

T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KENTSEL MEKANA BÜTÜNCÜL BAKIŞ METODU İLE
MARMARAY İSTASYON ÇEVRELERİ KAMUSAL
ALANLARIN İNCELENMESİ

Özgün ÖZBUDAK

DOKTORA TEZİ

Mimarlık Anabilim Dalı

Mimari Tasarım Programı

Danışman

Prof. Dr. Ömür BARKUL

Temmuz, 2024

T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KENTSEL MEKANA BÜTÜNCÜL BAKIŞ METODU İLE
MARMARAY İSTASYON ÇEVRELERİ KAMUSAL
ALANLARIN İNCELENMESİ**

Özgün ÖZBUDAK tarafından hazırlanan tez çalışması 22.07.2024 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım Programı **DOKTORA TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Prof. Dr. Ömür BARKUL
Yıldız Teknik Üniversitesi
Danışman

Jüri Üyeleri

Prof. Dr. Ömür BARKUL, Danışman
Yıldız Teknik Üniversitesi

Doç. Dr. Feride Pınar ARABACIOĞLU, Üye
Yıldız Teknik Üniversitesi

Prof. Dr. Kayahan TÜRKANTOZ, Üye
Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi

Doç. Dr. Özlem BELİR, Üye
İstanbul Gedik Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Ali KILIÇ, Üye
Yıldız Teknik Üniversitesi

Danışmanım Prof. Dr. Ömür BARKUL sorumluluğunda tarafımca hazırlanan “Kentsel Mekana Bütüncül Bakış Meotodu ile Marmaray İstasyon Çevreleri Kamusal Alanların İncelenmesi” 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.

Özgün ÖZBUDAK

İmza



Aileme

TEŞEKKÜR

Tez çalışma sürecim boyunca çizim yaparak, kenti deneyimleyerek ve severek çalıştığım bu konuyu öneren, çalışmanın her aşamasında güler yüzü, birikimi, desteği ve cesaretlendirmesi ile çalışmamı yönlendiren, yol gösteren değerli hocam ve danışmanım Sayın Prof. Dr. Ömür BARKUL'a, değerli yönlendirmeleri, katkıları ile tez izleme komitesinde yer alan Sayın Prof. Dr. Kayahan TÜRKANTOZ ve Sayın Doç Dr. Feride Pınar ARABACIOĞLU hocalarıma, savunma jürisinde değerli katkıları için Sayın Doç. Dr. Özlem BELİR ve Sayın Dr. Öğr. Üyesi Ali KILIÇ hocalarıma sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum.

Desteğini ve sevgisini esirgemeyen her zaman yanımda olan anneannem Neriman GERÇEK'e, annem Nilgün GERÇEK'e, babam Recep ÖZBUDAK'a ve her zaman destek olan arkadaşlarım Mehmet ÇİMENER, Murat ERDEN, Dilge KARAKUŞ, Duygu ÇIBUK, Delal DEMİRTAŞ ve tüm arkadaşlarıma sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum.

Özgün ÖZBUDAK

İÇİNDEKİLER

KISALTMA LİSTESİ	vii
ŞEKİL LİSTESİ	viii
ÖZET	xii
ABSTRACT	xiv
1 GİRİŞ	1
1.1 Literatür Özeti	4
1.2 Hipotez	10
1.3 Tezin Amacı Katkısı ve Önemi	11
1.4 Tezin Yöntemi Kurgusu ve Kapsamı	14
2 KAMUSAL ALAN KAVRAMI NİTELİĞİ VE TEMSİLİYETİ	19
2.1 Kentsel Kamusal Alan Kavramı	19
2.1.1 Kentsel Kamusal Alan Türleri ve Özellikleri	20
2.1.2 Ekonomik Politik Sosyal Dinamikler ve Kamusal Alan İlişkisi	23
2.1.3 Demiryolu Ulaşım Sistemi ve Kamusal Alan İlişkisi	25
2.2 Kentsel Kamusal Alanın Niteliği	27
2.2.1 Yaşam Dolu Güvenli Sürdürülebilir Sağlıklı Kentler	34
2.2.2 Okunaklılık	39
2.2.3 Sosyal Yapı ve Mekan İlişkisi	40
2.2.4 Yakınlık Ekoloji Dayanışma Katılım	42
2.3 Kentsel Kamusal Alanın Temsiliyeti	44
2.3.1 Haritalama	45
3 KENTSEL MEKANA BÜTÜNCÜL BAKIŞ METODU	50
3.1 Okunaklılık: Kolay Anlaşılabilirlik, Zihinde Kalıcılık	53
3.2 Omurga Oluşumu: Sürüklenme, Mekansal Hiyerarşi	54
3.3 Sosyal Entegrasyon: Bir Arada Bulunabilme, Ait Hissetme	56
3.4 Kent Hafızasında Yeri Olması: Kullanıcılar İçin Geçmişten İzler Taşınması	57
3.5 Kullanıcı İhtiyaçlarına Cevap Vermesi: Yaşam Dolu, Güvenli, Sürdürülebilir, Sağlıklı	58
3.6 Doğal Çevre İle Uyum: Topoğrafya, İklim Şartları, Kıyı İlişkisi	59
3.7 Yaratıcılığa Olanak Vermesi: Alternatifler Oluşturması, Çoklu Okuma İmkânı	60
3.8 Kentsel Mekana Bütüncül Bakış Metodunun Test Edilme Biçimi	61

3.8.1	Alan Bilgisinin Elde Edilmesi.....	61
3.8.2	Alan İncelemesi.....	61
3.8.3	Haritalama Çalışması.....	61
3.8.4	Bütüncül Analiz.....	64
4	KENTSEL MEKANA BÜTÜNCÜL BAKIŞ METODU İLE MARMARAY İSTASYON ÇEVRELERİ KAMUSAL ALANLARIN İNCELENMESİ	67
4.1	İstanbul Kent Makroformu ve Demiryolu Ulaşım İlişkisi	67
4.1.1	Türkiye’de Kentleşme ve Kentsel Kamusal Alanların Oluşum Dinamikleri.....	68
4.1.2	İstanbul Makroform Oluşum Süreci.....	69
4.2	Kentsel Mekana Bütüncül Bakış Metodu ve Marmaray İstasyonları	78
4.2.1	Marmaray Hat Omurgas Kamusal Alanları Bütüncül Yaklaşım.....	80
4.3	Marmaray Hattı İstasyon Çevreleri Genel Değerlendirmesi.....	159
5	SONUÇ	164
	KAYNAKÇA	172
	A KENTSEL MEKANA BÜTÜNCÜL BAKIŞ HARİTALAMALARI	179
	TEZDEN ÜRETİLMİŞ YAYINLAR	180

KISALTMA LİSTESİ

M.Ö.	Milattan önce
M.S.	Milattan sonra
yy.	Yüzyıl
vb.	Ve benzeri



ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1.1 Kentsel mekâna bütüncül bakışın metodolojik perspektifi	17
Şekil 2.1 Newman kamusal alan hiyerarşisi	21
Şekil 2.2 Kentsel tasarım kuramları	22
Şekil 2.3 Kent strüktürünü oluşturan sokak ve meydanlar	23
Şekil 2.4 Bahçe Kent	28
Şekil 2.5 Broadacre City	29
Şekil 2.6 Işıldayan Şehir	30
Şekil 2.7 Yumuşak şehir ilkeleri	32
Şekil 2.8 Jan Gehl'in 5 planlama kriteri	37
Şekil 2.9 Jan Gehl'in göz hizasında kent kriterleri	38
Şekil 2.10 15 dakika kentlerin temel çerçevesi	43
Şekil 2.11 Haritalama teknikleri	45
Şekil 2.12 Sürüklenme (Dirft)	48
Şekil 2.13 Rizomatik haritalama	49
Şekil 3.1 Matris çalışması ile kuramsal bilginin ilişkilendirilmesi	51
Şekil 3.2 Matris çalışması ile kentsel mekâna bütüncül bakış kriterleri	52
Şekil 3.3 Matris çalışması ile kentsel mekâna bütüncül bakış kriterleri	53
Şekil 3.4 1 km çapında alan haritalaması örneği	62
Şekil 3.5 Bütüncül omurga oluşumu sürüklenme (drift) haritalaması örneği	63
Şekil 3.6 Doğal çevre verilerinin plan ve görünüş düzleminde haritalanması	63
Şekil 3.7 Rizomatik haritalama ile bütüncül analizin 1. aşaması	65
Şekil 3.8 Rizomatik haritalama ile bütüncül analizin 2. aşaması	66
Şekil 4.1 Antik kent dönemi	70
Şekil 4.2 Chalcedon (Kadıköy) Byzantion dönemi	71
Şekil 4.3 Bizans kenti ve bölgeleri	72
Şekil 4.4 Byzantion kenti ve Roma/Bizans Dönemleri katmanlama haritası	73
Şekil 4.5 Fatih dönemi nahiyeleri (Çelik, 1996)	74
Şekil 4.6 19. Yüzyıla kadarki tarihsel süreç katmanları	76
Şekil 4.7 Marmaray hattı omurgasına genel bakış	79
Şekil 4.8 Marmaray istasyonları rizomatik haritalama çalışmasının 1. aşaması ...	83
Şekil 4.9 Marmaray istasyonları rizomatik haritalama çalışmasının 2. aşaması ...	83
Şekil 4.10 Marmaray hattı metropolleşen istasyon çevreleri	85

Şekil 4.11 Marmaray hattı kırsal-sanayi-banliyö-metropol alanlar	86
Şekil 4.12 Halkalı istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması	88
Şekil 4.13 Halkalı istasyonu çevresi	88
Şekil 4.14 Kanarya ve Soğuksu istasyonları çevresi alan haritalaması	89
Şekil 4.15 Kanarya (Mustafa Kemal Paşa) ve Soğuksu istasyonları çevresi	89
Şekil 4.16 Üsküdar istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması	90
Şekil 4.17 Üsküdar istasyonu çevresi	91
Şekil 4.18 Haydarpaşa-Ayrılık Çeşmesi istasyonları alan haritalaması	92
Şekil 4.19 Haydarpaşa istasyonu çevresi	92
Şekil 4.20 Ayrılık Çeşmesi istasyon çevresi	93
Şekil 4.21 Söğütlüçeşme istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması	94
Şekil 4.22 Söğütlüçeşme istasyonu çevresi	94
Şekil 4.23 Küçükçekmece istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması	97
Şekil 4.24 Küçükçekmece istasyonu çevresi	97
Şekil 4.25 Bakırköy istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması	98
Şekil 4.26 Bakırköy istasyonu çevresi	99
Şekil 4.27 Bostancı istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması	100
Şekil 4.28 Bostancı istasyonu çevresi	101
Şekil 4.29 Suadiye istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması	102
Şekil 4.30 Suadiye istasyonu çevresi	102
Şekil 4.31 Maltepe istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması	103
Şekil 4.32 Maltepe istasyonu çevresi	104
Şekil 4.33 Atalar, Başak istasyonları çevresi 1 km çapında alan haritalaması	104
Şekil 4.34 Atalar, Başak istasyonları çevresi	105
Şekil 4.35 Kartal istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması	106
Şekil 4.36 Kartal istasyonu çevresi	106
Şekil 4.37 Pendik istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması	107
Şekil 4.38 Pendik istasyonu çevresi	108
Şekil 4.39 Kaynarca istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması	109
Şekil 4.40 Kaynarca istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması	109
Şekil 4.41 Gebze istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması	110
Şekil 4.42 Gebze istasyonu çevresi	111
Şekil 4.43 Küçükçekmece-Yeşilyurt bütüncül omurga ve drift haritalaması	112
Şekil 4.44 Kadıköy bütüncül omurga oluşumu ve drift haritalaması	113
Şekil 4.45 Kadıköy kıyı hattı	114

Şekil 4.46 Tarihi Yarımada bütüncül omurga oluşumu ve drift haritalaması	114
Şekil 4.47 Yedikule (sol), Kocamustafapaşa (sağ).....	116
Şekil 4.48 Cerrahpaşa (sol) Yenikapı (sağ)	116
Şekil 4.49 Kumkapı (sol), Cankurtaran (sağ)	117
Şekil 4.50 Yeşilköy ve Yeşilyurt istasyonları çevresi alan haritalaması.....	119
Şekil 4.51 Yeşilköy ve Yeşilyurt istasyonları çevresi	119
Şekil 4.52 Tuzla istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması.....	120
Şekil 4.53 Tuzla istasyonu çevresi	121
Şekil 4.54 Bakırköy, Üsküdar, Bostancı, Pendik istasyonları çevresi.....	122
Şekil 4.55 Bostancı istasyonu eski istasyon yapısı ve Marmaray yapısı.....	123
Şekil 4.56 Florya istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması	125
Şekil 4.57 Florya istasyonu çevresi ve Atatürk Köşkü.....	125
Şekil 4.58 Menekşe istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması	126
Şekil 4.59 Menekşe istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması	127
Şekil 4.60 Haydarpaşa istasyonu çevresi.....	127
Şekil 4.61 Süreyya Plajı istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması	128
Şekil 4.62 Süreyya Plajı istasyonu Bakireler Anıtı	129
Şekil 4.63 Cankurtaran istasyonu U3 tren hattı ve bisiklet yolu	130
Şekil 4.64 Tarihi Yarımada silueti.....	131
Şekil 4.65 Yedikule ve Kocamustafapaşa istasyonu çevresi alan haritalaması...	131
Şekil 4.66 Yedikule ve Kocamustafapaşa istasyonu çevresi	132
Şekil 4.67 Yenikapı ve Kumkapı istasyonu çevresi alan haritalaması	132
Şekil 4.68 Yenikapı ve Kumkapı istasyonu çevresi	133
Şekil 4.69 Cankurtaran ve Sirkeci istasyonu çevresi alan haritalaması	133
Şekil 4.70 Cankurtaran ve Sirkeci istasyonu çevresi.....	134
Şekil 4.71 Ataköy istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması	136
Şekil 4.72 Ataköy istasyonu çevresi.....	136
Şekil 4.73 Kızıltoprak, Feneryolu, Göztepe, Erenköy alan haritalamaları.....	137
Şekil 4.74 Kızıltoprak, Feneryolu, Göztepe, Erenköy istasyon çevreleri.....	138
Şekil 4.75 Florya Akvaryum, Ayrılık Çeşmesi, Yunus çevresi haritalamaları ...	138
Şekil 4.76 Florya Akvaryum, Ayrılık Çeşmesi, Yunus istasyonları çevresi	140
Şekil 4.77 Tersane, Aydıntepe, İçmeler, Çayirova alan haritalaması.....	141
Şekil 4.78 Tersane, Aydıntepe, İçmeler, Çayirova istasyonları çevresi	142
Şekil 4.79 Cevizli, GTÜ-Fatih istasyonları çevresi haritalaması	143
Şekil 4.80 Cevizli (üst), GTÜ-Fatih (alt) istasyonları çevresi	144

Şekil 4.81	Anadolu yakası akarsu ve doğal çevre bileşenleri.....	146
Şekil 4.82	Yeşilköy (sol), Yeşilyurt (sağ) istasyonları çevresi.....	147
Şekil 4.83	Suadiye (üst), Bostancı (alt) istasyonları çevresi	148
Şekil 4.84	Florya Akvaryum istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması	149
Şekil 4.85	Yeşilköy (sol), Yeşilyurt (sağ) istasyonları çevresi.....	150
Şekil 4.86	Üsküdar istasyonu çevresi 1 km çapında doğal çevre haritalaması ...	151
Şekil 4.87	Üsküdar istasyonu kıyı fotoğrafı ve doğal çevre haritalaması	151
Şekil 4.88	Bostancı istasyonu çevresi doğal çevre haritalaması	152
Şekil 4.89	Bostancı istasyonu kıyı görünüşü ve doğal çevre haritalaması.....	152
Şekil 4.90	Kartal istasyonu çevresi doğal çevre haritalaması	153
Şekil 4.91	Kartal istasyonu kıyı görünüşü ve doğal çevre haritalaması.....	153
Şekil 4.92	Söğütlüçeşme istasyonu çevresi doğal çevre haritalaması	154
Şekil 4.93	Haydarpaşa istasyonu çevresi doğal çevre haritalaması.....	155
Şekil 4.94	Haydarpaşa istasyonu silueti	155
Şekil 4.95	Halkalı ve Küçükçekmece istasyonları çevresi haritalaması	157
Şekil 4.96	Yenimahalle ve Kazlıçeşme istasyonları çevresi haritalaması.....	158
Şekil 4.97	Zeytinburnu ve Cankurtaran istasyonları çevresi haritalaması	158
Şekil 4.98	Bakırköy ve Suadiye istasyonları çevresi haritalaması	163
Şekil 5.1	Bütüncül omurga oluşumu haritalamaları	166
Şekil 5.2	Sirkeci ve Küçükalyalı 1 km çapında alan haritalaması	167
Şekil 5.3	Fitzner 1900 yılı Anadolu Yakası haritası.....	169
Şekil 5.4	Fitzner 1900 yılı Anadolu Yakası haritası doğal çevre verileri.....	169

Kentsel Mekana Bütüncül Bakış Metodu ile Marmaray İstasyon Çevreleri Kamusal Alanların İncelenmesi

Özgün ÖZBUDAK

Mimarlık Anabilim Dalı

Mimari Tasarım

Doktora Tezi

Danışman: Prof. Dr. Ömür BARKUL

Kentsel kamusal alanlar, kent yaşamında insanları bir araya getiren, görmeyi ve görünmeyi mümkün kılan mekânlar olması bakımından en önemli kentsel bileşenlerdir. Kentsel mekâna dair araştırma yapmak ya da alınacak kararlara ve tasarım yapmaya yönelik veri toplamak için çeşitli yöntemler önerilmektedir. Bu yöntemlerin bazılarının sadece sosyal yapıya odaklandığı, bazılarının sadece mekânın formuna, görsel özelliklerine ya da kullanım niteliğine odaklandığı görülmektedir. Bu çalışma, kent mekânını anlamaya, incelemeye, haritalamaya ve elde edilen verileri bütüncül biçimde yorumlamaya ihtiyaçtan yola çıkarak 7 kriterden, haritalama ve analiz tekniklerinden oluşan "Kentsel mekâna bütüncül bakış" metodunun oluşturulmasını ve metodun Marmaray istasyonları çevresi kamusal alanlarda test edilmesini ele almaktadır. Oluşturulan 7 kriter, haritalama ve analiz teknikleri kentsel mekânın plan düzlemi ve kent formu özelliklerini, mekânın üç boyutlu algılanan (deneyimlenen) verilerini, tarihsel sürecin ekonomik, politik, sosyal ve mekânsal dinamiklerle ilişkisini bir araya getirerek bütüncül veriyi elde etmeyi amaçlamaktadır. "Kentsel mekâna bütüncül bakış" adı verilen bu metot, kentsel mekân deneyimlenirken ve mekâna dair araştırmalar

yapılırken verilerin bir araya getirilmesini, haritalanmasını, çoklu okumaların, çıkarımların yapılabilmesini sağlamaktadır.

Nitel araştırma yöntemi ile oluşturulan çalışmada, tematik analiz yöntemi ile kuramsal bilgiler bir araya getirilerek matrisler üzerinde ilişkilendirilmektedir. Matris üzerinde kavramlar birbiri ile ilişkilendirilmesi ile “kentsel mekâna bütüncül bakış” metodunun 7 kriteri elde edilmektedir. Alan incelemesi sonrasında elde edilen verilerin 7 inceleme kriteri ile analizi ve haritalama çalışması gerçekleştirilmektedir. Metot, kentsel mekâna dair analizde, göz hizasında ve plan düzleminde parçacıl verilerin toplanmasına, birbiriyle ilişkilendirilerek yorumlanmasına, bilginin derinleştirilmesine ve tümevarım ile üst ölçekten bakış aracılığıyla bütüncül bilgiyi elde etmeye olanak vermektedir. Kentsel mekâna bütüncül bakış metodu, demiryolu ulaşım sisteminin dinamik bir kentsel mekân üreticisi olmasından dolayı Marmaray hattı üzerindeki istasyon çevresi kent mekânlarında test edilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Kamusal alan, kentsel mekân, kamusal alan analiz yöntemi, Marmaray, istasyon meydanları.

Examination of Public Spaces Around Marmaray Stations with the Holistic View of Urban Space Method

Özgün ÖZBUDAK

Department of Architecture

Doctor of Philosophy Thesis

Supervisor: Prof. Dr. Ömür BARKUL

Urban public spaces are the most crucial urban components in terms of being places that bring people together and make it possible to see and be seen in urban life. Various methods have been suggested for researching urban space or collecting design data. Some methods focus on social structures, while others emphasize the physical and visual aspects or the quality of space use. Based on the need to understand, analyze, mapping and interpret the urban space in a holistic way, this study focuses on the creation of a “holistic view of urban space” method consisting of 7 criteria, mapping and analysis techniques and testing the method in public spaces around Marmaray stations. The 7 criteria, mapping and analysis techniques aim to obtain holistic data by bringing together the plan and urban form characteristics of the urban space, the three-dimensional perceived (experienced) data of the space, the relationship of the historical process with economic, political, social and spatial dynamics. The Holistic View of Urban Space method integrates data, enables mapping, and supports multiple interpretations of urban spaces during research and analysis.

Theoretical information is combined with thematic analysis and mapped in matrices based on qualitative research methods. By associating the concepts on the matrix, 7 criteria of the "holistic view of urban space" method are obtained.

The data obtained after the field examination are analyzed and mapped according to the 7 criteria. In the analysis of urban space, the method allows for the collection of fragmentary data at eye level and on the plan plane, their interpretation in relation to each other, the deepening of knowledge, and the acquisition of holistic knowledge through induction and a higher scale view. The holistic view of urban space method is tested around Marmaray line stations, as the railway system dynamically shapes urban spaces.

Keywords: Public space, urban space, public space analysis method, Marmaray, station squares.



1 GİRİŞ

Kent yaşamında kamusal açık alanlar, binaların dışında gündelik hayatın sürdürüldüğü, yaşam kalitesini artıran, farklı sosyal grupların bir araya gelebildiği toplumsal bağları güçlendiren mekânlardır. Ekonomik, politik ve toplumsal dinamiklerle sürekli dönüşüm halinde olan kentsel mekânlar, insan yaşantısını etkilemekte yaşantı da kentsel mekânı dönüştürmektedir. Tarihsel süreçteki kırılma noktaları toplum yaşantısında güçlü dönüşümlere neden olmuş, mekânı kullanım ve algılayış biçimini de değiştirmiştir. Tarihsel süreç kırılmalarının izleri kent mekânına da yansımakta ve izleri görülebilmektedir. Güncel kent yaşantısı ve geçmişteki kırılmaların kent yaşamında açık ya da saklı duran izleri insan ve kentsel mekân ilişkisinin anlaşılmasını sağlayan önemli öğelerdendir.

Kent, karmaşık bir yapı, kent algısı da karmaşık, kesintili ve parçalı bir süreçtir (Harvey, 2009; Lynch, 2011). Kamusal alanlar, insanların serbestçe dolaşabildiği doğal ve yapılı çevre olarak tanımlanabilir. Geniş tanımıyla da kamusal alanlar, yapılı ve doğal-yapılı, kamusal-özel, iç-dış, kentsel-kırsal ikiliği arasında kentin tüm parçalarını kapsamaktadır (Carmona vd., 2008). Kent yaşamına, kent formuna dair çalışmalarda araştırmacılar, kent yaşamının kalitesini artırmaya yönelik kavramlar, ölçekler oluşturmuşlardır. 15 dakikalık şehir, sürdürülebilir şehir, akıllı şehir, yavaş şehir dayanıklı şehir olarak adlandırılan tanımlamaların bir kısmı birbiri ile çelişirken, bir kısmı da birbiri ile örtüşebilmektedir. Örneğin kompakt kent mekânlarını teşvik eden bir görüş, yayılım gösteren kentsel tasarım anlayışı ile çelişebilmektedir. Kompakt kent tasarımı, yavaş yaşantısını ön plana alırken yayılım gösteren kentler ise birbirinden uzak yerleşimler olarak araç kullanımını özendirebilmektedir. (Jaroszewicz vd., 2023). Gelişen teknoloji, kentlerin büyümesi, araçlar tarafından kentlerin istila edilmesi nedeni ile kamusal alanlara, bu alanların “iyi” özelliklerinin nasıl olması gerektiğine ve olabileceğine yapılan vurgunun önemi artmaktadır (Aydınsoy & Ötkünç, 2021). İyi kentsel kamusal alanların oluşturulabilmesi, sürdürülebilmesi için de mevcut durumun, geçmiş izlerin, sorunların ve olumlu özelliklerin tespit edilerek bütüncül bakış ile hareket edilmesi önem taşımaktadır. Bütüncül bakış ile belirtilmek istenen, kentsel mekânın incelenmesi sürecinde ekonomik, politik, sosyal dinamiklerle

oluşan tarihsel süreçteki kırılma noktalarının, doğal çevre özelliklerinin, kentsel mekânın plan düzlemindeki örüntüsünün, göz hizasında ve farklı yüksekliklerde bakışlar ile deneyimlenen gündelik kent yaşantısının bir arada ele alınmasıdır. Kent yaşamında insanları bir araya getiren, özel alanlar dışında yaşamın sürdürüldüğü kamusal alanların analizi, karmaşık kent yaşamında insan ve mekân ilişkisinin anlaşılabilmesi ve sorunların tespiti için önem taşımaktadır.

Kentin büyüklüğü yanında farklı disiplinlerin kendi alanlarına odaklanmaları ve sosyal bilgi ile mekânsal bilginin ayrı ayrı ele alınması yerine, karmaşık sorunlarının anlaşılması için parçalı önerilerin, birbirinden dağınık kuramların bütüncül biçimde ele alınması gerekmektedir (Harvey, 2009; Madanipour, 1996). Ekonomik, politik ve sosyal dinamiklerle dönüşen mekân verilerinin bütüncül biçimde ele alınmaması nedeni ile kentsel mekânlar doğal çevre özellikleri ile uyumlu olmayan, kendine has kimlik oluşturamayan, algılanması mümkün olmayan, kimlik özelliklerinden yoksun, birbirinin kopyası mekânlara dönüşmektedir. Bu yüzden, kentsel mekânlarda analiz tekniklerinin kent dokusu içinde ya da dışında alınacak kararlardan önce saptanması ve kent mekânlarının özgün değerlerinin ortaya konması ile iyi kent mekânları ortaya çıkabilecektir (Çolpan Erkan & Akın, 2015).

Kentlerin metropolleşme sürecinde önemli bir yere sahip olan raylı ulaşım sistemi, kentin merkez alanı ile çevresi arasındaki ilişkinin sağlanmasında etkin olmuştur. Ulaşım, hammadde taşınması gibi işlevlerin yanında demiryolu ulaşımının simgesel anlamı da önem taşımaktadır. Türkiye’de demiryolu ulaşımının Cumhuriyet’in modernleşme olgusunun önemli simgelerinden biri olmasının nedeni de modernizmi ülkenin tüm noktalarına ulaştıran hem fiziksel hem de imgesel bir öge olmasıdır. Raylı ulaşım sistemleri, kentsel mekân oluşumuna ve zenginleşmesine katkı sağlarken dinamizmi ile bu yaşantıyı canlı tutmaktadır. İnsanların hızlı ve güvenli ulaşımının sağlanması yanında istasyon noktaları ve çevrelerinde oluşan düğüm noktaları ile kentsel kamusal alanda röper noktaları oluşturmaktadır. Tarihsel süreçte demiryolu ulaşım sisteminin geçtiği alanlarda istasyon noktaları ve çevreleri merkez oluşturarak kent bu noktalardan yayılım göstermiştir. Aynı zamanda istasyon noktası odakları, ortak karakteristik özelliklere sahip kent mekânları oluşturmuştur. İstasyon noktasına dik biçimde çoğunlukla ‘İstasyon Caddesi’ ve demiryoluna paralel ‘Hatboyu Caddesi’

isimlerini alan kent mekânları ortak karakteristiğe örnek olarak gösterilebilmektedir. Demiryolu ulaşımı, oluşturduğu dinamizm ile kentsel mekânları oluştururken aynı zamanda istasyon noktalarına farklı ulaşım sistemlerinin eklenmesi ile düğüm noktaları hem güçlenmekte hem de karmaşıkmaktadır. İstasyon çevrelerinde oluşan düğümler ve bu noktalardan mekânların yayılım göstermesi, insan yaşantısının dönüşmesi, ihtiyaçların farklılaşması, alanların kamusal kullanım niteliğinin değerlendirilmemesi gibi nedenlerle bu alanlar karmaşıkmakta, dönüşmekte ve önemi artmaktadır.

Çalışma kapsamında, kentsel mekânı bütünüyle ele alabilmeye ihtiyaç duyulmasından yola çıkılarak 7 kriterden, haritalama ve analiz tekniklerinden oluşan “kentsel mekâna bütüncül bakış” adı verilen metot oluşturulmuştur. 7 kriter, kentin bütüncül verilerini içermekte ve kent mekanının analizini yapmaya olanak tanımaktadır. Kentsel mekâna bütüncül bakış metodu, kentsel mekânın plan düzlemi ve kent formu verilerini, mekânın üç boyutlu algılanan (deneyimlenen) verilerini, tarihsel süreç verilerini ekonomik, politik, sosyal ve mekânsal dinamiklerle ilişkisini, haritalama teknikleri ile bir araya getirerek bütüncül veriyi elde etmeyi amaçlamaktadır. Kentsel mekân deneyimlenirken ve mekâna dair araştırmalar yapılırken verilerin bir araya getirilmesini, haritalanmasını, çoklu okumaların, çıkarımların yapılabilmesini sağlayan metot, kent yaşamında tarihsel süreçteki kırılmaların, güncel kent yaşantısında katmanlar halinde bulunan verilerin ortaya çıkarılmasını, inceleyebilir ve bütüncül bir biçimde ortaya konabilir hale getirilmesini amaçlamaktadır.

Metot, kent mekânının önemli üretici ve dönüştürücülerinden biri olan raylı ulaşım sisteminin istasyon çevrelerinde yani Marmaray istasyonları çevresindeki kamusal alanlarda test edilmektedir. Metodun Marmaray istasyonları çevresindeki kamusal alanlarda test edilmesinin nedeni, demiryolu ulaşımı sisteminin dinamik bir kentsel mekân üreticisi olmasından dolayıdır. Demiryolu ulaşımı kent makroformunu önemli ölçüde etkilemiş ve etkilemeye devam etmektedir. Demiryolu hattının geçtiği noktalarda kent, oluşan odaklar çevresinden yayılım göstererek genişlemeye ve büyümeye başlamıştır. Ulaşımın kolaylaşması ile kent merkezlerinden uzak noktalarda yaşamının mümkün olması ile banliyöler ortaya çıkmış aynı zamanda ulaşım kolaylığı nedeni ile sanayi ve ticaret işlevlerinin belirli noktalarda yoğunlaşması ile kentlerde farklı fonksiyonların odaklandığı

alanlar oluşmuştur. Demiryolu ulaşımı kent içinde hareketliliği sağlayarak kent merkezlerinin daha canlı ve erişilebilir hale gelmesine katkıda bulunmuştur. İstasyon noktaları demiryolu ulaşımının kullanılmaya başlandığı 19. yüzyıldan itibaren merkezler oluşturmakta postane, otel, okul, dini yapılar ve konut gibi farklı tipolojilerde yapıları çevresinde toplamaktadır. Tarihsel süreçte bazı istasyon çevrelerinin kamusal niteliği artarken bazıları da nitelikli olmayan mekânlar ortaya çıkarabilmektedir. 2013 yılına kadar B1 ve B2 olmak üzere iki ayrı banliyö hattı olarak kullanılan, 2019 yılında tek hat olarak Marmara denizi kıyısı boyunca doğu-batı yönünde kullanılmaya başlanan Marmaray, farklı karakteristik özelliklere sahip çok sayıda istasyon noktası çevrelerini üzerinde toplamaktadır. Bu durum, metodun büyük kent parçası üzerindeki birbirini takip eden bir hat üzerindeki farklı özelliklere sahip mekânların üzerinde denenmesine ve birbiri ile kıyaslanarak bütüncül bilginin elde edilmesine olanak tanımaktadır.

Bu bağlamda, günümüze kadarki uygulamalarda gerek eski istasyonlar kullanılarak yapılan gerekse yeni tasarlanan istasyon çevresi kentsel mekânlar incelenerek kent insanının günlük yaşantısında büyük öneminin olduğu varsayılan, mevcut ve gelecekte tasarlanacak kentsel mekânlar için bir bakış oluşturulmaya çalışılacaktır.

1.1 Literatür Özeti

Tarihsel süreçte ekonomik politik ve sosyal dinamikler ile kırılmalar yaşanmış, kentler de bu değişimlerden etkilenmiştir. Kırılmalar ile sürekli dönüşüm halindeki kentsel kamusal alanlarda geçmişin izleri ile güncel izler bir arada bulunmaktadır. Kentlerin büyümesi ve karmaşılaşması ile kentsel mekânların saklı duran izlerinin ve niteliklerinin görünür hale getirilmesi önem taşımaktadır.

Bu bağlamda çalışmanın ikinci bölümünde kamusal alan kavramı, kamusal alanın niteliği ve kamusal alanın temsiliyeti ana başlıklarından oluşan literatür çalışması yer almaktadır. Bu bölüm çalışmada oluşturulan kentsel mekâna bütüncül bakış metodunun kuramsal alt yapısını oluşturmaktadır.

Çalışmanın üçüncü bölümünde, literatür taraması aracılığı ile kentsel kamusal alan kuramları ve inceleme kriterleri, haritalama teknikleri ile bir araya getirilerek kentsel kamusal alanların incelenmesi için “kentsel mekâna bütüncül bakış

metodu” adı verilen sosyo-mekânsal analiz yöntemi oluşturulmaktadır. Bu metod matrisler aracılığı ile kuramsal bilgilerin birbiri ile örtüşen noktalarının ortaya çıkarılması ve ortak noktalardan ana kriterlerin belirlenmesi ile oluşturulmaktadır.

Metodun Marmaray tren istasyon noktaları çevresinde test edilmesi çalışmanın dördüncü bölümünü oluşturmaktadır. B1 ve B2 banliyö hattından Marmaray’a dönüşüm süreci, tarihsel süreçteki kırılma noktaları bölümün başında ele alınarak, mekânsal analizin tarihsel arka plan verisi elde edilmektedir. Kırsal alanın metropole dönüşümü sürecinde Marmaray istasyon çevresi kamusal alanların İstanbul kent makroformu ile ilişkisi ortaya konarak B1 ve B2 banliyöden Marmaray’a dönüşüm sürecinde iptal edilen, yeni eklenen ve yeri değişen istasyonlar ile hattın bütüncül olarak tarihsel süreçte bir arada incelenmesi amaçlanmaktadır. 51 istasyondan oluşan 43’ü aktif olarak kullanılan Marmaray hattının incelenmesi, plan düzleminde incelemeler, alanların yerinde deneyimlenmesi, haritalanması ve elde edilen verilerin yorumlanması ile yapılmaktadır. Bu doğrultuda çalışmada, Marmaray istasyonları çevresi kentsel kamusal alanlar incelenerek, kentsel kamusal alanın formu, niteliği ve temsiliyeti, kentleşme süreci, İstanbul kent makroformu ve demiryolu çevresi kamusal alanlar kentsel mekâna bütüncül bakış metodu ile ortaya konmaktadır.

Jan Gehl (2020), iyi kentin özelliklerini yaşam dolu, güvenli, sürdürülebilir ve sağlıklı olmak üzere dört ana başlıkta toplamaktadır. ‘İnsan İçin Kentler’ isimli çalışmasında mekânların bu dört özelliğe sahip olması için hangi özelliklere sahip olması gerektiğini detaylandırmaktadır. Kentsel kamusal alanların nitelik bakımından ana hatları ile yoğun kent dokusuna, kısa yürüyüş mesafelerine, hoş güzergâhlara, karma kullanıma, aktif zemin kat ve nitelikli mimariye sahip olması gerektiğini belirtmektedir. Çalışma, kamusal alanların inceleme kriterlerini elde etme bakımından yararlanılan, metodolojik perspektifin bileşenlerinden birini oluşturmaktadır.

David Harvey’in (2009) ‘Sosyal Adalet ve Şehir’ çalışması mekân ve insan ilişkisinin birbirini etkileyişi ve birbirinden ayrılmaması gerekliliği bakımından çalışmada yöntemin oluşturulmasında yararlanılan bir diğer kaynaktır. Kenti karmaşık bir şey olarak tanımlayan Harvey, karmaşıklığı sorunların doğru kavramsallaştırılamamasından kaynaklandığını belirtmektedir. Bu kavramsallaşamama durumunu farklı disiplinlerin bir araya gelmemesi ile

açıklamaktadır. Aynı zamanda kent algısının kesintili olmasına yapılan vurgu bakımından çalışmada metodun oluşturulmasına ve kriterlerin elde edilmesine katkı sağlamaktadır.

Sanayi Devrimi ile ortaya çıkan demiryolu ulaşım sistemi insanların hareketliliklerini ve mekânı algılayışlarını etkilemiştir. Ateş püskürten bir makine ile yer değiştirme fikri insanları başta korkutsa da sonrasında bu sistem peyzaja hâkim olan aynı zamanda ilerlemenin bir simgesine dönüşmüştür (Schivelbusch, 2014). Wolfgang Schivelbusch'un 'Railway Journey' isimli çalışması demiryolu ulaşımının tarihçesi ve insanların algısındaki dönüşümü irdelemesi bakımından tez çalışmasında demiryolu ulaşımının tarihçesinde toplumu dönüştüren bakış açısının anlaşılması amacıyla başvurulmuş kaynaklardan biridir. Demiryolu ulaşımının insanların dış çevreyi algılayış biçimine etkisi "haritalama" tekniklerinin alt başlıklarından olan kesintili algılama biçimi "drift" kavramı ile bağ kurulmasını sağlamaktadır.

Jane Jacobs'un (2017) 'Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı' isimli 1961 tarihli çalışması güncelliğini korumaktadır. Modern kentlerin araçları ön plana alan, yaya kullanımını ikinci plana alan güncel bakış açısı, mekanların niteliğini düşüren önemli etkenlerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Çalışmadan bu eleştirel bakış bağlamında, kent mekânının insanların kullanımına uygun olup olmadığını, yürüyen insanlar ve otomobil insanları ikiliğinde tartışması bakımından yararlanılmaktadır.

William Whyte (1980) çalışmasında kent mekânlarının bazılarının insanlara göre işler haldeyken bazılarının neden işlevsiz olduğuna dair gözlemlerini paylaşmaktadır. 70'li yıllarda gerçekleştirdiği çalışmasında küçük kent parçalarını inceleyerek canlı kamusal yaşamının nasıl olması gerektiğine dair inceleme kriterlerini ortaya koymaktadır. Kamusal alanların sadece fiziksel yapılar olmadığını aynı zamanda sosyal boyutu olduğunu vurgulayan çalışmada mekân tasarımı sırasında ele alınması gereken oturma düzeni, yeşil alanlar, yürüme yolları ve etkileşim imkânı başlıklarını detaylandırmaktadır. Çalışma, mekânın niteliğini anlamak için gözlemlemeyi, insanları dinlemeyi, sorular sormayı içeren yaklaşım ile 'Project for Public Spaces' oluşumunun temelini oluşturmaktadır.

Kevin Lynch (2011), “Kent İmgesi” isimli çalışmasında kentlerin zihinde oluşan imgesinin niteliği için yollar, sınırlar, bölgeler, düğüm noktaları ve işaret öğeleri olmak üzere beş ögenin incelenmesi gerektiğini belirtmektedir. Bu öğelerin birbiri ile kurduğu ilişkiye göre kentin oluşan imgesinin güçlenebileceğini ya da zayıflayabileceğini belirtmektedir. Kitabın dördüncü bölümü olan “Kent Formu” bölümünde iyi kent tanımını basit formu olan, yapı tipleri ve kullanımı süreklilik gösteren, benzersiz, sınırları belirli, komşu bölgeler ile bütünleşen ve iç bükey özellik gösteren mekânlar olarak özetlemektedir. Güçlü kent imgesi için gereken tasarım kriterlerinin belirlendiği kitabın dördüncü bölümü kentsel kamusal alanın okunaklılığını, formu ve niteliğini inceleyebilmek için arka planı oluşturmaktadır.

Carlos Moreno (2021), 15 dakikalık kentler önerisinde konut ile kentteki diğer bütün ihtiyaçların 15 dakikada kolaylıkla ulaşılabilir mesafede olması gerektiğini vurgulamaktadır. Ekoloji, yakınlık, dayanışma ve katılım olmak üzere dört ana kriterin kent mekânında sağlandığı zaman yaşanabilir nitelikli kentsel mekanların ortaya çıkabileceğini belirtmektedir.

Ebru Salah (2013) “Sayfiye to Banlieue: Suburban Landscape Around Anatolian Railways, From Mid-Nineteenth Century to the World War II” isimli doktora çalışmasında İstanbul’da Anadolu Demiryolları’nın Kadıköy çevresindeki banliyö peyzajının üretimini; arka planındaki politik, ekonomik ve sosyal dinamikler ile peyzajın form, anlam ve temsiliyet olarak ilişkilerinin analizi üzerinden sosyo-mekansal analiz yöntemi ile incelemektedir. Geç dönem Osmanlı’dan II. Dünya Savaşı’na kadar olan süreçte Kırsal-Sayfiye-Banliyö dönüşümünü Kadıköy tren istasyonları üzerinde incelemektedir. Salah’ın çalışmasından gelecek çalışmalar için öneriler başlığında hattın güncel durumu ve bütününe incelenerek farklı okumaların gerçekleştirilebileceği önerileri bakımından yararlanılmıştır.

İnci Olgun ve arkadaşları (Olgun vd., 2021) tarafından Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi’nde araştırma projesi kapsamında yayımlanan “Kentsel Tasarım Rehberinde Mahalle Ölçeği ve İstasyon Meydanları” isimli çalışmada Marmaray Erenköy istasyon noktası merkez alınarak bir kentsel tasarım rehberi önerisi geliştirilmiştir. Çalışmada banliyö hattından Marmaray’a dönüşüm süreci bütün hat üzerinden ele alınarak dönüşüm sürecinin genel analizi gerçekleştirilmiştir. Bu çalışma tamamlandıktan sonra Erenköy istasyonu ve çevresi alt ölçek çalışma alanı seçilerek mahalle ölçeğinde tasarım önerileri

geliştirilmiştir. Çalışmadan istasyon çevresinde oluşan kent mekanlarının canlı kamusal alanlar oluşturmaları ve bu alanların daha nitelikli hale nasıl getirilebilir sorularını sorması bakımından yararlanılmaktadır.

Mimarlık Dergisi'nin 420. (Altan vd., 2021) sayısında Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 2021 yılını "Avrupa Demiryolu" yılı ilan etmesi dolayısı ile "Kültür, Kent, Teknoloji Arakesitinde Türkiye'nin Değişen Demiryolu Mimarlığı" başlıklı dosya yayımlanmıştır. Dosyada 19. yüzyılın önemli buluşlarından biri olan demiryolu ulaşımının Türkiye'deki süreci üzerinde durulmaktadır.

Erving Goffman (2017) "Kamusal Alanda İlişkiler" çalışmasında toplu yaşamın gündelik karşılaşma ve etkileşimler ağını ortaya koymakta; durakta bekleme, karşıdan karşıya geçme, yolda karşılaşma gibi toplumda sürekli tekrarlanan davranışların anlamını irdelemektedir.

Roger Trancik'in (1986) 3 kentsel tasarım kuramı ve Oscar Newman'ın (1973) kamusal alan hiyerarşisi önerisi, kamusal alanlar incelenirken kentsel mekânların plan düzlemi ve üç boyutlu kurgusunda dikkat edilmesi gereken noktaları vurgulamaktadır. Çalışmalardan kent dokularının olumlu kentsel mekânları nasıl oluşturabileceği bakımından yararlanılmaktadır. Haritalama çalışması süreci ile mekânlar tekrar gözden geçirilirken plan düzlemindeki kurguların iyi kent yaşantısını sağlama potansiyeli ortaya çıkarılabilmektedir.

Ela Alanyalı Aral ve Aslıhan Şenel'in 'haritalama' çalışmalarından yaşanmış mekânın izlerinin ortaya çıkarılması bakımından yararlanılmaktadır. Bu çalışmalar aracılığı ile haritalama kavramının ortaya çıkışı, Aydınlanma Çağı'nın bilimsellik iddiası taşıyan eril haritalarından kapsayıcı, çoklu okuma imkânı sağlayan "haritalama" kavramına geçişin tartışıldığı kaynaklara erişim sağlanmaktadır. Çalışmalar aracılığı ile James Corner (2011) ve Guy Debord'un çalışmalarına ulaşılarak haritalama eyleminin okuması ve metoda entegrasyonu yapılabilmektedir.

Sıdıka Çetin'in (2012) Cumhuriyet modernleşmesi ile kentsel mekânın organizasyonunun simgesel özelliklerini demiryolu istasyonları çevresi aracılığı ile incelediği çalışmadan, Cumhuriyet modernleşmesi ve demiryolu ulaşımının çevresini dönüştüren etkisinin incelenmesi bakımından yararlanılmaktadır.

İlhan Tekeli (2009) “Modernizm, Modernite ve Türkiye’nin Kent Planlama Tarihi” isimli çalışmasında Türkiye’nin kentleşme sürecindeki kırılma noktalarını beş döneme ayırdığı, Cumhuriyet öncesi Osmanlı Modernleşmesi, Cumhuriyet dönemi planlı ekonomi arayışı, 1950-1960 yılları arası popülist modernite süreci, 1980’ler hızlı kentleşme ve sonrası küreselleşme dönemleri çalışmanın tarihsel süreç kapsamını oluşturmaktadır. Türkiye’nin kentleşme sürecindeki kırılma noktaları aynı zamanda çalışmada arka plandaki ekonomik, politik, sosyal dinamikleri oluşturmaktadır.

Sibel Bozdoğan’ın (2012) “Modernizm ve Ulusun İnşası” isimli çalışmasında geç Osmanlı döneminden İkinci Dünya Savaşı’na kadar Cumhuriyet modernleşmesinin mekân ve toplumda dönüştürücü etkisini incelemektedir. Çalışmadan Geç Osmanlı Dönemi ve Cumhuriyet’e geçiş sürecinin tarihsel arka planını oluşturmak amacıyla yararlanılmaktadır. Çalışmada aynı zamanda Cumhuriyet dönemi Türkiye’sinin kamusal yaşantısına değinilerek kamusal alana verilen önem vurgulanmaktadır.

Olgu Çalışkan (Çalışkan, 2003b, 2003a) “Mekândaki Kemalizm” isimli iki bölümden oluşan çalışmasında Cumhuriyet modernleşmesi ile kentlerin modern kültürün temsilcileri olarak ele alınması arasındaki ilişkiyi incelemektedir. Demiryolu ulaşımı Cumhuriyet modernleşmesinde önemli bir dönüştürücü olarak ortaya çıkmaktadır. Çalışma aracılığı ile Cumhuriyet dönemi kent ve mimarlık ortamına bakış sağlanabilmektedir.

Zeynep Çelik (1996), 19. yüzyıldaki gelişmeler ve İstanbul’un çağdaşlaşması sürecini incelediği “19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul” isimli çalışmasından kentin metropolleşmesine kadar önemli kırılma noktalarından biri olan Osmanlı’nın modernizme eklenmesi sürecinin kent mekânındaki yansımaları bakımından yararlanılmıştır. Çalışma hem kent makroformu hem de tarihsel süreç için veri oluşturmaktadır.

Oya Akın (2012) “İstanbul Kentinin Değişim Öyküsü” çalışmasında kentin Tarihi Yarımada ve çevresinde kentin kuruluşundan Boğaz ve Marmara kıyısı boyunca gelişimi, daha sonra kuzey yönüne doğru büyümesi sürecini incelemektedir. Çalışmadan kentin makroformunun gelişim sürecinin tarihsel arka planını oluşturmak amacıyla yararlanılmaktadır.

Şener Özler'in (2007) "Cumhuriyet Dönemi Planlama Notları" çalışmasından Marmaray hattı ve çevresinin tarihsel süreçte haritalar üzerindeki değişiminin ortaya çıkarılabilmesi, İstanbul'a yönelik üretilen kent planlarının ve tarihsel süreç arka planı oluşturulması bakımından yararlanılmaktadır.

1.2 Hipotez

Çalışmada oluşturulan kentsel mekâna bütüncül bakış metodunun, kent mekânının verilerini bütüncül biçimde ortaya koymayı sağlayan elverişli bir yöntem olduğu öngörülmektedir. Bu metot sayesinde kent mekânında saklı duran, birbiri ile ilişkisi görünür olmayan verilerin ortaya çıkarılarak görünür hale getirilebileceği, bu sayede çoklu okumaların gerçekleştirilebileceği düşünülmektedir. Görünür olma ile kentin geçmişinde ve hafızasında yeri olan, fakat dönüşüm sürecinde artık görünür olmayan, yeri değişmiş, işlevini yitirmiş ya da gücü aynı kalmamış kent mekânları ve dokuları, yapılar, doğal çevre özellikleri kastedilmektedir. Aynı zamanda birbirine uzak mesafelerde yer alan fakat benzer özellikler gösterebilen kent mekânlarının ilişkisinin kurularak bu özelliklerin görünürlüğünün sağlanması da vurgulanmaktadır.

Çalışmanın hipotezi:

-Kamusal alana dair farklı öneriler kendi inceleme kriterlerine odaklanarak diğer kent verilerini ihmal edebilmektedirler. Bu yüzden kent mekânına bütüncül biçimde bakış, mekânların birbiri ile ya da saklı duran ilişkilerini ortaya koyabilen, veri toplamayı ve yorumlamayı kolaylaştıran bir metottur.

-İyi kentsel mekânlar için mevcut durumun ele alınarak analizinin gerçekleştirilmesi mekânın anlaşılabilmesini kolaylaştırmaktadır.

-Kamusal alana dair incelemelerde, mevcut durumu, tarihsel süreç kırılmalarını, gündelik kent yaşantısını bir arada ele almak ve bu verilerin haritalamasını yapmak kent mekânına dair verileri bir araya getirerek toplu bir bakış sunmaktadır.

-Kent mekânında saklı duran verilerin ortaya çıkarılması görünürlüğün sağlanması ile kentin kimliğinin oluşumuna katkı sağlamış, gündelik yaşamda ya da tarihsel süreçte hafıza mekânlarının önemine yapılacak vurgu daha sonraki tasarım

süreçlerinde alınacak kararlar ile kamusal yaşantının güçleneceği ve gelişebileceği düşünülmektedir.

1.3 Tezin Amacı Katkısı ve Önemi

Çalışma, kamusal alanların incelenmesine yönelik “kentsel mekâna bütüncül bakış metodu” önerisi oluşturarak metodun kamusal alanlarda test edilmesini amaçlamaktadır. Metodun güncel kent yaşantısının katmanlar halinde bulunan verilerini ortaya çıkararak bütüncül biçimde yorumlamaya elverişli olması hedeflenmektedir. Kent yaşamında katmanlar halinde bulunan veriler ile belirtilmek istenen, ekonomik, politik ve sosyal dinamikler ile dönüşümler, kent mekânının plan düzlemi ve göz hizasındaki kurgusu, sosyal yaşantısı, doğal çevre verileridir.

Oluşturulan metot, kent mekânının önemli dönüştürücülerinden biri olan raylı ulaşım sistemi istasyon çevrelerinde yani Marmaray istasyonları çevresinde test edilmektedir. Bu mekânlar ekonomik, politik ve sosyal dinamiklerle dönüşmüş ve dönüşmeye devam etmekte olan canlı kent yaşantısına sahip mekânlardır. Oluşturulan metot ile yaşanan mekâna odaklanılmakta ve mekâna dair sistematik veri elde edilmektedir. Yaşanan mekâna odaklanan sistematik çalışmalarda kentsel kamusal mekânın niteliği, önemi ve kentteki yeri vurgulanmakta bu yüzden bu tür çalışmalar gündelik kent yaşantısına yapılan vurgu ile önem kazanmaktadır.

-Çalışmanın Amaçları

Çalışmada oluşturulan kentsel mekâna bütüncül bakış metodu ile aşağıdaki hedeflere ulaşılması amaçlanmaktadır:

-Kentsel mekân ve niteliği, mekânın temsiliyeti, mekânın sosyal yapısı, mekânın algısal özelliklerini bütüncül biçimde ele almayı öneren bir karma metot oluşturulması,

-Mekân ile insan etkileşimi sonucu oluşan kentsel kamusal yaşamı, metot aracılığı ile görünür kılmak ve tasarım verisi olarak kullanılabilir hale getirmek,

-Erişilebilir kentsel boşlukların fiziksel özellikleri ve insan davranışları arasındaki ilişkiye; insanların bu mekânları nasıl kullandığına ve bu mekânların hangi özelliklerinin daha “yaşanılır” olmayı sağladığına dair bilgilerin edinilmesi,

-Gündelik kent yaşamında yoğun bir şekilde kullanılan kentsel kamusal alanların kullanımındaki sorunlara ve olası çözümlere haritalama aracılığı ile bakış sağlamak,

-Yaşanan mekânın tarihsel süreç boyunca katmanlanan, saklı duran özelliklerini açığa çıkarmak,

-Üst ölçek (kent makroformu) ve insan ölçeği arasında bir bütüncül bakışın oluşturularak üst ölçekten insan ölçeğine döngünün oluşturulmasıdır.

-Çalışmanın Katkısı ve Önemi

Çalışmada oluşturulan “kentsel mekâna bütüncül bakış metodu” ile kamusal alana yönelik çalışmalarda aşağıda belirtilen katkıların elde edilebileceği düşünülmektedir:

-Kent mekânının bütüncül verisinin elde edilebilmesi ve kentsel mekânın kolay bir biçimde bütün verileri ile incelenebilmesi,

-Birbiri ile ilişkisiz gibi görünen özelliklerin bütüncül bakış sayesinde ilişkilendirilebilmesi ve çoklu okumanın yapılabilmesi,

-Tarihsel süreç kırılmaları ve güncel kent yaşamı bağlantısının kurulabilmesi,

-Kamusal alana dair alınacak kararlarda önerilen metod ile elde edilen verilerin altlık oluşturması bu verilerin mekâna dair bilgi elde edilmesi sürecini ve analizini kolaylaştırması,

-Kent yaşamında katmanlar halinde saklı duran verilerin ortaya çıkarılabilmesidir.

Demiryolu ulaşımı kentteki merkezleri birbirine bağlayan birleştirici (yollar) olarak rol alırken aynı zamanda mekânları ikiye ayırarak bariyer (sınırlar) olmaktadır. Hat üzerinde istasyon noktaları, fiziksel ve işlevsel hareketlilik ile kentsel düğüm noktaları ve kentin sembolik ve görsel noktalarının toplandığı odak noktaları üreticisi (düğüm noktaları) olarak ortaya çıkmaktadır. Düğüm noktaları kendi karakteristiğini oluşturarak bölgeleri oluşturmakta, istasyon noktaları çevresinde ortaya çıkan dini, eğitim, ticari, konut yapıları ile de işaret öğeleri ortaya çıkmaktadır. Bu açıdan bakıldığında demiryolu ulaşım sistemi ilerlediği hat boyunca kent imgesinin tüm bileşenlerini üzerinde toplayarak bu mekânları tekrar üretebilmektedir. Hat boyunca bazı istasyon noktaları, çevrelerinde güçlü kentsel mekânlar ortaya çıkabilirken, bazı noktalar düşük nitelikte kentsel mekanlar

tanımlayabilmektedir. Tarihsel süreç boyunca da güçlü mekanlar zayıflayabilirken tam tersi dönüşüm de görülebilmektedir. Bu dinamik süreklilik içinde mekanların kurgusu, biçimlenişi, birbiri ile bağlantıları, gündelik yaşantı özellikleri gibi verilerin elde edilmesi kent mekanını anlamak için önem taşımaktadır.

Tren istasyonlarında farklı ulaşım modlarının kesişimi ile alanlarda kentsel hareketlilik artmakta ve karmaşıklasmaktadır. Farklı ulaşım modlarının kesişimi ile oluşan karmaşık kent yapısında istasyon noktalarının sürekli değişen, yenilenen, hareketli-canlı, alanlar olmasından dolayı, kamusal alan kullanımlarının konforlu olması ve kullanımının teşvik edilmesi için bu alandaki sorunların ortaya konması ve yapılacak çalışmalarda bu sorunların farkında olunarak kararların alınması önem taşımaktadır. Konut gibi özel mekânlar dışında insanların vakit geçirmesi, bir araya gelebilmesi ve birbirini görmesi yaşam dolu, güvenli, sürdürülebilir ve sağlıklı kent mekânlarının sağlanması ile mümkün olabilmektedir.

Marmaray tren istasyonları çevresi kamusal alanlar, kentin kırsal-sayfiye-banliyö-metropol oluşum sürecine tanıklık eden, yoğun bir şekilde kullanılan, kentsel mekânda düğüm ve odak noktaları oluşturan alanlardır. Çalışmada oluşturulan metodun Marmaray istasyon noktalarında ele alınmasının nedeni, çok sayıda farklı özelliklere sahip kentsel mekânın bu hat üzerinde toplanmış olmasıdır. Bu sayede, birbirinden farklılaşan çok sayıda kent mekânı, bütün bir hat üzerinde ele alınarak metodun test edildiği mekânsal farklılıklar zenginleşebilmektedir. Aynı zamanda metropol yaşantısında, toplu taşımanın sürdürülebilir ve konforlu biçimi olan demiryolu ulaşımına vurgu yapılması ve bu noktalarda gündelik yaşantının canlı bir şekilde sürdürüldüğü kentsel odak noktaları olmasıdır.

51 adet istasyondan oluşan Marmaray ve B1-B2 banliyö hattında her bir istasyon tarihsel süreçteki farklı dinamikler ile kendi karakteristiğini oluşturmuştur. İstasyon çevresindeki kamusal alanlar bulunduğu yapılı, doğal ve sosyal çevre özelliklerine göre farklı mekânsal kurgular ortaya koymaktadır. İstasyonların çevresinde oluşan kentsel kamusal alanların bazıları plan düzlemi ve üçüncü boyutta meydan, lineer çarşı aksları, birbirine eklemlenen küçük meydanlar oluştururken, bazı alanlar tanımsız boşluklar olarak ortaya çıkmaktadır. Bu durum bazı istasyonların güçlü kent mekânları oluşturma potansiyeline sahip olmasını sağlarken diğerlerinin de zorunlu ihtiyaç dışında kullanılmayan alanlar olmasına

neden olabilmektedir. B1 ve B2 banliyö hattından Marmaray'a dönüşümde farklı ulaşım modları ile entegre olarak aktarma istasyonuna dönüşen, konumu, boyutu değişen, yeni açılan ya da iptal edilen istasyonlar bulunmaktadır. Sürekli dönüşen, akışkan bu kentsel mekânların özelliklerinin bütüncül biçimde ortaya konarak kentsel kamusal alanların niteliğine çalışmanın katkı sunması amaçlanmaktadır.

Kentlerde istasyon ve çevresi kentsel kamusal alanlar yoğun kullanıma sahip, insanları bir araya getiren düğüm ve odak noktalarıdır. Oluşturulan metot aracılığı ile saklı duran verilerin ortaya çıkarılarak kent mekânlarında güçlü kamusal alanların ya da sorunlu olan noktaların farkına varılmasının kolaylaşacağı bu sayede de tasarım süreçlerinde çözüm önerilerinin geliştirilmesine katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Güçlü niteliklerin ve sorunlu noktaların ortaya çıkarılarak oluşturulacak tasarımlar sayesinde kentte yaşayan insanların daha mutlu, yaşama katılan bireyler olmasına katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Kentsel mekâna bütüncül bakış metodu aracılığı ile kentsel mekâna bakmanın yaşam dolu, sürdürülebilir, güvenli, sağlıklı kentsel mekanlar için gerekli bilgiyi elde etmek için elverişli bir yöntem olduğu düşünülmektedir.

1.4 Tezin Yöntemi Kurgusu ve Kapsamı

-Çalışmanın Yöntemi ve Kurgusu

Araştırma, nitel araştırma yönteminin alt başlıklarından biri olan tematik analiz yöntemi aracılığı ile kuramsal bilgidен yeni bir metot elde etmektedir. Tematik analiz, nitel bir araştırma yöntemi olarak kullanılan bir veri analizi yaklaşımıdır. Flick'e (2009) göre, tematik analiz, bir araştırma sorusuna veya belirli bir konuya odaklanan belirli temaları ve desenleri ortaya çıkarma sürecidir. Bu analiz yöntemi, verileri sistematik bir şekilde kategorilere ayırma, gruplandırma ve bu kategorilere dayalı temaları belirleme sürecini içermektedir. Tematik analiz veri toplama, verileri düzenleme, kodlama, kategorilere ayırma, temaları belirleme ve raporlama sürecinden oluşmaktadır.

-Veri toplama ve Verileri Düzenleme: Verilerin toplanması, düzenlenmesi ve analiz sürecine hazırlanmasıdır.

-Kodlama: Veriler, belirli kavramlar ve ifadelerle ilişkilendirilen kodlarla etiketlenir. Bu aşama, verilerin anlamlı parçalara ayrılmasını sağlar.

Kategorilere Ayırma: Kodlar, benzer temaları veya konuları içeren kategorilere gruplanır. Bu adım, benzer öğeleri bir araya getirme ve genel temaları belirleme sürecidir.

Temaları Belirleme: Kategoriler, genel temaları oluşturacak şekilde birleştirilir. Araştırmacı, analiz süreci boyunca ortaya çıkan temaları belirler ve tanımlar.

Raporlama: Analizin sonuçları, bulguların açık ve anlaşılır bir şekilde raporlanmasını içerir. Bu aşama, araştırmacının elde ettiği temel temaları, desenleri ve anlamlı ilişkileri paylaşmasını sağlar.

Çalışmada, tematik analiz aracılığı ile literatür incelemesi sonucu önerilen karma metot, kentsel kamusal alanın formunun, niteliğinin, sosyal yapısının, tarihteki kırılma noktaları (ekonomik, politik, sosyal dinamikler) da göz önüne alınarak haritalama teknikleri aracılığı ile incelenmesi amacıyla oluşturulan sosyal ve mekânsal analiz yöntemidir. Oluşturulan metoda “Kentsel mekâna bütüncül bakış metodu” adı verilmiştir. Jan Gehl’in (2020; 2013) yaşam dolu, güvenli, sürdürülebilir ve sağlıklı kentler için belirlediği, araçlar yerine yaya hareketini ön plana aldığı iyi kent nitelikleri, Oscar Newman’ın (1973, 1996) kentsel kamusal alan hiyerarşisinin, Kevin Lynch’in (2011) okunabilir kent kriterlerinin, David Harvey’in (2009) sosyal yapı ve mekâna dair çalışmalarda iki kavramın bir arada incelenmesi gerekliliği vurgusu bir araya getirilerek haritalama teknikleri (Corner, 2011) ile oluşturulan karma metot ile kentsel mekânın sosyal ve mekânsal analizi amaçlanmaktadır.

Harvey (2009), kente dair yapılacak çalışmaların, mekân ile toplumsal süreçlerin bağdaştırılarak gerçekleştirilmesi gerektiğini belirtmektedir. Bu durumu mekânsal bakış açısı ile sosyolojik bakış açısı arasında köprü kurmak olarak tanımlamaktadır. Sosyolojik bakış açısı sayesinde birey kendi çağına yerleşmekte, toplumun tarih ve yaşam öyküsünü okuyabilmekte ve mekândan süreçlerin bu kavramlar üzerine etkisini fark edebilmektedir. Bu yüzden kentsel mekân ve sosyal yapı birbirini etkileyen dönüştüren bir bütün olarak ele alınmalıdır. Geçmişte denenen mekânsal biçime müdahale ederek toplumun şekillendirilebileceği düşüncesinin işlememesi dolayısı ile başarılı bir strateji için mekânsal ve toplumsal bilincin birbirini tamamlayıcı olarak görülmesi ve aynı

konuyu düşünmenin farklı yöntemleri olduğunun kabul edilmesi gerekmektedir (Harvey, 2009).

Gündelik kent yaşantısında, kentsel kamusal alanlar geniş halk kitleleri tarafından kullanılmaktadır. Harvey'in geniş halk kitlelerinin söz konusu olduğu durumlarda neredeyse tek geçerli yolun açık davranışların gözlemlenmesi gerekliliği görüşünden yola çıkılarak çalışmada, kentsel mekân incelenirken mekânın sosyal yaşantısı de aynı zamanda incelenerek gözlemlenmektedir. Bu sayede mekânın fiziksel yapısı yanında sosyal yapısı, hiyerarşisi hakkında bilgi sahibi olunabileceği düşünülmektedir (Harvey, 2009).

Şekil 1.1'de çalışmanın metodolojik perspektifi gösterilmektedir. Çalışmada 'kentsel mekâna bütüncül bakış' metodunun elde edilmesi ve test edilmesi süreci soldan sağa doğru akış içerisinde ele alınmaktadır. Literatür çalışması ile elde edilen veriler sınıflandırılarak üç ana başlıkta toplanmıştır. Bu başlıklar kentsel kamusal alan kavramı, kentsel kamusal alanın niteliği, kentsel kamusal alanın temsiliyetidir. Kentsel kamusal alan kavramı, kentin plan düzleminde oluşan örüntüleri ile ilişkili biçimde oluşan kent yaşamını ele alırken, kentsel kamusal alanın niteliği kentin gündelik yaşantısına odaklanmaktadır. Kentsel kamusal alanın temsiliyeti de kent mekânlarının haritalama teknikleri ile ifade edilmesi sürecini ele almaktadır. Bu üç başlık bir araya gelerek kent mekânını anlamayı, haritalamayı ve analiz etmeyi sağlayacak metodu oluşturmaktadır. Üç ana başlığa ait birincil kaynaklar şeklin sol tarafında sıralanmaktadır. Bu başlıklara göre yapılan literatür çalışmasından elde edilen temalar matrisler aracılığı ile kodlandığında 7 inceleme kriteri elde edilmektedir. Bu kriterler elde edildikten sonra alan çalışması aracılığı ile metodun test aşamasına geçilmektedir. Seçilen alanın deneyimlenerek analizi ve haritalanmasından önce alana yönelik arka plan verisi oluşturmak amacı ile alanın tarihsel sürecine yönelik veri toplanmaktadır. Bu çalışmada metot Marmaray istasyonları çevresindeki kamusal alanlarda test edileceği için İstanbul kentinin tarihsel süreci ve dönüşümüne dair arka plan verileri bir araya getirilmektedir. Alana yönelik ön veri elde edilmesi aşamasından sonra yerinde deneyimleme aşamasına geçilmektedir.

merkez alınarak 15 dakikada kolaylıkla yürünebilir mesafe olan 1 km çapındaki çemberler çalışmanın mekânsal kapsamını oluşturmaktadır. Alan incelemesi 15 dakikalık süre ile sınırlanmıştır. Bu süre içinde, alan serbest biçimde deneyimlenerek mekânın kurgusunu doğrudan keşfetmek amaçlanmıştır.

51 adet istasyondan 8 tanesi kullanılmamakta olup 43 tanesi aktif olarak kullanılmaktadır. B1-B2 banliyö hattı ve Marmaray hattı üzerinde kullanılan, yeni eklenen ve iptal edilen bütün istasyonlar çalışmaya dahil edilmiştir.

-Çalışmanın tarihsel süreç kapsamı Geç Osmanlı Döneminden 2024 yılına kadarki süreçteki Türkiye'de kentleşme sürecini etkileyen kırılma noktalarıdır. B1 ve B2 banliyö sisteminden Marmaray'a dönüşüm sürecini kapsayan bu tarihsel süreç ile kentsel mekânın da dönüşümünün ortaya konması amaçlanmaktadır.

-Haritalama teknikleri, alanların haritalamaları ve verilerin bir araya getirilmesi sürecinde kent mekânına yönelik vurgulanmak istenenlere bir çerçeve yöntem oluşturması amacıyla kullanılmaktadır. Haritalama türleri incelendikten sonra sürüklenme (drift), katmanlama ve rizomatik haritalama yöntemi üzerinde durularak bir temsiliyet çerçevesi oluşturulması sağlanmaktadır. Rizomatik haritalama yöntemi ile çok değişkenli ve karmaşık kombinasyonları ortaya koyan bu yöntem ile yeni ve açık uçlu ilişkilerin açığa çıkarılması amaçlanmaktadır. Aynı zamanda oluşturulan alan haritalamalarında renk kullanımı, çizgi kalınlıkları gibi temsiliyet sınırı da oluşturularak haritaların eşit biçimde oluşturulması ve yorumlanması amaçlanmıştır.

2

KAMUSAL ALAN KAVRAMI NİTELİĞİ VE TEMSİLİYETİ

Çalışmanın bu bölümünde kentsel mekâna bütüncül bakış metodunu oluşturan literatür çalışması ele alınmaktadır. Metodun kuramsal arka planını oluşturan bölüm, kamusal alan kavramı ve özellikleri, kentsel kamusal alanın niteliği, kentsel kamusal alanın temsiliyeti alt başlıklarından oluşmaktadır. Bu alt başlıklar, kent mekânına dair inceleme yapılırken kentin bütün boyutları ile ele alınmasına olanak sağlayan bileşenlerdir. Kentsel kamusal alan kavramı başlığında kamusal alanın nasıl tanımlandığına, kentlerde hangi mekânların kamusal alan özelliği gösterdiğine yönelik bakış oluşturulmaktadır. Kamusal alanın niteliği bölümünde kamusal alan özelliği gösteren mekânların niteliklerinin neler olduğu, hangi niteliklerin kamusal alanları ‘iyi’ kentsel mekânlara dönüştürebileceği üzerinde durulmaktadır. Kamusal alanın temsiliyeti bölümünde haritalama teknikleri özelinde kamusal alanın temsiliyetine dair çerçeve oluşturulmakta, mekânların haritalama çalışması aracılığı ile nasıl temsil edilebileceği ve yeniden üretilebileceği ele alınmaktadır.

2.1 Kentsel Kamusal Alan Kavramı

Kent, mimarlık ve mühendislik eseri olan aynı zamanda da tarihsel süreç içinde yapılı çevrenin biçimlenmesi ile kendi karakteristiğini kazanan zaman içinde büyüyen karmaşık ve devasa bir yapıdır (Rossi, 1982). Madanipour (1996), kenti bireyler veya gruplar olarak içine girilen, onu kullanmak veya değiştirmek amacıyla etkileşime geçilen fiziksel, sosyal, sembolik boyutları olan sosyo-mekansal bir bağlam olarak tanımlamaktadır. Kent mekânı yapıların ve insanların yığıldığı düğüm noktaları olarak görülebilmektedir. Bu tanım aracılığı ile kent mekânı için yapılı çevre ve sosyal çevrenin bir araya gelmesi ile oluşan sosyo-mekansal bağlam anlaşılmaktadır (Madanipour, 1996). Kent mekânı, estetik kriterler olmadan tanımlandığında kentlerde binaların dışında kalan tüm alanlar olarak ele alınabilir. Bu mekânlar farklı kotlarda ve farklı biçimlerde yapılar tarafından sarmalanmıştır. Dış mekânın kent mekânı olarak algılanabilmesini sağlayan şey de estetik ve geometrik nitelikleridir. Kamusal, yarı kamusal ve özel

alanlarla birlikte açık havada kesintisiz harekete izin veren alanlar kent mekânlarını oluşturmaktadır. (Krier, 1991). Kamusal alanlar insanların gündelik aktiviteler ya da toplu törenler gibi amaçlarla bir araya getiren ortak bir zemin olarak da ele alınabilmektedir (Erdönmez & Akı, 2005). Madanipour (2003), özel ile kamusal arasındaki en temel ayrımı, insanın iç dünyası ile dış dünya arasındaki ayrım olarak tanımlamaktadır. Zihin, içi istenildiği zaman diğer insanlara açılabilen ya da saklanabilen bir alan olurken aynı zamanda dış dünya etkisi ile de şekillenmektedir. Bu yüzden bedeninin özel alanı ve dış dünyanın kamusal alanı iç içe geçerek birbirini şekillendirmektedir.

Trancik (1986) mekânı fiziksel olarak, çok sayıda bağlantısı olan, sınırlandırılmış belli bir amaca yönelik boşluk olarak tanımlamaktadır. Mekân kültürel ve yerel içerik taşıyan bir anlam kazandığında “yer” haline gelmektedir. Yerin karakteri, mekânın biçim, malzeme, renk, doku gibi fiziksel özelliklerinin yanında, insan tarafından yüklenen ve somut olarak tarifi mümkün olmayan kültürel bileşenleri içermektedir.

2.1.1 Kentsel Kamusal Alan Türleri ve Özellikleri

Newman (1973) kentsel mekânı kamusaldan özele doğru;

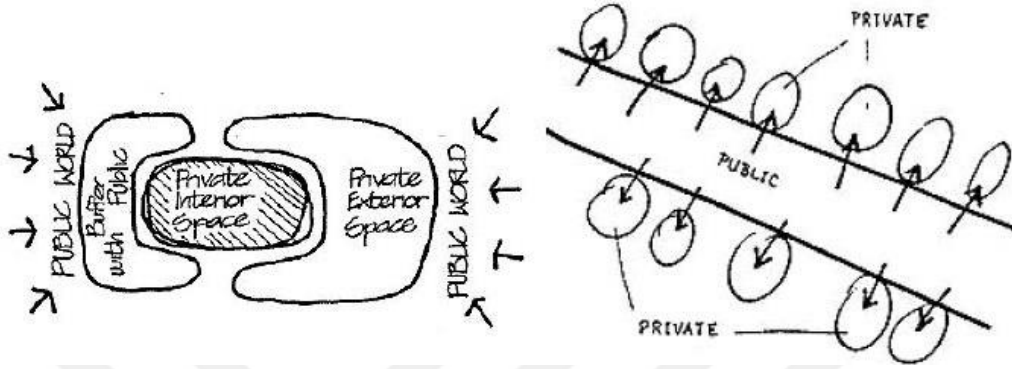
-Kamusal dış mekân,

-Yarı kamusal dış mekân,

-Yarı özel dış mekân,

Özel dış mekân, olmak üzere bir hiyerarşi içinde tasarlanması gerektiğini belirtmektedir (Şekil 2.1). Bu mekânların keskin sınırlarla ayrılmayarak birbirlerini, kullanım şekilleri ve yaşantıları bakımından etkilediklerini savunmaktadır. Newman, çalışmasında kentte suçu önlemek için bu hiyerarşiyi önermiş olsa da çalışma, aynı zamanda nitelikli kentsel mekân tasarımının temel verilerinden birini sunmaktadır. Kamusal alan hiyerarşisi ile farklı alanların sahiplik ve kontrol derecesine göre düzenlenmesi güvenlik ve kontrolün, belirli alanların sahiplenilmesi ile alanlara karşı sorumluluk ve aidiyetin, görme ve görünme ile de görsel ve fiziksel bağlantıların sağlanabileceği ve güçleneceği düşünülmektedir (Newman, 1973). Kamusal alandan özel alana doğru hiyerarşi oluşurken gözetim, tanımlanmış alanlar, erişim kontrolü, topluluk katılımı, görsel ipuçları ve düzen gibi ana başlıklar önerilmektedir. Fiziksel mekânın tasarımı

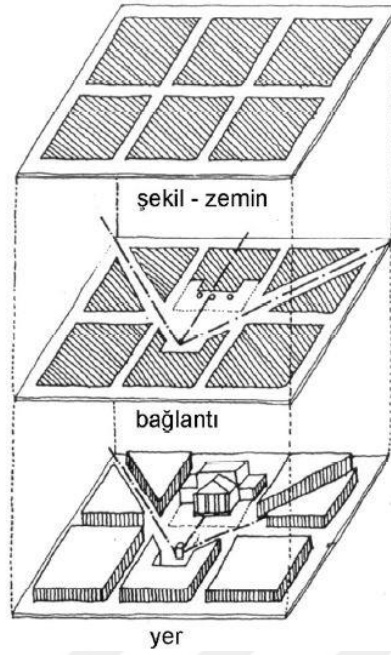
sürecinde, insanların birbirini doğal olarak görebilmesine olanak verecek biçimde, alanların kime ait olduğunun, giriş çıkışların okunabilir düzende, özel kamusal arasında geçişin eşikler ile algılanabilir, topluluk katılımını teşvik eden, temiz tutulacak biçimde düzenlenmesi ile nitelikli kent mekânları ortaya çıkabilmektedir (Newman, 1995)



Şekil 2.1 Newman kamusal alan hiyerarşisi (Newman, 1973)

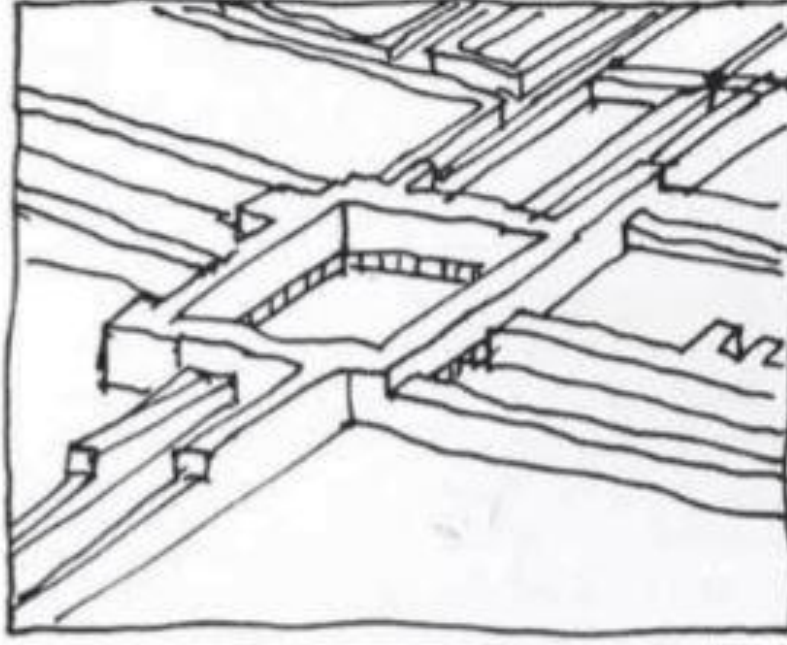
Trancik (1986) modern mekânın evrimi ve tarihi örnekler temelinde, kentsel tasarım kuramlarını birbiriyle bağlantılı üç farklı kuramla açıklamıştır. Bunları, şekil-zemin kuramı (figüre-ground theory), bağlantı kuramı (linkage theory) ve yer kuramı (place theory) olarak belirtilmiştir (Şekil 2.2).

Şekil zemin kuramı ile yapılar ve açık alanlar arasındaki ilişki vurgulanmaktadır. İyi tasarlanmış kent mekânlarının yapılar ve açık alanlar arasında dengeli, okunabilir ve birbirini tamamlayan ilişkiler oluşması ile uyumlu kent dokularının ortaya çıkacağı öne sürülmektedir. Bağlantı kuramı ile kent mekânlarındaki sokaklar, meydanların oluşturduğu ağlara odaklanmaktadır. Güçlü bağlantılar kent içinde hareketin, erişilebilirliğin kesintisiz biçimde akışını sağlayarak kent mekânlarının birbirine bağlanmasına olanak tanımaktadır. Yer kuramı, kent mekânlarında insanlar için anlam taşıyan, kültürel sosyal ve tarihi bağlamların bir araya gelmesi ile mekânın kimliğinin ve karakteristiğinin oluşturmasına odaklanır. Bu kuramların bir araya gelmesi potansiyel kent mekânı tasarım stratejileri olmaktadır (Trancik, 1986).



Şekil 2.2 Kentsel tasarım kuramları (Trancik, 1986)

Krier (1991), sokak ve meydan olmak üzere iki bileşen ile kent mekânını tanımlamaktadır. Kentsel mekânlar, sokaklar ve meydanlar olmak üzere yapılardaki koridor ve odalar gibi işlemektedir. İki bileşen aynı geometrik forma sahip olsa da işlev ve boyut bakımından farklılaşmaktadır. Sokaklar, yapılarda mekânları birbirine bağlayan eleman olan koridorlar gibi işlev görürken meydanlar da odalar gibi farklı işlevlere sahip mekânlar olarak ortaya çıkmaktadır. Bu iki yapının farklı biçimlerde bir araya gelmesi ile kentin strüktürü ortaya çıkmaktadır (Şekil 2.3). Kent mekânı fiziksel olarak tanımlanmış çevresi binalar ya da açık alanlarla çevrelenmiş kamusal alanlardan oluşmaktadır. Bu yüzden kent mekânları hem kamusal hem de özel alanları içermektedir. Kent mekânlarının birbiri ile ilişkisi hem kentin genel dokusunu hem de karakterini oluşturmaktadır. Kent mekânında kamusal ve özel ayrımının yapılması önem taşımaktadır. Bu sayede kullanıcılar kent mekânında nasıl hareket edeceklerini, alanları nasıl kullanacaklarını ayırt edebilir. Kent mekânlarının kullanıcıları bir araya gelmeye teşvik edecek, etkileşimde bulunmasına olanak tanıyacak biçimde düzenlenmesi ile sosyal etkileşimin, yaşam kalitesinin artması sağlanabilmektedir (Krier, 1991).



Şekil 2.3 Kent strüktürünü oluşturan sokak ve meydanlar (Krier, 1991)

Hillier (2005), yapıların ve kentlerin ikiye ayrılarak incelendiğini belirtmektedir. İnşa edilen ve görülen öğeler olarak birinci, yaşanan ve hareket edilen mekânlar olarak da ikinci bakış açıları ile ele almaktadır. Mimarlık tarihi boyunca yapıyı çevreye inşa edilen ve görülen öğeler olarak anlam verilmesine karşılık 19. yy. sonuna doğru mekân üzerine teoriler üretilmeye başlanmıştır. Mekân üzerine teoriler üretilmeye başlanması ile mekânın ele alınış biçimi de değişmeye başlamıştır. Binaların ve kentlerin oluşturduğu mekânlar gündelik yaşantı örüntüsünü oluşturmaktadır.

2.1.2 Ekonomik Politik Sosyal Dinamikler ve Kamusal Alan İlişkisi

Kent mekânı, elle tutulabilen maddeleri olan yapılı çevre yanında bu mekanları dönüştüren ekonomik, politik, sosyal dinamiklerin etkisi ile biçimlenmektedir. Bu yüzden kenti anlamak için yapılı çevre yanında bu çevreyi şekillendiren dinamikleri bir bütün olarak ele almak gerekmektedir (Summerson, 1963). Modernite, toplum yaşantısında dört farklı boyutta değişikliğe neden olmuştur. Ekonomi (üretim, kapitalist rejim), bilgi, sanat ve ahlaka yaklaşım (evrensellik iddiası), özgür birey (geleneksel toplum bağlarından kurtulma ve yereli aşma), ulus devletler (kurumların yenilenmesi) (Tekeli, 2015). Bu değişiklikler kentlere bakışı ve kent yaşantısını tekrar tekrar üretmektedir. Koloni kentleri, kurguları ile askeri rolleri simgelerken, Orta Çağ kentleri kompakt yapısı, meydanları,

pazaryerleri ile canlı bir ticaret ve zanaat merkezi olma özelliği göstermiş, 19. Yüzyıl kentleri de Haussman'ın bulvar kültürünü simgelemektedir. 20. Yüzyılda da kentler duran ya da hareket eden araçlarla dolmuş ve yapılar arası boşluklar artarak tanımsızlaşmıştır (Gehl, 2020). Kentlerin tarihsel süreçte farklı özellikleri öne çıkarken ekonomik, politik, sosyal dinamikler nedeni ile yaşanan dönüşümler sonucunda öne çıkan özellikler geri plana geçerek yerini bir başka özelliğe bırakabilmektedir. Tarihsel süreç, kent yaşamını kamusal alan kullanımını farklılaştırmakta ve dönüştürmektedir. Dini yapı, konut, ticaret arasında bir yaşantıyı öneren kent dokusunun önerdiği kent yaşantısı yerini geniş bulvarlara, meydanlara, kamusal yapılara bıraktığı zaman kent yaşantısını da dönüştürerek farklılaştırmaktadır.

Surlar ile çevrili kentlerde surların dışında kentin uydusu gibi görünen banliyö yerleşimleri bulunmaktaydı. Bu alanlar kentin hem dışında hem de kent yaşantısının ekonomi, üretim gibi nedenlerle içindeydi. Bu alanda gelir düzeyi düşük, kentin dışına itilmiş kişiler yaşarken aynı zamanda kentin yönetici ve varlıklı tabakasının vakit geçirmek, kentin sıkışıklığından kaçmak için evlerinin bulunduğu alanlar olarak görülmekteydi. Surlarla çevrili kent ve dışı ikili durumu sur içi kentin açık kente dönmesi ile değişmiştir. 18. yüzyıla kadar merkez-çeper, kent-kırsal gibi ikili anlayış çözülmeye başlamıştır. Üretim modelinin değişmesi ile kentler de değişmiştir. Sur ile çevrili kent açık kent modeline dönmüş ve dışarı doğru genişlemeye başlamıştır. Banliyö alanları da kentte yaşayanlar için arzulanan varlıklı kişilerin yaşadığı yeşil alanlar olmaya başlamıştır. Bu durum endüstrileşme ile üretim biçiminin değişmesinden kaynaklanmaktadır. Üretim biçiminin değişimine paralel olarak modernizm etkisi ile kültürel atmosfer değişmiş ve insanlar için yer ve yerin anlamının değişmesine neden olmuştur (Salah, 2013).

20. yy. başında gelişen teknoloji, üretimin artması kentlerin de ölçeğinin büyümesine neden olmuştur. Yapıların mesafeleri artmış, kente yapıların bir araya gelmesi ile oluşan doku olarak bakmak yerine birbirinden ayrılmış yüksek teknolojiye sahip modern kültürü temsil eden yapılar ve aralarında kalan boşluklar olarak bakılmaya başlanmıştır(Gehl, 2020; Jacobs, 2017).

2.1.3 Demiryolu Ulaşım Sistemi ve Kamusal Alan İlişkisi

Sanayi Devrimi öncesinde üretimin temel kaynağı ahşap, su ve rüzgâr gibi doğal enerji kaynakları yerini Sanayi Devrimi ile mineral ve sentetik (demir, kömür) kaynaklara bırakmıştır. Bu durum doğadan bir kopuşu da temsil etmektedir. Ulaşım sisteminde değişimler insanların algılarında da değişimlere neden olmuştur. Atlı ulaşım araçlarında belirli aralıklarla hayvanların dinlenmesi gerekliliği yolcular tarafından gidilen yolun uzun ya da kısa olduğunun fark edilmesini sağlarken, demiryolu ulaşımında aracın dinlenme gereksinimi olmadığı için gidilen yolun mesafesini, mekân ve hareket algısını değiştirmiştir. Bu durum yolculuk sırasında pencereden görünen manzaranın başka bir dünyaya ait olduğu algısını ortaya çıkarmıştır. Aynı zamanda demiryolu ulaşımı hızı atlı ulaşım sisteminin üç katı hıza sahip olduğu için mesafeler üçte bir oranında daha hızlı katedilmiştir. Bu durum mekânlar arası uzaklık algısının yeniden kurgulanmasına neden olmuştur. Ulaşım ağlarının genişlemesi ile uzak mesafeler arası ulaşımı mümkün olmuş ve insan hareketliliği artmış. Kent yaşamında farklı sosyal kesimlerin bir araya gelmesi, kültürel alışverişte bulunmasını mümkün kılmıştır (Schivelbusch, 2014).

Cumhuriyet döneminde demiryolu ulaşımı modern kültürün önemli simgelerinden biri olarak benimsenmiştir. Modernizmi ülkenin tümüne taşıyan yollar olarak görülen demiryolları, modern gar binaları ile ilerlemeyi temsil etmektedir. (Bozdoğan, 2012). Anadolu kentlerinin Cumhuriyet modernleşmesi sürecinde demiryolu ulaşımı ve istasyon caddeleri önemli bir yere sahiptir. Pek çok Anadolu kentinde istasyondan başlayarak Cumhuriyet Meydanı ile sonlanan aks üzerinde dönemin ideolojisini yansıtan kamusal yapılar, yeşil alanlar ve konutlardan oluşan İstasyon Caddeleri dönemin en belirgin ve görkemli yol aksını oluşturmaktadır. Erken Cumhuriyet döneminde İstasyon Caddeleri kurgulanmak istenen modern kent yaşamını merkeze taşıyan bağlayıcı unsur olarak ele alınmalıdır. Cadde üzerinde vali konutu, komutanlık konutu, stadyum, kent parkı, ilkokul, kız enstitüsü gibi kamu yapıları bulunmaktadır. Bu yüzden bu caddeler kamusal yaşantının deneyimlendiği, kentin çağdaş bireyinin oluşumu sürecinde önemli bir yere sahiptir (Çetin, 2012).

Küreselleşme ile kentlerin birbiri ile iletişimi de değişmiş, sosyal ve ekonomik ilişkiler yeniden yapılanmıştır. Kendi içine kapalı sistemler açılarak canlı, sürekli

değişen çok merkezli bir ağ sistemleri haline gelmiştir. Teknolojinin gelişmesi, hızlı iletişim gibi etkenler, ulaşımın da hızlı olmasını istemekte, aynı zamanda çevreye de duyarlı olmasını beklemektedir. Bu yüzden demiryolu ulaşım sistemine verilen önem giderek artmaktadır. Yüksek hızlı demiryolu ulaşımı sistemi uluslararası-ulusal-yerel ölçeklere kadar uzanan bir hiyerarşiye sahiptir. İstasyon noktalarının yer seçiminden, istasyon çevresinin düzenlenmesine kadar çevresini etkilemektedir (Zeren, 2021).

Demiryolu ulaşımı ulaştığı nokta ile bir merkez tanımlaması yapmaktadır. Ticaret, üretim, sanayi ve konaklama yapıları ile kent yaşantısını çalışma, sosyal yaşanti bakımından yeniden kurgulamaktadır. Demiryolu ile kentin gelişimi arasında nasıl bir ilişkisellik olduğunun ele alınmasının önemine vurgu yapılmaktadır. Altyapı, elektrik, telefon, su, karayolu, havayolu, denizyolu yapılanmalarının hiyerarşisinde nerede bulunduğu ortaya konması kentin gelişimini anlamak ve anlamlandırmak bakımından önem taşımaktadır (Gürallar, 2021).

Endüstrileşme ile kent merkezinde nüfus yoğunluğu artmış bu yüzden de kirlilik, sıkışıklık, sağlıksız çevre gibi sorunlar oluşmuştur. Elit kesim bu sebeple çözümü daha uygun alana konut yaşamını taşımakta görmüştür. Bu alanlarda aynı sınıfa ait insanların yaşadığı yerleşim birimleri oluşmuştur. Bu durumun oluşmasında demiryolu ulaşımının rolü büyüktür. Demiryolu bu gelişimi sağladığı kadar insan ve mekânsal pratikleri de bu gelişmeyi hızlandırmıştır. Bu durum iş ve ev işlevinin birbirinden uzaklaşmasına neden olmuştur. Varlıklı kesimin kent dışını tercih etmesi ile buradaki arsa değerleri değişmiştir. Demiryolu hattına yakın olan alanlar ve istasyon çevreleri değerlendirilmiştir. Bu durum da banliyö peyzajını şekillendiren önemli etmenlerden biridir (Salah, 2013).

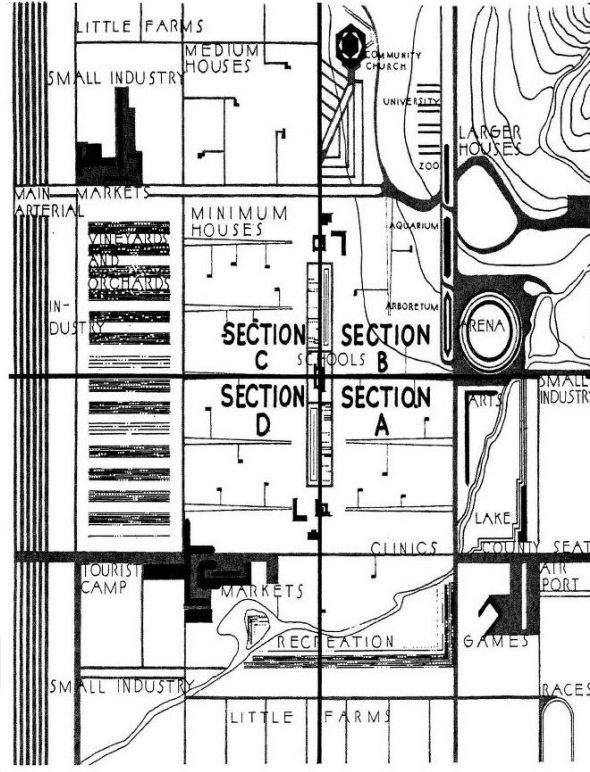
Demiryolu ulaşım sistemi kentteki merkezleri birbirine bağlayan bir birleştirici (yollar) olarak rol alırken aynı zamanda yeri ikiye ayırmakta böylece bariyer görevi ile ayırıcı (sınırlar) olmaktadır. İstasyon noktaları oluşturarak da kentsel düğüm noktaları üreticisi (düğüm noktaları) olarak ortaya çıkmaktadır (Salah, 2013). Demiryolu aynı zamanda istasyon noktaları merkez olacak şekilde kendi kimliğini oluşturan kent mekânlarını (bölgeler) üretmekte, çevresinde eğitim, ticari, sosyal, dini ve istasyon gibi referans yapılarını (işaret öğeleri) içermektedir. Bu yüzden demir yolu ulaşım sistemi kent imgesinin 5 ögesini üreten dinamik bir yapıdadır.

2.2 Kentsel Kamusal Alanın Niteliği

Çağdaş kent araştırmacıları çeşitli nitelikleri ön plana alan kent önerileri ve ütopyalar geliştirmişlerdir. Bu öneriler kentlerin formunu, yaşantısını belirten yavaş şehir, yumuşak şehir, kompakt kent, 15 dakikalık kentler gibi anahtar kelimelerden oluşan isimler almıştır. Bir kent önerisinde ön plana çıkan nitelikler diğer kentte göz ardı edilebilmekte, bazı öneriler birbirine yakın özellikler gösterebilirken diğer öneriler ile birbirinin zıttı olabilmektedir (Jaroszewicz vd., 2023).

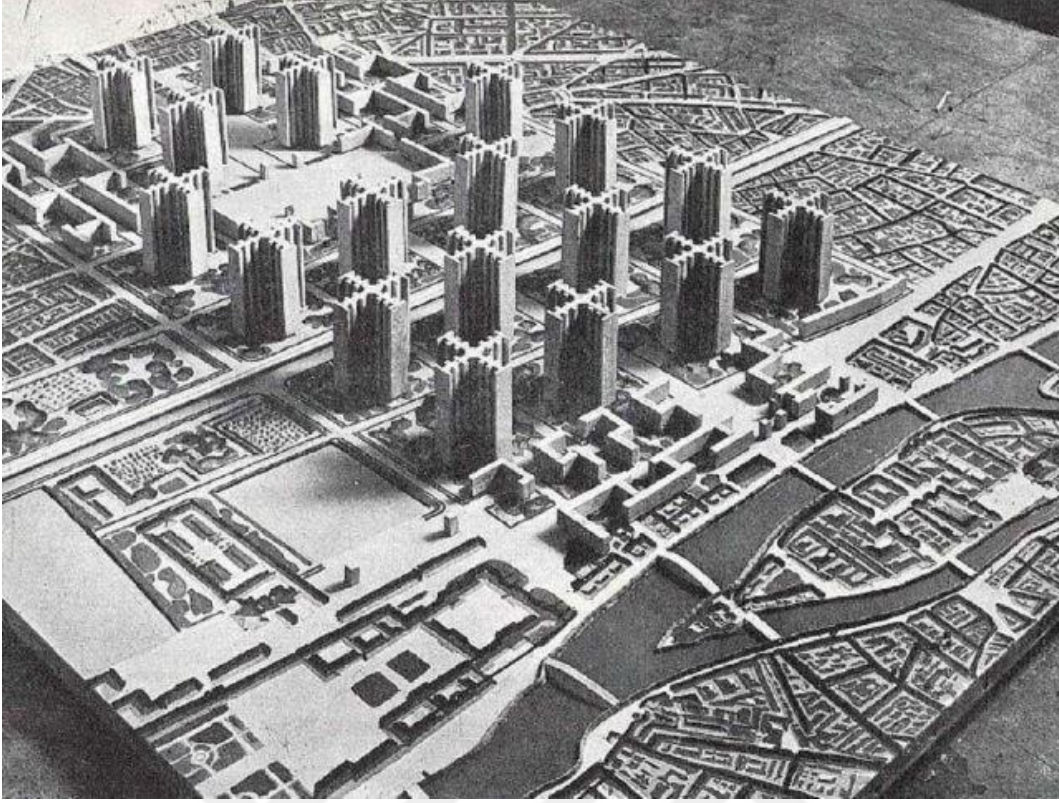
-Modern Şehircilik: Modernizm, kentsel tasarımı derinden etkileyerek kentleri köklü bir biçimde değiştirmiştir. Bu etki, birkaç ana noktada açıkça görülmektedir. İlk olarak, modernizm yolları ve binaları ayrı işlevsel birimler olarak ele almıştır. Geleneksel olarak iç içe geçmiş sokak dokusu bozularak, yollar sadece hareket kanalları olarak düşünülmüş, binalar ise bağımsız kentsel yapılar olarak tasarlanmıştır. İkinci olarak, modernizmle birlikte sokakların işlevselliği azalmıştır. Sokaklar, sadece taşıt trafiğine hizmet eden yapılar haline gelmiş ve bu da onların sosyal ve ticari işlevlerinin gerilemesine yol açmıştır. Bu yaklaşım, insanların ve kentsel yaşamın izole edildiği çok şeritli otoyolların inşasını teşvik etmiştir. Üçüncü olarak, modernizm döneminde ulaşım mühendisliği ön planda yer almıştır. Şehir planlamasında ulaşım ihtiyaçları büyük ölçüde belirleyici olmuş ve diğer kentsel işlevler ikinci plana atılmıştır. (S. Marshall, 2005). Modern Şehircilik başlığı altında Bahçe Şehir, Broadacre City, Işıldayan Şehir önerileri genel hatları ile incelenmiştir.

-Bahçe Kent (Garden City): 19. Yüzyılın sonlarında ve 20. yüzyılın başlarında, Ebenezer Howard tarafından kentlerin kalabalıklaşması ve endüstrileşme sorunlarına çözüm olarak ortaya atılmış kent önerisidir. Kent ve kırsalın olumlu yönlerini bir araya getirerek insanların sağlıklı, dengeli ve sürdürülebilir kent mekânlarında yaşamasını hedeflemektedir (Şekil 2.4). Bu öneride kent, dairesel planlı, park ya da yeşil alanın bulunduğu merkez etrafında biçimlenmektedir. Nüfusun sınırlı, yeşil alanların kentin önemli parçalarını oluşturduğu, konut ve iş yerlerinin yakın, kendi kendine yeten ve topluluk bilincinin ön planda olduğu biçimde planlanmıştır (Howard, 1902).



Şekil 2.5 Broadacre City (Wright, 1945)

-İşıldayan Şehir (La Ville Radieuse): Le Corbusier tarafından geliştirilen yaklaşım, modern kentlerin tasarımlarında temel ilkeleri önermektedir. Yüksek apartman blokları inşa ederek geniş yeşil alanlar oluşturmayı hedeflemektedir (Şekil 2.6). Dikeyde, daha fazla nüfus barınabilirken zemindeki açık alanlar ortak kullanıma ayrılabilir. Kent, çalışma, barınma, eğlence, trafik gibi farklı fonksiyonel alanlara ayrılarak verimli çalışma amaçlanmaktadır. Kent içinde yoğun yeşil alanlar oluşturularak kullanıcılara sağlıklı, huzurlu kent yaşamı sunmayı hedeflemektedir. Geniş caddeler ve hızlı trafik akışı ile şehir içi ulaşımın kolaylaştırılması amaçlanmaktadır (Le Corbusier, 1933).



Şekil 2.6 Işıldayan Şehir (Le Corbusier, 1933)

Bu yaklaşım postmodern bakış açısı ile Charles Jencks tarafından insan faktörünün yeterince önemsenmemesi, sosyal kültürel ve psikolojik ihtiyaçları yeterince karşılayamaması bakımından eleştirilmiştir. Yüksek ve yoğun nüfusu barındırması düşünülen blokların, işlevsel ayrımın, insanların etkileşimini engelleyerek toplumsal bağları zayıflatabileceğini vurgulamıştır. Bu durumun toplumsal eşitsizliği derinleştirerek belirli gruplara avantaj sağlarken diğer gruplara dezavantaj sağlayacağını belirtmiştir (Jencks, 1977).

-Yeni Şehircilik (New Urbanism): İlk kongresi bir grup şehir plancısı ve mimar tarafından 1993 yılında yapılan 1996 yılında kabul edilen Yeni Şehircilik (New Urbanism) araç trafiği yerine yaya yaşantısını ön plana alan, yürünebilir, karma kullanımı, çeşitliliği savunan geleneksel Avrupa şehirlerinin kent yaşantısını ve dokusunu modern Amerikan şehirlerinin karşısına yerleştiren bir yaklaşımdır. (Barnett, 2013; CNU, 2013). Jacobs'un (2017) 60'lı yıllarda Amerikan kentlerine getirdiği eleştiriler ile paralellik göstermektedir. Yeni Şehircilik yaklaşımının ana ilkeleri kompakt yerleşim ve yürünebilir sokaklar, farklı yaş ve gelir düzeyine hitap eden konut yaklaşımı, yürüme, bisiklet ve toplu taşıma ile kolaylıkla ulaşılabilen eğitim, alışveriş ve diğer işlevler, binaların sokakları tanımladığı canlı

kamusal yaşantı oluşturan mekânlardır (CNU, 2013; W. E. Marshall, 2015). Yeni Şehircilik başlığı altında Dirençli Şehirler, Kompakt Şehir, Mutlu Şehir, Yumuşak Şehir, Refah Şehri, William Whyte'ın kamusal alan tasarım önerileri incelenmektedir.

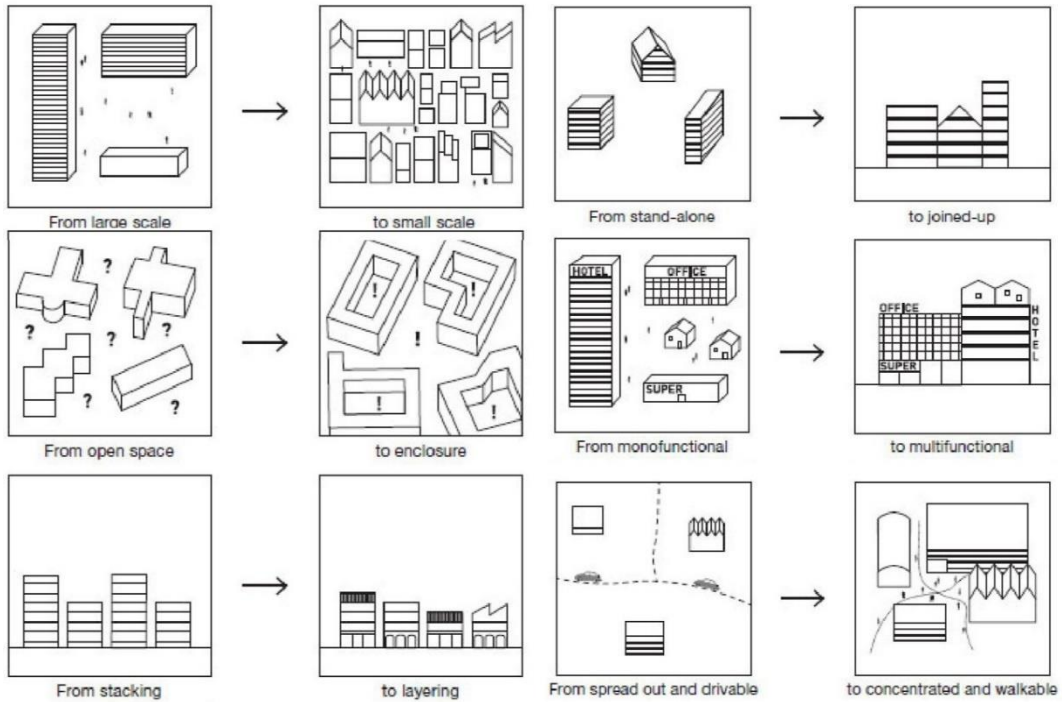
-Dirençli Şehirler (Resilient Cities): Kentsel bağlamda dayanıklılık kavramı, ekolojik sistemlerin dış çevrenin oluşturduğu stres ve rahatsızlıklara karşı çıkma gücü üzerine yapılan çalışmalardan ödünç alınmıştır. Nüfusun hızla artması yeni ihtiyaçların ortaya çıkmasına, enerji, sağlık hizmetlerine, kentleşmeye talebin artmasına neden olmakta bu durum da kentlerin büyüyerek yayılmasına, doğal kaynakların tüketilmesine ve tarım alanlarının yapılarla ya da atıklarla dolmasına neden olmaktadır. Dirençli şehirler, gelecek nesillerin ihtiyaçlarını karşılama kabiliyetinden ödün vermeden bugünün ihtiyaçlarını karşılayabilmeyi ön plana alan kentlerdir. Bu şehirler sürdürülebilir kalkınma hedeflerini benimseyerek hem toplumun hem de gelecek nesillerin refahını garanti altına almayı hedeflemektedir (Allam vd., 2020; Jabareen, 2013).

-Kompakt Şehir: Yoğun kent dokusu ve karma kullanım ağırlıklı kent mekânları oluşturmayı hedefleyen bir yaklaşımdır. Daha az toprak kullanımını sağlayan ve altyapı maliyetini azaltan kompakt şehir yaklaşımında, konut, ticaret, ofis, eğlence gibi işlevler birbirine yakın olmakta ve ulaşım için uzun mesafeler katetmeye gerek kalmamaktadır. Geleneksel Avrupa kenti tasarımından yola çıkılarak oluşturulan bir yaklaşımdır. Bu kentler birçok ziyaretçi tarafından yaşanılmak istenen, kentsel yaşamının canlılığını ve çeşitliliğinin deneyimlenebileceği mekanlar olarak görülmektedir. (Jenks vd., 2003). Kompakt düzene sahip bir kent, yüksek kira, daha fazla kirlilik ve açık alan kaybı gibi olumsuz özelliklere sahip olabilirken, uzun mesafeli ulaşım sorununa çözüm sunarak erişilebilirlik bakımından olumlu özellik gösterebilir. Geniş alana yayılan bir kent kurgusu da daha fazla yeşil alan sağlarken işe gidip gelme, hizmete erişebilme gibi eylemler için daha fazla zaman harcamaya neden olabilir. Bu yüzden kentin formunun, kent sakinlerinin kullanım niteliği üzerinde önemli etkisi bulunmaktadır (Wang vd., 2023).

-Mutlu Şehir (Happy City): Charles Montgomery tarafından oluşturulan, kentlerin fiziksel kurgusunun insanların mutluluğu üzerindeki etkini inceleyen bir kavramdır. Kentlerin sadece fiziksel yapılar olmadığını, sağlık ve mutluluğu

doğrudan etkileyen sosyal alanlar olduğunu belirten bir yaklaşımdır. Mutlu şehir özelliğine sahip kentlerin yaya dostu, kamusal alanların vurgulandığı, sosyal etkileşimi kuvvetlendirmeye yönelik mekân kurgularını sağlayan, erişilebilir, harekete teşvik eden, estetik değerlerin sağlandığı, ekonomik fırsatlar sunan, güvenli olması gerektiği belirtilmektedir (Montgomery, 2013).

-Yumuşak Şehir (Soft City): kavramı, kentlerin büyümesi, yapıların ve insanların birbirinden uzaklaşması karşısında yakınlaşmayı, bir aradalığı ön plana alan bir yaklaşım olarak ortaya çıkmaktadır. Aynı zamanda gelişim için karmaşık teknolojiye odaklanan ‘akıllı şehirler’ yerine ölçeğin küçüldüğü, düşük teknoloji, düşük maliyetli insan merkezli bir yaşam önermektedir. Bu sayede kent yaşamının daha çekici, kolay ve konforlu olabileceğini aynı zamanda kentlerin akıllı şehirlerden daha akıllı olacağını savunmaktadır (Sim, 2019).



Şekil 2.7 Yumuşak şehir ilkeleri (Sim, 2019)

Sim (2019) Yumuşak Şehir ilkelerini büyük ölçekten küçük ölçeğe, açık alanlar yerine korunaklı mekanlara, birbirinin tekrarı yapılar yerine farklı katmanlar oluşan yapılara, ayırık yerleşim yerine bağlanana, tek fonksiyon yerine çoklu fonksiyonu, araçlarla ulaşılabilir uzak mesafeler yerine kompakt ve yürünebilir yerleşim önermektedir (Şekil 2.7).

-Refah Şehri (City of Well Being): Kentlerde dışarıda vakit geçirmeyi, yürümeyi, bisiklete binmeyi teşvik eden, araç trafiğinin azaltıldığı, mesafelerin kısa olduğu bir yaklaşımdır. Bu yaşantının konforlu ve çekici kamusal mekanlar yaratılması ile mümkün olduğu öne sürülmektedir. Yaya yaşantısı ön plana alınırken aynı zamanda doğaya erişim, hava kalitesi, yenilenebilir enerji kullanımı, biyolojik çeşitlilik gibi niteliklere de vurgu yapılmaktadır (Barton, 2017)

-Whyte (Small Life of Urban Space): Whyte çalışmasını insan davranışlarını gözlemleme, kamera kayıtları, görüşmeler, mekânsal analizler ve karşılaştırmalar ile gerçekleştirmiştir. Doğrudan gözlemler ile insanların iki, üç kişilik küçük gruplar halinde toplandığını ve etkileşime geçtiğini, hareket ederken belirli yolları ve güzergâhları ve bu güzergâh üzerine yerleştirilmiş olan oturma birimlerini tercih ettiğini, kışın güneş alan yazın da gölge alanlarda oturmayı tercih ettiğini gözlemlemiştir. Bu bulgular kamusal alanların daha etkin kullanılabilmesi için tasarım kriterlerini oluşturmaya katkıda bulunmuştur. Kamusal alanların, toplu taşıma bağlantıları, bisiklet ve yaya yolları ile kolay erişilebilir olduğu; yeterli oturma alanlarının bulunduğu; güneş, rüzgâr, ağaçlar, su gibi doğal çevre bileşenlerinin dengeli kullanıldığı; yeme içme olanaklarının sağlandığı; aktivite alanlarını içeren, güvenli ve esnek mekânlar olması gerektiğini belirten bir yaklaşımdır. (Whyte, 1980).

Modern Şehircilik ve Yeni Şehircilik yaklaşımları birbirini farklı yönlerden tamamlarken bazı noktalarda da ayrışabilmektedir. Modern şehircilik önerileri kent mekânlarını, işlevlerin birbirinden ayrılarak uzaklaştığı, yapıların boyutlarının büyüdüğü, araç trafiğinin ön plana alınarak sokak yaşantısının göz ardı edildiği yapılar olarak ele almaktadır. Bu yaklaşımda, büyük ölçekli binalar, geniş yollar, otoyollar ve büyük park alanları öne çıkar. Yeşil alanlar genellikle merkezi bölgelerden uzakta yer alır ve mahalleler arasında fiziksel ve sosyal ayrışma görülebilmektedir. Bununla birlikte, kent mekânlarında düzenin ve organizasyonun sağlanması, yüksek mühendislik ile altyapı sorunlarına çözüm önerileri getirilmesi, yeşil alanların önemine vurgu yapılması bakımından da modern şehircilik önerileri olumlu ve önemlidir. Yeni Şehircilik önerilerinde ise binaların dışında kalan mekânlardaki yaşantının, insan ölçeğine uygunluğun, yakınlığın önemine yapılan vurgular bakımından önem taşımaktadır. Konut,

çalışma, rekreasyon ve yeşil alanların dahil olduğu karma kullanımlı gelişimi teşvik etmektedir. Yaya ve bisiklet yollarına öncelik verilirken, otomobil kullanımı azaltılmaya çalışılır. İnsan ölçeğinde, az katlı binalar ve sokak ile ilişki kuran yapılar tercih edilir. Her mahallede kolay erişilebilir küçük parklar ve yeşil alanlar bulunması önerilmektedir. Bu yaklaşım, komşuluk ve bir aradalık duygusunu teşvik ederken, merkezi yerleşim alanlarında küçük dükkânlar, kafeler ve topluluk merkezlerine yer verilmesi önerilir. Modern şehircilik, fonksiyonel ayırım ve otomobil odaklı tasarımıyla belirginleşirken, Yeni Şehircilik karma kullanım, yaya dostu alanlar ve topluluk odaklı yapılarıyla öne çıkar.

2.2.1 Yaşam Dolu Güvenli Sürdürülebilir Sağlıklı Kentler

20. yüzyıl başında, kent yaşamı, binaların dışında yaşam geri plana itilerek kent mekanları zorunlu ihtiyaçların (işe okula gitme, kalkınma ülküsüne yönelik)

karşılanacağı araçlar olarak ele alınmıştır. Bu durum insanları kent merkezlerinden dışarı iterek uzaklaştırmış ve kullanılmayan ıssız kent mekânlarını ortaya çıkarmıştır (Jacobs, 2017). 21. Yüzyıl ile uzun ömürlülük, bolca serbest zaman, daha iyi ekonomik şartlar ve keyif için talebin daha çok arttığı görülmektedir (Gehl, 2020). Bu talebin yanında kentlerin araçlar tarafından istila edilmesine çözüm üretme sürecini yavaşlatan iki neden bulunmaktadır. Birincisi arabanın diğer ulaşım modları ile yer kapma mücadelesi diğeri de araba kullanıcılarının ulaşım sistemi çözümlerini engellemesidir. İlerici kentlerde araba kullanımını azaltmaya yönelik önlemler alınmaktadır. Konut otoparkı ücreti, sıkışık alanlarda ücretli geçiş gibi önlemler ile araba kullanımı kısıtlanmaya çalışılmaktadır. Gössling araştırmasında planlama sürecinde araç kullanımının sınırlandırılmasını ve toplu taşımının etkin biçimde hayata geçirilmesi sonucunda arabanın psikolojik bakımdan kullanıcılarda yarattığı kent yaşamının korkutuculuğu algısının karşısında korunaklı, güvenli mekân işlevi görmesinin çözülmeye başlayarak yürüme ve toplu taşımaya yönelmenin artabileceğini belirtmektedir (Gössling, 2020).

Gehl (2020) ‘iyi kent’in özelliklerini, yoğun kent dokusu, kısa yürüme mesafeleri, hoş güzergâhlar, yüksek oranda karma kullanım, aktif zemin katlar, seçkin mimari ve özenli detaylar anahtar kelimeleri ile özetlemektedir. Bu anahtar kelimeler yaşam dolu, güvenli, sürdürülebilir ve sağlıklı kent mekanlarının oluşturulabilmesi için temel kriterleri ön plana ortaya koymaktadır. Bu nitelikleri dört ana başlık altında detaylandırmaktadır.

-Yaşam Dolu: Daha fazla insanın kentte yürüdüğü, bisiklete bindiği, zaman geçirdiği kent mekânlarıdır.

-Güvenli: İnsanların kentte daha fazla vakit geçirmesi diğer insanları görmesi ve görünmesi ile güvenliğin sağlanmasıdır. Güvenlik fiziksel ve asayiş olmak üzere iki başlıkta ele alınabilmektedir. Fiziksel güvenlik, kaldırım yüksekliği, araç ve yaya ışıkları, geçit düzenlemeleri ile kentte erişilebilirliğin sağlanmasıdır. Asayiş bakımından güvenlik de gece kullanımı, kadınların ve çocukların kent mekanlarını konforlu biçimde kullanabilmelerini içermektedir.

-Sürdürülebilirlik: Yaya olarak kent mekânlarının kullanılması, bisiklet kullanımı ile bisiklet yollarının, toplu taşımının ön plana alınmasıdır.

-Sağlıklı: İnsanların daha çok aktif olarak kent yaşamında yaya olarak ya da bisikletli yer alması, hareket etmesi ile sağlanabilmektedir.

Sim (2019), Yumuşak Şehir önerisinde küçük ölçekli, korunaklı mekânlar oluşturan, farklı katmanlara sahip, yapıların birbirine bağlandığı, çok fonksiyonlu, yürünebilir kompakt kent önerisi sunmaktadır. Yumuşak Şehir önerisi Gehl'in yaşam dolu kent önerisinde belirttiği kriterler ile paralellik göstermektedir.

Erişilebilir kentsel boşlukların fiziksel özellikleri ve insan davranışları arasındaki ilişkiye; insanların bu mekânları nasıl kullandığı ve bu mekanların hangi özelliklerinin daha “yaşanılır” olmayı sağladığına dair bilgileri edinmeyi hedefliyor. Mekân-yaşam ilişkisine odaklanan sistematik araştırmalar kamusal mekânın anlamı, önemi ve kentsel yaşam içindeki yerini vurguladıkları için öncelik kazanıyor. Mekân-yaşam çalışmalarında bir kent parçasına dair sosyolojik ya da etnografik bulgular elde etmenin ötesinde uzun vadede kent yaşamının iyileştirilmesinde kullanılacak mimari bilginin sistematik bir biçimde üretilmesi hedeflenir (Aydınsoy & Ötkünç, 2021).

Gehl ve Svarre (2013) çalışmalarında kentsel mekânın niteliğinin incelenmesinde, mekânı kullanan kişi sayısı için kaç kişi sorusu ile başlamaktadır. Mekânda bulunan kişilerin cinsiyet ve yaş bilgileri için kim, insanların nerede oturduğu, yürüdüğü, ayakta durduğu bilgisi için nerede, hangi eylemlerin yapıldığı verisi için ne, ne kadar zaman harcadığı verisi için ne kadar sorularını sorarak ele almaktadırlar. Bu sorular sorulduktan sonra;

-Kişi sayısını sayarak nitel veriyi elde etmek için nicel verinin kullanılması,

-Mekânın haritalanması ile insanların nerede durduğu, oturduğu verisinin farklı katmanlar da kullanarak elde edilmesi,

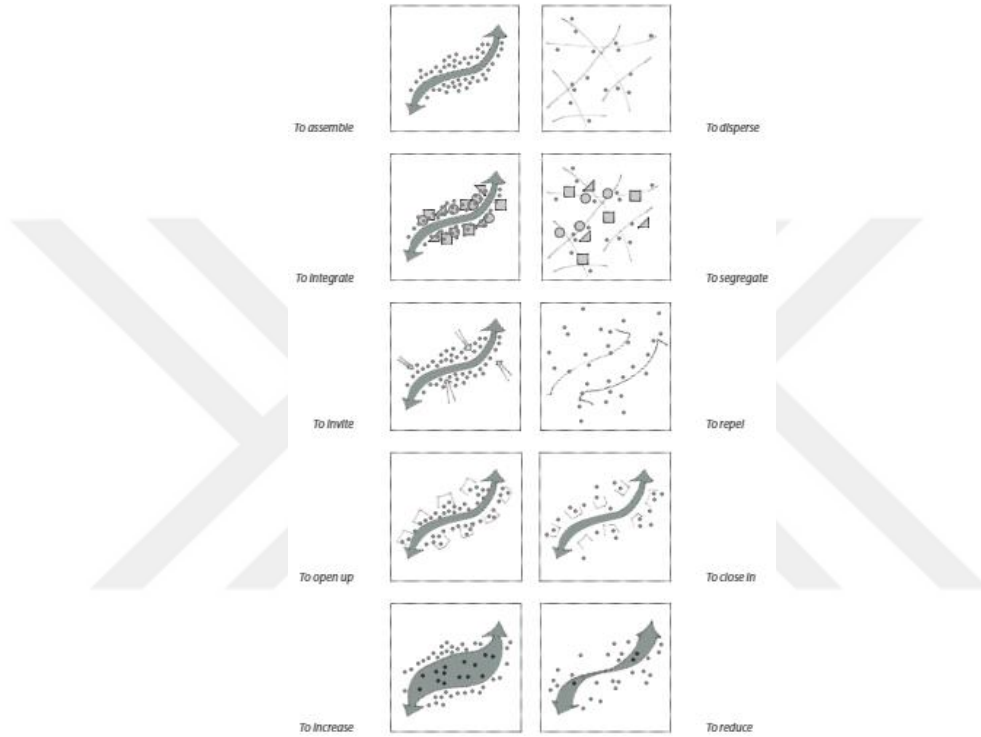
-İzleme ile insanların yürüyüş duraklama hareket sürecinin verisinin elde edilmesi,

-Takip etme ile seçilen kişi ya da kişilerin yürüme hızını veya bir rota boyunca belirli etkinliklerin nerede ne zaman ve ne ölçüde gerçekleştiğinin ölçülmesi,

-İzlere bakarak, karlı havada ortaya çıkan yol izleri, bırakılan sandalyelerin konumu gibi kullanıcıların geride bıraktığı izlerden çıkarımlar yaparak veriler edilmesi,

- Fotoğraflayarak alandan ayrıldıktan sonra verilerin tekrar gözden geçirilmesi,
- Not Tutarak verilerin kaydedilmesi,
- Test Yürüyüşü Yaparak seçilen rotada bekleme sürelerini, önemli noktaları, yollardaki engelleri, plan düzlemi ve gerçek hayattaki farklılıkların elde edilmesi ile kentsel mekânın niteliği incelenebilmektedir.

Gehl (2020) beş planlama kriteri belirlemiştir (Şekil 2.8).



Şekil 2.8 Jan Gehl'in 5 planlama kriteri (2020)

- 1-Bir araya getirmek: Kentsel işlevlerin birbirine yakın olması ve bir araya getirici olmasıdır.
- 2-Bütünleştiricilik: Farklı işlevlerin bir arada bulunabilmesidir.
- 3-Teşvik edici: Kent mekânını yürümeye ve bisiklete binmeye teşvik edici düzenlemektir.
- 4-Açmak: Kent ile yapılar arasında kalan kenarların açılarak yapılardaki yaşamın dış mekâna taşmasına yönelik düzenlemelerdir.
- 5-Artırmak: Kent mekânında daha çok zaman geçirmeyi teşvik edecek düzenlemelerin yapılmasıdır.

Beş kriterin kentlerin plan düzlemindeki dokularının kent yaşamına etkisini ortaya koymaktadır. Dağıtma yerine bir araya getirme, ayrıştırma yerine bütünleştirme, engelleme yerine teşvik etmek, içine kapsamak yerine açmak, azaltmak yerine artırmak, kent mekânlarının planlanırken ele alınması gereken kriterlerini oluşturmaktadır. Bu ikili karşıtlık durumuyla açıklanan beş kriter sayesinde nitelikli kent mekanları plan düzleminde tasarlanabilmekte, kent yaşamını güçlendirecek kararlar alınabilmektedir.

Gehl (2020) göz hizasında kent için 12 kalite ölçütü belirlemiştir (Şekil 2.9).

Protection	PROTECTION AGAINST TRAFFIC AND ACCIDENTS — FEELING SAFE - Protection for pedestrians - Eliminating fear of traffic	PROTECTION AGAINST CRIME AND VIOLENCE — FEELING SECURE - Lively public realm - Eyes on the street - Overlapping functions day and night - Good lighting	PROTECTION AGAINST UNPLEASANT SENSORY EXPERIENCES - Wind - Rain/snow - Cold/heat - Pollution - Dust, noise, glare
Comfort	OPPORTUNITIES TO WALK - Room for walking - No obstacles - Good surfaces - Accessibility for everyone - Interesting façades	OPPORTUNITIES TO STAND/STAY - Edge effect/ attractive zones for standing/staying - Supports for standing	OPPORTUNITIES TO SIT - Zones for sitting - Utilizing advantages: view, sun, people - Good places to sit - Benches for resting
	OPPORTUNITIES TO SEE - Reasonable viewing distances - Unhindered sightlines - Interesting views - Lighting (when dark)	OPPORTUNITIES TO TALK AND LISTEN - Low noise levels - Street furniture that provides "talkscapes"	OPPORTUNITIES FOR PLAY AND EXERCISE - Invitations for creativity, physical activity, exercise and play - By day and night - In summer and winter
Delight	SCALE Buildings and spaces designed to human scale	OPPORTUNITIES TO ENJOY THE POSITIVE ASPECTS OF CLIMATE - Sun/shade - Heat/coolness - Breeze	POSITIVE SENSORY EXPERIENCES - Good design and detailing - Good materials - Fine views - Trees, plants, water

Şekil 2.9 Jan Gehl'in göz hizasında kent kriterleri (2020)

Göz hizasında kent kriterleri korunma, konfor ve keyif olmak üzere üç ana başlık oluşturulup alt başlıklarla detaylandırılmıştır.

Korunma; trafik ve kazalara karşı korunma-güvende hissetme, suç ve şiddete karşı korunma-emniyette hissetme, rahatsız edici duyuşal deneyimlere karşı korunma olmak üzere üç alt başlığa ayrılmıştır.

Konfor; yürüme, ayakta durma ve zaman geçirme, oturma, görme, konuşma ve dinleme, oyun ve egzersiz olmak üzere altı alt başlığa ayrılmıştır.

Keyif; insan ölçeği, iklimin olumlu yanlarından istifade etme, olumlu duyuşal deneyimler olmak üzere üç alt başlığa ayrılmıştır.

2.2.2 Okunaklılık

Kent uzaydaki hareketli ve sabit öğelerin birleşiminden oluşan bir yapı olmakla birlikte zaman etkisi ile algılanabilmektedir. Basit bir formu olan, yapı tipleri ve kullanımı süreklilik gösteren, kentte başka benzeri olmayan, sınırları kesin olarak çizilmiş olan, komşu bölgeler ile net biçimde birleşmiş, görsel olarak içbükey bir bölge kolaylıkla tanımlanabilir özelliklere sahip kent, okunabilir bir kettir (Lynch, 2011). Lynch (2011) bu tanımla ile imgelenebilir bir kentin sahip olması gereken nitelikleri özetlemektedir. İmge için kimlik ve yapıya ihtiyaç vardır. Bu öğelerin karmaşık ve değişken kent ile ilişkisinin ortaya konması gerekmektedir.

Zihinsel bir imge oluşurken ve bir kent manzarasını okumaya çalışırken, kişi bu manzarayı anlamaya ve anlamlandırmaya çalışmaktadır. Dış dünya bu biçimde algılanmaktadır. İmgenin oluşumu ilk olarak duygu ve hislerden farklı olarak pratik ve araçsaldır. Bu yüzden okunabilirlik, duygusal olmaktan çok bilişsel bir süreçtir (Rapoport, 1977; Taylor, 2009). Çevresel algı bilişsel bir süreç olduğundan dolayı estetik algıdan bu yönüyle ayrılmaktadır. Estetik deneyimin temeli duyuşal ve duygusal niteliklidir. Bu yüzden estetik algı süreci, bir şeyin algılanmasında nasıl hissedildiği ile de ilgilidir. Kent mekanının okunabilir olmasının yanında duyuşal, duygusal ve estetik açıdan da tatmin edici olmalıdır (Taylor, 2009).

Lynch (2011) kent imgesini oluşturan yollar, sınırlar, düğüm noktaları, bölgeler ve işaret öğeleri tanımlamasının yanında kentin kullanıcı için okunabilir olması için gerekli tasarım kriterlerini de belirlemektedir. Tatmin edici bir form için öğelerin bir arada ele alınması gerekmektedir. Öğeler arası ilişkiler birbirini etkileyerek imgeyi güçlendirebilir ya da zayıflatabilir. İkili öğe grupları bir arada ele alınarak bir mekânın karakteristiği daha iyi anlaşılabilir. Fakat bir mekâna dair sadece iki öğenin bir arada ele alınması değil diğer öğelerle de oluşturulan kombinasyonlarla bütüncül bir şekilde ele alınmalıdır.

Kentsel mekânda kenarların, yani sınırlayıcı alanların olması, alanların tanımlı hale gelmesine ve daha çok kullanılmasına imkân vermektedir. Bu kenarların, sınırlayan yapıların zemin katlarının geçirgen, dış mekân ile ilişki kuran, aktif yapıda olması da insanların buralarda daha çok vakit geçirmesini sağlamaktadır. Zemin katlarda dar cepheler ve düşey hareketler tercih edilmelidir. 100 m içinde daha çok görebilecek öge olmalıdır. Dışa kapalı zemin kat cepheleri insanların orada vakit geçirmemesinde neden olmaktadır. Zemin katların çekiciliğini haritalamak alandaki sorunların tespit edilmesi için kullanılabilir (Gehl, 2020).

Kent mekanlarının tasarımı sürecinde sadece görme duyusuna odaklanmak yerine diğer duyuların da (dokunma, işitme, koku) göz önüne alınması kapsayıcılığı, insan hareketini ve sosyal entegrasyonu artırabilmektedir. Bu sayede mekanların okunabilirliği güçlenebilmektedir (Belir, 2018)

2.2.3 Sosyal Yapı ve Mekan İlişkisi

Harvey (2009), kentin anlaşılabilmesi için sosyolojik muhayyile ve coğrafi muhayyile ile üretilmiş dağınık kaynakların araştırılarak bir araya getirilmesi gerektiğini belirtmektedir. Mekân ve toplumsal bilincin birbirinden bağımsız görülerek birinin diğerine alternatif olarak ele alınmasının yerine iki kavramın birbirinin tamamlayıcısı olarak ele alınması gerektiğine vurgu yapmaktadır. Kentler birbirinden farklı özellikler gösterirken kentin kendi içinde parçaları da birbirinden farklılaşmaktadır. Bu yüzden kent algısı parçalı ve kesintilidir. Madanipour(1996) kent mekânına yapılardan oluşan bir çevre ya da sosyal ilişkiler için bir alan olmak üzere iki bakışın bulunduğunu fakat kent mekanını anlamak için bu iki bakışı birleştiren sosyo-mekansal bakışın birbirinden kopuk görüşleri birleştiren bir yaklaşım olacağını vurgulamaktadır. Altaban (2013), 60'lı ve 70'li yıllarda sosyal bilimcilerin ve kente dair tasarım disiplini ile ilgilenenlerin kente dair genel bir kurama ulaşma amacı taşıdığını, fakat böyle bir genel kuramın mevcut olmadığını belirtmektedir.

Cassirer (1944), mekânı üçe ayırarak tanımlamaktadır.

- Organik mekân- İçgüdüsel yön bulma, göç, içgüdüsel yaşam alanı edinme
- Algısal mekân- Duyu deneyimi ile ilgili
- Soyut olan simgesel mekân- mekânsal boyutları olmayan simgesel betimlemeler yoluyla, mekânın dolaylı olarak yaşanmasıdır.

Mekân üretimi için algısal ya da organik düzeydeki olayları soyut ve simgesel düzen aracılığı ile göstermeye ihtiyaç vardır. Ya da tam tersi soyut düzeyde geliştirilen fikirlerin organik ya da algısal düzeyde yorumu aranarak da oluşturulabilir. Mekânın şekillendirilmesi, kültürü, mevcut toplumsal düzeni, amaçlarımızı, ihtiyaçlarımızı, korkularımızı simgeler; bu yüzden mekânın değerlendirilmesi onun fiziksel özelliklerinin yanında yaratıcı anlamının da anlaşılması gerekmektedir (Harvey, 2009).

Bir yapının tasarımı sosyal yapı hakkında fikir vermektedir. Bir kentin dizilimi de incelenerek buradaki sosyal yaşantı ve hiyerarşi hakkında fikir sahibi olunabilmektedir. Kent incelenerek buradaki sosyal yaşantı kodları ortaya çıkarılabilmektedir (Sommer, 1969). Her dönem de kendi çevresini şekillendirerek mevcut sosyal normları yansıtmaktadır ve bu farklı dönemlere ait yapılanma aynı mekânda yer alabilmektedirler. Geçmişe ait sosyal yaşantının izleri kent dokusunda bulunurken günümüz şartlarına uyum sağlayarak sürebilmekte ya da iz olarak güncel doku içinde kalabilmektedir. Bu güncel, geçmiş ve gelecek bir arada kentte bulunabilmektedir. Bu yüzden sadece güncel olana değil farklı zaman katmanlarına ait dokulara bir arada bakılmalıdır (Harvey, 2009).

Mekânsal biçimi anlamak için onun sahip olduğu simgesel niteliğin incelenmesi gerekir. Sanatçının mekânı nasıl şekillendirdiğinin kavranmasından çok mekânı kullananların onu nasıl algıladığının incelenmesi daha anlaşılabilir ve doğru sonuçlar verir. Halkın inşa edilmiş çevreden aldığı mesajın anlaşılması gerekmektedir. Mekânsal ve çevresel simgeciliğin ölçülebilmesi için genel bir metodolojiye ihtiyaç vardır (Harvey, 2009).

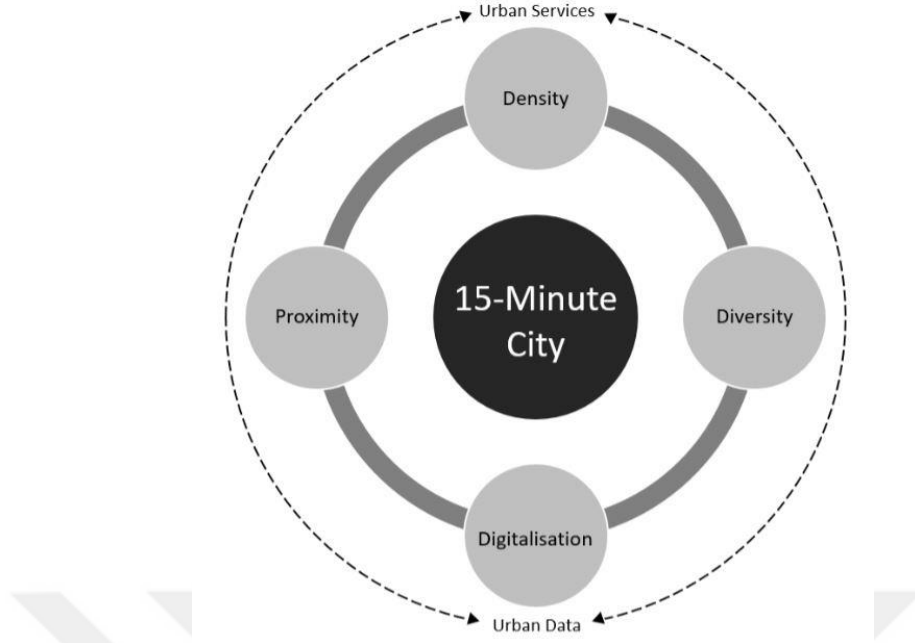
Bir olgu ya da nesnenin önemini saptamak için o nesne ya da olguya yönelik davranışsal eğilimlerin incelenmesi psikodilbilim ve psikoloji yöntemlerindendir. Bir birey ya da bireyler grubunun zihinsel durumunu örneklem olarak belirleyerek bu kişilerin mekâna karşı takındıkları tavrı ve bu mekânı nasıl algıladıklarını buluruz. Bunu yapmak için kişisel inşa kuramı, anlambilimsel fark ve daha doğrudan anketlere kadar birçok teknik kullanılır. Davranışçı ve işlemci psikologların uyguladığı diğer bir seçenek de sadece kişilerin davranışlarını gözlemek ve onların nesne ve olaylara tepkilerini ölçmektir. Mekânsal anlamı kavramamızı sağlayacak ipuçlarını verecek şey açık davranışlar olacaktır. Geniş

halk kitlelerinin söz konusu olduğu durumlarda neredeyse tek geçerli yol açık davranışları gözlemlemektir (Harvey, 2009).

Farklı yaşam alanlarına ayrışmayı teşvik eden kent mekânları hem sosyal açıdan hem de mekânsal açıdan ayrışmayı derinleştirmektedir. Gelir, köken, yaş, cinsiyet vb. farklılıkların bir arada bulunduğu iyi tasarlanmış kent mekânları güçlü ve karmaşık kent biçimleri ortaya çıkarabilmektedir. Bu yüzden çeşitliliğin olduğu kent mekânlarının korunması, desteklenmesi ve niteliğinin artırılması gerekmektedir. Talen, çalışmasında sosyal çeşitliliğin fiziksel kent mekânında okunabilmesi birim karışımı ve karma kullanım dışında yamalar, kenarlar, sınırlar, koridorlar ve ağlar olmak üzere beş kriter önermektedir. Birim karışımı, tekil binaları sosyal ve işlevsel olarak çeşitliliğe sahip olması için, farklı tipolojide birimleri içerecek biçimde tasarlamaktır. Aynı blok içinde farklı konut tipolojileri tasarımı ile farklı kesimlerin bir arada yaşayabilmesi sağlanabilmektedir. Karma kullanım ise mahallelerde, çeşitlilik içeren konutların ötesinde farklı işlevlere hizmet edebilen mekânları bir arada bulundurabilmesidir (Talen, 2006).

2.2.4 Yakınlık Ekoloji Dayanışma Katılım

Kentlerin ritminin araçları değil insanı izlemesi, her metrekaresinin kullanılabilir olması görüşünü merkeze alarak yaya ve bisiklet kullanımını ön plana alan bir yaklaşım ile 15 dakika kentler önerisinde yakınlık, ekoloji, dayanışma ve katılım kavramları ön plana çıkmaktadır. 21. yüzyılda 20. yüzyıl şartlarında yaşamak ve çalışmanın olumsuz etkisine yapılan vurgu ile konut, iş ve rekreatif etkinlikler arası mesafenin kısalması sonucunda artan vakit ile daha verimli ve mutlu yaşantıya ulaşılacağı savunulmaktadır. Gündelik ihtiyaçların kolaylıkla yapılabilmesi için işlevlerin birbirine yakınlığı (proximity), karma kullanım ile işlevsel ve sosyal çeşitlilik (diversity), kentin çeşitliliğini ve yaşam doluluğunu besleyen kentsel yoğunluk (density), teknolojinin yaşamı kolaylaştırması için dijitalleşme (digitalisation) ve kullanıcıların kent mekanına yönelik söz sahibi olması için katılım (participation) olmak üzere bu kriterler 15 dakika kentlerin temel çerçevesini oluşturmaktadır (Şekil 2.10) (Moreno vd., 2021).



Şekil 2.10 15 dakika kentlerin temel çerçevesi (Moreno vd., 2021)

15 dakika kentler önerisine karşıt görüşler de bulunmaktadır. Glaeser (2022), kentlerde gerçek mekânlardan ve bu alanlardaki düzenlemelerden yoksulların daha çok etkilendiğini, olumsuz düzenlemelerden zenginlerin muaf olduğunu belirtmektedir. Kentlerin bir bütün olarak ele alınması, birbirinden bağımsız 15 dakikalık parçalara ayrılmaması gerektiğini öne sürmektedir. Bu durumun, yoksul ve zengin arasındaki uçurumu derinleştireceğini, yoksulların yoksun 15 dakikalık kent alanı içine hapsolmasına neden olacağını vurgulamaktadır. Yoksulların kullandığı araçlar ve mekânlar kendi kendini finanse ederken, yüksek gelirli kesimin kullandığı araçlar için yatırımlar daha çoktur. Bu yüzden kent içinde adaleti sağlamak için yoksulların kullandığı araçların gelişmesine yönelik adımlar atılmalıdır. Örneğin saat ücretlendirmesi ile daha zengin kesimin ödediği ile elde edilen gelirin, yoksul insanların kent içi hareket koşullarının iyileştirilmesi için kullanılabilmesi önerilmektedir (Glaeser, 2022).

Yaya yerine araçların ön plana çıkması, oysa insanların yüzyıllardan beri yürümeye ve yürüme hızına yatkın olması (Gehl, 2020; Jacobs, 1961), yürüme ile keşiflerde bulunabilmek, araştırma yaparken alınan verim (Wiley, 2010), kente dair sorunlar incelenirken ele alınabilecek önemli bileşenlerdir. Jacobs (2017), yürüyen insanlar ve otomobil insanları olmak üzere kent yaşantısını ikiye ayırmaktadır. Yürüyen insanlar kent yaşantısına canlı bir şekilde katılmayı temsil

ederken otomobil insanları bu canlı yaşantının dışında kalanları temsil etmektedir. Çalışmanın yapıldığı zamanın anlayışında uzmanlar tarafından yürüyen insanların ilerlemeyi sekteye uğrattığı düşünülmekteydi. Bu görüşün izleri güncel kent yaşantısında da gücünü korumakla birlikte buna karşı çıkan yaklaşımlar da görülebilmektedir.

Tasarımcılar kentlerde yaya yaşantısını artırmak için makro ölçekte yol bağlantılarının artırılması, karma kullanım önerileri yanında mikro ölçekte de gölge alanlar oluşturma, kent mobilyaları, kaldırım düzenlemesi gibi öneriler getirmişlerdir. Bu öneriler gün geçtikte yerel yönetimler ve planlama yetkilileri tarafından benimsenmektedir. Yayaların zorunlu ya da zorunlu olmayan ihtiyaçlara yönelik yürüme tercihlerini anlamak gerekmektedir. İhtiyaca yönelik yürüyüşlerde mesafe ve zaman kavramları ön plana çıkarken tercihe bağlı yürüyüşler daha deneyimsel ve karmaşıktır (Gath-Morad vd., 2023).

2.3 Kentsel Kamusal Alanın Temsiliyeti

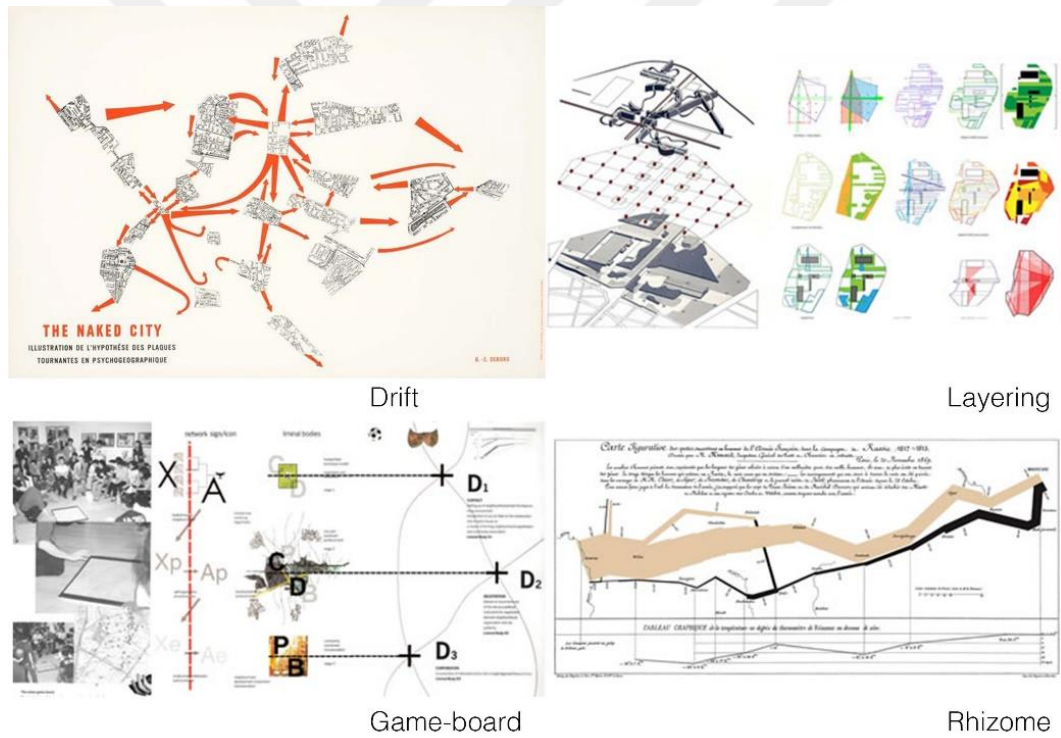
‘İyi’ kentsel mekân oluşturma arayışı tasarımcılar için süregelen bir kaygıdır. Kentin özelliklerini anlamaya yönelik grafiksel araçlarla görsel temsil aracılığı ile kentin karmaşıklığını ortaya çıkarmak ve bu karmaşıklığı basitleştirmek amacıyla haritalama çalışmaları yapmışlardır (Amoroso, 2010). Haritalama eylemi günümüzde insan ve yer ilişkisi üzerine yeniden düşünmek için harita yapmaya alternatif olarak ortaya çıkmaktadır. Haritalama, durağan bir temsil yerine, haritalamayı yapanın, haritalanan yerin ve ürünün, süreç içinde birbirlerini yeniden tanımlayıp konumlandırarak ürettiği bir uygulamaya işaret eder. Bu nedenle, mimarlıkta haritalama, yerin, insanın varlığı, deneyimleri ve tasarım eylemleri ile sürekli biçimlenişine ait bir duyarlılık ve eleştirel bir bakış geliştirmeye olanak tanıyabilmektedir (Şenel, 2014).

Aydınlanma çağına kadar haritalar kişisel görüş ve inanışların öznel temsil araçları iken aydınlanma ile haritalara bilimsel kesinlik atfedilmiştir. 1980’lerden itibaren yapılan çalışmalar ile haritaların bilimsel bir eylem olduğu önerisi yıkılarak haritalar kişisel iç dünya ile fiziksel dış dünya arasındaki araçlar olarak tanımlanmaya başlanmıştır. Mimarlık ve kentsel tasarım alanında haritalama ilişkisi de James Corner’ın (2011) çalışması ile gündeme gelerek tartışılmaya başlanmıştır. Bu tartışmalar ile haritalar insan zihninin evrene farklı ölçeklerde

anlam verebilmesine olanak tanıyan araçlar olarak tanımlanabilmektedir. Bu yüzden haritalar, haritayı yapanın ideolojik ve davranışsal yönelimlerini içeren çalışmalar olarak ele alınması gereken araçlardır (Aral, 2018).

2.3.1 Haritalama

Corner (2011), haritalamayı olasılıkları ortaya çıkaran, dünyayı, beklenmedik çözümler ve etkiler oluşturarak yeni biçimlerde gösteren bir yaklaşım olarak ortaya koymakta ve haritalama pratiklerini dört grupta tanımlamaktadır. Haritalama teknikleri Sürüklenme (drift), Katmanlama (layering), Oyun Tahtası (game board), Rizomatik (rhizome) olmak üzere dört başlıkta toplanmaktadır (Şekil 2.11) (Corner, 2011). Çalışma kapsamında sürüklenme, katmanlama ve rizomatik haritalama teknikleri kent mekânlarının haritalanması sürecinde ele alınmaktadır.



Şekil 2.11 Haritalama teknikleri (Aral, 2018)

-Sürüklenme: Kent mekânlarında deneyimlenen bir rota ve bu rotanın algısal alt mekânlarının ifadesidir.

-Katmanlama: Bağımsız katmanların heterojen yaşam oluşturma amacı ile üst üste yerleştirilerek birden fazla mekânsal kombinasyon üretilmesidir.

-Oyun Tahtası: Kent bir oyun tahtası olarak kurgulanır, kentte rol alan aktörler mekânın oluşum sürecine aktif oyuncular olarak rol alırlar.

-Rizomatik: Haritalama, kapsayıcı, çoğulcu ve esnek teknikler ile yeni ve tekrar üretilebilir ilişkilerin kurulabildiği bir aktivitedir (Aral, 2018; Corner, 2011).

İzleyicinin haritadaki verileri değerlendirme ve ilişkilendirme süreçleri içerisinde her seferinde zihninde yeniden yazılması sağlanır. Bu 'dört tekniğin' ortak yanı, mekânda göz ardı edilen yaşama dair verileri ortaya koyma gücü içermeleridir. Çalışma kapsamında "Drifting" istasyonlar arası sürüklenmeyi temsilde, "Katmanlama" tarihsel sürecin mekândaki izlerinin üst üste gelmesinde, "Rizomatik" de bu öğelerin bir araya getirilmesinde kullanılmaktadır.

2.3.1.1 Katmanlama

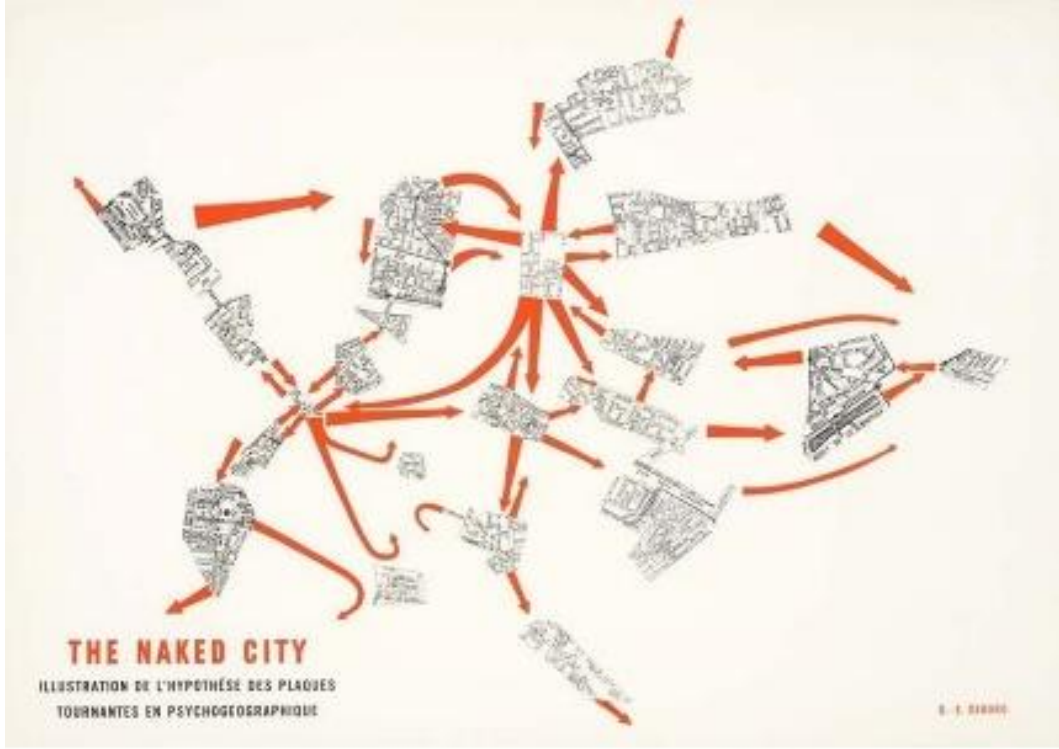
Katmanlama, ilk olarak 1983 yılında Parc La Villette proje yarışmasında birinciliği kazanan Bernard Tschumi ve ikinciliği kazanan OMA/Rem Koolhaas tarafından kullanılmıştır. Bu teknik, farklı katmanların üst üste yerleştirilerek heterojen bir, 'kalınlaştırılmış' kullanım ve yaşam yüzeyi oluşturulmasını içerir. Farklı katmanların bir araya gelmesiyle önerilen açık uçlu bir mekânsal tasarımda, geleceğe dönük olarak çeşitli kombinasyonlarda kullanım ve yaşam üretmeyi amaçlar Kent ve doğanın karmaşıklığını çözmek ve etkileşimlerini görselleştirmek için kullanılan bir yöntemdir. Bu teknik, çeşitli özelliklere ve katmanlara sahip alanları görsel olarak temsil etmeyi hedefler. Örneğin, geçmiş, kültür, çevre, topografi ve sosyal katmanlar gibi farklı faktörleri bir araya getirerek alanlar arasındaki ilişkileri anlamak ve analiz etmek için kullanılır. Bu sayede, mekânın karmaşıklığını ve derinliğini çözümlmek ve tasarımda bu unsurları göz önünde bulundurmak mümkündür (Aral, 2018; Corner, 2011).

2.3.1.2 Sürüklenme (Drift) ve Situasyonistler

Sürüklenme, kentin algısal alt alanlarını ifade eden bir tekniktir ve 1950'lerin sonları ile 1960'ların başlarında durumcu akımının temsilcileri Guy Debord ve Asger Jorn tarafından geliştirilmiştir. Sürüklenme haritaları, modernist kent kavramına eleştirel bir bakış sunar ve bireysel algıları ve deneyimleri, kentte anlık tercihlerin temsilini içeren parçalı haritaların mümkün olduğunu gösterir. Sürüklenme, bir kentin veya manzaranın doğal biçimde keşfedilmesi ve tecrübe edilmesi sürecini ifade eder. Bu, insanların önceden belirlenmiş rotalar yerine,

rastgele ve amaçsızca dolaşarak çevreyi keşfetmeleri anlamına gelir. (Aral, 2018; Corner, 2011).

Guy Debord, Paris'te amaçsızca yaptığı gezintileri haritaladığı çalışmasında kentin zihinde oluşan haritasının parçalı olduğunu "The Naked City" adlı çalışmasında ortaya koymaktadır (Şekil 2.12). Mekânsal deneyimin muğlak olduğunu, deneyimleyenin algısına göre zenginleşerek çeşitlenebildiğini göstermektedir. Debord'un çalışması, modern ve tek tipleştirici kent çalışmalarına karşı, bireysel algıların ve tercihlerin ön plana çıktığı çalışmaları ön plana çıkarmaktadır (Aral, 2018; Corner, 2011). Ana eksenleri, ütöpik anlamlar yükledikleri çağdaş sanat ve bilinçli kışkırtmalar, provokasyonlar ile bezeli radikal politikadır. Aynı zamanda, kent adaleti ve kentli üzerine güncel antropologların başucu kitaplarından bazılarını yazmış olan Henri Lefebvre ile çok sıkı ilişkiler kurmuşlardır. Sitüasyonist Enternasyonel insana yaşam hakkı tanımayan şehirlerde, kendi oyunlarının ve sanat anlayışlarının bir uzantısı olarak, kolektif bir şekilde oluşturulmuş hayat anı üzerine çalışmıştır. Bir sitüasyonist bu durumların inşa edilmesi için teorik ve politik düzeyde uğraşan kişidir. Bu grubun en kışkırtıcı doktrini işte tam noktada ortaya çıkar; durumlar yaratmaya odaklanarak aslında üretken bir belirsizlik ortaya çıkarmak (Bilginer, 2018).



Şekil 2.12 Sürüklenme (Dirft) (Debord & Jorn, 1959)

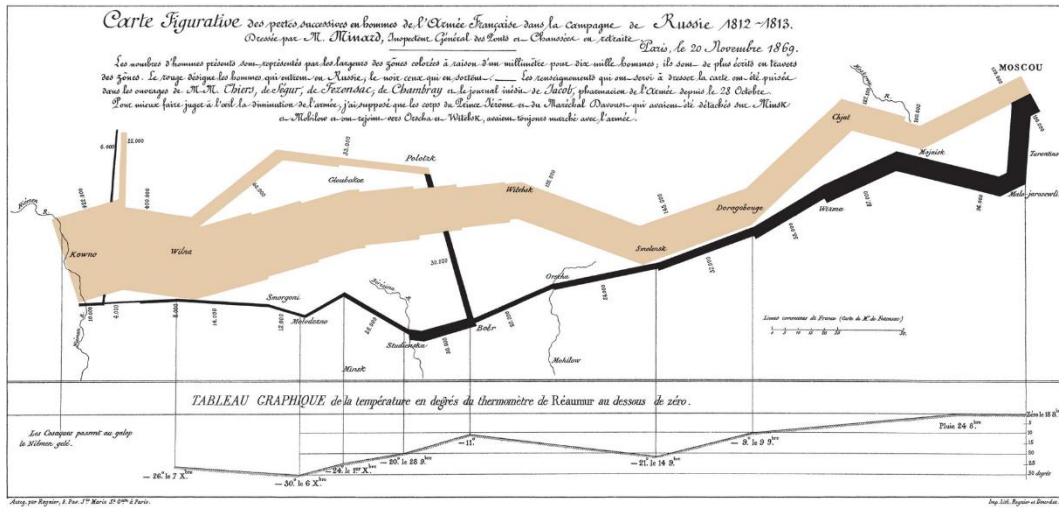
Lynch(2011), kent algısının bütüncül değil parçalı olduğunu, Harvey (2009), toplumsal mekânın karmaşık ve kesintili olduğunu, kentsel mekânların birbirinden işlevsel olarak ayrıldığını kimi kullanıcıların bazı mekânları kullanmaktan kaçındığını belirtmektedir. Bu görüşler Corner'ın (2011) 'sürüklenme' kavramı ile örtüşen bir yaklaşımdır.

Demiryolu ulaşımında da parçalı bir kent algısı oluşmaktadır. Yolcu, istasyonlar arasında tren aracılığı ile sürüklenmekte ve kenti parçalı biçimde algılamaktadır. Bir bireyin yolculukları hattın bir ucundan diğerine tüm hattı kapsayacak biçimde değil farklı zamanlarda farklı istasyonlar arasında olabilmektedir. Bu durum kent algısını çeşitlendirmektedir.

2.3.1.3 Rizomatik

Rizom, Gilles Deleuze ve Felix Guattari tarafından geliştirilen bir kavramdır. Rizom, ağaç benzeri bir hiyerarşik yapıya değil, yeraltı kök sistemlerine benzetilir. Yatay düzlemde yayılan bu kökler, birçok noktada birleşerek merkezi olmayan bir yapı oluşturur. Rizom, farklı noktalardan parçaların birleşmesiyle oluşan heterojen ve çoklu bir yapıdır. Bu yapı, sabit ve kesin sınırlar yerine, sürekli değişen ve gelişen ilişkiler ağıdır. Çoğul okuma, kullanım ve etkileri

içeren, çok çeşitli ve karmaşık kombinasyonları temsil eder. Rizomatik bir haritalama faaliyeti, esnek ve çoğulcu teknikler aracılığıyla yeni ve açık uçlu ilişkilerin oluşturulmasına olanak tanır (Aral, 2018; Deleuze & Guattari, 1987).



Şekil 2.13 Rizomatik haritalama (Minard, 1869)

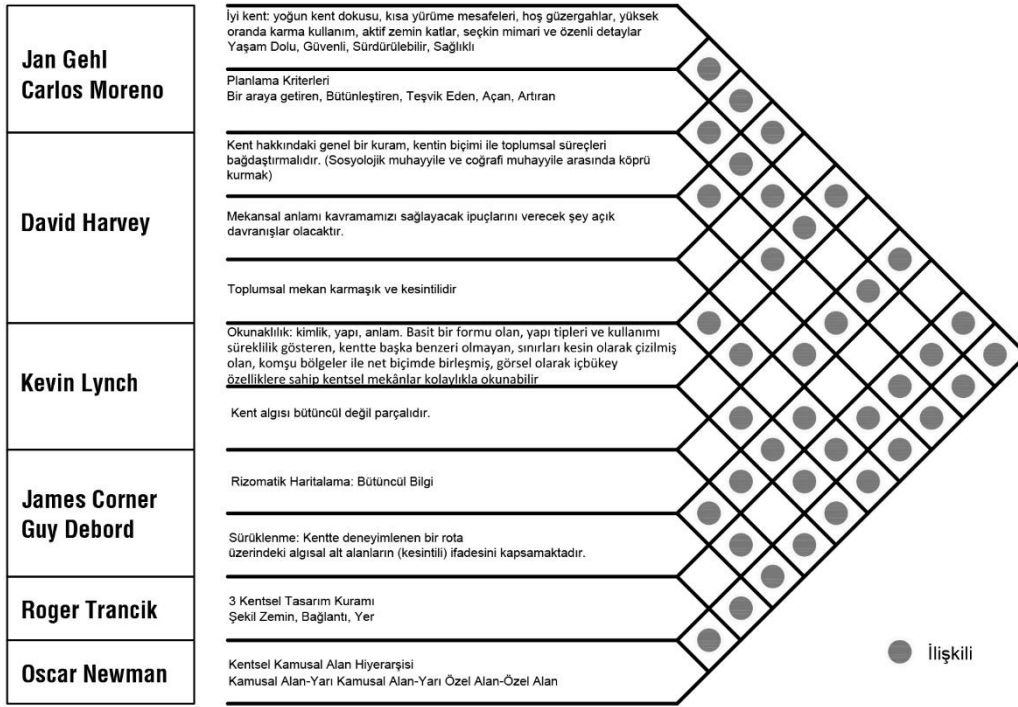
Bu tekniğin örneği olarak gösterilen Charles Joseph Minard'ın 1869 tarihli Napolyon'un Yürüyüşü haritası, Napolyon'un ordusunun zamana bağlı olarak kat ettiği mesafeyi, yönünü, enlem ve boylam bilgilerini, rota üzerindeki coğrafi özellikleri, sıcaklık verilerini ve asker sayılarını sunar (Şekil 2.13). İzleyicinin bu bilgileri algılama ve ilişkilendirme süreçleri içinde, bu yürüyüşün hikâyesini zihninde her seferinde yeniden canlandırmasına olanak tanır (Aral, 2018). Haritada, gidiş ve dönüş farklı renkler ile gösterilirken, gidiş ve dönüş çizgilerinin kalınlığı da asker sayısının değişimini ifade etmektedir.

3

KENTSEL MEKANA BÜTÜNCÜL BAKIŞ METODU

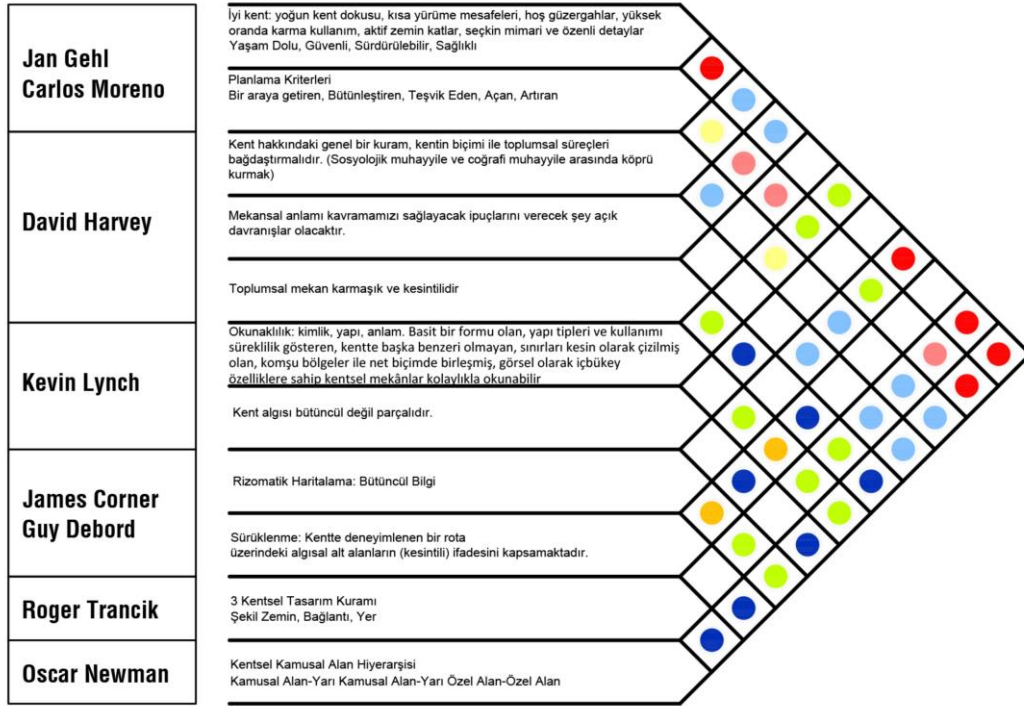
Çalışmanın bu bölümünde kentsel kamusal alanların incelenmesi, haritalanması ve analizi için tematik analiz yöntemi ile oluşturulan ‘kentsel mekâna bütüncül bakış’ metodunun kriterlerinin ve uygulama tekniklerinin geliştirilmesi amaçlanmaktadır. Kentsel kamusal alan kavramlarına, niteliğine ve temsiliyetine literatür aracılığı ile bakış sağlayarak çalışmanın metodolojik perspektifi oluşturulmaktadır. Bu çalışmada geliştirilen ‘Kentsel mekâna bütüncül bakış’ metodu, kent mekânı, kent mekânının niteliği, kentsel mekânın haritalanarak temsil edilmesi ve yorumlanmasına dayalı sosyal ve mekânsal analiz metodudur.

Literatür incelemesi sonucunda kent mekânı ve kamusal alan, kamusal alanın temsiliyeti üzerine kuramsal bilgi özetlenerek araştırmacıların görüşleri elde edilmiştir. Kaynaklarda iyi bir kentin nasıl olması gerektiği, kentin anlaşılması için nelere bakılması gerektiği üzerine özetleyici veriler bir matris sistemi üzerinde sıralanmıştır (Şekil 3.1). Matris üzerinde gösterilen veriler, fiziksel ve sosyal nitelikleri, kentsel mekân kavramını, kent mekanının niteliğini ve temsiliyetini içermektedir. Fiziksel özellikler alanın plan düzlemindeki kent dokusunu, göz hizasındaki özelliklerini içerirken; sosyal özellikler alanın simgesel yapısını, hiyerarşisini, sosyal ilişkilerini içermektedir. Kuramsal bilgilerden birbiri ile paralellik gösteren, ilişkili olan görüşlere kutular üzerinde nokta işareti yerleştirilerek birinci matris tamamlanmıştır. Matris çalışmasında Lynch(2011) ve Harvey’in (2009) kentsel mekân algısının kesintili olduğuna yaptıkları vurgu ile Guy Debord’nun çalışmasından yola çıkarak Corner’ın kuramsallaştırdığı ‘sürüklenme’ kavramı arasında paralellik görülmektedir. Gehl’in(2020; 2013) kent yaşamının niteliğine yönelik kriterleri kentsel algının parçalı olduğu görüşü dışında diğer görüşler ile paralellik göstermektedir. Newman’ın (1973) kentsel kamusal alan hiyerarşisi, tüm görüşler ile ilişkili olup, kentsel kamusal alan tasarımına genel bir çerçeve sunmaktadır.



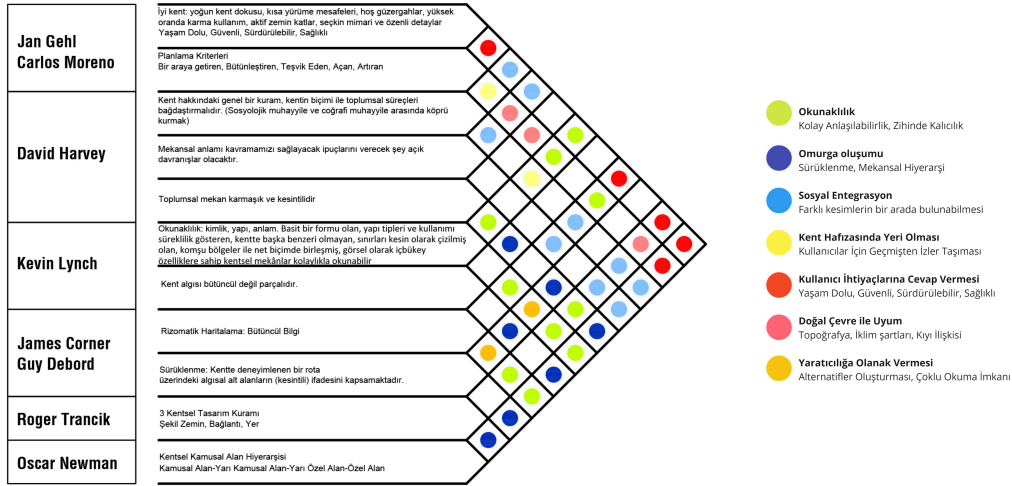
Şekil 3.1 Matris çalışması ile kuramsal bilginin ilişkilendirilmesi

Birinci matris çalışmasında ilişkili ya da ilişkili olmama durumu belirlendikten sonra noktaların işaret ettiği ortak kavramlara aynı renklerin verildiği ikinci matris çalışmasına geçilmiştir (Şekil 3.2). Bu sayede kavramların ilişkili olma durumunun işaret ettiği özellikler arasındaki farklılıklar ortaya çıkarılmıştır. Aynı renk verilen kavramlar ortak özellik gösteren noktaları temsil etmektedir. Renklendirerek işaretlemeler sonucunda her rengin işaret ve temsil ettiği kavrama bir anahtar kelime verilmiştir. Anahtar kelimeler kentsel mekânı bütüncül bakış inceleme kriterlerini oluşturmaktadır. Her bir kriter kentsel mekânın fiziksel ve sosyal önemli bileşenlerini temsil etmektedir. Matris çalışması aracılığı ile kuramsal veriler parçalara ayrılarak birbiri ile ilişkileri ortaya çıkarılmakta ve elde edilen ilişkiler bir araya getirilerek bütüne ulaşılmakta, diğer bir deyişle tümevarım yapılmaktadır. Bu sayede kent mekânında inceleme yapılırken verilerin göz ardı edilmesinin önüne geçilebileceği, kentsel mekânın saklı duran özelliklerinin ortaya çıkarılabileceği düşünülmektedir.



Şekil 3.2 Matris çalışması ile kentsel mekâna bütüncül bakış kriterleri

Yeşil renk ile işaretlenen noktalar, kentin imgesini, zihinde kalıcılığını, kentsel mekânın kolay anlaşılabilir ve akılda kalıcılığını temsil etmektedir. Lacivert noktalar, kentsel mekânda meydanların, sokakların birbiri ile anlamlı ilişkisini, birbirine eklemlenerek kullanıcıyı sürükleyerek keşfe çıkarmasını temsil etmektedir. Açık mavi noktalar sosyal yaşantı ve kent mekânı ilişkisine işaret etmektedir. Kamusal alanların, kent dokularının güncel verileri yanında geçmişten getirdiği izlerin de mekânda yansımalarının bulunması sarı noktalar ile temsil edilmektedir. Kırmızı renk ile işaretlenen noktalar, kentsel mekânın işe, okula gitme, alışveriş yapma gibi zorunlu ihtiyaçların kolaylıkla karşılanmasına olanak vermesi yanında alanda vakit geçirme, bir araya gelme gibi zorunlu olmayan ihtiyaçları da karşılamaya olanak vermesini temsil etmektedir. Pembe noktalar, mekân ile topoğrafya, kıyı, akarsu gibi doğal çevre verilerinin ilişkisini temsil etmektedir. Turuncu renk ile gösterilen noktalar, mekânın deneyimi sırasında ve sonrasında, zihinde mekânı yeniden üretmeye olanak vermeyi temsil etmektedir (Şekil 3.2).



Şekil 3.3 Matris çalışması ile kentsel mekâna bütüncül bakış kriterleri

Matris çalışması ile 7 kriter elde edilmiştir (Şekil 3.3). Bu kriterler ve anahtar kelimeleri aşağıda sıralanmaktadır.

- Okunaklılık: Kolay Anlaşılabilirlik, Zihinde Kalıcılık
- Omurga oluşumu: Sürüklenme, Mekânsal Hiyerarşi
- Sosyal Entegrasyon: Bir Arada Bulunabilme, Ait Hissetme
- Kent Hafızasında Yeri Olması: Kullanıcılar İçin Geçmişten İzler Taşınması
- Kullanıcı İhtiyaçlarına Cevap Vermesi: Yaşam Dolu, Güvenli, Sürdürülebilir, Sağlıklı
- Doğal Çevre ile Uyum: Topoğrafya, İklim Şartları, Kıyı İlişkisi
- Yaratıcılığa Olanak Vermesi: Alternatifler Oluşturması, Çoklu Okuma İmkânı

3.1 Okunaklılık: Kolay Anlaşılabilirlik, Zihinde Kalıcılık

Kentlerin kamusal yaşantısının anlamlı ve okunaklı olması için, kısa güzergâhlar oluşturması, bu güzergâhların insan ölçeğine uygun duraklama alanları ile anlamlı bir hiyerarşi oluşturarak birbirine bağlanması gerekmektedir (Gehl, 2020). Kentler, tarihsel sürecin ekonomik, politik ve sosyal kırılmalarını deneyimlemiş ve bu izleri üzerinde barındırmaktadır. Kentin sürekli değişen mekânları, çeperlerine doğru kontrol edilemez biçimde büyümesi, içerisinde birçok amaca hizmet eden işlevleri nedeniyle tam bir bütünlüğe erişmesi beklenmemektedir. Kent, kentlilerin onu algılayışına göre şekillenebilmektedir. Kentsel çevre net bir

şekilde tanımlandığı ve kentliler de kendi anlamlandırması ile bağ kurduğu zaman tanımlanabilir ve gerçek bir yer olabilmektedir. Bu durum kentlerin okunabilir alanlarının çok küçük alanlara sıkışmasına neden olmaktadır (Lynch, 2011).

Okunabilirlik bir kentin fiziksel yapısının insanların zihninde açık ve anlaşılır bir biçimde canlandırabilmesi ve çevrede kolayca yön bulabilmesini ifade etmektedir. Okunabilirlik aynı zamanda kent mekânını anlamaya tek başına yeterli olamamaktadır. Kent mekânının estetik algı kalitesi de önemli bir unsur olarak ortaya çıkmaktadır. Okunabilirlik bilişsel bir süreçken estetik algı duygusal ve duygusal bir süreçtir. Okunabilir bir kent duygusal ve duygusal olarak tatmin edici olmayabilir. Buna karşılık estetik olarak çekici olan ancak okunabilirliği düşük kent mekânları da mevcuttur. Estetik algı sübjektif bir süreç olsa da kent mekânı değerlendirmesinde estetiğin önemi azalmamaktadır. Bu yüzden okunabilirlik bakımından değerlendirme yapılırken estetik algı da göz önünde bulundurulmalıdır. (Lynch, 2011; Taylor, 2009)

Bir kentsel mekânın okunaklı olabilmesi için, gidilmek istenen yere kolaylıkla ulaşılabilmesi, karmaşıklıktan uzak olması, kent öğelerinin bir araya gelirken anlamlı ve estetik bir dizilim oluşturarak deneyimleyen kişinin kent içinde kolaylıkla hareket edebilmesini sağlaması, mekân deneyimlendikten sonra da kolaylıkla hatırlanabilmesi ve açık bir imgesinin oluşabilmesi gerekmektedir. Kentsel mekânın okunaklılığı incelenirken anahtar kelimeler, kolay anlaşılabilirlik ve zihinde kalıcılık olmaktadır.

3.2 Omurga Oluşumu: Sürüklenme, Mekansal Hiyerarşi

Omurga kavramı biyoloji biliminde insanların ve hayvanların çatı, duruş, destek yapısını meydana getiren, kasların, iç organların tutunduğu temel yapı olarak tanımlanmaktadır. Diğer bir deyişle vücudun farklı sistemlerini bir arada tutan bir yapıdır. Kent için omurga, yaya ve taşıt dolaşımını, kamusal alanları, iş ve eğitim kurumları gibi çeşitli kentsel etkinlikleri, demiryolu istasyonları, havaalanlarını, otobüs terminalleri gibi kente giriş noktalarını bir araya getiren, sistemlerin bir arada çalışmasını sağlayan toplayan/dağıtan öğelerdir. Omurga üzerinde destek verilen sistemin en önemli parçaları bulunurken, omurgadan ayrılan yollarda daha alt kademe işlevler yer almakta ve kentsel hiyerarşi oluşmaktadır. Omurga yalnızca ulaşım işlevi sağlamakla kalmayan, aynı zamanda ekonomik, sosyal ve

kültürel faaliyetlerin yoğunlaştığı alanları da içeren bir sistem olarak ortaya çıkmaktadır. (Büyükcivelek, 2012)

Marshall (2005), yüksek hızlı trafik ve erişilebilirliği dengeleyen bir yaklaşıma ihtiyaç olduğunu vurgulayarak, farklı türde sokak hiyerarşilerini vurgulamaktadır. Sokak hiyerarşisi işlev ve hızlara göre sınıflandırılarak ana arterlerden yaya yollarına kadar uzanmaktadır. Krier (1991), mekânsal hiyerarşiyi kentsel tasarımın önemli bir ilkesi olarak ele almaktadır. Bu kavramı, bir kentin farklı ölçekteki alanları arasındaki anlamlı ilişkilerin sağlanması olarak tanımlamaktadır. Bir kentin merkezi ile çevresi arasındaki ölçeksel geçişlerin düzenlenmesi mekânsal hiyerarşinin bir parçasıdır. Bu düzenlemenin sadece fiziksel değil aynı zamanda kültürel tarihsel bağlam içinde de anlam kazanması gerekmektedir.

Lynch (2011), kent algısının bütüncül değil parçalı olduğunu, Harvey (2009), kentsel mekânın karmaşık ve kesintili olduğunu belirtmektedir. Mekânın oluşumunda omurgalar ve düğümler birincil öneme sahip olmaktadır. Bu iki bileşenin birbirleri ile ilişkileri alternatifler oluşturan kent örüntüleri ortaya çıkmaktadır (Madanipour, 1996). Bu görüşler, Corner'ın (2011) Guy Debord'nun çalışmasından elde ettiği 'sürüklenme' kavramı ile paralellik göstermektedir.

Ekinci ve Aktuğlu Aktan (2017), çalışmasında biyolojideki omurga ile kent mekânında oluşan omurga biçimlenmesi arasında benzerlik kurarak kentsel omurgaya kavramsal bir çerçeve oluşturmaktadır. Biyolojideki omurgadan yola çıkarak taşıyıcı, bağlayıcı, hiyerarşi kuran, destek sağlayan eksen oluşturan beş bileşenden oluşan kentsel omurga tanımı yapılmaktadır. Bu tanım Tarihi Yarımada'da Mese üzerinde incelenmektedir. Mese biyolojideki omurganın iskelet sistemini desteklerken beyni taşıması gibi kentin beyni olan yönetim merkezine ulaşarak üzerinde işlevleri toplaması ile eşleştirilmektedir. Kent omurgasında öncelikle erişilebilirlik (ulaşım) kavramı ön plana çıkmaktadır. Omurga üzerinde toplanan kentsel hizmet alanlarına yeterli erişim olanakları sağlandığında olumlu bir omurga oluşumu olabileceği belirtilmektedir (Ekinci & Aktuğlu Aktan, 2017). Çalışmada ele alınan kentsel omurga ile tez çalışmasında ele alınan omurga oluşumu arasında farklılıklar ve ortak özellikler bulunmaktadır. Ekinci ve Aktuğlu Aktan, kentsel omurga oluşumunu, kent mekânlarını üzerinde toplayan, sosyal hizmet ve donatı alanlarına erişim sağlayan bir sistem ile bağdaştırırken tez

alışmasında omurga oluşumu ile mekânların birbirine eklenerek 'yaşam' oluşturması kastedilmektedir. Tez çalışmasında kent formunun gündelik kent yaşantısına etkisi ele alınmaktadır. Ortak noktalar mekânların hiyerarşik düzen ile bir sistem üzerinde toplanmasıdır. Tez çalışmasındaki omurga oluşumu aynı zamanda bireysel ve yaratıcılığı ön plana çıkaran bir yaklaşıma işaret etmektedir.

Omurga oluşumu, kentsel mekânın kullanıcıyı “iyi” biçimde mekânları arasında sürüklemesi olarak da tanımlanabilir. Kentsel mekân deneyimlenirken bir noktadan diğerine hareket edilmesi sırasında mekânların nitelikli biçimde dizilmesi, birbirine eklenerek anlamlı bir bütün oluşturmasıdır. Kent mekânlarının birbirine eklenerek deneyimleyen kişiyi mekânlar arası hareket ettirmesi, meydan, sokak, kıyı, toplu taşıma düğüm noktası gibi mekanların doğal bir akış içinde yayanın deneyimine dahil olması biçiminde tanımlanabilir. Kentsel mekân deneyimlenirken bir diğer deyişle kent içinde sürüklenirken farklı nitelikteki parçaların birbiri ile uyumlu olması ve birinden diğerine geçişin yumuşak biçimde sağlanması güçlü kentsel omurgalar oluşturabilmektedir. Mekân deneyimlendikten sonra farklı deneyim parçalarının zihinde kopukluk olmadan birbirine akması ve bütüncül bir algı oluşturmasıdır.

3.3 Sosyal Entegrasyon: Bir Arada Bulunabilme, Ait Hissetme

Kent ile ilgili stratejilerde mekânsal kararlar toplumsal yapıyı dönüştürmekte, toplum yapısında değişiklik de mekânı şekillendirmektedir. Bu kararlar alınırken sosyal refah fonksiyonu (kim etkilenecek, kim zarar görecek) göz önüne alınmalıdır (Harvey, 2009). Kent mekânında sosyal sınıfların birbiri ile ilişkileri, zengin-yoksul grupların, farklı etnik kimliklerin, cinsiyetlerin ayrışması ya da bir araya gelmesi mekânın nasıl yapılandığını da ortaya çıkarabilmektedir. Farklı sosyal grupların birbiri ile ilişkisine bakmak mekânı anlamayı sağlayan önemli kriterlerden biri olarak ortaya çıkmaktadır. Bu durum çok yönlü bir olgunun farklı boyutlarını keşfetmeye olanak sağlayabilmektedir (Madanipour, 1996). Jacobs (2017), kent yaşantısında fiziksel, ekonomik ve ahlaki süreçlerin birleşiminden ortaya çıkan kent ekolojisi kavramını ortaya koymaktadır. Bu anlayışa göre kentin yaşantısını sürdürebilmesi için büyük çeşitliliğe ihtiyaç vardır. Hayat ve geçim imkânları ne kadar birbiri ile kesişir ne kadar farklı alternatifler üretebilirse yaşam o kadar güçlü olabilmektedir. Bu noktada yaşantının güçlenmesini sağlayan en

önemli etkenlerden biri farklı iş türleridir. Kent yaşantısında farklı iş türlerinin çeşitliliği sayesinde birbiri ile etkileşim artarak melezleşme sağlanabilir bu sayede sosyal yaşantı sağlam ve esnek kalabilir. Bu yüzden bir bakıma doğa ekosistemi olan kentlerden gelişen zenginleşen yerlere bakıldığında yaratıcı ve işleyen özellik gösterdiği görülürken, gerileyen ekonomiye sahip kentlerde de çürümenin, sosyal sorunların ortaya çıkarak bu sorunların birbirini beslediği görülebilmektedir (Jacobs, 2017).

Sosyal entegrasyon, ayrışmanın tersine farklı kesimlerin bir arada bulunabilmesi, kent mekanlarının dışlayıcı olmayan heterojen yapı oluşturabilmesi ve sosyal çeşitliliğe sahip olması olarak tanımlanabilir. Kentsel mekânın farklı sosyal özelliklere sahip bireylerini dışlamadan bir arada barındırarak çeşitliliği sağlaması, toplumun belirli bir kesimine hitap etmemesi, bireylerin kendilerini o yere ait hissedebilmeleridir. Aynı zamanda kent mekânının farklı iş kollarını bünyesinde toplayarak zengin bir sosyal yaşantı ortaya koyabilmesi gerekmektedir. Bu sayede tek tipleşmenin önüne geçilerek bir arada yaşam oluşabilmektedir.

3.4 Kent Hafızasında Yeri Olması: Kullanıcılar İçin Geçmişten İzler Taşınması

Kent mekânı mimarının ve yapıların yanı sıra zaman içinde oluşan tarih katmanlarını ve toplumsal belleği içeren bir organizmadır. Bu yüzden kent, sadece fiziksel varlık değil aynı zamanda da insanların yaşamlarını etkileyen, zamanla değişen, sosyal, kültürel ve tarihsel katmanlardan oluşmaktadır. Mimari tasarım ve kentsel planlama süreçlerinde geçmişin izlerini, bu izlerin anlamlarını, bilinçli bir biçimde ele almak, kentin geçmişi ile uyumlu, kimliğini güçlendiren mekânlar oluşturabilmektedir (Rossi, 1982)

Eldem, (2014), Türkiye'nin tarihsel sürecinde "toprağın mirası" ve "toplumun mirası" ikiliğine vurgu yapmaktadır. Toprağın mirası, Türklerin kitlesel göçü öncesindeki prehistorik kültürü, Antikiteyi, Bizans kültürünü kapsamaktadır. Toplumun mirası da İslam, Selçuklu, Osmanlı ve Cumhuriyet kültürünü içermektedir. Bu ikilik içerisinde kimi kültürler daha kolay sahiplenilirken, kimileri dirençle karşılaşılabilmekte, zaman zaman ön plana çıkarak yaygınlaşırken bir diğeri geri planda kalabilmektedir.

1960'lardan itibaren modernist mimarlık uygulamalarının kent peyzajı ve tarihi doku üzerindeki yıkıcı etkilerine karşı tarihi kent peyzajının tüm çeşitliliği ile korunmasına yönelik yaklaşımlar önem kazanmıştır. Kent mekânını tümüyle değiştiren toplumsal pratikleri dönüştüren büyük ölçekli yenileme projeleri sorgulanmaya başlanmıştır. Karma kullanım ile bir aradalığın ön plana alındığı, kent bağlamı ile ilişki kuran kamusal alanlar üreten tasarım yaklaşımları benimsenmiştir (Bilsel, 2018).

Tarihi kent dokuları, döneminin sosyal ve mekânsal özelliklerini yansıtırken bunu insan ölçeğinden üst ölçeğe kesintisiz bir biçimde başarabilmektedir. Güncel kent yaşantısında da bunun sağlanması için tarihi çevrenin güncel kent dokusu ile mekânsal niteliğinin ekonomik politik ve sosyal boyutları ile bir arada ele alınması gerekmektedir. (Arabacıoğlu & Aydemir, 2007). İnsan çevre ilişkisine bakıldığı zaman bir süreklilik içinde yenilenme ve uyum süreci görülebilmektedir. İnsan çevresine uyum sağlamakta bir yandan da değiştirerek yeniden ele alarak bir döngü oluşturmaktadır. Şentürer (1995), çalışmasında insanların geçmiş ve güncel öğelerin bir arada bulunduğu, yeniden yorumlandığı çevrelerde ve mekanlarda bulunmak istediklerini belirtmektedir.

Kentsel mekânın tarihsel süreç katmanlarını barındırması ve sürece dair özelliklerin mekânda okunabilir olmasıdır. Ekonomik, politik ve sosyal dinamiklerle tarihsel süreçteki kırılmaların mekânda izlerinin bulunmasıdır. Mekânın kullanıcılar arasında ortak bir imgesinin bulunmasıdır.

3.5 Kullanıcı İhtiyaçlarına Cevap Vermesi: Yaşam Dolu, Güvenli, Sürdürülebilir, Sağlıklı

Gehl, iyi bir kenti yoğun kent dokusu, kısa yürüme mesafeleri, hoş güzergahlar, yüksek oranda karma kullanım, aktif zemin katlar, seçkin mimari ve özenli detaylar ile tanımlamaktadır (Gehl, 2020) Lynch ise basit bir formu olan, yapı tipleri ve kullanımı süreklilik gösteren, kentte başka benzeri olmayan, sınırları kesin olarak çizilmiş olan, komşu bölgeler ile net biçimde birleşmiş, görsel olarak içbükey bir tanım yapmaktadır (Lynch, 2011). Jacobs (2017), eski binaların kullanışlı biçimde çağdaş amaçlara uygun olarak dönüştürüldüğü, geniş kaldırımlara sahip, araç trafiğinin daraltıldığı, kentsel mekânların mesai saatleri dışında da yoğun kullanıma sahip olduğu sokağın farklı işlevlerle kullanılabildiği,

kent dokusundaki boşlukların, harabelerin uyumlu bir şekilde diğer binalarla tamamlandığı kentsel mekânları iyi kentsel mekânlar olarak tanımlamaktadır.

Mekânın, kentin günlük yaşantısında işe gitme, alışveriş yapma, bir yerden bir yere aktarma yapma gibi zorunlu ihtiyaçları kolaylıkla sağlarken aynı zamanda vakit geçirmeye, bir araya gelmeye ve dinlenmeye olanak tanımasıdır. Alanda zemin katların 100 metrelik güzergâh içinde çok sayıda ve farklı işlevi barındırması, mesafelerin kısa ve kolay erişilebilir olmasıdır. Kaldırım yüksekliği, aydınlatmanın yeterli olması, yaya ve araç ayrımının kolay algılanabilir olması, mekânın güvenli olmasını sağlamaktadır. Gece kullanımı ile insanların bu mekânda gece bulunduğunda da kendilerini güvende hissetmelerinin sağlanmasıdır. Kent mekânının, insanları yürümeye, bisiklete binmeye ve toplu taşımayı kullanmaya teşvik etmesi, mekânın sürdürülebilir ve sağlıklı olmasına olanak vermektedir.

3.6 Doğal Çevre İle Uyum: Topoğrafya, İklim Şartları, Kıyı İlişkisi

Mimari ve kent, doğa ile etkileşim içindedir. Doğa içinde bir yapı oluşur, bu yapıya diğer yapılar eklenir ve kent oluşur. Daha sonra doğa şartları ile bu kent dönüşür (Özer, 2011). Wyhte (1980) güneş, rüzgâr, ağaç ve su ile kent yaşantısında doğal çevre bileşenlerini tanımlamaktadır. Güneşin gün içinde hareketi, kent mekânlarını ısıtması, gölge alanlar oluşturması ile insanların mekânları kullanım tercihini etkilemektedir. İnsanlar güneşli alanlarda daha fazla zaman geçirme eğiliminde olurken güneş aynı zamanda enerjilerini ve ruh hallerini de etkilemektedir. Rüzgâr çok sıcak havalarda serinletici etki gösterirken soğuk havalarda rahatsız edici olabilmektedir. Ağaçlar korunaklı gölge alanlar oluştururken aynı zamanda estetik görünüm sağlamaktadır. Su ögesi kent mekânında rekreatif etkide bulunmaktadır. Bu bileşenlerin, kent mekânını ve yaşantısını zenginleştirici öğeler olarak ele alınması, kentlerde sürdürülebilir, estetik, insanın doğa ile yakın temasını sağlayan mekânlar oluşturmayı sağlayabilmektedir.

Kıyı, su ile kara arasındaki basit bir çizgi ya da bir sınır değil; gerisinde doğal sırt, yamaç, vadi gibi oluşumlar ve önünde suyla ve ufuk çizgisi ile birleşen üç boyutlu bir mekânı ifade eder. Kıyı, sadece iki boyutlu bir alan değil, su ve karanın

özelliklerini yansıtan, doğal ile yapay çevrelerin etkileşimde bulunduğu bir yaşam alanıdır. Bu nedenle kıyı, bir eşiği ya da basit bir çizgiyi değil, sosyal, ekonomik ve kültürel boyutlarıyla kapsamlı bir mekânı tanımlar. Kent ve su, birbirini tamamlayan bir bütünlük oluşturur. Kent kıyıları, su ve kentin ortak özelliklerini yansıtan, iki unsurun etkileşimde bulunduğu alanlardır. Bu bölgelerde suya dayalı kentsel kullanımlar öne çıkabilirken, suyla doğrudan ilişkili olmayan kullanımlar da yer alabilir. Kısacası, kentsel kıyıları hem kentin hem de suyun özelliklerini ve kimliklerini ifade ettiği alanlardır.(Kılıç vd., 2014).

Kentsel dokunun, doğal çevre verilerini oluşturan kıyı, akarsu, topografya, yeşil doku gibi kent coğrafyası bileşenleri ile uyumlu olmasıdır. Sokakların birbirine eklenmesi, meydanların oluşması sürecinde doğal çevre verileri ile nasıl ilişki kurulduğu önem taşımaktadır. Doğal çevre verileri ile uyumlu kent dokuları, kolay okunabilir olmakta ve zengin kamusal yaşantı imkânı sunabilmektedir. Kıyı alanlarına kolaylıkla erişebilmek, kent dokusu ve doğa ile bütünleşen kent mekânları oluşumu ana bileşenlerdir.

3.7 Yaratıcılığa Olanak Vermesi: Alternatifler Oluşturması, Çoklu Okuma İmkânı

Henri Lefebvre'in toplumsal bir ürün olarak mekânı tanımladığı “mekân pratiği / algılanan”, “mekân temsili / tasarlanan” ve “temsili mekân / yaşanan” kavramları arasından yaşanan mekân olan temsili mekânı yaşamın saklı duran imge, anlam ve anılarını içermektedir (Aral, 2018; Lefebvre, 2014).

Jacobs (2017), sokağın farklı kullanımlara olanak tanıyan yeni ve incelikli düzenlemelere sahip olması durumunu kent yaşantısını zenginleştirecek bir öneri olarak ortaya koymaktadır.

Kentin, saklı kalmış, arka plana itilmiş mekânsal özelliklerinin keşfedilmesine, farklı zamanlarda deneyimlendiğinde farklı niteliklerin algılanmasına olanak tanımasıdır. Kentsel mekânın, deneyimleyeni zenginleştirecek kurgular ve ilişkiler sunarak çoğul okumalara olanak vermesi, alternatifler sunarak farklı seçenekler ve güzergâhlar sunması kentin yaratıcılığa olanak vermesi bakımından önem taşımaktadır. Kent mekânının farklı omurga sistemlerini bir araya getirmesi, farklı kotlardan kent mekânlarına bakış sağlayabilmesi, duyu organlarını mekânların

kombinasyonları ile harekete geçirmesi kenti deneyim sırasında ve sonrasında yaratıcılığı artırabilen öğeler olarak ele alınabilmektedir.

3.8 Kentsel Mekana Bütüncül Bakış Metodunun Test Edilme

Biçimi

Bu bölümde tez çalışmasında ortaya konan 7 kriterden, haritalama ve analiz tekniklerinden oluşan kentsel mekâna bütüncül bakış metodunun test edilme biçimi ele alınmaktadır. Veri toplama, haritalama ve analiz süreçlerine yönelik bilgi verildikten sonra Marmaray hattı üzerinde istasyon çevrelerinde alan çalışmasına geçilmektedir.

3.8.1 Alan Bilgisinin Elde Edilmesi

Çalışmada kentsel mekâna bütüncül bakış için elde edilen 7 kriter, haritalama ve analiz tekniklerinin alan çalışmasında test edilmesi için öncelikle alanın tarihsel sürecine, kentsel formuna ve ekonomik, politik, sosyal dinamiklerine dair verilerin toplanması gerekmektedir. Bu sayede alanın deneyimlenmesi ve analizi süreci için arka plan bilgisi oluşturulabilmektedir. İncelenecek alana yönelik tarihsel süreç kırılmalarına, makroformuna, kent dokularına yönelik kaynaklar elde edilerek okumaları gerçekleştirilmekte ve bilgiler bir araya getirilmektedir.

3.8.2 Alan İncelemesi

Alana yönelik bilgilerin elde edilmesi sürecinden sonra yerinde incelemeler gerçekleştirilmektedir. Yerinde inceleme sürecinde alanlarda eşit sürelerde serbest biçimde vakit geçirilerek gözlemler not edilmekte ve fotoğraflamalar yapılmaktadır. Yerinde inceleme sürecinde gezi 15 dakikalık süre ile sınırlanmaktadır. Bu sınırlamanın nedeni ‘15 dakika kentler’ önerisinde insanların yorulmadan kolaylıkla yürüyerek bir alanda hareket etmelerine olanak tanıyan süre olarak gösterilmedi. Aynı zamanda 15 dakika süre ile alanlar 1 km çapında çemberler biçiminde deneyimlenebilmektedir. Bu süreç tamamlandıktan sonra alanların haritalama çalışmasına geçilmektedir.

3.8.3 Haritalama Çalışması

Alanların yerinde incelemesi süreci tamamlandıktan sonra haritalama çalışmasına geçilmektedir. Yerinde inceleme sürecinde olduğu gibi haritalama sürecinde de

alanlar 1 km çapında çemberler oluşturularak sınırlandırılmaktadır. Alan haritalamaları gerçekleştirilirken alan deneyimi ve alana dair toplanan tarihsel sürece ait bilgiler bir arada haritalarda gösterilmektedir. Haritalama çalışmasında siyah ile yol ağları gösterilerek yapı adaları ve yol ağlarının ayrımının yapıldığı bir temsiliyet biçimi oluşturulmaktadır. Yol ağlarının gösterildiği siyah hatlar yoğunlaştıkça ve kalınlaştıkça bu alanlarda kamusal yaşantının güçlendiği, meydanların toplanma alanlarının, ortaya çıktığı durum temsil edilmektedir. Kırmızı renk ile tarihi yapılar ve tarihi akslar belirtilirken, yeşil renk yeşil alanları, mavi renk su ögesini temsil etmektedir. İstasyon yapıları gri ile gösterilirken tren hattı sarı noktalı çizgi ile temsil edilmektedir (Şekil 3.4). Temsiliyet biçimi farklı alanlar için eşit biçimde tekrar edilmektedir. Bu sayede haritalama düzeyinde alanlar birbiri ile kıyaslanabilir, ortak ya da ayrışan özellikleri okunabilir hale getirilerek analiz süreci kolaylaştırılmaktadır.



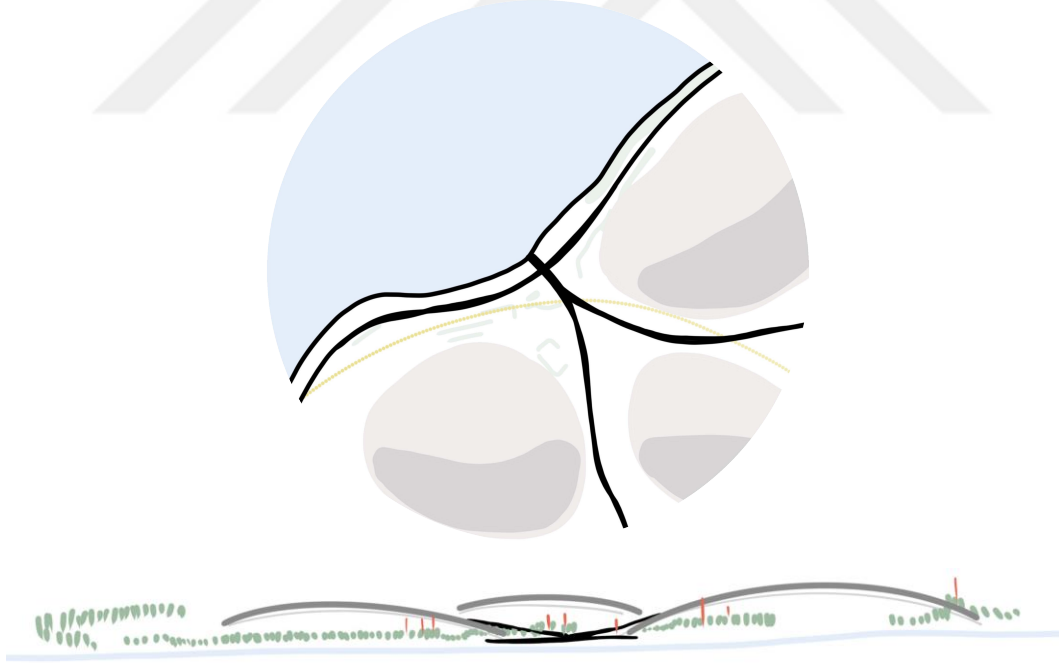
Şekil 3.4 1 km çapında alan haritalaması örneği

Drift haritalarında (Şekil 3.5) tren hattı üzerine kent mekanlarının omurga oluşumları yerleştirilerek ilçe, kıyı hattı, Tarihi Yarımada gibi büyük kent parçalarının bütüncül biçimlenişi gösterilebilmektedir. Haritalama sürecinde belirli bir kritere yönelik sadece seçilen özelliğin vurgulandığı haritalamalar farklı okumalara, kent mekânlarının kurguları arasında ilişki kurmaya olanak tanımaktadır.



Şekil 3.5 Bütüncül omurga oluşumu sürüklenme (drift) haritalaması örneği

Alanların doğal çevre verilerinin incelenmesi ve haritalanması süreci topoğrafya, kıyı, yeşil doku ve ana akslar plan ve görünüş düzleminde gösterilerek oluşturulmaktadır (Şekil 3.6). Topoğrafya biçimlenişi gri tonlamalı, su mavi ile yeşil doku da yeşil renk ile, ana akslar da siyah ile temsil edilmektedir.



Şekil 3.6 Doğal çevre verilerinin plan ve görünüş düzleminde haritalanması

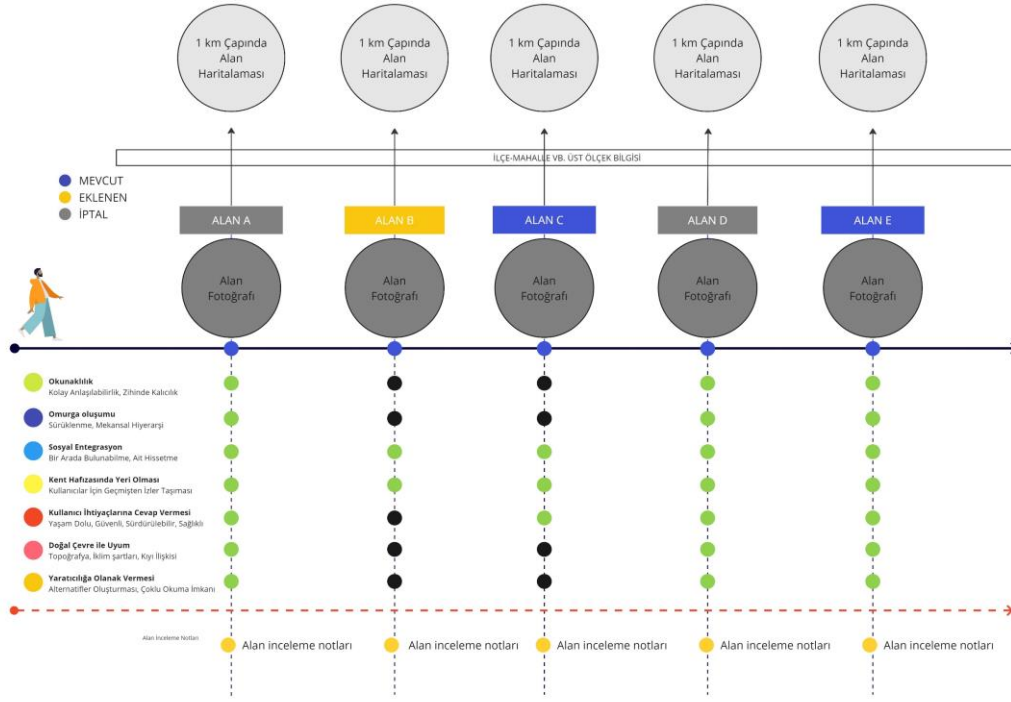
Plan ve görünüş düzleminde doğal çevre verilerinin haritalanması ile kent mekânlarının oluşumunda önemli yere sahip olan topoğrafta, kıyı, yeşil doku bilgileri ile kent örüntüleri arasındaki ilişki kurulabilmektedir.

Çalışmada haritalamalar, alan incelemesi sırasında yapılan gözlemlere, alınan notlara, alanın tarihsel süreç incelemelerine dayanan verilerin yazar tarafından işlenmesi ile oluşturulmaktadır.

3.8.4 Bütüncül Analiz

Haritalama çalışması gerçekleştirildikten sonra kentsel mekanların bütüncül analizine geçilmektedir. Bütüncül analiz iki aşamadan oluşmaktadır. Birinci aşama alanların haritalamaları, kriterlerin mevcut olup olmama durumu, alan fotoğrafları, alan inceleme notlarından oluşan, toplanan verilerin bütüncül biçimde yatay bir hat üzerine yerleştirildiği süreci içermektedir. İkinci aşama kriterlerin mevcut olup olmama durumunun yatay hat üzerinde yerleştirildiği süreci içermektedir. Birinci ve ikinci aşama yatay bir hat üzerinde alanların birbiri ile ilişkisinin kurulmasına olanak sağlayan rizomatik haritalama tekniği ile oluşturulmuştur.

Birinci aşama Şekil 3.7’de gösterilmektedir. Yatay bir hat üzerinde alanların birbiri ile ilişkisinin kurulabildiği rizomatik haritalama tekniği ile 7 inceleme kriteri düşeyde sıralanırken, yatayda alan haritalamaları, fotoğrafları, kriterlerin mevcut olup olmaması ve alan inceleme notları sıralanmaktadır. Yatay ve düşey sıralamanın kesişim noktalarında 7 inceleme kriterinin alanda mevcut olduğu ya da mevcut olmadığı bilgisi işaretlenirken aynı zamanda bu haritalama üzerinde, alan inceleme notları, farklı ulaşım sistemleri bilgileri ve alan incelemesi sırasında alınan kısa notlar da yerleştirilerek bilginin artırılması ve çoklu okumalara olanak sağlanması amaçlanmaktadır.



Şekil 3.7 Rizomatik haritalama ile bütüncül analizin 1. aşaması

Bütüncül analizin ikinci aşaması Şekil 3.8’de gösterilmektedir. Birinci aşama tamamlandıktan sonra ikinci aşamada rizomatik haritalama yatay hat üzerinde özetlenmektedir. 7 inceleme kriteri, mevcut ve mevcut olmayan nitelikler ele alınarak tablo sadeleştirilmektedir. Haritalama arası boşluklar daraltılarak birbirine uzak alanlar yatay hat üzerinde, haritalama ortamında yakınlaşmakta, birbiri ile kıyaslanabilir ve ilişkilendirilebilir duruma getirilmektedir. Bu sayede büyük kent mekânları arasında mesafeler kısaltılarak bütüncül okumalar gerçekleştirilebilmektedir.



Şekil 3.8 Rizomatik haritalama ile bütüncül analizin 2. aşaması

Bütüncül yaklaşım süreci, parçalı bilginin toplanması, incelemelerin yapılması, haritalama ve analizlerin gerçekleştirilmesi, elde edilen bilgilerin bir araya getirilerek tümevarım yapılmasından oluşmaktadır. Kentsel mekâna bütüncül bakış metodunda bütüncül bilgi parçacıl bilgilerin tümevarım ile bir araya getirilmesi ile elde edilmektedir. Analizin diğer aşamasında alanların 7 inceleme kriterleri başlıklarına göre detaylandırılarak haritalama ve bütüncül haritalamalar aracılığı ile elde edilen veriler üzerinde tartışması gerçekleştirilmektedir.

KENTSEL MEKANA BÜTÜNCÜL BAKIŞ METODU İLE MARMARAY İSTASYON ÇEVRELERİ KAMUSAL ALANLARIN İNCELENMESİ

Bu bölümde, çalışmada oluşturulan ‘kentsel mekâna bütüncül bakış’ metodunun Marmaray istasyonları çevrelerindeki kentsel kamusal alanlarda test edilmesi ele alınmaktadır. İstanbul kentinin form oluşumu, bu formu dönüştüren dinamikler bütüncül biçimde incelendikten sonra mekânın yerinde deneyimi, haritalaması ve analizi gerçekleştirilmiştir.

Marmaray hattı, İstanbul kıyısına paralel biçimde yer alan bir hat olduğundan dolayı bir bakıma bütün kenti doğu batı yönünde tarayan ve istasyon noktalarında düğümler ve odaklar oluşturan bir sistemdir. Kentin farklı ilçelerinde ve mahallelerinde, farklı gelişmişlik düzeyine sahip noktalarında oluşan istasyon çevreleri, tarihsel sürecin farklı noktalarında kent dokularını oluşturmuş ve süreklilik içinde oluşturmaya devam etmektedir. Bu yüzden, bölümde İstanbul’un kent mekânlarının tarihsel süreç verileri ele alınarak arka plan bilgisi oluşturulduktan sonra kamusal alanların incelenmesi, haritalanması ve analizine geçilmektedir.

4.1 İstanbul Kent Makroformu ve Demiryolu Ulaşım İlişkisi

İstanbul kentinin makroform oluşumunun tarihsel süreci ile demiryolu ulaşımı ilişkisi bir arada incelenmiştir. Kentin tarihsel süreçteki kırılma noktaları ve bu kırılmaların mekâna etkisi, alan deneyimlenirken ve analizi gerçekleştirilirken arka plan bilgisini sağlamaktadır. Kentin, Tarihi Yarımada ve çevresinde oluşan ilk yerleşimlerinden, önce kıyı hattı boyunca sonra da kuzey yönüne doğru büyümesi süreci ele alınarak, 19. yüzyılda demiryolu ulaşımının inşası, 20. yüzyıl başında kullanılmaya başlanması ve 2013 yılında Anadolu ve Avrupa yakalarında iki ayrı hat olan B1(Sirkeci-Halkalı Banliyösü)-B2 (Haydarpaşa-Gebze Banliyösü) hatlarının kapanması, 2019 yılında Marmaray olarak Halkalı-Gebze arasında tek hat halinde açılması sürecinde kentsel mekânın dönüşümü, bütüncül

olarak incelenmiştir. Tarihi Yarımada'nın yakın çevresinde yerleşim alanlarının oluşumu ile kırsalın önce sayfiye sonra banliyö ve en sonunda metropole dönüşüm süreci Türkiye'deki kentleşme sürecindeki kırılmalar ile ele alınmıştır.

Kentler var oldukları zamandan itibaren ekonomik, politik ve sosyal dinamikler ile değişmektedir. Bu değişimlerin ana kaynağı teknolojik buluş ve yenilikler olmakla birlikte yönetim, din, finans, sanayi, afetler temel değişkenler olarak karşımıza çıkmaktadır (Akın, 2012; Türkantoz, 2011). İstanbul kentinde Bizans-Doğu Roma İmparatorluğu-Osmanlı-Türkiye Cumhuriyeti sürecinde kent mekânlarının oluşum dinamikleri, tarihsel süreçteki kırılmalardan etkilenmiştir. Tarihi Yarımada, karşısında Üsküdar ve Kadıköy yerleşim yerlerinden oluşan ilk kent dokuları, ekonomik, politik ve sosyal dinamiklerle, tarihsel süreçte önce kıyı hattı boyunca, daha sonra da kuzeye doğru yayılım göstererek büyümüştür (Akın, 2012).

4.1.1 Türkiye'de Kentleşme ve Kentsel Kamusal Alanların Oluşum Dinamikleri

Tekeli (2011), Türkiye Cumhuriyeti'nin kentsel gelişme sürecini beş döneme ayırarak incelemiştir.

- Osmanlı'nın kapitalizme eklemlendiği 19. Yüzyılın ikinci yarısından Cumhuriyet'in ilanına kadar olan, diğer adıyla 'utangaç modernleşme süreci,
- Cumhuriyet'in ilanı ve İkinci Dünya savaşı sonuna kadar modernite projesinin hayata geçirilmeye başlandığı tek partili süreç,
- İkinci dünya savaşından 1960 yılına kadar popülist modernite projesinin uygulandığı süreç,
- 1960'lardan 1980'lere kadar hızlı kentleşmenin gerçekleştiği ve planlı ekonomi arayışını içeren süreç,
- 1980 sonrasında kentleşmenin hızının yavaşladığı, ülkenin küreselleşen dünya etkisinde kaldığı dönemi içeren süreçtir.

Cumhuriyet döneminde (1923-1950) ülke genelinde kentlerde kamusal yaşantıya katkı sağlayacak öncü modeller geliştirilmiştir. Bu modeller, rasyonel, seküler, kolektif, devlet merkezli bir modernleşme anlayışını simgelemektedir. Modernist kent planlama pratikleri ile çok merkezli, organik kent örüntüsü yerine tek

merkezli, büyük, dik açılı kent örüntüleri hayata geçirilmeye başlanmıştır. Kent yaşantısını dönüştürmeyi amaçlayan bu dönemde rasyonel, seküler, kolektif ve devlet merkezli bir modernleşme anlayışı ile kadınların kent yaşamına katıldığı, bulvarların, parkların, kamu yapılarının ön planda olduğu kent mekânlarının üretimine önem verilmiştir (Arıtan, 2008).

Ekonomik, politik, sosyal dinamiklerin izleri kent deneyimi sırasında mekânda okunabilmektedir. Osmanlı dönemine ait bir kent dokusu, yerini Cumhuriyet'in modern kültür imgesini temsil eden bulvarlara, meydanlara bırakabilmektedir (Çalışkan, 2003a; Çetin, 2012). Farklı döneme ait yapılar, kentsel dokular kentlerin plan düzleminde ya da göz hizasında bir arada bulunabilmekte birbirinin içine geçebilmektedir. Bu farklılıkların bir arada bulunabilmesi, kent hafızasını güçlendirirken kent yaşantısını da zenginleştirmektedir. Bu nedenle sosyal yaşantıyı etkileyen tarihsel süreç kırılmaları mekânları da dönüştüren önemli dinamikler olarak ortaya çıkmakta ve izlerini kent mekânında göstermektedir.

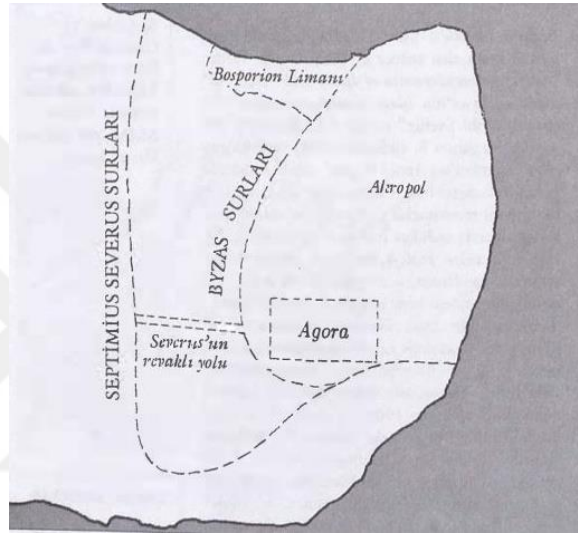
4.1.2 İstanbul Makroform Oluşum Süreci

Tekeli (2015), Türkiye'nin modernleşme sürecini beş döneme ayırarak incelerken, İstanbul'un modernleşme sürecini dört döneme ayrılarak incelemektedir. Birinci dönem 1838'den 1923 yılı Cumhuriyet'in ilanına kadarki çekingen modernleşme süreci, 1923-1948 arası moderniteye cesaretle bağlılığın ifade edildiği köktenci modernite projesi süreci, 1948-1980 popülist modernite projesi ve sonrasında modernitenin aşınmaya başladığı postmodernist süreç (Tekeli, 2015). Modernleşme süreci öncesinde de sırası ile Antik Yunan, Roma-Bizans, Osmanlı dönemleri kentin formunu biçimlendiren dönemleri oluşturmaktadır.

4.1.2.1 M.Ö. 7. yy. Byzantion-Koloni Kenti

Yunan yarımadasında yaşayan Grek boyları, kıyılar boyunca yayılarak Ege adalarından kuzeye doğru önce Chalcedon (Kadıköy) daha sonra da Byzantion koloni şehirlerini kurmuştur (Kuban, 1970). Bu dönemde Byzantion, boğazın güney-batı yönünde Sarayburnu adındaki tepe üzerinde kurulmuş Megara koloni kentidir. Bu alanın dışında, Kadıköy'de (Chalcedon), Galata'da (Sykae), Üsküdar'da (Chrysopolis) koloni şehirleri bulunmaktaydı. Byzantion'un konumu nedeniyle ticari kimliği öne çıkmaktadır. Chalcedon ise tarım işlevi ile ön plana çıkmaktadır. Korunaklı bir alanda bulunan liman, ticareti, içeri doğru Haliç deltası

da tarımı öne çıkarmaktadır. Tepe noktasında Antik Yunan kentlerinde olduğu biçimde Akropol gücü simgeleyen tapınaklar, hamamlar, tiyatrolar ve agora ile bu öğelere ulaşan revaklı yol bulunurken, limanın güneyinde yöneticilerin seçtiği alan (Sirkeci), bu öğeleri çevreleyen surlar ve kentin sınırını belirten nekropolis (Çemberlitaş) kenti oluşturmaktadır. 196 yılında Roma İmparatoru Septimius Severus kentin surlarını yıkarak yeni surlar ile birinci, ikinci tepeleri ve limanı içine alarak kent sınırlarını genişletmiş, Agora (Tetrastoon) ve revaklı yol (Embolos, Mese'nin ilk kısmı) iki önemli işaret öğesi olarak ortaya çıkmıştır (Akın, 2012; Çelik, 1996; Kuban, 1970).

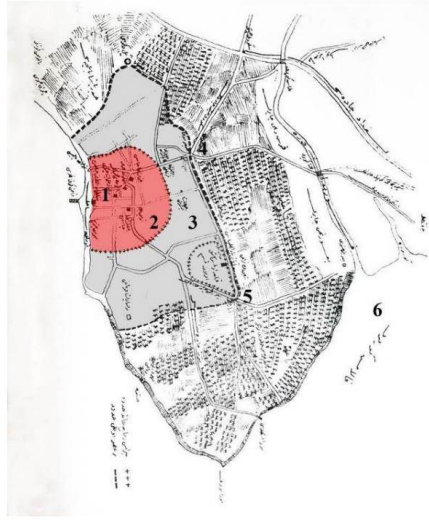


Şekil 4.1 Antik kent dönemi (Çelik, 1996)

Şekil 4.2'de Salah'ın (2013) Arseven (2011) haritası üzerine Chalcedon'un Byzantion dönemindeki kent bölgelerini işaretlediği harita yer almaktadır. 1 numaralı alan kent merkezini gösterirken, 2 numaralı alan Byzantion dönemi kent sınırlarını göstermektedir. 3 numaralı alan tarım alanlarından oluşurken 4 numaralı alan (Altıyol) kentin kapısını göstermektedir. 5 numaralı alan da kentin 18. yüzyıldaki sınırlarını göstermektedir. Byzantion döneminde Chalcedon surlarla çevrili, surların dışında tarım alanları ve tekil yazlık konutların bulunduğu bir görünüme sahiptir.

1 numaralı alanın kuzeyinde 3 numaralı alanın sınırları içinde Yel değirmeni alanı bulunmaktadır. Tarihçesi 18. yy. başlarına kadar giden alanda Osmanlı zamanında un değirmenleri bulunurken kuzeyinde Haydarpaşa Çayırı yer almaktadır. Aynı zamanda çevresindeki bağlar, yeşil alanlar ve konutlar ile Kadıköy'ün gezinti

alanı olmuştur. Konutların artması ile 19 yy. başlarında sokak dokuları ortaya çıkmaya başlamıştır (Barkul, 1993)



Şekil 4.2 Chalcedon (Kadıköy) Byzantion dönemi (Salah, 2013)

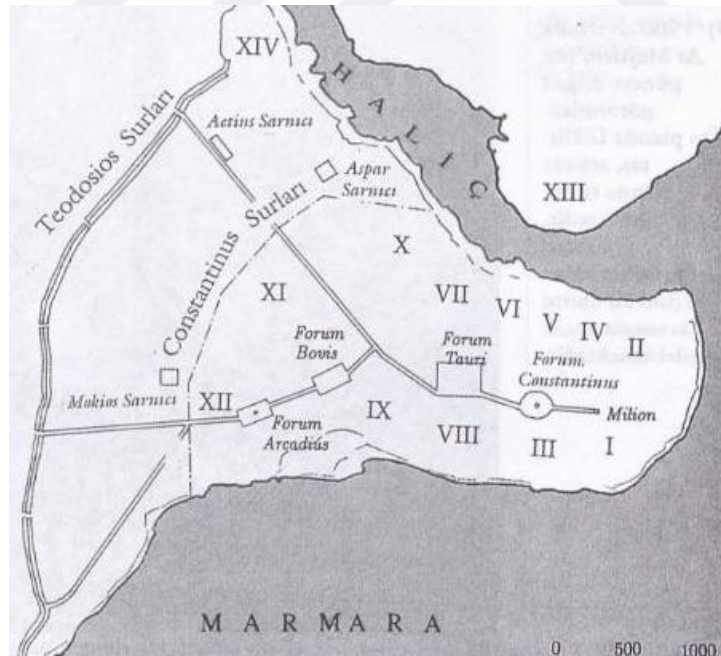
Kadıköy tarihi kent merkezi Haydarpaşa Limanı ve Moda burnu arasındaki alandır. Kadıköy'deki ilk yerleşim M.Ö. 1000 yılı civarında Fenikeliler tarafından Kuşdili ve Fikirtepe alanındadır. Bu iki bölge Karadeniz şehirlerine gitmek için bir durak noktası olarak kullanılmaktaydı. Kalkhedon'a bağlı bölge olan Kalkhedonya Chrysopolis (Üsküdar) ve Panteicheion'u (Pendik) içine alan Boğaz'ın Anadolu kıyısına kadar uzanmaktaydı. Osmanlı dönemine kadar Bizans egemenliğinde olan Kalkhedon Anadolu seferi öncesi ordunun kamp yaptığı bir bölge olarak kullanılmaktaydı. Karşı kıyıda Bizans sarayının kurulması ile önemini yitirmiş, kent surları Bozdoğan Kemeri için, tapınak taşları da Konstantinopolis'te yeni yapıların yapımı için kullanılmıştır. Sığır Meydanı (Altıyol) alanına kadar olan bölge tarım alanları ile dolmuştur. 8. yüzyılda IV. Constantine yazlık saray inşa ettirmiş böylece Kalkhedon (Üsküdar ve Fenerbahçe arasındaki alan) meyve bahçeleri ve yazlık saraylardan oluşan bir görünüme kavuşmuştur. Bu durum, Romalı yönetici grubu ve saray elitinin "villeggiatura" isimli geleneğinin Bizans'taki yansımasıdır (Arseven, 2011; Salah, 2013).

4.1.2.2 M.S. 4-15. yy. Roma-Bizans, Konstantinopolis

M.S. 395 yılında, Byzantion'un Roma İmparatorluğu'nun başkenti olmasında, kentin ulaşım ağlarının kesiştiği bir düğüm noktasında, korunaklı bir limana sahip, tarım alanları ile çevrili zengin bir kent olması etkili olmuştur. Hristiyanlığın

resmi din olması ile Ayasofya, Ayairini vb. dini yapılar yanında yeni bir başkent yaratım sürecinde kent, Mese (zafer yolu), Altın Kapı, anıtlar, heykeller, arkadlı yollar ile ihtişamlı ve gücü simgeleyen bir görünüm kazanmıştır. Severus'un kentinin yeniden planlanması ile üçüncü ve dördüncü tepeleri de içine alan surlar inşa edilmiştir. Haliç limanı önemini yitirirken odak noktaları güney Marmara kıyılarına doğru kaymıştır. Roma yaşantısının bir yansıması olarak kent dışa dönük bir yaşantıyı benimserken daha sonraki dönemlerde Hristiyanlığın güç kazanması ile orta çağ kenti özelliği gösteren Constantinopolis içe dönük bir yaşantıya yönelmiştir. Önceki dönemin dışa dönük yaşantısının aksine tiyatro hipodrom, hamam gibi işlevler önemini kaybederek kilise, çarşı, konut ve aile yaşamı önem kazanmaktadır. 15. yy.'a kadarki süreçte Latin istilaları, Haçlı Seferleri ile kent tahrip edilmiş bir görünüm kazanmıştır (Akın, 2012; Çelik, 1996)

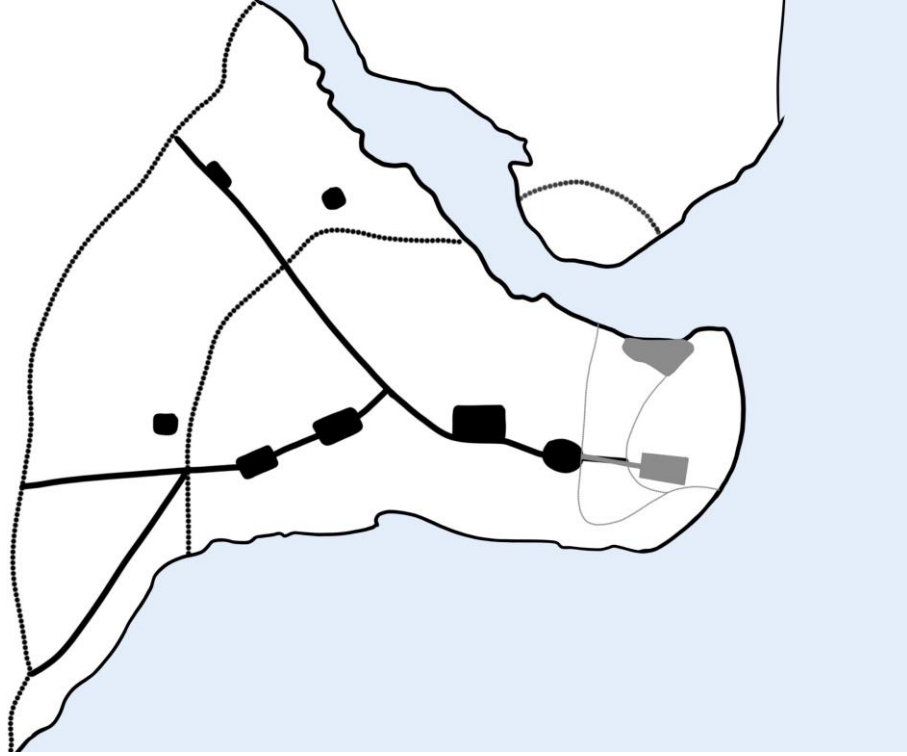
Konstantinopolis'in Roma'dan kent dokusu bakımından farklılıkları bulunmaktaydı. Roma'da forumlar sıkıştırılmış düzendeysen, Konstantinopolis'te forumlar dağınık biçimde yayılmış olup revaklı caddeler ile birbirine bağlanmaktaydı (Çelik, 1996).



Şekil 4.3 Bizans kenti ve bölgeleri (Çelik, 1996)

Şekil 4.4'te MÖ.7. yy. -MS. 3. Yy. Antik Dönem ve MS. 4. yy. – MS. 15. yy. Roma Bizans dönemleri kent kurguları bir arada haritalanmıştır. Gri ile gösterilen

alan MÖ.7. yy. -MS. 3. Yy. Antik Dönem koloni kentini temsil ederken siyah ile gösterilen alanlar MS. 4. yy. – MS. 15. yy. Roma Bizans dönemlerini temsil etmektedir. Noktalı çizgiler kentin surlarını temsil etmektedir. Doğudan batı yönüne doğru kentin ilk surlarından sırası ile Byzas Surları, Septimus Severus Surları, Constantinus Surları ve Teodosius Surları olmak üzere dört sur hattının oluşumu ve kentin büyümesi görülmektedir.



Şekil 4.4 Byzantion kenti ve Roma/Bizans Dönemleri katmanlama haritası

13. yüzyıl Osmanlı akınları ile Osmanlıların Chalcedon civarına gelmesi ile Göztepe Merdivenköy çevresinde Gözcü Baba, Eren Baba, Kartal Baba ve Sarı Gazi'nin başında bulunduğu tekkeler kurulmuştur (Salah, 2013).

4.1.2.3 MS. 15-16. Yüzyıl Osmanlı Dönemi

Konstantinopolis'in Osmanlı başkenti olmasından sonra kentte önemli değişimler meydana gelmiştir. Fatih, ilk olarak Osmanlı kentinin de batı sınırını oluşturacak olan Teodosios surlarını onarma ve kentin yeniden iskân edilmesi çalışmalarını başlatmıştır. Bu dönemde kent on üç mahalleye ayrılmış olup birincisi Ayasofya çevresi, diğer on ikisi de fetih sonrası yapılacak olan külliyelerin merkezini oluşturduğu mahallelerdir. Bizans döneminin yoğun kent dokusu ve meydanları birbirine bağlayan ana aksları yerini Osmanlı'nın kendi merkezlerini oluşturan ve

kendi kendine yeten mahallelerine bırakmış ve bu akslar ve meydanlar mahalleler tarafından yutulmuştur (Şekil 4.5). Saray, liman, mahalleler, cami ve külliyeleer etrafında kentin bu dönemki örüntüsü oluşmuştur (Akın, 2012; Çelik, 1996).



Şekil 4.5 Fatih dönemi nahiyeleri (Çelik, 1996)

Kadıköy ve Üsküdar'dan ayrı olarak 19. yüzyıla kadar Anadolu yakası kıyıları kırsal karakterini korumuştur. Kadıköy'den Bostancıya uzanan kıyı hattı boyunca bağ bahçe alanlarının dışında yazlık konutlar ve seçkin kesimin yalıları bulunmaktaydı. Bir diğer ana hat Üsküdar'dan başlayarak Marmara kıyısı boyunca devam eden Bizans döneminden beri askeri ve ticari amaçla kullanılan Bağdat Caddesi'dir. Kıyı rekreatif amaçlarla kullanılırken kuzeye doğru tarım ve hayvancılık faaliyetlerinin sürdürüldüğü alanlar bulunmaktadır. Bu alanlar İstanbul'un gıda ihtiyacını karşılamaktadır. Osmanlı modernleşme hareketleri ve demiryolu ulaşımı ile bu alanın kullanımı değişecektir. Orta sınıf yazlık ve kışlık olarak iki eve sahip olurken, varlıklı kesimin kışlık evleri konak, yazlık evleri köşk ismini almaktadır. Demiryolu ulaşımı önceden oluşmuş olan Osmanlı üst sınıf yazlık alanlarının sayfiye olarak gelişimini hat üzerinde hızlandırmıştır (Salah, 2013).

4.1.2.4 19. Yüzyıl - 1923 Cumhuriyet'in İlanı

19. yüzyıl İstanbul'u Batılı bir başkente dönüştürmek için çabaları içeren önemli bir dönemdir. Kent tarihinde, yeni bir çağın başlangıcı olan bu dönemde siyasal ve

toplumsal alanlarda dönüşümler yaşanmıştır. Batılı yaşam tarzının gereklerine uygun yeni kent biçimleri, bina tipleri ortaya çıkmış ve İstanbul'da da uygulanmaya çalışılmıştır. Bu dönemde, ekonominin kısıtlı imkanları nedeni ile kentler bütünsel Batılı bir görünüm kazanamamıştır. Batı'dan aynı zamanda üç icat edilmiş gelenek alınmıştır. Bunlar, kent planlaması kanun ve yönetmelikleri; yol ağları, meydanlar, düzgün sokak cepheleri ve tekdüze kent örüntüsü ile kentsel tasarım ilkeleri; yeni mimari üsluba sahip binalardır. Dönemin model oluşturan kenti, Haussmann'ın Paris'idir. Yüzyılın başlarında modernizm etkisini henüz İstanbul'da göstermemiştir. Kent İstanbul, Galata ve Üsküdar'dan oluşan üç ana yerleşmeden oluşmaktaydı. Kentteki en önemli meydan At Meydanı olurken, kamusal alan özelliği gösteren açık alanlar camiler ve külliyelerin avlularıydı. Kentin sokak dokuları, yer yer daralıp genişleyen, çıkmaz sokaklara dönüşen bir ağ oluşturmaktaydı (Çelik, 1996).

Şekil 4.6'da kentin üç tarihsel sürecinin katmanlama haritalaması gösterilmektedir. Gri ile kentin ilk kurulduğu dönem siyah ile Doğu-Roma Bizans ve Osmanlı dönemleri, kırmızı ile Osmanlı'dan Cumhuriyet dönemine kadarki süreç gösterilmektedir. Tarihsel süreçte kentin batı yönünde büyümesi ve kırmızı ile gösterilen Osmanlı döneminde oluşan mahalleler tarafından ana aksların yutulması dokunun değişimi görülebilmektedir.



Şekil 4.6 19. Yüzyıla kadarki tarihsel süreç katmanları

Yeni düzenlemeler, batı etkisi ve modernleşme ile kent sur dışına yayılmış, yeni kent merkezleri oluşmuştur. Büyüme sonucu oluşan ilk yerleşimler, Galata'nın kuzeyinde Taksim-Şişli arasında olurken kıyıda Tophane Dolmabahçe arasında yerleşimler oluşmuştur. Kıyıdaki bu gelişmeyi Nişantaşı-Teşvikiye-Beşiktaş izlemiştir. Osmanlı endüstrisini oluşturmak için yapılan çalışmalar sonucunda Zeytinburnu, Bakırköy, Küçükçekmece gibi banliyö alanlarında da endüstri yerleşim alanları ortaya çıkmıştır. Rumeli demiryolunun inşası ile de kent yerleşimi tren hattı boyunca batı yönünde yeni merkezler oluşturmuştur. (Akın, 2012).

Tarihi yarımada dışı alanlarda 19. yy. nüfus artışının nedenleri, yangınlar sebebiyle kent merkezinden kaçış, balkanlardan göçmenlerin bu alanlara yerleşmesi, saraylıların ve bürokratların köşkler yaptırarak içe dönük yaşamdan dışa dönük yaşama doğru evrilmeleridir. 19. yüzyılın en önemli gelişmelerinden biri de insanların sur dışına hareket ederek buralarda sayfiye yaşantısını oluşturmalarıdır (Çelik, 1996).

Sanayi devrimi ile ortaya çıkan yeni teknolojiler, sistemler ve yaşam değişimi Osmanlı İmparatorluğu'nu da etkilemiş Batı ile yakın ilişkiler geliştirmesini sağlamıştır. Batı ülkelerinin doğuda etkinliğini artırmak istemesi, Osmanlı'nın stratejik konumu ve batılı devletlerin yanında yer almak istemesi gibi nedenlerden dolayı ulaşım alanında en önemli gelişmelerden biri olan demiryolu sisteminin de Osmanlı İmparatorluğu'nda inşasını hızlandırmıştır. 19. yüzyılın başlarında başlanan demiryolu inşası 20. yüzyılın başlarında Avrupa, Anadolu ve Mısır'a kadar tamamlanmıştır. Sirkeci (1889) ve Haydarparşa (1909) garları sayesinde Avrupa ve Anadolu birbirine bağlanarak İstanbul birincil ulaşım noktası haline gelmiştir (Olgun vd., 2021).

Endüstrileşmenin ortaya çıktığı kentlerde hız ve hareket kavramları insanların günlük hayatına girmiştir. Hız ve hareket aracılığı ile yeni ulaşım modlarının ortaya çıkması da kent formunu şekillendirmiştir. 19. yy. raylı ulaşım sistemleri en etkili ulaşım sistemi olmuştur. Raylı ulaşım sisteminin en önemli iki etkisi, kent merkezinde popülasyonun artması ve kent dışında yeni merkezlerin ortaya çıkması olarak gösterilebilir. (Desantrilizasyon; ulaşım ağı boyunca yeni

merkezlerin oluşarak kırsalın dönüşmesi). Demiryolu ağı güzergâhı boyunca yere şekil verirken çevresinin de bundan etkilenmesine neden olmaktadır. 1820'ler ve 1950'ler arasında hareketlilikteki değişim merkezle kesintili ilişki olan yol çevresinde şekillenen kırsal yerleşimi bir doğrultu üzerinde kent ile sürekli ilişkili hale dönüştürmüştür (Salah, 2013).

4.1.2.5 Cumhuriyet Dönemi (1923-1950)

Cumhuriyet ilanı ile Ankara'nın başkent olması İstanbul'un önemini kaybetmesine neden olurken 1930'lu yıllar ile kent yeniden önem kazanarak canlanmaya başlamıştır. Erken Cumhuriyet döneminde Ankara yeniliği, temizliği, modern kültürü temsil ederken İstanbul eskiliği temsil ederek iki kent birbirinin zıttı olarak görülmekteydi. (Bozdoğan, 2012). Dönemin modernite projesi ülke topraklarını ulus devle mekânına dönüştürmek ve kentleri modernitenin yeri haline getirmek olmak üzere iki boyutta mekânsal strateji izlemiştir. Ülke topraklarının ulus devlet mekânı olması için Ankara'nın başkent yapılması, demiryolları ağları ile ülkenin örülerek bütünleşmenin sağlanması, demiryolları ağı üzerinde küçük kentlerde sanayilerin kurulması, Halkevleri aracılığı ile modern yaşam ve değerlerin aktarılması olmak üzere dört önemli adım atılmıştır. İstanbul'un başkent işlevini yitirmesi Süleymaniye, Beyazıt, Sultanahmet arasındaki nezaletler ortadan kalkmış, büyük boşluklar ortaya çıkmıştır. Bu boşluklar yüksekokulların nezaletlere yerleştirilmesi ile doldurulmaya çalışılmıştır. Fatih, Vefa, Beyazıt, Divanyolu çevresinde de yaşayan Osmanlı bürokrasisinin yaşadığı konakların boşalması, bu kesimin gelirinin düşmesi sonucunda esnafın ve Anadolu'dan gelen yarı varlıklı kesimin eline geçmiştir. İstanbul'daki bu dönemdeki dönüşüm bu yüzden yalnızca yangınlar nedeni ile değil yapısal dönüşümün de sonucudur (İ. Tekeli, 2015). Modernleşme projesi sürecinde yasal düzenlemeler, belediyelere plan yapma zorunluluğu getirilmesi ile kentsel gelişmeler emrivakilere kapanmıştır. Bu dönemde Martin Wagner, Henri Prost ile Beyoğlu bölgesi, Tarihi Yarımada için nazım imar planı ve Boğaziçi için parçacıl planlar üretilmiştir (Akın, 2012; İ. Tekeli, 2015). Bu dönemde kent planlama kentleri modernitenin gereklerine uygun biçimde yeniden inşa etmek için modernleşmenin bir aracı olarak benimsenmiştir. 1941-1947 yılları arasında Prost'un Atatürk Bulvarı'nın açılması, Eminönü Meydanı'nın düzenlenmesi, Taksim Gezisi gibi büyük boyutlu düzenlemeleri gerçekleştirmiştir (Bilsel, 2010).

Erken Cumhuriyet döneminde köşkler kiraya verilerek ya da satılarak, geniş alanları kaplayan bağ ve bostanlar da küçük parsellere bölünerek sayfiye alanının dönüşümü gerçekleşmeye başlamıştır. Kıyı hattı boyunca rekreasyon ve dinlenme amaçlı kullanılan alanlar geçici yerleşimden kalıcı yerleşime dönüşmüştür (Akbulut, 1994; Salah, 2013).

4.1.2.6 1950-1980 Dönemi (Hızlı Kentleşme-Popülist Modernite)

II. Dünya Savaşı sonrasında Türkiye’de dünya ülkelerinin pek çoğunda olduğu gibi hızlı kentleşme süreci başlamıştır. Bu dönemde çok partili sürece geçilmesi ile köktenci modernite projesinin uygulamaları azalmaya başlamıştır. Cumhuriyet döneminin Prost planları kentin büyümesinin denetimini sağlayabiliyorken 1950’de Prost’un görevine son verilmesi kentin hızla büyümeye başlamasına neden olmuştur. Daha sonrasında Piccinato ve Högg’e planlar hazırlatıldıysa da kentin büyüme hızı karşısında planlamalar yetersiz kalmıştır. Popülist modernite döneminde Merkezi İş Alanları’nın yapı değişimi, sanayinin kent mekânlarındaki yeni dağılımı, Boğaz köprüsü ve yeni çevre yollarının yapımı olmak üzere üç boyut kent formunu biçimlendirmektedir. Bu dönemde kentin formunun ana belirleyicisi hızlı sanayileşme sonucu üretim tesislerinin mekânlardaki dağılımıdır. Bir önceki dönemde üretim tesisleri MİA çevresi ve haliç boyunca kümelenirken, elektriğin dağıtılabilmesi ile üretim tesisleri metropoliten alandan desantralize olmuştur. Sanayinin emeği kente yeni gelen göçlerle, barınma ihtiyacı da sanayi alanlarının yakınında oluşan gecekondu mahalleleri ile karşılanmaktaydı. Kentte ilk gecekondu Zeytinburnu’nda, daha sonra Taşlıtarla, Bakırköy’deki Osmaniye’de oluşmaya başlamıştır. (Tekeli, 2010; Tekeli, 2015).

4.2 Kentsel Mekana Bütüncül Bakış Metodu ve Marmaray

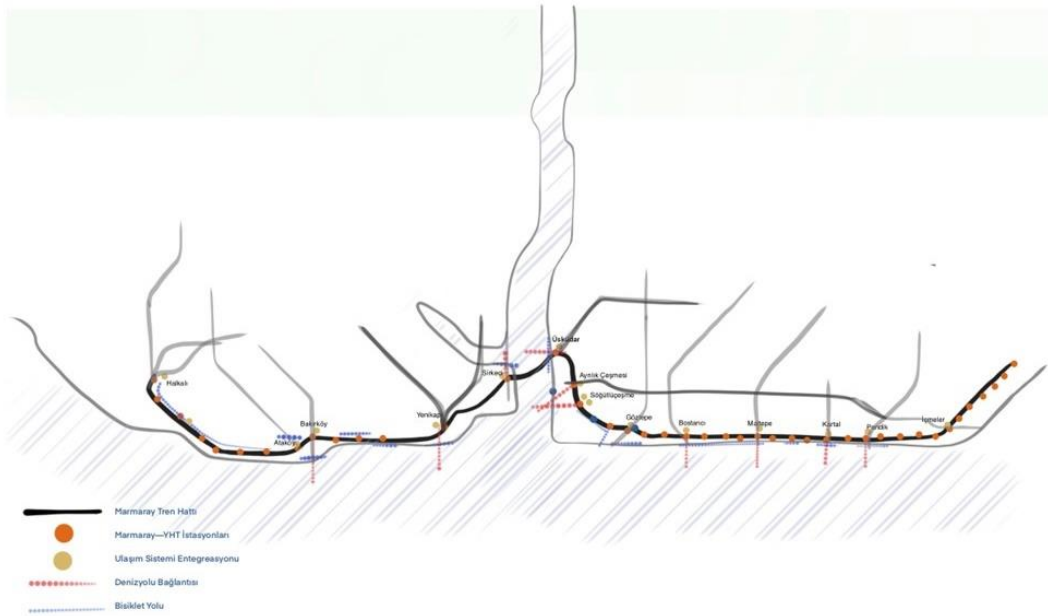
İstasyonları

Marmaray demiryolu ulaşımı hattı, kenti doğu batı yönünde kıyıya paralel biçimde keserek güzergâhını oluşturmaktadır. Demiryolu ulaşım hattı geçtiği noktalarda İstanbul’un önemli yerleşim alanlarının merkez noktaları olurken aynı zamanda oluşturduğu dinamizm ile bu noktaların kentsel yaşantısının canlı kalmasını da sağlamaktadır. Çalışmanın bu bölümünde kentsel mekâna bütüncül bakış metodu ile Marmaray istasyonları çevresindeki kentsel kamusal alanlar incelenecektir.

B1-B2 banliyö sisteminden oluşan iki hattın birleştirilmesi sonucunda oluşan Marmaray sistemi 2019 yılında kullanıma açılmıştır. 43 adet istasyon bulunan hatta B1-B2 hatlarından iptal edilen, yeri değişen ve kullanıma sonradan eklenen istasyonlar bulunmaktadır.

B1 hattında 18 adet istasyon bulunurken Marmaray'a dönüşüm sürecinde 6 istasyon (Cankurtaran, Kumkapı, Kocamustafapaşa, Yedikule, Menekşe, Soğuksu) iptal edilmiş, 2 istasyon (Ataköy, Florya Akvaryum) yeni eklenerek güncel istasyon sayısı 14 olmuştur. Tarihi Yarımada istasyonları Kazlıçeşme-Sirkeci U3 hattı olarak 2024 yılında kullanıma açılmış Cerrahpaşa istasyonu hatta eklenmiştir.

B2 tren hattında 28 adet istasyon bulunurken Marmaray'a dönüşüm sürecinde 3 istasyon (Haydarpaşa, Kızıltoprak, Coşkunoğulları) iptal edilmiş, 5 istasyon (Üsküdar, Ayrılık Çeşmesi, Başak, Çayırova, Darıca) eklenmiştir. B2 hattından Marmaray'a dönüşüm sürecinde Göztepe İstasyonu batı yönünde yeri değişmiş olup, İptal edilen Coşkunoğulları istasyonu yerine Çayırova istasyonunun eklendiği düşünülmektedir. Anadolu Yakası'nda güncel istasyon sayısı 29 olmuştur.



Şekil 4.7 Marmaray hattı omurgasına genel bakış

Kösebay ve Ahunbay (2008), Marmaray ve İstanbul-Ankara Hızlı Tren Projeleri'nin eski istasyon yapılarını işlevsiz bırakacağını öngörmüşlerdir. Hattın

üç hatta çıkarılması sonucunda Anadolu yakasında kuzeyde yolcu binalarının işlevsiz kalacağını ve yeni inşa edilecek istasyonların konumlarının eski istasyonlar ile çakışmayacağını belirtmişlerdir.

4.2.1 Marmaray Hat Omurgas Kamusal Alanları Bütüncül Yaklaşım

Tren hattının bütüncül analizinin, rizomatik haritalama aracılığı ile ortaya çıkarılması amaçlanmaktadır. Çalışmada sırasıyla istasyon çevrelerinde 15 dakikalık yürüyüşler ile alanlar incelenmiştir. Bir istasyon noktasının yaklaşık 1 km çapındaki çevresi deneyimlenerek bu alanlarda incelemeler yapılmış ve bu inceleme süreci tüm istasyon çevreleri için tekrarlanmıştır. Alan incelemesi sırasında notlar alınmış, fotoğraflamalar yapılmış, insanların nerelerde durduğu nereleri kullandığı gözlemlenmiştir. Alanların yerinde deneyimlemesi sürecinden sonra alanların haritalaması ve analizi gerçekleştirilmiştir. İncelemeler parça parça birleştirilerek tümevarım yöntemi ile bütüncül bilgiye ulaşılması hedeflenmiştir. Bütüncül haritalama ile birbiri ile ilişkisiz gibi duran fakat gerçekte birbirini etkileyebilen özelliklerin ortaya çıkarılması, üst ölçekten bakışın sağlanması ve okumaların çeşitlendirilebilmesi amaçlanmaktadır.

7 inceleme kriteri ve anahtar kelimeleri aşağıda belirtilmektedir.

- Okunaklılık: Kolay Anlaşılabilirlik, Zihinde Kalıcılık
- Omurga oluşumu: Sürüklenme, Mekânsal Hiyerarşi
- Sosyal Entegrasyon: Bir Arada Bulunabilme, Ait Hissetme
- Kent Hafızasında Yeri Olması: Kullanıcılar İçin Geçmişten İzler Taşınması
- Kullanıcı İhtiyaçlarına Cevap Vermesi: Yaşam Dolu, Güvenli, Sürdürülebilir, Sağlıklı
- Doğal Çevre ile Uyum: Topoğrafya, İklim Şartları, Kıyı İlişkisi
- Yaratıcılığa Olanak Vermesi: Alternatifler Oluşturması, Çoklu Okuma İmkânı

Bütüncül analizin birinci aşaması Şekil 4.8’de gösterilmektedir. 51 adet istasyonun bütüncül analizi yatay hat üzerinde okunabilmekte ve çıkarımlarda bulunulabilmektedir. İstasyonlar yatay düzlemde sıralanırken 7 inceleme kriteri düzeyde sıralanmıştır. Belirtilen niteliğe sahip olan istasyonlar yeşil renkli nokta ile gösterilirken, niteliğe sahip olmayan istasyonlar siyah ile gösterilmiştir.

İstasyonların yan yana sıralanarak lineer hale getirilmesi ile kıyı boyunca kentin mekânsal özellikleri okunabilir hale gelmektedir.

Bütüncül haritalamanın üst kısmında alanların 1 km çapındaki haritalamaları birbirini takip edecek biçimde yerleştirilerek kent dokularının değişimi okunabilmektedir. Yatayda lineer tüm hattı temsil eden istasyonlar ve düşeyde 1 km çapında parçalı drifting haritalarından oluşmaktadır. Hattın alt bölümünde alanın analizi ve inceleme notları yer almaktadır.

-Alan haritalamalarında Batıdan Tarihi Yarımada'ya, doğudan Kadıköy ve Üsküdar'a yaklaşıldıkça kırmızı ile gösterilen kentsel işaret öğeleri yoğunlaşmakta, siyah çizgilerin kalınlıkları artmaktadır.

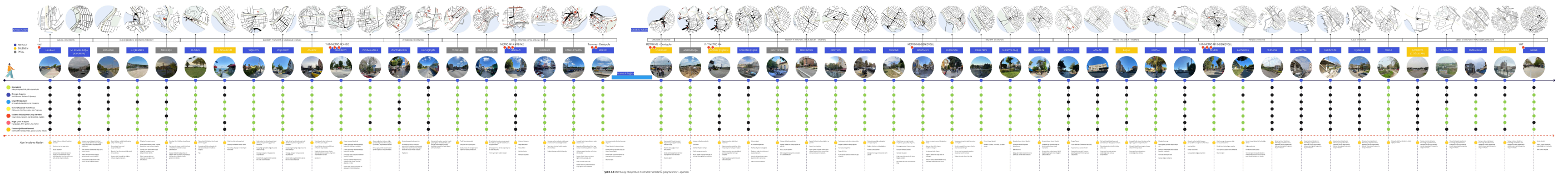
-Metropol yaşıntısının yanında Sayfiye-Banliyö özelliğini sürdüren istasyon çevrelerinde (Bakırköy ilçesi istasyonları, Kadıköy ve Maltepe ilçeleri istasyonları) güçlü omurga oluşumları siyah çizgi kalınlıklarının artmasından okunabilmektedir.

-Sanayi alanlarının yoğunlaştığı istasyonlarda haritalamalarda temsil edilen öğeler ve çizgilerin yoğunlukları azalmakta, tanımsız boşluklar artmaktadır.

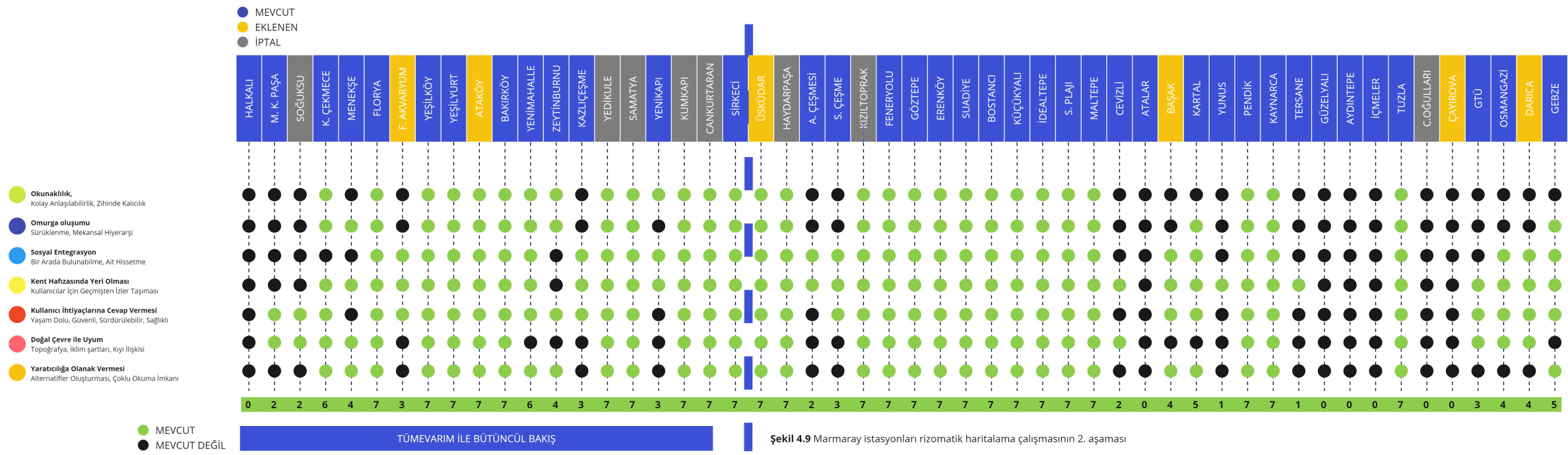
-7 kriterin tamamını ya da çoğunluğunu sağlayan istasyonların yanında bu özelliklerin çoğunu ya da hiçbirini sağlayamayan istasyon alanları yer alabilmektedir. Bu durum nitelikli olan istasyonun çekim noktası oluştururken nitelikli olmayan istasyonun çevresinden ayrılarak eşik özelliği göstermeye başlamasına neden olabilmektedir. Bu duruma Tuzla istasyonu ve çevresi örnek olarak gösterilebilir. Tuzla istasyonu çevresi kriterlerin tümünü olumlu biçimde sağlarken çevresinde kriterleri olumlu biçimde sağlayan istasyon bulunmamaktadır. Bu noktada Tuzla istasyonundan uzaklaşıldıkça kent dokularının olumlu çevreler oluşturamadığı, sanayi yapıları ile büyük boşlukların oluştuğu hem 1 km çapındaki haritalamalardan hem de alan inceleme noktalarından da görülebilmektedir. Bu durumun tersi Yunus istasyonu çevresinde görülebilmektedir. Kartal ve Pendik istasyonları kriterlerin tümünü olumlu biçimde sağlarken Yunus alışveriş merkezi odaklı ıssız kent mekanlarına sahip bir alan özelliği göstermektedir. İki nitelikli alan arasında olumsuz özelliklere sahip bir alan olarak sıkışmaktadır.

-Tren hattının kıyıya yaklaştığı sanayi çevresinde olmayan alanlarda kıyı ile olumlu ilişkiler kuran kent mekânları ortaya çıkmaktadır. Hattın kıyıdan uzaklaştığı alanlarda da yoğunlukla güney yönüne doğru kıyıya ulaşan güçlü aks oluşumları gözlemlenebilmektedir.





Şekil 4.8 Marmaray istasyonları rizomatik haritalama çalışmasının 1. aşaması



Şekil 4.9 Marmaray istasyonları rizomatik haritalama çalışmasının 2. aşaması

Bütüncül analizin ikinci aşaması Şekil 4.9'da gösterilmektedir. Oluşturulan haritalama sonucunda siyah işaretlemelerin ve yeşil renkli işaretlemelerin belirli noktalarda yoğunlaştığı görülmektedir. Kriterlere göre bir istasyonun sahip olduğu ya da olmadığı nitelikler mevcut ya da mevcut değil işaretlemesi haritalamanın alt bölümünde skor haline getirilmiştir.

-Siyah renkli yoğunlaşmalar daha çok sanayi bölgesi gibi alanlar ve yeni yerleşim alanlarında görülmektedir. Halkalı çevresinde ve Tuzla çevresindeki sanayi bölgelerinde kentsel mekânın niteliğinin düşük olduğu gözlemlenmektedir.

-Yeşil renkli yoğunlaşmalar da tarihi kent merkezi olma özelliği gösteren, insanların o mekânda bulunmak için özellikle gittiği ve tercih ettiği, kentsel odak noktalarının yoğunlaştığı bölgeler olarak ortaya çıkmaktadır.

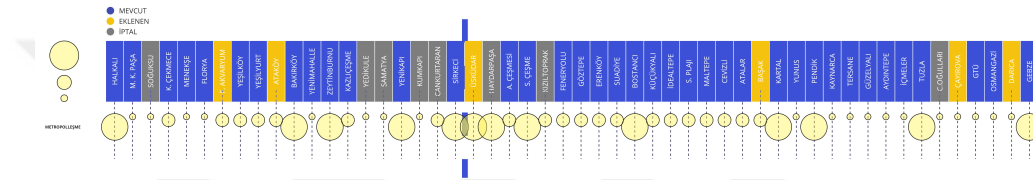
-Kriterlerin bütününe ya da büyük bir kısmını sağlayanların, insanların bu alanlara gitmeyi orada bulunmayı tercih ettiği, tarihsel geçmişi, doğal çevre ile olumlu ilişkileri olan kentsel mekânlar olduğu görülebilmektedir.

-Haritalama çalışmasında Halkalı'dan ya da Gebze'den kent merkezine doğru yaklaşıldıkça 1 km çapındaki alan haritalamaları incelendiğinde Tarihi Yarımada ve Üsküdar, Kadıköy istasyonlarına doğru siyah renk kalınlıklarının ve kırmızı renklerin yoğunlaşması ile de tarihi yapıların ve işaret öğelerinin artmaya başladığı, diğer bir deyişle nitelikli kent mekânlarının ortaya çıktığı, gözlemlenmektedir.

Hattın bütüncül analizi gerçekleştirildikten sonra istasyon çevreleri özelliklerine göre sınıflandırılmaktadır. Her istasyon çevresinin kendine özel kentsel dokusunun sosyal yaşantısının bulunduğu gözlemlenmiştir. Bazı istasyonlarda diğer ulaşım sistemlerinin kesişimi ile aktarma istasyonuna dönüşen bir yapının ortaya çıktığı, bazı istasyonların sadece konut çevresine açılan özellikler gösterdiği, yapılarla çevrelenerek insanların kullanabildiği meydan özelliği gösteren kentsel mekânların ortaya çıktığı, bazı istasyonların sanayi bölgelerine açıldığı, bazılarının da alışveriş merkezi odaklı biçimlenme gösterdiği gözlemlenmiştir.

Şekil 4.10'da hattın bütününde metropolleşen Marmaray istasyon çevreleri gösterilmektedir. İstasyonların altında sarı ile işaretlemelerin büyüklüğü, alanın karmaşılaşmasını, aktarma istasyonuna, çekim noktasına dönüşmesini temsil

etmektedir. Kentin merkezinde Tarihi Yarımada, Üsküdar, Kadıköy alanlarında büyük istasyon çevrelerinin yoğunlaşırken bu alanlardan uzaklaştıkça metropolleşen istasyon çevrelerinin azalmaya başladığı ve karmaşık istasyon aralıklarının arttığı görülmektedir. Bu haritalamada işaretlemeler ile gösterilen, alanların büyümesi ve karmaşıklaşmasıdır. Alanların nitelikli kamusal alanlar oluşturabildiği çıkarımı yapılamamakta sadece alanların büyüyerek metropol yaşantısına dönüşümü temsil edilmektedir. Halkalı ve Gebze istasyonları Şekil 4.9 bütüncül haritalamasında kıyaslandığında kriterleri sağlama bakımından ayrışırken Şekil 4.10'da iki istasyon çevresinin de büyük kent mekanlarına sahip olduğu çıkarımı yapılabilir.



Şekil 4.10 Marmaray hattı metropolleşen istasyon çevreleri

Şekil 4.11'de istasyon çevrelerinin kırsal, sanayi, sayfiye-banliyö, metropol oluşumları gösterilmektedir. Bu haritalama çalışmasında alanların bu özelliklerden hangilerine sahip oldukları işaretlenmiştir. Bir istasyon çevresi metropol yaşantısına sahip olurken aynı zamanda sayfiye ve banliyö yaşantısına da sahip olabilmektedir. Bu özelliklerin bir arada bulunabilmesi alanların farklı kent dokularını, kentsel işlevleri, ulaşım sistemleri düğümlerini üzerinde toplaması anlamına gelmektedir. Haritalamada iki istasyon metropol yaşantısına sahip olsa da nitelik bakımından aynı kalitede metropol yaşantısı olduğu anlamı çıkarılmamaktadır. Örneğin Halkalı ve Bakırköy istasyonlarının ikisi de metropol yaşantısına sahip olurken Bakırköy'de bu yaşantı kullanıcılara olumlu kent mekanları oluşturabilirken Halkalı'da karmaşık ve kullanıcıya nitelikli kent mekanları oluşturmayan alanlar gözlemlenebilmektedir.

Bakırköy ilçesi ve Kadıköy-Maltepe ilçesi çevresindeki istasyonlarda sayfiye-banliyö yaşantısına sahip kent mekanları yoğunlaşırken bazı istasyonlarda metropol yaşantısı da bir arada bulunmaktadır. Sanayi işlevinin yoğunlaştığı kentin Tuzla çevresi istasyonlarda kırsal, sayfiye, banliyö, metropol yaşantıları ortaya çıkamamaktadır.

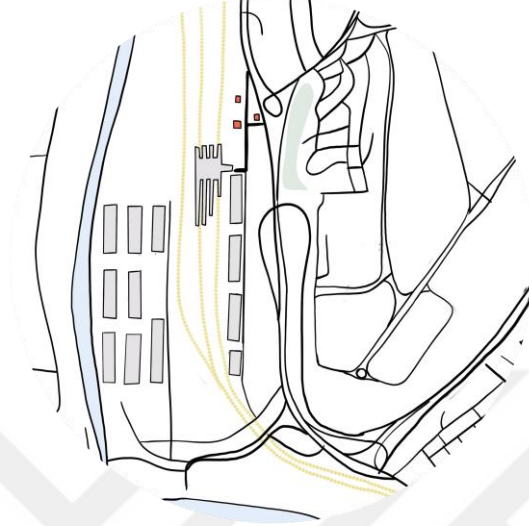
plana çıkmaktadır. Ataköy ve Kazlıçeşme arasında kıyıdan uzaklaşılarak kent dokusu, çarşı mekânları güç kazanmaktadır. Yedikule-Sirkeci arasında Tarihi Yarımada istasyonları çevrelerinde tarihi kent dokuları ve işaret öğeleri kentin de imgesini oluşturan bir alan tanımlamaktadır. Bu alanda istasyon çevreleri sadece kendi içinde okunaklılığı yüksek mekânları değil kentin de okunmasını, tanımlanmasını, hatırlanmasını sağlayan imgeleri üretmektedir. Üsküdar istasyonu ve Kadıköy ilçesinin istasyonları kolay anlaşılmalı, okunaklılığı sağlayan özellikleri barındıran alanlar olurken Pendik istasyonuna kadar bu özellikler yer yer zayıflamakla birlikte sürmektedir. Üsküdar Pendik arasında istasyon çevreleri birbirinden kolaylıkla ayırt edilebilir, akılda kalıcı mekânlar oluşturabilmektedir. Üsküdar ve Haydarpaşa istasyonlarında kıyı hattı içbükey form oluşturmakta ve bakışım sağlayan kent mekânları ortaya çıkmaktadır. Pendik istasyonundan sonra Gebze'ye kadar sanayi işlevi devreye girmekte, boşluklar büyümekte, büyük araç yolları, kapalı siteler, yapıların kent mekânlarını çevrelemediği alanlar ile okunaklılığın zorlaştığı mekânlar ortaya çıkmaktadır.

Okunaklılığı güçlü olan, kolay hatırlanan kent mekânlarının ortak özelliğinin, kentsel boşlukların, kentin imgesini oluşturan yapılar tarafından sarmalanan istasyon çevreleri olduğu görülmektedir. Farklı özelliklere sahip kent dokularını içinde barındıran, önemli işaret öğelerine sahip aynı zamanda kentin önemli noktalarına bakış oluşturan mekânlar yüksek okunaklılığı ile diğer mekânlardan ayrışabilmektedir. Kıyı hattında, içbükey koy biçimlenmesine sahip alanlarda oluşan odaklarda okunaklılık daha da artabilmektedir.

-Halkalı, Kanarya (Mustafa Kemal Paşa), Soğuksu

Halkalı, Kanarya (Mustafa Kemal Paşa), Soğuksu istasyonları içbükey koy çevresinde sıralanmaktadır. Marmaray hattı Halkalı istasyonunda sonlanmaktadır. Halkalı istasyonu çevresinde kolay tanınabilir ve algılanabilir alan, tarihi istasyon yapılarının bulunduğu küçük odak noktasıdır. İnsan ölçeğine uygun kolaylıkla tanınabilir bu yapılar ve yapıların çevresindeki yeşil doku bu alandan uzaklaştıkça yerini istinat duvarlarına, kapalı sitelere, büyük boşluklara bırakmaktadır. Yaya hareketliliği bu noktadan uzaklaştıkça azalmakta ve ıssılaşmaktadır.

Güney yönünde tepe üzerine inşa edilmiş olan Küçükçekmece Külliyesi yayaların ulaşmasının zor olduğu, tren ile Halkalı'ya ulaşmadan önce trenden görülen, simgesel fakat insan ölçeğine uygunluğun öncelik taşımadığı bir yapı olarak görülmektedir.



Şekil 4.12 Halkalı istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması

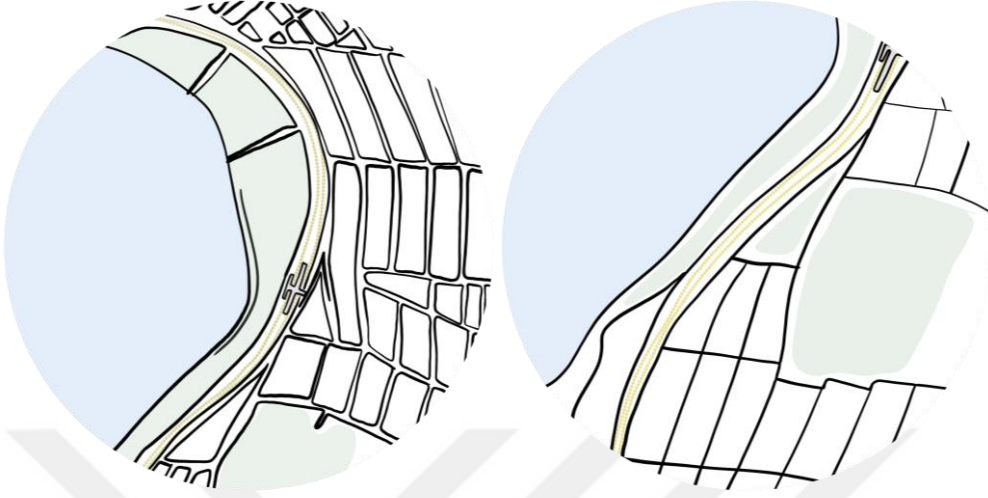
Halkalı alan haritalaması incelendiğinde, istasyon çevresinde tarihi istasyon yapılarının, insan ölçeğindeki sokakların ve yeşil dokunun odaklandığı alandan uzaklaşıldıkça dokunun büyüyerek tanımsızlaştığı görülebilmektedir (Şekil 4.12).



Şekil 4.13 Halkalı istasyonu çevresi

Kanarya (Mustafa Kemal Paşa), Soğuksu, Halkalı istasyonları içbükey koy çevresinde sıralanmaktadır. Soğuksu istasyonu kullanılmamakta olup eski yeri Kanarya (Mustafa Kemal Paşa) istasyonunun güneyinde yer almaktadır. İki alan

birbirine yakın olup benzer kent örüntülerine sahip alanlardır. Batı yönünde kıyı hattı ve kıyı düzenlemesinin, doğuda gridal biçimlenişe sahip konut dokusunun, ortada tren hattının geçtiği kent örtüntüsü oluşmaktadır (Şekil 4.14, Şekil 4.15).



Şekil 4.14 Kanarya (Mustafa Kemal Paşa) (sol) ve Soğuksu (sağ) istasyonları çevresi 1 km çapında alan haritalaması



Şekil 4.15 Kanarya (Mustafa Kemal Paşa) (üst) ve Soğuksu (alt) istasyonları çevresi

Okunaklılık için önemli bir kriter olan içbükey kent formuna sahip bir alanda yer almalarına, kentsel örüntüleri kolay anlaşılabilir gridal dokulara sahip mekanlar

olmalarına rağmen güçlü bir imge oluşamamaktadır. Bu durumun nedeni Kanarya ve Soğuksu alanlarında yoğun kent dokusunun, rekreatif yüksek potansiyele sahip kıyı hattı ile doğal çevre verilerinin bulunmasına rağmen diğer inceleme kriterlerinin olumlu biçimde sağlanamamasıdır. Aynı zamanda, sokakların genişleyerek meydanlaştığı alanlar bulunmamakta, konut, kaldırım, sokak kurgusu kamusal alan hiyerarşisini oluşturamamaktadır. Göz hizasında canlı kent yaşamını oluşturan yaya yaşantısını ön plana alan yaklaşımlar oluşamamaktadır.

-Üsküdar

Üsküdar bulunduğu konum dolayısı ile İstanbul kentini tanımlayan önemli imgelere bakış ve kenti okuma noktası olarak ortaya çıkmaktadır. Alan kendi üzerinde topladığı tarihi yapıları ve oluşan kent dokuları bakımından önemli bir odak özelliği gösterirken aynı zamanda karşı kıyının gözlemlenebildiği bir eşik ve platform özelliği göstermektedir. Kıyı hattı bu alanda sınır ögesi özelliği göstermekte, karşı kıyıya ulaşım denizyolu ulaşımı ile sağlanmaktadır. Bu yüzden gözlemlenen karşı kıyıya ulaşım için bu eşiğin aşılması gerekmektedir (Şekil 4.16).



Şekil 4.16 Üsküdar istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması

Karşı kıyıda Tarihi Yarımada silueti, Galata bölgesi, boğaz hattı ve arkada Üsküdar silueti, kıyıya ulaşılan anda karşılaşılan imge olarak ortaya çıkmaktadır (Şekil 4.17). Bu imge izleyicinin etrafını sararak mekân etkisi oluşturmaktadır. Alanın

topoğrafyası, iki tepe arasında denize açılan bir vadi oluşumuna sahip olması bakımından, kıyı noktasında doğal bir düğüm noktası oluşmaktadır. Bu düğümde güçlü işaret öğeleri olan tarihi yapılar toplanmakta ve karşı kıyı imgesi ile bütünleşmektedir.



Şekil 4.17 Üsküdar istasyonu çevresi

-Haydarpaşa, Ayrılık Çeşmesi, Söğütlüçeşme

Haydarpaşa ve Ayrılık Çeşmesi istasyonları birbirine yakın iki istasyondur. Haritalama çalışması kapsamında iki istasyon bir arada ele alınmıştır (Şekil 4.18). Haydarpaşa istasyonu kullanıma kapalı olmakla birlikte çevresi okunaklılık bağlamında incelendiğinde, güçlü bir imge oluşturmaktadır. Haydarpaşa istasyonu, gar yapısı, kuzeyinde yeşil doku, güneyinde Kadıköy'ün kent dokusu, batısında Marmara denizi ve Tarihi Yarımada silueti tarafından çevrelenen içbükey koy içerisinde yer almaktadır. İstasyon noktası güçlü kentsel odakların merkezinde yer almaktadır. İstasyondan lineer aks ile Kadıköy Meydanı'na ulaşılırken yeşil doku ve arkeolojik alan kent dokusuna dönüşerek metropol yaşantısı ön plana çıkmaktadır. Farklı kent dokuları tarafından sarılan istasyon çevresinde yaya olarak deneyim sırasında, bir doku yerini başka bir dokuya kademeli olarak bırakmaktadır. Bu durum oluşan imgenin parçalarını farklı zaman dilimlerinde algılamaya ve hatırlamaya olanak verirken akılda kalıcılığı kolaylaştırmaktadır. Kadıköy Meydanı'nın bulunduğu alanın içbükey formda olması, koy biçimdeki kıyı formu, güçlü okunaklılık oluşumunu destekleyen bir diğer önemli özellik olarak ortaya çıkmaktadır. Kıyı hattı boyunca bakışım sağlayan içbükey koy oluşumu mekânları birbirine yakınlaştırmakta ve kolay anlaşılabilirliği sağlamaktadır. İçbükey koy formunun bitiş noktasında Haydarpaşa Garı'nın olması, göz hizasında koy hattının süreklilik içinde takip edilmesini ve alandaki dokuların değişim sırasını ayırt etmeyi sağlamaktadır.



Şekil 4.18 Haydarpaşa-Ayrılık Çeşmesi istasyonları 1 km çapında alan haritalaması



Şekil 4.19 Haydarpaşa istasyonu çevresi

Ayrılık çeşmesi Haydarpaşa'nın kuzeydoğu yönünde yer almaktadır. Ayrılık Çeşmesi istasyonunda, okunaklılık bakımından Haydarpaşa'nın tersi durum söz konusudur. Yaya için cılız ve karmaşık bir aks ile merkez noktalara ulaşılırken çevreyi algılamak zorlaşmaktadır. Alışveriş merkezinin tanımladığı meydan dışına çıkıldığında alan ıssızlaşarak karmaşık kavşaklar ve üst geçit alanlarına geçilmekte, kamusal yaşantı sürekliliği kesintiye uğramaktadır.

Bu alanda alışveriş merkezinin istasyona bakan cephesi içbükey form oluşturmakta ve oluşan boşlukta kent mobilyaları ile canlı bir yaşantı alışveriş

merkezinin kapanış saatine kadar sürmektedir. Bu yüzden alanda sınırlı süreli yaya hareketliliği yerini ıssız kent mekânlarına bırakmaktadır. Şekil 4.20’de alışveriş merkezinin içbükey kütle kompozisyonunun oluşturduğu kentsel boşluk görülmektedir.



Şekil 4.20 Ayrılık Çeşmesi istasyon çevresi

Söğütluçeşme istasyonu ve çevresi, güçlü kentsel işaret öğelerine sahip olmakla birlikte okunaklılık bakımından olumsuz nitelik göstermektedir. Alan, ulaşım sistemlerinin düğümlendiği, demiryolu hattının ve Kurbağalıdere’nin sınır ögesi olduğu bir kentsel doku oluşturmaktadır. Demiryolu hattı üst kotta devam ederken altında artık alanlar ortaya çıkarmaktadır. Kurbağalıdere alanın alt kotundan geçmekte ve algılanmamaktadır. Bu yüzden imge bileşenleri bir arada algılanamamakta ve değerlendirilememektedir (Şekil 4.21). Kadıköy Meydanı Alanın batısında yer almakla birlikte yaya akışının yoğun biçimde bu tarafa yönelerek Altıyol düğüm noktasından Kadıköy’ün farklı odak noktalarına dağılımın sağlandığı gözlemlenmektedir.



Şekil 4.21 Söğütluçeşme istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması



Şekil 4.22 Söğütluçeşme istasyonu çevresi

4.2.1.2 Omurga Oluşumu: Sürüklenme, Mekansal Hiyerarşi

Tarihi Yarımada, Marmara kıyıları ve Boğaziçi İstanbul'un makroformunu biçimlendiren ana omurgalar olarak ortaya çıkmaktadır. Bu omurgalar kentin tarihî, coğrafi, ekonomik ve sosyal yapısına bağlı olarak şekillenmiştir. Tarihi Yarımada, Galata, Üsküdar ve Kadıköy kentin odak noktalarını, kimliğini oluşturan önemli kent dokularını yapıları içermektedir. Boğaziçi, kentin Asya ve Avrupa yakalarını ayıran su yoludur. Marmara kıyıları doğu batı yönünde kentin konut, ticaret, sanayi alanlarını oluşturmaktadır. Marmaray hattı, Marmara kıyısını

doğu batı yönünde tarayan oluşan istasyon çevreleri ile kentin farklı işlev alanlarını, dokularını üzerinde toplayan hat olarak ortaya çıkmaktadır.

Marmaray hattı üzerinde farklı özelliklere sahip (meydan, sokak, yeşil doku, kıyı) kent mekânlarını birbirine bağlayarak omurga oluşumu ile yaya dolaşımını sağlayan kent mekânları, 1 km çapında sınırlandırılarak incelenmektedir. Omurga oluşumları lineer omurga, döngüsel omurga, ışınsal omurga ve karma omurga olmak üzere üç başlık altında incelenmektedir.

-Lineer Omurga

Kent mekânlarının lineer bir hat üzerinde eklemelenmesi ile oluşan omurga tipolojisidir. Ana eksen üzerine farklı boyutlarda meydanlar, sokaklar, yeşil dokular eklemelenerek lineer omurga oluşumu ortaya çıkmaktadır. Lineer omurga oluşumlarında kıyı hattı, meydan gibi başlangıç ve bitiş noktaları okunabilir biçimdedir. Çoğunlukla gridal kent dokularına sahip alanlarda gözlemlenmiş olan lineer omurgada ana aks üzerine ikincil akslar bağlanmaktadır.

-Döngüsel Omurga

Kent mekânlarının dairesel bir hat üzerinde birbirine eklemelenmesi ile oluşan omurga tipolojisidir. Dairesel biçimde ana aks üzerine farklı boyutlarda meydanlar, sokaklar, yeşil dokular, kıyı alanları eklemelenerek döngüsel omurga oluşumu ortaya çıkmaktadır. Döngüsel omurga oluşumlarında yaya olarak hareket, başlanılan noktada tamamlanmaktadır. Deneyim sırasında kent mekanları yerini bir başka kent mekanına bırakmakta fakat görüş alanına girmeye devam etmektedir.

-Işınsal Omurga

Kent mekânlarının farklı özelliklere sahip akslarının merkezi bir noktada toplandığı omurga tipolojisidir. Işınsal aksların toplandığı nokta hem dağılma hem de toplanma noktası olarak ortaya çıkmakta çoğunlukla bu noktada meydan oluşmaktadır.

-Karma Omurga

Kent mekânlarında lineer ve döngüsel omurga oluşumlarının bir arada bulunması ile oluşan omurga tipolojisidir. Lineer biçimlenişine sahip omurga yerini döngüsel

omurga oluşumuna bırakmakta ya da döngüsel omurga oluşumuna lineer omurga eklenerek başlangıç noktasından uzaklaşabilmektedir.

Marmaray hattının Halkalı'dan Gebze'ye bütünü, omurga oluşumu bakımından incelendiğinde Halkalı-Küçükçekmece istasyonu arasında omurga oluşumundan söz edilememektedir. Küçükçekmece istasyonundan itibaren Zeytinburnu istasyonuna kadar çoğunlukla kıyıya dik lineer formda omurga oluşumlarının ön plana çıktığı örüntüler oluşmaktadır. Bu aralıkta bazı istasyonlarda omurga oluşumu gözlemlenemezken bazılarında da güçlü omurga oluşumları bulunmaktadır. Tarihi Yarımada istasyonlarında (Yedikule-Sirkeci) geleneksel kent dokularının tanımladığı güçlü omurga oluşumları bulunmaktadır. Üsküdar-Pendik arasındaki istasyon çevrelerinde farklı formlarda çoğunlukla güçlü omurga oluşumları bulunurken Pendik-Gebze arasında kent boşlukları genişleyerek sanayi alanları devreye girmekte ve omurga oluşumu zayıflamaktadır.

Güçlü omurga oluşumuna sahip istasyonlarda farklı formlarda omurga oluşumları gözlemlenmiştir. Bazı istasyonlarda ana aks üzerine bağlanan, büyüyen ve küçülen kent mekânlarının olduğu lineer omurga tipi, bazılarında bir merkez etrafında çember çizen döngüsel omurgaların olduğu gözlemlenmektedir. Bu iki formun bir arada ortaya çıktığı karma omurga oluşumuna sahip istasyonlar da bulunabilmektedir. Yeşilköy, Yeşilyurt, Suadiye, Bakırköy, Gebze istasyonları lineer omurga oluşumuna örnek olarak gösterilebilirken, Küçükçekmece, Erenköy, Kartal, Maltepe istasyonları döngüsel omurga oluşumuna, Cankurtaran, Üsküdar, Haydarpaşa, Bostancı istasyonları da karma omurga oluşumuna örnek olarak gösterilebilir.

-Küçükçekmece

Küçükçekmece istasyon çevresinde güçlü bir omurga oluşumu gözlemlenebilmektedir. Haritalamada siyah ile döngüsel omurga işaretlenmiştir (Şekil 4.23). Omurganın kurgusu başlanılan noktaya geri dönmeye olanak tanımaktadır. İstasyondan kuzey yönüne doğru ilerlendiğinde sokak genişleyerek etrafı binalarla çevrelenmiş meydan özelliği gösteren mekâna ulaşmakta, bu noktadan güney yönünde sokak ile Mimar Sinan köprüsüne ve köprüye bağlı adaya, buradan da spor alanlarından oluşan bir aks ile güneyden kuzeye doğru tekrar istasyon noktasına ulaştırarak omurga bir döngü ile tamamlanmaktadır.



Şekil 4.23 Küçükçekmece istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması

Mekân deneyimi sırasında yapılarla çevrelenmiş meydan, su üzerinde köprü, göl, yeşil doku sırasıyla görüş alanına girmekte ve öğeler birbirine eklemlenmektedir. Döngüsel omurga formundan dolayı aynı zamanda bir kent mekânı yerini diğerine bırakırken, geride kalan mekân, görüş alanına girmeye devam etmektedir. Bu durum, kent mekânının hareket halinde deneyimlenirken arkada kalan kent parçalarının da etkisinin sürmesini sağladığı için farklı kent mekânları katmanlar halinde iç içe geçmekte, algıyı zenginleştirmektedir.

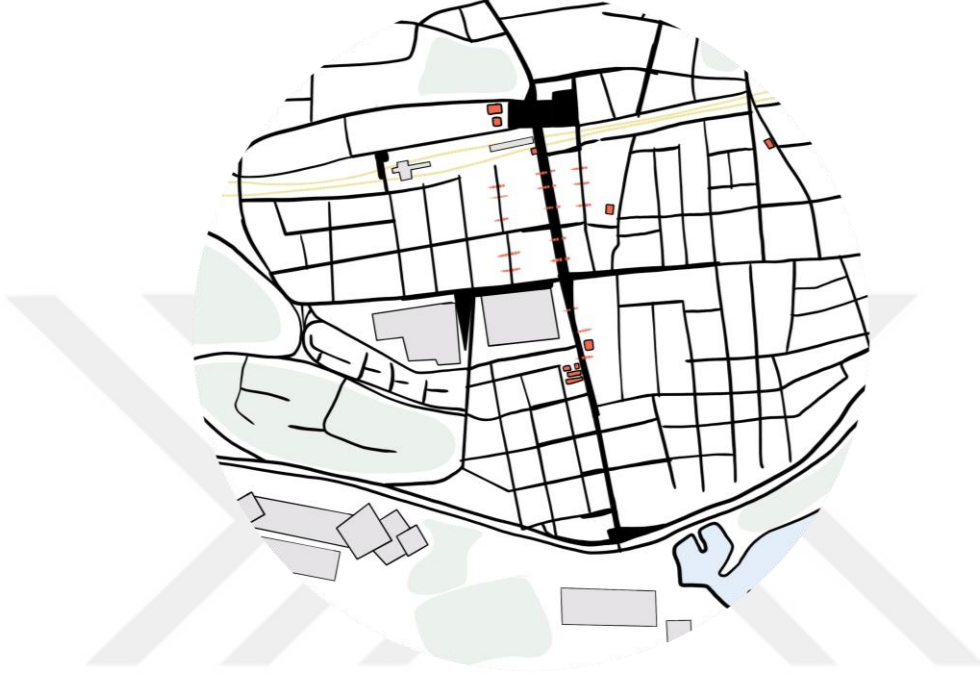


Şekil 4.24 Küçükçekmece istasyonu çevresi

Şekil 4.24'te Mimar Sinan köprüsü görülmektedir. Alan incelemesine, karşı kıyıda görülen istasyon yapısı çevresinden başlanmış olup, mekân kurgusu, tekrar

başlangıç noktasında incelemenin bitirilmesine olanak tanımıştır. Güzergâh üzerindeki deneyim sırasında omurganın döngüsellikinden dolayı, alan incelemesine başlanılan nokta (istasyon noktası), deneyimin başlangıç ve bitiş noktasını perspektife dâhil etmektedir.

-Bakırköy



Şekil 4.25 Bakırköy istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması

Bakırköy’de kuzey-güney yönünde güçlü omurga oluşumu görülmektedir. Omurga kuzey yönünde meydan, güney yönünde kıyı hattı ile sınırlanmaktadır. Bu iki sınır arasında lineer omurga formu oluşmaktadır. Doğu-batı yönüne doğru ana omurgaya eklemlenen ikincil akslar, sokaklar, pasajlar ve caddeler ile omurga, doğu batı yönlerine doğru genişlemektedir. Alanda, nitelik bakımından farklılaşan çarşılar, zemin kat seviyelerinde yine özelleşmiş çarşı niteliği gösteren pasajlar ile birbirine bağlanmaktadır. Bu sayede yaya olarak deneyim sırasında bir noktadan diğerine sürüklenme gerçekleştirilirken kuzey güney yönünde uzanan ana omurgadan uzaklaşmakta ve tekrar bu aksa geri dönülmektedir. Omurga oluşumunu doğu-batı yönünde İstanbul Caddesi dik kesmekte ve bu alanda düğüm noktası oluşmaktadır. İstanbul Caddesi, üzerinde iki alışveriş merkezi ve çarşı aksını toplaması bakımından doğu batı yönünde ikincil lineer omurgayı oluşturmaktadır. İstanbul Caddesi üzerinde iki ve güney bitiş noktasında bir

olmak üzere omurga üzerinde üç adet alışveriş merkezi bulunmaktadır (Şekil 4.25).



Şekil 4.26 Bakırköy istasyonu çevresi

-Bostancı

Bostancı istasyonu çevresinde lineer ve döngüsel formların bir arada bulunduğu güçlü bir karma omurga oluşumu görülmektedir. Kuzey güney yönünde lineer omurga oluşumu istasyon çevresinde döngüsel omurgaya dönüşerek kıyı hattına ulaşmaktadır. İstasyon çevresindeki döngüsel omurga farklı boyuttaki dikdörtgen formlu meydanların birbirine sokaklar ve geçitler ile eklemlenmesi ile oluşmaktadır. İstasyon çevresindeki kamusal alan oluşumu, deneyimleyeni mekânlar arasında sürükleyerek bir noktadan diğerine ulaştırmaktadır. Bostancı'da kuzeyden güneye doğru kentsel mekânlar birbirine eklemlenmektedir. Mekanlar genişleyerek meydanlar oluşturmakta, daralarak sokağa dönüşmekte ve tekrar genişleyerek bir başka meydanı tanımlamaktadır. Bu omurga oluşumu kuzeydeki çarşı dokusundan güneydeki kıyı hattına kadar sürmektedir (Şekil 4.27).



Şekil 4.27 Bostancı istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması

Bostancı’da sokaklar tarihi meydanlara, meydanlar tren istasyonu girişlerine, tren istasyon girişleri de tekrar meydanlara eklemlenerek kıyıya ulaşmaktadır. Kuzeyden, çarşı yerini meydana ve ulaşım düğümüne daha sonra da deniz ulaşımına ve kıyı kullanımına bırakmaktadır. Bostancı’da tren hattı, Emin Ali Paşa Caddesi, Bağdat Caddesi, Çetin Emeç Bulvarı birbirine yaklaşıarak güçlü düğüm ve odak noktaları oluşturmaktadır. Meydanlar, dikdörtgen formlu etrafı binalarla çevrelenmiş güçlü kamusal mekânlar tanımlamaktadır. Kuzeyden güney yönüne doğru çarşı aksı meydan ile genişlemektedir. Bu meydan B2 Banliyö hattının açıldığı bir alandır. Marmaray hattının kullanıma açılması ile girişlerin değişmesine rağmen meydan yoğun kullanımını sürdürmektedir (Şekil 4.28).



Şekil 4.28 Bostancı istasyonu çevresi

-Suadiye

Suadiye istasyonu ve çevresinde lineer omurga oluşumu gözlemlenmektedir. Marmara kıyısı ve Şemsettin Günaltay Caddesi arasında kuzey-güney yönünde omurga aksı oluşmaktadır. Bu aks üzerinde yapılar özellikle doğu batı yönündeki caddeler ile kesişim noktalarında geri çekilerek küçük ölçekli meydanlar oluşturmakta ve bu sokak ve meydanlar lineer aks üzerinde birbirine bağlanmaktadır (Şekil 4.29).

Suadiye’de oluşan omurga sistemi, Bağdat Caddesi, kıyı şeridi, Fahrettin Kerim Gökay Caddesi (Minibüs Caddesi) gibi önemli kentsel odakları dik keserek güçlenmektedir. Oluşan meydanlar bu dikey kesişim noktalarında ortaya çıkmaktadır.



Şekil 4.29 Suadiye istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması



Şekil 4.30 Suadiye istasyonu çevresi

-Maltepe

Maltepe’de istasyonun kuzeyinde bulunan Bağdat Caddesi’nde (Minibüs Caddesi) kamusal alan düzenleme çalışması devam etmektedir. Bu alanda araçların yer altına alınıp caddenin araç trafiğine kapatılması çalışması gerçekleştirilmektedir. Bağdat Caddesi’ne İstasyondan kuzey yönüne doğru dik açılı çarşı aksları ile ulaşılmaktadır. İstasyon noktası güneyden kuzeye doğru kıyı alanı, Beş Çeşmeler ve Bağdat Caddesi’nin doğu-batı yönünde oluşturduğu omurgaların merkezinde

yer almaktadır. Bu omurgalar birbirine düşey akslarla bağlanmaktadır. Maltepe’de lineer ve döngüsel omurgaların bir araya gelmesi ile karma formlu omurga oluşumu ortaya çıkmaktadır (Şekil 4.31).



Şekil 4.31 Maltepe istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması

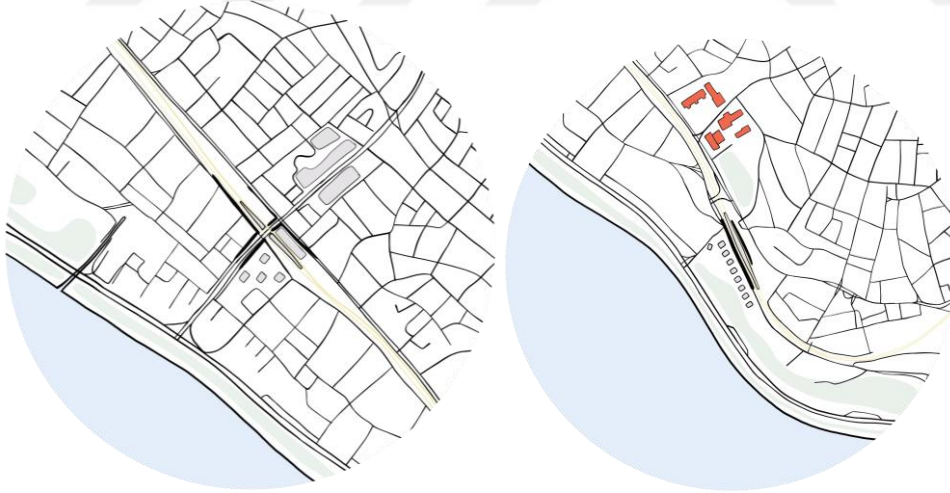
Maltepe istasyonunda tamamlanmayan döngüsel bir omurga oluşumu bulunmaktadır. İstasyon çevresinden başlayan omurga güneyden batıya doğru Beş Çeşmeler bölgesi ile sonlanmaktadır. Beş Çeşmeler’de farklı boyutlardaki meydanlar birbirine eklemlenerek lineer omurga oluşturmaktadır. Bu alanda kent dokusu farklılaşarak insan ölçeğine yaklaşmakta (Şekil 4.32), kamusal yaşantı güçlenmekte, İstasyon çevresine doğru gidildikçe yapılar ve aralarındaki boşluklar büyümektedir.



Şekil 4.32 Maltepe istasyonu çevresi

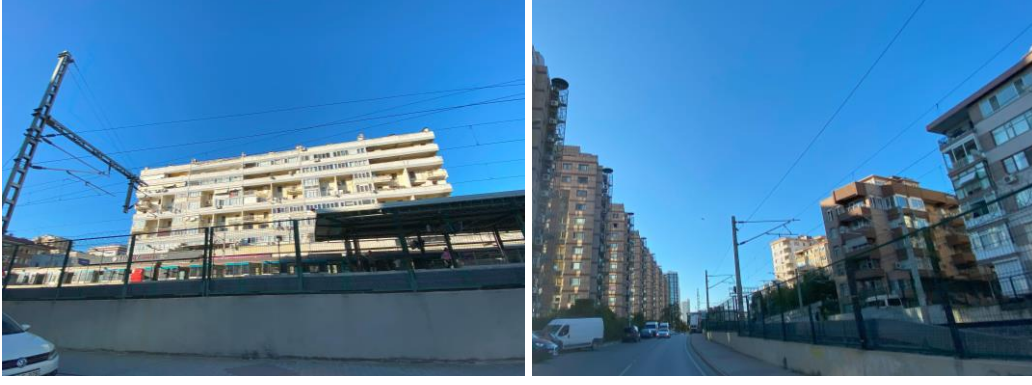
-Atalar, Başak

Atalar ve Başak istasyonlarında kent mekânlarının odak noktası tren hattına paralel (hatboyu) biçimde gelişmektedir. Alan haritalamalarında tren hattı çevresinde lineer omurga oluşumları gösterilmektedir (Şekil 4.33).



Şekil 4.33 Atalar (sol), Başak (sağ) istasyonları çevresi 1 km çapında haritalaması

Atalar ve Başak istasyonları çevresinde yaya hareketi tren hattına paralel lineer omurga oluşumu üzerinde gerçekleşmektedir. Kent mekânlarının ana odak noktaları ve yaşamı bu akslar üzerinde oluşmaktadır. Başak istasyonunda tren hattının güneyinde konut blokları (9 Palmiye Sitesi) bariyer etkisi göstermekte kıyı ile olan ilişkiyi kesintiye uğratmaktadır.



Şekil 4.34 Atalar (sol), Başak (sağ) istasyonları çevresi

-Kartal

Kartal Köprüsü'nden güney yönüne doğru alana ulaşan aks üzerindeki büyük boyutlu yapılar istasyon çevresine doğru yaklaştıkça küçülerek kent mekânı oluşturmakta ve insan ölçeğine yaklaşmaktadır. Bu yüzden istasyon çevresinden de kuzey yönüne doğru hareket edildikçe alanlar ıssızlaşmaktadır. Kartal istasyonu çevresinde farklı boyutlarda meydanların birbirine eklemlenmesi ile döngüsel omurga biçimlenişi oluşmaktadır (Şekil 4.35). Bu omurga üzerinde kent mekânları genişleyerek farklı özelliklerde meydanlar oluşturmaktadır. Kartal Köprüsü'nden güney yönüne doğru istasyon alanına inen lineer aksın bitiminde üçgen formu meydan bulunmaktadır. Bu alanda aktarma ve ulaşım temaları ön plana çıkmaktadır. Tren hattı sokak kotunun üstünde devam etmekte olup hattın güneyine alt geçit aracılığı ile geçilebilmektedir. Tren hattının güneyinde batı ve doğuda iki meydan bulunmaktadır. Döngüsel omurga, kuzeydeki üçgen meydan, güneydoğuda merkezinde caminin bulunduğu meydan ve güneybatıda kamusal alan düzenlemesinin bulunduğu dikdörtgen formu meydanların bir araya gelmesi ile oluşmaktadır.

Hattın güneyinde gridal dokuya sahip kent mekânları ve yapılar arasında boşlukların genişlemesi ile oluşan küçük meydanlar ortaya çıkmaktadır. Tren hattının kuzeyindeki kentsel boşluklar alt geçit aracılığı ile güneydeki boşluklara bağlanılarak döngüsel omurga tamamlanmaktadır.



Şekil 4.35 Kartal istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması



Şekil 4.36 Kartal istasyonu çevresi

Alanın güneydoğusunda 19. yüzyıla ait Maarifi Camii'nin merkezde bulunduğu dairesel kent boşluğu, batı yönündeki kıyıya dik uzanan dikdörtgen formlu meydan düzenlemesi, tren hattının bitişiğindeki üçgen formlu alanlar, ana omurgaya eklenilerek farklı nitelikteki meydanları oluşturmaktadır. Bu döngü sırasında deneyim, çember üzerinde hareket etme ve bu çemberin merkezinden uzaklaşıp tekrar yaklaşımlar biçimini almaktadır.

-Pendik



Şekil 4.37 Pendik istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması

Pendik istasyonunda kuzey güney yönünde lineer omurga oluşmaktadır. İstasyonun kuzeyinde düzensiz kent dokuları ortaya çıkarken güneyinde gridal düzende kent dokusu oluşmaktadır. Bu iki farklı kent dokusu birbirinden tren hattı ile ayrılmaktadır. Güneydeki gridal doku kıyı alanına ulaşmaktadır. İstasyonun kuzeyinde oluşan üçgen formlu boşluk toplu taşımanın düğüm noktası olarak özelleşmektedir (Şekil 4.37). Alanın kuzeybatısında Sapanbağları Pendik istasyonuna yakın olmakla birlikte daha farklı sosyal yaşantı tanımlamaktadır. Sapanbağları'nda lineer aks üzerinde çarşı ve konut dokusu bir arada olmakla birlikte etnik niteliklerin ön plana çıktığı canlı çarşı yaşantısı bulunmaktadır.



Şekil 4.38 Pendik istasyonu çevresi

Pendik istasyonu çevresinde oluşan lineer omurga üzerinde, güney yönünde gridal kent dokusunun merkez noktası genişleyerek üçgen formunda meydan ortaya çıkmaktadır (Şekil 4.38). Üçgen formu meydan hem gridal kent dokusunun hem de omurganın merkezinde yer almaktadır. Izgara sokak dokusu bu alanda düğümlenmekte ve yayaları bu noktaya toplamaktadır. Bu yüzden meydan, kentsel çekim noktası tanımlamaktadır. Gridal doku ve üçgen formu meydan, çarşı işlevinin yoğunlaştığı hareketli kamusal alanlar tanımlamaktadır.

-Kaynarca

Kaynarca istasyonu çevresinde tren hattına paralel lineer omurga biçimlenişi gözlemlenmektedir. Bu alanda yoğun yeşil dokular, insan ölçeğine yakın otel yapıları bulunsa da yaya hareketini destekleyici olmayan kaldırım düzenlemeleri nedeni ile alanın nitelikli doğal çevre verilerinin algılanması zorlaşmaktadır (Şekil 39).



Şekil 4.39 Kaynarca istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması



Şekil 4.40 Kaynarca istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması

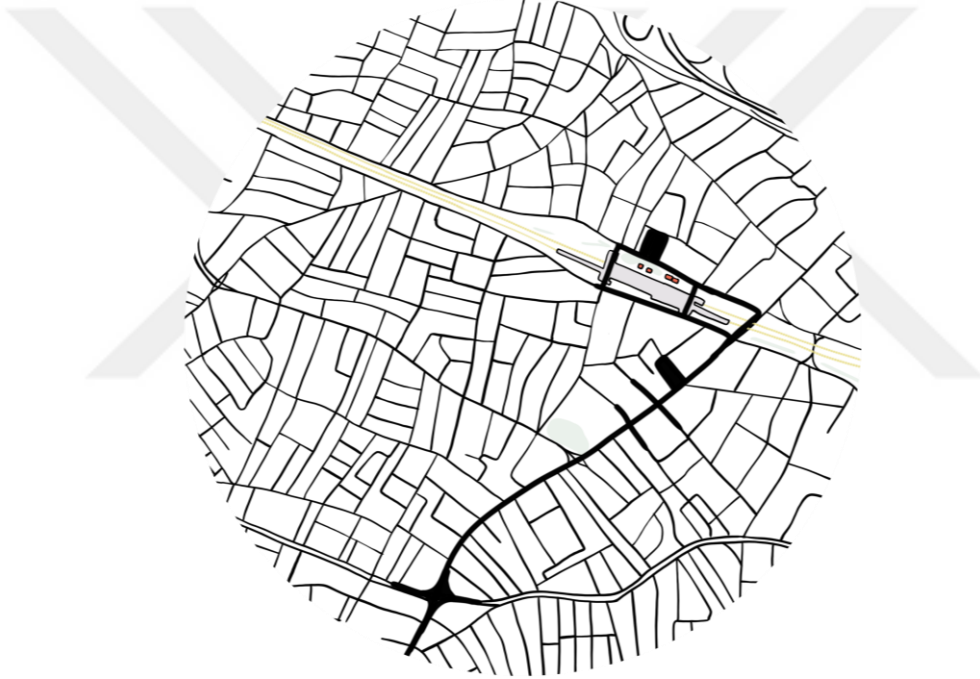
-Halkalı

Halkalı istasyonu çevresinde omurga oluşumu gözlemlenmemektedir. Kentsel doku birbirinden kopuk büyük yapı adaları, kapalı siteler ve boş arsalardan

oluşmaktadır. Batı yönünde göl kıyısı boyunca terminal yapıları ve kıyı ıssız boşluklardan oluşurken doğu yönünde büyük kavşaklar ve alana uzakta konut dokuları ile sınırlanmaktadır. Kent mekânları birbirine eklenmeden bir araya gelmekte, anlamlı bir bütünlük oluşturamamakta ve nitelikli kentsel kamusal alanlar ortaya çıkmamaktadır.

-Gebze

Gebze istasyonu çevresinde güneybatı yönüne doğru lineer omurga oluşumu ortaya çıkmaktadır. İstasyon yapısının çevresinde döngüsel omurga oluşumu mevcut olsa da güçlü omurga güney yönüne doğru ortaya çıkan aks üzerindedir (Şekil 4.41).



Şekil 4.41 Gebze istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması

İstasyon noktasının kuzeyinde ve güneybatı yönüne doğru oluşan omurga üzerinde meydan özelliği gösteren dikdörtgen formlu iki kent mekânı bulunmaktadır. Bu alan yapılarla çevrelenmiş kapalı bir yapı göstermektedir. Haritalama çalışmasında güneybatı yönüne doğru omurga düğüm noktası ile sonlanmakta ve etkisini yitirmektedir.

Şekil 4.42’de Gebze istasyonunun güneybatısında lineer omurganın başlangıç noktasında dikdörtgen formlu meydan görülmektedir. Bu alan yapıların, sert

zemin malzemelerinin niteliği göz ardı edildiğinde binalar ile çevrelenmiş, insanların yoğun biçimde kullandığı canlı bir meydan özelliği göstermektedir.



Şekil 4.42 Gebze istasyonu çevresi

Bir hat üzerinde birbirini takip eden kent mekanlarının kendi içlerinde oluşturdukları omurgalar, haritalama çalışmasında bir araya getirildiğinde kente dair okumalar çeşitlendirilebilmektedir. Aşağıda farklı istasyon bölgelerinin omurga oluşumları bir arada haritalanarak incelenmektedir.

-Küçükçekmece-Yeşilyurt Bütüncül Omurga

Sekil 4.43'te Küçükçekmece-Yeşilyurt istasyonları arasındaki omurga oluşumu gösterilmektedir. Drift haritalamada siyah çizgiler omurganın Küçükçekmece'den itibaren bazı istasyonlarda güçlenerek bazılarında etkisini yitirerek oluşumunu göstermektedir. Tren hattı bu alanda kıyıya hem yaklaşarak hem de uzaklaşarak bir güzergâh izlemektedir. Kıyıya yaklaşılan noktalarda omurgalar kıyıya paralel formlara dönüşürken kıyıdan uzaklaşılan alanlarda omurgalar kıyıya dik lineer biçime dönüşmektedir.



Şekil 4.43 Küçükçekmece-Yeşilyurt arası bütüncül omurga oluşumu ve sürüklenme (drift) haritalaması

Küçükçekmece’de güçlü omurga oluşumu Menekşe istasyonunda etkisini yitirmektedir. Bu alanda omurganın etkisinin azalmasının nedeni istasyonun kullanımda olmaması, Menekşe Kibrit Fabrikası’nın kent hafızasında önemli yeri olmasına rağmen kentsel kamusal alan yaşantısına dahil olmaması, batı yönündeki kıyı kullanımına geçişin kesintiye uğraması olarak gösterilebilir. Florya istasyonunda kıyıya paralel aynı zamanda Atatürk Köşküne ulaşan dik akslardan oluşan güçlü omurga oluşumu gözlemlenmektedir. Florya Akvaryum istasyonunda alışveriş merkezi kıyı hattına paralel yönde bariyer etkisi oluşturarak omurgayı kesintiye uğratmaktadır. Yeşiköy ve Yeşilyurt istasyonları çevresinde tren hattı kıyıdan uzaklaşarak lineer omurga formu oluşturmaktadır. Bu alanlarda Florya Akvaryum’da zayıflayan omurga tekrar güçlenerek canlı kamusal mekânlar oluşturmaktadır.

-Kadıköy Bütüncül Omurga



Şekil 4.44 Kadıköy bütüncül omurga oluşumu ve sürüklenme (drift) haritalaması

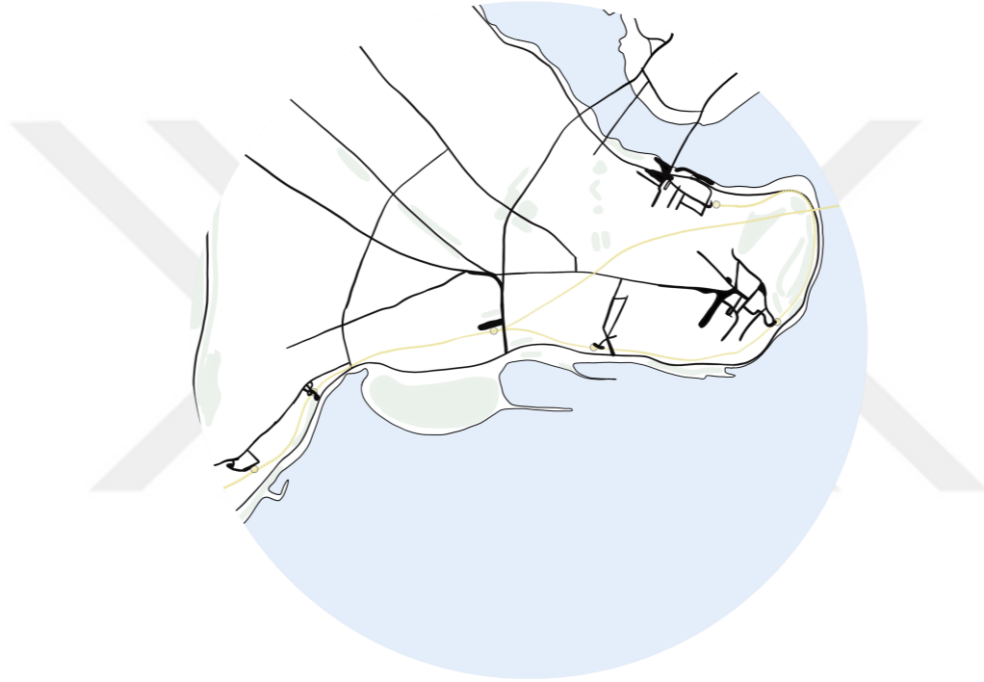
Şekil 4.44'te Kadıköy'ün bütüncül omurga oluşumu görülmektedir. Batı yönünde Haydarpaşa ve Kadıköy Meydanı'nda güçlü omurga oluşumu görülmekte ve Söğütluçeşme ve stadyum yapılarının bulunduğu doğu yönüne doğru bu omurga oluşumu kesintiye uğramaktadır. Kızıltoprak ve Feneryolu istasyon çevreleri Bağdat Caddesi ile direkt ilişki kurarak bu caddeye bağlanmaktadır. Göztepe ve Erenköy istasyon çevreleri Fahrettin Kerim Gökay Caddesine yakın noktalarda bağlantılar oluştururken Bağdat Caddesi ve kıyıya doğru düşey akslar oluşturmaktadır. Bostancı ve Suadiye istasyonları çevresinde Fahrettin Kerim Gökay Caddesi, Bağdat Caddesi ve kıyı birbirine en yakın duruma gelmekte ve güçlü omurga oluşumu ortaya çıkmaktadır.

Şekil 4.45'te Kadıköy kıyı hattı gösterilmektedir. Batıda Fenerbahçe ve Feneryolu çevresinde kıyı hatında yoğun yeşil doku doğuya doğru Göztepe'de bulunan yüksek yapılar ile kesintiye uğramaktadır. Doğru yönüne Suadiye ve Bostancı istasyonlarının çevrelerine doğru kıyı hattındaki yapı yükseklikleri birbirine yakın bir görünüme dönüşerek Maltepe çevresine kadar benzer dokular oluşturmaktadır.



Şekil 4.45 Kadıköy kıyı hattı

-Tarihi Yarımada Bütüncül Omurga



Şekil 4.46 Tarihi Yarımada bütüncül omurga oluşumu ve sürüklenme (drift) haritalaması

Şekil 4.46’da Tarihi Yarımada’nın bütüncül omurga oluşumu gösterilmektedir. Haritalamanın doğusunda Cankurtaran ve Sirkeci istasyonları çevresinde omurganın saçaklanarak büyüdüğü, güçlü kentsel mekânlar oluşturduğu görülmektedir. Güneyde kıyı hattındaki Yedikule, Kocamustafapaşa (Samatya), Yenikapı, Kumkapı istasyonları çevresindeki omurga oluşumlarında daha çok mahalle ölçeğinde meydan ve birbirine eklemlenen sokak oluşumu görülürken bu noktalar Tarihi Yarımada’yı doğu-batı yönünde kesen yatay akslara (mese) dik olarak bağlanmaktadır. Kıyı hattındaki istasyon çevrelerinde oluşan omurgaların, kıyı hattını yarımadanın sırt noktasına bağlayan lineer omurga biçimlenişine sahip oldukları söylenebilir.

Tarihi Yarımada'da alan incelemesi Zeytinburnu istasyonundan doğu yönünde Sirkeci istasyonuna kadar kesintisiz biçimde yürüyerek gerçekleştirilmiştir. Plan düzleminde oluşan omurga, göz hizasında da deneyimlenerek notlar alınmıştır. Omurga oluşumlarında bir bölgeden diğerine geçişler, Tarihi Yarımada istasyonları çevresinde yumuşak biçimde gerçekleşmektedir. Farklı bir kent dokusunun devreye girmesi ya da sona ermesi sürecinde alanlarda genellikle işaret ögesi özelliği gösteren bir yapının ortaya çıktığı gözlemlenmiştir. İşaret ögesi yapıdan sonra doku değişerek alanın karakteristik özellikleri ortaya çıkmaktadır. Zeytinburnu istasyonu çevresinden Kazlıçeşme'ye kadar doğu yönünde kent boşlukları büyürken Yedikule alanına girişte kentsel yoğunluk artarak nitelikli kent mekanları oluşmaktadır. Yedikule Kocamustafapaşa (Samatya) arasında kıyıya paralel aks üzerinde hareket edilirken bu aksa dik, yeşil dokunun yoğun olduğu sokaklar kuzey güney doğrultusunda alana bağlanmaktadır (İmrahor Cami ve İmam Aşir Sokak).

Kocamustafapaşa'ya yaklaşıldıkça kilise ve cami yapıları artmaya başlamaktadır. Kocamustafapaşa'nın merkez noktasında yeme-içme işlevi yoğunlaşarak bir meydan etrafında toplanmaktadır. Aya Yorgi Rum Ortodoks Kilisesi'nden itibaren alanın dokusu değişmektedir. Bu noktadan sonra Cerrahpaşa istasyonu ve sağlık yapılarının artmaya başlaması ile Yenikapı istasyonuna kadar kent boşlukları büyüyerek genişlemektedir. Cerrahpaşa istasyonu ve Yenikapı istasyonu çevresinde ölçek büyüyerek metropol yaşantısına dönüşmektedir. Güney yönünde kıyı hattı ve Langa Bostanları, kuzey yönünde yeşil doku ile metropol yaşantısı doğu yönüne doğru Molataşı Caddesi'nden itibaren insan ölçeğine yaklaşan bir dokuya dönüşmektedir. Molataşı Caddesinde kıyıya paralel hat üzerinde yoğun ticaret işlevi ön plana çıkmaktadır. Molataşı Caddesi'nin çarşı işlevi Ermeni Patrikhanesi ile sonlanmakta Kumkapı'nın ıııısal dokusu ortaya çıkmaya başlamaktadır. Kumkapı yeme-içme işlevinin yoğunlaştığı ıııısal omurgadan oluşan meydanı ile odak noktası oluşturmaktadır. Kumkapı Cankurtaran istasyonları arasında doku tekrar değişerek Kadırga ve Küçük Ayasofya Cami alanlarının dokuları devreye girmektedir.

Cankurtaran alanı Hipodrom yapısının eğime oturan duvarı ile başlamaktadır. Bu noktadan itibaren Sultanahmet Cami ve Ayasofya'nın alt kotunda eğime paralel sokak dokuları ortaya çıkmaktadır. Üst kotta Sultanahmet Cami ve Ayasofya

kentin tepe noktasında büyük meydanlardan oluşan platform özelliği göstermektedir. Platformun alt kotunda kıyıya doğru, eğime paralel sokak dokuları oluşmakta, bu sokaklar üzerinde çarşı, arasta, konaklama yapıları bulunmaktadır. Eğime paralel sokaklar üst kottaki büyük meydana dik akslar aracılığı ile ulaşarak tepe noktada düğümlenmektedir. Cankurtaran istasyonu ile Sirkeci arasında kıyıya paralel yeşil doku ve Topkapı Sarayı ön plana çıkmaktadır. Sarayburnu ve Gülhane Parkı'ndan itibaren yapı yoğunlukları artarak ticaret işlevinin ön plana çıktığı Sirkeci istasyonu çevresi dokusu oluşmaktadır. Sirkeci istasyonu çevresinde ticaret, ulaşım, kıyı dokularını bir araya getiren kent omurgaları oluşarak Tarihi Yarımada'nın bütüncül omurgası tamamlanmaktadır.



Şekil 4.47 Yedikule (sol), Kocamustafapaşa (sağ)



Şekil 4.48 Cerrahpaşa (sol) Yenikapı (sağ)



Şekil 4.49 Kumkapı (sol), Cankurtaran (sağ)

-Anadolu Yakası Sanayi Bölgesi Bütüncül Omurga

Anadolu yakasında Pendik istasyonu ve Gebze istasyonları arasında kalan alanlar incelendiğinde omurga gösterimlerinin silikleşerek gücünü kaybettiği görülmektedir. Bu alanlar sanayi yapılarının ağırlıklı, konut dokularının ve tanımsız boşlukların bulunduğu mekânlar olarak gözlemlenmiştir. Bu yüzden bu alanlarda yayaaları tutmak yerine hedef yapılara ulaştıran, işe gitme, konuta ulaşma gibi amaçlı güzergâhların olduğu kent mekânları yerine geçiş mekanlarının oluşumu gözlemlenmektedir.

4.2.1.3 Sosyal Entegrasyon: Bir Arada Bulunabilme, Ait Hissetme

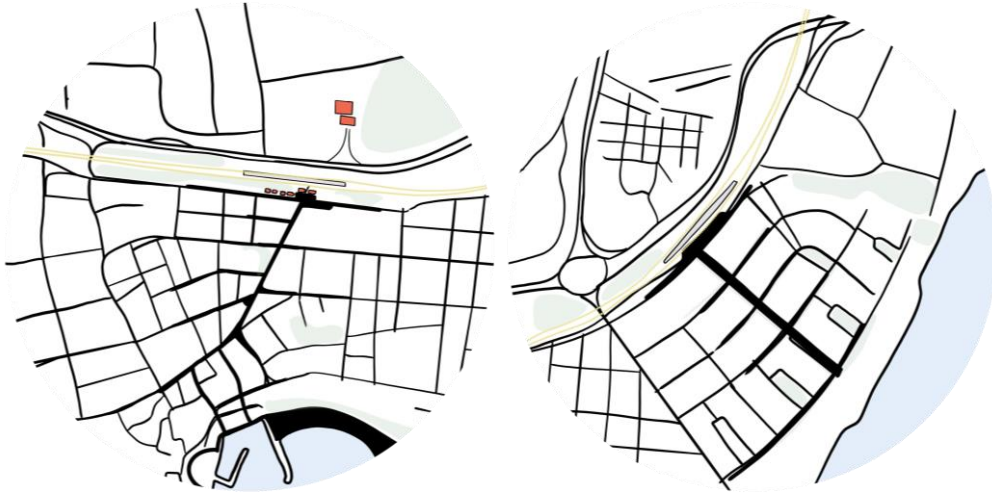
Sosyal entegrasyon kriteri bağlamında, kent mekânının insanları bir araya getiren, dışlayıcı olmayan özellikleri istasyon çevreleri üzerinde incelenmektedir. Bu noktada farklı ulaşım sistemlerinin düğümlendiği istasyonlar ve kıyı ile ilişki kuran istasyonlar önem kazanmaktadır. Tren hattına kuzey-güney doğrultusundan ulaşabilen diğer ulaşım sistemleri kentin kuzey yönünde yaşayan bireylerin kıyı hattına ulaşabilmesine olanak vermektedir. Bu sayede sınırlı bir çevreye hitap etmek yerine istasyon çevresi mekânsal olarak düğüm ve odak noktası özelliği gösterirken aynı zamanda da sosyal bir düğüm noktası olarak ortaya çıkmakta, farklı sosyal çevreleri bir araya getirebilmektedir. Alanların tekil insan profiline hitap etmemesi, sosyal açıdan dışlanmanın önüne geçerek farklı kesimlerin alanda bir arada bulunabilmesine olanak tanımaktadır.

Hattın bütünü sosyal entegrasyon bakımından incelendiğinde bazı istasyonların canlı, bir araya getiren, sosyal yaşantıya olanak sağlayan özellikler gösterirken bazılarının ıssız, insanları bir araya getirmek yerine geçiş mekânı olma özelliği gösterdiği görülmektedir. Halkalı, Mustafa Kemal Paşa, Soğuksu istasyonları

sosyal entegrasyon bakımından dışa kapalı, yaya yaşantısını destekleyerek çekim oluşturan kent mekanları oluşturmamaktadır. Küçükçekmece istasyonundan itibaren Sirkeci istasyonuna kadar farklı niteliklere sahip kent mekânları, kentin farklı sosyal arka plana sahip kullanıcılarını bir araya getirebilen kent mekanları oluşturabilmektedir. Anadolu yakasında Üsküdar'dan Pendik'e kadar aynı biçimde istasyonlar farklı özellikleri ile kent kullanıcılarını bir araya getirebilirken Gebze istasyonuna kadar bu özellik azalmaktadır. Sanayi işlevinin ön plana çıktığı bu alanlar üzerinde belirli amaca yönelik (işe gitme) ihtiyaç karşılandığından dolayı çeşitlilik azalmakta ve mekânlar ıssızlaşmaktadır.

Sosyal entegrasyonu sağlayan kent mekânları incelendiğinde Yeşilköy, Yeşilyurt gibi istasyonlar insanların boş zaman değerlendirme, tercihe bağlı aktivitelerde bulunabilmesi gibi ihtiyaçlarına olumlu yanıt veren mekânlar olarak ele alınabilmektedir. Üsküdar, Söğütluçeşme gibi aktarma özelliği ile ön plana çıkan istasyonlar da farklı amaçlar ile kent içinde hareket eden insanların birbirini görmesine ve temasta bulunabilmesine olanak tanımaktadır. Bu bakımdan sosyal entegrasyonu olumlu düzeyde sağlayan istasyonlar rekreatif ihtiyaçlara olanak tanıyan ve aktarma, hedef noktasına eşik oluşturma gibi metropol yaşantısına yanıt veren istasyonlar olarak ikiye ayrılabilir. Sosyal entegrasyonu sağlayamayan istasyonlar da sanayi gibi tek işlevin geliştiği, işlev insan ve kent dokusu çeşitliliğine olanak tanımayan, farklı ulaşım sistemlerinin düğümlenmediği istasyonlar olarak gösterilebilir.

-Yeşilköy, Yeşilyurt



Şekil 4.50 Yeşilköy ve Yeşilyurt istasyonları çevresi 1 km çapında alan haritalaması

İki alan da kuzeyinde havacılık yapılarının sınırladığı güneyde kıyı hattı ve çarşı-konut dokusunun bir araya gelmesinden oluşan güçlü omurga oluşumunun tanımladığı kentsel mekândır (Şekil 4.50).

Yeşilköy’de kuzey yönünde Hava Müzesi’nin güneyde de kıyı hattının alanı sınırladığı biçimlenme görülmektedir. İki alanda da güney yönünde plaj alanları ve istasyondan bu alana çarşı aksı oluşumu sayesinde istasyondan farklı kullanıcıların kıyıya akış oluşturduğu kent hareketliliği gözlemlenebilmektedir.

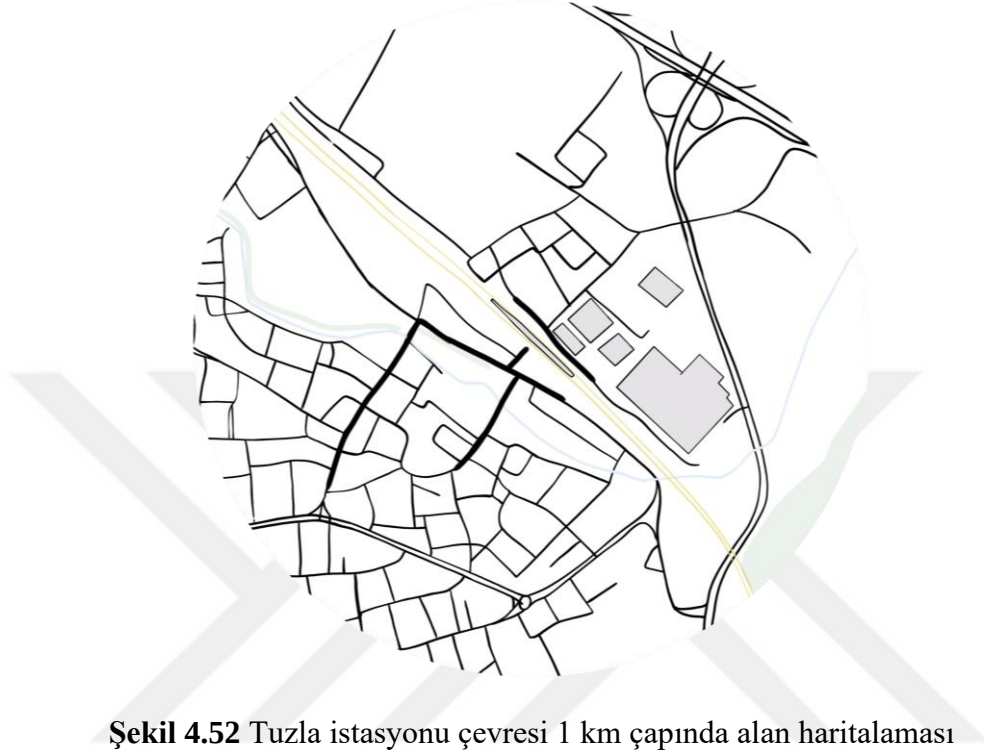


Şekil 4.51 Yeşilköy ve Yeşilyurt istasyonları çevresi

-Tuzla

Tuzla’nın kuzeyinde sanayi ve konut alanlarından oluşan dokular bulunurken güney yönünde konut, çarşı ve kıyı yaşantısını ön plana çıkaran kent dokuları

oluşmaktadır. Alandan güney yönüne doğru hareket edilirken kıyıya yaklaşıldıkça insan yoğunluğu artmakta, çarşı, yeme içme birimleri, rekreatif alanlar baskın olmaya başlamaktadır. Bu yüzden istasyon çevresinden güney yönüne doğru ilerlendiğinde sosyal yapının çeşitlendiği söylenebilmektedir.



Şekil 4.52 Tuzla istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması

Omurga çizgi kalınlığının arttığı alan ve çevresinde görülen dere aksı Şekil 4.52’de görülmektedir. Bu alan güney yönünde yer alan kıyı hattına ulaşımı sağlarken kıyıya yaklaşıldıkça çarşı dokuları etkisini artırarak devreye girmektedir. Bu yüzden kıyıya ulaşana kadarki süreçte dere ve yürüyüş yolları, çarşı gibi değişken rotalar ortaya çıkabilmektedir.



Şekil 4.53 Tuzla istasyonu çevresi

-Bakırköy, Üsküdar, Söğütlüçeşme, Bostancı, Pendik

İstasyonlarda, yapılarla çevrelenmiş kent meydanlarının oluşması yanında farklı ulaşım sistemleri de düğümlenerek aktarma istasyonu işlevi yer almaktadır. Bu istasyonlar oluşturdukları tipoloji ile sosyal enetrasyonu sağlamaları bakımından benzerlik göstermektedir. Bir araya getirici meydan ve aktarma işlevinin güçlü biçimde sağlandığı bu istasyonlarda güçlü sosyal yaşantılar oluşmaktadır. Bunun nedeni hem insanların bir araya gelmelerine, vakit geçirmelerine olanak tanıyan mekânların bulunması hem de bu alanlara kentin farklı noktalarından ulaşım sağlayan toplu taşıma sistemlerinin bulunmasıdır. Toplu taşıma ağları birbirine eklemlendikçe, kentin farklı noktalarından insanlar düğüm noktalarında toplanmakta, mekânlar nitelikli alanlar oluşturuyorsa da bu alanlarda duraklamaktadırlar. Nitelikli mekânların oluşmadığı Söğütlüçeşme istasyonu gibi alanlarda toplu taşıma ağları düğüm oluştursa da kullanıcılar bu alanı geçiş mekânı olarak kullanarak duraklamada bulunmamaktadırlar.



Şekil 4.54 Bakırköy, Üsküdar, Bostancı, Pendik istasyonları çevresi

Tarihi Yarımada istasyonlarında da güçlü bir sosyal entegrasyondan söz edilebilmektedir. Bunun nedeni, bu istasyon çevrelerinin kentin çekirdeğini oluşturan tarihi merkezde yer alması, turizm bakımından çekim noktası oluşturması olarak gösterilebilir. Turizm aracılığı ile birbirinden çok farklı kesim bu alanlarda bir araya gelerek temasta bulunabilmektedir. Bu yüzden Tarih Yarımada istasyonları çevrelerinde güçlü sosyal entegrasyonun ana kaynağının tarihi yapılara ve dokulara yönelik turizm hareketi olduğu söylenebilir.

4.2.1.4 Kent Hafızasında Yeri Olması: Kullanıcılar İçin Geçmişten İzler

Taşıması

Geçmişe ait kent dokularının, tarihi yapıların bulunması ve bu özelliklerin kent yaşamına dahil olması bakımından Marmaray istasyonları çevrelerindeki kent mekanları incelenmektedir. Kent mekânlarında güncel ihtiyaçları karşılamının yanında, tarihi çevre katmanlarının okunabilir biçimde yer alması önem taşımaktadır. Okunabilir ve kent yaşamına dahil edilmiş tarihi çevre öğelerinin bulunduğu kent mekanları, insanlar tarafından bu mekanlarda bulunma, vakit geçirme, ziyaret etme bakımından daha çok tercih edilebilmektedir. Tarihi yapıların mevcut olup, kent yaşamına katılmadığı alanlarda mekânsal nitelik saklı biçimde durmaktadır. Bu istasyonların tersine, tarihi yapılar ve tarihi kent dokularının yaşama dahil olduğu mekanlar, canlı biçimde kullanılmakta ve tercih edilmektedir.

Hattın bütünü kent hafızası bakımından incelendiğinde, istasyon çevrelerinin çoğunluğunda eski istasyon yapılarının Marmaray istasyonlarının bitişiğinde yer aldığı görülmektedir (Şekil 4.55). Eski istasyon yapıları, B1-B2 banliyö hattı yerine Marmaray hattının çalışmaya başlaması ile kullanım dışı kalmıştır. Güncel Marmaray istasyonlarında büyük ölçekli saçaklar hem turnike alanları hem de peronları örterken daha önceki B1-B2 Banliyö hattı döneminde yapılar, istasyon binaları ve peron alanını örten saçaktan oluşmaktaydı. Yeni eklenen ya da yeri

kaydırılan istasyon çevrelerinde tarihi istasyon binaları bulunmamakta ya da uzakta bulunmaktadır. Eski istasyon binalarının güncel durumda kullanılmıyor olmaları bu yapıların kent yaşamına katılamamaları, kent hafızasından silinme tehlikesi taşımaları anlamına gelmektedir. Bununa birlikte kent hafızasındaki önemli işaret öğeleri olma özelliklerini korumaları, alanlara ulaşıldığında imge bakımından kent hafızasına dair hatırlatıcı ve referans öğeleri olma özellikleri ile eski istasyon yapıları kent yaşamında önemini korumaktadır.



Şekil 4.55 Bostancı istasyonu eski istasyon yapısı (sol) ve Marmaray yapısı (sağ)

Hat boyunca tarihi istasyon yapılarının yanında tarihi çevre alanlarına açılan, önemli tarihi işaret öğelerinin ve kent dokularının bulunduğu istasyon çevreleri bulunmaktadır. Halkalı-Küçükçekmece istasyonları arasında tarihi çevre, hafıza mekânı özelliği gösteren alanlar bulunamamaktadır. Küçükçekmece istasyonunda Mimar Sinan Köprüsü önemli işaret öğesi olarak ortaya çıkmakla birlikte aynı zamanda alanın kent dokusuna da katkı sunarak güçlü omurga sistemini oluşturmaktadır. Menekşe istasyonunda Kibrit Fabrikası kullanım dışı durumda olduğundan dolayı mekânsal gücü saklı duran bir alandır. Florya-Bakırköy istasyonları arasında kent hafızasında yeri olan önemli kent mekânları bulunmaktadır. Bakırköy'den Tarihi Yarımada istasyonlarına kadar alanların çevrelerinde tarihi işaret öğeleri bulunsa da ön plana çıkmamaktadır. Tarihi Yarımada istasyonları çevrelerinde kent hafızasında yeri olan, kullanıcılar için çekim merkezleri oluşturan alanlar oluşmaktadır. Bu alanda tarihi süreç katmanları antik dönem M.Ö. 7. yy. Byzantion'a kadar uzanmaktadır. Anadolu yakasında Üsküdar hem kendi içinde önemli tarihi işaret öğelerini toplarken aynı zamanda da karşı kıyıda izlenebilen, tarihi kent dokularının önemli işaret öğelerine bakış noktası oluşturmaktadır. Haydarpaşa istasyonu ve çevresinde istasyon binası 19. yy. sonu 20. yy. başında yapıldığı dönemin üslubunu yansıtan bir işaret öğesi olmaktadır. Haydarpaşa da kullanılmamasından dolayı mekânsal

gücün saklı durduğu bir alandır. Söğütlüçeşme istasyonu ve çevresi Kadıköy yarımadasına ya da Kadıköy'ün Marmara kıyı hattında bulunan istasyonlarına eşik noktası oluşturmaktadır. Kadıköy'ün Marmara kıyı hattı istasyonları Kızıltoprak-Bostancı istasyonları arasında güncel kent yaşantısı metropol özelliği gösterse de geçmişteki kırsal-sayfiye-banliyö-metropol dönüşüm sürecinin izlerinin okunabildiği kent mekanlarıdır. Maltepe, Kartal ve Pendik istasyonları da benzer süreç izlerinin okunabildiği istasyonlardır. Pendik-Gebze istasyonları arasında sanayi işlevi devreye girmekte kent hafızasına yönelik izler azalmaktadır.

-Florya

Florya istasyonu, kıyı kullanımı ve sahip olduğu yapılar bakımından kent hafızasında önemli bir yere sahiptir. Florya Atatürk Köşkü, plaj alanı, otel yapısı Cumhuriyet'in modernlik imgelerinin önemli temsil mekânlarıdır. Atatürk Köşkü, Seyfi Arkan tarafından 1935 yılında projelendirilmiş ve kullanılma açılmış denize dik uzanan döneminin mimari kültürünü yansıtan, modern üsluba sahip yapıdır. Plaj alanı kendi başına Cumhuriyet döneminin yaşantısına yönelik birçok imgeyi hatırlatıcı bir mekândır. Bu alan, geçmişte yapılan spor, kadın-erkek bir arada yaşama katılma, kamusal alan yaşantısı gibi etkinlikler ve mesajlar ile Cumhuriyet döneminde ülkede ulaşılmaya çalışılan temizlik, sağlık, güzellik, modern kültür imgelerinin önemli parçalarından biridir (Şekil 4.56).



Şekil 4.56 Florya istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması

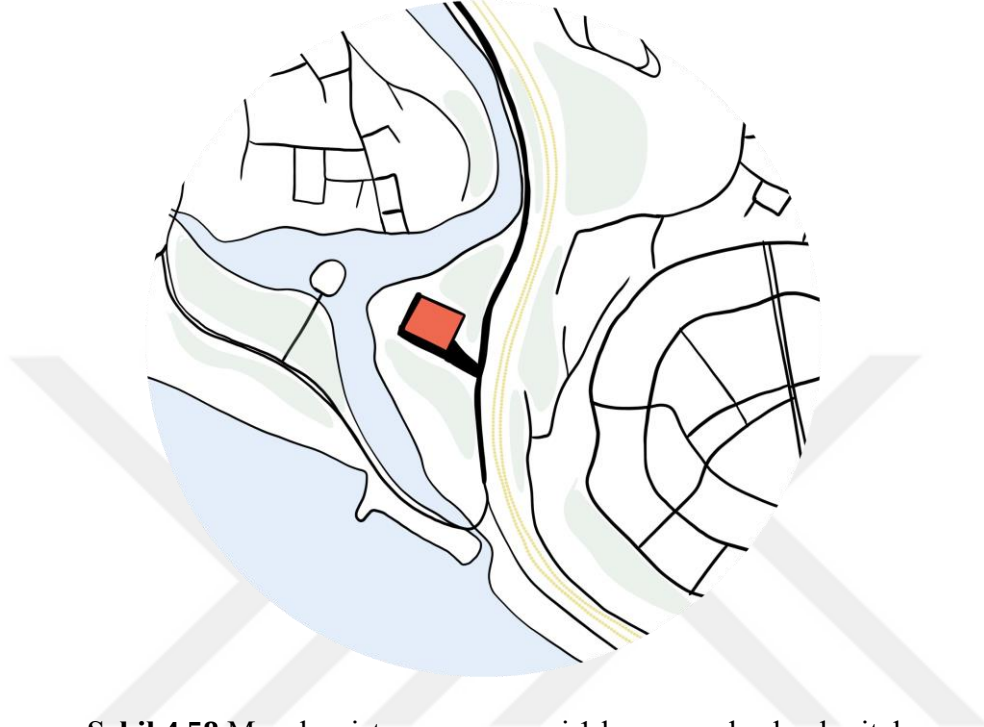
Alan kuzeyden Atatürk Ormanı, güneyden de plaj ile çevrelenmektedir. Modern üsluba sahip yapılar, plaj hattı ve yeşil dokunun bir araya gelmesi ile alanın genel görünümü ortaya çıkmaktadır. Orman ve kıyı arasında Cumhuriyet döneminin önemli simge yapılarının bulunması, alanın etrafında yapılaşmanın az olması Florya istasyonu çevresinin hafıza mekânı olması özelliğini güçlendirmektedir.



Şekil 4.57 Florya istasyonu çevresi ve Atatürk Köşkü

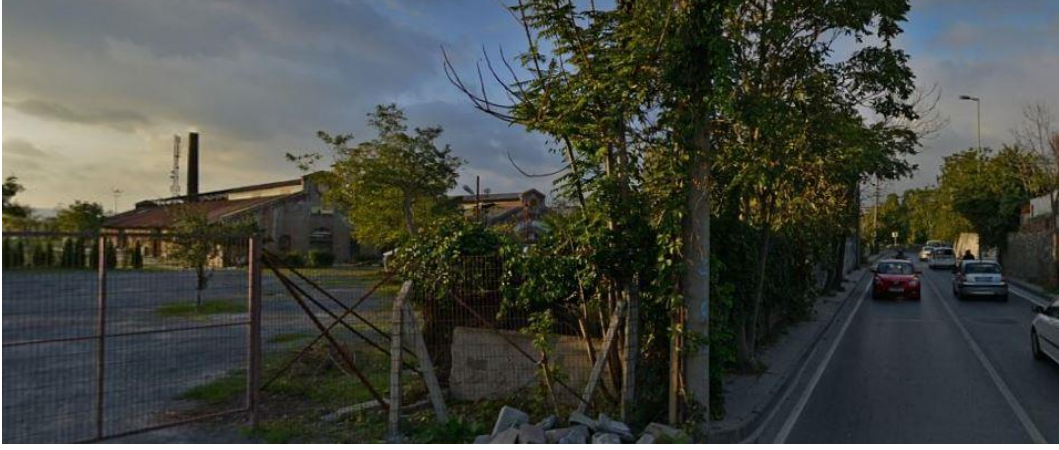
-Menekşe

Menekşe istasyonu günümüzde kullanılmamaktadır. İstasyon yapısı mevcut değildir. 19. yüzyıla ait Menekşe Kibrit Fabrikası, Osmanlı'nın Cumhuriyet öncesi son dönemine ait kent hafızasında yeri olan önemli bir yapıdır.



Şekil 4.58 Menekşe istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması

Kuzey-güney yönünde kıyı hattına paralel yaya aksı ve batı yönünde fabrika yapısı haritalama çalışmasında gösterilmektedir (Şekil 4.58). Kırmızı renk ile Menekşe Kibrit Fabrikası işaretlenmiştir. Fabrika yapısı, boyut olarak alana hakim, batısındaki Küçükçekmece Gölü ve Marmara denizinin birleşiminin oluşturduğu coğrafi şekillerin peyzajı oluşturduğu bir alanda yer almaktadır. Yaya aksı, kıyı alanında rekreatif alan ile birleşirken araç yolundaki kaldırım yaya hareketini güvenli biçimde sağlayamamaktadır.



Şekil 4.59 Menekşe istasyonu çevresi

-Haydarpaşa

Haydarpaşa güncel olarak kullanılmasa da kent hafızasında önemini korumaktadır. Tarihi yapı önemli kent imgelerinden biri olurken aynı zamanda deniz ulaşımı ile entegrasyonu, arkeolojik alan, Kadıköy'e ulaşım aksı gibi önemli noktaları bu alanın güncelliğini korumasını sağlamaktadır.



Şekil 4.60 Haydarpaşa istasyonu çevresi

19. yüzyıl sonu 20. yüzyıl başı mimari kültürü yansıtan yapı üslubu ile Haydarpaşa gar binası kıyıya dik uzanan aks üzerinde yer almaktadır. Bulunduğu nokta bakımından hem denizyolu ulaşımı ile hem de yaya olarak farklı noktalardan görüş açısına giren yapı, alanın ana işaret öğelerinden biri olmaktadır.

-Süreyya Plajı



Şekil 4.61 Süreyya Plajı istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması

Süreyya Plajı istasyonu çevresinde Bakireler Anıtı geçmişteki plaj yaşantısını hatırlatan önemli işaret ögesi olarak yer almaktadır. Kent hafızasında yeri olan bu yapı geçmişte denizin içindeyken, güncel durumda kıyı dolgusu içinde kalmıştır. İstanbul'a dair kıyı, plaj kullanımına yönelik çalışmalarda, tarihsel süreç görsellerinde sık karşılaşılan bu anıt imgesi ve anıtın kıyı dolgusu içinde kalması durumu, kentin geçirdiği dönüşümün boyutunu göstermekte aynı zamanda kent hafızasını canlı tutmaktadır. Alanda Bakireler Anıtı çevresinde alışveriş birimlerinin kıyıya paralel biçimde yer aldığı nokta, kıyı ile dolu alan arasında geçiş noktası özelliği göstermektedir. Bakireler Anıtı çevresinden kıyı alanına ya da Kuzeydoğu yönünde çarşı ve konut alanlarına doğru yaya hareketi gözlemlenmektedir. Alanda geçmişin plaj yaşantısı yerini kıyı dolgusu çevresindeki kamusal alanlarda rekreatif yaşantıya bırakmıştır (Şekil 4.61).



Şekil 4.62 Süreyya Plajı istasyonu Bakireler Anıtı

-Tarihi Yarımada İstasyonları Sirkeci-Kazlıçeşme Hattı

Tarihi Yarımada’da altı adet istasyon bulunmaktadır. Alanda duraklar Marmaray istasyonları olarak kullanılmamakta olup Sirkeci-Kazlıçeşme arasında U3 tren hattı 2024 yılı şubat ayında kullanıma açılmıştır. Cerrahpaşa istasyonu hatta yeni eklenmiştir. Bu hat üzerinde güneyde bisiklet yolu ve kuzeyde tek ray hattından oluşan ulaşım sistemi yer almaktadır. Marmaray hattı Tarihi Yarımada’da yer altından devam etmektedir (Şekil 4.63).



Şekil 4.63 Cankurtaran istasyonu U3 tren hattı ve bisiklet yolu

Alan haritalamaları incelendiğinde işaret öğelerinin istasyon çevrelerinde diğer istasyon alanlarına göre daha yoğun olduğu (kırmızı renk ile işaretlenmiştir) görülmektedir. İşaret öğelerinin, tarihi nitelik taşıyan yapıların yanında, tarihi cadde aksları ve kent dokularından da oluştuğu görülmektedir. Tarihi Yarımada içinde alanlar arası geçişler yumuşak biçimde olmaktadır. Karakteristik bir kent dokusu yerini diğer bir dokuya kademeli biçimde bırakmaktadır. İstasyon çevresi merkezine ulaşılırken işaret öğeleri artmaya başlamakta kent dokuları insan ölçeğine yaklaşmaktadır.



Şekil 4.64 Tarihi Yarımada silueti

Alanlar ziyaretçiler için güçlü çekim noktaları oluşturmakta, farklı dönemlere ait yapıların bir arada plan düzleminde ve üçüncü boyutta katmanlar oluşturduğu güçlü hafıza mekânları tanımlamaktadır. Aynı zamanda kentin silüetini oluşturan işaret öğeleri bu alanda toplanmaktadır.



Şekil 4.65 Yedikule (sol) ve Kocamustafapaşa (sağ) istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması

Yedikule’de kente giriş kapısı, ana ulaşım aksı (mese) ve istasyonun kuzeyinde oluşan omurga birbirine eklemlenmektedir (Şekil 4.65). Bu biçimleniş haritalama çalışmasında gösterilmektedir. Güneydoğu yönünde istasyon noktası ve çevresinde oluşan kamusal yaşantı döngüsel omurga sistemi oluşturmaktadır. Bu omurga, surlar ile çevrelenerek alanın sokakları arasından görüş alanına sürekli biçimde girmektedir.

Kocamustafapaşa (Samatya) alanında, kiliselerin çevresinde odaklandığı ana aksa (mese) bağlanan birbirine eklemelenen küçük meydanlardan oluşan doku ortaya çıkmaktadır (Şekil 4.65). Bu alanda kilise sayısı artmakta istasyon çevresinde toplanmaktadır. Alanın kuzeyindeki gridal doku, organik kent dokusunun içinde haritalama çalışmasında görülebilmektedir. Plan düzlemindeki bu doku değişimi Tarihi Yarımada içindeki yeniden düzenlenmiş alanları göstermektedir. Kentin geçmişte geçirdiği yangınların ve yeniden yapılanmanın hatırlatıcısı olarak görülebilmektedir.



Şekil 4.66 Yedikule (sol) ve Kocamustafapaşa (sağ) istasyonu çevresi



Şekil 4.67 Yenikapı (solda) ve Kumkapı (sağda) istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması

Yenikapı istasyonu ve çevresi, Marmaray hattının yer altında farklı ulaşım sistemleri ile düğümlendiği kentin farklı noktalarına ulaşımın sağlandığı aktarma istasyonu olarak gözlemlenmektedir (Şekil 4.67). Kuzeyde, geçmişte Langa Bostanları'nın bulunduğu alana açılan meydanın kuzey yönündeki aksa (mese) bağlandığı bir örüntü ortaya çıkmaktadır. Alanda kuzey güney doğrultusunda ana

aks oluşmaktadır. Güney yönünde sur izleri, kuzey yönünde mese ile alan çevrelenmektedir.

Kumkapı istasyonu çevresinde yol ağları ııısal biçimde meydana toplanmaktadır (Şekil 4.67). Yeme içme mekânlarının yoğun biçimde toplandığı alan bu özelliğı bakımından kent hafızasında önemli yere sahiptir.



Şekil 4.68 Yenikapı (solda) ve Kumkapı (sağda) istasyonu çevresi



Şekil 4.69 Cankurtaran (solda) ve Sirkeci (sağda) istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması

Cankurtaran istasyonu ve çevresi Tarihi Yarımada'nın odak noktasına açılan en yakın istasyon olarak önemli bir noktada yer almaktadır (Şekil 4.61). İstasyonun kuzeyinde Ayasofya, Topkapı Sarayı, Sultanahmet Camii, Hipodrom yapılarının toplandığı, meydanların, sokakların düğümlendiğı alan bulunmaktadır. Kentin imgesini oluşturan tarihsel sürecin farklı yüzyıllarına ait yapıların katmanları oluşturduğu doku, alanın tepe noktasında toplanmaktadır. Sokak dokusu karma formu omurga oluşumuna sahiptir. Lineer omurga formları, döngüsel omurgalar ile bir araya gelmektedir.

Sirkeci istasyonu ve çevresi, Tarihi Yarımada'nın Haliç kıyısı alanında bulunan yapıların toplandığı, birbirine eklemelenen meydanlardan oluşan bir örüntü oluşturmaktadır (Şekil 4.69). Alan M.Ö. 7. yüzyıldan itibaren kentin limanı olarak kullanılan alana açılmaktadır. Liman işlevinden dolayı ticaret hafızasının günümüze kadar sürdüğü bu özelliğin ön plana çıktığı yapıların bir araya geldiği bir alandır.



Şekil 4.70 Cankurtaran (solda) ve Sirkeci (sağda) istasyonu çevresi

4.2.1.5 Kullanıcı İhtiyaçlarına Cevap Vermesi: Yaşam Dolu, Güvenli, Sürdürülebilir, Sağlıklı

Alanlar, zorunlu olan ve zorunlu olmayan ihtiyaçların nitelikli biçimde karşılanması bakımından incelenmektedir. İşe okula gitme, alışveriş yapma gibi ihtiyaçların kolaylıkla karşılanabilmesi dışında, alanda vakit geçirme bir araya gelme işlevlerini sağlayan mekânlar yaşam dolu, güvenli, sürdürülebilir ve sağlıklı kent mekânları oluşturabilmektedir.

Hattın bütünü kullanıcı ihtiyaçlarına cevap verme kriteri bakımından incelendiğinde Halkalı-Küçükçekmece istasyonu arasında kullanıcı ihtiyaçları nitelikli biçimde karşılanamamaktadır. Mustafa Kemal Paşa ve Soğuksu istasyonlarında gündelik ihtiyaçlar karşılanabilse de kent mekânlarının diğer kriterleri sağlayamaması nedeni ile sadece zorunlu ihtiyaçların karşılandığı mekânlar oluşmakta, birbirinden ayırt edilebilir ya da tercih edilerek gidilen alanlar ortaya çıkmamaktadır. Küçükçekmece istasyonu ile Marmara kıyısına yaklaşılarak kıyı ile ilişki güçlenerek canlı kamusal yaşantı ortaya çıkmaktadır. Florya, Florya Akvaryum, Yeşilköy, Yeşilyurt istasyon çevrelerinde yazlık alan yaşantısının ön planda olduğu kıyı, plaj, çarşı, konut yaşantısının bir arada bulunduğu alanlar oluşmaktadır. Bakırköy ve Zeytinburnu istasyonları hareketli

çarşı akslarının olduğu birbirine benzer yaşantılar ortaya koyarken sosyo ekonomik bakımdan birbirinden ayrışmaktadır. Tarihi Yarımada istasyonlarında Yedikule ve Samatya istasyon çevrelerinde konut, tarihi kent dokusu, çarşı akslarının bir arada kent yaşantısını oluşturduğu alanlar gözlemlenirken, Cankurtaran ve Sirkeci istasyon çevrelerinde konut dokusu azalırken, tarihi kent dokusu, ticaret ve turizm konaklama işlevleri ön plana çıkmaktadır. Kadıköy istasyonları Bakırköy'ün kıyı istasyon çevrelerindeki alanlar ile kent yaşantısı bakımından benzerlik göstermektedir. Bu alanda farklı olarak doğu-batı yönünde Bağdat Caddesi aksının güçlü biçimde devreye girerek doğu-batı yönünde ticaret aksı aracılığı ile güçlü bağlar kurmaktadır. Bakırköy'ün kıyı istasyonlarında doğu batı yönünde güçlü bağlar oluşmamakta, kıyıya dik akslar üzerinde kent mekanları oluşmaktadır. Kadıköy-Pendik arasında kıyıya dik akslar üzerinde konut, çarşı, kıyı yaşantısının olduğu mekân kurguları devam etmektedir. Pendik- Halkalı arasında sanayi işlevinin ön plana çıkması, kıyı ile ilişkiyi kesintiye uğratmakta, konut ve sanayi alanlarından oluşan kent mekânlarını ortaya çıkarmaktadır.

-Ataköy

Ataköy'de yerleşim etaplardan oluşmaktadır. İlk etap 50'li yıllarda tamamlanmış, farklı etaplar halinde 2000'li yıllara kadar inşa süreci devam etmiştir. İstasyonun 1 km çapındaki haritalama çalışmasında 1975 yılına ait 5. etap ve doğu yönünde 1959 yılına ait 2. etap gösterilmektedir. İstasyon noktasının güneyinde 5. kısım çarşısı yer almaktadır (Şekil 4.71).

Konutlar arası geniş boşluklar bulunsa da yeşil dokunun yoğunluğu, çarşı işlevlerinin yoğun biçimde kullanılması, geniş kaldırımlar bakımından alanın yaşam dolu olma kriterini sağladığı gözlemlenmektedir. İnsanların alanlarda gece ve gündüz hareket halinde olması, yürüyüş yapma bisiklete binme aktivitelerinin gözlemlenmesi güvenli, sürdürülebilir, sağlıklı olma kriterlerini de sağlamaktadır. Alan, kuzeyden Metro ve Metrobüs hattı ile güneyde de Marmaray hattı ile sınırlanmaktadır. Bu ulaşım sistemleri hem sınır ögesi oluştururken hem de kolay biçimde toplu taşımaya erişimi sağlamaktadır.



Şekil 4.71 Ataköy istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması



Şekil 4.72 Ataköy istasyonu çevresi

-Kızıltoprak, Feneryolu, Göztepe, Erenköy

Kızıltoprak, Feneryolu, Göztepe ve Erenköy istasyon çevreleri incelendiğinde, konut dokusu ağırlıklı mekânlar olarak görülmektedir. Bu alanlar, insanların gündelik ihtiyaçlarını karşılayan, mahalle ölçeğinde dokular oluşturmaktadır.

Kıyı hattına ait görselde istasyon çevreleri solsan sağa doğru Kızıltoprak, Feneryolu, Göztepe, Erenköy, Suadiye, Bostancı olacak biçimde sıralanmaktadır.



Şekil 4.73 Kızıltoprak, Feneryolu, Göztepe, Erenköy istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalamaları

Kızıltoprak ve Feneryolu istasyonları Bağdat Caddesi'ne doğrudan ulaşım ile yakın ilişki kurarken, Erenköy ve Göztepe istasyonları kuzey güney yönünde uzanan caddeler ile ulaşım sağlamaktadır (Şekil 4.73). Dört alanda da hem zorunlu hem de isteğe bağlı ihtiyaçların karşılanmasına imkân veren donatıların bulunması bu alanların yaşam dolu olmasını sağlamaktadır. 100 m mesafede çok sayıda farklı işlevin bir arada bulunması, aktif zemin katların, canlı çarşı yaşantısının bulunması yaşam doluluk kriterlerini sağlamaktadır. İş ve konut

yapıları bir arada bulunduğu için gece ve gündüz yaşayan mekânlar güvenli çevreler oluşturmaktadır. İnsan ölçeğine uygun, yaya yaşantısını teşvik eden kent dokusu bu noktaların sağlıklı ve sürdürülebilir olma potansiyellerini güçlendirmektedir.



Şekil 4.74 Kızıltoprak, Feneryolu, Göztepe, Erenköy istasyon çevreleri

-Florya Akvaryum, Ayrılık Çeşmesi, Yunus (Alışveriş Merkezleri)



Şekil 4.75 Florya Akvaryum, Ayrılık Çeşmesi, Yunus istasyonları çevresi 1 km çapında alan haritalamaları

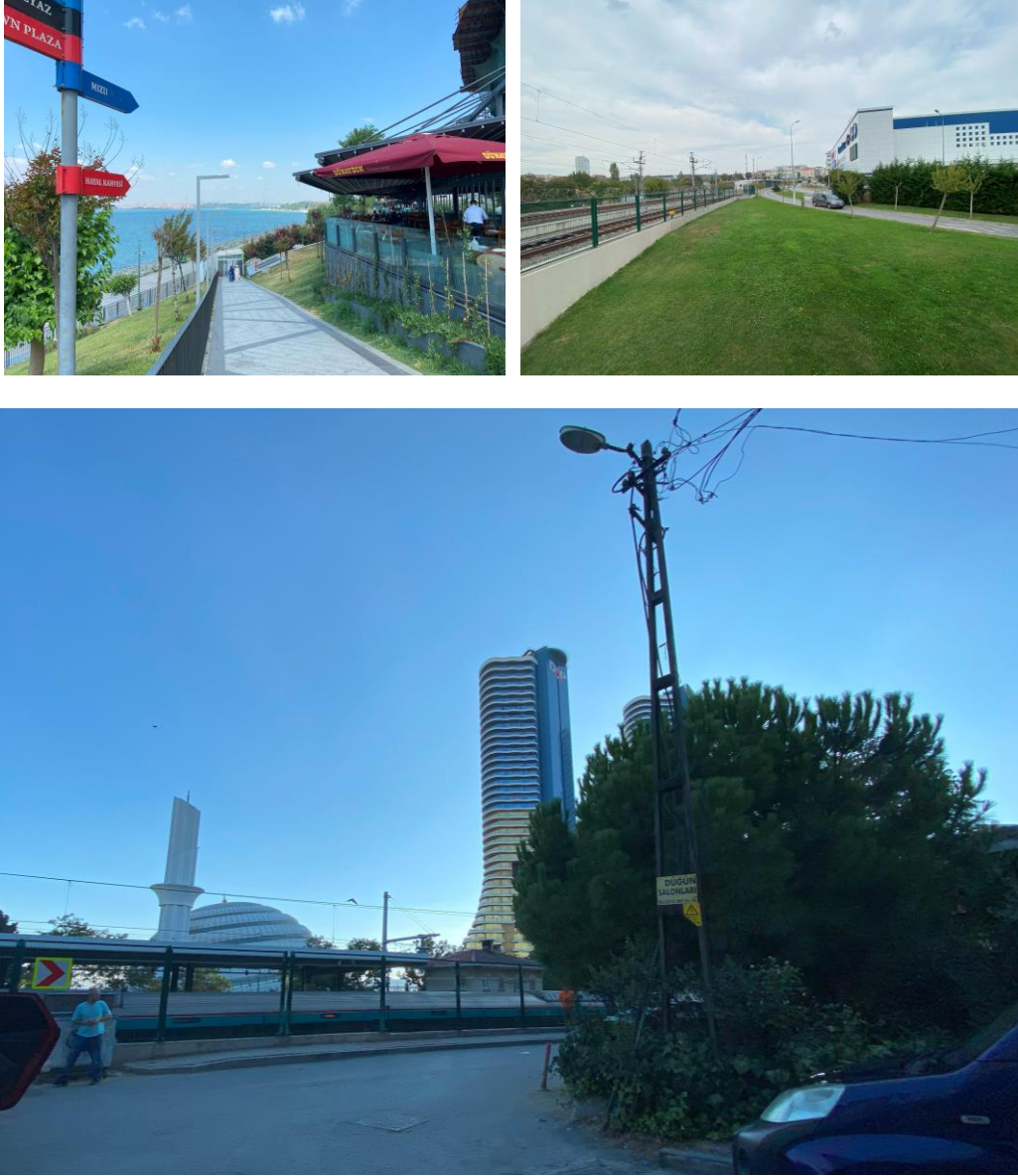
Florya Akvaryum, Ayrılık Çeşmesi ve Yunus istasyonları çevreleri alışveriş merkezi odaklı kent mekânları oluşturmaktadır (Şekil 4.75). Bu istasyon çevrelerinde ana işlev alışveriş merkezleri olduğundan dolayı yayaaların hedefi

alışveriş merkezlerine ulaşmaktır. İstasyonlardan ayrılan kullanıcılar alışveriş merkezlerine yönelmektedir. Bu yüzden bu alanlarda kullanıcılar gündelik ihtiyaçlarını alışveriş merkezlerinden sağlamakta oldukları için yapıların dışında güçlü kamusal yaşantılar oluşmamaktadır.

Florya Akvaryum'da alışveriş merkezi, kıyı hattı ile kuzeydeki konut bölgesi arasında bariyer oluşturmaktadır. Bu yüzden istasyondan kıyıya ulaşım kolay biçimde sağlanamamaktadır.

Ayrılık Çeşmesi istasyonunun alışveriş merkezinin kütle kompozisyonu içbükey form ile meydan oluşturmaktadır. Bu meydan insanların alanda oturması, vakit geçirmesi bakımından canlı bir yaşantı sunsa da bu yaşantı alışveriş merkezinin çalışma saatleri arasında sınırlıdır. Alışveriş merkezinin kapalı olduğu saatlerde alan ıssızlaştığı için güvenli olma kriterini sağlayamamaktadır.

Yunus istasyonunda alışveriş merkezi alandan kopuk biçimde yer almakta istasyon ve alışveriş merkezi arası ıssız bir alan oluşturmaktadır. 1929 yılında kurulmuş olan Yunus Çimento Fabrikası ve kuzey güney doğrultusunda oluşan sanayi aksı, Batı yönünde Kartal Hava Evleri, tarihsel süreçte alanın ana karakteristiğini oluşturmaktadır. Fabrikanın kapanması, yerine alışveriş merkezi ve yüksek yapı grupları yapılması ile mekânsal hiyerarşi kekinleşmiş, ıssız kent mekânlarından oluşan dokular ortaya çıkmıştır.



Şekil 4.76 Florya Akvaryum, Ayırılık Çeşmesi, Yunus istasyonları çevresi

-Sanayi Bölgesi İstasyonları

Tersane, Aydıntepe, İçmeler, Çayırova (Coşkunoğulları) istasyonları sanayi bölgelerine açılan alanlar olmaları bakımından ortak özellik göstermektedir (Şekil 4.77). Bu alanların genel dokusunu, sanayi yapıları, tren istasyonu, konut alanları ve çevre peyzajını oluşturan yeşil doku oluşturmaktadır. Kıyı alanları ile ilişki, sanayi yapılarının kıyı hattına yerleşmesi bakımından kesintiye uğramaktadır. İstasyon çevrelerinde kullanıcı ihtiyaçlarını karşılama bakımından olumlu özellik görülememektedir.



Şekil 4.77 Tersane, Aydıntepe, İcmeler, Çayırova (Coşkunoğulları) istasyonları çevresi 1 km çapında alan haritalaması

Alanda, 100 m mesafede farklı nitelikteki zemin kat özelliklerinin görüş alanına girebilmesine olanak sağlayacak yoğun kent dokuları oluşmamaktadır. Sanayi yapılarının kesintisiz dış duvarları, aktif zemin kat yaşantısının oluşmasına engel olmaktadır. Büyük sanayi yapılarının dış duvarları alanların ıssızlaşmasına, kullanıcıların buralarda vakit geçirme isteği duymamalarına neden olmaktadır.

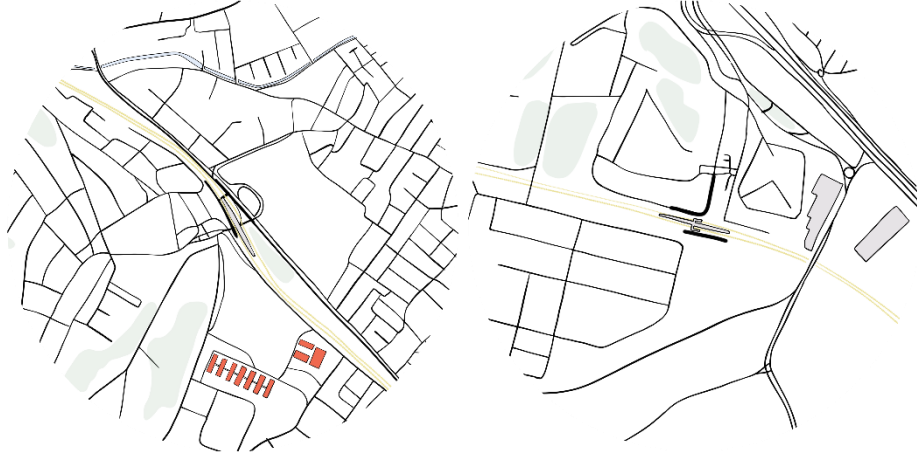


Şekil 4.78 Tersane, Aydıntepe, İçmeler,  ay rova (Co kuno ulları) istasyonları  evresi

Haritalama  alı malarında Tersane, Aydıntepe, İçmeler istasyonlarının kuzeyinde konut ağırlıklı yerleşim dokularının bulunduğu, güneyde kıyı hattı ve sanayi alanlarının bulunduğu bir örüntü gözlemlenirken,  ay rova istasyonunda sanayi yapıları ve büyük boşluklardan oluşan konut alanlarının bulunmadığı bir örüntü ile diğer istasyonlardan farklılaşmaktadır.

-Üniversite  evresi İstasyonları

Marmaray hattında iki adet  niversite kampüsleri ile doğrudan ilişki kuran istasyon bulunmaktadır. Bunlardan biri Cevizli (Marmara  niversitesi) diğeri GT -Fatih (Gebze Teknik  niversitesi) istasyonlarıdır ( ekil 4.79).



Şekil 4.79 Cevizli, GTÜ-Fatih istasyonları çevresi 1 km çapında alan haritalaması

Cevizli istasyonu çevresinde sokak dokuları arasında konut yapılaşmalarının yer aldığı yoğun kent dokuları oluşurken GTÜ istasyonunda sanayi ve üniversite kampüsü dışında konut yapılaşması bulunmamaktadır. Bu yüzden Cevizli istasyonu için kampüs alanının kentsel mekânlar oluşan bir alanda yer aldığı söylenebilirken GTÜ istasyonu için aynı durum söylenememektedir.





Şekil 4.80 Cevizli (üst), GTÜ-Fatih (alt) istasyonları çevresi

4.2.1.6 Doğal Çevre ile Uyum: Topoğrafya, İklim Şartları, Kıyı İlişkisi

İstasyon çevrelerindeki kentsel kamusal alanlar, kıyı, topoğrafya, yeşil alan özellikleri bakımından incelenmektedir. Yapılı çevrenin, doğal çevre özellikleri ile nitelikli ve uyumlu biçimde bir araya gelmesi, nitelikli kentsel mekanlar oluşturmaktadır. Doğal çevre bileşenlerine zarar vermeyen, dengeli biçimde oluşturulmuş kent dokularında, gündelik yaşamın daha canlı biçimde sürdüğü, insanların bu alanlara kentin farklı noktalarından gelmeyi tercih ettikleri ve bu yaşantının süreklilik içinde kent hafızasını oluşturduğu gözlemlenmiştir.

Hattın bütünü doğal çevre ile uyum bakımından incelendiğinde, Halkalı Küçükçekmece istasyonları arasında göl kıyısı özelliğinin kent yaşamına nitelikli biçimde dahil olamadığı gözlemlenmiştir. Küçükçekmece istasyonu ile birlikte Ataköy istasyonuna kadar kıyı ile güçlü ilişkiler kuran kent mekânları mevcuttur. Bu aralıktaki alanlar, genellikle kıyıya dik uzanan kent dokuları oluştururken, kuzey yönünden orman, havalimanı, askeri alanlar ile sınırlandırılmaktadır. Ataköy’de konut yapıları ve bu yapıların dışında kalan alanlar yoğun yeşil doku ile sarmalanmaktadır. Yapılar arası boşluklar geniş olsa da yeşil doku aradaki boşlukları doldurarak insan ölçeğine yaklaştırmaktadır. Ataköy-Kazlıçeşme istasyonları arasında, doğal çevre geri planda olup, yapılı çevre öğelerinin daha baskın olmaya başladığı alanlar ortaya çıkmaktadır. Tarihi Yarımada

istasyonlarında, doğal çevrenin özellikleri kent mekânlarını da şekillendirmektedir. Sur içinde yer alan altı istasyon alanların coğrafi özelliklerine göre farklılıklar gösterebilmektedir. Cankurtaran istasyonu Tarihi Yarımada'nın tepe noktasına bağlanmaktadır. Kentin tepe noktasında bulunan işaret ögesi özelliği gösteren yapılar aynı zamanda bulundukları noktadan dolayı kentin farklı yerlerinden görünen kent silüetini oluşturmaktadır. Sirkeci istasyonu örneğinde doğal liman oluşumu, alanın işlevini geçmişten beri şekillendiren ve devam ettiren önemli bir özelliktir. Anadolu yakasında tren hattı topoğrafyadan dolayı kıyıya yaklaşp uzaklaşarak yerleşim biçimlerini de etkilemektedir. Anadolu yakasında aynı zamanda akarsu vadileri oluşumları çok sayıda alanda görülmektedir. Kıyıya dik uzanan akarsular boyunca oluşan vadilerde yapıların geçmişte kat adetleri düşmekte bu alanlar yeşil koridorlara dönüşmekteydi. Fakat güncel kentsel dönüşüm hareketlerinden dolayı akarsu vadilerinde de yüksek katlı yapılaşmalar ortaya çıkmaktadır.



Şekil 4.81 Anadolu yakası akarsu ve doğal çevre bileşenleri

Şekil 4.81’de Rudolf Fitzner (1900) tarafından oluşturulan 1900 yılına ait harita çalışması üzerinden Anadolu yakasının kıyı, akarsu, yeşil alan haritalaması oluşturulmuştur. Haritalamada gösterilen akarsuların tamamı güncel kent yaşantısında görünür biçimde olmasa da akarsu ve vadilerin oluşturduğu topoğrafya kent içinde gözlemlenebilmektedir. Kadıköy’de Kurbağalıdere aksı, Bostancı’da Çamaşırcıdere aksı, Maltepe’deki Gülsuyu tepeleri ve Dragos arasındaki akarsu aksları kentsel mekânın kurgusunu etkileyen önemli doğal çevre bileşenlerinden biri olmaktadır. Bu üç akarsu aksı boyunca yüksek katlı yapılaşmalar görülmektedir.

Kadıköy bölgesinde kentsel dönüşüm hareketi, yapı adalarında birbirine yakın kat adetine sahip, yatay yapılardan oluşan bir dokudan, aralarında kat farkları fazla olan, dokunun üçüncü boyutta dengesizleştiği bir yerleşim biçimine doğru yönelmeye neden olmaktadır. Bu durum hızlı kentsel dönüşüm süreci içinde sürmektedir. Bu yüzden Kadıköy alanı özelinde doğal çevre ile uyumlu olma kriteri kıyı ile ilişki, yeşil dokunun sürekliliği gibi özellikler bakımından olumlu

biçimde sağlansa da günden güne bu nitelik olumsuz yöne doğru evrilme tehlikesi taşımaktadır. Kadıköy, Maltepe, Pendik istasyonları arasında kıyı dolgu hattı ön plana çıkmaktadır. Kıyı alanlarının dolgu alanlarına dönüşmesi, plaj alanlarının kaybedilmesi kent hafızası bakımından olumsuz olmakla birlikte, kamusal kullanımına açık biçimde düzenlemeler kullanıcıları kıyıya çeken olumlu bir yaşantı oluşturmaktadır. Pendik Gebze istasyonları arasında tren hattı kıyıdan uzaklaşmaktadır. Bu alanlarda büyük sanayi yapıları kıyı hattını kapatmakta ve geçirgenliği olumsuz biçimde etkilemektedir.

Doğal çevre ile uyum kriteri için farklı doğal çevre özellikleri ile ön plana çıkan ya da ortak özellik gösteren alanlara yönelik haritalama çalışması gerçekleştirilmiştir. Haritalama çalışmasında kıyı hattı, su, topoğrafya, yeşil doku vurgulanarak ifade edilmiştir.

-Yeşilköy, Yeşilyurt, Suadiye, Bostancı

Yeşilköy ve Yeşilyurt istasyonları çevreleri kentsel mekân kurguları bakımından ortak özellikler göstermektedir. Kuzeyden iki istasyon da Atatürk Havalimanı ile güneyden de kıyı hattı ile sınırlanmaktadır. Bu iki sınır arasında konut dokuları arasında yeşil alanlar, plaj alanları, çarşı işlevi alanların genel dokusunu oluşturmaktadır.



Şekil 4.82 Yeşilköy (sol), Yeşilyurt (sağ) istasyonları çevresi

Suadiye ve Bostancı istasyonları da kuzey güney doğrultusunda kıyı alanı ile bütünleşen yerleşimler olup kuzeye doğru çarşı ve konut alanları oluşmaktadır. Yeşilköy ve Yeşilyurt alanlarında plaj alanlarının güncel biçimde kullanılması, konutların kat yüksekliklerinin fazla olmaması ve yeşil öğelerin kent boşluklarını

doldurması bakımından doğal çevre ile uyumlu kent mekânları oluşturmaktadır. Suadiye ve Bostancı istasyonları da geçmişte plaj alanları ile sayfiye yaşantısının sürdüğü kent özelliği gösterebilir de plaj alanlarının kıyı dolgusu nedeni ile küçülmesi bakımından ve hızlı kentsel dönüşüm süreçleri nedeni ile Yeşilköy ve Yeşilyurt istasyonlarına göre daha hızlı metropolleşme süreci içinde alanlar olarak gözlemlenmektedir.



Şekil 4.83 Suadiye (üst), Bostancı (alt) istasyonları çevresi

-Florya Akvaryum

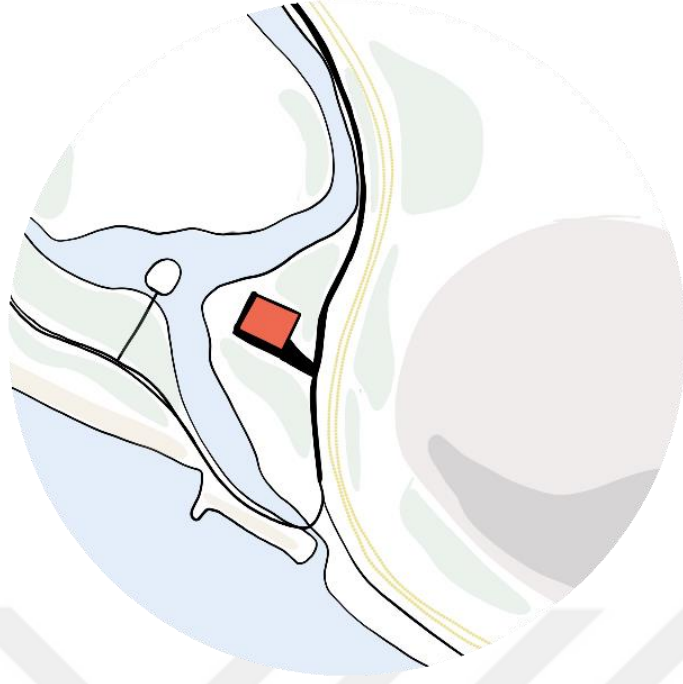
Florya Akvaryum istasyonu çevresi güneyde kıyı hattı ve kuzeyde gridal konut dokusundan oluşan bir yerleşim özelliği göstermektedir. Kıyı hattı, alışveriş merkezi yapısı tarafından kesintiye uğramaktadır. Bu yapı yüksekliği ve yataydaki sürekliliği bakımından alanın doğal çevre ile uyumunu bozmaktadır. Alışveriş merkezi, istasyon alanı ve konut dokusundan kıyı alanına ulaşımında bariyer etkisi göstermektedir. Alan alışveriş merkezinin bulunmadığı durumda doğal çevre ile uyumlu kent mekânları oluştururken alışveriş merkezi bu durumu tersine çevirmektedir.



Şekil 4.84 Florya Akvaryum istasyonu çevresi 1 km çapında alan haritalaması

-Menekşe

Menekşe istasyonu çevresi Küçükçekmece Gölü ve Marmara'nın birleşim noktasında yer almaktadır. Haritalama çalışmasında lagün oluşumuna sahip göl çevresinin Marmara ile birleşim noktası gösterilmektedir. Haritalamanın güneyinde kıyı oku sarı renk ile işaretlenmiştir. Bu alan Haylayf Plajı olarak kullanılmaktadır. Kıyı çevresi yeşil doku ile çevrelenerek yol ağları coğrafi şekilleri takip etmektedir (Şekil 4.85).

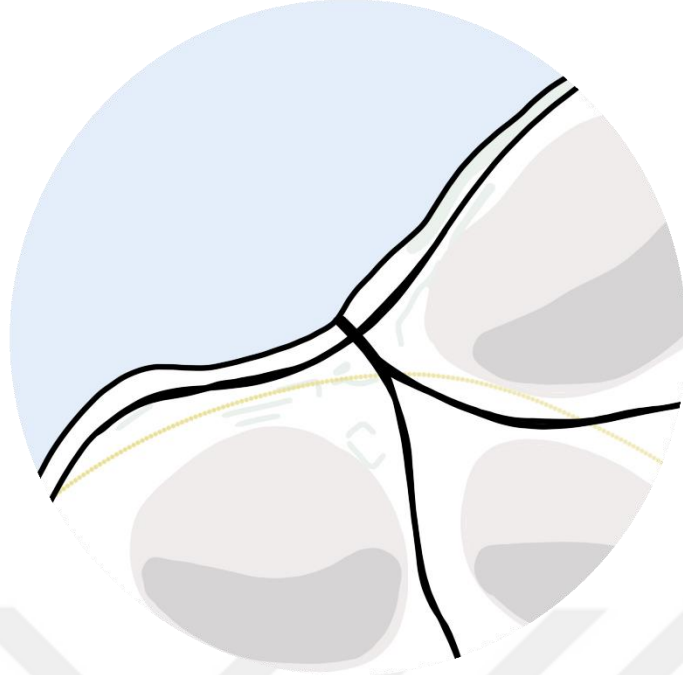


Şekil 4.85 Yeşilköy (sol), Yeşilyurt (sağ) istasyonları çevresi

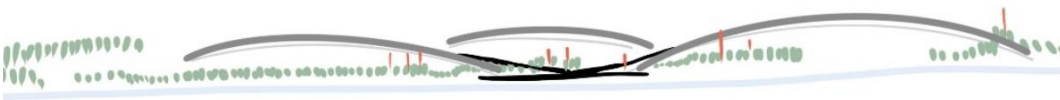
Menekşe istasyonu Marmaray istasyonu olarak kullanılmamaktadır. Alanda zengin coğrafi oluşumlar, kıyı ve plaj hattı bulunmakla birlikte istasyonun kullanılmaması nedeni ile ıssızlaşmış, mekânsal gücü saklı duran bir alandır.

-Üsküdar, Söğütlüçeşme, Bostancı, Kartal Vadi Oluşumu

Üsküdar istasyonu çevresinin topoğrafyası iki tepe alan arasında vadi oluşumuna sahiptir. Vadinin sonlandığı nokta kıyı alanıdır. Bu alanda işaret öğeleri toplanmakta ve düğümlemektedir (Şekil 4.86).



Şekil 4.86 Üsküdar istasyonu çevresi 1 km çapında doğal çevre haritalaması



Şekil 4.87 Üsküdar istasyonu kıyı fotoğrafı (üst) ve doğal çevre haritalaması (alt)

Üsküdar'da kent mekânları içindeki doğal çevre özellikleri kıyı görünüşünden de algılanabilmektedir. Şekil 4.87'de alanın denizden görünüşü üzerinden haritalama çalışması gerçekleştirildiğinde mekân kurgusunun ana karakteri ortaya çıkmaktadır. Haritalama çalışmasında gri topoğrafyayı, siyah ana ulaşım akslarını, yeşil renk yeşil dokuyu, kırmızı renk de silueti oluşturan işaret öğelerini göstermektedir.

Bostancı istasyonu ve çevresi, kuzey güney doğrultusunda denize ulaşan akarsu vadisinin (Çamaşırcıdere) ortasında yer almaktadır (Şekil 4.88). Doğu batı

yönünde iki tepe arasında akarsu vadisi yer almaktadır. Akarsuyun deniz ile buluştuğu noktaya yakın istasyon çevresi ve diğer kent mekânları düğümü oluşmaktadır.



Şekil 4.88 Bostancı istasyonu çevresi 1 km çapında doğal çevre haritalaması



Şekil 4.89 Bostancı istasyonu kıyı görünüşü (üst) ve doğal çevre haritalaması (alt)



Şekil 4.90 Kartal istasyonu çevresi 1 km çapında doğal çevre haritalaması



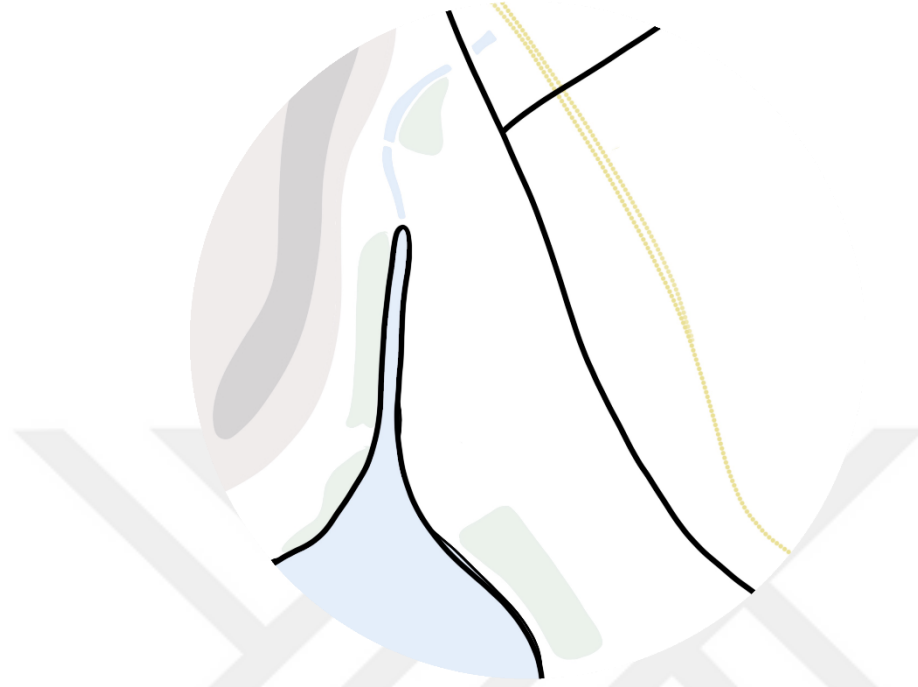
Şekil 4.91 Kartal istasyonu kıyı görünüşü (üst) ve doğal çevre haritalaması (alt)

Üsküdar, Bostancı, Kartal doğal çevre öğeleri bakımından benzer özellikler göstermektedir. İki tepe arasında vadi oluşumuna sahip alanlar kıyıdan bakıldığında benzer silüet örüntüleri oluşturmaktadır. Haritalamalarda Üsküdar alanında işaret öğelerinin ve yeşil alanların daha yoğun biçimde yer alarak Bostancı ve Kartal'dan farklılaştığı görülmektedir.

-Söğütlüçeşme

Söğütlüçeşme istasyonu kuzey-güney doğrultusunda Kurbağalıdere akarsu vadisinin orta noktasında yer almaktadır. Akarsu istasyon noktasının alt kotundan akarak denize ulaşmaktadır. Akarsu vadisi kuzey yönüne doğru kentin iç

alanlarına kadar ilerlemektedir. Alanda kıyı hattı boyunca uzanan yeşil doku ve rekreatif alan düzenlemeleri (Yoğurtçu Parkı, Kalamış Atatürk Parkı) bulunmaktadır (Şekil 4.92).

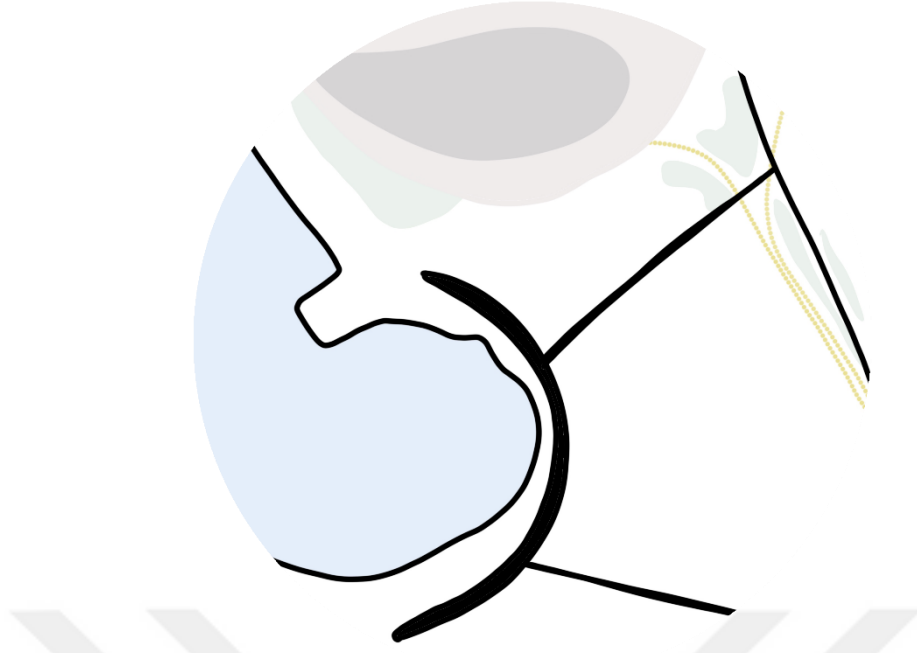


Şekil 4.92 Söğütlüçeşme istasyonu çevresi 1 km çapında doğal çevre haritalaması

Söğütlüçeşme istasyonunda kıyı ile ilişki kesintilidir. İstasyon çevresinde yapılar ve yol ağlarının ölçekleri büyümekte ve kıyıya ulaşımında sınır ögesi etkisi göstermektedir. Tren hattı yol kotunun yukarısından devam etmekte, kuzeyden gelen köprü ve metrobüs yolu bağlantısı bu alanda düğümlenmektedir. Doğu yönünde stadyum yapısı bulunmaktadır. Tüm bu bileşenler bu noktada bir araya geldiğinden dolayı yaya olarak kıyı alanına ulaşımı zorlaştırmaktadır.

-Haydarpaşa Koy Oluşumu

Haydarpaşa istasyonu kıyıda oluşan koyun kuzey ucunda yer almaktadır. İstasyonun kuzeyinde yeşil doku, liman ve tarihi eğitim yapılarının oluşturduğu doku bulunmaktadır. Güneyde Kadıköy Meydanı bu koy oluşumunu kıyı boyunca takip etmektedir (Şekil 4.93).



Şekil 4.93 Haydarpaşa istasyonu çevresi 1 km çapında doğal çevre haritalaması



Şekil 4.94 Haydarpaşa istasyonu silueti

4.2.1.7 Yaratıcılığa Olanak Vermesi: Alternatifler Oluşturması, Çoklu Okuma İmkânı

Mekânı deneyimlerken ve haritalamasını oluştururken, plan düzlemindeki mekânsal kurgunun ve göz hizasındaki yaşantısının farklı okumalara olanak vermesi bakımından incelenmesidir. Yaratıcılığa olanak verme kriteri aynı zamanda da mekân deneyimi ya da haritalaması sırasında yeni ve saklı özelliklerin fark edilmesidir. İstasyonların çevrelerindeki kamusal alanlardaki kent öğelerinin niteliği ve niceliği bu alanları kullanıcıların tekrar ziyaret etmeyi istemelerini sağlamaktadır. Nitelikli mekânsal oluşumlar aynı zamanda güçlü kent yaşantısı oluşumunu sağlarken, kent deneyiminin zihinde tekrar tekrar

kurgulanmasına olanak verir. Bu sayede kent mekânına dair yeni ilişki örüntüleri, ortaya çıkabilmekte ve insanların bu alanları tekrar tekrar ziyaret etme isteği duymasını sağlamaktadır.

Hattın bütünü yaratıcılığa olanak verme bakımından incelendiğinde, Halkalı istasyonu deneyim sırasında ve sonrasında yaratıcılık bakımından bu kriteri olumlu biçimde sağlayamamaktadır. İnsan ölçeğine uygun kent mekânları eski istasyon yapılarının bulunduğu alana sıkışmış olup bu alan dışında ölçek büyümekte ve tanımsızlaşmaktadır. Kanarya ve Soğuksu istasyonları konut çevresi ve kıyı hattından oluşan mekanlar tanımlamakla birlikte kıyı kullanımı ile entegrasyon sağlayamamaktadır. Küçükçekmece istasyonuna gelindiğinde mekânsal dokular, işaret öğeleri güçlenerek kullanıcıya farklı mekân deneyimleri olanağı sunabilmektedir. Menekşe istasyonu çevresinde, nitelikli kent mekanları bulunmakla birlikte iki tarafı duvarla çevrili koridor etkisi veren dar kaldırımlı araç yolundan nitelikli mekanlara geçiş kolay biçimde sağlayamamaktadır. Bu yüzden çevresinde güçlü mekânları toplayan alan bu zengin mekânsal kurguları saklı tutmaktadır. Florya, Yeşilköy, Yeşilyurt istasyonları yazlık yaşantısının güç kazandığı kent mekânları ortaya çıkarmaktadır. Özellikle yaz aylarında insan hareketinin yoğun olduğu, nitelikli kentsel mekânların bulunduğu alanlardır. Bu alanlar deneyim sırasında ve sonrasında kolaylıkla hatırlanan, birbirinden ayırt edilebilen, farklı zamanlarda farklı mekân deneyimi seçenekleri sunan mekânlar oluşturmaktadır. Ataköy ve Bakırköy istasyonları birbirine yakın istasyonlar olmakla birlikte, Ataköy nitelikli, birbirini tekrar eden tipolojilerde konut çevreleri oluştururken, Bakırköy’de aktarma, çarşı gibi işlevler ön plana çıkmaktadır. Bakırköy, farklı işlevleri bir araya getiren bir düğüm alanı olması bakımından zengin kent yaşantısına olanak tanıyan bir alandır. Yenimahalle istasyonu çevresi Ataköy’de olduğu gibi Bakırköy’e yakın olmakla birlikte birbirini tekrar etmeyen konut dokularından oluşan bir alandır. Zeytinburnu istasyonu çevresinde, güneyde Fişekhane kuzeyde lineer omurga etrafında biçimlenen çarşı ve konut dokusu ön plana çıkmaktadır. Kazlıçeşme istasyonu çevresinde kent boşlukları genişleyerek insan ölçeğinden uzaklaşmaktadır. Tarihi Yarımada istasyonlarında yaratıcılığa olanak verme bakımından güçlü kent mekânları oluşmaktadır. Oluşan omurga farklı güzergâhlar oluşturmaya imkân vermekte, bu sayede alan deneyimi her seferinde farklılaşabilmektedir. Üsküdar

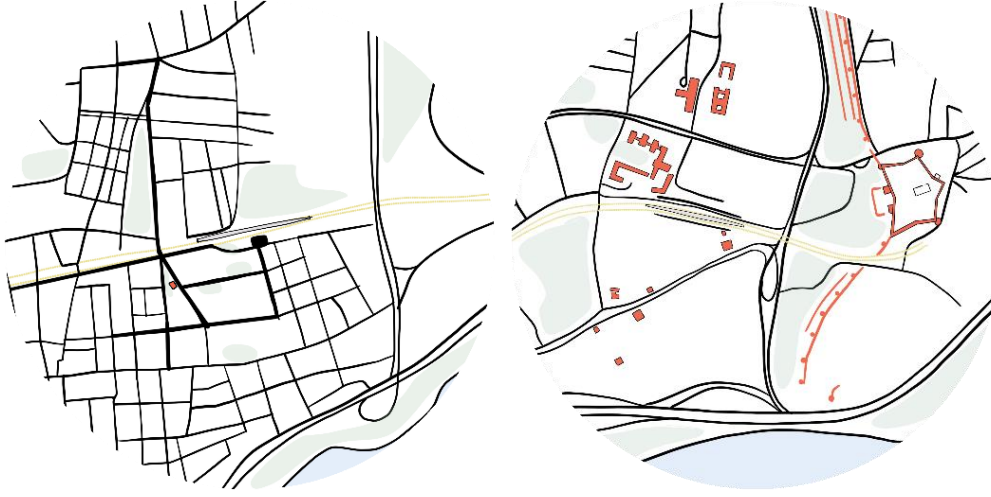
Pendik istasyonları arasında güçlü kent mekânları oluşurken Pendik Halkalı istasyonları arasında sanayi işlevi ve kıyıdan uzaklaşma nedeni ile kent mekânlarının işlevsel çeşitliliği, farklı mekân kurguları azalmakta ve yaratıcılığa olanak verme özelliği sağlanamamaktadır.

Bir kent mekânının, yaratıcılığa olanak vermesi haritalama çalışmasındaki renk ve çizgilerin artıp azalmasına bakılarak da anlaşılabilmektedir. Haritalama çalışmasında yeşil renk ağaç, koru, orman alanların bulunduğu, mavi renk kıyı, ilişkisine, siyah çizgilerin kalınlaşması sokak ve meydan ilişkilerinin oluştuğuna ve kırmızı renkli işaretlemeler tarihi ya da nitelikli işaret öğelerine işaret etmektedir. Bu öğelerin artması güçlü kent mekânlarının ortaya çıkmaya başladığına işaret etmektedir. Yeşil alanların kent mekânları ile bir arada bulunduğu, kıyı hattı ile ilişkinin kurulduğu, yol ağlarının meydan, sokak eklemlenmeleri ile omurgalar oluşturduğu ve bu mekanların işaret öğeleri ile tanımlandığı mekanlarda alternatif güzergahlar oluşturmaya başlamakta kullanıcılar yürümeye ve keşfetmeye teşvik edilmektedir. Haritalamalarda sadece siyah ince çizgilerin oluşturduğu kentsel mekânlar tekdüze, kullanıcıya alternatifler sunmayan kent mekânları oluşturmaktadır. Haritalamalarda bu zıtlığın güçlü biçimde ortaya çıktığı istasyon çevreleri aşağıda gösterilmektedir.



Şekil 4.95 Halkalı ve Küçükçekmece istasyonları çevresi 1 km çapında alan haritalaması

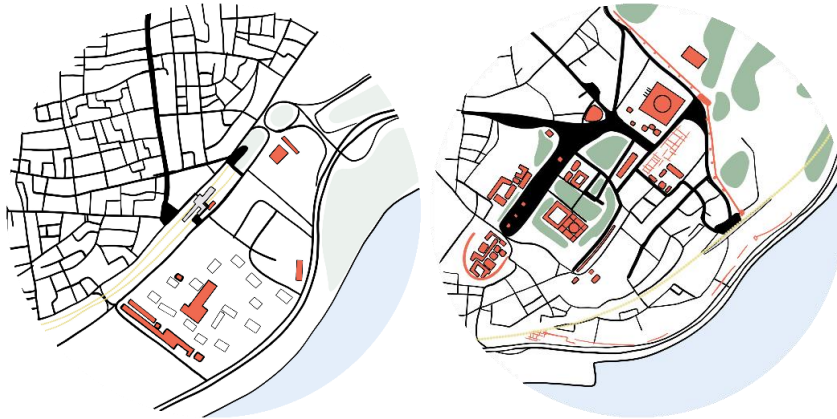
Halkalı ve Küçükçekmece istasyonları yan yana incelendiğinde Küçükçekmece istasyonunda haritalama işaretlemelerinin daha yoğun biçimde yer aldığı görülmektedir. Halkalı istasyonu çevresinde boşluklar genişleyerek kent mekânı özelliği azalmaktadır (Şekil 4.95).



Şekil 4.96 Yenimahalle ve Kazlıçeşme istasyonları çevresi 1 km çapında alan haritalaması

Yenimahalle’de yoğun kent dokusu, yeşil alanlar bulunurken tarihi yapı ya da işaret ögesi sayısı azdır. Kazlıçeşme’de işaret ögeleri, tarihi yapılar ve yeşil doku yoğun biçimde bulunurken yoğun kent dokusu oluşamamaktadır. Bu özellikler bakımından bir alanda mevcut olan nitelikler diğer alanda bulunmamaktadır (Şekil 4.96).

Zeytinburnu istasyonundan doğu yönüne doğru gerçekleştirilen kesintisiz yürüyüş sürecinde Cankurtaran istasyonu çevresine yaklaşıldıkça kent mekanlarının deneyim sırasında olumlu yönde karmaşılaşarak zenginleştiği ve güçlendiği deneyimlenmiştir. Haritalama çalışmasında da bu olumlu yöndeki karmaşılaşma gözlemlenebilmektedir (Şekil 4.97)



Şekil 4.97 Zeytinburnu ve Cankurtaran istasyonları çevresi 1 km çapında alan haritalaması

4.3 Marmaray Hattı İstasyon Çevreleri Genel Değerlendirmesi

Çalışma kapsamında, kentsel mekâna bütüncül bakış metodu aracılığı ile Marmaray istasyonlarının 1 km çapında sınırlanan çevreleri incelenerek haritalaması ve analizi gerçekleştirilmiştir. Marmaray istasyonları çevresi kamusal alanlarının yerinde incelemesi, haritalaması ve kriterlere göre değerlendirmesi gerçekleştirilerek kent mekânına yönelik bütüncül bilgiye ulaşılması hedeflenmiştir. Büyük boyutlu alanların, sistematik sınırlandırmalar ile eşit şartlarda incelenmesi amaçlanmıştır. Bu sınırlar 1 km çapında alan boyutu belirlemek, inceleme süresini 15 dk. ile sınırlandırmak ve bunu bütün istasyon çevreleri için tekrarlamaktır.

-Marmaray hattının kıyı boyunca oluşturduğu kent mekânları bulunduğu doğal çevre özellikleri, sosyal yapı, kent dokusu özellikleri bakımından farklı karakteristiğe sahip mekanlar oluşturmuştur.

-İstasyon hattı bütünü ele alındığında konut, ticaret, tarihi doku, doğal çevre niteliklerinin bir arada bulunduğu alanlar canlı kentsel yaşantılar sunabilirken, sanayi alanlarına açılan istasyonlar canlı olmayan kentsel mekânlar ortaya çıkarmaktadır.

-Farklı ulaşım sistemlerinin düğümlendiği alanlarda kullanım artarken kent dokularının karmaşıklaşması nedeni ile bu alanlardaki yaşantı hızlanmakta ve ulaşılmak istenen noktaya eşik olma özelliği göstermeye başladığı görülmektedir.

Çalışmada kentsel mekâna bütüncül bakış metodunun Marmaray istasyonları çevrelerinde test edilmesi sonunda 7 kriterli inceleme ve haritalama çalışması sonucunda bazı istasyonların tüm kriterleri olumlu biçimde sağladığı, bazılarının bu kriterlerin hiçbirini sağlayamadığı, bazılarının bir kısmını sağladığı görülmüştür. Birbiri ile uzak mesafelerde olsa da ortak özelliklere sahip istasyonların bulunduğu, ya da birbirine yakın olup kriterlerin tersine döndüğü durumlar gözlemlenmiştir. Aşağıda araştırma sonucunda çeşitli yönlerden ortak özellik gösteren istasyon çevreleri ele alınmaktadır.

-Kriterlerin Tümünün ya da Çoğunun Olumlu Biçimde Sağlandığı İstasyonlar

7 inceleme kriterinin tümünü ya da çoğunu sağlayan istasyonların, geçmişin safiye alanı istasyonları ya da Tarihi Yarımada istasyonları gibi kent mekanlarında yoğunlaşmış olduğu görülmüştür. Bu alanlar, kent hafızasında önemli yere sahip alanlar olmakla birlikte, hafıza mekanlarının korunarak gündelik kent yaşantısına dahil edilmiş mekanlar olduğu gözlemlenmiştir.

-Kriterlerin Tümünün ya da Çoğunun Olumsuz Biçimde Sağlandığı İstasyonlar

Kriterlerin tümünün ya da çoğunun olumsuz biçimde sağlandığı istasyon çevrelerinin kent içinde yeni oluşturulmuş istasyon alanları ya da sanayi işlevinin ön planda olduğu kent mekânlarında yoğunlaşmış olduğu görülmüştür. Bu alanlarda yapılar arası boşluklar büyümekte ve tanımsızlaşmaktadır. Kullanıcıları alanda tutacak nitelikler azalmakta, kullanıcılar da bu yüzde alanlarda yer almak yerine alanların dışına doğru dağılmaktadır.

-Aktarma İstasyonu Özelliği Gösteren Alanlar

Bakırköy, Yenikapı, Sirkeci, Üsküdar, Haydarpaşa, Söğütluçeşme, Bostancı, Pendik

Marmaray hattı üzerinde bazı istasyonlarda farklı ulaşım sistemleri düğümleri oluşturarak aktarma işlevinin ön plana çıktığı gözlemlenmiştir. Bu alanlarda Marmaray hattına yüksek hızlı tren, metro, deniz ulaşımı, metrobüs ve karayolu ulaşım sistemleri bağlanarak aktarma istasyonuna dönüşmektedir. Aktarma istasyonu özelliği gösteren alanlarda kent yaşantısı hızlanmakta ve alanlarda vakit geçirme gibi isteğe yönelik aktiviteler azalmaktadır. Bu özelliği ile ön plana çıkan bazı istasyonlarda kentsek mekânların daha nitelikli biçimde olduğu ve kullanıldığı görülürken bazı istasyonlarda da aktarma dışında bir yaşantının oluşamadığı gözlemlenmiştir. Bakırköy istasyonunda aktarma işlevi yanında güçlü kent mekânları ve yaşantısı oluşurken Yenikapı istasyonunda alan aktarma amacı ile kullanıcıların toplandığı ve çevreye dağıldığı bir düğüm noktası oluşmaktadır. Sirkeci istasyonunda deniz ulaşımına ve tramvay hattına aktarma işlevi bulunmakla birlikte kentin ticari merkez alanına açılması bakımından çok güçlü kent mekânları oluşmaktadır. Üsküdar'da farklı ulaşım sistemleri

düğümlemlenirken aynı zamanda kıyı ve tarihi çevre özelliklerinin ön plana çıktığı bir doku oluşmaktadır. Söğütlüçeşme, Bostancı gibi istasyonlar aktarma işlevi bakımından benzerlik gösterebilir de insan ölçeğini koruyan, güçlü omurga oluşturan Bostancı istasyonu çevresinin bu özelliği ile farklılaştığı görülmektedir. Haydarpaşa istasyonu kullanıma kapalı olduğu için yüksek potansiyeli ile kent yaşamının dışında kalmaktadır.

Bağdat Caddesi ve kıyı şeridine yakınlığı bakımından Feneryolu, Kızıltoprak istasyonları kentin gündelik yaşantısına hareket kazandırmaktadır. Göztepe istasyonu yeri değişmiş olsa da eski istasyon alanı ve çarşı aksı kullanıcı ihtiyaçlarını kolaylıkla karşılayan mekânlar oluşturmaktadır. Erenköy istasyonu çarşı alanına açılarak güçlü odak noktasında çekim alanı oluştururken, bu alandan çevreye yayılım göstermektedir. Suadiye ve Bostancı istasyonları da kıyı ve doğu batı ulaşım sistemlerinin birbirine yakınlaştığı düğüm noktalarında güçlü kent mekânları oluşturmaktadır.

-Güçlü Omurga Oluşumları ve Okunaklılık

Haritalama çalışmasında omurga oluşumlarının güçlü biçimde ortaya çıktığı okunaklılığın kolaylıkla sağlandığı alanların göz hizasındaki kent yaşamının da nitelikli olduğu, insanların bu mekânlarda bulunmayı tercih ettiği gözlemlenmiştir. Bu niteliklerin yoğun biçimde sağlandığı kent mekânlarının Bakırköy çevresindeki kıyı istasyonları, Tarihi Yarımada istasyon çevreleri ve Üsküdar, Kadıköy istasyonları olduğu gözlemlenmiş ve haritalanmıştır.

-Alışveriş Merkezi Odaklı Çevreler: Florya Akvaryum, Ayrılık Çeşmesi, Yunus

İstasyonların bazılarının bir alışveriş merkezine çok yakın olma, alışveriş merkezine direkt bağlanma gibi özellikler bakımından benzerlik gösterdiği görülmüştür. Bu alanlarda alışveriş merkezi çok baskın olmakla birlikte tek işlev çevresinde yaşamın geliştiği görülmektedir. Florya Akvaryum, Ayrılık Çeşmesi ve Yunus istasyonları bulundukları çevre özellikleri, sokak dokuları bakımından farklılık gösterebilir de alışveriş merkezi odaklı kent mekânları olarak gözlemlenmiştir. Yunus istasyonu çevresi kent hafızasında Yunus Çimento Fabrikası'nın bulunduğu kuzey yönünden güçlü sanayi aksının sonlandığı noktada

yer alırken güncel kullanımda fabrika alanında alışveriş merkezi ve yüksek yapı grupları yer almaktadır.

-Sanayi Alanları

Marmaray istasyonlarında Pendik Halkalı arasında kent mekanları yerini yoğun sanayi işlevine bırakmaktadır. Bu alanlarda büyük sanayi yapılarından ve konut alanlarından oluşan kent dokuları oluşmaktadır. Kıyı hattı yoğunlukla sanayi yapıları tarafından kapatılmış olup kent mekânı ve işlev bakımından çeşitliğin azaldığı alanlar ortaya çıkmaktadır.

-Plaj Mekanları, Sayfiye Alanları

Kentin tarihsel sürecinde Sayfiye alanları istasyonları olan alanlar güncel kent yaşamında hızlı kentleşme sorunu ile karşı karşıya olsa da canlı kent yaşantısına sahip, yaya kullanımının ön planda olduğu kent mekânları sunmaya devam etmektedir. Florya, Yeşilköy, Yeşilyurt, Kadıköy ve Maltepe istasyonları çevrelerinde sayfiye yaşantısının izleri kent mekânlarında okunabilmektedir. Florya, Yeşilköy, Yeşilyurt istasyonlarında kent dokusu ve plaj yaşantısı arasında kesinti bulunmadan doğrudan ilişki kurabilirken Anadolu Yakası istasyonları çevrelerinde kıyı dolgusu nedeni ile plaj alanları kent dokularından uzaklaşmıştır.

-Benzer Topoğrafyaların Ortaya Çıkması

Araştırma sonucunda doğal çevre verileri incelenirken Üsküdar, Bostancı, Kartal istasyonlarında benzer topoğrafya ve kentsel mekân kurgularının oluştuğu görülmüştür. Alanlar çevrelerinde toplanan farklı tarihsel süreçlere ait yapılar, yeşil doku ve yapılar ile kendi kimliklerini oluşturmaktadır. Fakat topoğrafik bakımdan ve denizden kıyıya bakış ile analiz gerçekleştirildiği zaman alanlar büyük oranda benzer görünümeler ortaya koymaktadır. Alanlar işaret öğeleri, yeşil doku gibi özellikler bakımından farklılaşsa da topoğrafyanın kıyı hattında benzer biçimlenişe sahip olması nedeni ile kentin odak noktaları benzer örüntüler ortaya çıkarabilmektedir.

-Birbirine Uzak Olup Benzer Özellik Gösteren Alanlar

Kent mekânına bütüncül bakış metodu aracılığı ile İstanbul kentinin kıyı hattı boyunca devam eden Marmaray hattı incelenmiş olup birbirine uzak olsalar da mekân kurgusu bakımından benzerlik gösteren istasyon çevrelerinin olduğu

görülmüştür. Bakırköy ve Suadiye istasyonları oluşan lineer omurga biçimi bakımından benzerlik göstermektedir (Şekil 4.90). Bakırköy’de İstanbul Caddesi, Suadiye’de Bağdat Caddesi iki omurgayı da doğu batı yönünde kesen ticari akslar olarak ortak özellik göstermektedir. İki alanın omurgası da kıyı noktalarına açılarak sonlanmaktadır.



Şekil 4.98 Bakırköy (sol) ve Suadiye (sağ) istasyonları çevresi 1 km çapında alan haritalaması

5 SONUÇ

‘Kentsel Mekâna Bütüncül Bakış Metodu’ 7 kriterden oluşan yerinde inceleme ve haritalama yapmayı ön plana alarak kent mekânını anlamayı amaçlayan bir analiz yöntemi önerisidir. Bu metot aracılığı ile kent mekânının parçacıl verilerinin sistematik biçimde ortaya konarak bütüne ulaşılabilceği öngörüsü ile çalışma gerçekleştirilmiştir. Çalışma sonucunda bu metodun kent mekânını anlama ve inceleme için elverişli bir yöntem olabileceği anlaşılmaktadır. Yapılan çalışma kent mekânını incelemek ve anlamak için elverişli bir metot oluşturmayı (kentsel mekâna bütüncül bakış metodu) ve metodun verimliliğini ispatlamaya çalışan örnek bir alan çalışmasını içermektedir. Metot aracılığı ile Marmaray istasyonları çevresi kent mekânlarının günümüzdeki durumu incelenmektedir.

Kentsel mekâna bütüncül bakış metodunun ana hatları aşağıdaki süreçlerden oluşmaktadır.

-Alan Bilgisinin Elde Edilmesi: İncelenecek alan hakkında temel verilerin toplanması,

-Alan İncelemesi: Alanın yerinde belirlenen sınırlar içerisinde deneyimlenmesi ve fotoğraflanması,

-Haritalama Çalışması: Toplanan bilgilerin haritalama teknikleri aracılığı ile görselleştirilmesi,

-Bütüncül Analiz: Elde edilen verilerin bütüncül biçimde değerlendirilmesi,

Bu analiz metodu, yukarıdan aşağıya doğru bir akış içinde olmakla birlikte süreç içinde üst aşamalara geri dönerek, verilerin kontrol edilerek yeniden gözden geçirilmesini de içermektedir. Haritalama çalışması sırasında, alana ya da alanlara tekrar inceleme amaçlı ziyarette bulunulması; bütüncül analiz sırasında, haritalama çalışmasında düzeltmelerde bulunulması; haritalama çalışması sürecinde, alana yönelik bilgilerin gözden geçirilmesi gibi geriye dönük düzeltme ve incelemeleri de içermektedir. Bu geriye dönük kontrol ve düzeltmeler, yaşayan kent mekânlarının karmaşık verisini, süreklilik içinde gözden geçirmeye olanak tanımaktadır.

Elde edilen veriler değerlendirildiğinde oluşturulan kentsel mekâna bütüncül bakış metodu için aşağıdaki sonuçlara ulaşılmaktadır:

-Kentsel mekâna bütüncül bakış metodu, kentsel kamusal alanların, kentsel dokuların oluşumunu arka plandaki veriler ile incelenmesini sağlamaktadır. Arka plandaki veriler, incelenen kent parçasının fizksel ve sosyal yönden anlaşılması için alanlara yönelik ekonomik, politik, sosyal dinamikler ile dönüşüm süreçleri bilgilerinin toplandığı süreci tanımlamaktadır.

-Kentsel mekâna bütüncül bakış metodu ile kent mekânına yönelik bütüncül veriye, tümevarım yapılarak ulaşılmaktadır. Parçacıl veriler haritalama teknikleri ile bir araya getirilmekte ve bütüne dair bilgi elde edilmektedir. Yaşanan kent mekânı parçalarına ayrılarak incelenmekte ve bu parçalar tekrar bir araya getirilerek yeni okumalara ulaşılmaktadır.

-Metot, bir kentsel alanın bütüncül kurgusunu anlayabilmeyi sağlamakta; boyutu belirlenen bir kent alanının göz hizasında ve plan düzleminde kurgusunu, sosyal yaşantısını bir arada ele almaya olanak vermektedir. Çalışmada alana yönelik bilgi toplama, incelenecek alanın sınırlarını belirleme gibi ön hazırlıklar inceleme sürecini kolaylaştırmakta ve dikkati sınırlanan bir alanda toplamaya olanak tanımaktadır.

-7 inceleme kriteri farklı biçimlerde bir araya gelerek kente yönelik bütüncül bilgiyi oluşturmaktadır. Bu kriterler birbirini tamamlamakla birlikte, kent mekanlarının bazılarında bir kriter diğer kriterlere göre daha fazla ön plana çıkabilmektedir. Bir kent mekânı kriterlerin tümünü olumlu biçimde sağlamasa da kriterlerden bazılarının güçlü etkisi ile nitelikli kent mekânları oluşturabilmektedir. Çalışmada bir kriterin güçlü biçimde mevcut olmasının diğer kriterleri de güçlendirdiği gözlemlenmiştir. Omurga oluşumu güçlü olan kent mekânlarının (Küçükçekmece, Bakırköy, Üsküdar vd.), kullanıcıları alana çekerek vakit geçirmeye, yürümeye teşvik edici alanlar oluşturduğu gözlemlenmiştir. Güçlü olan bir kriter diğer kriterleri de etkileyerek güç kazandırmaktadır. Aynı durumun tersi de mevcut olmaktadır. Güçlü omurga oluşumuna sahip bir kent mekânı, kullanıcı ihtiyaçlarına cevap verme kriterini ya da sosyal entegrasyonu sağlayamadığı durumlarda (Menekşe) ıssız kent mekanları ortaya çıkarabilmektedir. Bu yüzden kriterlerin sadece birine sahip olmak yeterli

olmamakta, diğerlerinin de varlığı ile bütüncül ve iyi kent mekanları oluşabilmektedir. Bir kriterin varlığı diğer kriterin varlığını destekleyerek güçlendirmektedir.

-Yaratıcılığa olanak verme kriteri temel tasarımın ve bina bilgisinin ‘birlik’ ilkesinde olduğu gibi diğer kriterlerin farklı biçimlerde bir araya gelerek anlamlı bir bütün oluşturmasını temsil etmektedir. Çalışmada yaratıcılığa imkân veren alanların çoğunlukla kriterlerin tamamına yakınına sağlayan mekanlar olduğu görülmüştür. Bir diğer deyişle yaratıcılığa olanak verme kriteri, mekânın bir ruha sahip olmasını temsil etmektedir.

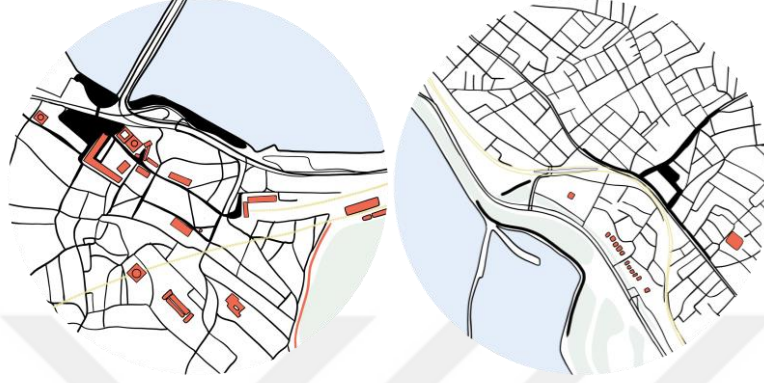
-Bir kritere yönelik işaretlemeler ön plana çıkarılarak diğer kriterler dahil edilmeden oluşturulan haritalamalar, alanlara dair yeni okumalara olanak tanımaktadır. Kentin farklı alanlarının omurga oluşumlarının bir arada gösterildiği haritalar gerçekleştirilmiştir (Şekil 5.1). Kent mekanlarının omurga oluşumlarını bir arada, diğer çizim temsillerinin detaylarını (kent dokuları, işaret öğeleri vd.) haritalamaya dahil etmeden göstermek, farklı okumalara olanak sağlamakta bu sayede yeni veriler elde edilebilmektedir. Örneğin Kadıköy’de Söğütlüçeşme istasyonu çevresinin diğer alanlarla olan ilişkisinin kesintili olması durumu, alan incelemesi sırasında deneyimlenmiştir. Aynı kesintili ilişki Kadıköy’deki omurga oluşumları sıralandığında da ortaya çıkmıştır. Deneyim sırasında algılanan ve haritalama aracılığı ile de ortaya çıkan durum bu kesintili ilişkinin nedenlerini irdelemeye olanak tanımaktadır.



Şekil 5.1 Bütüncül omurga oluşumu haritalamaları

-Haritalamalarda renklerin ve farklı çizgi kalınlıklarının ortaya çıkması nitelikli, zengin kent mekânlarının olduğuna işaret etmektedir. Haritalamaların tekdüze

biçimde oluştuğu alanlar, niteliğin düştüğü mekânlar arası boşlukların açıldığı ve kent mekânı özelliğinin azalmaya başladığına işaret etmektedir. Haritalama çalışmasında kullanılan renk, doku, çizgi kalınlıklarının tüm haritalamalarda aynı biçimde kullanılması, farklı alanlara ait kent mekânlarının birbiri ile kıyaslanarak yorumda bulunulmasına olanak tanımaktadır.



Şekil 5.2 Sirkeci ve Küçükalyalı 1 km çapında alan haritalaması

-Sirkeci ve Küçükalyalı, birbirine yakın olmayan alanlardır (Şekil 5.2). Farklı dokulara, mekân kurgusuna ve işlevlere sahip bu alanlarda, haritalama dilinin iki alan için de aynı olması, alanları birbiri ile kıyaslayarak yorumda bulunmaya olanak sağlamaktadır. Sirkeci’de omurga, kıyı alanında düğüm oluştururken (siyah çizgilerin kalınlaşması); Küçükalyalı’da tren hattının kuzey bitişiğinde düğüm oluşmaktadır. İki alanda işaret öğeleri farklı sayıda ve kent mekânlarının farklı noktalarında yer almakla birlikte aynı biçimde temsil edilmektedir. İşaret öğelerinin aynı biçimde temsil edilmesi sayesinde kent mekânlarına yönelik okumalar çeşitlendirilebilmektedir.

-Metot, birbirine mesafe olarak uzak kent mekânlarının birbiri ile ortak ya da ayrılan özelliklerini ortaya çıkarabilmektedir. Metot aracılığı ile kentin birbirine uzak noktalarında yer alan alanların benzerlik gösterdiği görüşmüştür. Bu benzerlik, 7 inceleme kriterinden biri ya da birkaçı olabilmekle birlikte bir işlev bakımından da olabilmektedir. Bakırköy ve Suadiye istasyonlarının lineer omurga formlarına sahip olması, Florya Akvaryum, Ayrılık Çeşmesi, Yunus istasyonlarının alışveriş merkezi etrafının baskın biçimde şekillendirdiği kent mekânları olması gibi benzerlikler ortaya çıkarılabilmektedir. Benzerlik gösteren kent mekânlarından biri diğerlerine göre daha yaşam dolu kent mekanları oluşturabilmektedir. Bunun nedeni diğer kriterlerin birbiri ile bir araya geliş

biçiminden kaynaklı olabilmektedir. Omurga bakımından benzerlik olan bir mekânda sosyal entegrasyon farklı olabilmekte, işlev benzerliği olan iki mekân arasında birinin hafıza mekanları daha yoğun biçimde yer alabilmektedir. Bu da alanların gündelik kent yaşamlarının farklılaşmasını sağlamaktadır.

-İnceleme ve haritalama aracılığı ile mekân kurgularının yeniden üretilmesi ve yorumlanması mümkün olmaktadır. İnceleme ve haritalama ile mekânlar arası saklı ilişkiler, mekânın öne çıkan ya da farklı mekânlar ile ortaklık gösteren nitelikleri fark edilerek ortaya çıkarılabilmektedir. Oluşturulan metot kentin farklı noktalarını araştırma yapma, gözlemde bulunma ve sonrasında haritalama aracılığı ile incelemeyi önermektedir. Bu sayede oluşturulan haritalamalar aracılığı ile ön plana çıkan özellikler vurgulanarak farklı alanlar arasındaki benzerlikleri ortaya çıkarmaya olanak tanımaktadır.

-Çalışmada metodun testi için, birbirini takip eden bir hat üzerinde yer alan kent mekânları ele alınmıştır. Kıyı hattı boyunca birbirini takip eden istasyon noktaları çevrelerinde kent mekânları oluşmaktadır. Her istasyon çevresi farklı özelliklere, kent dokularına sahiptir. Kent mekânlarının ortak özelliklerinin, ayrışan noktalarının ortaya çıkarılması için kentsel mekâna bütüncül bakış metodu analiz sürecini sistemli bir hale getirmiştir. Metot aracılığı ile kent mekanlarının deneyimlenecek sınırı, 7 kriter ile odaklanılacak noktalar ve haritalama çalışmaları ile temsiliyeti belirlenmiş olarak alan incelemesi ve haritalaması gerçekleştirilmiştir. Bu sayede hat üzerinde mekânlar değişirken ortak temsiliyetler aracılığı ile farklı nitelikler, ayrışan yönler ortaya çıkarılabilmektedir.

-Alan, yazarın incelediği, araştırma yaptığı biçimde haritalanmış olup ön plana çıkarılan ya da ihmal edilen noktalar bulunabilmektedir. Bu yüzden haritalama çalışması yazarın gözlemi ve topladığı veriler ile sınırlıdır. Haritalama çalışmaları dinamik bir süreç olup yeniden üretilebilirliğe işaret etmektedir. Kent mekanları dinamik ve sürekli dönüşüm içinde olduğundan dolayı farklı alan inceleme zaman dilimleri arasında mekanların dönüşebilme ihtimalleri göz önünde bulundurulmalıdır.

-Haritalama çalışmasında vurgulanmak istenen veriler ön plana çıkartılabilmektedir. Vurgulanmaya ihtiyaç duyulanların dışındaki veriler haritalamaya dahil edilmeyerek karmaşık bilgi sadeleşebilmekte ve saklı duran

veriler daha açık biçimde ortaya çıkarılabilmektedir. Fitzner haritası üzerinden Anadolu Yakası'ndaki kıyı, akarsu ve topoğrafya verisinin gösterilmesi amaçlanarak haritalama çalışması gerçekleştirilmiştir. Bu haritalama, kıyı, akarsu, topoğrafya dışındaki veriler dahil edilmeyerek gerçekleştirilmiştir. Bu sayede sadece vurgulanmak istenen veriler ön plana çıkarak kıyı hattının doğal çevre verileri bütüncül biçimde daha kolay okunabilmektedir.



Şekil 5.3 Fitzner 1900 yılı Anadolu Yakası haritası



Şekil 5.4 Fitzner 1900 yılı Anadolu Yakası haritası üzerinden doğal çevre verileri

-Bu çalışma, kentsel mekânı bütüncül bir biçimde anlamayı ve analiz etmeyi sağlayan bir metot önermektedir. "Kentsel mekâna bütüncül bakış" adı verilen bu metot, kent mekânlarında tasarım öncesinde ve tasarım sürecinde veri toplamayı

sistematiik biçimde yapmaya ve yorumlamaya olanak tanır. Tasarım süreçlerinde, sistematiik olarak alan incelemeesi, haritalama yapılması ve analiz gerçekleştirilmesi, yeni tasarım fikirlerinin ortaya çıkmasını kolaylaştırabilir ve çevreye duyarlı tasarımların oluşturulabilmesi için başlangıç noktası olabilir.

-Gelecek alışmalar İçin neriler

Çalışmada, analiz altlığı, nicel araştırma gibi sınırları belli, 1 km çapında alan 15 dk. yürüme süresi, gibi sınırlılıklar bulunmaktadır. Bu sınırlar, her alanı eşit biçimde değerlendirmek amacı ile oluşturulmuştur. Metodun başka alanlarda denenmek isteneceği çalışmalarda alan çapı, alanda bulunulan süre değiştirilerek sınırlar düzenlenerek farklı okumalara olanak sağlanabileceği düşünülmektedir.

Çalışmada 7 inceleme kriteri başlıkları altında istasyonlar incelenmektedir. Bu durumun tersi istasyonların her birinin altında 7 inceleme kriterinin incelenmesidir. İstasyon sayısının fazla olması bakımından çalışmada tekrarı önlemek için kriter başlıkları altında ön plana çıkan özelliğe sahip istasyonlar incelenmiştir. Gelecekteki çalışmalarda alanların her biri için inceleme kriterleri tekrar edilerek farklı bir metodoloji oluşturulabilir.

Kriterler gelecek çalışmalarda detaylandırılarak kendi içinde de puanlama sistemi oluşturulabilir. Örneğin kullanıcı ihtiyaçlarına cevap verip vermemeyi sayısal verilerle ortaya çıkaracak ölçek geliştirilebilir. Bu çalışmada yazarın alan deneyimi ve gözlemi sonucu elde edilen veriler paylaşılmaktadır. Farklı kullanıcı gruplarına alan deneyimi sonrası haritalama çalışması yaptırmak, anket çalışmaları ile deneyimleri ölçmek, metodun farklı boyutlarda ele alınmasına olanak tanıyabileceği düşünülmektedir.

Çalışmada birbirini takip eden bir hat üzerinde yer alan kent mekânları incelenmiştir. Farklı çalışmalarda sadece bir meydan, ya da bir sokak gibi lğin küçültüldüğü alanlarda metodun test edilebileceği düşünülmektedir. Aynı zamanda bir kentin farklı meydanları, sokakları yanında farklı kentlerin meydanları ve sokaklarının çalışmaya dahil edilerek metodun testinin gerçekleştirilebileceği çalışmalar ile kent mekanlarının anlaşılmasına ve analiz edilmesine katkı sunulabileceği düşünülmektedir.

Çalışmada metodun test edilmesi sürecinde sabit tutulmayan alan inceleme saati (gece gündüz kullanımı), mevsim ve iklim şartları gibi belirleyicilerin sabit

tutularak analiz sürecinin gerçekleştirilmesinin alan deneyimi, analizi ve haritlama süreçlerini zenginleştirebileceği düşünülmektedir.

Kent mekânlarının farklı yaş ve meslek grupları ile kentsel mekâna bütüncül bakış metodu aracılığıyla analizini yapmanın farklı okumalara olanak tanıyabileceği, kent mekânına yönelik görüşlerin çeşitlenerek zenginleşebileceği düşünülmektedir. Gelecek çalışmalarda mimarlık öğrencileri, mimarlar, seçilen kent mekânlarında aktif olarak yaşayanlar ya da sadece o alanı deneyimleyen bireyler ile metodun çalışılmasının inceleme sonuçlarında çeşitliliği, çoklu okumayı vurgulayacak çalışmalara olanak tanıyacağı düşünülmektedir.



- Akbulut, M. R. (1994). Kadıköy. İçinde *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*.
- Akın, O. (2012). İstanbul kentinin değişim öyküsü. *Mimarist*, 12(45), 46-59.
- Allam, Z., Jones, D., & Thondoo, M. (2020). *Cities and Climate Change Climate Policy, Economic Resilience and Urban Sustainability*.
<http://www.palgrave.com/gp/series/15853>
- Altaban, Ö. (2013). Kent Planlama'dan Kentsel Tasarıma Geçişte Düşünülecek Boyutlar (1). *ICONARP*, 1(1), 2-21.
- Altan, T. E., Eres, Z., & Güner, D. (2021). Dosya: kültür, kent, teknoloji arakesitinde Türkiye'nin değişen demiryolu mimarlığı. *Mimarlık*, 420, 31-56.
- Amoroso, N. (2010). *The exposed city: mapping the urban invisibles*. Routledge.
- Arabacıoğlu, F. P., & Aydemir, I. (2007). Tarihi çevrelerde yeniden değerlendirme kavramı. *Megaron*, 2(4), 204-212.
- Aral, H. E. (2018). Mimarlıkta yaratıcı haritalama: "Yaşanmış Mekân"ı görünür kılmak üzerine. *Mimarlık*, 399, 62-71.
- Aritan, Ö. (2008). Modernleşme ve cumhuriyetin kamusal mekan modelleri. *Mimarlık*, 342, 49-55.
www.mmarlkdergs.com/ndex.cfm?sayfa=mmarlk&DergSay=353&RecID=1822#
- Arseven, C. E. (2011). *Kadı Köyü Hakkında Belediye Araştırmaları*. Kadıköy Belediyesi.
- Aydınsoy, M., & Ötkünç, A. (2021). Kentsel mekan ve kamusal yaşam arasındaki etkileşimin Jan Ghel'in yöntemi ile değerlendirilmesi: Koşuyolu Yaşam Parkı. *Mimarist*, 71, 81-89.
- Barkul, Ö. (1993). *İstanbulda ilk dönem (19. yy sonu 20. yy. başı) apartman konutlarının yapısal, işlevsel ve çevresel yönden değerlendirilmesi* [Doktora Tezi]. Yıldız Teknik Üniversitesi.

- Barnett, J. (2013). What is new urbanism. İçinde E. Talen (Ed.), *Charter of the New Urbanism*. McGraw-Hill.
- Barton, H. (2017). *City of well being: A radical guide to planning*. Routledge.
- Belir, Ö. (2018). Independent Movement Experience with The Other Senses. *ICONARP International Journal of Architecture & Planning*, 6, 130-141.
<https://doi.org/10.15320/ICONARP.2018.52-E-ISSN>
- Bilginer, O. (2018). Sanat eseri 'Üretmeye' son vermek: son avangard sitüasyonist enternasyonel. *Sanat Dergisi*, 32, 6-16.
<https://dergipark.org.tr/tr/pub/ataunigsfd/issue/41956/494270>
- Bilsel, C. (2010). İstanbul'un dönüşümleri: Prost planlaması ve modern kenti yaratmak. İçinde İ. Y. Akpınar (Ed.), *Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul'a: Mimarlık ve Kent* (ss. 49-67).
- Bilsel, C. (2018). Kent mekânlarının yeniden üretiminde kentsel morfoloji ve kent mimarlığı yaklaşımı: Paris örneği. *Kentsel Morfoloji Ağı, (II. Kentsel Morfoloji Sempozyumu Bildiriler Kitabı)*, 35-56.
<https://isufturkey.org/index.php/tnum/article/view/66>
- Bozdoğan, S. (2012). *Modernizm ve ulusun inşası erken Cumhuriyet Türkiye'si'nde mimari kültür*. Metis Yayınları.
- Büyükcivelek, B. (2012). Kentsel omurga / Kent omurgası. İçinde M. Ersoy (Ed.), *Kentsel Planlama: Ansiklopedik Sözlük* (ss. 238-240). Nnova Yayıncılık.
- Carmona, M., Magalhães, de C., & Hammond, L. (2008). *Public Space*. Routledge Taylor & Francis.
- Cassierer, E. (1944). *An essay on man*.
- CNU. (2013). *Charter of the new urbanism* (E. Talen, Ed.; 2. bs). McGraw-Hill.
- Corner, J. (2011). The agency of mapping: speculation, critique and invention. İçinde *The Map Reader* (ss. 89-101). John Wiley & Sons, Ltd.
<https://doi.org/https://doi.org/10.1002/9780470979587.ch12>
- Çalışkan, O. (2003a). Mekandaki Kemalizm II Anadolu'da bir yarı-çevre modernite deneyimi: Kemalizm'in şehirciliği. *Aydınlanma 1923: Bağımsız Kemalist Düşün Dergisi*, 48, 53-64.

- Çalışkan, O. (2003b). Mekandaki Kemalizm-I kurucu kadronun “modernist ikilemi”: kentsel ve kırsal. *Aydınlanma 1923: Bağımsız Kemalist Düşün Dergisi*, 46, 49-56.
- Çelik, Z. (1996). *19. yüzyılda Osmanlı başkenti : değişen İstanbul*. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Çetin, S. (2012). A review of the modernizing impacts of station approachhes in the early Republican period. *AIZ ITU Journal of the Faculty od Architecture*, 9(2), 89-106.
- Çolpan Erkan, N., & Akın, O. (2015). Kentsel dokuyu oluşturan bileşenler ışığında doku çözümlenmesinde farklı yöntem ve tekniklerinin değerlendirmesi. *Türkiye Kentsel Morfoloji Ağı*, 439-452.
- Debord, G., & Jorn, A. (1959). *Mémoires*. Editions Situation International.
- Deleuze, G., & Guattari, F. (1987). *A Thousand Plateaus: Capitalism and Schizophrenia*.
- Denis, M., Cysek-Pawlak, M. M., Krzysztofik, S., & Majewska, A. (2021). Sustainable and vibrant cities. Opportunities and threats to the development of Polish cities. *Cities*, 109. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.103014>
- Ekinci, E., & Aktuğlu Aktan, E. Ö. (2017). Kent Planlamada Omurga Kavramı ve Tarihi Yarımada Örneği. *idealkent*, 22(8), 483-509. <http://idealkentdergisi.com>
- Eldem, E. (2014). Geçmiş kaybetmek. *Arredmento Mimarlık*, 12, 62-64.
- Erdönmez, E., & Akı, A. (2005). Açık kamusal kent mekanlarının toplum ilişkilerindeki etkileri. *Megaron*, 1(1), 67-87.
- Fitzner, R. (1900). *Karte des Bosporus und der Bithynischen Halbinsel*. C.J.E. Volckmann-Verlag.
- Flick, U. (2009). *An introduction to qualitative research*. Sage Publications.
- Gath-Morad, M., O. Plaut, P., & Kalay, Y. E. (2023). Attract or repel: how street features shape pedestrians’ leisure walks in cities. *Journal of Urban Design*. <https://doi.org/10.1080/13574809.2023.2237468>
- Gehl, J. (2020). *İnsan için kentler* (1. Baskı). Koç Üniversitesi Yayınları.

- Gehl, J., & Svarre, B. (2013). *How to study public life* (C. 2). Springer.
<https://doi.org/https://doi.org/10.5822/978-1-61091-525-0>
- Glaeser, E. (2022). 15 dakikalık kent tam bir çıkmaz şehirler herkes için fırsat kaynağı olmalı. *İstanbul Kent Araştırmaları ve Düşünce Dergisi*, 5, 98-100.
- Goffman, E. (2017). *Kamusal alanda ilişkiler* (1. bs). Heretik Yayınları.
- Gössling, S. (2020). Why cities need to take road space from cars - and how this could be done. *Journal of Urban Design*, 25(4), 443-448.
<https://doi.org/10.1080/13574809.2020.1727318>
- Gürallar, N. (2021). Kent ve Mimarlık Tarihi Yazımı için Demiryollarımızın Kısa Politik Tarihi. *Mimarlık*.
- Harvey, D. (2009). *Sosyal adalet ve şehir* (3. Basım). Metis.
- Hillier, B. (2005). The art of place and the science of space. *World Architecture*, 185, 96-102.
- Howard, E. (1902). *Garden cities of to-morrow*.
- Jabareen, Y. (2013). Planning the resilient city: Concepts and strategies for coping with climate change and environmental risk. *Cities*, 31, 220-229.
<https://doi.org/10.1016/j.cities.2012.05.004>
- Jacobs, J. (2017). *Büyük Amerikan şehirlerinin ölümü ve yaşamı*. Metis Yayınları.
- Jaroszewicz, J., Denis, M., Fijałkowska, A., Graszka, O., Pluto-Kossakowska, J., & Krzysztofowicz, S. (2023). Spatially explicit mixed-use indicators to measure life quality across the city — A conceptual framework and case study: Piaseczno — A medium sized city in the peri-urban zone of Warsaw, Poland. *Cities*, 137. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2023.104296>
- Jencks, C. (1977). *The language of post-modern architecture*. Rizzoli.
- Jenks, M., Burton, E., & Williams, K. (2003). *The compact city: a sustainable urban form?* Routledge.
- Kılıç, A., Akın, O., & Koç, E. (2014). Kıyı alanlarına yönelik yasal ve yönetsel çerçevenin planlama yansımaları: yasalar, kurumlar ve parçalanmış kıyı mekanı. 8. *Kıyı Mühendisliği Sempozyumu*, 1-16.

- Kösebay, Y., & Ahunbay, Z. (2008). Anadolu Demiryolu mirası ve korunması. *itiüdergisi/a*, 7(2), 14-25.
- Krier, R. (1991). *Urban space*. Academy Editions.
- Kuban, D. (1970). İstanbul'un tarihi yapısı. *Mimarlık Dergisi*, 5(79), 26-48.
- Le Corbusier. (1933). *Le ville radieuse*. Plon.
- Lefebvre, H. (2014). *Mekanın üretimi*. Sel Yayıncılık.
- Lynch, K. (2011). *Kent imgesi* (İ. Başaran, Ed.; 3. Basım, C. 3). Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Madanipour, A. (2003). *Public and Private Spaces of the City*. Routledge.
- Madanipour, Ali. (1996). *Design of urban space : an inquiry into a socio-spatial process*. Wiley.
- Marshall, S. (2005). *Streets and patterns*. Spon Press.
- Marshall, W. E. (2015). Understanding the impacts of integrating New Urbanist neighborhood and street design ideals with conventional traffic engineering standards: the case of Stapleton. *Journal of Urbanism*, 8(2), 148-172. <https://doi.org/10.1080/17549175.2014.896826>
- Minard, C. J. (1869). *Tableaux graphiques et cartes figuratives de M. Minard*. Hachette Livre Bnf .
- Montgomery, C. (2013). *Happy city: Transforming our lives through urban design*. Penguin UK.
- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). *Introducing the "15-Minute City": Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities*. <https://doi.org/10.3390/smartcities>
- Newman, O. (1973). *Defensible space: crime prevention through urban design*. Collier Books.
- Newman, O. (1995). Defensible Space: A New Physical Planning Tool for Urban Revitalization. *Journal of the American Planning Association*, 61(2), 149-155. <https://doi.org/10.1080/01944369508975629>
- Newman, O. (1996). *Creating defensible space*. Diane Publishing.

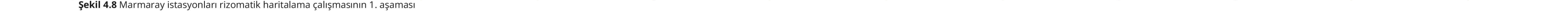
- Olgun, İ., Dinç, S., Altınır, D., Kayan, H. Z., Seçkin, N. P., & Turgut, E. (2021). *Kentsel Tasarım Rehberinde Mahalle Ölçeği ve İstasyon Meydanları*. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Yayınları.
- Özer, N. O. (2011). Ölü bir kentin anlamı Karya kentleri örneğinde mimarlık-doğa ilişkisi. *Tasarım+ Kuram*, 2, 139-152.
- Özler, Ş. (2007). *Cumhuriyet dönemi İstanbul planlama raporları 1934-1995*.
- Rapoport, A. (1977). *Human aspects of urban form : towards a man-environment approach to urban form and design*.
- Rossi, A. (1982). *The architecture of the city*. Opposition Books.
- Salah, E. (2013). *Sayfiye to banlieue: suburban landscape around Anatolian Railways, from mid nineteenth century to the World War II* [Doktora Tezi]. Fen Bilimleri Enstitüsü, Orta Doğu Teknik Üniversitesi.
- Schivelbusch, W. (2014). *The Railway Journey the industrialization of time and space in the 19th century*.
- Sim, D. (2019). *Soft city*. Island Press.
- Sommer, R. (1969). *Personal space the behavioral basis of design*.
- Summerson, J. (1963). The city as an artifact. İçinde O. Handlin & J. Burchard (Ed.), *The historian and the city* (ss. 165-176). Cambridge.
- Şenel, S. A. (2014). Haritalama: bir Anlama, eleştirme ve tasarlama eylemi. İçinde *İstanbul için Öngörüler Projections on Istanbul taarla* (ss. 26-33). İTÜ Vakfı.
- Şentürer, A. (1995). İnsanın uyum yaratma ikilemi ve mimaride eski-yeni tartışması. *Yapı*, 159, 40-48.
<https://www.researchgate.net/publication/362579011>
- Talen, E. (2006). Design for diversity: Evaluating the context of socially mixed neighbourhoods. *Journal of Urban Design*, 11(1), 1-32.
<https://doi.org/10.1080/13574800500490588>
- Taylor, N. (2009). Legibility and aesthetics in urban design. *Journal of Urban Design*, 14(2), 189-202. <https://doi.org/10.1080/13574800802670929>

- Tekeli, İ. (2009). *Modernizm, modernite ve Türkiye'nin kent planlama tarihi*. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tekeli, I. (2010). *İstanbul ve Ankara için kent içi ulaşım tarihi yazıları*. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tekeli, İ. (2011). *Toplu Eserler-15 Türkiye'nin Kent Planlama ve Kent Araştırmaları Tarihi Yazıları*.
- Tekeli, İ. (2015). İstanbul'un modernleşme öyküsü. İçinde *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*.
- Trancik, R. (1986). *Finding lost space: theories of urban design*. Van Nostrand Reinhold Company.
- Türkantoz, K. (2011). Miletos'tan İstanbul'a Liman Kentlerinde Mimari Kimliğin Oluşumu. *Tasarım+Kuram Journal*, 7, 153-169.
- Wang, Q., Liu, X., Zhang, F., Gu, Y., & Zhou, X. (2023). Does compact city shape matter to residents' happiness? *Cities*, 141. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2023.104524>
- Whyte, W. H. (1980). *The social life of the small urban space*. Project for Public Spaces.
- Wiley, D. (2010). A walk about Rome: Tactics for mapping the urban periphery. İçinde *Architectural Theory Review* (C. 15, Sayı 1, ss. 9-29). <https://doi.org/10.1080/13264821003629220>
- Wright, F. L. (1932). *The disappearing city*. <http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015047936219>http://www.hathitrust.org/access_use#pd-google
- Wright, F. L. (1945). *When democracy builds*. University of Chicago Press.
- Zeren, Z. (2021). Çok Merkezli Yeni Dünya ve Kentsel Ağın Düğüm Noktaları: Yüksek Hızlı Demiryolu Sistemi ve Yüksek Hızlı Tren İstasyonları. *Mimarlık*.

A

KENTSEL MEKANA BÜTÜNCÜL BAKIŞ HARİTALAMALARI





TEZDEN ÜRETİLMİŞ YAYINLAR

Konferans Bildirileri

1. Özbudak, Ö., Barkul, Ö. (2022). Kentsel Mekânın Niteliği ve Değişimi: Bostancı Marmaray İstasyon Çevresi Kentsel Kamusal Alanlar, Mekansal Çalışmalar Sempozyumu, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul.
<https://mekanlu.org/2022/10/03/2022-sempozyumu-bildiri-ozetleri-kitabi/>

Makaleler

1. Özgün Özbudak, Ömür Barkul. The holistic view of urban space method: Examination of public spaces around Kadıköy Marmaray stations. Megaron. 2024; 19(1): 75-89. [DOI: 10.14744/megaron.2024.22556](https://doi.org/10.14744/megaron.2024.22556)