İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

BOĞAZİÇİ İSKELE MEYDANLARI-ANADOLUKAVAĞI VE RUMELİKAVAĞI MEYDANLARININ REKREASYONEL POTANSİYELLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Peyzaj Mimarı Didem DİZDAROĞLU

Anabilim Dalı : PEYZAJ MİMARLIĞI

Programı : PEYZAJ MİMARLIĞI

MAYIS 2005

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

BOĞAZİÇİ İSKELE MEYDANLARI-ANADOLUKAVAĞI VE RUMELİKAVAĞI MEYDANLARININ REKREASYONEL POTANSİYELLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Peyzaj Mimarı Didem DİZDAROĞLU
(502031751)

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 9 Mayıs 2005
Tezin Savunulduğu Tarih : 30 Mayıs 2005

Tez Danışmanı : Y.Doç.Dr. Reyhan Genli YİĞİTER
Diğer Jüri Üyeleri: Prof.Dr. Ahmet Cengiz YILDIZCI
Doç.Dr. Nilgün ERGUN

MAYIS 2005

ÖNSÖZ

Tez çalışması kapsamında, değerli görüş ve eleştirileriyle bu çalışmanın ortaya çıkmasını sağlayan, her konuda yardımlarını esirgemeyen, sonuna kadar sabır ve hoşgörüyle bana destek olan değerli hocam Y. Doç. Dr. Reyhan Genli YİĞİTER'e teşekkürü borç bilirim. Ayrıca, başta Sayın Prof. Dr. Ahmet Cengiz YILDIZCI olmak üzere yüksek lisans öğrenimim boyunca emeği geçen tüm hocalarıma teşekkür ederim.

Tez çalışmam dahil olmak üzere tüm öğrencilik hayatım boyunca maddi ve manevi desteklerini hiçbir zaman esirgemeyen, sonsuz sabır ve özveri gösteren başta sevgili annem olmak üzere aileme sonsuz teşekkürler. Bu çalışmanın tamamlanmasında katkısı olan isimlerini tek tek sayamadığım herkese teşekkür ederim.

Ayrıca bu vesileyle, İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi'ndeki lisans öğrenimim boyunca bana karşı emeği geçmiş olan tüm hocalarıma şükranlarımı sunarım.

Mayıs 2005 **Didem DİZDAROĞLU**

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ ii
TABLO LİSTESİ vi
ŞEKİL LİSTESİ viii
ÖZET xii
SUMMARY xiv

1. GİRİŞ 1
1.1. Çalışmanın Amacı, Kapsam Ve Yöntemi 1

2. REKREASYON VE MEYDAN KAVRAMLARININ TANIMLANMASI, SINIFLANDIRILMASI VE TARİHSEL SÜREÇTE GELİŞİMLERİ 3
2.1. Rekreasyon Kavramı 3
2.1.1. Rekreasyon Kavramının Tanımlanması 3
2.1.2. Rekreasyonun Tarihsel Süreçte Gelişimi 5
2.1.3. Rekreasyon Çeşitleri 7
2.1.4. Rekreasyonu Etkileyen Faktörler 9
2.1.5. Rekreasyonel Planlama Ve İlkeleri 10
2.2. Meydan Kavramı 12
2.2.1. Meydan Kavramının Tanımlanması 13
2.2.2. Meydanların Tarihsel Süreçte Gelişimi 14
2.2.3. Meydan Çeşitleri 22
2.2.4. Meydanların İşlevleri 27
2.2.5. Meydan Tasarım İlkeleri 28

3. BOĞAZİÇİ MEKANININ TANIMLANMASI 31
3.1. Boğaziçi Mekanının Fiziki Yapısı 31
3.1.1. Boğaziçi'nin Yeri Ve Konumu 31
3.1.2. Boğaziçi'nin Topografyası 32
3.1.3. Boğaziçi'nin İklimi 34
3.1.4. Boğazdaki Deniz Akıntıları 35
3.1.5. Boğaziçi'nin Bitki Örtüsü 35

3.2. Boğaziçi Yerleşimlerinin Tarihi Gelişimi **36**
3.2.1. Eski Çağda Boğaziçi Yerleşimi 37
3.2.2. Bizans Döneminde Boğaziçi Yerleşimi 38
3.2.3. Osmanlı Döneminde Boğaziçi Yerleşimi 40
3.2.4. Cumhuriyet Ve Cumhuriyetten Günümüze Boğaziçi Yerleşimi 44
3.3. Boğaziçi Mekanının Ulaşım Yapısı **47**
3.3.1. Boğaziçi'nde Ulaşımın Tarihçesi 47
3.3.2. Karayolu Ulaşımı 51
3.3.3. Denizyolu Ulaşımı 53

4. İSKELE MEYDANLARI **57**
4.1. İskele Meydanlarının Genel Özellikleri **57**
4.2. İskele Meydanlarının Ana Fonksiyonları **58**
4.3. Boğaziçi'nde İskele Meydanlarının Gelişimi **58**
4.4. Boğaziçi İskele Meydanları **60**
4.4.1. Üsküdar İskele Meydanı 62
4.4.2. Kuzguncuk İskele Meydanı 66
4.4.3. Beylerbeyi İskele Meydanı 69
4.4.4. Çengelköy İskele Meydanı 73
4.4.5. Kandilli İskele Meydanı 77
4.4.6. Anadoluhisarı İskele Meydanı 81
4.4.7. Kanlıca İskele Meydanı 85
4.4.8. Paşabahçe İskele Meydanı 89
4.4.9. Beykoz İskele Meydanı 92
4.4.10. Anadolukavağı İskele Meydanı 96
4.4.11. Beşiktaş İskele Meydanı 96
4.4.12. Ortaköy İskele Meydanı 100
4.4.13. Bebek İskele Meydanı 103
4.4.14. Yeniköy İskele Meydanı 106
4.4.15. Sarıyer İskele Meydanı 109
4.4.16. Rumelikavağı İskele Meydanı 111

5. ANADOLU VE RUMELİKAVAĞI İSKELE MEYDANLARININ REKREASYONEL POTANSİYELLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ **112**
5.1. Araştırmanın Kapsam Ve Yöntemi **112**
5.2. Anadolukavağı İskele Meydanı **114**
5.2.1. Konumu 114
5.2.2. Tarihi Perspektifi 115
5.2.3. Meydanı Çevreleyen Tarihi Ve Doğal Değerler 117
5.2.4. Ulaşım Durumu 123

5.3. Anadolukavağı İskele Meydanı'nın Rekreasyonel Kullanımına Yönelik Anket Çalışması Verilerinin Analizi **126**
5.3.1. Kullanıcıların Sosyo-Ekonomik Yapısına İlişkin Bulgular 126
5.3.2. Meydanın Ulaşım Durumuna İlişkin Bulgular 127
5.3.3. Kullanıcıların Meydanı Kullanımlarına İlişkin Bulgular 132
5.3.4. Meydandaki Kentsel Donatı Elemanlarına İlişkin Bulgular 135
5.3.5. Kullanıcıların Memnuniyeti Ve Değerlendirmelerine İlişkin Bulgular 137
5.3.6. Kullanıcıların Yaş Grubu İle Meydanı Kullanım Amaçları Arasındaki İlişkinin Saptanması İle İlgili Bulgular 141
5.3.7. Kullanıcıların Yaş Grubu İle Rekreasyonel Fonksiyon İstekleri Arasındaki İlişkinin Saptanması İle İlgili Bulgular 142
5.3.8. Anadolukavağı İskele Meydanı Alan Çalışmasının Değerlendirilmesi 144
5.4. Rumelikavağı İskele Meydanı 153
5.4.1. Konumu 153
5.4.2. Tarihi Perspektifi 154
5.4.3. Meydanı Çevreleyen Tarihi Ve Doğal Değerler 156
5.4.4. Ulaşım Durumu 158
5.5. Rumelikavağı İskele Meydanı'nın Rekreasyonel Kullanımına Yönelik Anket Çalışması Verilerinin Analizi **161**
5.5.1. Kullanıcıların Sosyo-Ekonomik Yapısına İlişkin Bulgular 161
5.5.2. Meydanın Ulaşım Durumuna İlişkin Bulgular 162
5.5.3. Kullanıcıların Meydanı Kullanımlarına İlişkin Bulgular 166
5.5.4. Meydandaki Kentsel Donatı Elemanlarına İlişkin Bulgular 169
5.5.5. Kullanıcıların Memnuniyeti Ve Değerlendirmelerine İlişkin Bulgular 171
5.5.6. Kullanıcıların Yaş Grubu İle Meydanı Kullanım Amaçları Arasındaki İlişkinin Saptanması İle İlgili Bulgular 175
5.5.7. Kullanıcıların Yaş Grubu İle Rekreasyonel Fonksiyon İstekleri Arasındaki İlişkinin Saptanması İle İlgili Bulgular 176
5.5.8. Rumelikavağı İskele Meydanı Alan Çalışmasının Değerlendirilmesi 178
6. SONUÇ VE ÖNERİLER **187**
KAYNAKLAR **192**
EK **201**
ÖZGEÇMİŞ **205**

TABLO LİSTESİ

		Sayfa No
Tablo 3.1.	Kuruluşların Deniz Yolcu Taşımacılığındaki Yolcu Sayıları Ve Oranları	53
Tablo 5.1.	Anadolukavağı İskele Meydanı Kullanıcılarının Cinsiyeti	126
Tablo 5.2.	Kullanıcıların Yaş Grubu	126
Tablo 5.3.	Kullanıcıların Eğitim Durumu	127
Tablo 5.4.	Kullanıcıların Meslek Grubu	127
Tablo 5.5.	Kullanıcıların Oturdukları Yaka Dağılımı	128
Tablo 5.6.	Anadolu Yakasında Oturan Kullanıcıların Semt Dağılımı	128
Tablo 5.7.	Avrupa Yakasında Oturan Kullanıcıların Semt Dağılımı	129
Tablo 5.8.	Anket Sırasında Mekana Nereden Gelindiği	129
Tablo 5.9.	Kullanıcıların Geliş Esnasında Kullandıkları Ulaşım Aracı	130
Tablo 5.10.	Kullanıcıların Deniz Yolculuğunu Tercih Etme Sebebi	130
Tablo 5.11.	Vapur Seferlerinin Sayı Ve Sıklığının Yeterliliği	131
Tablo 5.12.	Otopark Sorunu	131
Tablo 5.13.	Kullanıcıların Mekanı Kullanım Amacı	132
Tablo 5.14.	Kullanıcıların Mekanı Kullanım Sıklığı	133
Tablo 5.15.	Kullanıcıların Mekana Kimlerle Geldikleri	133
Tablo 5.16.	Kullanıcıların Mekanı Kullanım Günleri	134
Tablo 5.17.	Kullanıcıların Mekanı Kullanım Saatleri	134
Tablo 5.18.	Kullanıcıların Mekanda Geçirdikleri Süre	134
Tablo 5.19.	Kentsel Donatı Elemanlarının Kullanımı	135
Tablo 5.20.	Kentsel Donatı Elemanlarının Yeterliliği	136
Tablo 5.21.	Kullanıcıların Yetersiz Buldukları Kentsel Donatı Elemanları	136
Tablo 5.22.	Mekanın Kullanıcılara Estetik Açıdan Hitap Etmesi	137
Tablo 5.23.	Kullanıcıların Mekanın Genel Durumundan Memnuniyeti	137
Tablo 5.24.	Kullanıcıları Rahatsız Eden Faktörler	138
Tablo 5.25.	Bitkisel Düzenlemenin Yeterliliği	138
Tablo 5.26.	Kullanıcıların Bitkisel Düzenleme İstekleri	139
Tablo 5.27.	Kullanıcıların Rekreasyonel Fonksiyon İstekleri	139
Tablo 5.28.	Kullanıcılara Göre Rekreasyonel Kolaylık Yeterliliği	140
Tablo 5.29.	Kullanıcıların Yaşı İle Mekanı Kullanım Amaçları Arasındaki İlişki	141
Tablo 5.30.	Kullanıcıların Yaşı İle Rekreasyonel Fonksiyon İstekleri Arasındaki İlişki	142
Tablo 5.31.	Rumelikavağı İskele Meydanı Kullanıcılarının Cinsiyeti	161
Tablo 5.32.	Kullanıcıların Yaş Grubu	161
Tablo 5.33.	Kullanıcıların Eğitim Durumu	162
Tablo 5.34.	Kullanıcıların Meslek Grubu	162
Tablo 5.35.	Kullanıcıların Oturdukları Yaka Dağılımı	163
Tablo 5.36.	Anadolu Yakasında Oturan Kullanıcıların Semt Dağılımı	163
Tablo 5.37.	Avrupa Yakasında Oturan Kullanıcıların Semt Dağılımı	164

Tablo 5.38. Anket Sırasında Mekana Nereden Gelindiği 164
Tablo 5.39. Kullanıcıların Geliş Esnasında Kullandıkları Ulaşım Aracı 164
Tablo 5.40. Kullanıcıların Deniz Yolculuğunu Tercih Etme Sebebi 165
Tablo 5.41. Vapur Seferlerinin Sayı Ve Sıklığının Yeterliliği 165
Tablo 5.42. Otopark Sorunu 165
Tablo 5.43. Kullanıcıların Mekanı Kullanım Amacı 167
Tablo 5.44. Kullanıcıların Mekanı Kullanım Sıklığı 167
Tablo 5.45. Kullanıcıların Mekana Kimlerle Geldikleri 168
Tablo 5.46. Kullanıcıların Mekanı Kullanım Günleri 168
Tablo 5.47. Kullanıcıların Mekanı Kullanım Saatleri 168
Tablo 5.48. Kullanıcıların Mekanda Geçirdikleri Süre 169
Tablo 5.49. Kentsel Donatı Elemanlarının Kullanımı 170
Tablo 5.50. Kentsel Donatı Elemanlarının Yeterliliği 170
Tablo 5.51. Kullanıcıların Yetersiz Buldukları Kentsel Donatı Elemanları 171
Tablo 5.52. Mekanın Kullanıcılara Estetik Açıdan Hitap Etmesi 171
Tablo 5.53. Kullanıcıların Mekanın Genel Durumundan Memnuniyeti 172
Tablo 5.54. Kullanıcıları Rahatsız Eden Faktörler 172
Tablo 5.55. Bitkisel Düzenlemenin Yeterliliği 173
Tablo 5.56. Kullanıcıların Bitkisel Düzenleme İstekleri 173
Tablo 5.57. Kullanıcıların Rekreasyonel Fonksiyon İstekleri 174
Tablo 5.58. Kullanıcılara Göre Rekreasyonel Kolaylık Yeterliliği 174
Tablo 5.59. Kullanıcıların Yaşı İle Mekanı Kullanım Amaçları Arasındaki İlişki 175
Tablo 5.60. Kullanıcıların Yaşı İle Rekreasyonel Fonksiyon İstekleri Arasındaki İlişki 177

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa No

Şekil 2.1 : Rekreasyonu Etkileyen Temel Etmenler ve Rekreasyon Talebi İle İlişkileri 4
Şekil 2.2 : Mohenjo-Daro Kent Planı 15
Şekil 2.3 : Kahun Kent Planı 15
Şekil 2.4 : Forum Traiani, Roma 16
Şekil 2.5 : Petite Place, Arras 17
Şekil 2.6 : Piazza Di Annunziata, Floransa 18
Şekil 2.7 : Piazza Di San Pietro, Roma 19
Şekil 2.8 : Place De L'etoile, Paris 20
Şekil 2.9 : Ayasofya 21
Şekil 2.10 : Kent Meydanlarının Sınıflandırılması 22
Şekil 2.11 : Niş Tipi Meydan Örnekleri 23
Şekil 2.12 : Kare Tipi Meydan Örnekleri 23
Şekil 2.13 : Dikdörtgen Tipi Meydan Örnekleri 24
Şekil 2.14 : L Tipi Meydan Örnekleri 24
Şekil 2.15 : Yarım Daire Tipi Meydan Örnekleri 25
Şekil 2.16 : Üçgen Tipi Meydan Örnekleri 25
Şekil 3.1 : İstanbul Hava Fotoğrafından Boğaziçi Genel Görünümü 32
Şekil 3.2 : Üsküdar Burnu 33
Şekil 3.3 : Bizans Döneminde Boğaziçi 39
Şekil 3.4 : İstanbul Ve Boğaziçi (1803) 41
Şekil 3.5 : Eski Boğaziçi (1835) 43
Şekil 3.6 : Fatih Sultan Mehmet Köprüsü İnşası (1987) 45
Şekil 3.7 : Günümüzde Boğaziçi'ndeki Düzensiz Kentsel Gelişme 46
Şekil 3.8 : Boğaziçi 47
Şekil 3.9 : Sultan Abdülmecit'in Saltanat Kayığı 48
Şekil 3.10 : Boğaziçi'nde En Fazla Kullanılan Nakil Vasıtası Pazar Kayığı .. 48
Şekil 3.11 : Düzenli Deniz Seferlerinin Yapıldığı Kadıköy İskelesi 49
Şekil 3.12 : Üsküdar Meydanı 50
Şekil 3.13 : İstanbul Kent İçi Ulaşımının Dağılımı 51
Şekil 3.14 : Araçlı Yolculukların Dağılımı 52
Şekil 3.15 : Kuruluşların Deniz Ulaşımındaki Payları 53
Şekil 4.1 : Beşiktaş 59
Şekil 4.2 : Boğaz Hattı İskelelerinin Mevcut Durumu 61
Şekil 4.3 : Üsküdar İskele Meydanı 62
Şekil 4.4 : Üsküdar Meydanının Eski Görünümü 63
Şekil 4.5 : Üsküdar İskele Meydanı Ve Çevresi Arazi Kullanımı 65
Şekil 4.6 : Kuzguncuk İskele Meydanı 66
Şekil 4.7 : Eski Kuzguncuk İskelesi 66
Şekil 4.8 : Kuzguncuk İskelesinin Girişi 67
Şekil 4.9 : Kuzguncuk İskele Meydanı Ve Çevresi Arazi Kullanımı 68

Şekil 4.10 : Beylerbeyi İskele Meydanı 69
Şekil 4.11 : Yayalaştırılan Sokaktan Görünüm 69
Şekil 4.12 : Eski Beylerbeyi İskelesi 70
Şekil 4.13 : Günümüzdeki Beylerbeyi İskelesi 71
Şekil 4.14 : Beylerbeyi İskele Meydanı Ve Çevresi Arazi Kullanımı 72
Şekil 4.15 : İskele Binasına Giden Yol Ve Çengelköy İskele Meydanı 73
Şekil 4.16 : Eski Çengelköy İskelesi 74
Şekil 4.17 : Çınaraltı Meydanı 74
Şekil 4.18 : Günümüzdeki Çengelköy İskelesi 75
Şekil 4.19 : Çengelköy İskele Meydanı Ve Çevresi Arazi Kullanımı 76
Şekil 4.20 : Kandilli İskele Meydanı 77
Şekil 4.21 : Eski Kandilli İskele Meydanı 78
Şekil 4.22 : Kandilli Parkı 78
Şekil 4.23 : Kandilli İskelesi 79
Şekil 4.24 : Kandilli İskele Meydanı Ve Çevresi Arazi Kullanımı 80
Şekil 4.25 : Anadoluhisarı İskele Meydanı 81
Şekil 4.26 : Anadoluhisarı 81
Şekil 4.27 : Anadoluhisarı'nın Meydandan Görünümü 82
Şekil 4.28 : Hisarın İçersindeki Park Ve Yanında Yer Alan Restorandan Görünüm 83
Şekil 4.29 : Anadoluhisarı İskele Meydanı Ve Çevresi Arazi Kullanımı 84
Şekil 4.30 : Kanlıca İskele Meydanı 85
Şekil 4.31 : Eski Kanlıca İskelesi 85
Şekil 4.32 : Cami İle İskele Arasında Kalan Yayalaştırılmış Alan 86
Şekil 4.33 : Küçük Restoran Birimleri Ve Önündeki Oturma Grupları 87
Şekil 4.34 : Kanlıca İskele Meydanı Ve Çevresi Arazi Kullanımı 88
Şekil 4.35 : Paşabahçe İskelesi Ve Çay Bahçesi 89
Şekil 4.36 : Eski Paşabahçe İskelesi 89
Şekil 4.37 : Paşabahçe İskelesi, Çay Bahçesi ve Parkı 90
Şekil 4.38 : Paşabahçe İskele Meydanı Ve Çevresi Arazi Kullanımı 91
Şekil 4.39 : Eski Beykoz İskelesi 92
Şekil 4.40 : Düzenleme Çalışması Yapılan Beykoz İskelesinden Görünüm 93
Şekil 4.41 : İshak Ağa Çeşmesi 93
Şekil 4.42 : Beykoz Meydanı Çevre Düzenlemesi İnşaatı 94
Şekil 4.43 : Beykoz İskele Meydanı Ve Çevresi Arazi Kullanımı 95
Şekil 4.44 : Beşiktaş İskele Meydanı 96
Şekil 4.45 : Eski Beşiktaş İskelesi 97
Şekil 4.46 : Beşiktaş İskele Meydanı Ve Çevresi Arazi Kullanımı 99
Şekil 4.47 : Ortaköy İskele Meydanı 100
Şekil 4.48 : Eski Ortaköy 100
Şekil 4.49 : Ortaköy İskele Meydanı Ve Çevresi Arazi Kullanımı 102
Şekil 4.50 : Bebek Parkı 103
Şekil 4.51 : Eski Bebek Koyu 103
Şekil 4.52 : Bebek İskelesi 104
Şekil 4.53 : Bebek İskele Meydanı Ve Çevresi Arazi Kullanımı 105
Şekil 4.54 : Yeniköy İskele Meydanı 106
Şekil 4.55 : Yeniköy 106
Şekil 4.56 : Yeniköy İskele Meydanı Ve Çevresi Arazi Kullanımı 108
Şekil 4.57 : Sarıyer İskele Parkı 109
Şekil 4.58 : Eski Sarıyer İskelesi 109

Şekil 4.59 : Günümüzdeki Sarıyer İskelesi 110
Şekil 4.60 : Sarıyer İskele Meydanı Ve Çevresi Arazi Kullanımı 111
Şekil 5.1 : Anadolukavağı Havadan Görünüm 114
Şekil 5.2 : Anadolukavağı Sahilden Görünüm 115
Şekil 5.3 : Osmanlı Döneminde Anadolukavağı 116
Şekil 5.4 : Günümüzdeki Anadolukavağı'ndan Görünüm 117
Şekil 5.5 : Fatma Hatun Çeşmesi Eski Görünümü Ve Günümüzdeki Hali ... 118
Şekil 5.6 : Midillili Ali Reis Camisi Ve Cevriye Hatun Çeşmesi 118
Şekil 5.7 : Yoros Kalesi'nin Planı Ve XVII. Yüzyıl Sonlarındaki Gravürü.. 119
Şekil 5.8 : Yoros Kalesi Giriş Bölümü 120
Şekil 5.9 : Yoros Kalesi Havadan Görünüm 120
Şekil 5.10 : Yuşa Tepesi Mesire Alanı Ve Boğazın Görünümü (1839) 121
Şekil 5.11 : Günümüzde Yuşa Tepesi Ve Boğazın Görünümü 121
Şekil 5.12 : Anadolukavağı'ndan Genel Görünüm 122
Şekil 5.13 : Anadolukavağı Mevcut Yeşil Alan Durumu 122
Şekil 5.14 : Korunması Gerekli Asırlık Çınar Ağaçları Ve Serviler 123
Şekil 5.15 : Anadolukavağı İskelesi 124
Şekil 5.16 : Anadolukavağı İskele Meydanı Ve Çevresi Arazi Kullanımı 125
Şekil 5.17 : Kullanıcıların Yaşı İle Mekanı Kullanım Amaçları Arasındaki İlişki..... 141
Şekil 5.18 : Kullanıcıların Yaşı İle Rekreasyonel Fonksiyon İstekleri Arasındaki İlişki 143
Şekil 5.19 : Anadolukavağı İskele Meydanı Denizden Görünüm 144
Şekil 5.20 : Ortasındaki Restoran Tarafından İkiye Bölünmüş Olan Anadolukavağı İskele Meydanı'nın Tepeden Görünümleri 145
Şekil 5.21 : İskele Meydanında Yer Alan Balıkçı Restoranları 146
Şekil 5.22 : Deniz Kenarındaki Masalar Ve Tekneler 146
Şekil 5.23 : Meydanı Çevreleyen Yapılar 147
Şekil 5.24 : Çınar Ağacının Etrafında Yer Alan Restoran 147
Şekil 5.25 : Otopark Alanları 148
Şekil 5.26 : İskeleden Görünüm 148
Şekil 5.27 : Meydanda Yer Alan Kentsel Donatı Elemanları 149
Şekil 5.28 : Meydandaki Mezar Taşını Andıran Obje 150
Şekil 5.29 : Meydanda Yapılan Bitkisel Düzenlemeden Örnekler 151
Şekil 5.30 : Çocuk Oyun Alanı 151
Şekil 5.31 : Turistik Ve Hediyelik Eşya Satan Dükkanlar 152
Şekil 5.32 : Meydanda Çeşitli Rekreatif Faaliyetlerini Gerçekleştiren Kullanıcılar 153
Şekil 5.33 : Rumelikavağı Havadan Görünüm 153
Şekil 5.34 : Rumelikavağı Sahilden Görünüm 154
Şekil 5.35 : Eski Rumelikavağı 155
Şekil 5.36 : Ulu Cami Ve Yusuf Ağa Camisi 156
Şekil 5.37 : Rumelikavak Kalesi 156
Şekil 5.38 : Altınkum Plajı'nın Açılış Günü 1927 157
Şekil 5.39 : Telli Baba Mevki Denizden Görünüm 157
Şekil 5.40 : Rumelikavağı Mevcut Yeşil Alan Durumu 158
Şekil 5.41 : Yol Kenarındaki Restoranlardan Görünüm 158
Şekil 5.42 : Rumelikavağı İskelesi 159
Şekil 5.43 : Rumelikavağı İskele Meydanı Ve Çevresi Arazi Kullanımı 160

Şekil 5.44 : Kullanıcıların Yaşı İle Mekanı Kullanım Amaçları Arasındaki İlişki 176
Şekil 5.45 : Kullanıcıların Yaşı İle Rekreasyonel Fonksiyon İstekleri Arasındaki İlişki 177
Şekil 5.46 : Rumelikavağı Sahilden Görünüm 178
Şekil 5.47 : Rumelikavağı İskele Meydanı'nın Genel Görünümü 179
Şekil 5.48 : Deniz Kenarındaki İskele Ve Teknelerden Görünüm 180
Şekil 5.49 : Meydanın Bitiminde Yer Alan Balıkçı Restoranları 180
Şekil 5.50 : 1990'lı Yılların Başında İskelenin Yanında Yer Alan Çay Bahçesi Ve Terası 181
Şekil 5.51 : Çarşı Meydanındaki Ana Duraktan Görünüm 181
Şekil 5.52 : Meydandaki Aydınlatma Elemanları 182
Şekil 5.53 : Meydanda Yer Alan Kentsel Donatı Elemanları 183
Şekil 5.54 : Meydanda Yer Alan Çocuk Oyun Alanı 183
Şekil 5.55 : Midyeciler Çarşısı 184
Şekil 5.56 : Midyeciler Çarşısı İçin Düzenlenen Fakat Restorana Çevrilerek Hizmet Veren Yapı 185
Şekil 5.57 : Eski Rumelikavağı Kalesinin Kalıntıları 186

BOĞAZİÇİ İSKELE MEYDANLARI-ANADOLUKAVAĞI VE RUMELİKAVAĞI MEYDANLARININ REKREASYONEL POTANSİYELLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

ÖZET

Bu tez çalışmasında ele alınan problem; İstanbul kenti için önemli bir rekreasyonel potansiyele sahip Boğaziçi iskele meydanlarının ulaşım ve kullanım olanaklarının yetersizliği sonucunda kentsel yeşil alanlar olarak değerlerini yitirmeye başlayarak yok olmaya yüz tutmalarıdır. Bu problem doğrultusunda tezin amacı;

- Boğaziçi iskele meydanlarının rekreasyonel potansiyellerinin incelenerek bugünkü kullanımlarını belirlemek,
- Kent peyzajına katkısını vurgulamak,
- Ortaya çıkan sorunlara peyzaj mimarlığı yönünden çözüm ve öneriler getirmektir.

Bu amaçla Boğaziçi iskele meydanlarından "Anadolukavağı Ve Rumelikavağı İskele Meydanları" çalışma alanı olarak seçilerek, bu kriterlerin incelenmesine yönelik bir araştırma yapılması hedeflenmiştir. Belirtilen amaç ve hedefler doğrultusunda çalışma 6 bölümden oluşmaktadır;

Birinci bölüm "Giriş" bölümüdür. Bu bölümde, kısaca bir giriş yapılarak bu konunun neden seçildiği, çalışmada hangi yolların izlendiği ve tezin amacı belirtilmiştir.

İkinci bölüm "Konu İle İlgili Kavramsal Açıklamalar" bölümüdür. Bu bölümde, konuya ilişkin "rekreasyon" ve "meydan" kavramlarının farklı tanımları ve sınıflandırmaları yapılarak, tarihsel süreçte gelişimleri incelenmiştir. Daha sonra bu kavramların, kamusal ortak yaşamdaki işlevleri açıklanarak, planlama ve tasarım ilkelerine değinilmiştir.

Üçüncü bölüm "Boğaziçi Mekanının Tanımlanması" bölümüdür. Bu bölümde, Boğaziçi mekanının genel özellikleri ortaya konmuştur. Öncelikle alanın konumu, topografyası, iklimi, deniz akıntıları ve bitki örtüsü incelenmiştir. Daha sonra eski çağ döneminden başlayarak Cumhuriyet dönemine kadar olan tarihsel gelişimi kısaca açıklanmıştır. Ayrıca iskele meydanlarına erişimi ve kullanımı etkilediğinden dolayı Boğaziçi mekanının ulaşım yapısı hakkında da kısaca bilgi verilmiştir.

Dördüncü bölümde, "İskele Meydanı" kavramının mekansal, fonksiyonel ve kültürel özellikleri incelenmiştir. Daha sonra Boğaziçi'ndeki meydan niteliğine sahip iskeleler tespit edilmiş, bu iskele meydanlarının konumu, tarihi perspektifi, etrafını çevreleyen önemli yapılar ve ulaşım sistemi incelenerek güncel durumlarına ilişkin saptamalar yapılmıştır.

Beşinci bölüm "Anadolu Ve Rumelikavağı İskele Meydanlarının Rekreasyonel Potansiyellerinin Değerlendirilmesi" bölümüdür. Araştırma alanı olarak bu iskele meydanlarının seçilme nedeni, kendine özgü doğal yapısını koruyabilmiş ve kent halkının rekreatif ihtiyaçlarına hizmet veren rekreasyonel kullanım potansiyelleri yüksek mekanlar olmasıdır. Bu bölümde, bu alanlara ilişkin literatür araştırması, yerinde gözlem ve tespit çalışmaları, fiziksel haritalar ve anket çalışması yapılarak alanlara ait kullanım ve istekler saptanarak günümüz koşullarına göre planlama ve kullanıcı değerlendirmeleri ortaya konmuştur. Ayrıca her iki iskele meydanı için ayrı olarak, yapılan alan çalışmalarının genel bir değerlendirilmesi yapılmıştır.

Altıncı bölüm "Sonuç" bölümüdür. Bu bölümde, ele alınan problemin araştırma alanlarındaki bugünkü durumu, ikinci, üçüncü ve dördüncü bölümlerde yapılan araştırmalar sonucunda elde edilen veriler ışığında değerlendirilerek sonuçlara ulaşılmış ve bazı öneriler getirilmiştir.

RECREATIONAL POTENTIAL OF BOSPHORUS QUAY SQUARES-ANADOLUKAVAĞI AND RUMELIKAVAĞI SQUARES IN ISTANBUL METROPOLITAN CITY

SUMMARY

The issue discussed in this dissertation work is the gradual disappearance and loss of the value of Bosphorus quay squares, which have an important recreational potential for Istanbul, as urban green areas due to inadequate means of transportation and use. Within this framework, the purpose of this dissertation work is;

- to study the recreational potential of the quay squares of Bosphorus, and determine the current situation,
- to emphasize their contribution to the urban landscape,
- and to offer solutions and suggestions to the present problems with regard to landscape architecture.

Among the quay squares of Bosphorus, the "Anadolukavağı and Rumelikavağı Quay Squares" were selected as research areas, and a survey to investigate these criteria was conducted. The dissertation work is made up of six sections;

The first section is the "Introduction" part. In this section, there is a short introduction where the reasons for choosing this topic, the methodology, and the purpose of the thesis are discussed.

The second part is called the "Conceptual Explanations Related To The Topic." In this section, the different definitions and classifications of the "recreation" and "square" concepts are given, and their chronological progress is discussed. Then the functions of these concepts in the public social life are explained, and the principles of planning and design are discussed.

The third part is called "Definition Of The Bosphorus Spaces". In this section, the general characteristics of the Bosphorus spaces are given. First of all the location, topography, climate, sea flows and flora were observed. Later, its historical development from the antique ages to the period of the Republic was explained briefly. Moreover, a short description on the transport system of Bosphorus was given as it has an effect on the access to the quay squares and their use.

In the forth part, spatial, functional and cultural features of the “Quay Square” concept were studied. Then, the quay squares of Istanbul with space characteristics were determined, and current information related to their location, historical perspectives, the adjacent important buildings, and the transportation system were given.

The fifth part is called the "Assessment Of The Recreational Potential Of The Anadolukavağı And Rumelikavağı Quay Squares". These quay squares were selected as research area because their unique natural characters were preserved, and they have a high recreational potential to serve the recreational needs of the urban population. In this section, a literature research related to these areas, in situ observation and exploration studies, as well as physical maps were given, and a survey was conducted to determine the use and requested for these areas, followed by planning and user assessments based on current circumstances. In addition, a general assessment of the area studies was conducted, separately for each of the quay squares.

The sixth part is the "Conclusion" section. In this section, the current situation of the present problem in the research area was analyzed based on the data obtained from the studies referred to in the second, third, and fourth sections, and the results and some recommendations were given.

1. GİRİŞ

1.1. Çalışmanın Amacı, Kapsam Ve Yöntemi

Bu çalışma; İstanbul metropolü için önemli bir yeşil alan potansiyeline sahip Boğaziçi iskele meydanlarının rekreasyonel potansiyellerinin incelenerek bugünkü kullanımlarını belirlemek, kent içi ulaşım sistemi ile ilişkili olarak kent peyzajına katkısını vurgulamak ve ortaya çıkan sorunlara peyzaj mimarlığı yönünden çözüm ve öneriler getirmek amacı ile yapılmıştır. Bu amaçla Boğaziçi iskele meydanlarından "Anadolukavağı Ve Rumelikavağı İskele Meydanları" çalışma alanı olarak seçilerek, bu kriterlerin incelenmesine yönelik bir araştırma yapılması hedeflenmiştir. Belirtilen amaç ve hedefler doğrultusunda çalışma 6 bölümden oluşmaktadır;

Birinci bölüm giriş bölümüdür. Çalışmanın amacı, kapsamı ve yöntemi belirtilmiştir.

İkinci bölümde, araştırmaya temel oluşturan "rekreasyon" ve "meydan" kavramlarının farklı tanımları yapılmış ve tarihin çeşitli dönemlerinde farklı kültür yapısına sahip toplumlar tarafından kullanımı incelenerek tipolojik sınıflandırmaya ayrılmıştır. Daha sonra bu kavramların, kamusal ortak yaşamdaki fonksiyonu ve rolü açıklanarak, planlama ve tasarım ilkelerine değinilmiştir.

Üçüncü bölüm, araştırma alanı olan Boğaziçi'nin konumu, topografyası, iklimi ve bitki örtüsü olmak üzere fiziki yapısı incelenmiştir. Daha sonra Boğaziçi yerleşimlerinin eski çağ ve Bizans dönemlerinden başlayarak Cumhuriyet dönemine kadar olan tarihsel gelişimi açıklanmıştır. Ayrıca Boğaziçi'nin ulaşım yapısı hakkında da kısaca bilgi verilmiştir.

Dördüncü bölümde, araştırma konusu olan iskele meydanlarının genel özellikleri ve ana fonksiyonları tanımlanmış, Boğaziçi'ndeki meydan niteliğine sahip iskeleler tespit edilerek, bu iskele meydanlarının konumu, tarihi perspektifi, etrafını çevreleyen önemli yapılar ve ulaşım durumu hakkında kısaca bilgi verilmiştir. Ayrıca

iskele meydanı ve çevresinde yapılan alansal incelemeler sonucu belirlenen arazi kullanımları, her iskele meydanı için ayrı olarak fotogrametrik haritaların Photoshop programına aktarılması suretiyle belirtilmiştir.

Beşinci bölümde, araştırma alanı olarak seçilen Anadolukavağı ve Rumelikavağı iskele meydanlarının konumu, tarihsel süreçte gelişimi ve ulaşım yapısı hakkında bilgi verildikten sonra bu meydanların ulaşım durumu, kullanıcı özellikleri, kullanıcıların memnuniyet düzeyi ve rekreasyonel kullanımlarının belirlenmesi amacıyla anket çalışması yapılmıştır. Anketlerden elde edilen veriler, istatistiksel analiz programı SPSS (PC) ve MS Excel programı kullanılarak değerlendirilmiştir. Sonuçlar tablo ve şekiller yardımıyla açıklanmıştır. Anket çalışmalarının sonunda her bir iskele meydanı için; alanlara ilişkin literatür araştırması, alanlarda yapılan analiz çalışması ve anket çalışması sonucu elde edilen verilerle birlikte meydanların rekreasyonel kullanım şekli ve mevcut durumu ile ilgili genel bir bölüm değerlendirmesi yapılmıştır.

Altıncı bölüm ise sonuç bölümüdür. Bu bölümde tez kapsamında yapılan tüm araştırmalar ele alınarak genel bir değerlendirme yapılmış ve elde edilen sonuçlar doğrultusunda Boğaziçi iskele meydanlarının rekreasyonel kullanımlarının iyileştirilmesi ve arttırılmasına yönelik çözüm ve öneriler getirilmiştir.

Tez çalışması sırasında; İ.T.Ü. Merkez ve Mimarlık Kütüphaneleri, İ.Ü. Orman Fakültesi Kütüphanesi, Atatürk Kitaplığı, İstanbul Çelik Gülersoy Kitaplığı, Mimarlar Odası İstanbul Şubesi Arşivi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama ve Harita Arşivleri, Boğaziçi İmar Müdürlüğü, Sarıyer, Beşiktaş, Beykoz ve Üsküdar İlçe Belediyeleri, Y.Doç.Dr. Reyhan Yiğiter ve Y.Doç.Dr. Nurgül Erdem'in arşivleri, çeşitli yayın evlerinin çıkarttığı yayın katalogları, süreli yayınlar ve sempozyum bildirileri ve internetteki site arşivlerinden yararlanılmıştır.

2. REKREASYON VE MEYDAN KAVRAMLARININ TANIMLANMASI, SINIFLANDIRILMASI VE TARİHSEL SÜREÇTE GELİŞİMLERİ

Boğaziçi iskele meydanlarının rekreasyonel potansiyellerinin değerlendirilebilmesi için bu bölümde, ilk önce "rekreasyon" ve "meydan" kavramlarının farklı tanımları yapılmış ve tarihin çeşitli dönemlerinde farklı kültür yapısına sahip toplumlar tarafından kullanımı incelenerek tipolojik sınıflandırmaya ayrılmıştır. Daha sonra bu kavramların, kamusal ortak yaşamdaki fonksiyonu ve rolü açıklanarak, planlama ve tasarım ilkelerine değinilmiştir.

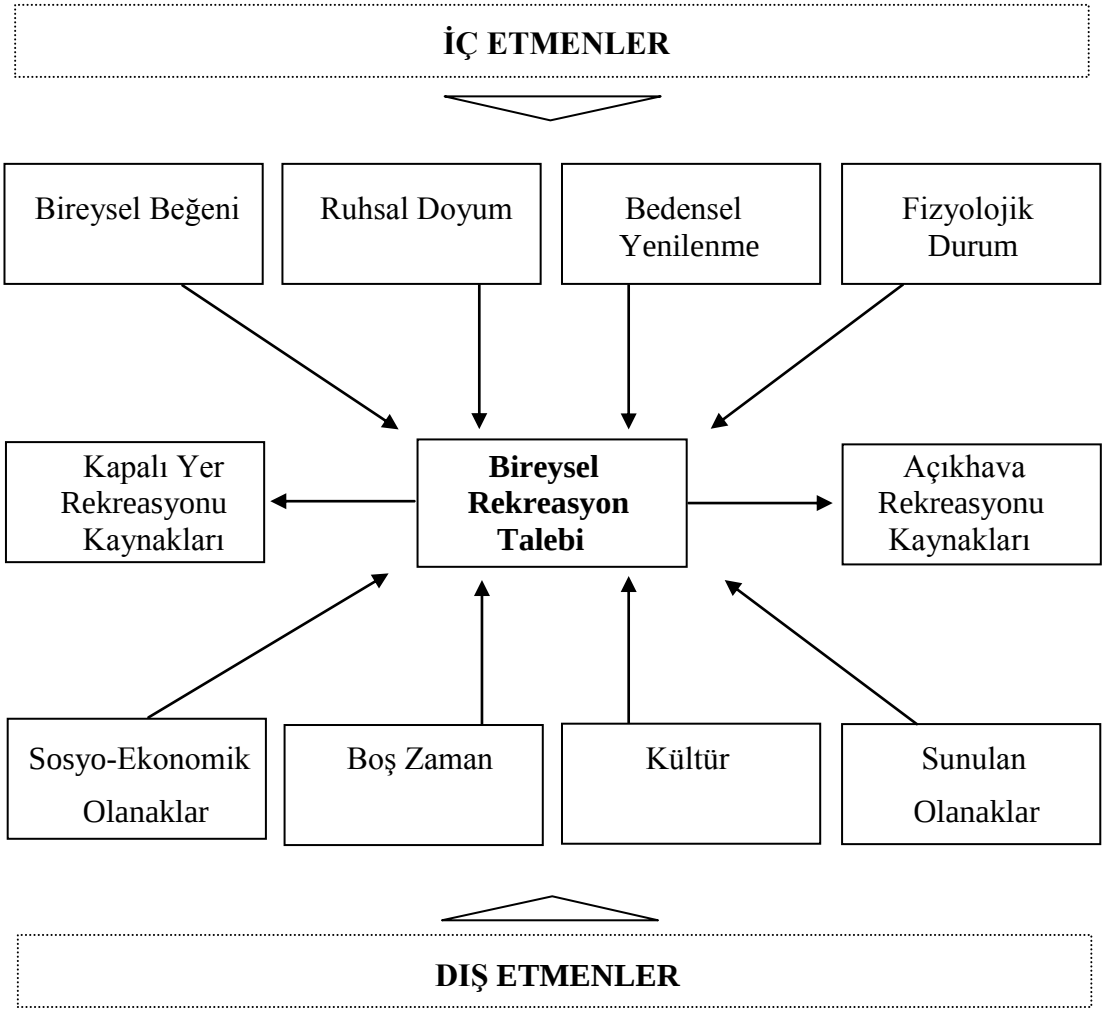
2.1. Rekreasyon Kavramı

İnsan yaşantısının ayrılmaz bir parçası olan rekreasyonun tarihi çok eski devirlere dayanmaktadır. Tarih boyunca toplumun hemen her kesiminde rekreasyona yer ve zaman ayrılmıştır. Fakat XIX. yüzyılda ve günümüze değin geçen süreç içerisinde hızla gelişen uygarlık sonucu, yapay bir çevrede yaşamına devam etmek zorunda kalan, özellikle büyük şehir insanları, bu en doğal gereksinimlerini karşılayamamışlardır(Korkut, 1991). Oysa özellikle gelişen teknoloji, endüstri ve değişen sosyal ve ekonomik şartlar karşısında insan yaşamında rekreasyon, kişilerin fiziksel ve ruhsal gelişimlerinde çok önemli bir yer tutmaktadır. Rekreasyon insanda doğa ve toplu yaşama sevgisini artırıcı, insanı hayata bağlayıcı, arkadaşlık bağlarını kuvvetlendirici rol oynar.

2.1.1. Rekreasyon Kavramının Tanımlanması

Rekreasyon latincede 'yeniden' anlamına gelen 're' ve 'yaratma' anlamına gelen 'creare' kelimelerinden türemiş olup; 'yeniden yaratma' anlamına gelmektedir. Bu nedenle rekreasyon, kişinin yeniden kazanılması, tüm yaşam aktiviteleri yönünden enerjisinin tazelenmesi olayı olarak tanımlanmaktadır(Özkan, 1981).

Akesen (2004), rekreasyonu, bireylerin beğenisi bakımından doyurucu, ruhsal ve bedensel yenilenme amacı taşıyan, aynı zamanda bireyin, sosyal, kültürel, ekonomik ve fizyolojik olanakları ile bağımlı boş zaman kullanımlarını içeren eylem yada eylemlerdir şeklinde tanımlamaktadır. Bu tanıma göre bireysel rekreasyon talebini etkileyen iç ve dış etmenler Şekil 2.1'de gösterilmiştir.



Şekil 2.1: Rekreasyonu Etkileyen Temel Etmenler ve Rekreasyon Talebi İle İlişkileri (Akesen, 2004)

Pehlivanoğlu (1976), rekreasyonu, bireyin kendi arzusu ile kendi olanakları doğrultusunda kullanabileceği serbest zamanda bedensel ve ruhsal dinlenme gereksinimlerini karşılayarak bireyi yenileyen, sürdürüldüğü süre içersinde zevk veren, gelir sağlama kaygısından uzak, her türlü eylemi kapsayan davranışlar bütünü olarak tanımlamaktadır.

Aran (1970) ise; günlük yaşamın sıkıcı, disiplinli ve monoton geçen çalışmalarından sonra, insanların sevdiği ve hoşlandığı bir işle uğraşması, yıpranan vücudun yenilenmesi, tazelenmesi ve enerji kazanması ile yine verimli bir çalışma safhası için yapılan hazırlıkların tümünü rekreasyon olarak tanımlamaktadır.

Tocher ve Driver (1970) somut bir rekreasyon tanımı yapmakla beraber, çeşitli varsayımlarda bulunarak, rekreasyonun çalışma karşıtı bir kavram olduğu, ancak çalışma dışı boş zamanlarda gerçekleştirilen çeşitli faaliyetlerin rekreasyonel nitelikte olabileceğini savunmaktadır. Bu görüşe göre, yeniden güçlenme, yaşamın monotonluğundan kurtulma ve zevk alma gibi amaçlara yönelik etkinlikler rekreasyon kavramı içine girmektedir.

Rekreasyonun asıl karakteri, yukarıda belirtildiği gibi, herhangi bir eylem ya da yaşantının kişiye dinlenme, zevk ve eğlence yönünden bir şeyler vermesidir. Rekreasyonda esas, varılan sonuç değil bir şeyin yapılması sırasında duyulan zevktir. Rekreasyonel eylemlerden alınan zevk, kişilerin cinsiyetine, yaşına, kültürüne, eğitimine, sosyal ve ekonomik durumuna, kişisel arzularına göre değişir. Ne kadar çeşitli olursa olsun, her rekreasyon aktivitesinin bazı temel karakteristikleri vardır. Bunlardan iki temel karakteristik, katılma isteği ve katılımın sonucunda sağlanan doyumdur. İstek ve seçim yoluyla rekreasyon içine giren bireyler, kendilerini gösterme ve ifade edebilme fırsatını bulur ve sonuçta bu deneyimlerinden doyum, zevk ve eğlence sağlar.

2.1.2. Rekreasyonun Tarihsel Süreçte Gelişimi

Mevcut tarihsel kalıntı ve belgelere göre yaşadığımız topraklar da dahil olmak üzere geçmiş kültürlerin hemen hepsinin dinlenme ve eğlence ile ilgili faaliyetlere büyük önem verdikleri bilinmektedir. Eski çağlardan günümüze kadar dinlenme ve eğlenmeye yönelik bireysel ya da toplumsal olarak, kimi zamanlarda az kimi zamanlarda yoğun bir şekilde varlığını sürdürmüş ve giderek büyük bir çeşitlilik kazanmıştır.

Örneğin eski Mısır'da spor gösterileri, harp oyunları, avlanma, danslar; Hititlerde dini törenler, savaş oyunları ve ziyafetler, Eski Hindistan'da dinsel şölenler, Eski İran'da cennet adı verilen koruluklarda yapılan spor faaliyetleri ve yine antik dönemde Ege Denizinin iki tarafında yaşayan uygarlıklarda spor gösterileri, felsefe tartışmaları, bilim ve güzel sanatlarla ilgili uğraşılar, birer tipik rekreasyonel

aktiviteler olarak göze çarpmaktadır. Romalılar döneminde ise zengin malikahanelerde sürdürülen çeşitli eğlenceler, geniş banyo havuzları etrafında düzenlenen şölenler, heyecan verici ilginç gösterilerin kitlesel olarak izlenmesi gibi aktiviteler büyük önem taşımaktadır(Aran, 1970 ; Akşit, 1981).

İnsanların bütün eylemlerinin amacı Allah'a ve İsa'ya yönelmiş olduğu Ortaçağ Avrupa'sında içine dönük, kapanık, kuşkulu bir toplumun izleri bulunmaktadır. Bu dönemde genellikle avlanma, harp oyunları, okçuluk ön plana çıkmıştır. Genelde faaliyetler kale duvarlarının dışındaki doğal alanda seyretmektedir. Bu dönemde kişisel rekreasyon eylemleri daha çok asiller ve zenginlerde görülmüştür(Akdoğan, 1983).

Rönesans hareketleriyle birlikte yeni deniz yollarının bulunması, hümanizm akımları ve yeni buluşların insan yaşamına getirdiği canlılık, kentin yapısal değişimini hızlandırarak, düşünsel öğelerin ağır bastığı çeşitli sanat olayları, şiir ve edebiyat gösterileri, felsefi tartışmalar, değişik eğlenceler vb. gibi yine içe dönük fakat çok zengin etkinliklerin yanısıra çeşitli oyun ve seyir tipleri de oldukça yaygın aktiviteler olarak biçimlenmiştir. Aynı durum daha sonraları geniş park ve bahçelerin düzenlenmesine ve buralarda düzenlenen zevk ve sefa şölenleri, sanat ve politika tartışmaları çeşitli görsel sanat uğraşıları ile giderek ağırlığını artıran açıkhava aktivitelerine dönüşmeye başlamıştır(Eliçin, 1967).

Rönesansın ilk dönemlerinde, İtalya'da ilk spor tesislerinin, başta asiller olmak üzere, üniversite ve kentin ileri gelenleri ile lonca'lar için tesis edildiği görülmektedir. Rönesansın beşiği olan Floransa'da Ortaçağ kentinin duvarlarının dışına taşmak, kır hayatının güzelliklerinden yararlanmak da o dönemde entelektüel yaşamın bir parçası olmuştur(Altınçekiç, 2000).

1765 buhar makinasının bulunmasını izleyen sanayileşme hareketleri ile 18. yy'ın sonları ve 19. yy'ın başlarına doğru rekreasyon olayı yepyeni boyutlar kazanmış ve güncel anlamıyla çağdaş rekreasyon şekillenmeye başlamıştır. İlk defa İngiltere'de 1780 yıllarında başlayan endüstrileşme daha sonraları Kıta Avrupa'sına sıçramış ve tarımsal toplum düzeninin yerini zamanla endüstri toplumu almaya başlamıştır. Endüstrileşmenin başında bu dalda çalışma koşullarının ağır, çalışma zamanının uzun ve iş emniyetinin olmaması nedeni ile pek az kimse tarım ve ormancılık iş kolundan ayrılarak endüstri alanında çalışmaya yönelmiştir. Bu durum ancak

1900'Iere kadar sürmüştür. 20. yy'ın başlarından bu yana endüstri alanında büyük gelişmeler olması nedeni ile büyük halk kitleleri, geçimini endüstri de çalışarak kazanmaya başlamış, diğer taraftan da doğal kaynaklardan sınırsızca yararlanmaya başlanmıştır(Pehlivanoğlu, 1987).

Endüstrileşme hareketlerinin hızlı temposu sonucunda kentler doğadan kopmuş ve çevrelerindeki açık alanlar başka kullanım biçimlerine ayrılarak insan yaşamı için özellikle biyolojik anlamda yetersiz ortamlara dönüşmüşlerdir. Böyle bir çevrede doğa özlemi içinde yaşamak zorunda kalan insan rekreasyona daha çok gerek duymakta ve gereksinmeyi gerek kent içinde gerekse kent dışında sağlanan olanaklar ile karşılama eğiliminde olmaktadır(Sözen, 1981).

Kısaca özetlemek gerekirse çok eski dönemlerden bu yana, her çağın kendi özel koşullarına göre kültürden kültüre değişerek sürüp gitmekte olan rekreasyon, günümüzde çok daha geniş ve çok daha farklı bir anlam kazanarak, insanın yaşamında geçmişle kıyas kabul etmeyecek kadar önemli bir yer tutmaya başlamıştır.

2.1.3. Rekreasyon Çeşitleri

Rekreasyon tek bir eylem yada durgunluk halinden oluşabildiği gibi birden fazla eylem ya da durgunluğu da kapsayabilmektedir. Bu nedenle rekreasyon ile ilgili çeşitli sınıflandırmalar yapılmaktadır.

Rekreasyon boş zamanların değerlendirilmesi yönünden ele alındığında, rekreasyon eylemleri: (Grazia, 1970)

a) Ev içi eylemler,

b) Kapalı yer eylemleri,

c) Açıkhava eylemleri, olmak üzere 3 grup altında toplanmaktadır.

Televizyon izlemek, radyo dinlemek, plak çalmak, okumak, yatıp dinlenmek, bireyin kendi beğenisi ile uyumlu uğraşılarda bulunması ve arkadaş ziyareti gibi eylemler, ev içi eylemlerini oluşturmaktadır.

Kapalı yer eylemleri ise, toplumun kullanımına açık kapalı yerlerde oynanan çeşitli oyunlar, sinema, tiyatro, gece klubü gibi eğlence yerlerindeki boş zaman değerlendirmelerini, toplantılar ve benzeri eylemleri içermektedir.

Açıkhavada yapılan tüm sporlar, kampçılık, kıyıları ve kırsal yöreleri ziyaretler, bahçeye ilişkin uğraşlar, açıkhavada yürüyüş ve benzeri eylemler ise, açıkhava eylemlerini oluşturmaktadır.

Rekreasyonun özel işlevleri dikkate alınarak belirli eylem ve durgunluk hallerine göre belirlenen başlıca rekreasyon çeşitleri şunlardır: (Akesen, 2004)

a) Etkin Rekreasyon: Dinamiktir (yüzme, golf..vb).
b) Edilgen Rekreasyon: Durgundur (piknik yapma, tv izleme..vb).
c) Ticari Rekreasyon: Rekreasyon gereksinimlerinin bir takım hizmet veya gereç satın alınımı ile karşılanması.
d) Sosyal Rekreasyon: Toplu halde yapılan eylemler (akşam toplantıları, aile yemekleri..vb).
e) Uluslararası Rekreasyon: Boş zamanın yurtdışında geçirilmesi (gidilen ülkede dinlenme, çeşitli geziler..vb).
f) Kırsal Rekreasyon: Boş zaman değerlendirme amacıyla kırsal alanların kullanılması (piknik yapma, balık tutma, dağcılık..vb).
g) Estetik Rekreasyon: Boş zaman değerlendirme amacıyla sanat olayları ile ilgilenme (müzik dinletileri, sanat etkinlikleri..vb).
h) Entelektüel rekreasyon: Ussal çalışmanın ağırlık kazandığı sanatsal, politik vb. olaylar (konferans izleme, fikir tartışmaları..vb).
i) Fiziksel Rekreasyon: Açık ve kapalı yerlerde yapılan tüm spor çeşitleri (yüzme, basketbol oynama..vb).
j) Orman rekreasyonu: Ormanlık alanlar içerisinde yapılan rekreasyonel eylemlerdir.
k) Kapalı Yer Rekreasyonu: Kapalı bir çevrede yada kapalı bir mekan içinde gerçekleştirilir (sinema, tiyatro, kapalı spor salonlar..vb).
l) Açıkhava Rekreasyonu: Açık havada yapılan eylemlerin tümünü içerir. Bireyin modern kent yaşamında kapalı yerdeki ruhsal gerginliğinden kurtulması ve rahatlaması için fizyolojik ve ruhsal bir gereksinmedir.

2.1.4. Rekreasyonu Etkileyen Faktörler

Rekreasyon aktivitelerinin seçilmesinde insanları yönlendiren veya kısıtlayan çeşitli etmenler bulunmaktadır. Bunlar gerek insanın kendisinden, gerekse çevre koşulları ve sosyo-ekonomik yapıdan kaynaklanmaktadır. Bunlar;

- Cinsiyet - Rekreasyon ilişkisi: Cinsiyet farkına göre, rekreasyon çeşidi de farklıdır. Kadın ve erkeğin fiziksel yapılarından kaynaklanan nedenler dışında toplumsal yapıdan kaynaklanan nedenlerden dolayı da rekreasyon çeşidi farklı olmaktadır.
- Gelir durumu - Rekreasyon ilişkisi: Gelir arttıkça, rekreasyon yapma arzusu çeşitlenmekte ve çoğalmaktadır. Zira rekreasyonun birçok türü belli bir harcamayı gerektirmektedir. Özellikle aktif rekreasyonlarda araç-gereç önemli bir konudur. (Çeşitli spor aletleri, giysiler, yol gibi)
- Eğitim düzeyi - Rekreasyon ilişkisi: Gelir gibi etkili olup, rekreasyona katılma arzusunu arttırmaktadır. Eğitim düzeyinin yüksek olması, özellikle kültürel etkinliklere katılmayı arttırır. (Bilimsel gezi, tiyatro, bale, konser, sergi vb.) Diğer etkinliklerde de çevreye duyarlılık yine eğitim durumu ile doğru orantılı olarak artar.
- Aile Yapısı - Rekreasyon ilişkisi: Eğitim gibi, aile yapısı da rekreasyonu etkiler. Aile rekreasyonu genelde çocukların ilgi ve gereksinimlerine yönelik olmaktadır.
- Yerleşim Yeri - Rekreasyon ilişkisi: Şehir merkezindeki rekreasyonel aktiviteler ile kırsal alanlardaki rekreasyon aktiviteleri arasında farklılıklar vardır.
- Ulaşım Kolaylığı - Rekreasyon İlişkisi: Rekreasyon olanakları sunan mekana yakınlık dolayısıyla optimum düzeyde faydalanmayı sağlar. Böylece rekreasyona olan talebi arttırır. Ulaşılamayan bir alanın rekreasyon potansiyelinden bahsetmek yersizdir.
- Yaş - Rekreasyon İlişkisi: Kişi yaşlandıkça rekreasyona karşı ilgi azalmaktadır ve rekreasyonel istekler daha pasif olmaktadır. Farklı yaş gruplarının değişik ilgi ve yeteneklere sahip olması farklı rekreasyonel aktivitelere yönelmelere neden olmaktadır.

- Meslek - Rekreasyon İlişkisi: Rekreasyonun kapsamı ve tipi meslek ve meslek prestiji ile de ilgilidir. Kişinin meslek prestiji arttıkça rekreasyona karşı ilgisi artar ve daha aktif olur. Yılmaz ve diğ. (1995)

2.1.5. Rekreasyonel Planlama Ve İlkeleri

Kent toprağının çok değerli olduğu gerçeği herkes tarafından kabul edilmektedir. Çünkü, toprak üretilemeyen ve taşınamayan bir doğal kaynaktır ve dünyamızın toprakları milyonlarca yıldan beri hep aynıdır. Bu doğal kaynağın kötü kullanım, kentleşme ve aşınma ile azaldığı da bir başka gerçektir. Üretilmesi mümkün olmayan bu doğal kaynağı, özellikle korunması daha da zor olan rekreasyonel potansiyele sahip alanları planlama ile en iyi şekilde değerlendirmemiz gerekmektedir.

Rekreasyon planlamasını, fiziki planlama aşamalarından hareket ederek beş temel aşamaya ayırabiliriz(Alptekin, 1988);

a) Envanter aşaması,

b) Analiz aşaması,

c) Planlama aşaması,

d) Programların ve düzenleme projelerinin uygulamaya konulması,

e) Yasal çerçeve ve işletme aşamasıdır.

Envanter aşamasının amacı, ele alınacak alan hakkında gerekli bilgiler bütününü ve halkın turizm ve rekreasyon konusundaki gereksinimlerini belirten verileri toplamaktır. Aynı zamanda, uzun dönemli gereksinmeleri saptamak için geleceğe yönelik araştırmaları da içerir. Bu araştırmalarda, coğrafi konum, biyolojik, jeolojik ve fiziksel tanım yapılmalıdır. Ele alınan alanın rekreasyon amacı ile kullanılması için sahip olduğu mevcut ve potansiyel kaynaklar araştırılmalıdır. Araştırma, sırasıyla sosyo-ekonomik çevrenin tanımı, anketler, rapor ve sentezin yapı1ması ile son bulur.

Analiz aşaması, ele alınan alanın kaynakları ile bu alanla ilgilenen nüfusun gereksinmeleri arasındaki ilişkileri ortaya koymaya çalışır. Analiz aşaması, bir yandan arz ve talebi dengelemeyi, öte yandan da arazinin kaynaklarını ayarlamayı ön görür.

Planlama aşamasını ise altı alt bölümde inceleyebiliriz;

- Ele alınan alanın genel planlaması; kaynakların en iyi verimlilikle kullanılmasını amaçlar.
- Planlamanın amaçları ikiye ayrılabilir;

  Genel amaçlar: Kaynaklar insanların ve toplumun yararına sunulurken, aynı zamanda zararlı etkilerden korunmasının sağlanmasıdır.

  Özel amaçlar: Bitki örtüsü ve hayvanların korunması, ziyaretçilerin fizik ve ruh sağlığıdır.
- Zonlama; envanter verilerinin analizi, amaçların saptanmasından sonra kaynakların korunması, değerlendirilmesi ve işletilmesinin rasyonel seçimi sorununa yaklaşılır. Zonlama, zaman içinde ve mekan içinde olmak üzere ikiye ayrılır. Kaynakların temel ve alt kaynaklar biçiminde, her alan için ayrı ayrı belirlenmesine yol açar.
- Düzenlemelerin yoğunluk derecesi; ekosistemin korunmasına ilişkin yasalar hesaba katılarak, düzenlemelerin hangi yoğunluk derecesine ulaşabileceği saptanmaya çalışılır. Çalışmalar sonucunda ele alınan alanın genel düzenleme planına ulaşılmış olur. Bundan sonra girişilecek tüm faaliyetler bu plana göre düzenlenmelidir.
- Programlama; hemen ele alınacak projelerle, sonraki aşamalarda ele alınacak projelerin bir önceki sıralamasının saptanması söz konusudur. Çeşitli düzeylerde kamu ve özel sektöre düşen sorumluluklarla, gerekli teknik yardımı önceden belirlemek gerekir.
- Bütçe; projenin gerçekleşmesi için gerekli finansal yardım için maliyet etüdü yapılır.

Programların ve düzenleme projelerinin uygulamaya konulması aşamasında gerçekleştirilecek düzenleme projelerine ilişkin kararlar grafiklerle gösterilmeye çalışılır. Bunlar, taslak, ön proje ve kesin plan olmak üzere üç ayrı biçimde sunulur. Bu aşamadaki çalışmalar sonunda gerçekleştirilecek her düzenleme için ayrıntılı planlar serisi tamamlanmış olacaktır.

Yasal çerçeve ve işletme aşaması, planlama ile ilgili alınan kararların etkili olabilmesi açısından çok önemlidir. Bu aşamada, gerekli yasal önlemlerin alınması gerekir.

Rekreasyon Planlamasında bazı ilkelere göre hareket edilmesi, planlama amaçlarının gerçekleştirilebilmesi ve rekreasyon planlamasının kendine özgü nitelik ve koşullarının daha iyi anlaşılması açısından önemlidir. Başarılı ve uyumlu rekreasyon çalışmaları için planlayıcıların özen göstermesi gereken koşulları 5 başlıkta toplayabiliriz. Bunlar(Akesen, 2004);

a) Değişken koşulları izlemek ve bu koşullara uymak,

b) Uygulama sürecinde ortaya çıkabilecek değişikliklere hazırlıklı olmak (planlarda bu konuda esnek kullanım seçeneklerine yer vermek),

c) Toplumun boş zaman potansiyelinin analizini (özellikle ekonomik yönden) iyi değerlendirmek,

d) Planlama sürecinde etkileyici sosyo-ekonomik etkenleri iyi izlemek,

e) Salt rekreasyon kaynak çevresinin değil tüm çevrenin kalitesine özen göstermektir.

Rekreasyon kavramına ilişkin yapılan tüm tanımlamalardan, rekreasyonun insan yaşamının ayrılmaz bir parçası, yaşamdaki diğer temel olayları yapmak için bir 'yaşama gücü' niteliğinde olduğu anlaşılmaktadır. Böylesi bir etkin fonksiyonu olan rekreasyon olayının disipline edilerek, en yararlı bir biçimde gerçekleştirilmesi bilinçli bir rekreasyonel planlamayla başarılabilir.

2.2. Meydan Kavramı

Meydanlar ilk kentleşmenin başladığı dönemlerden günümüze kentsel sirkülasyonun başlama ve dağılım yeri, kent halkının toplanma noktası olarak düşünülmüş açık alanlardır. Planlı kentleşmenin başlamasıyla birlikte kentin odak noktası olan meydanlar, sosyal, ticari, dini veya çeşitli nedenlerle insanların biraraya geldiği yerler olmuştur. Zaman içerisinde kentlerin büyümesi sonucu önemli yapılarla çevrelenmiş kentin en önemli noktalarını teşkil etmişlerdir(Uzun, 1990).

Kentin kalbi olarak nitelendirilen meydanın üstlendiği fiziksel yada psikolojik işlev, onun genişliği veya ölçeği ile ilgili değildir. Küçük bir köy meydanı, büyük bir kentin konut alanları arasında kalan merkezi bir meydan yada metropoliten bir yerleşmenin anıtsal nitelikteki meydanı hepsi aynı amaca hizmet etmektedir. Bu meydanlar insanların karşılıklı iletişimini güçlendirici toplanma mekanları olarak, yoğun ve karmaşık trafik ortamına karşı insanlara serbest hareket etme olanağı sağlayan birer barınak oluştururlar(Moughtin, 1992).

2.2.1. Meydan Kavramının Tanımlanması

Meydan kelimesinin Türkçe sözlük karşılığı "geniş, düz ve açık yer, alan" dır. Kentlerde bu tip alanlar genellikle farklı sebeplerden dolayı oluşurlar. Ancak hepsinin ortak bir noktası vardır: insanların bir araya gelmesi(Wycherley, 1991).

Meydan, kentsel doku içinde doğal ve insan yapısı çevre öğeleri ile kuşatılmış, kentte yada belirli bir amaca yönelik toplu etkinliklere olduğu kadar, bireysel hareketlere de olanak sağlayan sınırlandırılmış mekanlardır. Başka bir ifade ile de meydanlar, yüksek yoğunlukta yapılar ile çevrelenmiş, cadde ve sokaklar ile kent bütünü ile ilişkilendirilmiş açık mekanlar olup insan gruplarını etkileyecek ve buluşmalarını kolaylaştıracak özellikler taşımaktadırlar. Memlük ve diğ. (2000)

Krier (1984)'e göre meydan, bireylere, istemli ve istemsiz gelişigüzel hareketlilik sağlayan, içinde sürekli ve yönlendirilmiş bir hareket düzeninden çok, durma imkanı veren ve hareketliliğe zorlamayan mekanlardır. Bu fonksiyonların yanı sıra meydanlar, görsel kalitesi ve kentin geleneksel yapısını vurgulayan ve yapısal elemanların yapay görünümünü giderici bir çevre olarak da önem arzeder.

Egli (1951)'ye göre meydan, binalar arasında bırakılmış mimari bir mekan değil, ayrıca toplumsal yaşamda işlevsel bir konuma sahip, toplum sağlığı açısından vazgeçilmez bir mekan parçasıdır. Modern kent planlamasında toplum yaşamı için olanaklar hazırlamayan herhangi bir açık alan, fonksiyonel olmamaktadır. Yapı kitleleri arasında sadece mimari aralıklardan ziyade, yapı kitlelerinin insan üzerindeki psikolojik baskısını giderecek solunum boşluklarına da gereksinim duyulmaktadır.

Meydanlar değişik bilimsel disiplinler tarafından ise şu şekilde tanımlanmaktadır: (Giritlioğlu, 1991)

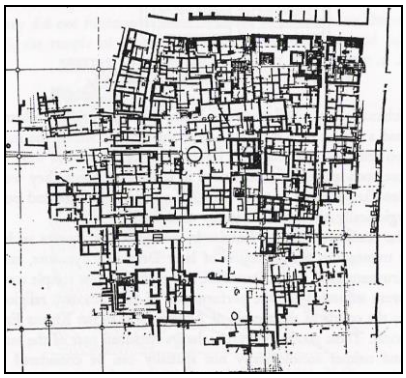
- Şehir plancıları için bu alanlar, dengeli arazi kullanımında gerekli alanlardır.
- Ulaşım plancıları için bu alanlar, taşıt yaya ilişkilerinin dengeli çözümünde ve taşıt trafik sisteminin getirdiği sakıncaların azaltılmasında kullanılabilecek alanlardır.
- Toplum bilimciler yönünden bu alanlar, toplum bilincinin, nesiller arasındaki ilişkilerini kültürel bütünleşme ve gelişmenin sağlanabilmesinde önemle yararlanılabilecek alanlardır.
- Ekonomistler bu alanları, toplu tüketim ile özdeş görür. Dolayısıyla bu alanlar yoğun tüketici gruplarının rahat, konforlu bir ortamda alışveriş yapmasına imkan veren alanlar olarak düzenlenmelidir.
- Sağlık uzmanları için ise bu alanlar, hem beden, hem de ruh sağlığı, toplum sağlığı bakımından yararlanılacak alanlar olarak değerlendirilmekte ve çözümlere bu yaklaşımlar çerçevesinde katkı sağlanmaya çalışılmaktadır.

Meydan, tarihi dönemlerden günümüze kadar gelmiş olan ve her toplumun kendi özellikleri ile eşleşen bir kentsel tasarım elemanıdır. Romalılar da forum, Yunanlılar da agora, Türkler de pazar gibi isimlerle değişik tasarım özelliği doğrultusunda düzenlenen meydan, günümüzde kentlerin nefes aldığı önemli açık alanlar olmuşlardır(Ergen, 1999).

2.2.2. Meydanların Tarihsel Süreçte Gelişimi

Mekan fikri mutlak ve değişmez bir değer taşımış olsa idi serbest mekanlar tarih boyunca formları ve fonksiyonları bakımından değişiklikler göstermezdi. Halbuki kent meydanları, oluşturulduğu dönemin özelliklerine, yaşam tarzına, gereksinimlerine göre işlev, konum ve form farklılıkları kazanarak değişim göstermişlerdir. Değişen politik değerlerin ya da sosyal, kültürel ve ekonomik değerlerin serbest açık mekanlara yansıması sonucunda çeşitli çağlar boyunca yaratılan meydanları, farklı özelliklerine göre dönemler halinde incelemek mümkündür(Zucker, 1966).

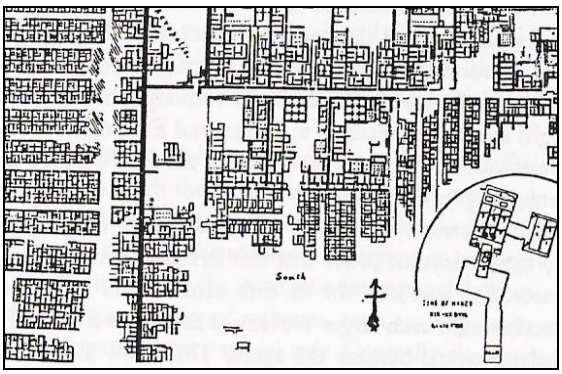
- Antik Dönemde Meydanlar:



Şekil 2.2: Mohenjo-Daro Kent Planı (Morris, 1994)

İlk çağda İ.Ö. 3000 yıllarında kurulan Mezopotamya, Mısır ve Hint uygarlıklanndaki politik, idari koşullar, sosyal ve psikolojik gereksinimler halkın toplanma yeri oluşturması için yeterli olmamış, bu uygarlıklarda gerçek anlamda meydan özelliğini taşıyan alanlara rastlanmamıştır. Buna rağmen ilk planlı kentler eski Hint uygarlıklarında ortaya çıkmıştır. Çukurda yer alan bir Hint kenti olan Mohenjo-Daro İ.Ö. 2500 yıllarının başlangıcında sistemli bir uygarlığın mekansal bir ifadesi olan, düzenlenmiş kent kavramının olduğunu açıkça göstermektedir(Morris, 1994). (Şekil 2.2)

Mezopotamya kentlerinde, saraylar ve evler arasındaki açık alanlar, avlu ya da iç bahçeyi temsil etmekte ancak meydan özelliğini taşımamaktaydı. Bu kentlerin hakim özellikleri olan tapınak, saray ve dini törenler için olan caddelerin ana aksları, meydan olmadan da kenti tanımlıyorlardı. Mezopotamya için tek fonksiyonel gereksinim, geçit törenleri için gerekli olan uzun-düz caddelerdi. Yunan ve Roma uygarlıklarındaki agora ve forum gibi insanların toplandığı halk meydanları da bulunmamaktaydı.

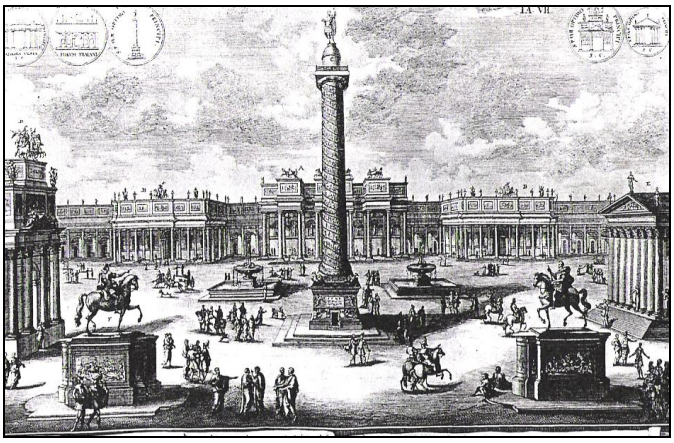


Şekil 2.3: Kahun Kent Planı (Morris, 1994)

Mısır kentleri, Mezopotamya ve Hindistan kentlerine göre daha düzensizdi. Tapınak ve saraylar, Mısır kentlerinin en önemli elemanlarıydı. Hindistan'daki Mohenjo-Daro kentinden sonraki yüzyıllarda Mısır kentlerinde ızgara sistemine göre planlama başlamıştır. O dönemde kurulan Kahun kenti, çok düzenli bir ızgara sistemine göre planlanmış, kullanımlar büyük taş bloklarla ayrılmıştı. Kentteki caddeler oldukça genişti. Ana trafik yolunun sonunda açık alan bulunmaktaydı(Morris, 1994). (Şekil 2.3)

Meydanın gerçek fonksiyonunu ortaya çıkaran, halkla devlet arasındaki yeni ilişki ise, M.Ö. 500 yılından sonra Yunan uygarlığında görülmüştür. Bu yeni düşünce, antik Yunan kentlerinin ana karakteristiklerinin başında gelen agoraları oluşturmuştur. Yunan kentlerinde pazar yerleri olan agoralar, aynı zamanda önemli bir ticari fonksiyona da sahip olup, halkın ürettiği ya da deniz ve kara ticareti yoluyla dışarıdan gelen malların satışa sunulduğu mekanlardı(Ersoy, 1995).

O dönemde agoralar, merkezi alanlarda özgürce tartışma ve sosyal kaynaşma ortamı haline gelmişlerdir. Bu durumuyla siyasi bir kimlik kazanmış agoralar, kentin atan kalbiydi ve kentin odak noktasına yerleştirilirlerdi. Nurlu ve Erdem (1994)

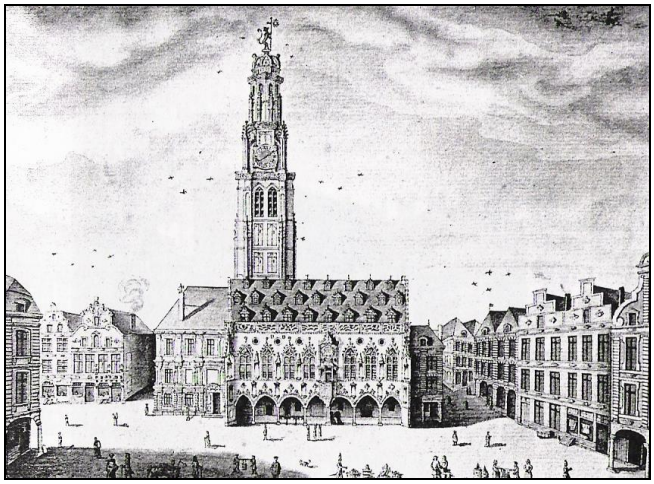


Şekil 2.4: Forum Traiani (1725), Roma (J. A. Delsenbach)

Roma döneminde meydan, “Forum”, sadece kullanıcı gereksinimi, bireysel ilişkiler ve ticaret gereksinimine yeterli olacak bir açık alan olmaktan çok, kendisini çevreleyen binaların izlenmesi ve algılanmasına olanak sağlayabilecek bir ön plan niteliğini ve işlevini de üstlenmiştir. (Şekil 2.4) Romalılar döneminde insan, meydan mekanlarında anlam ve önem olarak arka planda yer almıştır. Önemli olan, meydan mekanı ve onu çevreleyen öğelerin mimari ve otorite değerlerinin vurgulanması olmuştur(Giritlioğlu, 1991).

Roma mimarisinin başlıca elemanı olarak, hem idari, hem de ticari amaçlara hizmet vermiş olan forumlar, kutsal tapınak, han ve pazar tezgahlarıyla çevrelenmiştir. Zamanla işlevlerin bu birleşimi değişmiş ve forum gittikçe halkın mülkiyeti haline gelmiştir.

- Ortaçağ' da Meydanlar:



Şekil 2.5: Petite Place (1778), Arras (French Embassy Press And Information Division, New York)

Ortaçağ döneminde kurulan şehirlerde daha mütevazi ve düzensiz, kendiliğinden biçimlenen, insanın hakim öğe olabileceği pazar meydanları kilise yakınında oluşmuştur. Böylece meydan hem dünya hem de din işlerinin görüldüğü, gereksinimlerin karşılandığı toplantı alanları özelliğini kazanmıştır(Giritlioğlu, 1991). (Şekil 2.5)

Zucker (1966) 'e göre Ortaçağ meydanları;

a) Ana caddenin genişlemesi ile oluşmuş pazar meydanı,

b) Ana caddenin herhangi bir yerinde yana doğru genişlemesi ile oluşan pazar meydanı,

c) Kent girişindeki meydanlar,

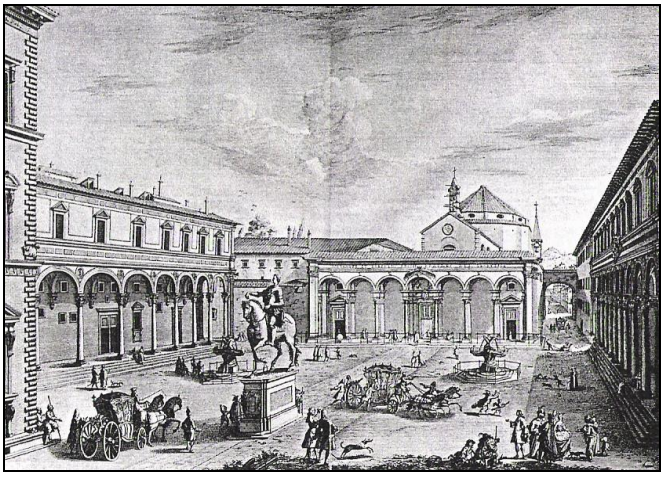
d) Kentin merkezinde gelişen meydanlar,

e) Dini yapıların (kilise vb.) önündeki meydanlar,

f) Gruplandırılmış meydanlar olmak üzere altı grupta toplanmaktadır.

Ortaçağ meydanlarında çeşmeler, küçük anıtlar, merdivenler, kaskatlar ve arkadlar kullanılmıştır. Ancak bunların hiçbiri mekanı bölücü anıtsal düzeyde kullanılmamıştır. Halen pazar yeri olarak kullanılan bu mekanların etrafındaki dükkanlar, meydanın ticaret fonksiyonunu da canlı tutmaktadır(Çulcuoğlu, 1995).

- Rönesans Döneminde Meydanlar:



Şekil 2.6: Piazza Di Annunziata (18. yy), Floransa (G. Zocchi)

Rönesans döneminde meydan mekanında bu işlevler yanı sıra, meydanı çevreleyen yapılar arasında yönetim-otorite ile ilgili yapılar da yer almış, böylece bu mekanlarda, ticaret, dini merasimler ve yönetim ile ilgili işlemlerle ilişkili olarak bireyler bir araya gelmişlerdir(Giritlioğlu, 1991). (Şekil 2.6)

Rönesans ve Ortaçağ dönemlerindeki kentlerin gelişimleri arasındaki en önemli fark; Rönesans döneminde artık ilk kent planlama çalışmaları gözlenmeye başlanmış olmasıdır. Bu dönemde kuramsal düşünce ve estetik faktörler kentin bütününün veya belli bölgelerinin planlanmasında etkili olmaya başlamıştır.

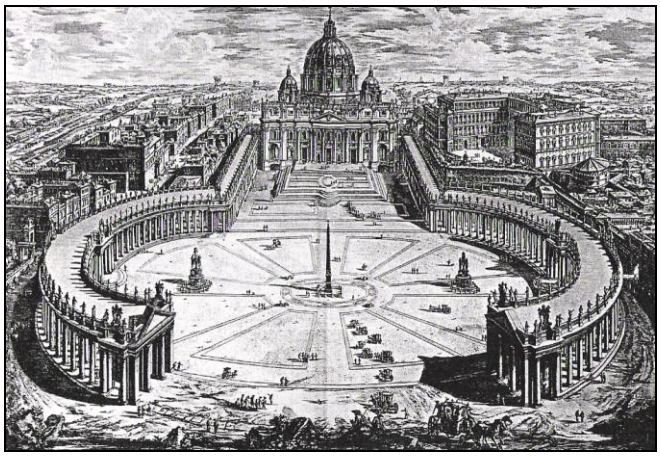
Zucker (1966) Rönesans meydanlarını, genel özellikleri açısından aşağıdaki şekilde sınıflandırmıştır;

a) Tüm mimari eğilimlerin disiplin altına alınarak mekanda bütünlük ve meydanlardaki mimari etkinlikler arasında bir denge sağlamak, Rönesans döneminin belirgin özelliğidir. Çoğu Rönesans meydanında yapılar(örneğin, dini yapılar) meydana mimari açıdan bir egemenlik sağlamazlar.

b) Meydanı çevreleyen yapı cepheleri ile meydanda görsel dengeyi sağlamak için meydan çevresinde arkadlara önem verilmiştir.

c) Meydanların çekirdeksel, kapalı veya yönlendirilmiş meydan olma durumuna göre mekanı organize edebilmek için anıt, heykel gibi plastik öğelere ve bunların su ile kombinasyonlarına önem verildiği görülmektedir.

- Barok Döneminde Meydanlar:



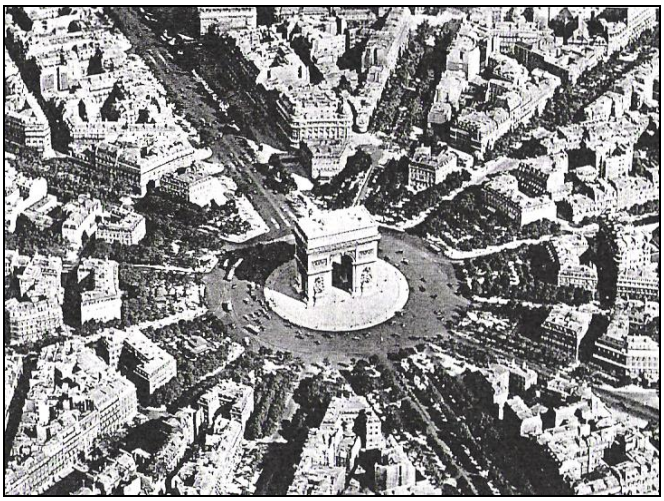
Şekil 2.7: Piazza Di San Pietro (18. yy), Roma (G. B. Piranesi)

Barok düzenlemelerde mimari elemanlar, görüntüye daima sırayla girerler ve bir önce algılanan eleman kendinden sonra gelenin hazırlayıcısı olmaktadır. Bu düzenlemelerde amaç, her bakı düzleminde, her kademede şaşırtıcı, gösterişli, beklenmeyen çok hareketli düzenlemeler sunarak onu görsel açıdan mekansal bütünlüğün doruğuna ulaştırabilmektir. Bu özelliği ile Barok düzenlemeler, Rönesansın çok sakin, dengeli, statik bütünlüğü ile tam bir zıtlık oluşturmaktadır(Çulcuoğlu, 1995). (Şekil 2.7)

Barok dış mekan düzenlemelerinin bu etkilerinin hepsi hareket olanaklarına dayanmaktadır. Hareket üzerine en fazla sanatsal yorumun pratiğe yansıtıldığı dönem Barok dönemidir. Hareket kavramı ile mekan boyutuna Barok aracılığıyla yeni bir boyut; zaman boyutu eklenmiştir. Bu da Rönesansın zaman boyutundan yoksun denge anlayışına zıt bir anlayıştır. Bu dönemde mekan, sürekli gelişme içerisinde kendini ortaya çıkarmaktadır. Meydana gelen yolların yönü, su gösterileri, anıtların yerleri, yükselti kotları, teraslar, yön veren bina hatları ve bunların mekanlarla kurduğu ilişki, meydandaki hareketliliği oluşturmaktadır(Çulcuoğlu, 1995).

- Klasik Dönemde Meydanlar:

Klasik dönemde üç boyutlu kuşatmanın formal etkilerinin yaratılmasında, görsel algılamanın temel elemanı olarak yatay ve düşey düzlemlerin entegrasyonu ile kent planlamada kesin bir aks egemenliği göze çarpmaktadır. Bu iki unsur kişiye bulunduğu mekan ile gideceği mekanı hissettirerek kişinin hareketini kontrol altına almaktadır(Zucker, 1966).



Şekil 2.8: Place De L'etoile, Paris (Zucker, 1966)

Roma baroğuna karşıt olarak Klasik dönem meydanlarında, meydanın üçüncü boyut özellikleri dikkatlice biçimlendirilmiş ve dengelenmiş olup, hareketi değil ancak dinlenmeyi ve durmayı çağrıştırır. Böylece Klasik dönemin aks anlayışı ile meydan değil ancak cadde düzenleme düşüncesi 19. hatta 20. yüzyılın ilk yıllarında kent planlamasının temel estetik araçlarından biri olmuştur(Çulcuoğlu, 1995). (Şekil 2.8)

- Türk Kentlerinde Meydan Kavramı:

Batı tarihinde eski Yunan agoralarından bu yana var olan kent içi meydan kavramı; Osmanlı-Türk tarihinde yoktur. Bunun en önemli nedeni olarak, sosyal yaşamın ve meydanın mekansal gelişimini sağlayan ticari yaşamın daha çok kapalı mekanlarda geçmesi gösterilebilir. Sosyal yaşamın geçtiği alanları, cami avluları, kahvehaneler, tekkeler ve hamamlar oluşturmuştur. Toplumsal yaşantının merkezi cami olduğundan, şehir meydanının gelişimini teşvik edici toplumsal istek söz konusu olmamış ve düzenli bir meydan fikri gelişmemiştir(Kuban, 1970).



Şekil 2.9: Ayasofya (www.azizistanbul.com)

İslam kentinde sosyal yaşam cami ve çarşıda sahnelenir. Büyük camiler başka bir deyişle cuma camileri (yani kalabalık cemaatlerin toplanıp cuma namazı kıldıkları camiler), kentlerin ticaret ve üretim alanlarının yani çarşıların yakınında ya da içinde yer alır ya da cami, çarşıları kendine çeker. Büyük kalabalıklar camide ve cami avlularında buluşur. Cami, İslam kentinin forumudur(Kuban, 1994). (Şekil 2.9)

Osmanlı dönemi külliyelerine ve büyük camilerin iç ve dış avlularına, gerek değişik işlevlere hizmet vermeleri, gerek büyük kalabalıkları bir araya getiren mekanlar yaratmaları, gerekse görkemli mimarileriyle Roma forumlarının bir çeşit içedönük İslami sinonimi olarak bakılabilir. Buna karşılık, kent dokusunun yapı molekülü olan mahallelerde, yer yer spontane mekan genişlemeleri dışında, iradi bir düzenleme ile bir mahalle meydanı oluşmamıştır. Kentin geçen yüzyıl sonundan kalan planları bu yokluğu açıkça belirlemektedir(Kuban, 1994).

Cumhuriyetin ilk yıllarında, Türk sosyal yapısında yapılan reformlar, modern toplum seviyesine yetişmeyi ve modern bir toplum yaratmayı amaçlamıştır. 1923-1932 yılları arasında yoğun bir şekilde yaşanan kentleşmeye paralel olarak konut ve taşıt sayısında da hızlı bir artış görülmüştür. Hızlı kentleşmeden dolayı iki bina tipi, gecekondu ve yap-sat üretimi, sosyal ve ekonomik değişikliklerin sonuçları haline gelmiştir. Bundan dolayı, gecekondu ve apartmanlar, fiziksel kent formunun hakim özellikleri olmuştur(Ortaboy, 1991).

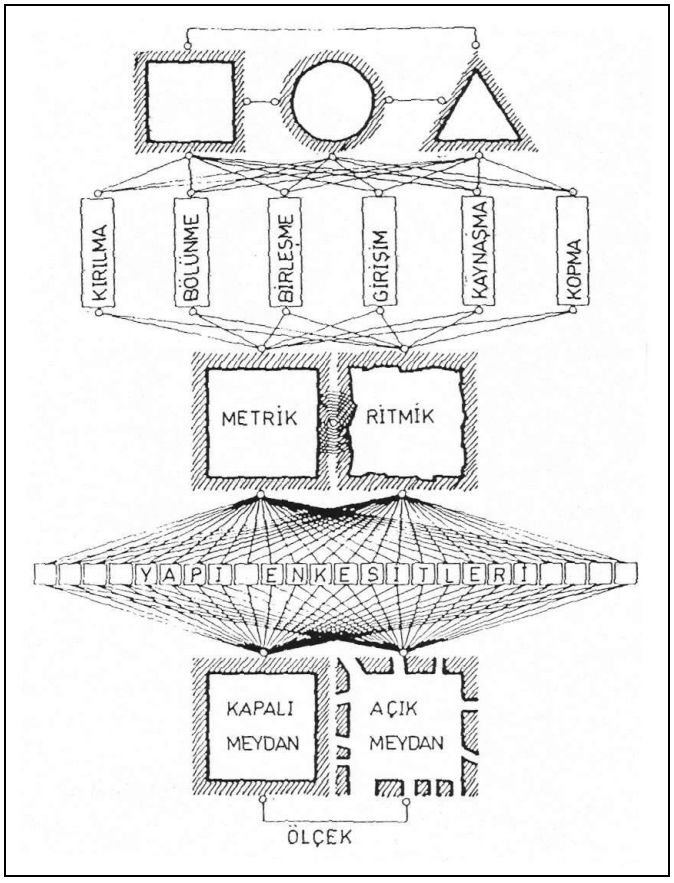
Uzaktaki yerleşim ve iş bölgeleri için gereksinim, büyük nüfus ve trafik yoğunluğu, inşa edilebilir kent alanlarının hızla yok edilmesi, büyük kapsamlı banliyö gelişimleri için gerekli temel yapı ve yolların inşasının problemi, kentteki halk alanlarına

duyulan gereksinim, geleneksel model ve yerleşim tahribi, 20. yüzyılın sonunda modern Türk kentinin mekansal yapısını etkileyen ve düzenlenmesinde etkili olan faktörler olmuşlardır(Ortaboy, 1991).

Konut ve taşıtlara yer açmak amacıyla kentsel alanların hızla tahribi sonucunda kentlerde rekreatif amaçlı alanlar oluşturma düşüncesi doğmuştur. Ancak bunun için ayrılabilecek alan kalmaması sonucunda, mevcut taşıt yolları kapatılarak yaya bölgeleri oluşturulmuş, hali hazırda ulaşım durakları olarak kullanılan meydanların rekreatif amaçlı kullanımları için de proje çalışmaları yapılmaya başlanmıştır.

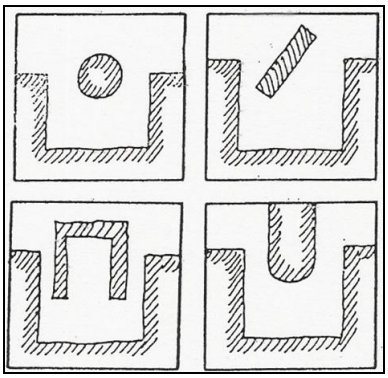
2.2.3. Meydan Çeşitleri

Kent meydanları birçok kritere göre farklı şekillerde sınıflandırılmaktadır. Krier (1984) kent meydanlarını, planlarının geometrik şekline göre kare, daire ve üçgen olmak üzere 3 ana gruba ayırmıştır. (Şekil 2.10) Diğer formlar ise bu 3 ana gruptan türemiştir.



Şekil 2.10: Kent Meydanlarının Sınıflandırılması (Krier, 1984)

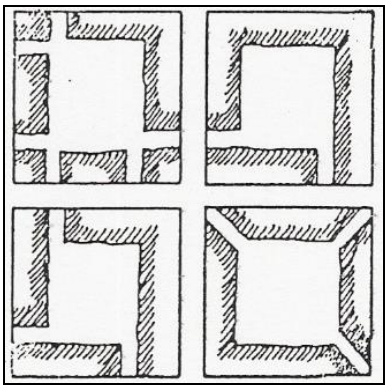
- Niş Tipi Meydan:



Şekil 2.11: Niş Tipi Meydan Örnekleri (Krier, 1984)

Niş tipi meydan oluşumu genellikle kilise, saray gibi bir binaya karşı rahat görüşü sağlayabilmek için, mekan ya da binanın genişlemesi şeklindedir. Bu tip meydan oluşumu tarihin her döneminde görülmektedir. En ilginç örnekleri Roma'nın Rönesans dönemindeki meydanlarında görülmektedir. Meydanın boyutu ve biçimi, zeminde vurgulanan bina ile ilişkili bir sistem içinde oluşmaktadır(Krier, 1984). (Şekil 2.11)

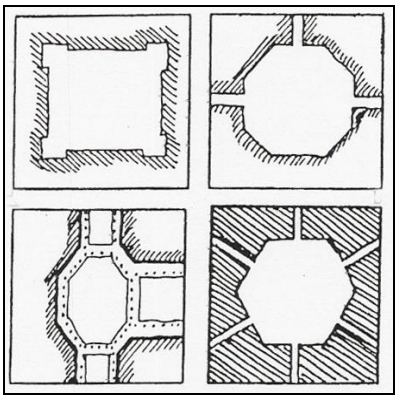
- Kare Tipi Meydan:



Şekil 2.12: Kare Tipi Meydan Örnekleri (Krier, 1984)

Kare şeklindeki bir meydanda, doğası gereği hiçbir kenar diğerinden değer açısından önemli değildir. Bu nedenle, bu tip meydan biçimlerinde genellikle vurgu alanı ister istemez merkeze kaymakta, bir ağaç grubu, bir heykel ya da bir anıtla odaklaşmaktadır. Bundan başka önemli bir yapı, karenin bir kenarına ağırlığını koyarak meydanın ağırlık merkezini kendisine çekebilmektedir. (Krier, 1984) (Şekil 2.12)

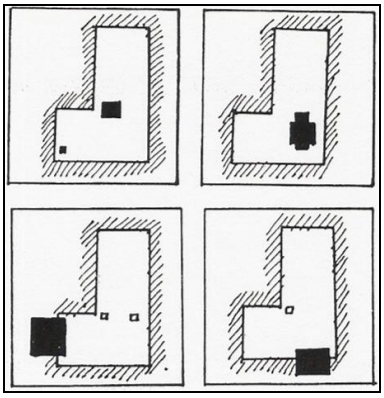
- Dikdörtgen Tipi Meydan:



Şekil 2.13: Dikdörtgen Tipi Meydan Örnekleri (Kostof, 1992)

Çok iyi düzenlenmiş bir meydan olarak, bu forma nadir rastlanır. Kenarların eşitliği yüzünden bu form; mimari vurguyu; açık alan üzerindeki ilgiyi yönlendirmeyi kolay sağlayamaz. Diğer bir taraftan dikdörtgen form, kamusal mekanlarda en çok kullanılan şekildir. Tercih edilmesinin başlıca sebeplerinden biri ise, onun ucunda bulunan bir anıta yönlendiren bir aksa izin vermesidir. Eski Roma forumlarında bunun örneklerine rastlanmaktadır. Kısa uçların karşısında konumlandırılmış şehir tapınağı, meydandaki anıtsal objenin yerini tutmaktadır(Kostof, 1992). (Şekil 2.13)

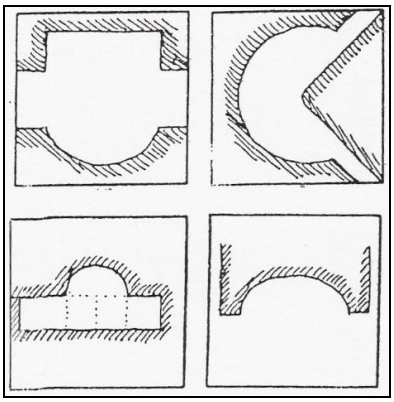
- L Tipi Meydan:



Şekil 2.14: L Tipi Meydan Örnekleri (Krier, 1984)

Normal olarak bu tip 2 ayrı, birbirine komşu dikdörtgensel alanın kombinasyonudur. Birçok ortaçağ modelinde L tipi forma rastlanır. L formlu meydanın köşesi, alanın görsel birleşmesini vurgulayan, kritik bir nokta haline gelir. Venedik'te bu köşe San Marco Çan Kulesi olarak saptanmıştır. Rönesans'ta ise heykel ve çeşme objeleri daha çok tercih edilmiştir(Kostof, 1992). (Şekil 2.14)

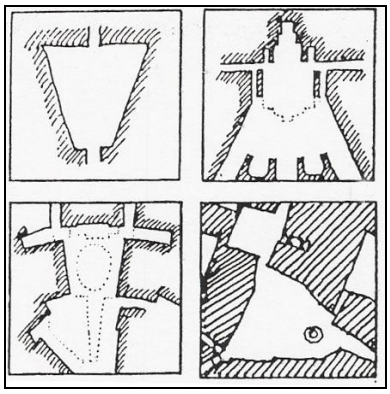
- Yarım Daire Tipi Meydan:



Şekil 2.15: Yarım Daire Tipi Meydan Örnekleri (Krier, 1984)

Yarım daire biçimindeki bir meydan oluşumunda algı güçlü bir şekilde dairenin merkezine çekilmektedir. Bazen bu merkezin bir kule ile vurgulandığı görülmektedir. Yarım daire formu, meydanda çok ilginç oluşumlara zemin hazırlamaktadır. Birçok örnek de bu yarım daire kısmının bir bina ile sarıldığı, düz kısmının ya açık bırakıldığı ya da daha az önemli bir bina ile doldurulduğu görülmektedir(Krier, 1984). (Şekil 2.15)

- Üçgen Tipi Meydan:



Şekil 2.16: Üçgen Tipi Meydan Örnekleri (Kostof, 1992)

Üçgen tipi meydan, iki yolun kesişme noktasından ikiye ayrılmasındaki gibi bir oluşumu hatırlatmaktadır. Bir kilise ya da katedralin, iki yanına gelmesi gereken başka işlevdeki diğer binaların geriye çekilerek meydan oluşturmasına bu örnekte rastlanmaktadır. Çekim ve vurgu noktalarının yeri üçgenin açı ve oranlarına bağlıdır. Bu biçimin en anıtsal şekilde kullanıldığı yer Versailles Sarayı'nın giriş avlusudur(Krier, 1984). (Şekil 2.16)

Zucker (1966)'e göre meydanlara ait diğer bir sınıflandırma, modellerine göre yapılmaktadır. Modellerine göre meydanlar 5 gruba ayrılır;

- Kapalı meydan: alanı içinde sınırlayan meydanlardır. Kare, dikdörtgen, daire vb. düzgün geometrik formlu planlara sahiptirler. Meydanın mekansal etkisi, yapıların ölçek farklılıklarına, yüksek ve alçak yapıların kontrastlarına, anıt fıskiye vb. öğelerin konumlarına bağlıdır. Bu düzenle meydandaki denge, düşey ve yatay düzlemlerin eşitliği ile sağlanmaktadır.
- Baskın meydan: alanı yönlendiren tek bir yapı veya bir grup bina ile karakterize edilmiş ve çevresindeki diğer yapılarla ilişkilendirilmiş meydanlardır. Bu baskın yapı kilise, saray, belediye binası, çeşme veya tren istasyonu olabilmektedir. Meydana çıkan ana yolun yönü hakim yapıya ait aksı belirler. Kişi görsel olarak hakim manzaraya yönlendirilmiştir.
- Merkezi meydan: alanı yönlendiren görsel çekiciliğe sahip bir yapının veya düşey bir vurgu elemanının çevresinde şekillenen meydanlardır. Görsel çekicilik, tamamen insan eliyle yapılan sanat eserlerinin doğasına bağlı mekanın özellik ve niteliklerini kapsamaktadır.
- Gruplandırılmış meydanlar: parçaların birleştiği alanlar şeklindedir. Sadece bir yönde gelişen, büyüklük ve formu farklı bir dizi meydandan oluşmaktadır. Küçük meydan tek taraftan, eksensiz bir düzende büyük olan meydana açılır. Her meydanın aksı birbirini dik açıyla karşılamaktadır. Alanlar bölünmüş olmalarına rağmen birbirleriyle ilişkilidir.
- Serbest biçimli meydan: artistik özelliği, estetik kalitesi olmayan, amorf(belirli şekli olmayan,düzensiz) meydanlardır. Meydanın boyutları çok büyük, alanı çevreleyen yapıların oranları ise çok heterojen ve düzensizdir. Bu meydanlar trafik kavşağı veya dolaylı olarak buraları çevreleyen alanlarda yer almaktadır.

Meydanın formunu belirleyen faktörlerin başında meydanı çevreleyen binalar, bunların konumları ve birbirleriyle olan ilişkileri gelmektedir. Bununla beraber, önemli binalarla çevrili ve kentsel aktivitelerin yoğun olduğu merkezlerde oluşan meydanların formları, diğer meydan ve caddelerle olan ilişkiye, zıtlığa ve orantıya bağlı olarak şekillenmektedir.

Meydanların formları ve fonksiyonları arasında bir ilişki söz konusudur. Değişik formdaki meydanlarda birçok fonksiyona rastlamak mümkündür ve bu fonksiyon çeşitliliği , meydanın kent içindeki konumunu yönlendirmektedir.

Formları ve fonksiyonları arasındaki ilişkiye göre meydanlarda gerçekleştirilen aktiviteler şu şekilde sıralanabilir: (Comite d'auteurs, 1964)

- Ticari aktiviteler (çarşı pazar, küçük dükkanlar meydan içerisinde ya da yakınında bulunmaktadır).
- Kamuya yönelik aktiviteler (çevresinde genelde kamu ve iş binaları bulunduğundan, meydan iş merkezi niteliğindedir).
- Kültürel aktiviteler (çevresinde kütüphane, sinema, tiyatro gibi kültürel tesislerin bulunması, meydan içindeki kültürel aktiviteleri arttırmaktadır).
- Rekreatif aktiviteler (dinlenme yerleri, çocuk parkı, cafe gibi mekanlar meydan içerisinde bulunmaktadır).
- Dini aktiviteler (meydanların genelde kilise ya da cami önünde oluşmasından kaynaklanan aktivitelerdir).
- Konuta yönelik aktiviteler (konut alanlarıyla çevrili olan günlük buluşma yeri niteliğindeki meydanlar için geçerlidir).

2.2.4. Meydanların İşlevleri

Bir toplumun yaşam biçimi, kültürünü devam ettirdiği, geliştirdiği mekanlar olarak nitelendirilen meydanların belli başlı işlevsel özelliklerini aşağıdaki şekilde sıralayabiliriz;

- Kentsel tasarımda meydan, yaya aktivitesinin toplanıp dağıldığı bir özellik içerdiği gibi, kent içi yapılarla sınırlandırılan ve yayanın geçiş alanı, oturma, telefon, aydınlatma birimi gibi benzeri armatürlerle tefriş edilmek suretiyle kente bir canlılık verir, fiziki mekan kalitesini artırır(Ergen, 1999).
- Meydanın karma kullanımı ve bunun neden olduğu çeşitlilik, kent mekanlarında canlılığı sağlayan önemli etkendir. Bu amaçla meydanın kentsel yaşam etkinliği, aktivite olanağı açısından çeşitlilik, zenginlik içermesi canlı ve çekici bir yaşantıya sahip olması, seçme şansı sunması mekana dinamizm kazandırır. Carr ve diğ. (1995)

- Meydanlar doğal ve yapısal elemanlar arasında ekolojik ilişkilerin kurulduğu mekanlardır. Bu fonksiyonların yanı sıra meydanlar, görsel kalitesi ve kentin geleneksel yapısını vurgulayan ve yapısal elemanların yapay görünümünü giderici bir çevre olarak da önem arzeder. Carr ve diğ. (1995)
- Bina cephelerindeki devamlılık, zemin dokusundaki hareketlilik vb. yönlenmeyi sağlayıcı özelliğe sahip olmaları meydanların, mekansal kalitelerini arttırır ve insanların kendilerini bu mekanların içine yerleştirebilmelerini sağlar.
- Meydanlar, kent dokusu içersinde konut, ticaret ve endüstri bölgeleri arasında tampon görevi yaparak fiziksel ve ekolojik yönden denge kurarlar.
- Meydanlar ayrıca içerdikleri bitkisel peyzajın kalıcı ve anıtsal değerdeki öğesi olan ağaçlarla, mekan oluşturma, duygusal ve fiziksel güven verme, kent halkının doğaya olan özlemini giderme ile havanın oksijeninin yenilenmesi, toprağın iyileştirilmesi, iklimin değiştirilmesi suretiyle kent sakinlerinin sağlığına ve konforuna önemli ve olumlu katkıları vardır(Seçkin, 1998).

2.2.5. Meydan Tasarım İlkeleri

"Yaşanabilir kentsel mekanlar" olarak meydanların yaratılmasında tasarımı yönlendirici saptamalar şu şekilde sıralanabilir : Memlük ve diğ. (2000)

- Kimlik - yer kavramıyla ilgili saptamalar:

  Meydanın, kent dokusu içerisindeki konumu, kültürel yapısı, tarihi simgeselliği, tarihsel sürekliliği, geçmişle olan bağların korunması, peyzaj ve mimari karakteristik özellikleri ile kullanıcıların meydana yükleyeceği anlam, inançlar ve sembolik değerlerinin ortaya konulmasıdır. Meydanların bir bütün olarak topluma açık ve toplum tarafından sahiplenilebilir olması için gerekli özelliklerdir.

- Meydana biçimini veren doğal çevre ve onun özelliğiyle ilgili saptamalar:

  Mekanın, iklim, bitki örtüsü, topografya ve jeolojik yapının oluşturduğu ekolojik özelliklerinin incelenmesi sonucunda belirlenmesidir. Bu çevresel özellikler, meydanın karakterini ve biçimlenmesini doğrudan etkileyen, kullanıcılara rahat bir mekan sunması açısından önemli özelliklerdir.

- Meydanı çevreleyen yapılarla bağlantılı olarak işlevsel saptamalar:

  Meydanın işlevi onu çevreleyen yapıların içerdikleri aktiviteleri ve biçimini etkileyecek, dolayısıyla mekan kurgusunda farklılık yaratacaktır.

- Mekan karakteriyle ilgili saptamalar:

  Doluluk ve boşluk oranı, strüktürel yapı açısından oluşturduğu tanım ve görüntü değerlendirmesidir. Bu değerlendirmede mekanın kalitesi ve mekanı tanımlayıcı öğelerin varlığı sosyal ilişkilerin niteliğinin belirlenmesinde etken olacaktır. Mekan karakterini belirleyen öğeler ise şunlardır:

  - Meydanın ölçeği ve oranı; İnsan ve yapı boyutları arasındaki ilişki, meydanın karakterini etkileyen ölçek ve oranların insan ölçülerine uyumlu olması, mekanı kullananların kendilerini rahat ve güvenli hissetmesini sağlar.
  - Yüzeysel ve hacimsel kompozisyon; Burada esas olarak doluluk(yapılar) ve boşlukların(dış mekanların) organizasyonunun kentin mekansal ve dokusal sürekliliğine uygun olması önem kazanmaktadır. Yapılar daha ayrışmış yaşam olanakları sunarken, dış mekanlar süreklilik içeren ve ayrışmış yaşantıları birbirine bağlayan bir kentsel yaşam ortamı sunar. Bu nedenle mekan içerisinde ve çevresinde kullanılacak yapı düzeni ve oluşacak dış mekanlar arasında bir bütünlük sağlanmalıdır. Bunun sonucunda mekanda yaya ve araç dolaşımı ile ilgili tüm problemlerin çözümlenmesi gereklidir.
  - Görsel(estetik); Mekanın görsel sanatı ve sosyal bir ortamı ifade edebilmesi için yüzeysel ve hacimsel kompozisyonun tanımlılık(kapalılık), estetik çekicilik, kentsel imge yaratıcı objelerin kullanımı, peyzaj öğelerinin kentsel mekanları zenginleştiren ve tasarımı bir bütün haline getiren elemanlar olarak kullanımı önem kazanmaktadır.

Kullanıcı gözlem ve anketlerini içeren araştırmalara göre, kentsel ortak mekanlarda başarıya ulaşmak için tanımlanan ve Avrupa Konseyi tarafından desteklenen ana ilkeler şunlardır : Marcus ve Francis (1998)

- Mekanın potansiyel kullanıcılar tarafından kolay erişilebilir ve görülebilir olması.
- Estetik çekiciliğe sahip olması.
- İç ve dış mekanlar arasında maksimum ölçüde geçişi sağlaması.
- En çok istem duyulan ve gerçekleşme olasılığı en fazla olan etkinliklerle donatılmış olması.
- Güvenli ve korunmalı bir ortam sağlaması.
- Kentsel stresi aşmaya yardımcı olacak doğal ortamlar sunması.
- Kullanma olasılığı en fazla olan kullanıcı grubunun, yerel halkın gereksinmelerine uygun olması ve kullanımda çeşitliliği sağlaması.
- En yoğun kullanımın gerçekleştiği zamanlarda güneş, gölge, rüzgar ve benzeri doğal çevre öğeleriyle ilintili olarak rahat bir çevre sunması.
- Çocuklar ve özürlüler için erişilebilir ve kullanılabilir olması.
- Özel gereksinmelerin en uygun malzeme seçimiyle karşılanması; kullanımda farklılıkların malzeme değişimiyle vurgulanması.
- Mekanın hem görsel sanatın ifade edildiği bir yer, hem de sosyal bir ortam olarak tasarlanması.

Kentsel ortak mekanlar, kent halkının aynası olup, yerel kültürü ve yaşanan zamanı yansıtmaktadır. Yerel kimliğin önemli bir bileşeni olan bu mekanlar, aynı zamanda eğitici bir rol ve ekolojik bir anlam yüklenirler.

3. BOĞAZİÇİ MEKANININ TANIMLANMASI

Bu bölümde, araştırma alanı olarak seçilen Boğaziçi'nin konumu, topografyası, iklimi, deniz akıntıları ve bitki örtüsü olmak üzere fiziki yapısı incelenmiştir. Yapılan literatür çalışmaları ile Boğaziçi yerleşimlerinin eski çağ ve Bizans dönemlerinden başlayarak Cumhuriyet dönemi ve günümüze kadarki süreçte tarihsel gelişimi açıklanmıştır. Ayrıca Boğaziçi mekanının ulaşım yapısı hakkında kısaca bilgi verilmiştir.

3.1. Boğaziçi Mekanının Fiziki Yapısı

İstanbul konumu itibariyle eşsiz bir kenttir; dünyada İstanbul gibi bir su yolu ile birbirinden ayrılan iki kıta üzerinde konumlanmış bir başka kent yoktur. İstanbul Boğazı yalnızca Avrupa'yı Asya'dan ayıran ve Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan bir su kanalı değildir. O, daha çok kara ile suyun buluştuğu, birbirini tamamladığı özel bir mimari mekandır. Bu niteliğiyle yüzyıllar boyunca "Boğaziçi Uygarlığı"nın içinde geliştiği nadide bir kültürel peyzaj ve adeta bir "Görkemli Su Bulvarı"dır. Enlil ve diğ. (2001)

Boğaziçi, anıtsal bir kavram olarak, coğrafi konumu ve deniz ulaşımı açısından uluslar arası öneme sahip İstanbul kentinin kültüründeki sayılı örneklerinden biri olmuştur. Bu bölümde, insanlık tarihinin çok zengin bir kesitine ev sahipliği yapan Boğaziçi ele alınacaktır.

3.1.1. Boğaziçi'nin Yeri Ve Konumu

Türkiye'nin Marmara Bölgesi'nde bulunan Boğaziçi, Kocaeli ve Çatalca yarımadalarının ayrım yerinde oluşmuş bir su yoludur. Asya ve Avrupa'yı birbirinden ayıran, Karadeniz ve Akdeniz kültürlerini birleştiren tek su yoludur. İki kıta ve denizin buluştuğu istisnai bir yer ve Karadeniz havzasının tek kapısıdır. İstanbul'u dünyanın en önemli kavşaklarından biri yapan da bu özelliklerdir.



Şekil 3.1: İstanbul Hava Fotoğrafından Boğaziçi Genel Görünümü
(www.azizistanbul.com)

Yöre olarak Boğaziçi, dar anlamda güneyde Tophane-Salacak hattı ile kuzeyde Anadolu ve Rumeli Fenerleri hattı arasındaki kısımdır. Ancak doğal mekandaki kullanımların belirlediği bir "Boğaziçi alanı" vardır ki, doğal yapı olarak bu alan, yaklaşık 285.000-300.000 hektarlık bir çevreyi kapsar. (Şekil 3.1)

Boğazın normal uzunluğu 31 km. kadardır. Fakat orta hattan itibaren kıyılara aynı uzaklıktaki noktaların meydana getirdiği aks, Kız kulesinden Fenerlere kadar 35 km.dir. Genişliği Karadeniz'e açıldığı yerde 3600 m., Marmara'ya açıldığı yerde ise 1675 m.dir. Boğazın en dar yeri Rumeli ve Anadolu Hisarları arasında olup 698 m. gelmektedir(Çubuk, 1971).

3.1.2. Boğaziçi'nin Topografyası

Boğaziçi'nde topografya oldukça hareketlidir. Sahilden sonraki kısımlarda eğim yüzde l0'dan fazladır. Yer yer yüzde 30'u aşar. Doğu yakasında bu eğim, yüzde 15'ten başlayarak kuzeye doğru artış gösterir. Eğim akarsu ağızlarında da yüzde 15 civarındadır. Topografya özellikleri ve Boğaz oluğunun yer yer değişen doğrultusu, Boğaz'ı her türlü fırtınalara karşı bir koruma limanı haline getirir.

Genel olarak topografya, Haliç ve Marmara Denizi'ne uzanan tepeler ve sırtlardan oluşur. Kıyı bandının arka tarafında arazi birden dikleşmekte ve bazen 200 m. yüksekliğe kadar ulaşmaktadır. Bu yükseltiden itibaren ise arazi kısmen, yer yer plato karakterini kazanmaktadır. Boğaziçi'nde büyük tepeler doğu yakasındadır. Büyük Çamlıca tepesi 262 m., Yuşa tepesi 201 m'dir. Bölgenin kuzeyinde yüzde 60'lara varan ve gelişmeye uygun olmayan dik yamaçlar vardır. Batıda Rumeli Kavağı ve Sarıyer, doğuda Beykoz sırtları en dik yamaçlardır(Çubuk, 1994).



Şekil 3.2: Üsküdar Burnu (www.istanbulguide.net)

Suya doğru uzantılar, kıyıda düzensiz şekilde yer almakta ve bunlar Boğaziçi panoramasında devamlı şekilde değişim yaratan sayısız koy ve burunları meydana getirmektedirler. Çıkıntıların karşısında daimi bir koy yer almaktadır. Örneğin Dolmabahçe koyu karşısında Üsküdar burnu, Çengelköy koyu karşısında Ortaköy burnu, Bebek koyu karşısında Kandilli burnu, Paşabahçe koyu karşısında Yeniköy burnu gibi(Çubuk, 1971). (Şekil 3.2)

İstanbul Boğazı ve çevresinin topografik ve morfolojik şartları eskiden beri insan tarafından yörenin değerlendirilmesi ve kullanılması üzerinde değişik yollardan etkili olmuştur. Geniş düzlüklerin azlığı ve kuvvetli eğimler her şeyden önce yerleşme yerlerinin seçimini, bunların gelişme tarzını ve yol şebekesini etkilemiştir. Boğaz boyunca yerleşme yerleri daha antik çağda daima vadi ağızlarındaki küçük düzlüklerde, birikinti konileri üzerinde kurulmuş ve bazı kısımlarda birbirinden ayrılan bu eski yerleşme çekirdekleri uzun bir süre birbirine kuvvetli bir şekilde bağlanamamıştır(Erinç, 1973).

3.1.3. Boğaziçi'nin İklimi

İstanbul 41º kuzey enleminde bulunmaktadır. Böylece bir taraftan iki basınç bölgesi limitinde(yüksek basınç alanı ve soğuk bölgelerin alçak basınç bölgesi) diğer taraftan da iki rüzgar sistemi limitinde(alize rüzgarları ve batıdan gelen rüzgarlar) yer almaktadır. Güneş yazın kuzeye gidince "okitoryal" yüksek basınç alanı bu enleme kadar yayılır ve İstanbul'da çok kuru bir iklim hüküm sürmeye başlar. Kışın güneş güneye doğru çekilmeye başlayınca gerek rüzgar, gerekse Avrupa basınç koşulları İstanbul ve Akdeniz bölgesinde hüküm sürmeye başlar. Boğaziçi'nin genel iklim yapısı bazı farklılıklara sahip olup, Akdeniz ile Orta Avrupa iklimleri arasında yer almaktadır. Kuzey kısmı Batı Karadeniz sahil iklimi karakterindedir. Güney kısmı ise Akdeniz iklimini andırır(Çubuk, 1971).

Boğaziçi iklimini oluşturan değişkenler rüzgar, ısı ve yağıştır.

- Rüzgar:

Boğaziçi yüksek ve alçak olmak üzere iki farklı basınç sistemi ile biri poyraz diğeri lodos olan iki farklı rüzgar sisteminin etkisi altındadır. Bu rüzgarlar boğazın şekline uygun olarak kuzey-kuzeydoğudan veya güney-güneybatıdan eser. Yaz aylarının devamlı olarak hakim rüzgarı, kuzeydoğudan eser.

İstanbul Boğazı morfolojik ünite olarak rüzgarları yöneltecek bir oluk vazifesi görür. Boğaziçi'nde kuzeye bakan yamaçlar doğrudan doğruya rüzgarın etkisinde kalır. Soğuk mevsimde güneş ışınları az ve kısa sürelidir. Güneye bakan yamaçlardan ve esas şehir yerleşmesinden daha çok yağış alır, daha nemli ve soğuk olur(Aysu, 1973).

- Isı:

Boğaziçi'nde ilkbahar serin, yazlar sıcak, sonbahar ılık ve kışlar şiddetli geçer. Yılın en soğuk ayları ocak ve şubat, en sıcak ayları ise Temmuz ve Ağustos'tur. Boğaziçi'nde oldukça yüksek ısıya sahip olan deniz, soğuk mevsimlerle soğumaya başlar. Bu seyir, karadakinden yavaştır ve böylece üzerinden geçen havayı ısıtır. Kara ile temasta olan hava ile atmosferin yüksek kısımlarındaki hava soğuk kalır ve bu iki farklı atmosferin teması sisi meydana getirir. Kuzeyde ortaya çıkan sis, güneye doğru iner ve genellikle ekim ayından kasım ayı başına kadar sürer(Çubuk, 1994).

- Yağış:

Boğaziçi'nde nemlilik oranı yüksektir. En kuvvetli ve kısa süreli yağmurları Temmuz ve Ağustos aylarında düşer. Sonbahar oldukça yağışlıdır. Düşen yağmur miktarı kuzeyde çok, güneyde ise azdır. Yağış yüksekliği kuzeye doğru, kuraklık ise güneye doğru artar(Çubuk, 1994).

3.1.4. Boğazdaki Deniz Akıntıları

Boğaz akıntıları yüzeyde ve denizaltında olmak üzere 2 çeşittir. Büyük yüzey akıntısı, kuzey-kuzeydoğudan, güney-güneybatıya doğru giderek Karadeniz'in fazla suyunu Marmara ve Ege denizleri yoluyla Akdeniz'e götürür. Kuzey girişinde Boğazın ortasından geçen ana akıntı, Boğaz darlaştıkça ve bilhassa burunlarda hızı artarak Rumelihisarı önünde "Şeytan" ve Vaniköy önünde "Maskara" akıntılarını oluşturur. Şiddetli ve sürekli esen güney rüzgarları boğaz sularının tamamen ters yönde akmasına neden olur ve bu akıntıya "Orkoz" denilir. Orkoz, kuvvetli kuzey rüzgarları ve gece ayazı ile son bulur. Güneyden kuzeye doğru giden alt akıntıya "Kanal" denir. Kanalın suları kışın ılık, yazın çok soğuktur(Erdem, 1996).

3.1.5. Boğaziçi'nin Bitki Örtüsü

İstanbul Boğaz çevresi bitki örtüsünü iki grupta incelemek mümkündür: Yaltırık ve Uluocak (1973)

a) Doğal vejetasyon olarak; maki ve orman

Maki, Akdeniz iklim şartlarına uygun bir vejetasyon tipi olmasına rağmen Karadeniz sahil kesimi ve boğazın sığ topraklı yamaç ve sırtlarında bulunur. Fazla tahrip görmemiş yerlerde oldukça boylu ve sık bir örtü yapar. Bu formasyonun en dominant türleri, Kocayemiş*(Arbutus unedo),* Ağaç Fundası*(Erica arborea),* Katır Tırnağı*(Spartium junceum),* Ladenler*(Cistus salviifolius - Cistus villosus),* Ateş Dikeni *(Pyracantha coccinea),* Akça Kesme*(Phillyrea latifolius),* Kermes Meşesi*(Quercus coccifera),* Sakız*(Pistacia terebinthus), Calycotome villosa, Genista tinctoria, Lavandula cariensis, Osyris alba'*dır. Bu maki vejetasyonu içerisinde insan eliyle getirilip yetiştirilmiş ve zamanla boğazın karakteristik bitkilerinden olmuş olanları Erguvanlar*(Cercis siliquastrum),* Fıstık Çamları*(Pinus pinea)* ve Serviler*(Cupressus sempervirens)* dir.

Diğer vejetasyon tipi ormandır. Boğazın Avrupa yakasındaki Belgrad Ormanı *Castanetum-Fagetum* ara zonunda yer almış olup, karışık yapraklı orman kuruluşundadır. Bu karışımı oluşturan ağaç türleri çeşitli Meşeler*(Quercus dshorochensis - Q. Frainetto - Q. Pedunculiflora - Q. Cercis - Q. İnfectoria),* Kayın*(Fagus orientalis),* Adi Gürgen*(Carpinus betulus),* Kestane*(Castanea sativa),* Kızılağaç*(Alnus glutinosa),* Titrek Kavak*(Populus tremula),* Ihlamur*(Tilia tomentosa),* Akçaağaçlar*(Acer trautvetteri - A. Campestre),* Çınar*(Platanus occidentalis)* ve diğerlerinden ibarettir.

b) İnsan emeği ile yetiştirilmiş; koru, park ve konut bahçeleri

Doğal bitki örtüsü dışında boğazın yeşilliği koru, park ve konut bahçelerinde toplanmıştır. Koru ve parkları yakından inceleyecek olursak, doğal vejetasyon örtüsünden arta kalmış olanı pek azdır. Örneğin, Meşe*(Quercus Pedunculiflora, Q. Cerris),* Doğu Çınarı*(Platanus orientalis),* Sakız*(Pistacia terebinthus), Phillyrea latifolius,* Ova Akçaağacı(*Acer campestre)* vb. Daha çok insan emeği ile yetiştirilmiş çeşitli ekzotik türler yer almıştır. Bunlardan sık rastlananlar sırasıyla Adi Porsuk*(Taxus baccata),* Endülüs Göknarı*(Abies pinsapo),* Ladin*(Picea abies, Picea pungens),* Sedir*(Cedrus atlantica, Cedrus libani, Cedrus deodara),* Çam(*Pinus pinea, Pinus halepensis),* Kadife Çamı*(Cryptomeria Japonica),* Doğu Mazısı*(Thuja orientalis),* Servi*(Cupressus arizonica),* Manolya*(Magnolia grandiflora),* Malta Eriği *(Eriobotrya japonica),* Sofora*(Sophora japonica),* Batı Çınarı*(Platanus occidentalis),* Yalancı Akasya*(Robinia pseudoaccacia),* Ihlamur*(Tilia tomentosa),* Dişbudak *(Fraxinus oxycarpa),* Salkım Söğüt*(Salix babylonica),* Akdeniz Defnesi*(Laurus nobilis),* Adi Leylak*(Syringa vulgaris),* Karayemiş*(Prunus laurocerasus)* vb. dir.

3.2. Boğaziçi Yerleşimlerinin Tarihi Gelişimi

Boğaziçi, vaktiyle doğudan batıya doğru yapılmış büyük göçlerin bir geçit yeri olarak her dönem stratejik önemde bir bölge olmuştur. Böylece de kıyı boyunca birçok küçük köy kurulmuştur. Bizanslılar devrinde dini etkilerle başlayan bu kuruluşlar, sonraları Türklerin gelişiyle sayfiye gereksinimine cevap verecek şekilde gelişmeye başlamıştır. Tarihsel süreç içerisinde yerleşmelerin başka ihtiyaçlarına göre şekillenmeye devam etmiştir ve günümüzde de halen devam etmektedir.

Boğaziçi kıyıları, geçmişten günümüze çeşitli dönemlere ait yerleşmelere sahne olmuştur. Bu dönemler 4 gruba ayrılmaktadır:

a) Eski çağda Boğaziçi yerleşimi

b) Bizans döneminde Boğaziçi yerleşimi

c) Osmanlı döneminde Boğaziçi yerleşimi

d) Cumhuriyetten günümüze Boğaziçi yerleşimi

3.2.1. Eski Çağda Boğaziçi Yerleşimi

Boğaziçi'nde ilk uygarlıkların ne zaman kurulduğu kesin olarak bilinmemektedir. Buna karşılık Boğaziçi'nin çok yakınındaki Kadıköy'ün Kurbağalı dere vadisinde yapılan kazılarda neolotik devre ilişkin yontma taş aletleri ve cam parçalarının bulunması bu bölgedeki ilk yaşam izlerinin M.Ö.2500 yıllarına kadar uzadığını göstermektedir. Buna karşılık Sarayburnu'nda tren yolu yapımındaki kazılarda bazı arkeolojik buluntulara da rastlanmıştır. Böylece Boğaziçi ve çevresindeki yaşamın tarih öncesi devirlere kadar uzandığı söylenebilir. Ancak bu eski devirler hakkındaki bilgiler son derece kısıtlıdır(Gökbilgin, 1992 ; Eyice, 1976; Yazıcıoğlu, 1984).

Bilinen Bizans öncesi Boğaziçi görünümü toplu yerleşmeler şeklinde olmayıp su yoluyla ilişkili tek yapı ya da küçük yapı grupları şeklindedir. Bunlar halkın oturduğu yapılar olmayıp mabetler, adak yerleri, küçük barınak, balıkçı iskeleleri ve ikmal yerleri ile boğaz ağızlarında gümrük binaları şeklindedir. Örneğin bugünkü Tophane'de bir Apollon mabedi, Beşiktaş'ta Apollon korusu, Çırağan'da Rodoslu gemicilerin sığınak limanı, Ortaköy deresinde tarımla uğraşan bir küçük topluluk, Kuruçeşme'de Mete Theon kült yeri, Arnavutköy'de iki adak yeri, Bebek koyunda küçük balıkçı topluluğu ve iskelesi, Rumelihisarı'nda bir Hermes tapınağı, İstinye'de bir sığınak limanı, Büyükdere'de Hermes tapınağı, Rumeli Kavağı'nda Sarapis tapınağı ve daha ileride ise birkaç adak yeri ve gümrük yapıları, Anadolu Kavağı'nda Hieron ve Zeus tapınağı, İncirköy'de Bakhus mabedi, Üsküdar'da ise kale ile çevrilmiş ve Alcibiade'nin M.Ö.410'da gümrük almak amacıyla kurduğu bir liman ve yerleşim eski çağ Boğaziçi'nin küçük bilinen yerleşimlerinden belli başlılarıdır.

Sonuçta; Eski çağ Boğaziçi yapı ve yerleşimlerini 4 grupta toplanabilir:

a) Bir iç deniz olan Karadeniz'in dışa açılımı ancak su yoluyla olmuştur. Ticaret ve gemicilikle uğraşan eski Yunanlılarla Fenikelilerin Karadeniz'deki kolonileriyle ilişkilerini sürdürmek için bu su yoluna egemen olmaları, Karadeniz'in zor ve korkulu bir deniz olması ve bu denize açılmadan önce bu su yolunda hazırlık yapmaları zorunluluğu ve gereğini duymuşlardır. Bu nedenle:

   - Normal geliş gidişlerde gereksinimlerin karşılanması amacıyla ikmal yerleri ve su başı yapıları,
   - Fırtınalı havalarda sığınak limanları ve iskeleleri,
   - Denizlerde felaketlerden korunulması ve uygun rüzgarın oluşması için tanrılara adak yerleri ve tapınaklar,

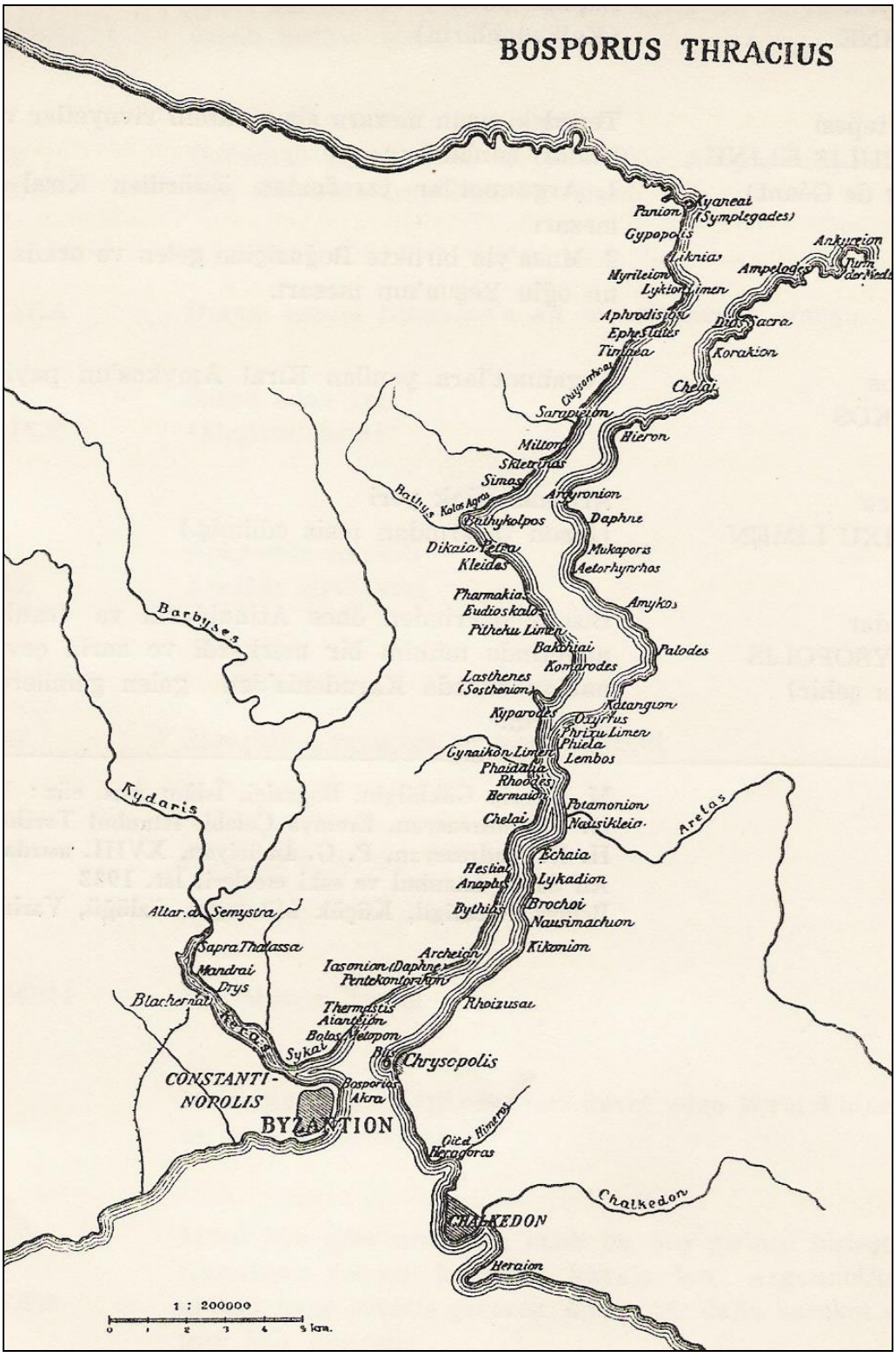
b) Bu su yolunda egemenlik kurmak ve geçiş hakkını elde tutmak amacıyla bugünkü Üsküdar ve Kavaklarda kaleler, karakollar ve gümrük yapıları,

c) Balıkçılıkla uğraşan Bebek-Kanlıca gibi köylerde balıkçı iskele ve limanları ile küçük balıkçı topluluklarının oturdukları yapılar,

d) Denizle ilişkisi olmayan Ortaköy-Büyükdere gibi verimli vadi tabanında tarımla uğraşan içe dönük küçük toplulukların tek katlı basit çiftçi evleri olarak ayrılabilir(Gökbilgin, 1992 ; Eyice, 1976 ; Yazıcıoğlu, 1984).

3.2.2. Bizans Döneminde Boğaziçi Yerleşimi

Bizanslılar daima hücum ve kuşatma tehditi altında yaşadıklarından şehir surlarının haricinde yerleşmeye korkmuşlardır. Bu yüzden (Osmanlı devrinde olduğu gibi) bütün halinde bir Boğaziçi medeniyeti Bizans devrinde oluşmamıştır. Eski Yunan adak yerlerinde kiliseler inşa etmişler, birkaç tane de manastır yapmışlardı. Donanmaları ile korunabilecek bazı koylarda da imparatorluk yazlık sarayları vardı. Bunların haricinde Boğaziçi'nde yerleşen halk ziraat veya balıkçılıkla geçinen köy halkı idi. Bundan dolayı Bizanslılar devrinden birkaç kiliseden, ayazmadan ve manastır harabelerinden başka iz kalmamıştır(Ağat, 1963).



Şekil 3.3: Bizans Döneminde Boğaziçi (Ağat, 1963)

Bizans devrinde Boğaziçi'nin önemli bir geçit yeri olarak bir takım tarihi olaylara sahne olduğu bilinmekle beraber kıyılarındaki iskan yerlerinin tarihçeleri hakkında pek fazla bilgi edinmek mümkün olmamaktadır. (Şekil 3.3) Bizans devrinde de ilkçağda olduğu gibi Boğaziçi'nin iki konuda sağladığı olanaklardan faydalanılmıştır. Bunlardan birincisi balıkçılık, ikincisi de buradan geçmek zorunda olan her çeşit gemiden ve yüklerinden alınan gümrük ve geçiş harçlarıdır(Eyice, 1973).

Sonuçta; Bizans dönemi Boğaziçi yapı ve yerleşimleri 2 grupta toplanabilir: (Yazıcıoğlu, 1984)

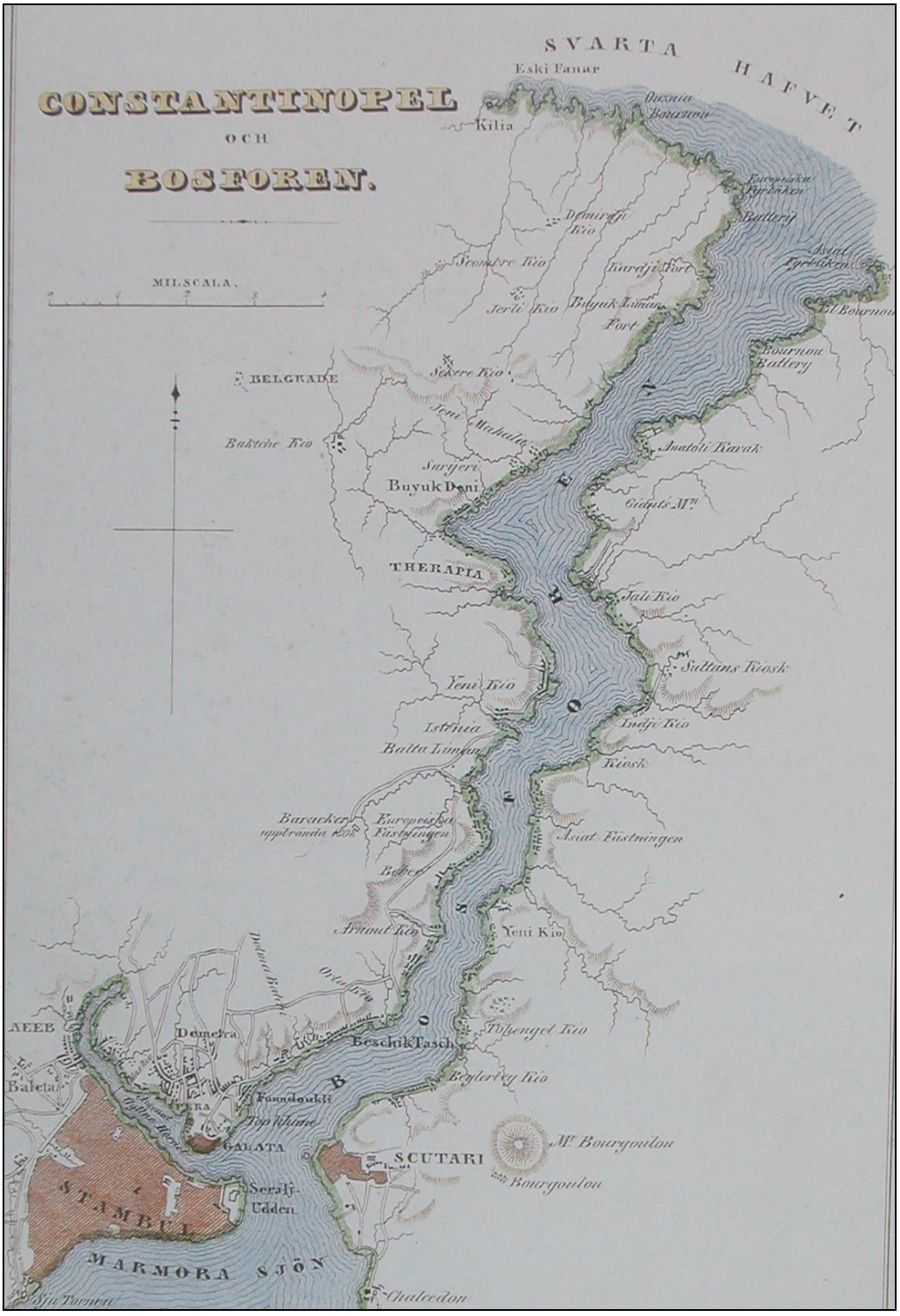
a) Eski çağ Boğaziçi yerleşmelerinin Bizans devrinde devam edenleri:
    - Küçük çiftçi evleri ile tarıma bağlı içe dönük yerleşmeler,
    - Balıkçı köyleri ile balıkçı barınak ve iskelelerinin oluşturduğu Büyükdere-Bebek gibi yerleşmeler,
    - Deniz yolu geçiş gereksinimlerini karşılayan Boyacıköy, İstinye, Yaros gibi gemici barınak ve konaklarının tesisleri,
    - Eski mabet ve adak yerlerini İstinye ve Tarabya'da olduğu gibi ya kilise, ayazma veya manastıra çevirip, ya da üzerine yeniden kurulan yerleşmeler,

b) Bizans devrinde kurulan yerleşmeler:
    - İmparator ve saray ileri gelenlerinin yaptırdıkları saray, malikhane, büyük konutlar, sayfiye ve dinlenme yerleri gibi bina ve yerleşimler,
    - Yeni kurulan kilise, manastır, ayazma gibi dini etkilerin oluşturduğu Arnavutköy-Kuzguncuk gibi bölgeler,
    - Kalelerdir.

3.2.3. Osmanlı Döneminde Boğaziçi Yerleşimi

Bizans İmparatorluğu döneminde Boğaziçi'nde halk tarafından gerçekleştirilen ilk küçük yerleşmeler ve ortaya konan kültürel uğraşlar(balıkçılık, tarım) boğazın doğal peyzaj yapısında herhangi bir değişikliğe yol açmamış, o dönemlerde Boğaz'dan ve onun peyzajından yararlanılamamıştır. Osmanlı İmparatorluğu döneminde ise vadi içlerinde ve taban düzlüklerinde küçük köy ve mahalleler halinde Boğaziçi'ne

yerleşmeye başlamış olan Türkler, önceleri tarımsal kültür faaliyetlerinde bulunmuşlar ve giderek, kıyı yerleşmeleri, yalı mimarisi, rekreatif süreçleri ve doğal peyzaja katkıları ile "Boğaziçi Medeniyeti" olarak adlandırılan bir kültürün yaratıcıları olmuşlardır(Pamay, 1975). (Şekil 3.4)



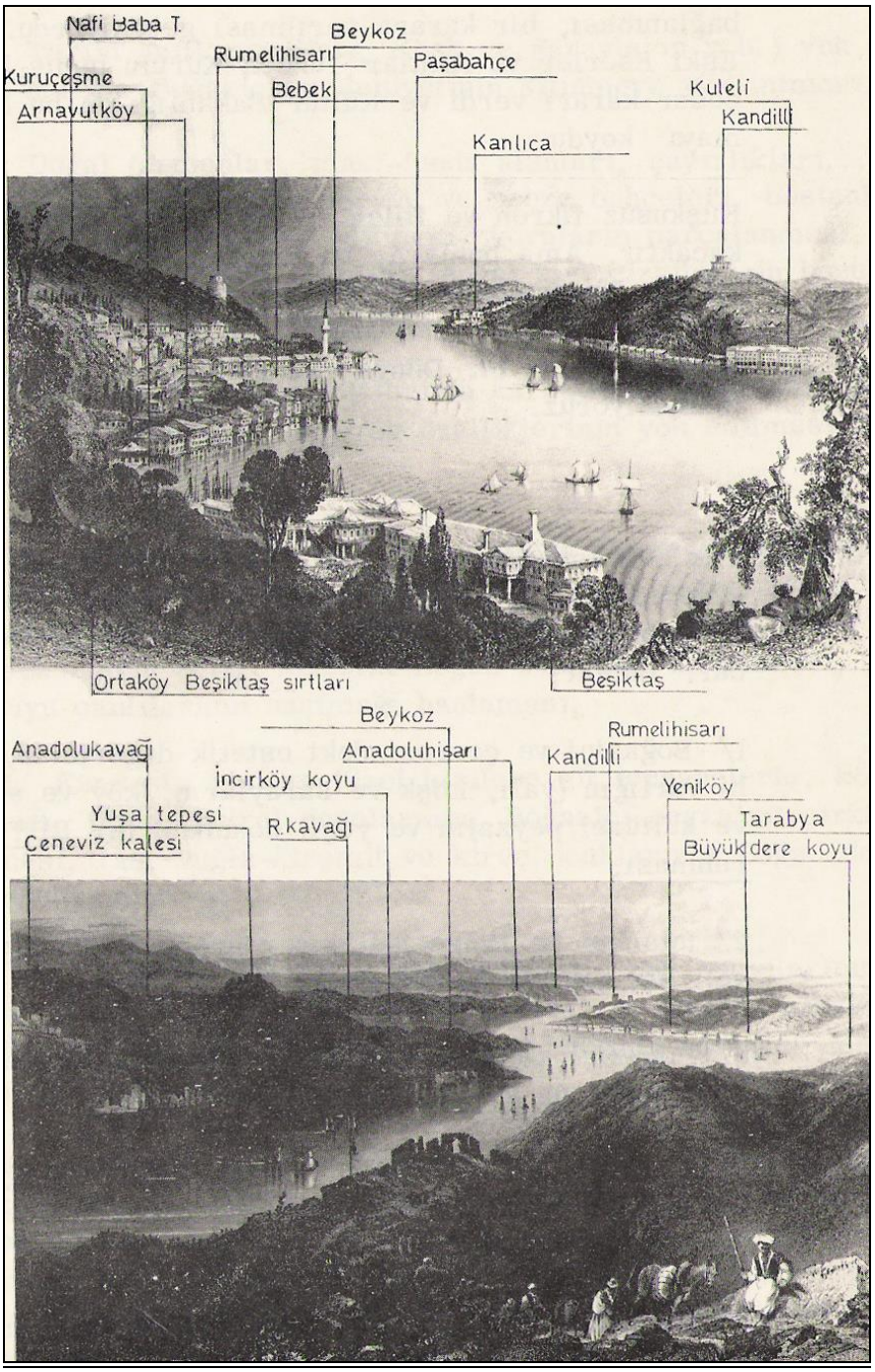
Şekil 3.4: İstanbul Ve Boğaziçi 1803 (Kayra, 1990)

İstanbul'un Türkler tarafından fethinden sonra Boğaziçi'nde, 15.yy' ın ikinci yarısında, savunma amacı yanında rekreatif amaçlı yerleşmeler de başlamıştır. Fetih sonrasında kent, yeniden imar ve iskan edilirken sur dışı alanlara da taşılmıştır. Galata surları yıktırılmış ve Anadolu Türklerinin bir kısmı buraya yerleştirilmiştir. Fatih döneminde(1451-1481) Boğaziçi'nde Avrupa yakasında Salıpazarı, Fındıklı, Kabataş, Beşiktaş, Ortaköy, Arnavutköy, Bebek, Rumelihisarı, Baltalimanı, Kefeliköy, Büyükdere yerleşim alanı olmuştur. Ortaköy'de Rum ve Yahudiler yerleşmiş, Kuruçeşme'de bir Türk mahallesi kurulmuş ve bir grup Rum azınlık da buraya yerleştirilmiştir. Arnavutköy'de ise daha önce var olan Rum köyüne Türkler gelip yerleşmişlerdir. Fatih, Bebek semtinde bir camii yaptırarak burayı bir Türk mahallesi haline getirmiştir.Rumelihisarı'nda kale içindeki yerleşme de, daha sonra kale dışına taşmıştır. Sonuç olarak; Boğaziçi'nde yerleşme düzenine ilk biçimini kazandıran Fatih Sultan Mehmet olmuştur(Çubuk, 1994).

Boğaz sahillerinde yerleşmenin hızlanması Kanuni döneminde(1520-1566) başlamıştır. Fatih'in kurduğu Tophane, Kanuni tarafından büyütülmüş, etrafına duvar çekilerek yeni kışlalar yaptırılmıştır. 16.yy' dan itibaren Boğaziçi'nde su yolu ulaşımı gelişmeye başlayınca, kayıklar ve peremeler artmış, özel iskeleler ve kayıkhaneler kurulmuştur. En yoğun yerleşim alanları Beşiktaş, Üsküdar, Yeniköy, Beykoz, Anadoluhisarı ve Rumelihisarı olmuştur. Padişah, saray ve devlet erkanı tarafından kısa süreli rekreatif veya yazlık kullanışa sahip hasbahçeler, yalılar, köşk gibi kullanımlar Boğaziçi'nde yoğunlaşmıştır. Üsküdar ve Beşiktaş'ın ticari önemi artmış, ayrıca Beşiktaş donanmaların sefere çıkacağında toplandığı bir üs olarak ayrı bir önem kazanmıştır(Kuban, 1973).

17.yy' da İstanbul, Anadolu'dan gelen halkla dolunca, dar gelirli halk ve dış ticaret erbabı, kent dışında Eyüp ve Boğaziçi köylerine yönelmişlerdir. Bu gelişmeler, 18.yy' daki Boğaziçi yerleşmesine bir hazırlık oluşturmuştur. Boğaziçi, giderek saray erkânı, devlet ricali ve halkın yerleşmeye başlamasıyla, imparatorluğun her gruptan halkının yaşamaya başladığı yer olmuştur ve 17.yy' da güçlü bir savunma organizasyonu olmadığı içinde saldırılara maruz kalmıştır. Yeni yerleşmeler olarak Kilyos, Anadolu Feneri, Rumeli Feneri, Rumeli Kavağı, Garipçe köyleri kurulmuştur(Çubuk, 1994).

III. Ahmet ve Sadrazam Damat İbrahim Paşa zamanında(1703-1730) İstanbul ve özellikle Boğaziçi'nde yeni bir imar düzenlemesine başlanmış, saraylar, köşkler ve yalılar onarılmış veya yıkılıp yerlerine yenileri yapılmıştır. Batı uygarlığı teknikleri ile Türk geleneğini birleştirerek Boğaziçi yapılarının görünümlerine değişiklik getirilmiştir.



Şekil 3.5: Eski Boğaziçi 1835 (W.H. Bartlett)

II. Mahmut dönemindeki(1808-1839) batılılaşma hareketleri sonucunda tüm Osmanlı saray yaşamı Boğaziçi kıyılarına kaymıştır. Dolmabahçe, Beylerbeyi, Çırağan, Yıldız Sarayları Boğaziçi kıyılarında yaptırılmıştır. Bu yüzyılda yapılar çoğalmış, küçük kıyı meydanları ve geniş çayırlar halkın birbirleri ile karşılaştığı gezinti ve piknik yerleri olmuştur. Boğaziçi, yaz ve kış oturulan köy yerleşmeleri dışında, mevsimlik sayfiye yeri haline gelmiştir(Çubuk, 1994). (Şekil 3.5)

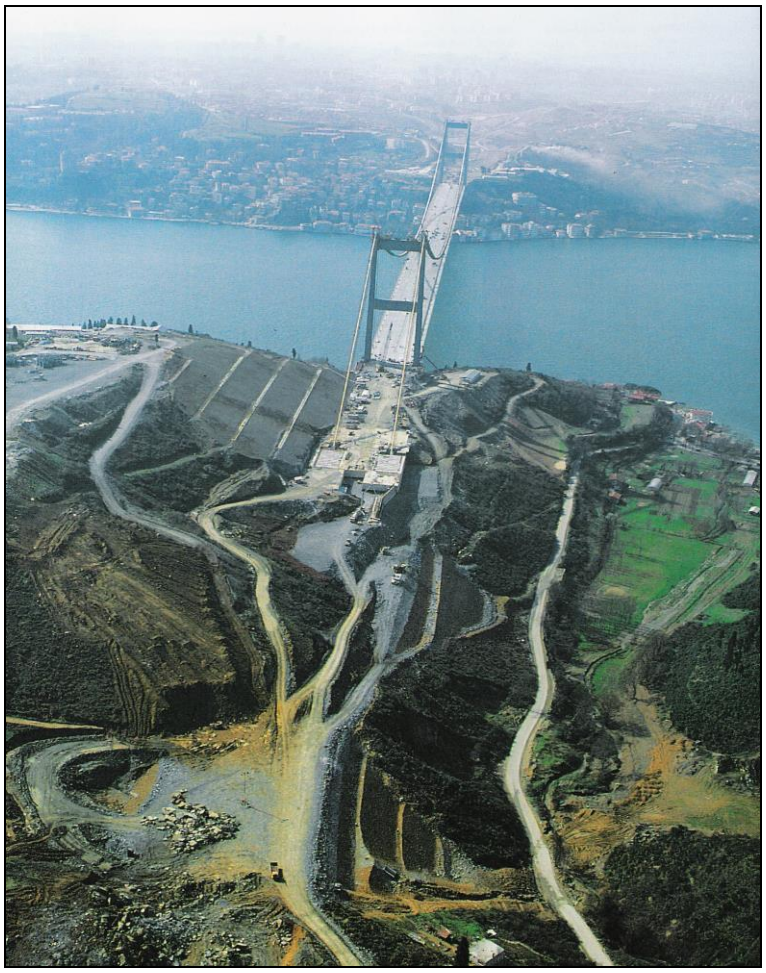
Bu dönemde Boğaz ulaşımı da önem kazanmıştır. Boğaziçi'nde buharlı gemilerin çalıştırılması önemli bir sosyo-ekonomik olay olmuş, Ruslar arkasından İngilizler, daha sonradan Türkler 1843'de Fevaid-i Osmaniye'yi kurarak yaz aylarında Boğaziçi'ne oldukça sık seferler yapmaya başlamışlardı. Arkasından 1851'de 6 vapurla kurulan Şirket-i Hayriye kısa sürede 12 vapurla bu görevi yüklenerek ilk defa 1855'te yaz-kış Üsküdar ve Beşiktaş'a düzenli vapur seferleri yapmaya başlamıştır(Şehsuvaroğlu, 1961).

Boğaziçi, bir sayfiye yeri ve rekreasyon alanı olarak önemini 19.yüzyıl boyunca da muhafaza etmiştir. Bu dönemin yeni dinamikleri ve özellikle ulaşım teknolojisindeki gelişmelere bağlı olarak boğaz boyunca uzanan yerleşmeler giderek salt sayfiye yeri olmaktan çıkıp tüm yıl boyunca oturulan konut alanlarına dönüşmüştür.

3.2.4. Cumhuriyetten Günümüze Boğaziçi Yerleşimi

Boğaziçi, İstanbul kent bütünü içinde etkin konumunu Cumhuriyet öncesi dönemde kazanmış, ancak bu önem Cumhuriyet döneminde daha da artmıştır. İstanbul'un ticaret, sanayi ve kültür merkezi olarak 1950'lerden itibaren hızlı kentleşme sürecine girmesiyle Boğaziçi mekanı giderek daha yoğun biçimde etkileşmiştir. Boğaziçi her dönemde talep edilen bir sayfiye beldesi olmuştur.

Osmanlı döneminde yazlık konutlar, yalılar ve bunlara hizmet veren Boğaziçi köylerinin oluşturduğu, üst, orta ve alt gelir gruplarının yerleştiği bu mekanda, Cumhuriyet döneminde olumsuz gelişmeler olmuş, yeni ve uyumsuz kullanımlar ortaya çıkmış, vadi tabanları ve dere kenarlarında sanayi yerleşmeleri yer almıştır. 1950'den itibaren de göçle gelenlerin oluşturduğu gecekondu nüfusu, Boğaziçi'nde yasadışı ve standart altı gelişmeye yol açmıştır. Sonuçta Boğaziçi peyzajına uymayan ve pek çok yerde kontrol edilmeyen gelişmeler olmuştur(Çubuk, 1994).

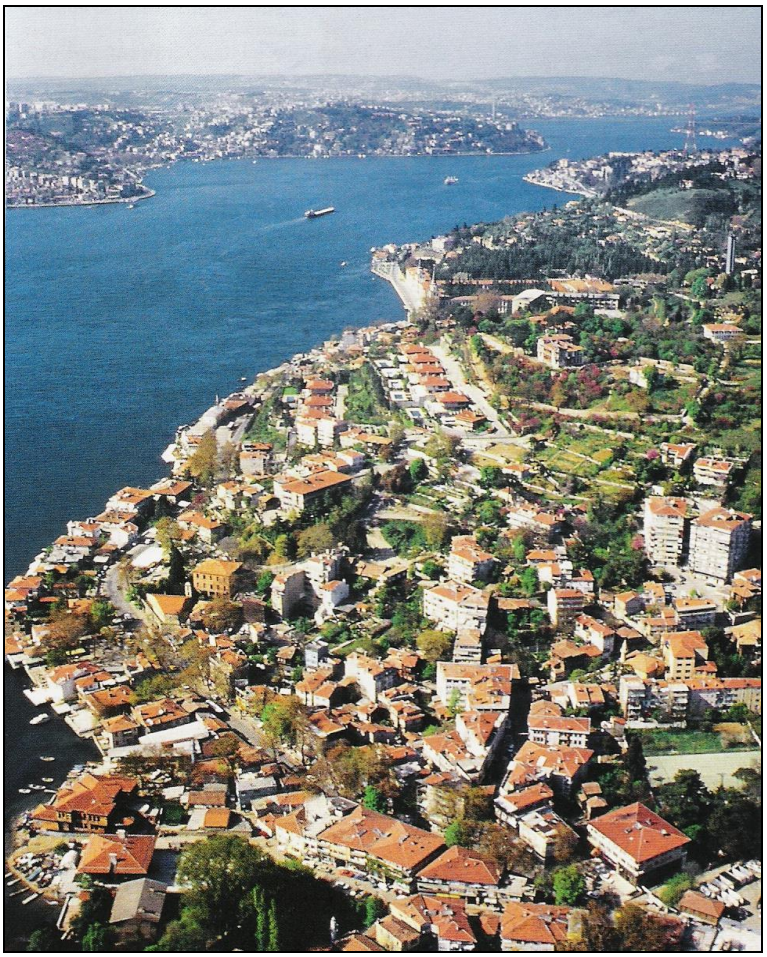


Şekil 3.6: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü İnşası, 1987 (Ergun Çağatay)

Boğaz üzerinde biri 1973'te (I. Boğaziçi Köprüsü), diğeri 1988'de (II. Boğaziçi-Fatih Sultan Mehmet-Köprüsü) inşa edilen iki köprü hem şehrin kentsel formunu değiştirmiş, hem de çevrelerindeki arazi kullanımlarını olumsuz etkilemiştir. (Şekil 3.6) Köprüler ve çevre yolu sistemleri, özel oto sahipliği oranının artışıyla da birleşerek şehrin sudan uzaklaşarak iç kesimlere, "kara"ya doğru büyümesine neden olmuştur. Enlil ve diğ. (2001)

Hızlı kentleşmenin olumsuz etkilerinin çevrede iyice görülmesiyle birlikte, kapsamlı bir planlamaya ihtiyaç duyulmaya başlanmıştır. İlk çaba 1971 yılında "Koruma Planı" ile gelmiştir. Fakat bu plan alan ve kapsam olarak yalnızca kıyı şeridini ele almış ve sahil boyunda yer alan tarihi yalıları korumayı hedeflemiştir. 1973 tarihli, 1710 sayılı Eski Eserler Kanunu'nun kabulünden sonra, Boğaziçi korunması gerekli "doğal ve tarihi sit alanı" ilan edilmiş ve çevresindeki korular, ormanlar, çayır ve meralar koruma altına alınmıştır. 1977'de Boğaziçi'nin kimliğinin sadece kıyı şeridi ile sınırlı olmadığını kavrayan ve onu bir bütün olarak ele alan yeni bir nazım planı

hazırlanmıştır. 1977 planı ile planlama sınırları genişletilerek, bu kültürel peyzajı oluşturan alanlar; sahil şeridi, ön görünüm, geri görünüm ve etkilenme bölgeleri olarak dört alt bölgeye ayrılmıştır. Alanı turizm, konut ve rekreasyonel kullanımlara ayıran plan, her alt bölge için farklı gelişme kuralları tanımlamıştır. Ancak, bu dört alt bölgenin mekansal sınırlarının hangi kriterler doğrultusunda saptandığına hiçbir zaman açıklık getirilemediğinden, bu belirsizlik farklı çıkar grupları arasında yeni çatışmaların ortaya çıkmasına ve planın meşruiyetinin zedelenmesine yol açmıştır. Enlil ve diğ. (2001)



Şekil 3.7: Günümüzde Boğaziçi'ndeki Düzensiz Kentsel Gelişme (Bünyamin Çelebi)

Özet olarak, bütüncül bir planlama yaklaşımının yokluğu, hızlı kentleşme baskıları, altyapı yatırımları ve bu kültürel peyzajın tarihi ve doğal değerleri ile bağdaşmayan arazi kullanım kararları, Boğaziçi'nde çarpık bir kentsel gelişmeye neden olmuştur. (Şekil 3.7)

3.3. Boğaziçi Mekanının Ulaşım Yapısı

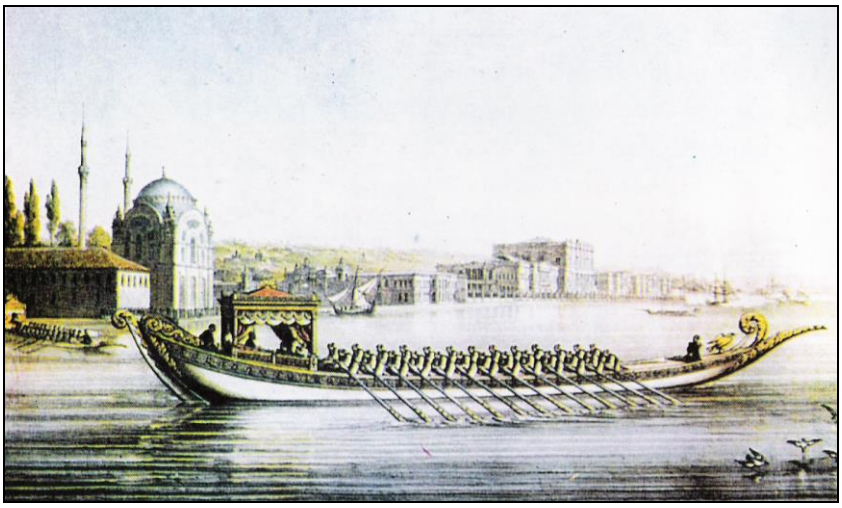


Şekil 3.8: Boğaziçi (www.istanbulguide.net)

Tüm devirlerde Boğaziçi'nde yapılaşmayı belirleyen en önemli etken ulaşım olmuştur. Boğaziçi'nde coğrafi görünümün bugünkü durumunu kazanmasında önemli rol oynayan ve aynı zamanda konut kullanımından sonra en önemli arazi kullanım şekli olan ulaşım, Boğaziçi'nde deniz ve kara olmak üzere iki sistem halindedir. (Şekil 3.8) Bu ulaşım sistemlerinin açıklanmasından önce, Boğaziçi'nde ulaşımın tarihçesi hakkında bilgi verilmesi gereklidir.

3.3.1. Boğaziçi'nde Ulaşımın Tarihçesi

Boğaziçi yerleşimlerinin tarihsel süreçte gelişimlerine bakıldığında, Osmanlı saray yaşamının Boğaziçi kıyılarına kaymasından itibaren, boğaz hem mevsimlik sayfiye yeri, hem de yaz kış oturulan köy yerleşmeleri haline gelmiştir. Daha sonraki dönemlerde, ulaşım teknolojisindeki gelişmelere bağlı olarak boğaz boyunca uzanan yerleşmeler tüm yıl boyunca oturulan konut alanlarına dönüşmüştür. Bu konut alanlarının gelişmesi ve boğazın iki yakasına yayılması sonucu hızla artan nüfusa bağlı olarak, halkın temel ihtiyaçlarından meydana gelen yerleşim alanları arası ulaşımın da önemi artmıştır.



Şekil 3.9: Sultan Abdülmecit'in Saltanat Kayığı (J. Brindesi)

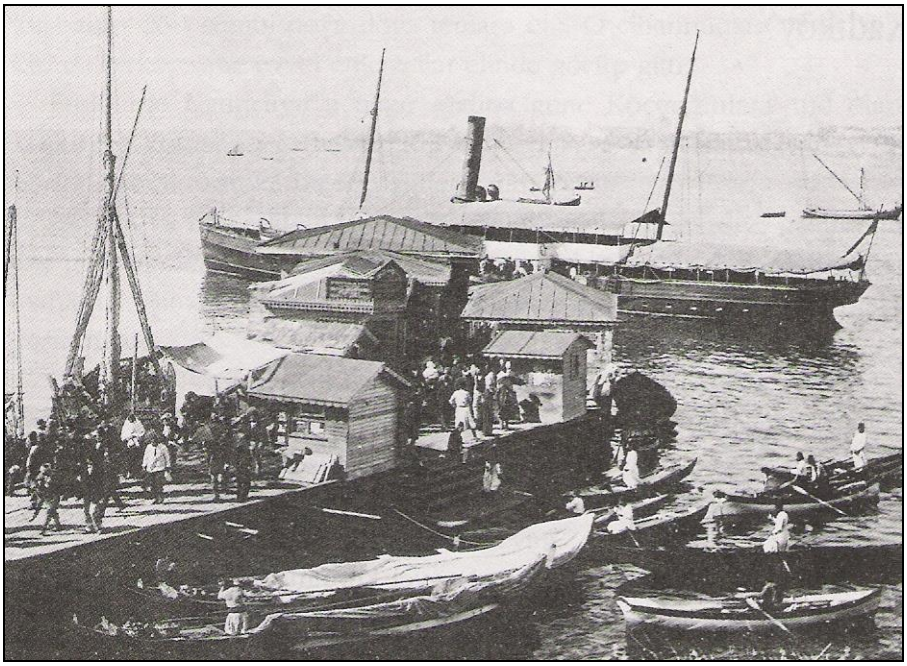


Şekil 3.10: Boğaziçi'nde En Fazla Kullanılan Nakil Vasıtası Pazar Kayığı

(J. Brindesi)

Bu dönemlerde ise, kent içinde çok az araba yolunun olması ve taşıma aracı olarak yük hayvanları veya hamalların kullanılması nedeniyle bu zorlu karayolu ulaşımı yerine, daha rahat ve çoğu zaman daha hızlı bir ulaşım aracı olarak kayıklar kullanılmıştır. Öyle ki, çeşitli amaçlar için farklı kayık çeşitleri kullanılmıştır; padişahların deniz gezintilerinde bindikleri saltanat ve hünkâr kayıkları, zengin ve orta halli halkın kendi ihtiyacı için yaptırıp kullandıkları piyade kayıkları, boğaz köylerinin İstanbul'un çarşı ve pazarlarıyla bağlantısını sağlayan yaklaşık 50-60 kişi alabilen pazar kayıkları, yangın tulumbalarını yangın mahalline taşıyan ateş kayıkları, yük taşıyan mavnalar, balıkçı kayıkları(Mazak, 1998). (Şekil 3.9; Şekil 3.10)

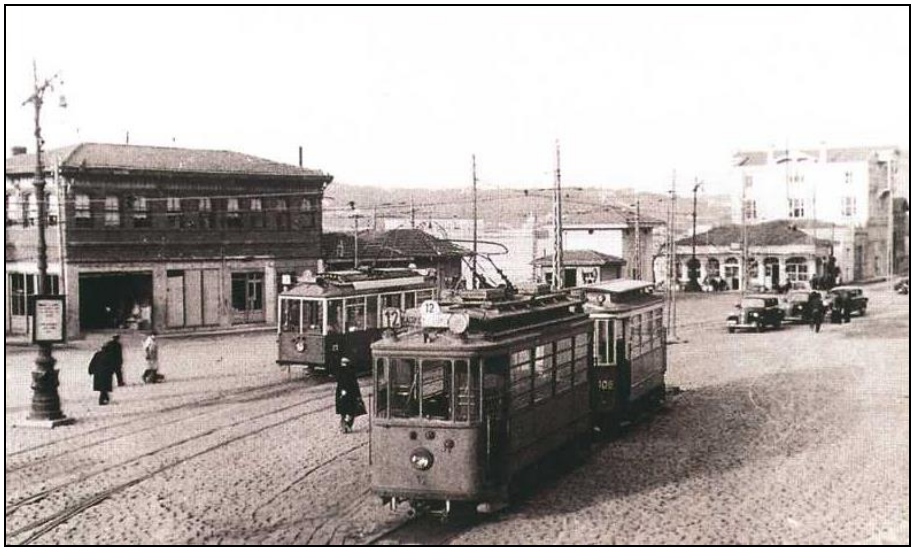
Boğaziçi'nde tek deniz ulaşım aracı olan ve fermanlarla saptanan kurallara göre faaliyette bulunan kayıklar, buharlı gemilerin ortaya çıkmasıyla önemini kaybetmiştir. İlk buharlı gemi 1828'de sefere konmuş ve II. Mahmut'un emrine tahsis edilmiştir. Yabancı firmaların kendi araçlarıyla Boğaziçi'nde ulaşımı sağlaması için izin verilmiştir. Düzenli olmayan vapur seferleri 1849'dan itibaren günde tek sefer olarak yapılmaya başlanmıştır. Bu gemiler her akşam Galata Köprüsü'nden kalkmakta, Kandilli, İstinye, Boyacıköy ve Kanlıca'ya uğrayıp, geceyi İstinye'de geçirdikten sonra, ertesi sabah aynı yerlere uğrayarak Galata Köprüsü'ne dönmekteydi(Çubuk, 1994).



Şekil 3.11: Düzenli Deniz Seferlerinin Yapıldığı Kadıköy İskelesi (Sebah&Josillier)

1850 yılında Osmanlı üst yöneticilerinin öncülüğünde, İstanbul'daki bazı bankerlere de hisse verilerek bir anonim şirket olarak kurulan Şirket-i Hayriye ile beraber İngiltere'ye ısmarlanan altı adet gemiyle düzenli deniz seferleri sağlanmıştır(Kılınçaslan, 1996). (Şekil 3.11) Şirket-i Hayriye vapurlarının düzenli bir şekilde seferler yapmaya başlamasından sonra Boğaziçi kalabalıklaşıp, canlılık kazanmıştır. Küçük yerleşim merkezleri, vapurlar yolcu taşımaya başladıktan sonra gelişip, birer köy halini almıştır(Tutel, 1998). Cumhuriyet döneminde ise Denizcilik Bankası Şirket-i Hayriye'nin yerini almış, Boğaziçi'nde ulaşımı sağlamaya devam etmiştir.

Sonraki yıllarda Boğazdaki yerleşmeler daha da geliştikçe sadece deniz yolu ile ulaşım yeterli olmamaya başlamıştır. İlk olarak, şehir içindeki yarımadanın ve Galata'nın iç kesimlerinde gelişen mahallelerde karayoluna büyük bir ihtiyaç duyulmasıyla birlikte 1871 yılında Dersaadet Tramvay Şirketi kurulmuş ve atlı tramvaylarla toplu taşıma gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Yeni ulaşım sisteminin İstanbul'un şehir imajı üzerinde çağdaşlaştırıcı bir etkisi olmuştur. Atlı tramvaylar sokaklara Avrupa'da görülen canlılığı getirmişlerdir(Aytaç, 1997).



Şekil 3.12: Üsküdar Meydanı (www.azizistanbul.com)

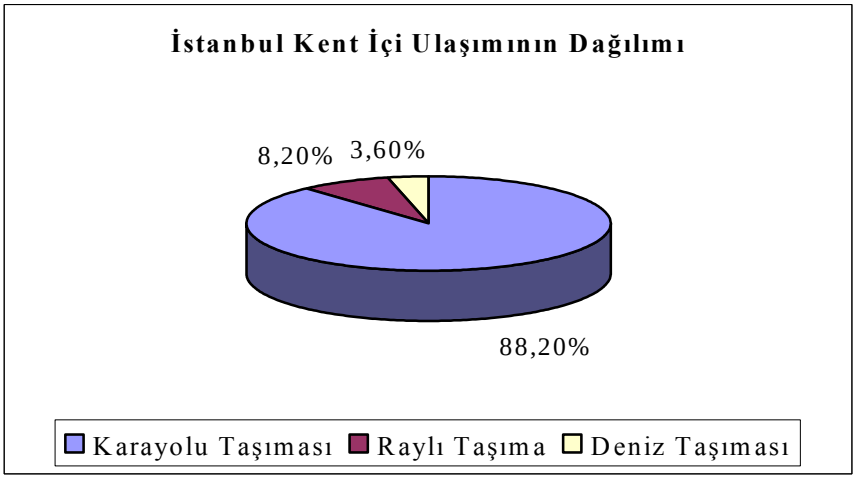
19.yy boyunca vapur ve tramvay sistemleri ile yaşayan kentin yerleşim alanları, zamanla kıyıdan ve deniz ulaşımından uzaklara yayılmaya başlamış, tramvay sistemi giderek hızlanan bu yayılmaya ayak uydurmakta güçlük çekmeye başlamıştır. (Şekil 3.12) İlk kez 1928 yılında özel bir şirket tarafından işletilmeye başlayan otobüsler kentiçi ulaşımda yeni bir dönemi başlatarak kentin kıyıdan içerilere doğru yayılmasına büyük bir ivme kazandırmıştır. 1930 yılında devreye giren dolmuşlar ve 1931 yılında başlayan kamu otobüs işletmeciliği de bu yöndeki kentsel gelişmeye destek vermiş ve kent yayılarak genişleme eğilimini hızlandırmıştır(Öncü, 1994).

Kentin 50'li yıllardan itibaren baş döndürücü bir hıza ulaşan gelişmesi ve nüfus artışı sonucunda kentliler ulaşım taleplerine kendi çözümlerini yaratmak zorunda kalmış ve 1959 yılında devreye giren minibüsler giderek kentin en yaygın kullanılan ulaşım biçimi haline gelmiştir. Bu dönemden başlayarak kent ulaşım sisteminin sunduğu

hizmet düzeyi talebin gerisinde kalmış, kıyıdan uzaklaşan yerleşimlere ulaşamayan vapur, hızla engebeli alanlara yayılan gecekondulara ayak uyduramayan tramvay ve otobüslerle toplu taşıma hizmetlerinin payı giderek küçülmeye başlamıştır(Öncü, 1994).

1970'1i yıllara yaklaşıldığında ise yerli otomobil montaj fabrikalarının üretime geçmesiyle birlikte kentte otomobil sayısında bundan böyle hiç önlenemeyecek bir artış dönemine girilmiştir. Otomobil sahipliğinin ve şehrin iki yakasındaki kentsel gelişmenin artması sonucu Boğazdaki taşıt geçiş talebi arabalı vapurların karşılayamayacağı bir düzeye ulaşmıştır. Kentiçi otomobil yolculuklarına hizmet etmesi amacıyla 1973 yılında Boğaziçi Köprüsü işletmeye açılarak kent ve ulaşım sisteminin gelişiminde yeni bir dönem başlamıştır(Öncü, 1994). 1980'li yıllarda Boğaziçi Köprüsü artık yetmemeye başlamış ve ikinci köprü olan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü 1988 yılında hizmete girmiştir(Dündar, 2004). Kentin kıyıdan uzaklaşarak gelişmesiyle önemini kaybetmeye başlayan deniz ulaşımı, Boğaz köprülerinin devreye girmesiyle ve Boğaz geçiş taleplerinin karayoluna kaymasıyla bir darbe daha yemiş ve bu gelişme deniz ulaşımında sonun başlangıcı olmuştur.

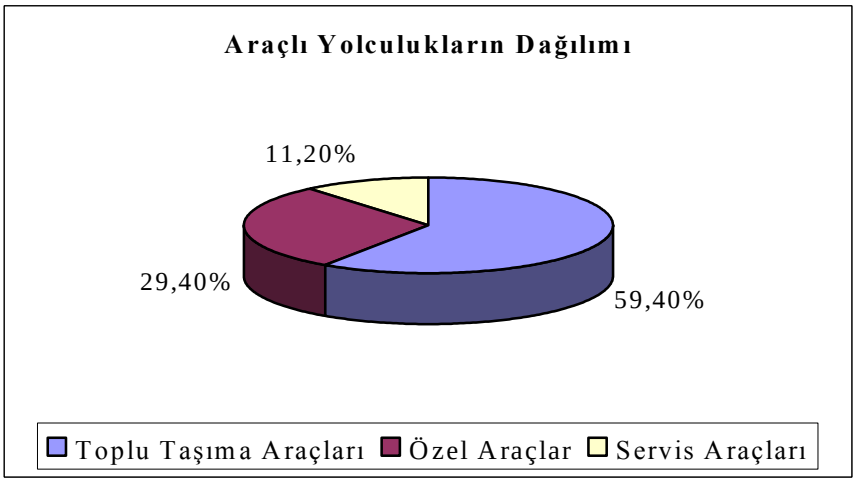
3.3.2. Karayolu Ulaşımı



Şekil 3.13: İstanbul Kent İçi Ulaşımının Dağılımı (Bozdoğan, 2002)

İstanbul kent içi ulaşımında; karayolu taşımacılığının payı % 88.2, raylı taşımacılığın payı % 8.2, deniz taşımacılığının payı ise % 3.6'dır(Bozdoğan, 2002). (Şekil 3.13)

Kentin denizle olan uzun geçmişine rağmen, günümüzde İstanbul ulaşım sistemi ağırlıklı olarak karayoluyla gerçekleştirilmektedir. Karayolu ulaşımı; İETT ve özel halk otobüsleri, dolmuş, minibüs, servis araçları, taksi ve özel otomobiller aracılığıyla sağlanmaktadır.

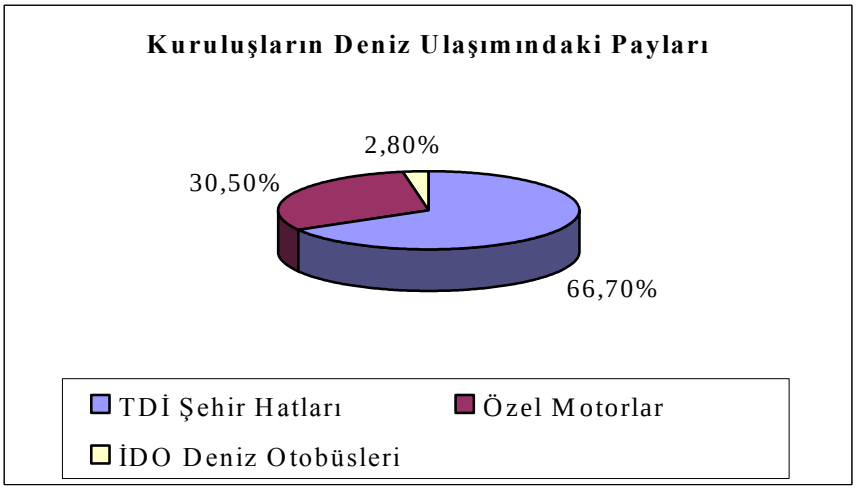


Şekil 3.14: Araçlı Yolculukların Dağılımı (İTO, 2004)

Araçlı yolculukların yaklaşık % 59.4'ü toplu taşıma araçları, % 11.2'si servis araçları, % 29.4'ü ise özel araçlarla (özel otomobil, taksi ve dolmuş) yapılmaktadır(İTO, 2004). (Şekil 3.14) Bu toplu taşıma araçlarına ek olarak raylı taşıma sistemleri ile taşımacılık yapılmakta ve hız, güvenlik, konfor bakımından avantaj sağlanmaktadır(Bozdoğan, 2002). Kentler büyüdükçe artan araçlı yolculukların büyük bir bölümünün toplu taşıma araçlarıyla yapılması kent ulaşım sisteminin daha etkin olarak işlemesini sağlamaktadır. Ancak İstanbul'da yetersiz toplu taşıma hizmetleri nedeniyle bireysel yolculuklarda bir artış olduğu görülmektedir. Bu durum ise kent ulaşım altyapısının daha verimsiz bir şekilde kullanılmasına ve bireysel yolculuklardaki artış sebebiyle ortaya çıkan trafik sıkışıklığı sonucunda hem toplu taşıma, hem de bireysel ulaşım araçlarının olumsuz olarak etkilenmesine yol açmaktadır(Öncü, 1994).

3.3.3. Denizyolu Ulaşımı

Denizyolu ulaşımı; şehir hattı vapurları, deniz otobüsleri,dolmuş motorları ve arabalı vapurlar aracılığıyla yürütülmektedir. İDO ve TDİ Şehir Hatların İşletmesi, denizyolu ulaşımının kamu kesimini biçimlendirmekte; Toplu Taşıma Şirket, Kooperatif ve Dernekleri (Turyol, Avrasya ve Motorcular Esnaf Odası gibi) de özel kesimi oluşturmaktadır.



Şekil 3.15: Kuruluşların Deniz Ulaşımındaki Payları (Bozdoğan, 2002)

İstanbul kent içi deniz ulaşımında; TDİ Şehir Hatları İşletmesinin yolcu taşımacılığındaki payı % 66.7, özel motorların payı % 30.5, İDO Deniz Otobüslerinin payı ise % 2.8'dir(Bozdoğan, 2002). (Şekil 3.15) (Tablo 3.1)

Tablo 3.1: Kuruluşların Deniz Yolcu Taşımacılığındaki Yolcu Sayıları Ve Oranları

	Kuruluş Adı	**Günlük Ortalama Taşınan Yolcu Sayısı**	**Doluluk Oranı (%)**	**Deniz Yolcu Taşımacılığındaki Payı (%)**
DENİZ YOLCU TAŞIMACILIĞI	TDİ	160.000	21	66,7
	İDO	19.000	33	2,8
	Deniz Motorları	72.000	27	30,5
	Toplam	**251.000**	**81**	**100**

- TDİ Şehir Hatları

1843'de "Fevaid-i Osmaniye İdaresi" adı ile faaliyete geçen kuruluş, 18.06.1984'de "Türkiye Denizcilik İşletmeleri" adını almış ve 06.02.1995 tarihinde de A.Ş. haline dönüştürülmüştür(Yaman, 1999).

Deniz ulaşımında İstanbul'un geleneksel denilebilecek ulaşım sitemini oluşturan Şehir Hatlarının günlük ortalama yolcu sayısı 160.000 olup, kent içi deniz ulaşımı yolcu taşımacılığındaki payı % 66.7'dir. Kent içi ulaşım sistemi içerisindeki mevcut deniz ulaşım hatları şunlardır;

- Anadolu Kavağı – Rumeli Kavağı - Sarıyer
- Beşiktaş – Kadıköy
- Boğaz Hattı (A. Kavağı – R. Kavağı – Sarıyer – Yeniköy – Kanlıca – Ortaköy - Beşiktaş – Eminönü)
- Bostancı – Adalar
- Eminönü – Kadıköy
- Eminönü – Moda – Bostancı
- Emirgan – Kanlıca – Anadolu Hisarı – Kandilli – Bebek – Arnavutköy
- Eyüp – Sütlüce - Ayvansaray – Balat – Fener – Kasımpaşa – Eminönü – Üsküdar
- Kadıköy – Adalar
- Karaköy – Haydarpaşa – Kadıköy
- Sirkeci – Adalar – Yalova – Çınarcık
- Üsküdar – Beşiktaş
- Üsküdar – Eminönü
- Üsküdar – Kabataş
- Üsküdar – Karaköy
- Yeniköy – Beykoz – Paşabahçe – İstinye – Çubuklu

- Deniz Otobüsleri (İDO)

3030 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kuruluş Kanunu ile taşımacılık tekel hakkının Şehir Hatları İşletmesinden alınmasıyla birlikte belediyelerin de denizde toplu taşıma yapmalarına imkan sağlanmış oldu. Bu yasa değişikliği sonrası Kısa adı İDO olan İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Ticaret A.Ş. İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı tarafından 1987 yılında kurulmuştur. Toplam taşımadaki payları küçük de

olsa otomobil kullanımını azaltmada, ayrıca iki yaka arasındaki ulaşıma hız vermek bakımından önemli görev üstlenmiştir(Yıldırım, 1998). Deniz otobüslerinin günlük ortalama yolcu sayısı 19.000 olup, kent içi deniz ulaşımı yolcu taşımacılığındaki payı % 2.8'dir. Kent içi ulaşım sistemi içerisindeki mevcut deniz ulaşım hatları şunlardır;

- Bakırköy – Üsküdar
- Beykoz - Karaköy – Eminönü
- Bostancı - Kadıköy - Yenikapı - Bakırköy
- Bostancı - Kabataş - Karaköy - Eminönü
- Bostancı - Kabataş - Eminönü - Karaköy - Üsküdar - Kadıköy - Bakırköy – Avcılar- Büyükçekmece
- Bostancı - Büyükada - Heybeli - Burgaz - Kınalı - Eminönü - Kabataş
- Bostancı - Heybeli - Büyükada - Kartal
- Kadıköy – Eminönü
- Kadıköy – Sarıyer
- Kadıköy – Beykoz
- Pendik - Kartal - Bostancı - Kabataş - Karaköy - Eminönü - Bakırköy – Avcılar
- Sarıyer - Beykoz - İstinye - Beşiktaş - Üsküdar - Karaköy - Eminönü - Kadıköy - Bakırköy
- Sarıyer - Karaköy – Eminönü

Ayrıca Kartal – Yalova, Bostancı – Yalova, Bostancı - Yenikapı - Armutlu - Mudanya olmak üzere dış hat seferleri ile Yenikapı – Bandırma, Pendik – Yalova ve Yenikapı – Yalova olmak üzere hızlı feribot seferleri düzenlemektedir.

- Deniz Motorları

Kent içi deniz ulaşımı yolcu taşımacılığındaki toplam payı % 30.5 olan ve özel kişilerce çalıştırılan deniz motorları, iki kooperatifin bünyesinde faaliyet göstermektedir;

a) Turyol S.S. Turizm Ve Yolcu Deniz Taşıyıcılar Kooperatifi:

1993 yılında kurulan kooperatif, Eminönü, Karaköy, Üsküdar, Kadıköy, Çayırbaşı ve Haydarpaşa olmak üzere toplam 6 ayrı hatta yolcu taşımacılığı yapmaktadır. Bu hatlar;

- Eminönü – Kadıköy,
- Eminönü – Üsküdar,
- Karaköy – Çayırbaşı,
- Karaköy – Üsküdar,
- Çayırbaşı - Karaköy/Eminönü,
- Haydarpaşa – Eminönü arasında yapılmaktadır.

Ayrıca Eminönü ve Kadıköy'den kalkmak suretiyle Boğaz ve ada seferleri düzenlemektedir. Günlük ortalama 42.000 yolcu taşımaktadır.

b) Dentur – Avrasya Taşıyıcılar Kooperatifi:

1997 yılında kurulan kooperatif 3 ayrı hatta yolcu taşımacılığı yapmaktadır. Bu hatlar;

- Üsküdar - Beşiktaş,
- Üsküdar - Kabataş
- Eminönü – Bebek arasında yapılmaktadır, ve bu hatlarda günlük ortalama 30.000 yolcu taşınmaktadır.

4. İSKELE MEYDANLARI

Bu bölümde, araştırma konusu olan iskele meydanlarının genel özellikleri ve ana fonksiyonları açıklanmış ve Boğaziçi'nde iskele meydanlarının tarihsel süreçte gelişimine değinilmiştir. Daha sonra Boğaziçi'ndeki meydan niteliğine sahip iskeleler tespit edilerek, bu iskele meydanlarının konumu, tarihi perspektifi, etrafını çevreleyen önemli yapılar ve ulaşım durumu hakkında kısaca bilgi verilmiştir.

4.1. İskele Meydanlarının Genel Özellikleri

Meydan kavramına sahip olduğu su ile daha bir değer kazandıran iskele meydanları; deniz ulaşımına, rekreatif ve sosyal kullanıma hizmet veren, iskele binası önünde biçimlenmiş kamusal alanlardır. İskele meydanları görsel nitelikleriyle konut alanları arasında bulunan semt meydanlarına benzemekte, ancak konumu itibarıyla diğerlerinden ayrılmaktadır. Kentin konumu, çeşitli özellikleri, jeolojik durumu, iklimi iskele meydanlarının fiziksel özelliklerini etkilemektedir. Ayrıca Türk toplumunun dinsel özellikleri, gelenek, görenek ve sosyal yaşamlarının etkileri de meydan üzerinde görülmektedir(Aşçı, 1989).

Yöresel iskele binası, tüm iskele meydanlarının ortak elemanıdır. Meydan, bu binanın yerine ve şekline göre biçimlenmektedir. İskele ve iskele binası deniz tarafında bir mekan oluştururken, meydanın diğer cephelerini dini yapılar, konut grupları ve çarşı elemanları çevrelemektedir. Ayrıca saat kulesi gibi sanatsal objeler, anıt ağaçlar, çeşme gibi yapılar da iskele meydanlarının vazgeçilmez elemanlarıdır(Balta ,1986).

İskele meydanları kullanıldıkları sürece ticari metanın, zanaat ürünleri satışının ve sosyal ilişkilerin karşılandığı, resmi dairelerin, kahvehaneler, berber, bozacı gibi birimlerin yer aldığı, sosyal iletişimi yoğun, diğer bir deyişle sosyo-ekonomik iletişimi olan mekansal odaklardır. Bu meydanlar, biçim, ölçek, doku, renk,

aydınlanma özellikleri açısından insan psikolojisi üzerinde dinlendirici, eğitici ve öğretici etkilerinin yanı sıra, insanların karşılıklı iletişimini güçlendirici toplanma mekanlarıdır. Ünal ve diğ. (1993)

4.2. İskele Meydanlarının Ana Fonksiyonları

İskele meydanları sırasıyla ulaşım, kültür ve rekreasyon amaçlarına hizmet etmektedir. İskele Meydanlarının ana görevi deniz ulaşımıdır, bundan başka içerdikleri fonksiyonları 3 ana grupta toplayabiliriz; (Işıkpınar, 1973)

- Fizyolojik açıdan içerdikleri fonksiyonlar:

İskele meydanları bünyelerinde gazino, lokanta, büfe, WC, seyyar satıcılar, gazeteci gibi elemanları barındırdıklarından gerek yakın çevreden gerekse uzak çevrelerden kullanıcıların birçok temel gereksinmelerine cevap verecek niteliktedirler.

- Sosyolojik açıdan içerdikleri fonksiyonlar:

İskele meydanları sosyal toplanma ve rekreatif kullanıma açık alanlardır. Bünyelerinde kahvehane, gazino, lokanta kimi zaman gösteri ve sergi alanlarım barındırdıklarından, öncelikle yakın çevreye ve yöre halkına hizmet eden birer sosyal merkez niteliğindedir. Bu meydanlar genelde hafta sonunu deniz kenarında geçirmek isteyenlerin kullandığı alanlardır. İklimsel özellikler ve deniz kenarında oluşuyla birlikte farklı fonksiyonların bir arada bulunması, bu meydanların çekiciliğini arttırmaktadır.

- Ekonomik açıdan içerdikleri fonksiyonlar:

İskele meydanları semt sakinlerinin bir kısmına veya bir kısım kentli iş adamlarına ticaret imkanı sağlayan, ayrıca semt sakinlerine rahat bir biçimde alışveriş imkanı sağlayan merkezler niteliğindedir.

4.3. Boğaziçi'nde İskele Meydanlarının Gelişimi

Bizanslılara kadar bünyelerinde sadece mabet ve ayazmaları barındırmış olan Boğaziçi sahilleri, Bizanslılar zamanında yoğunlukları az olmakla beraber çeşitli yerleşmelere ve bugünkü Boğaziçi köylerinin bir kısmının kurulmasına sahne olmuşlardır. Boğaziçi sahillerinde esas yerleşmeler 16. yy'da Kanuni döneminde başlamıştır. Boğaz ulaşımının da bu devirde başladığı, İstanbul ile Üsküdar arasında

düzenli kayık seferlerinin yapılmasından ve Boğaza işleyen vakıf pereme ve kayıklarının varlığını gösteren kayıtlardan anlaşılmaktadır. 16.yy' dan itibaren Boğaziçi'nde su yolu ulaşımı gelişmeye başlayınca, kayıklar ve peremeler artmış, özel iskeleler ve kayıkhaneler kurulmuştur(Işıkpınar, 1973).

1850'nin sonlarına doğru kurulan Şirket-i Hayriye vapurlarının düzenli bir şekilde seferler yapmaya başlamasından sonra Boğaziçi kalabalıklaşıp, canlılık kazanmıştır. Küçük yerleşim merkezleri, vapurlar yolcu taşımaya başladıktan sonra gelişip, birer köy halini almıştır. 19. yy'ın ikinci yarısından itibaren ulaşımın şirketlerin eline geçmesiyle birlikte, bugünkü mekan anlayışına sahip kıyı meydanları ve iskeleler yapılmaya başlanmıştır(Tutel, 1998 ; Işıkpınar, 1973).



Şekil 4.1: Beşiktaş (www.istanbulguide.net)

En basit haliyle bir iskelenin ve iskele binasının varlığı ile ifade edilen bu meydanlar; hizmet ettikleri çevrenin yapısına uygun olarak, daha sosyal hizmetlere ayrılan ve sosyo-kültürel yapıyı devamlı olarak etkileyen, daha kompleks strüktürlü meydan formuna uzun zaman aşamasından sonra ulaşmışlar ve uzun yıllar çevrelerinin merkezleri olarak fonksiyonlarını sürdürmüşlerdir. Günümüzde ise, Boğazın bu meydanlarından bazıları kısmen, bazıları ise tamamen şekil değiştirmiş, bir kısmı ise meydan niteliklerini tamamen kaybetmişlerdir(Işıkpınar, 1973). (Şekil 4.1)

4.4. Boğaziçi İskele Meydanları

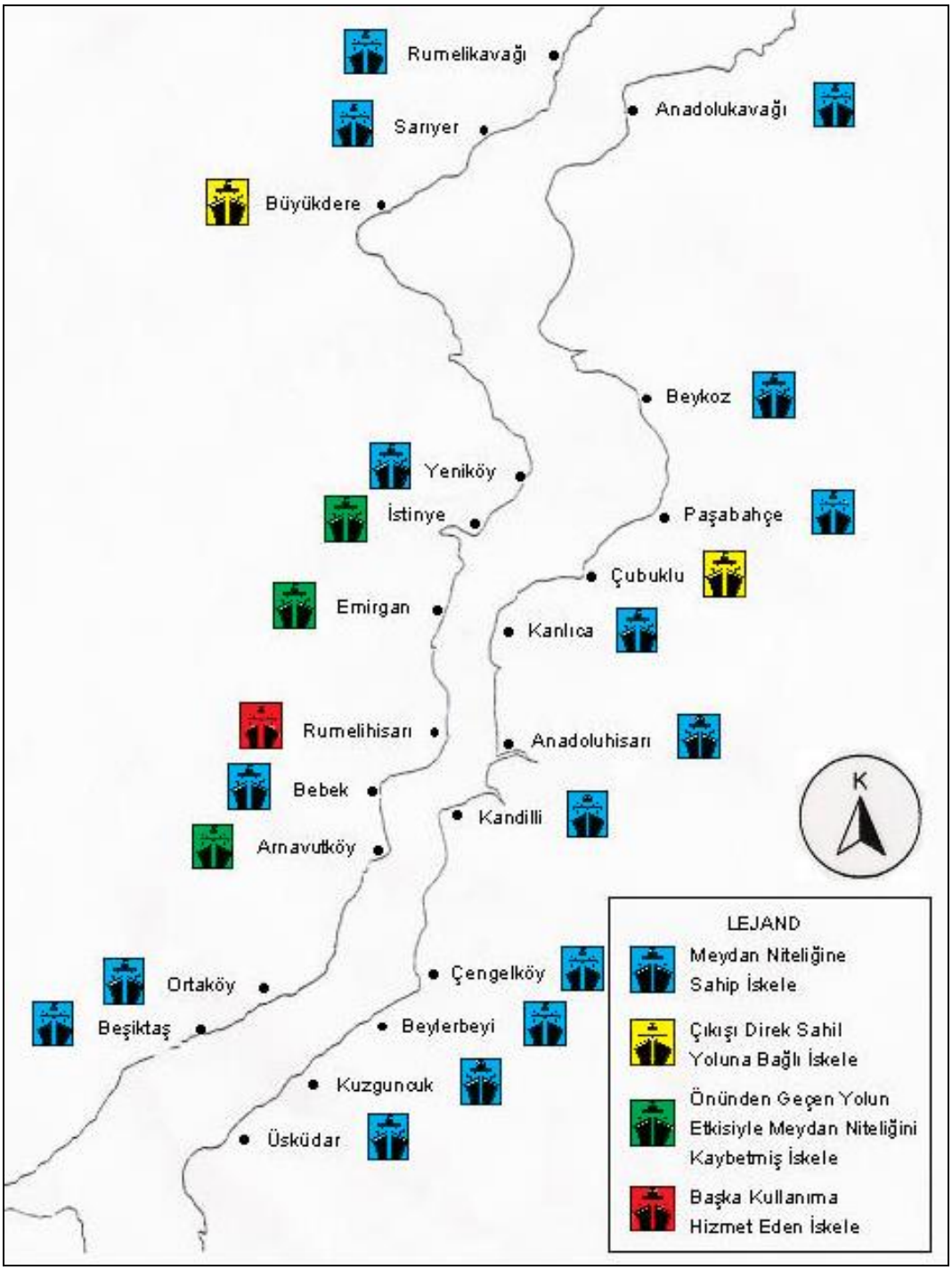
Boğaziçi iskele meydanları; kara, deniz ve raylı ulaşım araçları arasında aktarma sağlayan, kentin merkezi taşıma yükünü çeken ve tarihi yerleşim alanlarında kurulmuş meydanlardır. Bu meydanlar çok miktarda yolcu için aktarma olanağı sağlamakla birlikte kıyısında yer aldıkları semtin iç yaşamından farklılaşan dokular(çay bahçeleri, duraklar, pazarlar vb.) geliştirmişlerdir(Esen, 2003).

Boğaziçi iskele meydanları; İstanbul'un en güzel yerleşim yeri olarak kabul edilen Boğaziçi'nde, tarih ve kültür zenginliğimiz açısından korunmaya değer en önemli yerlerden biridir. Bu amaçla, Boğaziçi ve içerisinde kalan iskele ve iskele meydanları Kültür Bakanlığı'nın 20 Mart 1975 'te ilan ettiği Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu'nun 14. 12. 1974 gün ve 8172 sayılı kararı ile "SİT ALANI" ilan edilmiştir (15183 Sayılı Resmi Gazete 20.3.1975) (Anonim 1975).

Boğaziçi'nde, İstanbul şehrine bağlı bulunan 4 ilçeye ait toplam 22 adet iskele bulunmaktadır. Bu iskeleler;

- Üsküdar ilçesine bağlı iskeleler: Üsküdar, Kuzguncuk, Beylerbeyi, Çengelköy, Kandilli,
- Beykoz ilçesine bağlı iskeleler: Anadoluhisarı, Kanlıca, Çubuklu, Paşabahçe, Beykoz, Anadolukavağı,
- Beşiktaş ilçesine bağlı iskeleler: Beşiktaş, Ortaköy, Arnavutköy, Bebek,
- Sarıyer ilçesine bağlı iskeleler: Rumelihisarı, Emirgan, İstinye, Yeniköy, Büyükdere, Sarıyer, Rumelikavağı'dır.

Bu iskelelerden Büyükdere ve Çubuklu iskelelerinin çıkışları direk olarak sahil yoluna bağlıdır, bu nedenle sadece iskele olarak kullanılmaktadır. Rumelihisarı iskelesi restauranta dönüştürülmüştür. Emirgan, Arnavutköy ve İstinye iskeleleri ise hem iskele olarak, hem de meydan olarak önünden geçen yolun etkisiyle, özelliklerini tamamen kaybetmişlerdir. Uzun ve diğ. (2002) (Şekil 4.2)



Şekil 4.2: Boğaz Hattı İskelelerinin Mevcut Durumu (Didem Dizdaroğlu, 2005)

4.4.1. Üsküdar İskele Meydanı

- Konumu:

İstanbul Boğazı'nın Anadolu yakasında, Paşalimanı ile Salacak arasında yer alan Üsküdar semtinin batısında, İstanbul Boğazı'nın Marmara Denizi'ne açılmaya başladığı kesimde yer alan Üsküdar Meydanı, deniz seviyesinden yaklaşık 1 metre yükseklikte, düz bir alandır. Denize doğru hafifçe bir burun oluşturmaktadır. Yalnız Üsküdar semtinin değil, Anadolu yakasındaki Boğaziçi yerleşmelerinin ve E-5 Karayolu bağlantılı tüm çevre yerleşmelerinin şehirle bağlantısını sağlayan önemli bir düğüm noktasıdır. Güneydoğudan gelen arter olan Hakimiyet-i Milliye Caddesi iskelelerin önünde meydana ulaşmakta, sonra Paşa Limanı Caddesi adını alarak kuzeye, Beykoz yönüne dönmektedir(Mazlum, 1994).



Şekil 4.3: Üsküdar İskele Meydanı (Didem Dizdaroğlu, 2005)

1930'larda Hakimiyet-i Milliye, daha sonra İskele Meydanı olarak anılan, son düzenlemeyle de Demokrasi Meydanı adı verilen alan, yoğun bir araç trafiğiyle kuşatılmış bir göbek, bir beton ada görünümündedir. (Şekil 4.3) Çok az yeşili ile dikkati çeken meydanı, çok canlı ve yoğun bir ticaret bölgesi sarmaktadır. Meydanın yakın çevresinde yer alan 10 kadar küçük mahallede, konut alanları yamaçlara doğru gelişmiştir(Mazlum, 1994).

Meydan, bugün otobüs ve dolmuş durakları, gazete ve yiyecek büfeleri ve işportacılarla günün her saatinde büyük bir karmaşanın yaşandığı, kalabalık bir odaktır. Şehir hatları vapurlarının Üsküdar'la bağlantılı seferlerinin yılda yaklaşık 19.000.000 yolcu taşıması, yalnız çok yoğun bir yaya trafiği yaratmakla kalmamakta aynı zamanda motorlu araç trafiği için de bölgeyi bir hareket noktası durumuna getirmektedir(Mazlum, 1994).

- Tarihi perspektifi:

M.Ö. 7. yy'da, bir Grek kolonisi olarak kurulan Halkedon'un (Kadıköy) iskelesi ve tersaneleri bugünkü Üsküdar'ın yerleştiği alanda bulunur ve buraya Hrisopolis (Altın Şehir) denirdi. Yöre, 14. yy'da Osmanlı'ya teslim olmuş, İstanbul'un fethinden sonra da Üsküdar adını almıştır(Deleon, 2003).

Fetihten sonra 16. ve 17. yy'larda Üsküdar Yakındoğu ve Anadolu'dan gelen kervanlardan dolayı büyük bir ticari merkez olmuştur. Önce Anadolu'ya, oradan da Ermenistan ve İran'a ulaşan ticaret yolu buradan başlamaktaydı ve yerel olmaktan çok uluslararası bir nitelik taşıyan ticaret etkinlikleri nedeniyle Üsküdar, Ermeni ve İranlı tüccarlarla kervanların başlıca buluşma yeriydi. Ayrıca bu dönemde Üsküdar'da cuma günleri büyük bir pazar kurulmaktaydı(Mazlum, 1994 ; Ağat, 1963).



Şekil 4.4: Üsküdar Meydanının Eski Görünümü (www.azizistanbul.com)

Üsküdar'ın Osmanlı dönemindeki önemli bir özelliği de her yıl Mekke ve Medine'ye gidecek hacı adaylarının oluşturduğu Surre-i Hümayun'un törenlerle buradan uğurlanmasıdır. Hacı adaylarını ve Sultanın Mekke şerifine gönderdiği armağanları taşıyan develerin oluşturduğu uzun konvoyun yola çıkması öncesinde düzenlenen törenler, Üsküdar'a büyük bir canlılık getirmiştir(Mazlum, 1994). (Şekil 4.4)

- Meydanı çevreleyen önemli yapılar:

Kuzeyde iskele binası, Mihrimah Sultan Cami ve Medresesi, III. Ahmet Çeşmesi, güneyde Yeni Valide Camisi ve güneydoğuda Selman Ağa Camisi'dir. Meydandaki bu üç cami meydanın içinde değil, kenarında ve sınır oluşturur durumdadır. Güneye doğru, Yeni Valide Camisi'nin önündeki alan genişlemekte ve bu cami grubu meydanın dominant elemanı konumuna gelmektedir(İşözen, 1990).

Bölgenin anıtsal görünüşüne en önemli katkılardan biri olan Mihrimah Sultan Camisi Mimar Sinan tarafından yapılmıştır. Külliyenin öteki yapılarından medrese bugün Mihrimah Sultan Tıp Merkezi, sıbyan mektebi de çocuk kütüphanesi olarak hizmet vermektedir. Yine Mimar Sinan'ın yapıtları olan, bugün bir alışveriş merkezine dönüştürülmüş bulunan hamamla bir cami, medrese ve türbeden oluşan ve deniz kenarındaki ilginç konumuyla dikkati çeken Şemsi Paşa Külliyesi de önemli bir anıt öğedir(Mazlum, 1994).

Üsküdar İskelesi, Şirket-i Hayriye'nin Boğaz kıyılarında yaptırdığı ilk iskeledir. O dönemde İskele binasının hemen yanında iki sıralı dükkanların sıralandığı kısacık bir sokak vardı ve vapurdan inenler evlerinin yolunu tutmadan önce buradaki berber, ayakkabı boyacısı, aktar gibi dükkanlardan alışveriş yapmaktaydı(Tutel 1998).

- Ulaşım durumu:

Üsküdar Meydanı'nın önündeki Üsküdar iskelesinden TDİ Şehir Hattı vapurlarının Eminönü, Beşiktaş ve Karaköy seferleri yapılmaktadır. Hemen yanında ise Dentur Avrasya deniz motorları ve İDO deniz otobüsleri iskelesi bulunmaktadır. Biraz daha güneydeki Kabataş vapur iskelesinden Kabataş'a vapur seferleri vardır. Ayrıca iskelenin hemen yanından Eminönü ve Karaköy'e Turyol deniz motorları kalkmaktadır.

İskelenin önünden Üsküdar–Beykoz hattı dolmuşlar kalkmaktadır. İskelenin karşısı ise Üsküdar'dan kalkan halk ve belediye otobüslerinin terminali niteliğindedir. Ayrıca, Kabataş vapur iskelesinin önünden kalkan Üsküdar–Harem, Üsküdar–Kozyatağı ve Üsküdar–Acıbadem hattı minibüsleri, Mihrimah Sultan Camisi'nin arkasından kalkan Üsküdar-Alemdağ hattı dolmuşları ile Yeni Valide Camisi'nin güneybatısındaki Kadıköy yönü dolmuş durakları da diğer ulaşım vasıtalarıdır. (Şekil 4.5)



Şekil 4.5: Üsküdar İskele Meydanı Ve Çevresi Arazi Kullanımı

4.4.2. Kuzguncuk İskele Meydanı

- Konumu:

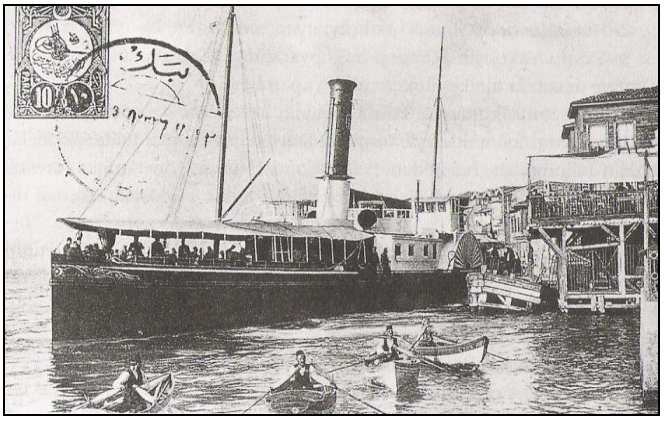


Şekil 4.6: Kuzguncuk İskele Meydanı (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Boğaziçi'nin Anadolu kıyısında, Üsküdar, Paşalimanı ile Beylerbeyi arasındaki Kuzguncuk semti, kuzeybatı-güneydoğu doğrultusunda oluşmuş, Boğaziçi'ne açılan bir vadi içinde gelişmiştir(Akın, 1994). Kuzguncuk iskele meydanı ise, iskele binasından kopuk olarak konut alanları arasında oluşmuş küçük yöresel bir meydandır. (Şekil 4.6)

- Tarihi perspektifi:

Kuzguncuk'un "Altın Kiremit" anlamına gelen eski adı Hrisokeramos, Bizans döneminde yaptırılmış olan, çatısı altın yaldızlı kiremitlerle kaplı bir kiliseden gelmektedir. Evliya Çelebi'ye göre ise bu ad, II. Mehmed (Fatih) zamanında buraya yerleşmiş "Kuzgun Baba" adlı bir veliden kaynaklanmıştır(Akın, 1994).



Şekil 4.7: Eski Kuzguncuk İskelesi (Eser Tutel Koleksiyonu)

İstanbul'un Asya kesimindeki ilk Musevi yerleşim bölgesi Kuzguncuk'tur. 17. yy kaynaklarında Kuzguncuk'un bir Musevi köyü olarak anıldığı görülmektedir. Bu tarihlerde Kuzguncuk'ta Museviler dışında Rumların da oturdukları bilinmektedir.

Ermeniler ise, buraya 18. yy'dan itibaren yerleşmeye başlamışlar ve 19. yy'da Kuzguncuk'ta oldukça büyük bir grup oluşturmuşlardır. Daha çok gayrimüslim ağırlıklı bir yerleşme niteliği taşıyan Kuzguncuk, Müslüman Osmanlıların rağbet ettiği bir semt olmamıştır(Akın, 1994 ; Bektaş, 1992). (Şekil 4.7)

- Meydanı çevreleyen önemli yapılar:

Meydanı çevreleyen Kuzguncuk Cami ve Surp Krikor Ermeni Kilisesi Paşa Limanı Caddesinin karşı tarafında olmakla beraber sanki meydanın birer parçası görünümündedir. Ayrıca Meydan içersinde 1831'de yapılmış iskele çeşmesi bulunmaktadır(Bektaş, 1992)

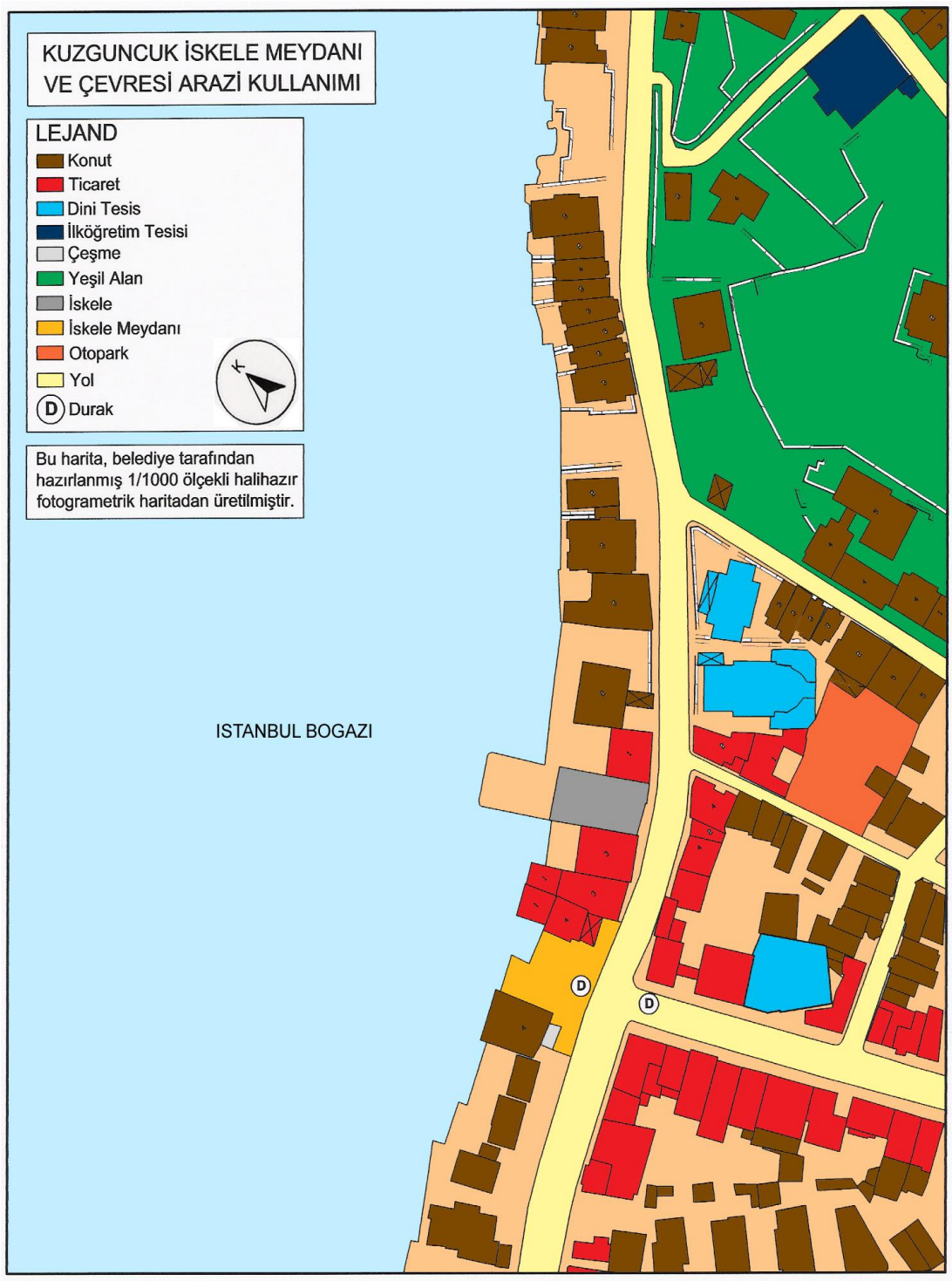
Kuzguncuk'un köy içi dokusunu, bugüne dek geçirdiği yangınlardan kalabilen sıra evler, köşkler ve son dönem apartmanları oluşturmaktadır. Yine de İstanbul'un, geleneksel Boğaziçi köylerinin özelliklerini bir ölçüde taşımayı sürdüren yerleşmelerinden biridir(Akın, 1994).

- Ulaşım durumu:



Şekil 4.8: Kuzguncuk İskelesinin Girişi (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Kuzguncuk iskelesine, sadece TDİ Şehir Hatlarının Anadolu Kavağı-Eminönü arası sefer yapan Boğaz hattı vapurları uğramaktadır. (Şekil 4.8) İskele meydanının önündeki duraktan Üsküdar–Beylerbeyi-Kuzguncuk-Ferah Mahallesi hattı minibüsleri ile Üsküdar-Beykoz ve Üsküdar-Mecidiyeköy hattı otobüsleri geçmektedir. Ayrıca meydanın karşısından sahil yoluna açılan caddenin başında taksi durağı bulunmaktadır. (Şekil 4.9)



Şekil 4.9: Kuzguncuk İskele Meydanı Ve Çevresi Arazi Kullanımı

4.4.3. Beylerbeyi İskele Meydanı

- Konumu:

Boğaziçi'nin Anadolu yakasında, Kuzguncuk ile Çengelköy arasında yer alan Beylerbeyi semti, güneyde Deniz Astsubay Hazırlama Okulu'nu da içeren askeri tesislerden ve Beylerbeyi Sarayı'ndan, kuzeyde Çengelköy yönünde, Havuzbaşı'na kadar giden sahil şeridini ve bu şeridin doğusundaki yamaçlar üzerindeki yerleşmeyi içerir(İstanbul, 1994).



Şekil 4.10: Beylerbeyi İskele Meydanı (Didem Dizdaroğlu, 2005)

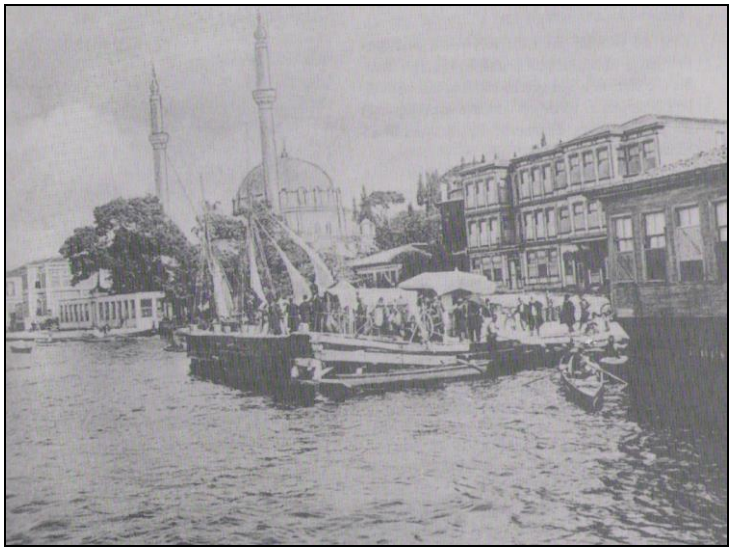
Beylerbeyi iskele meydanı, Osmanlı mimarisinin özelliklerini taşıyan yapılarla çevrili ve ana caddeden ayrılmış, kapalı bir meydan niteliğindedir. (Şekil 4.10) Polis Evi'nin önünden anayolda ayrılıp aşağı sahile doğru inen yolda, sahildeki turizm işletmelerinin ihtiyaçlarına cevap veren turistik eşya dükkanlarının yer aldığı İskele Caddesi, iskele meydanına açılmaktadır. İskele meydanı çevresindeki yalılar restore edilerek bütün meydanı kaplayan ve masalarını iskele binasına kadar meydana dizen, lokanta ve çay bahçeleri kurulmuştur. Beylerbeyi günümüzde, Boğaziçi'nin Anadolu sahilinin önemli turistik yörelerinden biridir(İstanbul, 1994).



Şekil 4.11: Yayalaştırılan Sokaktan Görünüm (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Son birkaç yıl içersinde, Boğaz meydanlarının düzenlenmesi kapsamında, Beylerbeyi Camisi ile iskele arasındaki sokak ve İskele Caddesi'ne inen, hediyelik eşya satan dükkanlardan oluşan, iki sokak yayalaştırılmıştır. (Şekil 4.11) Ayrıca sahilde yer alan restaurant, çay bahçeleri ve oturma grupları yer almaktadır(Özkan, 1994).

- Tarihi perspektifi:



Şekil 4.12: Eski Beylerbeyi İskelesi (Şükrü Yaman)

Yerleşim bölgesi olarak mazisi Fetihle başlayan kıyıya, 16. yy'da III. Sultan Murat devrinde Rumeli Beylerbeyi olan Mahmut Paşa'nın bugünkü Beylerbeyi Sarayı'nın yerinde bir yalısı olmasına atfen, "Beylerbeyi" adı verilmiştir(Akyol, 1994). Beylerbeyi, II. Mahmut döneminde padişahların itibar ettiği bir semt olarak önem kazanmış, Osmanlı Devlet büyüklerinin, zengin ve nüfuslu kimselerin oturduğu saray ve köşklerin bulunduğu seçkin bir Boğaz semti olmuştur(İstanbul, 1994). (Şekil 4.12)

- Meydanı çevreleyen önemli yapılar:

Meydanı çevreleyen yapılar Boğaz mimarisinin en güzel örneklerindendir. Hepsi restore edilerek, giriş katları lokanta ve çay bahçesi olarak işletilmektedir. Hamid-i Evvel Camisi ve barok motifleri taşıyan Beylerbeyi Hamamı, meydanın güney girişinde bulunan önemli mimari elemanlarıdır. Ayrıca caminin yanında, 1983'te yanan ve daha sonra Turizm Bakanlığı tarafından restore edilmiş İsmail Paşa Yalısı bulunmaktadır(İstanbul, 1994). Maalesef, yapıların restore edilerek bu kadar çok korunduğu bir bölgede korunamayan anıt öğeler de bulunmaktadır. Örneğin; iskele yakınlarında bulunan, 19. yüzyıla ait Nurtab Kadınefendi Çeşmesi,

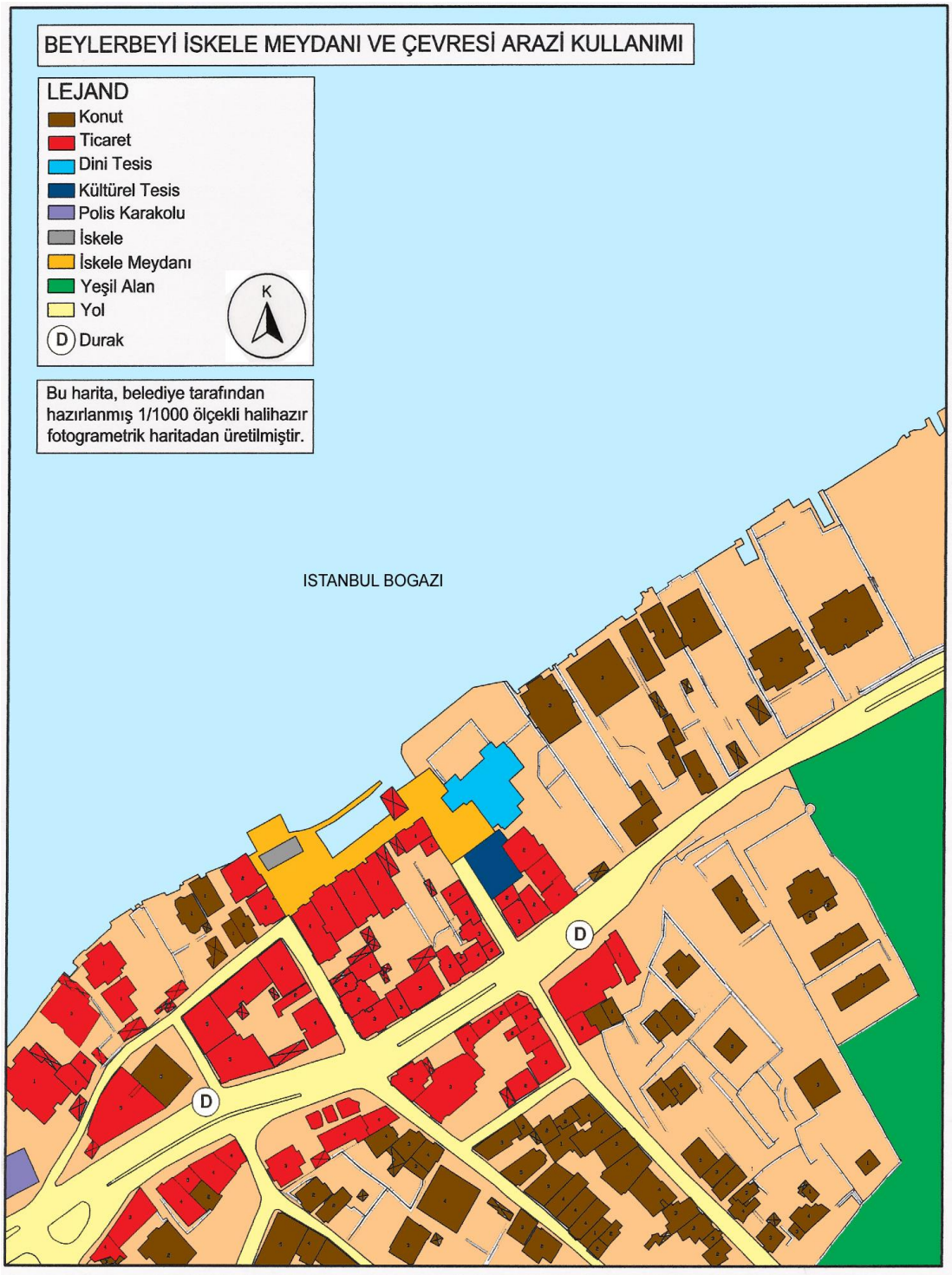
Beylerbeyi – Üsküdar yolunun düzenlenmesi sırasında kaldırılmıştır(Deleon, 2003). Meydanın dominant nitelikteki yapısı olan Beylerbeyi İskelesi, Boğaz'da sona kalan ahşap iskelelerden biridir. Beylerbeyi, iskele meydanının düzenlenip, çevrede turistik dükkanlar, deri mamuller, hediyelik eşya satan butikler, büfeler, açık hava çayhaneleri, midyeciler, börekçiler açıldığından beri Boğaz'ın rağbet gören iskelelerinden biri olmuştur(Tutel 1998).

- Ulaşım durumu:



Şekil 4.13: Günümüzdeki Beylerbeyi İskelesi (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Beylerbeyi iskelesine, sadece TDİ Şehir Hatlarının Anadolu Kavağı-Eminönü arası sefer yapan Boğaz hattı vapurları uğramaktadır. (Şekil 4.13) İskele meydanını sahil yoluna bağlayan sokağın başındaki duraktan Üsküdar–Beylerbeyi-Kuzguncuk-Ferah Mahallesi hattı minibüsleri ile Üsküdar-Beykoz, Beykoz-Beşiktaş, Kavacık-Kadıköy ve Kadıköy-Beykoz hattı otobüsleri geçmektedir. Ayrıca durağın karşısında taksi durağı bulunmaktadır. (Şekil 4.14)



Şekil 4.14: Beylerbeyi İskele Meydanı Ve Çevresi Arazi Kullanımı

4.4.4. Çengelköy İskele Meydanı

- Konumu:

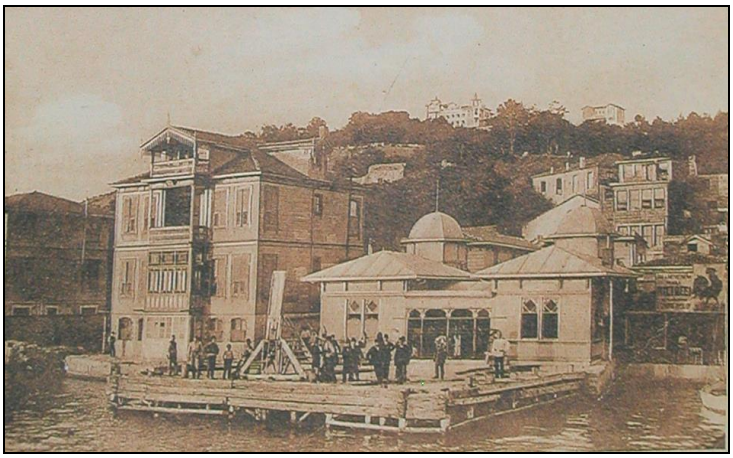




Şekil 4.15: İskele Binasına Giden Yol Ve Çengelköy İskele Meydanı (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Çengelköy, Boğaziçi'nin Anadolu yakasında Beylerbeyi ile Vaniköy arasındaki koyun çevresinde ve ardındaki yamaç ve tepelerde kurulu bir semttir. Çengelköy iskele meydanı ise, iskele binasının yerinden dolayı fiziksel olarak diğer Boğaziçi iskele meydanlarından farklılık göstermektedir. İskele binası meydanın yanındaki bir yalının arkasında kalmakta ve iki yalı arasında bulunan dar bir yoldan binaya ulaşılmaktadır(Aysu, 1994 ; Kara, 1995). (Şekil 4.15)

- Tarihi perspektifi:



Şekil 4.16: Eski Çengelköy İskelesi (Eken, 1992)

Bizans döneminde bu yöreye (II. Justinianus'un İmparatoriçe Sophia için yaptırdığı saraydan yola çıkarak) Sophianae denirdi. İstanbul'un fethinden sonra semtte Bizans devrinde dövülmüş dev çengeller ve çapalar bulunduğundan Çengelköy adı verilmiştir(Deleon, 2003). Bağ ve bahçeleriyle ünlü semte 17. yy'da padişahlar dinlenmek, avlanmak, bağ ve bahçelerinde gezmek için gelirlerdi. (Şekil 4.16) Bu dönemde Çengelköy'de bir pazar kayığı iskelesinin mevcudiyeti, köyden kentin çeşitli bölgelerine sebze meyve yollandığının, kentten de başka mallar alındığının, yani oldukça canlı bir ticaret hayatının olduğunu göstermektedir(Aysu, 1994 ; Evin, 1987). Çengelköy günümüzde, çarşısı, Rum okulu ve kilisesi, çeşmeleri, pazarı, Çengelköy bademi diye ünlü küçük salatalıkları ve diğer bostan ürünleri ile eski Boğaz köyü görünümünü belli bölümlerinde koruyabilen bir semttir(Aysu, 1994).

- Meydanı çevreleyen önemli yapılar:



Şekil 4.17: Çınaraltı Meydanı (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Meydanın yanındaki caddenin karşı tarafındaki Aya Yorgi Ortodoks Kilisesi meydanın dominant elemanı görünümündedir. Çınar ağaçlarının altındaki, ortası havuzlu meydanın caddeye bakan tarafında hala suyu akmakta olan Yusuf Paşa Çeşmesi bulunmaktadır. Meydanın biraz ilersinde Hamdullah Paşa Camisi'nin bulunduğu yerde, tarihi Çınaraltı kahvesi semtin en bilinen ve en çok rağbet gören yeridir. (Şekil 4.17) Kahvenin hemen yanında, buraya adını veren yaklaşık 780 yaşındaki tarihi Çınar ağacı bulunmaktadır(Özyıldırım, 2004).

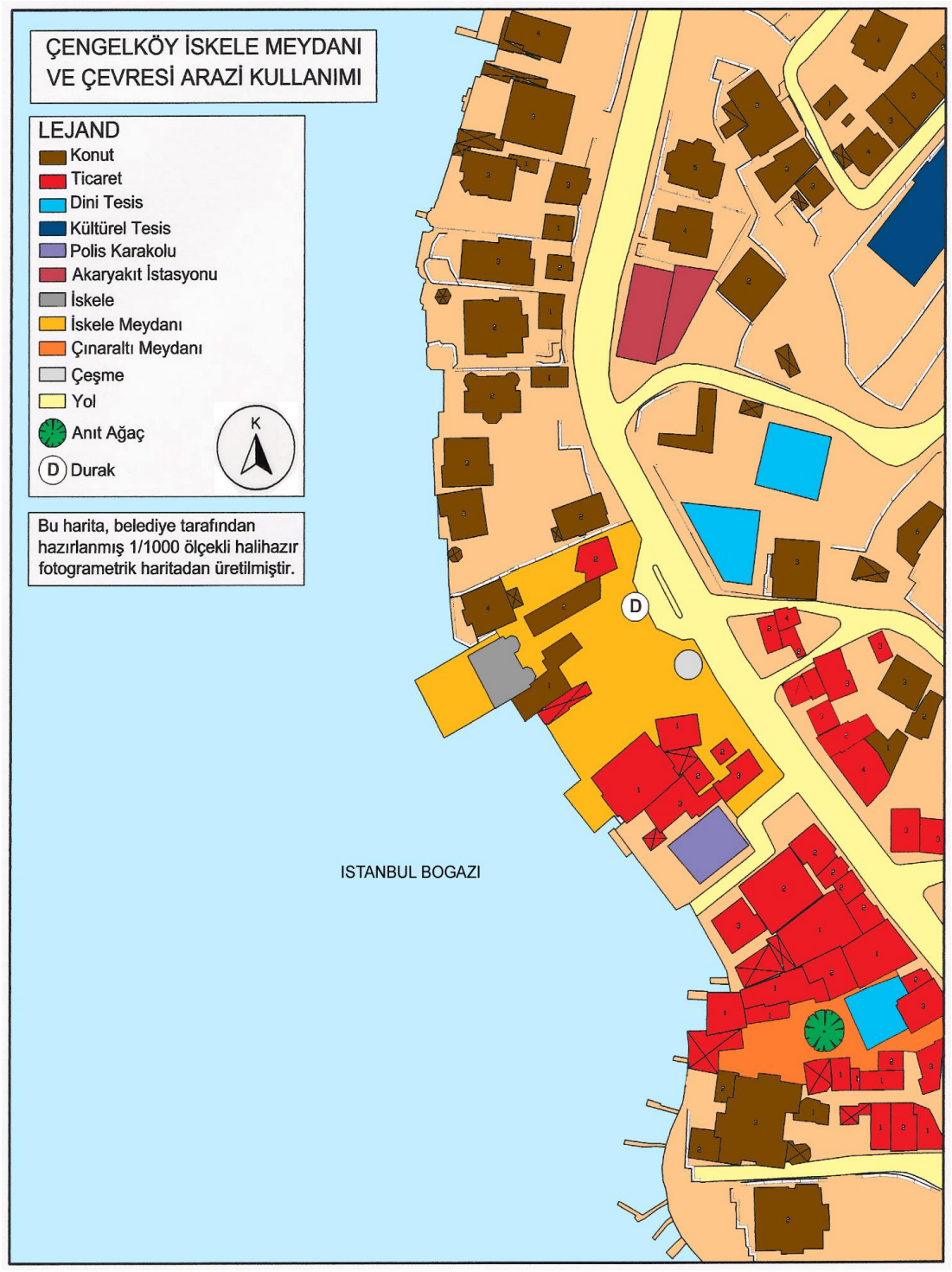
Havuzbaşı durağından karakola ve iskele yanındaki meydana kadar birbirini izleyen küçük dükkanlarla uzanan, canlı, hareketli ve zengin bir çarşıya sahiptir. İskelenin yanındaki küçük meydandaki balık lokantaları 19. yy'da meyhaneleri ile ünlü Çengelköy'ün bu geleneğini sürdürmektedir(Aysu, 1994).

- Ulaşım durumu:



Şekil 4.18: Günümüzdeki Çengelköy İskelesi (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Çengelköy iskelesine, sadece TDİ Şehir Hatlarının Anadolu Kavağı-Eminönü arası sefer yapan Boğaz hattı vapurları uğramaktadır. (Şekil 4.18) İskele meydanının önündeki duraktan Üsküdar–Beykoz hattı dolmuşları ile Üsküdar-Beykoz, Beykoz-Beşiktaş, Kavacık-Kadıköy hattı otobüsleri geçmektedir. (Şekil 4.19)



Şekil 4.19: Çengelköy İskele Meydanı Ve Çevresi Arazi Kullanımı

4.4.5. Kandilli İskele Meydanı

- Konumu:

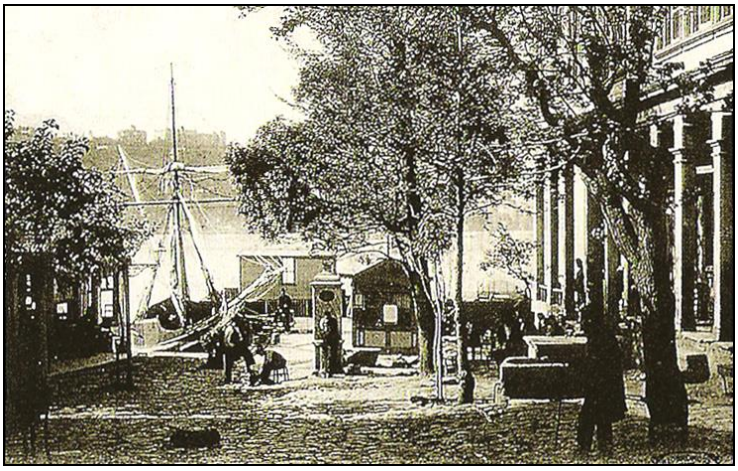


Şekil 4.20 : Kandilli İskele Meydanı (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Boğaziçi'nin en dar yerinde, Anadolu yakasında, karşı yakadaki Bebek Koyu'na doğru uzanan sivri burnun ardında yer alan Kandilli semti, güneyde Vaniköy, kuzey ve kuzeydoğuda Küçüksu, doğuda Bahçelievler-Talimhane mahalleleri ile çevrilidir. Semtin önünden denize ve yalılara paralel Kandilli Caddesi geçer. Yalılar dışında yerleşme, iskele meydanından ve daha güneyde kalan Sıraevler Sokağı'ndan başlayarak içerilerde, tepelere doğru uzanan zaman zaman dik yokuşlu yollar ve ara sokaklar çevresinde gelişmiştir. Geçmişte olduğu gibi günümüzde de, Anadolu yakası Boğaziçi köyleri arasında, en seçkin sayılanlardan biridir(İstanbul, 1994). Kandilli iskele meydanı ise, ağaçlar arasında, meydanla bütünleşmiş iskele binası, cami ve konut gruplarıyla çevrili yöresel bir meydan niteliğindedir. (Şekil 4.20)

- Tarihi perspektifi:

Kandilli Burnu, Boğaziçi'nin kuzey-güney yöndeki akıntıları için topografik bir engel oluşturduğundan, bu noktada akıntı güçlüdür. Antik çağda Kandilli semti, Şeytan akıntısı diye adlandırılan bu akıntı nedeniyle, Perirron (Tehlike) adıyla anılırdı. Osmanlı döneminde ise, Kandilli Burnu'nda (tekneleri akıntıya karşı uyarmak için) bugün fenerin bulunduğu yerde kandil yakılması ve kandil imalathanelerinin bu kıyılarda yoğun bulunmasından dolayı Kandilli adını almıştır(Deleon, 2003).



Şekil 4.21: Eski Kandilli İskele Meydanı (Eken, 1992)

Kandilli'de 18. yy'a kadar, padişahların ünlü Kandilli Hasbahçesi dışında yerleşme bulunmamaktaydı. Kandilli'nin bir hasbahçe olmaktan çıkıp iskana açılması 18. yy'ın ortalarındadır. I. Mahmut 1740'larda Kandilli Hasbahçesinin geniş arazisini parselletip, kiralama ve kullanım hakkı verme yoluyla burada ev yapıp oturmak isteyenlere dağıtmış, bu tarihlerden sonra da köy hızla gelişmeye başlamıştır. 19. yy'ın ortalarında Şirket-i Hayriye'nin kurulması ve Boğaziçi'ne vapur işlemeye başlamasından sonra , o zamana kadar sadece pazar kayıklarıyla sağlanan ulaşım bir ölçüde kolaylaşmıştır. 19. yy'ın sonlarına doğru Kandilli, İngiliz ve Fransızlar başta olmak üzere İstanbul'da yaşayan zengin veya saraya yakın yabancıların, batılı aydınların Boğaziçi'nde tercih ettikleri bir semt haline gelmiştir(İstanbul, 1994). (Şekil 4.21)

- Meydanı çevreleyen önemli yapılar:



Şekil 4.22: Kandilli Parkı (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Kandilli iskele meydanı, konut gruplarıyla içi içe olmasından dolayı mahalle meydanı havasını taşımaktadır. Ancak, ulaşım fonksiyonundan dolayı meydan, iskele meydanı özelliğini korumaktadır(Kara, 1995). Meydanın çevresinde restoranlar yer almakta ve meydanın karşılıklı iki tarafı otopark olarak kullanılmaktadır. Yanındaki Kandilli Parkı ile bütünleşmiş iskele meydanındaki 1817-1818 tarihli II. Mahmut Çeşmesi, Kandilli Camisi ve Kandilli İlkokulu meydanı çevreleyen önemli yapılardır. (Şekil 4.22)

- Ulaşım durumu:



Şekil 4.23: Kandilli İskelesi (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Kandilli iskelesine, TDİ Şehir Hatlarının Anadolu Kavağı-Eminönü arası sefer yapan Boğaz hattı ile Emirgan–Arnavutköy hattı vapurları uğramaktadır. (Şekil 4.23) Meydanın yanındaki duraktan Üsküdar–Beykoz hattı dolmuşları ile Üsküdar-Beykoz, Beykoz-Beşiktaş, Kavacık-Kadıköy ve Kadıköy-Beykoz hattı otobüsleri geçmektedir. (Şekil 4.24)



Şekil 4.24: Kandilli İskele Meydanı Ve Çevresi Arazi Kullanımı

4.4.6. Anadoluhisarı İskele Meydanı

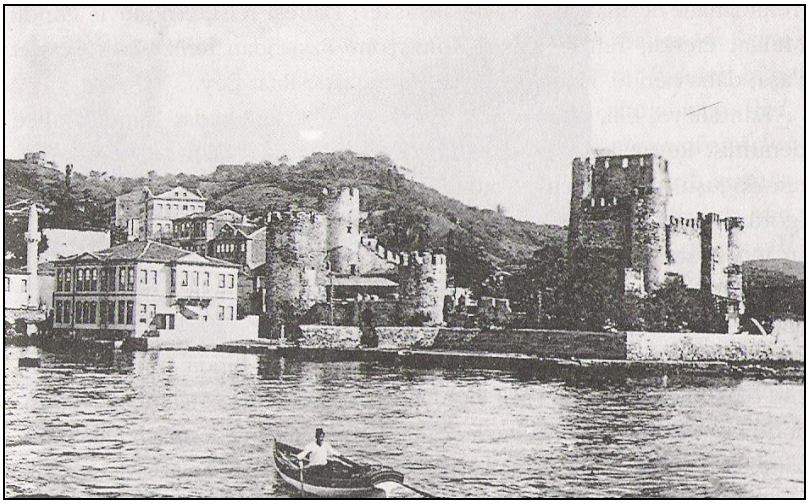
- Konumu:



Şekil 4.25: Anadoluhisarı İskele Meydanı (Didem Dizdaroğlu, 2005)

İstanbul Boğazı'nın en dar yerinde, Anadolu yakasında, Göksu Deresi'nin denize aktığı bölgede, aynı adı taşıyan hisarın çevresinde ve ardındaki yamaçlarda kurulmuş olan Anadoluhisarı semti, sahilde Küçüksu Deresi ve Kanlıca Körfezi ile sınırlanırken, iç bölgelerinde Otağtepe yolu ile Kavacık'a, Göksu – Göztepe yolu ve Bent yolu ile Elmalı Baraj Gölü'ne, Hekimbaşı Çiftliği yolu ile de Ümraniye'ye komşu olmaktadır. Anadoluhisarı iskele meydanı ise, iskele binası ve çevredeki yapılarla doğru orantılı, küçük yöresel bir meydandır(Hür, 1994). (Şekil 4.25)

- Tarihi perspektifi:



Şekil 4.26: Anadoluhisarı (Alus, 1997)

Anadoluhisarı 17. yy'da saray ve yalıları olan bir İslam kasabasıydı. 18. yy sonundan 19. yy ortalarına kadar olan dönemde, bu sahilde çoğunlukla görevden alınmış kazasker, şeyhülislam ve diğer ulema ile gene görevden alınmış devlet görevlilerinin yalıları yer almaktaydı. (Şekil 4.26) Anadolu Hisarı'nın hemen yanındaki Göksu Deresi ve güneyindeki Küçüksu Deresi çevresi ünlü mesire yerleriydi. Ayrıca dere boyunca sultan sarayları için un öğüten değirmenler bulunmaktaydı(Hür, 1994).

Günümüzde Anadoluhisarı, turistik ve seçkin bir Boğaz semti olarak bilinmektedir. Sahildeki yalılar ve tarihi binalar hızla onarılmakta, özellikle de yalılar ve eski köşkler son yıllarda yüksek değerlerle el değiştirmekte ve Göksu Deresi'nin kuzey yamaçlarında villa ve benzeri konut inşaatları sürmektedir(Hür, 1994).

- Meydanı çevreleyen önemli yapılar:



Şekil 4.27: Anadoluhisarı'nın Meydandan Görünümü (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Meydanın en belirgin elemanı kuzeyde iskele binası olup, meydan batıda bir yalı ve bir lokanta, doğuda ise küçük dükkanlarla çevrilidir. Yolun karşı tarafındaki apartman blokları meydanın sınırlayıcı elemanı niteliğindedir. Meydanın etrafında başka binanın bulunmaması, meydandan Anadolu Hisarı'nın duvarlarının görünmesini sağlamakta ve Hisar da meydanın bir elemanıymış hissini vermektedir(Kara, 1995). (Şekil 4.27)

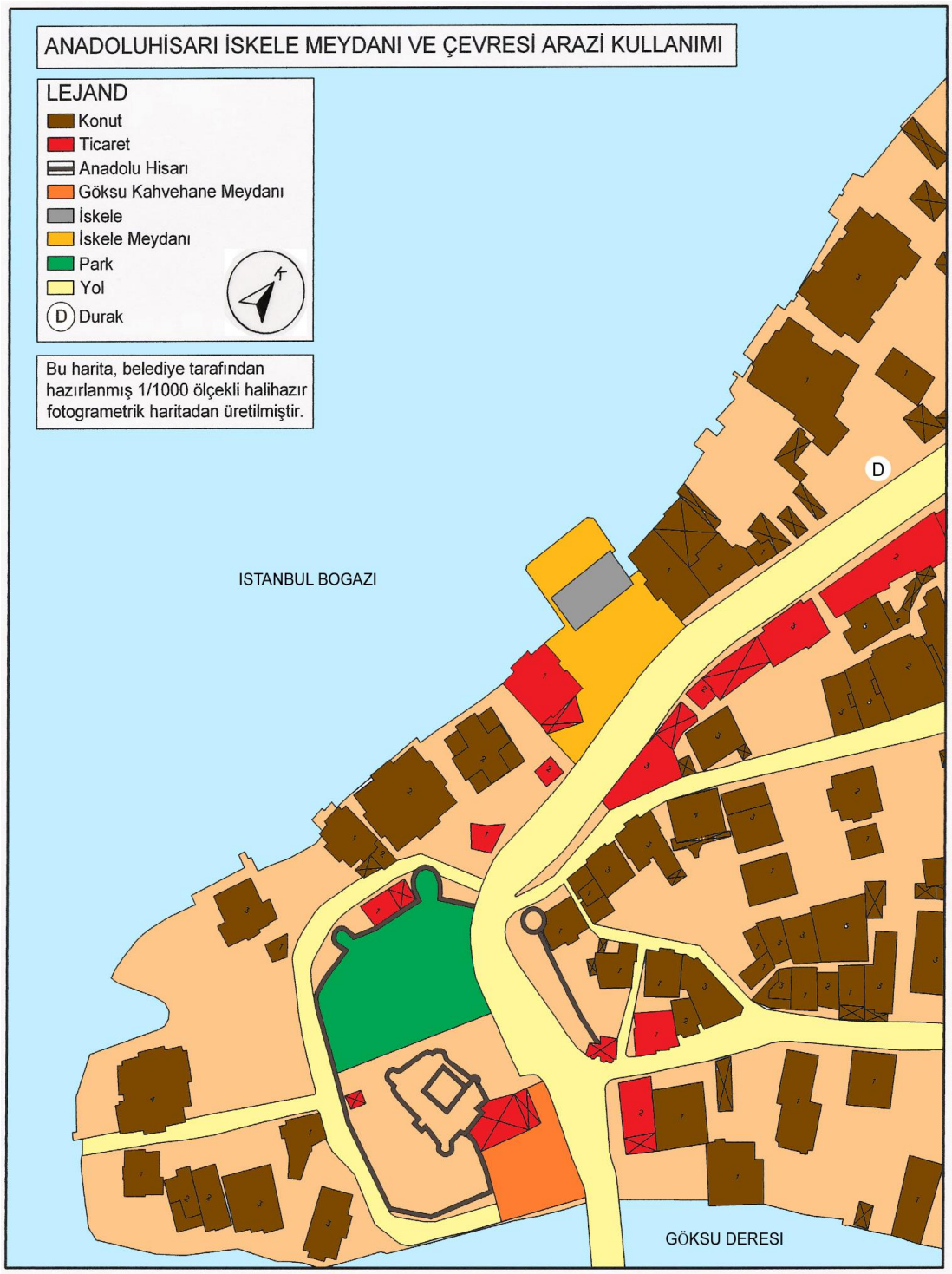


Şekil 4.28: Hisarın İçersindeki Park Ve Yanında Yer Alan Restorandan Görünüm (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Eskiden Güzelcehisar diye anılan Anadolu Hisarı, Yıldırım Beyazıt tarafından 14. yy'da Bizans'a Karadeniz'den gelen yardımları kesmek için inşa ettirilmiştir(Deleon, 2003). Günümüzde ise, Üsküdar – Beykoz sahil yolu açılırken kısmen yıkılarak iki parçaya ayrılmıştır. Etrafı yalılarla çevrili hisarın içersinde küçük bir park bulunmaktadır. Ayrıca hisarın Göksu Deresi'ne bakan tarafında bir restoran yer almaktadır. (Şekil 4.28)

- Ulaşım durumu:

Anadoluhisarı iskelesine, sadece TDİ Şehir Hatlarının Emirgan-Arnavutköy arası sefer yapan vapurları uğramaktadır. Meydanın biraz ilersinde yer alan duraktan Kavacık-Anadoluhisarı-Yenimahalle hattı minibüsleri ile Üsküdar-Beykoz, Beykoz-Beşiktaş, Kavacık-Kadıköy ve Kadıköy-Beykoz hattı otobüsleri geçmektedir. Ayrıca meydanın yan tarafında taksi durağı yer almaktadır. (Şekil 4.29)



Şekil 4.29: Anadoluhisarı İskele Meydanı Ve Çevresi Arazi Kullanımı

4.4.7. Kanlıca İskele Meydanı

- Konumu:

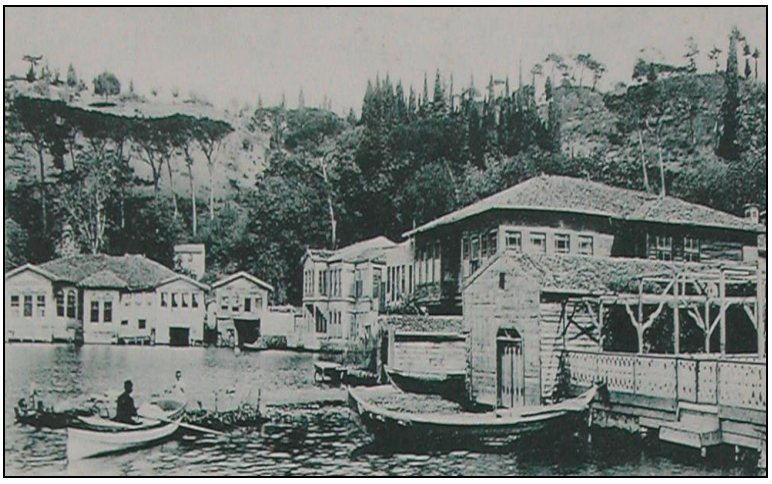


Şekil 4.30: Kanlıca İskele Meydanı (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Boğaziçi'nin Anadolu yakasında aynı adla anılan koyun gerisinde ve kuzeyinde yer alan Kanlıca semti, kuzeyinde Çubuklu, güneyinde Anadoluhisarı ve doğusunda Kavacık mahalleleri ile komşudur. Kanlıca meydanı ise camisi, çeşmesi, çınarı ve türbesi ile tipik bir Boğaziçi iskele meydanı konumundadır(Aysu, 1994 ; Kara, 1995). (Şekil 4.30)

- Tarihi perspektifi:

Osmanlı kaynaklarına göre 15. yy'da semte ulaşımın kağnı arabalarıyla sağlanmış olması nedeniyle adı Kağnıca olan semt, zamanla Kanlıca'ya dönüşmüştür. Osmanlı döneminde Kanlıca bağ, bahçe ve korulardan oluşmaktaydı. Kavacık ve Mihrabad mesireleri hem padişahların atla gezintileri için seçkin bir yerdi, hem de halkın gezi yeriydi(Aysu, 1994 ; Deleon, 2003).



Şekil 4.31: Kanlıca İskelesi (Eken, 1992)

Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve çevre yolunun Ümraniye–Beykoz bağlantısı Kavacık'tan, köprü geçişi ise Kavacık Ormanı içinden yapılmıştır. Dolayısıyla çevrenin doğal coğrafi görünümü yoğun bir ulaşım sistemi kullanımına dönüşmüştür. Ayrıca Boğaziçi yasasının yapılaşma yasağına rağmen, yasal yada kaçak yapılaşmalar da giderek artmaktadır. Her şeye rağmen Kanlıca, geçmişten günümüze ünlü yoğurdu, sahil kahvehaneleri ve küçük ticari kullanımlarıyla Boğaziçi'nin önemli bir sayfiye ve rekreasyon alanı olma özelliğini sürdürmektedir(Aysu, 1994). (Şekil 4.31)

- Meydanı çevreleyen önemli yapılar:



Şekil 4.32: Cami İle İskele Arasında Kalan Yayalaştırılmış Alan (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Kanlıca iskele meydanında 1991 yılında gerçekleştirilen meydan düzenlemesi kapsamında Gazi İskender Paşa Camisi ile iskele arasında kalan alan yayalaştırılmıştır. Bununla beraber, özel araçları ile gelenlerin park sorunu ile karşılaşmamaları için Kanlıca Caddesi üzerinde uygun görülen yerlere otopark alanları önerilmiştir. (Şekil 4.32)

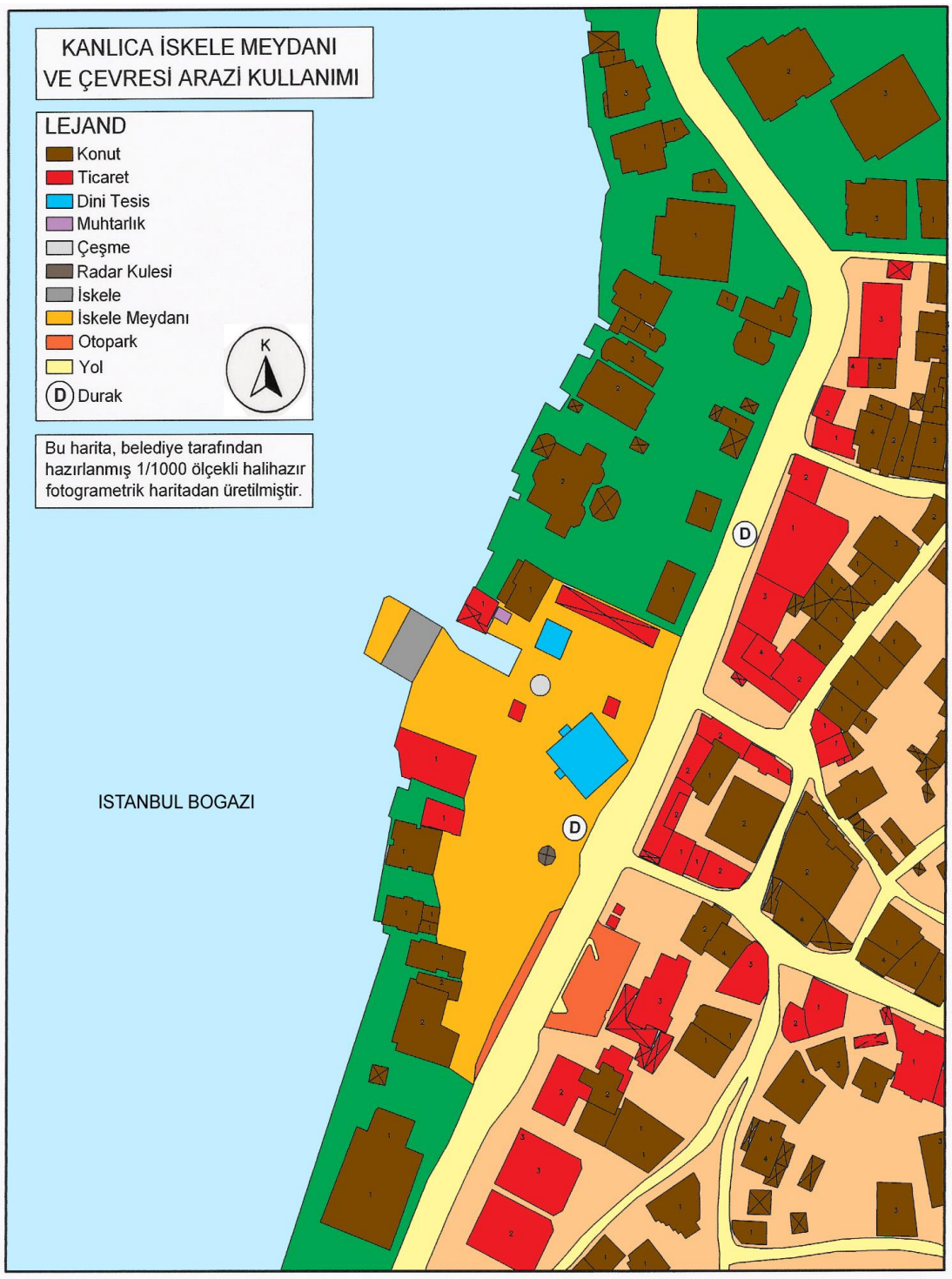


Şekil 4.33: Küçük Restoran Birimleri Ve Önündeki Oturma Grupları (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Asırlık ağaçların şekillendirdiği meydanın bir kenarını sınırlayan duvar önünde, küçük restoran birimleri konulmuş, sahilde ise ağaç altı ve bağımsız oturma gruplarının yanı sıra, aydınlatma elemanı, çöp kutusu, çiçeklik gibi kent mobilyaları ile düzenleme yapılmıştır(Özkan, 1994). (Şekil 4.33)

- Ulaşım durumu:

Kanlıca iskelesine, sadece TDİ Şehir Hatlarının Anadolu Kavağı-Eminönü arası sefer yapan Boğaz hattı ile Emirgan-Arnavutköy hattı vapurları uğramaktadır. Meydanın önündeki duraktan Kavacık-Paşabahçe-Beykoz-Tokatköy hattı minibüsleri ile Üsküdar-Beykoz, Beykoz-Beşiktaş, Beykoz-Mecidiyeköy, Kavacık-Anadolukavağı ve Kadıköy-Beykoz hattı otobüsleri geçmektedir. Ayrıca meydanın karşısındaki otopark alanında taksi durağı yer almaktadır. (Şekil 4.34)



Şekil 4.34: Kanlıca İskele Meydanı Ve Çevresi Arazi Kullanımı

4.4.8. Paşabahçe İskele Meydanı

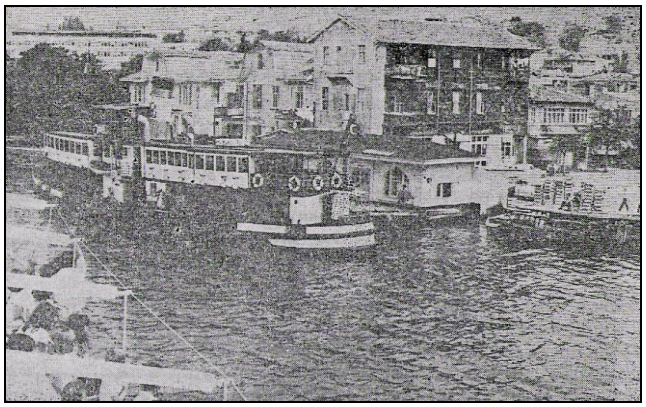
- Konumu:



Şekil 4.35: Paşabahçe İskelesi Ve Çay Bahçesi (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Boğaziçi'nin doğusunda, Anadolu yakasında, Çubuklu ile Beykoz – İncirköy yerleşmeleri arasında yer alan bir semttir. Paşabahçe iskele meydanı ise, konut alanları arasında oluşmuş küçük yöresel bir meydandır. (Şekil 4.35)

- Tarihi perspektifi:



Şekil 4.36: Eski Paşabahçe İskelesi (Şükrü Yaman)

17. yy'da Hezarpare Ahmet Paşa'nın kasrının yapılmasından sonra "Paşanın Bağçesi" diye anılmaya başlayan semtin adı zamanla Paşabahçe olarak değişmiştir. 18. yy'da devlet adamları ve zengin kesimler tarafından rağbet görmeyen Paşabahçe semti, 19. yy'da cam, porselen, mum imalathaneleri ve şişehaneleriyle tanınmaya başlamıştır. Şişahaneler zamanla gelişmiş ve 20. yy'da modern bir cam fabrikasına dönüşerek 1935'te Paşabahçe Cam Fabrikası kurulmuştur. Daha sonra Paşabahçe Tekel İçki Fabrikası'nın kurulmasıyla birlikte Paşabahçe bir sanayi ve işçi semti olarak gelişmeye başlamış, zamanla gecekondu yapımı artmıştır(Aysu, 1994). (Şekil 4.36)

- Meydanı çevreleyen önemli yapılar:



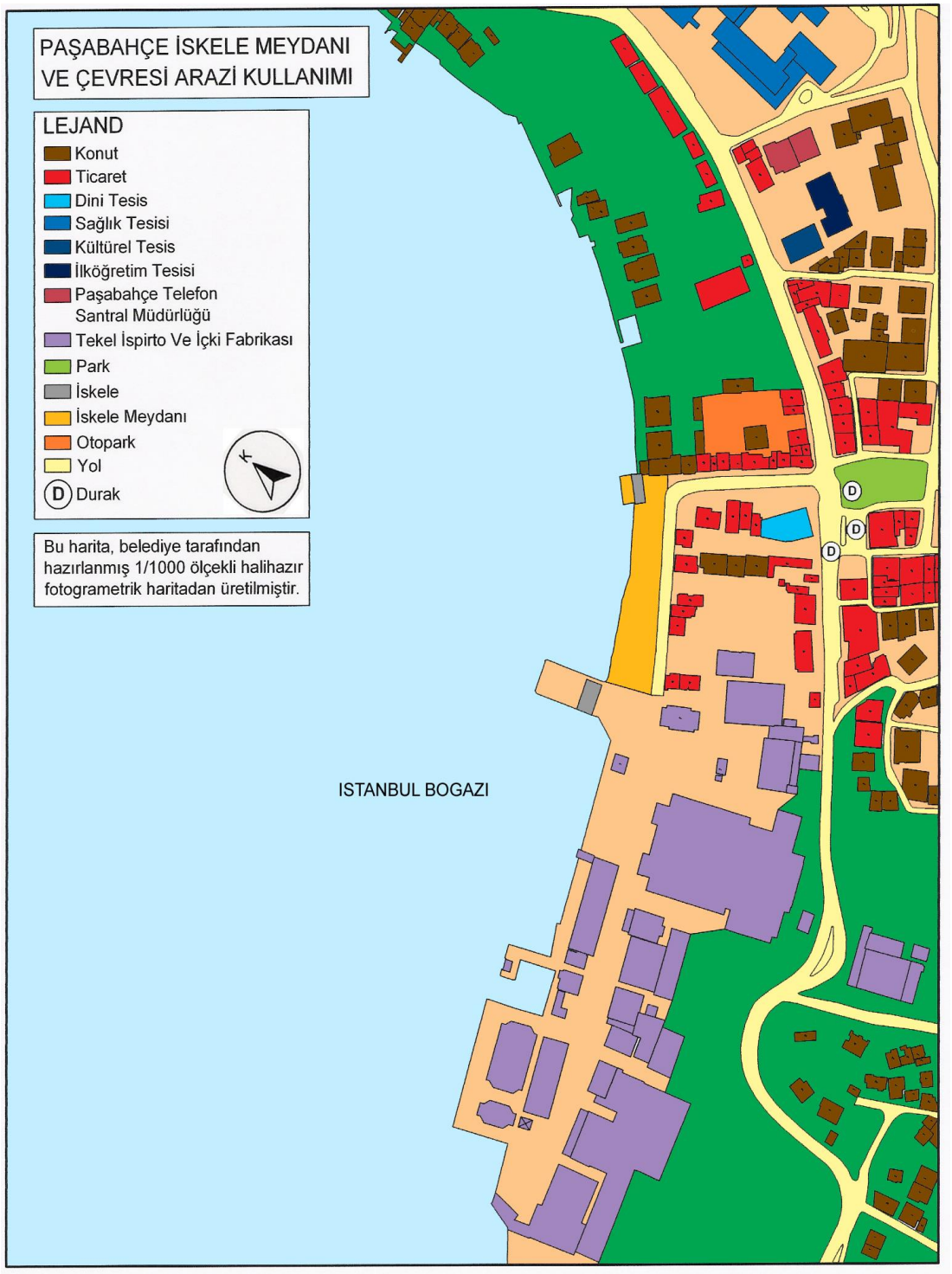
Şekil 4.37: Paşabahçe İskelesi, Çay Bahçesi ve Parkı (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Paşabahçe iskelesi, 1989'da, yetersiz kalan eski ahşap iskelenin terk edilmesinden sonra Tekel İçki Fabrikası önünde inşa edilmiştir. İskelenin yan tarafında, 1970'li yılların başında İstinye ile Paşabahçe arasında çalıştırılan araba vapuru için bir araba vapuru iskelesi yapılmış, ancak 1973'te Boğaziçi Köprüsü açıldıktan sonra fonksiyonunu kaybettiği için bu hat kaldırılmıştır. Araba vapurunun yanaştığı yer bugün küçük bir park ve çay bahçesi haline getirilmiştir. (Şekil 4.37) SSK Hastanesi, Tekel İçki Fabrikası ve III. Mustafa Camisi meydanın çevresinde bulunan önemli yapılardır(Arıkan, 1994 ; Tutel, 1998).

- Ulaşım durumu:

Paşabahçe iskelesine, TDİ Şehir Hatlarının Yeniköy–Çubuklu arası sefer yapan vapurları uğramaktadır. Buna ek olarak yakın zamanda kurulan Beykoz Deniz Dolmuş Ve Turizm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi, Paşabahçe-İstinye arası seferler düzenlemektedir.

Meydanı sahil yoluna bağlayan sokağın karşısındaki duraktan Paşabahçe-Soğuksu hattı minibüsleri ile Ortaçeşme-Beşiktaş, Ortaçeşme-Mecidiyeköy, Ortaçeşme-Üsküdar, Ortaçeşme-Kadıköy ve Beykoz-Taksim hattı otobüsleri geçmektedir. Aynı mekanda ayrıca taksi durağı da yer almaktadır. (Şekil 4.38)



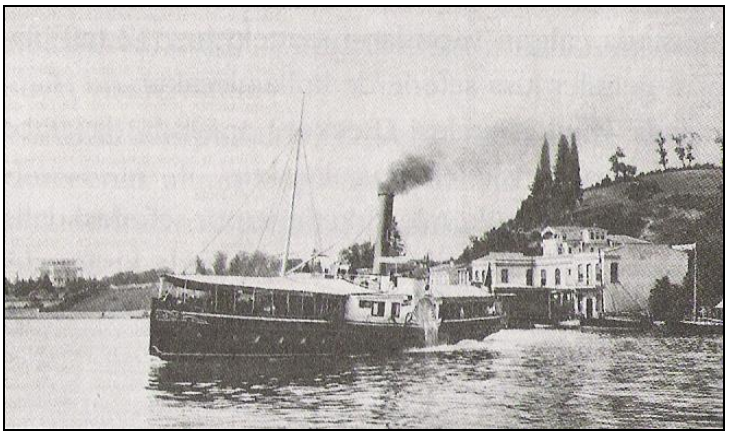
Şekil 4.38: Paşabahçe İskele Meydanı Ve Çevresi Arazi Kullanımı

4.4.9. Beykoz İskele Meydanı

- Konumu:

Boğaziçi'nin kuzey kesiminde, Anadolu yakasında, Paşabahçe ile Anadolukavağı arasında bulunan Beykoz semti, bir zamanlar oldukça uzak sayılan, günümüzde de diğer Boğaz semtlerine oranla daha kırsal bir yapı gösteren bir Boğaz köyüdür. Kuzeyindeki Beykoz çayırı diye bilinen geniş düzlük ve güneyde Paşabahçe'ye doğru alçalan ve düzleşen kesimi bir yana, kıyılarda bile yüksek ve engebeli bir yapıya sahiptir(İstanbul, 1994).

- Tarihi perspektifi:



Şekil 4.39: Eski Beykoz İskelesi (Eser Tutel Koleksiyonu)

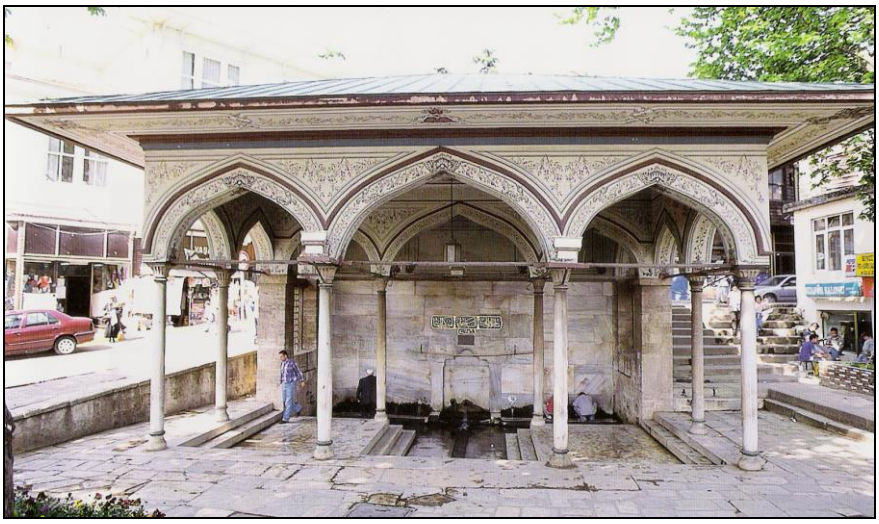
Osmanlı döneminde, İzmit Sancak Beyi'nin burada yaşamasından dolayı "Beyköyü" olarak anılan semtin adı zamanla Beykoz olarak değişmiştir. Bağ, bahçe ve korulardan oluşan yöre, daha çok padişahlar tarafından günübirlik gezintiler ve av alemleri için tercih edilmiş, uzaklığı yüzünden Boğaziçi'nin diğer köylerine göre daha az rağbet görmüştür. (Şekil 4.39) Halkın balıkçılık, tarımsal faaliyetler ve bostancılıkla uğraştığı Beykoz'da, Paşabahçe Şişe Cam, Beykoz Deri ve Kundura ve Tekel Fabrikaları gibi büyük işletmelerin açılmasıyla 1950'lerde başlayan ve 1980'den sonra hızlanan bir göç dalgası oluşmuş ve Beykoz'un yemyeşil sırtları gecekondularla dolmaya başlamıştır. Günümüzde Beykoz, halkının büyük çoğunluğu bu fabrikalarda çalışmakta veya bu işçi nüfus yoğunluğunun yol açtığı ve beslediği küçük ticari işlerle, esnaflıkla uğraşmakta olan, Anadolu sahil kasabası yaşam ve görünümüne sahip bir semttir(Deleon, 2003 ; İstanbul, 1994).

- Meydanı çevreleyen önemli yapılar:



Şekil 4.40: Düzenleme Çalışması Yapılan Beykoz İskelesinden Görünüm (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Yan tarafında yer alan park ile birlikte Beykoz iskele meydanı, semtin merkezi niteliğindedir. Ancak şu sıralarda yapılan çevre düzenleme çalışmalarından dolayı inşaat alanı görünümündedir. (Şekil 4.40)



Şekil 4.41: İshak Ağa Çeşmesi (Ömer Kokal, 2000)

Beykoz Merkez Camisi, Beykoz Kaymakamlığı, Beykoz Milli Eğitim Müdürlüğü ve Halk Kütüphanesi meydan çevresindeki önemli yapılardır. Ayrıca Meydan içersinde yer alan, 18. yy'da Mimar Sinan tarafından yapılmış İshak Ağa Çeşmesi(On Çeşme), kemerli ve kubbeli yapısıyla önemli bir mimari anıt niteliğindedir.(Belge, 1993). (Şekil 4.41)

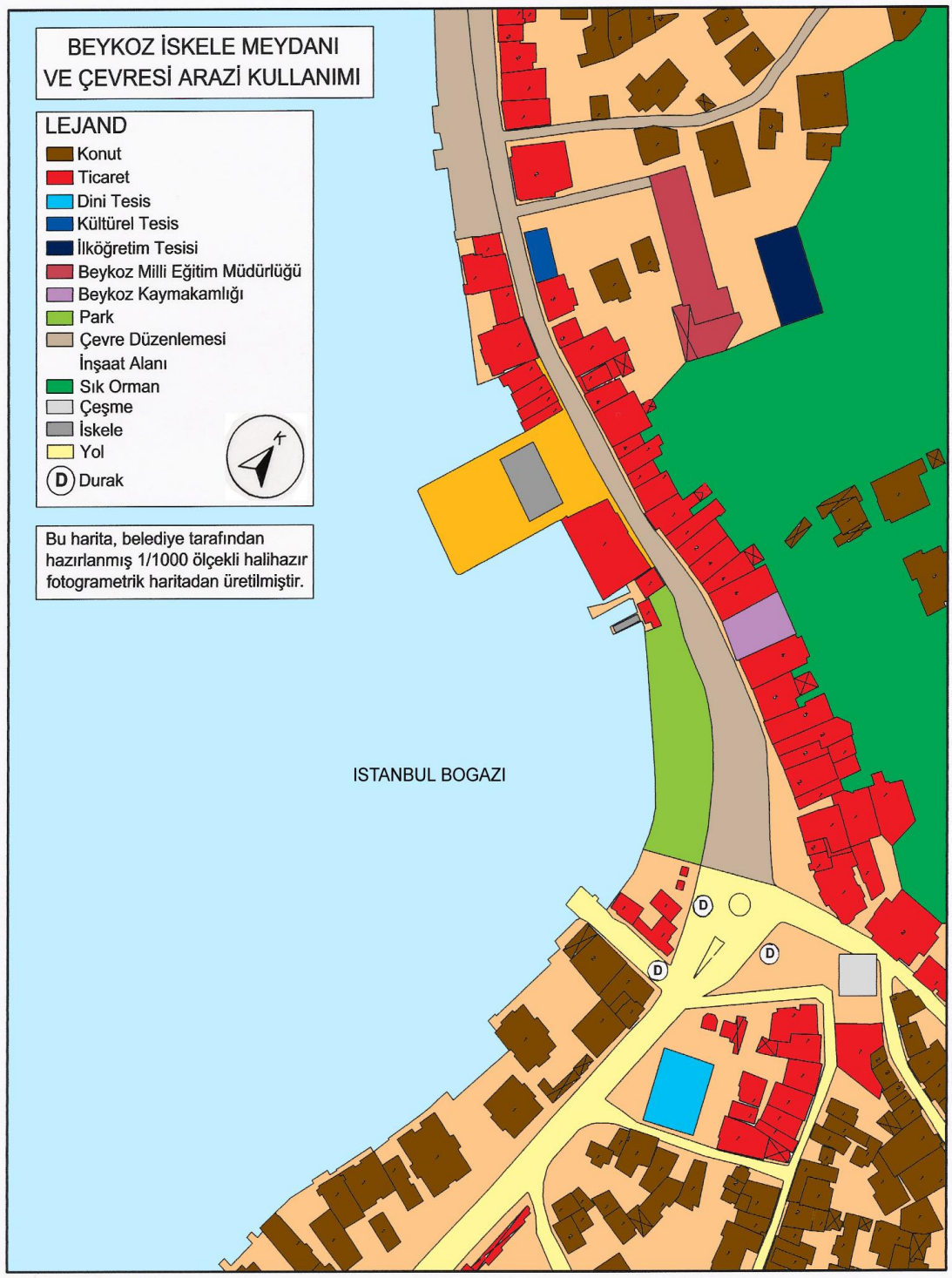
- Ulaşım durumu:

Beykoz iskelesine, TDİ Şehir Hatlarının Yeniköy–Çubuklu arası sefer yapan vapurları ile İDO deniz otobüslerinin Beykoz–Eminönü, Kadıköy–Beykoz ve Sarıyer–Bakırköy arası sefer yapan hatları uğramaktadır. Bunların dışında yakında zamanda Beykoz ile İstanbul'un değişik noktaları arasında yolcu taşımacılığı yapılması amacıyla Beykoz Deniz Dolmuş Ve Turizm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi kurulmuş, Beykoz–Yeniköy arası seferler düzenlenmeye başlamıştır(Beykoz Belediyesi Aylık Yayın Organı, 2005).



Şekil 4.42: Beykoz Meydanı Çevre Düzenlemesi İnşaatı (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Beykoz meydanından başlayarak iskelenin de içinde yer aldığı sahil yolu, çevre düzenlemesi inşaatı yapıldığından dolayı geçici olarak ulaşıma kapatılmıştır. (Şekil 4.42) Araçlar Beykoz meydanına geldikten sonra başka istikamete yönlendirilmiştir. Meydandaki duraktan Kavacık-Paşabahçe-Beykoz-Tokatköy hattı minibüsleri, Üsküdar-Beykoz dolmuşları ile Ortaçeşme-Beşiktaş, Ortaçeşme-Mecidiyeköy, Ortaçeşme-Üsküdar, Ortaçeşme-Kadıköy ve Beykoz-Taksim hattı otobüsleri geçmektedir. Aynı mekanda ayrıca taksi durağı da yer almaktadır. (Şekil 4.43)



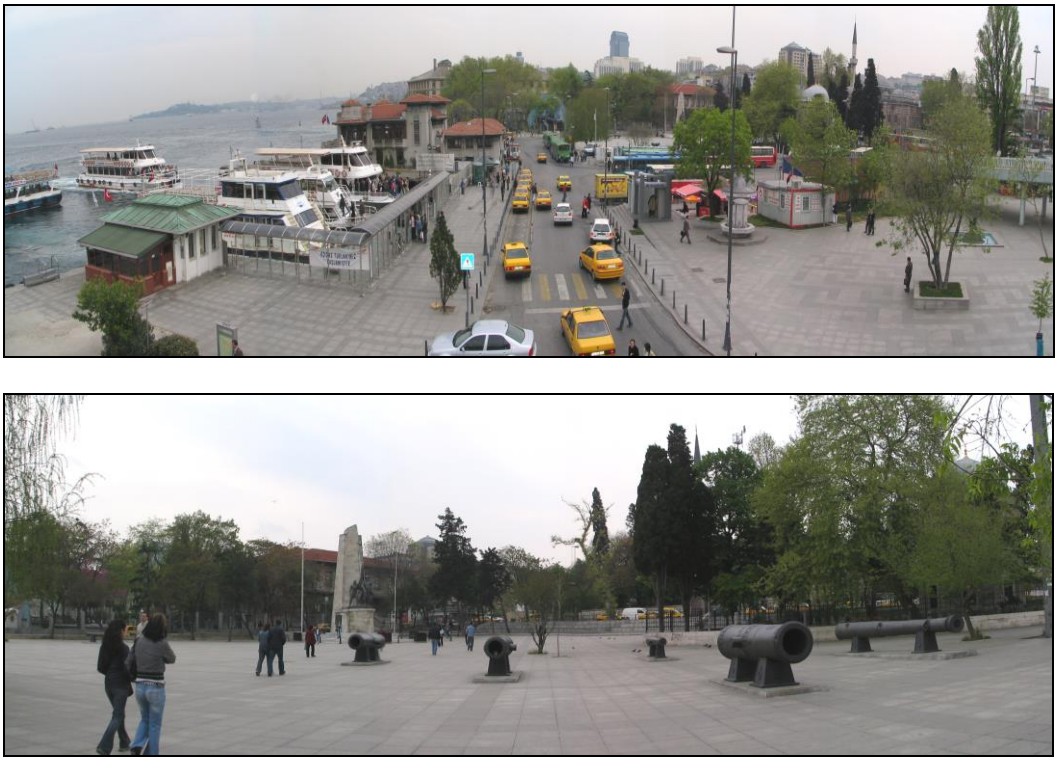
Şekil 4.43: Beykoz İskele Meydanı Ve Çevresi Arazi Kullanımı

4.4.10. Anadolukavağı İskele Meydanı

Anadolukavağı iskele meydanı, anket çalışması kapsamında araştırma alanı olarak seçildiğinden beşinci bölümde detaylı olarak açıklanacaktır.

4.4.11. Beşiktaş İskele Meydanı

- Konumu:



Şekil 4.44: Beşiktaş İskele Meydanı (Didem Dizdaroğlu, 2005)

İstanbul Boğazı'nın Rumeli yakasında, Tophane ile Ortaköy arasında bulunan Beşiktaş; Marmara'ya, Anadolu yakasına, İstanbul Boğazına ve liman ağzına hakim büyük ve eski bir semttir. Beşiktaş iskele meydanı ise, bugün Beşiktaş - Üsküdar arasında işleyen şehir hatları vapurlarının yanaştığı, 1913'te Şirket-i Hayriye tarafından Mimar Ali Talat Bey'e yaptırılmış olan bugünkü iskele binasının önündeki geniş alandır. Çok yoğun bir merkezde bulunmasından dolayı sürekli hareketli ve canlı durumda olan meydan içerisinde en yoğun şekilde ulaşım fonksiyonu faaliyet göstermektedir(Artan, 1994 ; Kara, 1995). (Şekil 4.44)

- Tarihi perspektifi:

Osmanlı döneminde, Kaptan-ı Derya Barbaros Hayrettin Paşa'nın bu kıyılara gemilerin bağlandığı beş adet taş sütun diktirmesine atfen, "Beştaş" adı verilmiş, bu ad zamanla Beşiktaş'a dönüşmüştür(Deleon, 2003).

Fetihten sonra Osmanlı donanması sayesinde gelişmeye başlayan Beşiktaş semtinde, başta Kaptan-ı Derya Barbaros Hayrettin Paşa olmak üzere kaptan paşaların sahil sarayları bulunmaktaydı. Rumeli'den Anadolu'ya ulaşımın başlangıç iskelesi burasıydı ve sefere çıkan donanmalar burada toplanırdı(Kuban, 1973).



Şekil 4.45: Eski Beşiktaş İskelesi (Eser Tutel Koleksiyonu)

Beşiktaş, 18. yy başında Lale Devri'nde parlak bir dönem yaşamış, bu dönemde Beşiktaş Sahilsarayı, Yıldız, Çırağan ve Dolmabahçe Sarayları yaptırılmıştır. 19.yy başında Vaka-i Hayriye'den sonra II. Mahmut'un Topkapı Sarayı'ndan çıkıp Beşiktaş Sahilsarayı'nda oturmaya başlamasından itibaren, Osmanlı Devleti'nin yıkılmasına kadar tahtta bulunan tüm padişahlar bu semtte oturmuşlardır(Somçağ, 1994). (Şekil 4.45)

Günümüzde çok sayıda iş yerinin bulunduğu kalabalık bir semt olan Beşiktaş; İstanbul'un, herkesin dört bir yönde hızla akıp geçtiği merkezlerinden biridir. Denizden ve karadan gelen yolcuları, yine denizden ve karadan kentin dört bir yanına dağıtır. Barbaros Meydanı da işte bu tüm trafiğin kesiştiği noktadır. Sarıyer yönünden yada yukarıdaki semtlerden otobüslerle,minibüslerle gelenler karşı yakaya yada Eminönü'ne buradan aktarma yaparlar. Sabahları Kadıköy ve Üsküdar'dan vapurların, motorların taşıdığı kalabalık, akşam aynı yoğunlukla geldiği yakaya dönerler(Koçak, 2003).

- Meydanı çevreleyen önemli yapılar:

İskele binası, Barbaros Hayrettin Türbesi, Deniz Müzesi ve Barbaros Heykeli meydanın ana elemanları niteliğindedir. Ayrıca, meydan içerisinde bulunan otobüs durakları da meydanın birer parçası konumundadır(Kara, 1995). Mimar Sinan tarafından yapılmış Sinan Paşa Camisi ve Dolmabahçe Sarayı meydanın yakın çevresinde bulunan önemli mimari yapılardır.

- Ulaşım durumu:

Barbaros Meydanı'nın önündeki Beşiktaş iskelesine, TDİ Şehir Hatlarının Üsküdar–Beşiktaş hattı ile Anadolu Kavağı-Eminönü arası sefer yapan Boğaz hattı vapurları uğramaktadır. İskelenin hemen yanından ise Üsküdar'a Dentur Avrasya deniz motorları kalkmaktadır. Beşiktaş iskelesinin biraz ilerisinde bulunan Barbaros Hayrettin Paşa iskelesinden de TDİ Şehir Hatlarının Kadıköy–Beşiktaş hattı seferleri yapılmaktadır. Ayrıca İDO deniz otobüslerinin Sarıyer–Bakırköy hattı Beşiktaş'a uğramaktadır.

İskelenin karşısı ise Beşiktaş'tan kalkan belediye otobüslerinin terminali niteliğindedir. Beşiktaş'tan gerek dolmuş gerek minibüs olsun her türlü vasıta ile diğer semtlere ulaşım sağlanmaktadır. (Şekil 4.46)



Şekil 4.46: Beşiktaş İskele Meydanı Ve Çevresi Arazi Kullanımı

4.4.12. Ortaköy İskele Meydanı

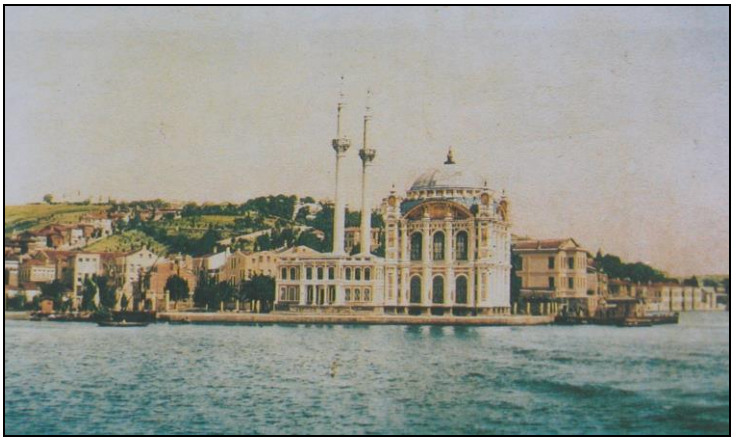
- Konumu:



Şekil 4.47: Ortaköy İskele Meydanı (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Boğaziçi'nin Rumeli yakasında bulunan ve kuzey sınırı Defterdarburnu olan Ortaköy semti, Kültür, Kuruçeşme ve Balmumcu mahallelerine komşudur. Sahile açılan vadi boyunca yamaçlara kurulan yerleşme Beşiktaş İlçesi'ne bağlıdır. Ortaköy iskele meydanı ise, Boğaziçi iskele meydanları arasında en güncel ve en çok kullanıcısı bulunan meydandır. Sosyal ve kültürel aktivitelerin en canlı olduğu, bununla beraber dinlenme, ulaşım ve ticari fonksiyonların da ağırlıkta olduğu bir toplanma mekanıdır(İşözen, 1994 ; Kara, 1995). (Şekil 4.47)

- Tarihi perspektifi:



Şekil 4.48: Ortaköy (Deleon, 2003)

Ortaköy, 16. yy'dan başlayarak tüm dinleri barındıran önemli bir yerleşim merkezi olmuştur. (Şekil 4.48) 18. yy'da Boğazın ünlü mesire yerlerinden biri olan Ortaköy, 19. yy'da beklenenden fazla yapılaşmadan dolayı mesirelik niteliğini kaybetmiştir. 1973 yılında Beylerbeyi ile Ortaköy arasında inşa edilen Boğaziçi Köprüsü bu semtin önemini arttırmıştır. Bu proje kapsamında Ortaköy Deresi kurutulmuş ve Ortaköy'deki bahçe, bostan devri sona ermiştir(Kara, 1995).

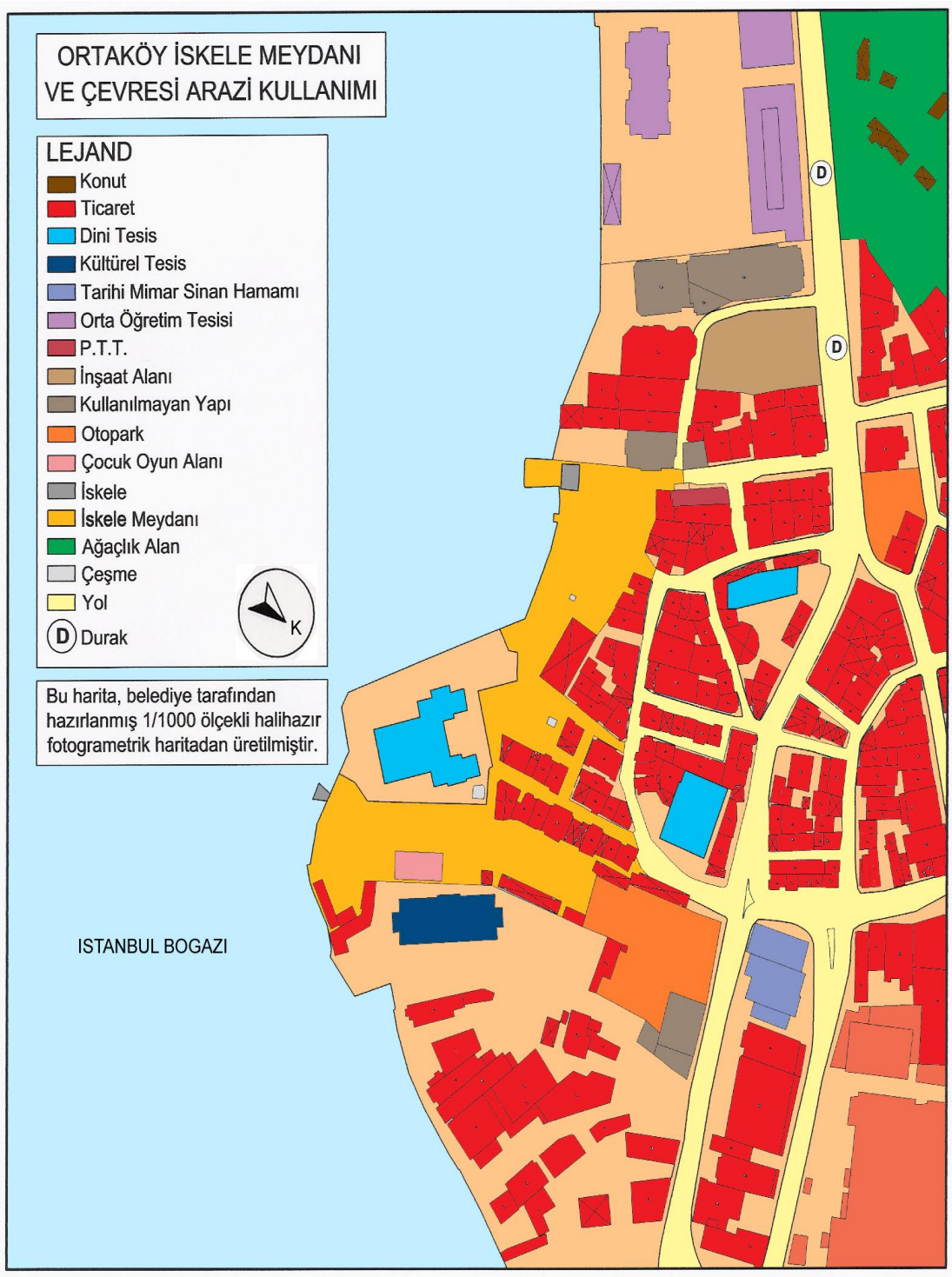
Seksenli yıllarda Ortaköy'de toplumsal bir değişiklik olmuş, semt birden kentli aydınlardan oluşmuş daha genç bir kuşağın gözdesi haline gelmiştir. Bir kısmı elden düşme kitaplar satan kitapçılar, sanat galerileri, incik boncuk, takı satan dükkanlar, açılarak bunlara kıyıdaki küçük meydanda açılan bir sürü restoran ve çayhane eklenmiştir(Belge, 1993).

- Meydanı çevreleyen önemli yapılar:

Ortaköy Meydanı ve civarı konut yerleşimi; esnaf balık lokantaları, çayhaneler, sanatçı atölyeleri gibi yerleşimleri barındırmaktadır. Meydanın en belirgin ve egemen mimari öğesi Ortaköy Camisi'dir. Camii kadar eski ve önemli bir başka eser de Nevşehirli İbrahim Paşa Çeşmesi'dir. Bu meydanın İstanbul'un ilgi odağı oluşturmasında diğer bir hususta üç dini temsil eden üç anıtsal yapının birbirlerine yakın olmalarıdır. Ortaköy Etz Ahayım Musevi Sinagogu, Ayios Fokas Rum Ortodoks Kilisesi ve Ortaköy Camisi, çevresindeki özgün yapı gruplarıyla tutarlı bir bütünlük ve uyum içindedir. Meydanı süsleyen yeşil öğe ağaçlardır. Ortalama kırk ve yüzelli yıllık ağaçlar akasya, çınar, ıhlamur, incir, dişbudak gibi çeşitliliktedirler(İşözen, 1991).

- Ulaşım durumu:

Ortaköy iskelesine, TDİ Şehir Hatlarının Ortaköy-Beşiktaş-Eminönü hattı ile Anadolu Kavağı-Eminönü arası sefer yapan Boğaz hattı vapurları uğramaktadır. Ayrıca iskelenin ilersinde caminin bulunduğu yerden her saat başı olmak üzere boğaz turları düzenleyen motorlar kalkmaktadır. Ortaköy'e karayolu ile ulaşım, ana caddedeki duraktan İstinye-Eminönü, Sarıyer-Eminönü, Sarıyer-Taksim, Bahçeköy-Taksim ve Beşiktaş-Ulus Mahallesi hattı otobüsleri ile sağlanmaktadır. (Şekil 4.49)



Şekil 4.49: Ortaköy İskele Meydanı Ve Çevresi Arazi Kullanımı

4.4.13. Bebek İskele Meydanı

- Konumu:



Şekil 4.50: Bebek Parkı (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Bebek, Boğaziçi'nin Rumeli yakasında Arnavutköy ile Rumelihisarı arasında, aynı adı taşıyan koyun kenarında yer alan bir semttir. Bebek iskele meydanı ise, Bebek iskelesi önünde oluşmuş bir park olarak düzenlenmiştir(İstanbul, 1994). (Şekil 4.50)

- Tarihi perspektifi:

Semtin adı, "Bebek Çelebi" lakaplı bölükbaşı Mustafa Çelebi'den gelmektedir. Fatih Sultan Mehmet, Rumelihisarı'nın yapımı ve kuşatma sırasında asayişi sağlamak üzere Mustafa Çelebi'yi bölükbaşı olarak tayin etmiş ve ölümünden sonra da semt onun adıyla anılmıştır(İstanbul, 1994).



Şekil 4.51: Bebek Koyu (Alus, 1997)

Bebek, 18. ve 19. yy'da Bebek Kasrı'nın egemen olduğu sahilde, yalıların ve köşklerin birbirini izlediği, bol ağaçlıklı yeşil bir semtti. Ancak 1965-1970 sonrasındaki Boğaz tepelerini ve korularını tahrip eden hızlı yapılaşma sırasında Bebek sırtlarının yeşili bütünüyle ortadan kalkmış; ahşap evler yıkılarak yerlerine apartmanlar dikilmiştir(İstanbul, 1994). (Şekil 4.51)

Osmanlı döneminde devlet büyüklerinin, zengin ve nüfuzlu kimselerin oturduğu saray ve köşklerin bulunduğu seçkin bir Boğaz semti olan Bebek, günümüzde de Boğaziçi'nin en kalabalık ama en seçkin ve lüks sayılan semtlerindendir.

- Meydanı çevreleyen önemli yapılar:

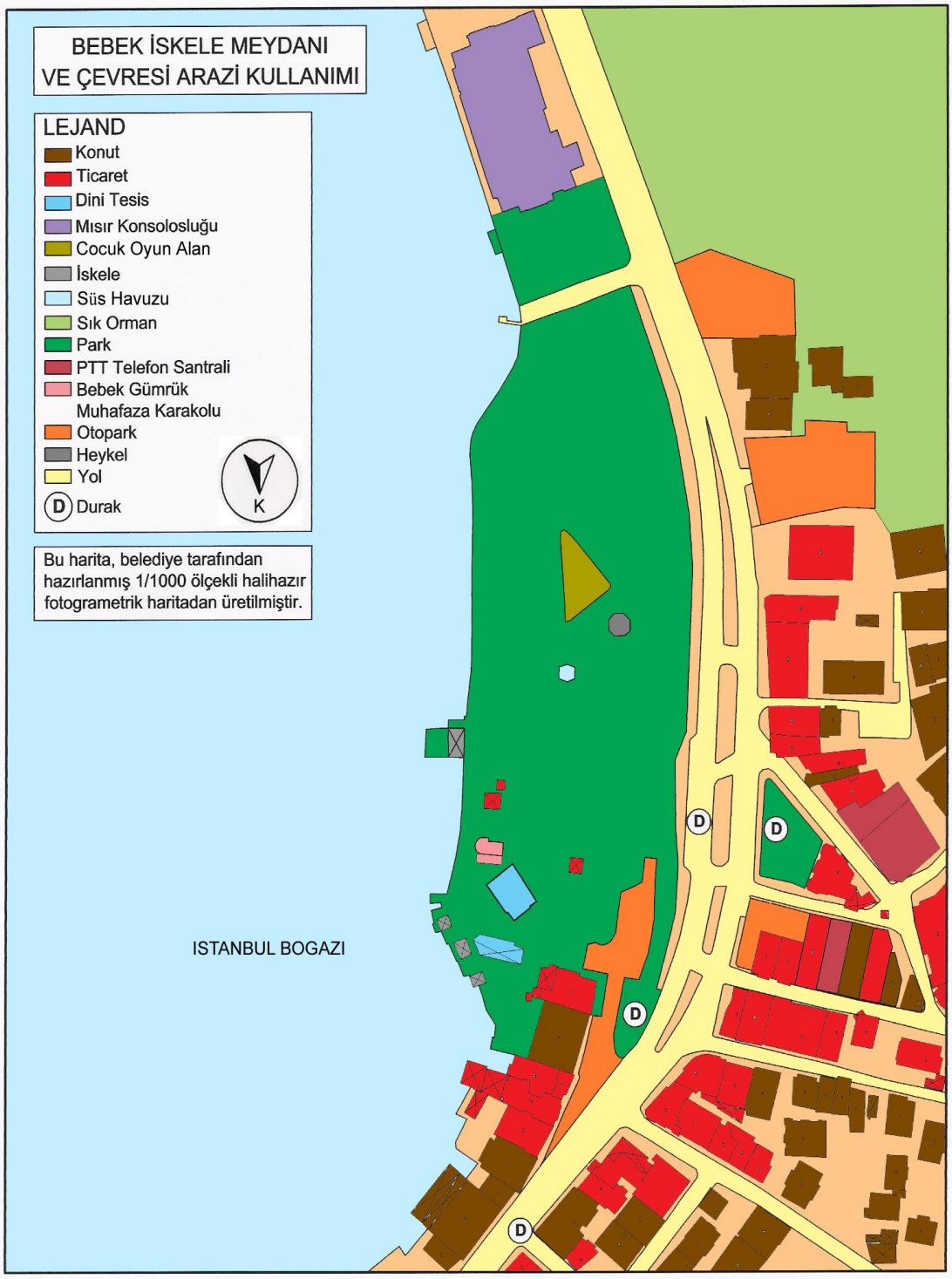
Bebek Camisi, iskele binası, ağaçlar, meydanın yakınında bulunan konutlar ve kahveler meydanın belirleyici elemanlarıdır. Meydan çok eski dönemlerden beri güncelliğini korumuş ve hem Bebek semt sakinlerine, hem de tüm İstanbul halkına hizmet eden, bir dinlenme ve toplanma mekanıdır. Dikdörtgen formunda olan meydan, şehir mobilyaları ile düzenlenmiş, Bebek Camisi'nden, Mısır Konsolosluğu'nun binasına kadar uzanan bir alana yayılmıştır(Kara, 1995).

- Ulaşım durumu:



Şekil 4.52: Bebek İskelesi (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Bebek iskelesine, TDİ Şehir Hatlarının Emirgan–Arnavutköy hattı vapurları uğramaktadır. (Şekil 4.52) Ayrıca Dentur Avrasya Kooperatifi'nin Eminönü–Bebek arası motorbot seferleri bulunmaktadır. Parkın önündeki duraktan İstinye-Eminönü, Sarıyer-Eminönü, Sarıyer-Taksim, İstinye-Taksim ve Bahçeköy-Taksim hattı otobüsleri geçmektedir. (Şekil 4.53)



Şekil 4.53: Bebek İskele Meydanı Ve Çevresi Arazi Kullanımı

4.4.14. Yeniköy İskele Meydanı

- Konumu:



Şekil 4.54: Yeniköy İskele Meydanı (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Yeniköy, Boğaziçi'nin Rumeli yakasında, Sarıyer İlçesi'nde İstinye ile Tarabya arasında yer alan bir semttir. Yeniköy iskele meydanı ise, iskele binası önünde oluşmuş iskele sokağı ile ana caddeye bağlanan konut alanları arasında sıkışmış bir meydandır. Meydanın ana fonksiyonunu deniz ulaşımı oluşturmaktadır(Taşçıoğlu, 1994 ; Kara, 1995). (Şekil 4.54)

- Tarihi perspektifi:



Şekil 4.55: Yeniköy (Eken, 1992)

Antik çağdaki adı Bacchae Kayalıkları olan Yeniköy'e İstanbul'un fethinden sonra Romanya'nın Geni yöresinden gelen aileler yerleşmiş ve semtin adı Geniköy olarak değişmiştir. Kanuni Sultan Süleyman devrinde ise bu ad Yeniköy olarak değiştirilmiştir. 17. yy'da köyün çoğunluğunu oluşturan Trabzonlu Müslümanların denizcilik ve ticaretle uğraştıkları bilinmektedir. (Şekil 4.55) Bu dönemde yoğun ticari ilişkiler nedeniyle Boğaziçi'nin mahkemesi bulunan ikinci köyü olmuştur. Günümüzde Yeniköy, sahil kesimlerinde İstanbul'un seçkin ve zengin kesiminin yaşadığı, sahile inen yamaçlarda kooperatiflerin çeşitli siteleri yanında eski evlerin yer aldığı, daha yukarı kısımlarda gecekondu mahallelerinin olduğu bir Boğaziçi semtidir(Ağat, 1963 ; Taşçıoğlu, 1994 ; Deleon, 2003).

- Meydanı çevreleyen önemli yapılar:

Daha önce de belirtildiği gibi Yeniköy iskele meydanı, iskele binası önünde oluşmuş iskele sokağı ile ana caddeye bağlanan konut alanları arasında sıkışmış dar ve sınırlı bir meydandır. Meydanın çevresindeki yapıların zemin katları lokanta ve kahve olarak işletilmektedir(Kara, 1995). Meydanın çevresindeki önemli mimari yapılar; Yeniköy Merkez Camisi, Aya Yorgi Rum Kilisesi ve Banayia Rum Kilisesi'dir.

- Ulaşım durumu:

Yeniköy iskelesine, sadece TDİ Şehir Hatlarının Anadolu Kavağı-Eminönü arası sefer yapan Boğaz hattı vapurları uğramaktadır. Meydanı sahil yoluna bağlayan sokağın karşısındaki duraktan Sarıyer-Metro-Beşiktaş ve Baltalimanı-Sarıyer hattı minibüsleri ile Sarıyer-Eminönü, Sarıyer-Taksim, Sarıyer-Beşiktaş ve Bahçeköy-Taksim hattı otobüsleri geçmektedir. Aynı mekanda ayrıca taksi durağı da yer almaktadır. (Şekil 4.56)



Şekil 4.56: Yeniköy İskele Meydanı Ve Çevresi Arazi Kullanımı

4.4.15. Sarıyer İskele Meydanı

- Konumu:



Şekil 4.57: Sarıyer İskele Parkı (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Boğaziçi'nin Rumeli sahilinde bulunan Sarıyer semti, Büyükdere Koyu'nun kuzeydoğusundaki Mesar Burnu'nun üstündeki tepelerin kuzey yamaçlarından başlayarak eski Sarıyer Deresi vadisi boyunca ve kuzeyde Yenimahalle'ye doğru uzanmaktadır. Sarıyer iskele meydanı ise, vapur iskelesi önünde oluşmuş yöre halkına dinlenme ve toplanma imkanı sağlayan bir park niteliğindedir(Aysu, 1994 ; Kara, 1995). (Şekil 4.57)

- Tarihi perspektifi:



Şekil 4.58: Eski Sarıyer İskelesi (Eken, 1992)

Antik çağda Simas olarak bilinen Sarıyer, adını kuzeybatıdaki Maden Mahallesi'ne doğru uzanan sırtların bakır madeni ve kil yüzünden sarı renkte olan topraklarından almıştır ve zaman içersinde Sarıyer olarak değişmiştir. Şifalı suları, çevresinin yeşilliği ile tanınan Sarıyer, her dönem bir mesire yeri olmuştur. Ayrıca 18. yy'da I. Abdülhamid, Boğaza Karadeniz'den gelebilecek saldırılara karşı bir savunma mevzii olarak tabya yaptırmıştır(Deleon, 2003 ; Aysu, 1994). (Şekil 4.58)

1980 sonrası Boğaz arazi yağmasından ve buralara yapılan lüks inşaatlardan en fazla nasibini alan yerlerden biri olan Sarıyer, aynı zamanda ilçe merkezi olması, topografyasının uygunluğu, sularının ve diğer özelliklerinin mesire yeri olarak çekiciliği, Kilyos'a ve iç kısımlardaki yeni yerleşmelere ve köylere kolay ulaşılması gibi nedenlerle çok çeşitli şehirsel işlevleri barındırmaktadır(Aysu, 1994).

- Meydanı çevreleyen önemli yapılar:

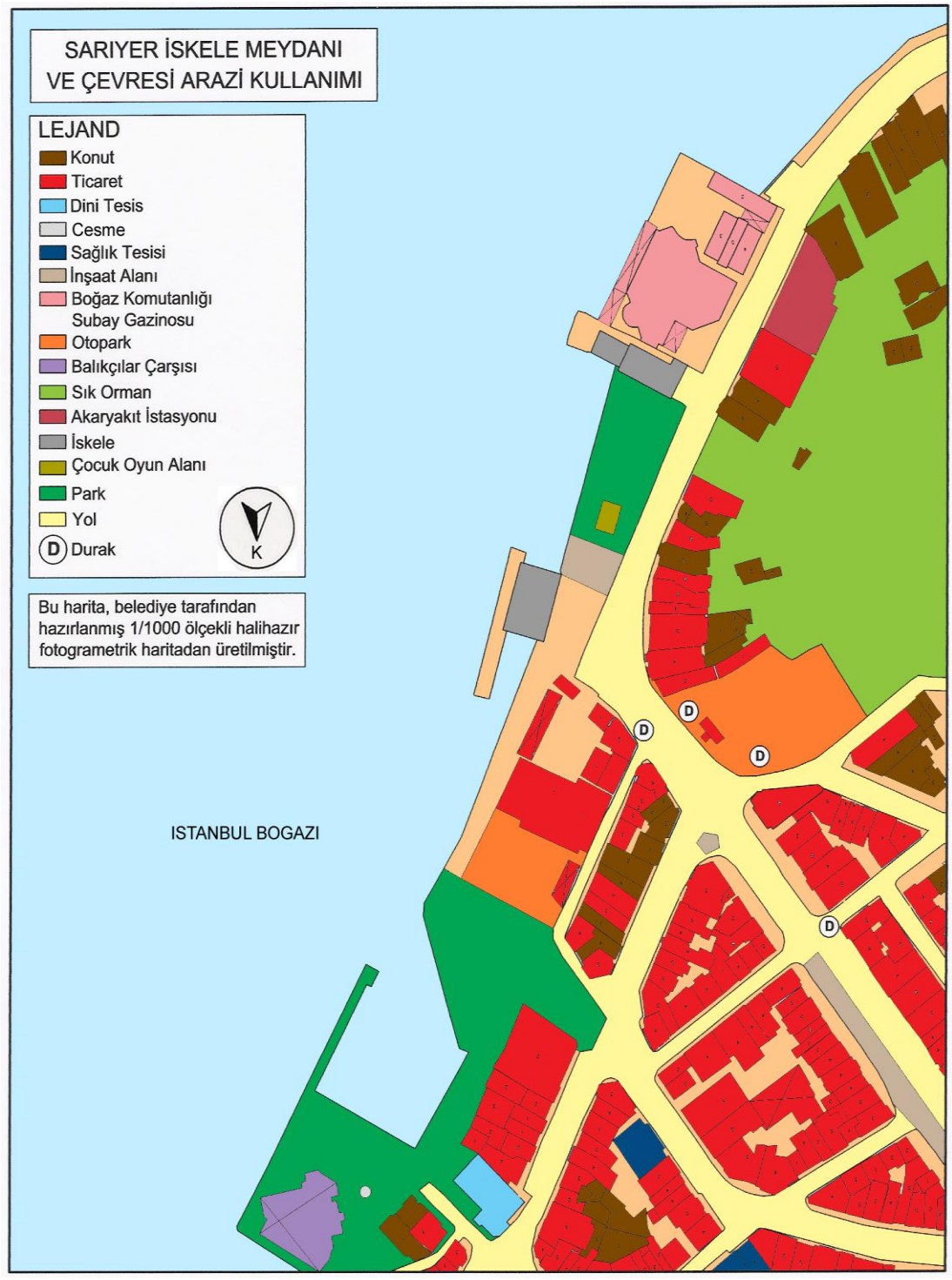
İskele binasının yan tarafında yer alan Mehmet Akif Ersoy parkı ile birleşen Sarıyer iskele meydanı, semtin merkezi niteliğindedir. Belediyenin düzenlediği sosyal ve kültürel etkinlikler bu alanda gerçekleşmektedir. İskele binası, Boğaz Komutanlığı Subay gazinosu, çay bahçesi, caddenin karşı tarafında bulunan konutlar ve akaryakıt istasyonu meydanı çevrelemektedir(Kara, 1995).

- Ulaşım durumu:



Şekil 4.59: Günümüzdeki Sarıyer İskelesi (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Sarıyer iskelesine, TDİ Şehir Hatlarının Anadolu Kavağı-Eminönü arası sefer yapan Boğaz hattı ile Anadolukavağı–Rumelikavağı–Sarıyer hattı vapurları uğramaktadır. (Şekil 4.59) Denizcilik işletmesine ait bu iskelenin dışında Sarıyer'de İDO deniz otobüslerinin iskelesi de bulunmaktadır. Buradan Kadıköy–Sarıyer, Sarıyer–Bakırköy ve Sarıyer-Karaköy–Eminönü arası seferler yapılmaktadır. Sarıyer'den gerek otobüs gerek minibüs olsun her türlü vasıta ile Taksim, Beşiktaş, Eminönü, Bahçeköy, Kilyos, Rumelifeneri gibi birçok semte ulaşım sağlanmaktadır. (Şekil 4.60)



Şekil 4.60: Sarıyer İskele Meydanı Ve Çevresi Arazi Kullanımı

4.4.16. Rumelikavağı İskele Meydanı

Rumelikavağı iskele meydanı, anket çalışması kapsamında araştırma alanı olarak seçildiğinden beşinci bölümde detaylı olarak açıklanacaktır.

5. ANADOLU VE RUMELİKAVAĞI İSKELE MEYDANLARININ REKREASYONEL POTANSİYELLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Bu bölümde, Boğaziçi iskele meydanlarından araştırma alanı olarak seçilen Anadolukavağı ve Rumelikavağı iskele meydanlarının öncelikle konumu, tarihsel süreçte gelişimi, çevresindeki doğal ve tarihi değerleri ile ulaşım yapısı hakkında bilgi verilmiştir. Daha sonra bu meydanların rekreasyonel kullanımı ve potansiyellerini belirlemek amacıyla yapılan anket çalışmalarının istatistiksel değerlendirmeler sonucu ortaya çıkan bulgular, tablo ve şekiller yardımıyla açıklanmıştır. Ayrıca anket çalışmalarının sonunda, her bir iskele meydanının rekreasyonel kullanım şekli ve mevcut durumu ile ilgili genel bir bölüm değerlendirmesi yapılmıştır.

5.1. Araştırmanın Kapsam Ve Yöntemi

Bu araştırma; İstanbul metropolü için önemli bir yeşil alan potansiyeline sahip Boğaziçi iskele meydanlarının rekreasyonel potansiyellerinin belirlenerek, kent peyzajına katkısını vurgulamak amacı ile yapılmıştır. Belirtilen amaç doğrultusunda öncelikle araştırma alanı olarak seçilen Anadolukavağı ve Rumelikavağı iskele meydanları ile ilgili literatür araştırması yapılarak mevcut durumları ortaya konmuştur. Daha sonra alanlarda kişisel gözlem ve tespitler yapılarak bu meydanlar hakkında genel bir fikir elde edilmiştir. Meydanların fotoğrafları çekilerek, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nden temin edilen fotogrametrik haritaları ile mevcut durum üzerinde analiz çalışmaları yapılmıştır.

Bu değerlendirmeler sonrasında, meydanların ulaşım durumu, kullanıcı özellikleri, kullanıcıların memnuniyet düzeyi ve rekreasyonel kullanımlarının belirlenmesi amacıyla anket çalışması yapılmıştır.

Anket formu 5 bölümden oluşmaktadır;

1. Kullanıcıların sosyo-ekonomik yapısına ilişkin bilgiler:

   Bu bölümde meydanı kullanan kullanıcıların cinsiyet, yaş, eğitim durumu ve meslek grubu dağılımından, alanı kullanan toplumun sosyal yapısı belirlenmiştir.

2. Alanın ulaşım durumuna ilişkin bilgiler:

   Bu bölümde kullanıcıların meydana ulaşımı rahat sağlamaları, deniz ulaşımının yeterliliği ve otopark sorunu gibi konular incelenmiştir.

3. Alanın kullanımına ilişkin bilgiler:

   Bu bölümde kullanıcıların meydanı kullanım amaçları, ziyaret sıklığı, tercih edilen saatler, boş zamanlarda yararlanma, tercih sebebi gibi konular doğrultusunda alan kullanımları ortaya konmuştur.

4. Kentsel donatı elemanlarına ilişkin bilgiler:

   Bu bölümde meydandaki kentsel donatı elemanlarının kullanımı ve yeterliliği konusunda inceleme yapılmıştır.

5. Kullanıcıların memnuniyeti ve değerlendirmelerine ilişkin bilgiler:

   Bu bölümde meydandaki rahatsız edici faktörler, rekreasyonel kullanımlar için sağlanan olanakların yeterliliği, rekreasyonel fonksiyon istekleri, bitkisel düzenlemenin yeterliliği ve öneriler doğrultusunda meydanın rekreasyonel kullanım potansiyeli belirlenmiştir.

25 sorudan oluşan anket çalışması, her bir meydanda 40'ar adet olmak üzere toplam 80 kullanıcıya uygulanmıştır. Ankete katılan kişiler hem ziyaret amacı ile alana gelenlerden hem de semt sakinlerinden oluşmaktadır ve rasgele seçilmişlerdir.

Anketlerden elde edilen veriler, istatistiksel analiz programı SPSS (PC) ve MS Excel programı kullanılarak değerlendirilmiştir. Elde edilen verilerin sıklık dağılımları hesaplanmış, çapraz tablolarla analiz edilmiştir. Sonuçlar tablo ve şekiller yardımıyla açıklanmıştır.

Araştırmanın hipotezi ve alt hipotezleri şunlardır:

Ana hipotez:

Boğaziçi iskele meydanlarının rekreatif aktivitelerin gerçekleştirildiği bir açıkhava rekreasyon alanı olarak kent peyzajına katkısı; bu meydanların sahip olduğu rekreasyon potansiyeli ile ilişkili olduğu kadar, kullanıcıların ihtiyaçları ve istekleri doğrultusunda düzenlenmiş olması ile de yakından ilgilidir.

Alt hipotezler:

- Kullanıcıların yaş gruplarına bağlı olarak mekanı kullanım amaçları ve rekreasyonel fonksiyon istekleri değişir.
- Kullanıcıların memnuniyet düzeyine bağlı olarak mekanı rekreasyonel kullanım amaçları değişir.
- Kullanıcıların mekana ulaşım kolaylığına bağlı olarak mekanın rekreasyon talebi değişir.

5.2. Anadolukavağı İskele Meydanı

5.2.1. Konumu



Şekil 5.1: Anadolukavağı Havadan Görünüm (www.anadolukavagı.com)



Şekil 5.2: Anadolukavağı Sahilden Görünüm(www.anadolukavagı.com)

Boğaziçi'nin kuzey kesiminde, Anadolu yakasında, Rumelikavağı'nın karşısında bulunan, Bizans ve Osmanlı dönemlerinde ana uğraşı balıkçılık, bahçecilik ve Karadeniz'e açılmak için elverişli hava bekleyen gemilere hizmet vermek olan Anadolukavağı, günümüzde Beykoz ilçesine bağlı turizm ve balıkçılık ağırlıklı bir boğaz köyüdür(İstanbul, 1994). (Şekil 5.1 ; Şekil 5.2)

Anadolukavağı'nın merkezi niteliğine sahip iskele meydanı, tarihi Çınar ağaçları arasında, iskele ve çevresi balık lokantaları ile çevrili yöresel bir meydan niteliğindedir. Semtin merkezi niteliğine sahip meydan, hem yöre halkına hem de gelen ziyaretçilere dinlenme imkanı sağlamaktadır.

5.2.2. Tarihi Perspektifi

Boğaziçi'nin eski çağlarda Hieron Stoma (Mukaddes Ağız) denilen kısmında yer alan Anadolukavağı'nın adı ile ilgili bilgiler çeşitli kaynaklarda farklılıklar göstermektedir. Ermeni asıllı yazar Eremya Çelebi Kömürcüyan'a göre adını "üç adamın ancak kucaklayabileceği büyüklükteki" kavak ağaçlarından almaktadır. Jak Deleon'a göre semtin "sınır, kontrol noktası" anlamına gelen "kavak" adı, bir zamanlar burada bulunan gümrük ve kontrol noktalarından gelmektedir(Kömürcüyan 1953; Deleon, 2003).

Antikçağda Anadolukavağı'nda Hıristiyanların Karadeniz'e çıkmadan önce kurban kestikleri birçok adak yeri vardı. En eski zamanlardan beri önemli bir mevki olan Anadolukavağı, aynı zamanda Boğaziçi sahillerini kuzeyden istila edeceklere karşı emniyet altında tutmak amacıyla askeri kuvvetlerin bulundurulduğu ve boğazdan geçen gemilerin gümrük tahsilatının yapıldığı bir yerdi. Uzun süre Ceneviz hakimiyetinde kalan Anadolukavağı çeşitli dönemlerde Bithinyalıların ,Gotların ve Kazakların hücumuna uğramıştır(Gökbilgin, 1992).



Şekil 5.3: Osmanlı Döneminde Anadolukavağı (www.anadolukavagı.com)

Anadolukavağı, Osmanlı hakimiyeti döneminde de gümrük ve sınır kontrol noktası olarak önemini korumuştur. (Şekil 5.3) Evliya Çelebi "Seyahatname" sinde bağlık, bahçelik, refah ve varlık içinde yaşayan bir belde olarak anlattığı köyde; camisi, mescidi, hamamı ve subyan mektebi ile birlikte 800 Müslüman evinin bulunduğunu, halkın tamamının gemici, bahçıvan ve tüccar olduğunu yazmaktadır. Ayrıca limanında yaz kış 300 geminin eksik olmadığını, Karadeniz'e açılmak için elverişli havayı bekleyen gemilere hizmet vermek için köyün dükkanlarının da sabaha kadar açık olduklarını belirtmektedir(Tercüman Gazetesi Kültür Yayını, 1982). Anadolukavağı'nın dalyanlarının da en eski ve bereketli dalyanlardan olduğu, ancak 19. yy'ın sonlarında kapandığı bilinmektedir. Özellikle kılıçbalığı avı, yakın zamanlara kadar köy halkının başlıca geçim kaynağı olmuştur.

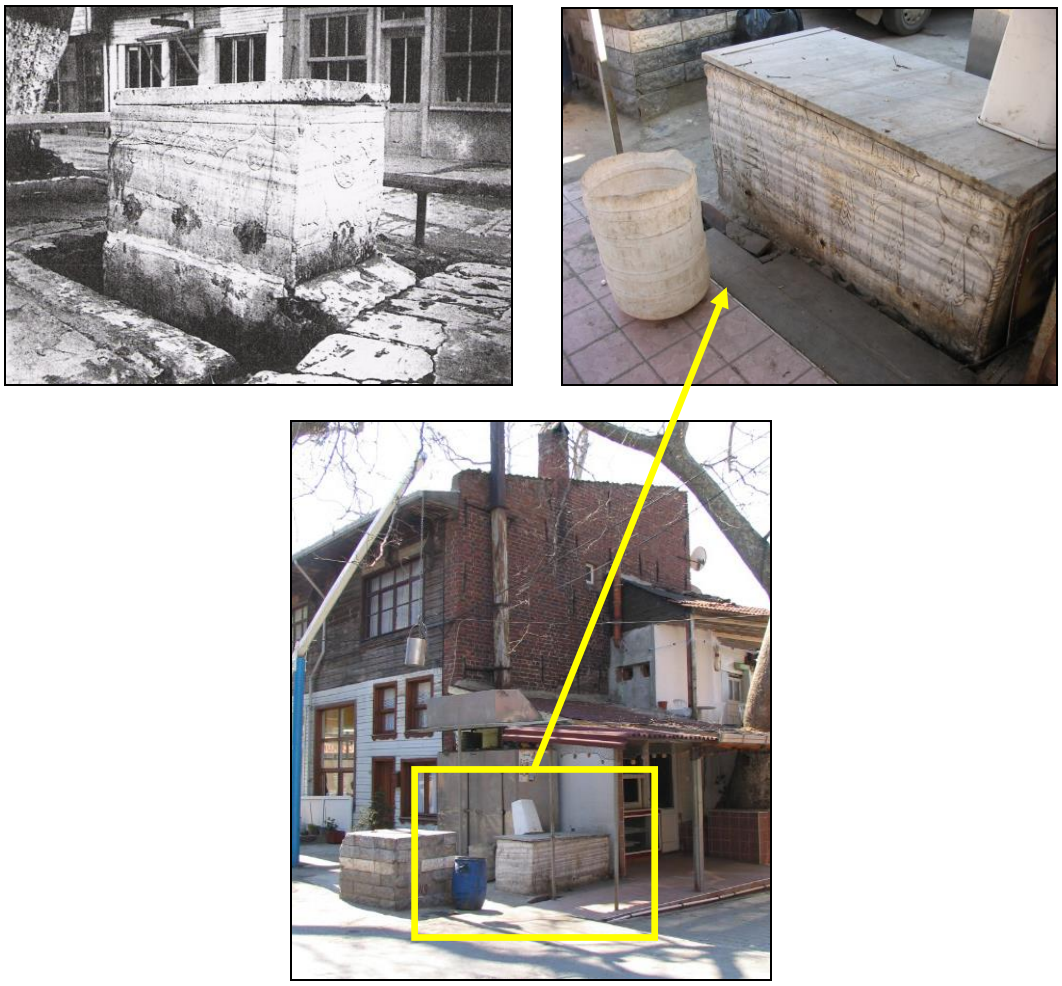


Şekil 5.4: Günümüzdeki Anadolukavağı'ndan Görünüm (Didem Dizdaroğlu, 2005)

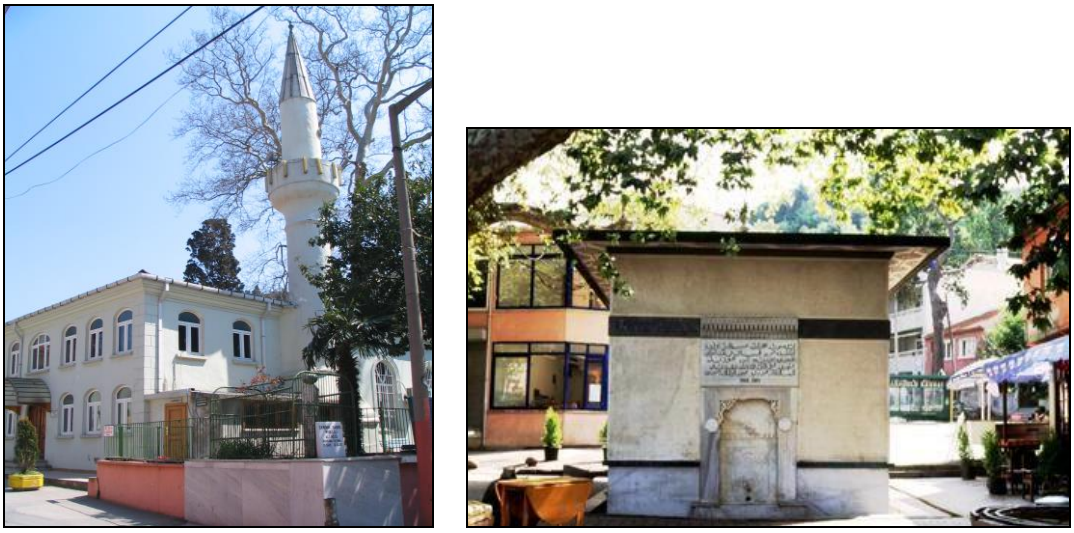
1980'lere kadar askeri yasak bölge sayılan Anadolukavağı'nda uygulanan sıkı güvenlik önlemlerinden dolayı Anadolukavağı uzun bir süre kendi içine dönük bir balıkçı köyü olarak kendine özgü doğal yapısını koruyabilmiştir. "Yasak bölge" statüsünün kaldırılmasıyla birlikte geçmişte küçük bir balıkçı köyü olan bu yer zamanla turizme açılmış sahilde eskiden beri var olan küçük kahve ve bir-iki salaş lokantanın yerini çok sayıda balıkçı restoranları almaya başlamış; turistik eşya satan dükkanlar açılmış, köy vadinin içine doğru genişlemiştir(İstanbul, 1994). (Şekil 5.4)

5.2.3. Meydanı Çevreleyen Tarihi Ve Doğal Değerler

Anadolukavağı'nda, geçmişten günümüze kadar korunmuş çok az sayıda önemli tarihi yapı bulunmaktadır. Bazıları yıkılmış veya çıkan yangınlar sonucu yok olmuş, bazıları ise ihmalkarlık sonucu tarihi değerlerini yitirerek başka kullanımlara hizmet vermeye başlamıştır. Örneğin; 1694 yılında yeniçeri ustalarından Hacı Mehmet Ağa tarafından yaptırılan Anadolukavağı Camisi ve Hamamı, IV. Murat tarafından yaptırılan Anadolukavağı Kalesi, Fatma Hatun Çeşmesi. (Şekil 5.5) Tarihi yapı olarak geriye sadece Midillili Ali Reis Camisi (1592) ve Evriye Hatun Çeşmesi (1785-1786) kalmıştır(Gökçen, 1981). (Şekil 5.6)



Şekil 5.5: Fatma Hatun Çeşmesi Eski Görünümü (Osman Ceylan) Ve Günümüzdeki Hali (Didem Dizdaroğlu, 2005)

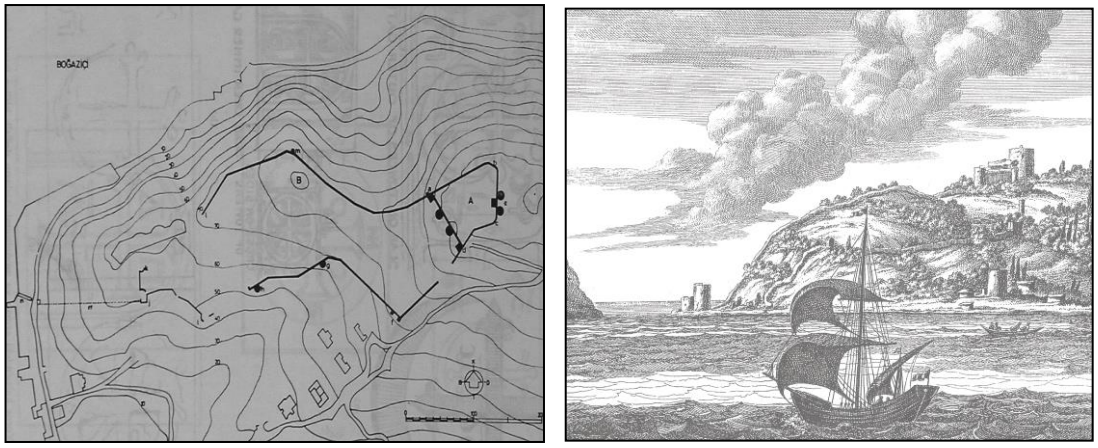


Şekil 5.6: Midillili Ali Reis Camisi Ve Cevriye Hatun Çeşmesi (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Anadolukavağı denince camisi ve çeşmesinin yanısıra turizm bakımından öneme sahip Yoros Kalesi ve Yuşa Tepesi'ne de değinmek gerekmektedir.

- Yoros Kalesi

İstanbul Boğazı'nın Karadeniz çıkışında, Anadolukavağı'nda bir tepenin üzerinde yer alan Ceneviz Kalesi olarak da bilinen Yoros Kalesinin adının, "kutsal mekan" anlamına gelen "Hieron" veya antik çağ tanrılarından Zeus'un "iyi rüzgarlar" manasına gelen "ouirus" isimlerinden birinden kaynaklandığı sanılmaktadır.



Şekil 5.7: Yoros Kalesi'nin Planı (A. Gabriel) Ve XVII. Yüzyıl Sonlarındaki Gravürü (C. Le Bruyn)

Bizans döneminde yapılmış olmakla beraber, XIV. yüzyıl içlerinde 1348'den itibaren kısa bir süre için Cenovalıların eline geçmiş ve aynı yüzyılın sonlarında 1391 yılında Kocaeli'den büyük bir askeri kuvvetle buraya gelen Yıldırım Beyazıd tarafından zaptedilmiştir. Kalenin içine, yerleşen garnizon ve Türkler için evler yapıldığı gibi cami ve hamam da inşa edilmiştir. Yıldırım Beyazıd burayı bir üs gibi kullanarak Güzelcehisar denilen Anadoluhisarı'nı yaptırmıştır(Ceylan, 1986). (Şekil 5.7)

Yaklaşık 500 metrelik uzunlukta olan Yoros Kalesi, 60 ila 130 metre arasında bir genişliğe sahiptir. Kalenin esas girişi, tepenin üstündeki en hakim noktada yer alır. Yükseklikleri 20 metre kadar olan yuvarlak iki burç arasında açılan tuğladan kemerli giriş ise sonraları örülmüştür. Girişteki çifte kulenin içlerinde dört kolu eşit bir haç biçiminde mekanlar bulunmaktadır. (Şekil 5.8)



Şekil 5.8: Yoros Kalesi Giriş Bölümü (Güngör Körkoca)



Şekil 5.9: Yoros Kalesi Havadan Görünüm (Güngör Körkoca)

Kale, birbirinden sur ve kapılarla ayrılmış, iç kale, kale ve şehir olmak üzere üç kısımdan oluşmaktadır. Şehir kısmının suru sahile kadar uzanmaktayken, kale ve iç kale tepe üzerinde bulunmaktadır. Yoros Kalesi, stratejik önemini yitirdiği 19. yy'a kadar oldukça canlı bir askeri nokta olarak varlığını sürdürmüştür. Daha modern kalelerin yapılması ile askeri önemini kaybetmiş ve özellikle Karadeniz'in serin havasının teneffüs edildiği bir mesire yeri olarak kullanılmaya başlanmıştır(www.dostbeykoz.com). (Şekil 5.9)

- Yuşa Tepesi

Yuşa Tepesi, Boğaziçi'nde sahile en yakın ve en yüksek tepedir. Anadolu sahilinin altıncı burnu olan Macarburnu'nun yanıbaşında Macar bahçesi olarak adlandırılan yerin arkasında yükselen dağın tepesinde bulunan Hz. Yuşa'nın mezarı çok eski devirlerden beri kutsal sayılan ve ziyaretçilerin akınına uğrayan bir mekandır.

Denizden yüksekliği 201 metre olan bu tepe ismini, burada mezarı bulunan Hz. Yuşa'dan almıştır. İlkçağlarda burada Zeus tapınağının bulunduğu ve Bizans döneminde bu tapınağın Hagios Michael adında bir kiliseye çevrildiği, Osmanlıların ise burayı kutsal bir mekan olarak koruyarak burada mescit inşa ettirip ve tekke kurdukları bilinmektedir(Naza, 1994).

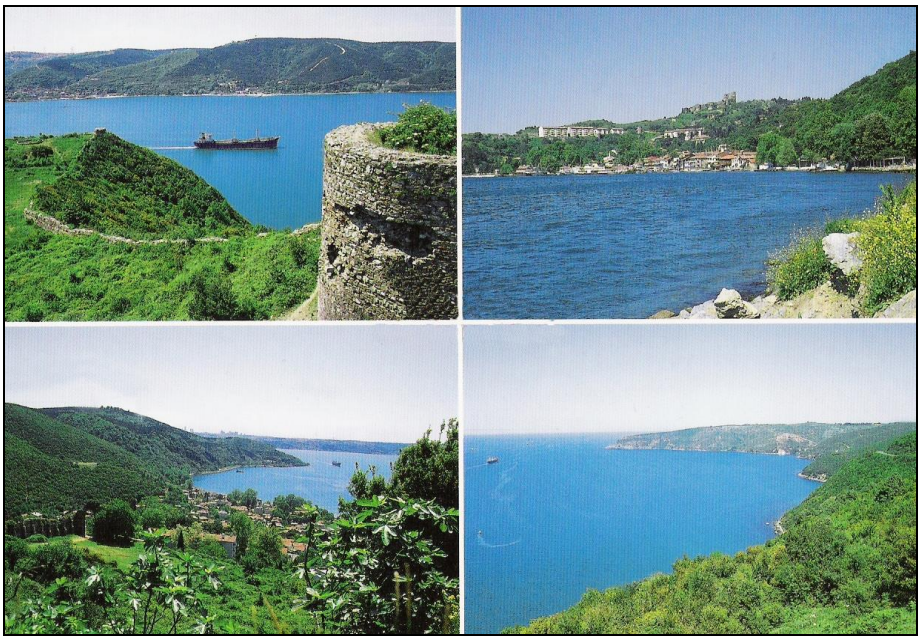


Şekil 5.10: Yuşa Tepesi Mesire Alanı Ve Boğazın Görünümü (1839) (Thomas Allom)



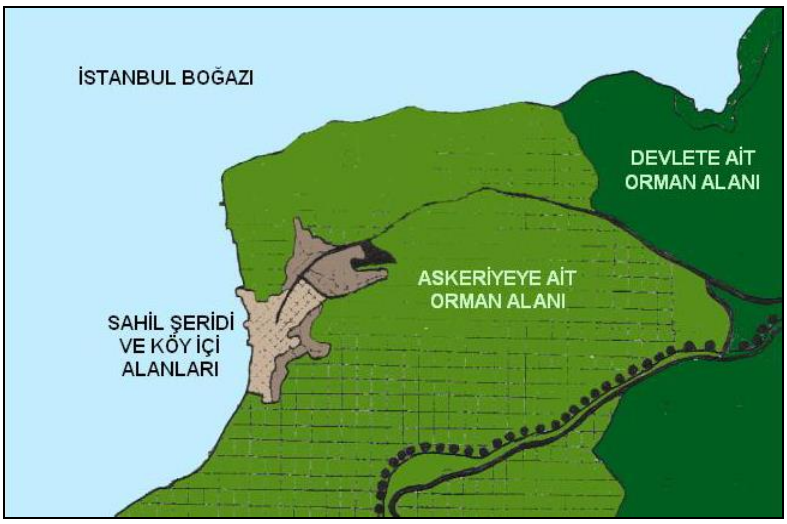
Şekil 5.11: Günümüzde Yuşa Tepesi Ve Boğazın Görünümü (http://www.sihirlitur.com/gezi/anadolu_kavagi)

Yuşa Tepesi tarihin ilk dönemlerinden beri kutsal bir yer olarak kabul edilmiş ve çeşitli uygarlıklar burada kendi dinlerinin mabet ve tapınaklarını inşa etmişlerdir. Osmanlı döneminde ise bu özelliğinin yanı sıra, pazar kayıklarıyla ve Şirket-i Hayriye vapurlarıyla gelip öküz arabalarıyla tepeye çıkan insanlarla dolup taşan bir mesire yeri olmuştur(Oral,2002). (Şekil 5.10; Şekil 5.11)



Şekil 5.12: Anadolukavağı'ndan Genel Görünüm (Tur-Yay)

GEE(Gayrimenkul Eski Eserler) ve AYK(Anıtlar Yüksek Kurulu) tarafından ilan edilen "Boğaziçi Doğal Ve Tarihi Sit Alanı" içersinde yer alan Anadolukavağı, İstanbul metropolü için önemli bir yeşil alan potansiyeline sahip bir boğaz köyüdür. Daha önce de değinildiği gibi Eremya Çelebi 17. yy'da sahildeki ulu kavak ağaçlarından söz etmekte, Reşat Ekrem Koçu' da beldenin kavak incirleriyle ünlü olduğunu belirtmektedir. Anadolukavağı'nın doğal yapısı, askeri bölge sınırları içersinde bulunması ve kara ulaşımının zor olması nedeniyle diğer boğaz köylerine göre daha az tahribata uğramış ve tarihi köy yerleşmesi özelliğini günümüze kadar koruyabilmiştir. (Şekil 5.12)



Şekil 5.13: Anadolukavağı Mevcut Yeşil Alan Durumu (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Anadolukavağı'nın mevcut yeşil alan durumuna bakıldığında; Anadolukavağı Servi Burnu ve Anadolu Feneri Devlet Ormanları ağaçlandırılmak suretiyle ormanlaştırılmış alanlardır. Sahil şeridi ve köy içi yerleşim alanlarının çevresi ise Askeriyeye ait ormanlık alan ile çevrilidir. (Erdem, 1996) (Şekil 5.13) Ayrıca yerleşim alanı içersinde yer alan, iskele meydanından başlayarak genel görünüme etkileyici bir biçimde katılan asırlık çınar ağaçları ve serviler de, korunması gerekli doğal değerlerdir. Batur ve diğ. (2000) (Şekil 5.14)



Şekil 5.14: Korunması Gerekli Asırlık Çınar Ağaçları Ve Serviler (Didem Dizdaroğlu, 2005)

5.2.4. Ulaşım Durumu

Konum olarak Boğaziçi'nde stratejik bir noktada yer alan ve geçmişte yasak bölge olduğundan ulaşımı ancak deniz yolu ile sağlanan Anadolukavağı'nın çehresi 1980'lerde, bölgenin askeri yasak bölge olmaktan çıkarılmasından sonra değişmeye başlamıştır. İstanbul Deniz Kuvvetleri Boğaz Komutanlığı tesisleri halen Anadolukavağı'nda bulunmakla birlikte, Anadolukavağı ve çevresinin "yasak bölge" statüsünün kaldırılmasıyla Beykoz, Riva, Şile vb. üzerinden karayolu bağlantısı sivil araçlara da sağlanarak karayolu ulaşımı başlamıştır(İstanbul, 1994).



Şekil 5.15: Anadolukavağı İskelesi (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Anadolukavağı'na denizyolu ile ulaşım TDİ Şehir Hatları vapurları ile sağlanmaktadır. İstanbul boğazının Anadolu yakasındaki son iskelesi olan Anadolukavağı iskelesine, Şehir Hatlarının Anadolu Kavağı-Eminönü arası sefer yapan Boğaz hattı ile Anadolukavağı–Rumelikavağı–Sarıyer arası ring sefer yapan vapurları uğramaktadır. (Şekil 5.15) Ayrıca Beykoz'da yakın zamanda kurulan Beykoz Deniz Dolmuş Ve Turizm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi tarafından önümüzdeki yaz Sarıyer–Anadolukavağı arasında motor seferleri düzenlenmesi planlanmaktadır(Beykoz Belediyesi Aylık Yayın Organı, 2005).

Karayolu ulaşımı ise İETT'nin Kavacık–Anadolukavağı hattı otobüsleri ile sağlanmaktadır. Buna ek olarak İstanbul trafiğini rahatlatmak için temeli atılan tüp - geçit projesinin ardından Sarıyer–Anadolukavağı arasında üçüncü köprünün yapılması planlanmaktadır(www.aksam.com.tr/arsiv/aksam/2004/08/19/gundem) (Şekil 5.16)



Şekil 5.16: Anadolukavağı İskele Meydanı Ve Çevresi Arazi Kullanımı

5.3. Anadolukavağı İskele Meydanı'nın Rekreasyonel Kullanımına Yönelik Anket Çalışması Verilerinin Analizi

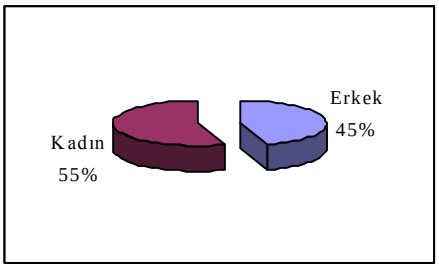
5.3.1. Kullanıcıların Sosyo-Ekonomik Yapısına İlişkin Bulgular

Anadolukavağı iskele meydanında yapılan anket çalışmasının birinci bölümünde; araştırmaya katılan kullanıcıların sosyo-ekonomik yapısını belirlemek amacıyla cinsiyet, yaş, eğitim durumu ve meslek konularında sorular sorulmuştur.

Anadolukavağı iskele meydanı kullanıcılarının % 55'i kadın, % 45'ini de erkek kullanıcılar oluşturmaktadır. (Tablo 5.1)

Tablo 5.1: Kullanıcıların Cinsiyeti

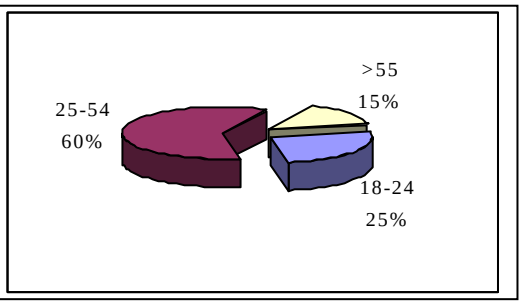
Cinsiyet	Sıklık	Yüzde(%)
Erkek	18	45
Kadın	22	55
TOPLAM	**40**	**100**



Kullanıcıların % 25'i 18-24 arası yaş grubu, % 60'ı 25-54 arası yaş grubu, % 15'i de 55 yaş üstü grubunda yer almaktadır. En fazla katılımı 25-54 arası yaş grubu oluşturmaktadır. (Tablo 5.2)

Tablo 5.2: Kullanıcıların Yaş Grubu

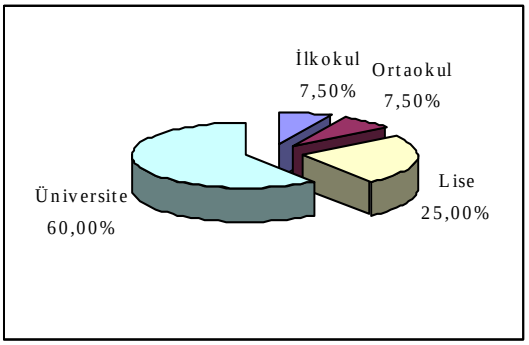
Yaş Grubu	Sıklık	Yüzde(%)
18-24	10	25
25-54	24	60
>55	6	15
TOPLAM	**40**	**100**



Ankete katılanların eğitim durumu; % 7,5'i ilkokul, % 7,5'i ortaokul, % 25'i lise, % 60'ı üniversite mezunu şeklindedir. Çoğunluğu üniversite mezunları oluşturmaktadır. (Tablo 5.3)

Tablo 5.3: Kullanıcıların Eğitim Durumu

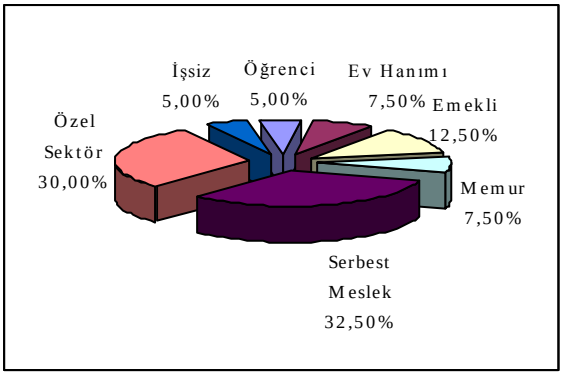
Eğitim Durumu	Sıklık	Yüzde(%)
İlkokul	3	7,5
Ortaokul	3	7,5
Lise	10	25
Üniversite	24	60
TOPLAM	**40**	**100**



Ankete katılan kullanıcıların % 5'i öğrenci, % 7,5'i ev hanımı, % 12,5'i emekli, % 7,5'i memur, % 32,5'i serbest meslek, % 30'u özel sektör ve % 5'i işsizdir. Serbest meslek sahipleri ve özel sektörde çalışanlar meydandan en fazla yararlanan kullanıcılardır. (Tablo 5.4)

Tablo 5.4: Kullanıcıların Meslek Grubu

Meslek Grubu	Sıklık	Yüzde(%)
Öğrenci	2	5
Ev Hanımı	3	7,5
Emekli	5	12,5
Memur	3	7,5
Serbest Meslek	13	32,5
Özel Sektör	12	30
İşsiz	2	5
TOPLAM	**40**	**100**



Sonuç olarak; anket çalışmasında soru yöneltilen 40 kullanıcının % 55'ini kadın, % 45'ini erkek kullanıcılar ve en fazla katılımı 25-54 arası yaş grubu oluşturmaktadır. % 60'lık kısmını üniversite mezunlarının oluşturduğu kullanıcıların meslek dağılımına bakıldığında meydandan en çok yararlananların, birbirine yakın oranlarda serbest meslek ve özel sektörde çalışanların oluşturdukları görülmektedir.

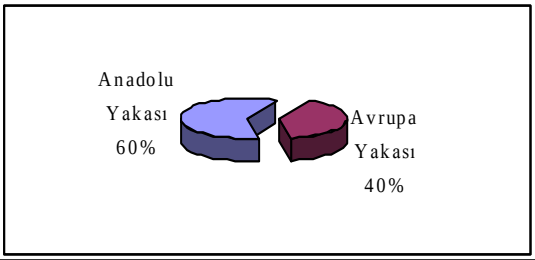
5.3.2. Meydanın Ulaşım Durumuna İlişkin Bulgular

Anket çalışmasının ikinci bölümünde; araştırma alanının ulaşım durumunu belirlemek amacıyla kullanıcılara oturduğu semt, meydana nereden gelindiği, geliş esnasında hangi ulaşım aracının kullanıldığı, vapur seferlerinin sıklığının yeterliliği ve meydan çevresindeki otopark durumu ile ilgili sorular sorulmuştur.

Yapılan araştırma sonucunda Anadolukavağı iskele meydanına, % 60'lık oranla Anadolu yakasından, % 40'lık bir oranla da Avrupa yakasından kullanıcılar gelmektedir. (Tablo 5.5)

Tablo 5.5: Kullanıcıların Oturdukları Yaka Dağılımı

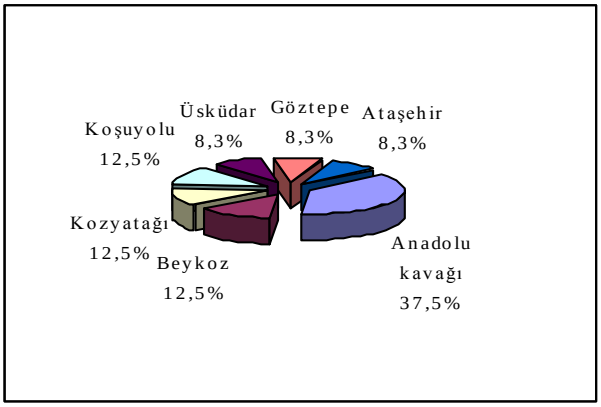
Yaka Dağılımı	Sıklık	Yüzde(%)
Anadolu Yakası	24	60
Avrupa Yakası	16	40
TOPLAM	**40**	**100**



Anadolu yakasında oturan 24 kullanıcının % 37,5'lik bir oranı Anadolukavağı'nda, % 12,5'luk eşit oranlarla Beykoz, Kozyatağı ve Koşuyolu'nda, % 8,3'lük eşit oranlarla Üsküdar, Göztepe ve Ataşehir'de oturmaktadır. (Tablo 5.6)

Tablo 5.6: Anadolu Yakasında Oturan Kullanıcıların Semt Dağılımı

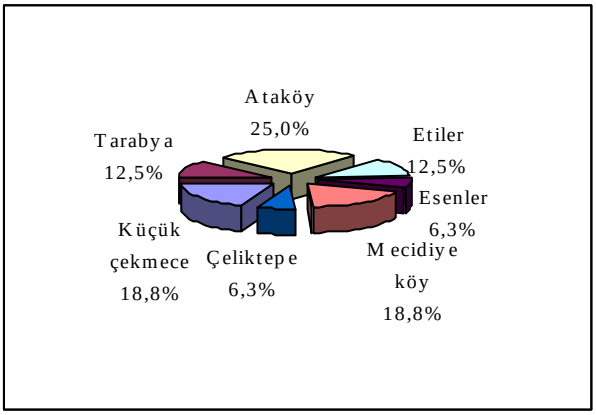
Anadolu Yakası	Sıklık	Yüzde(%)
Anadolukavağı	9	37,5
Beykoz	3	12,5
Kozyatağı	3	12,5
Koşuyolu	3	12,5
Üsküdar	2	8,3
Göztepe	2	8,3
Ataşehir	2	8,3
TOPLAM	**24**	**100**



Avrupa yakasında oturan 16 kullanıcının % 25'lik bir oranı Ataköy'de, % 18,8'lik eşit oranlarla Küçükçekmece ve Mecidiyeköy'de, % 12,5'luk eşit oranlarla Tarabya ve Etiler'de, % 6,3'lük eşit oranlarla Esenler ve Çeliktepe'de oturmaktadır. (Tablo 5.7)

Tablo 5.7: Avrupa Yakasında Oturan Kullanıcıların Semt Dağılımı

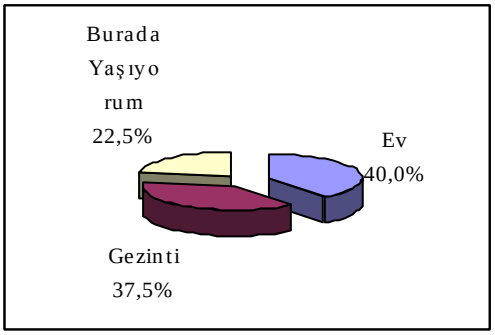
Avrupa Yakası	Sıklık	Yüzde(%)
Küçükçekmece	3	18,8
Tarabya	2	12,5
Ataköy	4	25
Etiler	2	12,5
Esenler	1	6,3
Mecidiyeköy	3	18,8
Çeliktepe	1	6,3
TOPLAM	**16**	**100**



Anket sırasında kullanıcılara mekana nereden gelindiği sorulduğunda; % 40'ı evden, % 37,5'i gezintiden geldiklerini, % 22,5'i de Anadolukavağı'nda yaşadığını belirtmiştir. (Tablo 5.8)

Tablo 5.8: Anket Sırasında Mekana Nereden Gelindiği

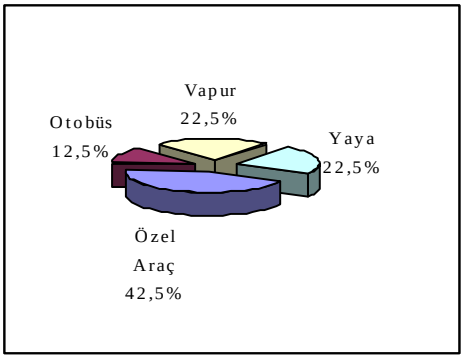
Anket Sırasında Mekana Nereden Gelindiği	Sıklık	Yüzde(%)
Ev	16	40
Gezinti	15	37,5
Burada Yaşıyorum	9	22,5
TOPLAM	**40**	**100**



Kullanıcıların % 42,5'i meydana özel araçlarıyla gelmektedir. % 12,5'i otobüs ile, geriye kalanlar ise % 22,5'luk eşit oranlarla vapur ile ve yaya olarak meydana gelmektedirler. (Tablo 5.9)

Tablo 5.9: Kullanıcıların Geliş Esnasında Kullandıkları Ulaşım Aracı

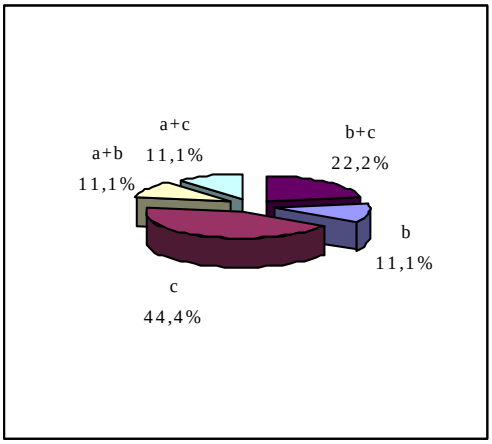
Geliş Esnasında Kullanılan Ulaşım Aracı	Sıklık	Yüzde(%)
Özel Araç	17	42,5
Otobüs	5	12,5
Vapur	9	22,5
Yaya	9	22,5
TOPLAM	**40**	**100**



Meydana geliş sırasında vapur ile ulaşımı sağlayan kullanıcılara neden deniz yolculuğunu tercih ettikleri sorulduğunda; % 44,4'lük bir çoğunluğu trafik sıkışıklığı olmadığından, % 11,1'lik bir çoğunlukta rahat hareket edebildiklerinden dolayı tercih ettiklerini belirtmiştir. Geriye kalanlar ise Tablo 5.10'da görüldüğü üzere birden fazla neden belirtmişlerdir. (Tablo 5.10)

Tablo 5.10: Kullanıcıların Deniz Yolculuğunu Tercih Etme Sebebi

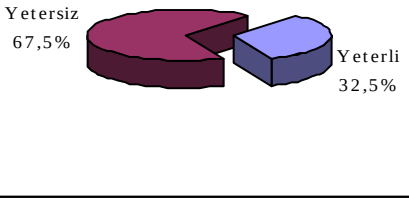
Deniz Yolculuğunu Tercih Etme Sebebi	Sıklık	Yüzde(%)
Kısa Olduğundan(a)		
Rahat Hareket Edebildiğimden (b)	1	11,1
Trafik Sıkışmadığından(c)	4	44,4
a+b	1	11,1
a+c	1	11,1
b+c	2	22,2
TOPLAM	**9**	**100**



Kullanıcılara vapur seferlerinin sayı ve sıklığının yeterliliği sorulduğunda; % 67,5'i yetersiz, % 32,5'i yeterli bulmuştur. Ankete katılanların çoğunluğu seferlerin sayı ve sıklığını yetersiz bulmuştur. (Tablo 5.11)

Tablo 5.11: Vapur Seferlerinin Sayı Ve Sıklığının Yeterliliği

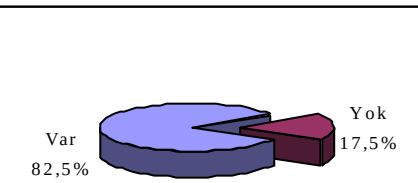
Vapur Seferlerinin Sayı Ve Sıklığının Yeterliliği	Sıklık	Yüzde(%)
Yeterli	13	32,5
Yetersiz	27	67,5
TOPLAM	**40**	**100**



Ankete katılan kullanıcıların % 82,5'i meydan ve çevresi için otopark sorunu olduğunu, % 17,5'i ise otopark sorunu olmadığını belirtmiştir. (Tablo 5.12)

Tablo 5.12: Otopark Sorunu

Otopark Sorunu	Sıklık	Yüzde(%)
Var	33	82,5
Yok	7	17,5
TOPLAM	**40**	**100**



Yapılan araştırma sonucunda; Anadolukavağı iskele meydanı'na en fazla % 60'lık oranla Anadolu yakasından kullanıcıların geldiği tespit edilmiştir. Bunun yanısıra uzak ve kara ulaşımının zor olmasına rağmen % 40 gibi yüksek bir oranla Avrupa yakasından da kullanıcılar gelmektedir. Semt dağılımlarına bakıldığında Anadolu yakasında Ataşehir, Avrupa yakasında Küçükçekmece gibi çok uzak mesafelerden bile kullanıcıların geldiği belirlenmiştir. Bu da Anadolukavağı'nın İstanbul halkı tarafından, uzak da olsa, rekreasyonel kullanım için tercih edildiğini göstermektedir.

Anket sırasında kullanıcıların % 77,5'lik oranı mekana evlerinden veya gezintiden geldiklerini belirtmiştir. Kullanıcıların % 42,5'lik çoğunluğunun mekana gelirken özel araç kullanmayı tercih etmelerinden dolayı meydan ve çevresi için otopark sorununun olduğu tespit edilmiştir. Kullanıcıların % 22,5'lik kısmı ise vapur ile mekana ulaşmaktadır. Vapur ile ulaşımı sağlayan kullanıcıların trafik sıkışıklığı olmadığından dolayı deniz yolculuğunu tercih ettikleri belirlenmiştir. Birkaç kullanıcı da bu soruya şıklardan farklı bir cevap olarak dinlendirici olduğu için tercih ettiklerini belirtmiştir.

Ancak kullanıcılar vapur seferlerinin sayı ve sıklığını yetersiz bulmuştur. Ayrıca özel araçlarıyla gelen kullanıcılar, deniz ulaşımı daha rahat ve konforlu hale getirilirse mekana vapurla gelmeyi tercih edebileceklerini eklemişlerdir. Bu da kullanıcıların mekana ulaşım kolaylığına bağlı olarak mekanın rekreasyon talebinin arttığı göstermektedir.

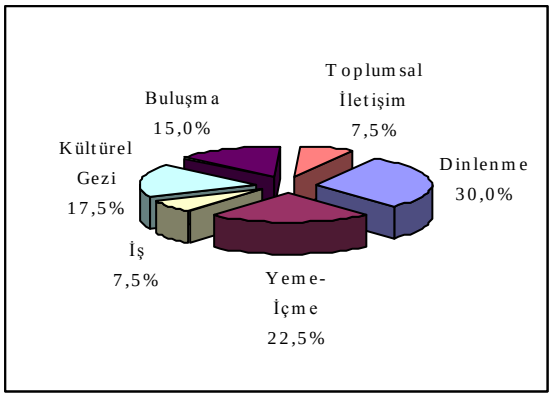
5.3.3. Kullanıcıların Meydanı Kullanımlarına İlişkin Bulgular

Anket çalışmasının üçüncü bölümünde; Anadolukavağı iskele meydanı ve çevresinin hangi amaçla ve ne kadar sıklıkla kullanıldığı hakkında sorular sorulmuştur.

Kullanıcılara birden fazla tercih yapma hakkı verilerek mekanı kullanım amaçları sorulduğunda; % 30'u dinlenme, % 22,5'i yeme-içme, % 17,5'i kültürel gezi, % 15'i buluşma, geri kalanlar ise % 7,5'luk eşit oranlarla toplumsal iletişim ve buluşma amacıyla kullandıklarını belirtmiştir. (Tablo 5.13)

Tablo 5.13: Kullanıcıların Mekanı Kullanım Amacı

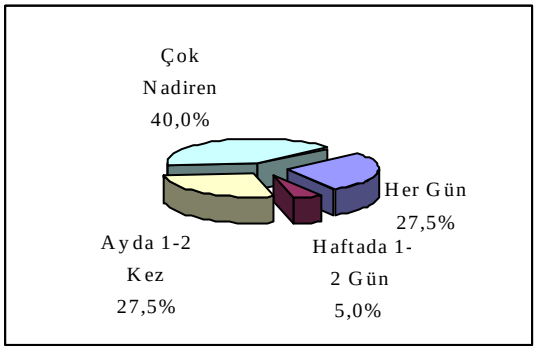
Mekanı Kullanım Amacı	Sıklık	Yüzde(%)
Dinlenme	12	30
Yeme-İçme	9	22,5
İş	3	7,5
Kültürel Gezi	7	17,5
Buluşma	6	15
Toplumsal İletişim	3	7,5
TOPLAM	**40**	**100**



Ankete katılan kullanıcıların mekanı kullanım sıklıkları şöyledir; kullanıcıların % 40'lık oranı nadiren gelmekte, % 5'lik oranı haftada 1-2 gün gelmekte, % 27,5'luk eşit oranlarla da her gün ve ayda 1-2 kez gelmektedir. Ankete katılanların çoğunluğu mekana çok nadiren gelmektedir. (Tablo 5.14)

Tablo 5.14: Kullanıcıların Mekanı Kullanım Sıklığı

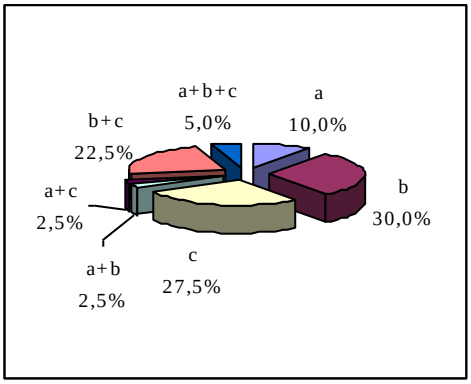
Mekanı Kullanım Sıklığı	Sıklık	Yüzde(%)
Her Gün	11	27,5
Haftada 1-2 Gün	2	5
Ayda 1-2 Kez	11	27,5
Çok Nadiren	16	40
TOPLAM	**40**	**100**



Kullanıcılara mekana kimlerle geldikleri sorulduğunda; % 30'unun ailesi ile, % 27,5'inin arkadaşları ile, % 22,5'inin ailesi veya arkadaşları ile, % 2,5'luk eşit oranlarla yalnız veya ailesi ile, yalnız veya arkadaşları ile, % 5'inin hem yalnız hem ailesiyle hem de arkadaşlarıyla ve % 10'unun ise yalnız geldikleri belirlenmiştir. (Tablo 5.15)

Tablo 5.15: Kullanıcıların Mekana Kimlerle Geldikleri

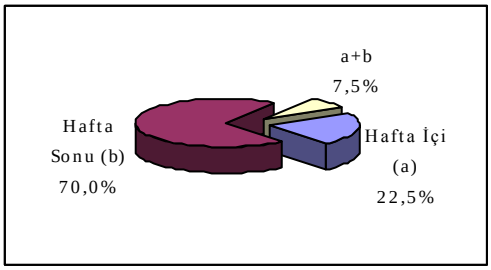
Mekana Kimlerle Gelindiği	Sıklık	Yüzde(%)
Yalnız (a)	4	10
Ailemle (b)	12	30
Arkadaşlarımla (c)	11	27,5
a+b	1	2,5
a+c	1	2,5
b+c	9	22,5
a+b+c	2	5
TOPLAM	**40**	**100**



Anket çalışması sonucunda kullanıcıların % 70'inin mekana gelirken hafta sonunu, % 22,5'inin hafta içini, % 7,5'inin ise hem hafta sonu hem de hafta içini tercih ettikleri belirlenmiştir. Kullanıcıların çoğunluğu mekanı hafta sonu kullanmayı tercih etmektedir. (Tablo 5.16)

Tablo 5.16: Kullanıcıların Mekanı Kullanım Günleri

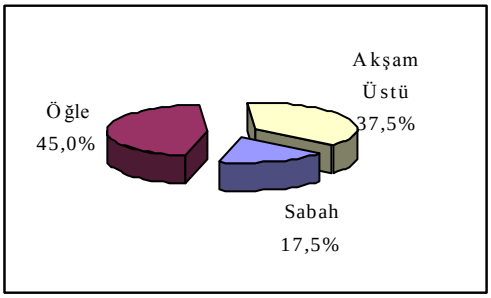
Mekanı Kullanım Günleri	Sıklık	Yüzde(%)
Hafta İçi (a)	9	22,5
Hafta Sonu (b)	28	70
a+b	3	7,5
TOPLAM	**40**	**100**



Kullanıcıların % 45'i mekanı öğle vaktinde, % 37,5'i akşam üstü ve % 17,5'i ise sabah kullanmayı tercih etmektedir. (Tablo 5.17)

Tablo 5.17: Kullanıcıların Mekanı Kullanım Saatleri

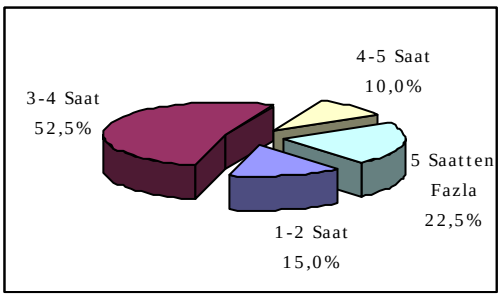
Mekanı Kullanım Saatleri	Sıklık	Yüzde(%)
Sabah	7	17,5
Öğle	18	45
Akşam Üstü	15	37,5
TOPLAM	**40**	**100**



Anket çalışması sonucunda kullanıcıların % 52,5'lik bir bölümünün 3-4 saat arası bir zamanı mekanda geçirdikleri, % 15'lik oranın 1-2 saat arası, % 10'luk oranın 4-5 saat arası, % 22,5'lik oranın ise 5 saatten fazla bir zamanı mekanda geçirdikleri belirlenmiştir. (Tablo 5.18)

Tablo 5.18: Kullanıcıların Mekanda Geçirdikleri Süre

Mekanda Geçirilen Süre	Sıklık	Yüzde(%)
1-2 Saat	6	15
3-4 Saat	21	52,5
4-5 Saat	4	10
5 Saatten Fazla	9	22,5
TOPLAM	**40**	**100**



Yapılan araştırma sonucunda; kullanıcıların alana en çok dinlenme, meydan çevresindeki balıkçı restoranlarında yeme-içme ve gezi amacıyla geldikleri tespit edilmiştir. Ankete katılanların çoğunluğu meydana çok nadiren gelmekte ve meydanı hafta sonu kullanmayı tercih etmektedir. Öğle ve akşam üstü kullanımının fazla olduğu meydana kullanıcılar en çok aileleri ve arkadaşları ile gelmekte ve 3-4 saat arası bir zamanı meydanda geçirmektedir.

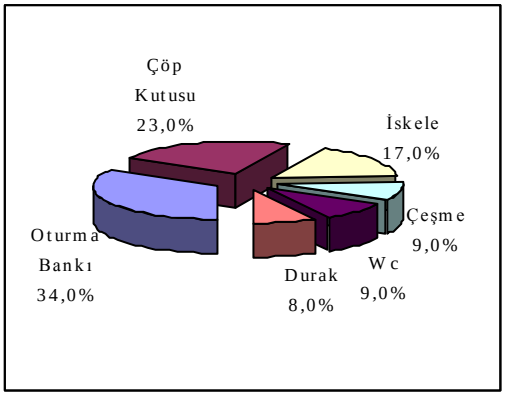
5.3.4. Meydandaki Kentsel Donatı Elemanlarına İlişkin Bulgular

Anket çalışmasının dördüncü bölümünde; kullanıcılara meydandaki kentsel donatı elemanlarını kullanımlarına ilişkin sorular sorulmuştur.

Anket çalışmasında kullanıcılara birden fazla tercih yapma hakkı verilerek kentsel donatı elemanlarından en çok hangilerini kullandıkları sorulduğunda; % 34'ü oturma bankını, % 23'ü çöp kutusunu, % 17'si iskeleyi, % 8'si durağı, geri kalanlar ise % 9'luk eşit oranlarla Wc ve çeşmeyi en çok kullandıklarını belirtmiştir. (Tablo 5.19)

Tablo 5.19: Kentsel Donatı Elemanlarının Kullanımı

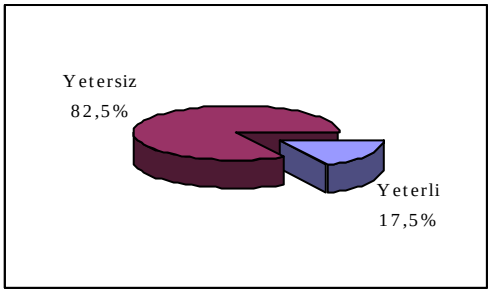
Kentsel Donatı Elemanlarının Kullanımı	Sıklık	Yüzde(%)
Oturma Bankı	14	34
Çöp Kutusu	9	23
İskele	6	17
Çeşme	4	9
Wc	4	9
Durak	3	8
TOPLAM	**40**	**100**



Kullanıcıların % 82,5'luk oranı mekanda mevcut bulunan kentsel donatı elemanlarının yetersiz olduklarını, % 17,5'lik oranı ise yeterli olduklarını belirtmiştir. Kullanıcıların çoğunluğu yetersiz bulmuştur. (Tablo 5.20)

Tablo 5.20: Kentsel Donatı Elemanlarının Yeterliliği

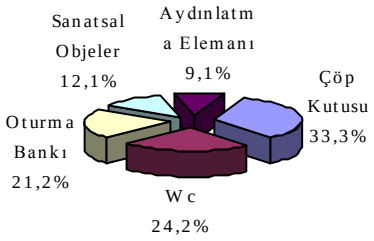
Kentsel Donatı Elemanlarının Yeterliliği	Sıklık	Yüzde(%)
Yeterli	7	17,5
Yetersiz	33	82,5
TOPLAM	**40**	**100**



Kentsel donatı elemanlarını yetersiz bulan kullanıcılara birden fazla tercih yapma hakkı verilerek mekanda eksikliğini hissettikleri kentsel donatı elemanları sorulduğunda: % 33,3'ü çöp kutusu, % 24,2'si Wc, % 21,2'si oturma bankı, % 12,1'i heykel vb. sanatsal objeler, % 9,1'i ise aydınlatma elemanı yanıtını vermiştir. Kullanıcıların çoğunluğu mekandaki tek çöp kutusunun yetersiz olduğunu belirtmiştir. (Tablo 5.21)

Tablo 5.21: Kullanıcıların Yetersiz Buldukları Kentsel Donatı Elemanları

Yetersiz Olan Kentsel Donatı Elemanları	Sıklık	Yüzde(%)
Çöp Kutusu	11	33,3
Wc	8	24,2
Oturma Bankı	7	21,2
Heykel vb. Sanatsal Objeler	4	12,1
Aydınlatma Elemanı	3	9,1
TOPLAM	**33**	**100**



Yapılan araştırma sonucunda; kullanıcıların meydanda en çok kullandıkları kentsel donatı elemanlarının oturma bankları(% 34) ve çöp kutusu(%23) olduğu belirlenmiştir. Fakat kullanıcıların % 82,5 gibi büyük bir çoğunluğu meydandaki kentsel donatı elemanlarını yetersiz bulmuştur. Yetersiz bulan kullanıcılar öncelikli olarak oturma bankı, Wc, çöp kutusu gibi elemanlara ihtiyaç duyduklarını belirtmiştir. Bunlara ek olarak meydana heykel vb. sanatsal objeler konulmasını istemişlerdir.

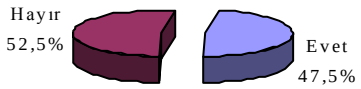
5.3.5. Kullanıcıların Memnuniyeti Ve Değerlendirmelerine İlişkin Bulgular

Anket çalışmasının beşinci bölümünde; kullanıcıların meydandan memnuniyeti ve değerlendirmelerine ilişkin bilgiler elde etmek amacıyla bir takım sorular sorulmuştur.

Yapılan anket çalışması sonucu kullanıcıların % 52,5'ine mekanın estetik açıdan hitap etmediği, % 47,5'inin ise mekanı estetik buldukları belirlenmiştir. (Tablo 5.22)

Tablo 5.22: Mekanın Kullanıcılara Estetik Açıdan Hitap Etmesi

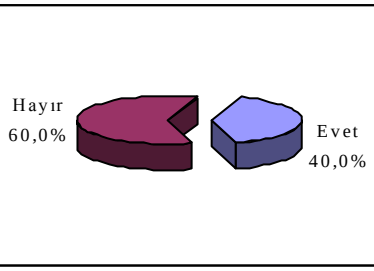
Mekanın Estetik Açıdan Hitap Etmesi	Sıklık	Yüzde(%)
Evet	19	47,5
Hayır	21	52,5
TOPLAM	**40**	**100**



Kullanıcıların % 60'ı mekanın genel durumundan memnun olmadıklarını, % 40'ı ise memnun olduklarını belirtmiştir. Kullanıcıların çoğunluğunun mekandaki düzenlemeyi estetik açıdan güzel bulmadıklarından dolayı genel durumundan memnun olmadıkları belirlenmiştir. (Tablo 5.23)

Tablo 5.23: Kullanıcıların Mekanın Genel Durumundan Memnuniyeti

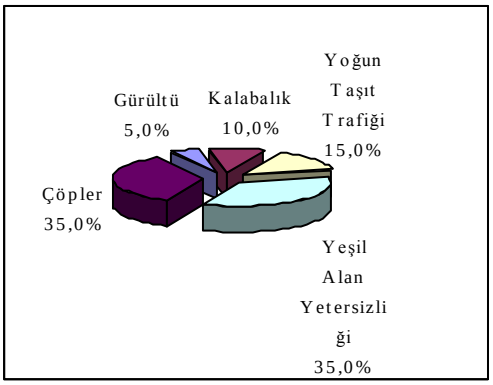
Mekanın Genel Durumundan Memnuniyet	Sıklık	Yüzde(%)
Evet	16	40
Hayır	24	60
TOPLAM	**40**	**100**



Anket çalışmasında kullanıcılara birden fazla tercih yapma hakkı verilerek mekandaki rahatsızlık veren faktörler sorulduğunda; % 5'lik oranı gürültüden, % 10'luk oranı kalabalıktan, % 15'lik oranı yoğun taşıt trafiğinden, geriye kalanlar ise % 35'lik eşit oranlarla çöplerden ve yeşil alanların yetersizliğinden rahatsızlık duyduklarını belirtmişlerdir. Kullanıcıların çoğunluğu çöplerden ve yeşil alanların yetersizliğinden rahatsızlık duymaktadır. (Tablo 5.24)

Tablo 5.24: Kullanıcıları Rahatsız Eden Faktörler

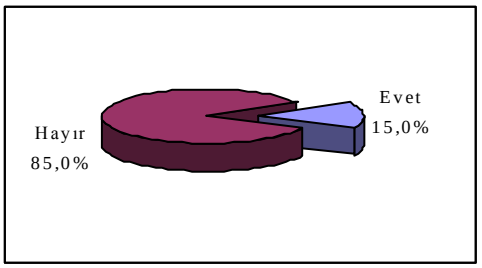
Mekanda Rahatsız Eden Faktörler	Sıklık	Yüzde(%)
Gürültü	2	5
Kalabalık	4	10
Yoğun Taşıt Trafiği	6	15
Yeşil Alan Yetersizliği	14	35
Çöpler	14	35
TOPLAM	**40**	**100**



Kullanıcılara mekandaki bitkisel düzenlemenin yeterli olup olmadığı sorulmuş, % 85'i yetersiz, % 15 ise yeterli buldukları belirlenmiştir. (Tablo 5.25)

Tablo 5.25: Bitkisel Düzenlemenin Yeterliliği

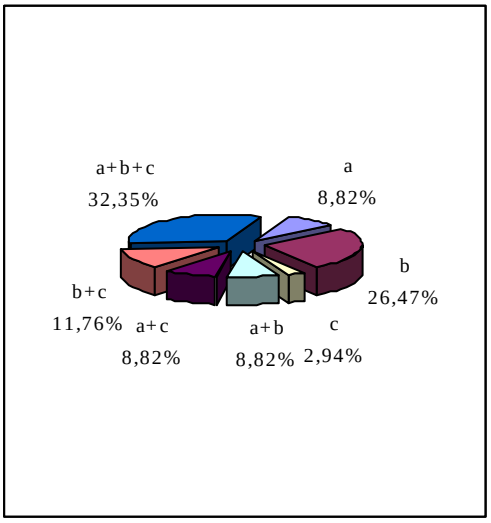
Bitkisel Düzenlemenin Yeterliliği	Sıklık	Yüzde(%)
Evet	6	15
Hayır	34	85
TOPLAM	**40**	**100**



Kullanıcılara nasıl bir bitkisel düzenleme istedikleri sorulduğunda; kullanıcıların 6'sı bitkisel düzenlemeyi yeterli buldukları için öneri getirmemişlerdir. Geriye kalan 34 kullanıcının % 8,8'i gölgesinden yararlanılacak büyük ağaçlar, % 26,5'i alana renk katacak çiçekli bitkiler, % 3'ü sabit saksı içersinde bitkilendirme istemişlerdir. Geri kalanlar ise Tablo 5.26 ve şekil 5.26'da belirtildiği üzere birden fazla bitkisel düzenleme isteğinde bulunmuşlardır. (Tablo 5.26)

Tablo 5.26: Kullanıcıların Bitkisel Düzenleme İstekleri

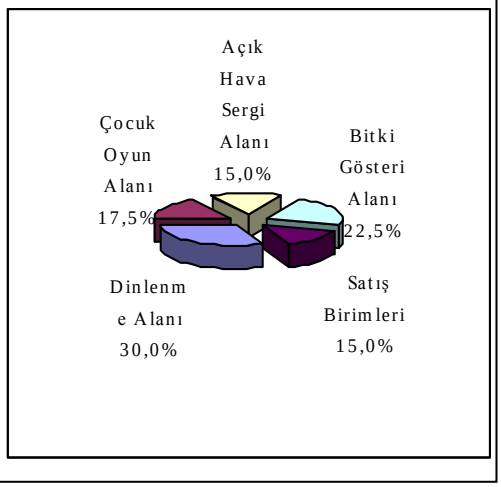
Bitkisel Düzenleme İstekleri	Sıklık	Yüzde(%)
Gölgesinden Yararlanılacak Büyük Ağaçlar (a)	3	8,8
Alana Renk Katacak Çiçekli Bitkiler (b)	9	26,5
Sabit Saksı İçersinde Bitkilendirme (c)	1	3
a+b	3	8,8
a+c	3	8,8
b+c	4	11,8
a+b+c	11	32,3
TOPLAM	**34**	**100**



Anket çalışmasında kullanıcılara birden fazla tercih yapma hakkı verilerek mekanda bulunmasını istedikleri rekreasyonel fonksiyonlar sorulduğunda; % 30'u dinlenme alanı, % 17,5'i çocuk oyun alanı, % 15'i açık hava sergi alanı, % 22,5'i bitki gösteri alanı, % 15'i ise turistik ve hediyelik eşya satış birimleri istediklerini belirtmiştir. Kullanıcıların çoğunluğu dinlenme alanı istemiştir. (Tablo 5.27)

Tablo 5.27: Kullanıcıların Rekreasyonel Fonksiyon İstekleri

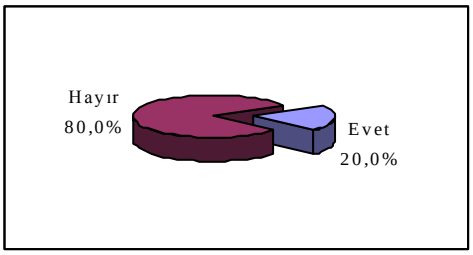
Rekreasyonel Fonksiyon İstekleri	Sıklık	Yüzde(%)
Dinlenme Alanı	12	30
Çocuk Oyun Alanı	7	17,5
Açık Hava Sergi Alanı	6	15
Bitki Gösteri Alanı	9	22,5
Turistik Hediyelik Eşya Satış Birimleri	6	15
TOPLAM	**40**	**100**



Son olarak ankete katılan kullanıcıların % 80'inin mekanda gerçekleştirmek istedikleri kullanımlar için sağlanan olanakları yeterli bulmadıkları, % 20'sinin ise yeterli buldukları belirlenmiştir. (Tablo 5.28)

Tablo 5.28: Kullanıcılara Göre Rekreasyonel Kolaylık Yeterliliği

Rekreasyonel Kolaylık Yeterliliği	Sıklık	Yüzde(%)
Evet	8	20
Hayır	32	80
TOPLAM	**40**	**100**



Yapılan araştırma sonucunda; kullanıcıların meydandaki çöplerden(%35) ve yeşil alanların yetersizliğinden(%35) rahatsızlık duydukları belirlenmiştir. Birkaç kullanıcı bu soruya şıklardan farklı bir cevap olarak meydanın çevresindeki restoranlarda çalışan garsonların ısrarcı davranışlarından ve deniz kenarındaki teknelerin manzarayı görmelerini engelledikleriden şikayetçi olmuşlardır.

Kullanıcıların % 85'lik kısmının meydandaki bitkisel düzenlemeyi yeterli bulmadıkları saptanmıştır. Yeterli bulmayan kullanıcılar ise hem gölgesinden yararlanılacak büyük ağaçlar ve alana renk katacak çiçekli bitkiler görmek istediklerini belirtmiş, hem de sabit saksı içersinde bitkilendirme istemişlerdir. Bu da meydandaki ticari yapıların daha geriye çekilerek, meydandaki yeşil alanların arttırılması gerektiğini göstermektedir.

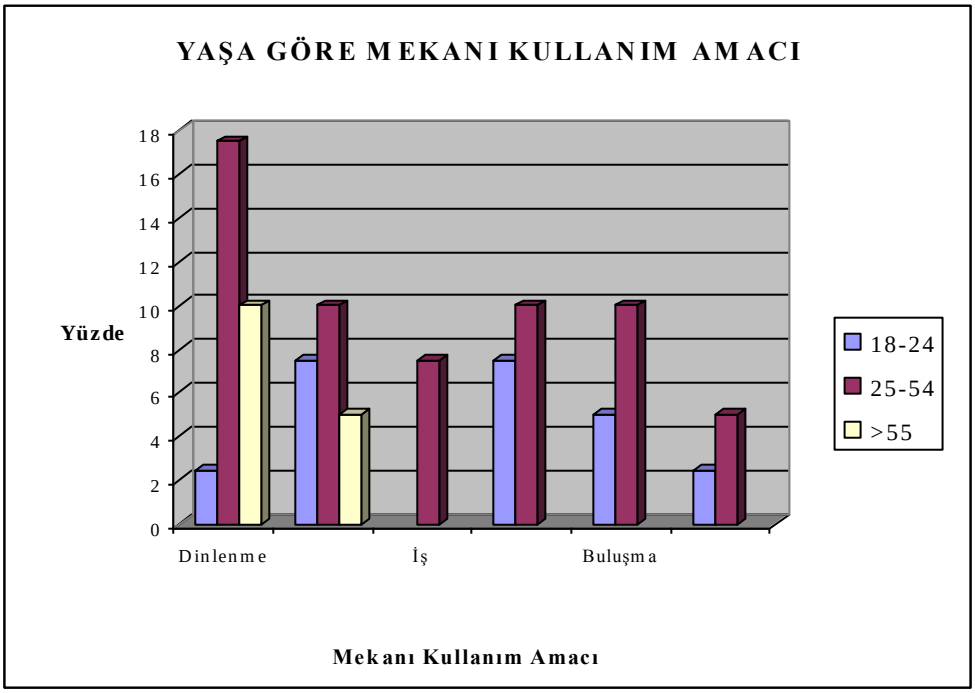
Kullanıcılara mekanda bulunmasını istedikleri rekreasyonel fonksiyonlar sorulduğunda; en fazla dinlenme alanları(%30) ve bitki gösteri alanları(%22,5) istemişlerdir. Birkaç kullanıcı bu soruya şıklardan farklı bir cevap olarak yürüyüş yapabilmeleri için gezinti alanları istediklerini belirtmiştir. Yapılan araştırma sonucunda; kullanıcıların mekanda gerçekleştirmek istedikleri kullanımlar için sağlanan olanakların yetersiz kaldığı ve kullanıcıların mekandan daha fazla beklentileri olduğu tespit edilmiştir. Bu da kullanıcılara sağlanan olanakların arttırılmasıyla birlikte mekanın rekreasyonel kullanım çeşitliliğinin de arttığını göstermektedir.

5.3.6. Kullanıcıların Yaş Grubu İle Meydanı Kullanım Amaçları Arasındaki İlişkinin Saptanması İle İlgili Bulgular

Yaş grubu ile kullanıcıların mekanı kullanım amaçları arasındaki ilişkinin saptanması amacıyla yapılan bu değerlendirmenin sonucu Tablo 5.29 ve Şekil 5.17'de görüldüğü gibidir.

Tablo 5.29: Kullanıcıların Yaşı İle Mekanı Kullanım Amaçları Arasındaki İlişki

KULLANIM AMACI		**YAŞ GRUBU**			**TOPLAM**
		18-24	25-54	>55	
Dinlenme	Sıklık	1	7	4	12
	Yüzde	**2,5**	**17,5**	**10**	**30**
Yeme-İçme	Sıklık	3	4	2	9
	Yüzde	**7,5**	**10**	**5**	**22,5**
İş	Sıklık		3		3
	Yüzde		**7,5**		**7,5**
Kültürel Gezi	Sıklık	3	4		7
	Yüzde	**7,5**	**10**		**17,5**
Buluşma	Sıklık	2	4		6
	Yüzde	**5**	**10**		**15**
Toplumsal İletişim	Sıklık	1	2		3
	Yüzde	**2,5**	**5**		**7,5**
TOPLAM	Sıklık	10	24	6	40
	Yüzde	**25**	**60**	**15**	**100**



Şekil 5.17: Kullanıcıların Yaşı İle Mekanı Kullanım Amaçları Arasındaki İlişki

18-24 yaşları arasındaki kullanıcıların % 2,5'i mekanı dinlenme amacıyla, % 7,5'lik eşit oranlarla yeme-içme ve kültürel gezi amacıyla, % 5'i buluşma amacıyla ve % 2,5'i iletişim amacıyla kullanmaktadır. 25-54 yaşları arasındaki kullanıcıların % 17,5'i dinlenme, % 10'luk eşit oranlardaki çoğunluk yeme-içme, kültürel gezi ve buluşma, % 5'i iletişim, % 7,5'i ise meydanın çevresinde iş yeri sahibi olduğu için iş amacıyla kullanmaktadır. 55 yaş ve üzerindeki kullanıcıların % 10'u dinlenme ve % 5'i yeme-içme amacıyla kullanmaktadır. Sonuç olarak; 18-24 yaşları arasındaki kullanıcılar mekanı en fazla yeme-içme ve kültürel gezi amacıyla, 25-54 yaş arası ve 55 yaş üstü kullanıcılar da en fazla dinlenme amacıyla kullanmaktadır.

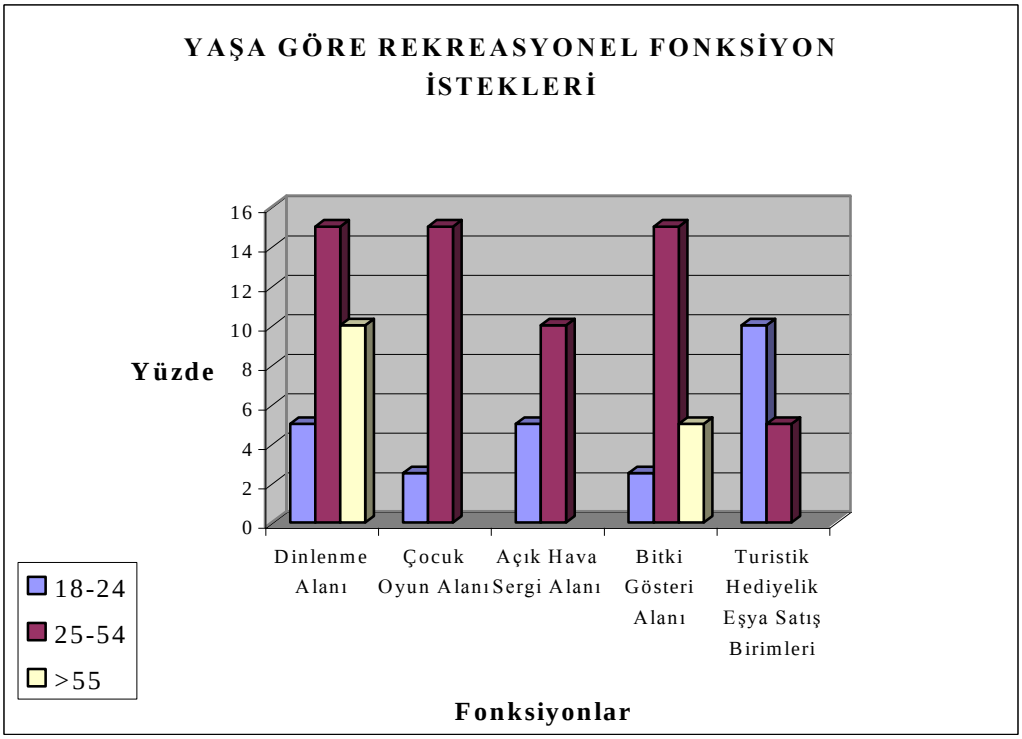
Yaş ile meydanın rekreasyonel kullanım amacı arasındaki ilişkiyi saptamak amacıyla yapılan bu araştırmanın sonucunda; farklı yaş gruplarının değişik ilgi ve yeteneklere sahip olmasının farklı rekreasyonel aktivitelere yönelmelerine neden olduğu hipotezi doğrulanmıştır.

5.3.7. Kullanıcıların Yaş Grubu İle Rekreasyonel Fonksiyon İstekleri Arasındaki İlişkinin Saptanması İle İlgili Bulgular

Yaş grubu ile kullanıcıların rekreasyonel fonksiyon istekleri arasındaki ilişkinin saptanması amacıyla yapılan bu değerlendirmenin sonucu Tablo 5.30 ve Şekil 5.18'de görüldüğü gibidir.

Tablo 5.30: Kullanıcıların Yaşı İle Rekreasyonel Fonksiyon İstekleri Arasındaki İlişki

REKREASYONEL FONKSİYON İSTEKLERİ		**YAŞ GRUBU**			**TOPLAM**
		18-24	25-54	>55	
Dinlenme Alanı	Sıklık	2	6	4	12
	Yüzde	**5**	**15**	**10**	**30**
Çocuk Oyun Alanı	Sıklık	1	6		7
	Yüzde	**2,5**	**15**		**17,5**
Açık Hava Sergi Alanı	Sıklık	2	4		6
	Yüzde	**5**	**10**		**15**
Bitki Gösteri Alanı	Sıklık	1	6	2	9
	Yüzde	**2,5**	**15**	**5**	**22,5**
Turistik Hediyelik Eşya Satış Birimleri	Sıklık	4	2		6
	Yüzde	**10**	**5**		**15**
TOPLAM	Sıklık	10	24	6	40
	Yüzde	**25**	**60**	**15**	**100**



Şekil 5.18: Kullanıcıların Yaşı İle Rekreasyonel Fonksiyon İstekleri Arasındaki İlişki

18-24 yaşları arasındaki kullanıcıların % 5'i dinlenme alanları, % 2,5'i çocuk oyun alanı, % 5'i açık hava sergi alanı, % 2,5'i bitki gösteri alanı ve % 10'u turistik hediyelik eşya satış birimleri olmasını istemiştir. 25-54 yaşları arasındaki kullanıcıların % 15'i dinlenme alanları, % 15'i çocuk oyun alanı, % 10'u açık hava sergi alanı, % 15'i bitki gösteri alanı ve % 5'i turistik hediyelik eşya satış birimleri olmasını istemiştir. 55 yaş ve üzerindeki kullanıcıların ise % 10'u dinlenme alanları ve % 5'i bitki gösteri alanı olmasını istemiştir. Sonuç olarak; 18-24 yaşları arasındaki kullanıcılar en fazla turistik hediyelik eşya satış birimleri olmasını, 25-54 yaşları arasındaki kullanıcılar eşit olarak en fazla dinlenme alanı, çocuk oyun alanı ve bitki gösteri alanı olmasını, 55 yaş ve üzerindeki kullanıcılar da en fazla dinlenme alanları olmasını istemişlerdir.

Yaş ile rekreasyonel fonksiyon istekleri arasındaki ilişki değerlendirildiğinde; farklı yaş gruplarının fiziksel yapılarına ve sosyal yaşantılarına göre rekreasyonel ihtiyaçlarının farklılık gösterdiği hipotezi doğrulanmıştır.

5.3.8. Anadolukavağı İskele Meydanı Alan Çalışmasının Değerlendirilmesi

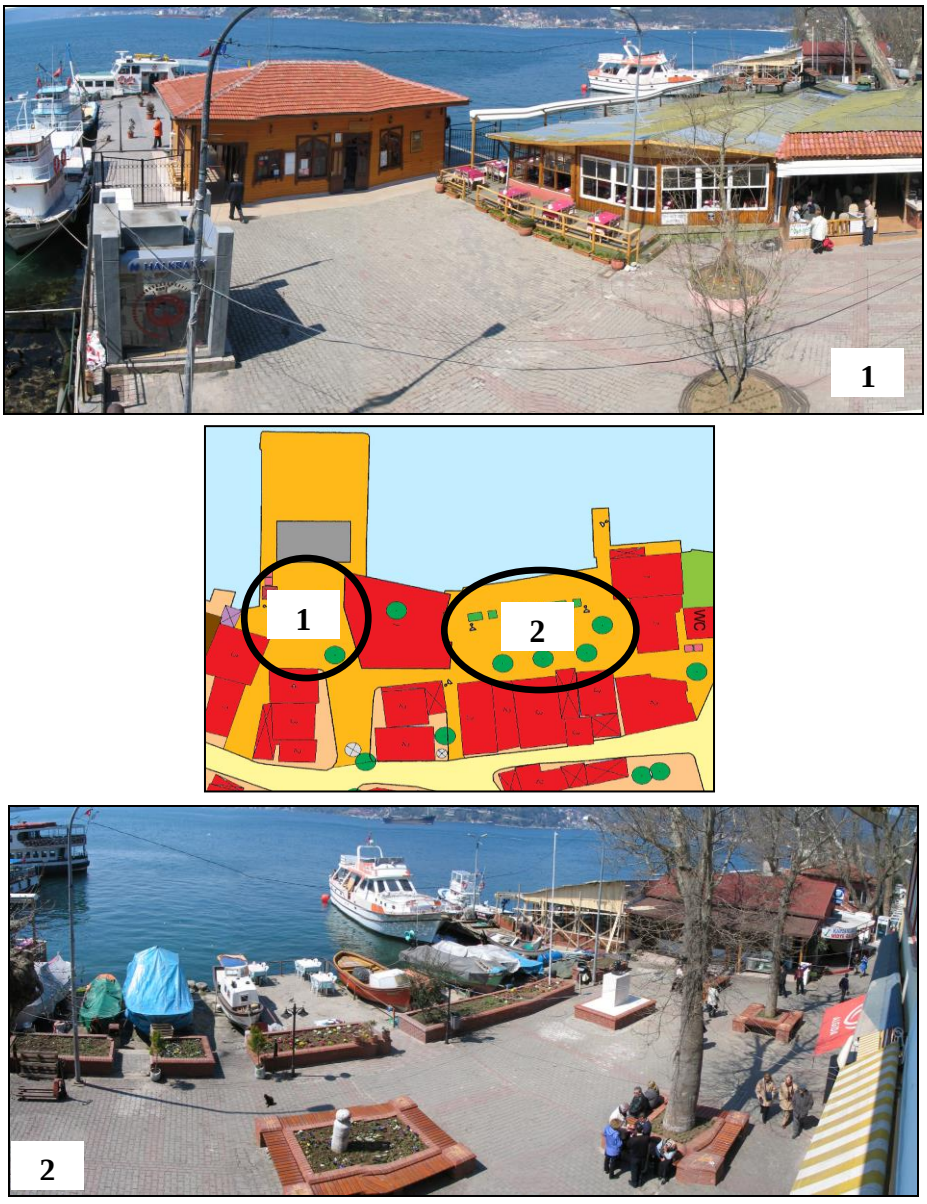
Beşinci bölümün başında da belirtildiği gibi Anadolukavağı'nın tarihi perspektifine bakıldığında, her dönem İstanbul boğazının sınır kontrol noktası olarak önemini koruduğu görülmektedir. Hatta 1980'lere kadar askeri yasak bölge sayılan Anadolukavağı'na yabancıların sokulmadığı, vapur iskelesinde kimliklerin zabıta tarafından kontrol edildiği ve karadan giriş yapılırken plaka numaraları alınıp kimlik bırakıldığı bilinmektedir. Bu sıkı güvenlik önlemlerinden ve yasak bölge olmasından dolayı Anadolukavağı uzun bir süre kendi içine dönük bir balıkçı köyü olarak kendine özgü doğal yapısını koruyabilmiştir.



Şekil 5.19: Anadolukavağı İskele Meydanı Denizden Görünüm (Didem Dizdaroğlu, 2005)

"Yasak bölge" statüsünün kaldırılmasıyla birlikte geçmişte küçük bir balıkçı köyü olan bu yer zamanla turizme açılmış, sahilde eskiden beri var olan küçük kahve ve bir-iki salaş lokantanın yerini çok sayıda balıkçı restoranı ve çay bahçeleri almaya başlamış; turistik eşya satan dükkanlar açılmış, köy vadinin içine doğru genişleyerek günümüzdeki halini almıştır. (Şekil 5.19)

Anadolukavağı iskele meydanı'nın kullanıcı yapısı büyük bir çeşitlilik göstermektedir. Meydan bölgenin yerel halkı tarafından her zaman kullanıldığı gibi, İstanbul'un başka semtlerinden(ulaşım mesafesi uzak ve zor bile olsa) gelen ziyaretçiler tarafından da yaz mevsimi ağırlıklı olmak üzere günün her saati rekreasyonel kullanım için tercih edilmektedir.



Şekil 5.20: Ortasındaki Restoran Tarafından İkiye Bölünmüş Olan Anadolukavağı İskele Meydanı'nın Tepeden Görünümleri (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Yerli turistlerin yanı sıra Eminönü ve Anadolukavağı arası boğaz hattı vapurlarıyla gelen yabancı turistler tarafından da tercih edilen meydan ve çevresindeki kahve, bakkal, berber, turistik ve hediyelik eşya dükkanları vb. ticari yapılardan oluşan çarşı bölgesi, köy sakinlerine ve ziyaretçilere hizmet veren canlı bir merkez niteliği taşımaktadır. (Şekil 5.20)



Şekil 5.21: İskele Meydanında Yer Alan Balıkçı Restoranları (Didem Dizdaroğlu, 2005)

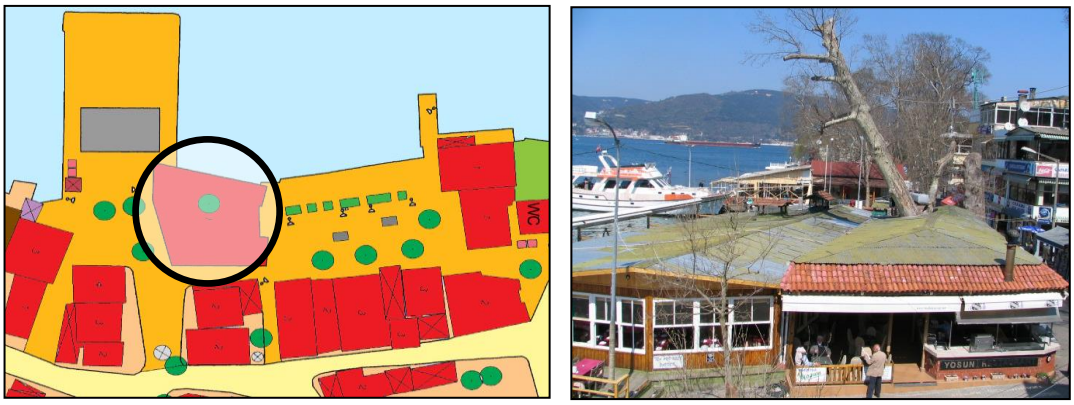


Şekil 5.22: Deniz Kenarındaki Masalar Ve Tekneler (Didem Dizdaroğlu, 2005)

İskele meydanının çevresi tamamıyla balıkçı restoranlarıyla çevrilmiş durumdadır. (Şekil 5.21) Hatta meydana bu restoranları kullanım amacıyla gelen ziyaretçi sayısı da oldukça fazladır. Fakat bu durumdan meydana dinlenme amacıyla gelen ve en fazla çoğunluğu oluşturan kullanıcılar rahatsız olmakta, özellikle deniz kenarındaki restoranlara ait masalardan ve teknelerden dolayı denizle bütünleşememekten ve bu restoranlarda çalışan garsonların ısrarcı davranışlarından şikayet etmektedirler. (Şekil 5.22) Kullanıcıların deniz ve boğaz manzarası ile bütünleşerek mekandan tam anlamıyla yararlanabilmesi amacıyla deniz kenarındaki lokanta masaları kaldırılmalı, tekneler ise daha uygun bir kıyıda oluşturulacak çekek yerlerine konmalıdır.



Şekil 5.23: Meydanı Çevreleyen Yapılar (Didem Dizdaroğlu, 2005)



Şekil 5.24: Çınar Ağacının Etrafında Yer Alan Restoran (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Anadolukavağı'na gelen ziyaretçileri karşılayıcı bir mekan olarak meydan ve çevresi, geleneksel dokuya uymayan niteliksiz ve yüksek bir yapılaşma sergilemektedir. (Şekil 5.23) Bu durum insanların gökyüzü ile ilişkisini sınırlı hale getirerek, gökyüzü ve binaların bir bütün olarak algılanmasını engellemektedir. Ayrıca meydanın tam ortasında asırlık bir çınar ağacının etrafında yer alan eskiden küçük bir balıkçı barınağı iken daha sonra balıkçı restoranı haline getirilen yapı, meydanı bölerek bütünlüğünü bozmaktadır. Bu yapıdan dolayı meydanın iskelenin bulunduğu kısmı deniz yoluyla gelen yolcular için geçiş alanı olarak kullanılmaktadır. (Şekil 5.24)

Kullanıcıların rekreasyonel ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla geldikleri mekanda bu tür yapılar görüntü kirliliği oluşturmaktadır. Ayrıca mekanın en yoğun olarak kullanıldığı zamanlarda bu yapılar, meydanın kullanım alanını daraltarak kalabalığa neden olmaktadır. Bu nedenlerden dolayı meydanın ortasındaki çınar ağacının etrafında yer alan restoranın yıkılması gereklidir. Böylelikle, kullanıcılar için daha sağlıklı ve konforlu bir mekan yaratılmış olunacaktır.





Şekil 5.25: Otopark Alanları (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Ziyaretçilerin büyük bir kısmı meydana özel araçlarıyla geldiklerinden özellikle hafta sonları otopark sorunu yaşanmaktadır. Otopark ihtiyacını karşılamak için konut aralarındaki boş alanlar ve kötü durumdaki tarihi yapıların bulunduğu alanların boş kısımları kullanılmaktadır. (Şekil 5.25) Buna rağmen kullanıcıların yoğun olduğu zamanlarda, bu alanlar da yeterli gelmemektedir.

Özel araç dışında Anadolukavağı'na karadan ulaşım belediyenin Kavacık-Anadolukavağı hattı otobüsleri ile sağlanmakta ve bu tek hat dışında başka ulaşım aracı bulunmamaktadır. Bu hattın sefer sıklığı ise kullanıcılar tarafından yetersiz bulunmaktadır. Halbuki rekreasyonel kullanım olanağı sunan mekana ulaşılabilirlik, o mekandan optimum düzeyde yararlanmayı sağlamaktadır. Bu nedenle, Anadolukavağı'na karayolundan ulaşım olanakları arttırılmalı ve sefer sıklığı yeterli duruma getirilmelidir.



Şekil 5.26: İskeleden Görünüm (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Trafik sorunu yaşanmadığı için vapur ile denizden ulaşımı tercih eden kullanıcıların sayısının da epey fazla olduğu tespit edilmiştir. Fakat bu kullanıcılar da vapur seferlerinin sayı ve sıklığını yetersiz bulduklarını belirtmişlerdir. Ayrıca özel araçlarıyla gelen kullanıcılar, deniz ulaşımı daha rahat ve konforlu hale getirilirse mekana vapurla gelmeyi tercih edebileceklerini de eklemişlerdir. (Şekil 5.26) Bu sonuç, kullanıcıların mekana ulaşım kolaylığına bağlı olarak mekanın rekreasyon talebinin değiştiği hipotezini doğrulamakta, ulaşılabilirliğin rekreasyonel talebi arttırıcı bir etmen olduğunu göstermektedir. Ayrıca, deniz yolu ile ulaşımın yaygınlaştırılması karayolu trafiğine katkıda bulunarak, otopark sorununun giderilmesine de yardımcı olacaktır.



Şekil 5.27: Meydanda Yer Alan Kentsel Donatı Elemanları (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Meydanda en çok kullanılan kentsel donatı elemanları oturma bankları ve çöp kutularıdır. Fakat hafta sonu kullanımlarında bu elemanlar yetersiz kalmaktadır. Özellikle meydanda bir tane çöp kutusunun bulunması çöplerin dışarı taşmasına ve meydana yakışmayan kötü bir manzara oluşmasına neden olmaktadır. Kentsel donatı elemanlarından özellikle telefon kabinleri, yüksek aydınlatma elemanları ve meydanın iskele binasının yer aldığı ve geçiş alanı olarak kullanılan bölümünde yer alan oturma bankları estetik açıdan güzel bir görünüm sergilememektedir. (Şekil 5.27) Bakımsız ve yetersiz kalan donatı elemanları, doğal bir peyzaja sahip mekanın görsel kalitesini olumsuz yönde etkilemektedir. Bu nedenle kentsel donatı elemanlarının sayısı arttırılmalı ve daha kaliteli hale getirilerek kullanıcılara kullanışlı ve konforlu bir mekan sunulmalıdır.



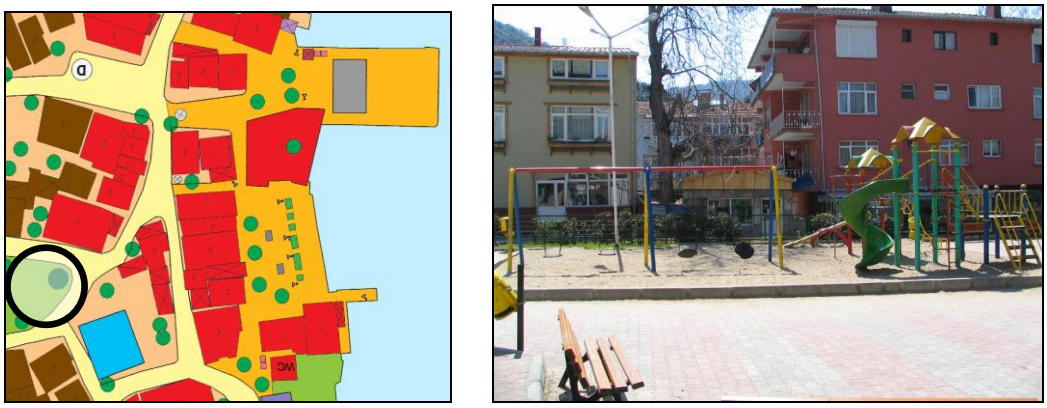
Şekil 5.28: Meydandaki Mezar Taşını Andıran Obje (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Ayrıca kullanıcıların bir kısmı meydandaki mezar taşını andıran objenin mekanda hoş görünmediğini, onun yerine daha estetik sanatsal objeler konmasını istediklerini belirtmişlerdir. (Şekil 5.28) Meydanın estetik çekiciliğini arttırmak amacıyla, mekanı zenginleştirici ve tasarımı bir bütün haline getiren öğeler olarak, heykel vb. sanatsal objeler konulmalıdır.



Şekil 5.29: Meydanda Yapılan Bitkisel Düzenlemeden Örnekler (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Kullanıcılar meydan ve çevresindeki yeşil alanların yetersizliğinden rahatsızlık duymakta ve meydandaki bitkisel düzenlemeyi yeterli bulmamaktadır. Bu konuda beklentileri sorulduğunda; alandaki mevcut ağaçların korunmasını ve daha fazla ağaç, çiçekli bitkiler görmek istediklerini belirtmişlerdir. (Şekil 5.29) Nitekim bir zamanlar tarihi kaynaklarda bahsedilen ağaçlardan günümüze birkaç tane anıt ağaç kalmıştır, bu ağaçlar da yeterli derecede korunmamaktadır.



Şekil 5.30: Çocuk Oyun Alanı (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Kullanıcıların rekreasyonel fonksiyon isteklerine bakıldığında çoğunluğu dinlenme ve bitki gösteri alanları oluşturmaktadır. Ayrıca kullanıcıların büyük bir kısmının meydanda istedikleri bir diğer fonksiyon çocuk oyun alanı olmuştur. Semt sakinleri meydanın yakınında bulunan çocuk oyun alanından memnun olmadıklarını, daha büyük ve donanımlı bir oyun alanı istediklerini, ziyaretçiler de çocuk oyun alanının

meydana uzak kaldığını belirterek meydan içersinde oyun alanı olmasını böylelikle kendileri meydanda dinlenirken çocuklarının da gözlerinin önünde güvenli bir şekilde oynayabileceklerini belirtmişlerdir. (Şekil 5.30)

Araştırma sonucunda, kullanıcılar meydan ve çevresindeki mevcut düzenlemeyi estetik açıdan güzel bulmadıkları için meydanın genel durumundan memnun olmadıklarını belirtmişlerdir. Anket çalışması sonuçlarından kullanıcıların meydanı kullanım amaçları ile rekreasyonel fonksiyon istekleri karşılaştırıldığında, meydanın kullanıcıların ihtiyaçlarını tam olarak karşılayamadığı tespit edilmiştir. Bu sonuç, kullanıcıların memnuniyet düzeyine bağlı olarak meydanı kullanım amaçlarının değiştiği hipotezini doğrulamaktadır. Kullanıcılara istekleri ve ihtiyaçları doğrultusunda hizmet sunularak memnuniyet düzeyi arttırıldığında, meydandaki rekreasyonel kullanım çeşitliliği de artmaktadır.

Anadolukavağı iskele meydanının rekreasyonel kullanımını belirlemek amacıyla yapılan araştırma sonucunda; öncelikli olarak kullanıcıların meydana dinlenme, manzara seyretme, gezi, yürüyüş gibi açıkhava rekreasyonu faaliyetlerini gerçekleştirmek amacıyla geldikleri tespit edilmiştir.



Şekil 5.31: Turistik Ve Hediyelik Eşya Satan Dükkanlar (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Meydanın açıkhava rekreasyonuna hitap etmesinin yanısıra, çevresindeki balıkçı restoranları ve turistik hediyelik eşya satışı yapan dükkanlarıyla ticari bir rekreasyon potansiyelinin olduğu belirlenmiştir. (Şekil 5.31)



Şekil 5.32: Meydanda Çeşitli Rekreatif Faaliyetlerini Gerçekleştiren Kullanıcılar (Didem Dizdaroğlu, 2005)

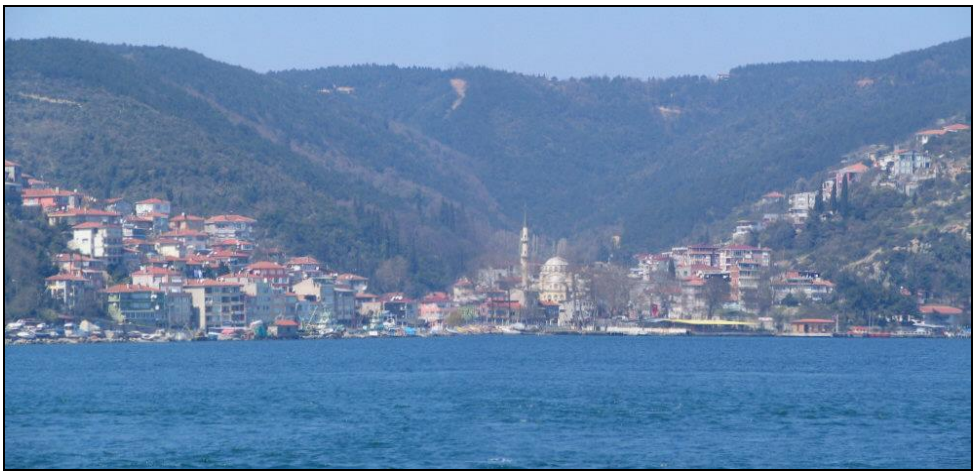
Meydanın tüm bu rekreatif özelliklerine ek olarak, farklı yaş grubuna ve yaşam tarzına sahip kullanıcıların birbirleriyle iletişim kurdukları, aile ve arkadaş toplantılarının gerçekleştirildiği toplumsal bir açıkhava mekanı olarak sosyal rekreasyona hizmet ettiği belirlenmiştir. (Şekil 5.32)

5.4. Rumelikavağı İskele Meydanı

5.4.1. Konumu



Şekil 5.33: Rumelikavağı Havadan Görünüm (www.rumelikavagi.com.tr)



Şekil 5.34: Rumelikavağı Sahilden Görünüm (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Boğaziçi'nin kuzeyinde, batıdan Zekeriya Köyü, kuzeyden Garipçe Köyü ve Rumelifeneri Köyü ile çevrili olan Rumelikavağı semti, Sarıyer ilçesine bağlıdır. Bizans ve Osmanlı dönemlerinde boğazın Karadeniz girişinde önemli bir stratejik mevki olan Rumelikavağı günümüzde balık lokantalarıyla ünlü turistik bir boğaz köyüdür(Aysu, 1994). (Şekil 5.33 ; Şekil 5.34)

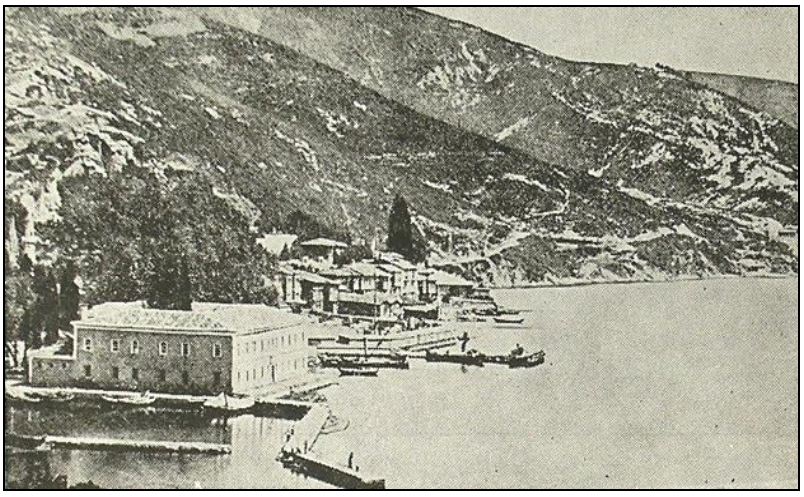
Rumelikavağı iskele meydanı, sahil kıyısı gezinti yolu şeklinde bir yol ile iskele binasına bağlanan yöresel bir meydan niteliğindedir. Askeri Misafirhanenin önünde yer alan meydan içerisinde oturma grupları ve küçük bir çocuk oyun alanı yer almaktadır. Meydan, hem yöre halkı hem de gelen ziyaretçiler için bir dinlenme yeri özelliği taşımaktadır.

5.4.2. Tarihi Perspektifi

Anadolukavağı gibi Rumelikavağı'nın da adının, sahildeki kavak ağaçlarından geldiği iddia edilmişse de, kavak adı aslında bu noktalarda bulunan ve "kavak" denen gümrük ve kontrol noktalarından kaynaklanmaktadır.

Bizans döneminde Rumelikavağı'nda boğazı korumak için kale inşa edilmiş, tepeden sahildeki dalgakırana kadar uzanan bir duvar yapılmıştı. Bizanslılar geçen gemilerden burada gümrük alıyordu. Ayrıca tehlike zamanlarında, bir kıyıdan diğerine uzanan ve sahildeki duvarlara bağlı büyük bir zincirle boğazı kapatarak savunma hattı oluşturuyorlardı(Taylor, 2000).

Fetihten sonra Osmanlıların eline geçen Rumelikavağı balıkçı köyü olarak yaşantısını sürdürürken, 17. yy'ın başlarında Karadeniz'den gelen Kazak akınları Boğaziçi'nin batı kıyılarında Yeniköy'e kadar inip sahil köylerini perişan edince, 1624'te IV. Murat Rumelikavağı Kalesi'ni onarıp yeniden inşa ettirmiştir(Ayverdi, 2002).



Şekil 5.35: Eski Rumelikavağı (Nazım Timuroğlu Koleksiyonu)

1802 tarihli Bostancı başı defterinde Rumelikavağı'nda, 23 adet top mazgalı olan bir kale, balıkhane, bostancı kışlası, dükkanlar, kahvehane, salhane, üç kayıkhane, cami, mektep, tatlı su çeşmesi, 20'ye yakın hane ve kumbaracılar tabyası bulunduğu yazmaktadır. Ayrıca Anadolukavağı gibi Rumelikavağı'nın limanına da Karadeniz'e açılmak için elverişli havayı bekleyen gemicilerin sığındığı bilinmektedir(Yazıcı, 1993). (Şekil 5.35)

Rumelikavağı köyü ve çevresi I. Dünya Savaşı sıralarında, askeri bölge olarak semt sakinlerinin dışındaki yabancılara yasaklanmış olup, yasaklı dönem 1960'a kadar sürmüştür. "Yasak bölge" statüsünün kaldırılmasıyla birlikte geçmişte küçük bir balıkçı köyü olan bu yer, I. derece sit alanı olmasına rağmen kaçak yapılaşmalarla vadinin içine doğru genişleyerek günümüzdeki halini almıştır.

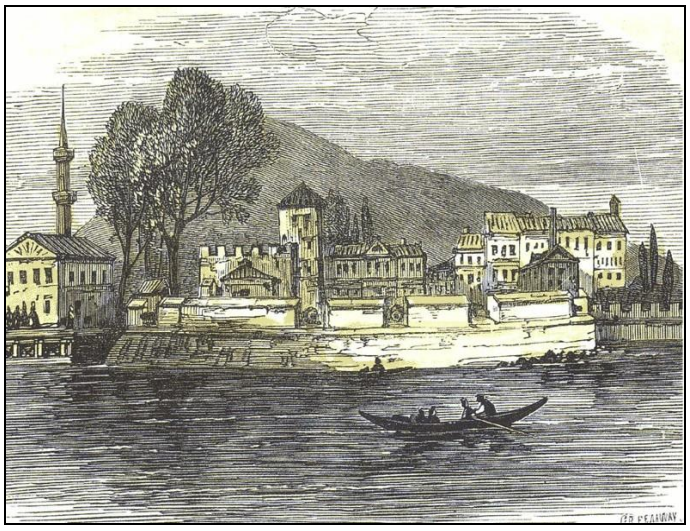
Rumelikavağı köyü bir balıkçı yerleşmesidir. Sakinlerinin büyük çoğunluğunun mesleği balıkçılık olan Rumelikavağı'nda balık, midye ve diğer deniz ürünleri sunan balık lokantaları yaygındır ve günümüzde köyün başlıca gelir kaynağını oluşturmaktadır. Ayrıca, küçük balıkçı tekneleri yapımı da köyün gelir kaynakları arasındadır(Aysu, 1994).

5.4.3. Meydanı Çevreleyen Tarihi Ve Doğal Değerler



Şekil 5.36: Ulu Cami Ve Yusuf Ağa Camisi (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Rumelikavağı'nda, eski mescidin yerine 1979-1985 arasında inşa edilmiş Ulu Cami ve IV. Mehmet'in annesinin kardeşi adına yaptırdığı Yusuf Ağa Camisi meydanın çevresinde yer alan tarihi yapılardır. (Şekil 5.36)



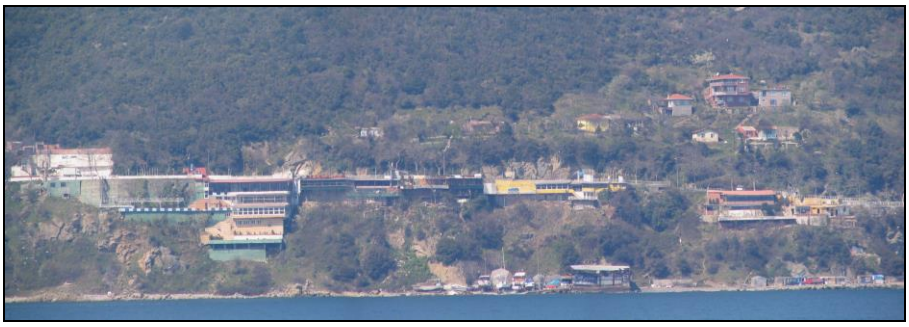
Şekil 5.37: Rumelikavak Kalesi (Balcı, 1998)

Bunların dışında Osmanlı döneminde kışla olarak kullanılan Rumelikavak Kalesi, tarihte Yeniçerilerin "Kabakçı Mustafa İsyanı"nı çıkardıkları ilk yerdir. Fakat günümüze sadece harabeleri kalmıştır ve kalenin bulunduğu yer Askeriyeye ait boş ve kullanılmayan bir arazidir. (Şekil 5.37)



Şekil 5.38: Altınkum Plajı'nın Açılış Günü 1927 (Balcı, 1998)

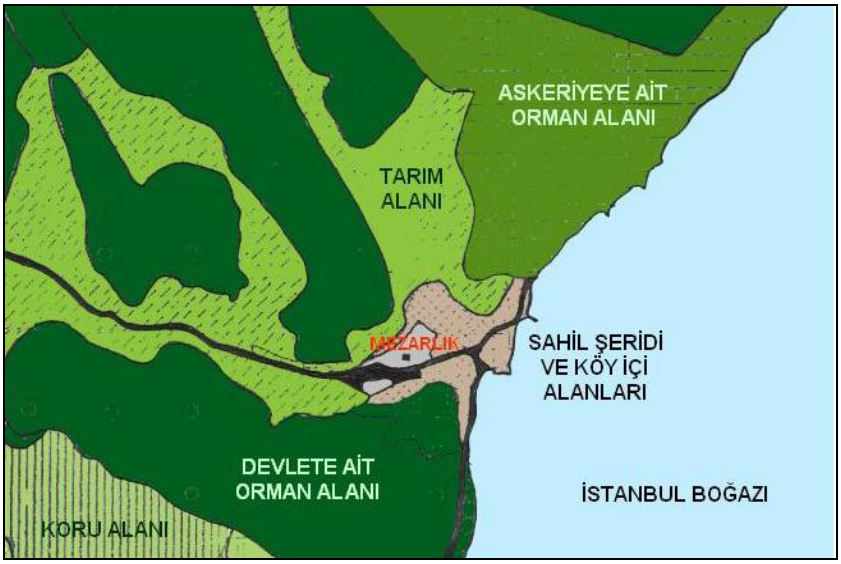
Rumelikavağı'nın kuzey kesiminde, Elmaskum ve Altınkum olmak üzere iki tane önemli plajı bulunmaktadır. Bir kısmı askeriyeye ait olan bu plajlardan Altınkum plajında 1900'lü yılların başında vapur iskelesi bulunmaktaydı. İstanbul halkı bu iskeleye inerler, yöreyi gezer ve akşama vapurla geri dönerlerdi. Ayrıca Mustafa Kemal Atatürk'ün zaman zaman buraya gelerek denize girdiği bilinmektedir(Yazıcı, 1993). (Şekil 5.38)



Şekil 5.39: Telli Baba Mevki Denizden Görünüm (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Rumelikavağı'nın güneyinde, Yenimahalle ile sınır oluşturan Telli Baba ziyaret yeri, evlenmek isteyen genç kızların adaklar adadıkları türbesi ve çevresindeki lokantalarıyla köye önemli maddi gelir sağlamaktadır. (Şekil 5.39)

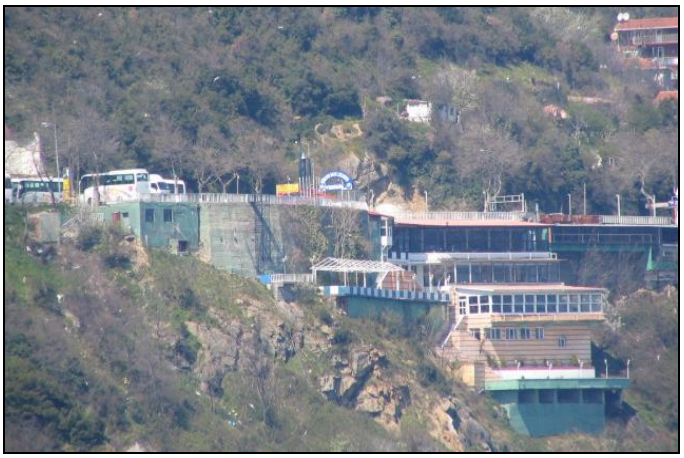
GEE(Gayrimenkul Eski Eserler) ve AYK(Anıtlar Yüksek Kurulu) tarafından ilan edilen "Boğaziçi Doğal Ve Tarihi Sit Alanı" içersinde yer alan Rumelikavağı, izinsiz ve plansız kaçak yapılaşmaya rağmen İstanbul metropolü için önemli bir yeşil alan potansiyeline sahiptir.



Şekil 5.40: Rumelikavağı Mevcut Yeşil Alan Durumu (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Rumelikavağı'nın mevcut yeşil alan durumuna bakıldığında; yerleşim alanının çevresi Askeriye ve Devlete ait ormanlık alan ve tarım alanları ile çevrilidir. Feneryolu Devlet Ormanı 1960'lı yıllarda ağaçlandırılmak suretiyle ormanlaştırılmış bir alandır. Köy içi yerleşim alanının içersinde ise geniş bir mezarlık alan yer almaktadır. (Erdem, 1996) (Şekil 5.40)

5.4.4. Ulaşım Durumu



Şekil 5.41: Yol Kenarındaki Restoranlardan Görünüm (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Rumelikavağı'na karayolu ile ulaşım Anadolukavağı'na göre daha gelişmiş durumdadır. 4. Levent – Rumelikavağı hattı otobüsleri ve Sarıyer – Rumelikavağı hattı minibüsleriyle ulaşım sağlanmaktadır. Ayrıca günde iki sefer olmak üzere sabahları Beşiktaş'a belediye otobüsleri kalkmaktadır. Sarıyer ile Rumelikavağı arası ulaşımın sağlandığı yol kenarında ise birçok kahvehane, gazino ve balıkçı restoranları bulunmaktadır. (Şekil 5.41)



Şekil 5.42: Rumelikavağı İskelesi (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Rumelikavağı'na denizyolu ile ulaşım TDİ Şehir Hatları vapurları ile sağlanmaktadır. İstanbul boğazının Avrupa yakasındaki son iskelesi olan Rumelikavağı iskelesine, TDİ Şehir Hatlarının Anadolu Kavağı - Eminönü arası sefer yapan Boğaz hattı ile Anadolukavağı – Rumelikavağı – Sarıyer arası ring sefer yapan vapurları uğramaktadır. (Şekil 5.42) Ancak karayolu ulaşımın daha fazla tercih edilmesinden dolayı vapurların sefer ve sıklıkları azdır. (Şekil 5.43)



Şekil 5.43: Rumelikavağı İskele Meydanı Ve Çevresi Arazi Kullanımı

5.5. Rumelikavağı İskele Meydanı'nın Rekreasyonel Kullanımına Yönelik Anket Çalışması Verilerinin Analizi

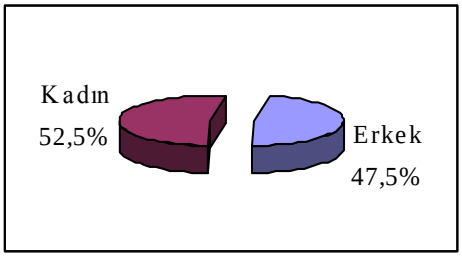
5.5.1. Kullanıcıların Sosyo-Ekonomik Yapısına İlişkin Bulgular

Rumelikavağı iskele meydanında yapılan anket çalışmasının birinci bölümünde; araştırmaya katılan kullanıcıların sosyo-ekonomik yapısını belirlemek amacıyla cinsiyet, yaş, eğitim durumu ve meslek konularında sorular sorulmuştur.

Rumelikavağı iskele meydanı kullanıcılarının % 52,5'i kadın, % 47,5'ini de erkek kullanıcılar oluşturmaktadır. (Tablo 5.31)

Tablo 5.31: Kullanıcıların Cinsiyeti

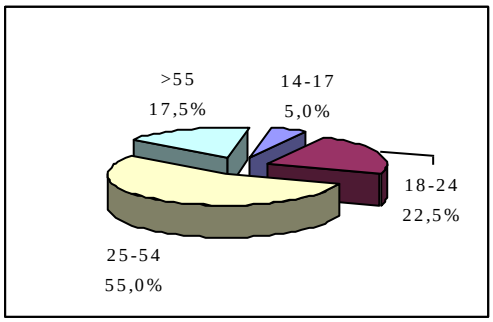
Cinsiyet	Sıklık	Yüzde(%)
Erkek	19	47,5
Kadın	21	52,5
TOPLAM	**40**	**100**



Kullanıcıların % 5'i 14-17 yaş grubu, % 22,5'i 18-24 arası yaş grubu, % 55'i 25-54 arası yaş grubu, % 17,5'i de 55 yaş üstü grubunda yer almaktadır. En fazla kullanıcı katılımını 25-54 arası yaş grubu oluşturmaktadır. (Tablo 5.32)

Tablo 5.32: Kullanıcıların Yaş Grubu

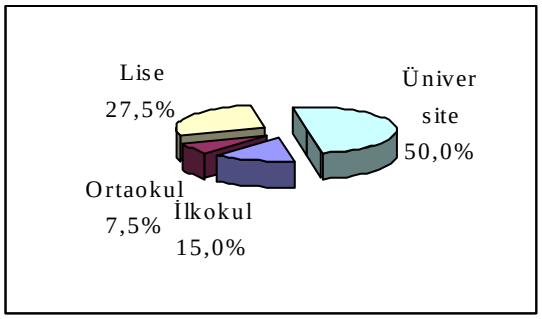
Yaş Grubu	Sıklık	Yüzde(%)
14-17	2	5
18-24	9	22,5
25-54	22	55
>55	7	17,5
TOPLAM	**40**	**100**



Ankete katılanların eğitim durumu; % 15'i ilkokul, % 7,5'i ortaokul, % 27,5'i lise, % 50'si üniversite mezunu şeklindedir. Çoğunluğu üniversite mezunları oluşturmaktadır. (Tablo 5.33)

Tablo 5.33: Kullanıcıların Eğitim Durumu

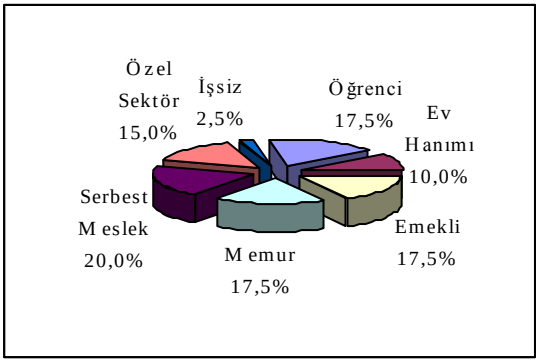
Eğitim Durumu	Sıklık	Yüzde(%)
İlkokul	6	15
Ortaokul	3	7,5
Lise	11	27,5
Üniversite	20	50
TOPLAM	**40**	**100**



Ankete katılan kullanıcıların % 10'u ev hanımı, % 20'si serbest meslek, % 15'i özel sektör, % 2,5'i işsiz, % 17,5'lik eşit oranlarda öğrenci, emekli ve memurdur. Serbest meslek sahipleri meydandan en fazla yararlanan kullanıcılardır. (Tablo 5.34)

Tablo 5.34: Kullanıcıların Meslek Grubu

Meslek Grubu	Sıklık	Yüzde(%)
Öğrenci	7	17,5
Ev Hanımı	4	10
Emekli	7	17,5
Memur	7	17,5
Serbest Meslek	8	20
Özel Sektör	6	15
İşsiz	1	2,5
TOPLAM	**40**	**100**



Sonuç olarak; anket çalışmasında soru yöneltilen 40 kullanıcının % 52,5'ini kadın, % 47,5'ini erkek kullanıcılar ve en fazla kullanıcı katılımını 25-54 arası yaş grubu oluşturmaktadır. % 50'lilik kısmını üniversite mezunlarının oluşturduğu kullanıcıların meslek dağılımına bakıldığında meydandan en çok yararlananların, serbest meslek sahipleri ve birbirine eşit oranlarda öğrenci, emekli ve memurların oluşturdukları görülmektedir.

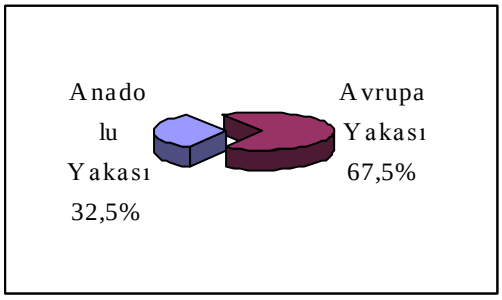
5.5.2. Meydanın Ulaşım Durumuna İlişkin Bulgular

Anket çalışmasının ikinci bölümünde; araştırma alana erişim durumunu belirlemek amacıyla kullanıcılara oturduğu semt, meydana nereden gelindiği, geliş esnasında hangi ulaşım aracının kullanıldığı, vapur seferlerinin sıklığının yeterliliği ve meydan çevresindeki otopark durumu ile ilgili sorular sorulmuştur.

Yapılan araştırma sonucunda Rumelikavağı iskele meydanına, % 67,5'lik oranla Avrupa yakasından, % 32,5'lik bir oranla da Anadolu yakasından kullanıcılar gelmektedir. (Tablo 5.35)

Tablo 5.35: Kullanıcıların Oturdukları Yaka Dağılımı

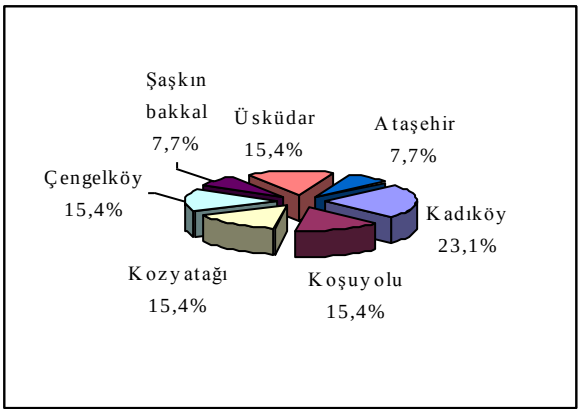
Yaka Dağılımı	Sıklık	Yüzde(%)
Anadolu Yakası	13	32,5
Avrupa Yakası	27	67,5
TOPLAM	**40**	**100**



Anadolu yakasında oturan 13 kullanıcının % 23,1'lik bir oranı Kadıköy'de, % 15,4'lük eşit oranlarla Koşuyolu, Kozyatağı, Çengelköy ve Üsküdar'da, % 7,7'lik eşit oranlarla Şaşkınbakkal ve Ataşehir'de oturmaktadır. (Tablo 5.36)

Tablo 5.36: Anadolu Yakasında Oturan Kullanıcıların Semt Dağılımı

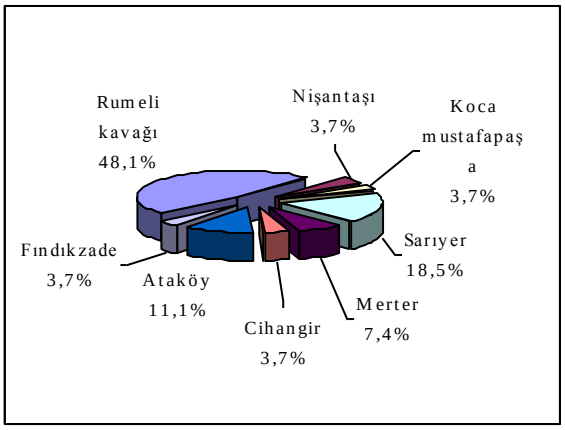
Anadolu Yakası	Sıklık	Yüzde(%)
Kadıköy	3	23,1
Koşuyolu	2	15,4
Kozyatağı	2	15,4
Çengelköy	2	15,4
Şaşkınbakkal	1	7,7
Üsküdar	2	15,4
Ataşehir	1	7,7
TOPLAM	**13**	**100**



Avrupa yakasında oturan 27 kullanıcının % 48,1'lik bir oranı Rumelikavağı'nda, % 18,5'lik oranı Sarıyer'de, % 11,1'lik oranı Ataköy'de, % 7,4'lük oranı Merter'de, % 3,7'lik eşit oranlarla Nişantaşı, Kocamustafapaşa, Cihangir ve Fındıkzade'de oturmaktadır. (Tablo 5.37)

Tablo 5.37: Avrupa Yakasında Oturan Kullanıcıların Semt Dağılımı

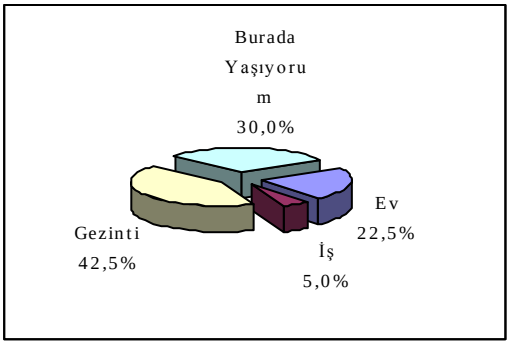
Avrupa Yakası	Sıklık	Yüzde(%)
Rumelikavağı	13	48,1
Nişantaşı	1	3,7
Kocamustafapaşa	1	3,7
Sarıyer	5	18,5
Merter	2	7,4
Cihangir	1	3,7
Ataköy	3	11,1
Fındıkzade	1	3,7
TOPLAM	**27**	**100**



Anket sırasında kullanıcılara mekana nereden gelindiği sorulduğunda; % 42,5'i gezintiden, % 22,5'i evden ve % 5'i işten geldiklerini, % 30'u da Rumelikavağı'nda yaşadığını belirtmiştir. (Tablo 5.38)

Tablo 5.38: Anket Sırasında Mekana Nereden Gelindiği

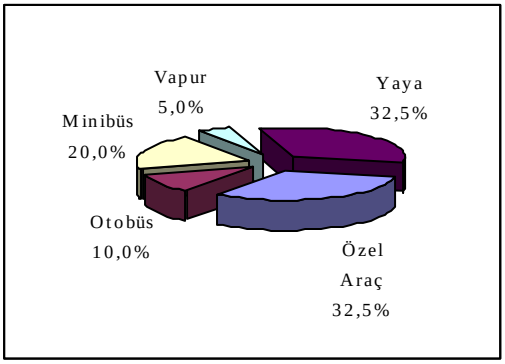
Anket Sırasında Mekana Nereden Gelindiği	Sıklık	Yüzde(%)
Ev	9	22,5
İş	2	5
Gezinti	17	42,5
Burada Yaşıyorum	12	30
TOPLAM	**40**	**100**



Kullanıcıların % 32,5'i meydana özel araçlarıyla gelmektedir. % 10'u otobüs, % 20'si minibüs, % 5'i vapur ile, geriye kalan % 32,5'i ise yaya olarak meydana gelmektedirler. (Tablo 5.39)

Tablo 5.39: Kullanıcıların Geliş Esnasında Kullandıkları Ulaşım Aracı

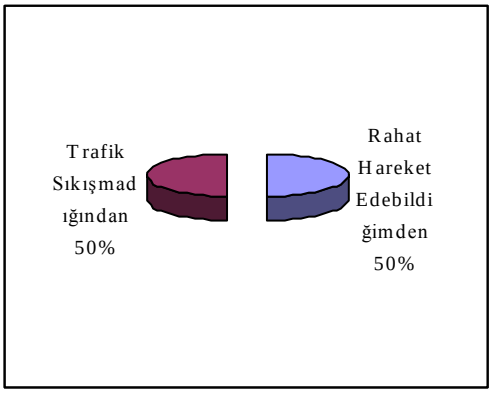
Geliş Esnasında Kullanılan Ulaşım Aracı	Sıklık	Yüzde(%)
Özel Araç	13	32,5
Otobüs	4	10
Minibüs	8	20
Vapur	2	5
Yaya	13	32,5
TOPLAM	**40**	**100**



Meydana geliş sırasında vapur ile ulaşımı sağlayan kullanıcılara neden deniz yolculuğunu tercih ettikleri sorulduğunda; % 50'si trafik sıkışıklığı olmadığından, % diğer % 50'si de rahat hareket edebildiklerinden dolayı tercih ettiklerini belirtmiştir. (Tablo 5.40)

Tablo 5.40: Kullanıcıların Deniz Yolculuğunu Tercih Etme Sebebi

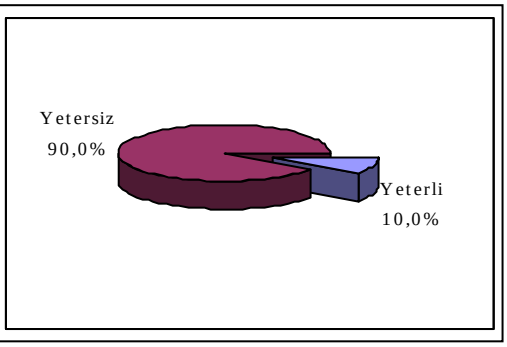
Deniz Yolculuğunu Tercih Etme Sebebi	Sıklık	Yüzde(%)
Kısa Olduğundan(a)		
Rahat Hareket Edebildiğimden (b)	1	50
Trafik Sıkışmadığından(c)	1	50
TOPLAM	**2**	**100**



Kullanıcılara vapur seferlerinin sayı ve sıklığının yeterliliği sorulduğunda; % 90'ı yetersiz, % 10'nu yeterli bulmuştur. Ankete katılanların çoğunluğu seferlerin sayı ve sıklığını yetersiz bulmuştur. (Tablo 5.41)

Tablo 5.41: Vapur Seferlerinin Sayı Ve Sıklığının Yeterliliği

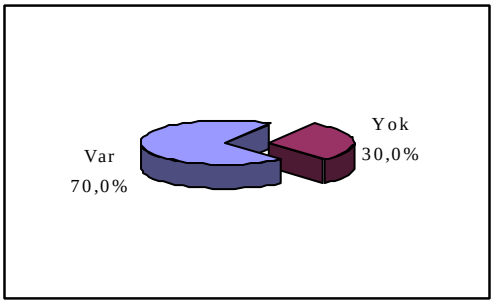
Vapur Seferlerinin Sayı Ve Sıklığının Yeterliliği	Sıklık	Yüzde(%)
Yeterli	4	10
Yetersiz	36	90
TOPLAM	**40**	**100**



Ankete katılan kullanıcıların % 70'i meydan ve çevresi için otopark sorunu olduğunu, % 30'u ise otopark sorunu olmadığını belirtmiştir. (Tablo 5.42)

Tablo 5.42: Otopark Sorunu

Otopark Sorunu	Sıklık	Yüzde(%)
Var	28	70
Yok	12	30
TOPLAM	**40**	**100**



Yapılan araştırma sonucunda; Rumelikavağı iskele meydanı'na en fazla % 67,5'lik oranla Avrupa yakasından kullanıcıların geldiği tespit edilmiştir. Bunun yanısıra uzak ve kara ulaşımının zor olmasına rağmen % 32,5 gibi yüksek bir oranla Anadolu yakasından da kullanıcılar gelmektedir. Semt dağılımlarına bakıldığında Anadolu yakasında Ataşehir, Avrupa yakasında Ataköy gibi çok uzak mesafelerden bile kullanıcıların geldiği belirlenmiştir. Bu da Rumelikavağı'nın İstanbul halkı tarafından, uzak da olsa, rekreasyonel kullanım için tercih edildiğini göstermektedir.

Anket sırasında kullanıcıların % 42,5'lik oranı mekana gezintiden geldiklerini belirtmiştir. Kullanıcıların % 32,5'lik çoğunluğunun mekana gelirken özel araç kullanmayı tercih etmelerinden dolayı meydan ve çevresi için otopark sorununun olduğu tespit edilmiştir. Kullanıcıların % 5'lik çok az bir kısmı ise vapur ile mekana ulaşmaktadır. Kullanıcıların % 90'lık büyük bir kısmı vapur seferlerinin sayı ve sıklığını yetersiz bulmuştur.

Karayolu ile mekana ulaşım, çeşitli vasıtalarla ve sık seferlerle sağlanabildiğinden, denizyolu ulaşımı pek tercih edilmemektedir. Kullanıcılar, vapur seferleri daha sık düzenlendiği takdirde, mekana denizyolu ile gelmeyi tercih edebileceklerini eklemişlerdir. Bu da kullanıcıların mekana ulaşım kolaylığına bağlı olarak mekanın rekreasyon talebinin arttığı göstermektedir.

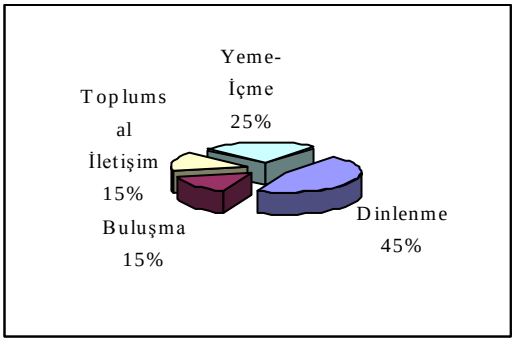
5.5.3. Kullanıcıların Meydanı Kullanımlarına İlişkin Bulgular

Anket çalışmasının üçüncü bölümünde; Rumelikavağı iskele meydanı ve çevresinin hangi amaçla ve ne kadar sıklıkla kullanıldığı hakkında sorular sorulmuştur.

Kullanıcılara birden fazla tercih yapma hakkı verilerek mekanı kullanım amaçları sorulduğunda; % 45'i dinlenme, % 25'i yeme-içme, geri kalanlar ise % 15'lik eşit oranlarla toplumsal iletişim ve buluşma amacıyla kullandıklarını belirtmiştir. (Tablo 5.43)

Tablo 5.43: Kullanıcıların Mekanı Kullanım Amacı

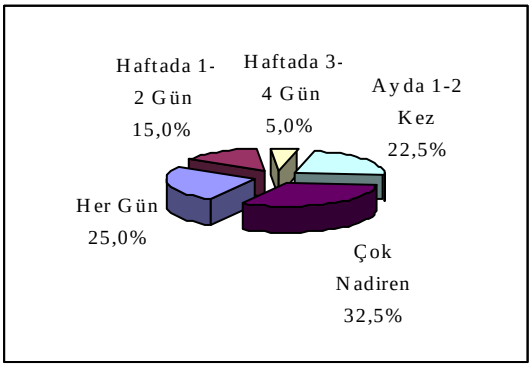
Mekanı Kullanım Amacı	Sıklık	Yüzde(%)
Dinlenme	18	45
Yeme-İçme	10	25
Buluşma	6	15
Toplumsal İletişim	6	15
TOPLAM	**40**	**100**



Ankete katılan kullanıcıların mekanı kullanım sıklıkları şöyledir; kullanıcıların % 32,5'lik oranı nadiren gelmekte, % 25'lik oranı her gün, % 22,5'lik oranı ayda 1-2 kez, % 15'lik oranı haftada 1-2 gün ve % 5'lik oranı haftada 3-4 gün gelmektedir. Ankete katılanların çoğunluğu mekana çok nadiren gelmektedir. (Tablo 5.44)

Tablo 5.44: Kullanıcıların Mekanı Kullanım Sıklığı

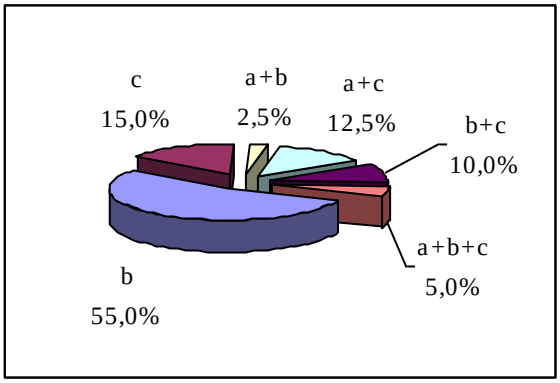
Mekanı Kullanım Sıklığı	Sıklık	Yüzde(%)
Her Gün	10	25
Haftada 1-2 Gün	6	15
Haftada 3-4 Gün	2	5
Ayda 1-2 Kez	9	22,5
Çok Nadiren	13	32,5
TOPLAM	**40**	**100**



Kullanıcılara mekana kimlerle geldikleri sorulduğunda; % 55'inin ailesi ile, % 15'inin arkadaşları ile, % 5'inin hem yalnız hem ailesiyle hem de arkadaşlarıyla birlikte geldikleri belirlenmiştir. Geri kalanlar ise Tablo 5.15 ve şekil 5.15'de belirtildiği üzere birden fazla seçeneği seçmişlerdir. (Tablo 5.45)

Tablo 5.45: Kullanıcıların Mekana Kimlerle Geldikleri

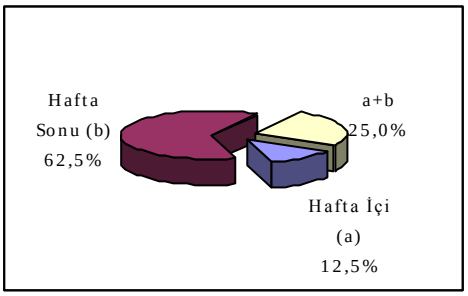
Mekana Kimlerle Gelindiği	Sıklık	Yüzde(%)
Yalnız (a)		
Ailemle (b)	22	55
Arkadaşlarımla (c)	6	15
a+b	1	2,5
a+c	5	12,5
b+c	4	10
a+b+c	2	5
TOPLAM	**40**	**100**



Anket çalışması sonucunda kullanıcıların % 62,5'inin mekana gelirken hafta sonunu, % 12,5'inin hafta içini, % 25'inin ise hem hafta sonu hem de hafta içini tercih ettikleri belirlenmiştir. Kullanıcıların çoğunluğu mekanı hafta sonu kullanmayı tercih etmektedir. (Tablo 5.46)

Tablo 5.46: Kullanıcıların Mekanı Kullanım Günleri

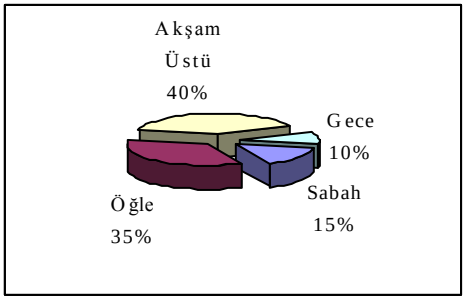
Mekanı Kullanım Günleri	Sıklık	Yüzde(%)
Hafta İçi (a)	5	12,5
Hafta Sonu (b)	25	62,5
a+b	10	25
TOPLAM	**40**	**100**



Kullanıcıların % 40'ı mekanı akşam üstü, % 35'i öğle vaktinde, % 15'i sabah ve % 10'u ise gece kullanmayı tercih etmektedir. (Tablo 5.47)

Tablo 5.47: Kullanıcıların Mekanı Kullanım Saatleri

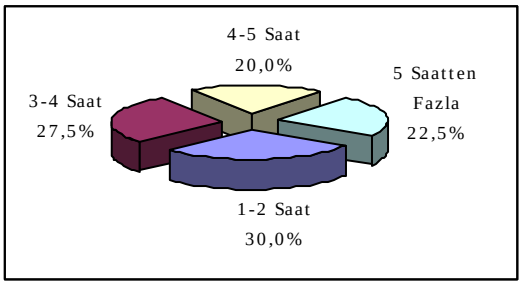
Mekanı Kullanım Saatleri	Sıklık	Yüzde(%)
Sabah	6	15
Öğle	14	35
Akşam Üstü	16	40
Gece	4	10
TOPLAM	**40**	**100**



Anket çalışması sonucunda kullanıcıların % 30'luk bir bölümünün 1-2 saat arası bir zamanı mekanda geçirdikleri, % 27,5'lik oranın 3-4 saat arası, % 20'lik oranın 4-5 saat arası, % 22,5'lik oranın ise 5 saatten fazla bir zamanı mekanda geçirdikleri belirlenmiştir. (Tablo 5.48)

Tablo 5.48: Kullanıcıların Mekanda Geçirdikleri Süre

Mekanda Geçirilen Süre	Sıklık	Yüzde(%)
1-2 Saat	12	30
3-4 Saat	11	27,5
4-5 Saat	8	20
5 Saatten Fazla	9	22,5
TOPLAM	**40**	**100**



Yapılan araştırma sonucunda; kullanıcıların alana en çok dinlenme ve meydan çevresindeki balıkçı restoranlarında yeme-içme amacıyla geldikleri tespit edilmiştir. Ankete katılanların çoğunluğu meydana çok nadiren gelmekte ve meydanı hafta sonu kullanmayı tercih etmektedir. Öğle ve akşam üstü kullanımının fazla olduğu meydana kullanıcılar en çok aileleri ile gelmekte ve 1-2 saatlik bir zamanı meydanda geçirmektedir.

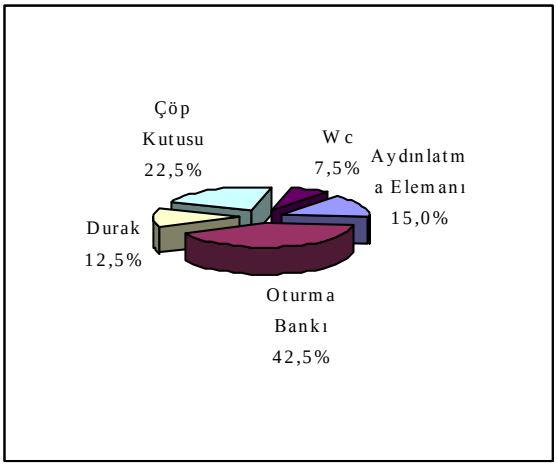
5.5.4. Meydandaki Kentsel Donatı Elemanlarına İlişkin Bulgular

Anket çalışmasının dördüncü bölümünde; kullanıcılara meydandaki kentsel donatı elemanlarını kullanımlarına ilişkin sorular sorulmuştur.

Anket çalışmasında kullanıcılara birden fazla tercih yapma hakkı verilerek kentsel donatı elemanlarından en çok hangilerini kullandıkları sorulduğunda; % 42,5'i oturma banklarını, % 22,5'i çöp kutularını, % 15'i aydınlatma elemanlarını, % 12,5'i durağı, geri kalanlar % 7,5'i ise Wc'yi en çok kullandıklarını belirtmiştir. (Tablo 5.49)

Tablo 5.49: Kentsel Donatı Elemanlarının Kullanımı

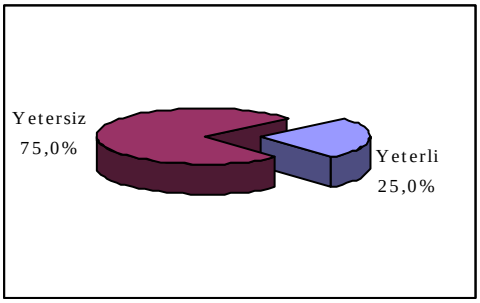
Kentsel Donatı Elemanlarının Kullanımı	Sıklık	Yüzde(%)
Aydınlatma Elemanı	6	15
Oturma Bankı	17	42,5
Durak	5	12,5
Çöp Kutusu	9	22,5
Wc	3	7,5
TOPLAM	**40**	**100**



Kullanıcıların % 75'lik oranı mekanda mevcut bulunan kentsel donatı elemanlarının yetersiz olduklarını, % 25'lik oranı ise yeterli olduklarını belirtmiştir. Kullanıcıların çoğunluğu yetersiz bulmuştur. (Tablo 5.50)

Tablo 5.50: Kentsel Donatı Elemanlarının Yeterliliği

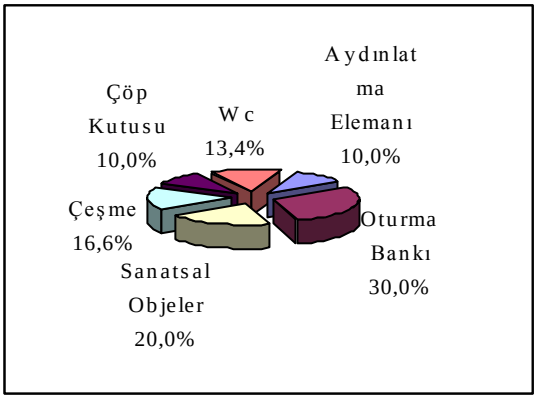
Kentsel Donatı Elemanlarının Yeterliliği	Sıklık	Yüzde(%)
Yeterli	10	25
Yetersiz	30	75
TOPLAM	**40**	**100**



Kentsel donatı elemanlarını yetersiz bulan kullanıcılara birden fazla tercih yapma hakkı verilerek mekanda eksikliğini hissettikleri kentsel donatı elemanları sorulduğunda: % 30'u oturma bankı, % 20'si heykel vb. sanatsal objeler, % 16,6'sı çeşme, %13,4'ü Wc ve % 10'luk eşit oranlarda aydınlatma elemanı ve çöp kutusu yanıtını vermiştir. Kullanıcıların çoğunluğu mekandaki oturma banklarının yetersiz olduğunu belirtmiştir. (Tablo 5.51)

Tablo 5.51: Kullanıcıların Yetersiz Buldukları Kentsel Donatı Elemanları

Yetersiz Olan Kentsel Donatı Elemanları	Sıklık	Yüzde(%)
Aydınlatma Elemanı	3	10
Oturma Bankı	9	30
Sanatsal Objeler	6	20
Çeşme	5	16,6
Çöp Kutusu	3	10
Wc	4	13,4
TOPLAM	**30**	**100**



Yapılan araştırma sonucunda; kullanıcıların meydanda en çok kullandıkları kentsel donatı elemanlarının oturma bankları(% 42,5) ve çöp kutusu(%22,5) olduğu belirlenmiştir. Fakat kullanıcıların % 75 gibi büyük bir çoğunluğu meydandaki kentsel donatı elemanlarını yetersiz bulmuştur. Yetersiz bulan kullanıcılar öncelikli olarak oturma bankı, heykel vb. sanatsal objeler Wc, çeşme gibi elemanlara ihtiyaç duyduklarını belirtmiştir.

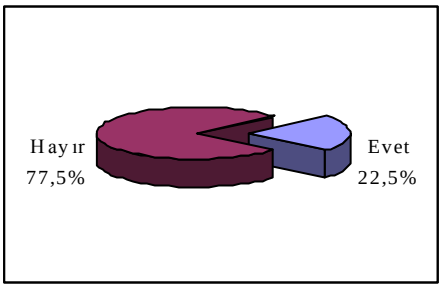
5.5.5. Kullanıcıların Memnuniyeti Ve Değerlendirmelerine İlişkin Bulgular

Anket çalışmasının beşinci bölümünde; kullanıcıların meydandan memnuniyeti ve değerlendirmelerine ilişkin bilgiler elde etmek amacıyla bir takım sorular sorulmuştur.

Yapılan anket çalışması sonucu kullanıcıların % 77,5'ine mekanın estetik açıdan hitap etmediği, % 22,5'inin ise mekanı estetik buldukları belirlenmiştir. (Tablo 5.52)

Tablo 5.52: Mekanın Kullanıcılara Estetik Açıdan Hitap Etmesi

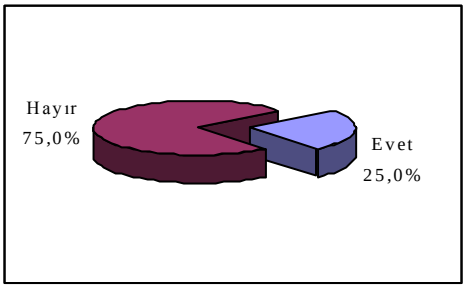
Mekanın Estetik Açıdan Hitap Etmesi	Sıklık	Yüzde(%)
Evet	9	22,5
Hayır	31	77,5
TOPLAM	**40**	**100**



Kullanıcıların % 75'i mekanın genel durumundan memnun olmadıklarını, % 25'i ise memnun olduklarını belirtmiştir. Kullanıcıların çoğunluğunun mekandaki düzenlemeyi estetik açıdan güzel bulmadıklarından dolayı genel durumundan memnun olmadıkları belirlenmiştir. (Tablo 5.53)

Tablo 5.53: Kullanıcıların Mekanın Genel Durumundan Memnuniyeti

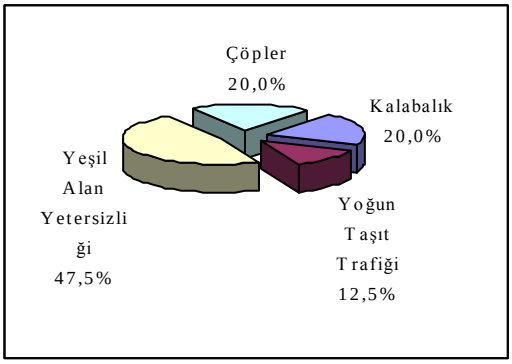
Mekanın Genel Durumundan Memnuniyet	Sıklık	Yüzde(%)
Evet	10	25
Hayır	30	75
TOPLAM	**40**	**100**



Anket çalışmasında kullanıcılara birden fazla tercih yapma hakkı verilerek mekandaki rahatsızlık veren faktörler sorulduğunda; % 20'lik eşit oranlarda kalabalık ve çöplerden, % 12,5'lik oranı yoğun taşıt trafiğinden, % 47,5'lik oranı yeşil alanların yetersizliğinden rahatsızlık duyduklarını belirtmişlerdir. Kullanıcıların çoğunluğu yeşil alanların yetersizliğinden rahatsızlık duymaktadır. (Tablo 5.54)

Tablo 5.54: Kullanıcıları Rahatsız Eden Faktörler

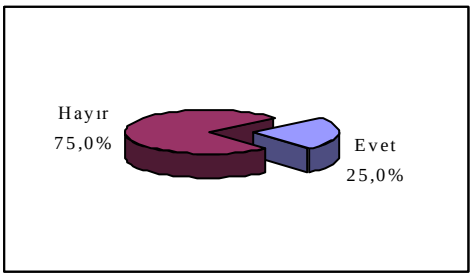
Mekanda Rahatsız Eden Faktörler	Sıklık	Yüzde(%)
Gürültü		
Kalabalık	8	20
Yoğun Taşıt Trafiği	5	12,5
Yeşil Alan Yetersizliği	19	47,5
Çöpler	8	20
TOPLAM	**40**	**100**



Kullanıcılara mekandaki bitkisel düzenlemenin yeterli olup olmadığı sorulmuş, % 75'i yetersiz, % 25 ise yeterli buldukları belirlenmiştir. (Tablo 5.55)

Tablo 5.55: Bitkisel Düzenlemenin Yeterliliği

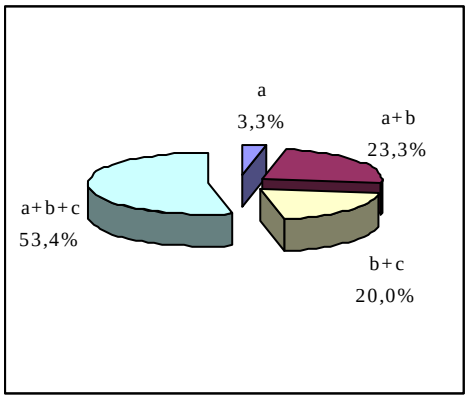
Bitkisel Düzenlemenin Yeterliliği	Sıklık	Yüzde(%)
Evet	10	25
Hayır	30	75
TOPLAM	**40**	**100**



Kullanıcılara nasıl bir bitkisel düzenleme istedikleri sorulduğunda; kullanıcıların 10'u bitkisel düzenlemeyi yeterli buldukları için öneri getirmemişlerdir. Geriye kalan 30 kullanıcının % 3,3'ü gölgesinden yararlanılacak büyük ağaçlar, % 53,4'ü hem ağaçlar ve renkli çiçekli bitkiler, hem de sabit saksı içersinde bitkiler istemişlerdir. Geri kalanlar ise Tablo 5.26 ve şekil 5.26'da belirtildiği üzere birden fazla bitkisel düzenleme isteğinde bulunmuşlardır. (Tablo 5.56)

Tablo 5.56: Kullanıcıların Bitkisel Düzenleme İstekleri

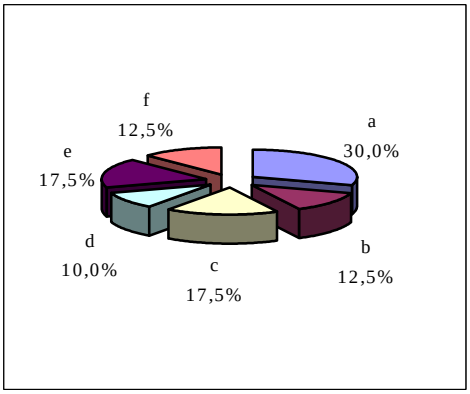
Bitkisel Düzenleme İstekleri	Sıklık	Yüzde(%)
Gölgesinden Yararlanılacak Büyük Ağaçlar (a)	1	3,3
Alana Renk Katacak Çiçekli Bitkiler (b)		
Sabit Saksı İçersinde Bitkilendirme (c)		
a+b	7	23,3
a+c		
b+c	6	20
a+b+c	16	53,4
TOPLAM	**30**	**100**



Anket çalışmasında kullanıcılara birden fazla tercih yapma hakkı verilerek mekanda bulunmasını istedikleri rekreasyonel fonksiyonlar sorulduğunda; % 30'u dinlenme alanı, % 17,5'lik eşit oranlarla açık hava gösteri alanı ve bitki gösteri alanı, % 12,5'lik eşit oranlarla çocuk oyun alanı ve turistik hediyelik eşya satış birimleri, % 10'u açık hava sergi alanı istediklerini belirtmiştir. Kullanıcıların çoğunluğu dinlenme alanı istemiştir. (Tablo 5.57)

Tablo 5.57: Kullanıcıların Rekreasyonel Fonksiyon İstekleri

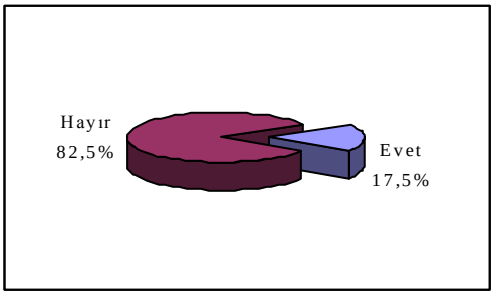
Rekreasyonel Fonksiyon İstekleri	Sıklık	Yüzde(%)
Dinlenme Alanı (a)	12	30
Çocuk Oyun Alanı (b)	5	12,5
Açık Hava Gösteri Alanı (c)	7	17,5
Açık Hava Sergi Alanı (d)	4	10
Bitki Gösteri Alanı (e)	7	17,5
Satış Birimleri (f)	5	12,5
TOPLAM	**40**	**100**



Son olarak ankete katılan kullanıcıların % 82,5'inin mekanda gerçekleştirmek istedikleri kullanımlar için sağlanan olanakları yeterli bulmadıkları, % 17,5'inin ise yeterli buldukları belirlenmiştir. (Tablo 5.58)

Tablo 5.58: Kullanıcılara Göre Rekreasyonel Kolaylık Yeterliliği

Rekreasyonel Kolaylık Yeterliliği	Sıklık	Yüzde(%)
Evet	7	17,5
Hayır	33	82,5
TOPLAM	**40**	**100**



Yapılan araştırma sonucunda; kullanıcıların % 47,5 gibi büyük bir oranla meydandaki yeşil alanların yetersizliğinden rahatsızlık duydukları belirlenmiştir. Birkaç kullanıcı bu soruya şıklardan farklı bir cevap olarak restoranların sayısının fazlalığından ve deniz kenarındaki teknelerin manzarayı görmelerini engelliklerinden şikayetçi olmuşlardır.

Kullanıcıların % 75'lik kısmının meydandaki bitkisel düzenlemeyi yeterli bulmadıkları saptanmıştır. Yeterli bulmayan kullanıcılar ise hem gölgesinden yararlanılacak büyük ağaçlar ve alana renk katacak çiçekli bitkiler görmek istediklerini belirtmiş, hem de sabit saksı içersinde bitkilendirme istemişlerdir. Bu da meydandaki ticari yapıların daha geriye çekilerek, meydandaki yeşil alanların arttırılması gerektiğini göstermektedir.

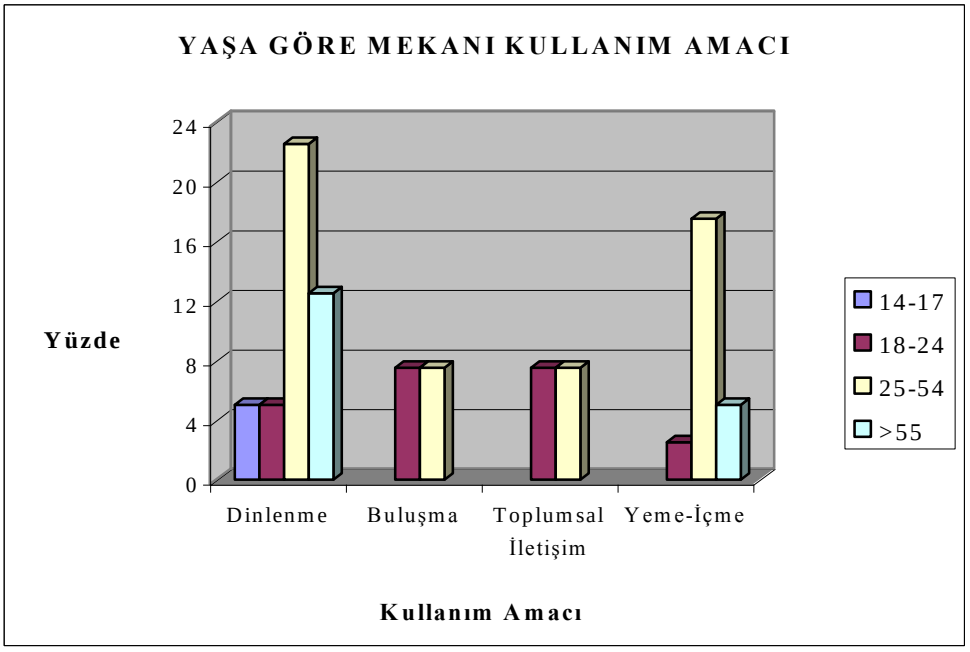
Kullanıcılara mekanda bulunmasını istedikleri rekreasyonel fonksiyonlar sorulduğunda; en fazla dinlenme alanları(%30), açık hava gösteri ve bitki gösteri alanları(%17,5) istemişlerdir. Birkaç kullanıcı bu soruya şıklardan farklı bir cevap olarak sayıca fazla restoranların yerine çay bahçelerinin olmasını istediklerini belirtmişlerdir. Yapılan araştırma sonucunda; kullanıcıların mekanda gerçekleştirmek istedikleri kullanımlar için sağlanan olanakların yetersiz kaldığı ve kullanıcıların mekandan daha fazla beklentileri olduğu tespit edilmiştir. Bu da kullanıcılara sağlanan olanakların arttırılmasıyla birlikte mekanın rekreasyonel kullanım çeşitliliğinin de arttığını göstermektedir.

5.5.6. Kullanıcıların Yaş Grubu İle Meydanı Kullanım Amaçları Arasındaki İlişkinin Saptanması İle İlgili Bulgular

Yaş grubu ile kullanıcıların mekanı kullanım amaçları arasındaki ilişkinin saptanması amacıyla yapılan bu değerlendirmenin sonucu Tablo 5.59 ve Şekil 5.44'de görüldüğü gibidir.

Tablo 5.59: Kullanıcıların Yaşı İle Mekanı Kullanım Amaçları Arasındaki İlişki

KULLANIM AMACI		**YAŞ GRUBU**				**TOPLAM**
		14-17	18-24	25-54	>55	
Dinlenme	Sıklık	2	2	9	5	18
	Yüzde	**5**	**5**	**22,5**	**12,5**	**45**
Buluşma	Sıklık		3	3		6
	Yüzde		**7,5**	**7,5**		**15**
Toplumsal İletişim	Sıklık		3	3		6
	Yüzde		**7,5**	**7,5**		**15**
Yeme-İçme	Sıklık		1	7	2	10
	Yüzde		**2,5**	**17,5**	**5**	**25**
TOPLAM	Sıklık	2	9	22	7	40
	Yüzde	**5**	**22,5**	**55**	**17,5**	**100**



Şekil 5.44: Kullanıcıların Yaşı İle Mekanı Kullanım Amaçları Arasındaki İlişki

14-17 yaşları arasındaki kullanıcıların % 5'lik oranla mekanı dinlenme amacıyla kullanmaktadır. 18-24 yaşları arasındaki kullanıcıların % 5'i mekanı dinlenme, % 7,5'lik eşit oranlardaki çoğunluk buluşma ve iletişim, % 2,5'i yeme-içme amacıyla kullanmaktadır. 25-54 yaşları arasındaki kullanıcıların % 22,5'i dinlenme, % 7,5'lik eşit oranlardaki çoğunluk buluşma ve iletişim, % 17,5'i yeme-içme amacıyla kullanmaktadır. 55 yaş ve üzerindeki kullanıcıların % 12,5'i dinlenme ve % 5'i yeme-içme amacıyla kullanmaktadır. Sonuç olarak; 18-24 yaşları arasındaki kullanıcılar mekanı en fazla buluşma ve iletişim amacıyla, 25-54 yaş arası ve 55 yaş üstü kullanıcılar da en fazla dinlenme amacıyla kullanmaktadır.

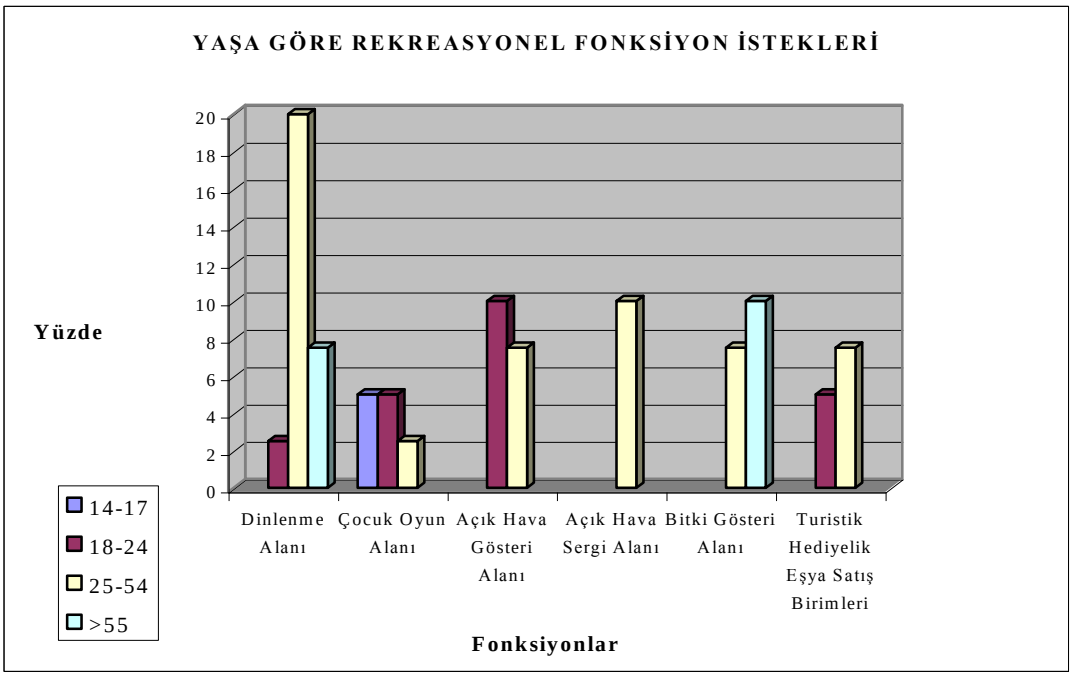
Yaş ile meydanın rekreasyonel kullanım amacı arasındaki ilişkiyi saptamak amacıyla yapılan bu araştırmanın sonucunda; farklı yaş gruplarının değişik ilgi ve yeteneklere sahip olmasının farklı rekreasyonel aktivitelere yönelmelerine neden olduğu hipotezi doğrulanmıştır.

5.5.7. Kullanıcıların Yaş Grubu İle Rekreasyonel Fonksiyon İstekleri Arasındaki İlişkinin Saptanması İle İlgili Bulgular

Yaş grubu ile kullanıcıların rekreasyonel fonksiyon istekleri arasındaki ilişkinin saptanması amacıyla yapılan bu değerlendirmenin sonucu Tablo 5.60 ve Şekil 5.45'de görüldüğü gibidir.

Tablo 5.60: Kullanıcıların Yaşı İle Rekreasyonel Fonksiyon İstekleri Arasındaki İlişki

REKREASYONEL FONKSİYON İSTEKLERİ		**YAŞ GRUBU**				**TOPLAM**
		14-17	18-24	25-54	>55	
Dinlenme Alanı	Sıklık		1	8	3	12
	Yüzde		**2,5**	**20**	**7,5**	**30**
Çocuk Oyun Alanı	Sıklık	2	2	1		5
	Yüzde	**5**	**5**	**2,5**		**12,5**
Açık Hava Gösteri Alanı	Sıklık		4	3		7
	Yüzde		**10**	**7,5**		**17,5**
Açık Hava Sergi Alanı	Sıklık			4		4
	Yüzde			**10**		**10**
Bitki Gösteri Alanı	Sıklık			3	4	7
	Yüzde			**7,5**	**10**	**17,5**
Turistik Hediyelik Eşya Satış Birimleri	Sıklık		2	3		5
	Yüzde		**5**	**7,5**		**12,5**
TOPLAM	Sıklık	2	9	22	7	40
	Yüzde	**5**	**22,5**	**55**	**17,5**	**100**



Şekil 5.45: Kullanıcıların Yaşı İle Rekreasyonel Fonksiyon İstekleri Arasındaki İlişki

% 5'lik oranla 14-17 yaşları arasındaki kullanıcılar çocuk oyun alanı olmasını istemiştir. 18-24 yaşları arasındaki kullanıcıların % 2,5'i dinlenme alanları, % 5'i çocuk oyun alanı, % 10'u açık hava gösteri alanı ve % 5'i turistik hediyelik eşya satış birimleri olmasını istemiştir. 25-54 yaşları arasındaki kullanıcıların % 20'si

dinlenme alanları, % 2,5'i çocuk oyun alanı, % 10'u açık hava sergi alanı, % 7,5'lik eşit oranlardaki çoğunluk açık hava ve bitki gösteri alanları ile turistik hediyelik eşya satış birimleri olmasını istemiştir. 55 yaş ve üzerindeki kullanıcıların ise % 7,5'i dinlenme alanları ve % 10'u bitki gösteri alanı olmasını istemiştir. Sonuç olarak; 14-17 yaşları arasındaki kullanıcılar en fazla çocuk oyun alanı olmasını, 18-24 yaşları arasındaki kullanıcılar en fazla açık hava gösteri alanı olmasını, 25-54 yaşları arasındaki kullanıcılar en fazla dinlenme alanı olmasını, 55 yaş ve üzerindeki kullanıcılar da en fazla bitki gösteri alanları olmasını istemişlerdir.

Yaş ile rekreasyonel fonksiyon istekleri arasındaki ilişkiyi saptamak amacıyla yapılan bu araştırmanın sonucunda; farklı yaş gruplarının fiziksel yapılarına ve sosyal yaşantılarına göre rekreasyonel ihtiyaçlarının farklılık gösterdiği hipotezi doğrulanmıştır.

5.5.8. Rumelikavağı İskele Meydanı Alan Çalışmasının Değerlendirilmesi

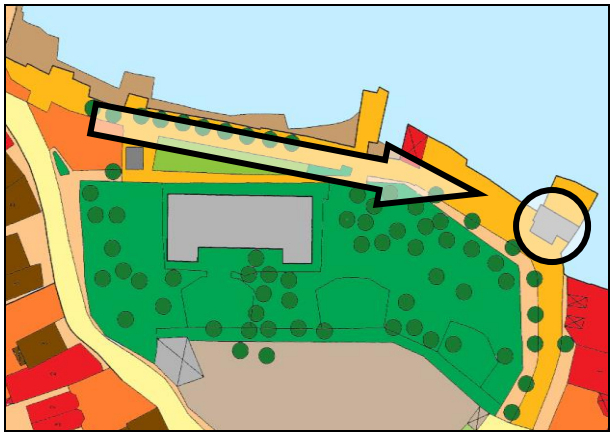
Beşinci bölümün başında da belirtildiği gibi Rumelikavağı'nın tarihi perspektifine bakıldığında, her dönem İstanbul boğazının sınır kontrol noktası olarak önemini koruduğu görülmektedir. I. Dünya Savaşı sıralarında, Rumelikavağı köyü ve çevresinin askeri bölge olarak semt sakinlerinin dışındaki yabancılara yasaklanmış olup, yasaklı dönemin 1960'lara kadar sürdüğü bilinmektedir.



Şekil 5.46: Rumelikavağı Sahilden Görünüm (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Günümüzde sakinlerinin büyük çoğunluğunun mesleği balıkçılık olan Rumelikavağı, balık, midye ve diğer deniz ürünleri sunan balık lokantalarının yaygın olduğu bir balıkçı köyü yerleşmesidir. (Şekil 5.46)

Rumelikavağı iskele meydanı ise, sahil kıyısı gezinti yolu şeklinde bir yol ile iskele binasına bağlanan yöresel bir meydan niteliğindedir. Meydan içerisinde oturma grupları ve küçük bir çocuk oyun alanı yer almaktadır. (Şekil 5.47)





Şekil 5.47: Rumelikavağı İskele Meydanı'nın Genel Görünümü (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Rumelikavağı iskele meydanının kullanıcı yapısı büyük bir çeşitlilik göstermektedir. Meydan bölgenin yerel halkı tarafından her zaman kullanıldığı gibi, İstanbul'un başka semtlerinden(ulaşım mesafesi uzak ve zor bile olsa) gelen ziyaretçiler tarafından da yaz mevsimi ağırlıklı olmak üzere günün her saati rekreasyonel kullanım için tercih edilmektedir. Yerli turistlerin yanı sıra çok sık olmamakla beraber, özel turlarla meydanın çevresindeki balıkçı restoranlarına gelen yabancı turistler tarafından da kullanılmaktadır.



Şekil 5.48: Deniz Kenarındaki İskele Ve Teknelerden Görünüm (Didem Dizdaroğlu, 2005)

İskele meydanının arkasında ağaçlık bir alan içersinde yer alan Askeriyeye ait misafirhane, meydanın yeşil dokusunu arttırıcı niteliktedir. Ancak deniz kenarında oluşturulmuş bakımsız küçük iskeleler ve tekneler, hem görüntüyü bozmakta hem de kullanıcıların denizle bütünleşmesini engellemektedir. Kullanıcıların deniz ve boğaz manzarası ile bütünleşerek mekandan tam anlamıyla yararlanabilmesi amacıyla bu iskeleler kaldırılmalı, tekneler ise daha uygun bir kıyıda oluşturulacak çekek yerlerine konmalıdır. (Şekil 5.48)



Şekil 5.49: Meydanın Bitiminde Yer Alan Balıkçı Restoranları (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Meydanın başlangıç ve bitiş noktaları, balıkçı restoranları ve otoparklardan oluşan yapı adalarına açılmaktadır. (Şekil 5.49) Bu durum sahil boyunca uzanan gezinti yolu özelliğine sahip meydanın sürekliliğini bozmakta ve meydan alanını daraltmaktadır. Oysa ki 1990'lı yılların başına kadar, iskelenin yanındaki balıkçı restoranının bulunduğu yer halka açık bir teras olarak çay bahçesiyle birlikte hizmet vermekteydi. (Şekil 5.50) Günümüzde ise duvarlarla sınır çekilerek meydandan ayrılmış ve tamamen restoran tarafından kullanılan bir mekan haline getirilmiştir.



Şekil 5.50: 1990'lı Yılların Başında İskelenin Yanında Yer Alan Çay Bahçesi Ve Terası (www.rumelikavagi.com.tr)



Şekil 5.51: Çarşı Meydanındaki Ana Duraktan Görünüm (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Ziyaretçilerin büyük bir kısmının meydana özel araçlarıyla gelmelerinden dolayı özellikle hafta sonları otopark sorunu yaşanmaktadır. Mevcut otopark alanları yetersiz kalmakta ve yol kenarına park eden araçlar caddeye taşarak trafiği engellemektedir. Özel araç dışında Rumelikavağı'na karadan ulaşım 4. Levent'ten kalkan otobüsler ve Sarıyer'den kalkan minibüslerle sağlanmaktadır. (Şekil 5.51)

Fakat denizyolu ile ulaşım, karayolu ulaşımına nazaran yetersiz kalmaktadır. Kullanıcıların çoğunun vapur seferleri ve sıklığı hakkında fikir sahibi olmadıkları tespit edilmiştir. Bu durum Rumelikavağı'na denizyolu ile ulaşım imkanının iyi değerlendirilemediğini göstermekte, kullanıcıların ağırlıklı olarak kara yolunu tercih etmelerine ve trafiğin yoğunlaşmasına neden olmaktadır. Bu nedenle, vapur seferleri ve sıklıkları yeniden düzenlenerek denizyolu ile ulaşım olanakları arttırılmalıdır. Bu durum özel araçla gelen kullanıcıların sayısını azaltarak otopark sorununun giderilmesine de yardımcı olacaktır.



Şekil 5.52: Meydandaki Aydınlatma Elemanları (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Meydanda en çok kullanılan kentsel donatı elemanları oturma bankları ve çöp kutularıdır. Fakat hafta sonu kullanımlarında özellikle oturma bankları yetersiz kalmaktadır. Ayrıca kullanıcılar akşamları aydınlatma elemanlarının yeterli derecede ışık sağlamamasından dolayı meydanın karanlık olduğunu ve mekanı kullanırken tedirgin olduklarını belirtmişlerdir. (Şekil 5.52)

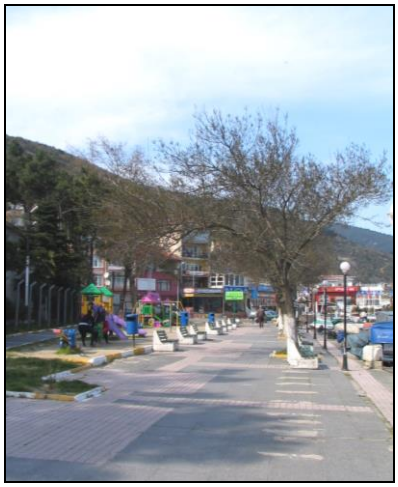






Şekil 5.53: Meydanda Yer Alan Kentsel Donatı Elemanları (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Meydandaki bakımsız ve eski oturma bankları, çöp kutuları, yetersiz ve alçak boydaki aydınlatma elemanları ve deniz kenarındaki tekne barınağı, doğal bir peyzaja sahip mekanın görsel kalitesini olumsuz yönde etkilemektedir. (Şekil 5.53) Bu nedenle kentsel donatı elemanlarının sayısı arttırılmalı ve daha kaliteli hale getirilerek kullanıcılara kullanışlı ve konforlu bir mekan sunulmalıdır.

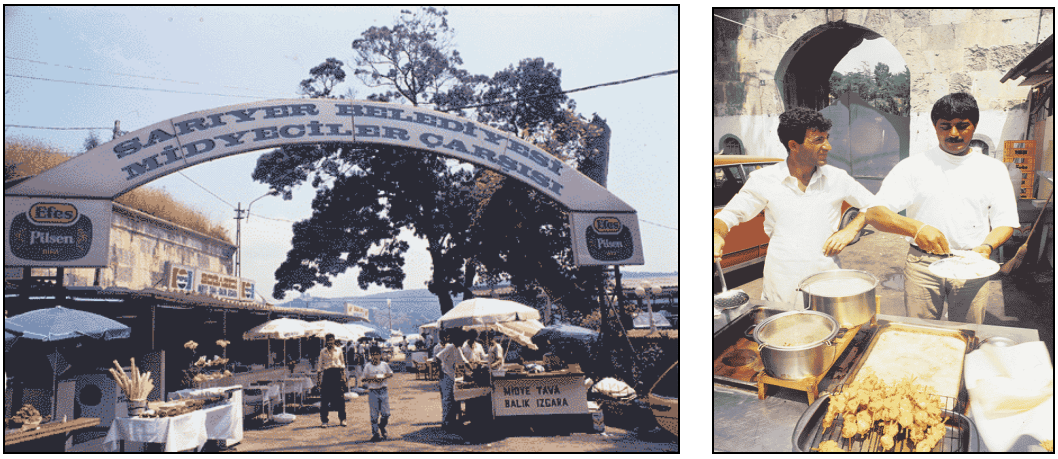




Şekil 5.54: Meydanda Yer Alan Çocuk Oyun Alanı (Didem Dizdaroğlu, 2005)

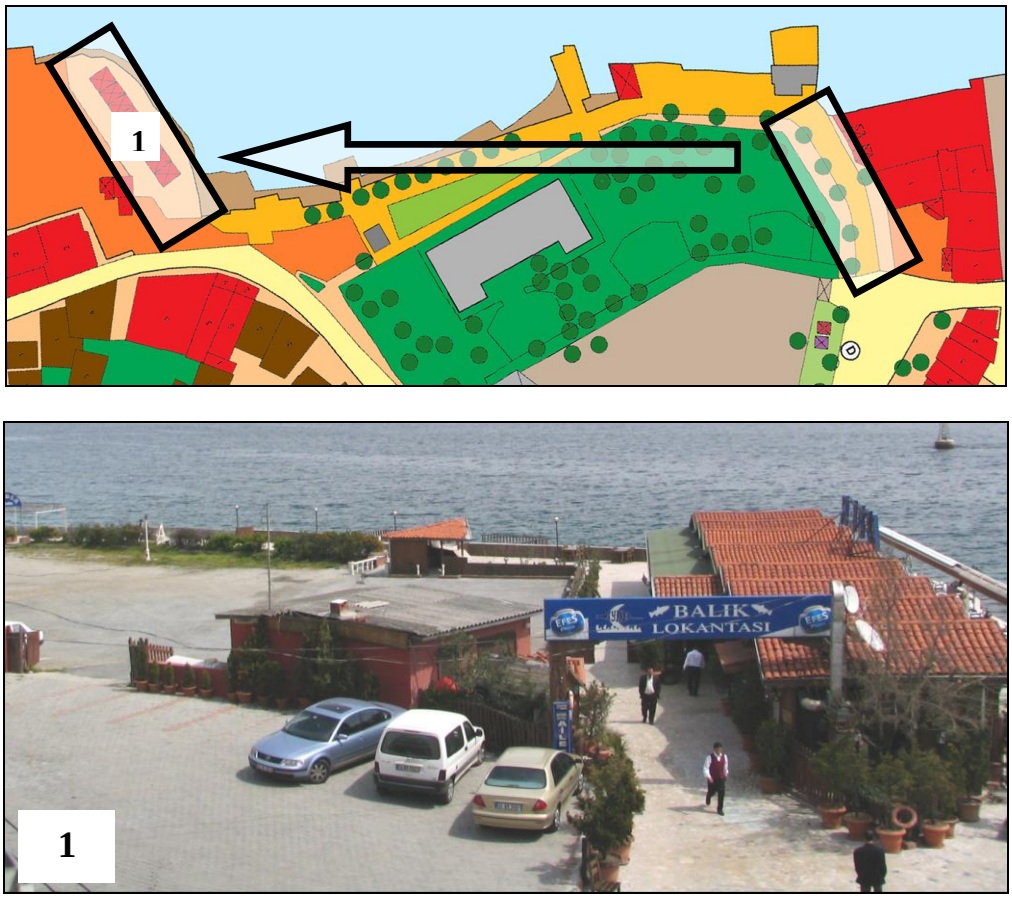
İskele meydanında, deniz kenarındaki mevcut ağaçlar dışında yapılmış herhangi bir bitkisel düzenleme çalışması bulunmamaktadır. Bir kısmı çocuk oyun alanına ayrılmış olan meydanın tamamı sert zeminden oluşmaktadır. (Şekil 5.54) Yapılan araştırma sonucunda, kullanıcıların meydanda yeşil alan düzenlemesine yer verilmesini istedikleri tespit edilmiştir. Bu konuda beklentileri sorulduğunda; alandaki mevcut ağaçların korunmasını ve daha fazla ağaç, çiçekli bitkiler görmek istediklerini belirtmişlerdir.

Anket çalışması sonuçlarından kullanıcıların meydanı kullanım amaçları ile rekreasyonel fonksiyon istekleri karşılaştırıldığında, meydanın kullanıcıların ihtiyaçlarını tam olarak karşılayamadığı tespit edilmiştir. Kullanıcılar rekreasyonel fonksiyon olarak en fazla dinlenme ve bitki gösteri alanları istemişlerdir. Bunların dışında büyük bir çoğunlukta, meydanda sosyal etkinliklerin(müzik dinletisi, sokak tiyatrosu, folklor gösterisi vb.) gerçekleştirilebilmesi için açık hava gösteri alanı olmasını istemişlerdir.



Şekil 5.55: Midyeciler Çarşısı (www.rumelikavagi.com.tr)

1994 yılına kadarki dönemde, meydanın girişinde iskeleye doğru uzanan yol üzerinde “Sarıyer Belediyesi Midyeciler Çarşısı” yer almakta, çarşı içersinde midye tava, balık ekmek ve dondurma satışları yapan küçük satış birimleri bulunmaktaydı. (Şekil 5.55)



Şekil 5.56: Midyeciler Çarşısı İçin Düzenlenen Fakat Restorana Çevrilerek Hizmet Veren Yapı (Didem Dizdaroğlu, 2005)

1994'te belediyenin değişmesiyle birlikte bu birimler bulunduğu yerden kaldırılmıştır. Meydanın diğer girişinde denize uzanan burun üzerindeki alana taşınması planlanan bu satış birimleri için, yan yana bitişik nizamda küçük yapılar oluşturulmuştur. Fakat bu yapıların hepsi tek bir şahıs tarafından restorana çevrilerek hizmet vermeye başlamıştır. (Şekil 5.56) Semt halkının bu durumdan memnun olmadığı ve eski çarşıya özlem duydukları tespit edilmiştir. Kullanıcıların istekleri doğrultusunda, semtin simgesi haline gelmiş midyeciler çarşısı yeniden oluşturularak, meydan içersinde gerekli bir sosyal mekan olarak tekrar yaşatılmalıdır.



Şekil 5.57: Eski Rumelikavağı Kalesinin Kalıntıları (Didem Dizdaroğlu, 2005)

Meydanda Askeriyenin sınırları içersinde yer alan Rumelikavağı Kalesi, mekanın turistik değerini arttırıcı önemli bir tarihi anıt niteliğine sahiptir. Kalenin içersinde günümüze kadar korunarak gelmiş, yeşil tepeciklerden oluşmuş gizli geçitler bulunmaktadır.(Şekil 5.57) Fakat bu tarihi yapılar askeriyeye ait boş bir arazi olarak kendi haline bırakılmıştır. Oysa ki, Kabakçı Mustafa isyanının çıktığı yer olarak tarihi öneme sahip kalenin restore edilerek korunması gereklidir. Ayrıca müze olarak halka açılması, kültürel ve tarihi bir miras olarak İstanbul kentine katkıda bulunabilir.

Rumelikavağı iskele meydanının rekreasyonel kullanımını belirlemek amacıyla yapılan araştırma sonucunda; öncelikli olarak kullanıcıların meydana dinlenme, manzara seyretme, çocuk oyun alanını kullanma, gezi, yürüyüş gibi açıkhava rekreasyonu faaliyetlerini gerçekleştirmek amacıyla geldikleri tespit edilmiştir. Ayrıca meydanın çevresinde yer alan restoranları kullanım amacıyla gelen ziyaretçilerin sayısının fazla olmasından dolayı mekanın ticari bir rekreasyon potansiyeli oluşturduğu gözlemlenmiştir. Meydanın tüm bu rekreatif özelliklerine ek olarak, farklı yaş grubuna sahip kullanıcıların birbirleriyle buluştukları, iletişim kurdukları, çeşitli sosyal etkinlikleri gerçekleştirdikleri toplumsal bir açıkhava mekanı olarak sosyal rekreasyona hizmet ettiği belirlenmiştir.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Meydanlar, kentsel kimlik üzerinde önemli etkileri olan mekanlardır. Nitekim birçok ülkenin ün yapmış kentleri, meydanları ile tanınmakta ve onlarla sembolize edilmektedir. (San Marco Meydanı-Venedik, Trafalgar Meydanı-Londra, Concorde Meydanı-Paris gibi) Boğaziçi iskele meydanları da, coğrafi konumu ve deniz ulaşımı açısından uluslararası öneme sahip İstanbul kenti için, anıtsal bir kavram olarak, kentsel kimlik oluşturan mekanlardır. Fakat günümüzde bu meydanlar bir takım fiziki ve fonksiyonel değişimlere uğrayarak eski karakterlerini, estetiğini ve ölçülerini kaybetmişlerdir. Belirli dönemlerde düzenleme çalışmaları yapılmasına rağmen, yoğun kullanım ve düzenlemelerdeki planlama hataları nedeniyle hala kullanıcıları rahatsız eden birçok sorun bulunmaktadır.

Bu çalışma; İstanbul metropolü için önemli bir yeşil alan potansiyeline sahip Boğaziçi'nde yer alan iskele meydanlarının rekreasyonel potansiyellerinin incelenerek bugünkü kullanımlarını ve kullanıcı memnuniyetini belirlemek ve ortaya çıkan sorunlara peyzaj mimarlığı yönünden çözüm ve öneriler getirmek amacı ile yapılmıştır. Çalışmada bu meydanların kamusal ortak yaşama katkıları göz önüne alınarak, rekreasyonel kullanım amaçları, ulaşım durumu, kentsel donatı elemanlarının yeterliliği, kullanıcı memnuniyeti ve değerlendirmeleri; Anadolukavağı ve Rumelikavağı iskele meydanlarında yapılan örnek çalışma çerçevesinde değerlendirilmiştir. Bu değerlendirmelere göre aşağıdaki sonuçlar elde edilmiştir;

- Kullanıcıların sosyo-ekonomik yapısına ilişkin elde edilen sonuçlar:

  Her iki meydandaki en fazla katılımı 25-54 arası yaş grubu oluşturmaktadır. Yarısından fazlasını üniversite mezunlarının oluşturduğu kullanıcıların meslek dağılımına bakıldığında meydandan en çok yararlananların serbest meslek sahipleri, özel sektörde çalışanlar, öğrenci, emekli ve memurların oluşturdukları belirlenmiştir.

- Meydanların ulaşım durumuna ilişkin elde edilen sonuçlar:

Meydanlar bölgenin yerel halkı tarafından her zaman kullanıldığı gibi, uzak ve kara ulaşımının zor olmasına rağmen İstanbul'un başka semtlerinden gelen ziyaretçiler tarafından da rekreasyonel kullanım için tercih edilmektedir. Ayrıca yerli turistlerin yanı sıra boğaz hattı vapurlarıyla veya özel tur otobüsleriyle gelen yabancı turistler tarafından da kullanılmaktadır.

Her iki mekana denizyoluyla ulaşım olanakları yetersiz kalmaktadır. Kullanılan vapurlar konfor bakımından rahat olmamakla beraber sayı ve sefer sıklıkları da yeterli değildir. Bu nedenle ziyaretçilerin büyük bir kısmı mekana özel araçlarıyla gelmekte ve özellikle hafta sonları otopark sorunu yaşanmaktadır.

- Kullanıcıların meydanları kullanımlarına ilişkin elde edilen sonuçlar:

Kullanıcıların alana en çok dinlenme, meydan çevresindeki balıkçı restoranlarında yeme-içme ve gezi amacıyla geldikleri tespit edilmiştir. Ankete katılanların çoğunluğu meydana çok nadiren gelmekte ve meydanı hafta sonu kullanmayı tercih etmektedir. Öğle ve akşam üstü kullanımının fazla olduğu meydana kullanıcılar en çok aileleri ve arkadaşları ile gelmekte, 1-2 veya 3-4 saatlik bir zamanı meydanda geçirmektedir.

- Meydanlardaki kentsel donatı elemanlarına ilişkin elde edilen sonuçlar:

Meydanlardaki kentsel donatı elemanlarından en fazla oturma bankları ve çöp kutuları kullanılmaktadır. Fakat kalitesiz ve sayıca yetersiz kalan tüm donatı elemanları, doğal bir peyzaja sahip mekanın görsel kalitesini olumsuz yönde etkilemektedir. Ayrıca meydanların deniz kenarında oluşturulmuş bakımsız küçük iskeleler ve tekneler, hem görsel olarak görüntüyü bozmakta hem de kullanıcıların denizle bütünleşerek mekandan tam anlamıyla yararlanmasını engellemektedir.

- Kullanıcıların memnuniyeti ve değerlendirmelerine ilişkin elde edilen sonuçlar:

Anket çalışması sonuçlarından kullanıcıların meydan ve çevresindeki mevcut düzenlemeyi estetik açıdan güzel bulmadıkları için meydanın genel durumundan memnun olmadıkları belirlenmiştir.

Meydanlarda, mevcut ağaçlar dışında yapılmış herhangi bir bitkisel düzenleme çalışması bulunmamakta ve mevcut ağaçlar ise yeterli derecede korunmamaktadır. Ayrıca yapılan araştırma sonucunda kullanıcıların meydanların çevresindeki yeşil alanların yetersizliğinden rahatsızlık duydukları ve meydanlardaki bitkisel düzenlemeyi yeterli bulmadıkları tespit edilmiştir.

Meydanlarda en çok rastlanan fonksiyon alanı yeme-içme, oturma, dinlenme alanlarıdır. Bunların dışında meydanda gerçekleştirilebilecek başka rekreasyonel fonksiyon alanı bulunmamaktadır. Ayrıca bir diğer fonksiyon alanı olarak meydanlarda yer alan bakımsız durumdaki çocuk oyun alanları da yeterli büyüklüğe ve donanıma sahip değildir. Kullanıcıların rekreasyonel fonksiyon isteklerinin çeşitliliğine bakıldığında, meydanların kullanıcıların ihtiyaçlarını tam olarak karşılayamadığı görülmektedir.

Son olarak her iki mekanda da, hem kültürel hem de tarihi birer miras olarak İstanbul kentine katkıda bulunabilecek derecede öneme sahip tarihi kaleler bulunmaktadır. Kullanıcıların mekanı kullanım amaçlarından biri olan bu tarihi yapılar, günümüzde yeterli derecede korunmamakta, bakımsızlıktan ve ilgisizlikten dolayı yok olmaya yüz tutmuş durumdadır.

Yukarıda belirtilen sonuçlar doğrultusunda, bu mekanlar toplum yararına maksimum kullanımlarını sağlayabilmek ve kent ile aralarında dinamik bir ilişki kurabilmek amacıyla yeniden gözden geçirilerek, kentsel yeşil alan sistemi içersinde değerlendirilmeli ve düzenlenmelidir. Bu yapılırken sahip oldukları tarihi ve doğal değerlerin korunarak, doğal ve ekolojik dengenin, görsel kalitenin bozulmamasına özen gösterilmelidir.

Anadolukavağı ve Rumelikavağı iskele meydanlarının rekreasyonel kullanımlarını belirlemek amacıyla yapılan araştırma sonucunda;

- Öncelikli olarak kullanıcıların meydana dinlenme, manzara seyretme, gezi, yürüyüş gibi açıkhava rekreasyonu faaliyetlerini gerçekleştirmek amacıyla geldikleri tespit edilmiştir.
- Meydanın açıkhava rekreasyonuna hitap etmesinin yanısıra, çevresindeki balıkçı restoranları ve turistik hediyelik eşya satışı yapan dükkanlarıyla ticari bir rekreasyon potansiyelinin de olduğu belirlenmiştir.

- Meydanın tüm bu rekreatif özelliklerine ek olarak, farklı yaş grubuna sahip kullanıcıların birbirleriyle buluştukları, iletişim kurdukları, çeşitli sosyal etkinlikleri gerçekleştirdikleri toplumsal bir açıkhava mekanı olarak sosyal rekreasyona hizmet ettiği belirlenmiştir.

Tez çalışması sonucunda, Boğaziçi iskele meydanlarının rekreatif aktivitelerin gerçekleştirildiği bir açıkhava rekreasyon alanı olarak kent peyzajına katkısının; bu meydanların sahip olduğu rekreasyon potansiyeli ile ilişkili olduğu kadar, kullanıcıların ihtiyaçları ve istekleri doğrultusunda düzenlenmiş olması ile de yakından ilgili olduğu tespit edilmiştir.

Kültürel, tarihi, ticari ve ulaşım fonksiyonlarının yanı sıra halkın rekreasyonel gereksinimlerinin de karşılanmasında önemli işleve sahip Boğaziçi iskele meydanları, eksiklikler giderilerek toplumun ihtiyaçları doğrultusunda, yeniden düzenlenerek kentin peyzaj dokusuna kazandırılmalıdır. Bu gerçekleştirilirken de aşağıdaki öneriler dikkate alınmalıdır;

- Tüm İstanbul kenti düzeyinde kullanılan bu meydanların, kullanıcı kitlesinin özellikleri ve mekanı kullanım amaçları planlama sürecinde yönlendirici bir etken olarak dikkate alınmalı, kullanıcı grubunun istek ve ihtiyaçlarına uygun olarak rekreasyonel kullanımda çeşitliliğin sağlanması gereklidir.
- Ulaşım kolaylığının mekanın rekreasyonel talebini arttırıcı bir etmen olduğu göz önünde bulundurularak, vapur seferleri ve sıklıkları yeniden düzenlenerek denizyolu ile ulaşım olanakları arttırılmalıdır.
- Böylelikle karayolu trafiği hafifletilerek otopark sorununun giderilmesine katkı sağlanacaktır.
- Meydanların yapı alanlarına dönüşmeleri engellenmeli, yeşil alanlar arttırılarak kullanıcılara rekreatif ihtiyaçlarını karşılayacakları doğal ortamlar sunulmalıdır.
- Hem aktif hem pasif rekreasyonel işlevlere yer verilmelidir. Meydanlar doğal ve yapısal elemanlar arasında ekolojik ilişkilerin kurulduğu mekanlar haline dönüştürülmelidir.

- Meydanlarda kullanılan donatı elemanlarının fonksiyonel ve estetik olması gerektiği kadar, kullanıcıların ihtiyacına cevap verecek sayıda olması da gerekmektedir.
- Gece kullanımında güvenliğe ve rahat dolaşıma imkan sağlayacak niteliğe sahip aydınlatma elemanları yer almalıdır.
- Ayrıca düzenleme çalışmalarından sonra da belli aralıklarla gerekli denetim ve kontroller yapılmalıdır.
- Yapılacak düzenlemelerde meydan ve çevresinde yer alan dini yapı, çeşme, anıt vb. tarihi yapılar aslına uygun şekilde restore edilerek korunmalıdır. Meydanların, kültürel mirasın korunarak çağdaş fonksiyonlarla donatılmalarına özen gösterilmelidir.
- Meydanların bitkilendirmesinde, gerek estetik açıdan gerekse işlevsel açıdan uygun özelliklere sahip bitkisel materyal kullanılmalıdır. Gölgeleme etkisi yaratacak, sirkülasyonu aksatmayacak, meydan çevresindeki tarihi ve mimari dokuya uygun, vurgulayıcı ve yönlendirici nitelikte bitkiler seçilmelidir.
- Heykel vb. sanatsal objeler, saksı içersinde bitkilendirme ve çiçek parterleri gibi mekana renk katıcı küçük ölçekli uygulamalara da yer verilmelidir.
- Meydanlar hem gün içersinde hem de mevsimlere göre farklı zamanlarda kullanıma olanak veren rekreatif fonksiyonlarla donatılmalıdır.
- Kullanıcıların oturma, dinlenme ve eğlenme gibi rekreatif ihtiyaçlarına cevap verdiği kadar, sosyal ve kültürel yönden de katkı sağlayan mekanlar yaratılmalıdır.

Sonuç olarak; başta Anadolukavağı ve Rumelikavağı meydanları olmak üzere Boğaziçi iskele meydanları, kişi başına düşen yeşil alan miktarının azaldığı İstanbul kentinde, kent halkının rekreatif gereksinimlerini karşılamada mutlak yararlanılması gereken kentsel açık alanlardır. Kentsel değerlerini yitirmeye başlayan ve giderek yok olan iskele meydanları, çağdaş peyzaj mimarlığı ilkeleri doğrultusunda yeniden canlandırmaya yönelik düzenleme çalışmalarıyla tekrar iyi organize edilmiş toplumsal yaşama mekanları haline getirilerek şehrin dokusuna kazandırılmalıdır.

KAYNAKLAR

Akesen, A., 2004. Rekreasyon Planlaması Ders Notları, İ.Ü. Orman Fakültesi, İstanbul.

Aran, S., 1970. Ege ve Akdeniz Sahil Şeridindeki Rekreasyonel Gelişmelerin Tabiatı Koruma ve Peyzaj Açısından Kritiği, Türkiye Tabiatı Koruma Yayını No:13, Ankara.

Akşit, İ., 1981. Hititler, Sandoz İlaç Sanayii Ltd., İstanbul.

Akdoğan, G., 1983. Rekreasyon Planlaması Yüksek Lisans Ders Notları, Y.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Altınçekiç, S.H., 2000. İstanbul Metropolünde Meydanların Rekreasyonel İşlev Yönünden Önemi Üzerine Araştırmalar, *Doktora Tezi,* İ.Ü. Orman Fakültesi, İstanbul.

Alptekin, İ.V., 1988. Peyzaj Planlama Ders Notları, M.S.Ü., İstanbul.

Ağat, N., 1963. Boğaziçi'nin Turistik Etüdü, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Yayını, İstanbul.

Aysu, Ç., 1973. Boğaziçi Ve Çevresinin Doğal Yapısı, *İstanbul Boğazı Ve Çevresi Sorunları Sempozyumu,* İstanbul, 12-15 Kasım, s. 49-68.

Aytaç, P.B., 1997. Metropoliten Alanlarda Kentiçi Ulaşım Yönetimi İstanbul Örneği, *Yüksek Lisans Tezi,* İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi, İstanbul.

Aşçı, A., 1989. İstanbul'da Hayatın Denize Ulaştığı Yerler: İskeleler Ve İskele Meydanları, *Turizm Dergisi,* **6,** 16-19.

Anonim, 1975. 15183 Sayılı Resmi Gazete, 20.3.1975, Ankara.

Akyol, Ş., 1994. İçimdeki Boğaziçi, İstanbul Kitaplığı Yayınları, İstanbul.

Alus, S.M. 1997. İstanbul Kazan Ben Kepçe, İletişim Yayınları, İstanbul.

Ayverdi, S., 2002. Boğaziçi'nde Tarih, Kubbealtı Neşriyatı No: 97, İstanbul.

Akın, N. 1994. Kuzguncuk, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,* **5,** 145-146.

Arıkan, M., 1994. İskeleler, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,* **4,** 198-206.

Aysu, Ç., 1994. Beşiktaş, Çengelköy, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,* **2,** 161-163, 485-487.

Aysu, Ç., 1994. Kanlıca, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,* **4,** 415-417.

Aysu, Ç., 1994. Paşabahçe, Rumelikavağı, Sarıyer, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,* **6,** 228, 359-360, 465-466.

Bozdoğan, R., 2002. Toplu Taşıma Sistemi Komisyon Raporu, *İstanbul I. Kentiçi Ulaşım Şurası,* İstanbul, 14-16 Mart, s.65-135.

Balta, S., 1986. Çevre Sistemi İçinde İskele Meydanları Ve Mimari Psikoloji Değerlerinin İncelenmesi, *Yüksek Lisans Tezi,* Y.T.Ü. Mimarlık Fakültesi, İstanbul.

Bektaş, C., 1992. Kuzguncuk, *İstanbul Dergisi,* **2,** 87-96.

Belge, M., 1993., Boğaziçi, *İstanbul Dergisi,* **5,** 93-106.

Beykoz Belediyesi Aylık Yayın Organı, 2005. Beykoz'dan İstanbul'a Deniz Köprüsü, *Beykoz Postası*, **3,** 18-19.

Batur, A., Akın, N., Akın, G., Salman, Y., 2000. Anadolukavağı Çarşı Bölgesi Sağlıklaştırma Projesi Raporu, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi, İstanbul.

Balcı, İ. 1998. Sarıyer'i Görmek Ve Hissetmek, Cem Ofset Matbaacılık, İstanbul.

Carr, S., Francis, M., Rivlin, L.G., Stone A.M., 1995. Public Space, Cambridge University Press, Cambridge.

Ceylan, O., 1986. Beykoz "Hep İstanbul Kalan İstanbul", Matay Yayınevi, İstanbul.

Comite d'auteurs, 1964. Fabriquer Des Spaces, Ministere De L'urbanisme Et Dulegement, Bordas, Paris.

Çubuk, M., 1994. Boğaziçi, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,* **2,** 266-287.

Çubuk, M., 1971. Boğaziçi Mekanının Düzenlenmesinde Bazı İlkeler, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul.

Çulcuoğlu, G., 1995. Meydanların Önemi Ve Tarihsel Gelişimi, Bilkent Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Ankara.

Deleon, J., 2003. Boğaziçi Gezi Rehberi, Remzi Kitabevi, İstanbul.

Dündar, T., 2004. Boğaz Geçişleri Seçeneklerinin İncelenmesi, *Yüksek Lisans Tezi,* İ.T.Ü. İnşaat Fakültesi, İstanbul.

Eliçin, E.T., 1967. Ansiklopedik Tarih Taraması, May Yayınları, İstanbul.

Egli, E., 1951. Climate And Town Districts Consequence And Demands, Verlog Für Architectur, Erlenbach Zürich.

Ergen, Y.B., 1999. Farklı Ölçeklerde Uygulanabilir Bir Düzenleme Aracı Olan Kentsel Tasarım, Elemanları Ve Gelişme Stratejileri, *1. Ulusal Kentsel Tasarım Kongresi Bildiriler Kitabı,* MSÜ, İstanbul, 26-28 Mayıs, s. 121-131.

Ersoy, A., 1995. Agoralar Ve Bir Ticaret Yapısı Örneği: Agora Stoaları, Ege Mimarlık Dergisi, **15,** s. 50.

Erinç, S., 1973. Doğal Ortam Ve Sonuçları, *İstanbul Boğazı Ve Çevresi Sorunları Sempozyumu,* İstanbul, 12-15 Kasım, s. 27-48.

Eyice, S., 1976. Bizans Devrinde Boğaziçi, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Yayın No: 2236, İstanbul.

Eyice, S., 1973. Bizans Devrindeki Boğaziçi Hakkında Bazı Görüşler, *İstanbul Boğazı Ve Çevresi Sorunları Sempozyumu,* İstanbul, 12-15 Kasım, s. 118-127.

Enlil, Z.M., Dinçer, İ., Görgülü, G., 2001. "Görkemli Su Bulvarı"nın Dönüşümü Boğaziçi'nin Yönetimi Ve Kötü Yönetimi, *İstanbul Dergisi,* **39,** 57-63.

Esen, O., 2003. İstanbul Kıyılarını Nasıl Kullanıyor, *İstanbul Dergisi,* **47,** 40-46.

Evin, İ., 1987. Yaşadığım Boğaziçi, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yayınları, İstanbul.

Erdem, N. 1996. İstanbul Boğaziçi Yeşil Alan Sistemlerinin Belirlenmesi, *Doktora Tezi,* İ.Ü. Orman Fakültesi, İstanbul.

Eken, A., 1992. Kartpostallarda İstanbul, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Dairesi Başkanlığı Yayınları No: 10, İstanbul.

Grazia, de S., 1970. Some Reflections On The History Of Outdoor Recreation, *Elements Of Outdoor Recreation Planning,* p.66-75, Ed. Driver, B.L., The University Of Michigan Press.

Giritlioğlu, C., 1991. Şehirsel Mekan Öğeleri Ve Tasarımı, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Yayınları, İstanbul.

Gökbilgin, M.T., 1992. Boğaziçi, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi,* **6,** s. 251-262.

Gökçen, R., 1981. Beykoz, Özyürek Yayınları, İstanbul.

Hür, A., 1994. Günümüzün Anadoluhisarı, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,* **1,** 257-258.

Işıkpınar, E.M., 1973. Boğaziçi Kıyı Meydanlarının Mimari Psikolojisi Açısından Değerleri Ve Ruh Sağlığına Katkıları, *İstanbul Boğazı Ve Çevresi Sorunları Sempozyumu,* İstanbul, 12-15 Kasım, s. 255-266.

İTO, 2004. Şehiriçi Toplu Taşımacılık Hizmetleri Değerlendirmesi, İstanbul Ticaret Odası Yayın No: 2003-58, İstanbul.

İşözen, E., 1990. Üsküdar Meydanı Kentsel Tasarım Proje Yarışması Kitapçığı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayınları, İstanbul.

İşözen, E., 1994. Ortaköy, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,* **6,** 141-143.

İşözen, E., 1991. Ortaköy Meydanı Ve Çevre Düzenlemesi, *Tasarım Dergisi,* **12,** 98-115.

İstanbul, 1994. Kandilli, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,* **4,** 408-410.

İstanbul, 1994. Bebek, Beykoz, Beylerbeyi, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,* **2,** 113-116, 193-195, 200-203.

İstanbul, 1994. Anadolukavağı, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,* **1,** 260-262.

Korkut, A.B., 1991. Kentsel Yaşamda Rekreasyonun Önemi ve Kent Parkları Planlama İlkeleri, T.Ü. Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Tekirdağ.

Krier, R., 1984. Urban Space, Academy Editions, London.

Kuban, D., 1970. 100 Soruda Türkiye Sanat Tarihi, Gerçek Yayınevi, İstanbul.

Kuban, D., 1994. Meydanlar, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,* **5,** 432-434.

Kuban, D., 1973. Osmanlı Çağında Boğaziçi Yerleşmesi, *İstanbul Boğazı Ve Çevresi Sorunları Sempozyumu,* İstanbul, 12-15 Kasım, s.128-136.

Kostof, S., 1992. City Assembled, Bulfinch Press, Boston.

Kılınçaslan, T., 1996. Deniz Kenti İstanbul, Boğaziçi, *İstanbul Dergisi,* **19,** 68-73.

Kara, G., 1995. Boğaziçi iskele meydanlarının mekansal, fonksiyonel ve kültürel özelliklerinin incelenmesi: Ortaköy meydanındaki düzenleme çalışmalarının değerlendirilmesi, *Yüksek Lisans Tezi,* İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi, İstanbul.

Koçak, H., 2003. Beşiktaş'ın Keyfi, *İstanbul Dergisi,* **47,** 28-32.

Kayra, C., 1990. İstanbul Mekanlar Ve Zamanlar, Ak Yayınları Kültür Ve Sanat Kitapları: 52, İstanbul.

Kayra, C., 1990. Ortaçağdan Günümüze İstanbul Haritaları, Türkiye Sınai Kalkınma Bankası Yayınları, İstanbul.

Kömürcüyan, E.Ç., 1953. XVII. Asırda İstanbul, Eren Yayınları, İstanbul.

Mazlum, D., 1994. Üsküdar, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,* **7,** 343-346.

Mazak, M., 1998. Eski İstanbul'da Deniz Ulaşımı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Deniz Otobüsleri A.Ş. Yayını, İstanbul.

Marcus, C.C., Francis, C., 1998. People Places: Design Guidelines For Urban Open Space, John Wiley&Sons Inc., New York.

Memlük, Y., Özer, M.N., Özdemir, A., 2000. Yaşanabilir Kentsel Dış Mekanların Tasarımında Tarihi Kent Meydanı Örneklerinden Yararlanma Olanakları, *1. Kentsel Tasarım Haftası Bildiriler Kitabı,* MSÜ, İstanbul, 29 Mayıs-2 Haziran, s. 112-120.

Moughtin, C., 1992. Urban Design: Street And Square, Butterworth-Heinemann Ltd., Oxford.

Morris, A.E.J, 1994. History Of Urban Form Before The Industrial Revolutions, Addison Wesley Longman Ltd, Harlow.

Nurlu, E., Erdem, Ü., 1994. Peyzaj Sanatı Tarihi, E. Ü. Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, E.Ü. Basımevi, Bornova.

Naza, E., 1994. Yuşa Mescidi Ve Tekkesi, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,* **7,** 538.

Ortaboy, Ö., 1991. Reevaluting The Historical Spatial Structure Of The Ankara Atatürk As A Sequence Of Urban Spaces And Plazas, *Yüksek Lisans Tezi,* O.D.T.Ü. Mimarlık Fakültesi, Ankara.

Oktay, D., 1999. Kentsel Ortak Mekanların Niteliği Ve Kent Yaşamındaki Rolü, *Yapı Dergisi,* **207,** 54-61.

Oral, Ü., 2002. Geçmişten Günümüze İlçemiz Beykoz, Veli yayınları,İstanbul.

Özkan, B., 1981. Kıyı Rekreasyonu Değerlendirme Ölçütleri ve Bunlara ilişkin Yöntemin Kuzey Ege Kıyılarında Uygulanması Üzerinde Araştırmalar, *Doktora Tezi,* E.Ü. Bahçe Mimarisi Kürsüsü, İzmir.

Öncü, E., 1994. İstanbul'da Kentiçi Yolcu Taşımacılığı, *İstanbul Valiliği Ulaşım Ve Trafik Paneli Tebliğleri,* İstanbul, 8 Şubat, s.62-105.

Özkan, S., 1994. Adım Atacak Yerler, *İstanbul Dergisi,* **11,** 21-26.

Özyıldırım, N., 2004. Çengelköy: Çınarlar, Çeşmeler, Yalılar Semti, *İstanbul Dergisi,* **48,** 21-24.

Pehlivanoğlu, M.T., 1976. Rekreasyon ve Ormaniçi Rekreasyon Planlaması, *İ.Ü. Orman Fakültesi Dergisi,* **2,** 142-170.

Pehlivanoğlu, M.T., 1987. Belgrad Ormanının Rekreasyon Potansiyeli ve Planlama İlkelerinin Tespiti, *Doktora Tezi,* İ.Ü. Orman Fakültesi, İstanbul.

Pamay, B., 1975. Tabii Ve Tarihi Sit Olarak Boğaziçi, *İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Şehircilik Enstitüsü Dergisi 10,* 22-43.

Somçağ, S., 1994. 18.Yüzyıldan Günümüze Beşiktaş, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,* **2,** 163-164.

Sözen, N., 1981. Ayaş Ve Çevresi Rekreasyon Potansiyelinin Saptanması Üzerinde Bir Araştırma, A.Ü. Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarisi Bölümü, Ankara.

Seçkin, Ö.B., 1998. Peyzaj Uygulama Tekniği, İ.Ü. Orman Fakültesi Yayın No: 4105, Çantay Kitabevi, İstanbul.

Şehsuvaroğlu, H.Y., 1961. İlk Buharlı Gemilerimiz, *İstanbul Ansiklopedisi,* **6,** s.28-33.

Tutel, E., 1998. Gemiler Süvariler İskeleler, İletişim Yayınları, İstanbul.

Taşçıoğlu, T., 1994. Yeniköy, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,* **7,** 485-488.

Tercüman Gazetesi Kültür Yayını, 1982. Anadolukavağı, *İstanbul Kültür Ve Sanat Ansiklopedisi,* **2,** 736-737.

Taylor, J., 2000. İmparatorlukların Başkenti İstanbul, Arkeoloji Ve Sanat Yayınları, İstanbul.

Tocher, S.R., Driver, B.L., 1970. Toward A Behavioral Interpretation Of Recreational Engagements With Implications For Planning, *Elements Of Outdoor Recreation Planning,* p. 9-31, Ed. Driver, B.L., The University Of Michigan Press.

Uzun, G., 1990. Kentsel Rekreasyon Alan Planlaması, Çukurova Üniversitesi Ziraat Fakültesi Ders Kitabı No: 48, Adana.

Uzun. A., Erdem, N., Bekiroğlu, S., 2002. Boğaziçi İskele Meydanları'nın Yenilenmesinde Peyzaj Planlama Kararlarının Belirlenmesi, *İ.Ü. Orman Fakültesi Dergisi,* **1,** 25-42.

Ünal, Y., Yenen, Z., Enlil, Z.M., 1993. İstanbul'un Kimlik Değişimi: Su Kentinden Kara Kentine, *İstanbul Dergisi,* **5,** 119-128.

Wycherley, R.E., 1991. Antik Çağda Kentler Nasıl Kuruldu, Arkeoloji Ve Sanat Yayınları, İstanbul.

Yılmaz, O., Kurum, B., Akpınar, N., 1995. Ankara Metropolitan Kent Halkının Rekreasyonel Eğilimlerinin Saptanması Ve Kent Yakın Çevresi Açık Yeşil Alanları İle İlişkilendirilmesi Üzerine Bir Araştırma, A.Ü. Ziraat Fakültesi Yayınları No: 1418, Ankara.

Yaltırık, F., Uluocak, N., 1973. İstanbul Boğaz Çevresi Bitki Örtüsü Özellikleri Ve Fonksiyonları, *İstanbul Boğazı Ve Çevresi Sorunları Sempozyumu,* İstanbul, 12-15 Kasım, s. 111-117.

Yazıcıoğlu, M.L., 1984. Boğaziçi Kıyı Yapıları Tarihsel Biçimlenişleri Çağdaş Biçimlenişlerde Temel İlkeler Önerisi, Y.Ü. Yayını, İstanbul.

Yaman, Ş., 1999. Türk Deniz Ticareti Ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi, Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Genel Müdürlük Kültür Yayınları, İstanbul.

Yıldırım, B., 1998. İdo Ve Hızlı Deniz Taşımacılığı, *2.Uluslararası Ulaşım Sempozyumu,* İstanbul, 1-4 Ekim, s.11-22.

Yazıcı, Y., 1993. Bütün Yönleriyle Boğaziçi'ndeki Cennet Sarıyer, Form Yayınları, İstanbul.

Zucker, P., 1966. Town And Square: From The Agora To The Village Green, Columbia University Press, New York&London.

www.azizistanbul.com

www.istanbulguide.net

www.anadolukavagı.com

www.dostbeykoz.com

http://www.sihirlitur.com/gezi/anadolu_kavagi

www.aksam.com.tr/arsiv/aksam/2004/08/19/gundem

www.rumelikavagi.com.tr

EK - ANKET FORMU ÖRNEĞİ

Tarih : Saat :

Yer : Anket no :

BÖLÜM 1: SOSYO-EKONOMİK YAPI

Anketi yanıtlayan kişinin;

1) Cinsiyeti

☐ Bay ☐ Bayan

2) Yaş grubu

☐ <14 ☐ 14-17 ☐ 18-24 ☐ 25-54 ☐ >55

3) Eğitim durumu

☐ Okur-yazar ☐ İlkokul ☐ Ortaokul ☐ Lise ☐ Üniversite

4) Mesleği

☐ Öğrenci ☐ Ev hanımı ☐ Emekli ☐ Memur ☐ Serbest Meslek

☐ Özel Sektör ☐ İşsiz

Diğer .....

BÖLÜM 2: ULAŞIM

5) Oturduğu semt : Anadolu yakası .....

Avrupa yakası .....

6) Şu anda nereden geliyorsunuz?

☐ Ev ☐ İş ☐ Alışveriş ☐ Gezinti ☐ Burada yaşıyorum

Diğer .....

7) Buraya geliş sırasında hangi ulaşım aracını kullanıyorsunuz?

☐ Özel araç ☐ Otobüs ☐ Minibüs ☐ Dolmuş ☐ Vapur ☐ Yaya

8) Neden deniz yolculuğunu tercih ediyorsunuz? (Bu soruyu sadece 7. soruya vapur cevabını verenler yanıtlayacaktır.)

☐ Kısa olduğundan ☐ Rahat hareket edebildiğimden ☐ Trafik sıkışmadığından

Diğer .....

9) Vapur-motor seferlerinin sayısı ve sıklığı sizce yeterli mi?

☐ Yeterli ☐ Yetersiz

10) Sizce meydan ve çevresi için otopark sorunu var mı?

☐ Var ☐ Yok

BÖLÜM 3: ALAN KULLANIM

11) Bu mekanı hangi amaçla kullanıyorsunuz?

☐ Dinlenme ☐ Alışveriş ☐ Buluşma ☐ Toplumsal iletişim ☐ İş ☐ İbadet

☐ Geçiş alanı ☐ Yeme-içme ☐ Kültürel Gezi

Diğer .....

12) Bu mekanı ortalama hangi sıklıkta kullanıyorsunuz?

☐ Her gün ☐ Haftada 1-2 gün ☐ Haftada 3-4 gün ☐ Ayda 1-2 kez ☐ Çok Nadiren

13) Bu mekana kimlerle geliyorsunuz?

☐ Yalnız ☐ Ailemle ☐ Arkadaşlarımla

Diğer .....

14) Bu mekana gelirken hangi günleri ve günün hangi zamanını tercih ediyorsunuz?

☐ Hafta içi ☐ Hafta sonu

☐ Sabah ☐ Öğle ☐ Akşam üstü ☐ Gece

15) Bu mekanda ne kadar süre kalıyorsunuz?

☐ 1-2 saat ☐ 3-4 saat ☐ 4-5 saat ☐ 5 saatten fazla

BÖLÜM 4: KENTSEL DONATI ELEMANLARI

16) Bu mekanda var olan kentsel donatı elemanlarından en çok hangisini veya hangilerini kullanıyorsunuz?

☐ Aydınlatma elemanı ☐ Telefon Kabini

☐ Oturma bankı ☐ Çeşme

☐ Heykel vb. sanatsal objeler ☐ Reklam panosu

☐ İskele ☐ Çöp kutusu

☐ Durak ☐ Wc

Diğer .....

17) Mekanda mevcut bulunan kentsel donatı elemanları sizce yeterli mi?

☐ Yeterli ☐ Yetersiz

18) Mekanda eksikliğini hissettiğiniz kentsel donatı elemanları nelerdir? (Bu soruyu sadece 17. soruya yetersiz cevabını verenler yanıtlayacaktır.)

☐ Aydınlatma elemanı ☐ Telefon Kabini

☐ Oturma bankı ☐ Çeşme

☐ Heykel vb. sanatsal objeler ☐ Reklam panosu

☐ İskele ☐ Çöp kutusu

☐ Durak ☐ Wc

Diğer .....

BÖLÜM 5: MEMNUNİYET DÜZEYİ

19) Mekanın özellikleri estetik açıdan size hitap ediyor mu?

☐ Evet ☐ Hayır

20) Mekanın şu anki genel durumundan memnun musunuz?

☐ Evet ☐ Hayır

21) Mekanda sizi en çok rahatsız eden faktörler nelerdir?

☐ Gürültü ☐ Kalabalık ☐ Yoğun taşıt trafiği ☐ Yeşil alan yetersizliği

☐ Çöpler

22) Mekandaki bitkisel düzenlemeyi yeterli buluyor musunuz?

☐ Evet ☐ Hayır

23) Nasıl bir bitkisel düzenleme istersiniz? (Bu soruyu sadece 22. soruya hayır cevabını verenler yanıtlayacaktır.)

☐ Gölgesinden yararlanılacak büyük ağaçlar

☐ Alana renk katacak çiçekli bitkiler

☐ Sabit saksı içersinde bitkilendirme

Diğer .....

24) Mekanda sizce hangi fonksiyonlar bulunmalı?

☐ Dinlenme alanları ☐ Bitki gösteri alanı

☐ Çocuk oyun alanı ☐ Turistik ve hediyelik eşya satış birimleri

☐ Açık hava gösteri alanı ☐ Su öğesi

☐ Açık hava sergi alanı ☐ Cafe-restoran

25) Bu mekanda gerçekleştirmek istediğiniz kullanımlar için sağlanan olanakları yeterli buluyor musunuz?

☐ Evet ☐ Hayır

ÖZGEÇMİŞ

Didem DİZDAROĞLU, 1981 yılında Bursa'da doğdu. İlk öğrenimini Bursa Özel İnal Ertekin İlkokul'unda, orta öğrenimini Bursa Nilüfer Milli Piyango Anadolu Lisesi'nde ve lise öğrenimini İstanbul Hüseyin Avni Sözen Anadolu Lisesi'nde tamamladı. 1999 yılında İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümünde başladığı lisans eğitimini 2003 yılında tamamlayarak mezun oldu. Aynı yıl İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Peyzaj Mimarlığı Yüksek Lisans Programı'nda eğitim almaya hak kazandı. Halen bu üniversitede öğrenimine devam etmektedir. İngilizce ve Almanca bilmektedir.