

T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KAMUSAL İÇSELLİK BAĞLAMINDA
SİRKECİ-KAZLIÇEŞME RAYLI SİSTEMİ

Ayça GEÇKİL

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Mimarlık Anabilim Dalı

Mimari Tasarım Programı

Danışman

Doç Dr. Yasemen SAY ÖZER

Kasım, 2024

T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KAMUSAL İÇSELLİK BAĞLAMINDA
SİRKECİ-KAZLIÇEŞME RAYLI SİSTEMİ

Ayça GEÇKİL tarafından hazırlanan tez çalışması 08.11.2024 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı Mimari Tasarım Programı **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Doç. Dr. Yasemen SAY ÖZER
Yıldız Teknik Üniversitesi
Danışman

Jüri Üyeleri

Doç. Dr. Yasemen SAY ÖZER, Danışman
Yıldız Teknik Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Nazlı ARSLAN, Üye
Yıldız Teknik Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Nuray BENLİ YILDIZ, Üye
Düzce Üniversitesi

Danışmanım Doç. Dr. Yasemen SAY ÖZER sorumluluğunda tarafımca hazırlanan “Kamusal İçsellik Bağlamında Sirkeci-Kazlıçeşme Raylı Sistemi” başlıklı çalışmada veri toplama ve veri kullanımında gerekli yasal izinleri aldığımı, diğer kaynaklardan aldığım bilgileri ana metin ve referanslarda eksiksiz gösterdiğimi, araştırma verilerine ve sonuçlarına ilişkin çarpıtma ve/veya sahtecilik yapmadığımı, çalışmam süresince bilimsel araştırma ve etik ilkelerine uygun davrandığımı beyan ederim. Beyanımın aksinin ispatı halinde her türlü yasal sonucu kabul ederim.

Ayça GEÇKİL

Aileme



TEŞEKKÜR

Öncelikle, bu tezin her aşamasında bana rehberlik eden, bilgi ve deneyimiyle beni destekleyen değerli danışmanım Doç. Dr. Yasemen SAY ÖZER’e en içten teşekkürlerimi sunarım. Sabırı, önerileri ve cesaretlendirici yaklaşımları sayesinde bu çalışmanın başarıyla tamamlanmasını sağladım. Her soruma verdiği titiz yanıtlar ve bana sunduğu perspektifler, akademik yolculuğumda çok büyük bir rol oynadı. Tezimi özenle değerlendiren ve bana rehberlik eden Doç. Dr. Duygu Gökce’ye, tezimin bu aşamaya gelmesinde desteklerini ve bilgilerini benimle paylaşarak yol gösteren jüri üyelerim Dr. Öğr. Üyesi Nazlı ARSLAN’a ve Dr. Öğr. Üyesi Nuray BENLİ YILDIZ’a sonsuz teşekkürlerimi sunarım. Değerli katkıları ve yol gösterici eleştirileri sayesinde bu çalışmanı tamamlamak benim için mümkün oldu. Bu süreç boyunca bana duydukları güven ve verdikleri destek için kendilerine minnettarım.

Ailem ise bu süreç boyunca beni koşulsuz destekleyerek en büyük dayanağım oldu. Sabırları, sevgileri ve bana duydukları inancı her daim hissedip, en zor anlarımda bile motive kalabildim. Onların manevi desteği olmadan bu çalışmayı tamamlamak mümkün olmazdı. Sevgili annem Yasemin GEÇKİL’e, babam Özcan GEÇKİL’e ve kız kardeşim Dila GEÇKİL’e teşekkür ederim.

Benden desteklerini esirgemeyen, yüksek lisans erasmusum sürecinde hep yanımda olan, her zaman motivasyonlarını ve sevgilerini hissettiğim Klaus NOWOTHY ve Andrea WIEDENBACH’a teşekkür ederim.

Ayrıca, bu süreçte bana destek olan tüm arkadaşlarıma, çalışma ortamındaki anlayışları ve cesaret verici sözleri için de teşekkür etmek isterim. Hepinizin katkısı, bu yolculuğumu anlamlı ve unutulmaz kıldı.

Ayça GEÇKİL

İÇİNDEKİLER

KISALTMA LİSTESİ	vii
ŞEKİL LİSTESİ	viii
TABLO LİSTESİ	x
ÖZET	xii
ABSTRACT	xiii
1 GİRİŞ	1
1.1 Çalışmanın Amacı ve Kapsamı.....	1
1.2 Literatür Taraması.....	3
1.3 Yöntem.....	5
2 KAMUSAL İÇSELLİK	7
2.1 İçsellik Kavramı.....	7
2.2 Kamusal İçsellik ve Kentsel Mekan.....	14
2.3 Kamusal İçsellik ve Kamusal Alan İlişkisi.....	17
2.4 Kamusal İçsellik Kriterleri.....	33
3 KENTSEL HAREKETLİLİK/MOBİLİTE	39
3.1 Ulaşım Yapılarının Kentteki Yeri.....	41
3.2 Kentsel Hareketlilikte Raylı Sistemler.....	42
3.3 Türkiye’de Raylı Sistemler.....	46
3.4 İstanbul’da Raylı Sistemlerin Tarihçesi.....	49

4 SİRKECİ-KAZLIÇEŞME RAYLI SİSTEM HATTI	55
4.1 Sirkeci İstasyonu.....	57
4.2 Cankurtaran İstasyonu.....	62
4.3 Kumkapı İstasyonu.....	68
4.4 Yenikapı İstasyonu.....	75
4.5 Cerrahpaşa İstasyonu.....	82
4.6 Kocamustafapaşa İstasyonu.....	87
4.7 Yedikule İstasyonu.....	92
4.8 Kazlıçeşme İstasyonu.....	98
5 SONUÇ	105
KAYNAKÇA	114
A ANKET FORMU	121
B ETİK KURUL ONAYI FORMU	125
C ANKET CEVAPLARI	126
TEZDEN ÜRETİLMİŞ YAYINLAR	150

KISALTMA LİSTESİ

AYGM	Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü
BTS	Birleşik Taşımacılık Sendikası
ICOMOS	International Council on Monuments and Sites
ITRC	The Infrastructure Transitions Research Consortium
TDK	Türk Dil Kurumu
YHT	Yüksek Hızlı Tren

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1.1 Çalışmanın akış şeması	2
Şekil 2.1 İçselleştirmek kavramının bireylere çağrıştırdığı kelime bulutu.....	13
Şekil 2.2 İçsellik kelimesi için yapılan anket sonuçları.....	14
Şekil 2.3 Kamusal alan kavramının bireylere çağrıştırdığı kelime bulutu.....	26
Şekil 2.4 Kamusal alan kelimesi için yapılan anket sonuçları.....	27
Şekil 2.5 Cedric Price’ın Eğlence Sarayı projesi.....	28
Şekil 2.6 Vauxhall Pleasure Gardens: Lisans: Kamu Malı, Yale İngiliz Sanat Merkezi.....	29
Şekil 2.7 Berlin, Palast der Republic.....	29
Şekil 2.8 Lina Bo Bardi'nin tasarladığı MASP.....	30
Şekil 2.9 Stockholm'de Peter Celsing tarafından tasarlanan Kulturhuset.....	31
Şekil 2.10 Paris’te Pompidou Center.....	32
Şekil 2.11 Kamusal içsellik kriterleri.....	38
Şekil 3.1 Zürih Merkez İstasyonu’nda bulunan büfe.....	45
Şekil 3.2 Konstanz Merkez İstasyonu’nda bulunan büfe.....	45
Şekil 3.3 Henri Gavard'ın projesini yaptığı Yenikapı Limanı ve İstanbul metrosu ile inşaatını gerçekleştirdiği Tünel'in krokisi.....	49
Şekil 3.4 Kabataş- Taksim Füniküler hattının 1895 ve 2006 yılındaki güzergahları.....	50
Şekil 3.5 İstanbul Raylı Sistemler Kronolojisi (1871-2024).....	54
Şekil 4.1 İstanbul’un Tarihsel Topografyası kitabında bulunan İstanbul Haritası	55
Şekil 4.2 Suriçi İstanbul, Galata ve Pera Tarihi Anıtları Gösteren Plan ve 2024 harita ve hava fotoğrafı birleşiminde sur izleri ve Sirkeci-Kazlıçeşme Raylı Sistem Hattı.....	56
Şekil 4.3 Sirkeci İstasyonu ve çevreyle ilişkisi (Hava fotoğrafı).....	57
Şekil 4.4 Sirkeci İstasyonu tarihi cephesi.....	58
Şekil 4.5 Sirkeci İstasyonu, Banliyö Hattına Gidiş.....	58
Şekil 4.6 Sirkeci İstasyonu vaziyet planı, şematik plan ve kesitleri.....	59
Şekil 4.7 Cankurtaran İstasyonu ve çevreyle ilişkisi (Hava fotoğrafı).....	62
Şekil 4.8 Cankurtaran İstasyonu vaziyet planı, şematik plan ve kesitleri.....	64

Şekil 4.9 Cankurtaran İstasyonu, merdivenler, üst örtü.....	65
Şekil 4.10 Cankurtaran İstasyonu yaya yolu.....	65
Şekil 4.11 Kumkapı İstasyonu ve çevreyle ilişkisi (Hava fotoğrafı).....	68
Şekil 4.12 Kumkapı İstasyonu vaziyet planı, şematik plan ve kesitleri.....	70
Şekil 4.13 Kumkapı İstasyonu üst örtüsü.....	71
Şekil 4.14 Kumkapı İstasyonu üst geçiti.....	71
Şekil 4.15 Yenikapı İstasyonu ve çevreyle ilişkisi (Hava fotoğrafı).....	75
Şekil 4.16 Yenikapı İstasyonu vaziyet planı, şematik plan ve kesitleri.....	77
Şekil 4.17 Yenikapı İstasyonu turnikeleri.....	78
Şekil 4.18 Yenikapı İstasyonu çok amaçlı salonu.....	78
Şekil 4.19 Cerrahpaşa İstasyonu ve çevreyle ilişkisi (Hava fotoğrafı).....	82
Şekil 4.20 Cerrahpaşa İstasyonu vaziyet planı, şematik plan ve kesitleri.....	83
Şekil 4.21 Cerrahpaşa İstasyonu peronu, giriş kısmı.....	84
Şekil 4.22 Cerrahpaşa İstasyonu peronu, son kısmı.....	84
Şekil 4.23 Kocamustafapaşa İstasyonu ve çevreyle ilişkisi (Hava fotoğrafı).....	87
Şekil 4.24 Kocamustafapaşa İstasyonu vaziyet planı, şematik plan ve kesitleri...	88
Şekil 4.25 Kocamustafapaşa İstasyonu çatı örtüsü.....	89
Şekil 4.26 Kocamustafapaşa İstasyonu'nundan görünen renkli mahalle dokusu..	89
Şekil 4.27 Yedikule İstasyonu ve çevreyle ilişkisi (Hava fotoğrafı).....	93
Şekil 4.28 Yedikule İstasyonu vaziyet planı, şematik plan ve kesitleri.....	94
Şekil 4.29 Yedikule İstasyonu peronu.....	95
Şekil 4.30 Yedikule İstasyonu eski gara ait bina.....	95
Şekil 4.31 Kazlıçeşme İstasyonu ve çevreyle ilişkisi (Hava fotoğrafı).....	99
Şekil 4.32 Kazlıçeşme İstasyonu vaziyet planı, şematik plan ve kesitleri.....	100
Şekil 4.33 Kazlıçeşme İstasyonu peronu.....	101
Şekil 4.34 Kazlıçeşme İstasyonu eski fabrika bacasının görünüşü.....	101

TABLO LİSTESİ

Tablo 2.1	İçselleştirmek kelimesinin farklı dillerdeki karşılığı.....	8
Tablo 2.2	İçselleştirmek kavramının tanım türleri, yazar ve tanımları.....	12
Tablo 2.3	Kamusal alan kelimesinin farklı dillerdeki karşılığı.....	17
Tablo 2.4	Kamusal alan kavramının tanım türleri, yazar ve tanımları.....	21
Tablo 2.5	Dönemlere göre kamusal alan kavramının özellik ve gelişmeleri.....	24
Tablo 3.1	Demiryolu istasyonlarının genel işlevleri.....	44
Tablo 4.1	Sirkeci İstasyonu öne çıkan özellikler, riskler, öneriler ve potansiyel.	61
Tablo 4.2	Cankurtaran İstasyonu öne çıkan özellikler, riskler, öneriler ve potansiyel.....	67
Tablo 4.3	Kumkapı İstasyonu öne çıkan özellikler, riskler, öneriler ve potansiyel.....	74
Tablo 4.4	Yenikapı İstasyonu öne çıkan özellikler, riskler, öneriler ve potansiyel.....	80
Tablo 4.5	Cerrahpaşa İstasyonu öne çıkan özellikler, riskler, öneriler ve potansiyel.....	86
Tablo 4.6	Kocamustafapaşa İstasyonu öne çıkan özellikler, riskler, öneriler ve potansiyel.....	91
Tablo 4.7	Yedikule İstasyonu öne çıkan özellikler, riskler, öneriler ve potansiyel.....	97
Tablo 4.8	Kazlıçeşme İstasyonu öne çıkan özellikler, riskler, öneriler ve potansiyel.....	104
Tablo 5.1	Sirkeci-Kazlıçeşme Raylı Sistem Hattı'ndaki istasyonların kamusal içsellik bağlamında incelenmesi	115
Tablo 5.2	Kazlıçeşme Raylı Sistem Hattı'ndaki bütün istasyonların özellikleri incelenmesi	116

ÖZET

Kamusal İçsellik Bağlamında Sirkeci-Kazlıçeşme Raylı Sistemi

Ayça GEÇKİL

Mimarlık Anabilim Dalı

Mimari Tasarım Programı

Yüksek Lisans Tezi

Danışman: Doç. Dr. Yasemen SAY ÖZER

Bu tez, kentsel yaşamın dinamiklerini şekillendiren ve kentliler için anlamlı deneyimler sunan kamusal içsellik kavramı üzerine inşa edilmiştir. Kamusal içsellik, kamusal mekânların, kent sakinleri için fiziksel, duygusal ve sosyal anlamda nasıl içselleştirilebildiğini ve bu mekânlarla kentliler arasındaki etkileşimin ne ölçüde derinleştiğini ifade etmektedir. Bir kentin kamusal alanları, yalnızca geçiş alanları değil; aynı zamanda insanların bir araya geldiği, sosyalleştiği ve kentin kimliğine dair kolektif bir deneyim yaşadığı önemli mekânlardır. Kentli ve kentsel mekân arasındaki bu karşılıklı etkileşim, kentin belleği, kimliği ve toplumsal aidiyet duygusunun oluşmasında kritik bir öneme sahiptir.

Tez çalışmasında, İstanbul gibi çok katmanlı bir metropolde raylı sistemlerin, kentliler için nasıl bir kamusal içsellik sunduğu sorusu ele alınmıştır. Demiryolu ulaşımı, yalnızca bir noktadan diğerine gitmeyi kolaylaştıran bir altyapı değil; aynı zamanda kentsel yaşamın ritmini, sosyal etkileşimleri ve kültürel bağları şekillendiren bir unsurdur. Demiryolları ve demiryolu istasyonları, birer ulaşım

aracı olmanın ötesinde, kentlilerin kentle kurduğu sosyal ve kültürel bağların pekiştiği önemli kamusal mekânlar olarak değerlendirilmiştir. Bu bağlamda, Sirkeci-Kazlıçeşme Raylı Sistem Hattı, tarihi yarımada üzerindeki konumu ve kentsel bağlamı ile bu kavramsal çerçevenin incelenmesi için ideal bir örnek olarak ele alınmıştır. Hattın, tarihi sur izleri boyunca uzanması ve İstanbul'un kültürel mirası ile derin bir ilişki içinde olması, onu kentsel bellek açısından zengin bir kamusal alan haline getirmektedir. Çalışmada, hattın üzerindeki sekiz istasyon, kentlilerle olan etkileşimleri, kullanıcı deneyimleri ve kamusal içsellik kriterleri doğrultusunda incelenmiştir. Anketlerle elde edilen veriler ve kullanıcıların geri bildirimleri, bu istasyonların tarihî ve kültürel işlevleri kadar, ulaşım ve sosyal alan sağlama işlevlerini de kapsamlı bir şekilde değerlendirmeyi mümkün kılmıştır. Çalışma, bu hattın gelecekte nasıl daha etkin bir kamusal içsellik sunabileceğine dair öneriler geliştirmiş ve bu önerilerin, yeni tasarlanacak raylı sistem istasyonları için bir kılavuz olarak kullanılabilir. Kamusal içsellik kriterleri ışığında yapılan bu değerlendirme, İstanbul'un tarihi raylı sistemlerinin, kent belleği, sosyal etkileşim ve kültürel anlam oluşturma açısından nasıl daha zengin bir kentsel deneyim sunabileceğini göstermeyi amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Kamusal içsellik, Kentli-kent ilişkisi, Sirkeci-Kazlıçeşme Raylı Sistem Hattı, İstanbul.

ABSTRACT

Sirkeci-Kazlıçeşme Railway Line in the Context of Public Interiority

Ayça GEÇKİL

Department of Architecture

Master of Science Thesis

Supervisor: Assoc. Prof. Dr. Yasemen SAY ÖZER

This thesis is predicated on the concept of public interiority, which exerts a profound influence on the dynamics of urban life and provides urbanites with meaningful public experiences. The concept of public interiority can be defined as the extent to which public spaces can be internalised by urban dwellers on a physical, emotional and social level, as well as the extent to which the interaction between these spaces and urban dwellers deepens. It is erroneous to consider public spaces in a city as merely transit spaces. They are also significant locations where people congregate, engage in social interaction and collectively experience the city's identity. This mutual interaction between urbanites and the urban environment is of critical importance in the formation of the city's collective memory, identity and sense of social belonging.

In accordance with this conceptual framework, this study addresses the question of what kind of public interiority rail systems offer for urbanites in a multi-layered metropolis like Istanbul. Railway transport is not merely an infrastructure that adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exercitation ullamco laboris nisi ut aliquip facilitates travel from one point to another; it is also an element that influences the

rhythm of urban life, social interactions and cultural ties. In this context, railways and railway stations are not merely a means of transport; they are also regarded as significant public spaces where urbanites can reinforce their social and cultural ties with the city.

In this context, the Sirkeci-Kazlıçeşme Rail Line is considered an ideal case study for examining this conceptual framework, given its location on the historical peninsula and its urban context. The fact that this line extends along the traces of the historical city walls and has a deep relationship with the cultural heritage of Istanbul makes it a public space that is rich in urban memory. The study examined eight stations on the line in order to ascertain their interactions with urban dwellers, user experiences and public interiority criteria. The data obtained through questionnaires and user feedback enabled a comprehensive evaluation of the historical and cultural functions of the stations in question, as well as their role in providing transport and social space. The study has developed recommendations for how this line can offer a more effective public interiority in the future. These recommendations can be used as a guideline for the design of new railway stations. This evaluation, based on public interiority criteria, aims to demonstrate how Istanbul's historic railway systems can offer a richer urban experience in terms of urban memory, social interaction and cultural meaning-making.

Keywords: Public Interiority, Urban dweller-city relationship, Sirkeci-Kazlıçeşme Railway Line, İstanbul.

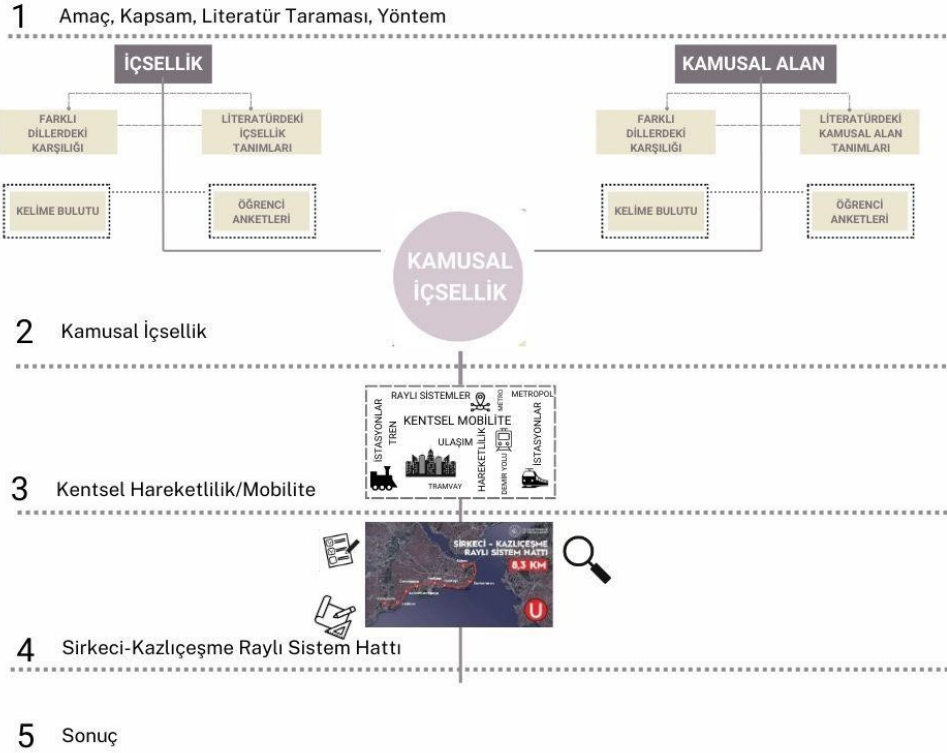
1 GİRİŞ

Hareketli olma hali, hız, zaman kavramları bireyler için, kentleşmenin başlangıcından itibaren önemli olmuştur. Gelişen teknolojiyle ulaşım araçları önem kazanmış ve kentin bir parçası haline gelmiştir. Kentlilerin bir araya geldiği bu ulaşım noktalarını, kamusal alanlardan bağımsız düşünmek mümkün değildir. Bireylerin mekanlarla kurduğu ilişkilere göre sınırları sürekli değişen kamusal alanların kentli tarafından kullanımı, kent refahı için oldukça önemlidir. Günümüzde kent içi raylı sistem hatları, metropol kentlerde herkesin kullandığı pratik bir ulaşım aracı olmuştur. Kentteki akışı etkileyen raylı sistemler, çekim alanlarıyla ulaşımı yönlendirirken, kentlilerin bir araya geldiği ve etkileşim halinde olduğu kamusal mekanları farklı kotlara taşımaktadır.

1.1 Çalışmanın Amacı, Kapsamı ve Hipotezi

Bu çalışmada, İstanbul'un tarihi ve kültürel kimliğini sürdüren önemli raylı sistemlerinden biri olan Sirkeci-Kazlıçeşme Raylı Sistem Hattı'nı, kamusal içsellik kriterleri bağlamında incelemektir. Bu hat üzerindeki istasyonların hem ulaşım ağı içindeki işlevselliği hem de kentin sosyal ve kültürel yaşamına katkı potansiyelini değerlendirmek amaçlanmıştır. İstanbul gibi büyük bir metropolde, ulaşımın kentliler için yalnızca bir hareketlilik aracı değil, aynı zamanda kamusal bir içsellik sunarak kentin yaşam kalitesine ve kent kültürüne katkı sağlayabilecek bir mekân olarak ele alınması gerektiği düşünülmüştür. Bu çalışmada raylı sistem istasyonlarının yalnızca bir ulaşım ağı unsuru olarak değil, aynı zamanda kentliler için sosyal ve kültürel etkileşim mekânları olarak işlev görebileceği ve kamusal içsellik potansiyeli taşıyabileceği savunulmaktadır. Bu hipotez, Sirkeci-Kazlıçeşme hattındaki istasyonların, kentsel yaşamla entegre olarak kullanıcılara sosyalleşme ve kültürel etkileşim olanakları sunabileceği varsayımına dayanmaktadır.

Ulaşılabilirlik, güvenlik, sosyal etkileşim ve estetik deneyim gibi kriterler bu analizlerden çıkarılmış ve hattın kamusal değerini değerlendirmek amacıyla kullanılmıştır (Şekil 1.1).



Şekil 1.1 Çalışmanın akış şeması (Yazar tarafından oluşturulmuştur.)

Çalışmanın bir diğer amacı da yeni tasarlanacak raylı sistem istasyonları için bir kılavuz geliştirmektir. Mevcut Sirkeci-Kazlıçeşme hattı üzerindeki istasyonların değerlendirilmesiyle ortaya çıkan kamusal içsellik kriterleri, gelecekteki ulaşım projeleri için bir referans noktası oluşturmayı amaçlamaktadır. Bu kriterler, yeni istasyonların tasarımında, kentlilere yalnızca ulaşım hizmeti sunan değil, aynı zamanda sosyalleşme, kültürel etkileşim ve sürdürülebilir yaşam alanları sağlayan mekânlar olarak hizmet vermesini sağlamayı hedeflemektedir. Bu bağlamda, yeni istasyonların planlanmasında kamusal içsellik kriterleri ışığında, kentlilerin toplumsal ihtiyaçlarına cevap verebilecek, sürdürülebilir ve kültürel bağlamda anlamlı mekânlar yaratılması amaçlanmaktadır.

Raylı sistem altyapısının kentsel yaşam üzerindeki çok boyutlu etkilerini ortaya koymak ve bu tür ulaşım ağlarının kamusal içsellik potansiyelini en üst düzeye çıkarmak için gerekli kriterleri belirlemek gerekmektedir. Çalışma, bu kriterlerin tanımlanması ve geliştirilmesi sürecinde, kentsel ulaşımın toplumsal, kültürel ve

çevresel bağlamdaki önemini ortaya koymayı ve gelecekteki kentsel ulaşım projeleri için bir rehber sunmayı hedeflemektedir.

1.2 Literatür Taraması

Kamusal içsellik kavramı, geniş bir teorik altyapıya dayanmakta olup bu çalışma boyunca Hegel, Merleau-Ponty, Heidegger, Levinas, Husserl, Freud ve Taylor & Preston gibi teorisyenlerin görüşlerinden faydalanılmıştır. Hegel (1807), bireyin kendini tanıma sürecine vurgu yaparken, bu sürecin kamusal içsellikteki öz bilinç ve varoluş anlamına nasıl katkı sağladığını ortaya koymuştur. Merleau-Ponty (1962) ise bedenin çevreyle ilişkisi üzerinden içselliği tanımlamış ve bu tanım, kamusal mekânlardaki beden-zihin ilişkisini anlamamıza yardımcı olmuştur. Levinas (1969), içselliği "başkalarıyla olan ilişki" üzerinden tanımlarken, bu durumun bireyin kamusal mekândaki etik farkındalığını ve toplumsal etkileşimini nasıl etkilediği üzerine odaklanmaktadır. Kamusal içselliğin mekânsal bağlamı incelenirken, McCarthy (2005) içselliği çevreleme, mahremiyet ve güvenlik gibi mekânsal kavramlarla ilişkilendirmiştir. Bu yaklaşım, kamusal alanların bireyler için nasıl bir güvenlik ve mahremiyet hissi yaratabileceğini ve bu hissin içsellik duygusunu güçlendirebileceğini göstermektedir. Heidegger (1927) ve Husserl (1931) ise içselliği varoluşsal ve fenomenolojik bir süreç olarak ele alarak, kamusal mekânın bireyin öznel deneyimlerini nasıl şekillendirdiğini vurgulamışlardır. Kamusal içsellik kavramının anlaşılmasında, kamusal alan ve kamusal mekân teorilerinden de geniş ölçüde yararlanılmıştır. Habermas (1962), kamusal alanı demokratik söylemin geliştiği bir platform olarak tanımlarken, Arendt (1958) bu alanı politik katılım ve kimlik inşası açısından ele almıştır. Bu çalışmalar, kamusal alanın bireyler için demokratik bir ifade ve katılım yeri olarak ne denli önemli olduğunu göstermektedir. Aynı şekilde, Carr vd. (1992) kamusal alanı fiziksel erişilebilirliği ve sosyal etkileşim için bir fırsat sunan bir mekân olarak tanımlamış; Madanipour (1996) ise bu alanların topluma açıklığına ve erişilebilirliğine vurgu yapmıştır.

Sennett (1992) ve Lynch (1960) gibi araştırmacıların kamusal mekân tanımlarından da faydalanılmıştır. Sennett, kamusal alanı toplumsal etkileşim ve sosyal bağların güçlendiği mekânlar olarak tanımlarken; Lynch ise bu alanları şehirlerin kimliğini oluşturan önemli unsurlar olarak görmektedir. Bu yaklaşımlar, kamusal alanların

kent yaşamındaki toplumsal ve kültürel önemini vurgulamak için kritik bir temel sunmuştur.

Kamusal içsellik kavramının geliştirilmesi sürecinde, bireylerin bu kavramla ilgili algılarını ölçmek amacıyla anket çalışmaları ve kelime bulutu analizleri yapılmıştır. Merleau-Ponty (1962) ve Freud (1923) gibi teorisyenlerin içsellik kavramına dair açıklamaları, bu araştırmanın teorik temelini oluşturmuş; anket sonuçları ve kelime bulutu analizleri, kamusal içsellik kriterlerinin belirlenmesinde yol gösterici olmuştur. Özellikle anketlerde ortaya çıkan "aidiyet", "mahremiyet", "özgürlük" ve "sosyal etkileşim" gibi temalar, kamusal içsellikğin kentli deneyimi açısından önemini ortaya koymaktadır.

Kentsel mobilite kavramı, kamusal içsellikğin önemli bir bileşeni olarak, bireylerin kamusal alanlarla olan etkileşimini şekillendiren bir dinamik olarak ele alınmıştır. Newman ve Kenworthy (1999), kentsel mobiliteyi bireylerin kent içinde hareket ederken karşılaştıkları zorlukların üstesinden gelme kapasitesi olarak tanımlamıştır. Bu tanım, fiziksel hareketliliğin ötesine geçerek, toplumsal, ekonomik ve kültürel bağlamlarda bireylerin hareketliliğini de kapsamaktadır. Ravazzoli ve Torricelli (2017), kentsel hareketliliği kamusal alanların yaşanabilirliğine katkı sağlayan bir unsur olarak değerlendirmekte ve bu alanların insanların geçiş, sosyal etkileşim ve katılım noktaları olduğunu vurgulamaktadır. Önder ve Akdemir (2019), kentsel hareketliliğin, kent içindeki ulaşım ağlarının geliştirilmesiyle kentliler arasında daha fazla etkileşim ve bağ kurulmasını sağladığını belirtmiştir. Gehl (1995) ve Marshall (2005) ise kamusal alanların çok işlevli yapısına vurgu yaparak, bu alanların sadece birer ulaşım noktası değil, aynı zamanda sosyal ve kültürel etkileşim mekânları olarak işlev gördüğünü ifade etmektedir.

İstanbul'un raylı sistemler kronolojisi oluşturulurken, Şimşek (2014) verilerine güncel veriler de eklenerek kronolojik bir diyagram hazırlanmıştır. Ayrıca İstanbul Ulaşım A.Ş. ve Metro İstanbul gibi kaynaklardan eklemeler yapılmıştır. Sirkeci-Kazlıçeşme raylı sistem hattına ilişkin genel veriler ise Sirkeci-Kazlıçeşme kentsel ulaşım ve rekreasyon odaklı dönüşüm projesi web sayfasından edinilmiştir.

Bu çalışma, literatürdeki önemli bir boşluğu doldurmayı amaçlamaktadır. Mevcut literatürde raylı sistemlerin ulaşım işlevselliği, sürdürülebilirlik ve kentsel hareketlilik açısından ele alındığı çeşitli çalışmalar bulunmaktadır. Ancak, raylı

sistem istasyonlarının yalnızca bir ulaşım ağı unsuru olarak değil, aynı zamanda kentliler için sosyal ve kültürel etkileşim mekânları olarak işlev görebileceği ve kamusal içsellik potansiyeli taşıyabileceği konusunda yeterince vurgu yapılmamıştır. Özellikle Sirkeci-Kazlıçeşme Raylı Sistem Hattı gibi tarihi bir bağlama sahip bir ulaşım altyapısının, kentsel bellek, kültürel miras ve toplumsal aidiyet duygusu üzerindeki etkileri üzerine çok sınırlı sayıda çalışma bulunmaktadır. Bu çalışma, bu boşluğu doldurmak amacıyla, raylı sistemlerin kent yaşamındaki toplumsal ve kültürel önemine vurgu yaparak, bu alanların kentliler için çok boyutlu bir kamusal deneyim sunup sunmadığını anlamayı hedeflemektedir.

1.3 Yöntem

Kamusal içsellik kavramının tanımlanması ve kavramsal arka planının çizilmesi için kapsamla bir literatür taraması gerçekleştirilmiş, bu kavram farklı dillerdeki anlamlarıyla desteklenmiştir. Yapılan literatür taramaları eşliğinde edinilen ilgiler doğrultusunda elde edilen veriler, mentimeter aracılığıyla oluşturulan kelime bulutu, mimarlık öğrencilerinin oluşturduğu frekans analizinde en çok tekrar edilen kelimeler kesiştirilmiştir. Bu kesişim sonucu kamusal içsellikğin hangi parametrelerle sorgulanacağı ortaya çıkartılmıştır. Kullanıcıların bulundukları mekânı içselleştirmeleri, benimsemeleri için geliştirilen kriterler doğrultusunda alan çalışması yapılacak ve alanın kamusal içsellik kriterlerini kapsayıp kapsamadığı test edilecektir. Anketin amacı, "kamusal alan" ve "içsellik" kavramları hakkında insanların ilk akıllarına gelen üç kelimeyi öğrenmektir. Bu tür bir anket, toplumsal algıyı, bu kavramların bireylerin zihninde nasıl şekillendiğini anlamak açısından önemli veriler sağlamaktadır. Ankette tekrarlayan kelimeleri analiz edilerek bazı ortak noktaları belirlenmiştir Aidiyet, mahremiyet, samimiyet, özgürlük, güvenlik, rahatlık ve sosyal etkileşim gibi kelimeler sıkça tekrarlanmaktadır. Bu kelimeler, insanların içsellik ve kamusal alanı nasıl algıladığına ve bu mekânlardan ne beklediğine dair ipuçları sunmaktadır. Alan çalışması kapsamında, 15 Eylül tarihinde Düzce Üniversitesi Mimarlık Bölümü 4. sınıf öğrencilerinden 50 kişiye anket yapılmış ve bu ankete ilişkin etik kurul onayı alınmıştır (Ek-A). Alan çalışmasında, hat üzerindeki sekiz farklı istasyonda her birinde 15 katılımcı olmak üzere karekod aracılığıyla dijital olarak veri

toplanmıştır. Karekod yöntemi verilerin dijital olarak depolanmasını kolaylaştırmış olsa da bazı katılımcılarda güvenlik endişesi yaratarak anketten kaçınmalarına neden olmuştur. Bu durum, dijital yöntemlerin katılımcılar üzerindeki potansiyel etkilerine dair bir risk olarak kayıt edilmiştir.

28 Ağustos 2024 tarihinde Sirkeci İstasyonu'nda yapılan alan çalışması, tamamen gönüllülük esasına dayalı olarak gerçekleştirilmiştir. Ancak, güvenlik görevlileri tarafından alandan çıkma talebiyle karşılaşmış ve gerekli izin belgeleri sunularak çalışmalara devam edilebilmiştir. Bu durum, alan çalışmaları sırasında karşılaşılabilecek izin problemlerini ve resmi prosedürlerin gerekliliğini ortaya koymaktadır. Alan çalışması sırasında kullanıcılarla yapılan anketlerin ve derinlemesine görüşmelerin sonuçları, sistematik bir şekilde analiz edilerek kullanıcı görüşleri değerlendirilmiştir. Bu analiz süreci, katılımcılardan toplanan nitel verilerin öznelliklerini ve bu verilerin genel bağlamda ne derece temsili olduğunu anlamak amacıyla eleştirisel bir bakışla gerçekleştirilmiştir.

Çalışma alanı olan Sirkeci-Kazlıçeşme raylı sistem hattının İstanbul kent ağındaki yeri ve önemi tartışılmış, bu kapsamda şehirdeki ulaşım yapılarının kent yaşamı üzerindeki etkisi detaylandırılmıştır. Bu bağlamda, sekiz istasyona ilişkin olarak İstanbul'un Tarihsel Topografyası isimli eserde yer alan Müller Haritası kullanılarak sur izleri vaziyet planlarında, şematik plan ve kesitlerde gösterilmiştir. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (AYGM) ve Yıldız Teknik Üniversitesi arasındaki resmi yazışma süreci sonunda projeye ilişkin mimari plan ve kesitlere erişilmiş, bu veriler çalışmanın analiz bölümlerinde kullanılmıştır. Bu süreç, akademik çalışmalarda resmî kurumlardan veri teminindeki potansiyel zorlukları ve yazışma süreçlerinin zaman alıcı olabileceğini göstermektedir.

Sonuç olarak, alan çalışmasından elde edilen veriler ve gözlemler sistematik olarak incelenmiş ve tablolar halinde sunularak tartışmaya açılmıştır. Bu yaklaşım, veri setlerinin anlaşılabilirliğini artırırken, çalışmanın bulgularının daha nesnel bir şekilde ele alınmasına katkı sağlamıştır. Alan çalışmaları sırasında karşılaşılan zorluklar ve bu zorluklara karşı geliştirilen çözümler, çalışmanın akademik değerine katkı sağlamış ve gelecekte benzer çalışmalar yürütmeyi planlayan araştırmacılar için faydalı bir referans oluşturmuştur.

2 KAMUSAL İÇSELLİK

Kamusal içsellik kavramı, bireylerin kamusal alanlarda yaşadıkları, düşünceleri ve duygusal durumları üzerine yoğunlaşarak, kamusal mekânlardaki kişisel deneyimlerini ve içsel dünyalarını ifade eder. Bu kavram, bireyin toplumsal bir ortamda dışsal dünya ile ilişki kurarken, aynı zamanda içsel süreçlerinin nasıl şekillendiğini anlamaya çalışır. Kamusal içsellik, fiziksel olarak inşa edilmiş çevrelere olan bağımlılığı azaltırken, mimarlık dışı olguları daha fazla dikkate alarak sınırlandırılmışlık deneyimini ifade eder. Kavramın daha iyi anlaşılabilmesi için "içsellik" ve "kamusal" kelimelerinin terminolojini incelemek gerekmektedir. Kentlilerin günlük yaşam pratiklerini sürdürdükleri kamusal mekanların kentlilerin hayatında önemli bir yeri vardır. Bu mekanların kentli ihtiyaçlarına cevap vermesinin yanında kentlileri o mekâna ait hissettirmelerinin kent refahını arttırdığı bir gerçektir. Mekâna ait içsellik duygusunun oluşması için bu mekanların bazı kriterleri karşılaması gerekmektedir.

2.1 İçsellik Kavramı

"İçsellik" kelimesi, Türkçede "iç" kelimesinden türetilmiş olup, bireyin iç dünyasıyla, düşünce, duygu ve öznel deneyimleriyle ilgili anlamlar taşır. Bu kelime, dilbilimsel olarak Türkçe kökenlidir, ancak anlam itibarıyla çeşitli felsefi ve psikolojik yaklaşımlarda kullanılan bir terim haline gelmiştir. Türk Dil Kurumu'nun (TDK, n.d.) tanımına göre, "içselleştirmek" kelimesi "Bir kanı ya da tutumun kişilik özelliği olacak ölçüde benimsenerek özümşenmesidir.". Farklı dillerde bu kavramların kelime anlamlarına bakmak, bu kavramların kültürel ve tarihsel bağlamlarını daha derinlemesine anlamamıza olanak sağlar ve bu durum hem teorik perspektiflerin genişletilmesine hem de bu kavramların farklı kültürel bağlamlarda nasıl şekillendiğinin anlaşılmasına katkı (Sapir, 1921; Whorf, 1956).

Her dilin belirli bir kavrama yüklediği anlam, o toplumun kültürel değerleri, sosyal yapıları ve tarihsel deneyimlerine bağlı olarak farklılaşabilir (Heidegger, 1927). "İçsellik" kavramının farklı dillerdeki karşılıklarını incelemek de bu kavramın birey ve toplum ilişkisi açısından nasıl algılandığını gösterir (Tablo 2.1).

Tablo 2.1 İçselleştirmek kelimesinin farklı dillerdeki karşılığı

Dil	Karşılık	Anlam
İngilizce	Interiority	Bireyin kendi iç dünyasına yönelik farkındalık ve içsel yaşantıların dışavurumu (Dictionary.com, 2024).
Fransızca	Intériorité	Bireyin içsel yaşantılarını keşfetmesi ve bu içsel süreçleri ifade etmesi (Larousse, 2024).
Almanca	Innerlichkeit	Öznel deneyimlerin ve bireyin kendine özgü içsel durumlarının ifadesi (Duden, 2024).
İtalyanca	Interiorità	İç dünyaya yönelik farkındalık ve içsel düşüncelerin toplumsal bir biçimde ifadesi (Collins Dictionary, 2024).
İspanyolca	Interioridad	Bireyin içsel yaşamı ve manevi dünyasıyla bağlantılı olan ifade (WordReference, 2024).
Arapça	داخلية (Dākhiliyya)	Bireyin iç dünyasını ve bu içsel farkındalığın kamusal alandaki yansımalarını ifade eder (Almaany, 2024)

Tablo 2.1 İçselleştirmek kelimesinin farklı dillerdeki karşılığı (devamı)

Farsça	درونگرایی (darūngarāyi)	Bireyin kendi iç dünyasına yönelmesi, iç dünyayla ilgili farkındalık geliştirmesini (Aryanpour, 2024).
Japonca	内面性 (Naimensei)	Bireyin iç dünyası ve bu farkındalığı kamusal alanda sergilemesi (Jisho, 2024).
Rusça	Внутренность (Vnutrennost)	Bireyin içsel doğasını ve bu içsel yaşantıları dış dünyayla ilişkilendirmesi (Glosbe, 2024)

Örneğin, Merleau-Ponty (1962), Fransızca'da "int  riorit  " olarak adlandırılan i şsellik, bireyin beden ve   vre ilişkisi üzerinden tanımlar. Bu durum, Fransız kültüründe i şsellik   n bedenle olan ba  nı vurgularken, Alman filozof Heidegger (1927) i şsellik "Innerlichkeit" olarak adlandırmış ve bunu varoluşsal bir süreç olarak ele almıştır.

Bu tür karşılaştırmalar, i şsellik ve kamusal alan kavramlarının farklı dillerde nasıl   killendi  ini ve bu   killenmenin kültürel, tarihsel ve toplumsal ba  amlarla nasıl ili  ekli olduğunu anlamamıza yardımcı olur. Böylece, bu kavramların evrensel ve yerel boyutları arasındaki dengeyi kavrayabilir ve mekânsal, toplumsal ve kültürel pratiklerdeki yansımalarını daha kapsamlı bir   kilde değerlendirebiliriz (Taylor & Preston, 2006).

Hegel (1807)'in i şsellik kavramı, bireyin kendini tanıma ve   z bilincini geliştirme sürecine odaklanır. Bu süreci kamusal i şsellik açısından ele aldığımızda, bireyin kendi potansiyelini ve öznelliğini keşfetme yolculuğunun toplumsal bir bağlamda yer aldık  ı görülür. Hegel'in vurguladık  ı   z bilinç, bireyin kendisini toplumsal

yapılar içinde anlamlandırmasını ve kamusal alanda varlığını sürdüren bir özne olarak kendini ifade etmesini sağlar. Bu açıdan içsellik, bireyin kamusal mekânda kendi varoluşunu tanıma ve ifade etme biçimidir.

Freud'un psikanaliz yaklaşımında içsellik, bireyin bilinçdışı süreçlerin etkisi altındaki iç dünyasında var olan çatışmaları tanıma sürecidir (Freud, 1923). Bu içsel süreçlerin kamusal içsellik bağlamında değerlendirilmesi, bireyin içsel çatışmalarını toplumsal ilişkilerde nasıl yansıttığı ve bu çatışmaları kamusal alan deneyiminde nasıl ifade ettiğine odaklanır. Kamusal alandaki etkileşimler, bireyin bilinçdışı süreçlerini ve içsel çatışmalarını anlamlandırma sürecinde kritik bir rol oynar ve bu nedenle içsellik, kamusal mekânda sosyal etkileşimlerin bir yansıması olarak ele alınır.

Husserl'in içsellik tanımı, bireyin bilincindeki her türlü fenomenin öznel bir yaşantı olarak algılanmasına dayanır (Husserl, 1931). Kamusal içsellik perspektifinde, bireyin bilinci, kamusal mekânda deneyimlediği fenomenlerle doludur. Bu açıdan, kamusal alan, bireyin öznel deneyimlerini şekillendiren ve bu deneyimlerin bilince çıkmasına olanak sağlayan bir mekân olarak işlev görür. Bu tür bir fenomenolojik yaklaşım, kamusal mekânın bireysel bilincin inşasında ve öznelliğin ifade bulmasında nasıl bir rol oynadığını anlamamıza yardımcı olur.

Heidegger'in varoluş felsefesine göre içsellik, bireyin kendini "dasein" (orada olmak) olarak dünyada var etmesi sürecidir (Heidegger, 1927). Kamusal içsellik bağlamında, bireyin varoluşu, kamusal mekânlarda gerçekleşen bir süreçtir. Kamusal alan, bireyin kendini ifade edebildiği, varoluşunu anlamlandırdığı ve bu anlamda toplumsal bir kimlik kazandığı bir alan olarak ortaya çıkar. Bireyin kendilik bilincini kazanması, kamusal mekânda gerçekleşen varoluşsal deneyimlerle mümkündür.

Merleau-Ponty, içselliği bedeninin dünyayla ilişkisi üzerinden tanımlar (Merleau-Ponty, 1945). Kamusal içsellik açısından, bedenin kamusal mekândaki varlığı, bireyin içselliğini ifade etmesinde kritik bir rol oynar. Kamusal mekân, bedensel deneyimlerle şekillenmekte ve bu deneyimler, bireyin mekânla olan ilişkisini derinleştirerek içselliği kamusal bir bağlama taşımaktadır. Bu anlamda, bedenin kamusal mekândaki varlığı, içselliğin toplumsal ve mekânsal bir ifade biçimi olarak ortaya çıkmasını sağlar.

Levinas'a göre içsellik, bireyin "başkaları" ile olan ilişkileri sonucunda ortaya çıkan etik bir farkındalık sürecidir (Levinas, 1969). Kamusal içsellik perspektifinde, bu durum, kamusal alanda diğer bireylerle kurulan ilişkiler sonucunda bireyin etik bilincinin gelişmesine olanak tanır. Kamusal mekân, bireyin "başkalarıyla" karşılaşmalar yaşadığı, bu karşılaşmalar sonucu etik bir farkındalık geliştirdiği bir yer olarak önemli bir rol oynar. Bu, bireyin içselliğini, toplumsal ilişkiler ve etik sorumluluklarla şekillenen bir süreç haline getirir.

Taylor ve Preston (2006), içselliği sosyal bir ortamda bireyin kimlik ve topluluk bilinciyle ilişkilendirmiştir. Kamusal içsellik, bu bağlamda, bireyin toplumsal etkileşimlerle şekillenen ve bu etkileşimler aracılığıyla geliştirilen refleksif farkındalığını ifade eder. Bu, bireyin kamusal mekânda sosyal dinamiklerle etkileşime girerek kendi kimliğini ve içselliğini oluşturması anlamına gelir. Kamusal alan, bu tür bir kimlik inşasının ve sosyal farkındalık gelişiminin önemli bir zemindir. İçsellik kavramı, çağdaş toplumdaki sosyal, kültürel, fiziksel ve teknolojik gelişmelerin önemini anlamak için mekân ve yer kavramlarının etkilediği dönüştürücü bir kavramdır. Disiplinlerarası içsellik alanındaki bu ilişkili noktalar kümesi, tasarım kavramını, kültürel olarak yaşayan bir organizma olarak beden aracılığıyla iç çevre üzerinde hissedilen ve yansıtılan şey olarak incelemektedir (Taylor & Preston, 2006).

McCarthy (2005), içselliği mekânsal bir kavram olarak ele alır ve çevreleme, mahremiyet, barınak gibi kavramlarla ilişkilendirir. Kamusal içsellik bağlamında, bireyin kamusal alanla olan ilişkisi, mahremiyet ve güvenlik gibi mekânsal özelliklerle şekillenir. Bu mekânsal özellikler, bireyin kamusal alanda kendini güvende hissetmesini ve dolayısıyla içselliğini kamusal olarak ifade edebilmesini sağlar. Kamusal mekânın bu yönü, bireyin içsel dünyası ile mekân arasındaki ilişkiyi derinleştirir ve bu ilişkiyi kamusal bir deneyime dönüştürür. "İçsellik" teriminin genel yorumu, çevreleme, hapsetme, muhafaza, mahremiyet, güvenlik, barınak, vb. sözcüklerini takip etmektedir (McCarthy, 2005). İçsellik terimi, tasarım dışındaki disiplinlerde örneğin psikoloji, felsefe, edebiyat, soyut sanat ve film gibi alanlarda kullanılmaktadır. Merleau-Ponty'nin belirttiği gibi, özdeşünüm dünyayı terk etme ve kişinin yalıtılmış öznelliğini düşünme süreci değildir: "Düşünüm, dünyanın temeli olarak bilincin birliğine doğru dünyadan çekilmez, bizi

dünyaya bağlayan kasıtlı ipleri gevşetir ve böylece onları fark etmemizi sağlar" (Merleau-Ponty, 1962).

Sonuç olarak, içsellik kavramını kamusal içsellik zemininde ele almak, bu kavramın bireysel, toplumsal ve mekânsal boyutlarını bir arada düşünmemize olanak tanır. Hegel, Freud, Husserl, Heidegger, Merleau-Ponty, Levinas, Taylor ve Preston gibi farklı teorisyenlerin içsellik tanımları, bu kavramın birey, toplum ve mekân bağlamında nasıl farklı anlamlar kazandığını ve kamusal içsellik bireyin kamusal alandaki varlığını nasıl şekillendirdiğini ortaya koyar. Bu bağlamda, kamusal içsellik, bireyin öznel deneyimlerinin kamusal mekânlarda somutlaştığı ve toplumsal bağlamda anlam kazandığı bir süreç olarak değerlendirilebilir (Tablo 2.2).

Tablo 2.2 İçselleştirmek kavramının tanım türleri, yazar ve tanımları

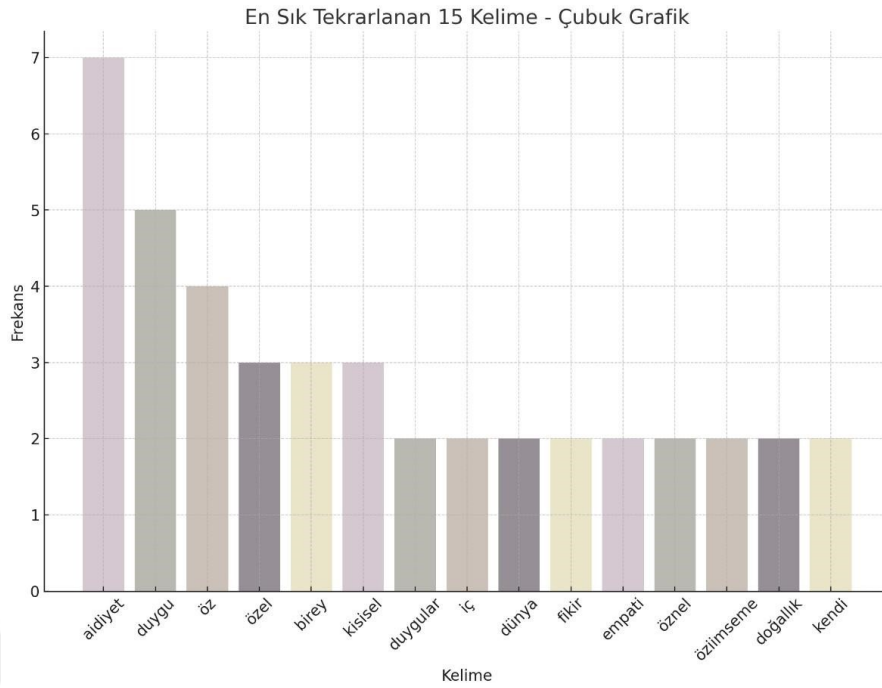
Tanım Türü	Yazar	Tanım
Öz bilinç ve kendilik	Hegel (1807)	Bireyin kendine yönelik düşünme süreci, öz bilincin gelişimi ve bireyin kendini tanıması, düşünsel ve manevi özgürlüğünü kazanma süreci
Bilinçdışı süreçler	Freud (1923)	Bilinçdışı süreçlerin iç dünyada nasıl işlediği, içsel çatışmaların nasıl geliştiği ve bireyin bilinçdışı dünyasını tanıma süreci
Fenomenolojik deneyim	Husserl (1931)	Bilincindeki her türlü fenomenin bireysel bir yaşantı olarak algılanması; bireyin bilincin farklı katmanlardaki öznel bir deneyimi
Varoluşsal anlam	Heidegger (1927)	Bireyin “dasein” kavramıyla kendini dünyada var etmesi ve bu varlığı anlamlandırması, bireyin bu dünyadaki varoluşunu anlama süreci
Bedensel deneyim	Merleau-Ponty (1945)	İçselliğin, bireyin bedeninin dünya ile ilişkisi üzerinden şekillenmesi; bireyin çevre etkileşimi sonucunda kendilik bilinci
Etik ve diğerleriyle ilişkisi	Levinas (1969)	“Başkaları” ile olan ilişkiler sonucu etik ve varoluş farkındalığının gelişmesi, başkalarıyla etkileşimden kaynaklanan etik bilinç
Sosyal farkındalık	Taylor & Preston (2006)	Sosyal bir ortamda bireyin kimliğinin ve topluluk bilincinin farkında olması; sosyal etkileşim ve topluluk bilinci ile şekillenen içsellik

İçsellik kelimesinin bireylerin zihninde uyandırdığı imgelerin anlaşılması için, Mentimeter isimli web sayfası aracılığıyla mimarlık eğitimi almayan 50 bireyden 10.09.2024-13.09.2024 tarihinde içsellik kavramı sorulup akıllarına gelen ilk kelimeyi yazmaları istenmiştir. Çıkan sonuçlarda en çok tekrarlanan cevap büyük puntolarla ve merkezde yazmaktadır (Şekil 2.1). Burada tekrar eden kelimeler, bize içsellik kavramını tekrar sorgulama fırsatı yaratmaktadır.



Şekil 2.1 İçselleştirmek kavramının bireylere çağrıştırdığı kelime bulutu.
(<https://www.mentimeter.com/> sayfasından alınmıştır.)

İçsellik kelimesinin mimarlık ve mekan zeminindeki karşılığını sorgulamak için ise 17.09.2024'te Düzce Üniversitesi Mimarlık Bölümü 4. Sınıf öğrencilerinden 50 kişiye anket yapılmıştır (Şekil 2.2). Çıkan kelimelere bakıldığında içsellik kelimesinin “benimsemek, aidiyet ve özümsemek” kelimeleri ile bağdaştırıldığı görülmüştür. Bu kelimeleri kamusal içsellik parametreleri oluşturulmasında kullanılması düşünülmüştür.



Şekil 2.2 İçsellik kelimesi için yapılan anket sonuçları

2.2 Kamusal İçsellik ve Kentsel Mekân

İçsel mekân kavramı, mesafeyi azaltma, yakınlık hissi yaratma ve etkileşimleri kolaylaştırma kapasitesiyle tanımlanmaktadır. McCarthy'nin (McCarthy, 2005) ifade ettiği gibi, "İçsel mekân, yakınlık ve samimiyetin (zaman veya mekânda) yer aldığı bir alandır. İdeolojik bir bakış açısından, sınırın karmaşık geometrisinin içselliği dönüştürme kapasitesine bağlıdır. McCarthy (2005) mimari yapıları iç ve dış olarak belirleyen sınırlı tanımlamalar olarak görmektedir. Ancak içsellik, mimari yapıların kısıtlamalarından bağımsız olarak var olabilir. İçsellik ve dışsallık, içerisi ve dışarısının sınırlarını aşmaktadır. Sınır şartları, esneklik ve hareketlilik yanı sıra içselliğin kapsamını da belirler. Mekânın her zaman kapalı bir mekânı tanımlamadığını belirtmek önemlidir. Benzer şekilde, içerisi de dışarıyı ayakta tutabilmektedir. Bu sınırları aşarak, iç ve dış mekanları ayrı olarak tanımlamak yerine, aksine mekansal etkileşim için fırsatlar yaratarak günlük mekansal deneyimler sağlamak için eş zamanlı olarak çalışmaktadır (Shah vd., 2021). The Architecture of the Well-Tempered Environment adlı kitapta içsellik kavramının burjuva ev içi yalnızlığından, herhangi bir ölçek veya tipolojik ayrım olmaksızın, iç atmosferiyle tanımlanan yapısal bir çevreye doğru kaydığını öne sürmektedir (Banham, 2022). Bu yaklaşım, kentsel mekânların, çevrelenme

yayımlarına bağılı olarak içsellik özelliklerine sahip olduğunu ve on yıllar boyunca bu özellikleri sergilediğinin gözlemlendiğini öne sürmektedir (Banham, 2022). Kentsel bir mahalledeki gündelik yaşam bağlamında, iç ve dış arasındaki sınırlar akışkan olabilmekte ve dış dünyada içsellik deneyimlerine izin verebilmektedir. Bunun nedeni, içerisi ve dışarısı arasındaki sınırların gündelik yaşamın gereklilikleri tarafından sürekli olarak yeniden tanımlanıyor olmasıdır. Günlük kentsel mekânsal ortamlarda, mekân sınırlarının çeşitli derecelerde geçirgenliği ve aşıldığı çeşitli biçimlerle birlikte, iç ve dış arasındaki durumlar farklı şekillerde belirginleşir (Atmodiwirjo vd., 2015).

Günlük kent yaşamında, kamusal mekânlar çağdaş kamusal alanlar olarak önemli bir rol oynar (Poot vd., 2015). Giunta (2009) tarafından da vurgulandığı gibi, kamusal mekânlar yalnızca mekân ve insan bedeni arasındaki etkileşimleri değil, aynı zamanda toplum, nesneler ve mekân arasındaki etkileşimleri de incelemek için önemli alanlardır. Harteveld (2014), çağdaş Batı toplumunda birçok örnek mekânın kentsel yaşamın ve kentsel yapının ayrılmaz bir parçası haline geldiğini ileri sürmektedir. Kamusal mekânlar gündelik yaşamın kaçınılmaz bir parçasıdır ve kamusal alana giderek daha fazla odaklanması, kamusal mekânların daha fazla dikkate alınmasına yol açmaktadır (Seamon & Sowers, 2008). Kimlik ve karakteristik mekân oluşumu deneyimsel süreçlere dayanır. İnsanlar, bir yerde anlam yaratma çabasıyla bir yer duygusu oluşturmaktadır. Bir yer, içgüdüsel, bedensel ve anlık deneyimlerin yanı sıra daha zihinsel, ideal ve soyut biçimler gibi çeşitli mekânsal deneyimleri de içermektedir (Seamon & Sowers, 2008).

Kamusal mekân tasarımı bağlamında mekân konusu, mimarlık ve ilgili tasarım disiplinlerinde birçok araştırmacı tarafından incelenmiş ve mekânda yaşam deneyimini geniş bir perspektiften değerlendirmiştir. Başlangıçta ahlaki bir kavram olan "hakikat" ile iç içe geçmiş olan içsellik kavramı, belirli kentsel mekânların doğasının tanımlanmasının yanı sıra, bilinçli farkındalık, bireysellik, öznellik gibi ekolojik ve karmaşık bir yaklaşım izleyerek daha açık bir mekânsal anlama dönüşmüştür. İnsan yaşamının, özellikle de yaşanabilir mekânın mekânsal, somut ve soyut yönlerine işaret ederek, insanın tarihsel ve mekânsal bağlamsallaştırılmasına dair antropolojik bir fikir oluşturmuştur. Bu ilerleme, çağdaş mimarlık tartışmalarında, mimari mekânın içselliğinden ve fiziksel sınırlarından bağımsız olarak, çevrenin geniş kapsamlı mekânsal içsellik kavramını

ortaya çıkarmıştır (McCarthy, 2005). İçsellik terimi sık sık iç mekânın içsel niteliğini tanımlamak için kullanılsa da içine dalmış veya içerilmiş hissetmek olarak, öznellik ve öz-düşünüm anlamına geldiği için iç mekândan farklıdır. İç mekânın hapsediciliğinden sıyrılan içsellik kavramı, kentsel bağlama yeniden yerleşerek iç ve kentin (ya da dışın) sabit sınırlarının ötesinde kentsel içsellik olarak ortaya çıkmaktadır. Kentsel mekânsal ortamlarda, mekânlar arasındaki sınırların çeşitli gözeneklilik düzeylerinde ve sınırları aşmanın çeşitli biçimlerinde ortaya çıkan çeşitli içsellik dereceleri görülmektedir. Bu düşünce öznellikle ilişkilendirilse de duyuşsal karşılaşma, bireysel katılım ve sosyal etkileşim yoluyla anlaşılabilir ve yaşanabilir (Atmodiwirjo vd., 2015). Kamusal alanlarda içsellik, psikolojik, çevresel, mekânsal, biçimsel, programatik ya da bunların bir kombinasyonu gibi birçok koşul tarafından şekillendirilebilmektedir (Teston, 2018). Sınırsız olasılıklar göz önüne alındığında, içsellik etkili kamusal niteliklerine katkıda bulunan ortak bir temel unsur olduğu varsayımıyla, kamusal alanın bazı önemli örneklerinde ortaya çıkarılabilecek farklı içsellik tipolojilerini yorumlamaya çalışmaktadır.

İçsellik kavramı, ekolojik veya çevresel alanlarda da incelenebilir ve kavramsallaştırılabilir. Hava akışı ve doğal ışık gibi faktörler üzerinden yapılan içsellik sorgulaması buna örnek olabilir. Doğal unsurların düzenlenmesi ve bir araya gelmesiyle oluşan peyzaj içselliği veya doğal ortamlardaki duyuşsal içsellik olarak tanımlanabilir. Yolcuların çeşitli fiziksel ortamlardaki kamusal içsellik algı düzeyleri aynı değildir. Kamusal içsellik algısı bir komplekstir. Ortamın fiziksel koşulları, insan ve çevre arasındaki etkileşim, mekânın kent hafızasındaki yeri ve kullanım sıklığı bu koşullardan bazılarıdır. Kamusal içsellik algısı bu kapsamlı faktörlerin bir sonucudur. Termal ortam, ışık ortamı ve akustik ortam kullanıcıların konfor taleplerini etkiler. Bu durum işitsel ya da akustik içsellik olarak tanımlanabilir. Mevsimsel değişimler, sıcaklık ve güneşe maruz kalmanın yanı sıra ağaç gölgesindeki su buharının soğutma etkisi ile insanlara termal konfor sağlayarak termodinamik bir iç mekân oluşturmaktadır. Sokaktan iç mekâna sınırlı görsel erişim, içe dönük oturma düzenlemeleri ve ağaçların doğal olarak düzenlenmesi, mekânsal içsellik için temel unsurları olan güvenlik, huzur ve mahremiyet hissini yaratmaktadır.

2.3 Kamusal Alan ve Kamusal İçsellik İlişkisi

Kamusal alan, bireylerin toplu olarak bir araya geldiği, iletişim kurduğu, sosyalleştiği ve toplumun genel kullanımına açık olan fiziksel veya sanal mekanlardır. Bu alanlar, toplumun tüm üyelerine eşit olarak hizmet eder ve genellikle sosyal, kültürel, politik ve ekonomik etkileşimlerin gerçekleştiği yerler olarak kabul edilir. Parklar, meydanlar, sokaklar, kütüphaneler gibi fiziki mekânlar ile internet forumları ve sosyal medya gibi dijital ortamlar da kamusal alanın örneklerindendir. Türkçede “kamusal” kelimesi, Arapça kökenli "kamu" kelimesinden türetilmiştir. "Kamu" kelimesi toplumun genelini, halkı ifade eder. Dolayısıyla "kamusal" sıfatı, "halka ait, halkla ilgili" anlamında kullanılır.

Türkçe kökenli bir kelime olan "alan", "boşluk, açık yer, çevresi belirli saha" anlamına gelir. Örneğin, "kamusal alan" kavramının İngilizce'deki "public space", Almanca'daki "öffentlicher Raum" veya Fransızca'daki "espace public" şeklindeki karşılıkları, her bir kültürün bu kavrama yüklediği farklı anlamlar ve değerlerle ilgilidir. Habermas (1962), kamusal alanı Almanca bağlamında demokratik söylemin geliştiği bir platform olarak tanımlarken, Arendt (1958) Fransızca bağlamında bu kavramı daha çok politik katılım ve kimlik inşası açısından ele almıştır. Bu tür kültürel farklılıklar, kamusal alanın toplumlar arası farklı işlevleri ve anlamlarını daha geniş bir perspektifte değerlendirmemizi sağlar. Kamusal alanın farklı dillerdeki karşılığı incelenmiştir (Tablo 2.3)

Tablo 2.3 Kamusal alan kelimesinin farklı dillerdeki karşılığı

Dil	Karşılık	Anlam
İngilizce	Public Space	İnsanların bir araya gelerek sosyal, kültürel veya politik etkinliklerde bulunduğu kamusal alan (Oxford Learner's Dictionaries, 2024).
Fransızca	Espace Public	Herkesin erişimine açık olan, sosyal ve toplumsal yaşamın gerçekleştiği alan (Larousse, 2024).

Tablo 2.3 Kamusal alan kelimesinin farklı dillerdeki karşılığı (devamı)

Dil	Karşılık	Anlam
Almanca	Öffentlicher Raum	Toplumun tüm üyelerinin kullanımına açık olan alan; sosyal ve kamusal yaşamın merkezinde bulunan yer (Duden, 2024).
İtalyanca	Spazio Pubblico	Toplumun tüm kesimlerinin erişebileceği ve kullanabileceği açık alanlar (Treccani, 2024).
İspanyolca	Espacio Público	Toplumun ortak kullanımına sunulmuş, erişime açık sosyal ve kültürel etkinlik alanı (Real Academia Española, 2024).
Arapça	المساحة العامة (Al-Masaha Al-Amma)	Toplumun geneline açık olan, sosyal etkileşim ve kültürel etkinliklerin merkezi olarak işlev gören alan (Almaany, 2024).
Farsça	فضای عمومی (fazā-ye 'omūmi)	Topluma açık olan ve herkesin kullanabileceği alan (Glosbe, 2024).
Japonca	公共空間 (Kōkyō Kūkan)	Bireylerin ve grupların bir araya geldiği, sosyal etkileşimde bulunduğu ve toplumsal bağların güçlendiği alanlar (Jisho, 2024).
Rusça	Общественное пространство (Obshchestvennoye prostranstvo)	Toplumun herkes tarafından erişilebilir ve kullanılabilir ortak alanları; sosyal ve kültürel faaliyetlerin gerçekleştiği yerler (Gramota, 2024.).

Kamusal alanın tanımları ve bu alanların toplumsal işlevleri, kamusal içselliğin anlaşılmasında temel bir zemin oluşturur. Kamusal alanın, fiziksel ve sosyolojik boyutlarıyla birlikte bireyin içselliğini kamusal bir düzlemde ortaya koyma sürecine nasıl olanak tanıdığına dair çeşitli tanımlar bulunmaktadır. Tanımlar arasında yer alan erişim ve mülkiyet temelli açıklamalar, bu mekânların fiziksel ve hukuki boyutları üzerindeki kontrol ve erişilebilirliği merkeze alır.

Kamusal alan, çeşitli yönleriyle ele alınan ve toplumun farklı ihtiyaçlarına cevap verebilecek dinamik bir yapıya sahiptir. Erişim ve mülkiyet temelli tanımlar, bu alanların eşitlikçi ve serbest kullanımı üzerinde dururken; sosyal etkileşim temelli

tanımlar, bireyler arasındaki etkileşimlerin ve toplumsal bağların güçlenmesine odaklanmaktadır. Politik ve kamusal tartışma temelli tanımlar ise kamusal alanların, demokratik katılım ve kamusal söylemin geliştiği alanlar olarak rolünü vurgular. Son olarak, şehir ve imaj temelli tanımlar, kamusal alanların kent kimliği ve planlaması üzerindeki önemine işaret eder.

Kamusal alanın bu çok boyutlu tanımları, toplumun farklı kesimlerinin ihtiyaçlarını karşılamayı ve bu alanların herkes için erişilebilir, demokratik ve sosyalleşme süreçlerine uygun olmasını sağlamayı amaçlar. Bu alanların fiziksel boyutlarının yanı sıra toplumsal ve politik işlevleri de ele alınarak, kamusal alanın toplum içindeki önemi ve dinamik yapısı daha iyi anlaşılabilir hale gelir. Her bir tanım, kamusal alanın belirli bir yönünü öne çıkarmakta ve bu alanların kent kültürü ve toplumsal yaşamdaki çok boyutlu önemini vurgulamaktadır.

Kamusal alanlar, katılımı teşvik etmek, planlı ve rastgele karşılaşmalar için bir ortam sunmak ve farklı tutum ve inançları anlama fırsatı sağlamak amacıyla tasarlanmıştır. Crowhurst ve Lennard (1987) ve Lennard (1995), kamusal alanların hizmet ettiği öğrenme, sosyal becerilerin geliştirilmesi, bilgi alışverişi, sosyal diyalogun kolaylaştırılması, sosyal farkındalığın artırılması, sosyal içerme işlevlerinin geliştirilmesi ve etik davranışların teşvik edilmesi gibi sosyal işlevlerin bir listesini geliştirmek için çeşitli disiplinlerden literatürden yararlanmıştır.

Kentsel çalışmalarla ilgilenen birçok akademisyen, sokakların, meydanların, plazaların, parkların ve diğer kamusal kentsel alanların, toplum yaşamının tiyatro sahneleri olarak kabul edilebileceğini savunmaktadır (Carr vd., 1992). Kamusal alan, Sennett'in de belirttiği gibi, kişisel gelişimi teşvik eden çeşitlilik ve yaratıcılığı deneyimlemek üzere sosyal temas için çok sayıda fırsat sunmaktadır (Sennett, 2020). Başarılı kamusal alan, sosyal etkileşimi kolaylaştırma, destekleme ve teşvik etme kapasitesine sahiptir.

Carr vd. (1992), kamusal alanı insanların grup halinde veya bireysel faaliyetler için gittikleri herkesin erişebildiği açık alanlar olarak tanımlar. Bu tanım, kamusal alanın fiziksel erişilebilirliğini ve sosyal katılım için fırsat sunan yapısını vurgular (Carr vd., 1992). Bu bağlamda, kamusal alanların, bireylerin kamusal hayata katılımını mümkün kılacak şekilde tasarlanması gerektiği ortaya konmaktadır. Madanipour (1996), kamusal alanı özel mülkiyet veya kurumsal kontrol altında

olmayan ve dolayısıyla toplumun her kesimine açık olan bir alan olarak tanımlar. Bu tanım, kamusal alanın demokratik erişim hakkına dayalı yapısını ön plana çıkararak, toplumsal eşitlik ve adaletin sağlanmasında kamusal alanın oynadığı rolü vurgulamaktadır (Madanipour, 1996). Kamusal alanların sadece fiziksel erişilebilirlik açısından değil, aynı zamanda bu alanların kalitesine ve topluma açıklık sağlayan unsurlara dikkat edilmesi gerektiğini savunmaktadır (Akkar, 2005).

Urry (2011), kamusal alanı modern dünyada hızla değişen yaşam koşulları ve artan mobilite ile yeniden şekillenen bir alan olarak tanımlar. Bu tanım, kamusal alanın dinamik yapısını ve mobil toplumların değişen ihtiyaçlarına uygun şekilde yeniden şekillenmesi gerektiğini vurgular (Urry, 2011). Sennett (1992), kamusal alanı toplumsal yaşamı ve sosyal etkileşimi şekillendiren, fiziksel ve sosyal bağların gelişiminde önemli rol oynayan bir mekân olarak tanımlar. Bu perspektif, kamusal alanın toplumsal bağların güçlenmesine olan katkısını göstermektedir (Sennett, 1992). Mehta (2014) ise kamusal alanı, bireylerin ve grupların bir araya geldiği, etkileşimde bulunduğu ve böylece toplumsal bağların güçlendiği mekânlar olarak tanımlar. Mehta'ya göre, kamusal alan, sosyal etkileşim ve topluluk oluşturma süreçlerinin merkezinde yer almaktadır (Mehta, 2014). Habermas (1962), kamusal alanı, özgür tartışmanın ve kamusal düşüncenin ortaya çıktığı bir platform olarak değerlendirir. Bu tanım, kamusal alanın demokratik söylem ve toplumsal bilinçlenmenin gelişmesine olan katkısını vurgulamaktadır (Habermas, 1962). Arendt (1958), kamusal alanı politik eylemlerin ve kimliklerin ifade edildiği bir yer olarak tanımlar. Arendt'in tanımı, kamusal alanın politik katılım ve kimlik inşası süreçlerindeki önemine dikkat çeker (Arendt, 1958). Duncan (1996) ise kamusal alanı politik söylemlerin ve sosyal hareketlerin özgürce gerçekleştiği bir alan olarak sunar. Bu tanım, kamusal alanın sosyal katılım ve demokratik ifade açısından sınır tanımayan bir potansiyele sahip olduğunu belirtir (Duncan, 1996).

Lynch (1960), kamusal alanları, şehirlerin imajını oluşturan unsurlar olarak ele alır. Lynch'in tanımı, kamusal alanın sadece fiziksel bir mekân değil, aynı zamanda kentsel kimliğin ve toplumsal imgelerin oluşmasında merkezi bir rol oynayan sembolik bir unsur olduğunu ifade eder (Lynch, 1960). Gehl (1995), sokakları, insanların serbestçe gezebileceği, buluşabileceği, toplanabileceği ve birbirlerini gözlemleyebileceği bir mekân ağı olarak tanımlar. Gehl, kamusal alanların sosyal

etkileşim ve gözlem yoluyla toplumsal bağların güçlenmesine olanak sağladığını vurgular (Gehl, 1995). Marshall (2005) ise sokakların üç temel fiziksel işlevi olduğunu belirtir: dolaşım güzergâhı, kamusal mekân ve yapı formu olarak. Bu tanım, sokakların kamusal alanın bir parçası olarak çok işlevli yapısına dikkat çeker (Marshall, 2005).

Lofland (1998), kamusal alanları, toplumsal etkileşimlerin gerçekleştiği alanlar olarak değerlendirir. Lofland, kamusal alanların bireylerin sosyal etkileşimler yoluyla birbirlerini tanıdığı, toplumsal ilişkilerin kurulduğu ve güçlendiği mekânlar olduğunu ifade eder (Lofland, 1998). Crowhurst-Lennard ve Lennard (1987, 1995), kamusal alanların bireylerin öğrenme, sosyal becerilerini geliştirme ve bilgi alışverişinde bulunma gibi işlevlere hizmet ettiğini vurgulamaktadır. Bu işlevler, kamusal alanların sosyal içerme ve toplumsal bilinçlenme açısından ne kadar önemli olduğunu göstermektedir (Crowhurst-Lennard & Lennard, 1987, 1995). Çeşitli disiplinlerden teorisyenler tarafından yapılan kamusal alan tanımları, tanım türleri ve temel kavramlarıyla sınıflandırılarak gösterilmiştir (Tablo 2.4).

Tablo 2.4 Kamusal alan kavramının tanım türleri, yazar ve tanımları

Tanım türü	Yazar	Tanım
Erişim ve mülkiyet temelli tanımlar	Carr et al. (1992)	Kamusal alan, insanların gruplar halinde veya bireysel faaliyetler için gittikleri herkesin erişebildiği açık alanlar olarak tanımlanmaktadır.
	Madanipour (1996)	Kamusal alan, özel mülkiyet veya kurumsal kontrol altında olmayan ve dolayısıyla toplumun tüm kesimlerine açık olan bir alan olarak sunulmaktadır.
	Akkar (2005)	Kamusal alan kalitesi, alanın topluma açıklığına bağlıdır; kamusal alan, herkesin erişebildiği bir alandır.
	Mehta (2014)	Kamusal alan, yalnızca binalar arasındaki boşluklar değil, aynı zamanda bu alanlardaki nesneler ve eserler ile fiziksel sınırlarını belirlemeye yardımcı olan bina kenarlarıdır.
Sosyal Etkileşim ve Toplumsal İlişkiler Temelli Tanımlar	Urry (2011)	Kamusal alan, modern toplumların hızla değişen yaşam koşullarına ve mobilitenin artmasına uygun bir şekilde yeniden şekillenen alanlardır.
	Sennett (1992)	Kamusal alan, toplumsal yaşamı ve sosyal etkileşimi şekillendiren ve insanlar arasındaki fiziksel ve sosyal bağların gelişiminde önemli rol oynayan mekânlardır.
	Mehta (2014)	Kamusal alan, bireylerin ve grupların bir araya geldiği, birbirleriyle etkileşimde bulunduğu ve toplumsal bağların güçlendiği mekânlar olarak tanımlanmaktadır.

Tablo 2.4 Kamusal alan kavramının tanım türleri, yazar ve tanımları
(devamı)

Tanım türü	Yazar	Tanım
Şehir ve İmaj Temelli Tanımlar	Lynch (1960)	Kamusal alan, şehirlerin imajını oluşturan ve şehirlerin sosyal ve kültürel kimliklerinin bir yansıması olarak tanımlanan önemli bir unsurdur.
	Gehl (1995)	Sokaklar, insanların serbestçe gidebileceği, buluşabileceği, toplanabileceği ve birbirlerini izleyebileceği bir mekân ağı sunan kentin en önemli kamusal alanlarıdır.
Kamusal Alan ve Sosyal Rol	Marshall (2005)	Sokaklar, dolaşım güzergâhı, kamusal mekân ve yapı formu olarak üç fiziksel işlev üstlenmektedir.
	Lofland (1998)	Kamusal alan, kozmopolitliğin öğrenilmesi için ortam sağlar; farklı insanlarla etkileşimde bulunma, hoşgörü geliştirme potansiyeline sahiptir.
	Crowhurst-Lennard ve Lennard (1987, 1995)	Kamusal alanların işlevleri; öğrenme, sosyal beceri geliştirme, bilgi alışverişi, sosyal farkındalık artırma gibi çeşitli sosyal içerme ve öğrenme işlevlerini yerine getirmektedir.

Kamusal alan tanımlarının farklı yaklaşımlarla ele alınması, bu alanların ne denli çok boyutlu ve dinamik bir yapıya sahip olduğunu ortaya koymaktadır. Erişim ve mülkiyet açısından yapılan tanımlar, kamusal alanların eşitlikçi erişim ve mülkiyet ilişkileri bağlamında toplumsal bir önem taşıdığını göstermektedir. Sosyal etkileşim ve toplumsal ilişkiler açısından yapılan tanımlar ise bu alanların toplumsal bağları güçlendirme, etkileşimleri teşvik etme ve bireylerin topluma katılımını sağlama rolünü vurgulamaktadır. Politik ve kamusal tartışma temelli tanımlar, kamusal alanın demokratik söylem ve politik katılım için ne denli kritik bir zemin sunduğunu ifade ederken; şehir ve imaj temelli tanımlar, kamusal alanların kentsel kimlik ve toplumdaki sembolik imgeler açısından taşıdığı öneme dikkat çekmektedir. Son olarak, kamusal alan ve sosyal rol tanımları, bu alanların bireylerin sosyal becerilerini geliştirme, topluluk oluşturma ve sosyal etkileşim süreçlerine katkı sağlama işlevine odaklanmaktadır. Kamusal alan tanımları, bu bağlamda bireylerin içsellliğini, toplumsal ilişkilerde, politik katılımı ve kentsel yaşamda nasıl ifade ettiğini ve geliştirdiğini gösteren çok katmanlı bir yapı sunmaktadır.

Kamusal alanı anlamada ve incelemede karşılaşılan en büyük zorluklardan biri, sosyologlar, coğrafyacılar, mimarlar, plancılar, kentsel tasarımcılar gibi farklı

meslek grupları arasında ortak bir tanım bulmaktır. Bu, kamusal alanın incelenmesinde bu disiplinler arasındaki iletişimin daha etkili hale gelmesini sağlamayı amaçlamaktadır (Madanipour 1995).

Özelleştirilmemiş çok sayıda alan, erişim ve kullanıma bağlı olarak seçilen tanıma tam olarak uymamaktadır. Örneğin, birçok kültürde belirli kamusal alanlar yalnızca erkeklerin erişimine izin verilir veya kadınlar ve erkekler farklı zamanlarda kullanabilir. Mahalledeki kamusallaşmamış alanlar (genellikle evin yakınındaki alanlar) ile kamusal alan arasındaki ayrım da önemlidir. Ayrıca, özel, yerel ve kamusal alan kavramlarını birbirinden ayırmak gerekmektedir (Hunter, 1985). Kamusal alanda gerçekleşen anlamlı etkileşimler ve karşılaşmalar, dar alanlarda da meydana gelebilir. Farklı kullanımlara uygun diğer kamusal alan türleri de göz önünde bulundurulmalıdır.

Kamusal alanlar ve özel mülkler açısından, her ikisi de kamusal mekanlara sahip olabilir; topluluk duygusuna ve kullanıcılarının zihinsel sahipliğine dayanmaktadır (Poot vd., 2015). Dolayısıyla, kentsel mekanlar özel mülkiyette olsalar bile ortak kamusal mekanı temsil etmektedir. Dahası, giderek daha fazla sayıda bina, alışveriş merkezleri, tren istasyonları ve bakım evleri de dahil olmak üzere, kamusal alanlar olarak talep edilmelerine izin veren koşullara sahiptir (Poot vd., 2015).

Tarihsel olarak, kentlerdeki kamusal alanlar hayatta kalma, iletişim ve eğlence gibi temel ihtiyaçları karşılamak ve çeşitli siyasi, dini, ticari, sivil ve sosyal işlevleri yerine getirmek için kullanılmıştır (Banerjee 2001; Brill 1989; Rybczynski 1993). Antik çağda “meydan”, “pazar yeri” ve çeşitli dillerdeki diğer benzer terimler “agora” kelimesiyle eş anlamlıdır. Yunan şehir devletlerinde agora, özgür vatandaşların kamusal ihtiyaçlarını karşılamak için ticari ve idari faaliyetlerde bulunabilecekleri bir alandır (Wycherley, 1993). Ortaçağ'da ise kamusal alanlar, kilisenin kontrolünde olan meydanlar ve pazar yerleri olarak şekillenmiştir. Ortaçağ kasabalarında kamusal alanlar, genellikle dini ve ekonomik faaliyetlerin merkezi olarak kullanılmıştır (Sennett, 1994). Rönesans döneminde, şehir planlaması ve kamusal alanlar daha düzenli ve simetrik bir şekilde tasarlanarak sosyal etkileşimi ve estetik kaygıları birleştiren mekânlar yaratılmıştır (Rogers, 2001).

18. ve 19. yüzyıllarda Endüstri Devrimi'nin etkisiyle kentlerin nüfusunun artması, kamusal alanların işlevselliğinde ve kullanımında önemli değişikliklere yol

açmıştır. Bu dönemde, kentlerdeki yoğun yapılaşma, kamusal alanların azalmasına ve bu alanların daha çok araç trafiğine hizmet eden mekânlara dönüşmesine neden olmuştur (Harvey, 2008). Bu dönemde kamusal alanlar, sosyal sınıfların birbirinden ayrılması ve işlevselliğin ön plana çıkmasıyla şekillenmiştir. 20. yüzyılın başlarında, Modernist mimar ve şehir plancıları kamusal alanların önemine dikkat çekmişlerdir. Le Corbusier gibi modernist mimarlar, kamusal alanları kent planlamasında önemli bir unsur olarak görmüş ve bu alanların işlevselliğine vurgu yapmışlardır. Ancak bu dönemde yapılan planlama ve tasarım, çoğunlukla insan ölçeğinden uzaklaşmış ve kamusal alanların insana yönelik işlevselliği azalmıştır (Jacobs, 1961). Jacobs, özellikle bu dönemde kamusal alanların toplumsal bağları güçlendiren ve bireyler arasındaki etkileşimi artıran mekânlar olması gerektiğini savunmuştur. Günümüzde, kamusal alanlar dijitalleşmenin ve teknolojik gelişmelerin etkisiyle farklı bir boyut kazanmıştır. Manuel Castells (1996) bu dönüşümü, "ağ toplumu" olarak adlandırılan yapının bir sonucu olarak görmektedir. Fiziksel kamusal alanların yanı sıra, sanal kamusal alanlar da insanların etkileşime geçtiği ve politik söylemlerini ifade ettiği yeni mekânlar olarak ortaya çıkmıştır. Ayrıca, günümüz kentlerinde alışveriş merkezleri ve benzeri yarı-kamusal alanlar, kamusal alanların yerini almakta ve bu da kamusal alanın demokratik ve sosyal işlevinin tartışmaya açılmasına neden olmaktadır (Mitchell, 1995). Şehir merkezlerinde ve karma kullanımlı mahallelerde, insanlar hala sosyal etkinlikler, iş, seyahat, alışveriş, oyun, toplantılar vb. için kamusal alanlara güvenmektedir (Mehta, 2014). Kamusal alanların kentteki rollerinin gelişmeleri dönemlerine göre incelenmiştir (Tablo 2.5).

Tablo 2.5 Dönemlere göre kamusal alan kavramının kentteki rolü

Dönem	Özellikler ve Gelişmeler	Kaynakça
Antik Yunan ve Roma	Antik Yunan'da agora ve Roma'da forum, politik tartışmaların, sosyal etkileşimlerin ve ekonomik etkinliklerin merkezi olarak kullanılmıştır.	Wycherley (1993), Lefebvre (1991)
Ortaçağ ve Rönesans	Ortaçağ'da kamusal alanlar dini ve ekonomik faaliyetlerin merkeziyken, Rönesans'ta bu alanlar sosyal etkileşimi ve estetiği birleştiren daha düzenli mekânlar olarak tasarlanmıştır.	Sennett (1994), Rogers (2001)

Tablo 2.5 Dönemlere göre kamusal alan kavramının kentteki rolü (devamı)

Dönem	Özellikler ve Gelişmeler	Kaynakça
Endüstri Devrimi	Kentlerdeki yoğun yapılaşma ile kamusal alanlar azalmış ve araç trafiğine yönelik işlevselliği artmıştır. Sosyal sınıf ayrımına dayalı olarak kullanımı şekillenmiştir.	Harvey (2008)
Modernizm	Le Corbusier gibi modernist mimarlar, kamusal alanı kent planlamasının bir unsuru olarak görse de bu alanlar insan ölçeğinden uzaklaşmıştır. Jacobs, kamusal alanların sosyal bağlar oluşturması gerektiğini vurgular.	Jacobs (1961)
Postmodern Dönem	1970'lerden itibaren kamusal alanların özelleştirilmesi ve ticarileştirilmesi eleştirilmeye başlanmıştır. Sennett, kamusal alanların metalaştığını; Harvey ise bu süreçlerin sosyal adalet üzerindeki olumsuz etkilerini belirtmiştir.	Sennett (1992), Harvey (2012)
Günümüz	Kamusal alanlar dijitalleşmenin etkisiyle sanal mekânlarla birleşmiştir. Castells bu dönüşümü "ağ toplumu" olarak tanımlar. Ayrıca, alışveriş merkezleri gibi yarı-kamusal alanlar kamusal alanların yerini almaktadır.	Castells (1996), Mitchell (1995)

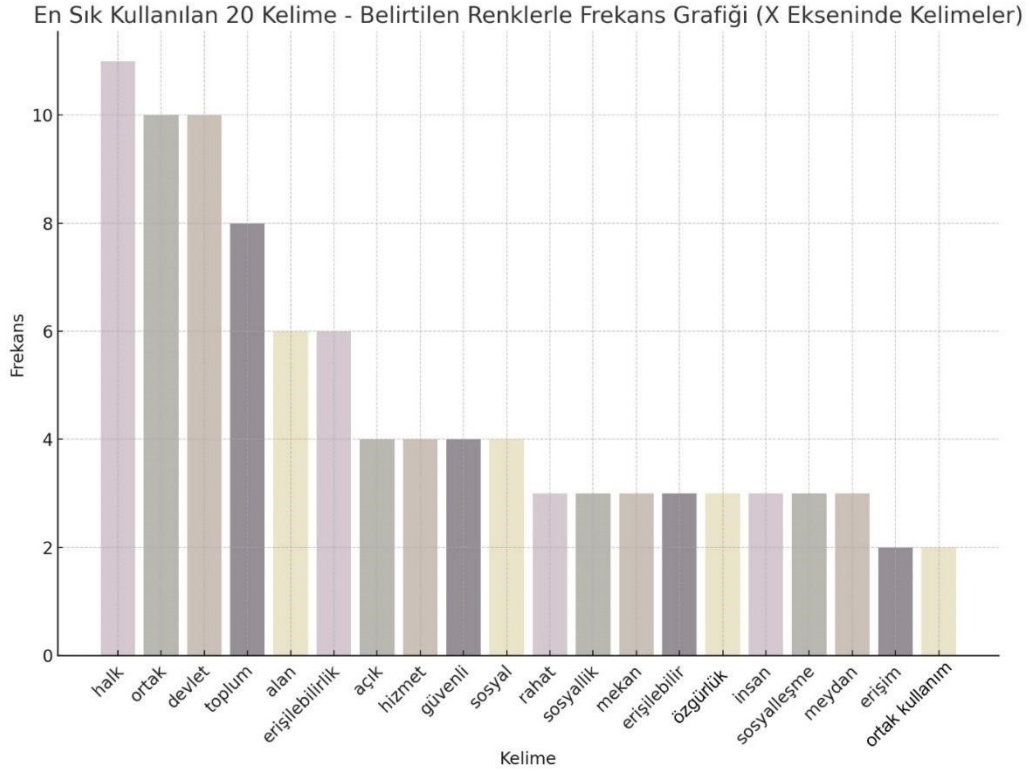
Kamusal alan, kolektif sesin ve ortak çıkarların ifade edildiği bir alan olarak görülmektedir. Aynı zamanda, farklı grupların çeşitlilikleri ve olası çatışmalarının da ortaya çıktığı bir platformdur (Mehta, 2014). Mitchell (2003) kamusal alanın kamusal olduğunu tartışırken, bir grubun kendi ihtiyaçlarını karşılamak için mekânı sahiplenmesinin ve kullanmasının mekânı kamusal kıldığını öne sürmüştür. Bir mekânın kapsayıcılık derecesinin ancak içinde bir faaliyet gerçekleştiğinde ortaya çıkmaktadır. Ayrıca, bir kamusal alanın sağlayabileceği etkinlikler ve içerebileceği katılımcılar da kapsayıcılığını şekillendirebilir. Kamusal alanla ilgili tartışmalar genellikle hangi faaliyet ve davranışların bu alanda uygun görüldüğüne dair bir tartışmadır. Kamusal alan birçok yönden 'esnek ve uyarlanabilir' olarak düşünülebilir (Loukaitou-Sideris ve Ehrenfeucht 2009), bu da kullanıcıların faaliyet ve davranışlarına göre sürekli olarak değişmektedir. Bu kavramsallaştırma, insanların zaman zaman kamusal alanda yeni faaliyetler keşfettiği ve genellikle kendi ihtiyaçlarına uygun alanlar yarattığı için özellikle önemlidir (Franck ve Stevens 2007).

Kentsel tasarımcılar, planlamacılar ve şehirciler, mimarlık akademisyenleri uzun süredir kamusal alanın nitelikleri üzerine odaklanmıştır. Lynch'in 'Açık Alanın Açıklığı' (Lynch 1965) ve 'Açık Alan: Özgürlük ve Kontrol' (Lynch ve Carr 1979) başlıklı çalışmalarında erişim, kontrol, eşitlik, uyarıcılar ve sosyal etkileşim konularına değinmiştir. Whyte'in (1980) New York Şehir Planlama Departmanı tarafından kabul edilen plazalar üzerine yaptığı çalışma, kılavuz ilkeler olarak benimsenmiş ve geniş bir kitleye ulaşmıştır. Kentsel tasarımcılar uzun süredir kamusal alan ölçütleri geliştirmek için çalışıyor olsa da kamusal alanların performansını daha iyi ölçmek için çok daha fazla ampirik çalışmaya ihtiyaç vardır. Ancak, bu tür araçların geliştirilmesi, özellikle de bu ölçümlerin güvenilirliği, kamusal alanda ilk elden saha gözlemi, anketler ve görüşmeler yoluyla toplanan verilere dayandığı için karmaşık ve zor bir süreçtir (Mehta, 2014). Teorisyenlerin tanımlarının yanında, bu kavramın toplumun belleğindeki yeri de oldukça önemlidir. Bu nedenle kamusal alan kavramının mimarlık eğitimi almayan 50 bireyin zihninde canlandığı imgeler 10.09.2024-13.09.2024 tarihinde Mentimeter isimli web sitesi ile ölçülmüş olup, çıkan (Şekil 2.3'te) sonuç gösterilmiştir.



Şekil 2.3 Kamusal alan kavramının bireylere çağrıştırdığı kelime bulutu

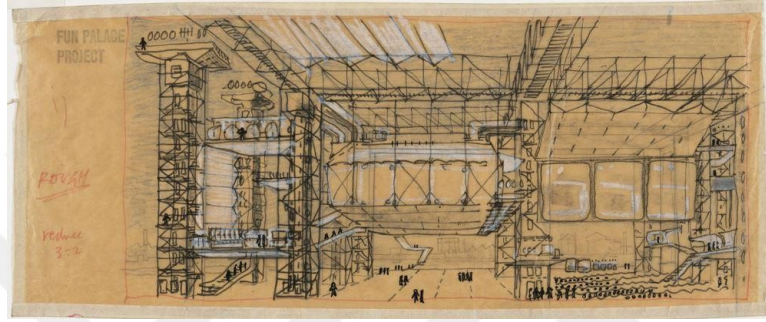
Kamusal alan kavramını mimari açıdan da ele almak için mimarlık eğitimi almakta olan Düzce Üniversitesi Mimarlık Bölümü 4. sınıf öğrencilerinden 50 kişiye 17.09.2024 tarihinde sorulmuş ve akıllarına gelen 3 kavramı yazmaları istenmiştir (Şekil 2.4).



Şekil 2.4 Kamusal alan kelimesi için yapılan anket sonuçları

Mimarlar için mekan düzenine verilen değer anlamı, kamusal mekana (mülkiyetine bakılmaksızın kamusal olarak yorumlanan), bir toplumun değerlerini ve vatandaşların birbirleriyle, çeşitli güç unsurlarıyla ve dünyayla olan ilişkilerine dair fikirlerini gösteren mekanların oluşturulmasına dikkat etmektir. Kamusal alanlar, insanlar için üzerinde görünebilecekleri (Arendt, 1958; Baird, 1992), hareket edebilecekleri, eylemde bulunabilecekleri, ilişki kurabilecekleri ve bireyler olarak, benlikler olarak, diğerleri olarak, diğer benlikler arasında benlikler olarak, birlikte ve ayrı ayrı, kamusal alanda kendilerinin ve dünyadaki yerlerinin farkına varabilecekleri bir sahne (Sekrlıo, 1545) haline gelebilmektedir. Böyle bir mekanda insanlar - bireyler olarak, diğer bireyler arasında - deneyim ve farkındalığın zevklerine ve kişisel yakınlık ve anonimliğin özgürlüğüne sahip olabilirler; güç ilişkileri tarafından sınırlandırılmamış başka hayali alemleri işgal edebilecekleri imaları ve temsilleri okuyabilmekte ve yorumlayabilmektedir; aynı anda şimdiki zaman deneyimini geliştiren, şimdiki zamanı geçmişle uzlaştıran ve hayal gücünü heyecanlandıran fikirleri ve temaları çağrıştıran gerçek ortamları işgal edebilmektedirler. Kamusal mekânın inşasına gösterilen bu ilgi, maddi kültürün inşası ve tüm bireyler, tüm yurttaşlar için dünyada bir yer edinmek için elzemdir.

Potansiyel model olarak kabul edilebilecek bu tür yerlerin yaratılmış çok sayıda örneği vardır. Bu örnekler çeşitli geçmiş zamanlardan, çeşitli coğrafyalardan ve farklı sosyal bağlamlardan seçilmiştir. Örneklerden bazıları gerçek mekanlarken, diğerleri daha kavramsaldır ve mekanlara odaklanmış deneyimler olarak önermektedir. Bunlar arasında, Cedric Price'ın Eğlence Sarayı projesi (1960-1964) için bir model olan, farklı sosyal geçmişlerden gelen insanların buluşması ve genellikle kılık değiştirerek eğlenceye katılması için bir alan sağlayan Vauxhall Eğlence Bahçeleri (1650'ler-1859) bulunmaktadır (Şekil 2.5).



Şekil 2.5 Cedric Price'ın Eğlence Sarayı projesi (Arkitektuel, 2024)

Au Bon Marché gibi büyük mağazaların mekânları da tüketim ve zevk için kolektif saray kavramına dair fikir vermektedir. Örneğin Vauxhall Eğlence Bahçeleri, tezgâhtar kızlardan Opéra'dan gelen hanımlara kadar farklı sosyal sınıflardan insanların etkileşime girebildiği bir alandır. Burası, çeşitli nesnelerin fiyatlarının sergilendiği kolektif bir tüketim ve zevk merkezidir (Şekil 2.6).



Şekil 2.6 Vauxhall Pleasure Gardens: Lisans: Kamu Malı, Yale İngiliz Sanatı Merkezi (Fitzwilliam Museum, 2024).

Bir başka örnek de 1976-1998 yılları arasında inşa edilen ve 2006-2008 yılları arasında yıkılan Berlin'deki Palast der Republik'in kalıntılarıdır (Şekil 2.7). (Ulrich, 2006) ideolojik temsillerinden arındırılmış bir mega yapı örneğidir.



Şekil 2.7 Berlin, Palast der Republic (Spiegel, n.d.)

Lina Bo Bardi'nin tasarladığı MASP, yani Sao Paulo Modern Sanat Müzesi'nin ana galerisi ve kamusal alanıdır. Bu müze, sirk gösterilerinden konserlere kadar çeşitli insan etkinliklerine ev sahipliği yapmıştır. Resim galerisi, sanat eserleri ve izleyicileri arasında insani ilişkiler önermektedir. Lina Bo Bardi'nin Sao Paulo'daki Teatro Oficina'sı (1984), neredeyse bir sokak veya koridor gibi, iskeleden yapılmış galeriler sahneye neredeyse dokunur. Bo Bardi'nin SESC-Fabrica Pompeia'sı (1978-86) ise yerel halkın iç mekanlarda, sokaklarda, ahşap kaldırımlarda, havuzlarda, kafelerde ve spor salonlarında okuması, dinlenmesi, buluşması, birlikte olması ve kültür üretmesi için radikal bir şekilde dönüştürülmüş bir fabrika kompleksidir (Bardi, 1996).



Şekil 2.8 Lina Bo Bardi'nin tasarladığı MASP (ArchDaily, 2024)

Dronten'deki De Meerpal (1967), Frank van Klingeren tarafından insanların buluşması, oyun oynaması, ders alması, birlikte televizyon seyretmesi, oyun izlemesi, pazarda alışveriş yapması, sanata bakması ve politika yapması için tasarlanmış camlı bir kulübe (Bergen, 2003); Pontus Hultén'in küratörlüğünü yaptığı kültür vizyonları ve halk için mekânlar (Grafe, 2014), önce Modernamuseet'te, ardından Stockholm'de Peter Celsing tarafından tasarlanan Kulturhuset'te (1976) insanların okuyabileceği, izleyebileceği, konuşabileceği ve dinleyebileceği mekânlar (Şekil 2.9), ve hemen ardından Renzo Piano ve Richard Rogers tarafından tasarlanan Paris'teki Centre Georges Pompidou'da (1977) (Şekil 2.10) kentle bağlantılı olarak toplanmak, öğrenmek, yaşamak ve kültür üretmek için

halka açık bir dizi istiflenmiş alan; Denys Lasdun tarafından tasarlanan Londra'daki Ulusal Tiyatro'nun (1976) oditoryum ve lobileri, insanların birbirlerini ve oyunları izlemek ve dinlemek için bir araya gelebilecekleri ve şehirlerini, içinde örülen kurgulardan ortaya çıkan gerçekte gözlemleyebilecekleri platformlar olarak; Lacaton ve Vassal'ın Paris'teki Palais de Tokyo'nun (2001) yenilenmesinde, insanların birbirlerini ve yeni sanatı düşünürken aralarında oynayabilecekleri kalıntılar olarak sunulan alanlar; ve Robbrecht en Daem'in Marie-José Van Hee ile birlikte tasarladığı Gent'teki Markthal/Stadshal'ın (2010) geniş çatısı altındaki korunaklı alan (Blazwick, Dubois, Mann ve Robbrecht, 2010), herkesi etraflarındaki şehre açık geniş bir alanda toplamakta ve çatıyı destekleyen yapıya gömülü iki büyük şömine tarafından sıcak tutulmaktadır. Markthal/Stadshal gibi, burada bulunan herkes için dünyada bir yerdir, tıpkı sunulan diğer tüm örnekler gibi. Kişinin başkalarının arasında kendisi olabileceği (ve kendi düşüncelerine dönebileceği), bir şehir fikrini temsil eden bir şehrin ne olmak istediğine dair fikri anlatısı güçten ziyade insanlar arasındaki ilişkilerle ilgili olan, dünyanın içinde olan ve bu dünyanın hem sahip olunan hem de başkalarının sahip olduğu bir yer olduğunu öne süren bir yerdir.



Şekil 2.9 Stockholm'de Peter Celsing tarafından tasarlanan Kulturhuset (Kulturhuset Stadsteatern, 2024)



Şekil 2.10 Paris’te Pompidou Center (Yazarın arşivinden)

İçsellik algıyla ya da bir zihin durumuyla, bir yerin karakteriyle ilgilidir, belirli bir mekânla değil; çevresiyle bağlantılı olarak anlaşılmalıdır (Teston, 2020). Jacqueline Power, mimari formların kısıtlamalarından bağımsız olarak kentsel mekânın özgün niteliklerini kavramsallaştırarak önemli bir ilerleme sağlamıştır (Power, 2014). Aynı şekilde, yapıyı çevreyi fenomenoloji, çeşitli insan deneyimleri ve kentsel kamusal alanlardaki günlük koşullarla ilişkilendirerek ortaya konan bir durum olarak "kamusal içsellik" olarak da yorumlanabilir. Bu tür bir içsellik anlamı, kamusal olarak kabul edilen ve toplumsal değerleri ve insanların ilişkilerini gösteren bir alan olarak kamusal alana odaklanmaktadır; insanların görüldüğü, hareket ettiği, eylemde bulunduğu, bilinçlendiği, zevk aldığı ve kişisel içsellik özgürlüğünü algıladığı alandır.

"Urban interiority" kavramı, literatürde farklı zaman dilimlerinde çeşitli anlamlarla ilişkilendirilmiş ve tanımları değişen bir kavramdır. Bu kavramın arkeolojisi, dilbilim ve çeviribilim bağlamından bağımsız olarak düşünmek mümkün değildir. Gösteren ile gösterilen arasındaki ilişkinin değişkenlik gösterdiği ve dolayısıyla aynı kelime öbeği ile temsil edilen imgenin de değiştiği bu durum, "urban interior" kavramının genişleyen anlamsal alanını araştırmayı gerektirmektedir. "Urban interiority", bir kelime grubu olarak ele alındığında, kelimeler arasındaki anlamsal ilişkinin birlikte düşünülmesiyle anlamını belirginleştirmesi beklenmektedir. Ancak, "urban" ve "interiority" kelimelerinin değişen tanımları ve içerikleri, iki

kelime arasındaki anlam ilişkisinin niteliği ve içeriği ile dizi ölçütüne göre kelimelerden biri üzerinde yapılan vurgunun, egemen kavramın belirleyiciliği değişkenlerinde çeşitlilik gösterir ve bu durum, farklı nihai anlamların ortaya çıkmasına neden olmaktadır (Sözgen, 2021).

Erken tezahürlerine bakıldığında, her iki kelimenin anlamlarının inşa edildiği egemen kavram ile tanımlandığı iki farklı kullanıma rastlanmaktadır. İlk kullanımda, egemen anlamın "urban" kelimesinin idari sınır / fiziksel sınır üzerinden yorumlandığı, "interiority" kelimesinin ise sınırların "içi" anlamıyla açıldığı bir tanım söz konusudur. Bu bağlamda, "urban interiority" kavramı, kenti tanımlayan idari ve fiziksel sınırların "içinde", "içerisinde" kalan kent mekanlarına karşılık gelmektedir. Genellikle kırsal bölgeye karşı kent olarak tanımlanmakta ve sınırları çizilmiş kent mekanının içindeki kentsel mekanlara işaret etmektedir; ancak, kamusal alanın niteliğine dair bir referans içermemektedir (Sözgen, 2021).

Literatür araştırması sırasında, aynı dönemde kamusal içsellik kavramının farklı bir kullanımına da rastlanmıştır. The Arts (1928) dergisinde yer alan bir metinde, kavram, kentteki fiziksel sınırlarla tanımlanmış, kapalı ya da yarı-kapalı kamusal mekanların içselliklerine atıfta bulunacak şekilde kullanılmıştır. Mekanın, (kamusal olan) kent mekanının bir uzantısı olarak devam ettiği ya da kentin, kent yaşamının, mekanda yeniden tanımlandığı bir duruma işaret ettiği görülmektedir. Burada "urban" kelimesinin kent yaşamı ve kentsel mekâna işaret ettiği, "interiority" kelimesinin ise konvansiyonel anlamda kapalılık ile üretilmiş, fiziksel sınırlarla dışarıdan ayrılan bir "mekan"a referans verdiği gözlemlenmektedir.

2.4 Kamusal İçsellik Kriterleri

Kamusal alan bağlamında, içsellik sadece özel iç mekanlarla sınırlı olmayıp, daha çok kamusal alanlara da ilişkilendirilmiştir. İçsellik, dünyadan kopma değil, dünya ile refleksif, gözlemsel ve özellikle "hafıza çalışması" olarak tanımlanan belirli bir ilişki biçimidir. Bu koşullar, Sennett'in deyiimiyle "açıklık, dürüstlük ve paylaşım" gibi içsellik oluşturur bir ortam yaratmıştır (Sennett, 2020). Sennett, içsellik Georg Simmel'in düşüncelerinden yola çıkarak tanımlamıştır; Simmel'e göre öznel üreten şey ev değil, sokak ve başkalarıyla etkileşimdir. Bu etkileşimler duyguları ve düşünceleri şekillendirerek bireyselliği ve içsellik oluşturmuştur. İçsellik psikolojik yansıma olarak yorumlanması Maurice Merleau-Ponty'nin

felsefesinin merkezinde yer almıştır. O, "... dünyayı bilmenin birincil alanı olarak bedeni" ve içsellik olarak adlandırdığı içsel ve psikolojik yaşam ile maddi dünyaya da dışsallığın sürekliliğini vurgulamıştır (Olkovvski ve Morley, 1999). Sözün sonunda, kamusal alanların tasarımı bağlamında içselliğin deneyimlenmesinde bireyler ve toplum arasındaki sürekli etkileşimin rolüne dikkat çekilmektedir.

Kamusal içsellik kavramı, bireylerin kamusal alanlarda yaşadıkları, düşünceleri ve duygusal durumları üzerine yoğunlaşarak, kamusal mekanlardaki kişisel deneyimlerini ve içsel dünyalarını ifade eder. Bu kavram, bireyin toplumsal bir ortamda dışsal dünya ile ilişki kurarken, aynı zamanda içsel süreçlerinin nasıl şekillendiğini anlamaya çalışır. Kamusal içsellik, bireyin kamusal alanda var olurken, diğer insanlarla olan etkileşimleri, mekânla kurduğu ilişkiler, sosyal normlar ve kültürel dinamikler gibi dışsal unsurların, içsel düşünceleri, hisleri ve öz-farkındalığını nasıl etkilediği üzerine odaklanır. Bu bağlamda, kamusal içsellik, bireyin hem dış dünyadaki kamusal hayata katılırken hem de iç dünyasında kendini nasıl inşa ettiği ve yeniden şekillendirdiği sürecini içerir.

İçsellik kavramının kamusal alandaki yerini araştırmak için, kentsel ve kamusal mekan tanımlarının birbirinden ayırlamadığını ifade etmek mümkündür. Ancak içselliğin kamusal olmasıyla ilişkili olarak, kentsel mekânın erişilebilirlik ve sosyallik gibi kamusal mekân niteliklerini taşıması gerekmektedir. Kamusal içsellik kavramı, özellikle kentsel alanlardaki yaşamı anlamaya çalışırken önemli hale gelmektedir çünkü bireyler kamusal alanlarda diğer insanlarla ve toplumsal yapılarla sürekli bir etkileşim halindeyken, bu durum onların içsel süreçlerine ve kendiliklerine de etki eder.

Kamusal alan ve içsellik literatür taramasında, farklı teorisyenlerin tanımlarını ve bu iki kavramın bağlamları incelenmiştir. Madanipour, Carr, Habermas, Sennett gibi teorisyenlerin görüşleri bu kavramları toplumsal ve politik katılım, bireysel farkındalık, fiziksel erişim ve sosyal etkileşim gibi çeşitli boyutlarıyla ele almaktadır. Kamusal alanın sosyolojik, politik ve mekansal boyutlarıyla ele alınması, içselliğin bireysel ve sosyal dinamiklerle ilişkisi, araştırma için zemin hazırlamıştır.

Kamusal alanların erişilebilir ve kapsayıcı olması, bu alanların herkes için demokratik olarak kullanıma açık olduğunu ifade eder. Madanipour (1996),

kamusal alanı "herhangi bir özel mülkiyet ya da kurumsal kontrol altında olmayan, dolayısıyla toplumun tüm kesimlerine açık bir alan" olarak tanımlar. Bu tanım, kamusal içsellikğin temel özelliklerinden biri olan kapsayıcılığı vurgular. Bu tür bir mekânda bireylerin fiziksel, sosyal ve kültürel engellerle karşılaşmadan özgürce hareket edebilmesi, erişim hakkının temel unsurlarından biridir. Carr vd. (1992) tanımı, kamusal alanların bireysel ve grup etkinlikleri için ortak bir mekân sunduğunu belirtir, bu da kapsayıcı ve demokratik kullanımı destekler. Literatürde vurgulanan bu özellikler, anket katılımcılarının belirttiği "özgürlük" ve "erişim" kavramlarını pekiştirmekte ve bu alanların her kesimden birey için eşit erişime sahip olmasının önemini göstermektedir.

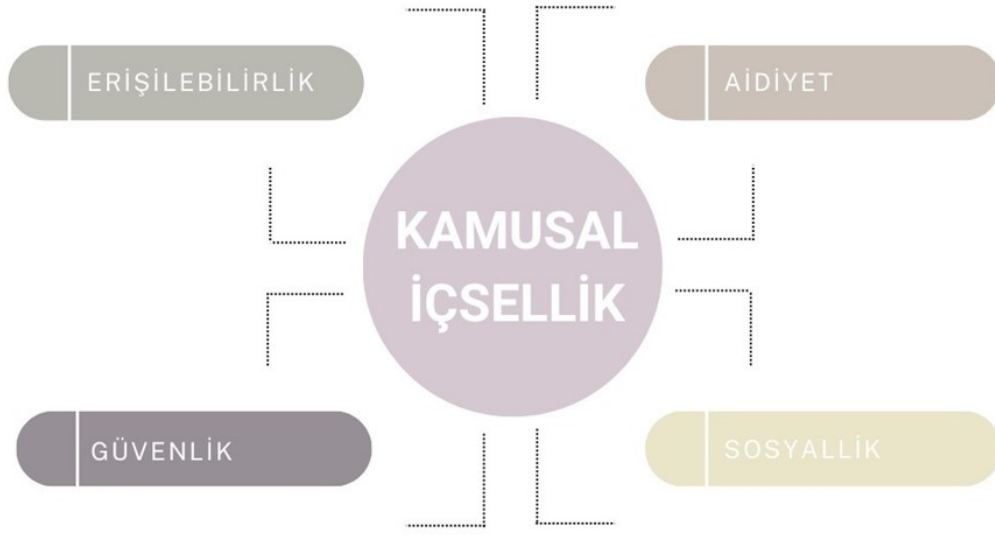
Kamusal içsellikğin bir diğer önemli boyutu da aidiyet hissidir. Anket yanıtlarında "benimsemek," "aidiyet" gibi kavramlar öne çıkmış ve bu da insanların kamusal alanlara duygusal bağ oluşturduğunu ve bu alanları sahiplenme ihtiyacı duyduklarını göstermektedir. Madanipour (1996), kamusal alanların demokratik erişim hakkını vurgularken, bu alanların herkes için serbest ve eşit kullanımını savunur. Bu savunma, bireylerin kendilerini bu mekânların bir parçası olarak hissetmesini sağlamakta ve bu alanlarda aidiyet duygusu geliştirmelerine olanak tanımaktadır. Lynch (1960), kamusal alanların kentlerin imajını oluşturan önemli unsurlar olduğuna dikkat çeker. Bu anlamda, bireylerin kamusal mekânla özdeşleşmeleri ve bu mekânları benimsemeleri, kentin kültürel kimliğinin oluşumuna da katkı sağlar. İnsanlar ve onların bir mekândaki deneyimleri arasında çeşitli duygusal bağlar bulunmaktadır. Bir yerin kimliğini şekillendiren önemli unsurlardan biri de fiziksel çevrenin özellikleridir. Bu nedenle, fiziksel yapılar yerin kimliğine katkıda bulunarak anlamlar ve kavramlar oluşturur ve korur (Najafi ve Shariff, 2011). Mekân algısı, onu işgal eden bireyin bedeni tarafından tanımlanmaktadır (Shirazi, 2014). Bu nedenle insan bedeni, çevrenin deneyimlenmesi ve anlaşılmasının temelidir ve mekânların ölçeği ile atmosferi kritik öneme sahiptir. Relph çalışmasında mekanla özdeşleşme kavramını "bir kişi ya da grubun belirli bir mekâna duyduğu bağlılık, katılım ve ilginin derecesi" olarak tanımlamaktadır (Relph, 1976, aktaran Seamon ve Sowers, 2008). Sonuç olarak, bir kişi bir yerde kendini evinde hissediyorsa, kenvedini güvende, rahat ve huzurlu hissetme olasılığı daha yüksektir (Seamon ve Sowers, 2008).

Bir yerin kimliğiyle ilişkili olan anlamı tanımlayan temel yaklaşımlar, yere duyulan bağlılık algılarına ve duysal deneyimlere dayanmaktadır. Anılar, beklentiler, farkındalık, kültür, geçmiş, duygusal durum, yaşam deneyimi, değerler ve tercihler; bir yerdeki duygusal tepkiyi şekillendirebilir. White, çevrenin en anlık ve somut yansımalarının bir mekânın duygusal içeriği olduğunu savunmaktadır (White, 1999). Kamusal alanlar genellikle hareketli, yoğun, enerji ve hareket dolu yerlerdir. Mekânın atmosferi tüm duyularımız aracılığıyla algılanır: sesler, kokular, manzaralar, tatlar ve dokunuşlar. Bu uyarıcılar bir araya gelerek içimizde bir yer duygusu oluşturur. Bağlılık şekli ve derecesi, kullanım biçimleri ve sosyodemografik özellikler gibi birçok faktörden etkilenir. Tatmin edici, korkutucu, güvenli veya sosyal ve kültürel olarak paylaşılan faaliyetler gibi toplu deneyimler, yere bağlılığın oluşmasında önemli faktörlerdir. Ayrıca, bir yerin konumu, orijinal özellikleri ve simge yapıları gibi coğrafi özelliklerinin yanı sıra yerel toplumun yapısı ve ayırt edici kamu binalarının varlığı da yere bağlılığın oluşumunu etkileyebilmektedir (Gieryn, 2000, aktaran Ujang ve Zakariya, 2015). Yer bağlılığındaki aşinalık faktörü, bireylerin bağlılık düzeyini belirlemek için önemlidir. En yüksek deneyim seviyelerine sahip ve en tanınmış olanlar sık kullanılan veya sık ziyaret edilen yerlerdir. Ayrıca yerel ve tarihi bağlamlarla güçlü bir ilişki olduğunu da unutulmamalıdır. (Gustafson, 2001). Genel olarak bir yer, insanların hem fiziksel hem de psikolojik olarak deneyimlediği bir kavramdır. İnsanların anıları, aşinalıkları, yer duygusu ve mekânların anlamları, yerin kimliğini oluşturur (Ujang ve Zakariya, 2015). Kişisel ve sosyo-kültürel bağlamlardan etkilenen insanlar ile yerler arasındaki çeşitli ilişkiler, yerin anlamını belirler (Ujang ve Zakariya, 2015).

Anket sonuçlarında sıklıkla geçen "rahatlık" ve "güvenlik" kavramları, kamusal içsellikğin önemli unsurlarından biri olan fiziksel ve psikolojik güvenliği vurgular. Gehl (1995) ve Montgomery (1998), sokakların insanların serbestçe hareket edebileceği, buluşabileceği ve birbirleriyle etkileşime girebileceği alanlar sunduğunu belirtir. Kamusal alanlarda güvenlik, sadece fiziksel olarak korunmayı değil, aynı zamanda bireylerin sosyal ortamda rahatça hareket edebilmelerini de kapsar. Kamusal içsellik bağlamında, güvenlik ve rahatlık hissi, bireylerin kamusal mekânları kullanma istekliliğini artırır ve bu alanların sosyal yaşamın merkezine oturmasını sağlar.

Kamusal içsellik açısından en kritik kriterlerden biri, bireyler arasındaki etkileşim ve sosyalleşme fırsatlarıdır. Habermas (1962) kamusal alanları özgür tartışma ve demokratik söylemin geliştiği mekânlar olarak tanımlar. Arendt (1958), kamusal alanların politik katılım ve kimlik inşası süreçlerindeki önemine vurgu yaparak bu mekânların demokratik değerini ve sosyal işlevini öne çıkarır. Bu tanımlar, kamusal içsellikğin temelinde yatan sosyal etkileşim ve demokratik katılım gerekliliğini gösterir. Crowhurst-Lennard ve Lennard (1987, 1995), kamusal alanların öğrenme, sosyal becerilerin geliştirilmesi, bilgi alışverişi ve sosyal diyalogun kolaylaştırılması gibi birçok sosyal işlevi olduğunu belirtmiştir. Anket yanıtlarında yer alan "sosyalleşme," "iletişim," "topluluk" gibi kavramlar, bu mekânların bireyler arası iletişimi ve sosyal ilişkileri kolaylaştıran önemli zeminler olduğunu doğrulamaktadır. Bu bağlamda, kamusal içsellik, bireylerin hem kendi içsel deneyimlerini ifade edebilmelerine hem de sosyal etkileşimlerle kendilerini geliştirebilmelerine olanak tanıyan bir ortam yaratmayı amaçlar.

Kamusal içsellik kriterlerini oluştururken anket sonuçları, kelime bulutları ve literatürde yer alan tanımlar bir araya getirilerek bu kriterlerin anlamlı bir şekilde geliştirilmesi sağlanmıştır. Kamusal içsellik, bireylerin toplumsal yaşamda kendilerini ifade edebildikleri, sosyal etkileşim kurabildikleri ve aynı zamanda mahremiyetlerini koruyabildikleri bir deneyimi kapsar. Kamusal alanların erişilebilir, kapsayıcı, güvenli ve rahat bir ortam sunması, bireylerin bu alanlarda kendilerini ifade edebilmesine ve diğer insanlarla ilişki kurabilmesine olanak tanır. Aynı zamanda, bu alanların bireylerin aidiyet duygusunu geliştirmesi, sosyal ilişkileri kolaylaştırması ve demokratik değerleri desteklemesi, kamusal içsellikğin önemli bir parçasını oluşturur. Bu kriterler, kamusal alanların bireylerin yaşamlarında nasıl bir yer tuttuğunu ve bu mekânların sosyalleşme, rahatlama, aidiyet gibi çok boyutlu işlevlerini daha iyi anlamamıza olanak sağlar. Kamusal içsellik kriterleri: Aidiyet, erişilebilirlik, güvenlik ve sosyallik şeklinde sıralanabilmektedir (Şekil 2.11).



Şekil 2.11 Kamusal içsellik kriterleri (Yazar tarafından oluşturulmuştır)

Ravazzoli ve Torricelli, kamusal alanlar sadece faaliyetlerin gerçekleştiği yerler değil; aynı zamanda insanların geldiği, ayrıldığı ve geçtiği hareketlilik noktaları olduğunu savunmaktadır (Ravazzoli ve Torricelli, 2017). Newman ve Kenworthy tarafından 1999 yılında tanımlanan kentsel hareketlilik terimi, bireylerin faaliyetlerine yansıyan mesafenin yarattığı zorlukların üstesinden gelmek için stratejiler kullanarak kentsel ortamlarda gezinme kapasitesini ifade etmektedir (Kenworthy ve Newman, 1999). İnsanların kentsel alanlarda günlük yaşamlarında yürüttükleri aktiviteler, genel refahları ve çağdaş kent yaşamının bir parçası olma hissiyle doğrudan bağlantılıdır. Kentsel hareketlilik, kentsel ve kamusal alanların yüksek miktarda kullanımını içermektedir ve yürüme, bisiklete binme, motosiklet ve otomobil seyahatinin yanı sıra şehirden şehre seyahatin çoğunu kolaylaştıran toplu taşıma sistemleri veya toplu taşıma da dahil olmak üzere çok sayıda ulaşım türünü kapsamaktadır. Bunlar arasında otobüsler, trenler, metrolar, teleferikler ve feribotlar yer almaktadır (Önder ve Akdemir, 2019).

Prytherch ve Cidell (2015), ulaşımın kentsel ortamlardaki önemini vurgulayarak, kentsel yerlerin ekonomik, sosyal, politik ve kültürel refahı üzerindeki derin etkisinin altını çizmektedir. Ayrıca, ulaşımın çelişkili gibi görünen kavramları çağrıştırabileceğini ve bunlarla ilişkili olabileceğini de kabul etmektedirler. Bu kavramlar: Hareket/istikrar, düğümler/bağlantılar, konut/hareketlilik, benlik/öteki, akışlar/mekânlar ve diğerleri şeklinde sıralanabilmektedir (Cidell ve Prytherch, 2015). Kamusal ve kentsel içsellik ile bağlantıları göz önüne alındığında, kentsel hareketliliğin kamusal ve kentsel içsellik kavramını tanımlamak için hareket, düğümler/bağlantılar ve akışlar/ötekiler kavramlarına odaklanmak faydalı olacaktır. Rodrigue (2017), kentsel hareketlilikle belirli kentsel faaliyetlerin ve arazi kullanımının ilişkili olduğunu iddia etmektedir. Bu hareketler, zorunlu veya

isteğe bağılı olabilir (Rodrigue, 2017). Zorunlu hareketler, genellikle konut ile iş veya okul arasında yapılan rutin yolculukları içerir ve oldukça öngörülebilir. Profesyonel hareketler ise iş temelli faaliyetlerle ilişkilidir ve genellikle çalışma saatleri içinde gerçekleşir, toplantılar gibi. Gönüllü hareketler ise alışveriş, rekreasyon gibi ticari faaliyetlerin yanı sıra turistik faaliyetleri de kapsar (Rodrigue, 2017). Bu konumlara erişim ihtiyacının belirli sebepleri olabilir, ancak şehirde mobil olmak için kullanılan araçların, sürekli hareket halinde olmak gibi kaçınılmaz sonuçları vardır. Sürekli hareketin etkileri, kentsel ve kamusal alanlarda gözlemlenebilir. Prytherch ve Cidell'in (2015) tanımladığı gibi, kentsel mekânların mekânda ve hayallerimizde görünürdeki katılığına rağmen, aslında insanların, nesnelerin, enerjinin ve fikirlerin sürekli hareketiyle karakterize edilen dinamik ortamlardır. Akışlar bütünü, bu tezde daha önce bahsedildiği gibi, içsellik ve kentsel bir mekân üretme pratikleri üzerine argümanlarla ilişkilendirilebilmektedir. Özellikle atmosferik koşullar ile içsellik arasındaki ilişki düşünülebilmektedir. Buna ek olarak, hareketin de bu ilişkinin önemli bir boyutunu oluşturduğu söylenebilmektedir. Düğüm ve bağlantı kavramları, kentsel ve kamusal alanlarda sürekli olarak etkileşim halindedir. Çağdaş kentte kamusal alan ve kentsel hareketlilik arasındaki ilişkinin yeniden kurulmasını keşfetmek ve vurgulamak önemlidir (Önder ve Akdemir, 2019).

Ravazzoli ve Torricelli (2017), kentsel hareketliliğin kentsel ve kamusal alanların yaşanabilirliğine katkı sağladığını vurgulamaktadır. Farklı ulaşım türlerinin süreçlerine katkıda bulunan merkezler ve mekânlar, kentsel hareketliliği yönlendirme görevi üstlenen temel unsurlardır. Sokaklar, kaldırımlar, bisiklet yolları, aynı zamanda tren istasyonları, otobüs durakları, havaalanları gibi toplu taşıma terminalleri de kentsel hareketliliği destekleyen kamusal alanlar olarak kabul edilmektedir. Kentsel mekanlar, özellikle otomobil ağırlıklı ulaşım yerine toplu taşımanın artan önem kazandığı çağdaş kentlerde, kentsel refah için kritik bir rol oynamaktadır. Ravazzoli ve Torricelli (2017) tarafından açıklandığı üzere, bu mekanların mekansal, kültürel, ekonomik ve sosyal değerlerinin geri kazanılmasıyla, kentsel çevreden keyif alma, toplu taşıma araçlarını kullanma konusunda daha olumlu bir deneyim yaratma ve toplumla aktif bir şekilde etkileşim kurma fırsatları ortaya çıkacaktır. (Ravazzoli ve Torricelli, 2017)

Sonuç olarak, kentsel hareketliliğin oluşturduğu toplu taşıma sistemleri, sadece fiziksel düzenlemeler ve bu düzenlemelere bağlı konutlarla sınırlı kalmayıp aynı zamanda kentsel hareketliliğin sürekli akışını yönlendirmedeki işlevleriyle de önemli mekânlar olarak görülmektedir. Kentsel refahın toplumsal merkezleri olarak demiryolu istasyonlarının küresel ölçekte toplu taşımanın kentlerin sürdürülebilirliğini ve refahını artırmadaki önemli bir rolü vardır. Toplu taşımanın yaşam kalitesi ile ilişkisi göz önüne alındığında toplu taşıma yapıları, kentsel refahın geliştirilmesine katkıda bulunan kilit kentsel ve kamusal alanlardır. Toplu taşıma yapıları arasındaki bağlantıyı güçlendirmek için, toplu taşıma yapılarının ve toplu taşımanın kendisinin dikkat çeken özelliklerini vurgulamak önemlidir. Toplu taşıma düğüm noktaları veya bağlantı noktaları, bilgi ve hizmet alımı için doğal merkezlerdir; çevrenin refahına katkıda bulunurlar ve aynı zamanda olumlu ise, ruh ve toplum sağlığı için faydalı olan günlük etkileşim noktaları olarak işlev görürler. Tezin bu bölümünde ulaşım yapılarının kent içindeki önemi ve rolü anlatılacak, kentsel hareketlilik ve tren istasyonlarının yeniden yükselişi süreçleri aracılığıyla kamusallık ve kentsel içsellik tanımlanacaktır. Tartışmayı geliştirmek için toplu taşıma yapıları, kentsel hareketliliğin içselliği kavramını içeren kamusal alanlar olarak ele alınacaktır.

3.1 Ulaşım Yapılarının Kentteki Yeri

Ulaşımın temel işlevi, kentin gelişimine katkıda bulunmak ve kent sakinlerini istedikleri bölgeye erişiminde rol oynamaktır (Washington vd., 2020). Ulaşım kavramı, topluluk ve bireysel bağlamda değerlendirilebilmekte, toplu taşıma ve özel araç ulaşımı şeklinde ifade edilmektedir (Cascetta vd., 2015). Ulaşım konusundaki problemlere üretilen çözümlerin gelişimi, teknolojinin ilerlemesiyle gerçekleşecektir. Ulaşım kaynaklı enerji tüketiminin artışı ve trafik sıkışıklığı gibi sorunlar için yeni teknolojik gelişmelerin ve toplu taşıma sistemlerinin cevap olması beklenmektedir. Kentlerde gelişmiş ve gelişmekte olan toplumlar, toplu taşıma kullanmayı tercih etmektedir. Raylı toplu taşıma sistemlerinin kullanımının her geçen sene arttığı görülmektedir bu nedenle raylı toplu taşıma sistemlerinin kent sakinlerinin hayatında büyük bir yer tuttuğunu ve bu sistemlerinin iyileştirilmesinin önemli olduğu açıktır. Toplumun ulaşım sorununa katkı sağlamanın yanında, çevresel, sosyal ve ekonomik sürdürülebilirliği katkı sağlamaktadır. Bununla

birlikte ulaşım problemine cevap veremeyen kentlerde trafik sıkışıklığı, kentin kontrolsüz yayılımı ve karbon emisyonu gibi olumsuz sonuçlar görülmektedir (Kutlu vd., 2019).

3.2 Kentsel Hareketlilikte Raylı Sistemler

Kentlerdeki trafiğin yoğunlaşması ve nüfusun artması kritik bir konu haline gelmiştir. Kent içi toplu taşıma; kirlilik, trafik sıkışıklığı gibi sorunlara en etkin çözüm yollarından kabul edilmektedir. Toplu taşıma sistemleri özel araçlar ile kıyaslandığında daha sağlıklı, sessiz, eşitlikçi, alan verimliliği sağlayan ve daha az emisyon üreten bir seçenektir (Evren & Ögüt, 2006; Jäppinen vd., 2013). Zamanla artış gösteren kentsel sorunların çözümünde kent içi raylı ulaşım sistemleri sıkça başvurulan alternatiflerdendir. Kentte uzun vadede etkili olacak çözümler bu sistemler aracılığı ile sağlanmaktadır. Ülkelerin gelişmişlik düzeylerindeki bir kriter de kent içi raylı ulaşım sistemleridir.

Toplumlarda raylı ulaşım ağlarını genişletme arzusu 19. Yüzyıldan günümüze farklı sebeplerle gerçekleştiği görülmektedir (Kılıçaslan, 2015). İnsan taşıma amacıyla raylı sistemlerin kullanılması ilk olarak İngiltere’de gerçekleşmiştir. Raylı sistemler kullanıldığı ilk günden bu zamana kadar en üstün nitelikli ulaşım türü olarak kabul edilmektedir. Kent içi raylı toplu taşıma sisteminin sağladığı sosyal, ekonomik ve çevresel faydalar, bu sistemlerin gelişmiş toplumlarda yaygınlık gösterme sebebidir. Birim zamanda daha çok ulaşım talebini karşılaması, çevre dostu ve ekonomik olması, güvenli ulaşım faaliyeti sunması kent içi raylı sistemlere gereksinim duyulmasının temel nedenidir. Kentlerin planlı gelişimini sağlamanın yanında özel otomobilin oluşturduğu olumsuz etkileri minimize eder, trafikte harcanan maliyeti ve zamanı azaltır (Gündüz vd., 2011).

Kentsel çevre içinde belirli alanları işgal ettikleri için bu belirli toplu taşıma yapılarının kentsel mekânlar, yani belirli kentsel hareketlilikleri içeren kamusal mekânlar oluşturduğunu söylemek mümkündür. Kullanıcı yoğunlukları, büyük mekânsal boyutları ve hareketlilik merkezlerini oluşturma özellikleri gibi diğer öne çıkan nedenlerin yanı sıra; demiryolu istasyonları, çarpıcı odak noktaları oluşturmaktadır. Demiryolu istasyonları, kentsel çevredeki stratejik konumları sayesinde hareketliliğin önemli merkezlerinden biri olarak öne çıkar; özellikle şehir merkezlerine ve banliyö bölgelerine yakınlıkları, tarihi önemleri ve günlük kentsel

hareketlilikte sıkça kullanılan konumlarıyla bu öne çıkışlarını sağlamaktadır. Demiryolu şirketlerinin çoğunun kamu otoritelerinin iştiraki olduğu göz önüne alındığında, demiryolu istasyonları, toplumun sahiplik ve aidiyet duygusu hissedebileceği ve bu alanları kamusal ve toplumla ilgili ifadeleri gerçekleştirmek için kullanabileceği kamuya ait sivil alanlar olarak düşünülebilmektedir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB), kentsel çevredeki önemini vurgulayarak demiryolu altyapılarının ve ilgili istasyon yapılarının ulaşım gelişimine büyük katkı sağladığını belirtmiştir (Şimşek, 2014).

Demiryolları ve istasyonlar, sanayileşme sürecinde merkezi bir rol oynamış ve şehirlerin modernleşmesine katkı sağlamıştır. Ancak, modernleşme sürecinde demiryolu istasyonlarının işlevleri evrim geçirmiştir. Zaman içinde evrim geçiren demiryolu istasyonlarının genel işlevleri, Zemp (2011) tarafından geliştirilen beş genel işlev kümesi ile tanımlanmaktadır. Bu beş işlev ve ilgili alt işlevler, demiryolu istasyonlarının kentsel çevredeki rolünün genel olarak açıklanmasına yardımcı olmaktadır (Tablo 3.1). Zemp (2011)'e göre istasyonlar, toplu taşıma talebinin yerleştirilmesi ve toplu taşıma arzının sağlanmasıyla ulaşım ağları arasında bir bağlantı işlevi görmektedir.

Demiryolu istasyonlarının birinci işlevi bağlantı toplama alanı ve ulaşım ağı sağlamaktır. Bağlantı noktaları arası transferin desteklenmesi, demiryolu istasyonları tarafından sağlanması gereken ikinci işlevdir ve diğer alt işlevlerin yanı sıra güvenli erişim, mekânsal yönlendirme, bekleme desteği, ulaşım hizmetleri hakkında bilgi ve biletlemeyi içermektedir (Zemp, 2011). İstasyonların üçüncü işlevi, gayrimenkulün ticari kullanımını kolaylaştırmaktır. Bu, istasyonların çevresinde yolcular ve yerel sakinler için alışveriş, iş ve eğlence fırsatları gibi ticari amaçlar için çekici mekanlar yaratmasıyla tanımlanır. İstasyonlara bağlı veya istasyon sahasında mal satan kafe, fırın veya dükkân gibi işletmeler yaygın olarak görülür. Bu nedenle, istasyonlar iş, perakende, reklam ve tanıtım için alanlar yaratmak ve kurumsal bir imaj iletmek için kullanılabilir.

Tablo 3.1 Demiryolu istasyonlarının genel işlevleri, Zemp (2011)

İşlev	Alt İşlev	Konu	Mekan sal Ölçek
F1 Bağlantı toplama alanı ve ulaşım ağı sağlamak	F1.1 Toplu taşıma talebini yerelleştirmek F1.2 Toplu taşıma tedarikliğini sağlamak	Ulaşım	Makro
F2 Bağlantı noktaları arasındaki ulaşımı destelemek (Aktarma)	F2.1 Araçların güvenli erişimi, yüklenmesi, ayakta durmasını sağlamak F2.2 Destek hareketi olmak F2.3 Güvenli uzamsal yönelim sağlamak F2.4 Destek çağırarak F2.5 Ulaştırma servisi hakkında bilgilendirmek F2.6 Bilet işlemlerini sağlamak	Ulaşım	Mikro
F3 Gayrimenkulün ticari kullanımını kolaylaştırmak	F3.1 İş ve perakende alanını işletmek F3.2 Reklam ve tanıtım alanını işletmek F3.3 Kurumsal imajı aktarmak	Arazi kullanımı	Mikro
F4 Kamusal alanın kullanımını sağlamak	F4.1 Kamusal alan sağlamak F4.2 Kullanıcıların buluşmasını kolaylaştırmak	Arazi kullanımı	Mikro
F5 Çevrenin kimliğine katkıda bulunmak	F5.1 Yapı alanı oluşturur. F5.2 Mekansal yönelim sağlar F5.3 Kültürel miras olarak hizmet eder	Arazi kullanımı	Mezo



Şekil 3.1 Zürih Merkez İstasyonu'nda bulunan büfe (Yazarın arşivine aittir)



Şekil 3.2 Konstanz Merkez İstasyonu'nda bulunan büfe (Yazarın arşivine aittir)

Dördüncü işlev kamusal alanın sağlanmasıdır; istasyonlar çeşitli sosyal faaliyetler ve pazarlar, fuarlar ve sergiler gibi kamusal etkinlikler için alan olarak hizmet verebilmektedir. İstasyonlar ayrıca potansiyel olarak önemli buluşma noktaları sağlayarak kullanıcıların bir araya gelmesini kolaylaştırabilmektedir. Erişim ve kullanımın yoğunluğu, ayırt ediciliği ve aşinalık derecesi, ticari kullanımın kolaylaştırılmasıyla olan ilişkinin yanı sıra kamusal alanın kalitesine de önemli katkılarda bulunmaktadır (Zemp, 2011).

Beşinci işlev ise çevrenin kimliğine katkıda bulunmaktadır. Bu, istasyonun gerçek yapı alanıyla sağlanan çevrenin zamansal ve mekânsal yapısını içeren sınırları oluşturarak gerçekleşir. Ayrıca, istasyon tabelası ve mimarisi, mekânsal yönlendirme ve kültürel miras olarak hizmet edebilir, böylece istasyonlar genel kamusal alan sağlama işlevine katkıda bulunabilir. Demiryolu istasyonlarının kentlerin gelişimindeki rolü demiryolu istasyonlarının kamusal alan işlevine

odaklanarak, kentsel çevre ve refah için topluluk merkezleri olma özelliğine sahip olmaktır. Roös (2013)'e göre, demiryolu istasyonları "kent merkezlerinin sürdürülebilirliğine, yaşam kalitesine ve ekonomisine önemli ölçüde katkıda bulunmaktadır. (Roös, 2013). Topluluk merkezi olmalarıyla ilgili bir diğer önemli özellik ise demiryolu istasyonlarının tarihi ve yüksek sembolik değerlere sahip olmalarıdır. Demiryolu istasyonlarını 19. yüzyıldan bu yana özellikle küçük şehir ve kasabaların, giriş kapıları ve dış dünya ile bir bağlantıları olmuştur. Richards ve MacKenzie (1986), demiryolu istasyonlarının sosyal etkileşim için bir sahne haline geldiğini; insanların seyahatleri sırasında buluşabildikleri bir yer olması nedeniyle, tren istasyonlarındaki sınıf ayrımı nedeniyle farklı sınıf ve ırktan insanlarla karşılaşma alanı olduğunu tartışmaktadır (Richards & MacKenzie, 1986). Tren istasyonlarındaki sosyal ayrışma, farklı istasyonlarda ve farklı zamanlarda seyahat eden insanlar arasında karmaşık bir duruma evrilmiştir. Örneğin, sosyal sınıflar arası farklılıklar, farklı istasyonlarda farklı tren kullanıcıları arasında gözlemlenebilir. Ayrıca, demiryolu istasyonları hala bekleyiş, buluşma ve toplanma alanları olarak önemli bir rol oynamaktadır. Karekla ve Tyler (2012) 'e göre, demiryolu istasyonları ideal bir şekilde çalıştığında, vandalizmi azaltma, yolcular için güvenlik hissini artırma, araç bağımlılığını azaltma, sivil gurur ve katılımı artırma, şehir içi otopark baskısını azaltma, daha fazla tesadüfi egzersiz, araçlara erişimi olmayan insanlar için uygun seçenekler sunmak, güvenli ve toplumun ihtiyaçlarına cevap veren topluluk ortamları yaratmaktadır (Karekla & Tyler, 2012).

Bu nedenle, demiryolu istasyonları, kentsel refahı artırmak için önemli bir iç kamusal alan sağlama potansiyeline sahiptir. Ancak, demiryolu istasyonlarının başarılı bir kamusal alan ve bir toplum merkezi olarak işlevini güçlendiren bu nitelikler, bazı yönetim ve tasarım faktörleri istasyonların verimli kullanımının önünde engel teşkil edebilir. Bu engellerin yanı sıra, demiryolu istasyonlarının geleneksel özelliklerinin ve mevcut tasarım uygulamalarının belirlenmesi, demiryolu istasyonlarına başarılı bir kentsel ve kamusal iç mekân olarak yaklaşılması açısından faydalı olacaktır.

3.3 Türkiye’de Raylı Sistemler

Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolları sadece sanayileşmenin bir sonucu değil, aynı zamanda modernleşmenin kendisiyle birlikte gelen bir araç olarak kabul

edilmiştir. Modernleşme sürecinde, demiryolu ağlarının geliştirilmesi, sanayileşmenin öncelikli bir unsuru olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu ağlarının kurulması fikri başlangıçta Avrupa ülkeleri tarafından ortaya atılmıştır. Bu ülkelerin temel amacı, Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu ağına yatırım yaparak Anadolu, Orta Doğu ve Hindistan'dan kolayca ithal edilebilecek ucuz hammadde elde etmektir. Ayrıca, Avrupa ekonomisine erişerek yeni pazarlara ulaşma olasılığı da yatırımın önemli bir hedefi olarak kabul ediliyordu (Toprak, 2003). Avrupa'daki ulaşım gelişmelerine ayak uydurmak için bir demiryolu ağı kurma fikri ülkede olumlu karşılandı. Böylece Osmanlı İmparatorluğu, askeri gücünü daha da artırmak ve Avrupa ile siyasi ve ekonomik bağlarını güçlendirmek için 1855 yılında gazetelerde İstanbul-Belgrad arasında bir demiryolu hattı inşa etme fikrini duyurdu (Erkan, 2012). 1856 yılında Osmanlı İmparatorluğu'ndaki ilk demiryolu hattı olan İskenderiye-Kahire hattı açıldı. Rumeli'de Köstence - Çernavoda demiryolu hattı 1860 yılında açıldı ve Anadolu'daki ilk demiryolu hattı olarak Aydın - İzmir demiryolu hattı 1890 yılında tamamlandı; bu demiryolu hatlarının imtiyazları İngiliz şirketlerine verildi (Erkan, 2012). Demiryollarının inşası, 19. yüzyılın ikinci yarısında ticaret kapasitesinin genişlemesinde büyük bir etkiye sahip oldu (Toprak, 2003). Osmanlı İmparatorluğu'nun değişen imajının bir sembolü de demiryolları istasyonları haline geldi. Girardelli, demiryollarının çalışma ortamının çok kültürlü ve çok uluslu olduğunu, istasyon binasının ise demiryolu çalışanlarının konaklaması için Osmanlı mimarisine yeni bir bina tipi olan kat mülkiyeti getirdiğini belirtmektedir (Girardelli, 2005). İstasyon binalarının tasarım sürecinde de bu çeşitliliği belirgin hale gelmektedir. Çoğu istasyon bilinmeyen mimar ve mühendisler tarafından tasarlanmış ve inşa edilmiş olsa da bazı istasyonları tasarlayan mimarların sosyo-kültürel kimlikleri Müslüman Osmanlı elitleri, Müslüman olmayan Osmanlılar, Levantenler veya Avrupalılar olarak neredeyse her projede farklılık göstermiştir (Girardelli, 2005). Bunun sonucunda demiryolları daha uzun seyahat mesafeleri sağladıkça mekân algısı da genişlemiştir. Toprak (2003) ayrıca demiryollarının kamusal alanı yeniden şekillendirdiğini belirtir; etrafındaki pazarlar, dükkanlar ve diğer işletmelerle birlikte istasyonlar bir cazibe merkezi haline gelmiş ve hatta yakınlardaki camilerin toplumsal etkinlikleriyle rekabet etmiştir. Bu durum İslam şehirlerinin geleneksel olarak camilerin etrafında büyüdüğünü ama artık istasyonların merkezi konuma geldiği şeklinde ifade edilmiştir. Ayrıca, tren istasyonlarında kadınlar için bekleme

salonları gibi ayrı bölgeler bulunuyordu ve bu imkân, kadınların kamusal alanda daha rahat bir varlık göstermelerine olanak tanıyordu (Toprak, 2003).

Banliyö demiryolu hatları ve istasyonlarının sosyal tarihini inceleyen Karabey (2014), vapur, tren ve tramvayların birbirine bağlanmasıyla İstanbul'un toplu taşımacılığın modern olanaklarına kavuştuğuna ve bu istasyonların toplum için önemli bir sosyalleşme alanı olduğunu vurgulamıştır. Karabey (2014), iskele ve istasyonların çevresinde oluşan ekonomik ve sosyal ilişkiler sisteminin bir kent kimliği oluşturduğunu da belirtmiştir. İstasyonların çevresindeki gazete bayileri, bakkallar, mağazalar, kafeler ve restoranlar, kent kimliğinin paylaşıldığı ortak mekânlar olarak işlev görmüştür. İstasyonların yakın çevreleri ise kentsel ve toplumsal yaşamın yeniden üretildiği merkezi mekânlar haline gelmiştir (Karabey, 2014). Demiryolu istasyonu olarak yapılan 19. yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'nda oteller, bankalar, ofis binaları, bakanlıklar gibi Avrupa'dan ithal edilen yeni yapı tipleriyle birlikte tanıtılmıştır (Girardelli, 2005). Büyük ölçekli istasyonların üslup, mimari, eklektisizm ve Oryantalizm gibi Batı kökenli motifler taşımakta ve dönemin siyasi yapısını yansıtmaktadır (Erkan, 2012).

İstasyonların önemi, Kurtuluş Savaşı (1919-1923) sırasında ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşuyla (1923) birlikte artmıştır. Demiryolu istasyonlarının Fransız, İngiliz ve Yunan askeri birlikleri tarafından kontrol edilmesi, I. Dünya Savaşı sırasında önemli bir güç kaybına neden olmuştur (Kuban, 2002). Bu nedenle 1924 yılında demiryolları millileştirilmiş ve ülkenin her yerine toplu ulaşımın devlet eliyle sağlanması mümkün olmuştur (Kuban, 2002). Yine modernliğin bir sembolü olarak görülen demiryolları, Cumhuriyet'in ilk yıllarında ülkenin kendi kendine yeterli olduğunu kanıtlamaya ve ulusal bağımsızlık ve birlik duygularını pekiştirmeye yardımcı olmuştur (Kuban, 2002). 20. yüzyılın ortalarında, Amerika Birleşik Devletleri'nde olduğu gibi, motorlu taşıtların ve otoyolların gelişimi önemli hale gelmiştir. Bu süreçte demiryolları ve toplu taşıma ise ihmal edilmiştir. 1950'lerden 1970'lere kadar yol yapımı için önemli bir dönem yaşanmıştır (Kapluhan, 2013). Her ne kadar 1960'larda mevcut demiryollarının koşullarını sürdürmek ve iyileştirmek amacıyla yeni imar planları yapılmaya başlanmış ve 21. yüzyıla kadar yapılmaya devam etmiş olsa da, demiryolları o zamandan beri avantajlarını karayollarına kaptırmıştır (Kapluhan, 2013).

3.4 İstanbul'da Raylı Sistemlerin Tarihçesi

Sanayileşmenin de etkisiyle Batı ülkelerinde 18. Yüzyılda demiryolları ve raylı sistemler kentlerde ulaşım aracı olarak kullanmaya başlanmıştır. İstanbul'da kentsel ulaşımın gelişiminde atlı tramvaylar ve faytonlar ile 1825 yılında başlamıştır. Dersaadet Tramvay Şirketi 1869 kurulmuştur. 1871'de ilk kent içi raylı sistem olan atlı tramvay hattı Azapkapı- Beşiktaş arasında, 1872'de AksarayYedikule ve Beşiktaş- Ortaköy, 1873'te ise Aksaray-Topkapı hizmete girmiştir (Tekdemir, 2012). Tünel, vapur ve tramvay hatları 1927'de kamulaştırılmıştır. II. Dünya savaşıdan sonra karayolu etkinliğinin başladığı ve otomobillerin kullanıldığı görülmektedir. Dünyanın ikinci raylı sistemi TünelKaraköy Fünikiler hattı 1875 yılında açılmıştır (Baraçlı, 2013). 1876'da BeyoğluGalata ve Yenikapı aksında, Eugène-Henri Gavand tarafından bir metro hattı için ön proje hazırlanmıştır (Şekil 3.3).



Şekil 3.3 Henri Gavard'ın projesini yaptığı Yenikapı Limanı ve İstanbul metrosu ile inşaatını gerçekleştirdiği Tünel'in krokisi /Eugene-Henri Gavan, İstanbul Tüneli (Hızlı, 2015)

Beyoğlu-Tünel hattıyla bütünleşerek Tarihi Yarımada'dan geçen bir tünel aracılığıyla Yenikapı'da yapılacak bir yeni dolgu limanına erişim ve bununla beraber banliyö hattına bağlantı sağlayan demiryolu hattı önerilmiştir (Hızlı, 2015).

Dönemin koşullarında bu proje uygulanamamıştır. Karaköy-Tünel hattından sonra Kabataş-Taksim arasında yeni bir funiküler hattı için Osman Hamdi Bey tarafından çalışmalar başlanmış ancak hayata geçirilememiştir (Hızlı, 2015). 2006 yılında F1 Kabataş-Taksim Füniküler hattı olarak bu hayal hayata geçmiştir (Şekil 3.4).



Şekil 3.4 Kabataş- Taksim Füniküler hattının 1895 ve 2006 yılındaki güzergahları
(Hızlı, 2015)

Henry Prost, kent coğrafyasının zorlayıcı olması sebebiyle metro hattının pahalıya mal olacağını belirtmiştir ve yoğun şekilde kullanılan tramvay hatlarının kaldırılması gerektiğini söylemiştir. Prost'un planında Haliç'te bir köprü planlanmaktadır. Dönemin koşulları nedeniyle Henri Gavand'ın projeleri uygulanamamıştır. 1950-1960 yılları arasında Prost'un Nazım İmar Planı kapsamında bazı ulaşım kararları Demokrat Parti Hükümeti tarafından uygulanmış, bazı kararlar ise rafa kaldırılmıştır (Ögel, 2010).

Adnan Menderes operasyonlarıyla 1950'lerde Tarihi Yarımada'da ve Beyoğlu'nda otomobillere uygun geniş bulvarlar açılmış, kent otomobillere göre imar edilmeye başlanmıştır. Tramvayların kaldırılması Prost'un kararlarıyla yavaş yavaş uygulanmıştır. Başta Tünel bağlantılı tramvay hatları 1953'te, Anadolu Yakası'nda ise 1966'da işletilen son tramvay hattı kaldırılmıştır. Kent makroformu kuzeye doğru yayılmaya başlamıştır. Tramvay hatlarının kaldırılmaya başladığı sırada, Avrupa Yakası'nda Sirkeci Garı ile Halkalı Garı arasında mevcut demiryolu üzerinde banliyö hattının çalışmaları başlamıştır. Sirkeci-Sofya demiryolu üzerinde çift hat düzenlenerek 1955 yılında Sirkeci-Halkalı Banliyö hattı açılmıştır. Bakırköy Bölgesindeki gelişime doğrudan etki eden hat, kent içi raylı sistem hattı haline gelmiştir (Bozyokuş, 2019).

Haydarpaşa-Gebze Banliyö Hattı, 1966 yılında açılmıştır. Anadolu Yakası'nda Kadıköy'ün doğusu sayfiye alanı olduğundan, bu bölgede banliyö sistemi daha geç

hizmete başlamıştır. Kadıköy için 1973 yılında hazırlanan imar planlarıyla birlikte, Kadıköy kentin bir parçası haline gelmiştir. Avrupa Yakası'nda 19. yy'ın ikinci yarısında tren hattının açılmasıyla Zeytinburnu Bölgesi sayfiye alanı olmuş, 1930'larda ise Bakırköy'de apartmanlaşma başlamıştır (Kuru, 2018). Haydarpaşa Garı ve bağlantılı demiryoluyla, Sirkeci Garı ve bağlantılı demiryolu işletmeye 1872 yılında açılmıştır. Aynı tarihte açılmalarına rağmen Avrupa Yakası'nın kentleşme süreci, Anadolu Yakası'ndan önce olmuştur.

1970'lerde Boğaz Köprüsü inşa edilmiş, tramvay hatları tamamen kaldırılmış, arabalı vapur seferleri başlamış, kent karayolu ağırlıklı düzenlenmiştir ve kent lineer büyümenin yanında kuzeye doğru da genişlemiştir. 1985 yılında ise sistem hatlarının etüt çalışmaları başlamıştır (Danışman, 2002). İstanbul Metrosu için etüt çalışmaları 1980 yılında ITRC (İstanbul Raylı Sistem Ulaşımı Konsorsiyumu) tarafından başlanarak (Kam & Ulusay Alpaya, 2023), Taksim-Levent Metro hattının çalışmaları 1988'de İETT tarafından tamamlanmıştır. Eminönü Sultanahmet-Topkapı güzergahında 1992 yılında etaplar şeklinde hizmete başlamıştır (Kam & Ulusay Alpaya, 2023).

1900'lü yıllarda İstanbul için yapılan metro projeleri, günümüzde işletmede veya inşa halinde olan hatlar olarak planlanması tamamlanmıştır. Yenikapı – Taksim - Levent – Maslak/Ayazağa - Hacıosman, Bakırköy – Başakşehir – Olimpiyatköy, Şişli–Gaziosmanpaşa – Otogar Metro hatlarının planları, kent makroformunun kuzeye doğru yayılmasıyla yapılmıştır. Sırasıyla bu metro hatları şunlardır: M2 Yenikapı-Hacıosman, M3 Bakırköy-Kirazlı-Başakşehir ve M9 Ataköy-İkitelli Sanayi-Olimpiyat hattı olarak hizmete girmiştir. Yeni konut bölgeleri ve alışveriş merkezleri kentin kuzeye doğru genişlemesiyle açılmıştır. KabataşMecidiyeköyMahmutbey-Esenyurt metro hattı Şişli-Otogar metro güzergahına göre daha kuzeyden geçmektedir. M1 Aksaray Metrosu, Yenikapı-Atatürk Havalimanı ve Yenikapı-Kirazlı olarak iki farklı güzergahla kuzeye doğru çatallanarak Bağcılar'a varmaktadır (Kam & Ulusay Alpaya, 2023).

İstanbul Havalimanı'na uzanan raylı sistem hatları kent makroformunu etkilemiştir. Mart 2019'da, uzun süredir beklenen Marmaray banliyö hatları, Halkalı - Gebze arasında YHT'nin (yüksek hızlı şehirlerarası demiryolu hatları) entegrasyonu ile birlikte seferlere başlamıştır. Mevcut durumda Marmaray banliyö hattı 76,6 km'de 104 saatlik tahmini sürede hizmet vermektedir. Marmaray hattı

104 dakika sürer ve 43 istasyona uğrar. Saatlik yolcu kapasitesi yaklaşık olarak 75.000 yolcu olarak tahmin edilmektedir. Uysal (2019) tarafından hazırlanan rapora göre, yenilenen Halkalı - Gebze demiryolu hattının ilk açılış haftasında 2 milyon yolcu, minibüs ve otobüs gibi yüzeysel ulaşım seçenekleri yerine Marmaray'ı tercih etmiştir. Yeni banliyö hattı ilk hafta içinde toplam 3,3 milyon yolcu taşımıştır ve bu rakamın gelecekte daha da artması öngörülmektedir (Kam & Ulusay Alpay, 2023). Ticaret bölgesi olarak bilinen ve azınlık halkının yaşadığı Galata'nın modern ulaşım bağlantısı, Batı konsolosluklarına ev sahipliği yapan, kültür, eğlence ve alışveriş gibi aktivitelerin kümelendiği, Pera'da bulunan ve 1875'te Beyoğlu Tünel- Karaköy arasındaki funiküler hattının açılmasıyla başlamıştır. İstanbul'un karada kentler hatta ülkelerle olan bağlantısını sağlayan demiryolları boğazın her iki yakasındaki engebeli araziler, su hazırlarının yarattığı doğal eşikler nedeniyle Marmara Denizine paralel olarak kurulmuştur.

Demiryolu güzergahı Marmara Denizi kıyılarındaki yerleşimlerin nüfusunu arttırmıştır ve bu hatlarda yeni yerleşim alanları ortaya çıkmıştır. Paris- İstanbul demiryolu hattı 1890 yılında tamamlanarak Avrupa yakasında Bakırköy-Yeşilyurt, Anadolu Yakasında 1909'da açılan Kızıltoprak Göztepe Erenköy-Bostancı İstanbul'un demiryollarına paralel gelişen ilk banliyö yerleşmeleri olmuştur. Sirkeci ve Haydarpaşa tren istasyonları ile İstanbul'a erişimi arttırarak batı ve doğu bölgelerden nüfus getirmiştir (Eyüpoğlu, 1998).

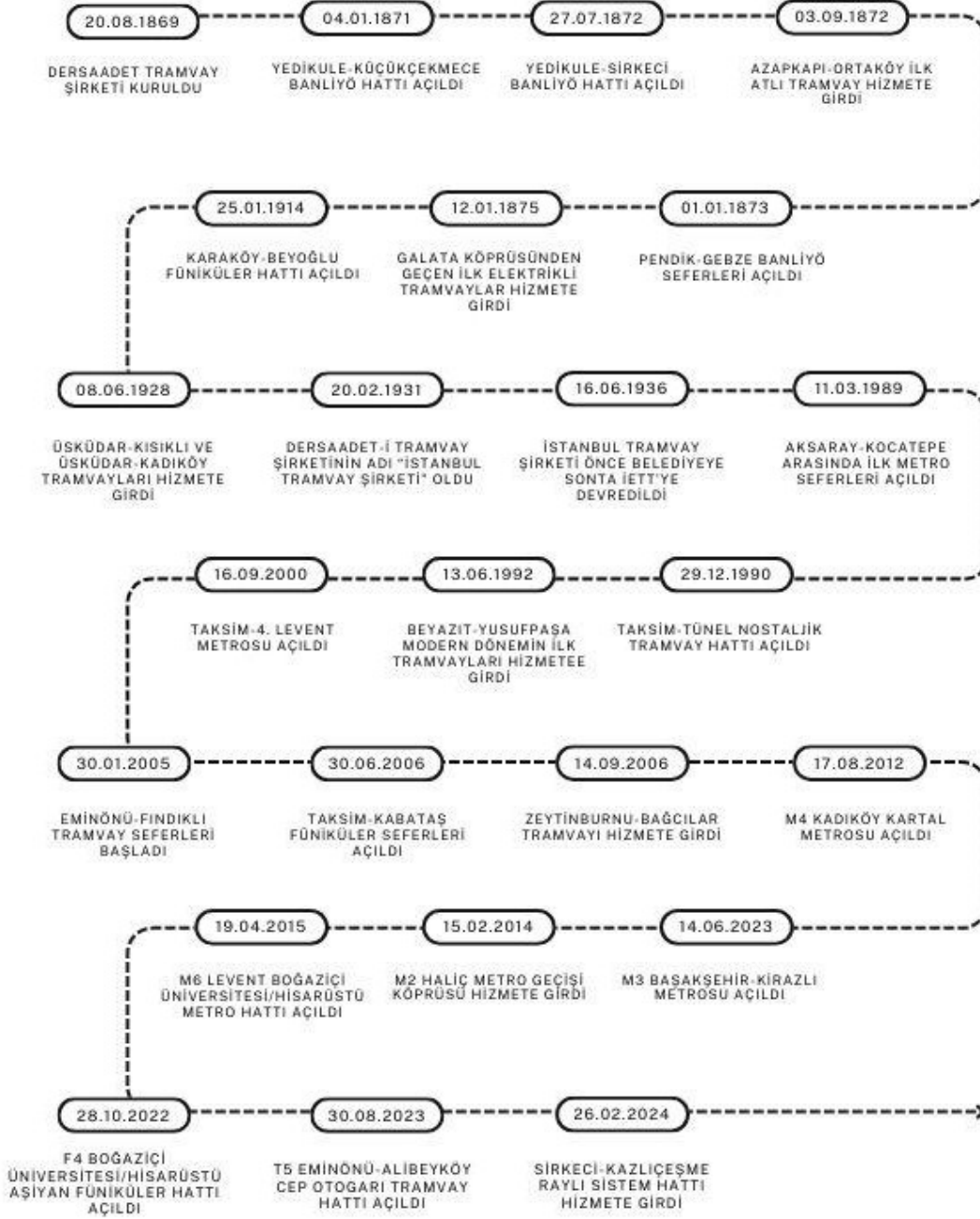
Balkan Savaşlarında (1912) tramvay atlarının savaşta kullanılması, tramvay ulaşımının bir yıl devre dışı kalmasına sebep olmuştur. 1914'te kurulan elektrik santraliyle kent içi ulaşımında yeni bir dönem başlatmıştır (Kılıçaslan, 1981). 1927'ye gelindiğinde uzunluğu 31 km'ye ulaşan elektrikli tramvaylarla günde ortalama 183.000 yolcu, Sirkeci-Yeşilköy Batı Yakası banliyo hattında 11.800 yolcu, Doğu yakasında ise 9300 yolcu taşınmıştır. İstanbul'un Doğu Yakasında tramvay hatları 1928'te gelişmeye başlayarak, Üsküdar-Bağlarbaşı-Kısıklı arasında hizmete başlamıştır. 1935'te Doğu Yakasında 23 km, Batı yakasında 35 km ağ uzunluğuna ulaşan tramvay hatları 1945'e gelindiğinde günlük ortalama 314.700 yolcu taşımaktadır ve Karaköy-Tünel arasında funiküler sistem 27.600 yolcu tarafından kullanılmaktadır (Bozkurt, 2010).

1950'lerden sonra kademeli olarak kaldırılan tramvay hatlarının yerini otobüsler ve elektrikle çalışan lastik tekerlekli trolleybüsler almıştır. Avrupa Yakasında 1966

yılında, Anadolu Yakasında ise 1966'da tramvay hatları tamamen kaldırılmıştır. 1990'lara doğru kent içi toplu taşımacılığın denizyolu (%8.4) ve banliyö demiryolu (%6.8) bağlantıları dışında tamamen karayoluyla (%84.8) sağlanan İstanbul'un trafik sorunu, yeni çözüm arayışlarını gündeme getirmiş ve karayollarında lastik tekerli taşıt kullanımının artışına karşı kent içi toplu ulaşımında raylı sistemin önemi anlaşılmıştır (Ocak & Manisalı, 2006). 2004 yılında ulaşım türleri arasında karayolunun payı %88'den %83'e inmiştir. Yeni açılan hatlarla birlikte raylı sistemlerin toplu ulaşımındaki payı %8'den %13'e ulaşmıştır. İstanbul raylı sistemler kronolojisini incelemek gelişim adımlarını daha iyi anlayabilmek adına faydalı olacaktır (Şekil 3.5)



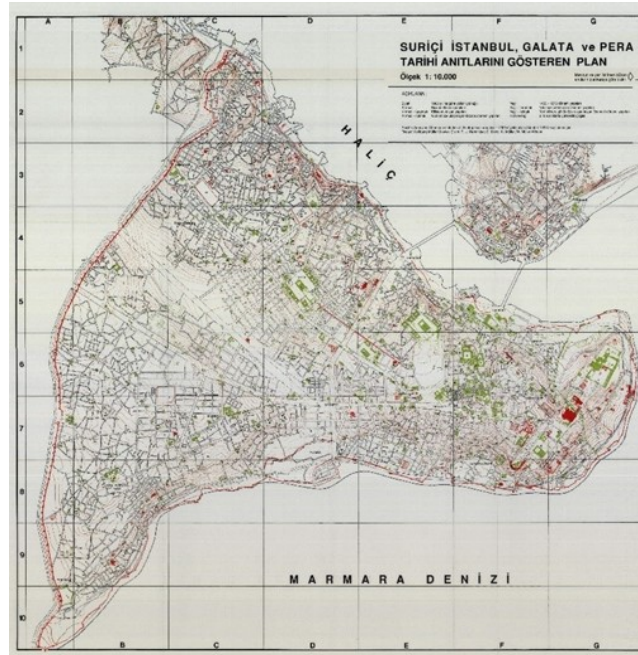
İSTANBUL RAYLI SİSTEMLER KRONOLOJİSİ



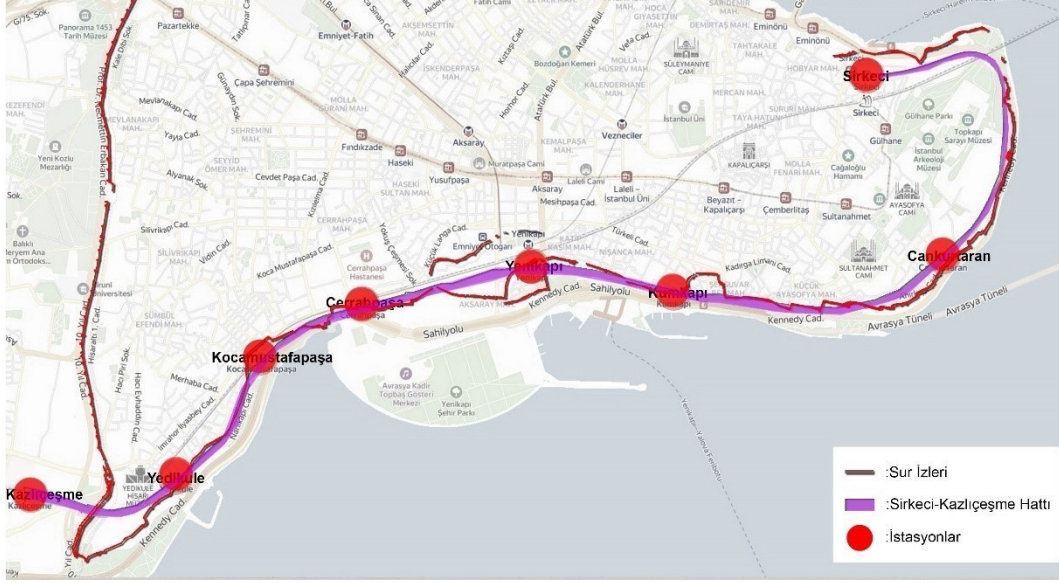
Şekil 3.5 İstanbul Raylı Sistemler Kronolojisi (1871-2024) (Şimşek, 2014 bilgileri doğrultusunda yazar tarafından oluşturulmuştur).

SİRKECİ-KAZLIÇEŞME RAYLI SİSTEM HATTI

Sirkeci-Kazlıçeşme Raylı Sistemi hattının kamusal içselliği, bu bölümde kavramsal çerçeveden elde edilen bilgiler doğrultusunda mekânsal kalite kriterleri ile incelenecektir. Gerçekleştirilen alan çalışması kapsamında restore edilen ve yenilenen toplam sekiz istasyonun fiziksel koşulları değerlendirilmiş ve bu değerlendirmeler tablo halinde sunulmuştur. Hattın kentle ve tarihi surlarla ilişkisini daha iyi anlamak amacıyla, İstanbul'un Tarihsel Topografyası kitabında yer alan Suriçi İstanbul, Galata ve Pera'daki tarihi anıtları gösteren plan; 2024 yılına ait hava fotoğrafları ve haritalar ile birleştirilmiş ve sur izleri ile hattın güzergâhı belirlenmiştir.



Şekil 4.1 İstanbul'un Tarihsel Topografyası kitabında bulunan İstanbul Haritası



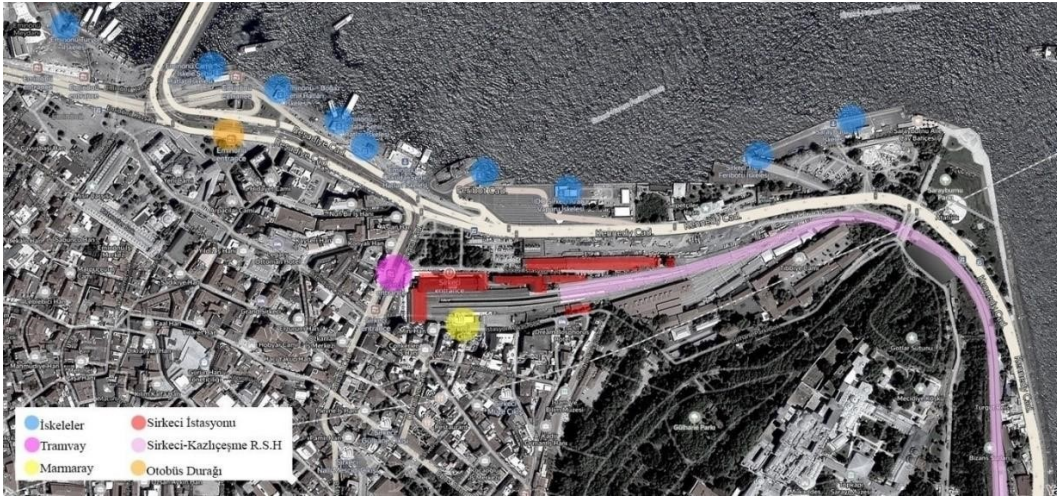
Şekil 4.2 Suriçi İstanbul, Galata ve Pera Tarihi Anıtları Gösteren Plan ve 2024 harita ve hava fotoğrafı birleşiminde sur izleri ve Sirkeci-Kazlıçeşme Raylı Sistem Hattı (Yazar tarafından oluşturulmuştur.)

İstanbul'un en eski demiryolu hatlarından biri olan İstanbul Sirkeci Banliyö Treni (B1 hattı: Sirkeci-Halkalı), 4 Aralık 1955 tarihinde hizmete açılmıştır. Avrupa Yakası'nda Sirkeci Garı'ndan başlayarak Halkalı İstasyonu'nda sona eren bu hat, 47 dakikalık bir sefer süresine sahiptir. 2013 yılında aynı güzergâh üzerinde Marmaray hattının açılmasıyla, 1 Mart 2013 tarihinde hizmete kapatılarak âtil duruma gelen bu demiryolu hattı, 26 Şubat 2024 tarihinde yeniden kullanıma açılmıştır. (Aydemir, vd., 2018). Hat üzerinde toplamda 8 istasyon yer almakta olup, sırasıyla:

Sirkeci İstasyonu, Cankurtaran İstasyonu, Kumkapı İstasyonu, Yenikapı İstasyonu, Cerrahpaşa İstasyonu, Kocamustafapaşa İstasyonu, Yedikule İstasyonu ve Kazlıçeşme İstasyonu'dur.

4.1 Sirkeci İstasyonu

Sirkeci Seme, İstanbul'un Fatih ilçesine bağı olup, Avrupa Yakasında bulunmaktadır. "Osmanlı Döneminde hem Topkapı Sarayı'na yakın olması hem de Sadrazamlık binası olan Babıali'ye yakın olması bakımından Sirkeci, önemli bir semttir. Babıali'nin iskelesi, deniz kenarındaki konumundan dolayı burada bulunmaktadır. Şark Ekspresi (Orient Express) 1885 yılında hizmete girdikten sonra, II. Abdülhamit, Alman Mimar August Jachmund'dan Avrupa yakasına bir tren istasyonu tasarlamasını istemiştir. 1887-89 yılları arasında yapımı süren oryantal-gotik tarzındaki garın ön cephesinde iki saat kulesi yer almaktadır. 1890 yılında Sirkeci Garı'nın hizmete girmesiyle Sirkeci Seme büyük önem kazanmıştır (Aydemir vd., 2018). Sirkeci İstasyonu'nun çevreyle olan ilişkisi hava fotoğrafı ile anlatılmaktadır (Şekil 4.3).



Şekil 4.3 Sirkeci İstasyonu ve çevreyle ilişkisi (Hava fotoğrafı)

Sirkeci İstasyonu:

- T1 Tramvay hattına 50 m,
- Marmaray'a 60 m,
- Tek girişi vardır. Zemin kotunda bulunduğu için düz ayak girilebilmektedir.

- Girişinde bulunan 8 turnikenin 2'si engelliler içindir. Girişinde güvenlik bulunmaktadır.
- Çöp kutuları ve aydınlatmalar yeterlidir
- İstasyon bünyesinde WC bulunmamaktadır fakat Marmaray İstasyonu içerisindeki WC yaklaşık 60 m mesafededir.

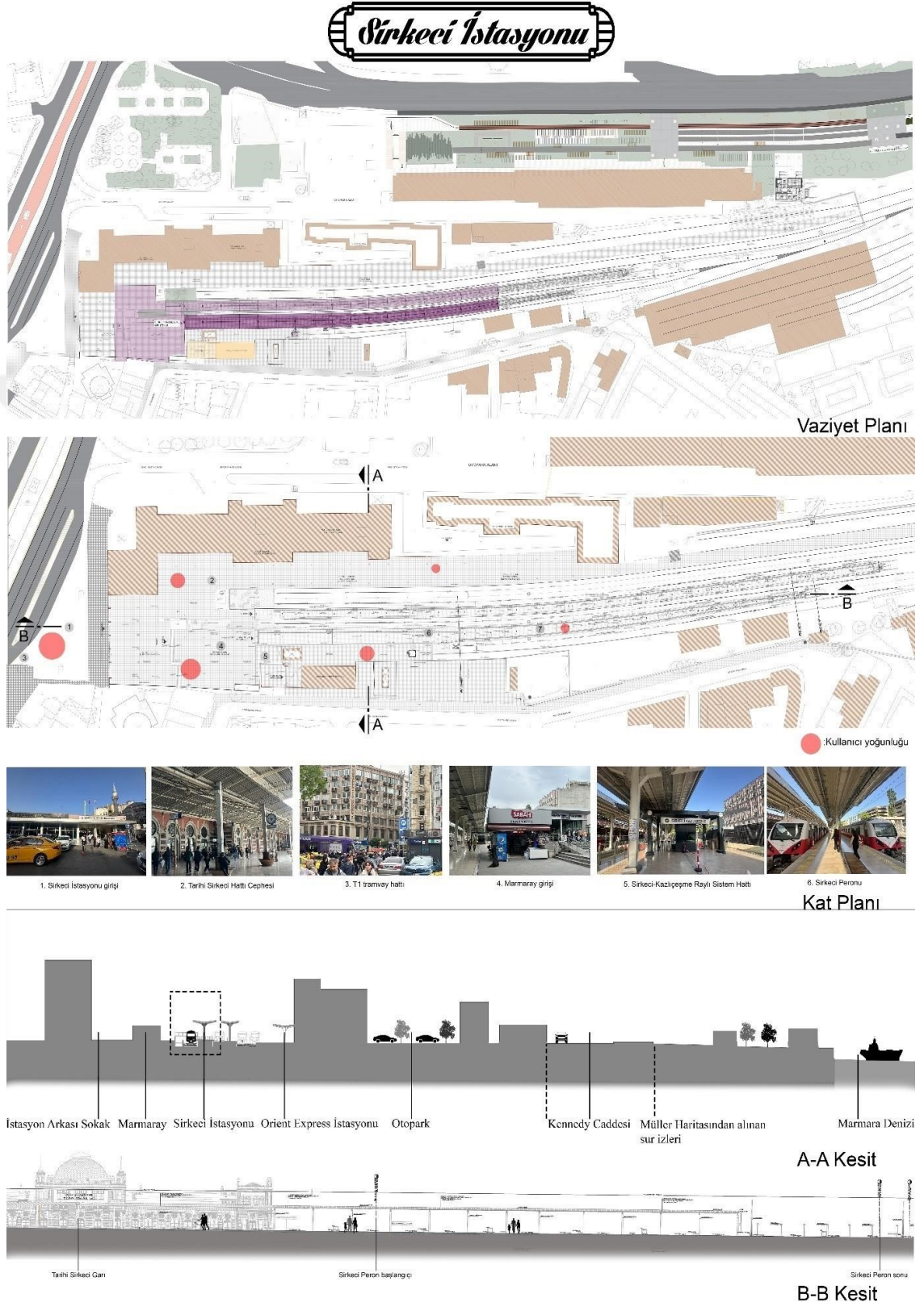
Ulaştırma Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü'nden elde edilen veriler yardımıyla Sirkeci İstasyonu'na ait mimari plan ve kesit verileri eşliğinde Sirkeci İstasyonu'na ait vaziyet planı, şematik plan ve kesitler oluşturulmuştur (Şekil 4.4).



Şekil 4.4 Sirkeci İstasyonu tarihi cephesi



Şekil 4.5 Sirkeci İstasyonu, Banliyö Hattına Gidiş



Sirkeci İstasyonu'na ilişkin anket sonuçları, istasyonu kullananların çoğunluğunun genç ve orta yaş gruplarından oluştuğunu ve genellikle yüksek eğitim düzeyine sahip olduklarını göstermektedir. İstasyonun kullanım amacı, çoğunlukla iş veya okul gibi düzenli ulaşım ihtiyaçlarına yönelik olup, aynı zamanda turistik amaçlı kullanım da öne çıkmaktadır. Kullanıcıların büyük bir kısmı yürüyerek istasyona ulaşmakta, bu da hattın yakın çevrede yaşayanlar tarafından tercih edildiğine işaret etmektedir. Otobüs, en yaygın kullanılan toplu taşıma aracı olarak öne çıkmaktadır. Hattın geçmişteki kullanımı hakkında yüksek bir farkındalık düzeyi mevcuttur, bu da hattın tarihsel önemine ilişkin güçlü bir bilincin varlığını göstermektedir. Katılımcılar, Sirkeci İstasyonu'nu genel olarak güvenli ve konforlu bulduklarını belirtmiştir. İstasyonda vakit geçirirken aidiyet duygusu hissettiklerini ifade edenlerin sayısı oldukça yüksektir; bu durum, istasyonun kullanıcıları için sosyal olarak tatmin edici bir ortam sunduğunu göstermektedir. Ancak, sosyal alanların ve yeşil alanların yeterliliği konusunda karışık görüşler bulunmakta, bu da bu alanların geliştirilmesi gerektiğine işaret etmektedir. Oturma elemanları ve yürüme yollarının genişliği ise büyük oranda yeterli olarak değerlendirilmiştir. Bununla birlikte, tuvaletlerin durumu ve bisiklet/yaya yollarının kullanımı hakkında bazı kullanıcıların olumsuz görüşleri olduğu gözlemlenmiştir.

Anket sonuçları, istasyonun estetik açıdan beğenildiğini ve erişilebilirlik koşullarının genel olarak olumlu değerlendirildiğini göstermektedir. Güvenlik ve konfor açısından istasyonun tatmin edici bulunduğu anlaşılmaktadır. Ancak sosyal alanlar, yeşil alanlar ve oturma elemanlarının iyileştirilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Bu durum, istasyonun olumlu yönlerinin olduğu kadar geliştirilmesi gereken alanlarının da bulunduğunu ve kullanıcı memnuniyetini artırmak için belirli düzenlemelere ihtiyaç duyulduğunu ortaya koymaktadır. Katılımcıların büyük bir kısmı, Sirkeci İstasyonu'nun tarihi dokusunu fotoğraflamak ve bu yönünü kentsel bir imge olarak değerlendirmek istediğini ifade etmiştir. İstasyonun estetik ve tarihsel yönü, kullanıcılar açısından önemli bir cazibe merkezi olarak öne çıkmaktadır.

Bununla birlikte, bekleme sürelerinin uzunluğu ve yiyecek-içecek otomatlarının eksikliği gibi temel hizmetler konusunda iyileştirme ihtiyacı dile getirilmiştir. Sefer sıklığının artırılması, oturma alanlarının iyileştirilmesi ve temel ihtiyaçlara yönelik hizmetlerin eklenmesi, kullanıcı deneyimini iyileştirecek önemli adımlar olarak

değerlendirilmiştir. Anket sonuçlarının yanı sıra, yapılan derinlemesine görüşmede bir katılımcı, istasyonun ve çevresindeki düzenlemelerin, İstanbul'un ihtiyaçları ve güvenlik kaygıları göz önünde bulundurularak daha iyi planlanması gerektiğini vurgulamıştır. Güvenliğin sağlanması, toplumsal gereksinimlere uygun çözümler sunulması ve kamusal alanların daha kapsayıcı hale getirilmesi gerektiği belirtilmiştir. Bu geri bildirimler, mevcut planların nasıl geliştirilebileceği ve kamusal alanların daha anlamlı hale getirilebileceği konusunda önemli içgörüler sunmaktadır. Sonuç olarak, Sirkeci İstasyonu'nun tarihî dokusu ve ulaşım kolaylığı katılımcılar tarafından en çok takdir edilen özellikler olarak öne çıkmaktadır. Bununla birlikte, bekleme sürelerinin azaltılması, sefer sayılarının artırılması ve otomatların eklenmesi gibi hizmetlerin sağlanması, istasyonun kullanıcı deneyimini önemli ölçüde iyileştirecek öneriler arasında yer almaktadır.

Tablo 4.1 Sirkeci İstasyonu öne çıkan özellikler, riskler, öneriler ve potansiyel

Kategori	Özellikler
Öne Çıkan Özellikler	- Tarihi ve kültürel değeri yüksek, İstanbul'un sembolik tren istasyonlarından biri. - Şehir merkezinde, turistik yerlere ve önemli mekanlara yakın konumda. - Çevresinde tarihi yapılar, müzeler ve deniz manzarası ile zengin bir görsel çevreye sahip. - Kolay erişim imkanı sunan merkezi bir ulaşım ağı ile bağlantılı. - Hem turistler hem de yerel halk tarafından sıkça kullanılıyor; turistik ve günlük işlevleri olan bir istasyon.
Riskler	- Yoğun kullanım nedeniyle güvenlik ve kapasite sorunları yaşanabilir. - Turistik ilginin fazlalığı çevresel bozulmaya ve kirliliğe yol açabilir. - Yetersiz sosyal alanlar ve dinlenme bölgeleri, kullanıcı memnuniyetini azaltabilir. - Bekleme süresinin uzunluğu, kullanıcıların şikayetlerine neden olabilir.
Öneriler	- Bekleme sürelerini azaltmak için sefer sıklığını artırma. - Güvenlik önlemlerini artırmak, gece saatlerinde aydınlatmayı iyileştirmek. - Sosyal alanları artırarak daha fazla dinlenme ve bekleme imkanı sağlamak. - İstasyon çevresinde çevre temizliği ve düzenleme çalışmaları düzenlemek. - Turistik bilgilendirme panoları ve kılavuzları ekleyerek istasyonun turistik değerini artırmak.

Tablo 4.1 Sirkeci İstasyonu öne çıkan özellikler, riskler, öneriler ve potansiyel (devamı)

Kategori	Özellikler
Potansiyel	- İstanbul'un tarihi yarımadasında yer alması, turizm açısından büyük bir çekim merkezi olmasını sağlamakta. - Kültürel etkinliklere ev sahipliği yapabilecek açık alanlara sahip; kültürel mirasla bağlantılı çeşitli aktiviteler düzenlenebilir. - Geliştirilecek sosyal alanlarla birlikte, yerel halkın ve turistlerin sosyalleşme merkezi haline gelebilir. - Tarihi dokunun korunarak tanıtılması, nostaljik bir turizm rotası yaratma potansiyeli taşıyor. - Marmaray ve diğer toplu taşıma ağlarıyla güçlü bağlantılar, çevre bölgelerden gelen yolcular için merkezi bir ulaşım noktası olma imkanı.

4.2 Cankurtaran İstasyonu

Cankurtaran Mahallesi, İstanbul'un Fatih ilçesine bağlı olup, Avrupa Yakasında bulunmaktadır. Bukoleon Sarayı'ndan kalma yüksek duvarların 1509 Büyük İstanbul Depremi'nde Marmara Denizi'nde oluşan ve beş metreye kadar yükseldiği söylenen tsunami dalgalarını engellemesinden ötürü halk tarafından "Cankurtaran Mahallesi" olarak adlandırılmıştır. Başka bir rivayete göre Boğaziçi girişinde akıntılı bölgede kazaya uğrayan teknelere yardım ulaştırmak için kurulan Cankurtaran (tahliye) istasyonlarının birinin burada yer almasından kaynaklandığı da söylenmektedir (Uzel, 2011). Cankurtaran İstasyonu'nun çevreyle olan ilişkisi hava fotoğrafı üzerinde incelenmiştir (Şekil 4.7).



Şekil 4.7 Cankurtaran İstasyonu ve çevreyle ilişkisi (Hava fotoğrafı)

Cankurtaran İstasyonu:

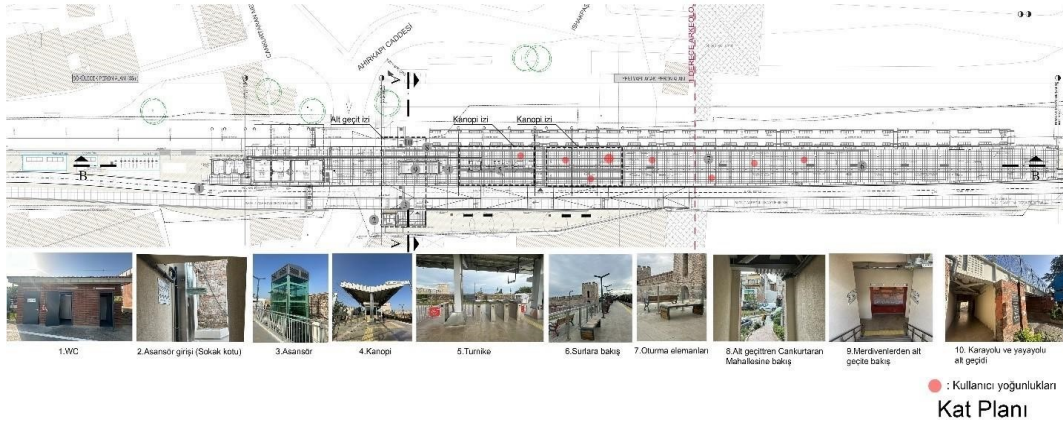
- Akbıyık Otobüs Durağı'na 135 m
- Ahırkapı İskelesi'ne 190 m uzaklıktadır.
- Kennedy Caddesi ve Cankurtaran Mahallesi'nin kesişiminde tek girişi vardır. Girişte asansör mevcuttur.
- Girişinde bulunan 5 turnikeden 2'si engelliler içindir. Girişinde güvenlik bulunmaktadır.
- Çöp kutuları ve aydınlatmalar yeterlidir.
- Yangın dolabı mevcuttur.
- İstasyon bünyesinde WC bulunmamaktadır.

Ulaştırma Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü'nden elde edilen verilerle Cankurtaran İstasyonu'na ait vaziyet planı, şematik plan ve kesitler oluşturulmuştur (Şekil 4.8)

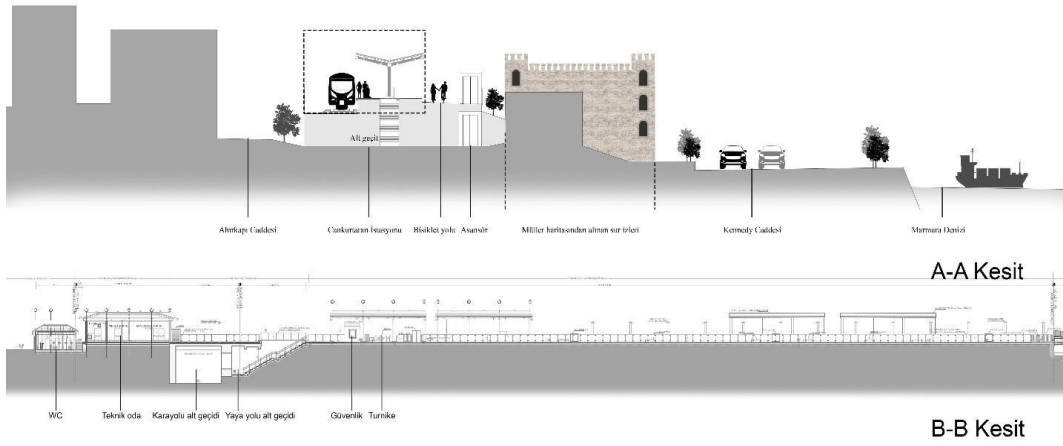
Cankurtaran İstasyonu



Vaziyet Planı



Kat Planı



Şekil 4.8 Cankurtaran İstasyonu vaziyet planı, şematik plan ve kesitleri
(Yazar tarafından oluşturulmuştur.)



Şekil 4.9 Cankurtaran İstasyonu, merdivenler, üst örtü



Şekil 4.10 Cankurtaran İstasyonu yaya yolu

Anket sonuçları, Cankurtaran İstasyonu'nun güvenlik ve konfor açısından kullanıcılar tarafından olumlu değerlendirildiğini ortaya koymaktadır. Katılımcılar, istasyonda kendilerini güvende ve konforlu hissettiklerini belirtmişlerdir. Ayrıca, kullanıcıların büyük bir kısmı istasyonda vakit geçirirken bir aidiyet duygusu geliştirebileceklerini ifade etmiştir. Bu durum, istasyonun sosyal bir bağ oluşturma konusunda etkili olduğunu ve kullanıcıların kendilerini buraya ait hissetmelerine

olanak sağladığını göstermektedir. Sosyal ve yeşil alanların yeterliliği konusunda ise katılımcılar arasında farklı görüşler mevcuttur. Bazı kullanıcılar bu alanları yeterli bulsa da, bazıları bu konuda eksiklik hissetmekte ve geliştirilmesi gerektiğini vurgulamaktadır. Bu durum, sosyal ve yeşil alanların artırılması ve iyileştirilmesinin istasyonun kullanıcı memnuniyetini artırabileceğini göstermektedir. İstasyonun altyapısı—örneğin çöp kutuları, yürüme ve dolaşım alanlarının genişliği, aydınlatma, tuvaletler, bisiklet ve yaya yolları genel olarak kullanıcılar tarafından tatmin edici bulunmuştur. Oturma elemanlarının sayısı ve konumu da olumlu değerlendirilmiştir.

Katılımcıların çoğu, Cankurtaran İstasyonu'nun manzarasını oldukça keyifli bulduklarını belirtmiştir. Özellikle Boğaz manzarası ve Cankurtaran Surları, kullanıcılar için önemli bir çekicilik sunmaktadır. Bu durum, istasyonun yalnızca bir ulaşım noktası değil, aynı zamanda estetik ve kültürel değer taşıyan bir mekân olarak değerlendirildiğini göstermektedir. İstasyonun kentin turistik bölgelerine yakın olması, hem turistler hem de yerel halk için cazip bir geçiş noktası olmasını sağlamaktadır.

Bununla birlikte, anket sonuçlarına göre katılımcılar, bekleme sürelerinin uzunluğundan ve sefer sıklığının yetersizliğinden şikâyet etmektedir. Ayrıca, istasyonda yiyecek-içecek otomatlarının bulunmaması da sıkça dile getirilen bir eksiklik olarak öne çıkmaktadır. Bu tür temel hizmetlerin sağlanması, kullanıcıların memnuniyetini artırmak adına önemli bir gereklilik olarak ifade edilmiştir. Katılımcıların çoğu, sefer sıklığının artırılması gerektiğini vurgulamış ve sosyal alanların geliştirilmesi yönünde önerilerde bulunmuştur.

İstasyonda yapılan derinlemesine görüşmelerden birinde, kullanıcılar istasyonun temizlik, erişilebilirlik ve yaya/bisiklet yolları gibi unsurlar açısından olumlu değerlendirmeler yapmıştır. Bu görüşler, projenin yerel halk için günlük yaşamı kolaylaştıran ve toplumsal değerini artıran bir yapıya sahip olduğunu göstermektedir. Cankurtaran İstasyonu'nun Boğaz manzarası ve tarihi dokuları, kullanıcılar tarafından oldukça değerli bulunmuş ve bu özelliklerin istasyonun kültürel ve estetik önemine katkıda bulunduğu belirtilmiştir.

Genel olarak, Cankurtaran İstasyonu'nun güvenli, konforlu ve estetik açıdan memnuniyet verici olduğu anlaşılmaktadır. Ancak sefer sıklığının artırılması,

sosyal ve yeşil alanların iyileştirilmesi ve temel ihtiyaçların karşılanmasına yönelik düzenlemeler yapılması, istasyonun daha geniş bir kullanıcı kitlesine hitap edebilmesi ve sosyal bir toplanma merkezi olarak da işlev görebilmesi açısından önemlidir.

Tablo 4.2 Cankurtaran İstasyonu öne çıkan özellikler, riskler, öneriler ve potansiyel

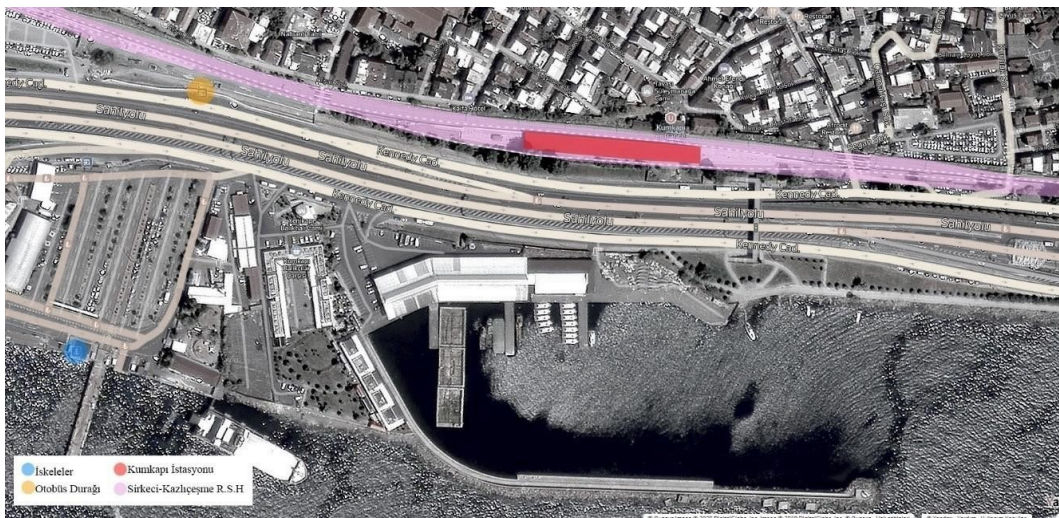
Kategori	Özellikler
Öne Çıkan Özellikler	- Sahil hattına yakın konumu, deniz ve sur manzarası sunması ve yürüyüş yollarına erişimi. - Yerel halk tarafından yürüyerek kolay erişilebilen bir istasyon olması. - Yakın çevredeki kültürel ve turistik yerlere bağlantı sağlama imkanı. - Nispeten daha sakin bir bölge olması sayesinde rahat kullanım ve huzurlu bir ortam sunması. - İstasyonun tarihi değer taşıyan dokusuyla mahalle ile bütünleşik yapısı.
Riskler	- Aydınlatma yetersizliği, gece saatlerinde güvenlik algısını olumsuz etkileyebilir. - Sosyal ve yeşil alanların sınırlı olması, kullanıcıların rahat bekleme ve sosyalleşme imkanlarını kısıtlayabilir. - Sefer sıklığının yetersizliği, kullanıcıların uzun bekleme sürelerinden şikayet etmesine neden olabilir. - Güvenlik önlemlerinin düşük olması, özellikle gece saatlerinde olumsuz durumlara zemin hazırlayabilir. - Yağmurlu havalarda koruma sağlama açısından istasyonun altyapısının yetersiz olması.
Öneriler	- Aydınlatma ve güvenlik önlemlerini artırarak kullanıcıların güvenliğini sağlamak. - Yeşil alanların artırılması, peyzaj düzenlemeleri ile çevresel estetiğin iyileştirilmesi. - Bekleme sürelerini azaltmak için sefer sıklığının artırılması ve düzenli bilgilendirme yapılması. - Oturma alanlarının artırılması ve kullanıcılara daha fazla konfor sağlamak için üst örtülerin güçlendirilmesi. - Deniz manzarasını değerlendiren sosyal alanlar veya seyir terasları oluşturmak.

Tablo 4.2 Cankurtaran İstasyonu öne çıkan özellikler, riskler, öneriler ve potansiyel (devamı)

Kategori	Özellikler
Potansiyel	- Tarihi dokusu ve nostaljik havası ile hem yerel halk hem de turistler için cazip bir cazibe noktası olabilir. - Doğa ve kültürel turizm açısından denizle ve tarihi mahalle ile bütünleşik bir deneyim sunma potansiyeline sahip. - Çevresel düzenlemeler ve sosyal alan iyileştirmeleri ile mahalle halkının ve ziyaretçilerin sosyalleşme merkezi haline gelebilir.

4.3 Kumkapı İstasyonu

Kumkapı Semt, İstanbul'un Fatih ilçesine bağlı olup, Avrupa Yakasında bulunmaktadır. Fatih Sultan Mehmet, İstanbul'un fethinden sonra Rum nüfusunun yoğun olduğu bölgeye Anadolu'dan Türk ve Ermeni nüfus getirerek, Ermenilerin bir kısmını da Kumkapı'ya nakletmiştir (Tuğlacı, 1994). 17. Yüzyılda Kumkapı, kentin en yoğun nüfuslu alanlarından biridir ve o dönemlerde "Kondoskali" ya da "Kondoskalion" adıyla anılan bir liman yerleşkesidir (Kömürcüyan, 1952). Bizans döneminden Cumhuriyet dönemine kadar süren yangınlar semtin fiziksel dokusunda önemli değişimlere neden olmuştur (Özden, 2012). Kumkapı İstasyonu'nun çevreyle olan ilişkisi hava fotoğrafı ile anlatılmaktadır (Şekil 4.11).



Kumkapı İstasyonu:

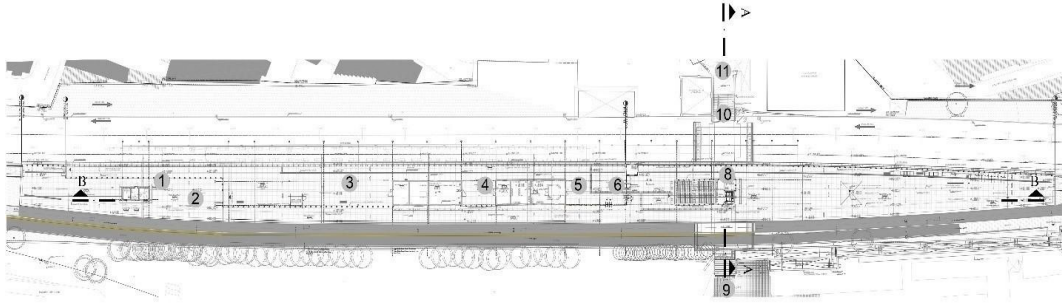
- Yenikapı Sahil Otobüs Durağı'na 380 m
- Kumkapı İskelesi'ne 800 m uzaklıktadır.
- Kennedy ve Kumkapı Girişi olmak üzere 2 ayrı noktadan istasyona giriş bulunmaktadır.
- Girişte asansör mevcuttur.
- Girişinde bulunan toplam 7 turnikeden 2'si engelliler içindir.
- Girişinde güvenlik bulunmaktadır.
- Çöp kutuları ve aydınatmalar yeterlidir.
- İstasyon bünyesinde WC bulunmaktadır.

Ulaştırma Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü'nden elde edilen veriler yardımıyla Kumkapı İstasyonu'na ait vaziyet planı, şematik plan ve kesitler oluşturulmuştur (Şekil 4.12)

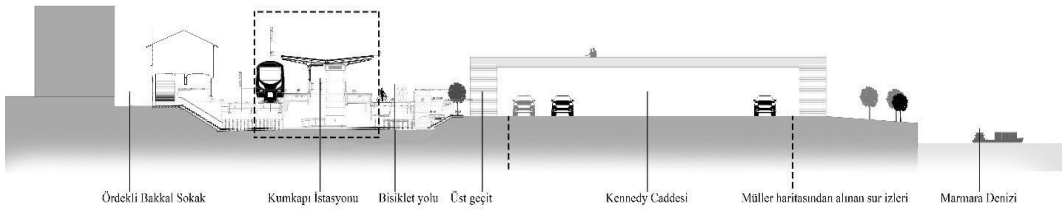
Kumkapı İstasyonu



Vaziyet Planı



Kat Planı



A-A Kesit



B-B Kesit

Şekil 4.12 Kumkapı İstasyonu vaziyet planı, şematik plan ve kesitleri (Yazar tarafından oluşturulmuştur.)



Şekil 4.13 Kumkapı İstasyonu üst örtüsü



Şekil 4.14 Kumkapı İstasyonu üst geçiti

Kumkapı İstasyonu'nun kullanıcı profili incelendiğinde, istasyonu kullananların çoğunluğunun erkeklerden oluştuğu ve bu kitlenin büyük ölçüde genç ve orta yaş grubundaki bireylerden oluştuğu gözlemlenmiştir. Eğitim seviyesi açısından katılımcılar arasında önemli bir çeşitlilik olduğu, özellikle önlisans, lise ve lisans mezunlarının ön plana çıktığı görülmektedir. İstasyonun kullanıcıları büyük oranda Fatih ilçesinde ikamet etmekte ve uzun süredir İstanbul'da yaşayan bireylerden oluşmaktadır. Bu durum, istasyonun yerel halk tarafından yoğun olarak kullanıldığını ve istasyonun yakın çevresiyle güçlü bir ilişkiye sahip olduğunu göstermektedir.

Kumkapı İstasyonu, hem turistik gezi hem de iş, okul ve hastaneye ulaşım gibi farklı amaçlarla kullanılmaktadır. Kullanım sıklığı açısından bakıldığında, istasyonun düzenli bir kullanıcı kitlesine sahip olduğu ve yürüyerek ulaşımın tercih edildiği anlaşılmaktadır. Bunun yanı sıra otobüs, metro ve tramvay gibi farklı toplu taşıma araçlarıyla da entegrasyonu sağlanmış durumdadır. Ancak hattın geçmiş kullanımı ve tarihsel değeri konusunda kullanıcıların farkındalığının düşük olduğu ve bu konuda bir bilgilendirme ihtiyacı bulunduğu dikkat çekmektedir.

İstasyona ilişkin kullanıcı değerlendirmeleri genel anlamda olumludur. Güvenlik ve konfor düzeyleri büyük oranda yeterli bulunmakta ve kullanıcılar istasyonda vakit geçirirken kendilerini rahat hissetmektedir. Sosyalleşme ve yeşil alanlar ise genellikle tatmin edici olarak değerlendirilmekle birlikte, bazı katılımcılar bu konularda eksiklik hissetmektedir. Altyapı ve hizmetler açısından çöp kutuları, yürüyüş yolları, aydınlatma ve bisiklet-yaya yolları kullanıcılar tarafından yeterli bulunmuş, ancak tuvaletlerin sayısı ve bakımının iyileştirilmesi gerektiği yönünde görüşler bildirilmiştir. İstasyonun manzarası ve erişim koşulları da kullanıcılar tarafından oldukça beğenilmektedir.

İstasyonun cazip yönlerinden biri de doğal ve kültürel unsurlarıyla kullanıcılar tarafından değerli bulunmasıdır. Deniz manzarası ve tarihi Kumkapı yapıları, istasyonun öne çıkan görsel ve estetik özellikleri arasında yer almaktadır. Kullanıcıların büyük bir bölümü bu özelliklerin istasyonun cazibesini artırdığına dikkat çekmiştir. Bunun yanı sıra, Kumkapı İstasyonu'nun kente sağladığı kolay ulaşım imkânı ve bölgenin kültürel mirasına yakınlığı da kullanıcılar tarafından önemli bulunmuştur.

Buna karşın, istasyonun bazı geliştirme gerektiren yönleri bulunmaktadır. Özellikle bekleme sürelerinin uzunluğu ve sefer sıklığının yetersizliği kullanıcıların sıkça dile getirdiği sorunlardan biridir. Bu konuda sefer sayılarının artırılması gerektiği yönünde talepler bulunmaktadır. Güvenlik önlemlerinin artırılması, özellikle geç saatlerde güvensizlik hissi yaşanmaması açısından önem arz etmektedir. Ayrıca, istasyon çevresinde daha fazla sosyal alan ve yeşil alanın oluşturulması, istasyonun yalnızca bir ulaşım noktası değil, aynı zamanda bir dinlenme ve sosyal etkileşim alanı olarak da işlev görmesini sağlayabilir. Yiyecek-içecek otomatlarının eklenmesi gibi kullanıcı ihtiyaçlarını karşılayacak düzenlemeler de memnuniyeti artıracaktır.

Derinlemesine yapılan görüşme, hattın kentle kurulan ilişkisine ve estetik değerine dair önemli bilgiler sunmaktadır. Görüşme sırasında, bu hattın yalnızca ulaşımı sağlamakla kalmayıp, aynı zamanda tarihi ve kültürel bir bağ kurma olanağı sunduğu ve İstanbul'un tarihi bölgelerine erişimi kolaylaştırdığı vurgulanmıştır. Bu bağlamda, hattın estetik ve kültürel unsurları, kamusal alanın daha anlamlı ve kapsayıcı bir şekilde benimsenmesine katkı sağlamaktadır.

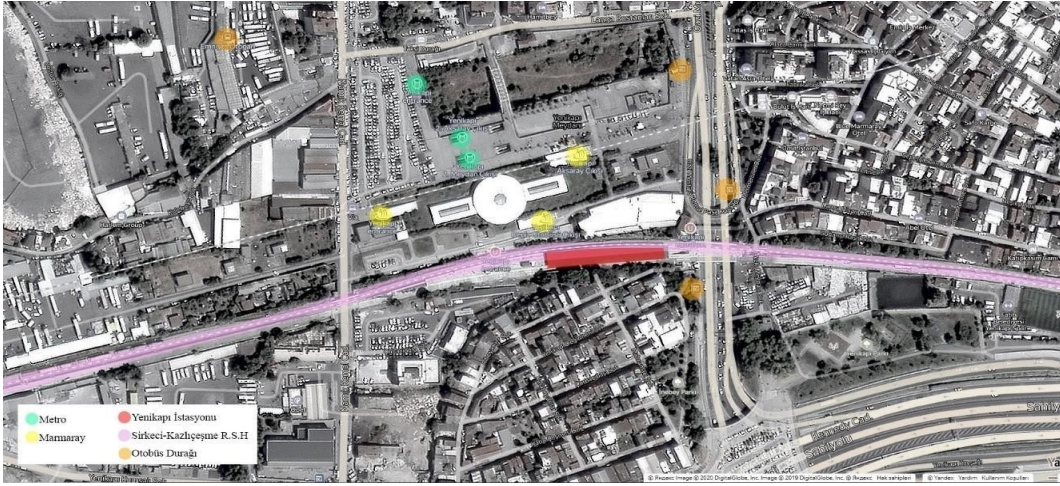
Sonuç olarak, Kumkapı İstasyonu'nun kullanıcılar tarafından genel olarak güvenli, konforlu ve estetik açıdan tatmin edici bir ulaşım noktası olarak değerlendirildiği görülmektedir. Ancak, sefer sıklığının artırılması, güvenlik önlemlerinin güçlendirilmesi ve sosyal alanların geliştirilmesi gibi iyileştirmeler, istasyonun genel cazibesini ve kullanıcı memnuniyetini daha da artıracak önemli adımlar olarak öne çıkmaktadır.

Tablo 4.3 Kumkapı İstasyonu öne çıkan özellikler, riskler, öneriler ve potansiyel

Kategori	Özellikler
Öne Çıkan Özellikler	- Sahil hattına yakınlığı sayesinde deniz manzarası ve sahil şeridine kolay erişim sunar. - Hem yerel halk hem de turistler tarafından kullanılabilir, bölgeye ulaşımı kolaylaştırır. - Çevredeki tarihi yapılar ve kültürel alanlara yakın olması nedeniyle turistik cazibe sağlar. - Sosyal ve kültürel açıdan zengin bir bölgede yer alması ve mahalle dokusuyla uyum içinde bulunması.
Riskler	- Güvenlik önlemlerinin yetersiz olması, özellikle gece saatlerinde kullanıcılar açısından güvenlik sorunları yaratabilir. - Sosyal alanların sınırlı olması, bekleme sürelerinde kullanıcıların rahat hareket etmesini ve vakit geçirmesini zorlaştırabilir. - Bekleme süresinin uzun olması, kullanıcı memnuniyetini olumsuz etkileyebilir ve ulaşımı zorlaştırabilir.
Öneriler	- Güvenlik kameralarının ve güvenlik personelinin sayısının artırılması, istasyonun daha güvenli hale getirilmesi. - Sosyal alanların, oturma yerlerinin ve yeşil alanların artırılması, kullanıcılara bekleme sırasında konfor sağlanması. - Sefer sıklığının artırılması ve bekleme süresinin azaltılması, ulaşım kolaylığının sağlanması. - İstasyonun çevresi için peyzaj düzenlemeleri yaparak deniz, tarih ve kültürel dokuyla daha uyumlu hale getirilmesi,
Potansiyel	- Turistik alanlara yakınlığı sayesinde turistler için başlangıç noktası olarak kullanılması ve tarihi bir rota oluşturulması. - Çevresindeki restoran ve kafelerin gelişimiyle mahallede ekonomik canlılık sağlanabilir ve bu mekânların cazibesi artırılabilir. - Sosyal etkinlikler ve kültürel festivaller için bir buluşma noktası haline getirilebilir, böylece mahalle sakinlerinin katılımı artırılabilir.

4.4. Yenikapı İstasyonu

Yenikapı Semt, İdari bakımdan, Mustafa Kemal Caddesi'nin batısı Fatih, doğusu Eminönü'ne bağlı olduğundan, semt her iki ilçe üzerindedir, Avrupa Yakasında bulunmaktadır. İstanbul'un, topografyası çağlar boyunca en fazla değişmiş bölgelerinden birisidir. Bugün kurumuş olan Bayrampaşa Deresi'nin denize ulaştığı yerde, Bizans döneminde deniz surları bulunmaktaydı ve semt surların dışında yer alıyordu. Osmanlı döneminde ise burada açılan kapıdan dolayı söz konusu kapıya ve bu semte "Yenikapı" denmiştir. Yenikapı Tren İstasyonu semtin merkezi sayılabilmektedir. (Kültür Bakanlığı ve Toplumsal Tarih Vakfı, 1995). Yenikapı İstasyonu'nun çevreyle olan ilişkisi hava fotoğrafı ile anlatılmaktadır (Şekil 4.15).



Şekil 4.15 Yenikapı İstasyonu ve çevreyle ilişkisi (Hava fotoğrafı)

Yenikapı İstasyonu:

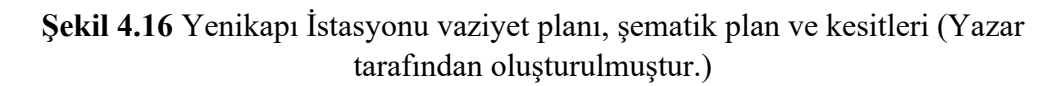
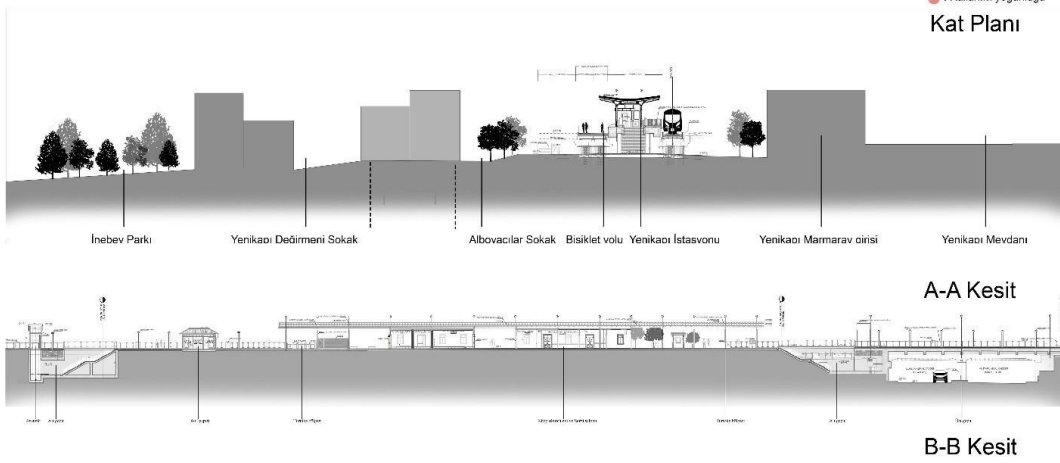
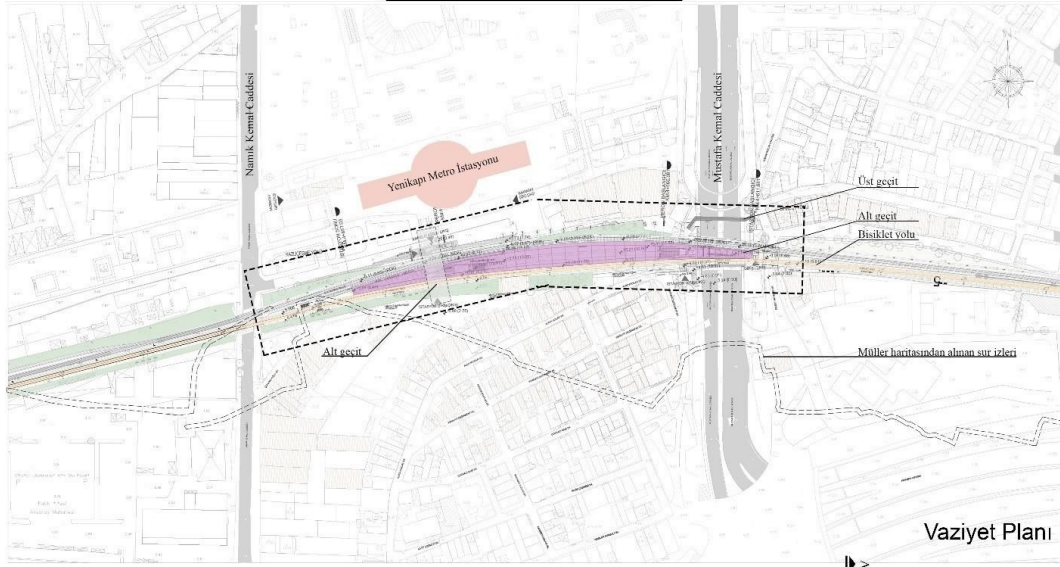
- M1 Yenikapı-Hacıosman Metro Hattı'na 80 m
- Marmaray'a 50 m
- Yenikapı Marmaray Otobüs Durağı'na 40 m uzaklıktadır.
- Marmaray ve Gazi Mustafa Kemal Paşa Girişi olmak üzere 2 ayrı noktadan istasyona giriş bulunmaktadır. Gazi Mustafa Kemal Paşa Caddesi girişinde üst geçit, rampa ve asansör bulunmaktadır.
- Girişinde bulunan toplam 12 turnikeden 4'ü engelliler içindir. Girişinde güvenlik bulunmaktadır.
- Çöp kutuları ve aydınlatmalar yeterlidir.

- Yangın dolabı mevcuttur.
- İstasyon bünyesinde WC bulunmaktadır.

Ulaştırma Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü'nden elde edilen veriler yardımıyla Yenikapı İstasyonu'na ait vaziyet planı, şematik plan ve kesitler oluşturulmuştur (Şekil 4.16).



Yenikapı İstasyonu



Şekil 4.16 Yenikapı İstasyonu vaziyet planı, şematik plan ve kesitleri (Yazar tarafından oluşturulmuştur.)



Şekil 4.17 Yenikapı İstasyonu turnikeleri



Şekil 4.18 Yenikapı İstasyonu çok amaçlı salonu (Henüz kullanıma kapalı)

Yenikapı İstasyonu'nun kullanıcı profili, çeşitli demografik gruplara hitap ettiğini göstermektedir. Erkek kullanıcıların daha fazla olduğu ve büyük çoğunluğunun yükseköğrenim görmüş olduğu gözlemlenmiştir. Ayrıca, uzun süredir İstanbul'da yaşayan bireylerin istasyonu sıklıkla tercih ettiği dikkat çekmektedir. İstasyonun kullanım amacı genellikle iş ve okul ulaşımı olarak yoğunlaşmaktadır, bu da istasyonun günlük yaşamın gerekliliklerine hizmet eden önemli bir ulaşım noktası olduğunu ortaya koymaktadır. Haftalık veya günlük kullanım sıklığına bakıldığında ise istasyonun düzenli olarak tercih edildiği görülmektedir.

Yenikapı İstasyonu, eski "Sirkeci-Kazlıçeşme Banliyö Hattı" olarak bilinen geçmişle önemli bir kullanıcı kitlesine sahiptir. Kullanıcıların çoğunluğunun hattın geçmişi hakkında bilgi sahibi olması ve daha önce hattı kullanmış olmaları, istasyonun yerel hafızada önemli bir yere sahip olduğunu ortaya koymaktadır. İstasyona otobüs veya metro gibi toplu taşıma araçlarıyla bağlantı sağlanması, çevre ilçelerden gelen kullanıcıların erişimini kolaylaştırabilir ve daha geniş bir kullanıcı kitlesine hitap edebilir. İstasyonda bekleme sürelerini daha keyifli hale getirecek sosyal alanlar ve hizmetlerin geliştirilmesi de kullanıcı memnuniyetini artırabilir. Oturma alanları, kafeler veya sosyal etkinlik alanları, bu bağlamda istasyonu daha cazip hale getirebilir.

İstasyona ilişkin kullanıcı geri bildirimleri genel anlamda olumludur. Kullanıcılar istasyonun güvenlik ve konfor seviyelerini yeterli bulmakta, sosyal ve yeşil alanları da tatmin edici olarak değerlendirmektedir. Ancak, bazı kullanıcılar tuvaletlerin yeterli olmadığını belirtmiştir. Tuvaletlerin sayısının artırılması ve bakımının düzenli olarak yapılması, kullanıcı memnuniyetini artıracak önemli bir adım olabilir. Ek olarak, sosyal alanların geliştirilmesi ve bekleme sürelerinin daha keyifli hale getirilmesi istasyonun sosyal bir mekân olarak da kullanılmasına olanak tanıyabilir.

Kullanıcılar, istasyonun deniz manzarasının ve diğer toplu taşıma araçlarıyla entegrasyonunun en çok dikkat çeken özellikler olduğunu belirtmiştir. Bu, istasyonun sadece bir ulaşım noktası değil, aynı zamanda keyifli bir deneyim sunma potansiyeline sahip olduğunu göstermektedir. Ancak, bekleme sürelerinin uzunluğu ve sefer sıklığının yetersizliği gibi konularda şikayetler bulunmaktadır. Bu nedenle, sefer sıklığının artırılması, kullanıcı memnuniyetini iyileştirmek için önemli bir adım olacaktır. Ayrıca, güvenlik önlemlerinin artırılması ve otomatik

yiyecek-içecek makineleri gibi hizmetlerin eklenmesi, kullanıcıların temel ihtiyaçlarını daha rahat karşılayabilmesi için gereklidir.

Sonuç olarak, Yenikapı İstasyonu manzarası, ulaşım ağlarıyla entegrasyonu ve genel altyapısıyla kullanıcılar tarafından beğenilen bir ulaşım merkezidir. Bununla birlikte, sefer sıklığının artırılması, güvenlik önlemlerinin geliştirilmesi ve çeşitli hizmetlerin eklenmesi gibi öneriler, kullanıcı memnuniyetini daha da artıracak ve istasyonu daha cazip bir hale getirecektir.

Tablo 4.4 Yenikapı İstasyonu öne çıkan özellikler, riskler, öneriler ve potansiyel

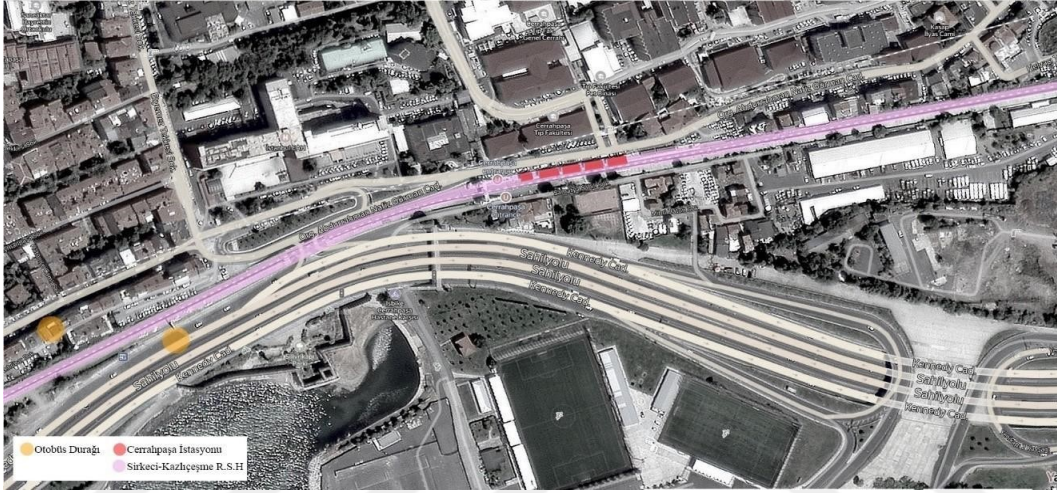
Kategori	Özellikler
Öne Çıkan Özellikler	- İstanbul'un ana ulaşım hatlarıyla güçlü entegrasyona sahip olup metro, Marmaray ve deniz ulaşımına bağlantı noktası sunar. - Hem iş hem de okul amaçlı ulaşım için önemli bir transit merkezi olarak yoğun kullanılır. - Çevresindeki tarihi ve kültürel zenginliklere yakınlığı nedeniyle turistler tarafından da tercih edilir. - Geniş yürüme ve dolaşım alanları sayesinde rahat erişim sunar. - Sosyal alanların varlığı, bekleme süresini keyifli hale getirme potansiyeli sunar.
Riskler	- Bekleme sürelerinin uzun olması, yoğun saatlerde aşırı kalabalığa neden olabilir ve kullanıcı memnuniyetini olumsuz etkileyebilir. - Bazı kullanıcılar için güvenlik önlemlerinin yeterli olmaması, özellikle akşam saatlerinde rahatsızlık yaratabilir. - Sosyal alanların ve oturma yerlerinin sınırlı olması, yolcuların konforunu azaltabilir ve uzun bekleme sürelerini sıkıcı hale getirebilir. - Aydınlatma eksiklikleri, istasyonun özellikle karanlık saatlerde yeterince güvenli ve davetkar görünmemesine yol açabilir.

Tablo 4.4 Yenikapı İstasyonu öne çıkan özellikler, riskler, öneriler ve potansiyel
(devam)

Kategori	Özellikler
Öneriler	- Sefer sıklığının artırılması ve bekleme sürelerinin azaltılması, yoğun saatlerde kullanıcı deneyimini iyileştirebilir. - Güvenlik kameralarının sayısının artırılması ve güvenlik görevlilerinin bulunması, özellikle akşam saatlerinde güvenlik hissini güçlendirebilir. - Oturma elemanlarının ve sosyal alanların artırılması, bekleme sürelerini daha konforlu hale getirebilir. - Aydınlatma sisteminin iyileştirilmesi, hem güvenliği hem de istasyonun genel estetiğini artırabilir. - İstasyon çevresinde yeşil alanların artırılması ve peyzaj düzenlemelerinin yapılması, istasyonu daha cazip bir hale getirebilir.
Potansiyel	- Yenikapı'nın merkezi konumu sayesinde, bölgedeki sosyal ve kültürel etkinlikler için bir buluşma noktası olarak kullanılabilir. - Çevresindeki tarihi ve turistik mekanlara erişim sağladığı için turistler için başlangıç noktası haline gelebilir ve bu sayede turizmden elde edilen gelir artabilir. - Deniz ulaşımıyla entegrasyonunun güçlendirilmesi, bölgeye daha fazla turist ve ziyaretçi çekilmesini sağlayabilir. - Geniş dolaşım alanlarının etkin kullanımıyla açık hava pazarları veya sanatsal sergiler gibi etkinlikler düzenlenebilir. - Çevresindeki işletmelerin gelişmesi, ekonomik canlılığı artırarak istasyonun ve çevresinin daha dinamik hale gelmesine katkıda bulunabilir.

4.5 Cerrahpaşa İstasyonu

Cerrahpaşa Semti, İstanbul'un Fatih ilçesine bağlı olup, Avrupa Yakasında bulunmaktadır. Cerrahpaşa Tıp Fakültesi (2024) adını, semte de adını veren Cerrah Mehmet Paşa (Ö. 1604)'dan alır. Vezirlik ve sadrazamlık yapmış olan Cerrah Mehmet Paşa'nın bu semtte; cami, türbe, medrese, sebil, çeşme, şadırvan, çifte hamam gibi birçok eser yaptırması nedeniyle semt 16. yy.dan itibaren Cerrahpaşa adıyla anılır (Tunca & Alper, 2017). Cerrahpaşa İstasyonu'nun çevreyle olan ilişkisi hava fotoğrafı ile anlatılmaktadır (Şekil 4.19).



Şekil 4.19 Cerrahpaşa İstasyonu ve çevreyle ilişkisi (Hava fotoğrafı)

Cerrahpaşa İstasyonu:

- İstanbul Hastanesi Otobüs Durağı'na 300 m uzaklıktadır.
- İki ayrı noktadan giriş mevcuttur fakat şuan biri aktif olarak hizmet vermektedir. Org. Abdurrahman Nafiz Gürman Caddesi, Kennedy Caddesi kesişim noktasından girilmektedir. Girişte engelli rampası mevcuttur.
- Girişinde bulunan toplam 5 turnikeden 2'si engelliler içindir. Girişinde güvenlik bulunmaktadır.
- Çöp kutuları ve aydınlatmalar yeterlidir.
- İstasyon bünyesinde WC bulunmaktadır.

Ulaştırma Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü'nden alınan veriler yardımıyla Cerrahpaşa İstasyonu'na ait vaziyet planı, şematik plan ve kesitler oluşturulmuştur (Şekil 4.20)



Şekil 4.20 Cerrahpaşa İstasyonu vaziyet planı, şematik plan ve kesitleri (Yazar tarafından oluşturulmuştur.)



Şekil 4.21 Cerrahpaşa İstasyonu peronu, giriş kısmı



Şekil 4.22 Cerrahpaşa İstasyonu peronu, son kısmı

Cerrahpaşa İstasyonu, kullanıcı profili bakımından çeşitlilik göstermektedir. Katılımcıların yaklaşık yarısı kadın ve yarısı erkek olup, genç yetişkinlerin yoğunlukta olduğu gözlemlenmiştir. Kullanıcıların büyük bir kısmı lisans veya önlisans mezunu olup, istasyonun hem yerel sakinler hem de çevre ilçelerden gelen bireyler tarafından kullanıldığı dikkat çekmektedir. Katılımcıların uzun süredir İstanbul'da yaşıyor olması, istasyonun uzun dönemli yerleşik nüfusa hitap ettiğini göstermektedir. Kullanıcı profili farklı meslek gruplarından bireylerden oluşmakta olup, istasyonun özellikle hastaneye ve iş/okul ulaşımı amacıyla kullanıldığı görülmektedir.

Cerrahpaşa İstasyonu'nun özellikle hastane ulaşımında kritik bir rol oynadığı ve bu amaca yönelik daha fazla iyileştirme yapılmasının faydalı olabileceği belirtilmiştir. Hasta ve yaşlı bireylerin daha rahat erişimi için altyapı iyileştirilmeleri, kullanıcı memnuniyetini artırabilir. Toplu taşıma bağlantılarının güçlendirilmesi ve tramvay ile metro hatlarıyla daha iyi entegrasyon sağlanması, istasyonun daha geniş bir kitleye hitap etmesine katkıda bulunabilir.

İstasyonun güvenlik ve konfor açısından kullanıcılar tarafından olumlu değerlendirildiği gözlemlenmiştir. Sosyal alanlar, yeşil alanlar, yürüyüş yolları ve bisiklet yolları gibi altyapı unsurları genel olarak yeterli ve tatmin edici bulunmuştur. Ancak, sosyal olanakların daha da geliştirilmesi, kullanıcıların istasyonda geçirdiği zamanı daha verimli ve keyifli hale getirebilir. Tuvaletlerin yeterliliği konusunda bazı kullanıcılar kararsız kalmış olup, bu konuda iyileştirme yapılmasının faydalı olabileceği değerlendirilmektedir.

Katılımcılar, istasyonun en dikkat çeken özellikleri arasında deniz manzarası ve çevredeki tarihi yapıların bulunduğunu belirtmiştir. Cerrahpaşa Hastanesi, kullanıcılar için önemli bir kent imgesi olarak öne çıkmaktadır ve bu durum, istasyonun sağlık altyapısına olan entegrasyonunun ne kadar kritik bir rol oynadığını göstermektedir. Katılımcıların çoğu, istasyonun hastalara ulaşımında sağladığı kolaylığın en önemli özellik olduğunu belirtmiştir.

İstasyonun bekleme sürelerinin uzunluğu, kullanıcılar tarafından en fazla şikâyet edilen konulardan biridir. Bu nedenle, sefer sıklığının artırılması önemli bir gereklilik olarak görülmektedir. Ayrıca, oturma alanlarının yetersizliği ve üst örtünün yağmurdan yeterince koruma sağlamaması gibi fiziksel eksikliklerin

giderilmesi gerekmektedir. Ücretsiz internet gibi modern hizmetlerin eklenmesi, istasyonun daha kullanıcı dostu ve çağdaş bir yapıya kavuşmasını sağlayacaktır.

Cerrahpaşa İstasyonu, sağlık hizmetlerine erişim ve tarihi dokusuyla kullanıcılar için önemli bir noktadadır. Sefer sıklığının artırılması, fiziksel altyapının iyileştirilmesi ve modern hizmetlerin eklenmesi gibi öneriler, istasyonun kullanıcı memnuniyetini artırarak genel işlevselliğini geliştirecektir. Estetik değerlerin korunması ve altyapının iyileştirilmesi, istasyonun hem ulaşım hem de kentsel hafıza için önemli bir merkez olmasını sağlayabilir.

Tablo 4.5 Cerrahpaşa İstasyonu öne çıkan özellikler, riskler, öneriler ve potansiyel

Kategori	Özellikler
Öne Çıkan Özellikler	- Sağlık hizmetlerine erişimde stratejik bir noktada yer alarak özellikle Cerrahpaşa Hastanesi'ne ulaşımı kolaylaştırır.. - Çevresindeki yeşil alanlar, istasyonun çevresel estetiğine katkı sağlamaktadır. - İş, eğitim ve sağlık hizmetlerine yönelik çeşitli ulaşım amaçlarıyla kullanılmakta olup, geniş bir kullanıcı kitlesine hitap eder.
Riskler	- Güvenlik ve konfor açısından bazı kullanıcılar kararsız olup, özellikle gece saatlerinde güvenlik hissi artırılmalıdır. - Sosyal alanların yetersizliği, istasyonun bekleme sürelerinde keyifli bir alan sunamaması ve kullanıcıların sosyal etkileşimlerini sınırlandırması gibi olumsuz etkilere yol açabilir. - Tuvalet ve oturma alanlarının sınırlı olması, özellikle yaşlı ve hasta kullanıcılar için sıkıntı yaratabilir. - Çöp kutularının ve aydınlatmanın eksiklikleri, çevresel temizliğin ve güvenlik algısının olumsuz etkilenmesine neden olabilir.
Öneriler	- Güvenlik kameralarının sayısının artırılması ve istasyonda güvenlik görevlilerinin bulundurulması, özellikle akşam saatlerinde güvenlik hissini iyileştirebilir. - Tuvaletlerin sayısının artırılması ve bakım çalışmalarının düzenli olarak yapılması, kullanıcı konforunu artıracaktır. - Oturma elemanlarının sayısının artırılması ve daha ergonomik hale getirilmesi, bekleme sürelerinde konforu artırabilir. - Sosyal alanların ve yeşil alanların geliştirilmesi, istasyonun bekleme süresinde daha keyifli ve cazip hale gelmesini sağlayabilir. - Aydınlatma sisteminin iyileştirilmesi, hem güvenlik hissini hem de estetik görünümü artırabilir.

Tablo 4.5 Cerrahpaşa İstasyonu öne çıkan özellikler, riskler, öneriler ve potansiyel (devam)

Kategori	Özellikler
Potansiyel	- Hastane ulaşımı açısından önemli bir bağlantı noktası olarak geliştirilmesi, özellikle acil durumlarda sağlık hizmetine erişimi hızlandırabilir. - Sağlık hizmetleriyle bağlantısı sayesinde yaşlı ve engelli bireyler için daha erişilebilir hale getirilebilir, bu da istasyonun toplumdaki önemini artırabilir. - Yeşil alanlar ve sosyal alanların geliştirilmesiyle, istasyon bölgesinde açık hava etkinlikleri düzenlenebilir ve mahalle sakinleri için sosyalleşme noktası haline gelebilir. - Hastane ziyaretçilerine yönelik bilgilendirme ve yönlendirme tabelalarının artırılması, istasyonun bölgedeki sağlık hizmetlerine erişimde daha işlevsel bir noktaya dönüşmesine katkı sağlayabilir.

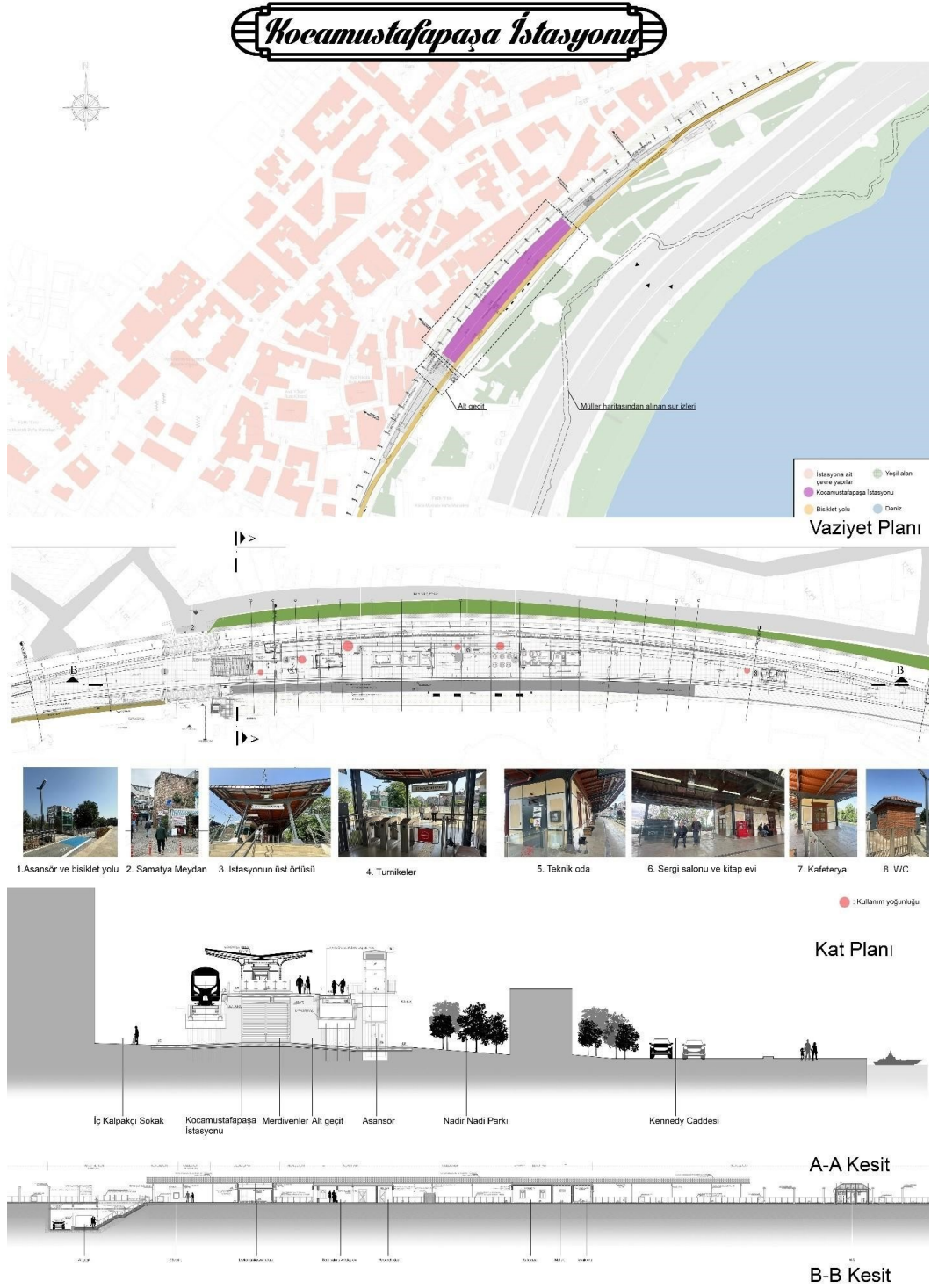
4.6 Kocamustafapaşa İstasyonu

Kocamustafa Paşa Mahallesi, İstanbul'un Fatih ilçesine bağlı olup, Avrupa Yakasında bulunmaktadır. Osmanlı Döneminde sarayın enderun okulunda öğrenim gören Kocamustafapaşa, sadrazamlığa kadar yükselmiştir. Koca Mustafa Paşa 1490 yılında, eski bir Bizans kilisesini camiye dönüştürmüştür. Daha sonra semtin adı, bu cami dolayısıyla Kocamustafapaşa olarak anılmaktadır. (URL-31). Kocamustafapaşa İstasyonu'nun çevreyle olan ilişkisi hava fotoğrafı ile anlatılmaktadır (Şekil4.31).



Şekil 4.23 Kocamustafapaşa İstasyonu ve çevreyle ilişkisi (Hava fotoğrafı)

Ulaştırma Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü'nden elde edilen veriler yardımıyla Kocamustafapaşa İstasyonu'na ait vaziyet planı, şematik plan ve kesitler oluşturulmuştur (Şekil 4.24)



Şekil 4.24 Kocamustafapaşa İstasyonu vaziyet planı, şematik plan ve kesitleri
(Yazar tarafından oluşturulmuştur.)



Şekil 4.25 Kocamustafapaşa İstasyonu çatı örtüsü



Şekil 4.26 Kocamustafapaşa İstasyonu ve renkli mahalle

Kocamustafapaşa İstasyonu'nu kullananlar arasında demografik çeşitlilik göze çarpmaktadır. Kadın ve erkek kullanıcıların neredeyse eşit dağılım göstermesi, istasyonun her iki cinsiyet için de erişilebilir olduğunu ortaya koymaktadır. Genç ve orta yaş gruplarının ağırlıkta olması, istasyonun iş ve eğitim amaçlı kullanımlarda öne çıktığını göstermektedir. Kullanıcıların çoğunluğu hattı düzenli olarak kullanmaktadır. Bu durum, hattın günlük ulaşım ihtiyaçlarını karşılamada önemli bir rol oynadığını ifade etmektedir. Özellikle iş ve okul amaçlı kullanımın yoğun olması, hattın iş günlerinde daha fazla yoğunluğa sahip olduğunu düşündürmektedir. Hattın tarihine dair yüksek farkındalık, geçmişten gelen bir kullanıcı sadakatini mevcut olduğunu ve hattın tarihî önemini korunduğunu göstermektedir. Bu da hattın kültürel hafızadaki yerini ve yerel topluluk için önemini vurgulamaktadır.

Otobüs hatlarıyla olan bağlantı yoğun olarak kullanılıyor olsa da istasyonun metro veya tramvay hatları ile entegrasyonunun artırılması, kullanıcı sayısını artırabilir ve farklı ulaşım ihtiyaçlarını karşılayabilir. Kullanıcıların yürüyerek istasyona ulaştıkları düşünüldüğünde, yaya yollarının ve çevresel altyapının iyileştirilmesi, erişimi daha güvenli ve konforlu hale getirebilir. Katılımcıların büyük bir kısmı hattın tarihini bilmekte ve geçmişte bu hattı kullanmış olmaktadır. Hattın geçmişine dair bilgilerle donatılması ve bu tarihi vurgulayan etkinliklerin düzenlenmesi, kullanıcılar için nostaljik bir değer yaratabilir ve hattın kültürel önemini artırabilir.

Sonuç olarak, Kocamustafapaşa İstasyonu, geniş bir kullanıcı profiline hitap eden, özellikle iş ve okul ulaşımı amacıyla sıklıkla tercih edilen bir ulaşım noktasıdır. Otobüs hatlarıyla bağlantı iyi düzeyde olmakla birlikte, diğer toplu taşıma araçlarıyla entegrasyonun artırılması ve yaya erişiminin iyileştirilmesi, istasyonun kullanıcı memnuniyetini daha da artırabilir. Geçmiş ve tarihî değeri ile bilinir olan bu hattın, kültürel miras olarak da daha fazla vurgulanması, kullanıcıların duygusal bağlılığını güçlendirebilir.

İstasyonun yeşil alanları ve manzarası, kullanıcılar tarafından genel anlamda olumlu değerlendirilmiştir. Bu durum, istasyonun çevresel güzellik açısından önemli bir cazibesi olduğunu göstermektedir. Yaya ve bisiklet yollarının kullanışlı bulunması, istasyonun sürdürülebilir ulaşım yöntemlerini desteklediğini ve bu konuda kullanıcıların memnuniyetini sağladığını göstermektedir. Sosyal alanlar, oturma elemanları ve tuvalet gibi altyapı unsurlarının bazı kullanıcılar için yeterli

olmadığı görülmektedir. Bu alanlarda yapılacak iyileştirmeler, kullanıcıların istasyondaki deneyimini olumlu yönde geliştirebilir. Güvenlik ve konfor konusunda bazı kullanıcıların kararsız veya olumsuz görüş belirttiği anlaşılmaktadır. Güvenlik önlemlerinin ve konfor düzeyinin artırılması, istasyonun daha çekici bir hale gelmesini sağlayabilir. Aydınlatma eksiklikleri ve çöp kutularının yetersiz bulunması gibi fiziksel unsurların iyileştirilmesi, istasyonun genel işlevselliğini artırabilir.

Sonuç olarak, Kocamustafapaşa İstasyonu, yeşil alanları, yaya yolları ve manzarası ile kullanıcılar için cazip bir konumda bulunmaktadır. Ancak, sosyal ve fiziksel altyapının iyileştirilmesi, güvenlik ve konforun artırılması gibi alanlarda yapılacak düzenlemeler, kullanıcı memnuniyetini daha da artıracaktır. Oturma elemanları, tuvaletler ve aydınlatma gibi temel altyapı unsurlarının iyileştirilmesi, istasyonun daha işlevsel ve kullanıcı dostu bir yapıya kavuşmasına katkı sağlayacaktır.

Tablo 4.6 Kocamustafapaşa İstasyonu öne çıkan özellikler, riskler, öneriler ve potansiyel

Kategori	Özellikler
Öne Çıkan Özellikler	- Kadın kullanıcıların oranının yüksek olması, istasyonun kadınlar için erişilebilir ve güvenli bir alan olarak değerlendirildiğini gösterir. - Genç ve orta yaş gruplarından yoğun kullanım, istasyonun özellikle iş ve eğitim amaçlı ulaşımında önemli bir yer tuttuğunu gösterir. - Yerel bölge sakinleri tarafından yoğun olarak kullanılması, istasyonun mahalle yaşamının ayrılmaz bir parçası olduğunu belirtmektedir. - Yüksek yaya erişim oranı, istasyonun yürüme mesafesinde ve mahalle ile güçlü bir bağlantıya sahip olduğunu göstermektedir. - Tarihi dokusuyla dikkat çeken istasyon, çevresindeki eski yapılarla kültürel bir bağ oluşturmaktadır.

Tablo 4.6 Kocamustafapaşa İstasyonu öne çıkan özellikler, riskler, öneriler ve potansiyel (devam)

Kategori	Özellikler
Riskler	- Güvenlik algısı bazı kullanıcılar arasında kararsız kalmakta olup, bu da istasyonda özellikle akşam saatlerinde güvenlik önlemlerinin artırılmasının gerekliliğine işaret etmektedir. - Sosyalleşme alanlarının yetersizliği, bekleme süresini keyifli hale getirme konusunda eksiklik yaratabilir. - Tuvaletlerin ve oturma elemanlarının sayısının yetersiz bulunması, özellikle yaşlılar ve engelli kullanıcılar için konforu sınırlandırabilir. - Aydınlatmanın yetersizliği, istasyonun güvenlik ve estetik değerini olumsuz etkileyebilir. - Sefer sıklığının düşük olması, bekleme sürelerinin uzun olmasına ve kullanıcı memnuniyetinin azalmasına yol açabilir. -Tuvalet ve oturma elemanlarının sayısının artırılması, özellikle engelli ve yaşlı kullanıcıların ihtiyaçlarını karşılamak adına önemlidir. - Sefer sıklığının artırılması, bekleme sürelerinin azaltılmasına ve kullanıcıların ulaşım deneyiminin iyileştirilmesine katkı sağlayabilir.
Potansiyel	- İstasyonun tarihi dokusunun korunması ve bu özelliğinin tanıtılması, hem yerel halk hem de turistler için cazip bir nokta olmasını sağlayabilir. - Sosyal alanların geliştirilmesiyle birlikte istasyon, mahalle sakinleri için açık hava etkinlikleri ve sosyal etkinlikler düzenleyebilecek bir merkez haline getirilebilir. - İstasyonun çevresindeki yaya ve bisiklet yollarının iyileştirilmesi, sürdürülebilir ulaşımı destekleyerek çevreye duyarlı ulaşım seçeneklerini teşvik edebilir.

4.7 Yedikule İstasyonu

Yedikule, İstanbul ilinin Fatih ilçesine bağlı bir mahalledir, Avrupa Yakası'nda bulunmaktadır. Yedikule eski bir Rum semtidir. Marmara Denizi kıyısında, Fatih'in Kocamustafapaşa ve Zeytinburnu'nun Kazlıçeşme semtleri arasında yer almaktadır. Adını, tarihî yarımada'yı çevreleyen İstanbul surlarının semtte bulunan

yedi kulesinden almaktadır. Yedikule İstasyonu'nun çevreyle olan ilişkisi hava fotoğrafı ile anlatılmaktadır (Şekil 4.27).

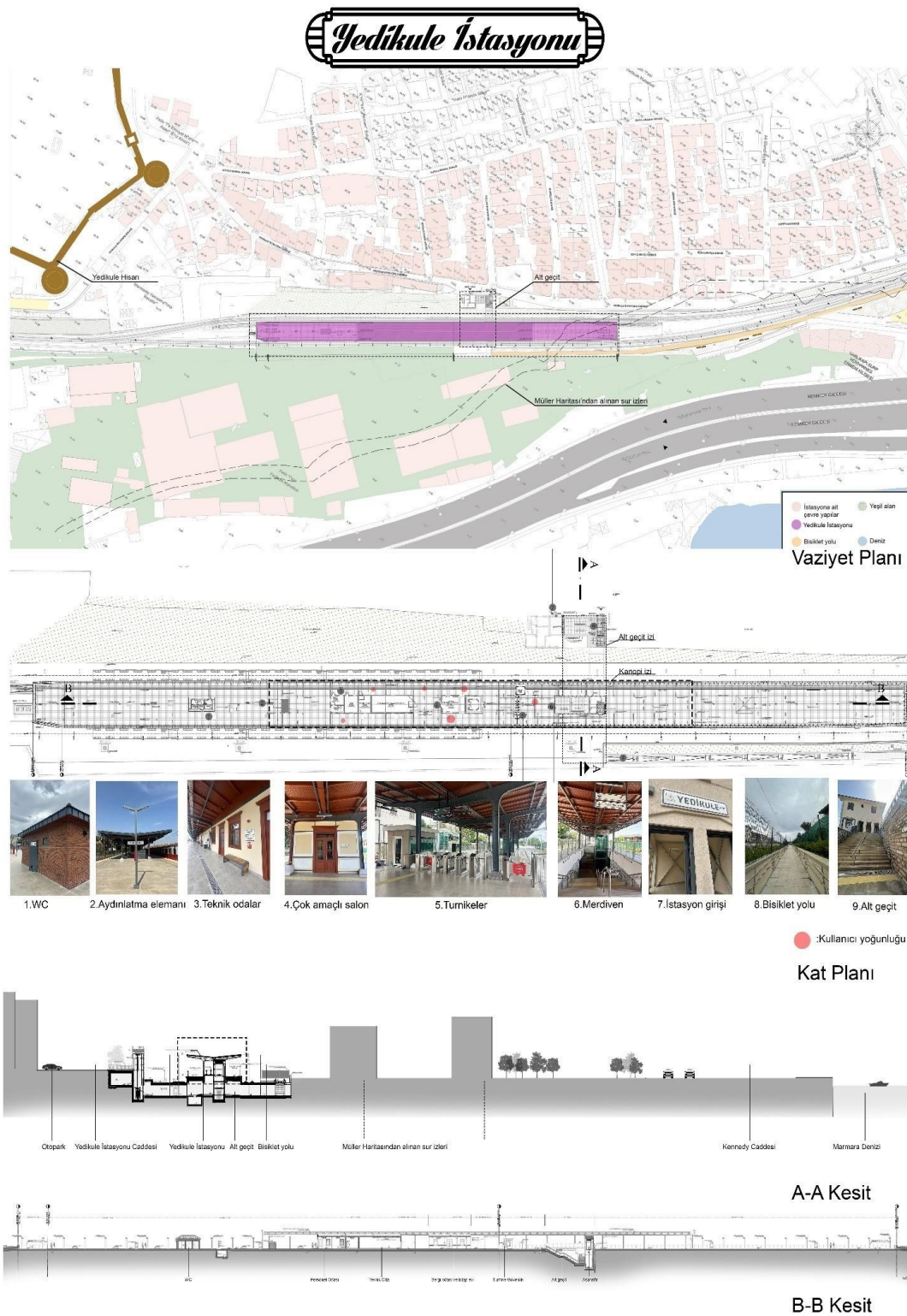


Şekil 4.27 Yedikule İstasyonu ve çevreyle ilişkisi (Harita ve hava fotoğrafı)

Yedikule İstasyonu:

- Yedikule Marina'ya 800 m uzaklıktadır.
- Yedikule İstasyonu Caddesi üzerinde tek girişi bulunmaktadır. Girişte asansör bulunmaktadır.
- Girişinde bulunan toplam 5 turnikeden 2'si engelliler içindir. Girişinde güvenlik bulunmaktadır.
- Çöp kutuları ve aydınlatmalar yeterlidir.
- İstasyon bünyesinde WC bulunmaktadır.

Ulaştırma Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü'nden elde edilen veriler yardımıyla Yedikule İstasyonu'na ait vaziyet planı, şematik plan ve kesitler oluşturulmuştur (Şekil 4.28).





Şekil 4.29 Yedikule İstasyonu peronu



Şekil 4.30 Yedikule İstasyonu eski gara ait bina

Yedikule İstasyonu, özellikle 25-34 yaş grubundaki genç yetişkinler ve çeşitli meslek gruplarından kullanıcılar tarafından tercih edilen bir istasyon olarak öne çıkmaktadır. Cinsiyet dağılımı bakımından neredeyse eşit bir yapıya sahip olan istasyon, farklı yaş grupları ve eğitim seviyelerinden kullanıcılara hitap etmektedir. Katılımcıların çoğunluğunun yürüyerek ulaşım sağlaması, istasyonun mahalle içinde stratejik bir konumda olduğunu ve yakın çevrede yaşayan kullanıcılar tarafından tercih edildiğini göstermektedir.

Yedikule İstasyonu, özellikle iş ve okul ulaşımı gibi günlük gereksinimlere hizmet ederken, aynı zamanda turistik amaçlarla da kullanılmaktadır. Hattın eski "Sirkeci-Kazlıçeşme Banliyö Hattı" olarak biliniyor olması, istasyonun tarihsel önemini koruduğunu ve kullanıcılar arasında bu konuda farkındalık bulunduğunu göstermektedir. Kullanıcıların çoğunluğu için istasyon güvenli ve konforlu bir ortam sunmaktadır; bu da temel ihtiyaçların karşılandığını ve genel memnuniyetin sağlandığını göstermektedir.

Ancak, kullanıcıların bir kısmı sosyalleşme alanlarının yetersiz olduğunu belirtmiştir. Bu alanların artırılması ve çeşitlendirilmesi, kullanıcı memnuniyetini daha da yükseltebilir. Aydınlatma ve tuvalet olanakları konusunda bazı kullanıcılar olumsuz görüş belirtmiştir; bu alanlarda yapılacak iyileştirmeler, istasyonun genel konfor seviyesini artıracaktır. Yeşil alanların artırılması, hem çevresel hem de estetik açıdan olumlu bir etki yaratabilir ve kullanıcıların istasyonda daha fazla vakit geçirmesini teşvik edebilir.

Katılımcılar, istasyon içinde fotoğraf çekerken en çok “Eski tren garına ait yapılar” ve “Tren gelirken peron” gibi nostaljik ve tarihî özellikleri tercih etmişlerdir. Bu durum, istasyonun tarihsel ve nostaljik yapısının kullanıcılar için cazip olduğunu göstermektedir. İstasyonun dikkat çeken diğer bir özelliği de Yedikule Zindanları ve tren garı yapıları gibi kentsel imgeler olmuştur; bu da istasyonun çevresindeki tarihsel zenginliklerin ve yapısal özelliklerin kent kimliği açısından önemli bir rol oynadığını ortaya koymaktadır.

Kullanıcılar tarafından belirtilen en önemli sorunlardan biri, bekleme sürelerinin uzun olmasıdır. Bu durum, sefer sıklığının artırılmasının önemli bir gereklilik olduğuna işaret etmektedir. Ayrıca, mescit ve yiyecek-içecek otomatları gibi sosyal olanakların eklenmesi de kullanıcıların beklentileri arasındadır. Bu tür

düzenlemeler, kullanıcıların istasyondaki konforunu ve genel memnuniyetini artıracaktır.

Sonuç olarak, Yedikule İstasyonu, tarihi mirası, erişilebilirliği ve bölgeye kattığı canlılıkla kullanıcılar arasında olumlu bir algı yaratmaktadır. Ancak, sefer sıklığının artırılması, bekleme sürelerinin azaltılması ve sosyal olanakların geliştirilmesi gibi alanlarda iyileştirmeler yapılması gerekmektedir. Bu tür düzenlemeler, istasyonun kullanıcı deneyimini ve kentsel bağlamdaki rolünü daha da güçlendirecektir.

Tablo 4.7 Yedikule İstasyonu öne çıkan özellikler, riskler, öneriler ve potansiyel

Kategori	Özellikler
Öne Çıkan Özellikler	- Genç yetişkinler ve işçi sınıfından bireylerin yoğun kullanımı, istasyonun özellikle iş ve günlük ulaşım amaçlı tercih edildiğini göstermektedir. - Yüksek yaya erişim oranı, istasyonun mahalle içinde güçlü bir yaya bağlantısına sahip olduğunu ve yerel kullanıcılar için önemli bir ulaşım noktası olduğunu işaret etmektedir. - İstasyonun tarihi yapılar ve Yedikule Zindanları gibi çevresel öğelerle olan ilişkisi, kültürel ve turistik bir cazibe noktası olarak öne çıkmasını sağlamaktadır.
Riskler	- Sosyal alanların yetersizliği, kullanıcıların istasyonda vakit geçirme deneyimini olumsuz etkileyebilir ve sosyalleşme olanaklarını sınırlandırabilir. - Yeşil alanların az olması, istasyonun çevresel estetik açısından daha az çekici hale gelmesine neden olabilir. - Bekleme sürelerinin uzunluğu, sefer sıklığının yetersiz olduğunu gösterir ve bu durum, kullanıcıların istasyonu tercih etme oranını düşürebilir. - Aydınlatmanın yetersizliği, özellikle akşam saatlerinde güvenlik algısını olumsuz etkileyebilir ve kullanıcıların kendilerini güvende hissetmesini zorlaştırabilir. - Mescit ve otomat gibi sosyal donatılar eksikliği, kullanıcıların temel ihtiyaçlarını karşılamada yetersiz kalmaktadır.

Tablo 4.7 Yedikule İstasyonu öne çıkan özellikler, riskler, öneriler ve potansiyel
(devamı)

Öneriler	- Sosyal alanların ve yeşil alanların artırılması, istasyonun daha çekici ve kullanıcı dostu bir hale gelmesine katkıda bulunabilir. - Sefer sıklığının artırılması, özellikle yoğun saatlerde bekleme sürelerinin azaltılmasına ve kullanıcıların ulaşım deneyiminin iyileştirilmesine yardımcı olabilir. - Aydınlatma sistemlerinin güçlendirilmesi, istasyonun hem güvenlik hem de estetik değerini artıracaktır. - Otomatlar, mescit ve yeme-içme mekanları gibi sosyal donatıların eklenmesi, kullanıcıların konforunu artırabilir ve bekleme sürelerini daha verimli geçirmelerine olanak sağlayabilir. - Yerel esnafla iş birliği yapılarak istasyon çevresinde küçük işletmelerin desteklenmesi, ekonomik hareketlilik yaratabilir ve kullanıcı ihtiyaçlarının karşılanmasına yardımcı olabilir.
Potansiyel	- Tarihi yapılar ve Yedikule Zindanları gibi çevresel öğelerle iş birliği yaparak, istasyonun turistik cazibe merkezi olarak daha fazla tanıtılması mümkündür. - Kültürel etkinlikler ve tarihi geziler düzenlenerek, istasyonun sadece bir ulaşım noktası değil, aynı zamanda bir kültürel merkez olarak da işlev görmesi sağlanabilir. - Yeşil alanların ve sosyal alanların artırılması, istasyonun mahalle sakinleri için bir sosyal buluşma noktası haline getirilmesini teşvik edebilir. - İstasyon çevresinde düzenlenecek açık hava etkinlikleri ve festivaller, bölgenin sosyal ve kültürel canlılığını artırabilir ve istasyonun topluluk için bir çekim merkezi olmasını sağlayabilir.

4.8 Kazlıçeşme İstasyonu

İstanbul'un Zeytinburnu ilçesinde bulunan Kazlıçeşme bölgesi, kasap ve debbağ esnafına Fatih Sultan Mehmed tarafından tahsis edilmiştir. Zaman içinde burada yüzlerce tabakhane ve irili ufaklı birçok mezbaha kurulmuştur. Kesilen hayvanların iç yağlarından mum yapılan mumhaneler de Kazlıçeşme'de yerini almıştır. Böylece bölge entegre işleyen bir üretim merkezine dönüştü. Bu duruma paralel olarak Kazlıçeşme ve çevresinde yerleşim sayısı çoğalmıştır.

1947 yılında İstanbul Belediyesi, Kazlıçeşme Organize Sanayi Bölgesi'ni planlamıştır. Ağır sanayi bölgelerinden ikisinin taşınması ile başlayan sanayileşme

süreci, bu bölgede gecekondü mahallelerinin oluşumuna da zemin hazırlamıştır. "Kazlıçeşme" adı, halk arasında bir efsaneye dayanmaktadır: Rivayete göre, bir kaz otlarken toprağı eşelemiş ve bu bölgede bir su kaynağı ortaya çıkmıştır. Yerel halk bu kaynağı değerlendirerek burada bir çeşme inşa etmiştir. Mevcut çeşmenin yapım tarihinden önce de bu bölgede kazlarla ilgili bir efsanenin bulunduğu bilinmektedir. 1546 yılında Mehmet Bey tarafından çeşme yaptırılmış ve çeşmenin üzerine, kaynağı tam olarak belirlenemeyen Bizans dönemine ait bir kaz figürünün yer aldığı taş eklenmiştir. Bu taşın konulmasıyla birlikte "Kazlıçeşme" ismi daha da anlam kazanmıştır. (Budak, 2014). Kazlıçeşme İstasyonu'nun çevreyle olan ilişkisi hava fotoğrafı ile anlatılmaktadır (Şekil 4.31).

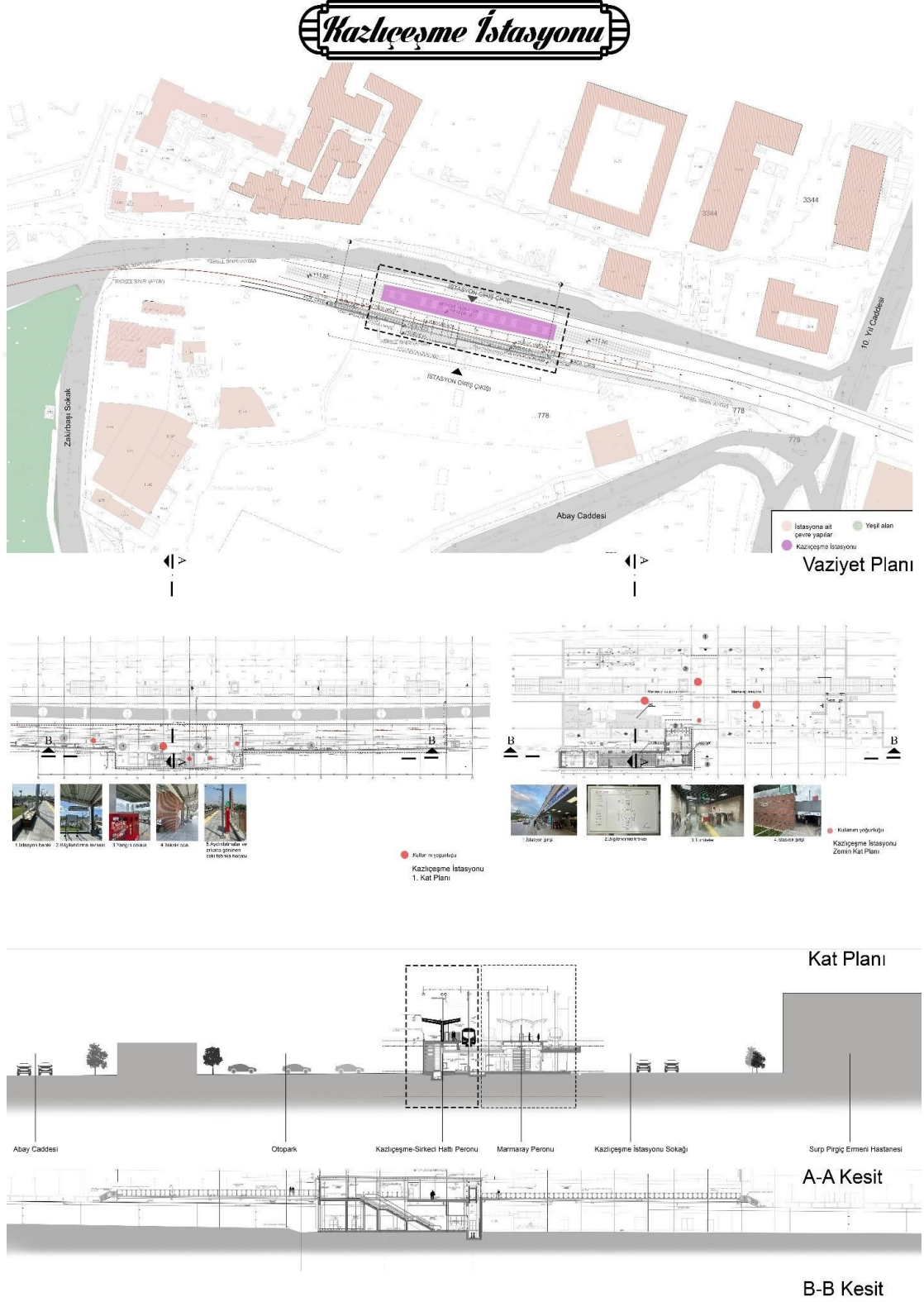


Şekil 4.31 Kazlıçeşme İstasyonu ve çevreyle ilişkisi (Hava fotoğrafı)

Kazlıçeşme İstasyonu:

- Marmaray Kazlıçeşme İstasyonu ile aynı binayı kullanmaktadır.
- Kazlıçeşme Marmaray Otobüs Duruğına 50 m uzaklıktadır.
- 10. yıl Caddesi ve Abay Caddesi üzerinde 2 adet girişi bulunmaktadır. Girişte asansörve engelli rampası bulunmaktadır.
- Girişinde bulunan toplam 5 turnikeden 1'i engelliler içindir. Girişinde güvenlik bulunmaktadır.
- Çöp kutuları ve aydınlatmalar yeterlidir.
- Yangın dolabı mevcuttur.
- İstasyon bünyesinde WC bulunmaktadır.
- İstasyon binasının krokisi mevcuttur. Görme engelli bireyler için braille alfabesi ile hazırlanmıştır.

Ulaştırma Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü'nden elde edilen veriler yardımıyla Kazlıçeşme İstasyonu'na ait vaziyet planı, şematik plan ve kesitler oluşturulmuştur (Şekil 4.32).



Şekil 4.32 Kazlıçeşme İstasyonu vaziyet planı, şematik plan ve kesitleri (Yazar tarafından oluşturulmuştur.)



Şekil 4.33 Kazlıçeşme İstasyonu peronu



Şekil 4.34 Kazlıçeşme İstasyonu eski fabrika bacasının görünüşü

Kazlıçeşme İstasyonu'na yönelik yapılan anket sonuçları, istasyonun kültürel ve pratik önemini ortaya koymaktadır. Kullanıcı profili incelendiğinde, kadın ve erkek kullanıcılar arasında dengeli bir dağılım olduğu görülmektedir. Katılımcıların çoğunluğunun orta yaş grubunda olduğu ve büyük bir kısmının yüksek öğrenim görmüş bireylerden oluştuğu belirlenmiştir. Bu durum, Kazlıçeşme İstasyonu'nun özellikle eğitim seviyesi yüksek bireyler tarafından tercih edilen bir ulaşım noktası olduğuna işaret etmektedir. Ayrıca memurlar ve diğer meslek gruplarının yoğun olarak kullanması, bu hattın iş yerlerine erişimde önemli bir rol oynadığını göstermektedir.

Fatih ilçesinde ikamet eden kullanıcıların istasyonu yoğun olarak tercih etmesi, Kazlıçeşme İstasyonu'nun yerel ulaşımında stratejik bir konuma sahip olduğunu göstermektedir. Uzun süreli yerleşik kullanıcıların istasyonu kullanması, Kazlıçeşme'nin yerel halkın günlük hayatında temel bir işlev gördüğünü ortaya koymaktadır. Yaya olarak erişim oranının yüksek olması ve otobüs ile metro gibi çeşitli toplu taşıma seçenekleriyle entegrasyonunun bulunması, bu istasyonun çok yönlü bir ulaşım merkezi olarak değerlendirilmesine katkı sağlamaktadır.

Kazlıçeşme İstasyonu'nun iş yerlerine ve okullara ulaşım amacıyla sıkça kullanılması, bu hattın kent içerisinde kritik bir bağlantı işlevi gördüğünü ortaya koymaktadır. Haftada birkaç kez veya daha sık kullanılması, istasyonun günlük rutinlerde vazgeçilmez bir ulaşım aracı olduğunu göstermektedir. Kullanıcı memnuniyetini artırmak amacıyla sefer sıklığının artırılması ve istasyon çevresindeki sosyal olanakların geliştirilmesi, bu alanın sadece bir ulaşım noktası değil, aynı zamanda sosyal bir merkez olarak işlev görmesine olanak tanıyabilir.

Anket sonuçları, Kazlıçeşme İstasyonu'nun güvenlik ve konfor açısından kullanıcıların beklentilerini karşıladığını ortaya koymaktadır. Kullanıcıların istasyonda kendilerini güvende ve konforlu hissetmeleri, genel memnuniyet seviyesinin yüksek olduğunun bir göstergesidir. Ayrıca birçok kullanıcının istasyonda aidiyet duygusu geliştirdiği gözlemlenmiştir. Bu durum, Kazlıçeşme İstasyonu'nun toplumsal bağların güçlendiği bir alan olarak değerlendirildiğini göstermektedir.

Sosyal ve yeşil alanların mevcut durumu genel olarak tatmin edici bulunsa da, bazı kullanıcılar bu alanların artırılması gerektiğini belirtmiştir. Benzer şekilde,

sosyalleşme alanlarının iyileştirilmesi ve yeşil alanların genişletilmesi, kullanıcı memnuniyetini artırmak adına önemli birer iyileştirme olarak görülmektedir. İstasyonun çevresel düzenlemeleri ve fiziksel altyapısı da genelde olumlu değerlendirilmiştir. Yürüme yollarının ve dolaşım genişliklerinin yeterli olması, kullanıcıların istasyona rahat bir şekilde ulaşım sağlamasına olanak tanımaktadır. Bununla birlikte, oturma elemanlarının ve yeşil alanların artırılması gibi fiziksel düzenlemeler, kullanıcıların konforunu ve memnuniyetini daha da artırabilir.

Kazlıçeşme İstasyonu'nun dikkat çeken özellikleri arasında modern ulaşım altyapısı ile tarihi unsurları bir araya getirmesi bulunmaktadır. Kullanıcılar, Marmaray'ın modern ulaşım altyapısını ve bölgedeki eski fabrika binalarının sanayi geçmişini yansıttığını belirtmiştir. Bu durum, istasyonun hem tarihi hem de çağdaş özellikleri bir arada sunduğunu ve kentin kimliğinde önemli bir yere sahip olduğunu göstermektedir. Kullanıcılar, Kazlıçeşme İstasyonu'nun ulaşımı kolaylaştırma işlevine ve semtin eski ruhunu yansıtmaya özelliğine büyük önem atfetmektedirler.

Anket sonuçlarında, istasyonun en iyi özellikleri arasında kolay ulaşım, Marmaray ile bağlantı ve istasyonun temizliği öne çıkmıştır. Kullanıcılar, bekleme sürelerinin uzun olmasından ve büfe veya otomat gibi temel hizmetlerin eksikliğinden şikayetçi olmuştur. Bekleme sürelerinin uzun olması, sefer sıklığının artırılmasının önemli bir gereklilik olduğunu ortaya koymaktadır. Ayrıca, büfe ve otomatların eklenmesi gibi öneriler, kullanıcıların bekleme sürelerini daha verimli geçirmeleri açısından değerlidir.

Sonuç olarak, Kazlıçeşme İstasyonu, güvenlik ve konfor açısından kullanıcılar tarafından olumlu değerlendirilen bir ulaşım merkezi olarak dikkat çekmektedir. Bunun yanı sıra, sosyal alanların geliştirilmesi, yeşil alanların artırılması ve çeşitli sosyal donatılar eklenmesi, istasyonun işlevselliğini ve kullanıcı memnuniyetini artıracak adımlar olarak değerlendirilebilir. Bu tür düzenlemeler, istasyonun sadece ulaşım amaçlı değil, aynı zamanda sosyal bir mekân olarak daha güçlü bir kent bileşeni haline gelmesini sağlayabilir.

Tablo 4.8 Kazlıçeşme İstasyonu öne çıkan özellikler, riskler, öneriler ve potansiyel

Kategori	Özellikler
Öne Çıkan Özellikler	- Orta yaş grubunun ağırlıklı kullanımı, istasyonun özellikle iş ve günlük yaşam ulaşımı için tercih edildiğini işaret etmektedir. - Yüksek lisans mezunu kullanıcı oranı, istasyonun eğitim seviyesi yüksek kullanıcılar tarafından kullanıldığını ve bölgedeki akademik ve profesyonel kullanıcıların yoğunluğunu göstermektedir. - Güçlü toplu taşıma entegrasyonu sayesinde metro ve otobüs gibi ulaşım araçlarına yakın olması, istasyonun ulaşım açısından yüksek erişilebilirlik sunduğunu göstermektedir. - Güvenlik ve konfor açısından yüksek kullanıcı memnuniyeti, istasyonun rahat ve güvenli bir ortam sunduğunu belirtmektedir.
Riskler	- Bekleme sürelerinin uzun olması, sefer sıklığının yetersiz olduğu anlamına gelir ve bu durum kullanıcıların memnuniyetini olumsuz etkileyebilir. - Sosyal donatıların (büfe, otomat vb.) eksikliği, kullanıcıların istasyonda vakit geçirirken ihtiyaçlarını karşılamada zorluk yaşamalarına neden olabilir. - Yeşil alanların sınırlı olması, istasyonun çevresel cazibesini azaltarak kullanıcı deneyimini olumsuz etkileyebilir. - Sosyalleşme alanlarının yetersizliği, kullanıcıların bekleme sürelerinde verimli ve rahat bir ortamda vakit geçirememelerine neden olabilir. - Güvenlik önlemlerinin yeterince görünür olmaması, özellikle akşam saatlerinde kullanıcıların kendilerini güvende hissetmelerini zorlaştırabilir.
Öneriler	- Sefer sıklığının artırılması ve yoğun saatlerde ek tren seferlerinin planlanması, bekleme sürelerini azaltarak kullanıcıların ulaşım deneyimini iyileştirebilir. - Büfe, otomat ve yeme-içme alanlarının eklenmesi, kullanıcıların ihtiyaçlarını karşılamasına ve bekleme sürelerini daha keyifli geçirmelerine olanak tanıyabilir. - Yeşil alanların artırılması ve çevresel düzenlemelerin yapılması, istasyonun estetik değerini ve kullanıcı memnuniyetini artırabilir. - Sosyal etkinlik alanlarının ve oturma elemanlarının iyileştirilmesi, kullanıcıların sosyalleşme olanaklarını artırarak istasyona olan bağlılığı güçlendirebilir. - Güvenlik kameralarının sayısının artırılması ve güvenlik personelinin görünürlüğünün sağlanması, özellikle gece saatlerinde kullanıcıların güvenlik algısını güçlendirebilir.
Potansiyel	- Marmaray bağlantısı ve bölgedeki diğer ulaşım sistemleriyle entegrasyon sayesinde istasyonun çok yönlü bir ulaşım merkezi olarak geliştirilme potansiyeli bulunmaktadır. - Modern ulaşım altyapısı ile tarihi dokunun bir arada sunulması, Kazlıçeşme İstasyonu'nu kültürel ve turistik bir cazibe noktası haline getirebilir. - Sosyal donatılar ve yeşil alanların geliştirilmesi, istasyonu sadece ulaşım amacıyla değil, sosyal buluşma ve dinlenme alanı olarak da daha cazip hale getirebilir. - İstasyon çevresinde düzenlenecek kültürel ve toplumsal etkinlikler, bölgenin sosyal ve ekonomik canlılığını artırabilir. - Kazlıçeşme İstasyonu'nun tarihi banliyö hattının bir parçası olarak daha fazla tanıtılması, istasyonun kültürel miras olarak sahip olduğu değeri artırabilir ve toplumsal aidiyet duygusunu pekiştirebilir.

5

SONUÇ

İstanbul, tarih boyunca önemli bir ulaşım merkezi olarak konumlanmış ve bu bağlamda demiryolu ulaşımı, kentli yaşamının dinamiklerini dönüştürerek mekânsal ve sosyal bir etki yaratmıştır. Bu çerçevede, İstanbul'un Tarihi Yarımada'sının sur izlerine ve denize bitişik konumlanan ve Sirkeci-Kazlıçeşme arasındaki raylı sistem hattı, kentliler için yeni kamusal içsellik biçimlerinin şekillendiği önemli bir alan olarak ele alınmıştır.

Araştırma, İstanbul'daki raylı sistem ulaşımının kent içindeki kamusal içsellik kriterlerine katkısını ortaya koymayı amaçlamaktadır. Bu bağlamda, "Sirkeci Kazlıçeşme Raylı Sistem Hattı" üzerinde bulunan sekiz istasyon, kentsel mekânda nasıl bir kamusal deneyim sundukları açısından ayrı ayrı değerlendirilmiştir. Anket çalışmalarında, mimarlık öğrencileri ve istasyonları kullanan çeşitli sosyal gruplardan kentlilerle görüşmeler gerçekleştirilmiş ve bu kullanıcıların, istasyonların fiziksel özelliklerine, sosyal alanlarına ve güvenliğine dair değerlendirmeler yapılmıştır (Şekil 5.1 ve Şekil 5.2).

İstanbul'un karmaşık ve katmanlı sosyal yapısı, bu istasyonların da farklı biçimlerde algılanmasına ve kullanılmasına yol açmaktadır. Sirkeci-Kazlıçeşme hattı üzerinde bulunan her istasyonun kullanıcılarıyla gerçekleştirilen anketler ışığında, istasyonların sunduğu kamusal içsellik dereceleri ve bu mekânların kentli yaşamında ne anlam ifade ettiği incelenmiştir. Anket sonuçları hem istasyonların fiziksel karakteristiklerini hem de bu mekânların sosyo-kültürel rollerini anlamamıza olanak sağlamıştır.

Tablo 5.1 Sirkeci-Kazlıçeşme Raylı Sistem Hattı'ndaki istasyonların kamusal içsellik bağlamında incelenmesi

İstasyon/ Özellik	Sirkeci İstasyonu	Cankurtaran İstasyonu	Kumkapı İstasyonu	Yenikapı İstasyonu	Cerrahpaşa İstasyonu	Kocamustafapaşa İstasyonu	Yedikule İstasyonu	Kazlıçeşme İstasyonu
İstasyona nereden giriliyor?	Ankara Caddesi	Ahırkapı Caddesi, Cankurtaran Meydan Sokak	Kennedy Caddesi,Segah Sokak	Namık Kemal Caddesi, Gazi Mustafa Kemal Paşa Caddesi	Org. Abdurrahman Nafiz Gürman Caddesi, Kennedy Caddesi	İç Kalpakçı Sokak, Narlıkapı Caddesi	Yenikule İstasyonu Caddesi	10. yıl Caddesi,Abay Caddesi
İstasyona kaç giriş var?	1 adet giriş	2 adet (Kennedy Girişi, Cankurtaran Girişi)	2 adet (Kennedy Girişi, Kumkapı Girişi)	2 adet (Marmaray Girişi, Gazi Mustafa Kemal Paşa Caddesi Girişi)	2 adet, Samatya Meydanı Girişi, Kennedy Caddesi Girişi	2 adet, Samatya Meydanı Girişi, Kennedy Caddesi Girişi	1 adet giriş	2 adet giriş
Girişte kaç turnike var?	8 turnike (2 engelli)	5 turnike (2 engelli)	7 turnike (2 engelli)	Marmaray girişinde 6 turnike (2 engelli) GMKPC girişinde 6 turnike 2 engelli)	5 turnike (2 engelli)	Samatya Meydanı girişinde 6 turnike (2 engelli), Kennedy Girişinde 5 turnike)	5 turnike (2 engelli)	5 turnike (1 engelli)
İstasyonda güvenlik var mı?	Var	Var	Var	Var	Var	Var	Var	Var
İstasyonda yangın dolabı var mı?	Var	Var	Var	Var	Var	Var	Var	Var
Girişte engelli rampası var mı?	Yok	Yok	Kennedy Girişinde mevcut	2 girişte de rampa var	Yok	Yok	Yok	Var
Girişte asansör var mı?	Yok	Var	Var	2 girişte de asansör var	Yeterli	Var	Var	Var
Aydınlatmalar yeterli mi?	Yeterli	Yeterli	Yeterli	Yeterli	Yeterli	Yeterli	Yeterli	Yeterli
İstasyonda WC var mı?	Yok	Var	Var	Var	Var	Var	Var	Var
İstasyonda çöp kutuları var mı?	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Yaya ve bisiklet yolu var mı?	Yok	Var	Var	Var	Var	Var	Var	Var
Bağlantılı olduğu toplu taşıma var mı?	Marmaray, tramvay, vapur	Otobüs, vapur	Otobüs, vapur	Otobüs, Marmaray, Metro	Otobüs	Otobüs	Vapur	Otobüs, Marmaray

Tablo 5.2 Sirkeci-Kazlıçeşme Raylı Sistem Hattı'ndaki bütün istasyonların özellikleri incelenmesi

İstasyon	Öne Çıkan Özellikler	Riskler	Öneriler	Potansiyel
Sirkeci	Turistik cazibe merkezi, merkezi lokasyon, güçlü toplu taşıma entegrasyonu	Uzun bekleme süreleri, turistik yoğunluk, güvenlik riskleri	-Sefer sıklığının artırılması: Özellikle yoğun saatlerde -Güvenlik önlemleri: Daha fazla personel ve kamera -Turistik bilgilendirme alanları: Elektronik bilgi panoları eklenmesi	Turist akışını yönetmek, İstanbul'un turistik kimliğini geliştirmek.
Cankurtaran	Yakın çevrede sahil ve tarihi mekanlar, önemli turistik bölgeler	Uzun bekleme süreleri, yetersiz sosyal alanlar, yetersiz aydınlatma	-Sefer sıklığının artırılması -Aydınlatma iyileştirme: Çevrede aydınlatmanın artırılması -Sosyal alanlar: Oturma grupları ve kışkık kafeler eklenmesi	Sahil ve turistik bölgelerle entegrasyonu artırarak bölge cazibesini arttırmak
Kumkapı	Yaya ulaşımı kolay, tarihi ve kültürel açıdan zengin bölge	Uzun bekleme süreleri, yoğun turistik kullanım, sosyal donatı eksikliği	-Sefer sıklığının artırılması: Yoğun saatlerde seferlerin artırılması -Sosyal donatılar: Bekleme alanlarına gölgelik, oturma bankları ve bilgi ekranları eklenmesi -Yürüyüş yolları: Yaya yollarının güvenli hale getirilmesi	Kumkapı'nın kültürel etkinliklerine destek vererek bölgenin cazibesini arttırmak
Yenikapı	Ulaşım merkezi, deniz ve kara yolu bağlantıları, geniş toplu taşıma entegrasyonu	Uzun bekleme süreleri, güvenlik riskleri, sosyal alan eksikliği	-Sefer sıklığının artırılması: İş çıkış saatlerinde. -Güvenlik önlemleri: Ek güvenlik personeli ve kamera iyileştirmesi, -Sosyal alanlar: Kafeler ve dinlenme alanlarının artırılması	Ulaşım entegrasyonu artırılarak acil durumlarda erişimi kolaylaştırmak
Cerrahpaşa	Sağlık hizmetlerine yakınlık, yerel halk tarafından yoğun kullanım	Uzun bekleme süreleri, yaşlı ve hasta bireyler için erişim zorluğu, yeşil alan eksikliği	-Sefer sıklığının artırılması: Yoğun saatlerde seferin artırılması. -Erişim koşulları: Engelli ve yaşlı bireylerin erişimi için asansör ve yürüyen merdiven eklenmesi.	Sağlık kurumlarıyla entegrasyonu artırarak acil durumlarda erişimi kolaylaştırmak

Tablo 5.2 Sirkeci-Kazlıçeşme Raylı Sistem Hattı’ndaki bütün istasyonların özellikleri incelenmesi (devamı)

İstasyon	Öne Çıkan Özellikler	Riskler	Öneriler	Potansiyel
Kocamustafapaşa	Tarih ve kültürel önemi, yerel halk tarafından düzenli kullanım	Uzun bekleme süreleri, yetersiz güvenlik, oturma elemanlarının eksikliği	-Sefer sıklığının artırılması: Yoğun saatlerde seferlerin artırılması. -Güvenlik önlemleri: Kamera sayısının artırılması, ek güvenlik görevlisi bulundurulması	Bölgenin tarihi ve kültürel zenginlikleri ile turistler için cazibe merkezi olma potansiyeli
Yedikule	Tarihi mekanlara yakınlık, kültürel ve turistik değer	Uzun bekleme süreleri, yetersiz güvenlik, sosyal alan yetersizliği,	-Sefer sıklığının artırılması: Turistik etkinliklerin yoğun olduğu zamanlarda seferlerin artırılması -Aydınlatma: İstasyon çevresinde aydınlatmanın artırılması -Sosyal alanlar: Oturma ve bilgi alanlarının artırılması	Tarihi mekanlara erişimi kolaylaştırarak turizmi canlandırma ve bölge ekonomisine katkı sağlama
Kazlıçeşme	Kolay ulaşım, modern ve tarihi unsurların bir arada sunulması	Uzun bekleme süreleri, sosyal donatı eksikliği, güvenlik sorunları	-Sefer sıklığının artırılması -Güvenlik önlemleri: Güvenlik kamerası ve görevlisi sayısının artırılması -Sosyal donatılar: Bekleme sürelerinde büfeler, otomatlar ve dinlenme alanlarının eklenmesi	Tarihi ve modern ulaşım altyapısını harmanlatarak kent içi turistik ve günlük ulaşımı güçlendirme

Sirkeci, Kazlıçeşme, Yedikule ve Yenikapı gibi istasyonlar, kentliler tarafından özellikle tarihi dokuları ve kültürel miras unsurları nedeniyle değerli olarak görülmüştür. Bu istasyonlar, tarihi yarımada'nın geçmişini temsil eden önemli mimari ve kültürel izlere sahiptir. Özellikle Cankurtaran ve Yedikule İstasyonları, çevresindeki tarihi surlarla bütünleşik konumlarıyla öne çıkmış ve kullanıcılar tarafından nostaljik bir kent deneyimi sunmaları açısından önemli bulunmuştur. Bu istasyonlar, kentsel hafızayı güçlendiren, kamusal içselliği artıran ve mekânın sosyal anlamını pekiştiren noktalar olarak değerlendirilmektedir.

Cerrahpaşa ve Kocamustafapaşa gibi istasyonlarda ise sosyal alanların ve bekleme mekânlarının yetersizliği öne çıkan eleştirilerden biri olmuştur. Kullanıcılar, bu istasyonların sosyal kullanım açısından eksiklikler taşıdığını ve mevcut bekleme alanlarının, uzun bekleme sürelerinde kullanıcılara konforlu bir deneyim sunmadığını belirtmiştir. Özellikle kış aylarında ya da kötü hava koşullarında bu mekânların korunaklı olmaması, istasyonların işlevselliğini olumsuz yönde

etkilemektedir. Bu eksiklikler, istasyonların yalnızca bir ulaşım noktası değil, aynı zamanda bir kamusal buluşma mekânı olarak daha etkin kullanılabilmesi adına önemli bir geliştirme ihtiyacını ortaya koymaktadır.

Kazlıçeşme ve Cerrahpaşa istasyonları, güvenlik ve aydınlatma sorunları açısından diğer istasyonlara kıyasla daha fazla eleştiri almıştır. Anketlere katılan kullanıcılar, bu istasyonlarda güvenlik önlemlerinin yetersiz olduğunu ve özellikle geceleri aydınlatmanın yetersiz kaldığını ifade etmiştir. Bu durum, bu tür mekânların güvenli bir kamusal içsellik sunma kapasitesini olumsuz etkileyen önemli bir faktör olarak öne çıkmaktadır. Buna karşılık, Yenikapı ve Sirkeci istasyonları ise aydınlatma ve güvenlik bakımından daha olumlu değerlendirilmiş ve bu istasyonlarda kullanıcıların kendilerini daha güvende hissettikleri anlaşılmıştır.

İstasyonların kentsel ulaşım ağlarıyla entegrasyonu açısından Yenikapı ve Kazlıçeşme istasyonları, diğerlerine göre daha fazla olumlu değerlendirilmiştir. Marmaray ve diğer toplu taşıma hatlarıyla olan entegrasyonları sayesinde, bu iki istasyon, kentliler için ulaşımı daha erişilebilir ve kolay hale getirmiştir. Kullanıcılar, bu entegrasyonu istasyonların en önemli özelliklerinden biri olarak değerlendirmiş ve bu durum, kamusal içselliği artıran bir unsur olarak öne çıkmıştır. Bu tür entegrasyonlar, istasyonların yalnızca bir ulaşım aracı değil, aynı zamanda birer kentsel düğüm noktası olarak konumlanmasını sağlamaktadır.

İstanbul'daki Sirkeci-Kazlıçeşme Raylı Sistem Hattı, kentliler için tarihsel, kültürel ve sosyal anlamlar barındıran önemli bir ulaşım ağı olarak değerlendirilmiştir. Bu hattın üzerinde yer alan sekiz istasyon, farklı özellikleri ve kamusal içsellik kapasiteleriyle öne çıkmaktadır. Bu çalışma kapsamında, istasyonların tarihi kimlikleri, sosyal alanları, güvenlik ve ulaşım entegrasyonu gibi çeşitli açılardan değerlendirilmesi, bu mekânların kentsel yaşamda nasıl bir yer edindiğini anlamamıza yardımcı olmuştur.

Kamusal içsellik, kamusal alanların kentlilere erişilebilirlik, süreklilik, güvenlik ve konfor gibi kriterler çerçevesinde anlamlı bir deneyim sunabilmesi ile ilişkilidir. Bekleme sürelerinin uzunluğu, kullanıcıların istasyonlardaki deneyimini olumsuz yönde etkilemekte ve bu mekânların kamusal birer içsel alan olarak etkin bir şekilde kullanılmasını engellemektedir. Tren bekleme süresinin uzunluğu, kamusal alanın erişilebilirliğini sınırlamakta ve kentliler açısından olumsuz bir izlenim

yaratmaktadır. Bu bağlamda, raylı sistemin kapasitesinin artırılması ve bekleme sürelerinin azaltılması, hattın kamusal içsellik değerini güçlendirmek için önemli bir gerekliliktir. Ancak, hattın bir kısmının bisiklet ve yaya yoluna dönüştürülmesi, kentliler için alternatif bir ulaşım ve rekreasyon alanı sunması bakımından değerlidir. Bu yaya ve bisiklet yolu, sürdürülebilir ulaşım seçeneklerini teşvik etmekte ve tarihi yarımada'nın kıyısında kentlilere yürüyüş ve bisiklet sürme imkânı sunmaktadır. Bu durum, hattın sosyal ve çevresel sürdürülebilirlik bağlamında kent yaşamına kazandırdığı önemli bir değeri ifade etmektedir. Dolayısıyla, bu dönüşümün yaratmış olduğu ulaşım aksaklıklarının çözülmesi durumunda, yaya ve bisiklet yolunun hattın kamusal içsellikğine katkısı daha belirgin hale gelecektir.

İstasyonlarda yer alan çok amaçlı salonların ilerleyen dönemlerde kitap okuma ve sergi salonlarına dönüştürülmesi düşüncesi, hattın kamusal içsellik potansiyelini artıracak önemli bir gelişme olarak değerlendirilebilir. Bu tür salonlar, kentlilere yalnızca ulaşım amacıyla değil, aynı zamanda sosyal, kültürel ve sanatsal etkinliklerde bulunabilecekleri bir kamusal alan sunacaktır. Özellikle mimarlık öğrencileri ve kültürel aktivitelerle ilgilenen kentliler için bu alanlar, istasyonların "geçiş noktası" olmanın ötesinde bir kentsel buluşma ve paylaşım mekânı olarak işlev görmesini sağlayacaktır. Çok amaçlı salonların kitap okuma ve sergi alanlarına dönüştürülmesinin kamusal içsellikği artıracak hipotezi de desteklenmiştir. Katılımcılar, bu tür sosyal ve kültürel mekânların istasyonlarda yer almasının istasyonları daha çekici kılacağını ve bu alanların sadece ulaşım değil, aynı zamanda kültürel paylaşım mekânları olarak daha fazla kullanılması gerektiğini belirtmiştir. Bu, kültürel ve sosyal işlevlerin, istasyonların çok işlevli kamusal alanlar olarak gelişmesine katkı sunacağını göstermektedir. Çok amaçlı salonların sosyal ve kültürel etkinliklere ev sahipliği yapacak şekilde dönüştürülmesi önerisi, hattın kamusal içsellik kriterleri çerçevesinde değerlendirilmesi açısından büyük bir potansiyele sahiptir. Bu tür düzenlemeler, istasyonların kamusal alan olarak kullanımını çeşitlendirecek ve bu mekânların daha fazla kentli tarafından aktif olarak kullanılmasını teşvik edecektir. Bu, özellikle İstanbul gibi kültürel zenginliklere sahip bir kentte, kentlilerin tarihi ve kültürel mirasla daha yakından etkileşimde bulunmalarını sağlayacaktır.

Raylı sistem istasyonlarının sadece bir ulaşım ağı unsuru değil, aynı zamanda kentlilere sosyal ve kültürel etkileşim olanakları sunan çok işlevli kamusal alanlar

olarak değerlendirilmesi gerektiği hipotezi büyük ölçüde doğrulanmıştır. Kullanıcılarla yapılan anketler, özellikle bazı istasyonlarda bu işlevin güçlü bir şekilde hissedildiğini göstermektedir. Kullanıcılar, Sirkeci ve Yedikule gibi istasyonları tarihî kimliği ve sosyal etkileşim olanakları nedeniyle tercih etmekte; bu istasyonların sosyal buluşma ve etkileşim alanları olarak değerlendirilmesini olumlu karşılamaktadır. Ancak bu potansiyelin, daha fazla kullanıcı tarafından deneyimlenebilmesi için sosyal alanların geliştirilmesi gerektiği de ortaya çıkmıştır.

Sirkeci-Kazlıçeşme hattının tarihi ve kültürel mirasla olan ilişkisi ve bu mirasın kentsel belleğe katkı sağladığı hipotezi de desteklenmiştir. Anket sonuçları, özellikle Sirkeci, Kazlıçeşme ve Yedikule istasyonlarının, kullanıcılar tarafından tarihî mirasın bir parçası olarak değerlendirildiğini ve bu istasyonların kent belleğine güçlü bir katkı sunduğunu göstermektedir. Bu bağlamda, istasyonların tarihi dokusunun ve çevresiyle olan kültürel bağlarının, kamusal içsellik duygusunu güçlendirdiği doğrulanmıştır.

Hattın tek şeride indirilmesiyle artan tren bekleme sürelerinin, kullanıcı memnuniyetini ve kamusal içsellik deneyimini olumsuz etkilediği hipotezi de doğrulanmıştır. Anketlerde katılımcıların çoğu, bekleme sürelerinin uzun olmasından rahatsız olduklarını belirtmiş ve bu durumun ulaşım deneyimlerini olumsuz yönde etkilediğini ifade etmiştir. Dolayısıyla, bu sonuçlar, sefer sıklığının artırılmasının ve bekleme sürelerinin azaltılmasının, hattın kamusal içsellik potansiyelini artırmada kritik bir rol oynayacağını göstermektedir.

Hattın tek şeride indirilmesiyle açığa çıkan alanın yaya ve bisiklet yolu olarak düzenlenmesinin sürdürülebilir ulaşım açısından önemli bir katkı sağladığı, ancak bu düzenlemenin aynı zamanda bekleme sürelerini olumsuz etkilediği hipotezi, kısmen doğrulanmıştır. Yaya ve bisiklet yolları, kentliler için alternatif bir ulaşım ve rekreasyon alanı sunarken, bu durumun tren sefer sıklığını olumsuz yönde etkilemesi, kullanıcı memnuniyetini düşürmüştür. Bu da bu tür dönüşümlerin faydaları kadar getirdiği zorlukların da dikkate alınması gerektiğini ortaya koymaktadır.

Güvenlik ve aydınlatma düzenlemelerinin kamusal içsellik üzerinde belirleyici bir rol oynadığı hipotezi de doğrulanmıştır. Özellikle Kazlıçeşme ve Cerrahpaşa

istasyonlarında güvenlik ve aydınlatmanın yetersizliği, kullanıcılar tarafından olumsuz olarak değerlendirilmiştir. Kullanıcılar, bu istasyonlarda güvenlik önlemlerinin artırılmasının ve aydınlatmanın iyileştirilmesinin, bu alanları daha güvenli ve konforlu hale getireceğini belirtmiştir. Bu durum, güvenliğin ve uygun aydınlatmanın, istasyonların etkin bir şekilde kamusal alan olarak kullanılabilmesi için kritik önem taşıdığını göstermektedir.

Kamusal içsellik bağlamında değerlendirildiğinde, bu tür mekânsal düzenlemeler, istasyonların çok işlevli kullanımlar sunarak sosyal içsellik yaratma kapasitesini artırmaktadır. Kitap okuma ve sergi salonları gibi kamusal kullanım alanlarının varlığı, kentliler arasındaki sosyal etkileşimi teşvik ederken, aynı zamanda bu alanların kentsel kimlik ve kültürel ifade mekânları olarak önem kazanmasını sağlayacaktır. Bu, istasyonların yalnızca bir ulaşım aracı olmaktan çıkıp, kentsel yaşamın parçası olarak anlam kazanmasını destekleyecek bir girişimdir.

Sirkeci-Kazlıçeşme hattı, kentlilere sunduğu farklı kamusal olanaklarla çok katmanlı bir deneyim sunmaktadır. Ancak tren bekleme sürelerinin uzunluğu gibi lojistik eksiklikler, bu alanların kamusal içsellik değerini olumsuz etkilemektedir. Hattın bir kısmının bisiklet ve yaya yoluna çevrilmesi, sürdürülebilir ulaşım açısından olumlu bir girişim olmakla birlikte, bu dönüşümün neden olduğu kapasite eksikliği ve bekleme süreleri gibi sorunlar, raylı sistemin kamusal içsellik değerini sınırlandıran bir unsur olarak öne çıkmaktadır. Bu sorunun çözülmesi, hattın kullanıcılar tarafından daha fazla benimsenmesine ve istasyonların etkin kamusal alanlar olarak kullanılmasına katkıda bulunacaktır.

Sonuç olarak, Sirkeci-Kazlıçeşme Raylı Sistem Hattı üzerinde yapılacak iyileştirmeler, bekleme sürelerinin kısaltılması ve çok amaçlı sosyal alanların artırılması yönünde odaklanmalıdır. Bu tür düzenlemeler, hattın hem işlevsel hem de sosyal anlamda kentliler için daha erişilebilir, güvenli ve anlamlı bir kamusal içsellik mekânı olarak gelişmesini sağlayacaktır. Bu bağlamda, Sirkeci-Kazlıçeşme hattı üzerindeki istasyonların kentsel yaşamın birer dinamik parçası olarak konumlanması, İstanbul'un modern kent yaşamında tarihi kimliğini koruyarak gelişmesinin önemli bir örneği olarak öne çıkmaktadır.

KAYNAKÇA

- Akkar, Z. M. (2005). The Changing Publicness of Contemporary Public Spaces: A Case Study of the Grey's Monument Area, Newcastle upon Tyne. *Urban Design International*, 10(2), 95-113.
- Almaany. (2024, November 25). Inner awareness. <https://www.almaany.com/tr/dict/ar-tr/>
- ArchDaily. (2024, November 25). São Paulo Museum of Art (MASP) by Lina Bo Bardi. <https://www.archdaily.com/537063/ad-classics-sao-paulo-museum-of-art-masp-lina-bo-bardi>
- Arendt, H. (1958). *The human condition (second edition)*. Chicago: University of Chicago Press.
- Aryanpour. (2024, Kasım 25). Inner awareness. <https://www.aryanpour.com/>
- Atmodiwirjo, P., AndriYatmo, Y., & Ujung, V. A. (2015). Outside interior: Traversed boundaries in a Jakarta urban neighbourhood. *Idea Journal*, 15(1), 78-101.
- Attiwill, S. (2011, October). Urban interior: Interior-making in the urban environment. In Proceedings of the 2011 IDA Congress Taipei Education Conference (pp. 217-224). Taiwan Design Center.
- Aydemir, P. K., Yılmazsoy, B. K., Akyüz, B., & Akdemir, Ç. (2018). Kentsel Ulaşımında Yaya Öncelikli Planlama/Tasarım ve Transit Odaklı Gelişimin Metropol Kentlerdeki Deneyimi, İstanbul Örneği. *Kent Akademisi*, 11(4), 523-544.
- Baird, G. (1992). The space of appearance. In D. Mertens (Ed.), *Metropolitan mutations: The architecture of emerging public spaces* (pp. 135-172). Little, Brown and Co.: Toronto.
- Banerjee, T. (2001). The future of public space: beyond invented streets and reinvented places. *Journal of the American Planning Association*, 67(1), 9-24.
- Banham, R. (2022). *Architecture of the Well-tempered Environment*. University of Chicago press.
- Baraçlı, H. (2013). Türkiye’de Toplu Taşımacılıkta Bir Öncü Kuruluş: İETT XIX. Yüzyıl. İstanbul: *Muhasebe ve Finans Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 3,19-40.
- Bardi, L.B. (1996). *SESC–Fábrica da Pompéia*. Lisbon: Blau.
- Bergen, M.V.D. & Vollaard, P. (2003). *Hinder en ontklontering: Architectuur en maatschappij in het werk van Frank van Klingeren*. Rotterdam: Uitgeverij 010.

- Blazwick, I., Dubois, M., Mann, W., & Robbrecht, P. (2010). *Robbrecht en daem: 2G no. 56. Barcelona: Editorial Gustavo Gili*
- Bozkurt, İ. M. (2010). İstanbul kentiçi toplu ulaşım tarihi literatürü. *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, (16), 355-366.
- Bozyokuş, İ. (2019). *Ataköy Toplu Konutlarının Tasarım Kriterleri Açısından Değerlendirilmesi*. [Yüksek Lisans Tezi, T.C. Maltepe Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi.
- Brill, M. (1989). *Transformation, nostalgia, and illusion in public life and public place*. In I. Altman (Ed.), *Public places and spaces* (ss. 7-29). Plenum Press.
- Budak, F. (2014). Fetih başkentinden küresel İstanbul'a, Kazlıçeşme'de değişim ve kentsel dönüşüm: Barselona 22@ projesi ile bir karşılaştırma. *Marmara Üniversitesi Siyasal Bilimler Dergisi*, 2(2), 9-34.
- Carr, S., Francis, M., Rivlin, L. G., & Stone, A. M. (1992). *Public Space*. Cambridge University Press.
- Cascetta, E., Carteni, A., Pagliara, F., & Montanino, M. (2015). A new look at planning and designing transportation systems: A decision-making model based on cognitive rationality, stakeholder engagement, and quantitative methods. *Transport Policy*, 38, 27-39
- Castells, M. (1996). *The Rise of the Network Society*. Blackwell.
- Cerrahpaşa Tıp Fakültesi. (2024, Kasım 25). Fakültemiz tarihçe. <https://cerrahpasa.iuc.edu.tr/tr/content/fakultemiz/tarihce>
- Cidell, J., & Prytherch, D. (Eds.). (2015). *Transport, mobility, and the production of urban space*. New York: Routledge.
- Collins Dictionary. (2024, Kasım 25). Inner awareness. <https://www.collinsdictionary.com/>
- Danışman, Ö. (2002). *İstanbul Metrosu'nun arazi kullanımına etkilerinin irdelenmesi: Levent örneği*. [Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi.
- Dictionary.com. (2024, Kasım 25). Inner awareness. <https://www.dictionary.com/>
- Duden. (2024, Kasım 25). Inner awareness. <https://www.duden.de/>
- Duncan, J. S. (1996). *Sites of representation: place, time and the discourse of the other*. In *Place/Culture/Representation*, edited by Duncan, N. and Ley, D., Routledge, pp. 39-56.
- Erkan, Y. K. (2012). Railway heritage of Istanbul and the Marmaray project. *International Journal of Architectural Heritage*, 6(1), 86-99.
- Eyüpoğlu, E., (1998). *Tarihsel süreç içinde şehirselleşmeyi yönlendiren etmenler ve İstanbul örneği*. [Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi FBE]. YÖK Tez Merkezi.
- Fitzwilliam Museum. (2024, Kasım 25). Vauxhall Pleasure Gardens. <https://fitzmuseum.cam.ac.uk/explore-our-collection/highlights/context/stories-and-histories/vauxhall-pleasure-gardens>
- Freud, S. (1923). *The Ego and the Id*. The Hogarth Press.

- Gehl, J. (1987). *Life Between Buildings*. New York: Van Nostrand-Reinhold
- Gehl, J., (2002), *Public Spaces and Public Life*.
- Gehl, J. (2007). *Public spaces for a changing public life*. In *Open space: People space* (pp. 23-30). Taylor & Francis.
- Girardelli, M. A. (2005). Modernity and Representation: The Architecture of Ottoman Railway Stations. *Afife Batur'a Armağan*, 143-150.
- Giunta, E. E. (2009). Urban interiors. Artificial territories. Designing 'spatial script' for relational field, *Idea Journal*, 9(1), 52–61.
- Glosbe. (2024, Kasım 25). Inner awareness. <https://glosbe.com/>
- Google Maps. (2024, Kasım 25). Location of T1 route. <https://maps.app.goo.gl/TzjZTPMmbV9YyEmj7>
- Grafe, C. (2014). *People's palaces: Architecture, culture and democracy in postwar western Europe*. Amsterdam: Architectura & Natura.
- Gramota.ru. (2024, Kasım 25). Inner awareness. <https://gramota.ru/>
- Gustafson, P. (2001). Meanings of place: everyday experience and theoretical conceptualizations, *Journal of Environmental Psychology*, 21(1), 5–16.
- Gündüz, A. Y., Kaya, M. A., & Aydemir, C. (2011). Kentiçi ulaşımında karayolu ulaşımına alternatif sistem: Raylı ulaşım sistemi. *Akademik Yaklaşımlar Dergisi*, 2(1)
- Habermas, J. (1962). *The Structural Transformation of the Public Sphere: An Inquiry into a Category of Bourgeois Society*. MIT Press.
- Habermas, J. (1962). *The Structural Transformation of the Public Sphere: An Inquiry into a Category of Bourgeois Society*. MIT Press.
- Harteveld, M. (2014). Interior Public Space; on the Mazes in the Network of an Urbanist.
- Harvey, D. (2008). The Right to the City. *International Journal of Urban and Regional Research*.
- Harvey, D. (2015). *The right to the city*. In *The city reader* (pp. 314-322). Routledge.
- Hegel, G. W. F. (1807). *The Phenomenology of Spirit*. Cambridge University Press.
- Heidegger, M. (1927). *Being and Time*. Harper & Row.
- Hester, R. (1984). *Planning neighborhood space with people*. Van Nostrand Reinhold.
- Hızlı, K. (2015). *İstanbul'un Ulaşım Projeleri (1856-1920)*. 1. Baskı, İstanbul: İETT.
- Husserl, E. (1931). *Ideas: General Introduction to Pure Phenomenology*. Allen & Unwin.
- İETT. (2024, Kasım 25). Kronolojik tarihçe. <https://iett.istanbul/icerik/kronolojik-tarihce>
- Jacobs, J., (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Random House.

- Jäppinen, S., Toivonen, T., ve Salonen, M. (2013). Modelling The Potential Effect Of Shared Bicycles On Public Transport Travel Times In Grater Helsinki: An Open Data Approach. *Applied Geography*, 43.
- Jisho. (2024, Kasım 25). Inner awareness. <https://jisho.org/>
- Kam, A. & Ulusay Alpay, B.(2023). Raylı sistemlerin kent makroformuna etkisi: İstanbulBaşakşehir Örneği, *Mekansal Araştırmalar Dergisi*, 1(1):91-108.
- Kapluhan, E. (2013) *Rail Transport in Turkey*. St. Kliment Ohridski University Press, Vol.2, pp. 543-560, Sofia, Bulgaria.
- Karabey, H (2014, Aralık 2) İstanbul Banliyö Hatlarında Bir Gezinti, <https://www.arkitera.com/haber/istanbul-banliyo-hatlarinda-bir-gezinti/>
- Karekla, X., & Tyler, N. (2012). Reduced dwell times resulting from train–platform improvements: the costs and benefits of improving passenger accessibility to metro trains. *Transportation Planning and Technology*, 35(5), 525-543.
- Kılıçaslan, H. (2015). Belediyelerin Raylı Ulaşım Hizmetlerinin Yaygınlaştırılması: Bursa Büyükşehir Belediyesi Örneği. *Yönetim ve Ekonomi*, 22(2), 2015, 451.
- Kılınçaslan, T. (2012). *Kentsel Ulaşım*. 1. Baskı, İstanbul: Ninova Yayınları, 141
- Kömürcüyane, C., Çeviri, Andreasyan, H., D., İstanbul’Un Tarihi – XVII Asırda İstanbul, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Yayınları No:506, İstanbul 1952, s. 95
- Kuban, N (2002), Yeşilköy Tren İstasyonu Yapılar Grubu Restorasyon Projesi. Istanbul Technical University, Istanbul, Türkiye.
- Kulturhuset Stadsteatern. (2024, Kasım 25). About Kulturhuset Stadsteatern. <https://kulturhusetstadsteatern.se/english/about-kulturhuset-stadsteatern>
- Kuru, Z. (2018). *Sayfiye yerleşimlerinde villa tipi konut gelişiminin incelenmesi: Dragos, Orhantepe Mahallesi örneği*. [Yüksek Lisans Tezi, Yeditepe Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi.
- Kutlu, H., Ulvi, H., & Akdemir, F. (2019). Gelişmekte olan ülkelerde raylı sistem yatırım kararlarını etkileyen ölçütlerin belirlenmesi: AB ve Türkiye özelinde bir araştırma. *Demiryolu Mühendisliği*, (9), 61-78.
- Kültür Bakanlığı ve Toplumsal Tarih Vakfı. (1995). *Yenikapı. Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* (Cilt VII, s. 476). İstanbul: Kültür Bakanlığı ve Toplumsal Tarih Vakfı Ortak Yayını.
- Larousse. (2024, Kasım 25). Inner awareness. <https://www.larousse.fr/>
- Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space*. Wiley-Blackwell.
- Levinas, E. (1969). *Totality and Infinity: An Essay on Exteriority*. Duquesne University Press.
- Lofland, L.1998. *The Public Realm: Exploring the City's Quintessential Social Territory*. New York: Aldine De Gruyter.
- Loukaitou-Sederis, A., & R. Ehrenfeucht. (2009). *Sidewalks: Conflict and Negotiation Over Public Space*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Lynch, K. (1960). *The image of the city*. MIT Press.

- Lynch, K. (1965). *The openness of open space*. In T. Banerjee & M. Southworth (Eds.), *City sense and city design* (ss. xx-yy). MIT Press.
- Lynch, K., and S. Carr. 1979. "Open Space: Freedom and Control." In *City Sense and City Design*, edited by T. Banerjee, and M. Southworth. Cambridge, MA: 2002 MIT Press.
- Madanipour, A. (1996). Urban design and dilemmas of space. *Environment and planning D: Society and Space*, 14(3), 331-355.
- McCarthy, C. L. (2005). Knowing Truth: Peirce's epistemology in an educational context. *Educational Philosophy and Theory*, 37(2), 157-176.
- Mehta, V. (2014). Evaluating Public Space. *Journal of Urban Design*, 19:1, 53-88
- Merleau-Ponty, Maurice (1962): Maurice Merleau-Ponty. *Les Études philosophiques*, 17(1), 81-92.
- Metro İstanbul. (2024, Kasım 25). Ana sayfa. <http://www.metro.istanbul/>
- Metro İstanbul. (2024, Kasım 25). T1 hattı detayları. <https://www.metro.istanbul/Hatlarimiz/HatDetay?hat=T1>
- Mimarist. (2024, Kasım 25). 39. Dönem Çalışma Raporları. http://www.mimarist.org/calisma_raporlari/39Donem/html/7.2.1.2.htm
- Mitchell, D. (1995). The end of public space? people's park, definitions of the public, and democracy. *Annals of the Association of American Geographers*, 85(1), 108-133.
- Mitchell, D. (2003). *Right to the city: Social justice and the fight for public space*. Guilford Press.
- Najafi, M., & Shariff, M. (2011). The concept of place and sense of place in architectural studies, *International Journal of Human and Social Sciences*, 6(3), 187-193.
- Newman, P. and Kenworthy, J. (1999) *Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence*. Island Press, Washington
- Ocak, İ., & Manisalı, E. (2006). Kentsel raylı taşıma üzerine bir inceleme (İstanbul örneği). *Sakarya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 10(2), 51-59.
- Oxford Learner's Dictionaries. (2024, Kasım 25). Inner awareness. <https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/>
- Ögel, Z. (2010). *İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine*. İstanbul Pera Müzesi Yayınları.
- Öğüt, K. S., & Evren, G. (2006). *Türkiye'de kentsel raylı sistemlerin gerekliliği ve uygulamada dikkat edilecek konular*. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, Türkiye, 1(10).
- Önder, H. G., & Akdemir, F. (2019). Türkiye'deki kentiçi raylı toplu taşıma sistemlerinin ulaşım ana planları bağlamında değerlendirilmesi. *Demiryolu Mühendisliği*, (10), 31-45.
- Özden, P. P. (2012). Sosyo-ekonomik, kültürel ve fiziksel yönleriyle geçmişten günümüze Kumkapı. *İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi* (6).

- Poot, T., Van Acker, M., & De Vos, E. (2015). The Public Interior: The meeting place for the urban and the interior. *Idea Journal*, 15(1), 44-55.
- Power, J., Brown, R., Schofield, M. J., Pitts, M., McNair, R., Perlesz, A., & Bickerdike, A. (2014). Social connectedness among lesbian, gay, bisexual, and transgender parents living in metropolitan and regional and rural areas of Australia and New Zealand. *Journal of Community Psychology*, 42(7), 869-889.
- Ravazzoli, E., Toricelli, G.P., (2017) Urban mobility and public space. A challenge for the sustainable liveable city of the future. *The Journal of Public Space*, 2(2), pp. 37-50.
- Real Academia Española. (2024, Kasım 25). Inner awareness. <https://www.rae.es/>
- Richards, J. and MacKenzie, M.J. (1986) *The railway station: a social history*. Oxford University Press, Oxford and New York
- Rodrigue, J., P. (2017) *The geography of transport systems*. Routledge, New York, United States
- Rogers, R. (2001). *Cities for a small planet*. Westview Press.
- Roös, P. (2013). *Railway stations: public realm gateways to sustainable futures of our cities*, in *UrbanAgiNation*. Proceedings of the 6th International Urban Design Conference, Urban Design Australia, Nerang, Qld.,pp.157-171.
- Rybczynski, W. (1993). The new downtowns. *Atlantic Monthly*, 271, 98–106.
- Seamon, D., & Sowers, J. (2008). *Place and placelessness* (1976): Edward Relph, Key Texts in Human Geography, 43–52.
- Sennett, R. (1992). *The Conscience of the Eye: The Design and Social Life of Cities*. Knopf.
- Sennett, R. (1992). *The Fall of Public Man*. W. W. Norton & Company.
- Sennett, R. (1994). *Flesh and Stone: The Body and the City in Western Civilization*. W. W. Norton & Company.
- Sennett, R., & Sendra, P. (2020). *Designing disorder: Experiments and disruptions in the city*. Verso Books.
- Shah, S. W., Syed, N. F., Shaghaghi, A., Anwar, A., Baig, Z., & Doss, R. (2021). LCDA: lightweight continuous device-to-device authentication for a zero trust architecture (ZTA). *Computers & Security*, 108, 102351.
- Shirazi, M. R. (2014). *Towards an Articulated Phenomenological Interpretation of Architecture: Phenomenal Phenomenology*. Routledge.
- Spiegel. (2024, Kasım 25). Palast der Republic in Berlin. <https://www.spiegel.de/geschichte/palast-der-republik-in-ost-berlin-bau-auf-reiss-ein-a-1240675.html#fotostrecke-706373f4-0001-0002-0000-000000165396>
- Şimşek, E. (2014). *Kentsel ölçekte İstanbul raylı sistem gelişiminin 21. yüzyıl demiryolu rönansı kapsamında değerlendirilmesi*. [Doktora Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü]. YÖK Tez Merkezi.

- Taylor, M., & Preston, R. (2006). *Interiority and Social Space: Reflections on the Cultural Mediation of Design*. Routledge.
- Tekdemir, A. (2012). *Edirne tramvay projesi, Edirne'nin fethinin 650. yılı Sempozyumu Bildirileri Kitabı*, 1. Baskı: Edirne. Trakya Üniversitesi, s. 301318
- Teston, L. (2018). *Politicizing the interior*. In *The Interior Architecture Theory Reader* (pp. 59-66). Routledge.
- Teston, L. (2020). On the nature of public interiority. *Interiority*, 3(1), 61-82.
- Toprak, Z. (2003), Railways, *The state and modernity, " in iron track – age of the train*. Yapı Kredi Cultural Activities, Arts and Publishing, s. 10-23.
- Trains of Turkey. (2024, Kasım 25). Haydarpaşa İstasyonu. <http://www.trainsofturkey.com/pmwiki.php/Stations/IstanbulHaydarpaşa>
- Treccani. (2024, Kasım 25). Inner awareness. <https://www.treccani.it/>
- Tuğlacı, P. (1994). *Ermeni Kiliseleri*, İstanbul, 1994, s. 51).
- Türk Dil Kurumu. (2024, Kasım 25). Ana sayfa. <https://tdk.gov.tr/>
- Ujang, N., & Zakariya, K. (2015). *The notion of place, place meaning and identity in urban regeneration*. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 170, 709–717. Urban Space, Routledge, Abingdon, and New York
- Urry, J. (2011). *Mobilities*. Polity Press.
- Uysal, Ü. E. ve Özden, P. (2019). İstanbul'da kentsel yenilenmenin bir aracı olarak kültürel turizm. *WIT Transactions on Ecology and the Environment*, 167, 389400.
- Uzel, N. (2011, Mart 10). Habertürk Tarih Dergisi, Sayı: 43, sf. 22.
- Washington, S., Karlaftis, M. G., Mannering, F., & Anastasopoulos, P. (2020). *Statistical and econometric methods for transportation data analysis*. Chapman and Hall/CRC.
- White, E. T. (1999). *Path--Portal--Place: Appreciating Public Space in Urban Environments*. Architectural Media.
- Whorf, B. L. (1956). *Language, Thought, and Reality: Selected Writings of Benjamin Lee Whorf*. MIT Press.
- Whyte, W. H. (1980). *The social life of small urban spaces [Motion picture]*. Santa Monica, CA: Direct Cinema Limited.
- WordReference. (2024, Kasım 25). Inner awareness. <https://www.wordreference.com/>
- Wycheley, R. E. (1993). *The Agora of Athens*. Princeton University Press.
- Zemp, S. (2011) *Sustainable Positioning Of Railway Stations Systematic Analysis for Knowledge Integration*. ETH, Zurich, Switzerland.

A

ANKET FORMU

Bölüm 1: Genel Bilgiler

1. Cinsiyetiniz?

-Kadın

-Erkek

-Belirtmek istemiyorum

2. Yaşınız?

-18-24

-25-34

-35-44

-45-54 -55-64

-65 yaş ve üzeri

3. Eğitim Durumunuz?

-Okur-yazar değil

-İlkokul

-Ortaokul

-Lise

-Önlisans

-Lisans

-Lisansüstü

4. Meslek grubunuz nedir?

-İşçi

-Memur

-Emekli

-Ev hanımı

-Serbest meslek

-Öğrenci

-Diğer

5. İstanbulda ikamet süreniz nedir?

-İstanbul'da ikamet etmiyorum

-5 yıldan az

-6-10 yıl

-11-15 yıl -16-20 yıl

-21-25 yıl

-25 yıl ve üzeri

6. İstanbul'da hangi ilçede ikamet ediyorsunuz?

-Fatih

-Zeytinburnu

-Diğer

7. Evinize en yakın toplu taşıma aracı hangisi?

-Otobüs

-Metrobüs

-Metro

-Tramvay

-Füniküler

-Vapur

-Yok

8. Bu raylı sistem hattının daha önce "Sirkeci-Halkalı Banliyo Hattı" olarak kullanıldığını biliyor muydunuz?

-Evet

-Hayır

9. Sirkeci-Halkalı Banliyö hattını kullanmış mıydınız?

-Evet

-Hayır

10. Bu hattı ne amaçla kullanıyorsunuz?

-İş/Okula ulaşım

-Hastaneye ulaşım

-Turistik gezi

-Diğer? (Kısaca belirtiniz?)

11. Bu hattı ne sıklıkla kullanıyorsunuz? (Sıklık sorularını araştır)

-Hafta içi her gün ve daha fazla

-Haftada birkaç kez

-Ayda birkaç kez

-Ayda birkaç kezden az

12. İstasyona ulaşımınızı nasıl sağlıyorsunuz?

-Yürüyerek

-Bisikletle

-Otobüsle

-Vapurla

-Marmarayla

-Şahsi aracım

Bölüm 2: İstasyonun fonksiyonel özellikleri

13. Bu istasyonun fonksiyonel yeterliliklerini 1'den 5'e kadar değerlendiriniz?

	1 Tamamen katılıyorum	2 Katılıyorum	3 Kararsızım	4 Katılmıyorum	5 Tamamen katılmıyorum
İstasyona erişim koşulları yeterlidir					
İstasyonun oturma alanları yeterlidir					
İstasyonun tuvaletleri yeterlidir					
İstasyonun ütü kutuları yeterlidir					
İstasyonun aydınlatma elemanları yeterlidir					
İstasyonun yeşil alanları yeterlidir					
İstasyonun bisiklet ve yaya yolu kullanışlıdır					
İstasyonu sosyalleşme alanları yeterlidir					
İstasyonun manzarası keyiflidir					

İstasyonunu yürüme ve dolaşım genişlikleri yeterlidir					
İstasyonda kendimi güvende hissediyorum					
İstasyonda kendimi mutlu hissediyorum					
İstasyonda kendimi konforlu hissediyorum					
Bu istasyonda vakit geçirirken aidiyet duygusu geliştirebilirim					

Bölüm 4: İstasyon ve kent belleği ilişkisi

1. Bu istasyonda bir fotoğraf çekmek isteseydiniz nereyi çekerdiniz?
2. Bu istasyonda hangi kentsel imge dikkatinizi çekiyor?
3. “Kamusal içsellik” denilince aklınıza ne anlıyorsunuz?
4. Bu istasyonu kent için önemli midir? Evet ise nedenini yazınız.

Bölüm 5: Değerlendirme

5. Sizce bu istasyonun en iyi 3 özelliği nedir?
6. Sizce bu istasyonun en kötü 3 özelliği nedir?
7. Sizce bu istasyon nasıl geliştirilebilir?

Katıldığınız için teşekkür ederim.

B

ETİK ONAY FORMU



YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
Sosyal ve Beşeri Bilimler Araştırmaları Etik Kurulu

Toplantı Tarihi: 30.09.2024

Toplantı No: 2024.09

SOSYAL VE BEŞERİ BİLİMLER ARAŞTIRMALARI ETİK KURULU TOPLANTI KARARI

Yürütücülüğünü Üniversitemiz Fen Bilimleri Enstitüsü öğretim üyelerinden Doç. Dr. Yasemen SAY ÖZER danışmanlığında lisansüstü öğrencisi AYÇA GEÇKİL tarafından yapılacak olan "KAMUSAL İÇSELLİK BAĞLAMINDA SİRKEÇİ KAZLIÇEŞME RAYLI SİSTEM HATTININ İNCELENMESİ" adlı çalışma ve bu çalışmada kullanılacak veri toplama araçları ve yöntemlerine ilişkin bilgilerde etiğe aykırı herhangi bir bulguya rastlanmamıştır.

Etik Kurul Üyeleri

DocuSigned by:
Murat Donduran
07F29C075AD8430...
Prof. Dr. Murat DONDURAN
Başkan

DocuSigned by:
Fatih Gülgen
9D5616D3F2674C8...
Prof. Dr. Fatih GÜLGEN
Üye

DocuSigned by:
Yiğit Evren
D6CAA832588B413...
Prof. Dr. Yiğit EVREN
Üye

DocuSigned by:
Begüm Satıcı
95126DCBD72243U...
Doç. Dr. Begüm SATICI
Üye

DocuSigned by:
Nur Cemelelioğlu
11BD99611D0B462...
Doç. Dr. Nur CEMELELİOĞLU
Üye

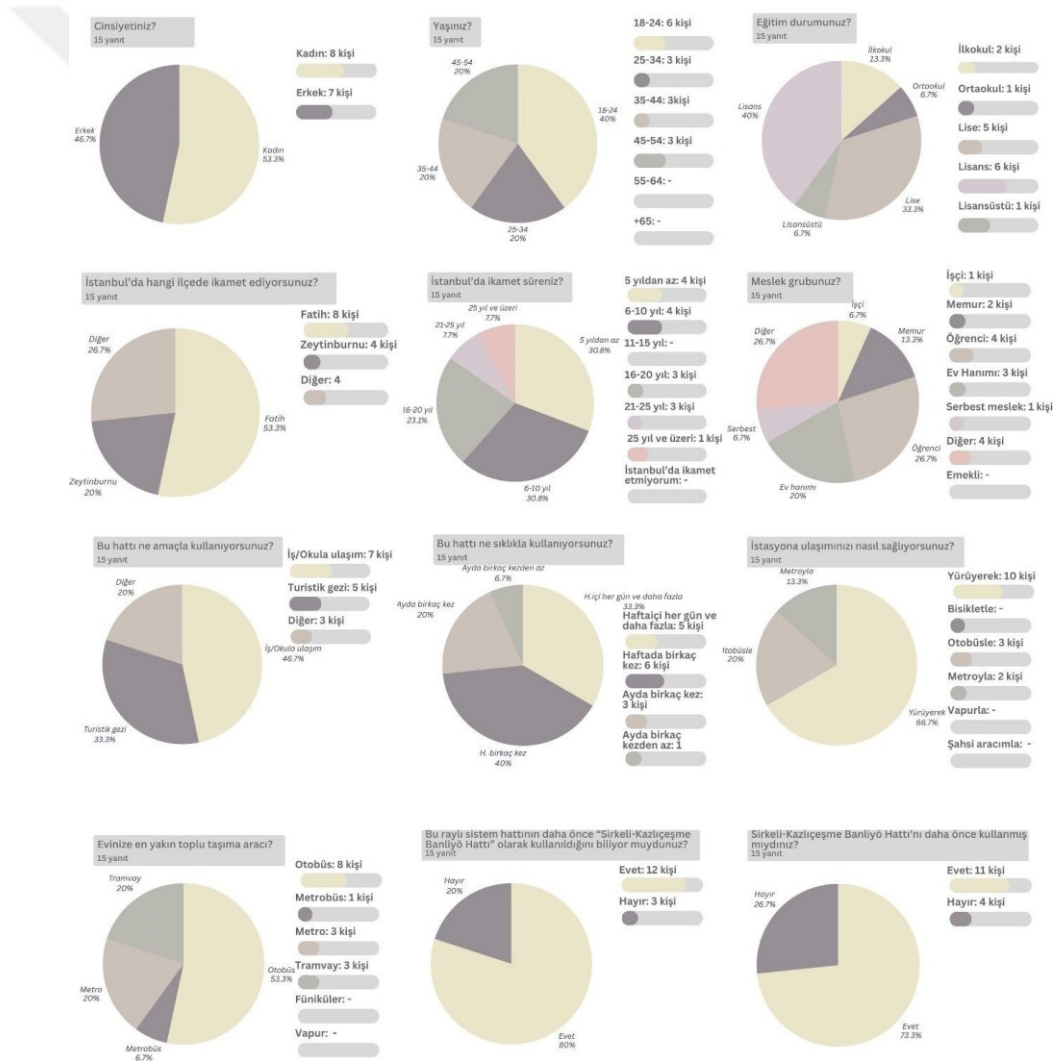
DocuSigned by:
Gülbin Özkan
AEDFCC489DA74F0...
Doç. Dr. Gülbin ÖZKAN
Üye

DocuSigned by:
Hasan Ağan Karaduman
7FF802A84D7049F...
Dr. Öğr. Üyesi H. Ağan KARADUMAN
Üye

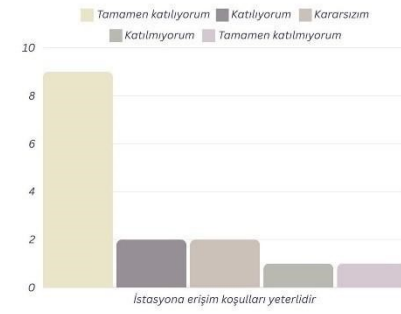
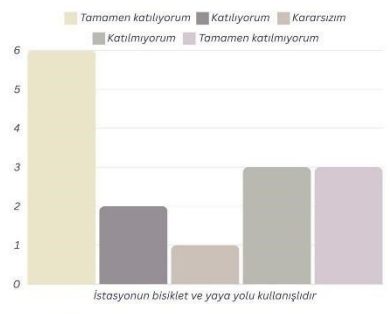
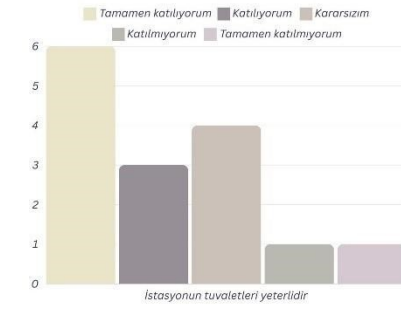
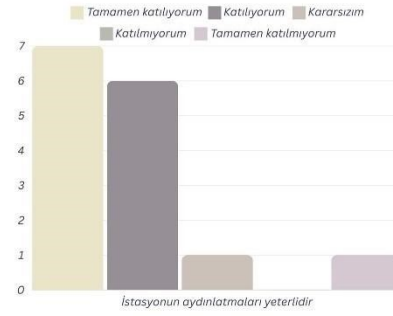
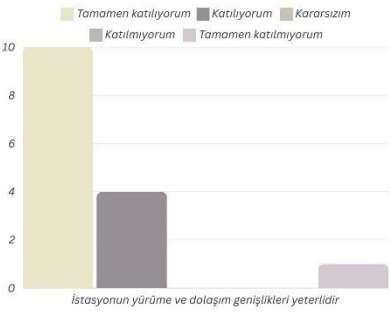
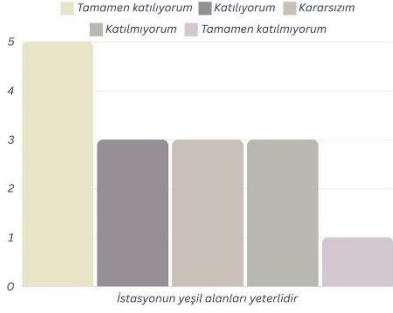
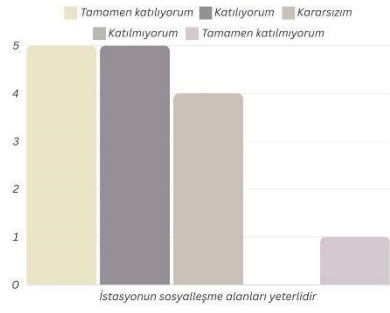
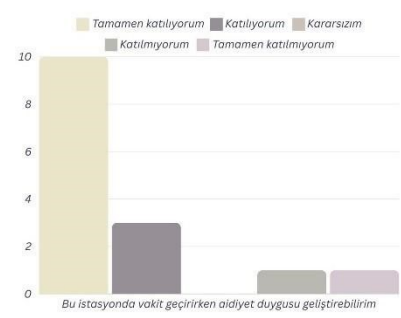
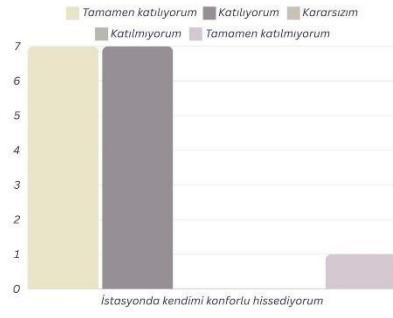
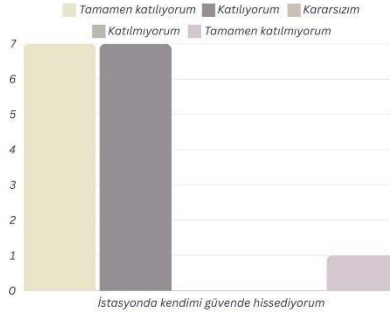
C

ANKET CEVAPLARI

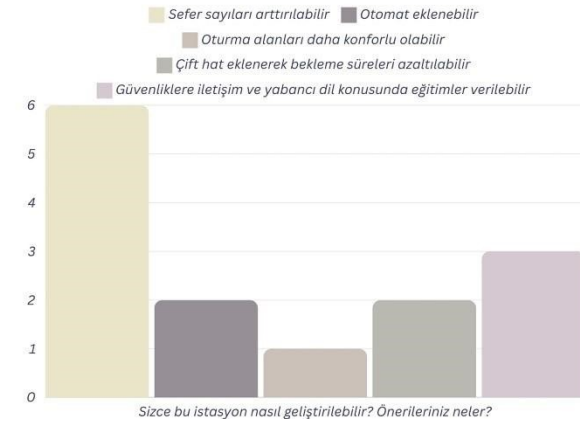
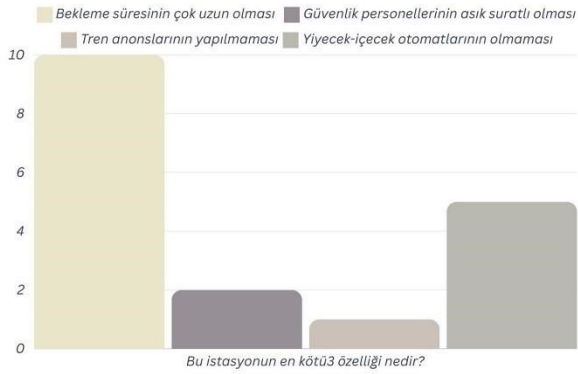
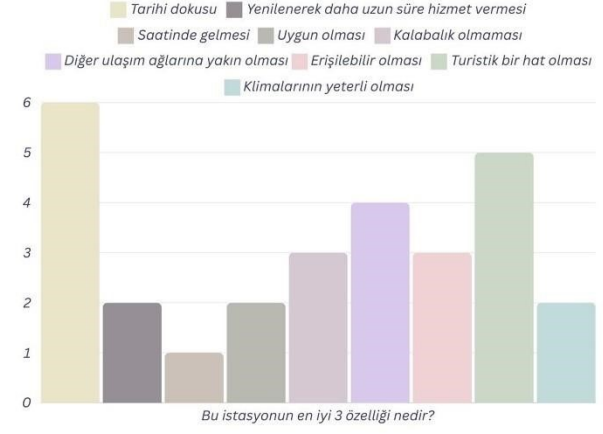
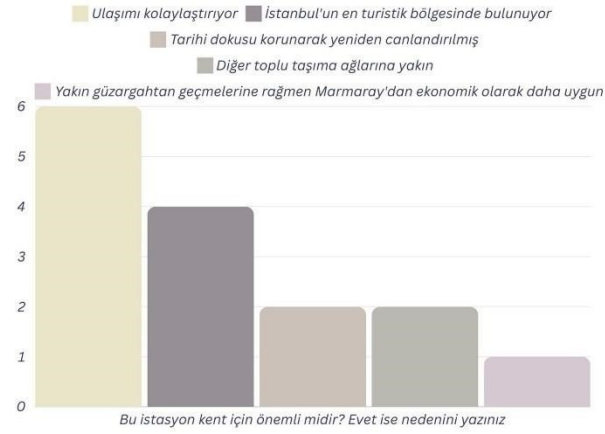
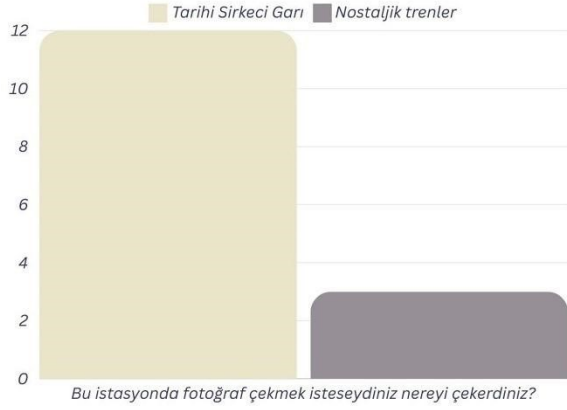
Sirkeci İstasyonu



Sirkeci İstasyonu

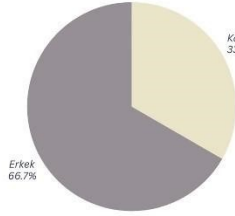


Sirkeci İstasyonu



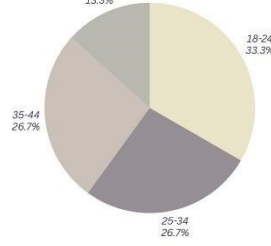
Cankurtaran İstasyonu

Cinsiyetiniz?
15 yanıt



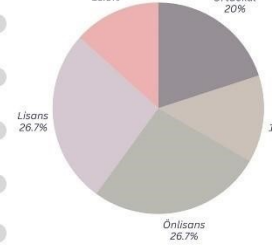
Kadın: 5 kişi
Erkek: 10 kişi

Yaşınız?
15 yanıt



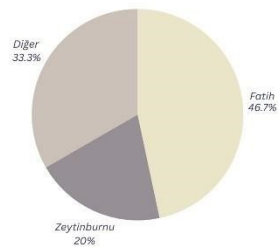
18-24: 5 kişi
25-34: 3 kişi
35-44: 3 kişi
45-54: 3 kişi
55-64: -
+65: -

Eğitim durumunuz?
15 yanıt



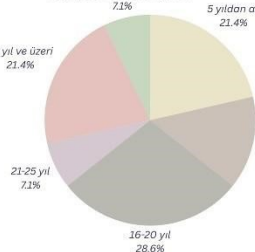
İlkokul: -
Ortaokul: 3 kişi
Lise: 2 kişi
Önlisans: 4 kişi
Lisans: 4 kişi
Lisansüstü: 2 kişi

İstanbul'da hangi ilçede ikamet ediyorsunuz?
15 yanıt



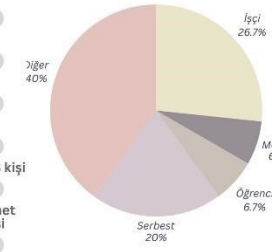
Fatih: 7 kişi
Zeytinburnu: 3 kişi
Diğer: 5 kişi

İstanbul'da ikamet süreniz?
15 yanıt



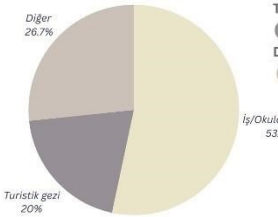
5 yıldan az: 3 kişi
6-10 yıl: -
11-15 yıl: 2 kişi
16-20 yıl: 4 kişi
21-25 yıl: 1 kişi
25 yıl ve üzeri: 3 kişi
İstanbul'da ikamet etmiyorum: 1 kişi

Meslek grubunuz?
15 yanıt



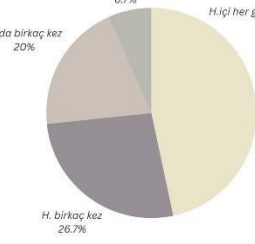
İşçi: 4 kişi
Memur: 1 kişi
Öğrenci: 1 kişi
Ev Hanımı: -
Serbest meslek: 3 kişi
Diğer: 6 kişi
Emekli: -

Bu hattı ne amaçla kullanıyorsunuz?
15 yanıt



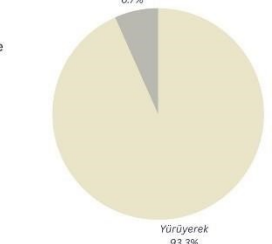
İş/Okula ulaşım: 8 kişi
Turistik gezi: 3 kişi
Diğer: 4 kişi

Bu hattı ne sıklıkla kullanıyorsunuz?
15 yanıt



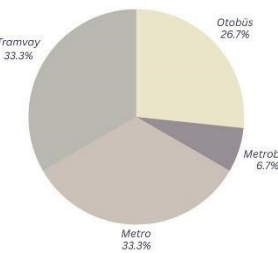
Ayda birkaç kezden az: 6.7%
Hafta içi her gün ve daha fazla: 7 kişi
Haftada birkaç kez: 4 kişi
Ayda birkaç kez: 3 kişi
Ayda birkaç kezden az: 1 kişi

İstasyona ulaşımınızı nasıl sağlıyorsunuz?
15 yanıt



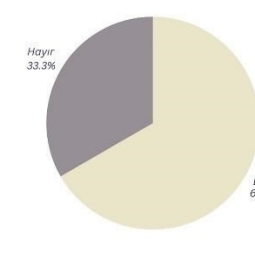
Yürüyerek: 14 kişi
Bisikletle: -
Otobüsle: 3 kişi
Metroyla: 1 kişi
Vapurla: -
Şahsi aracımla: -

Evinize en yakın toplu taşıma aracı?
15 yanıt



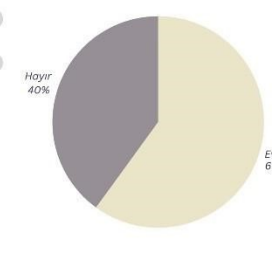
Otobüs: 4 kişi
Metrobüs: 1 kişi
Metro: 5 kişi
Tramvay: 5 kişi
Füniküler: -
Vapur: -

Bu raylı sistem hattının daha önce "Sirkeli-Kazlıçeşme Banliyö Hattı" olarak kullanıldığını biliyor muydunuz?
15 yanıt



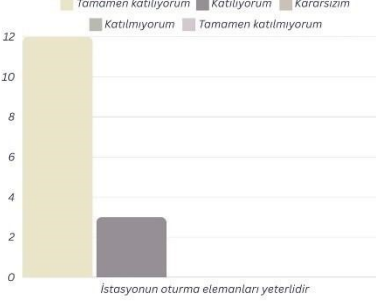
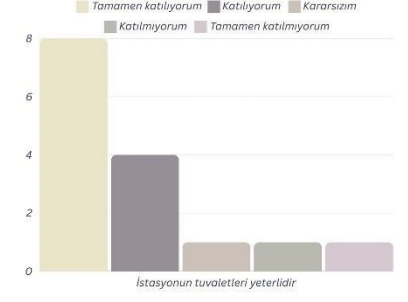
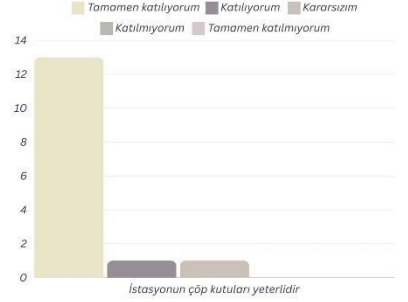
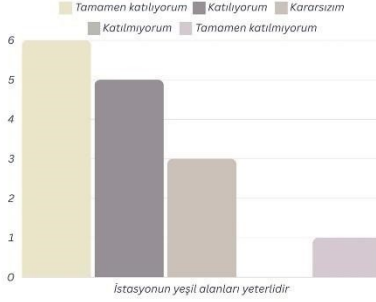
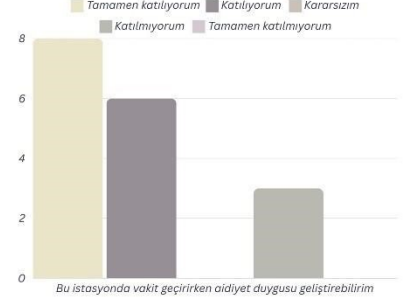
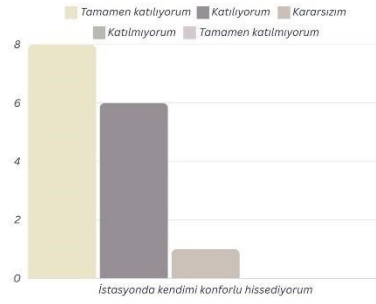
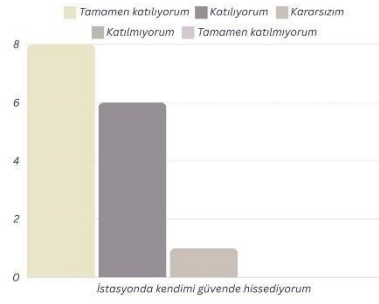
Evet: 10 kişi
Hayır: 5 kişi

Sirkeli-Kazlıçeşme Banliyö Hattı'nı daha önce kullanmış mıydınız?
15 yanıt

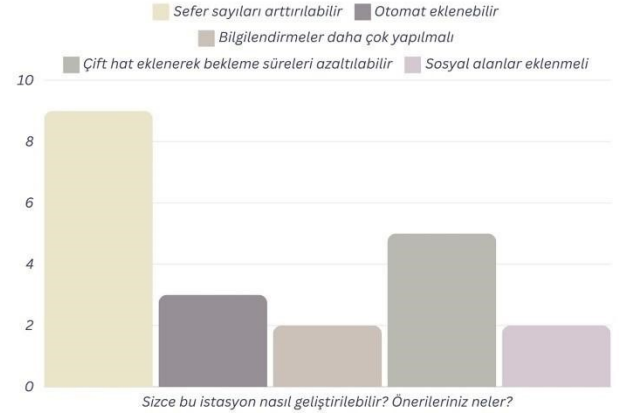
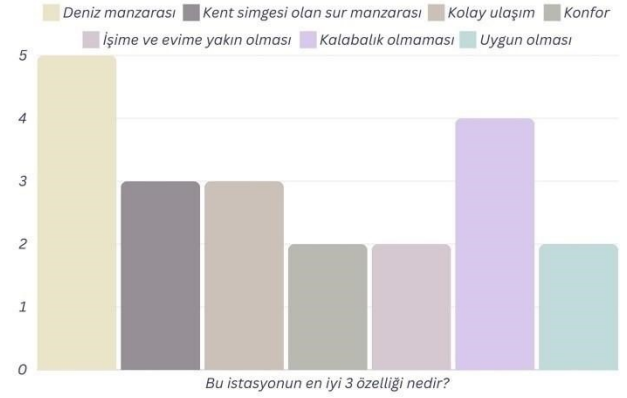
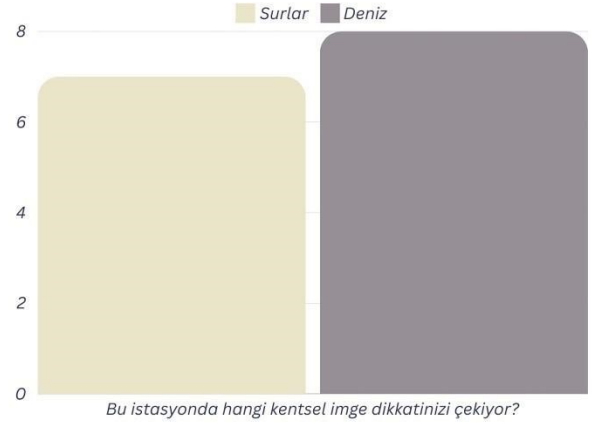
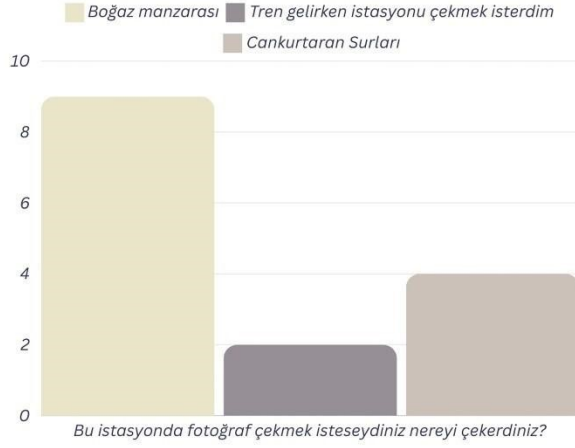


Evet: 9 kişi
Hayır: 6 kişi

Cankurtaran İstasyonu

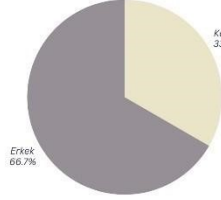


Cankurtaran İstasyonu



Kumkapı İstasyonu

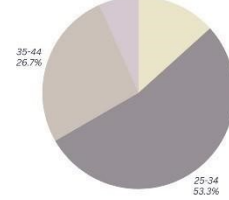
Cinsiyetiniz?
15 yanıt



Kadın: 5 kişi

Erkek: 10 kişi

Yaşınız?
15 yanıt



18-24: 2 kişi

25-34: 8 kişi

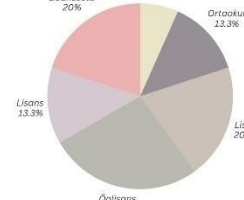
35-44: 4 kişi

45-54: -

55-64: 1 kişi

+65: -

Eğitim durumunuz?
15 yanıt



İlkokul: 1 kişi

Ortaokul: 2 kişi

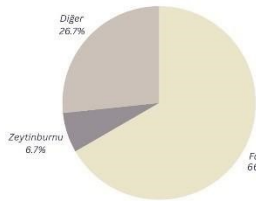
Lise: 3 kişi

Önlisans: 4 kişi

Lisans: 2 kişi

Lisansüstü: 3 kişi

İstanbul'da hangi ilçede ikamet ediyorsunuz?
15 yanıt

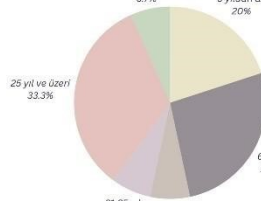


Fatih: 10 kişi

Zeytinburnu: 1 kişi

Diğer: 4 kişi

İstanbul'da ikamet süreniz?
15 yanıt



5 yıldan az: 3 kişi

6-10 yıl: 4 kişi

11-15 yıl: 1 kişi

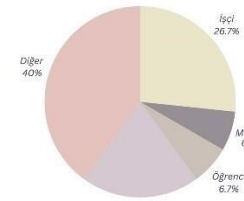
16-20 yıl: 0 kişi

21-25 yıl: 1 kişi

25 yıl ve üzeri: 5 kişi

İstanbul'da ikamet etmiyorum: 1 kişi

Meslek grubunuz?
15 yanıt



İşçi: 4 kişi

Memur: 1 kişi

Öğrenci: 1 kişi

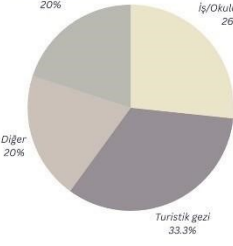
Ev Hanımı: -

Serbest meslek: 3 kişi

Diğer: 6 kişi

Emekli: -

Bu hattı ne amaçla kullanıyorsunuz?
15 yanıt



İş/Okula ulaşım: 4 kişi

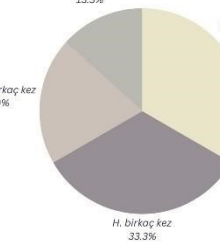
Turistik gezi: 5 kişi

Diğer: 3 kişi

Hastaneye ulaşım: 3 kişi

Ayda birkaç kez: 20%

Bu hattı ne sıklıkla kullanıyorsunuz?
15 yanıt



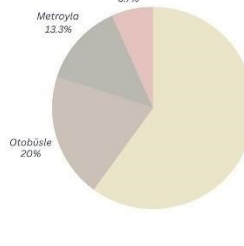
H. her gün ve daha fazla: 5 kişi

Hafta içi her gün ve daha fazla: 5 kişi

Ayda birkaç kez: 3 kişi

Ayda birkaç kezden az: 2 kişi

İstasyona ulaşımınızı nasıl sağlıyorsunuz?
15 yanıt



Yürüyerek: 9 kişi

Bisikletle: -

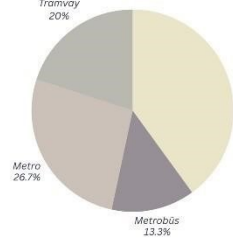
Otobüsle: 3 kişi

Metroyla: 2 kişi

Vapurla: -

Şahsi aracımla: 1 kişi

Evinize en yakın toplu taşıma aracı?
15 yanıt



Otobüs: 6 kişi

Metrobüs: 2 kişi

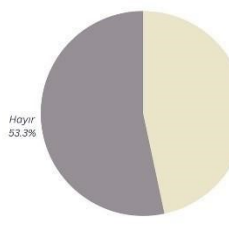
Metro: 4 kişi

Tramvay: 3 kişi

Füniküler: -

Vapur: -

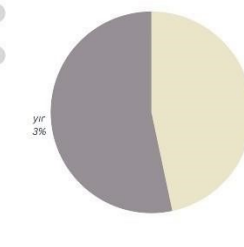
Bu raylı sistem hattının daha önce "Sirkeli-Kazlıçeşme Banliyö Hattı" olarak kullanıldığını biliyor muydunuz?
15 yanıt



Evet: 7 kişi

Hayır: 8 kişi

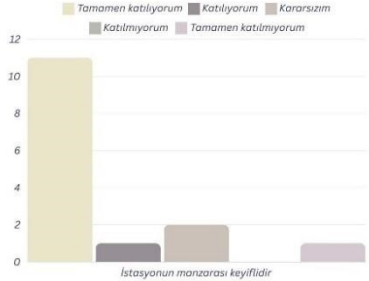
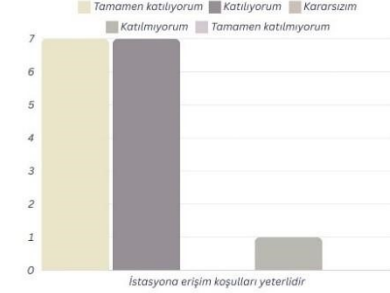
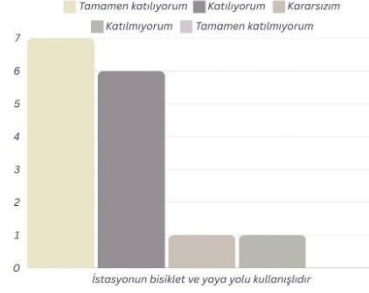
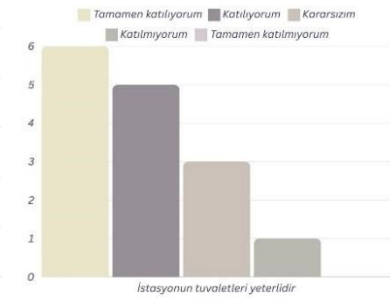
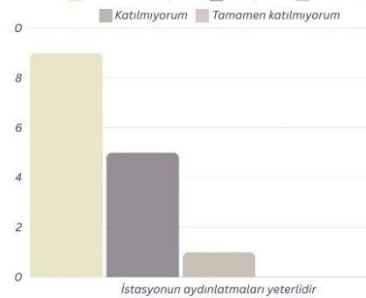
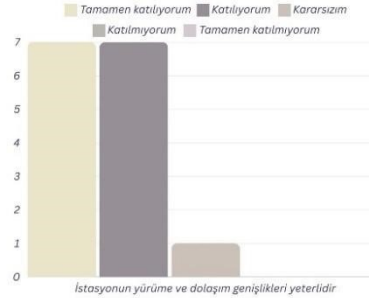
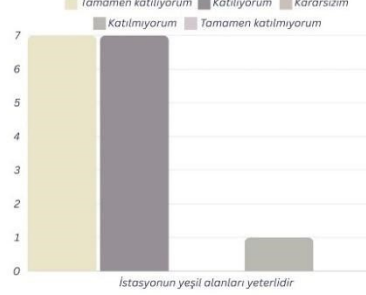
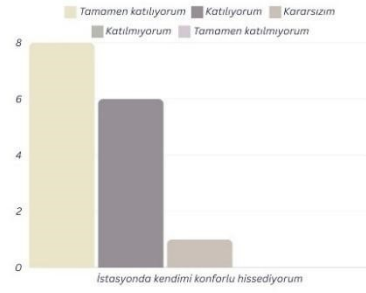
Sirkeli-Kazlıçeşme Banliyö Hattı'nı daha önce kullanmış mıydınız?
15 yanıt



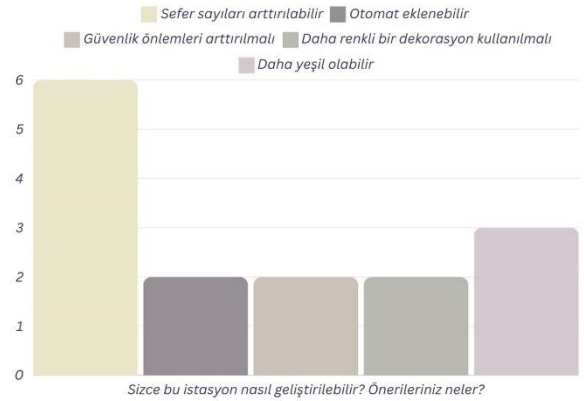
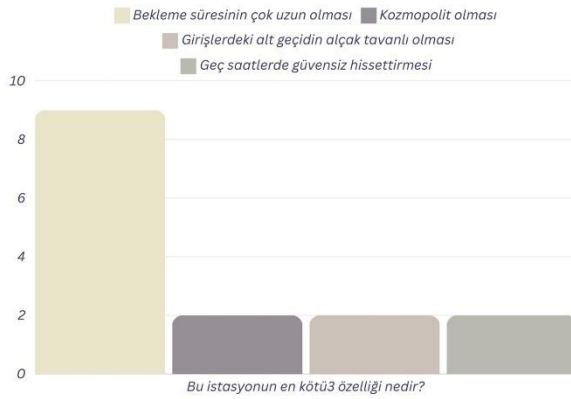
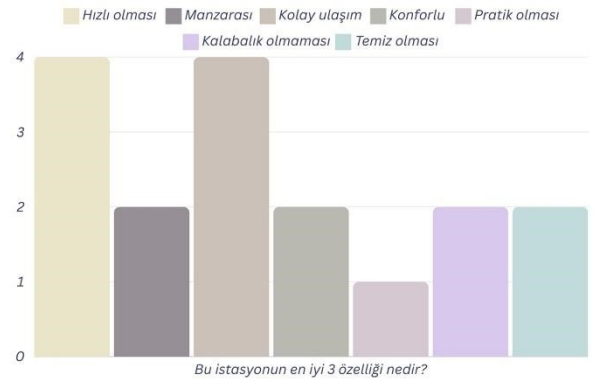
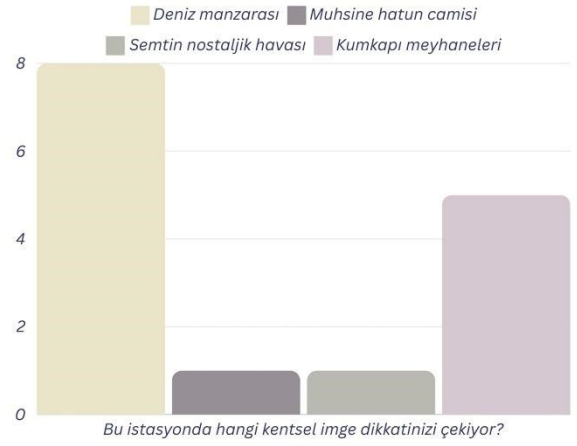
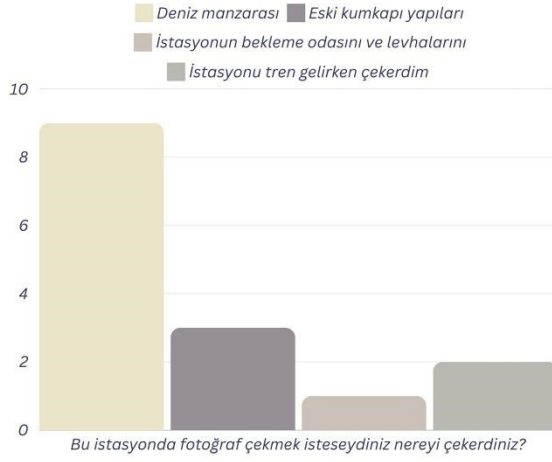
Evet: 7 kişi

Hayır: 8 kişi

Kumkapı İstasyonu

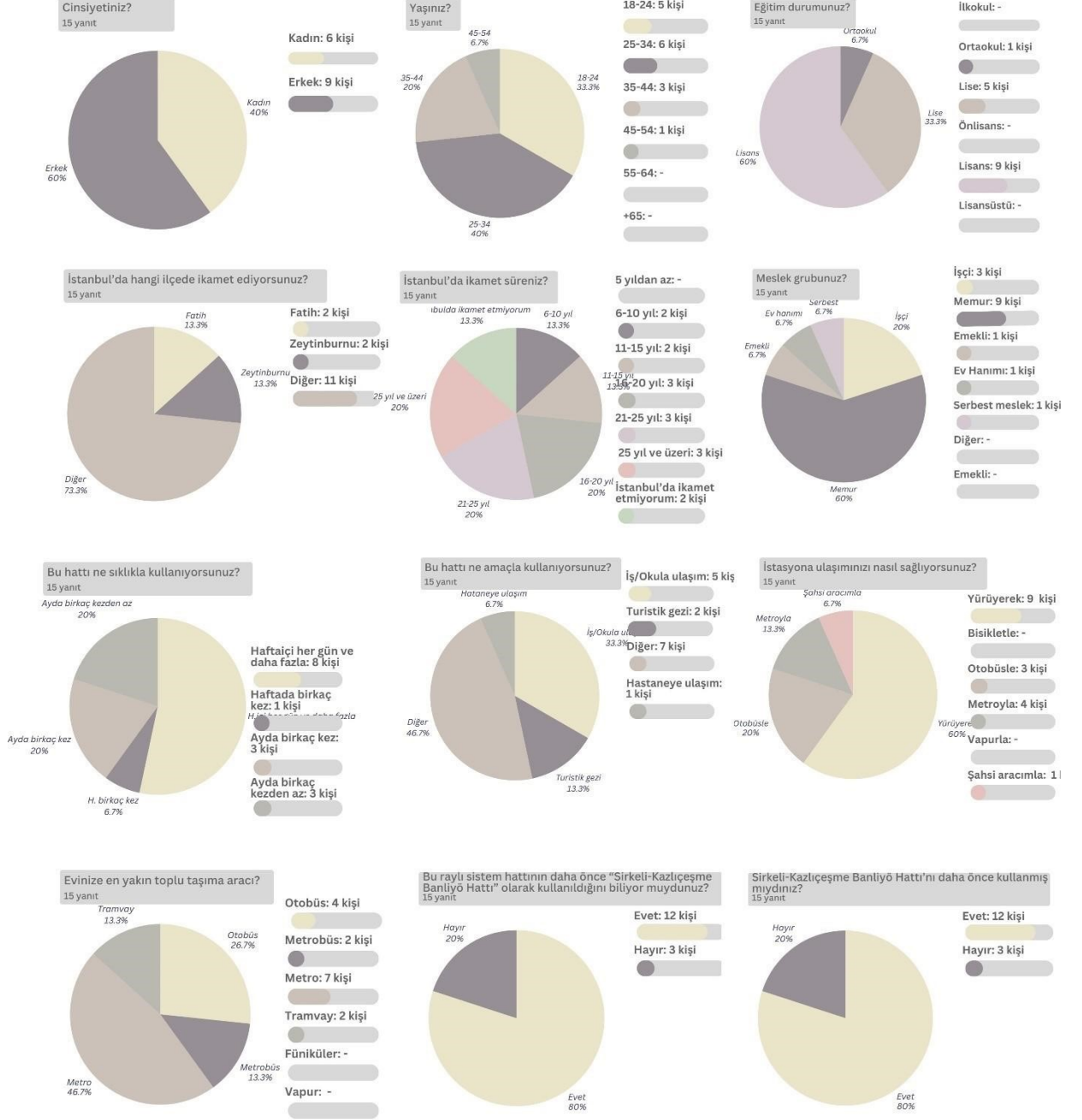


Kumkapı İstasyonu

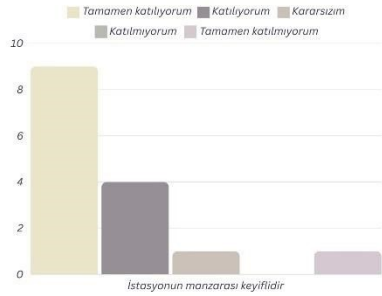
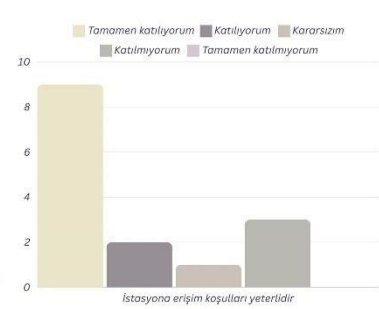
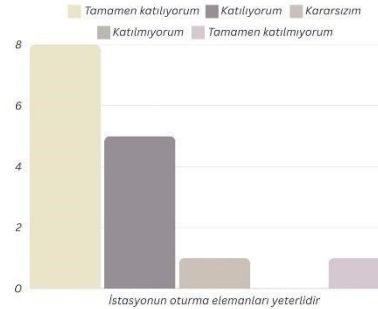
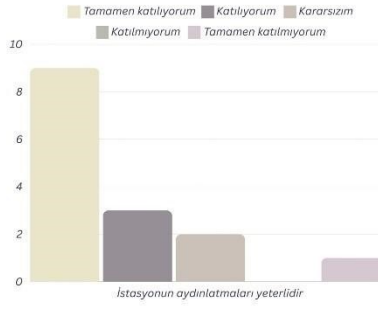
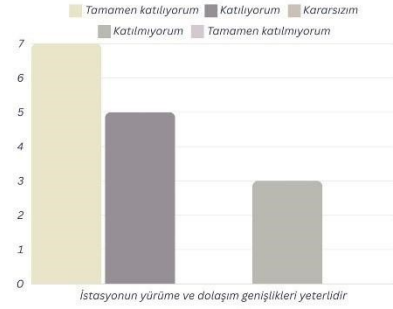
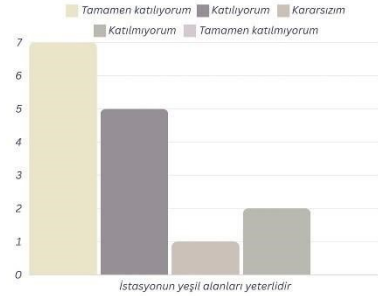
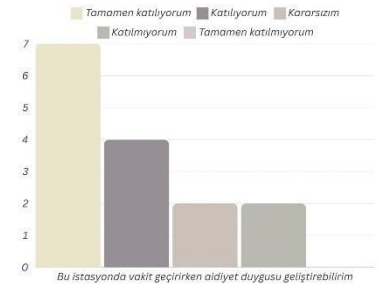
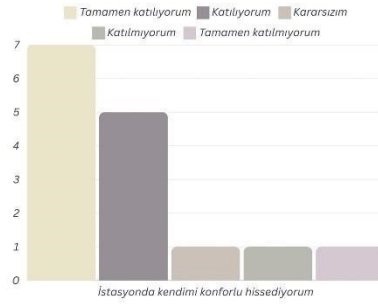


Şekil 4.17 Kumkapı İstasyonu'nun anket anket cevapları 3. Bölüm

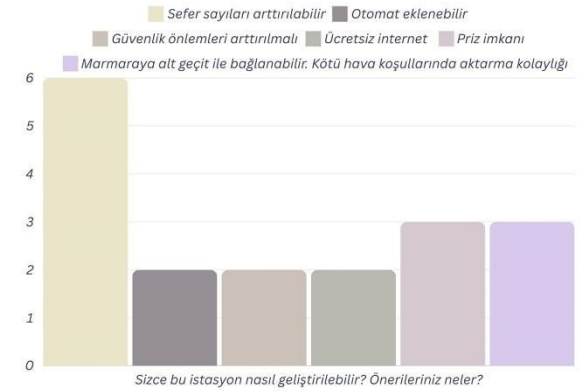
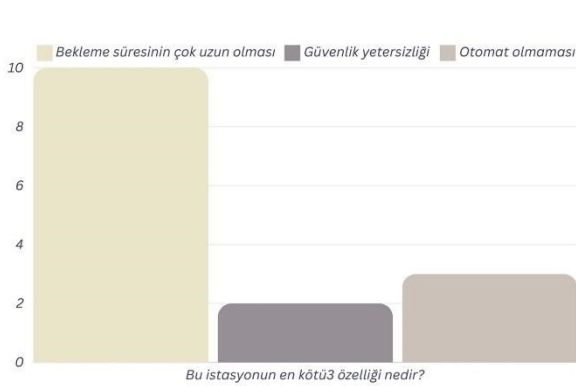
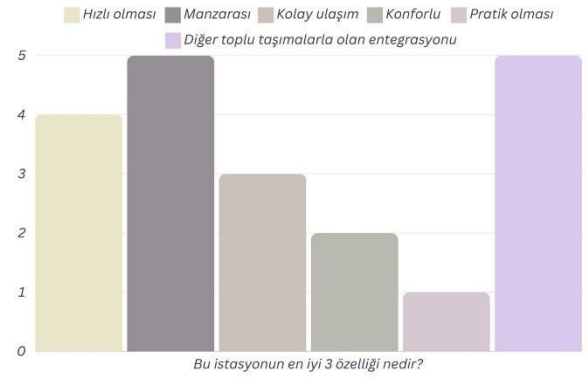
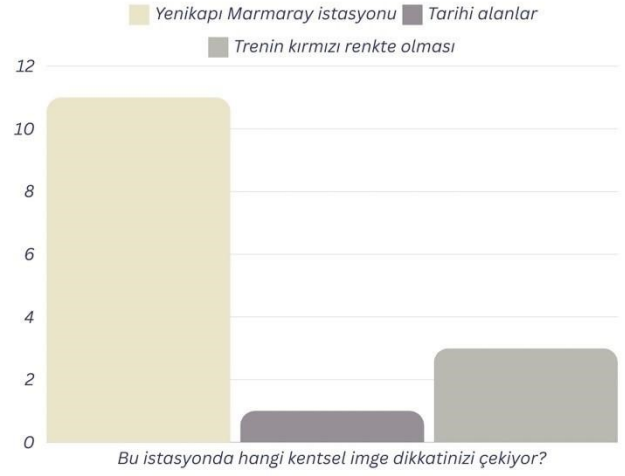
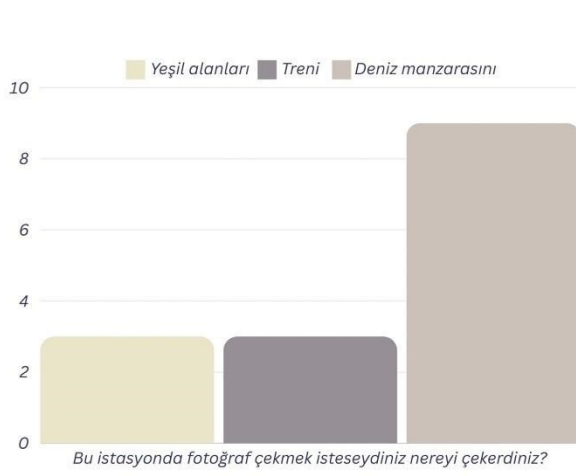
Yenikapı İstasyonu



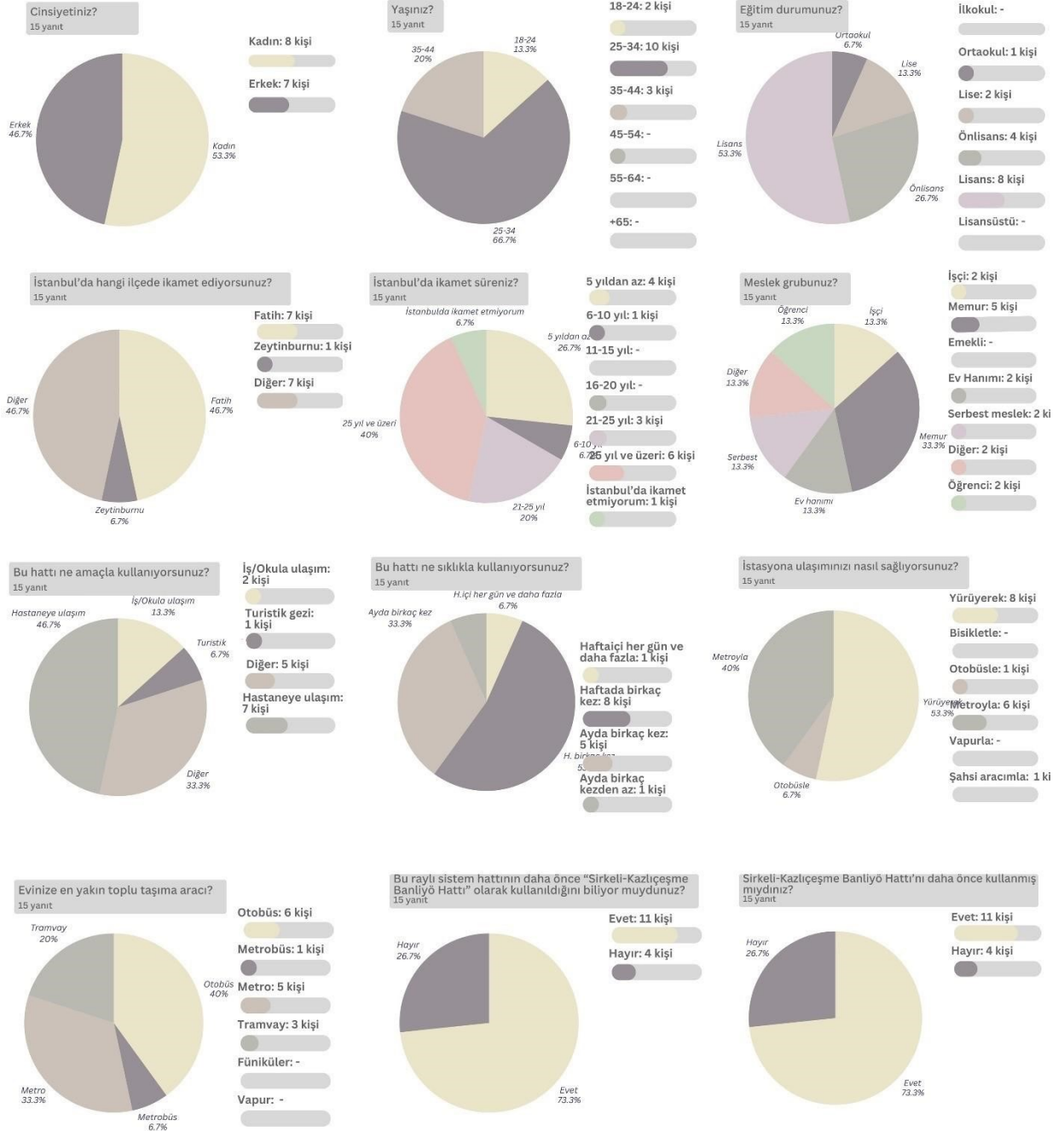
Yenikapı İstasyonu



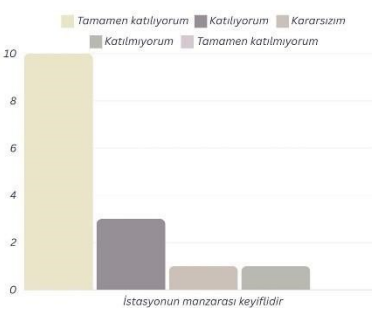
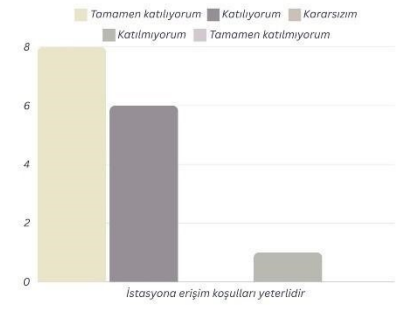
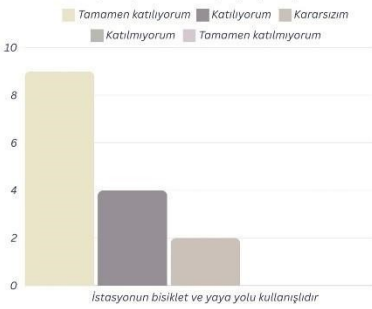
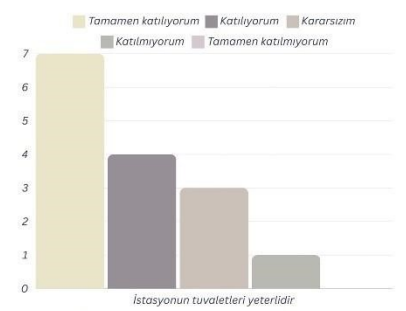
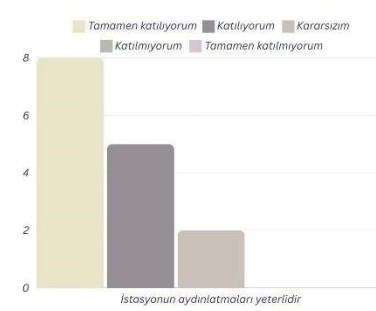
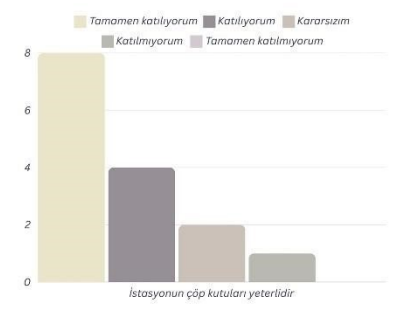
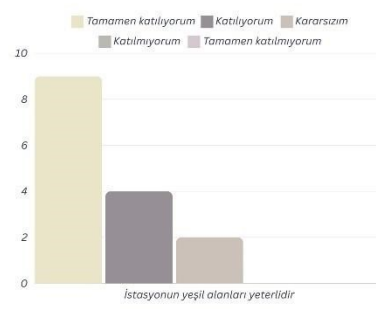
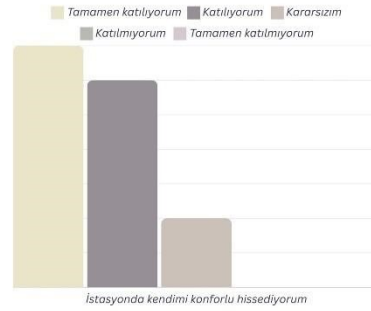
Yenikapı İstasyonu



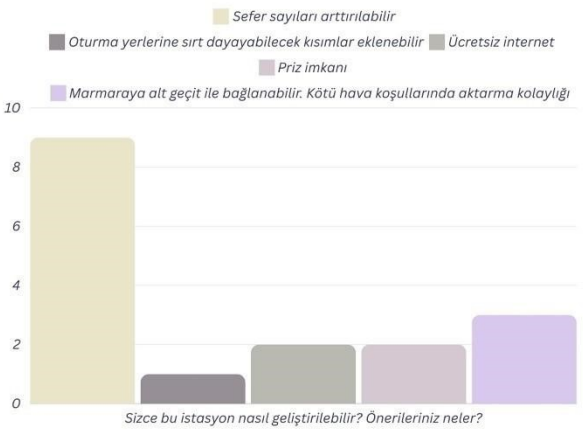
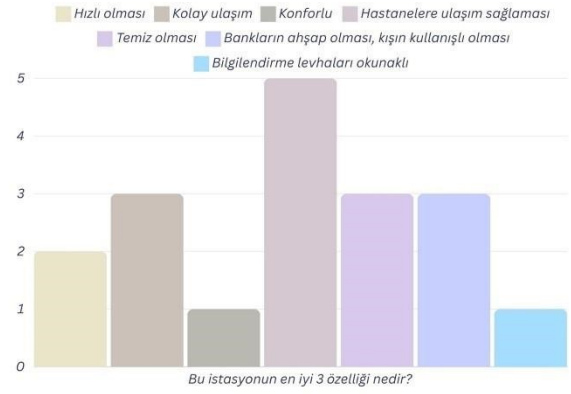
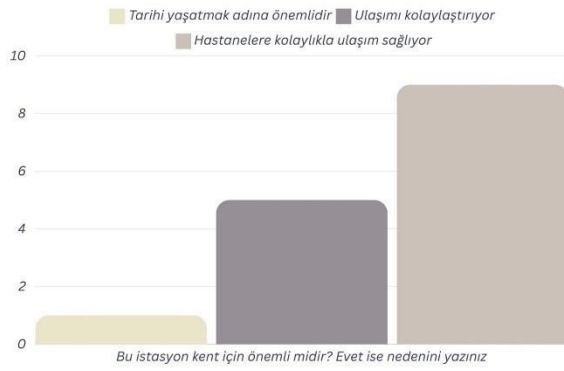
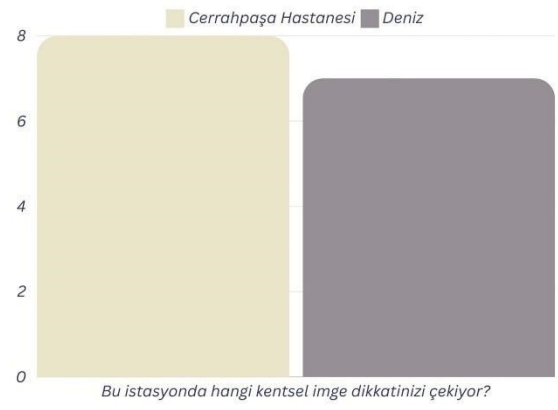
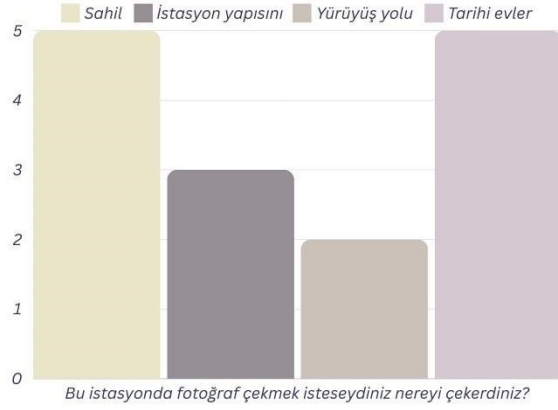
Cerrahpaşa İstasyonu



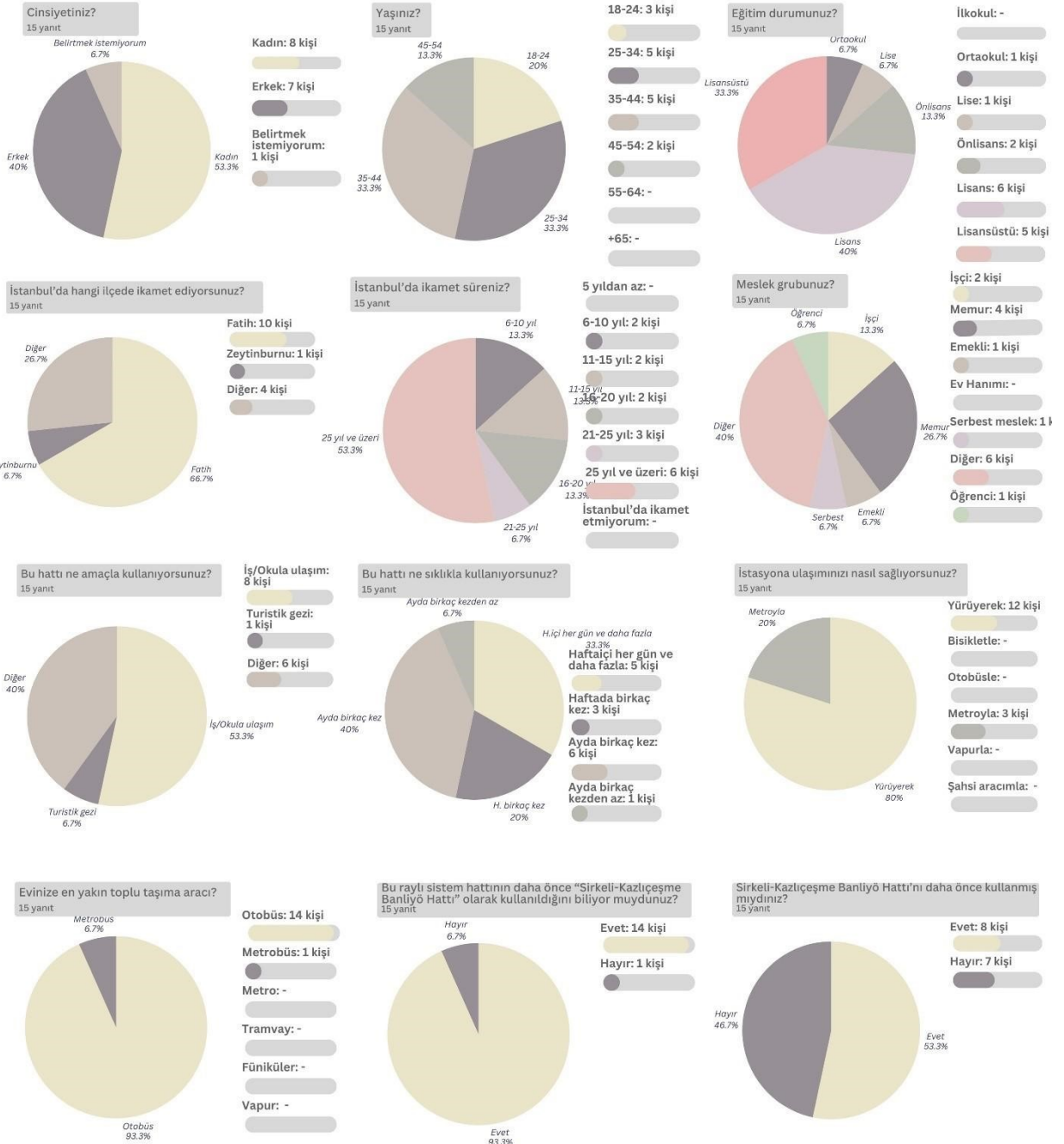
Cerrahpaşa İstasyonu



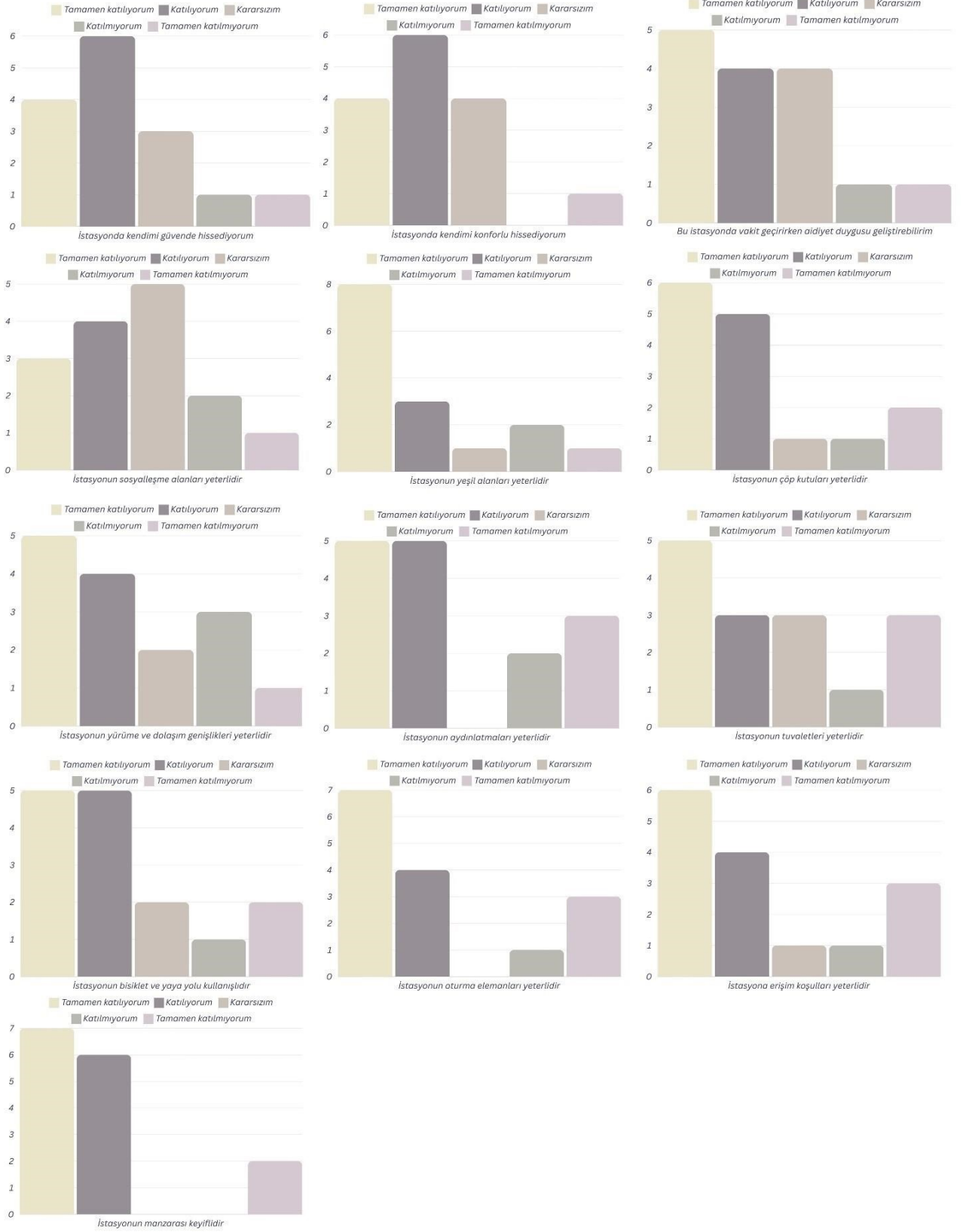
Cerrahpaşa İstasyonu



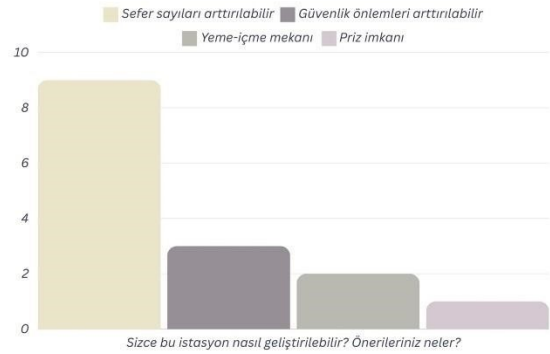
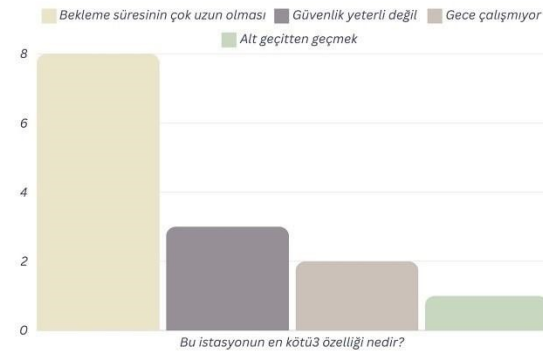
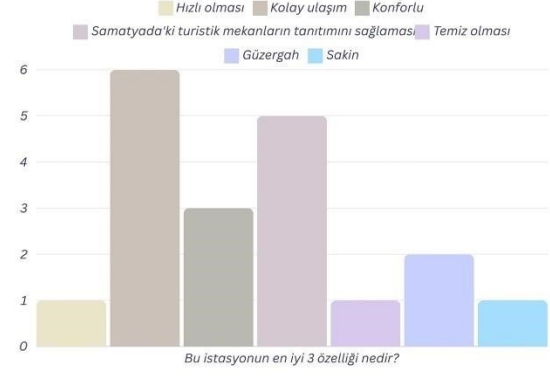
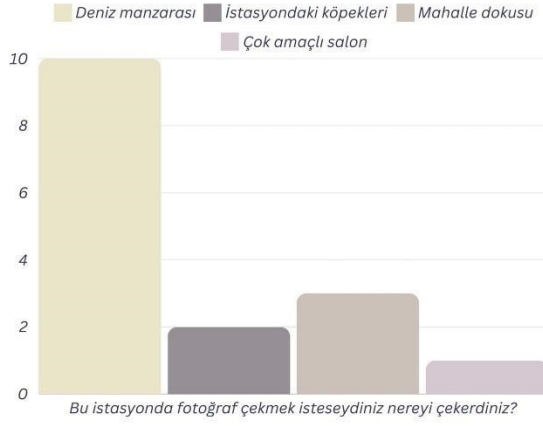
Kocamustafapaşa İstasyonu



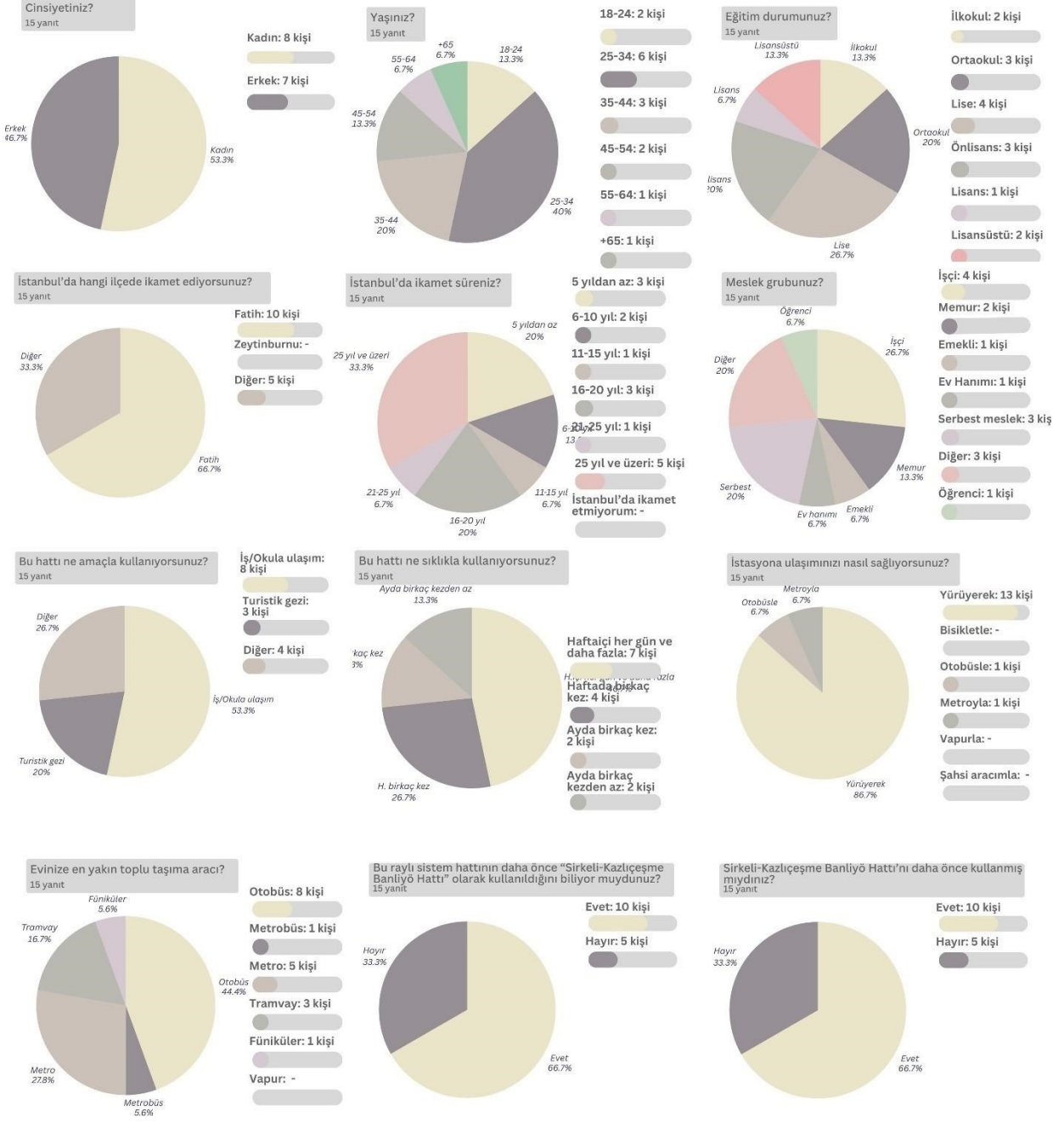
Kocamustafapaşa İstasyonu



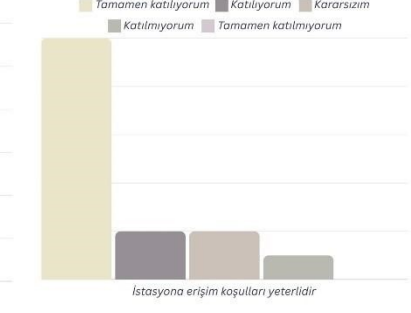
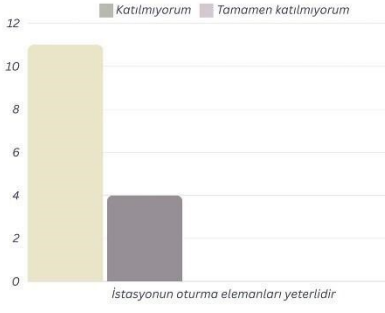
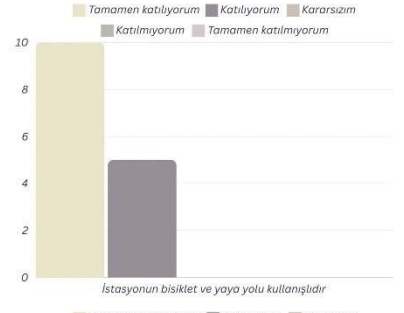
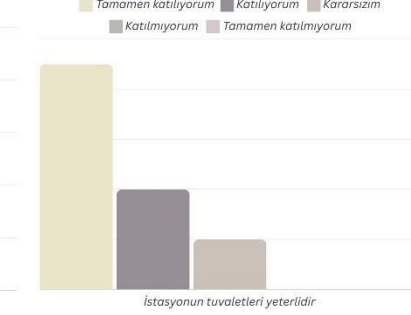
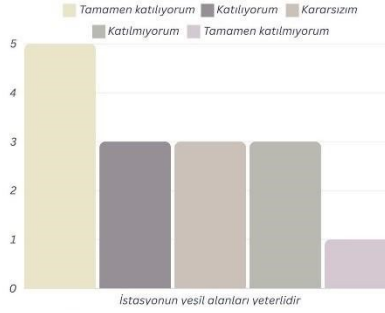
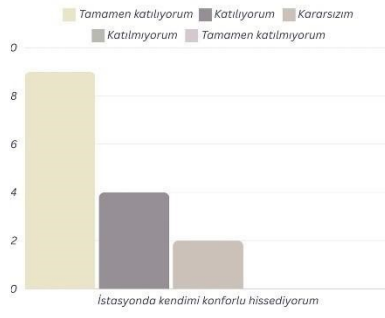
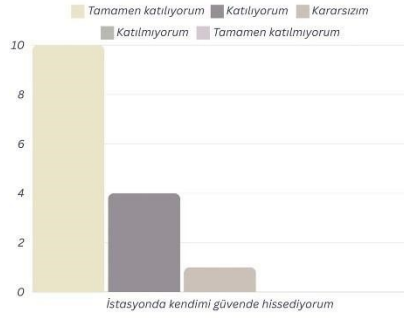
Hocamustafapaşa İstasyonu



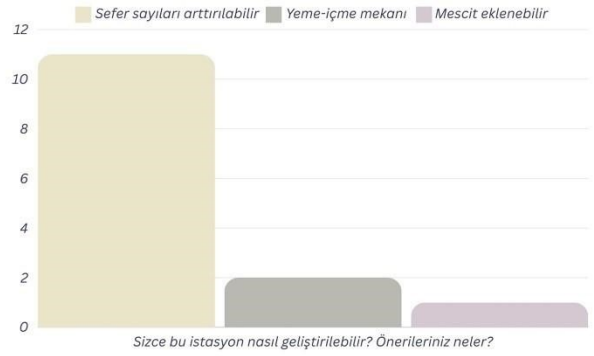
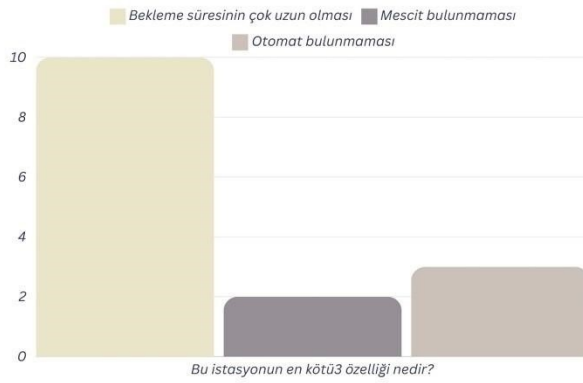
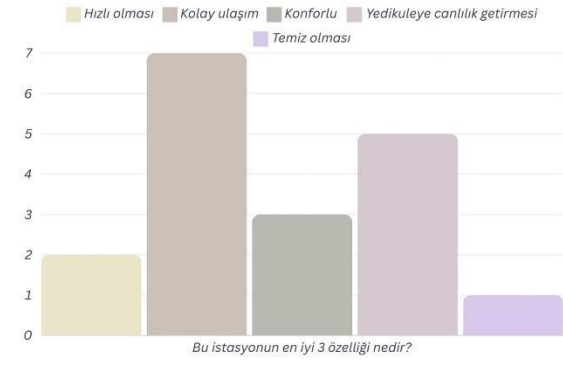
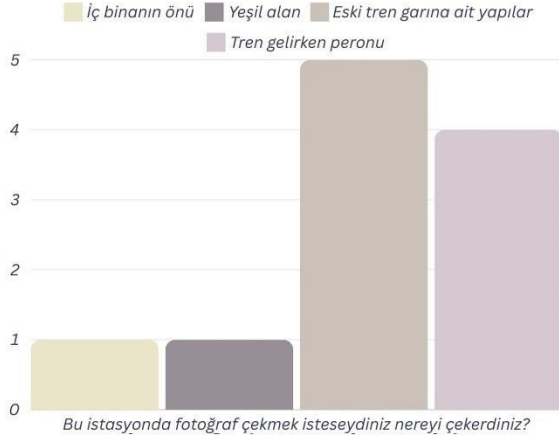
Yedikule İstasyonu



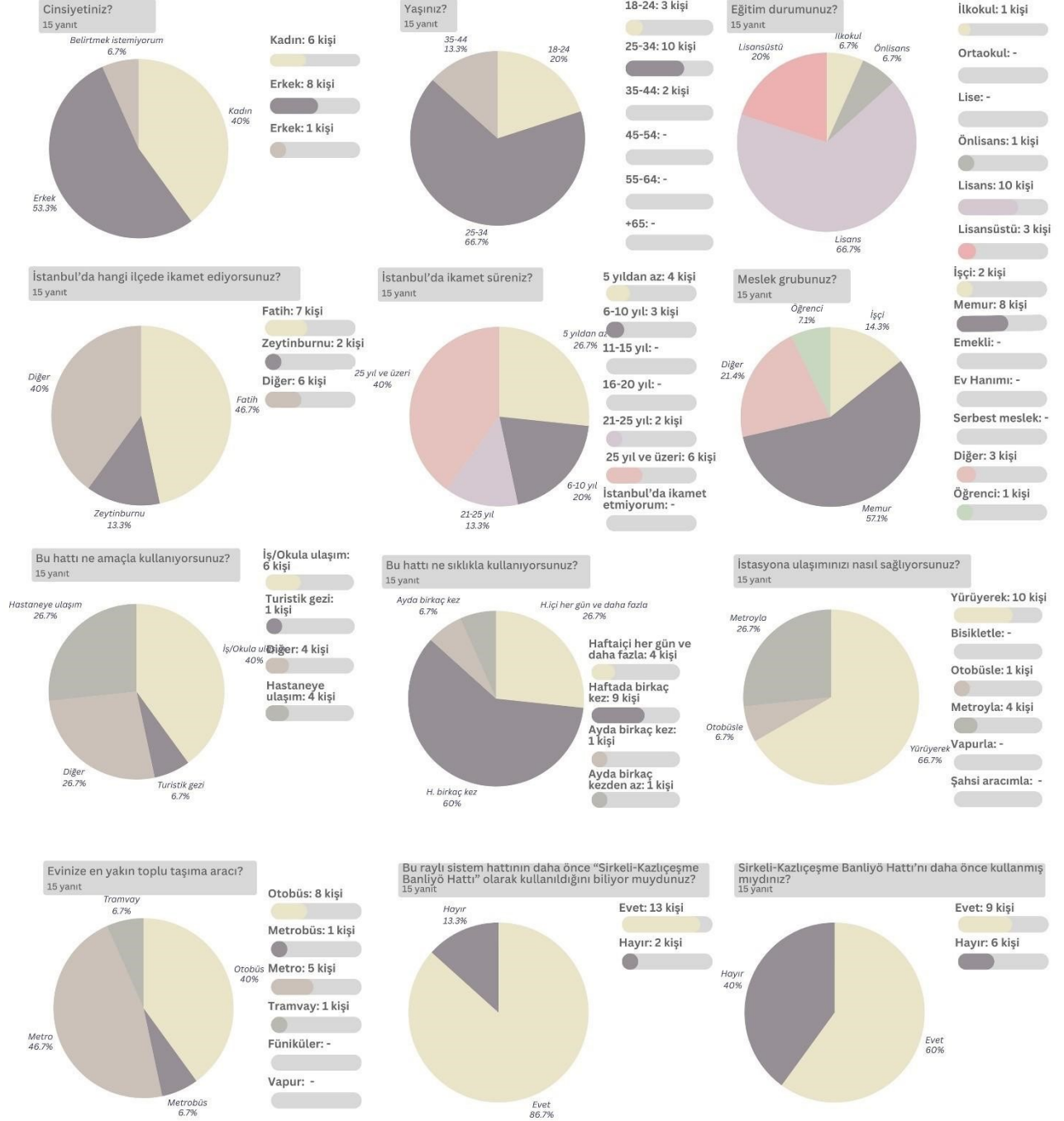
Yedikule İstasyonu



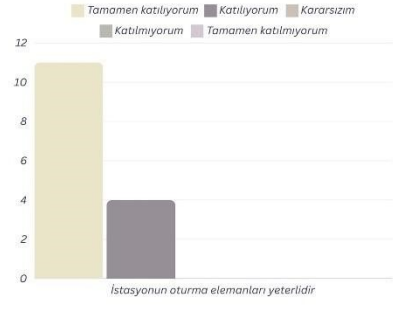
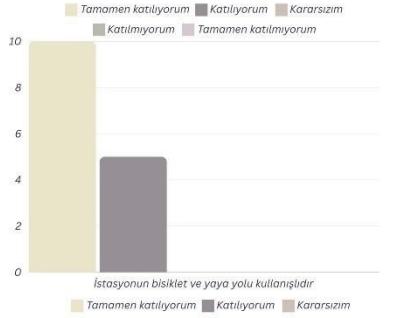
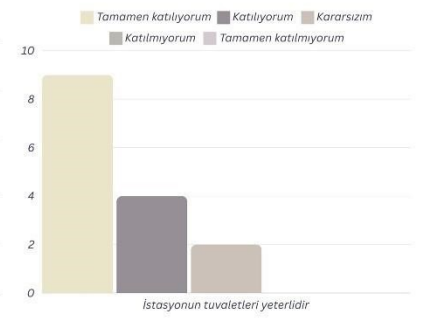
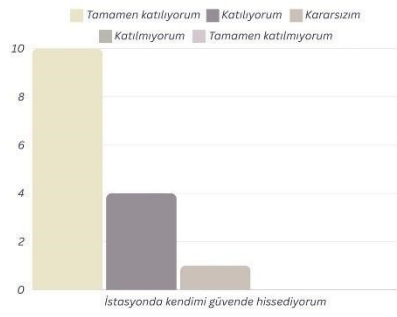
Yedikule İstasyonu



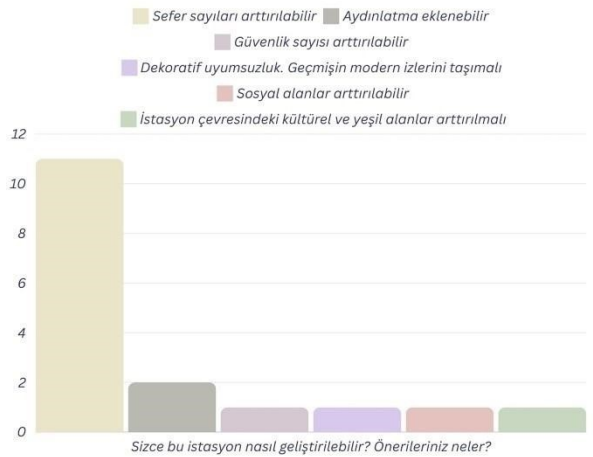
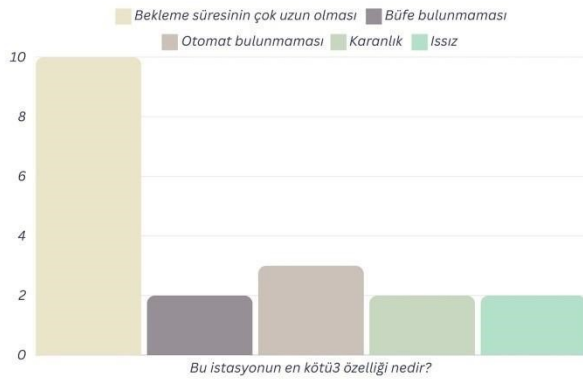
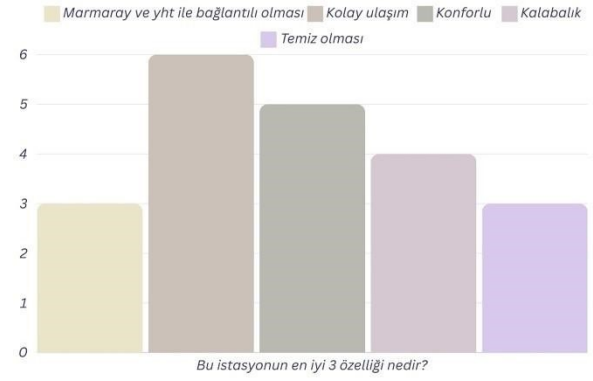
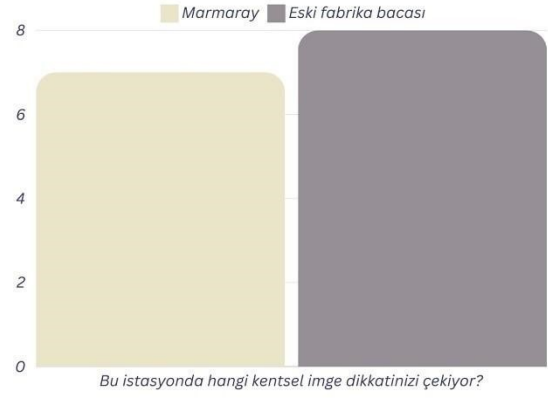
Kazlıçeşme İstasyonu



Kazlıçeşme İstasyonu



Kazlıçeşme İstasyonu



TEZDEN ÜRETİLMİŞ YAYINLAR

Geçkil, A., Say Özer, Y. (2024, Haziran 1-3). Kamusal İçsellik Bağlamında Sirkeci - Kazlıçeşme Raylı Sistem Hattı [Sözlü bildiri]. 11. Uluslararası Ege Kongresi, İzmir, Türkiye.

