

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**KENTSEL İMAJ ÖĞELERİ BAĞLAMINDA HALIÇ
BÖLGESİ'NİN İNCELENMESİ**

Şehir Plancısı Emine TAYYARE

**FBE Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Kentsel Mekan Organizasyonu ve Tasarım Programında
Hazırlanan**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Zekiye YENEN

İSTANBUL, 2007

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ŞEKİL LİSTESİ	v
ÇİZELGE LİSTESİ	vi
HARİTA LİSTESİ.....	viii
FOTOĞRAF LİSTESİ.....	ix
ÖNSÖZ.....	x
ÖZET	xi
ABSTRACT	xiii
1. GİRİŞ.....	1
1.1 Amaç.....	1
1.2 Kapsam	1
1.3 Yöntem	3
2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE.....	4
2.1 Çevre ve Mekan Tanımları	4
2.1.1 Kentsel Çevre	4
2.1.2 Kentsel Mekan	5
2.2 Algı Kavramı	7
2.2.1 Algının Tanımı	7
2.2.2 Algının Oluşumu	8
2.2.2.1 Duyu- Duyum	8
2.2.2.2 Algı	10
2.2.2.3 Davranış.....	11
2.3 Kentsel İmaj Kavramı.....	11
2.3.1 Kentsel İmajın Tanımı	12
2.3.2 Kentsel İmajın Oluşumu	13
2.3.3 Kentsel İmaj Öğeleri.....	14
2.3.3.1 Bölgeler / Dokular	15
2.3.3.2 Kenarlar / Sınırlar	15
2.3.3.3 Yollar	16
2.3.3.4 Odak Noktaları	17
2.3.3.5 İşaret Öğeleri / Simgeler	19
2.4 Kentsel Kimlik Kavramı.....	20
2.4.1 Kentsel Kimliğin Tanımı	20
2.4.2 Kentsel Kimliğin Oluşumu	21
2.4.3 Kent Kimliğini Etkileyen Faktörler	21
2.4.3.1 Fiziksel Kimlik	21

2.4.3.2	Sosyal ve Kültürel Kimlik	22
2.4.3.3	İşlevsel Kimlik	23
2.4.3.4	Tarihsel Kimlik	23
2.4.4	Kentsel Kimliğin Değişimi	24
2.5	Kentsel İmaj Konusuna Kuramsal Yaklaşımlar	24
2.5.1	Bilişsel Haritalar Kuramı	24
2.5.1.1	Bilişsel Haritalar Kavramı	25
2.5.1.2	Bilişsel Haritaların Tarihsel Gelişimi	26
2.5.1.3	Bilişsel Haritaların Oluşumu	27
2.5.1.4	Bilişsel Haritalar Kuramı ve Kentsel İmaj	32
2.5.1.5	Bilişsel Haritalar ve Mekansal Davranış	34
2.5.2	Kentsel İmaj Kuramı	35
2.6	Bölüm Sonucu ve Değerlendirme	40
3.	HALIÇ BÖLGESİ'NİN DEĞERLENDİRİLMESİ	42
3.1	Haliç'in Fiziksel Özellikleri	42
3.1.1	Haliç'in Coğrafi Konumu ve Oluşumu	43
3.1.2	Topografya	44
3.2	Haliç'in Tarihsel Süreç İçinde Değerlendirilmesi	45
3.2.1	Haliç Adının Kaynağı	46
3.2.2	İlkçağlarda Haliç	46
3.2.3	Roma Döneminde Haliç	48
3.2.4	Bizans Döneminde Haliç	49
3.2.5	Osmanlı Döneminde Haliç	53
3.2.6	Cumhuriyet Döneminde Haliç	62
3.3	Haliç Bölgesi'nde Kentsel İmaj Konusunu İrdelenmesi	66
3.3.1	Kentsel İmaj Kuramına Göre Haliç Bölgesi'nde İmaj Öğeleri	66
3.3.1.1	Kenarlar / Sınırlar	66
3.3.1.2	Bölgeler/Dokular	68
3.3.1.3	Yollar	71
3.3.1.4	Odaklar	73
3.3.1.5	Simgeler	77
3.3.2	Haliç Bölgesi'nin Kimliği	92
3.4	Bölüm Sonucu ve Değerlendirme	95
4.	HALIÇ BÖLGESİ'NDE ALGILAMA KONUSUNUN İRDELENMESİ	98
4.1	Haliç Bölgesi'nde Yapılan Anket Çalışması	98
4.1.1	Deneklere Ait Bilgiler	99
4.1.1.1	Kişisel Bilgiler	99
4.1.1.2	Deneklerin Haliç'i Kullanma Durumu	101
4.1.2	Haliç Bölgesi'nin Kullanıcı Tarafından Algılanması	106
4.1.2.1	Haliç'i Tanıma	106
4.1.2.2	Haliç'ten Memnuniyet	111
4.1.3	Haliç Bölgesi'nin Algılanmasında Kişisel Özelliklerin Etkisi	120
4.1.3.1	Anket Grupları	120
4.1.3.2	Yaş Grupları	125
4.1.3.3	Cinsiyet	125
4.1.3.4	Öğrenim Durumu	125
4.1.3.5	Meslek	125

4.1.3.6	Medeni Durum.....	127
4.1.3.7	İkamet Edilen Yer.....	127
4.1.3.8	İkamet Süresi	128
4.1.3.9	Daha Önce İkamet Edilen Yer.....	128
4.1.3.10	Çalışılan İlçe	128
4.1.3.11	Çalışma Süresi	129
4.1.3.12	Daha Önce Çalışılan Yer	130
4.1.3.13	Haliç'i Kullanma Süresi	130
4.1.3.14	Haliç Bölgesi'ne Ulaşım.....	130
4.1.3.15	Haliç'e Ulaşım Süresi.....	131
4.2	Haliç Bölgesi'nde Algılanan İmaj Öğeleri	131
4.2.1	Kenarlar / Sınırlar	131
4.2.2	Bölgeler / Dokular	132
4.2.3	Yollar	133
4.2.4	Odaklar	134
4.2.5	Simgeler.....	135
4.3	Haliç Bölgesine İlişkin Diğer Veriler.....	137
4.4	Bölüm Sonucu ve Değerlendirme.....	143
5.	SONUÇ ve DEĞERLENDİRME.....	145
KAYNAKLAR.....		163
EKLER		166
ÖZGEÇMİŞ.....		169

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 3-1 Haliç Bölgesi ve çevresi topografyası	45
Şekil 3-2 Bizantion kent planı	48
Şekil 3-3. Constantinus Dönemi kent planı	49
Şekil 3-4 Bizans Dönemi'nde kent –P.Gilles,1729	50
Şekil 3-5. Konstantinopolis Planı (450-1453)	52
Şekil 3-6 1422 yılında kent -P.Gilles, 1729	52
Şekil 3-7 15. yy.'ın sonlarında kentin görünümü- G.A.Vavassore	53
Şekil 3-8 1453-1520 yılları arası Osmanlı kent planı.....	55
Şekil 3-9 1557-1561 yılları arası Süleymaniye Bölgesi görünüşü – M. Lorichs	56
Şekil 3-10 1520-1603 yılları arası Osmanlı kent planı.....	56
Şekil 3-11 1603-1730 yılları arası Osmanlı kent planı.....	57
Şekil 3-12 1730-1789 yılları arası Osmanlı kent planı.....	58
Şekil 3-13 1789-1878 yılları arası Osmanlı kent planı.....	61
Şekil 3-14 İstanbul Haliç-i Dersaadet Şehremaneti Planı- 1918	62
Şekil 3-15 1923-1950 yılları arası Tarihi Yarımada planı.....	63
Şekil 4-1 Doğrusal eğrisel zincir haritaya örnek	141
Şekil 4-2 Bağlantılı noktasal haritaya örnek.....	141
Şekil 4-3 Mekandan bağımsız haritaya örnek	141
Şekil 4-4 Dağınık noktasal haritaya ait.....	141
Şekil 4-5 Resimsel çizimlere örnek	142
Şekil 4-6 Ağ tipi haritaya örnek	142
Şekil 4-7 Bağlantılı bölgesel haritaya örnek.....	142

ÇİZELGE LİSTESİ

Çizelge 4.1 Anket çalışmasının yapıldığı yerler.....	99
Çizelge 4.2 Yaş aralığı dağılımı	100
Çizelge 4.3 Cinsiyet dağılımı	100
Çizelge 4.4 Öğrenim durumu dağılımı	100
Çizelge 4.5 Meslek dağılımı	101
Çizelge 4.6 Medeni hal dağılımı	101
Çizelge 4.7 İkamet edilen semt	101
Çizelge 4.8 Haliç'te ikamet edilen semt	102
Çizelge 4.9 İkamet süresi	102
Çizelge 4.10 Daha önce ikamet edilen yer	102
Çizelge 4.11 Daha önce ikamet edilen yerin niteliği.....	102
Çizelge 4.12 Çalışanlar ile yapılan anketlerde çalışma yeri dağılımı.....	103
Çizelge 4.13 Çalışanlar ve ziyaretçiler ile yapılan anketlerde ulaşım türü dağılımı	104
Çizelge 4.14 Çalışanlar ve ziyaretçiler ile yapılan anketlerde ulaşım süresi dağılımı	104
Çizelge 4.15 Çalışanlar ile yapılan anketlerde çalışma süresi dağılımı	104
Çizelge 4.16 Çalışanlar ile yapılan anketlerde daha önce çalışılan yerlerin dağılımı	105
Çizelge 4.17 Çalışanlar ile yapılan anketlerde daha önce çalışılan yerlerin niteliklerinin dağılımı	105
Çizelge 4.18 Ziyaretçiler ile yapılan anketlerde ziyaretçilerin Haliç'i ziyaret amaçları	105
Çizelge 4.19 Ziyaretçiler ile yapılan anketlerde ziyaretçilerin Haliç'i kullanma süreleri.....	105
Çizelge 4.20 Ziyaretçiler ile yapılan anketlerde ziyaretçilerin Haliç'i ziyaret sıklığı.....	106
Çizelge 4.21 Haliç denildiğinde ilk akla gelen öge veya kavramlar	106
Çizelge 4.22 Haliç denildiğinde ilk akla gelen öge veya kavramların nedenleri	107
Çizelge 4.23 Haliç'in sembolleri	107
Çizelge 4.24 Haliç'i tarif eden sözcükler	108
Çizelge 4.25 Haliç'te buluşma noktaları	109
Çizelge 4.26 Haliç'te buluşma noktalarının belirlenmesinde etkenler.....	109
Çizelge 4.27 Haliç'te adres tarif edilirken dikkate alınan röper öğeleri.....	109
Çizelge 4.28 Haliç Bölgesi sınırının başlama ve bitiş noktaları.....	110
Çizelge 4.29 Haliç'te yaşama memnuniyeti	111
Çizelge 4.30 Haliç'te çalışma memnuniyeti.....	111
Çizelge 4.31 Haliç'te ziyaretçi memnuniyeti	111
Çizelge 4.32 Haliç'te en çok sevilen yerler	112
Çizelge 4.33 Haliç'te en çok sevilen yerlerin nedenleri.....	112
Çizelge 4.34 Haliç'te duyulan rahatsızlıklar	112
Çizelge 4.35 Çalışma dışı Haliç'i kullanma nedenleri	113
Çizelge 4.36 Haliç'te yaşamak istenilen mahalle.....	113
Çizelge 4.37 Haliç'te yaşamak istenilen mahalle nitelikleri	113
Çizelge 4.38 Haliç'te yaşanılan mahalleden memnuniyet	113
Çizelge 4.39 Haliç'te yaşamayı isteme durumu	114
Çizelge 4.40 Haliç'te yaşamak istenilen bölge.....	114
Çizelge 4.41 Haliç'te yaşanmak istenen bölge nedenleri	114
Çizelge 4.42 Haliç'te su denilince ilk akla gelen kavram ve öğeler.....	115
Çizelge 4.43 Haliç'te sur denilince ilk akla gelen kavram ve öğeler	116
Çizelge 4.44 Haliç'te Yol/sokak denilince ilk akla gelen kavram ve öğeler.....	117
Çizelge 4.45 Haliç'te meydan denilince ilk akla gelen kavram ve öğeler	118
Çizelge 4.46 Haliç'te cami denilince ilk akla gelen kavram ve öğeler	118

Çizelge 4.47 Haliç'te köprü denilince ilk akla gelen kavram ve öğeler.....	119
Çizelge 4.48 Haliç'te tersane denilince ilk akla gelen kavram ve öğeler.....	120
Çizelge 4.49 Bilişsel haritalarda ifade edilen kenarlar/sınırlar.....	132
Çizelge 4.50 Bilişsel haritalarda ifade edilen bölgeler/dokular.....	132
Çizelge 4.51 Bilişsel haritalarda ifade edilen yollar.....	133
Çizelge 4.52 Bilişsel haritalarda ifade edilen simge ve yollar	134
Çizelge 4.53 Bilişsel haritalarda ifade edilen odaklar	135
Çizelge 4.54 Bilişsel haritalarda ifade edilen simge ve odaklar.....	135
Çizelge 4.55 Bilişsel haritalarda ifade edilen simgeler	136
Çizelge 4.56 Bilişsel haritalarda mekansal olmayan ifadeler.....	138
Çizelge 4.57 Bilişsel haritalarda Haliç'in bütünü'nün gösterilme oranı.....	138
Çizelge 4.58 Bilişsel haritalarda Haliç Bölgesi'nin İstanbul ile ilişkisi.....	138
Çizelge 4.59 Bilişsel haritaların doğruluk durumu.....	139
Çizelge 4.60 Bilişsel haritalardaki hatalar	139
Çizelge 4.61 Bilişsel haritalarda Haliç kıyısının gösterilme durumu.....	139
Çizelge 4.62 Bilişsel haritalarda Haliç'in iki kıyısının gösterilme durumu	139
Çizelge 4.63 Bilişsel haritalarda Haliç'in kapalılık durumu	140
Çizelge 4.64 Çizilen bilişsel harita türleri	140

HARİTA LİSTESİ

Harita 3-1 Haliç Bölgesi'nin İstanbul içindeki konumu.....	43
Harita 3-2 Haliç Bölgesi çalışma sınırı	43
Harita 4-1 Haliç Bölgesi'nde ziyaretçiler ile yapılan anketler sonucu hazırlanan kentsel imaj haritası.....	122
Harita 4-2 Haliç Bölgesi'nde çalışanlar ile yapılan anketler sonucu hazırlanan kentsel imaj haritası.....	123
Harita 4-3 Haliç Bölgesi'nde ikamet edenler ile yapılan anketler sonucu hazırlanan kentsel imaj haritası.....	124
Harita 4-4 Esnaf ile yapılan anketler sonucu oluşturulan kentsel imaj haritası.....	127
Harita 4-5 Mimar-mühendisler ile yapılan anketler sonucunda oluşturulan k.imaj haritası ..	127
Harita 4-6 Fatih Bölgesi'nde çalışanlarla yapılan anket sonucu hazırlanan k.imaj haritası.	129
Harita 4-7 Eyüp Bölgesi'nde çalışanlarla yapılan anketler sonucu oluşturulan kentsel imaj haritası.....	129
Harita 4-8 Yürüyerek Haliç'e ulaşanlarla yapılan anketler sonucu oluşturulan kentsel imaj haritası	131
Harita 4-9 İETT ile Haliç'e ulaşanlarla yapılan anketler sonucu oluşturulan kentsel imaj haritası.....	131
Harita 5-1 Şehir plancı (kentsel tasarım öğretisi edinmiş uzman) gözüyle oluşturulan Haliç Bölgesi kentsel imaj haritası	155
Harita 5-2 Haliç Bölgesi kullanıcılarıyla yapılan anketler sonucu oluşturulan kentsel imaj haritası.....	158
Harita 5-3 Haliç Bölgesi kullanıcılarıyla yapılan anketler sonucu oluşturulan kentsel imaj haritası ile siluet sınırının karşılaştırılması	159

FOTOĞRAF LİSTESİ

Fotoğraf 3.1 19. yy. sonlarında Eyüp Bölgesi	59
Fotoğraf 3.2 19. yy. sonlarında Fatih Bölgesi	59
Fotoğraf 3.3 Süleymaniye Bölgesi- Sebah- Joallier, 1890	59
Fotoğraf 3.4 Kağıthane Bölgesi, G.Berggren, 1890	59
Fotoğraf 3.5 Kağıthane Bölgesi, A.Freres, 1890	59
Fotoğraf 3.6 Galata Köprüsü ve çevresi, Sebah-1870	60
Fotoğraf 3.7 Edirnekapı surları, 2006	68
Fotoğraf 3.8 Haliç sahil yolu, 2006	68
Fotoğraf 3.9 Sur yakınlarındaki sağlıksız yapılaşma, 2006	69
Fotoğraf 3.10 Kağıthane Bölgesi'nden görünüm, 2006	69
Fotoğraf 3.11 Balat Bölgesi konut dokusu, 2006	70
Fotoğraf 3.12 Fener Bölgesi konut dokusu, 2006	70
Fotoğraf 3.13 Haliç sahil yolu, 2006	72
Fotoğraf 3.14 Atatürk Bulvarı, 2006	72
Fotoğraf 3.15 İstiklal Caddesi, 2006	72
Fotoğraf 3.16 Soğuk Çeşme Sokağı, 2006	72
Fotoğraf 3.17 Unkapanı Köprüsü, 2006	73
Fotoğraf 3.18 Valide Sultan Köprüsü, 2006	73
Fotoğraf 3.19 Eminönü Meydanı ve Yeni Cami, 2006	74
Fotoğraf 3.20 Mısır Çarşısı, 2006	74
Fotoğraf 3.21 Sultanahmet Meydanı ve Sultanahmet Camii, 2006	75
Fotoğraf 3.22 Beyazıt Meydanı ve Beyazıt Camii, 2006	75
Fotoğraf 3.23 Saraçhane Meydanı, 2006	76
Fotoğraf 3.24 Balat İskelesi, 2006	76
Fotoğraf 3.25 Galata Kulesi Meydanı, 2006	77
Fotoğraf 3.26 Haliç Sahili, 2006	77
Fotoğraf 3.27 Sultanahmet Camii, 2006	80
Fotoğraf 3.28 Koca Sinan Paşa Türbesi, 2006	80
Fotoğraf 3.29 Ayasofya Müzesi, 2006	83
Fotoğraf 3.30 Aya İrini Kilisesi, 2006	83
Fotoğraf 3.31 Fener Rum Patrikhanesi, 2006	85
Fotoğraf 3.32 Panayia Vlaherna Ayazma ve Kilisesi, 2006	85
Fotoğraf 3.33 Kadir Has Üniversitesi, 2006	86
Fotoğraf 3.34 Maraşlı Rum Okulu, 2006	86
Fotoğraf 3.35 Eyüp Camii ve Eyüp Meydanı	87
Fotoğraf 3.36 Pierre Loti'den Haliç görünümü, 2006	89
Fotoğraf 3.37 Koç Müzesi, 2006	92
Fotoğraf 3.38 Galata Kulesi, 2006	92

ÖNSÖZ

Çevrenin önemli ögesi olan insan ve mekan arasındaki ilişkiyi vurgulayarak gelişen tez çalışmasında kentsel imaj kavramı kentsel tasarım ve çevre psikolojisi bakımından ele alınmıştır. Kent ile kentlinin bir bütün olduğu düşünüldüğünden, örnek alanda kullanıcının da kent hakkındaki imajı dikkate alınarak tez çalışması geliştirilmiştir. Kentin, kent kimliğinin ve kentsel imaj öğelerinin tanınması, sevilmesi, benimsenmesi, algılanması geleneksel yerleşmelerde ve yeni gelişen kent mekanlarında önemli olduğundan yapılan tezin bu konudaki tasarımlara, projelere ve çalışmalara altlık oluşturacağı düşünülmektedir.

Tez çalışması süresince değerlendirmeleri ve bilgi birikimleri ile çalışmaya destek olan ve yön veren sayın danışmanım Prof. Dr. Zekiye YENEN'e, jüri üyelerim Prof. Dr. Güzin KONUK'a ve Y. Doç. Dr. Nilgün Ç. ERKAN'a, desteklerini benden esirgemeyen ve her zaman yanımda olan sevgili aileme, Cihan KARAOĞLU'na ve arkadaşlarıma içtenlikle teşekkür ederim.

Haziran 2007

Emine TAYYARE

ÖZET

“Kentsel İmaj Öğeleri Bağlamında Haliç Bölgesi'nin İncelenmesi” başlıklı bu çalışmanın konusu kentsel mekanlarda kentsel imaj öğelerinin kentsel tasarım ve çevre psikolojisi kapsamında incelenmesidir. Çalışmanın amacı yerel ve küresel değişimlerden en fazla etkilenen mekanlar olan kentlerin imaj öğelerini kentsel tasarım öğretisi çerçevesinde incelemektir. İncelemede kenti kullananların kentsel algısı da ele alınmaktadır. Çalışmada tarihi nitelikli yerleşmelerde kentsel imaj öğelerinin incelenmesi yoluyla yeni gelişecek kentsel mekanlarda kentsel tasarım açısından önemli olan bu konuya ilgililerin dikkatini çekmek hedeflenmiştir. Kent kimliğinin oluşumunda da etkili olan kentsel imaj öğeleri bilinci ile fiziksel ve sosyo-psikolojik olarak algılanan kentler ortaya çıkacak, böylece çevre psikolojisi bağlamında sahiplenilen ve benimsenen mekanlar oluşacaktır.

Tarih boyunca yaşanan ve günümüzde de süregelen mekansal değişim ve gelişimlerin hızlı ve kontrolsüz nüfus artışı, denetimsiz büyüyen kentsel mekan, tarihi yapıları hiçe sayan sağlıksız yapılaşma gibi olumsuz sonuçları insan ve kent arasındaki ilişkilerin zayıflamasına neden olmaktadır. Sahip olduğu doğal ve kültürel özellikler ile dünyanın en önemli kentlerinden biri olan İstanbul sözü edilen kentsel değişim ve gelişimlerden en fazla etkilenen mekanlardandır. İstanbul'un coğrafi ve tarihi özelliklerinin birarada bulunması kentin özellikli bir kimliğe sahip olmasını getirmiştir. Haliç Bölgesi İstanbul tarihindeki önemi, sahip olduğu kültürel ve doğal özellikler ile İstanbul Metropolitan Alanı içerisinde önemli bir altbölgedir. Doğal yapısı ile taşıdığı kültürel, tarihi, sosyal değerler Haliç'in özel bir kimliğe sahip olmasını sağlamıştır. İstanbul'un en eski yerleşimlerinden olması, birçok kentsel imaj öğesinin birarada bulunması ve bölgede yaşanan değişim ve gelişimler tez çalışmasında örnek alan olarak Haliç Bölgesi'nin seçilmesinde etkili olmuştur.

Haliç Bölgesi'nde günümüze kadar yapılan proje ve uygulamaların altbölgeyi bütüncül olarak ele almaması ve bu çalışmalarda kullanıcının bölgeyi algılaması konusuna yer verilmemesi giderilmesi gerekli bir eksiklik olarak düşünülmektedir. Parçacıl olarak uygulanan projeler birbirinden kopuk sonuçlar getirmektedir. Haliç'in temizlenmesi, tarihi sanayi yapılarının kültürel tesise dönüştürülmesi gibi projelerin bütüncül bir planlama anlayışıyla ve kullanıcının katılımıyla yapılması Haliç'in fiziksel olarak algılanabilir, sosyo-psikolojik olarak da sevilen ve benimsenen bir mekan haline dönüşmesini sağlayabilir.

Haliç Bölgesi bütününde kentsel tasarım ve çevre psikolojisi kapsamında kentsel imaj öğelerinin incelendiği bu tez çalışmasının, bölgenin daha önce bu konu açısından ele alınmamasından dolayı gerekli olduğu düşünülmektedir. Çalışmada kullanıcının bölgeyi nasıl algıladığı da yapılan anket çalışmaları ve oluşturulan bilişsel haritalarla test edilmiş, böylece kullanıcıyı dikkate alan bir çalışma gerçekleştirilmiştir.

Beş bölümden oluşan çalışmanın giriş bölümünde çalışmanın amacı, kapsamı ve çalışmada kullanılan yöntem açıklanmıştır.

İkinci bölümde kavramsal çerçeve oluşturulmuş, konuyla ilgili kavramlar ve kuramlar incelenmiştir. Bu bölümde ilk olarak kentsel çevrenin en önemli öğesi olan insan tarafından sürekli değişen ve biçimlenen mekan ve çevre kavramları ele alınmıştır. Kentlerin benimsenmesinde etkili olan kentsel imaj olgusu sadece görsel açıdan değil, kentin kimliği ve kullanıcı tarafından algılanabilirliği açısından da incelenmiştir. Bu nedenle bölümde algı, kentsel kimlik ve kentsel imaj kavramlarına yer verilmiştir. Kentsel imaj konusunda temel kuramsal yaklaşımlar olan “Bilişsel Haritalar Kuramı” ve “Kentsel İmaj Kuramı” tez konusu kapsamında incelenmiştir.

Üçüncü bölümde örnek alan olarak seçilen Haliç Bölgesi'nin konumu, tarihsel gelişimi ele alınmıştır. Bölüm sonunda "Kentsel İmaj Kuramı" bağlamında Haliç Bölgesi'nin imaj öğeleri şehir planı gözüyle değerlendirilmiştir.

Çalışmanın dördüncü bölümünde Haliç Bölgesi'nin kullanıcılar tarafından algılanması konusu irdelenmiştir. Bölgenin sahip olduğu imaj öğeleri ve kentsel kimliği bölgede ikamet edenlere, çalışanlara ve bölgeyi ziyaret edenlere uygulanan sorgulama ile araştırılmış, anket çalışması sonucunda önemli veriler elde edilmiştir.

Sonuç ve değerlendirme bölümünde tez bütününde kavramsal bölümler ve diğer gelişme bölümleri karşılıklı ilişkiler kurularak değerlendirilmiş ve bu çalışmadan çıkarımlar elde edilmiştir.

Kentsel imaj kavramı geleneksel yerleşmelerin çağdaş koşullara uyumunda ya da yeni gelişen yerleşim alanlarında kentsel tasarım açısından önemli bir konudur. Niteliksiz ve kimliksiz mekanlar yerine fiziksel olarak algılanan, sosyo-psikolojik olarak sevilen ve benimsenen mekanlar kent ve kullanıcı ilişkisini güçlendirecektir. Günümüz ihtiyaçlarına cevap verecek mekanlar üretmek, bunu yaparken de geçmişe sahip çıkmak kent kimliğinin ve imajının korunmasında temel amaç olmalıdır. Bu düşüncelerden hareketle, tez çalışmasında örnek alan olarak Haliç Bölgesi'nin incelenmesinin bu konuda yapılacak çalışmalara altlık oluşturacağı düşünülmektedir. Haliç'in kıyıları, yamaçları, vadileri, akarsuları ve akarsu havzaları ile bir bütün olarak ele alınan çalışma tanımlı bir altbölgeyi kapsadığından bu bölge ile ilgili yapılacak her türlü çalışmaya kaynak olabilecektir. Farklı dinamiklerin etkisiyle sürekli gelişen ve değişen Haliç Bölgesi'nin sorunlarına kalıcı çözümler üretmek gerekmekte, bu noktada uygulamalar tam katılım sağlanarak yapılmalıdır. Çalışmanın; kullanıcının bölgeyi nasıl algıladığının araştırılması ve bölgenin fiziksel olduğu kadar sosyo-psikolojik açıdan da ele alınması yönleriyle çok yönlü ve özgün olduğu düşünülmektedir.

Anahtar sözcükler;

Kent kimliği, algı-algılama, kentsel imaj, Haliç Bölgesi, kentsel imaj öğeleri

ABSTRACT

The subject of this project, named “Survey of Haliç Region in the context of Urban Image” is in order to study elements of urban images on urban spaces which are studied in aspect of urban design and environmental psychology. The aim of the study is to examine the elements of urban image which is the most affected place by local and global changes. In the survey it’s aimed in order to distact attention of the elements of urban image having a great important concept on traditional residence and newly developing places. Through the elements of urban image that plays a significant role on occuring urban identity, cities which are percieved phsically and socio-psycologically appears, so cities have a sense of percieveable and acceptable environmental psychology.

The change which was lived along the history and which has been lived nowadays and uncontroled increase of population, urban spaces developing without checking, unsuitable construction ignoring historical buildings has spoilt the relationship between people and urban areas. İstanbul which is the one of most the places affected by the urban change and development. That İstanbul has geographic and historical features together make İstanbul specified and qualified city. Haliç Region is an important subregion in İstanbul Metropolitan Area with its cultural and natural characteristics. Its cultural, historical and social values and its nature provide Haliç a special identity. Being one of the oldest residence, existance of many elements of urban image in this area has played a great role on chosing of Haliç as a subject of this thesis.

That the projects and the practises which had been made so far didn’t handle the subregion totally and that the subject which constructions users didn’t comrehend the region did not take place of the surveys are thought as a lack of nessecity to be dealt with. Projects carried out partially bring partial solution. Projects like cleaning Haliç, turning historical and industrial constructions into cultural complex can make Haliç understandable physically, additionally, can give a chance to Haliç in order to change lovely place socio-pyschologically.

This thesis which examines elements of urban image in concept of urban design and environmental psychology through all sides of Haliç Region includes originality because there has been no other study done before like this subject. On the survey how users see the region was tested with questionare and mental map, so there is a survey carried out which users are taken into account.

The target, extent and methods of survey are explained in the introduction of survey having five sections.

The second section containing the topic therotical frame is allocated to notional examination. In this section, firstly, the notions of environment and place which are continously changed by people, the most important element of urban environment are studied. The fact of urban image which is effective on getting accostummed of cities is studied in term of not only visuality but also perceptability by users and identity of urban. Because of that in that section, urban identity and image are searched. The basic therotical thesis about urban image “Mental Map Theory” and “Urban Image Theory” are examined throughout the thesis.

In third section, location and historical process of Haliç, which is choosen as sample, has been examined. At the end of the section, the image elements of Haliç Region are evaluated by the view of urban planner from the context of “Urban Image Theory”.

The subject which Haliç Region is percieved by users is investigated in the forth section of study. The image elements of the region and urban identity were tested by residents, workers and visitors in this area. Very important datas are obtained at the end of the questionarre.

In the section of result and evaluation, the notional sections and other development sections have been obtained from this study.

Urban image notion is a significant subject from the view of urban design on settlements or the adaptation of traditional settlements to up-to-date situations. Instead of unqualified or unidentified places, places which are perceived physically, enjoyed and accepted socio-psychologically make the relation between users and city much stronger. To create new residence for our time needs must be the basic target for protecting urban image and supporting urban identity. By the enlightening of these ideas, the survey of Haliç Region as a subject of this thesis is thought as a subtitle for the next surveys. The shores, slopes, valleys, rivers and basins of Haliç are examined so that it can be source for every kinds of survey about this subject. It's necessary to produce new solutions for Haliç Region where processes and changes steadily with different dynamics and studies must be done by supporting absolute participation. Because of the fact that how users perceive the region was examined and the region was researched not only physically but also socio-psychologically multifaceted and unique survey is obtained.

Key words;

Urban identity, perception, urban image, Haliç Region, elements of urban image

1. GİRİŞ

Kentsel mekanlar geçmişten günümüze kadar insan ihtiyaçları doğrultusunda şekillenmiş, gelişmiş, değişmiştir. Bu değişim ve gelişim sırasında her zaman insan algısı etkin olmuştur. İnsanlar algılayabilecekleri bir çevre yaratmak için çalışmışlardır. Kentsel alanların biçimlenmesi konusunda da kentsel kimlik ve kentsel imaj algılanabilir kentler için en önemli unsurlardır.

Günümüzde yerel ve küresel gelişimler ve değişimler ile birlikte mekan farklı bir anlam kazanmıştır. Mekanı biçimlendiren etmenler insan ihtiyaçlarını, kültürü, toplumu, değer yargılarını arka plana itmişlerdir. Bu da insan-insan, insan-mekan ilişkilerini koparmış, fiziksel ve sosyal açıdan sorunlu çevreler yaratmıştır.

Yaşanan bu değişimler mekanın kimliğinin ve imaj öğelerinin değişmesine neden olmakta, kullanıcıların kenti algılamasını etkilemektedir.

1.1 Amaç

“Kentsel İmaj Öğeleri Bağlamında Haliç Bölgesi'nin İncelenmesi” olarak belirlenen tez çalışmasının amacı yerel ve küresel değişimlerden en fazla etkilenen mekanlar olan kentlerin imaj öğelerini kentsel tasarım öğretisi çerçevesinde incelemektir. Bu amaçla örnek alan olarak seçilen Haliç Bölgesi'nin kentsel imajı irdelenerek, kullanıcısı tarafından nasıl algılandığı ortaya çıkarılmıştır.

1.2 Kapsam

Tez çalışması beş ana bölüm olarak tasarlanmıştır. Birinci bölüm giriş bölümünü oluşturacaktır. Bu bölümde böyle bir çalışma yapılmasının amacı, kapsamı ve yöntemi verilmiştir.

Gelişme bölümlerinden ilkinin oluşturduğu ikinci bölüm kavramsal çerçevenin yer aldığı bölümdür. Kentlerin benimsenmesinde önemli bir kriter olan kentsel imaj olgusu sadece görsel açıdan değil, kentin kimliği ve insan tarafından algılanabilirliği ile incelenmiştir. Bu bölümde kentsel çevrenin en önemli öğesi olarak insanın sürekli ihtiyaçları doğrultusunda değiştirdiği mekan ve çevre kavramları ele alınmış ve kentsel mekan ve çevre kavramlarının algılama konusundaki önemi de vurgulanmaya çalışılmıştır. Algılama konusu duyu-duyumu, algılama ve davranış süreçleri ile ele alınmıştır. İnsanların davranışları sonucu çevreyi biçimlendirmesiyle oluşan ya da kentin doğal özelliklerinden kaynaklanan kentsel imaj

öğeleri tez çalışmasının ana konusu olduğundan daha detaylı incelenmiştir. İnsan tarafından benimsenebilen bir çevre oluşabilmesi için gerekli olan kentsel imaj açıklanmış ve kentsel imajın oluşumu değerlendirilmiştir. Kentsel imaj öğeleri Lynch'in 20. yy'ın ikinci yarısında yaptığı çalışma temel alınarak açıklanmaya çalışılmıştır. Yine bu bölümde kentsel imaj ile bir bütün oluşturan kentsel kimlik konusuna değinilmiştir. Kimlik tanımı yapılarak oluşumu ve kimliği etkileyen faktörler incelenmiştir. Gerekli kavramsal açıklamalar yapıldıktan sonra üzerinde durulacak ana konu olan kentsel imaj konusundaki kuramsal yaklaşımlar açıklanmıştır. Bilişsel haritalar kuramı kentlinin kentin kimliğini ve imaj öğelerini zihninde nasıl canlandırdığını ve bunu somuta nasıl dönüştürdüğünü irdelemek için en önemli kuramlardan biridir. Kentsel imaj kuramı ise imaj öğelerini açıklayan konu hakkındaki en temel kuramdır. Bu bölümün sonunda kavramların birbirleri ile ilişkisi ve diğer bölüme girişteki önemi vurgulanarak bir sonuç ve değerlendirme yapılmıştır.

Gelişme bölümünün diğer konusunu oluşturan üçüncü bölümde anlatılan kavramsal çerçeveye ilişkili olarak Haliç Bölgesi üzerinde bir irdeleme yapılmıştır. Kentsel kimlik ve imaj öğeleri bakımından oldukça zengin bir kent olan İstanbul'un, bu yönden en önemli mekanlarından birisi de Haliç'tir. Eşsiz bir coğrafya olan Boğaz'ın bir uzantısı olan Haliç'in önemi yapılan araştırma ve inceleme çalışmalarıyla bu tez kapsamında bir kez daha vurgulanmıştır. Bu bağlamda öncelikle belirlenecek sınırlarıyla Haliç'in konumundan bahsedilmiş ve tarihsel süreç içerisinde kentsel imaj öğeleri bağlamında Haliç'in önemine değinilmiştir. Haliç'in konumu ve tarihsel süreci algılama, kentsel kimlik ve kentsel imaja girdi verecek önemli konulardır. Haliç Bölgesi'nde kentsel imaj konusu araştırmacının alandaki çalışmaları sonucu elde edilen bilgilere göre oluşturulmuştur. Kentsel imaj kuramına göre Haliç'in sınırları, bölgeleri, yolları, odakları ve simgeleri tezin müellifi tarafından şehir planı gözüyle ele alınarak değerlendirme yapılmıştır.

Dördüncü bölümde ise Haliç Bölgesi'nin kentliler tarafından algılanması konusu irdelenmiştir. Bölgenin sahip olduğu kentsel imaj öğeleri ve kentsel kimliği ve bunların değişimi yöntem kısmında açıklandığı gibi kullanıcılarla yapılan anket ve görüşmelerle belirlenmiştir. Böylece bölgenin kullanıcılar tarafından nasıl algılandığı ortaya çıkarılmış ve bölümün sonuç ve değerlendirmesi yapılmıştır.

Son bölümü oluşturan sonuç ve değerlendirme bölümünde tez bütününde kavramsal ve gelişme bölümleri karşılıklı ilişkiler kurularak değerlendirilmiş, teze ait sonuçlar elde edilmiştir.

1.3 Yöntem

Tez çalışmasının kavramsal bölümünde, daha önce yazılan yüksek lisans ve doktora tezleri ile konu hakkında yayınlanan kitaplar incelenmiştir. Bu çalışmanın literatür araştırması kısmını oluşturmuştur. Kavramsal çerçevede büyük ölçüde seminer dersinde tezin müellifi tarafından hazırlanmış olan “Kentsel İmaj Ögelerine İlişkin Kavramlar” konulu ödev kullanılmıştır.

Haliç Bölgesi'nin değerlendirilmesinde daha önce yazılan yüksek lisans ve doktora tezleri, konu hakkında yazılan kitaplar ve makaleler değerlendirilmiş, literatür araştırması yapılmış, bu bilgiler internet araştırması ile de desteklenmiştir. Haliç Bölgesi'nin algılanması, kentsel imaj öğeleri ve kimliği hakkındaki değerlendirmeler ise ağırlıklı olarak alandaki gözlem, geçmiş deneyimler ve yapılan mülakatlarla oluşturulmuştur.

Örnek alan olarak seçilen Haliç Bölgesi'nde konu ile ilgili 20 ikamet eden, 20 çalışan ve 20 ziyaretçi olmak üzere 60 denek ile anket yapılmıştır. Anket iki bölümden oluşmuştur. İlk bölümde açık uçlu sorular sorularak kişisel bilgiler elde edilmiş, Haliç'i kullanma durumu, bölgeden memnuniyet gibi konuların yanısıra kentsel imaj öğeleri hakkında da ipuçları alınmaya çalışılmıştır. İkinci bölümde ise kullanıcıya bilişsel haritalar çizdirilerek, kenti nasıl algıladıkları somutlaştırılmış, böylece kentsel imaj öğeleri belirlenmiştir. Anketin ilk bölümünden elde edilen veriler ve ikinci bölümünde denekler tarafından ifade edilen kentsel imaj öğeleri “Microsoft Access” isimli veritabanı programında sayısallaştırılmıştır. Kişisel özelliklere, Haliç'i kullanma durumuna ve ankette değinilen diğer verilere göre çapraz sorgular ile gruplanan veriler “Netcad” isimli çizim programında sayısallaştırılarak bilişsel haritalar elde edilmiştir. Sayısallaştırma işlemi için her grupta, bu imaj öğelerinin denekler tarafından kaç kere referans gösterildiği sayılmış, bunun sonucunda imaj öğelerine, tekrarlanma sayılarıyla doğru orantılı olarak büyüklükler verilerek kentsel imaj haritaları oluşturulmuştur. İmaj haritaları Kevin Lynch'in (1960) “Kentsel İmaj Kuramı” kapsamında yaptığı çalışma yöntemiyle oluşturulmuştur. Kentlinin algıladığı kentsel imaj öğeleri ve kimlik ile kent plancısının yaptığı değerlendirmeler karşılaştırılmıştır. Bu karşılaştırma kapsamında kullanıcı ve şehir plancısı gözüyle Haliç Bölgesi'ndeki kentsel imaj öğeleri arasındaki farklılıkları ortaya çıkarmak için Kevin Lynch'in (1960) kullandığı gösterim tekniği yerine farklı bir gösterim tekniği tercih edilmiştir.

Bu araştırmalar sonucunda Haliç'in kimliği ortaya koyulmuş ve çok yönlü olarak kentsel imaj değerlendirilmesi yapılmıştır. Ortaya çıkan sonuçlar ve değerlendirmeler ışığında, toplumların yaşam biçimini ve kültürlerini yansıtan kentsel mekandaki imaj olgusu ve değişimi görsel ve algısal olarak değerlendirilmiştir.

2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Tez çalışması kapsamında insan ile çevre arasındaki ilişkilere sahne olan kent mekanı, kent mekanının benimsenmesinde ve sahiplenilmesinde etkili olan algı, kentsel imaj ve kentsel kimlik kavramları irdelenmiştir. Çalışmaya yön veren kuramsal yaklaşımlar ise “Bilişsel Haritalar Kuramı” ve “Kentsel İmaj Kuramı” olmuştur.

2.1 Çevre ve Mekan Tanımları

İnsan davranışına sahne olan çevre ve mekan, kent kimliğinin ve imajının gerçekleştiği yer olarak tez konusu açısından önemli bir yere sahiptir. Çalışmada çevre ve mekan kentsel boyutlarıyla ele alınıp, algı ile ilişkilendirilmiştir.

2.1.1 Kentsel Çevre

Çevre bir organizmanın yer aldığı ortamdır. Bu ortam doğal fiziksel öğelerden ve insan elinin şekillendirmeye başladığı yapay koşullardan meydana gelmektedir. Rapoport bu ifadeyi destekleyecek bir tanımlamayla, çevrenin onu oluşturan öğeler ve insanlar arasındaki ilişkiler bütünü olduğunu söylemektedir. Çevrenin bir yapısı vardır ve rasgele bir araya gelmiş şeylerden oluşmamaktadır (Rapoport, 1977: 9).

Çevrenin tanımı her bilim dalına göre değiştiği gibi, bilimler arası bağlantılar da kurulabilmektedir. Örneğin çevre psikolojisi fizik mekan tasarımcılarının dikkate ele alması gereken bir konudur. Kentsel tasarımda yapıların tümü çevre bağlamında konu olurken, fiziksel öğelerin yanısıra sosyo- ekonomik ve kültürel öğeler de dikkate alınmalıdır.

İnsanın birebir ve kısa vadede etkileşimde olduğu çevresi duyu organlarıyla algılayabildiği, kavrayabildiği çevresidir. Bu bir kentten bir çalışma odasına kadar çeşitlilik göstermektedir (Firidin, 2000, 19). Çevre ortamın karakterini sunmaktadır. Bell’in betimlemesine göre bir tiyatro oyununda sahne oyunun nasıl oynanacağı hakkında bilgi verip, oyuncular dekorasyon şekilleri ile oyun hakkında yorumlar yapabilmeyi sağlıyorsa, çevre de ortamın karakterini sunar. Bu oyun için sahne çevredir. (Bell, 1996: 2)

Çevre farklı gruplarda ele alınabilir. Lang bu konuda fiziksel, sosyal, davranışsal ve psikolojik çevre olarak bir sınıflama yapmaktadır. Alansal ya da coğrafi olarak bir yerleşim fiziksel çevreyi, kişiler ya da gruplar arası organizasyonlar sosyal çevreyi, kişilerin zihinlerindeki imajlar psikolojik çevreyi, bu öğelere karşı kişilerin yanıtları ise davranışsal çevreyi oluşturmaktadır. Bu sınıflamadaki esas, kişilerin etrafını saran güncel ya da gerçek dünya,

algılanan dünya ve tüm bunların insanların duygu ve davranışlarını etkilemesidir. (Lang, 1987: 77)

Çevre insan eli değdikçe çeşitlenmeye başlamıştır. Çevreye insan elinin değmesi, insanın yaşamını sürdürebilmesi için gerekli ihtiyaçlarını karşılaması nedeniyle olmuştur. Bu bağlamda da Lang'ın yaptığı sınıflamadan daha genel olarak çevre yapay ve doğal çevre olarak ayrılabilir. Çevre doğal ve insan eliyle yapılan unsurları içeren bir bütündür (Önem, 2004: 6).

Doğal çevredeki potansiyelin algılanıp değiştirilmesi sonucu oluşan çevre yapay çevre olarak tanımlanmaktadır. Doğal çevre ise en basit haliyle, doğal süreçler dışında fiziksel değişimlere uğramamış olan ortamlar olarak tarif edilebilir (Firidin, 2000: 19). İnsan doğayı kendi ihtiyaçları doğrultusunda sürekli değiştirmektedir. Yani çevre ve insan sürekli etkileşim içerisinde. Bell'e göre çevrenin herhangi bir parçasının değişimi diğer parçalarını ve dönüşümlü olarak insanı da etkilemektedir (Bell: 1996: 2).

Yapay çevre kişinin bu çevreye verdiği yanıtlarla ölçülmekte ve değerlendirilmektedir. Kişi-çevre etkileşiminin oluşabilmesi için ise çevrenin kişi tarafından algılanması, çevredeki potansiyelin fark edilmesi, kodlanması, değerlendirilmesi ilk aşamayı oluşturmaktadır. Bu süreç çevreyi yorumlama, okuma sürecidir. Bundan sonra kişi eyleme, davranışa geçmektedir. Bu süreç ise yanıt, tepki sürecidir (Firidin, 2000: 20). Bu da Lang'ın belirttiği davranışsal, psikolojik ve sosyal çevre ile örtüşür. Bu bağlamda davranışsal, psikolojik ve sosyal çevrenin yapay çevreyi oluşturduğu söylenebilir. İnsanın yapılı çevresi teknoloji, hız ve değişime bağlı olma durumunu barındırmakta ve yansıtmaktadır. Bu etkenler de çevrenin yapılanmasında önemli rol oynamaktadır.

2.1.2 Kentsel Mekan

Mekan geniş kapsamlı bir kavramdır. Sonsuz bir çevre olan uzaydan hücreye kadar inen geniş bir yelpaze içinde yayılım göstermektedir (Gül, 1989: 5). Önemli olan boyut duygusunun olmadığı uzaydan, insan yaşamı için gerekli olan mekanın oluşturulabilmesidir. Bu nedenle, insan için gerekli mekan tanımlanmış ve sınırlanmış olmalıdır. Mesutoğlu da benzer bir tanım yapmaktadır: Mekan aralarında olumlu veya olumsuz bir ilişki ve örüntüden bahsedilebilen birtakım canlı cansız cisimlerin sınırlarını oluşturduğu ve bunlar gibi başka cisimlerin de (kendisi tarafından) içerildiği uzay parçasıdır (Mesutoğlu, 2001: 3).

Mekan çeşitli yüksekliklerle geometrik olarak sınırlandırılmıştır. Bu geometrik karakter

açıkça okunabildiği sürece, kent mekanı diğer dış mekanlardan kolaylıkla ayrılabilir (Krier, 1988: 15). Mekanın oluşmasında etkili elemanlar zemin, duvarlar ve tavadır. Bunların zorunlu olarak kapalı bir hacim ifade etmesi gerekmemektedir. Örneğin, zemin olarak toprak, tavan olarak gökyüzü tanımlanmış ve sınırlanmış bir alan oluşturduğu sürece mekanı oluşturabilmektedir. Krier'e göre kentsel mekanı oluşturabilmesinde bu mekanı sınırlandıran geometrik karakterlerin estetik kalitesi önemlidir. (Krier, 1988: 15). Ancak günümüzde kentler genellikle estetik kalitenin gözardı edildiği, salt yaşama koşullarının sağlandığı mekanlar olarak karşımıza çıkmakta, bu da estetik kalitenin olmadığı durumlarda da, yapılaşmış çevrenin mekan olarak kabullenildiğini anlatmaktadır.

İç ve dış mekana yönelik sadece işlevde değil, biçimde de bazı küçük kurallar vardır. İç mekan hava koşullarından etkilenmeyen, mahremiyeti olan bir mekandır. Dış mekan ise özel, kamusal ve yarı özel/kamusal mekanlarda açık, içinde açık havada rahatça hareket edilebilen bir yer olarak görülür (Krier, 1988: 15). İç mekanlar kapalı hacimleri ifade ederken, dış mekan açık alanları ifade etmektedir. İç mekanlar daha spesifik amaçlarla kurulurken, dış mekanlar kamuya ait kullanımdan kaynaklanan daha genel bir düzeyle düşünülmektedir (Firidin, 2000: 24).

İnsan kentsel yaşamına geçişinden başlayarak çeşitli gereksinimleri için korunma amacıyla mekanlar kurmuştur. Bir başka deyişle insan gereksinimlerini mekan içinde karşılamıştır. Kent bu gereksinimlere toplumsal anlamda karşılık veren örgütlü mekanlar topluluğudur (Mesutoğlu, 2001: 1). Mekan insan ihtiyaçları doğrultusunda şekillenmektedir. Yani mekanı oluşturan, oluşumuna neden olan etken insanın çabasıdır. Bu nedenle, mekan insan için algılanması ve anlamlandırılması kolay olan bir yerleşim birimi olmalıdır.

Mekanın fiziksel biçimi bir anlamda kişiye o mekanda nasıl davranılabileceğini ya da davranılamayacağını söylerken, yeni davranış olanaklarının ipuçlarını da vermektedir (Firidin, 2000: 24). Burada davranışlar oluşurken insan ve toplum mekana kimlik de vermiş olmaktadır.

Mimari ve kentsel tasarımı oluşturan iki temel öge kütle ve mekandır. Tasarımın özü bu iki öge arasındaki ilişkidir. Ancak günümüzde en büyük kaygı kütle ile ilgilidir. Birçok tasarımcı 'mekan körüdür' (Bacon, 1975: 15). Mekandaki kütlelerin konumu, fonksiyonu insanı doğrudan etkilemekte, bu etkileşim sonucu da mekanın algılanması değişmektedir.

Krier de mimari ve kentsel tasarımda mekanın önemini vurgulayarak, kentsel mekanı iki önemli ögesinden sözetmektedir. Bunlar meydan ve sokaktır. İç mekanda bu biçim, koridor ve

oda biçiminde temsil edilmekle beraber ölçek farklılığı bulunmaktadır (Krier, 1988: 16-17). Krier kentsel mekanın tipolojisini genellikle meydandan yola çıkarak kurmuş ve bu bağlamda üç ana şekilden bahsetmiştir. Bunlar kare, üçgen ve dairedir. Yapılı çevre, yükseklikler, meydan-yol kesişmeleri gibi durumlar meydanın biçimlenmesini ve algılamasını etkilemekte olup, bu temel şekiller açılar, gruplanmalar, eklemlemeler, birleşmeler, üst üste çakışmalar, bozulmalar gibi faktörlerden etkilenecek çeşitlenirler. (Krier, 1988: 23-24)

Lynch ise kentsel mekanın ve bu mekanın imajının 5 etkenden oluştuğunu öne sürmektedir (Lynch, 1960: 46). Bunlar Krier'in tanımındaki meydan ve yola ek olarak sınırlar, bölgeler ve simgelerdir. Meydan ise odak noktalarının içinde alınmıştır.

2.2 Algı Kavramı

İnsan çevresini sadece kaydetmez; onu yorumlar, ondan sonuçlar çıkarır, onun hakkında hayal kurar, yargılar ve kişiye özgü bilgilenir. Bunun sonucunda algı birikimi dışa vurulur. Başka bir deyişle algılanan çevre ile olan bir etkileşimin ürünleri algılayıcının da davranış biçimine bağlı olarak dışa vurulur. (Potter, 1992: 60)

Kişinin çevresini hissedebilmesi için onu görmesi, yorumlaması ve algılaması gerekmektedir. Bu algı sonucunda da tepki olarak davranış ortaya çıkmaktadır.

2.2.1 Algının Tanımı

Algılama kısaca çevreden bilgi edinme süreci olarak tanımlanabilir.

R.L. Atkinson algıyı çevredeki uyaran örüntülerinin organizasyonu ve yorumlanması süreci olarak tanımlamaktadır (Atkinson vd., 1995: 185). Cüceloğlu algıyı duyu verilerinin örgütlenerek yorumlanması ve çevremizdeki obje ve olaylara anlam verme sürecine verilen ad olarak tanımlamıştır. (Cüceloğlu, 1992: 98)

Rapaport'a göre algılama, bilişim ve değerlendirme süreçlerinin oluşturduğu dizinin içinde bir süreklilik vardır ve bileşenlerin alanları birbirleri ile kesişmekte, bir başka deyişle kesin sınırlarla ayrılmamaktadır (Rapaport, 1997: 179). Bu ifadeyle Rapaport algılama süreci içerisinde değerlendirme ve bilişimin öneminden de bahsetmiştir. Downs ve Stea ise algıya net bir açıklama yapmış ve mekansal çevreden alınan bilgilerin kodlanması, hatırlanması ve tekrar kodların çözülmesi süreci olarak tanımlamıştır (Kahvecioğlu, 1998:7: Downs ve Stea, 1973).

2.2.2 Algının Oluşumu

İnsan - çevre etkileşimde temel kavram bu çevrenin algılanıp, tepki olarak davranışta bulunulmasıdır. İnsan ihtiyaçları doğrultusunda çevresini algılar ve yine ihtiyaçlarına cevap verebilmek için davranışta bulunur.

Çevresel algılama çevrenin duyu organlarıyla hissedilmesi ile başlayıp çevrenin algılanmış biçiminin zihinde bilinmesi, anlaşılması, gruplandırılması, öğrenilmesi ve zihinsel şemalar haline getirilmesi ile devam eder. Bu noktada algı oluşmaktadır. Çevrenin niteliklerinin tanınması sonucunda belirli seçimler yapma, karar verme ve davranışlarda bulunma süreci de son aşamadır. Bu veriler ışığında algılama sürecini duyu ve duyum, algı ve davranış olarak gruplandırabilmektedir.

2.2.2.1 Duyu- Duyum

Algı insanların duyuları aracılığı ile çevreden aldığı bilgileri işleme süreci olarak tanımlandığına göre, çevrenin yaydığı uyarıların duyu organlarına ulaşarak, duyum mekanizmalarını harekete geçirmesi algısal sürecin başlangıcı olarak kabul edilebilmektedir (Kahvecioğlu, 1998: 8).

Duyum duyu organlarının uyarılmasıyla ortaya çıkan ve duysal bilgiyi taşıyan süreçtir (Kızıl, 2000: 5). Duyu ise duyma hissimizi gerçekleştiren psikolojik ve biyolojik bir süreçtir.

Görme, işitme, tat, koku ve dokunma duyusu olarak bilinen deri duyusu eskiden beri bilinen beş duydur. Yakın zamanda deri duyularının dört tane olduğu belirlenmiştir. Bunlar dokunma, acı-sızı veya ağrı, sıcak ve soğuk duyularıdır. Bunlara ek olarak kas duyusu ve denge duyusu geleneksel duyu sınıflamasında bulunmayan iki duydur (Kahvecioğlu, 1998: 9). Özellikle mekanın hissedilmesinde klasik beş duyunun yeterli olmadığı gerekçesiyle son araştırmalarda duyular çeşitlenmiştir. Kas ve denge duyusu bu bakımdan önemlidir. Sıcak ve soğuk duyuları ise aslında yine dokunma duyusunun farklı eşiklerde algılama yeteneğinden kaynaklanan ve dokunma duyusu kapsamında irdelenebilir olan duyulardır.

Duyu organlarının getirdiği henüz işlenmemiş bilgi olan duyunun oluşum sürecine bakıldığında alıcı hücrelerin dış çevredeki fiziksel enerjiyi yakalayarak sinirsel enerjiye çevirmesiyle oluştuğu görülür (Kızıl, 2000: 15). Yani algılama sürecinde duyu fiziksel niteliktedir.

Bir mekanın estetiğini görme duyumuzla, akustiğini işitme duyumuzla algılarız (Kızıl, 2000: 15). Çevreyi algılamada en etkili duyularımız görme ve işitme olmakla birlikte, diğer tüm

duyular da mekanın algılanmasında dolaylı ya da dolaysız olarak rol almaktadır.

Görme algının çok önemli bir parçasıdır. Görsel algılamanın önemi, gözün her zaman çevresini taramasından kaynaklanmaktadır (Rapoport, 1977: 183). Nesnelerin tek başlarına ve birbirleri ile mekandaki konumunu, uzaklığını, dokusal özelliklerini, ışık kalitesini, rengini, biçimini algılamamız görme duyumuzla gerçekleşir. Bu aşamada geçmiş deneyimler ve kültür etkilidir (Rapoport, 1977: 186). Bunların yanısıra gözün sağlığı da çok önemlidir. Görme özürülüler bu duyularını hiç kullanamazlarken, sağlık sorunları olanlarda yanlış ya da yetersiz algılama yaşayabilmektedirler.

Bir kentin fiziksel özelliği görerek duyumsanmaktadır. Renk olgusu mekanın imajı ve kimliği üzerinde çok etkilidir. Örneğin denizin mavisini görmek, İstanbul'un boğaz silüetini hissetmek ancak görme duyusu ile algılanabilmektedir.

Koku alma bir mekanın duyumsanmasını zenginleştirir ve o mekanı kimlikleştirir ve özgünleştirir. Kokular sosyal açıdan sınıflandırılmış bazı anlamları ortaya koyarlar (Rapoport, 1977: 186). Örneğin bazı liman şehir ve kasabaları görsel ve kokusal olgularla dolu algısal kimliğe sahiptir (Önem, 2004: 21). Mekanı oluşturan elemanların yaydığı kokular veya mekan içindeki fenomenlerden kaynaklanan kokular mekansal algıyı etkilemektedir (Kahvecioğlu, 1998: 17). Örneğin su kaynakları her kentin sahip olamadığı kentsel imaj öğeleriye, bu kaynakların kirliliğinden kaynaklanan koku zihinlerde olumsuz imaj etkileri bırakmaktadır.

Ses kentsel mekanların ayırt edilmesinde önemli bir faktördür. Gürültü çoğunlukla istenmeyen bir faktördür ve kentsel mekanda gürültü algıyı etkileyerek, imaj ve kimlik oluşumunda olumsuz bir etki yaratabilmektedir. Ses bazı durumlarda olumlu etken olarak da görülmektedir. Bir sahil yerleşmesi için deniz sesi ve kuş cıvıltıları, o kentin kimliğini zenginleştirici özellikler olarak görülebilmektedir.

Tatların belli mekanlarla özdeşleşmesi çevresel algı üzerinde çağrışım ve benzeştirme yoluyla etkili olmaktadır (Kahvecioğlu, 1998: 17). Örneğin kestane şekeri denince Bursa'nın akla gelmesi, bu tat ile bu mekanın özdeşleşmesi anlamına gelir.

Dokunma duyusu istemli ya da istemsiz olabilir. Nesnenin derinliğinin algılanması ile elde edilen doku görsel doku olarak tanımlanır. Bunun yanında doku dokunma ile deneyimselleşebilen bir olgudur. (Ünlü, 1998: 13)

İnsan bedeni ile mekan arasındaki ergonomik ilişkinin niteliği kas duyusu ve denge duyusu

aracılığı ile algılanır. Mekanın insana sunduğu hareket potansiyeli de bu duyuların ilettiği bilgiler arasındadır (Kahvecioğlu,1998: 19). Açıkların keskinliği ya da mekanın yumuşaklığı bu duyularla anlaşılabilir (Rapoport, 1977: 187). Kas ve denge duyusu görme özüllü kişilerde genellikle diğer insanlara göre daha güçlü olarak çalışmaktadır.

2.2.2.2 Algı

Çevre ile ilgili bilgiler duyular ile tanımlandıktan sonra, sıradaki süreç bu bilgilerin algılanmasıdır. Algılama insanın belleği ile çevresi arasında geçen bir süreçtir. Kent ölçeğinde, belleğin bir işlevi olarak kentsel öğelerin özelliklerinin tanınması bir değerler sistemine bağlı olarak kabul edilmesiyle oluşur. Bunun için anlamlı ve uyumlu bir bağlantı, görsel zenginlik ve organik bütünlük olmalıdır.

Kentsel öğeler şema haline dönüşmeden ve değerlendirilmeden önce algılanmaktadır. Bu nedenle algılama insan ile çevresi arasındaki bağlantının en önemli mekanizmasıdır (Rapoport, 1977: 178). Rapoport algılama konusunu bilişsel davranışlar ve değerlendirme kavramları ile açıklamaktadır.

Algı çevreden kaynaklanan uyarıcı etkenlerin duyu organları ve zihinsel işlemler yardımıyla kavranması amaçlı bilgi alma sürecidir (Kızıl, 2000: 15). Çevreden bilgilenme süreci fiziksel enerjinin elektrik sinyaline çevrilerek beyne işlemesi için gönderilmesiyle başlar. Algılama sayesinde bu sinyaller objeler, nesnelere, duvarlar ve insanlar olarak görülür (Önem, 2004, 6). Yani duyu ve duyum fiziksel bir süreçken, algıda bireyin özellikleri de sürece katıldığından objektif özelliklerin yanısıra bireye özgü koşullar da etkilidir.

Bireyin içinde bulunduğu durum, beklentiler, geçmiş, deneyimler, yaş, cinsiyet, meslek vb. etkiler algılamayı etkileyen kullanıcıdan kaynaklanan faktörlerdir. Kullanıcı kişisel özellikleri ve beklentileri ile duyuların bir kısmını seçer ve algılama sürecine tabi tutar. Bir başka deyişle, kişi çevresinden o andaki ihtiyaçları doğrultusunda bilgi alır. Bu nedenle algının oldukça öznel yönü vardır.

Algılamanın oluşum ilkeleri olarak şekil-zemin ilişkisi, ışık, renk, şekil, büyüklük gibi sabit algılama kuralları, derinlik algılaması ve Gestalt ilkeleri incelenebilmektedir. Algılamada şekil- zemin ilişkisi oldukça önemli bir kavramdır. Bir şekil arka alanıyla birlikte, onun içinde algılanır (Önem, 2004: 7). Şekil, biçim, renk değişmezlikleri gibi “algıda değişmezlikler ilkeleri” kişinin önceki deneyimleri sayesinde algılamayı kolaylaştırmaktadır. Bu faktörler algılamayı etkileyen ve uyarıcıların özelliğinden kaynaklanan faktörlerdir.

2.2.2.3 Davranış

İnsan çevresiyle etkileşiminde öncelikle algılama yoluyla çevresinden bilgi edinir. Bu bilgi sonucunda bilişsel taslaklar oluşturur. Böylece insan edindiği yeni bilgileri eskileri ile karşılaştırarak kaydetmekte ve değerlendirmektedir. Sonucunda da davranışsal tepki oluşur.

Davranışın oluşmasındaki neden genellikle insan ihtiyacıdır. Aslında algının başlamasında da etken budur. İnsan ihtiyacı doğrultusunda çevresini anlamlandırır ve bazen nesneye ihtiyacı doğrultusunda çok farklı işlevler yükleyebilir.

Davranışlar ihtiyaç, dürtü ve güdü ile ilişkilidir. Eksiklikler insanda ihtiyaç olarak ortaya çıkmaktadır. İhtiyaçların giderilmesi için kişi bunu sağlayacak davranışlarda bulunma zorunluluğu duyar. İşte bu eksikliğin duyulması olayına ihtiyaç, bu eksikliği gidermek için organizmada beliren güce dürtü, organizmanın ihtiyacı gidermek için belli bir yönde etkinlik göstermesi eğilimine de güdü denir. (Yaşlıca, 1992: 99)

İhtiyaçlar arasındaki hiyerarşiyi Maslow şöyle sıralamıştır: (Lang,1987: 85)

- 1) Acıkmak, susamak gibi fizyolojik ihtiyaçlar,
- 2) Fiziksel zararlardan kaçınma ve korunma gibi güvenlik ihtiyacı,
- 3) Bir grubun üyesi olmak ve sevmek gibi aidiyet ve sevgi ihtiyacı,
- 4) Bireyin kendisi ve diğerleri tarafından saygı görmesi gibi saygınlık ihtiyacı,
- 5) Kişinin kapasitesini ortaya koyma ihtiyacının sunumu için gerçekleştirme ihtiyacı,
- 6) Bilgiye susamak ve kişinin kendisi için güzellik isteği gibi kişisel ve estetik ihtiyaçlar (Lang,1987: 85)

Bu ihtiyaçlar dizgesi en önemli ihtiyaç olan fizyolojik ihtiyacın tabanda olduğu, kişisel ve estetik ihtiyaçların ise tepede konumlandığı, tabandan tepeye daralan bir piramit şeklindedir. Bu piramitte insan aşağıdan yukarıya doğru gider, hiyerarşik bir yapı söz konusudur. Her koşulda birincil ihtiyaçlar ilk gündem maddesi olacaktır ancak bu ikincil ihtiyaçların arka plana atılabileceği anlamına gelmemektedir.

Kentsel imajın ve kimliğin yaratılması da bir ihtiyaçtır. Bunun sonucunda bu kimliği ve imajı algılama ve anlamlandırma da duyu- algı- davranış sürecinden geçmektedir.

2.3 Kentsel İmaj Kavramı

Kentsel imaj kavramı bir kentsel alanın tasarımında dikkate alınması gereken en önemli konulardan biridir. Çünkü kentsel imaj o kentin özelliğinin dışı vurulması demektir. Özellikle

son dönemlerde gündeme gelen birbirinin kopyası kentler hem kullanıcıların hem de ziyaretçilerin akıllarında özel bir imaj oluşturmazken, daha sonra bu bölgelerin değer kaybetmesine, benimsenmemesine neden olmaktadır.

Çevre fiziksel olduğu kadar, duygusal olarak da bireyi tatmin edebilmeli, birey üzerinde güzel duygular uyandırabilmeli, huzur ve güven verebilmelidir. Bunun yanısıra, çevre bireyi kendisi hakkında düşündürebilmeli, etkileyebilmelidir. Bütün bunlar, beraberinde belli bir imajı, kimliği ve anlamı taşıyan çevrenin korunması veya oluşturulması gerektiğini yansıtmaktadır. (Kancıoğlu, 2001: x)

Kentsel çevre ve mekanın kullanıcıları tarafından benimsenip sevilmesi için buranın belirli bir imaja sahip olması gerekmektedir. Bu noktada da kentsel imaj kavramı etkili olmaktadır.

2.3.1 Kentsel İmajın Tanımı

İmaj kavramı birçok bilim dalında olduğu gibi günlük hayatta sıkça kullanılan bir kavram haline gelmiştir. Herkes için imaj kavramının ifade ettiği anlam farklıdır. Bunun nedeni her nesnenin kendine özgü bir özelliği olması ve herkes tarafından farklı algılanmasıdır. Hatta tek bir nesnenin bir kişi tarafından birden fazla imajı da olabilir. Böylece her bir nesnenin en az bu nesne hakkında bilgi sahibi olan insan kadar imajı vardır.

Kentsel imajı açıklamadan önce imajın tanımını yapmak gerekmektedir. Dilimizde “imaj”ın kelime anlamı “imge” ile eş tutulmakta, imge ise Türk Dil Kurumu Türkçe Sözlük’teki anlamına göre, duyu organlarının dıştan algıladığı bir nesnenin bilince yansıyan benzeri olarak tanımlanmaktadır. Ancak imaj algılanan nesnenin bilince yansıyan benzeri olmaktan öte; hatırlama, anlama, kavrama gibi süreçlerle, kişinin birikimlerinin de katılımı ile kişiden ve geçmiş deneyimlerinden de etkilenir. (Kahvecioğlu, 1998: 64)

Lynch’e göre çevresel imaj dış fiziksel dünyanın genelleştirilmiş bir resmidir. Bu imaj hem o andaki duyguların, hem de geçmişteki deneyimlerin bir ürünüdür, eylemlerin yönlendirilmesinde, bilgilerin yorumlanmasında kullanılır. Öğrenme ve hatırlama gibi konularda da direk etkilidir (Lynch, 1960: 4). Lynch’in konu hakkındaki tanımlamaları ondan sonra yapılan tüm çalışmalara yön vermiştir. Çevreden duyu organlarıyla bilginin alınması bağlamında fiziksel olarak başlayan süreç, kişinin çevresini anlamlandırması ve kenti, kentin imajı ile algılaması ile devam etmektedir.

2.3.2 Kentsel İmajın Oluşumu

Lynch'e göre insan çevre bileşenlerini ve bu bileşenlerin ilişkilerini kendi beklentileri ve amaçları doğrultusunda seçer, zihninde organize eder, anlamlandırır ve böylece o çevreye ait bir imaj edinir. Bu süreç karşılıklı etkileşime ve insanın uyum yeteneğine bağlı olarak gelişir. Kentin beş bileşeni olan yollar, sınırlar, bölgeler, odak noktaları ve nirengi noktaları bir bütünün alt öğeleri konumundadır ve bu öğelere ait zihinsel imgelerin kümeleşmesi kent imajını oluşturur (Lynch, 1960: 8). Krier ise çevresel imajın ana unsurlarının meydanlar ve yollar olduğunu ifade etmektedir (Krier,1988:7).Bu sınıflama kentsel imajın oluşmasında bir çıkış noktası olabilmekte ancak tüm kenti tanımlamada yetersiz olmaktadır. Çünkü kent sadece noktasal özellik gösteren meydanlar ya da lineer özellik gösteren yollardan oluşmamakta, alansal olarak da bölgelere ayrılmakta ya da lineer ve noktasal diğer özellikleri de göstermektedir.

İmajın başlaması duyu organlarımız yoluyla bilginin alınması ile başlamakta, öğrenme, hatırlama, kavrama, anlamlandırma gibi süreçlerle devam etmektedir.

İmaj çevre ile insan davranışının etkileşiminin bir ürünüdür. Lang imajın oluşmasında insanın çevre içindeki davranışlarının etkilerini vurgulamakta, çevreye verilen tepkilerin çevresel elemanlar arasında kurulmasının ve bu ilişkiler sonucu oluşan imajın, duyumlarla başlayan ve anlamla sona eren sürecin sonucu olduğunu belirtmektedir (Lang, 1987: 110). Stea (1974) ise çevre imajının gelişimini;

- Girdi Aşaması: İnsanın üzerinde eylemlerini kurduğu çevresel bilgilerin toplanması,
- İşlem Aşaması: Bu bilgilerin zihinde işlenerek toplanması,
- Çıktı Aşaması: Bu iki aşamanın sonunda sözlü, yazılı veya grafik olarak anlatılabilirlik özelliği taşıyan çevre imajının elde edilmesi (Kahvecioğlu, 1998: 78) şeklinde 3 aşamalı inceleyerek, bir anlamda Lang ve Lynch'in tanımlarını sınıflandırmıştır.

Tüm bu süreçlere bakıldığında, imaj kişinin fiziksel çevredeki uyarıcılardan duyuları yardımıyla uyarı almasıyla objektif olarak başlamakta, bilginin zihinde işlenmesi durumunda ise kişisel özellikler, toplumsal olgular, deneyimler vb. özellikler de sürece katılarak subjektif bir olgu haline dönüşmektedir. Bu subjektif olgu yine çevreye geri dönerek insanın mekansal davranışını ve değerlendirmelerini etkilemektedir. Böylece çift yönlü bir etkileşim yaşanmaktadır.

Hemen hemen tüm duyularımız kent içinde hareket ettiğimiz sürece eylem halindedir. Bu nedenle imajın algılanması da kişinin özelliklerine göre değişebilir. Lynch'e göre kent uzun

süre aynı şekilde algılanamamaktadır. Öğelerin başka konularla iç içe, çeşitli ve taraflı olması, sürecin aktif olduğunu yansıtmaktadır. Her kişi kendi imajını yaratmakta ve buna katlanmaktadır (Lynch, 1960: 2,7).

Kentsel imaj insanın dış dünya ile iletişim kurmasında önemli bir rol oynamakta, uyarıcıların duygu ve düşünceleri doğrultusunda şekillenmektedir.

Kentsel imajı etkileyen diğer bir faktör de ziyaretçilerdir. Bir kent hakkında imajın oluşabilmesi için sadece orada yaşamak gerekli değildir. Orayı ziyaret etmek ya da yazılı ya da sözlü olarak bilgi edinmek de imajı etkileyebilmektedir.

2.3.3 Kentsel İmaj Öğeleri

Kentin karakteristiklerini etkileyen etkenler kenti oluşturan üçlü yapı olan sosyo-kültürel yapı, fiziki yapı ve ekonomik yapıdaki değişkenlerdir. Kültür yapısı içinde gelenekler toplulukları etkilemekte ve kentsel imajın oluşumuna doğrudan katılmaktadırlar. Bu etkileşimde iletişim etkin olarak yer almakta ve kültürel yapıda değişimlere neden olmaktadır. Değişimlerin yaşandığı kentsel mekanı oluşturan doğal ve yapay çevre elemanları da bu oluşumda yer almaktadır. Tüm bu faktörler birarada, karşılıklı etkileşimlerde bulunarak kentsel imaj öğelerini oluşturmaktadırlar (Güley,2001: 2). Kentsel imaj öğelerinin anlamları birlikte bir bütün oluşturdukları sürece güçlenmekte ve zenginleşmektedir. Bu nedenle birbirleri ile etkileşimi son derece önemlidir. İnsanlar kentsel imaj öğeleri tarafından iyi organize edilmiş bir kenti algılamada zorlanmamaktadırlar.

Kentsel imaj öğelerini incelemede temel bir yaklaşım olan Kentsel İmaj Kuramı Kevin Lynch tarafından 1960 yılında 3 Amerikan Şehri'nde (Boston, Jersey City ve Los Angeles) yapılan kentsel imgelerin bulunması ve okunabilirlik düzeyinin araştırılması çalışmasını temel almaktadır. Araştırma neticesinde bireyler çevrenin anlamı, konsepti ve imaj kalitesinin önemini vurgulamaktadır.

Mekan sosyal olgular ile yapısal- mekansal oluşumların etkileşimi ve insanların öznel değerlendirmelerinin (deneme, öğrenme ve algılama) sentezinden ortaya çıkan bir anlam taşır. Kentsel imaj kuramı da bu senteze dayanmaktadır.

Bireylerin yaşadıkları mekanı algılamasında etkili olan bu imaj öğeleri şunlardır:

- 1) Bölgeler / Dokular
- 2) Kenarlar / Sınırlar

- 3) Yollar
- 4) Odak Noktaları
- 5) İşaret Öğeleri / Simgeler

2.3.3.1 Bölgeler / Dokular

Bölgeler ortak bir karakter taşıyan nesnelere birarada olması ve diğerlerinden kolayca ayrılabilmesi durumudur.

Kentsel olarak bakıldığında bölgeler bir kentin farklı parçalarını, bölümlerini oluşturmaktadırlar. Bölgeler gözlemciyi fiziksel ve zihinsel olarak içine alan farklı büyüklüklerde olmakla birlikte algılanabilir, ortak bir karaktere sahip kentsel bir imaj öğesidir (Lynch, 1960: 17).

Fiziksel olarak bakıldığında, bölgelerin birbirinden ayrılmasına yardımcı olan fiziksel karakteristikler sonsuz çeşitlilik içeren bileşenlerden oluşur. Bunlar doku, mekan, form, ayrıntı, sembol, bina, kullanım amacı, aktivite, oturanlar, baskınlık derecesi, topoğrafya gibi bileşenlerdir (Güley,2001: 24). Bu görsel öğelerin yanısıra insanın duyuları ile algıladığı ses, koku, sıcaklık-soğukluk gibi faktörlerde etkilidir. Bunlar fiziksel etkiler olarak nitelenmektedirler.

Bölgelerin ayrımında önemli bir faktör de bölgelerin işlevsel özellikleridir. Buradaki sektörel yapı kente karakteristiğini vererek, tanımlı altbölgeler oluşmasını sağlamaktadır. Konut, sanayi, ticaret, eğitim gibi fonksiyonlar dokuların birbirinden ayrılmasına neden olurken bazen de bu kullanımların iki ya da daha fazlasının birarada kullanılması, diğer bölgelerden farklılaşan bir doku oluşumunu sağlayabilmektedir. Konut ve ticaret fonksiyonunun birarada bulunduğu dokunun, saf ticaret ya da saf konut alanından daha farklı özellikler göstermesi bu tür dokuya örnek olarak gösterilebilmektedir.

Sosyal açıdan bakıldığında, nüfus yoğunluğu, yaşayanların kültürel özellikleri, alışkanlıkları gibi bazı sosyal karakteristikler bölgelerin ayrımında etkili olmakta, hatta bu özellikler kentin fiziksel yapısına da yansıtılabilmektedir.

2.3.3.2 Kenarlar / Sınırlar

Nasıl ki çevrenin insan için anlamlı bir alan olabilmesi yani mekan oluşturabilmesi için sınırları tanımlı olması gerekiyorsa, her mekanın da özelliklerini yansıtabilmesi için tanımlı sınırları/kenarları olması gerekmektedir.

Kenarlar/sınırlar bölgelerin tanımlanmasında kullanılır. Sınırlar yollardan farklı olarak, iki farklı nitelikteki alan arasında sınır teşkil eden doğrusal nitelikteki elemanlardır (Güley,2001: 26). İşlevine ve karakterine bağlı olarak bazı yollar bölgeler arasında sınır da teşkil edebilir. Ancak her yol sınır değildir. Çünkü yolların bağlayıcı bütünleştirici özellikleri de vardır.

Fiziksel olarak sınırların yapısına bakıldığında, kıyıları, akarsular, demiryolları, su kanalları ya da yüksek duvarlar gibi unsurlar kentte yer alan bazı sınır öğeleridir. Görüldüğü gibi sınırlar doğal ve yapay olmak üzere kendi içinde farklılaşmaktadır. İki farklı kentsel elemanı birbirinden ayıran veya sınırlayan bu unsurlar, iki farklı alanı doğrusal bir form etrafında birleştiren bir unsur olarak da görülebilir (Lynch, 1960: 8).

Kenarlar/sınırlar işlevsel olarak da bölgelerin birbirinden ayrılmasında önemli bir rol oynamakta ve bu bölgelerin algılanabilirliğini kolaylaştırmaktadır.

2.3.3.3 Yollar

Yollar insanların yoğun olarak kullandıkları mekanlardır. İnsanları yönlendiren hareket kanallarıdır.

Yollar bireylerin genel, özel ve potansiyel hareketlerinin görüldüğü kanallardır. Bunlar sokaklar, caddeler, yürüyüş yolları, transit yollar, kanallar ya da raylı sistemler olabilmektedirler. Kenti tanımada ve algılamada en baskın öğelerdir. İnsanlar yollar boyunca, bu mekanları ve çevresinde onunla ilişkili öğeleri algılamaktadırlar (Lynch, 1960: 8).

Krier yolu kentsel mekanın en önemli iki öğesinden biri olarak belirtmiştir. Yolları binaların çevrelemesiyle oluşan, yerleşimin yayılmasının bir ürünü olarak tanımlamıştır (Krier, 17). Lynch ve Krier'e göre ortak nokta yolun yerleşmenin ürünü olarak oluşmasıdır ancak yol her zaman Krier'in belirttiği gibi binalarla sınırlı olmamaktadır. Özellikle hızlı ulaşımın sağlandığı otoyollar çeşitli yapı elemanlarıyla sınırlanan ancak binalarla tanımlanmayan kentsel mekanlardır.

Fiziksel özelliğine bakıldığında, yol formu değişiklik göstermektedir. Yol mekanının ritmik bir düzene bağlı olması veya daralmalar - genişlemeler göstermesi, lineer veya organik bir forma sahip olması, gözlemcinin yol mekanına ilişkin algısını etkileyen yapısal özelliklerdir. (Lynch, 1960: 49)

Estetik değerlere ve yapılarla sahip eski kent sokakları da, kentliye insan olduğunu anımsatan ve yaşam zevkini arttıran nitelikteki öğelerdir. Bu öğelerin bilinçsizce kullanımları, yıkılıp

yok edilmeleri, yerlerinden sökülmeleri üzerinde duyuruların, ilanların yapıştırılması kentsel görünümü bozmaktadır (Güley,2001: 24). Eski sokak dokuların bilinçsizce oluşturulan imar hareketleriyle genişletilmeleri, hem sokağın ve onu saran yapıların fiziksel olarak bozulmasına, hem de sokağın ve çevresindeki yapıların işlevlerinin kaybolmasına neden olmaktadır.

İşlevsel olarak yollar bağlantısını sağladığı bölgelerden kaynaklanan yoğunluğuna göre değişebildiği gibi (otoban, tali yol...), kenarlarındaki yapıların işlevlerine göre de (ticaret yolu, park yolu...) çeşitlilik gösterebilmektedirler.

Geleneksel kentlerde sokaklar konut sokağı ya da belli bir meslek grubunun, belli zanaatkarların toplandığı mekanlar olarak kentsel işbölümüne katılırlar. Sokağın barındırdığı aktivite ya da işlev türü sokak hayatını canlı kılmada önemlidir. Araç trafiğinin olmadığı ya da seyrek olduğu durumlarda konut sokağı çocuklar için oyun yeri, diğer sokak sakinleri için yarı kamusal alan olarak toplanma yeri olurken, ticari işlevi olan sokaklar insanlar için bir karşılaşma ve gezinti mekanı olma özelliği de taşır. Böylece sosyal hayatı canlandırır ve kişinin toplumsal davranışlarını sergilemesine de fırsat verir. Ancak günümüzde ticari faaliyetlerin sokaklarda yoğunlaşması yerine, süpermarketler, büyük alışveriş merkezleri ve türevleri, kentsel canlılığı bir başka yöne kaydırmışlar, kentsel kullanım biçimini değiştirerek sokakları ve caddeleri yalnızca ulaşım kanalları haline getirerek, kentsel canlılığı iç mekanlara çekmişlerdir (Firidin, 2000: 55). Bu noktada bu uygulamalar eski sokakların biçimine ve işlevine yapılan doğrudan bir müdahale olmamakla birlikte, yavaş yavaş bu sokakların önemini kaybetmesini dolaylı olarak sağlamaktadır.

2.3.3.4 Odak Noktaları

Odak noktaları bireylerin kent içindeki toplanma ve dağılma noktalarıdır. Bunlar bir yerden diğerine geçişte, kavşaklarda, ulaşımın kırılma noktalarında, yolların kesişme ve toplanma noktalarında olabilmektedirler (Lynch, 1960: 6).

Meydanlar, yoğunluk merkezleri, toplanma merkezleri, terminaller, yoğun kavşaklar gibi mekanlar odak noktalarıdır. Odak noktaları bazı kaynaklarda düğüm noktaları olarak da kullanılmaktadırlar.

Odaklar işlevlerine göre meydanlar ve açık alanlar olarak gruplanabilirler.

Krier kentsel mekanın yol dışındaki diğer önemli ögesini meydanlar olarak tanımlamıştır. Genellikle meydanlar kişinin kenti kullanırken ilk keşfettikleri mekanlardır (Krier, 1988: 17).

Meydanlar kent içinde toplanma, buluşma, toplu gösterilere, büyük mitinglere el verme gibi sosyal işlevlerin yanısıra, insan algısı açısından sokak ve caddelerin toplanması ve dağılmasıyla ve bu ulaşım kanallarından çıkışta ya da bu kanallara girişte yarattığı algı değişiklikleriyle de önemlidirler. Bir meydanı tanımlayan fiziksel biçim açık alanın sınırlarıdır. Geleneksel olarak planda kare, daire, dikdörtgen gibi temel biçimlerde ya da bunların deformasyonu ile oluşan meydanlar, üçüncü boyutta rijit bir doku, bu dokuyu oluşturan binaların konumlanışları ve arayüzleri ile ortaya çıkmaktadır. Ancak bir meydan her zaman binalarla sınırlanmış değildir. Topoğrafik engeller de meydanı tanımlayabilmekte ya da bu tanımlama da binalar ve topoğrafik engeller bir sınır oluşturabilmektedir. Yani üç tarafından binalarla sınırlanmış bir meydan, bir yönden de deniz ve ya nehir gibi bir su ögesiyle ya da şev gibi kot farkıyla sınırlanmış olabilmektedir. (Firidin, 2000, 52)

Bir meydanın toplanma işlevine elveren biçimsel özelliğini, çoğu kez meydanda bulunan bir sanat ögesi simgelemektedir. Bu bir çeşme olabileceği gibi bir heykel, bir havuz ya da bir saat kulesi olabilmektedir. Bu öge genellikle meydana hakim konumda bulunmakta ve insanlar için bir referans noktası oluşturarak, görsel zenginliğin yanısıra bir nirengi, tanımlı ve bilinen bir nokta haline gelmektedir (Firidin, 2000, 52). Böylece kentin kalbini oluşturan ve önemli eylemlerin yaşandığı meydanlar simgelerle güçlenmektedir. Kentte meydan ve simge bütünlüğü kentin imajını destekleyen en önemli faktörlerdendir.

Fiziksel özelliklerinin yanısıra, meydanın kimlik kazanmasını sağlayan en önemli unsurlardan biri meydanların işlevidir ki meydanlar işlevlerine uygun olarak biçimlenmektedirler. Örneğin konut meydanı, ticaretin yoğunlaştığı meydan, üniversite kampüsü içindeki meydan, resmî dini törenlerin yapıldığı meydan vb. gibi işlevler meydanların kimlik kazanmalarında etkilidirler.

Kentsel açık alanlar kentte doğadan kopmuş şekilde yaşayan, çoğu kez bir iç mekan süsleme aracı olmaktan çok, doğaya yakın olma ihtiyacı besleyen ya da ev içinde, ofisinde beslediği bitkilerle gidermeye çalışan insanın, bir anlamda doğada olma istek ve gereksinimini giderecekleri yerlerdir. Farklı amaçlara göre tasarlanmış parklar olsa da bunlar temelde kişinin açık havada ve doğada olma ihtiyacına yanıt vermeye yöneliktir (Firidin, 2000: 56). Açık alanlar bir bakıma doğanın sembolüdür. Kırdaki açık alanların tarımın yapıldığı, üretimin yoğunlaştığı bir anlamdayken, kent imajında daha çok rekreasyonel eylemlerin yoğunlaştığı alanlar olarak ifade edilmektedirler. (Nohl, 1988). Açık alanlar kent içinde iyi düzenlendikleri takdirde kimlik açısından farklılıklar yaratarak, kentsel imaja katkıda bulunmaktadır.

2.3.3.5 İşaret Öğeleri / Simgeler

İşaret öğeleri referans noktalarıdır. Bu öğeler bazı kaynaklarda landmarklar ya da simgeler olarak da kullanılırlar. Simgeler yer-yön bulmada ve mekanın hatırlanmasında yardımcı olurlar. Mekanda çevresinden farklılaşan bir öğe simge olarak karşımıza çıkar. Simgelerin görsel olarak kolayca fark edilebilir özellikte olmaları gerekmektedir.

Camiler, kiliseler, anıtsal ve sivil mimari örnekleri, heykeller, çeşmeler... simgelerdir. Bunların bazıları yer-yön bulmada lokal olarak dikkat çekerken, bazıları kentsel ölçektir.

Simge bir mimari kompozisyon içinde güçlü kişiliğiyle ortaya çıkan, öteki öğelerden özel olarak tasarımda ayrılması istenen öğedir. Örneğin, eski Türk yerleşmelerinde cami minaresinden yayılacak sesin işitilmesine göre yerleşimin büyüklüğü tayin edilmiş, aynı zamanda mekan olarak çeşitli görünümünün silüet içinde dominant bir unsur olarak kullanılmasına özen gösterilmiştir. Nirengilerin bireyleri yönlendiricileri, yol buldurucu, kaybolmalarını önleyici özelliği de olabilmektedir. Simgeler içinde yer aldığı mekan öğelerinden boyut, malzeme, form ve ayrıntı bakımından farklılıklar göstermektedirler. Bu öğeler çarpıcı ve ilk bakışta fark edilir olduğu gibi, kişilerin kent ve mekan imgesini oluşturmada etkin rol oynamaktadırlar (Güley,2001: 25). Ancak günümüzde simgelerin özellikleri yükselen yapılarla kaybolmakta, kentin güzelliğini yansıtan bu öğeler yerine genellikle büyük iş merkezleri, gökdelenler vb. yapılar simgeleşmektedir. Örneğin günümüzde bir cami minaresine göre mahalleyi tanımlamak neredeyse imkansızdır. Bunun nedeni yüksek yapıların bu simgelerin görünmesini engellemesi olduğu gibi, yanlış arazi kullanım kararları ile birbirine bitişik mahallelerin oluşması ile sınırlarının net olarak tanımlanamamasıdır.

Bazı kaynaklara göre simgeler ve anıtsal öğeler ayrı olarak ele alınmaktadır. Simgeler daha çok mahalle ölçeğinde referansları tanımlamaktayken, anıtsal öğeler kent ölçeğinde referansları vurgulamaktadır. Ancak ölçek ne olursa olsun, amaç çevresine göre farklılaşan konumunu elde etmektir.

Kent imajlarını birbirinden ayıran özellikler, kümeleşmeye konu olan öğelerin bir araya gelişlerinden kaynaklanır. Bir başka deyişle, imajı oluşturan öğelerin topolojik ilişkileri çevre imajının üç unsurunu etkiler: (Lynch, 1960: 2)

- 1) Okunabilirlik: Çevresel bütünün oluşturan öğeler ne kadar okunabilirse, çevre o derece kolay kavranır.
- 2) İmajın yapılanması: İnsan- çevre arasındaki iki yönlü etkileşim sonucunda çevresel

verilerin yanında kişinin sahip olduğu deneyimler de imajın yapılanmasında etkindir.

- 3) Yapı, kimlik ve anlam: Kimlik imajı diğerlerinden ayıran, özel kılan bileşendir. Yapı biçimsel ve mekansal ilişkiler bütünü bağlamındaki konumdur. Anlam ise imajın yüklendiği kavramsal çağrışımlardır. (Lynch, 1960: 2-9)

Kentin biçiminin okunabilirliğinin açıklığı önemli bir görsel kalitedir. Okunabilir bir kent bölgeleri, simgeleri, sınırları kolayca tanımlanabilir, bütün içinde kolayca gruplanabilir olmalıdır (Lynch, 1960: 4). Okunabilir olmasının beraberinde diğer öğeler de sağlandığında kaliteli bir kentsel imaj elde edilmiş olur. Bu da, içinde rahatça ve çabuk hareket edilebilen, yönlenmenin iyi sağlandığı bir mekan demektir. İnsan bu mekanda kendini güvenli hisseder ve güvenli hissettiği mekanı sahiplenerek korur.

2.4 Kentsel Kimlik Kavramı

Kentsel kimlik kentsel imaj ile iç içe bir kavramdır. İki de eş zamanlı ve birbirlerini etkileyerek oluşurlar, gelişirler ve değişirler. İyi bir kentsel imajın olduğu bir kentte, mutlaka tanımlı bir kimlik vardır ya da kimliği belirgin bir yerleşme algılanabilen kentsel imajı ve imaj öğelerini de beraberinde sunuyor demektir.

2.4.1 Kentsel Kimliğin Tanımı

Kimlik toplumsal bir varlık olarak insana özgü olan belirti, nitelik ve özelliklerle, birinin belirli bir kimse olmasını sağlayan şartların bütünü ve herhangi bir nesneyi belirlemeye yarayan özelliklerin tümüdür (www.ansiklopedi.com , Önem, 2004: 8). Yani kimlik kavramı canlı ve cansız nesnelere hakkında kullanılabilen bir kavramdır.

Kimlik bir varlığın diğer varlıklardan farklılığı ve özgün olma durumudur (Lynch, 1960: 8). Ancak burada bahsedilen tek olması değildir. Onun özelliklerini ve karakterini öne çıkaran, bir anlamda onunla özdeşleşen tanımıdır.

Kimlik kent imajını etkilemekte ve kent imajından etkilenmektedir. Fiziksel, sosyo- kültürel, ekonomik farklılık gibi nedenlerle her kent için farklı kent kimliği tanımları ortaya çıkabilmektedir çünkü her kentin imajı da farklıdır. Kent kimliği diğerlerinden farklı, özgün olduğu durumda belirginleşir ve kimliğin asıl amacı olan “tanınma” eylemini sağlar.

Kimlik bir varoluş tarzının ürünüdür. Bir kimliğin oluşumu belli koşulların sürekliliği neticesinde gerçekleşmektedir. Bu koşulların bazıları (Cüceloğlu, 1993, Kancıoğlu,2001: 21):

- Kültürel miras ve gelenekler,
- Toplumun gereksinmelerinin nitelik ve karakteri,

- Coğrafya, topografya, iklim, doğa ve doğanın engebelerinden meydana gelen faktörler,
- Ulusun ürettiği teknoloji,
- Değişen şartlara uyabilme yeteneğidir.

Günümüzde kimlik ya soylu bir geçmişi ya da iddialı bir geleceği yansıtan imajlarda aranmaktadır (Kancıoğlu,2001, 22). Bu nedenle geleneksel kentlerde kentsel kimlik genellikle dokunun korunması, kültürel özelliklerin sürdürülmesi ile mümkün olur. Yeni yerleşmelerde ise gelişime uyum sağlayacak ve farklılığıyla da kendisini öne çıkaracak bir kimlik oluşumu çözümlenmelidir. Gerek geleneksel kentlerde, gerekse yeni oluşan yerleşimlerde dünyada süregelen sosyo- ekonomik koşullar göz önüne alınmalı ve sahip olunan değerlere uygun olarak kimlik korunmalıdır.

2.4.2 Kentsel Kimliğin Oluşumu

Kentin yapısını oluşturan öğeler bir araya gelerek kent kimliğini oluştururlar. Kenti etkileyerek kimlik oluşumunda rol alan öğeler kentin sosyo-ekonomik yapısını, fiziksel yapısını ya da ekonomik yapısını oluşturan etmenlerdir. Bu etmenler kent üzerinde farklı etkilere sahiptir (Güley,2001: 30). Kent kimliğinin oluşmasında yine aktif aktör olarak insan görülmektedir. İnsanın çevresini oluşturması süreciyle kimlik de oluşmaya başlamaktadır.

Kent kimliğinin oluşumunda kentin tarihi yapısı önemli bir faktördür. Bunun yanısıra sosyal ve ekonomik koşullar bu gelişime yardımcı olmaktadır.

2.4.3 Kent Kimliğini Etkileyen Faktörler

Kent kimliği kentli ile yaşayan bir olgu olduğundan insanı etkileyen tüm faktörler dolaylı ya da dolaysız olarak kenti ve kimliğini de etkilemektedir.

2.4.3.1 Fiziksel Kimlik

Topografya, coğrafi özellikler, kentteki yapılar vb. fiziksel tüm etkiler kent kimliğinin oluşumunda rol almaktadırlar. Bu faktörler tek başlarına bir kimlik oluşturabildikleri gibi, birbirleri ile etkileşimleri sonucunda oluşan özellikler de kent kimliğinin zenginleşmesini sağlamaktadır.

Fiziksel çevre doğal ve yapay çevre olarak ayrılabilmesine göre, fiziksel kimlik oluşumunu etkileyen faktörleri de doğal ve yapay olarak ikiye ayırmak mümkündür.

- Doğal Çevreden Kaynaklanan Kimlik Elemanları: Genel konum, topografik durum, iklim

koşulları, su ögesi, bitki örtüsü ve jeolojik durum gibi faktörlerin farklılığı, kentleri birbirinden ayırmakta, tanımlamakta, özgün kılmakta ve kente kimlik vermektedir (Ocakçı, 1994, Önem, 2004: 10). Örneğin İstanbul coğrafi konumundan kaynaklanan özellikleriyle zengin bir kimlik göstergesidir. İstanbul Boğazı, Haliç fiziksel kimliğin tüm özelliklerini sunmaktadır.

— Yapay Çevreden Kaynaklanan Kimlik Elemanları: Sokak-meydan birlikteliğinin oluşturduğu mekanlar, sınırlayıcılar, malzeme-renk-doku birleşimi ve yeşille olan ilişkilerinin tümü mekansal yapıyı oluşturmaktadır. Bütün bu elemanların konuları, özellikleri, çevreye katkıları, ilişkileri ve değişimleri kent kimliğini olumlu ya da olumsuz biçimde etkilemektedir (Çöl, 1998, 18). Yapay kimlik doğal kimlikten daha dinamik olarak değişkenlik göstermektedir. Çünkü yapılanmış çevrenin kimliği zaman geçtikçe değişirken, doğal çevre genellikle aynı kimliği yansıtmaktadır.

Bu etkilerin yanısıra biçimsel özellikler de fiziksel kimliği etkiler. Geleneksel kentler biçimsel kimliğin en rahat okunabildiği kent mekanlarıdır. Kentlerin kurulduğu mekanın konumu, coğrafi özellikleri bu biçimlenişte temel etken iken günümüzde genellikle eşikler gözardı edilerek bir biçimsel kimliğe ulaşılmaktadır.

2.4.3.2 Sosyal ve Kültürel Kimlik

Birey kenti biçimlendirdiğine göre, kentin kimliğinin biçimlenmesinde de en etkili faktör bireyin sosyal ve kültürel yapısı olacaktır. Bunun yanısıra bireylerden oluşan toplum da etkilidir.

İnsan sahip olduğu özellikleri ve kültürünü mekana yansıtmaktadır. Kimliği olan bir kentte bile insan davranışları insanın kendisinden kaynaklanan özellikleri ile mekanı değiştirir. Böylece kendine uygun, kendi tarafından benimsenebilecek kimlikler oluşturur.

Kültür insanla doğanın ara kesitinde oluşur ve insanın düşünce üretmesiyle başlar(Çöl, 1998: 24). İnsan düşünce üreterek kültürünü yaratır ve bu da istemli ya da istemsiz olarak aynı zamanda kültürel kimliğin de oluşmasını sağlar.

Toplumların süreç içindeki tüm etkileşimleri sonucunda ortaya çıkan ve onun yapısını yansıtan öğelerin (sokak, meydan, konut, kentsel alan vb.) var olduğu bütün “kültürel çevre” olarak tanımlanabilmektedir. Çünkü insan fiziksel çevreyi oluştururken doğa şartlarının getirdiği kısıtlamalara rağmen günün teknolojik, ekonomik, sosyal durumundan, toplum beğenileri, akımları, dini görüşlerine vb. varıncaya kadar belli bir birikimi ve durumu da

yansıtmaktadır. Bir bakıma insan kültürel çevrenin bir parçası olarak ortamı hem etkilemekte, hem de ortamdan etkilenecek kültürle sürekli bir etkileşime girmektedir (Çöl, 1998: 25).

Yeni tüketim biçimleri ve kültürel arenadaki değişimler, kentsel çevrelerin yeniden yapılanmasını gerektirmektedir ki bu da kısa sürede kentlerin bilinen kültürel kimliklerinin yitirilmesi anlamındadır (Birsell vd. , 1993: 38). Burada dikkat çekilmesi gereken konu kimliğin her zaman aynı kalamayacağıdır. Kimlik değişen teknolojik, ekonomik, sosyal koşullar bağlamında çağa ayak uyduracak şekilde değişir ancak bu değişimle niteliğini ve kalitesini azaltmamalı ya da kaybetmemelidir.

2.4.3.3 İşlevsel Kimlik

Kentler sahip oldukları potansiyeller doğrultusunda kimlik kazanırlar. Ekonomik açıdan gelişme gösterdikleri iktisadi faaliyetler (sanayi, eğitim, turizm faaliyetleri, tarımsal faaliyetler gibi) kentlerin farklı algılanmalarını sağlar (Güley,2001: 30). Sanayi kenti, üniversite kenti, turizm kenti, maden kenti gibi kentlerin işlevsel özellikleri kente kimliğini vermiştir. İşlevler mekanın ekonomik özellikleri ile birlikte sosyal yapıyı da etkilemekte ve sosyal yapı, fiziksel yapıyı biçimlendirdiğinden sürekli dönüşümlü bir kimlik etkilenmesi oluşmaktadır. Örneğin bir kentte ticaret işlevinin değişmesi ekonomik yapıyı değiştirmekte, bu değişim işsizliğe neden olursa sosyal kimlikte de değişimler olmakta, insanlar istihdam bulabilecekleri kentlere giderken buraları fiziksel olarak boşaltmakta ya da kullanıcı değişimiyle yine kimliğin değişimine neden olmaktadır.

2.4.3.4 Tarihsel Kimlik

Tarihsel kimlik kentlerin kuruluşundan günümüze kadar yaşadığı tarihsel süreçle, bu süreç içerisinde görülen toplumsal eylemlerin birlikteliğinin tasarıma yansımalarıdır (Çöl, 1998, 29). Tarihsel süreç içinde kentler incelendiğinde en baskın ve hissedilebilir kimliklerin eski olma niteliğini yitirmemiş, bozulmamış kentlerde olduğu görülmektedir (Şerefhanoglu ve Yenen, 1993: 138)

Tarihsel kimlik korunması gerekli en önemli yapıdır. Çünkü bir şekilde diğer etkenler sürekli oluşmakta, değişmekte, gelişmekte fakat tarihsel kimlik kaybedildiğinde geri dönüşü olmamaktadır. Kaybolan tarihi kimliğin tekrar kazandırılmak istenmesi ise çoğu zaman taklitten öteye gidememektedir.

2.4.4 Kentsel Kimliğin Değişimi

Kentler yaşayan varlıklardır. Her yaşayan varlığın bir kimliği olduğu için kentin de kimliği hayatta kaldığı sürece onu tanıtmaktadır. Canlı her varlık gibi, kent de doğmakta ve büyümektedir. Bu büyüme süresince de kuşkusuz birçok gelişime ve değişime sahne olmaktadır.

Kentlerde yaşanan değişimin miktarı yörenin veya kentin genel karakterini zedelemeye başladığında bazı sorunlardan söz edilebilmektedir. Geçmişe ait değerlerin günümüze dek taşınması, korunması, canlı tutulması, ülkelerin ve toplumların kültürel geleneğini verdiği önemi yansıtmakla beraber, çevrenin kimlik oluşumu, kültür geleneklerin sürekliliği arasındaki ilişki nedeniyle de çevresel kimliğin korunması söz konusudur. (Kancıoğlu,2001, 22)

Dünyada meydana gelen değişim ve gelişimler nedeniyle kimliklerin, özellikle yapay çevreden kaynaklanan fiziksel kimlik, kültürel kimlik, işlevsel kimliklerin durağan olması mümkün değildir. Bu noktadaki önem eski dokuya saygılı kimlik değişimi ve yeni kimliğin eski kimliğin kalitesini azaltmadan, ona saygılı bir oluşum içermesidir.

Yeni oluşan kentler anlamlı bir kimlik ile bütünleşmelidir. Bu kentler de yıllar sonra tarihi kent olacaktır ve tarihi kimliği onu en iyi şekilde yansıtan bir özellik göstermelidir.

2.5 Kentsel İmaj Konusuna Kuramsal Yaklaşımlar

Kentsel imaj konusuna kuramsal yaklaşımlar bölümü, tezin yöntemi kapsamında iki kuramdan oluşmaktadır. Bunlar birbiri ile ilişkili olan bilişsel haritalar kuramı ile kentsel imaj kuramıdır.

2.5.1 Bilişsel Haritalar Kuramı

Bilişsel haritalar kuramı kentin fiziki yapısının insanlar tarafından algılanmasının bir ürünü olarak ortaya çıkmıştır. Burada önemli olan kentin fiziki kalitesi, kentin insanı yönlendirebilmesi, insanların ise kenti rahatça kullanabilmelerini sağlayacak şekilde zihinlerinde bir kılavuz geliştirmeleridir.

İnsanların mekansal davranışları genellikle yapılı çevrenin sahip olduğu imaja bağlıdır. Yapılı çevrenin etkisi binalar, komşuluk üniteleri ve kentler ile insanların yolunu bulmalarınıdır. Kişileri fizik mekanda sosyal ve psikolojik olarak yönlendirebilmek, kişilerin kendilerini güvende hissetmelerine önemli bir katkıdır (Lang, 1987: 135). İnsanlar güvende oldukları

mekanda daha rahat hareket ederek bu mekanı daha çok inceleme ve daha iyi algılama fırsatı bulurlar. Yönlendirme ile ilgili birçok araştırmada kent üzerine odaklanılmıştır.

Kent mekanlarının sosyal etkinlikleri sürdürebilmesi için kolay erişilebilir olmaları yetmemekte, insanların bu mekanlar içinde kendilerini yönlendirebilmelerini sağlayacak bazı özelliklere sahip olmaları gerekmektedir (Oktay, 1991: 236).

İşaretler düzenli ve eksiksiz olarak tasarlandığında, kent mekanının algılanmasına çok yardımcı olurlar ve bazen mevcut yapılarla ilişki kurmada tek yol olarak görülebilirler ancak kentsel tasarımda yapılı çevrenin okunabilirliği için işaretlerden daha fazla organizasyon ögesi vardır (Lang, 1987:135). Yatay ve dikey işaretlendirmeler araç ulaşımında olduğu kadar yaya ulaşımında da yönlendirmeyi sağlaması açısından hedefe ulaşmada önemlidir. Yönlendirme zor olduğunda yapılı çevrenin anlamlandırılması da zayıf olmaktadır.

Günümüzde kentlerin ziyaretçiler için hazırlanmış tanıtım şemaları da çoğunlukla önemli yerleri, merkezi mekanları, mekanların birbirleri ile ilişkilerini ve yolları göstermektedir (Rapaport, 1977: 120).

Kentlerde yaşayan kişiler çevrelerindeki göze çarpan yapılara göre yönlenebilirler. Devamlı öğeler - dereler, yollar, sokak cepheleri - ve özel, göze çarpan simgeler en önemli yönlendiricilerdir. Bazı kişiler erişilebilirlik konusunda temel yönler göre referans verirken, bazıları kutsal mekanlara, güneşe, rüzgara göre yön belirlerler. Bazı kişiler ise kendi çizdikleri sınırlarının dışına çıkmadan referans belirlerler (Lang, 1987:136). Hangi sistem kullanırsa kullanılsın, insanlar bir şekilde amaçlarına ulaşma, iletişim vb. faktörler için zihinlerinde çevrelerinin haritasını oluşturmaktadırlar.

2.5.1.1 Bilişsel Haritalar Kavramı

Bilişsel haritalar farklı kaynaklarda bilişsel şemalar, zihinsel şemalar ya da zihinsel haritalar gibi farklı isimler ile tanımlanabilmektedirler.

Bilişsel haritalar insanların günlük davranışlarının merkezi bir görünüşüdür. Downs ve Stea'ya göre, bilişsel haritalar önemli şeylerin nerede olduğu ve bulunulan yerden onlara nasıl ulaşılacağı sorularını çabuk ve etkili olarak cevaplayan bir kopyalama mekanizmasıdır (Lang, 1987:136: Downs ve Stea, 1973).

Rapaport ise bilişsel haritaları tanımlarken algılama süreci ile benzerlik kurmuş ve bilişsel haritaları insanların kazandıkları, kodladıkları, depoladıkları, tekrar çağırdıkları ve şifrelerini

çözdükleri bir seri psikolojik dönüşüm olarak ifade etmiştir (Rapaport, 1977:120).

Bilişsel haritalar fiziksel çevrenin fiziksel somutlaştırması olarak görülen fiziksel anlatımlardır (Rapaport, 1977: 120). Bilişsel haritalar deneyimlediğimiz bütün çevrenin kişisel sunumlarıdır (Bell, vd., 1996: 80). Yani burada önemli olan iki faktör vardır. Bunlardan birincisi fiziksel mekan olarak çevre, diğeri ise insanın bu çevreyi öğrenmesi, algılamasıdır.

Bilişsel şemaların bir önemli özelliği daha önce deneyimlenmemiş ancak dolaylı olarak bilinen yerleri ve alanları da içermesidir. Eğitimle elde edilmiş kesinleşmiş bilgi, kesinleşmiş veri, yorumlama becerisi vb. doğrudan deneyim zamanla meydana gelmekte ve daha kesin ve doğru şemalar sağlamaktadır. Bilişsel şema ve haritalar çocukların çok küçük yaşlardan beri sahip oldukları temel kavramlar olarak düşünülmektedirler. (Rapaport, 1977:118- 119). Bilişsel haritalar kişisel kavramaya ve çevreyi kullanmaya yardımcı olmaktadır.

2.5.1.2 Bilişsel Haritaların Tarihsel Gelişimi

Bilişsel haritalar yıllar boyunca araştırmacıların dikkatlerini çekmiştir. Bu haritaların modern çalışmalarını E. C. Tolman (1948) deneysel bir labirentin çevresel haritasını öğrenme olarak tanımlamıştır. Tolman'ın temel stratejisi bir farenin yemeğine ulaşmak için izlediği özel bir yolu gözlemlemesidir. Bu bilgileri kullanarak Tolman bilişsel haritalar kavramını güçlendirmiştir (Bell, vd., 1996: 80: Tolman, 1948).

Tolman'ın çalışmasından sonra Kevin Lynch insanların bilişsel haritaları üzerine araştırmalar yapmıştır. Bu çalışmada Lynch bir araştırma alanı, bilgi toplama yöntemi ve bilişsel haritalara yönelik tanımlamalar oluşturmuştur.

Lynch çalışmalarında Boston, Jersey City ve Los Angeles hakkında kenti kullanan katılımcılara haritalar çizdirmiş, onlardan iş ve konut arasındaki yolları, en önemli yapıları çizmelerini istemiştir. Bu bilgileri karşılaştırarak Boston, Jersey City ve Los Angeles arasındaki farklılıkları ve benzerlikleri tanımlamıştır (Lynch, 1960: 15-16).

İzleyen yıllarda bilişsel haritalar üzerine araştırma amaçları ve yöntemlerinin çeşitlenmesine bağlı olarak araştırmalar sürmüştür. Genellikle psikoloji, planlama ve coğrafya bilimleri arasındaki disiplinlerarası bu çalışma genel olarak bir çeşit yöntem ortaya koyma ve araştırmaya bağlı bilgi elde etme amacı ile ortaya çıkmıştır (Bell, vd., 1996: 83).

2.5.1.3 Bilişsel Haritaların Oluşumu

Bilişsel haritalar insanların ilgili oldukları mekanlar için fiziksel çevrenin de özellikleri doğrultusunda insanların kazandıkları, kodladıkları, sakladıkları, geri çağırdıkları ve şifresini çözdükleri bilginin bir yöntemidir. Kentin imajı sayesinde deneyimlenerek, başkalarından duyularak ve diğer bilgiler tarafından oluşturulmuş öğeler ile şekillenmektedir. Bilişsel haritalar bir kılavuz şema olarak da düşünülebilmektedir (Lang, 1987:135).

Bilişsel haritalar alternatifleri azaltmanın ve seçimin bir yoludur. Yeni bilgiler aşamalı olarak değişmesine rağmen mevcuttaki şemaya karşı eşleştirilmekte ve öğrenme, kavranan yapılar ile yöntemin gelişmesiyle meydana gelmektedir. Çok sık olarak kullanılan, yüksek değerdeki, canlı olabilecek alanlar imajları ve bilişsel haritaları sürekli olarak güncelleştirmektedir. Diğer alanlar daha geniş olarak gruplandırılabilir. Bu nedenle kentin bilişsel haritaları kesin, detaylı ve tam olabildiği gibi, bu haritaların belirsiz, genel ve eksik olanları da vardır (Rapaport, 1977: 130-131).

Bilişsel haritaların oluşumunda mekanları kendimize göre adlandırma, onları anlamlandırma önemli bir süreçtir. Stephen Carr (1967) mekansal sembolleri bir şeyin belirtisi olmak, çağrışım yapmak amacıyla mekansal çevrenin kopyalanmasının kısa yolları olarak kullandığımızı belirtmektedir. Kent ölçeğinde kişisel ya da grup üyeleri tarafından alanlara onlarla özelleşmiş “çöküntü bölgeleri,, ya da “altın sahili,, gibi adlar verilmektedir. Böyle adlar bunlarla ilgili davranışsal mekanların imajını zihnimizde o anda uyandırmaktadır (Lang, 1987:136). Adlandırma bir anlamda o mekanı kişiselleştirmedir. Mekanlar benimsenerek, bu adlar söylendiğinde zihnimizde mekanın bir görüntüsü belirir. Altın Boynuz denildiğinde aklımıza Haliç’in gelmesi ve zihnimizde mekansal olarak farklı biçimlerde oluşması buna örnektir.

Bilişsel haritaların oluşması için hiç kuşkusuz öncelikle bilgi birikiminin olması gerekmektedir. Stephen Kaplan (1973), bilişsel haritaların oluşmasını sağlayan 4 tür bilgiden söz etmektedir:

- 1) Bir şeyin nerede olduğunu TANIMA
- 2) Gelecekte ne olacağını TAHMİN ETME
- 3) Bir şeyin kötü ya da iyi olduğunu DEĞERLENDİRME
- 4) Hangi EYLEMLER’in yapılacağını bilme. (Lang, 1987: 136)

Özellikle tanıma bilişsel haritaların oluşması için en önemli faktördür. İnsanın bir ihtiyacı olarak ortaya çıkan tanıma kavramı bilginin tekrar kullanılmak üzere zihinde depolanmasını

sağlamaktadır. Böylece bu bilgiler ile bilişsel haritaların taslakları oluşmaya başlamaktadır. Diğer süreçler ise bilişsel haritalar yardımıyla da gerçekleşebilecek, kişisel özellikli eylemlerdir.

Dolaylı bilgi (medya, eğitim vb.) sadece bilişsel haritaların oluşmasını sağlamaz, aynı zamanda şemaların değerlendirilmesi ve davranışın kurallarını da oluşturur.

Bilişsel haritaların oluşmasında fiziksel öğelerden daha fazlası vardır. Kesin simgeler, anlam, sosyo-ekonomik faktörler, aktivite ve biçimin uygunluğu, kapsam, kesinleşmiş eylem örnekleri, güvenlik gibi faktörler bilişsel haritaların oluşumunda etkilidir (Rapaport, 1977: 123).

Bilişsel haritalara yerleştirilen çeşitli öğeler, kültür, çevre, kişisel karakterler, eğitim, yerleşim mekanı, benzerlik, eylem sistemi ve seyahat alanı gibi kavramlarla beslenerek çeşitli ortamlardan seçilir, kategorize edilir ve şemalandırılır (Rapaport, 1977: 128).

Öğrenme bilişsel haritaların oluşumunda çok önemli bir rol teşkil etmektedir. Rapaport'a göre deneyim ve öğrenme, bilginin yapılanmasında ve basitleştirilmesinde etkilidir. Keşfederek, yargılayarak, hata yaparak öğrenme davranışın gelişmesini ya da daha sonra öğrenmeye dönüşecek alışkanlıklara yönlendirmektedir. (Rapaport, 1977: 123)

İmaj gelişimi insan ve çevre arasındaki çift yönlü bir yöntem olduğundan beri, özel bir mekanın imajını güçlendirmek kişinin yeteneklerinin çoğaltılmasıyla ya da mekanın yapısının daha fark edilebilir yapılmasıyla mümkün olabilmektedir.

Kişilerin çevrelerini keşfettikçe bilişsel haritaları da gelişmektedir. Zaman geçtikçe kültürler ve dolayısıyla şema düzenleri aynı zamanda mekanların sembolik imajları ve yerleşim yapıları değişmektedir.

Zihinde bilgiler toplanmakta, uyumsuz bilgi geri çevrilmekte, böylece şema tekrar değiştirilmektedir. Mekandaki öğelerin ve bu öğelerin özelliklerinin birbirleri ile ilişkileri, insanların mekanda hatırladıkları öğeler, insanların incelemek amaçlı bakmadıkları ancak hissettikleri ve bu bilgiler ışığında oluşan şemalar mekanı kişilere anımsatan kavramlardır (Rapaport, 1977: 130).

Bilişsel haritaların çizimi konusunda, Kevin Lynch (1960) insanların harita taslaklarına beş şekilde yaklaştıklarını savunmuştur:

1) Bazıları yolları ve bununla birlikte öğeleri vurgulamıştır.

- 2) Bazıları önce sınırları çizmiş ve daha sonra haritayı doldurmuştur.
- 3) Bazıları tekrarlayan sistem kullanmış ve daha sonra haritayı doldurmuştur. (Grid düzenli yollar gibi)
- 4) Bazıları önce bölgeleri çizmiş, daha sonra onları ilişkilendirmiştir.
- 5) Bazıları odaklardan başlamış ve daha sonra odaksal noktalarla bunların çevresini doldurmuştur (Lynch, 1960: 86-87)

Önemli analizler bazı kişilerin yol yönlendiricili bir yöntem izleyerek çevreyi kavramsallaştırdıklarını, bazılarının mekansal yığılmalar kullandıklarını göstermektedir.

Lynch'in çalışmasını destekleyen ve bilişsel haritaların türlerini ifade eden bir çalışma da Appleyard tarafından Venezuela'da yapılmıştır. Yol yönlendiricili ve mekansal odaklı bilişsel haritaların arasındaki fark Donald Appleyard'ın (1970) Guyana City'de yaptığı çalışmadan çıkmış bir sonuçtur. Bu çalışmaya göre deneklerin %70'i zincir tipi haritalar kullanmışlardır (Ünlü, 1998: 27: Appleyard, 1970). Bu da yolların ve izlerin kenti ve öğelerini tanımda temel organizasyon ögesi olduğunun göstergesidir.

İnsanlar genellikle kentin bütününe ait bilişsel bir şema çizememektedirler. Günümüzde insanlar kentlerin birleşmesiyle oluşan büyük alanlarda yaşadığından kent tümüyle gözlemlenememekte ve sınırlı yerleşimler deneyimlenebilmektedir. Genellikle kentin bütünü küçük sembolik parçalar halinde hatırlanmaktadır (Rapaport, 1977: 122).

Bilişsel haritaların oluşturulmasında, çizim yeteneği de çok önemlidir. Çizim yeteneği güçlü olan kişiler bilişsel haritalarını daha iyi ifade etmektedirler (Bell, vd., 1996: 85).

Bilişsel haritaların çiziminde bazı hatalar meydana gelebilmektedir. Çizimlerde hatalar genellikle fazla kullanılmayan mekanlarda oluşmaktadır. Bir mekanın imajı ne kadar netse, o mekan o derece fazla kullanılır.

Kentlerin, komşuluk birimlerinin ve yapıların bilişsel haritaları gerçeğin tam olarak kopyası değildir. Bunlar insanların kentleri ve binalar için yaptıkları çizimler olup, parçacıl, şemasal ve hem gruptaki benzerlerinden hem de bireysel farklılıklardan etkilenmiş davranışlar ile gelişmişlerdir (Lang, 1987:136). Bilişsel haritalar fiziki çevrenin gerçek görüntüsünden çok, yaklaşık görüntüsünü içermektedir.

Hatalar genel olarak şu şekilde gruplanabilir (Bell, vd., 1996: 88-89):

— Bilişsel haritalar tam olarak tamamlanamama eğilimindedir. Genellikle küçük yollar ve detaylar unutulur, bazen önemli bölgeler ve simgeler yansıtılmaz.

- Bazen ögeler çok yakın, çok uzak ya da düzensiz yerleştirildiğinden gerçek çarpıtılır.
- Ögelerin gerçeğinden fazla çizilmesi ya da gerçekte olmayan ögelerin gösterimi de bilişsel haritalarda rastlanılan en önemli hatalardandır.
- Harita yönünün işaretlenmesi durumunda, birçok haritada imaj ögelerinin doğru yöne göre çizilmediği görülür.

İnsanlara çizdirilen kent şemaları boyut, kapsam ve doğruluk bakımından farklılık gösterirler. Burada aynı zamanda belirli kişilerce aynı olan grup imajları da vardır.

Bilişsel haritalar kişisel deneyimlerin bir ürünüdür. Bu şemalar deneyim, cinsiyet, sosyo-ekonomik statü, yerleşim ve çalışma mekanı, kullanılan ulaşım türü gibi birçok kişisel ya da kişisel olmayan faktörle ilgilidir. Çevrenin doğal yapısı, duyuşsal tüm ipuçları, anlam, değer, kültür, sembolizm, aktiviteler kadar da tercihler, seyahat etme yolları, sosyal bağlantılar gibi tüm faktörler bilişsel haritaların oluşumunda etkilidir.

Sağlık Durumu: Psikolojik düzensizlik yaşayan bazı kişiler çoğunlukla çevrelerinin imajını yanlış algılamaktadırlar. Görme özürülü kişiler çevrelerinin bazı özelliklerini diğer kişilerden daha iyi anlamaktadırlar. Yürüdükleri yüzeyin dokusu, çevrenin sesi, hava sıcaklığı gibi detaylar görme özürülüler için, bir yolu diğer yoldan, bir yerleşimi diğer yerleşimden ayırmada oldukça önemlidir (Lang, 1987: 141- 142).

Cinsiyet: Birçok çalışma çevrenin imajında kadın-erkek farklılığını belirtmektedir. Bu biyolojik farklılıklardan çok, toplumdaki rol ile alakalıdır. Kadınlar ve erkeklerde aynı çevre için farklı eylem alanları, farklı katılım dereceleri, farklı yerel alanlar ve farklı zaman dilimleri olduğundan farklı şemalar oluştururlar. Erkekler kadınlardan daha hareketlidir. Ev hanımları evlerinden çoğunlukla eşi, çocuğu ya da komşuları ile çıkmaları, genellikle sokakta yalnız olmamaları ve buna bağlı olarak kaybolma dürtüsü hissetmemeleri nedeniyle kent mekanını öğrenme çabası göstermemekte, öğrendikleri mekan ise genellikle çarşı, Pazar alışverişleri ile sınırlı olmaktadır. Evli kadınların bilişsel şemalarının ölçeği eşlerinden daha küçük ancak daha zengindir. Kadınlar küçük ölçekte geniş imaja sahiptir. Kadınlar yerleşimi bir koordinat olarak sabitleştirirken, erkekler daha soyut ölçekler kullanmaktadırlar. Kadınlar detaylar üzerinde yoğunlaşırken erkeklerin şemaları daha kapsamlıdır. Bu farklılıkların bir kısmı kavrama tarzına, bir kısmı da eylem yapısına göre değişir. Kadınların eğitim seviyesinin yükselmesi ve meslek sahibi olmaları nedeniyle kentsel yaşamda aktif rol almaları, kent mekanını erkekler kadar kullanmalarını ve öğrenmelerini sağlamaktadır. (Rapaport, 1977: 127, Lang, 1987: 142, Erkan Biçer,2001:72,76).

Yaş: Küçük çocuklar zihinsel özürli olmaması durumunda evlerinin çevresinde yolu bulabilmektedirler. Çevreyi öğrenmede mekanın çok küçük, detaylı ve değişebilen özellikleri çocukların dikkatini çekmektedir. Nitekim bir araştırmada çocukların bilişsel haritalara büyük konutları değil, köpek kulübelerini ve binaların kapı numaralarını yansıttıkları görülmüştür. (Lang, 1987: 142). Çocuklarda aktif hareket çok önemlidir çünkü onlar pasif olarak çevreyi öğrenemezler (Rapaport, 1977: 138). Ayrıca yetişkin kişiler mekan hakkında geçmişteki imajlarına güvenmektedirler Yetişkinlerin çocuklara göre avantajı haritaları daha iyi okuyabilme potansiyelidir. (Bell, vd., 1996: 95)

Hareketlilik: Yaşam düzeyi hareketlilik açısından çok etkilidir. Yaşam döngüsü yaş ile de yakından ilişkilidir. Küçük kentlerdeki çocukların büyük kentlerdeki çocuklara göre daha geniş bilişsel haritalarının olmasının nedeni küçük kentlerde hareketlilik olanağının daha fazla olmasına bağlıdır (Rapaport, 1977: 135). Kentte hareket eden bir kişi az ya da çok eşsiz, bazen genelleşmiş mekansal dokudan çok şey öğrenmekte ve detaylandırmakta, bazı tercihlerle ve hiyerarşi sırasıyla bilişsel haritasını oluşturmaktadır.

Ulaşım türü (tren, otobüs, yer altı, bisiklet ya da yaya) sadece rotayı değil çevrede görünenleri de etkiler. Bu nedenle yayalar ve sürücüler, otobüs şoförleri ve yolcuları farklı kentsel şemalara sahiptirler.

Sosyo-Ekonomik Durum: Bazı araştırmalar insanların sosyo-ekonomik statüleri ve çizdikleri haritalardaki kapsam ile aralarında ilişki kurmaktadır. Sosyo-ekonomik statü çok bileşenli bir değişkendir ancak birçok çalışma meslek, ulaşımdaki ilk tercih, eğitim, gelir gibi tekil değişkenler üzerinde durmaktadır (Lang, 1987: 142). Ayrıca farklı nüfusa sahip yerleşmelerdeki kullanıcılar farklı bilişsel haritalara sahiptir.

Kimi araştırmalar gelir düzeyi yüksek kişilerin gelir düzeyi düşük kişilere göre daha iyi bilişsel haritalar çizdiklerini ortaya koyarken kimi araştırmalar tam tersini savunmaktadır. Amerika'da otomobili olan kişiler toplu taşıma aracını kullanan kişilere göre daha doğru imaj haritaları oluşturmuşlardır ve orta sınıf insanlar çevreyi, üst gelir düzeyi çalışan sınıftan daha kolay kavramsallaştırmışlardır. Appleyard'ın Venezuela'da yaptığı çalışmada ise yoksul kişiler iş ve barınma koşulları nedeniyle daha kapsamlı bir harita çizmişlerdir (Lang, 1987: 142). İş ve konut arasında yolculuk süresi ve ulaşım türüne bağlı olarak geçirilen fazla zaman, kendisine ait konutu olmayan kişilerin sabit bir yerde değil, farklı bölgelerde ikamet ederek farklı mekanları tanımaları gibi nedenler, bilişsel haritaları güçlendirmektedirler. Ancak aktivitelerin gelir düzeyine göre mekansal sınıflaması önemli bir faktör olarak görülmekte, bu

nedenle genellikle yoksul gruplar kent hakkında sınırlı haritaya sahip olmaktadır.

Kültür: Kültür kişilerin haritalarında önemli bir göstergedir. Bazı kültürlerdeki insanlar haritalarını bütünüyle etki ve baskılarla tariflerken, bazıları detaylara odaklanmıştır. Bazıları açık alanlara kenarlardan, sınırlardan daha fazla önem vermektedir. Bu farklılıkları bilmek önemlidir, çünkü yapısal çevreyi etkilemektedir (Lang, 1987: 142).

Bilişsel ya da diğer tüm haritalar kimlik, konum ve yönlendirme ile ilgilidir ve adlandırılmalarında, vurgulamalarında, ilişkili oldukları öğeleri yansıtmalarında, kullanılan koordinat sistemlerinde kültürel farklılıklar vardır. İlkel kişilerin haritalarında kültürel bileşeni olmayan bir içerik vardır (Haritalar kutsal ve ritüeldir, böylece ölüm, cennet ya da cehennemin yerleri bellidir). Bu haritalarla modern haritaların farkı sadece bilginin artmasında değil, farklı kavrama stilleri, farklı güdülenme, amaç ve beklenti, dolayısıyla farklı eylemler alanında da görülmüştür. Bazı ilkel haritalar avlanma alanlarının ya da kuyuların yerlerini göstermeye yönelikken bazıları sadece dinsel alanları göstermektedir (Rapaport, 1977: 120).

Mekana Ait Farklılıklar: Sokak dokusu bilişsel haritalarda önemlidir. Grid bir düzende insanlar kaybolma duygusu içerisindedirler ve pencerelerdeki perdeler gibi daha çok detaylara güvenmektedirler. Daha mimari bir alanda mimari ve mekansal çeşitlilik yönlenmede yardımcı olmakta ve bilişsel haritaları daha açık kılmaktadır. Çok virajlı sokaklar ise yönlendirmeyi olanaksız kılmaktadır. Bilişsel haritalar düzenli sokak dokusunun, ana bir aksın, alanda ve binalarda birçok fark edilebilir özelliğin olduğu durumlarda en iyi sonucu vermektedir (Rapaport, 1977: 126). Grid dokudaki devamsızlıklar ve değişimler insanın bilişsel haritasını tam olmayan ve uyumsuz hale getirmektedir. Mekansal işlev kullanıcıların bilişsel haritaları için önemli bir etkidir. Örneğin kadın-erkek farklılıkları da göz önünde bulundurularak, erkekler kamu binalarının, kadınlar ise daha çok alışveriş merkezi, kuaför, terzi gibi kişisel hizmet mekanlarının yerlerini daha iyi bilmekteledir.

2.5.1.4 Bilişsel Haritalar Kuramı ve Kentsel İmaj

Bilişsel haritaların oluşumunda kent imajı çok etkili bir faktördür. “Kent imajı” çalışmasına dayalı Kevin Lynch çevresel imajı kimlik, yapı ve anlam olarak üç kapsamda ele almaktadır. Lynch’in çalışmalarında çevrenin yapısı bağımsız değişken, kentlerin imajı ise bağımlı değişkendir. Bu çalışmaların amacı kentlerin imgelelenebilme ve okunabilme özelliğinin kesinleşmesidir (Lynch, 1960: 8).

Bir mekanın imajı devamlı kullanımı zenginleştirmekte ve doğru kılmaktadır. Eğer bir mekanın imajı değişirse, kişilerin bu mekan hakkındaki imajı da mekanı kullandıkları sürece değişmektedir. Aynı zamanda eğer kişi çevredeki değişiklikler hakkında bilgilendirilmişse de imaj değişebilmektedir. (Lang, 1987:137)

Lynch'in çalışmasının amacı kentin imajını ortaya çıkaran kentin fiziksel yapısındaki öğelerin kimliklendirilmesidir. Lynch, zihinsel imajı saptayan beş kategori olduğunu savunmaktadır. Bunlar sınırlar, yollar, bölgeler, odaklar ve simgelerdir (Lynch, 1960: 47-48). Christian Norberg-Schulz (1971) bilişsel şemalarda mekanlar, yollar ve alanlar olmak üzere üç temel öğeden bahsetmektedir (Lang, 1987: 139; Norberg-Schulz, 1971). Mekanlar özelleşmiş yerlerdir, Lynch'in çalışmasındaki odaklar ve simgelerin benzeri olarak kişiler için önemli olayların geçtiği yerlerdir. Yollar bütüncül bir yapıyı sağlayan sürekli öğelerdir. Alanlar Lynch' in bölgelerine benzer olarak, benzer özellikler gösteren kapanmış olarak tanımlanan yerlerdir.

David Stea (1969) bilişsel haritalarla ilgili dört ana özellikten söz etmektedir: Noktalar, sınırlar, yollar ve engeller (Lang,1987: 140). Burada noktalar Lynch' in odaklarıyla, sınırlar Lynch' in kenarlarıyla benzerlik gösterir. Ancak Stea'nın engelleri bölgeleri ayıran kenarlardır.

Kentsel imaj öğeleri birbirlerinden ayrı düşünülemezdir. Zihinsel imajlar bu elemanları kümeleştirir. Örneğin İstanbul'da bu imaj öğelerinin iç içe girdiği ve bilişsel haritaların bu şekilde oluştuğu söylenebilmektedir. Tarihi yarımada tüm kentsel imaj öğelerinin birarada bulunması nedeniyle zihnimize oluşan şema daha kolaylaşmakta ve öğeler arasındaki bağlantılar daha kolay kurulmaktadır.

Bilişsel haritalarda her öğe aynı derecede öneme sahip değildir. Bilişsel haritalar birçok özelliğin yollar tarafından bağlanmasıyla oluşmuş bir kavramdır.

Bilişsel haritalar değerlerle, tercihlerle ve ideal, gerçek ve etkili davranışı eşleştiren önemli imajların bilgileri ile bütünleşirler.

Donald Appleyard (1969) neden bazı yapıların diğerlerinden daha iyi bilindiğini açıklayan üç nedenden bahsetmektedir:

- 1) Biçim özellikleri
- 2) Görsel özellikler
- 3) Kullanım ve anlam özellikleri (Lang, 1987:140)

Biçim özellikleri çevresine göre önemli olan, keskin cephelere sahip yapı ya da alanların öne çıkmasıdır. Burada büyüklük, renk gibi faktörler de etkilidir. Görsel özellikler biçim özellikleriyle eş kategoride tutulması uygun olacakmış gibi görünse de, burada estetik kavramı etkilidir. Estetik açısından çevresinden farklılaşan öğeler bilişsel haritalarda önem kazanırlar. Kullanım ve anlam özellikleri ise kişiler ya da belirli gruplarca çok kullanılan ve belirli anlam ve değer taşıyan yapı ya da alanlardır.

Güçlü değeri olan mekanlar iyi bilinirler ve iyi bilinen alanlarda yer seçmişlerdir. Mekanlar benzerlik, ayrılık, dağılım, kümelenme ya da yönlenebilirliğe bağlı olarak çeşitli yollarla ilişkilendirilmekte ve düzenlenmektedirler (Rapaport, 1977: 134).

Appleyard aynı zamanda yoğun kullanımlı mekanların (Lynch'in odakları) bilişsel haritalarda daha önem gösterildiklerini açıklamıştır. Tekil işlevli mekanlar (hastane, okul gibi ana bir işlev üzerine kimlikleşen yapılar) da bilişsel haritaların şekillenmesinde önemli bir faktördür.

2.5.1.5 Bilişsel Haritalar ve Mekansal Davranış

İnsanların fiziksel çevrelerinin bilişsel haritaları ile aktivite sistemleri arasında güçlü bir ilişki vardır. İnsanlar bilgilendikleri bir mekan hakkında bilişsel haritalar oluştururlar ve davranışlarını bu bilişsel haritalar kılavuzluğunda gerçekleştirirler.

Bilişsel haritaların verileri her konuda geçerli olduğu söylenemez ancak insanlar bilişsel haritanın bazı biçimlerine bağlı olarak hareket ederler. Davranışın fiziksel haritalardan çok bilişsel haritalara yakın olması algılanan çevrede insan eylemlerinin özel bir konusudur. (Rapaport, 1977: 122)

Bilişsel haritalar üzerine yapılan çalışmalar fizik tasarımcıların okunaklı ve imgelebilir yapıları, yapı gruplarını, komşuluk birimlerini ve kentleri nasıl oluşturacakları konusunda yardımcı olmaktadır. Çevrenin daha okunaklı nasıl olabileceği değer yüklü bir cevaptır. Bir kişinin mekanı konfor mu, yoksa gelişim için mi tasarladığı, turist için mi, yerleşim sakini için mi tasarladığı, çok okunan bir kentin hangi düzeyi sıkıcı olmaya başladığı gibi birçok sorunun yanıtı biçimsel estetiktedir (Lang, 1987: 144) .

Bilişsel haritalar mekanın zihindeki imajları olduklarından insan ve davranışı açısından çok önemlidirler. İnsanlar zihinlerindeki bu imaj ile mekanı tanımakta ya da davranışları ile bu imajı geliştirmektedirler. Bir mekan hakkında bilişsel haritası net olan bir kişinin o mekanı algılaması, tanımlaması ve kullanması da kolay olmaktadır. Bilişsel haritalar kişilerin mekanda rahat yönlenebilirliğini sağlayarak, kent mekanının kolayca okunabilirliğini

sağlamaktadır. Mekan organizasyonunun iyi olmadığı alanlarda çoğunlukla kentsel imaj öğeleri ve kimlik de yetersizdir. Bu durumda bilişsel haritalar net oluşmamakta ve kent mekanı da kolay tanımlanamamaktadır. Bu nedenle kentsel imaj öğelerinin iyi tanımlanabildiği ve kimlikli mekanlar genellikle en kolay tanımlanabilen, hatırlanabilen, mekan içinde kolayca yönlenebilen alanlardır. Bu alanların bilişsel haritaları da net olduğundan, bu haritalar mekan içindeki yönlenmeyi ve hareket etmeyi kolaylaştırır.

İstenilebilir alanlar, örneğin park gibi, genellikle durak noktasına, büyük ana yollar gibi istenmeyen alanlardan aynı uzaklıkta olsalar bile daha yakın gibi hissedilirler. Dairesel ya da virajlı bir yol, aynı uzunlukta düz bir yoldan daha uzun algılanabilmektedir. (Lang; 1987: 143)

2.5.2 Kentsel İmaj Kuramı

Kentsel ölçekte, kentin algılanması ve kimliğinin değerlendirilmesine yönelik oluşturulan kuramlardan en önemlisi Kevin Lynch tarafından 1960 yılında geliştirilen “Kentsel İmaj Kuramı”dır. Kentsel İmaj Kuramı kentin fiziksel öğelerini sosyo-psikolojik yönden de inceleyerek değerlendirme yapmış ve bu öğeleri beş grupta incelemiştir. Bölgeler/dokular, kenarlar/sınırlar, yollar, odaklar ve simgeler olarak gruplandırılan kentsel imaj öğeleri tezin 2.3.3 bölümünde ayrıntılı olarak ele alınmıştır. Bu bölümde ise kuramın ortaya çıkış biçimi ve kuramın gelişmesi için Lynch tarafından yapılmış çalışma incelenmiştir.

Lynch’e göre çevresel imaj çevrenin genelleştirilmiş bir resmidir. Bu resim hem o andaki duyguların, hem de geçmişteki deneyimlerin bir bütünü olup, edinilen çevresel bilgileri yorumlama ve davranışları yönlendirmede etkindir. (Lynch, 1960: 4)

Kentlerdeki hareketli elemanlar, özellikle insanlar ve insanların davranışları bu kentlerdeki durağan fiziksel öğeler kadar önemlidir. İnsanlar kent içinde sadece olayları izleyen gözlemciler değil, kent ile birlikte yaşayan kişilerdir (Lynch, 1960: 2). İnsan da çevre yani kent içinde bir objedir. Ancak insan bu objelerin en önemlisidir çünkü çevreyi oluşturan, şekillendiren insanın gereksinmeleridir.

Çevresel imajın bireysel boyutunun yanısıra, toplumsal grup boyutu da vardır. Benzer değer sistemleri olan, benzer toplumsal sınıflardan olan bireyler algılama özelliklerinin benzerliğinden kaynaklanan benzer imaja sahip olabilmektedirler. Bu benzer imajlara grup imajı adı verilmektedir (Erkan Biçer, 2001). Gestalt teorisinin temelinde de bütünlük vardır. Algı uyarıcıların düzenli organizasyonu ile sağlanır ki bu da bütünlüğü ifade eder. Grup imajı

da kişilerin benzer imajlarının bütünlüğüdür. Grup imajı kavramından, sosyal gruplar için imajın bir iletişim rolünü üstlendiği sonucu çıkarabilir.

Grup imajı/şema çevrenin kopyalanmasını, ondan bazı öğelerin seçilmesini, bu öğelerin organize edilmesini, tasarlanmasını vb. sağlamaktadır. Aynı zamanda sosyal organizasyon ve çevrenin seçimi özel imajların gelişmesine de neden olmaktadır.(Rapaport, 1977: 43)

Stea (1974)'ya göre çevre imajının gelişimi üç aşamalı bir sistemdir:

— Girdi Aşaması: İnsanın üzerinde eylemlerini kurduğu çevresel bilgilerin toplanması,

— İşlem Aşaması: Bu bilgilerin zihinde işlenerek toplanması,

—Çıktı Aşaması: Bu iki aşamanın sonunda sözlü, yazılı veya grafik olarak anlatılabilirlik özelliği taşıyan çevre imajının elde edilmesidir. (Kahvecioğlu, 1998: 18: Stea, 1974)

Lynch'in geliştirdiği kentsel imaj kuramında, çevresel imajın kent hayatındaki etkilerinin ve rolünün anlaşılması amacıyla üç Amerikan kenti incelenmiştir. Bu çalışmada amaç imaj fikrinin test edilmesi ve karşılaştırmasını yapabilmek, imajın nasıl oluştuğunu ve ne tür etkenlerle ilişkide olduğunu incelemek olmuştur. Böylece tasarım prensiplerinin bir kısmı ortaya koyulmuştur. (Lynch, 1960: 14)

Kentsel eylemlerin meydana getirdiği yapılandırmayı simgesel olarak anlamak ve bu verilerden yararlanarak kullanıcının kenti nasıl algıladığını ortaya çıkarmak önemlidir. Böylece bu veriler kullanılarak kente yeni biçim vermek ya da var olan biçimiyle kentsel kimliği canlandırarak kaliteyi arttırmak tasarım açısından da kullanılabilir bir çalışmadır çünkü kentte birtakım şeylerin daha kolay algılanabilmesi için bazı şeyleri vurgulamak gerekir.

Tez çalışması örnek alan incelemesine dayandığından Lynch'in kentsel imaj konusunda yapmış olduğu örnek alan incelemelerinin özet sonuçlarının verilmesinin yararlı olacağı düşünülmüştür. Lynch'in çalışmasında seçilen Amerikan kentleri Boston - Massachusetts, Jersey City - New Jersey ve Los Angeles – California'dır.

Yapılan çalışma iki ana bölümden oluşmuştur. İlk analiz eğitimli bir gözlemci tarafından yapılmıştır. Gözlemci tespit edilen bölgede dolaşarak mekanda kullanılan çeşitli elemanları, bu elemanlar arasındaki zayıf ve güçlü ilişkileri subjektif kararlar ile birleştirerek aktarmakla yükümlüdür. Diğer analiz ise mekanda yaşayan kullanıcılar ile yapılan anketlerdir. Kullanıcıların beklentileri, yaşadıkları fiziksel mekanda görmek istedikleri belirlenmeye

çalışılmıştır. Burada önemli olan nokta kentsel imajın oluşmasında ve biçimlenmesinde kentin, kullanıcısıyla birlikte düşünülmesidir. (Lynch, 1960: 15)

Boston: Boston karakteristik bir Amerikan kenti olarak incelemeye alınmıştır. Kentin canlı ve etkin bir formunun olmasının yanında konumsal zorluklar kullanıcılar tarafından öne sürülen önemli özelliklerdendir. Boston'un diğer Amerika kentlerinden farkı yaşı, tarihsel özellikleri ve Avrupa etkisinin izlerinin görülmesidir. Kent arazi kullanımını açısından incelendiğinde, büyük ticari alanlar ve yüksek yoğunlukta konut alanları görülür (Lynch, 1960: 15-16).

Anket sonuçlarına göre birçok kullanıcı dolambaçlı, karışık yollar, keskin hatlarla birbirinden ayrılmış bölgeler, kirliliği fiziksel çevre, kırmızı tuğlalı yapılar, altın kubbesiyle State House, Charles Nehri'nden Cambridge tarafının görünümü gibi öğeleri vurgulamışlardır. Birçok kişi bunlara eski, tarihi bir mekan olduğunu ve bir çok yanmış bina olduğunu eklemiştir. Kullanıcılar tarafından kent içinde bir bütünlük olmadığı vurgulanmış, yolların güçlü ancak bölgelerarası iletişimi sağlamayan yollar olduğu söylenmiştir. Şehir merkezinin su sınırıyla çevrelenmiş bir yapı olduğu çoğu kişi tarafından algılanmıştır. Charles Nehri köprüleriyle keskin bir sınır ögesi olarak görülmüştür. (Lynch, 1960: 17-19)

Boston'da kullanıcılar tarafından üzerinde durulan sorunlar kentin bütününe algılanmasındaki karışıklıklar, anlam belirsizlikleri, karakter ve farklılaşmadaki eksiklikler olmuştur. (Lynch, 1960: 25)

Jersey City: Jersey City'nin seçilmiş olmasının nedeni Lynch'in ifadesine göre açıkça gözlenebilen biçimsizliğidir (Lynch, 1960: 16).

Jersey City merkezi aktivitenin zayıf olduğu bir kenar yerleşmesidir. İlk gözlenen özelliği otoyollarla ve demiryollarıyla çevrelenmiş, sadece geçip gidilecek bir kent olmasıdır. Kent farklı etnik sınıflara ve komşuluklara bölünmüş durumdadır. Kentte tek merkez yerine 4-5 alt merkezden oluşan bir yapı vardır. Kentteki donukluk, kirlilik, koku, imajı olumsuz yönde etkilemektedir. Birçok alan güçlü sınırlarla bölünmüştür. New Jersey'e ait bilişsel haritalarda kent güçlü ve izole edilmiş sınır elemanlarıyla ifade edilmiştir. Bu haritalar yol odaklı olmuş, bölgeler ve simgeler fazla hatırlanamazken, herkes tarafından üzerinde uzlaşılan merkezler ve odak noktaları da ifade edilememiştir (Lynch, 1960: 25-26-29)

Kullanıcılar kentin genel özelliğini merkezinin olmaması olarak tanımlamıştır ve kente özel herhangi bir şeyin olmaması defalarca vurgulanmıştır. Genel olarak çevre eski, kirliliği ve donuk olarak ifade edilmiştir. Caddeler boyunca gözlemlenen trafik işaretleri, fabrika yapıları ve

reklam afişleri en çok dikkat çeken ve algılanan imaj öğeleri olarak öne çıkmıştır. Çevrenin kötü imajı bu çevreyi uzun süredir kullananlar tarafından saptanmıştır. Memnuniyetsizlik, zayıf yönlendiriciler, kent parçalarının tanımlanması ve farklılaşmasındaki başarısızlıklar olumsuz etkiler olarak göze çarpmıştır (Lynch, 1960: 29-32).

Los Angeles: Los Angeles'ın seçilmesinin nedeni tamamıyla farklı bir ölçekte yeni bir kent olmasıdır. Merkezinde grid bir yapı sergilemektedir (Lynch, 1960: 16). Büyük bir metropoliten alanın kalbi konumundaki kent, diğer örneklerden farklı bir çizgide görülmektedir.

Metropoliten alanın merkezi olarak Los Angeles anlam ve aktivite yoğunluğunun, büyük ve diğerlerinden farklı yapılarla ve genelde düzenli ızgara sistemle sağlandığı bir kenttir. Kentsel öğelerin birçoğunun algılanmasına engel olan ızgara sistem birçok kullanıcının anket sonucunda vardığı olumsuz noktadır (Lynch, 1960: 33).

Kullanıcılara kenti simgeleyen tanımlar sorulduğunda yayılmış, ferah, biçimsiz, merkezsiz gibi yanıtlar alınmıştır. Los Angeles tasarlanması ve kavramsallaştırılması zor bir kent olarak görülmüştür. Elde edilen sonuçlar doğrultusunda bölgesel ölçekte yönelmenin çok zor olmadığı anlaşılmıştır. Ancak büyük ölçekte yapı ve anlamın tanımlanması güçtür. İnsanlar insan ölçeğinde olmayan yollar nedeniyle kaybolma hissi içindedir. Sis ve duman kent sakinleri tarafından sıkça bahsedilen sorunlar olmuştur. Araç trafiği ve otoyol sistemi en baskın öğeler olarak saptanmıştır. Los Angeles'da da güçlü bir simgeye rastlanmamıştır (Lynch, 1960: 40-43)

Ortak Bulgular: Üç kentin karşılaştırılması sonucunda kullanıcıların kentsel imajın oluşmasındaki etkisi bir kez daha ortaya çıkmıştır. Kentsel öğeler kent imajını oluşturmada, bunların kalitesi de kentlerin güçlü ya da zayıf kimlikli olmasına neden olmaktadır. Kullanıcılar çevrelerini ölçerek, farklı fiziksel çevrelerde farklı memnuniyet seviyeleri göstererek imajın oluşmasında rol oynamaktadırlar. Birçok kentsel öğenin ve öğeler arasındaki ilişkilerin aynı anda gözlemlenebilmesi kullanıcıda olumlu etki bırakmıştır (Lynch, 1960: 43-44).

İşlevsiz ve biçimsiz mekanlar göze çarpmakta ancak hoşnutluk yaratmamaktadırlar. Karşıt olarak, su öğesinin kullanımı, bitkilendirme gibi kentin peyzaj özellikleri genellikle kullanıcıda olumlu etkiler yaratmaktadır. Sosyo-ekonomik sınıf da imajı etkileyen önemli bir unsur olarak ortaya çıkmıştır. (Lynch, 1960: 45)

Tüm bu çalışmalardan insan ve kentin sürekli etkileşimde olduğu sonucuna varılmıştır. Rapaport'a göre, imaj davranışa bağlı olarak "insan ve çevrenin iletişim noktası" olarak tanımlanmaktadır. Bu tanım insanın düşünceleri, önyargıları, fikirleri ve duygularıyla bağlantılı olan mekanın özelliklerini yansıtan imajın bilişsel haritalar ve algılamadaki önemini de vurgulamaktadır (Rapaport, 1977: 41). Lynch'in çalışmasında da bilişsel haritalarla, mekan algıları ve kente verilen kimlikler açıklanmıştır.

Algılama aşaması çevresel değerlerden ne kastedildiğini açıklamaktadır. Bu değerler daha sonra imajların somutlaşmasını sağlamaktadır. Somutlaşan imaj iyi yaşamı, düzenli davranış ya da kullanıcı açısından tatminkar bir çevrede yaşamayı etkilemekte ve kabul edilen ya da edilmeyen davranış ve çevrelerin oluşturulmasında etkili olmaktadır (Rapaport, 1977: 41).

İmaj bileşenleri bakımından bir başka değerlendirme de Harrison ve Howard tarafından yapılmıştır. Harrison ve Howard fiziksel ve kültürel bileşenler başlığı altında 28 öğeden bahsetmiştir. Konum bakımından fiziksel bileşenler alansal konum, mekansal ilişkiler, önem, hareket serbestliği, eylem, ilişkili özellikler, işaretler ve izlerdir. Görünüm bakımından fiziksel özellikler yaş, büyüklük, renk, tasarım, biçim-doku, yapım malzemeleri, peyzaj, genel görsel çekicilik, görünümle ilgili diğer öğeler başlığı altında toplanmaktadır. Ekonomik yapı, politik ve sosyal yapı, dini ve etnik unsurlar, tarih, işlevsel özellikler, işlevsel olmayan özellikler, önem, uygunluk ve rahatlık ve anlam ile ilgili diğer özellikler kültürel bileşenleri anlam bakımından incelerken, kültürel bileşenlerin ilişkiler yönünden ele alınan öğeleri benzeşme, yakınlık ve atmosferdir (Harrison ve Howard, 1980:170-172). Bu bileşenler Lynch'in çalışmaları odaklı geliştirilmiş, fakat Harrison ve Howard fiziksel özellikler dışındaki öğelere de yer vermiştir.

Bir kişinin çevreyi nasıl algıladığı çevresi kadar önemlidir (Harrison ve Howard, 1980: 163). Bu nedenle bu kuramda kullanıcıların fiziksel çevreyi ne kadar tanıdıkları ve zihinsel olarak yapılandırıp, yapılandıramadıklarının cevabı aranmıştır. Bunun yanısıra kuramda kentin hangi özelliklerinin algılandığı ve bu özelliklerden hangilerinin insanla, hangilerinin çevreyle ilgili oldukları çıkarımı yapılabilmektedir.

Kuramdaki en önemli sorun kullanıcı-araştırmacı arasındaki farklılıklardır. Farklı kültürler arasında büyük farklılıklar bulunmaktadır. Simgeler genellikle sosyal değişkenlere bağlı olarak değişmektedir. Kullanımlar, anlamlar, isimler, ilişkiler ve tercih edilen sıralama, kavramsal ve mekânsal önem gibi özellikler kişiden kişiye değişebildiği gibi, kullanıcının anlayıp araştırmacının yorumlayamayacağı öğeler de söz konusu olabilmektedir. Ancak

araştırmacı kentin kullanıcılarıyla birlikte çalıştığından mümkün olduğunca bu sorun giderilmektedir. Araştırmacının şehir planı gözüyle kenti incelemesi de kullanıcının göremediği imaj öğelerini ortaya çıkarması açısından önemlidir.

2.6 Bölüm Sonucu ve Değerlendirme

Kentlerde sanayileşme sürecinin başlamasıyla birlikte yaşanan kentlere hızlı göç sağlıksız yerleşmeler sorununu beraberinde getirmiştir. Kentlere özgü tarihi kimlikler, geleneksel mimariler çağın değişen sosyo- ekonomik koşullarına ayak uyduramamakta ve giderek yok olmaktadır. Bir yandan lüks yaşam özelemleri doğal çevrenin de tüketilmesine neden olmaktadır. Tüm bu nedenler ve daha fazlası kentlerin giderek kentsel imajının oluşamaması ya da korunamamasına, kent kimliğinin kaybolmasına ve bu nedenlerden ötürü kentsel mekanlarda “algılanamama” sorununa neden olmaktadır. Bu sorunsaldan hareketle çalışmada kentsel imaj öğeleri ile ilişkili olarak bu olgulara sahne olan mekan ve çevre kavramları, algı, kent imajı ve kent kimliği kavramları üzerinde durulmuştur.

Kısaca özetlemek gerekirse; algı çevrenin sunduğu sözsüz mesajları, bireyin duyularıyla kavraması neticesinde belirlenen etkileyici özelliklerden oluşmaktadır. İmaj gerçek çevrenin kişisel yoruma dayalı olarak zihinde şema haline dönüşmesi sürecidir. Kimlik ise birey- çevre iletişimi neticesinde, çevrenin özgün ve belirgin karakterini oluşturan niteliklerin farkında olunması ile belirlenir. Kimliği belirleyen birey, oluşturan ise çevresel özelliklerdir (Kancıoğlu,2001, xi). Bu üç kavram (algı- imaj-kimlik) birbirleri ile karşılıklı etkileşimi olan konulardır. Bu etkileşimin temelinde de insan - çevre/meکان etkileşimi bulunmaktadır. Birey ve çevresi arasındaki ilişki karşılıklıdır. Bireyin davranışlarının temeli kenti algılama isteğidir.

İnsanların ihtiyaçları doğrultusunda oluşturdukları davranışları bir ölçüde çevre yapısı ile ilgili olarak geliştirdikleri genel imajlara dayanır. Kentin kimliği ise bu imaj sonucu oluşan karakterler bütünü olduğuna göre davranış bir anlamda kimliğe de yöneliktir çünkü kentin kimliği kentin imgesinden ayrı düşünülemez. Bunlar birbirlerini tamamlayan özelliklerdir. Kenti algılamak ise bir bakıma bu kimlik ve imajların toplamı ile mümkün olur. İnsanlar içinde buldukları çevreyi algılayarak, imajını ve kimliğini anlamlandırarak bu çevre ile arasında bir bağ kurmaya çalışırlar. Bu da o yere ait olma, sahiplenme hissini geliştirir.

Birey ve çevresi arasında kurulan ilişkinin somutlaştığı bir noktaya veya bir alana yönelik algılanan etki ise kent imajını oluşturur. Kentsel algılama ve kent imajında esas belirleyiciler kimlik elemanlarıdır (Lynch, 1960: 8).

Tez kapsamındaki temel kuramsal yaklaşımlar “Bilişsel Haritalar Kuramı” ve “Kentsel İmaj Kuramı” olmuştur. Bilişsel Haritalar Kuramı kentin ve kentin imaj öğelerinin kullanıcı tarafından algısını konu almaktadır. Bilişsel harita kent kullanıcısının mekan hakkında zihninde oluşturduğu resim olduğundan, bu resim içerisindeki kentin görünümü, kentsel imaj öğeleri ve diğer veriler kent-kentli ilişkisini göz önünde bulunduran kentsel tasarım çalışmalarında önem taşımaktadır. Kentsel ölçekte, kentin algılanması ve kimliğinin değerlendirilmesine yönelik oluşturulan kuramlardan en önemlisi ise Kevin Lynch tarafından 1960 yılında geliştirilen “Kentsel İmaj Kuramı”dır. Kuramda kent bölgeler/dokular, kenarlar/sınırlar, yollar, odaklar ve simgeler olarak gruplandırılmakta ve kentin hangi özelliklerinin algılandığının çıkarımı yapılabilmektedir.

3. HALIÇ BÖLGESİ'NİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Haliç birçok özelliği ile akıllarda kalıcı imaja sahip bir oluşumdur. Gerek topoğrafya ve su ögesinin verdiği doğal kimlik gerek üzerindeki yapısal ve fiziksel gelişimin getirdiği tarihsel kimlik gerekse bu tarih boyunca üzerinde yaşayanların toplumsal yapılarından kaynaklanan kültürel kimlik, Haliç'in özellikli yapısını pekiştirmektedir.

Kentsel kimlik ve imaj öğeleri bakımından oldukça zengin bir kent olan İstanbul'un bu yönden en önemli mekanlarından birisi olan Haliç Bölgesi kentsel tasarım açısından önemli özelliklere sahip kentsel imaj öğeleri ile doludur. Birçok kentsel imaj ögesinin bölgede birarada bulunması bölgenin kültürel, tarihi değerini daha da arttırmaktadır. İstanbul'un en eski yerleşimlerinden olması, sahip olduğu kentsel imaj öğeleri ve kentsel değişim ve gelişimlerden en çok etkilenen mekanlardan olması nedeniyle tez çalışmasında örnek alan olarak Haliç Bölgesi seçilmiştir.

Haliç Bölgesi çalışma sınırı olarak Eser Yücetürk'ün (2001) Haliç silüetinin oluşum-değişim sürecini incelediği yüksek lisans çalışmasında, bölgedeki tepe noktalarının birleştirilmesiyle oluşturulan silüet sınırı kullanılmıştır (Harita 3.2).

Bu bölümde Haliç'in fiziksel özellikleri belirtilerek bölgenin tarihsel gelişimi kavramsal çerçeve kapsamında değinilen kent kimliği ve kentsel imaj konuları bağlamında irdelenmiştir. Haliç Bölgesi'nin kentsel imaj öğeleri "Kentsel İmaj Kuramı" kapsamında, sınırlar/kenarlar, bölgeler/dokular, yollar, odaklar ve simgeler başlıkları altında değerlendirilmiştir.

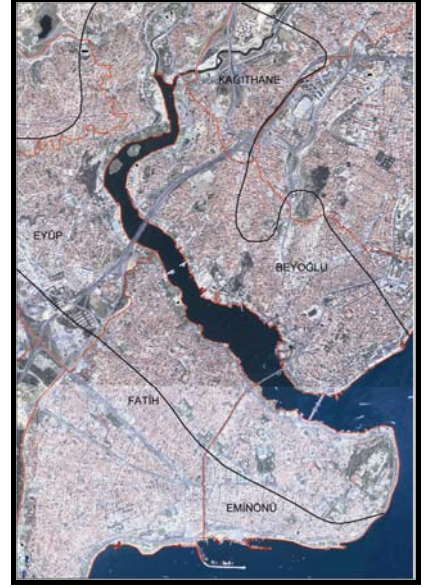
3.1 Haliç'in Fiziksel Özellikleri

Haliç bölgesini oluşturan ilçeler Eyüp, Kağıthane, Eminönü, Beyoğlu ve Fatih ilçeleridir. Bu ilçelerden Eminönü ve Fatih Suriçi, Eyüp ve Kağıthane Surdışı, Beyoğlu ise Galata Bölgesi'ni oluşturmaktadır. Üsküdar ile birlikte bu ilçeler, eski İstanbul'u oluşturmaktadır (Harita 3.1).

Haliç Bölgesi güneyde Karaköy ve Sarayburnu bölgelerinden başlayıp, kuzeyde Kağıthane ve Alibeyköy Dereleri'nin birleştiği havzalara kadar uzanmakta, iki yakası, tepeleri, vadileri ile bir bütün olarak değerlendirilmektedir (Harita 3.2).



Harita 3-1 Haliç Bölgesi'nin İstanbul içindeki konumu



Harita 3-2 Haliç Bölgesi çalışma sınırı

3.1.1 Haliç'in Coğrafi Konumu ve Oluşumu

Haliç'in coğrafi konumu, bölgenin başlı başına bir imaj ögesi olmasını sağlamaktadır. Haliç Asya ve Avrupa kıtalarını ayıran İstanbul Boğazı'ndan kuzeybatı yönünde girinti yaparak, Avrupa yakasında Beyoğlu ve Kağıthane ile Eminönü, Fatih ve Eyüp'ü ayırmakta, böylece herkesin aklında kalan bir konuma sahip olmaktadır.

Alibeyköy ve Kağıthane derelerinin birleşmesiyle oluşan akarsu ağzının, Buzul çağının sonunda sular altında kalmasıyla oluşan Haliç, fiziki coğrafyada "Ria" terimiyle ifade edilen derin körfezdir (Eyice, 2001: 104).

Girintileri, çıkıntıları, küçük koyları, burunları ile doğal bir oluşum olan Haliç'in ağzı ile Kağıthane ve Alibeyköy derelerinin bitimi (denize dökülüşü) arasında yaklaşık 7,5 km mesafe vardır. Haliç'in genişliği en dar bölgede yaklaşık 100 m (Haliç'in kuzey kesimi), en geniş bölgede (Sarayburnu-Tophane arası) yaklaşık 700 m'dir. Haliç'in derinliği ise en kuzey bölgede 4,5 m, Unkapanı civarında 30 m, Galata Köprüsü önlerinde 50 m'ye ulaşmaktadır. (Kalkan ve Alkan, 2001: 283,284).

Haliç jeolojik yapı olarak bölgenin temelini oluşturan grovak kaya, Trakya formasyonu ve onun üzerindeki çökelti tabakalardan oluşmuştur. Erozyonla karadan Haliç içine iri taneli malzeme taşınarak 2-8 m kalınlığında çakıllı-kumlu bir tabaka oluşmuştur. Bunun üzerinde 20-40 m arasında değişen kil tabakası, bu tabakanın da üzerinde ise kalınlığı yaklaşık 5-15 m

olan siyah renkli çamur tabakası yer almaktadır. (Kalkan ve Alkan, 2001: 285)

Haliç'in özellikle kuzey bölümü sığlaştığından, buralarda yer yer adacıklar oluşmuştur. Bu doğal simgelerle Haliç'in konumundan kaynaklanan imajı daha da zenginleşmiştir.

3.1.2 Topografya

Çatalca Yarımadası'nın güneydoğusunda, Boğaziçi girişinde konumlanması, Haliç'e doğal bir liman olma özelliği sağlamaktadır. Haliç'e uzanan tepeler; vadiler ile birbirinden ayrılmakta ve her iki yakada uzanan sırtlar eşsiz bir topografya oluşturmaktadır.

Topografyayı oluşturan tepe, vadi, su alanları gibi elemanlar tek tek düşünüldüklerinde, bölgeleri ayırarak alt sınırlar oluşturdukları, bir bütün içinde ele alındıklarında ise devamlılık oluşturarak bir bölge için sınır oluşturdukları görülür. (Önem,2005: 120)

Haliç'in her iki yakasında da kıyı çizgisinden itibaren yaklaşık 100-200 m genişlikte ve birkaç m yükseklikte düz bir sahil şeridi yer almaktadır. Alüvyon ve dolgu toprak karışımından oluşan bu şeridin bitiminden itibaren her iki yakada kaya zemin başlamakta ve bu doku dikleşerek yüksekliği 50-140 m arasında değişen bir topografya oluşmaktadır. (Kalkan ve Alkan, 2001: 285)

Haliç Bölgesi'ndeki önemli yükseltiler:

- Ayasofya ve Topkapı Sarayı'nın bulunduğu bölge (40 m)
- Beyazıt-Süleymaniye Bölgesi (50-60 m)
- Fatih Camii ve Edirnekapı Alanı (60 m)
- Eyüp-Kağıthane-Kasımpaşa Bölgesi (100-110 m)
- Galata Bölgesi (70 m) (Yüctürk, 2001: 13)



Şekil 3-1 Haliç Bölgesi ve çevresi topografyası (ArcGis ortamında sayısal olarak üretilmiştir.)

İstanbul'un yerleşiminde, Bizans döneminden günümüze kadar su ögesinin ve topoğrafik özelliklerinin etkin olduğu görülmektedir. Doğal yapı nedeniyle özellikle yedi tepe üzerinde yer alan ve kentin referans noktaları olan yapılaşmış çevre ise, oluşturduğu silüet etkisi ve geçmiş ile günümüz arasında bir köprü kurmasından dolayı, Haliç'e tarihsel bir kimlik katmaktadır. (Önem, 2005: 118)

Haliç'e tarihi boyunca yerleşen tüm medeniyetler topoğrafik yapıdan faydalanmış, kültürel yapının somut görünümü olan tapınaklar, manastırlar, kiliseler ve külliyelerle kent imajı vurgulanmıştır (Yücetürk, 2001: 13). Bir metropol konumunda olan İstanbul'un en eski yerleşmesinin Haliç bölgesinde (Tarihi Yarımada) olmasının nedeni de topografyanın sunduğu avantajlar ve savunma imkanları olmuştur.

3.2 Haliç'in Tarihsel Süreç İçinde Değerlendirilmesi

Bizans, Roma ve Osmanlı Medeniyetleri'ne başkentlik yapmış olan İstanbul, gerek fiziki boyutları gerekse stratejik konumu ile önemini her zaman korumuştur. 15. yüzyıla kadar süren Bizans kimliği, Osmanlı döneminde de yerleşim biçiminin fazla değiştirilmemesi, ticari alanların, limanların ve yolların kullanılmaya devam etmesi ve geliştirilmesi sayesinde korunmuştur. Bu dönemde kentin ana işlevi fazla değiştirilmeden geliştirilmeye çalışılmıştır. 18. yüzyılda kent kimliğini etkileyen en önemli gelişim Boğaziçi ve Haliç'in kent merkezi ile bütünleşmesi olmuştur. 19. yüzyıl sonlarına doğru geleneksel toplum yapısı, sanayi devrimi ile ortaya çıkan dinamizmden büyük ölçüde etkilenmiştir.

3.2.1 Haliç Adının Kaynağı

Haliç “koy, körfez (Türkçe Sözlük, 1974: 320), kanal (Kanar, 2003: 462)” anlamına gelmektedir. Bazı kaynaklarda Haliç “gelgit olayının belirgin olduğu yerlerde, bu olaydan doğan akıntıların etki yaptığı kıyılarda, akarsu ağızlarının huni biçiminde genişlemiş durumu” olarak tanımlanmaktadır (Türkçe Sözlük, 1998: 559).

Haliç’in adı incelendiğinde; Yunan mitolojisini esas alan efsaneye göre, Olimpos tanrısı Zeus’un, tanrılardan birinin kızı olan İo’yla ilişkisinden bir kızı olmuştur. İlkçağ müelliflerinden Miletoslu Hesykios’a göre iki derenin, Haliç’e döküldüğü yerdeki tepenin (Silivritepe) üstünde, Byzantion’un efsanevi kurucusu Byzas’ın annesi olarak kabul edilen Keroessa doğmuştur. Bu sebeple Haliç’in eski adı Keras, İo’nun kızı olan Keroessa’nın adından gelmektedir (Eyice, 2001: 104). Keroessa’nın oğlu Byzas’ın kurduğu kent, Yunanca’da yer belirtmek amacıyla kullanılan “_ion” takısını almış ve Byzantion’a dönüşmüştür (Yüçetürk, 2001: 5).

Bu efsaneye göre, İstanbul’daki ilk yerleşme, Haliç’in yukarı ucunda, etrafı verimli topraklarla çevrili, her türlü deniz ürününün bol elde edildiği, denizcilere güvenli bir sığınak olan bölgede oluşmuştur (Eyice, 2001: 104).

Haliç’in adı tarih boyunca farklılaşmıştır. Eski yazarlar, boynuz anlamına gelen “Keras”ı kullanırken, Batılılar “Khrysokeras” yani altın boynuz terimini kullanmışlardır. Arap müellifleri “Haliç’ül- Kustantiniyye” olarak kullanırken, çeşitli Osmanlı kaynaklarında “Haliç-i Kostantiniyye”, “Haliç-i İstanbul”, “Haliç” şeklinde ifade etmişlerdir (Eyice, 2001: 104). Roma çağı yazarlarından Plinus ile Ammianus Marcellinus’a göre Altınboynuz Haliç’in değil İstanbul yarımadasının ismidir (Kesgün, 2001: 8). İstanbul’daki ilk yerleşmenin bu bölgede olması, bu savın geçerliliğini ortaya koymaktadır.

3.2.2 İlkçağlarda Haliç

Haliç ilk yerleşmelerin başladığı dönemden günümüze kadar, her zaman sahip olduğu potansiyeller ile önemini korumuştur.

I.Constantinus’un (324-337) Doğu Roma İmparatorluğu’nu kurduğu 330 yılından, 1924’te Ankara’nın Türkiye Cumhuriyeti’nin başkenti ilan edilmesine kadar, İstanbul iki büyük uygarlık olan Bizans’ın ve Osmanlı’nın başkenti olmuştur. (Çelik, 1996:9)

İstanbul Yarımadası’ndaki ilk yerleşmelerin, İ.Ö. 3. bin yılda ya da 2. bin yılın başlarında kurulduğu tespit edilmiştir. (Çelik, 1996:11)

Antik Yunan topluluklarının yaşadığı Ege kıyılarındaki yerleşmelerin nüfus artışına olanak sağlamayan fiziksel yapısı, tarımsal alanların kıtlığı, siyasal sorunlar gibi nedenler göç olgusunu beraberinde getirmiş ve Anadolu ve Trakya kıyılarında yerleşimler kurulmaya başlamıştır. Bu dönemdeki yerleşmeler;

- Kadıköy- Kurbağalıdere civarında Yunan-Finike yerleşmesi Chalkedon,
- Topkapı Sarayı'nın bulunduğu yerde Byzantion,
- Üsküdar'ın Marmara Denizi tarafındaki dik yamacında Chryspolis,
- Galata'da Sykae Antikçağ yerleşmeleridir. (Yüçetürk, 2001: 6)

Dor kökenli Megara'dan gelen kolonistlerin Chalkedon'u (Kadıköy) kurmalarından yalnızca birkaç yıl sonra, Megara ve diğer Yunan şehirlerinin halkları Byzas'ın önderliğinde, Pontus'a giden önemli su yolu üzerindeki bugünkü Sarayburnu'nda M.Ö. 7. yy'da Haliç üzerinde bilinen ilk yerleşimi kurmuşlardır. (Müller-Wiener, 1998: 16)

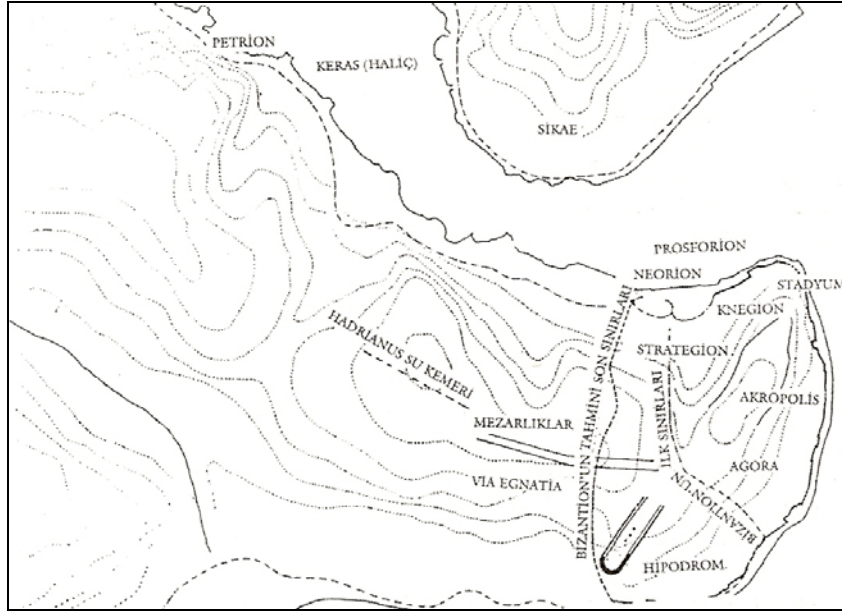
İlkçağ'ın Haliç'i suları sakin ve temiz, girintili çıkıntılı yamaçları yeşillikle ve ormanlarla kaplı, kıyıları küçük koylarla bezenmiş bir kanaldır. Haliç çağın insanları için verimli ve güvenilir küçük bir iç deniz olmuştur. (Eyice, 2001: 105)

Üç tarafı sularla çevrili yarımada İstanbul'un birinci tepesi olarak nitelendirilen yerde kurulan kent savunma amacıyla surlarla çevrelenmiştir. Surlar kentin girişi olan Neorion Limanı'ndan başlayarak, tepeyi çevrelemekte ve 5 km'ye ulaşmaktadır. (Yenen vd, 2004: 22)

Bu dönemde Haliç'in iki yakasını köyler ve kutsal yapılar çevrelemiştir. Bugünkü Topkapı Sarayı'nın bulunduğu yerde, Akropolis'te, Apollon, Artemis, ve Aphrodite tapınaklarının bulunduğu, Poseidon Tapınağı ile Athena Ekbasia kutsal alanının, yarımada'nın kuzeyindeki sahilde yer aldıkları ve liman bölgesinin batısında Demeter ve Kore tapınaklarının bulunduğu sanılmaktadır. Kentin dışında Haliç kıyısında ise Hera, Pluton ve Apollon tapınağı bulunmaktadır. Akropolis'in kuzeybatısındaki birçok koy, limanları oluşturmuştur (Müller-Wiener, 1998: 16,18) Bu limanlar dönemin başlıca ekonomik faaliyeti olan ticareti desteklemiştir.

Haliç üzerinde bilinen ilk köprü, M.Ö. 339 yılında Makedonyalı II. Philippos'un ordusunun ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla kurulmuştur. (Müller-Wiener: 18)

M.Ö. 5. yy'da Byzantion bağımsız bir kent olmuştur. Kuzey kıyıda ise Sykae olarak bilinen Cenova sömürgesi Galata da ticari bakımdan güçlü bir yerleşme konumundadır (Yüçetürk, 2001: 7).



Şekil 3-2 Bizantion kent planı (Kuban, 1996: 20)

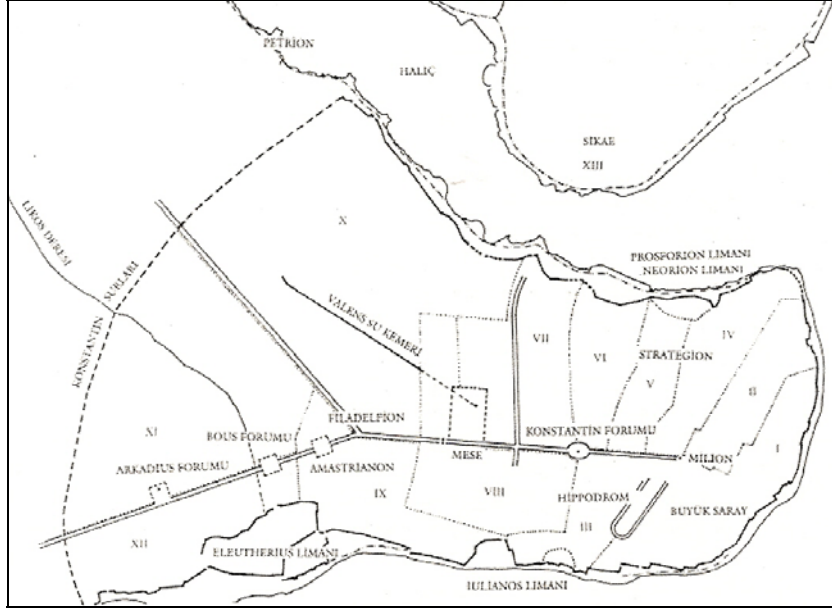
3.2.3 Roma Döneminde Haliç

M.S. 196 yılında yerleşme Romalı Septimus Severus tarafından işgal edilmiş ve yeniden yapılanmaya başlamıştır.

Septimus Severus genişleyen kenti de içine alarak surların batısına yeni surlar yaptırmıştır (Yenen vd., 2004: 23). Severus Surları ile kentin iki nirengi noktası da belirlenmiştir. Bunlar Tesrastoön Forumu ile Embolos adı verilen ve bu forumu surlara birleştiren kemerli yoldur. (Çelik, 1996:12)

Septimus Severus kentin güneyinde yer alan genişletilmiş bir bölgede Zeuksippos Hamamları'nı ve Hippodrom'u yaptırmıştır. Eski kentin surları, Apollon Tapınağı ve Aphrodite Tapınağı yakınındaki tiyatro yeniden yaptırılmıştır. (Müller- Wiener, 1998: 18)

Kral Konstantin'in kenti ele geçirmesiyle, Konstantinopolis olarak ad değiştiren kent, Doğu Roma İmparatorluğu'nun başkenti olmuştur.



Şekil 3-3. Constantinus Dönemi kent planı (Kuban, 1996:20)

3.2.4 Bizans Döneminde Haliç

330 yılında I. Constantinus Roma İmparatorluğu'nun başkentini Roma'dan Bizantion'a taşımış ve yeni bir devlet kurmuştur. (Çelik, 1996:12)

Kentin yeni yönetim merkezi ilan edilmesiyle görkemli yapılaşma faaliyetleri başlamıştır. Constantinus'un kurduğu kentin planı yelpaze şeklinde ayrılan ana cadde ve bunları kesen büyük caddelerden oluşmuştur (Müller- Wiener, 1998: 19). Kent su ile ilişkisini kurarak, denize eğimli tepelerden yararlanarak, ekonomik ve savunma amaçlı doğal liman ve iskeleleri kullanarak büyümüştür (Yenen vd., 2004: 23).

Roma-Bizans döneminde kent Mese adındaki tören aksının ve topografyaya uygun olarak Marmara Denizi'ne bakan güney yarımada merkezden batıya doğru yayılan yerleşim bölgelerini biçimlendiren ana yollar çevresinde gelişmiştir (Yenen vd., 2004: 23). Burada surlarla sınırlı bir bölge içinde, simgesel ve odaksal öğelerle biçimlenmiş bir yerleşim dokusu görülmektedir.

I. Constantinus hükümdarlığı boyunca kent gelişmiş ve birkaç tepeyi, sahili, vadileri ve korunaklı limanı çevreleyecek biçimde, mevcut surların yaklaşık 2.8 km batısına yeni surlar inşa edilmiştir (Yenen vd., 2004: 22).

Severus zamanındaki kentin anıtları ve odakları olan Hipodrom, Tetrastoon Forumu, Embolos ve Zeuksippos Hamamları, Konstantiopolis'in de başlıca nirengi noktaları olmuşlardır (Çelik,

1996:12).

Yapılaşmış çevre açısından Haliç incelendiğinde, güney yakası yerleşiminin Bizans Dönemi'nde sur içinde geliştiği, kuzey yakada ise yine surlarla çevrili Galata'nın geliştiği görülür. Tepelere yapılan binalarla Haliç silüetinin belirginleşmesi başlamıştır. (Önem, 2005: 124)

İmparator, Roma'nın kent yönetim şemasını yeni kente de uygulamış ve kenti her biri farklı kişilerce yönetilen 14 bölgeye ayırmıştır (Şekil 3.3). Konstantinopolis'in yerleşim dokusu üç ana tip evden oluşmuştur. Varlıklı ve soylu ailelerin oturduğu konaklar olan 'domi'ler, sıradan ailelerin oturduğu çoğunlukla alt katında ticaret olan 'tabernae'ler ve çok katlı yoksul evi olan 'insulae'lerdir. (Çelik, 1996:14-15)



Şekil 3-4 Bizans Dönemi'nde kent –P.Gilles,1729 (Gyllius, 1997: 97)

Roma yönetim biçimiyle birlikte kentin anıtsal mimarı tarzına da büyük önem verilmiştir. Havariyyun Kilisesi ve büyük forumlar gibi önemli yapılar kentin engebeli yapısından yararlanılarak inşa edilmiştir. Bu dönemde Mese önemli ulaşım aksı iken Augusteion ve Forum Constantinus kentin en önemli iki odağı olmuştur. Büyük saray, Piskoposluk Kilisesi Aya İrini, Rhea ve Tykhe tapınakları yapılırken, Forum'da yapılan Senato Binası, Mese Yolu'nun başlangıcındaki Milion, Phaetorium, Capitol gibi pek çok resmi daire inşa edilmiştir (Müller- Wiener, 1998: 19). Böylece II. Teodosios dönemine kadar Konstantinopolis'in dört tepesi anıtlarla bezenmiştir. Birinci tepede Augusteion, Hipodrom ve ilk Ayasofya Kilisesi; ikinci tepede ortası sütunlu Konstantin Forumu; üçüncü tepede Theodosius Forumu ve

dördüncü tepede de Havariyyun Kilisesi kentin önemli anıtlarını ve meydanlarını oluşturmuştur. (Çelik, 1996:17)

368-373 yılları arasında Valentinianus'un yaptırdığı Valens Su Kemerı (günümüzde Bozdoğan Su Kemerı) su ihtiyacını karşılamak için yapılan önemli bir yapı olmuştur. Kent surlarının çıkışındaki caddelerin iki yanında da nekropoller yer almıştır (Müller- Wiener, 1998: 20).

5. yy.ın başlarında hükümdar II. Theodosios iç surların savunmasını arttırmak için kent dışına yeni surların inşasını başlatmıştır. Bu surlar Konstantinus Surları'nın 1,5 km batısında Tekfur Sarayı ve İstanbul'un yedi tepesini de kapsayacak şekilde inşa edilmiştir (Yenen vd., 2004: 23). Konstantinus Surları, Septimus Severus Surları'nın batısında yaptırılan kent surlarıdır. Teodosius Surları ise İstanbul'u günümüzde de batıdan kuşatan ve ayakta duran kara surlarıdır. (Yüçetürk, 2001: 35)

Haliç'in diğer yakasındaki Galata ise sahili izleyen dar bir şeritten oluşmuştur. O zamanki adı Sykae olan bölgenin, 13. yy.da kurulan Ceneviz yerleşmesinin de ana arteri olan ve sahile paralel uzanan revaklı bir caddesi vardır. 5. yy.da Galata, bir Roma kentinde bulunması gereken başlıca imaj öğelerine sahip bir yerleşmedir. Bir kilise, tiyatrolar, hamamlar ve liman kentin nirengi noktaları olmuştur. (Çelik, 1996:16)

Günümüzde Çemberlitaş olarak bilinen Konstantin Heykeli'ni taşıyan dikilitaşın bulunduğu meydan, Beyazıd'da bulunan diğer bir meydana, Forum Tauri'ye ulaşmaktadır. Zanaatkarlar, tüccarlar, toptan satıcılar loncalar halinde kentin belirli bölgelerinde toplu olarak yerleşerek dokusal farklılaşmalara neden olmuşlardır (Yüçetürk, 2001: 7).

Konstantinopolis'in en önemli anıt eserlerinden biri olan Ayasofya Kilisesi, 532-537 yılları arasında İustinianos dönemimde inşa edilmiştir. Bunun yanısıra aynı dönemde inşa edilen ve dikey hatların önem kazandığı başlıca simgeler; Ayia Teodosia (Gül Cami), Konstantinopolis Manastırı (Fenari İsa Cami), Kora Manastırı (Kariye Müzesi), Pantokrator Manastır Kilisesi (Zeyrek Cami), Pammakaristos Manastır Kilisesi (Fethiye Cami), Pnyia Muhliotissa Kilisesi (Moğolların Meryemi Kilisesi) ve Ayios Andreas kilisesi Manastırı Kilisesi (Koca Mustafa Paşa Cami)'dir. Bu yapılar tadilat görüp camiye çevrilmelerine karşın günümüze kadar gelmişlerdir. (Çelik, 1996:18)

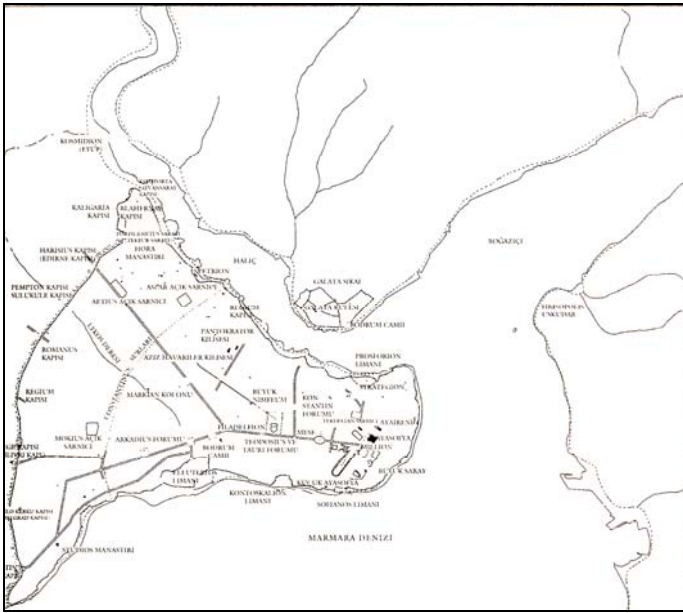
İlk çağlarda kentin tersanesi liman bölgesiyle aynı yerde olmuştur (Günümüzde Sirkeci Garı'nın bulunduğu alan). Konstantinopolis'in kurulmasından sonra tersane, bugünkü

Kasımpaşa Koyu'na taşınmıştır (Yüçetürk, 2001: 42).

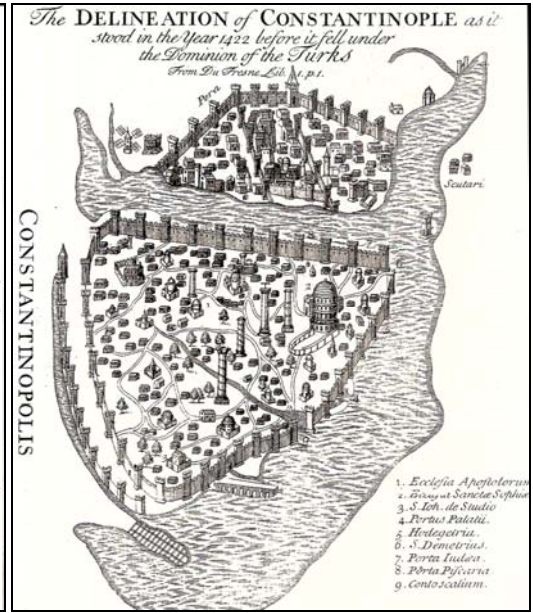
9. yy.da I. Romanos Bonus Sarayı'nı, Myrelaion Manastırı ile birlikte yakınındaki sarayı yaptırmıştır. 11. yy.ın ikinci yarısında, kuzeyde yeni Blakhernai Sarayı'nın yapımı kent merkezinin önemini azaltmıştır. 12. yy.da Amalfi'den ve Venedik'ten gelen tüccarlar liman bölgesinde Drungarios ve Perama Kapısı arasında Venedik kolonileri içinde, kendi kiliseleri, ambarları ve konutlarıyla bir yerleşim merkezi oluşturmuşlardır. Doğu'da Amalfililer ve Pisahlılar, Galata'nın batısında ise Yahudiler oturmuşlardır. (Müller- Wiener: 1998: 23-24)

Bizans İmparatorluğu'nun son yüzyıllarında Galata bir Ceneviz kolonisi olarak gelişmiştir. Cenevizler kolonilerinin sınırlarını belirlemek üzere daha önceleri hendek kazmışlar, ancak daha sonraki yıllarda binalarda yükseklik sınırlaması kalkınca, bu sınırlarda çok katlı yapılar inşa edip hem simgesel hem de sınır niteliği taşıyan yapılar inşa etmişlerdir. 1387 ve 1397 yılları arasında, koloni kuzeybatı yönünde gelişti ve yeni bölgeler sur içine alınmış, son olarak da tepenin boğaza inen doğu yamacı surlar ile kuşatılmıştır. (Çelik, 1996:19)

Bizans etnik temelde mahallelere ayrılmasına rağmen, üzerinde birçok dilin konuşulduğu bir kent olmuştur. (Çelik, 1996:19)



Şekil 3-5. Konstantinopolis Planı (450-1453)
(Kuban, 1996: 71)



Şekil 3-6 1422 yılında kent -P.Gilles,
1729 (Gyllius, 1997: 98)

3.2.5 Osmanlı Döneminde Haliç

İstanbul, 1453 yılında, Fatih Sultan Mehmet'in fethi ile yeni bir imparatorluk merkezi haline gelmiştir.

Fatih Sultan Mehmet sefer yaptığı ülkelerden çok sayıda insanı İstanbul'a göçe zorlamıştır. 1480'lerde 65000–80000 nüfusun yaklaşık % 58'i Türk, %42'si yabancıdır (Müller-Wiener,1998: 29). Fatih, İstanbul'u on üç altbölgeye ayırmıştır. Bunlardan birincisi Ayasofya çevresi olmuştur. Diğer altbölgeler ise külliyelerin çevresinde oluşmuştur. Müslüman mahalleler de genellikle bu külliyelerin çevresinde gelişmiştir. Altbölgelerin alt birimleri olan mahalleler de, vakıflarca desteklenen daha küçük camilerin, yatırların ya da tekkelerin çevresinde gelişmiştir. (Çelik, 1996:21)

Bu dönemde her etnik grubun mekanda odaklaştığı alanlar olmuştur. Osmanlı toplumunda dini ve etnik farklılaşmanın yanında, geç dönemde ortaya çıkan sınıfsal farklılaşmanın da etkisiyle her topluluktan zenginleşenler, denizyolu gibi ulaşım teknolojisinin gelişmesinden de yararlanarak, geleneksel yerleşim alanlarından yeni konut alanlarına doğru yer değiştirmişlerdir. (Önem, 2005: 118)



Şekil 3-7 15. yy.'ın sonlarında kentin görünümü- G.A.Vavassore (Müller-Wiener, 1998: 33)

Bu dönemde, Bizans döneminde kentin gerçek silüetinin oluşmasında etkili olan yol ağı, tören işlevi ortadan kalktığından önemini yitirmiştir (Yüçetürk, 2001:8). Kente Türk imajı vermek kaygısıyla birçok kilise ve manastır camiye çevrilmiştir. Ayasofya camiye dönüştürülmüş, Havariyyun Kilisesi'nin bulunduğu yere 1463-1470'de Fatih Camii Külliyesi inşa edilmiştir.

Türk yerleşim bölgelerine başka camilerinde yapılmasıyla bu oluşum desteklenmiştir. Eski taşra bölgesi olan Kosmidion'da (Eyüp) İstanbul'un fethi sırasında bulunan Ebu-Eyyub el-Ensari'nin mezarı özel bir yer olarak anlam kazanmış ve buraya bir cami külliyesi yapılmıştır. (Müller-Wiener, 1998: 29)

Osmanlı döneminde cami ve külliye yüksek gabarileri ve ihtişamlı görünüşleriyle Haliç'in en vurgulu kimlik öğelerini oluşturmuşlardır. Yerleşmelere bakıldığında Suriçi yerleşmeleri olan Cibali, Fener, Balat ve Ayvansaray gibi semtler kentsel yoğunluğa koştur bir yapı göstermiştir. Sur dışında ise, daha çok mesire alanları, av köşkleri yer almıştır. Sur içinde güçlü kimliği öne çıkaran önemli semtler olan Fener ve Balat evleri, kiliseleri, sinagogları ile her dönemde Haliç kimliğinin merkezinde yer almıştır.(Önem, 2005: 125)

Kapalı Çarşı'nın merkezi kısmı Fatih döneminin başlarında bitmiştir. Böylece bir İslam kentinin ana imaj öğeleri olan cami ve bedesten yani Ayasofya ve Kapalıçarşı bütünleşmiştir (Çelik, 1996:22). Osmanlı sultanları saraylarının kente ve kenti çevreleyen suya hakim yer olan akrapoliste kurulmasını tercih etmişler ve Sur-u Sultani adını verdikleri iç surlar inşa etmişlerdir (Yenen vd., 2004:24)

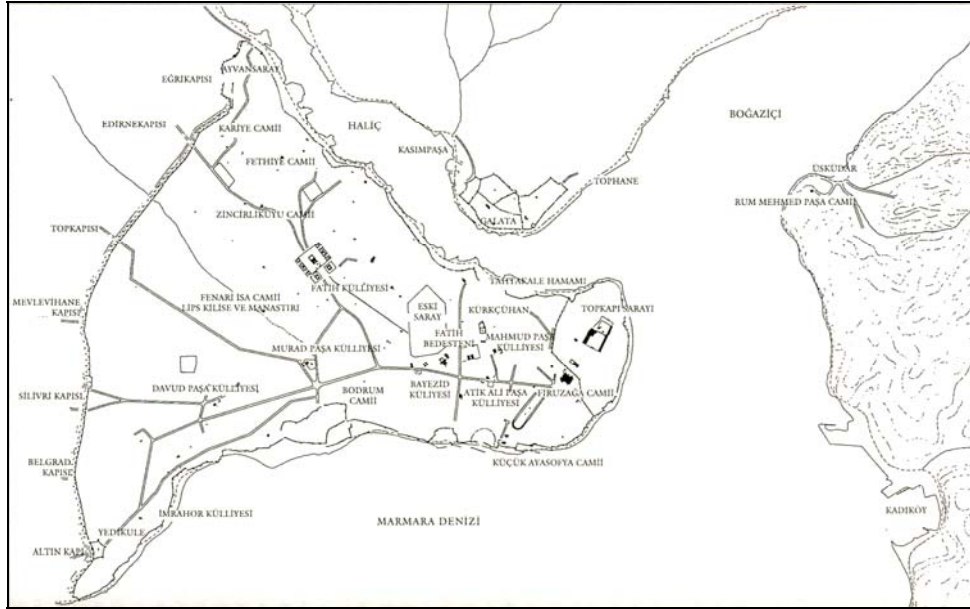
Bu dönemde yeni fonksiyon alanları da gelişmiştir. Bizans dönemi limanları, Sirkeci'den başlayarak, günümüzde Unkapanı olarak bilinen bölgeye kadar uzmanlaşarak genişlemiştir. (Yüçetürk, 2001: 8). 1514'ten sonra Pera'nın batısında, Haliç'in derin bir koyunda tersane kurulmuştur kent böylece daha kuzeye doğru genişlemeye başlamıştır. (Müller-Wiener, 1998: 30)

Surlar, dar kıyı şeridine açılan kapılar ve bunların önündeki iskeleler, Haliç doğal limanın en önemli özelliklerinden olmuşlardır. Osmanlı Dönemi'ne kadar kıyı boyunca surların üzerinde bulunan her kapıda, aynı adla bir de iskele bulunmaktadır. (Yüçetürk, 2001: 45) .Bu iskeleler ayrı tüketim mallarının boşaltıldığı yerler olmuş ve işlevlerine göre adlandırılmıştır.

Üsküdar İskelesi Bursa'dan gelen gemilerin yanaşma yeri, Yemiş İskelesi meyve gümrüğü ve manavların konumlandığı yer, Çardak İskelesi yelkenli gemilerin yanaştığı yer, Odun İskelesi ve Ayazma İskelesi çevresinde odun ve kereste depolarının bulunduğu iskele, Unkapanı İskelesi tahıl depolarının yer aldığı iskele, Kürekçibaşı İskelesi kereste ve inşaat malzemesi depolarının bulunduğu iskele, Yağkapanı İskelesi güney kıyından gelen kayıklar için en önemli iskeledir. Bunlar dışında yolcu taşımacılığı için kullanılan iskeleler de mevcuttur (Yüçetürk, 2001: 47-50).

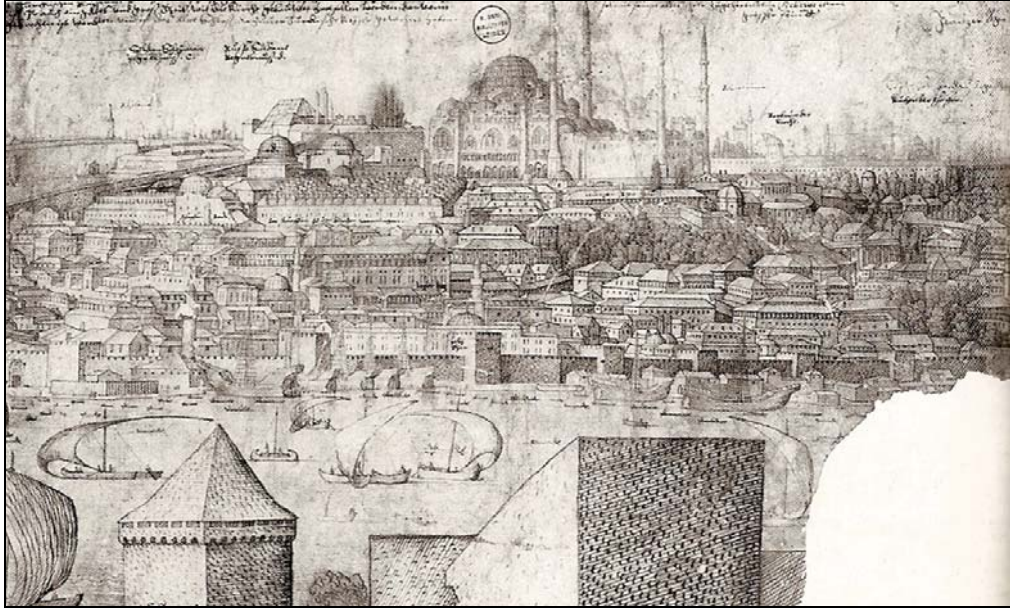
15. yy.da kent, her biri merkezi bir odaktan başlayarak kendi kendine yetebilen mahalleler ve altbölgeler şeklinde gelişmeye başlamıştır. Bu nedenle büyük meydanlar ve bu meydanları birbirlerine bağlayan ana caddeler önemlerini yitirmeye başlamıştır. Bu öğeler yavaş yavaş yerleşim dokusu içinde kaybolmuştur. (Çelik, 1996:22)

Fatih Sultan Mehmet'in göç politikasını II. Bayezid (1481-1512) ve I. Selim (1512-1520)'de sürdürmüştür. Bu dönemde eski saray ve Kapalı Çarşı arasındaki kent merkezi önem kazanmıştır (Müller-Wiener, 1998: 30). Genişleyen mahallelerin kentin geniş arterlerini yok ederek büyümesi 16. yy.da da devam etmiştir. Nüfus yoğunluğunun artması, surlara ve anıtlar bitişik yapıların yapılmasına neden olmuştur (Çelik, 1996:23). 1550'lerde nüfusun 400000-500000'e çıkmasına rağmen etnik oran %58 Türk, %42 Rum, Ermeni, Yahudi olarak sabit kalmıştır. (Müller-Wiener, 1998: 34)

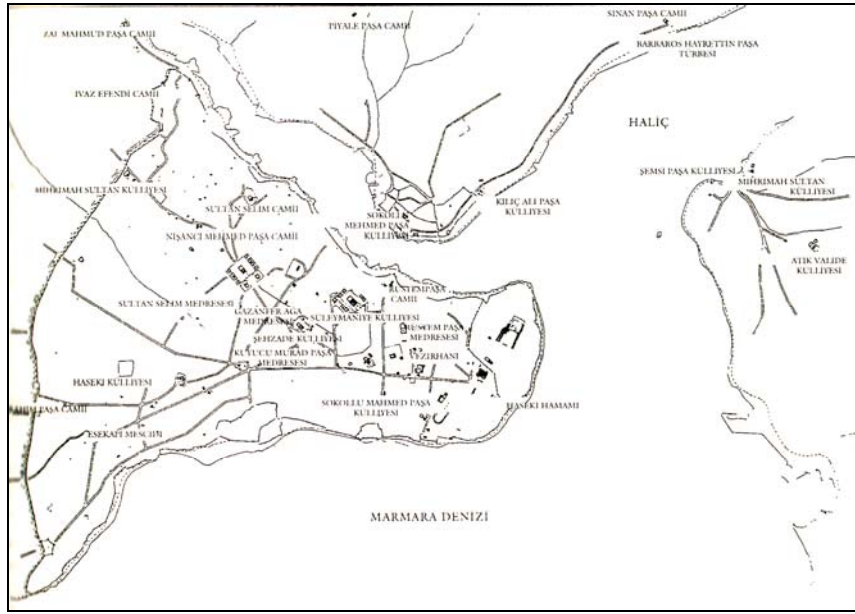


Şekil 3-8 1453-1520 yılları arası Osmanlı kent planı (Kuban, 1996:222)

I.Süleyman (1520-1566) ve vezirleri cami külliyelerinin yapımına büyük önem göstermişlerdir. Bu camiler kentin silüetini etkileyecek bölgelere inşa edilmişlerdir. Sultan Selim Camii, 1453-1548'de Şehzade Camii, 1550-1557'de Süleymaniye Camii yapılmıştır . 16. yy.da Arnavut kaldırımlı dar sokaklar ve iki yanında bir ya da iki katlı ahşap evler kentin görünüşünü belirleyen öğeler olmuşlardır. (Müller-Wiener, 1998: 30-31)



Şekil 3-9 1557-1561 yılları arası Süleymaniye Bölgesi görünüşü – M. Lorichs (Müller-Wiener, 1998: 34)

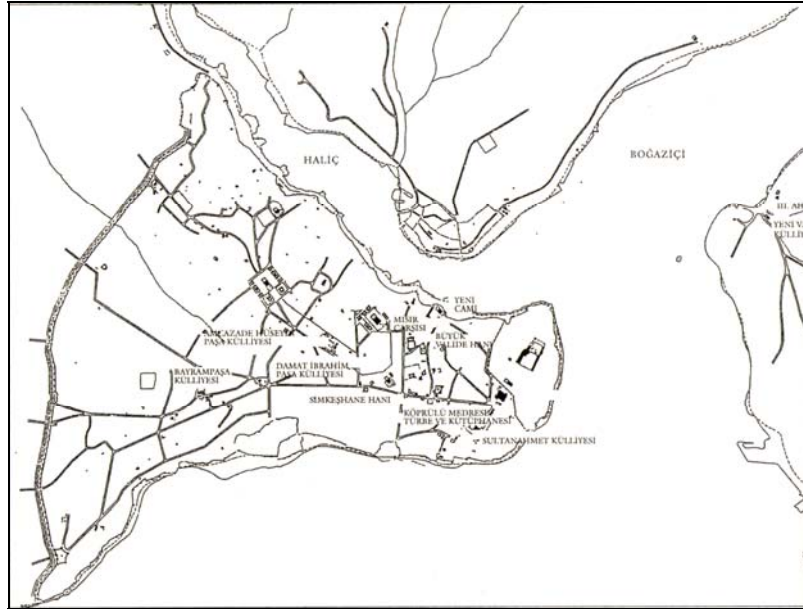


Şekil 3-10 1520-1603 yılları arası Osmanlı kent planı (Kuban, 1996:251)

Yerleşim dokuları incelendiğinde; 17. yy'da, Samatya civarında Ermeniler, Marmara Kıyıları ve Galata'da Rumlar, Eyüp, Tophane ve Üsküdar'da ise Türkler bulunmaktadır. Zamanla sınır genişlemiş ve Galatasaray, Beyoğlu bölgesine Latinler, Galata, Kasımpaşa, Tophane, Fener'e Rumlar, Samatya-Kumkapı sahilleri arasında Ermeniler, Bahçekapı ve Balat'a Yahudiler yerleşmişler (Yücetürk, 2001: 8) ve kendi kültürel özelliklerini yansıtarak yerleşim dokularını farklılaştırmışlardır.

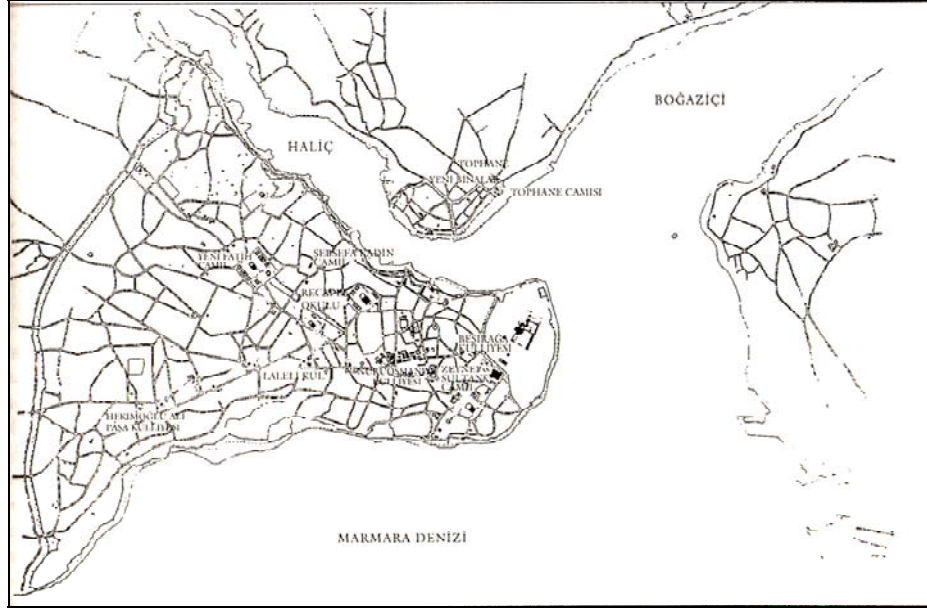
17. yy.da İstanbul'daki iki önemli anıt eski Bizans Sarayı'nın arazisine yaptırılan Sultan Ahmet Külliyesi (1616) ile Eminönü sahilindeki Yeni Cami (1597 -1663) olmuştur. 17. yy. boyunca Divanyolu (eski Mese yolu) boyunca daha küçük ölçekli camiler ve medreseler yapılmıştır. (Çelik, 1996:25)

Bu dönem Galata için bir büyüme dönemi olmuştur. Galata yapı dokusu açısından Osmanlı'dan oldukça farklı bir yerleşme olmuştur. Bu bölgede dar ve dik sokakların iki yanında Cenova geleneğinin ürünü yüksek kagir yapılar yer almıştır (Müller-Wiener, 1998: 34). Galata'yı çevreleyen surlar kuzeyde büyük hendeklerle güçlendirilmiştir. Galata Kulesi çevresinde gelişen merkezden rıhtıma ulaşımı sağlayan girişler yapılmıştır (Yenen vd., 2004: 24).



Şekil 3-11 1603-1730 yılları arası Osmanlı kent planı (Kuban, 1996:274)

18. yy'da Eyüp, Kasımpaşa ve Üsküdar'da gecekonu türü yapılaşmanın ilk örnekleri görülmüştür. Kent nüfusunun artması yeni mahallelerin oluşmasına ve ticaret bölgesinin genişlemesine neden olmuştur (Yüçetürk, 2001: 8). Günümüzdeki Tarihi Yarımada Bölgesi'nde de çarşılar ek olarak birçok han yapılmış, ticaret bölgesi giderek genişlemiştir.



Şekil 3-12 1730-1789 yılları arası Osmanlı kent planı (Kuban, 1996: 319)

19. yy'da genel makroform içinde; İstanbul yönetim ve kültür merkezi ile geleneksel ticaret merkezini oluştururken, Galata dış ticaret merkezi olma özelliği ile ön plana çıkmıştır. Üsküdar ise kendi kendine yeten bir çevre yerleşimi konumundadır. Bu üçlü yapı, İstanbul'un çekirdeğini oluşturmuştur (Yüçetürk, 2001: 9).

Bu dönemde eski düzeni çağdaşlaştırmak için çeşitli konularda birçok çalışma yapılmıştır.

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

19. yy.'da yabancılar Galata ile yeni oluşmuş mahallelerde, Müslümanlar ise İstanbul'da yaşamışlardır. 19. yy.'ın ikinci yarısında büyük bir Müslüman topluluk Haliç'in kuzeyine taşınmaya başlamıştır. Osmanlı başkentinde nüfus genellikle İstanbul Yarımadası ve Galata'da yoğunlaşmıştır. Sur dışında ise Haliç'te, Eyüp en büyük Müslüman yerleşmesidir. En yoğun yerleşme olan Galata'nın sınırını batı ve kuzeyindeki surlar belirlemektedir. Haliç'in kuzey sahilindeki köylerden Kasımpaşa ve Sötlüce Müslüman köyleri, Hasköy yoğun bir Yahudi yerleşmesidir. (Çelik, 1996: 34-35)



Fotoğraf 3-1 19. yy. sonlarında Eyüp Bölgesi (Müller-Wiener, 1998: 509)



Fotoğraf 3-2 19. yy. sonlarında Fatih Bölgesi (Deleon, 2001: 282)



Fotoğraf 3-3 Süleymaniye Bölgesi- Sebah-Joallier, 1890 (Özendeş, 1999:33)



Fotoğraf 3-4 Kağıthane Bölgesi, G.Berggren, 1890 (Özendeş, 1999: 101)



Fotoğraf 3-5 Kağıthane Bölgesi, A.Freres, 1890 (Özendeş, 1999: 105)

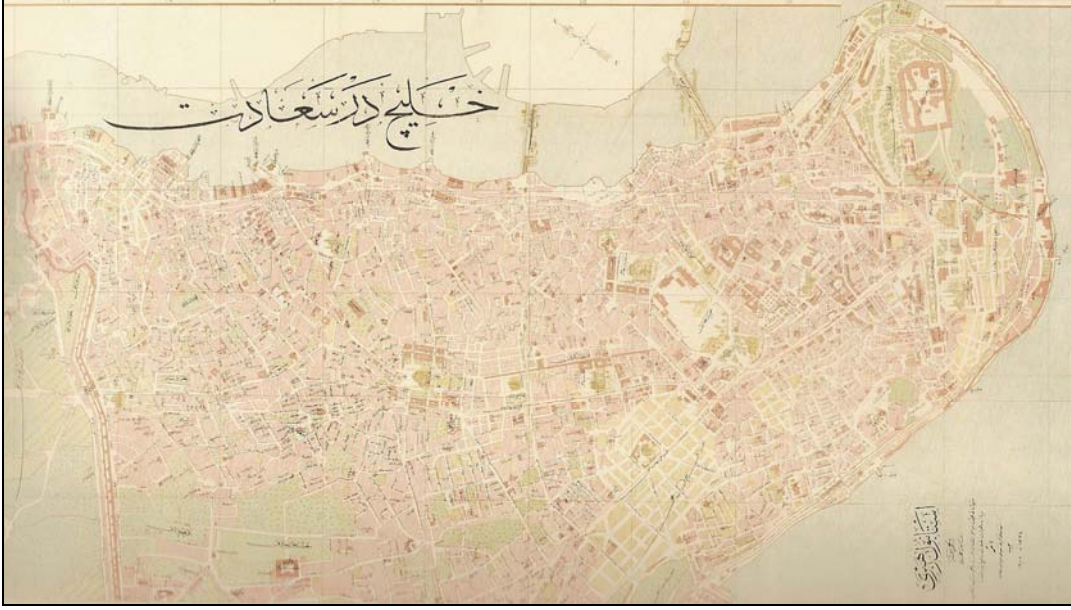
Haliç için her dönem önemli imaj özelliği olan limanlar 1895-Galata Limanı, 1902- Sirkeci Limanı ve 1904 Haydarpaşa Limanı'dır.

Haliç'te ilk köprü Sultan II. Mahmut tarafından Hayratiye adıyla Azapkapı-Unkapanı arasında 1836'da kurulmuştur. Bundan sonra 1845'de Karaköy ile Eminönü arasında Tersane-i Amire'de yapılan ikinci bir köprü kurulmuştur. İkinci köprünün yenilenmesi gerekince 1863'te yeni köprü yapılmış ve 1875 yılına kadar hizmet vermiştir. Geçenlerden para alınmak amacıyla Cezayirlioğlu Mıgırdıç adlı bir sarraf tarafından Ayvansaray ile Piripaşa arasına bir köprü yapılmışsa da kısa bir süre sonra kazançlarına zarar verdikleri için kayıkçılar tarafından yakılmıştır. 1872'den sonra bir İngiliz şirketi tarafından üçüncü Karaköy köprüsü yapılmış, 1912'ye kadar kullanılmış ve bu tarihten itibaren Unkapanı-Azapkapı arasına alınarak 28 yıl daha hizmet vermiştir. Alman firması tarafından 1912'de açılan yeni Karaköy köprüsü ise daha modern ve dubasız bir köprünün yapımı üzerine sökülerek Hasköy-Balat arasına götürülmüştür. (Eyice, 2001: 123)



Fotoğraf 3-6 Galata Köprüsü ve çevresi, Sebah-1870 (Özendes, 1999: 109)

Artan deniz ticareti ve trafiği nedeniyle düzenli rıhtımlara ihtiyaç duyulması, kamu sağlığına zarar veren etkilerin ortadan kaldırılması ve kentin imajının düzeltilmesi için 19. yy.'da sahil şeridinin temizlenmesi ve düzenlenmesine önem verilmiştir. Bu dönemde sahil şeridi İstanbul yakasında Sirkeci'den Balat'a kadar, Galata yakasında ise Azapkapı'dan Tophane'ye kadar uzanmıştır. İçine limanı da alan bu bölgede eski rıhtımlar, dükkanlar, hanlar ve depolar bulunmaktadır. Kimi yerlerde onarım, kimi yerlerde ise tasarım boyutunda yeniden düzenlemelerle bölgeyi sağlıklılaştırma çalışmaları yapılmıştır. (Çelik, 1996: 61-62)



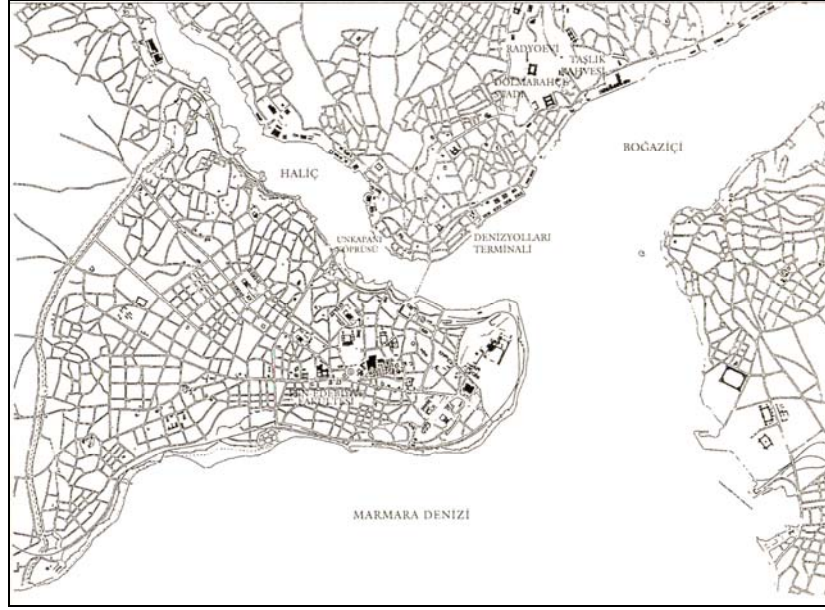
Şekil 3-14 İstanbul Haliç-i Dersaadet Şehremaneti Planı- 1918 (Kayra, 1990: 18)

3.2.6 Cumhuriyet Döneminde Haliç

Savaştan yeni çıkmış olması ve başkentlik işlevinin yitirilmesi, İstanbul'da nüfusun yarı yarıya düşmesine neden olmuştur. Bu dönemde planlar kentsel dokuda büyük değişimlere neden olmuştur.

Cumhuriyet döneminin ilk planlama çalışmaları, 1933 yılında Elgötz tarafından oluşturulmuştur. Planın bölge bazında önemli kararları, Eski İstanbul'un ve Beyoğlu'nun Haliç'e bakan yamaçlarının iş merkezine dönüştürülmesi, İstiklal Caddesi'nde ticaret işlevi, Topkapı ve Kurbağalıdere'de ağır sanayi, Beyazıt'da yönetim, Sultanahmet ve Taksim'de de kültür işlevinin bulunması olmuştur. Eski yolların genişletilmesi ve Haliç kıyılarına birer yol ile, Unkapanı- Azapkapı ve Eyüp- Söğütözü arasında birer köprü önerileri uzun dönemde de olsa büyük ölçüde gerçekleşmiştir. (Yücedürk, 2001: 10)

1950'lerde hızlı kentleşme, Haliç'in dokusunu bozmaya başlamıştır.



Şekil 3-15 1923-1950 yılları arası Tarihi Yarımada planı (Kuban, 1996: 387)

1955-1956 yılında açılan Unkapanı, Eminönü yolu, kent için önemli bir yol ögesi olurken, Balıkpazarı'nın ortadan kalkmasına neden olmuştur. (Yücetürk, 2001: 10)

Ahşap yapılar, apartmanlara dönüşerek kent dokusunun imajı değişmeye başlamıştır.

Cumhuriyet'ten sonra yapılan planların Haliç'in bugünkü görünümü ve yapısına olumlu ve olumsuz katkıları olmuştur. Günümüzdeki Haliç görünümü yapılan plan ve uygulamalar sonucunda ortaya çıkmıştır.

1936 yılı Prost Planı, genel bir gelişme perspektifi içinde değerlendirip, yönlendirebilecek bir plan olmamıştır. Bazı kalıcı ilkelerinin yanında, kentsel gelişme ve sanayi için arazi tahsisi gibi önemli yanılgıları da olmuştur (Yücetürk, 2001: 10). İstanbul'da imar ve planlama çalışmaları kapsamında Henri Prost Planı'nın başlaması, Haliç için de bir dönüm noktası olmuştur.

Prost Planı'nın Haliç ile ilgili kararları, Haliç kıyısında, Galata ile Unkapanı Köprüleri arasında, gıda satış alanları, haller ve balıkhanelerin buldukları yerde merkezi iş alanının gelişmesi, Karaköy'den Galata Kulesi'ne kadar bir park düzenlenmesi, kent içi ulaşımın kara taşıtları ağırlıklı olması ve yeni yollar, köprüler yapılması şeklinde olmuştur. Konut alanları ile ilgili kararlar, Haliç'in kuzey yakasından Taksim'e kadar olan konut alanlarının yıkılarak yeniden geliştirilmesi, Tarihi Yarımada'da yüksekliğin sınırlandırılması, Marmara ve Haliç kıyılarının konut alanı olarak belirlenmesidir. Planın en önemli kararlarından biri ise

sanayinin Haliç'te toplanmasıdır (Kılıç ve Yenen, 2001: 67–68). Bu durum bölgeyi tümüyle değiştirmiş ve bir mesire, kültür aksı olan Haliç'in tüm özelliğini yitirmesine neden olmuştur. 1950'lerde su kıyılarının çeşitli kollardaki sanayiye dönüşmesi, bu bölgeyi bir iş alanı haline getirmiştir. Böylece Haliç çeşitli sanayi kuruluşlarının bıraktığı artıklar ile kirlenmeye başlamıştır (Önem, 2005: 118).

Cumhuriyet döneminde 1945'li yıllarda başlayan göç sonucunda kentin fiziksel yapısında önemli değişiklikler olmuştur. Bu dönemde özel sektör yatırımlarının harekete geçmesiyle İstanbul büyük oranda nüfus çekim merkezi haline gelmiştir. 1936'da Prost tarafından yapılan imar planında tarihsel merkezlerin korunması için kalıcı bazı önlemler alınmasına rağmen imar planında sanayinin Haliç'e yerleşmesi, merkezi iş alanlarının Eminönü ve Karaköy'de bırakılması gibi ticaretin ve sanayinin gelişmesini tarihsel merkeze yönelten kararlar, kentin geleneksel dokusunun giderek baskı altında kalarak bozulmasına neden olmuştur. (Ülken, 2003)

Sanayi kuruluşlarının Haliç çevresinde yer seçiminde deniz ulaşımı başlıca rol oynamıştır. Zamanla Haliç'te deniz ulaşımı gittikçe gerilemiştir. Bunda kara ulaşımındaki gelişmelerin ve ayrıca Haliç'in giderek dolmakta olmasının büyük rolü vardır.

Sanayi tesislerinin yer seçim tercihleri Haliç'teki ve Haliç'e yönelen mahallelerdeki sakinlerin yaşamlarını da etkilemiştir. Bu durum prestij konut alanlarının Haliçten Beyoğlu, Boğaziçi ve Kadıköy'e kaymasına neden olmuştur. Ulaşım teknolojisindeki gelişmelerle beraber her topluluktan zenginleşen kesim, geleneksel yerleşim alanlarından yeni konut alanlarına doğru yer değiştirmişlerdir.

1950'li yıllar İstanbul kenti için bir dönemeçtir. Bu dönem artan sanayileşme ile birlikte o zamana değin görülmemiş bir kentleşme olgusunun ve hızlı kentleşmenin yarattığı sorunların yaşandığı yıllardır. Yeni bir İstanbul imgesinin oluşturulması yönünde, Menderes operasyonu modernleşmenin ve modern kentin imgesi olarak yol ve otomobil kenti kabulünden hareketle yola çıkmış ve bu yönüyle ulaşım ağırlıklı olmuştur. 1956 yılında çıkarılan 6830 sayılı İstimlak Kanunu hükümleri çerçevesinde, geleneksel dokuda geniş çaplı yıkımlarla geniş bulvarların açılması şeklinde yansıyan bu uygulamalar gelişmeyi yönlendirici değil engelleyici bir unsur olarak görülmüştür. (Kılıç ve Yenen, 2001: 69)

Menderes operasyonları ile Haliç'in iki yakasındaki ulaşım kara yolu ağırlıklı olarak çözülmeye çalışılmış, yeni yollar, bulvarlar ve kavşaklarla bu oluşum desteklenmeye çalışılmıştır. Prost Planı'nın öngörülerin aksine Haydarpaşa Limanı genişletilmiş, bu

uygulamalar Haliç sanayi alanlarının konumunu pekiştirmiştir. Haliç'te yoğunlaşan sanayi alanlarına bağlı olarak Haliç ve çevresinde gecekondular ve plansız yapılaşma ile birlikte tarihi alanlar çöküntü mekanlarına dönüşmeye başlamıştır (Kılıç ve Yenen, 2001: 70). Haliç kıyılarında Kağıthane ve Alibey Dereleri'nin çevresi, Haliç mekanında Eyüp sırtları sanayi sektörü çalışanlarının ilk gecekondular mahallelerinin görüldüğü alanlardır. Kat Mülkiyeti Kanunu'nda yürürlüğe konulan mevzuat tek ailelik evlerin yer aldığı imarlı arsalar üzerinde çok ailelik bir yapılaşma türü olan apartmanlaşmayı başlatmıştır. Bu nedenle geleneksel yapı kaybolmaya yüz tutmuş, tarihsel miras köhnemeye başlamıştır (Yenen ve Yüctürk, 2001: 601).

Menderes dönemi imar uygulamaları nedeniyle yoğunlaşan eleştiriler İstanbul için yeni bir plan arayışını başlatmış ve 1958 yılında çalışmaya başlayan Piccinato'nun önemli önerileri olmuştur. Sanayi ve konut alanlarının desantralizasyonuna bağlı yerleşik alanda yoğunluğun düşürülmesi, İstanbul'un üretim kenti yerine ticaret, kültür ve yönetim merkezi olması, sanayinin Haliç kıyısından çıkarılarak İstanbul'un doğusuna desantralize edilmesi kararları alınmıştır. Haliç kıyılarının büyük yollar yerine gezi yolları ile düzenlenmesi ve turizm potansiyelinin korunması planın ana kararlarından olmuştur. (Kılıç ve Yenen, 2001: 70)

1980 sonrası dönem Türkiye'de her alanda köklü değişimlerin yaşandığı bir dönemdir. Ekonomik ve politik alanlardaki değişim sosyo-kültürel yapıyı da etkilemiştir. 1980 yılında karma ekonomik düzenden serbest piyasa ekonomisine geçiş, devletin müdahaleciliği ve enerji, ulaşım gibi altyapı yatırımlarına yönelmesi, yabancı sermayeyi teşvik etmesi, hayatın her alanını etkilemiştir. (Erden, 2003)

1985 yılında Bedrettin Dalan'ın İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı olmasıyla başlayan Haliç ve çevresini de derinden etkileyen sanayi ile birlikte merkezi iş alanının (MİA) desantralizasyonu sürecinde gerçekleşen yıkımlar, önemli tartışmalara yol açmıştır. Bu operasyonların bir plana dayandırılmaması ve Haliç'in kimliği ile özdeşleşen bazı binaların yıkılması en çok tartışılan konular olmuştur. Sanayinin desantralizasyonu ile başlayan süreç ile özellikle kentin çeperinde yer alan nitelikli tarımsal alanlar, orman alanları ve giderek su havzaları da olumsuz biçimde etkilenirken altyapıdan yoksun, niteliksiz, kaçak konut alanları ve çalışma alanlarını içeren yerleşmeler de hızla gelişmeye başlamıştır. (Kılıç ve Yenen, 2001: 72)

Dalan operasyonlarının en temel amacı, sanayinin ve ona bağlı kirletici tüm unsurların Haliç'ten çıkarılması ve fiziksel açıdan çöküntü süreci içine girmiş olan yapıların yıkılarak bölgenin temizlenmesi, böylece Haliç'in yeşil bir kuşakla çevrili temiz bir koya

dönüştürülmesidir. Bu operasyonlarla Haliç bir yönü ile kirlilikten ve kaçak yapılardan kurtulmuş ama diğer yönü ile kentin tarihi, belleği olan ve belli bir mimari karaktere sahip hal binası, fener evleri ve benzeri pek çok bina yıkılarak tarihsel ve kültürel süreklilik kesintiye uğramıştır (Baştürk vd., 2001: 48). Yeni Cami önündeki doku yitirilmiş, Zindan Hanı, Ahi Çelebi Camii, Değirmen Hanı gibi birkaç yapı kıyıda yalıtılmış olarak bırakılmış, buna karşılık Galata Köprüsü'nün Eminönü bağlantısında yaya yoğunluğu ve eskiden varolan meydanı dikkate almayan bir kavşak oluşturulmuştur (Yenen ve Yüçetürk, 2001: 601).

3.3 Haliç Bölgesi'nde Kentsel İmaj Konusunu İrdelenmesi

Çalışmanın bu bölümünde Haliç'in tarihi ve fiziksel özellikleri dikkate alınarak bölgenin kentsel imajı incelenmiştir. Bu incelemede kavramsal çerçevede sunulan bilgiler ışığında Haliç Bölgesi'ndeki imaj öğeleri ve Haliç Bölgesi'nin kimliği araştırmacı tarafından kent plancısı gözüyle değerlendirilmiştir.

3.3.1 Kentsel İmaj Kuramına Göre Haliç Bölgesi'nde İmaj Öğeleri

Haliç Bölgesi sahip olduğu coğrafi özellikleri ve tarihi değerleri ile eşsiz bir imaja sahip olup birçok imaj öğesini barındırmaktadır. Bu çalışmada Haliç'in sahip olduğu imaj öğeleri kavramsal çerçevedeki bilgiler ışığında kenarlar/sınırlar, bölgeler/dokular, yollar, odaklar ve simgeler olarak gruplanmıştır.

3.3.1.1 Kenarlar / Sınırlar

Haliç Bölgesi'nde topografya ve su öğesi gibi doğal faktörler tarih boyunca yerleşimi sınırlandıran etkenler olmuşlardır. Sanayileşme ve sanayileşmenin neden olduğu yoğun göç ile kentleşme topografyayı göz önüne almadan yapılaşmaya sahne olmuştur. Bu nedenle Haliç Bölgesi için topografya sınır öğesi olma özelliğini kaybetmiştir. Bölgeyi tanımlayan en önemli sınır öğesi doğal bir öğe olan sudur. Haliç Bölgesi'ni tanımlayan doğal körfez aynı zamanda bölgeyi ikiye ayırmaktadır. İstanbul Boğazı'ndan kuzeybatı yönünde çıkıntı yaparak oluşan Haliç su yolu batı kıyısındaki Eminönü ve Fatih ilçelerini doğu kıyısındaki Beyoğlu ve Kağıthane ilçelerinden ayırmaktadır. Bu ilçeler kuzeyde Eyüp ilçesi ile birleşmektedir. Önemli bir kenar/sınır öğesi olan Haliç'in fiziksel olarak teşkil ettiği engeli aşabilmek için iki kıyısı arasında köprüler yapılmıştır. Kayıklar, deniz motorları, vapurlar da bu engeli aşmak için kullanılırken, Haliç'in simgelerini de oluşturmuşlardır. Haliç körfezi fiziksel olduğu gibi görsel ve estetik bir sınır öğesidir. Topografyanın da etkisiyle eşsiz bir silüet oluşturmuştur. Haliç silüeti her zaman kıyısıyla birlikte algılanmakta ve resimlere, gravürlere bu şekilde

yansımaktadır.

Haliç körfezi kuzeyde Alibeyköy ve Kağıthane derelerinin birleştiği bölgede sonlanmaktadır. Kağıthane ilçesinde bulunan Kağıthane Deresi ve Eyüp'ün Alibeyköy semtinde bulunan Alibeyköy Deresi önemli sınır öğeleridir. Bizans döneminde adı Barbysos olan ve burada bulunan kağıt imalathaneleri nedeniyle Osmanlı döneminde günümüzdeki adını alan Kağıthane deresi sınır ögesi olma özelliğinin yanısıra ilçeye tarihi kimliğini de vermektedir. Kağıthane deresi özellikle 18. yy.da görsel ve estetik bir öge olarak görülmüş ve mesire alanlarıyla önemli bir eğlence, dinlenme alanının odağı olmuştur. Kağıthane Deresi'nin bu estetik değeri yeniden kazandırılmaya çalışılsa da günümüzde daha çok fiziksel bir sınır ögesi olarak ön plana çıkmaktadır. Bizans dönemindeki adı Kydaros olan ve Alibey Deresi olarak da bilinen Alibeyköy Deresi, özellikle Osmanlı döneminde kıyısındaki köşkleri ve kasırlarıyla Kağıthane Deresi gibi önemli görsel sınır ögesi olmuştur. Günümüzde fiziksel bir engel durumunda olan dere, su taşkınlarıyla gündeme gelmektedir.

Surlar farkına varılması kolay olan, çevrelerindeki yapılardan kolayca ayrılabilen kentsel imaj öğeleridir. İstanbul'daki surlar sınır ögesi olduğu gibi simgesel özellik de taşımaktadır. Sınır ögesi olarak değerlendirildiğinde; kentin sosyal, ekonomik ve fiziksel olarak gelişmesi, kentin biçiminin de değişmesine neden olmuş ve yıllar boyunca yerleşmeleri biçimlendiren surların anlamı da değişmiştir. Roma, Bizans ve Osmanlı İmparatorluğu boyunca inşa edilen, deprem, yangın ve diğer nedenlerle yıkılan, tekrar onarılan ya da farklı yerlerde yapılan surlar uzun yıllar boyunca yerleşmeyi biçimlendiren yapay sınır öğeleri olmuşlardır. Yoğun göç, kentleşme ve sağlıklı yapılaşma gibi dinamiklerin etkisiyle surların yerleşmenin gelişmesi için bir sınır teşkil etme özelliği ortadan kalkmış, surlara bitişik yapılaşma söz konusu olmuştur. Surların bir bölümü ise yıkılmış ve sürekliliklerini yitirmişlerdir. Tüm olumsuz etkenlere karşın günümüze ulaşan Yedikule ve Ayvansaray arasında uzanan Edirnekapı Surları (Fotoğraf 3.7) ile kıyılarda yer yer görülen surlar ve Topkapı Sarayı'nı çevreleyen surlar farklı doku ve gabarileriyle fiziksel ve görsel olarak sınır teşkil etmektedirler. Surlar günümüzde iskan bölgelerini sınırlayamamalarına rağmen, tarihi yerleşmeyi tanımlamaktadırlar. Bu surların bitişindeki karayolları surların sınır etkisini daha da güçlendirmiştir. Surların yapısal özellikleri çevrelerindeki yapılardan kolayca ayrılmalarını sağlamakta ve sürekliliği olduğu bölgelerde görsel olarak engel teşkil etmektedirler.

Ana yollar Haliç Bölgesi'ndeki önemli yol öğeleri olduğu gibi, sınır öğelerini de oluşturmaktadır. Özellikle sahil yolları (Fotoğraf 3.8), Unkapanı Köprüsü ve Haliç Köprüsü'nün devamındaki karayolları ile Tarihi Yarımada'daki tren yolu düzenli ve sürekli

bir biçime sahip olmaları ve geçişlere engel teşkil etmeleri nedeniyle görsel sınırlayıcılıkları olmamakla birlikte fiziksel açıdan sınır öğeleri olarak değerlendirilmektedirler.



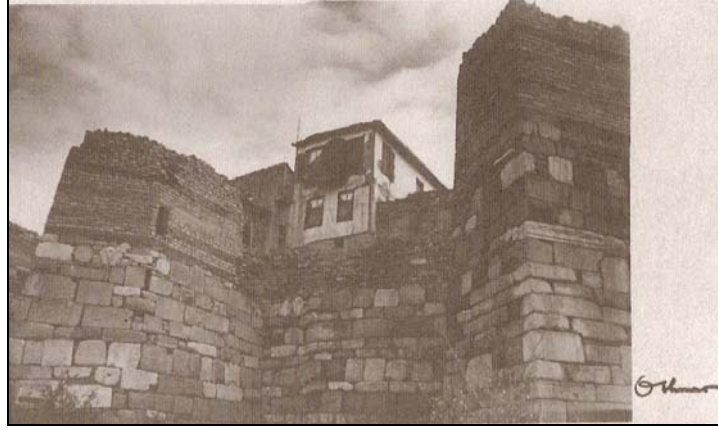
Fotoğraf 3-7 Edirnekapı surları, 2006



Fotoğraf 3-8 Haliç sahil yolu, 2006

3.3.1.2 Bölgeler/Dokular

Bölgeler/dokular fiziksel, işlevsel, sosyo-kültürel açıdan ortak karakter gösteren ve bu özellikleri ile birbirlerinden ayrılan kent mekanlarıdır. Sanayileşmenin neden olduğu yoğun göç beraberinde barınma sorununu da getirmiş ve Haliç kıyılarında sanayinin yer seçmesi bu bölgeye olan baskıyı daha da arttırarak yoğun ve sağlıksız yapılaşmaya neden olmuştur. Genelde birbirine benzeyen, niteliksiz, altyapıdan yoksun yapılaşma tarihi yapıları hiçe sayarak sağlıksız kentleşmeye neden olmuştur. Önceleri yapay sınır olarak surların, doğal sınır olarak ise topografyanın biçim açısından belirleyici özellikleri ortadan kalkmış, doğal şartları dikkate almayan, surlara bitişik yerleşimler oluşmuştur (Fotoğraf 3.9-10). Özellikle Osmanlı döneminde caminin odağında oluşan mahalleler, günümüzde başlangıç ve bitiş sınırları belli olmayan mahallelere dönüşmüştür. Dolayısıyla bu olumsuz etkenler işlevsel, fiziksel, sosyo-kültürel açıdan belirli özelliği olan bölgelerin/dokuların belirlenmesini kısıtlamıştır.



Fotoğraf 3-9 Surlara bitişik yapılaşmanın ilk örnekleri (Deleon, 2001: 444)



Fotoğraf 3-10 Sur yakınlarındaki sağlıklı yapılaşma, 2006



Fotoğraf 3-11 Kağıthane Bölgesi'nden görünüm, 2006

Bölge geneline bakıldığında kıyıda sahil yolları ile Haliç'in sınırladığı yeşil alanlar bulunmaktadır. Geri bölgelerde ise genellikle konut, ticaret fonksiyonları yer almaktadır.

Eminönü'nde Haliç kıyısı iskelelerin oluşturduğu kıyı bölgesi ve rekreasyon alanı özelliğindedir. İç bölgelerde ise konut dokusu yok denecek kadar azdır. Süleymaniye bölgesinin bir bölümünde konut fonksiyonu görülmektedir. Eminönü'nde yoğun olarak ticaret dokusu görülmektedir. İlçenin farklı kesimlerinde ticarete uzmanlaşmalar vardır. Bu açıdan bakıldığında Eminönü'nde Hanlar Bölgesi, işlevsel ve mimari-yapısal özellikleri ile fiziksel olarak homojenlik gösteren bir doku olarak kabul edilebilmektedir. Sultanahmet ve Beyazıt bölgeleri arasında bulunan Hanlar Bölgesi tarihi yapıların içinde sunulan genellikle kumaş, giyim, ayakkabı, deri, çanta gibi tekstil ürünlerinin satıldığı ticaret bölgesidir. Topkapı Sarayı bölgesi, Sur-u Sultani'nin çevrelemiş olduğu, içinde saray, cami, müze vb. birçok anıtsal

özellikte simgenin ve Gülhane Parkı gibi odakların bulunduğu, çevresinden farklı bir tarihi dokudur. Bu doku aynı zamanda bölgenin önemli kültürel alanıdır. Topkapı Sarayı bölgesi güçlü bir sınır ögesinin içinde bulundurduğu simge, odak ve yollarla tarihi karakteristiği olan bir bölgedir. Tarihi özellik gösteren farklı bir bölge de külliye, müze ve diğer tarihi eserlerin oluşturduğu Sultanahmet Bölgesi'dir. Sultanahmet Camii ve külliyesi, Ayasofya Müzesi, Hipodrom, dikili taşlar ve diğer tarihi yapı kalıntılarının oluşturduğu bu bölgedeki simgeler ve odaklar birbirlerinden farklı biçim ve özellikte olmalarına rağmen tarihi açıdan bütünlük göstermektedirler. İstanbul Üniversitesi Beyazıt Kampüsü Beyazıt Meydanı çevresinde tarihi yapıların oluşturduğu bir bütünlükle fiziksel ve işlevsel açıdan karakteristik bir doku oluşturmaktadır.

Fatih ilçesinde ağırlıklı olarak konut fonksiyonu görülmektedir. Tarihi Yarımada'nın ilçelerinden olan Fatih'te tarihi yapılar ile iç içe bulunan apartmanlar bölgenin tarihi özelliğini bozmuştur. Buna rağmen Balat ve Fener bölgesi sivil mimari örneklerinin ve tarihi sokak dokusunun en yoğun görüldüğü tarihi dokudur. Fener-Balat Bölgesi'nde özellikle 19.yy.da çıkan yangınlar sonrası oluşturulan ızgara sistemli konut dokusu çevresinden farklılaşmaktadır (Fotoğraf 3.12-13). Fatih Cami ve Külliyesi ile Yavuz Sultan Camii ve Külliyesi bölgenin anıtsal simgelerinin ve odaklarının oluşturduğu tarihi dokudur.



Fotoğraf 3-12 Balat Bölgesi konut dokusu,
2006



Fotoğraf 3-13 Fener Bölgesi konut dokusu,
2006

Eyüp'te Eyüp Sultan Külliyesi ilçenin önemli tarihi dokusunu oluşturmaktadır. Buradaki sivil mimari örnekleri çevrelerindeki sağlıksız yapılaşma nedeniyle sınırları tanımlı bir bölge oluşturamaları da geleneksel dokudan sözetmek mümkündür. Eyüp Bölgesi'nin kuzeyinde yer alan konut dokusunun önemli bir bölümünü plansız yapılaşmış konut alanları oluşturmaktadır. Pierre Loti Tepesi'nin doğusunda bulunan Eyüp Mezarlığı büyük bir bölgeyi kaplayan yeşil dokudur.

Kağıthane çoğunlukla plansız yapılaşmış konut alanlarının bulunduğu bölgedir (Fotoğraf 3.11).

Beyoğlu Haliç'in doğu kıyısında oldukça geniş bir alanı kaplamaktadır. Haliç kıyı bölgesi rekreasyon alanlarının yer yer kültürel yapılarla bütünlük gösterdiği yeşil dokudur. İlçenin güney kıyısını ise günümüzde bir kısmının aktif olmadığı tersaneler bölgesi oluşturmaktadır. İç kesimlerde Sötlüce ve Kasımpaşa bölgelerini konut dokusu oluşturmaktadır. İstiklal Caddesi ve çevresi ile Galata Bölgesi kentin tarihi ve kültürel dokusunu yansıtan önemli bir bölgedir. Galata Bölgesi'nde sağlıksız yapılaşma nedeniyle sınırları tanımlı tarihi dokudan sözedilemese de kagir yapıları, dar ve eğimli sokakları ile diğer yerleşim bölgelerinden ayrılmaktadır. Galata'daki ticaret dokusunu genellikle tarihi yapılar oluşturmakta, ticaret dokusunda da aydınlatma, müzik aletleri, hırdavatçı gibi uzmanlaşmış sektörlere ait bölgeler bulunmaktadır. Bankalar Caddesi olarak da bilinen Voyvoda Caddesi üzerindeki tarihi yapılar önemli simgeler iken, bu bölgeyi fiziksel ve işlevsel açıdan çevresinden farklılaşan tarihi ve kültürel bir doku olarak da değerlendirmek mümkündür. Galata Kulesi ve yakınındaki sur kalıntıları, Kuledibi'nin tarihi ve kültürel dokusunu yansıtmaktadır.

3.3.1.3 Yollar

Haliç'in iki kıyısındaki sahil yolları bölgenin önemli ulaşım akslarından (Fotoğraf 3.14). Haliç sahil bölgesindeki yeşil alanların, bazı bölümlerde ortaya çıkan surların ve Haliç suyolunun etkisi bu bağlantı yollarının niteliğini oluşturmaktadır.

Haliç Köprüsü ve devamındaki E-5 Karayolu sadece bölge için değil, İstanbul ve şehirlerarası ulaşım için önemli bağlantı yollarındandır. Bu nedenle bağlantılar oldukça yoğun bir araç trafiğine maruz kalmaktadır. Aynı zamanda Atatürk Köprüsü devamındaki Tarlabası Bulvarı ile Bozdoğan Kemeri, Belediye, Aksaray, Yenikapı gibi önemli bölgeleri birbirine bağlayan Atatürk Bulvarı da kendine özgü özellikleri olmamalarına rağmen belirgin ve güçlü bağlantı yollarıdır (Fotoğraf 3.15).



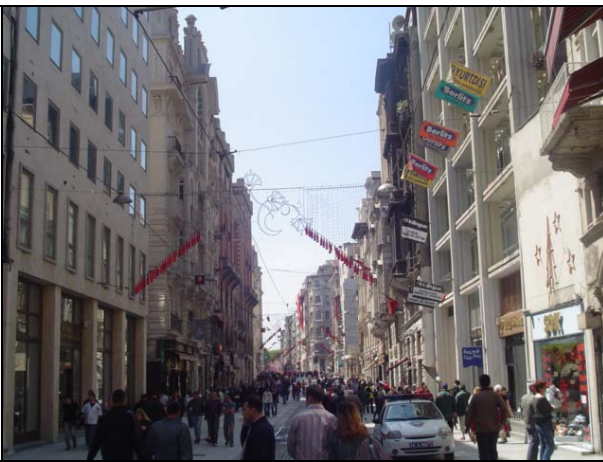
Fotoğraf 3-14 Haliç sahil yolu, 2006



Fotoğraf 3-15 Atatürk Bulvarı, 2006

Bu akslar dışındaki yollardan bazıları önemli odak ya da bölgeleri birbirlerine bağlarken, bazıları da belirli süreklilikleri olmayan, düzensiz yollardır. İmaj öğeleri açısından en önemli yollar odakları, simgeleri üzerinde taşıyan ve düzenli ve tanımlı bir biçimde birbirlerine bağlayan akslardır. Bu özellikler dışındaki geniş karayolları güçlü yol öğeleriyle, aynı zamanda fiziksel olarak sınır teşkil etmektedirler.

Tarihi yollar kentsel imaj öğeleri bakımından önemli bağlayıcılar, aynı zamanda simge açısından da zengin kentsel imaj öğeleridir. İstiklal Caddesi kültürel aktivitenin en yoğun olduğu caddelerden biriyken, tarihi yapılarla çevrelenmişliği, tarihi tramvayı, yapısal özellikleriyle önem kazanmaktadır (Fotoğraf 3.16). Beyoğlu'nda Bankalar Caddesi, Eminönü'nde Soğukçeşme Sokağı ve Divan Yolu gibi pek çok cadde ve sokak önemli simgeleri barındırmaktadır (Fotoğraf 3.17).



Fotoğraf 3-16 İstiklal Caddesi, 2006



Fotoğraf 3-17 Soğuk Çeşme Sokağı, 2006

Haliç'in iki yakasını birbirine bağlayan köprüler önemli ulaşım kanalları olduğu gibi simgesel açıdan da önemli yapılardır. Haliç'in silüetinde etkili olan köprüler Galata Köprüsü, Unkapanı Köprüsü, Haliç Köprüsü ve şu an kullanılmayan Valide Sultan Köprüsü'dür (Fotoğraf 3.18-19).



Fotoğraf 3-18 Unkapanı Köprüsü, 2006



Fotoğraf 3-19 Valide Sultan Köprüsü, 2006

3.3.1.4 Odaklar

Haliç Bölgesi'ndeki odakları meydanlar, kentsel açık alanlar ve aynı zamanda ulaşım-aktarma noktaları da olan iskele-gar gibi ulaşım odakları şeklinde gruplamak mümkündür.

Haliç Bölgesi'nde insanların toplanıp dağıldıkları noktalar genellikle meydanlar, iskeleler gibi kesişim noktalarıdır. Bu odakların birçoğu simgesel özellik de göstermektedir.

Eminönü'ndeki ticari ve kültürel aktivite nedeniyle Eminönü Meydanı her zaman yoğun bir odak noktası olmuştur (Fotoğraf 3.20). Kara, deniz ve demiryolu ulaşımının da kesişim noktası olması ve herhangi bir araçla Tarihi Yarımada'ya gelen bir kişinin ilk olarak karşılaştığı yerin bu alan olması meydanın önemini daha da arttırmaktadır. Eskiden İETT otobüslerinin yer aldığı meydan günümüzde ticaret birimlerinin çevrelediği açık alandır. Yeni Camii Eminönü Meydanı'nın simgesidir. Eminönü Meydanı'ndan simge ve odak özelliği olan Mısır Çarşısı'na geçilmektedir (Fotoğraf 3.21). Mısır Çarşısı ve Yeni Camii Eminönü Meydanı'nı kültürel açıdan odak noktası haline getirmektedir.



Fotoğraf 3-20 Eminönü Meydanı ve Yeni Cami, 2006



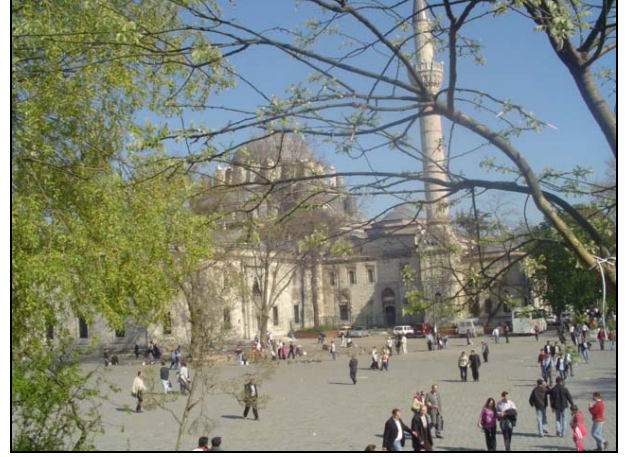
Fotoğraf 3-21 Mısır Çarşısı, 2006

Eminönü’nde Sultanahmet Meydanı tarihi ve kültürel bir odak noktasıdır (Fotoğraf 3.22). Sultanahmet Meydanı bölgedeki en eski yerleşimden günümüze meydan olma özelliğini korumuştur. Roma ve Bizans döneminde kentin toplantı, eğlence ve spor merkezi olan Hipodrom Osmanlı döneminde çeşitli festivallerin yapıldığı At Meydanı adını almıştır. Günümüzde İstanbul’un en önemli anıt eserlerinden olan Sultanahmet Camii ve Ayasofya simgeleriyle çevrenmiştir. Türk ve İslam Eserleri Müzesi, Yerebatan Sarnıcı, Alman Çeşmesi, Mısır’dan getirilen Dikilitaş, Yılanlı Sütun ve Örmeli Sütun ile Hipodrom kalıntılarını barındıran meydan Haliç Bölgesi’nin olduğu kadar, İstanbul’un da önemli kültür odağıdır.

Bölgenin başka bir önemli odak noktası da Beyazıt Meydanı’dır (Fotoğraf 3.23). Bizans döneminde Forum Taudi ve Forum Theodosius olarak bilinen meydan bu dönemde saray meydanı olmuştur. Osmanlı dönemindeki ilk saray da burada yapılmış ve daha sonra Beyazıt Külliyesi ve Kapalı Çarşı’nın yapılması meydanın önemini arttırmıştır. Günümüzde sarayın yerinde olan İstanbul Üniversitesi yapıları, bazı tarihi yapıların müzeye çevrilmiş olması, Beyazıt Külliyesi’nin de meydan dahilinde olması Beyazıt Meydanı’nı sosyal ve kültürel açıdan bir odak noktası haline getirmiştir.



Fotoğraf 3-22 Sultanahmet Meydanı ve Sultanahmet Camii, 2006



Fotoğraf 3-23 Beyazıt Meydanı ve Beyazıt Camii, 2006

Tophane Sarayı'nı çevreleyen Sur-u Sultani içerisindeki Gülhane Parkı Haliç'in doğal odağını oluşturmaktadır. Bizans Dönemi'nde içinde bulunan kilise ve ayazmalar nedeniyle kutsal sayılan bölge, Osmanlı Dönemi'nde de eğlence ve gösterilerin mekanı olmuştur. Osmanlı Dönemi'nde saray bahçesi olan bu alan daha sonradan parka dönüştürülmüştür. Zaman içinde bakımsızlık, ilgisizlik, yanlış uygulamalar ile özgünlüğünü kaybeden Gülhane Parkı restore edilerek yeniden düzenlenmiştir. Yeşil alan içinde bulunan müzeler, Gotlar Sütunu ve diğer tarihi eserler bu odağın önemini kültürel ve tarihi açıdan da arttırmaktadır.

Eminönü'nde iskele, gar gibi ulaşım odakları simgesel özellik de taşımaktadır. Eminönü İskelesi Eminönü Meydanı ile bütünlük sağlamakta ve denizyolu ile Haliç'e gelenlerin bölgeyi ilk algıladıkları yer olmaktadır. Burası tarihi yapılarla doğal su kaynağının kesişim noktası olduğundan simgesel özelliği de olan, yaya ve deniz aracı trafiğinin oldukça yoğun olduğu bir odak noktasıdır. Balık ve deniz kokusu ile vapur sesleri bu iskele ile bütünleşmektedir. Eminönü'nde toplanılıp dağınilan ve simgesel özelliği olan diğer bir iskele de Sirkeci İskelesi'dir. Bu bölgedeki Sirkeci Garı ise Rumeli Demiryolu'nun başlangıcındaki tren istasyonudur. Bu alandaki 19.yy yapısı olan gar binası odağın simgesi durumundadır.

Fatih ilçesine baktığımızda Fatih Külliyesi, Yavuz Sultan Selim Külliyesi gibi büyük dini tesisler kültürel odakları oluşturmaktadırlar. Bu külliyeler dini açıdan toplanma yeri olmalarının yanı sıra, çevrelerindeki yapılardan farklı simgesel özellikleri olması ile buluşma, toplanma, dağılma noktası olarak önem arz etmektedirler.

Saraçhane Meydanı farklı işlevlerin birarada olduğu bir odak noktasıdır (Fotoğraf 3.24). İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin burada olması mekanı kamusal bir odak haline getirirken,

park alanı insanların oturup dinlenmelerini sağlamaktadır. Alanın bir bölümünde bulunan arkeolojik kalıntılar ve Bozdoğan Su Kemerli meydanın tarihi açıdan önemini vurgulamaktadır. Meydan aynı zamanda Atatürk Köprüsü ile Yenikapı İskelesi'ni ve diğer ulaşım kanallarını birbirine bağlayan Atatürk Bulvarı'nın içinden geçmesi nedeniyle ulaşım odağı olarak da yoğun araç trafiğine maruz kalmaktadır.

Fatih'te odak öğeleri olduğu gibi simge özelliği de taşıyan iskeleler Fener, Balat ve Ayvansaray İskeleleri'dir (Fotoğraf 3.25). İskele binaları tescilli yapılardır. Bu iskelelerde Haliç Hattı'nda yolcu taşımacılığı yapılmaktadır.



Fotoğraf 3-24 Saraçhane Meydanı, 2006



Fotoğraf 3-25 Balat İskelesi, 2006

Eyüp ilçesinin en önemli odak noktası ilçenin merkezinde olan ve Eyüp Sultan Camii'nin simgelediği Eyüp Meydanı'dır. Meydan Eyüp Sultan Külliyesi ve tarihi yapılar ile çevrelenmiştir. Külliye Osmanlı Dönemi'nden günümüze kadar Haliç'in en önemli ziyaret mekanlarından biri olmuştur. Bu nedenle Eyüp Meydanı her zaman yoğun bir kültür odağı olmuştur.

Eyüp'teki başka bir odak Pierre Loti Tepesi'dir. Bölge adını Türk dostu olarak bilinen Fransız yazar Pierre Loti'den almaktadır. 1880'lerde açılan Pierre Loti Kahvehanesi'nin simgelediği mekan tarihi özelliğinin yanı sıra doğal özellikleriyle ön plana çıkmaktadır. Haliç silüetine hakim bir alan olan Pierre Loti Tepesi'ne Eyüp Mezarlığı yanından ya da teleferikle çıkma imkanı vardır. Alandaki bazı metruk yapılar yerine Osmanlı-Türk mimarisine uygun ahşap yapılar inşa edilerek bu yapılara konaklama işlevi kazandırılmıştır.

Eyüp'te bulunan Eyüp İskelesi derelerin taşıdığı alüvyonlar ve Haliç'in dibindeki çamur tabakası nedeniyle uzun zaman kapalı kalmıştır. 1991'de tekrar hizmete giren iskele Haliç

Hattı'nın son iskelesi olarak ulaşım açısından önemli bir odak noktası olmakla birlikte simgesel açıdan da değerlendirilmektedir.

Beyoğlu ilçesindeki Kasımpaşa, Sötlüce, Hasköy ve Karaköy İskeleleri Haliç Deniz Hattı'nın önemli odak noktalarıdır. Denizyolunu kullanan yayaların toplanma ve dağılma noktaları olan iskeleler diğer iskeleler gibi simgesel açıdan da önemli imaj öğeleridir. Karaköy İskelesi şehir hatları vapurlarının çalışmasından beri her zaman var olmuş, Sötlüce ve Hasköy İskelesi ise belirli bir süre hizmet vermeyip tekrar açılmıştır.

Beyoğlu'nun önemli odaklarından biri de İstiklal Caddesi'nin bitiş noktası olan Tünel Meydanı'dır. Tünel Binası'nın simgelediği meydan tarihi yapılarla çevrelenmiş olup ticaret ve kültür aktivitelerinin yoğun olduğu bir odak noktasıdır. Galata Meydanı da önemli bir simge ile bütünleşen bir odaktır (Fotoğraf 3.26).

Haliç Bölgesi'ndeki bu odaklar dışında Haliç kıyı bölgesindeki parklar insanların buluştuğu, toplanıp dağıldığı yeşil alanlar olarak odak noktalarıdır. Ancak bu mekanların sınırlarının belisizliği, tasarımlarındaki eksiklikler kentsel imaj öğeleri bakımından güçlü odak öğeleri olmalarını engellemektedirler (Fotoğraf 3.27).



Fotoğraf 3-26 Galata Kulesi Meydanı, 2006



Fotoğraf 3-27 Haliç Sahili, 2006

3.3.1.5 Simgeler

Haliç Bölgesi tarihi kimliğinden dolayı simgelerle bezenmiş durumdadır. Haliç Bölgesi'ndeki simgeleri külliyele, camiler, kiliseler, sinagoglar, diğer dini yapılar, kamusal alanlar, müzeler, kültür merkezleri ve diğer tarihi yapılar olarak gruplamak mümkündür. Özellikle külliyele tarihi dokuları oluştururken, külliyele oluşturulan cami, sıbyan mektebi, çeşme,

sebil, medrese, imarethane, hamam gibi yapılar da tek başlarına bu dokunun simgelerini oluşturmaktadırlar.

Eminönü'nde Haliç'in silüetinin oluşmasında da etkili olan en önemli külliyelerden biri 1663 yılında inşa edilen Yeni Camii Külliyesi'dir. Eminönü'ne gelindiğinde mimarisıyla dikkati çeken ilk simgelerden olan caminin önemli özelliklerinden biri de avlusundaki ve dış merdivenlerdeki kuşlardır. Bu nedenle cami birçok kişinin hafızasında Kuşlu Cami olarak kalmaktadır. Mimarisi ile tarihi dokuda dikkat çeken en önemli anıtsal öğelerden olan Sultanahmet Külliyesi 1616 yılında tamamlanmıştır (Fotoğraf 3.28). Mimar Sinan'ın çıraklık eseri olarak tanımlanan Süleymaniye Külliyesi Kanuni Sultan Süleyman tarafından 1557 yılında yaptırılmıştır. Külliye'nin düzenli planı, caminin mimarisindeki hareketlilik, biçim özellikleri çevresinden farklılaşması sağlamaktadır. 1548 yılında yapılan Şehzade Külliyesi özellikle Atatürk Bulvarı boyunca dikkat çeken bir Mimar Sinan eseridir. İstanbul'un yedi tepesinden birinin üzerinde yer alan Nuru Osmaniye Külliyesi önemli imaj öğelerindedir. Divan Yolu bir çok imaj öğesiyle bezenmiş bir caddedir. Burada yer alan en önemli külliye 1496 yılında yapılan Atik Ali Paşa Külliyesi ve günümüzdeki Beyazıt Meydanı'nda dağınık bir şekilde yer alan Beyazıt Külliyesi'dir. 1505 yılında tamamlanan Beyazıt Külliyesi'nin imarethane ve kervansarayının günümüze ulaşan kısmı Beyazıt Devlet Kütüphanesi tarafından kullanılmakta, medrese ise Türk Vakıf Hat Sanatları Müzesi olarak faaliyet göstermektedir.

Haliç'in silüetinde etkili simgelerden biri çini kaplamalarıyla ünlü Rüstempaşa Camii'dir. Etrafını çeviren dükkanların arasından seçilebilen cami 1561 yılında Mimar Sinan'a yaptırılmıştır. Sultanahmet Bölgesi'nde yer alan bazı camiler Haliç Bölgesi'nde olmasalar bile mimarileri, dokuları ile hafızalarda kalmakta ve tarihi doku bütünlüğü içerisinde Haliç Bölgesi içinde değerlendirilmektedirler. Sultanahmet Meydanı'nın Divanyolu Caddesi'ne bakan kısmında yer alan ve 1490 yılında yapılan Firuzağa Camii, Divan Yolu'nun güneyindeki bölgede yer alan Keçecizade Fuat Paşa Camii ile 1572 tarihli Sokullu Mehmet Paşa Camii bu simgeler arasında yer almaktadırlar.

Eminönü geri bölgesindeki simgeleri oluşturan diğer önemli camilerin başında Şehzade Külliyesi'nin yanında yer alan 18. yy yapısı Damat İbrahim Paşa Camii gelmektedir. Caminin kubbesi kurşun olduğu için Kurşunlu Camii olarak da bilinir. Medresesi 1961 yılında kütüphane olarak, imaret kısmı da 1949'da müze olarak hizmet vermeye başlamıştır. Böylece bu simgeler kültürel açıdan da aktif imaj öğeleri durumuna gelmişlerdir. Süleymaniye Külliyesi ile Şehzade Külliyesi arasında yer alan Molla Hüsrev Camii, Sadrazam Çandarlı İbrahim Paşa tarafından 1494'te yaptırılan Atik İbrahim Paşa Camii, Fatih Sultan Mehmet

döneminde inşa edilen Hoca Kasım Günan Camii, 1464'te Sadrazam Mahmut Paşa tarafından yaptırılan ve bulunduğu semte adını veren Mahmut Paşa Camii simge özelliğindeki önemli dini yapılardır.

Külliyeye camileri kadar büyük ve gösterişli olmasa da özellikle Haliç kıyı bölgesinde silüetin oluşmasında etkili olan camiler arasında Yavuz Ersinan Camii, Üç Mihraplı Camii, Softa Hatip Camii, Kantarcılar Camii, Kepenekçi Sinan Camii, Timurtaş Camii sayılabilmektedir. Hidayet Camii, Hocapaşa Camii, Vezir Camii ve Tıbbiye Camii ise Yeni Camii külliyesinin doğu kısmında yer alan simgelerdendir.

Topkapı Sarayı bahçesi içerisinde bulunan ve 6. yy.da İmparator Iustinianus zamanında inşa edilen Aya İrini Kilisesi işlevsel ve fiziki özelliği ile çevresinden farklılaşan bir simge niteliğindedir (Fotoğraf 3.31). Osmanlı döneminde kiliseye çevrilmediği için yapıda önemli bir değişikli yapılmamış, dolayısıyla özgün niteliğini koruyarak günümüze kadar gelebilmiştir.

Cami, kilise, sinagog gibi ibadet yerlerinin dışında önemli dini tesis öğeleri türbeler ve geçmiş dönemin eğitim tesisleri medreselerdir. 1690 yılında yapılan Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Medresesi Divan Yolu'nda yer alan, biçimsel özellikleri ve dokusuyla öne çıkan önemli imaj öğelerindendir. Bu medresenin karşısındaki Çorlulu Ali Paşa Medresesi 1708'de, Koca Sinan Medresesi ise 1593 yılında yapılmıştır(Fotoğraf 3.29). Saraçhane'deki Ankaravi Mehmed Efendi Medresesi 17 yy. yapısı olup günümüzde Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı olarak kültürel alanda hizmet vermektedir. İmaj öğeleri yönünden zengin bir cadde olan Divan Yolu'nun doğusunda yer alan II. Mahmud Türbesi de 1840 yılında yaptırılmıştır. Daha sonra bu türbeye Sultan Abdülaziz ve Sultan II. Abdülhamid de gömülmüştür. Bu türbe zarif işlemeciliği ile çevresinden farklılaşan özelliktedir. Süleymaniye Külliyesi yakınındaki Mimar Sinan Türbesi ise sadeliği ile öne çıkmaktadır.



Fotoğraf 3-28 Sultanahmet Camii, 2006



Fotoğraf 3-29 Koca Sinan Paşa Türbesi, 2006

Eminönü'nde bazı kamusal alanlar önemli bölgeleri oluştururken bu dokulardaki yapılar da simgeleri oluşturmaktadırlar. İstanbul Üniversitesi Rektörlük Binası Beyazıt Meydanı ile Süleymaniye Camii arasında yer almaktadır. İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi binaları Mimar Sedad Hakkı Eldem tarafından 1951 yılında bitirilmiştir. İstanbul Ticaret Üniversitesi ise Haliç kıyısında yer alan kamusal simgedir. Üniversite İstanbul Ticaret Odası Eğitim ve Sosyal Hizmetler Vakfı tarafından 2001 yılında kurulmuştur. Valide Mektebi Osmanlı eğitim sisteminde daha önce olmayan bir derece olan lise derecesi ile hizmete açılmıştır. 1850'de açılan ve günümüzde de işlevini sürdüren yapı simgesel ve tarihi özelliği dikkat çekmektedir. 1949 yılında yapılan Adliye Sarayı da Sultanahmet Bölgesi'nin kamusal alanlarından biridir. Bizans eserleri üzerine yapıldığı gerekçesiyle yıkımı gündeme gelen bina önemli bir simgedir. Roma, Bizans ve Osmanlı medeniyetlerinin başkentliğini yapmış Tarihi Yarımada Bölgesi günümüzde İstanbul Valiliği'ni barındırmaktadır. İstanbul Valiliği binası mimarisi ile fiziksel olarak ve kullanımı ile de işlevsel olarak nirengi noktasıdır. Saraçhane bölgesindeki İstanbul Büyükşehir Belediyesi gabarisi ve çevresindeki yapılardan farklı tasarımı ile dikkat çekmekte, işlevsel olarak kullanılan bir yer olduğu için de imaj ögesi olarak akıllarda kalıcı bir yer olmaktadır.

Haliç'in önemli kültürel alanlarından olan Eminönü Bölgesi'ne bu özelliği veren buradaki tarihi ve kültürel yapılardır. Bu yapıların başında da saraylar ve müzeler gelmektedir. İstanbul'un fethinden sonra Fatih Sultan Mehmet öncelikle günümüzdeki Beyazıt Meydanı'na saray yaptırmıştır. Fakat daha sonra bu makamı 1478 yılında ilk binası tamamlanan ve günümüzde Topkapı Sarayı olarak adlandırılan Saray-ı Cedid-i Amire (Yeni Saray)'ye taşımıştır. Yaklaşık 400 yıl Osmanlı İmparatorluğu'nun yönetim merkezi olan Topkapı Sarayı

1924'te müzeye dönüştürülmüştür. Topkapı Sarayı meydanları, binaları, yolları ve bu dokuyu sınırlayan surlarıyla bir bölge olup buradaki yapılar Haliç'in en önemli simgelerindedir. Topkapı Sarayı bahçesi içinde yer alan Osman Bey Hamdi Müzeleri kültürel açıdan önemli imaj öğeleridir. 1891 yılında Asari Atika Müzesi adıyla kurulan Topkapı Sarayı Arkeoloji Müzesi Roma, Yunan ve Bizans uygarlıklarına ait arkeolojik eserler sergilemektedir. Diğer Osman Hamdi Bey Müzeleri Eski Şark Eserleri Müzesi ve Çinili Köşk'tür.

Ayasofya Müzesi Sultanahmet Bölgesi'ndeki tarihi eserler ile tarihsel niteliği yönü ile uyum gösterirken mimari özellikleri ile ön plana çıkmaktadır (Fotoğraf 3.30). Yapımı 537 yılında bitirilen simge önce kilise Osmanlı döneminde de cami olarak hizmet vermiştir. Ayasofya 1935'ten günümüze kadar da müze olarak işlevini sürdüren anıtsal öğedir.

Ayasofya Müzesi'nin güneybatısında Yerebatan Sarnıcı ve Sarayı bulunmakta ve bu saray ile Divan Yolu'nun imaj öğeleri zinciri başlamaktadır. Özgün adı Cisterna Basilica olan Bizans döneminin ana su deposu 532 yılında yaptırılmıştır ve günümüzde müze olarak kullanılmaktadır. Divan Yolu üzerindeki Cevri Kalfa Sıbyan Mektebi 1819-1820 yılları arasında yapılmış olup günümüzde Türk Edebiyat Vakfı olarak kullanılmaktadır.

II.Mahmut Türbesi ile Çemberlitaş Hamamı arasında bulunan Basın Müzesi Saffet Paşa tarafından 1865 yılında Darülfünun olarak kurulmuş, 1988'den sonra günümüzdeki işlevine dönüşmüştür. Basın Müzesi'nin karşısında yer alan Köprülü Kütüphanesi 1667'de Köprülü kurulmuş olup İstanbul'da kütüphane olarak tasarlanan ilk yapıdır. Kütüphanenin batısındaki Köprülü Medresesi ise günümüzde Güzel Sanatlar Merkezi olarak kültürel aktivite açısından önemli bir yapı durumundadır.

Sultanahmet Camii'nin karşısında bulunan İbrahim Paşa Sarayı 16.yy.ın Osmanlı sivil mimari örneklerindedir. Günümüzde Türk ve İslam Eserleri Müzesi olarak kullanılan sarayın halı, taş sanatı, seramik ve cam sanatı, etnografya gibi çeşitli bölümleri bulunmaktadır. Sultanahmet Camii'nin arkasında yer alan Büyüksaray Mozaikleri Müzesi Osmanlı Dönemi'nden önce burada bulunan sarayın kalıntılarını sergileyen müze olarak tarihi açıdan önemi bulunmaktadır. Sirkeci'de yer alan ve 20. yy.ın başlarında yapılan Büyük Postane Müzesi'nin içinde iletişim tarihinin makineleri, pullar, haritalar vb. malzemeler sergilenmektedir.

Tarihi çarşılar Eminönü'nün önemli simgeleri olduğu gibi toplanma, buluşma, alışveriş yerleri olarak da önemli odak noktalarıdır. Bu çarşıların başında Mısır Çarşısı, Kapalı Çarşı ve Sahaflar Çarşısı gelmektedir. Mısır Çarşısı Eminönü'ne ilk girişte dikkat çeken, Yeni Camii

ile bütünlük gösteren bir dokudur. Valide Çarşısı ya da Yeni Çarşı olarak da bilinen imaj öğesinin adı, buraya 18. yy.da yerleşen ve mallarını Mısır'dan getiren baharatçılardan gelmektedir. İnşaata 1460'ta tamamlanan Kapalı Çarşı da yoğun olarak ziyaret edilen mekanlardandır. Beyazıt'ta bulunan Sahaflar Çarşısı Osmanlı Dönemi'nden günümüze kadar gelebilmiş tarihi kitap çarşısıdır.

Özellikle yükseklikleri ile uzaktan da bulunduğu mekanın algılanmasını sağlayan referans öğeleri dikili taşlar ve kulelerdir. İstanbul Üniversitesi kampüsü içerisinde yer alan 1828 tarihli Beyazıt Kulesi 85 m. yüksekliğinde olup günümüzde meteoroloji kulesi olarak kullanılmaktadır.

Sultanahmet Meydanı'nda üç adet dikilitaş bulunmaktadır. Kuzeydeki Dikilitaş Theodosius Obeliski olarak da bilinmektedir. İmparator I. Theodosius tarafından 390 yılında İstanbul'a getirilen anıt yaklaşık 20 m. yüksekliğindedir. Ortadaki Burmalı Sütun olarak da bilinen Yılanlı Sütun I. Constantin zamanında İstanbul'a getirilmiştir. Mıknatıslı Sütun olarak da bilinen Örme Sütun ise 4. ya da 5. yy.a aittir. Yerebatan Sarayı'nda bulunan Milion Taşı Bizans İmparatorluğu'nun herhangi bir noktasının İstanbul'a uzaklığını ölçmek için kullanılmıştır. Divan Yolu'ndaki önemli bir simge de semte adını veren ve yaklaşık 35 m. yüksekliğindeki, 4. yy.da yapılan Çemberlitaş'tır. Gülhane Parkı'nda yer alan dikilitaş ise yaklaşık 15 m. yüksekliğinde Gotlar Sütunu'dur.

Bu kentsel imaj öğeleri dışındaki simgelere bakıldığında Topkapı Sarayı içindeki Darphane Binası'nın mimarisi ve tarihi özelliği ile ele almak mümkündür. Günümüzde İstanbul Kent Müzesi'nin kurulması için Tarih Vakfı'na devredilmesine rağmen yıkılma tehlikesi ile karşı karşıya olduğundan belirli bir etkinlik düzenlenememektedir. Ayasofya ve Sultanahmet Külliyesi'nin güneydoğu kısmında Büyük Saray kalıntıları bulunmaktadır. Bu da İstanbul'un kentsel imaj öğelerinin sadece görülenlerle sınırlı olmadığını göstermektedir. Sultanahmet Meydanı'ndaki hipodrom kalıntıları meydanın biçimi hakkında ipucu vermektedir. Meydandaki Alman Çeşmesi ise Almanya İmparatoru 2. Wilhelm'in 1898'de İstanbul ziyaretinin anısına yaptırdığı simgedir. Adliye Sarayı'nın arkasındaki Binbirdirek Sarnıcı 4. yy.da yapılmıştır. Divan Yolu üzerindeki Çemberlitaş Hamamı Mimar Sinan tarafından yapılmış olup günümüzde de hizmet vermeye devam etmektedir. Beyazıt Hamamı yine külliyenin bir parçası olarak tasarlanmış olup İstanbul'un en büyük hamamlarındandır. 1920 yılına kadar hizmet vermiştir. Eminönü kıyı şeridinde yakın Kirazhan gerek biçimi gerekse işlevselliği ile dikkat çeken bir yapıdır. Ayasofya'nın karşısındaki Hürrem Sultan Hamamı günümüzde sergi mekanı olarak da kullanılmaktadır.



Fotoğraf 3-30 Ayasofya Müzesi, 2006



Fotoğraf 3-31 Aya İrini Kilisesi, 2006

Fatih İlçesi'nde dini tesisler kentsel imaj öğeleri bakımından oldukça geniş yer tutar. Rum, Musevi ve Ermenilerin yapmış oldukları kilise ve sinagoglar ve Osmanlı döneminde yapılan camiler tarihi özellik gösteren simgelerdir.

Tarihi ve estetik dokuları ile külliye Haliç silüetini oluşturan öğeler arasında yer almaktadırlar. Bu külliyelerin başında fethedilen kente Türk imajının kazandırılması amacıyla yaptırılan dini tesislerden olan Fatih Külliyesi gelmektedir. Fatih Sultan Mehmet tarafından Atik Sinan'a 1463-1470 yılları arasında yaptırılan külliye bir cami etrafında planlı olarak yerleştirilmiş medreseler, kütüphane, hamam, kervansaray vb. öğelerden oluşmaktadır. Çarşı ve hamam günümüze ulaşamamıştır. Bu dokuya daha sonra türbeler de eklenmiş ve bu öğelerin her biri simge özelliği kazanmıştır. İstanbul'un yedi tepesinden biri üzerine inşa edilen Sultan Selim Külliyesi Haliç manzarasına hakim bir noktada konumlanmıştır. Külliye 1522 ve 1529 tarihleri arasında yaptırılmıştır. Külliye'nin içinde sıbyan mektebi olarak yapılan yapı günümüzde Çocuk Kütüphane'si olup kapalıdır. Külliye'nin içinde Eğitim Spor Parkı ve Çukurbostan Camii bulunmaktadır. Eminönü ve Fatih ilçelerinin sınırında bulunan Zeyrek Camii 12. yy.da Pantokrator Manastırı olarak kurulmuş ve İstanbul'un fethiyle birlikte manastır kilisesi camiye çevrilmiştir. Zeyrek Camii fiziksel özelliği ile günümüzde pek çok kişinin dikkatini çekmektedir.

Büyük külliyelerin dışında Haliç kıyısına yakın olan camiler silüetini oluşmasında etkili olmaktadır. Kadir Has Üniversitesi'nin arkasında kalan Üsküplü Çakır Ağa Camii, Ayakapı'da bulunan ve 1499 yılında Aya Teodosia Kilisesi'nden camiye dönüştürülen Gül Camii, Patrikhane'nin güneyinde yer alan Abdi Subaşı Camii, Fener Kapısı'nda yer alan Ali Yazıcı Camii Cibali, Fener kıyısındaki önemli simgelerdendir. Balat kıyısına yakın

bölümlerde ise 1458 yılında yapılan ve yanındaki hamam ve çeşme ile de önemli bir nirengi noktası olan Tahta Minare Camii, 1563 yılında yapılan Ferruh Kethuda Camii bulunmaktadır. Ayvansaray kıyısına yakın bölgelerde ise Doğu Roma döneminden kalma bir kiliseden camiye çevrilen Cabir Camii ve çinileri ile ön plana çıkan 16. yy. yapısı olan Ayvaz Efendi Camii önemli simgelerdendir.

Haliç'in geri bölgelerinde konut alanlarındaki simgeler de fiziksel ve işlevsel olarak kentsel tasarım açısından önemli kentsel imaj öğeleridir. Zeyrek-Cibali bölgesindeki Tahir Ağa Camii, Aşık Paşa Camii, Fatih Külliyesi yakınında Sanki Yedim Camii, Efdalzade Camii ve Hafız Ahmet Paşa Camii Osmanlı döneminde yapılan dini tesislerdir. 1589 tarihli Nişancı Mehmet Paşa Camii, 1512 tarihli Derviş Ali Camii, 1541 tarihli Tercüman Yunus Camii önemli Mimar Sinan eserleriyken 1533 tarihli Üçbaş Camii, 1585 yılında yapılan Mehmet Ağa Camii, Fener Rum Erkek Lisesi yakınlarında bulunan Mesneviyhane Camii ve Mustafa İsmet Efendi Camii Osmanlı döneminde yapılan önemli simgelerdendir. Hiram Ahmet Camii Eski Trullo Vaftiz Yahya Bizans Kilisesi'nden dönüştürülen camidir. 13. yy.da Pammakaristos Manastırı olarak yapılan Fethiye Camii de Osmanlı döneminde camiye dönüştürülmüş ve Cumhuriyet döneminde müze olarak hizmet vermeye başlamıştır. Balat bölgesinde ise Osmanlı dönemi yapıları olan Hızır Çavuş Camii, Hacı İsa Camii, Hoca Kasım Günani Camii bulunmaktadır. Bizans döneminden kalma manastırı olan Kefevi Camii de Osmanlı döneminde camiye dönüştürülen yapılardandır. Ayvansaray bölgesinde Edirnekapi Surları'na yakın bir yerde konumlanan Çakırağa Camii ile Yatağan Camii kentsel tasarım açısından önemli nirengilerdendir.

Fatih İlçesi kilise, sinagog gibi gayrimüslimlere ait dini tesisleri de barındırmaktadır. Bunların başında Patrikhane gelmektedir (Fotoğraf 3.32). 1602 yılında günümüzdeki binasına taşınan Patrikhane Ortodoks Rumların kutsal merkezidir. Sosyal ve kültürel açıdan önem taşıyan bu yapının bahçesinde Aya Yorgi Kilisesi bulunmaktadır. Kadir Has Üniversitesi'nin kuzeybatısında Aya Nikola Kilisesi Rumlara ait önemli simgelerdendir. Patrikhane'nin batısında Fener Rum Erkek Lisesi'nin yakınında bulunan Meryem Ana Kilisesi Hagia Maria Kilisesi, Theotokos Meryemi Kilisesi ya da Kanlı Kilise olarak da bilinir. 13. yy.da inşa edildiği sanılan yapı camiye çevrilmeyen bir kilisedir. Haliç kıyısında Balat ve Fener İskeleleri arasındaki 1898 yılında ibadete açılan Sveti Stefan Bulgar Kilisesi biçimsel özellikleri ile Haliç silüetinde etkili bir yapıdır. Balat bölgesindeki Rumlara ait Aya Strati Rum Kilisesi, Ermenilere Ait Surp Hıraştıgabert Ermeni Kilisesi ve Musevilere ait Ahriga Sinogogu ile camiler kültürel hoşgörü içerisinde birarada bulunmaktadır. Makedonyalılar

Sinagogu olarak da bilinen Ahrida Sinagogu 15. yy. binası olup İstanbul'daki sinagogların en büyüğüdür. Valide Sultan Köprüsü yakınlarındaki Rum Balino Kilisesi, Aya Dimitri Kilisesi, Panayia Vlaherna Kilise ve Ayazması (Fotoğraf 3.33) ile Edirnekapı Surları yakınındaki Eğrikapı Meryem Ana Kilisesi bölgenin işlevsel, fiziksel ve kültürel açıdan önemli simgelerindedir.



Fotoğraf 3-32 Fener Rum Patrikhanesi, 2006

Fotoğraf 3-33 Panayia Vlaherna Ayazma ve Kilisesi, 2006

Fatih bölgesinde simge olarak değerlendirilen kamusal alanlar fiziksel ve işlevsel açıdan önemli yapılardır. Bunların başında Kadir Has Üniversitesi gelmektedir (Fotoğraf 3.34). Osmanlı döneminde 1884 yılında kurulan Tütün Fabrikası 60-70 yıl kadar işlevini sürdürmüştür. Harap hale gelen ve terkedilen bina 1997 yılında restore edilerek günümüzde Kadir Has Üniversitesi olarak hizmet vermektedir. Fabrikadan kalan bazı makineler, daktilolar vb. öğelerin binanın çeşitli yerlerinde sergilendiği üniversite bir müze görevi de görmektedir. Üniversitenin kuruluşu Haliç kıyısında köhnemiş yapıların tekrar değerlendirilmesiyle fiziksel bir dönüşümü başlattığı gibi bu bölgedeki kültürel canlanmayı da sağlamıştır. 1883 yılında yapılan Fener Rum Erkek Lisesi genişliği, yüksekliği, kırmızı tuğla renkli duvarları ile özgün bir mimariye sahip olup çevresindeki yapılardan ön plana çıkmaktadır. Haliç'in silüetine zenginlik katan Fener Rum Erkek Lisesi renginden dolayı Kırmızı Mektep olarak da bilinmekte, çoğu kişi tarafından da gabarisi nedeniyle Patrikhane ile karıştırılmaktadır. Patrikhane yakınlarındaki Yuvakımyon Rum Kız Lisesi ile 1901 yılında kurulan Maraşlı Rum Okulu da gayrimüslimlere ait önemli eğitim tesislerindedir (Fotoğraf 3.35). Ayvansaray kıyısında bulunan Balat Or-Ahayim Musevi Hastanesi 1898 yılında kurulan, günümüzde de hizmet veren bir sağlık kuruluşu olarak işlevsel, kültürel ve fiziksel olarak önemli bir simge durumundadır.



Fotoğraf 3-34 Kadir Has Üniversitesi, 2006



Fotoğraf 3-35 Maraşlı Rum Okulu, 2006

Tekfur Sarayı, Kariye Müzesi ve Karikatür ve Mizah Müzesi Haliç'in Fatih Bölgesi'ndeki kültürel merkezlerindedir. Porphyrogenitus Sarayı olarak da bilinen Tekfur Sarayı Bizans dönemi eseridir. Mozaikleriyle dikkat çeken Kariye Müzesi ilk önce 534 yılında Aziz Theodius tarafından manastır olarak yaptırılmıştır. 1511 yılında camiye dönüştürülen yapı 1948'den günümüze kadar Kariye Müzesi olarak hizmet vermektedir. Saraçhane semtinde Bozdoğan Su Kemerinin hemen yanında bulunan Belediye Müzesi ise 16. yy. sonlarında yapılan Gazanfer Ağa Medresesi'nin 1945 yılında müzeye dönüştürülmesi ile hizmet vermeye başlamıştır. Bu müze 1989 yılında İstanbul Büyükşehir Karikatür ve Mizah Müzesi'ne dönüşerek kültürel ve işlevsel açıdan önemli bir simge olmuştur.

Saraçhane semtindeki Bozdoğan Su Kemerinin Atatürk Bulvarı üzerinde tarihi açıdan önemli bir imaj ögesidir. Osmanlı döneminden itibaren Bozdoğan Su Kemerinin olarak anılan su yolunun Bizans dönemindeki adı Valens Su Kemeridir. Byzantion'un su sıkıntısını gidermek amacıyla 364-378 yılları arasında inşa edilen su kemerinin işlevsel özelliği günümüzde olmasa da yapı biçim özellikleri ile önemli bir nirengi durumundadır. 1107 yılında yapılan Anemas Zindanları Bizans'tan günümüze kalan, mimarisi ve tarihi ile dikkat çeken bir yeraltı zindanıdır.

Eyüp İlçesi camileri ile ön plana çıkan bir yerleşim bölgesidir. Eyüp'ün en önemli simgesi ilçeye adını veren Eyüp Sultan Külliyesi'dir (Fotoğraf 3.36). Camisi, meydanı, çeşmeleri, türbeleri ile tarihi ve kültürel bir doku olan külliyenin her bir ögesi simge özelliği taşımaktadır. İşlevsel olarak Eyüp'ün kutsal bir ziyaret merkezi olmasını sağlayan külliye 1459 yılında Fatih Sultan Mehmet tarafından yaptırılmıştır. Günümüze sadece cami, türbe ve hamam ulaşabilmiştir.



Fotoğraf 3-36 Eyüp Camii ve Eyüp Meydanı

Eyüp İlçesi'nin Çevre Yolu ile Edirnekapı-Topkapı Yolu arasında kalan kıyı bölümünde Ya Vedüd Hatice Sultan Camii bulunmaktadır. Caminin güneybatı bölgesinde Savaklar Hırâmi Ahmet Paşa Camii ile Maktul Mustafa Paşa Camii bulunmaktadır. Feshane'nin batısında bulunan Zal Mahmut Paşa Külliyesi, sade ve küçük bir mescit özelliğinde olan Silahi Mehmet Efendi Camii, 1515 yılında yapılan Cezmi Kasım Camii ve 1541 yılında hattat Nazlı Mahmut Çelebi tarafından yaptırılan ve minaresindeki hokka ve kalem ile ön plana çıkan Defterdar Mahmut Efendi Camii kıyıya yakın olmaları nedeniyle siluet açısından da önemli kentsel imaj öğeleridir. Eyüp İskelesi'nin arkasında 1577 yılında yapılan Kaptan Paşa Camii Büyük İskele Camii adıyla da bilinmektedir. Haliç kıyısından yerleşim bölgesine gidildikçe 1538 yılında yapılan Saçlı Abdülkadir Camii'ni, 1464'te yapılan Sofu Kara Ali Çavuş Camii'ni, Baba Haydar Camii'ni ve 1591 yılında yapılan Arakiyeci Takkeçiler Camii'ni görmek mümkündür. Bu bölge Eyüp'ün tarihi dokusunun da kısmen korunduğu bölge olduğundan Osmanlı dönemi dini tesislerine rastlamak mümkündür. Kapıağası Mescidi olarak da bilinen ve 1415 yılında yaptırılan Davut Ağa Camii ve 1543 yılında yaptırılan Nişancı Mustafa Paşa Camii bu simgelerden bazılarıdır.

Eyüp Sultan Bulvarı'nın kuzeyindeki bölgede bulunan Dökmeciler Mescidi olarak da bilinen Düğmeciler Camii Mimar Sinan eseridir. Bali Baba Camii, Kasım Çavuş Camii ve İslambey Camii İslambey Caddesi'nin üzerindeki dini tesis işlevini sürdüren simgelerdir. Piyer Loti Tepesi'ndeki Zeynep Hatun Camii 1538 yılında yapılan tarihi bir simge iken bu bölgenin kuzeyindeki yoğun ve plansız yapılaşma kentsel imaj öğeleri bakımından zayıf bir mekan meydana getirmiştir. 1700'lü yılların başında inşa edilen Hatice Sultan Camii bu bölgede

dikkat çeken nadir tarihi simgelerdendir.

Camiler dışında kültürel açıdan önemli dini öğeler de külliyelerin içinde ya da külliyelerden bağımsız olarak yapılan türbelerdir. Türbeler aynı zamanda Eyüp'ün kutsal ziyaret yeri olma özelliğini de pekiştirmektedir. Özellikle Eyüp Sultan Camii'nin çevresi pek çok türbe ile bezenmiş durumdadır. Eyüp Sultan Türbesi de ziyaret yerlerinin başında gelmektedir. Hasan Hüsnü Paşa Türbesi, Adile Sultan Türbesi, Pertev Paşa Türbesi, Sultan Reşad Türbesi ve Mehmet Ağa Türbesi Eyüp Sultan Camii çevresindeki ziyaret yerlerindedir. Hazreti Ethem Türbesi, Lale Devri yapılarından Şeyh Murat Efendi Tekkesi ve 1639 yılında yaptırılan Şeyh Sivasi Türbesi Eyüp'ün iç bölgelerindeki önemli türbelerdendir.

Eyüp Bölgesi Türklerin yerleştiği bir bölge olduğundan daha çok camileri ile ön plana çıkmıştır. Bunun yanısıra bölgede kiliselere de rastlamak mümkündür. Nişanca semtinde yer alan Surp Egra Ermeni Kilisesi ile İslambey semtinde yer alan Meryem Ana Kilisesi olarak da bilinen Surp Asduaddzazm Ermeni Kilisesi gayrimüslimlere ait 19. yy. yapılarındandır.

Eyüp bölgesinin en önemli kültür merkezi Feshane'dir. Eski yapıların fiziksel ve işlevsel dönüşümü Haliç kıyısında kültürel canlılığı arttırmış ve Feshane bu dönüşüm ile birlikte işlevsel, kültürel ve fiziksel bir simge haline gelmiştir. 1833 yılında Osmanlı döneminde devlet çalışanlarının, ulemanın ve askeri rütbe sahiplerinin fes giyme zorunluluğu ile inşa edilen yapı 1998'te biten restorasyonu ile kültür merkezine dönüşmüştür. Bu imaj öğesinin Haliç kıyısında yer alması Haliç silüetini de doğrudan etkilemektedir. Eyüp'teki tarihi yapıların birçoğu küçük müze, kütüphane gibi kültürel tesislere dönüştürülmüştür. Eyüp Sultan Kültür Evi de Eyüp Sultan Camii yakınlarında bulunan eski bir yapının 1995 yılında restore edilmesi ile hizmet vermeye başlamıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk enerji santrali olarak 1911'de kurulan Silahtarağa Santrali Haliç'in bitiş noktasındaki konumu ve tarihi yapıları ile önemli bir doku oluşturmaktadır. 1983'ten beri kullanılmayan santralin yenilenerek yerel ve bölgesel ölçekte sanat merkezine dönüştürülmesi projesi gündemdedir. Böylece atıl durumdaki yapıların fiziksel ve işlevsel dönüşümü ile tarihi simge olma durumu devam edebilecekken kültürel açıdan da imaj öğesi haline gelebilecektir.

Üçgen parselde 2 katlı olarak inşa edilen Merkez Polis Karakolu 1921'de yapılmıştır. Sultan Reşat tarafından yaptırılan Eyüp Lisesi de tarihi ve fiziksel olarak önemli bir kamusal alandır. Pierre Loti'ye ulaşmak için kullanılan yolların eğimli olması nedeniyle yapılan teleferik 2005 yılından beri hizmet vermektedir. Teleferik Eyüp Sultan Bölgesi'nden Pierre Loti Tepesi'ne

çıkarken görülen Haliç manzarası nedeniyle de tercih edilen bir ulaşım ögesidir.

Haliç sularındaki adacıklar Haliç'te bahsedilen tarihi, kültürel ve kamusal simgelerin dışındaki önemli simgelerdendir (Fotoğraf 3.37). Doğal simgeler olarak değerlendirebileceğimiz bu ögeler Halıcioğlu ile Eyüp'ün arasında derinliğin 5 m'nin altına düştüğü yerlerde oluşmuştur. Haliç'in bitiş bölgesinde görülen bu adacıklar manzarayı etkileyen önemli kentsel imaj öğeleridir.



Fotoğraf 3-37 Pierre Loti'den Haliç'in görünümü, 2006

Kağıthane bölgesi sanayileşme ve beraberindeki sağlıksız kentleşme sonucu Osmanlı devrindeki köşk, kasır gibi kentsel imaj öğelerini kaybetmiştir. Günümüze kadar gelebilmiş tarihi simgelerden en önemlisi Kağıthane Camii olarak da bilinen ve 1862 yılında Abdülaziz tarafından yapılan Sadabad Camii'dir.

Beyoğlu'nun kentsel imaj öğeleri bakımından zengin bölgesi tarihi özelliği nedeniyle Galata ve civarıdır. Beyoğlu'nda camiler, kiliseler gibi dini tesislerin yanısıra kültürel tesisler de önemli simgelerdir.

Unkapanı Köprüsü'nün bitiminde bulunan 1577-1578 tarihli Azapkapı Camii karşı kıyıda algılanabilen simgelerdendir. Unkapanı Köprüsü ile Galata Köprüsü arasında yer alan kıyıda Makbul İbrahim Paşa Camii 1536'da yaptırılmıştır. Galata'nın iç bölgelerindeki Emek Yemez Camii, Yolcuzade Camii, Fatih Sultan Mehmet döneminde yaptırılan Bereketzade Camii, 17. yy yapısı olan Okçu Musa Camii ve Galata yakasındaki büyük camilerden biri olan Arap Cami işlevsel, fiziksel, sosyal ve kültürel anlamda önemli kentsel imaj öğeleridir. Arap Camii İstanbul'un fethinden sonra camiye çevrilmiş bir kilisedir. 1710 yılında yapılmış olan Ömer Abea Camii, 1772 yılında yapılmış olan Kemankeş Camii ve 1756 yılında yapılmış olan Yer Altı Camii Karaköy İskelesi'nin kuzey bölümünde bulunan simgelerdir. Kurşunlu Mahzen Camii olarak da bilinen Yer altı Camii Bizans İmparatorluğu sırasında gemilerin Haliç'e girişini engellemek amacıyla Galata-Sirkeci arasına çekilen

zincirin ucunun bağlandığı kalenin bodrumudur. Beyazıd-ı Cedid Camii, Kılıç Ali Paşa Camii ve Nusretiye Camii Karaköy İskelesi ile Salıpazarı Limanı arasındaki bölgede bulunan Osmanlı Dönemi'ne ait önemli imaj öğeleridir. Bu bölgenin kuzeyinde bulunan Muhittin Molla Fenari Camii, Hacı Piri Camii, Tomtom Kaptan Camii, Bostancı Camii tarihi özellikli olup, mahalle ölçeğindeki simgelerdir. İstiklal Caddesi üzerindeki tek cami olan Hüseyin Ağa Camii 1598-1599 yılında yaptırılmış olup, cadde üzerinde tarihi ve fiziksel özelliğiyle önemli bir röper durumundadır.

Kasımpaşa kıyısında yer alan Yel Değirmeni Camii 19.yy.ın sonlarında yapılmıştır. Kasımpaşa'nın iç bölgesinde 17. yy. yapısı olan Kurt Çelebi Camii, Fatih döneminde inşa edilen Ayni Ali Baba Tekke Camii, 1540 yılında yapılan ve Kasımpaşa Camii olarak da bilinen Camii Kebir, 1576 yılında yapılan Gazi Hasan Paşa Mescidi ve Yahya Kethuda Camii bulunmaktadır. Piyale Paşa Bulvarı'nın güneyindeki Küçük Piyale Camii, Tahta Kadı Camii ve Emin Camii Osmanlı Dönemi'ne ait imaj öğeleridir. Kulaksız Mezarlığı'nın güneydoğusundaki Seferikoz Camii 17. yy.dan kalma önemli simgelerdendir. Tünel Meydanı yakınlarında bulunan Galip Dede Türbesi 1819 yılında yaptırılmış olup günümüzde Divan Edebiyatı Müzesi olarak kullanılmaktadır.

Beyoğlu'nda kiliseler ve sinagoglar da simgeler açısından camiler kadar önemli dini tesislerdir. İstiklal Caddesi'nde Galatasaray Lisesi'nin karşısında bulunan 1807 tarihli Üç Horon Ermeni Kilisesi, Galatasaray ile Tünel arasında bulunan 19. yy. yapısı olan Surp Yerrortutyum Ermeni Katolik Kilisesi, 1789 yılında yapılan Santa Maria Latin Katolik Kilisesi ve 1913 yılında ibadete açılan günümüzde de birçok ziyaretçisi olan Saint Antoine Katolik Kilisesi kentsel tasarım açısından önemli simgelerdir. Galata'da bulunan Saint Pierre Kilisesi Arap Camii'nin kiliseden camiye çevrilmesinden sonra 1841 yılında kurulmuşken, Galata Kulesi yakınındaki Neve Şalom Sinagogu ve Valide Sultan Köprüsü yakınındaki 17.yy. yapısı olan Aynalıkavak Sinagogu, Salıpazarı Bölgesi'nde birbirlerine çok yakın konumları olan Aya Nikola Kilisesi, Galata Aya Yani Kilisesi ve Getronagan Kilisesi gayrimüslimlere ait önemli ibadet yerlerindendir. Tarlabası Bulvarı'nın kuzeyinde bulunan Alman Kilisesi, Rum Ortodoks Aya Konstantin Kilisesi, Süryani Kadim Meryem Kilisesi tarihi özellikleri ile önemli kentsel imaj öğeleridir.

Beyoğlu kültürel kimliği ile de ön plana çıkmaktadır. Birçok tarihi yapı kültürel işlev görmektedir. Koç Müzesi, Sütluce Kültür Merkezi ve Miniaturk kültürel açıdan önemli mekanlardır. 12. yy.a ait bir Bizans yapısı olup, III. Ahmet döneminde lengerhane olarak kullanılan Rahmi M. Koç Müzesi sanayinin gelişimi sergileyen eserleri sergilemek üzere

1994 yılında açılmıştır (Fotoğraf 3.38). Sanayi, iletişim, ulaşım tarihindeki araçlar, makineler ve diğer öğeler müzede sergilenmektedir. 1920'li yılların başlarında yapılan Sütlüce Mezbahası Haliç'in temizlenmesi ve çevresinin düzenlenmesini sağlayan proje kapsamında buradan taşınmıştır. Mezbahanın yerine günümüzde yapımı devam eden Sütlüce Kültür Merkezi tamamlandığında Türkiye'nin en büyük kongre ve kültür merkezi olacaktır. Miniaturk (2003) Türkiye'nin ilk minyatür parkıdır ve Türkiye'deki ve bazı ülkelerdeki önemli sayılan eserlerin 1/25 ölçekli maketlerini içermektedir. Bu yapıların Haliç kıyısında olmasından dolayı suyla bütünleşen kültürel tesisler olmaları kentsel imaj açısından da önemlidir.

Beyoğlu'nda kamusal alanlar tarihi değere de sahip olduklarından önemli kentsel imaj öğeleridir. 1868 yılında Mekteb-i Sultani adıyla eğitime başlayan Galatasaray Lisesi önündeki meydanı ile birlikte önemli bir nirengi noktasıdır. Geniş bir bahçe içindeki yapı kadar bu yapıyı çevreleyen duvarlar, gösterişli giriş kapısı da simge özelliğindedir. Yabancılara ait eğitim kurumları olan Özel St. Georg Avusturya Lisesi, Özel St. Benoit Fransız Lisesi, Özel Zapyon Rum İlköğretim Okulu ve Özel Eseyan Ermeni İlköğretim Okulu 19. yy.a ait imaj öğeleridir. Tarihte 6. Daire olarak bilinen Beyoğlu Belediyesi önemli bir 19. yy. yapısı iken, Rusya Konsoloslugu, Fransız Konsoloslugu, İngiltere Konsoloslugu, İsveç Konsoloslugu ve İtalyan Konsoloslugu fiziksel ve işlevsel açıdan da diğer kamusal alanlardan farklı bir yapılardır. Kasımpaşa semtindeki Kuzey Deniz Saha Komutanlığı binası Osmanlı döneminde Bahriye Nezareti olarak kullanılmış, 1922 yılından itibaren de günümüzdeki işlevi ile hizmet vermeye başlamıştır. Deniz Hastanesi, Kasımpaşa Ordu Evi kamusal açıdan da önemli simgelerdir. Halıcıoğlu semtindeki 18. yy. yapısı olan Halıcıoğlu Askerlik Şubesi ve Halıcıoğlu Adliyesi kıyıda olmalarının sağladığı avantajla da silueti etkileyen önemli kentsel imaj öğeleridir.

Haliç'in Beyoğlu kıyısının biçimi, yüksekliği, dokusu ile en önemli simgesi Galata Kulesi'dir (Fotoğraf 3.39). 65.5 metre yüksekliğindeki Galata Kulesi 14. yy.da Cenevizler tarafından Galata Kalesi'nin baş kulesi olarak yapılmıştır. Birçok kez yanan, yıkılan ve sonrasında restore edilen yapı günümüzde turistik tesis olarak kullanılmaktadır. Beyoğlu'nun önemli tarihi yapılarından biri de Tersane Sarayı olarak da bilinen Aynalıkavak Kasrı'dır. Aynalıkavak Kasrı 18. yy. yapısı olup günümüzde müze saray olarak kullanılmaktadır.



Fotoğraf 3-38 Koç Müzesi, 2006



Fotoğraf 3-39 Galata Kulesi, 2006

3.3.2 Haliç Bölgesi'nin Kimliği

Kent kimliğini kentin sadece belirli parçaları değil, kentin oluşumunu, günümüze gelmesini, yaşamasını sağlayan tüm faktörler oluşturmakta ve korumaktadır. Kentin kimliğini oluşturan sadece yapısal varlığı değil, geçmişini geleceğine bağlayan her şeydir. Haliç Bölgesi sahip olduğu fiziksel, sosyal, kültürel, işlevsel ve tarihi özellikleri her zaman kente güçlü bir kentsel imaj kazandırmakla birlikte, bölgenin kimliğinin de belirlenmesini sağlamaktadır.

Haliç İstanbul'un fiziksel, sosyal, kültürel ve ekonomik yapısının çekirdeği, önemli bir parçasıdır. Bu nedenle İstanbul'daki tüm gelişmeler Haliç Bölgesi'ni de etkilemektedir. Çağın değişen sosyo-ekonomik koşulları İstanbul'u olduğu gibi Haliç'i de etkilemekte ve meydana gelen değişimler yıllar boyunca kentsel kimliği de değiştirmektedir. Ancak Haliç zengin bir tarihi geçmişe sahip olup bu geçmişin ürünlerini, tarihi ve kültürel değerlerini her zaman içinde barındırmaktadır. Bu bağlamda Haliç'in kimlik değişime kısaca değinmek gerekmektedir.

Haliç Bölgesi'nin kimliğini oluşturan faktörlerin başında doğal yapısı gelmektedir. Topografyanın verdiği imkan nedeniyle İstanbul'daki ilk yerleşimin burada olması, korunaklı bir liman olması nedeniyle de su ögesinin önemi Haliç'e doğal bir kimlik kazandırmıştır. Özellikle Bizans Dönemi'nde liman ve limanın sağladığı ekonomiyle gelişen ticaret Haliç'in işlevsel kimliğini de belirlemiştir.

Osmanlı Dönemi'nde artan nüfus ile kent mekansal olarak gelişmiş ve Haliç'in farklı altbölgelerinde farklı kimlikler oluşmuştur. Sarayburnu ve çevresi kentin yönetim merkeziyken, limanın önemini korumasından dolayı ticaret kimliği de korunmuştur. Kente

Türk imajı vermek için yapılan camiler ve külliyeler Fatih Bölgesi'nin dinsel kimlik taşımasını sağlamıştır. Bu dönemde Fener Fum Ortodoks Patrikhanesi'nin burada bulunması nedeniyle Ortodoks Hristiyan aleminin ruhani merkezi olmuştur. Bu nedenle başkentin sosyal ve kültürel yaşamında önemli yer tutmuştur. Önemli anıtsal yapılar çevresinde yerleşimler gelişmiş ve bu bölge ikamet bölgesi haline gelmiştir. Haliç'in diğer yakası olan Galata ise ticaret kimliği ile gelişmiştir. Bu bölge Osmanlı Dönemi'nde yapılan askeri tesisler ile sanayi olgusuyla tanışmıştır. 16 yy.da Beyoğlu'na elçiliklerin gelmesi bölgeye Avrupalı sosyal bir kimlik kazandırmıştır. Özellikle iki yakayı bağlayan köprünün yapılması ve Şirket-i Hayriye'nin devreye girmesiyle İstanbul'un ticaret işlevinin yoğunluğu Galata kıyısına kaymış ve ticaret kimliği daha da gelişmiştir. Ulaşım gelişmeleri, planlama anlayışı, lüks mağazaların ve kafelerin yapılması bölgenin eğlence merkezine dönüşmesine neden olmuştur. Haliç'in kuzeyi incelendiğinde ise Osmanlı Dönemi'nde Eyüp ve Kağıthane'nin önemli mesire alanları olduğu görülmektedir. Eyüp Eyüp Sultan Camii ve külliyesi ile birlikte dinsel ve dinlenme amaçlı ziyaret ve konaklama mekanı olmuş, Kağıthane ise sahip olduğu mesire alanlarıyla, köşk ve kasırlarıyla özellikle padişahların eğlence ve dinlenme alanı haline gelmiştir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında alınan planlama kararları Haliç kıyılarının sanayi yapılarıyla dolmasına ve eskiden mesire kimliği olan bu dokunun sanayi kimliği ile yer değiştirmesine neden olmuştur. Günümüzde de bu kimlik değişiminin etkileri görülmektedir. Sanayi kente yoğun göçü beraberinde getirmiş, insanların konut ihtiyacı bu sanayi alanlarının etrafında çok katlı ve plansız yapılaşmaya neden olmuştur. Böylece bahsedilen sosyal, kültürel ve fiziksel kimlik yoğun kentleşmenin arasında sıkışıp kalmış, zamanla sosyal ve kültürel kimlik yok olurken, fiziksel kimlik de eskimeye başlayarak algılanamaz duruma gelmiştir. Özellikle 1950'lerden sonra sanayinin Kağıthane, Eyüp ve Alibeyköy'de gelişmesi bu alanlarda apartmanlaşma ve gecekondu kimliğini beraberinde getirmiştir. Haliç'in güney kesimi de farklı gelişmemiş, bu bölgede yaşayan kişiler yeni gelişen alt merkezlere taşınması yer yer çöküntü bölgelerinin oluşmasına neden olmuştur.

Günümüzde Haliç Bölgesi'nin kimliğine bakıldığında tarihsel geçmişin güçlü imaj öğelerini barındırmakla birlikte, önemli dönüşüm süreci ile kimliğinin değiştiği görülmektedir. Haliç'in kıyıları işlevsiz rekreasyon alanlarıyla kimliksiz bir şekilde oluşmuş, arka bölgeleri ise genellikle konut alanları ve ticaret alanlarıyla şekillenmiştir. Yine de son yıllarda yapılan çalışmalarla Haliç'in kültürel kimliği tekrar canlandırılmaya çalışılmaktadır. Haliç'in genel olarak kimliğine bakıldığında, her ne kadar algılanması zorlaşsa da tarihi, doğal ve yer yer

ticaret, eğlence, konut kimliği ile çeşitli özelliklerin birarada olduğu görülmektedir. Haliç eşsiz coğrafi özelliğiyle doğal kimliğini her zaman korumaktadır. İstanbul'daki en eski yerleşmenin burada olması nedeniyle her köşesi tarihi eserlerle dolu olduğundan tarihi bir kimlik sergilemektedir. Haliç'in farklı altbölgelerinde farklı işlevler yer aldığından bölgenin geneli için tek bir kimlikten bahsedilememektedir.

Eminönü üç imparatorluğun başkentliğini yapmıştır. Günümüzde de İstanbul Valiliği'nin bu bölgede yer alması yönetim merkezi olma özelliğini pekiştirmektedir. Eminönü günümüzde ticaret kimliği ile öne çıkmaktadır. Merkezi iş alanı ve kamusal alanlar Eminönü Bölgesi'nde toplanmakla birlikte, iç kesimlerde konut yerleşmelerinin olduğu görülmektedir. Ancak bölge ikamet özelliğini giderek kaybetmektedir. Eminönü'nün öne çıkan en önemli özelliklerinden biri de tarihi kimliğidir. Önemli tarihi anıtsal öğeleri ve sivil mimarisi ile geçmişin kültürünü yansıtan tarihi özelliği turistik bir bölge olmasını sağlamaktadır. Tüm bu özellikleri ile Eminönü'nün tarihi, kültürel, ticari ve turistik kimliğinden söz etmek mümkündür.

Fatih konut işlevinin ağırlıkta olduğu bir yerleşmedir. Özellikle Fener ve Balat semtlerinde tarihi doku yer almaktadır. Sivil mimari örnekleri, özellikle Osmanlı Dönemi'nde yapılan anıtsal öğeleri ve yer yer deniz surları Fatih'in tarihi kimliğini öne çıkarmaktadır. Fatih'in kıyı bölgesi işlevsiz yeşil alanla kaplıyken, kıyıda Kadir Has Üniversitesi, iç bölgelerde de camiler, kiliseler, müzeler gibi anıtsal öğeler kültürel canlılığı sağlamaktadır. Bu özellikleri ile Fatih'in tarihi, konut ve kültürel kimliğinden söz etmek mümkündür.

Eyüp Bölgesi tarih boyunca Eyüp Sultan Cami ve Külliyesi ile sağladığı dinsel ziyaret yeri olma özelliğini günümüzde de korumaktadır. Eyüp İlçesi ikamet bölgesi olarak tarihi dokuyu içinde barındırmakla birlikte, bu dokunun çok katlı, yoğun yapılaşmayla yok olduğu alanlar da çoğunluktadır. Eyüp camileri, türbeleri, Feshane gibi kültür merkezi ile kültürel açıdan öne çıkarken, Piyer Loti gibi Haliç'e hakim olan tepesiyle, Haliç'in kuzeyinde oluşan adalarıyla da doğal özelliğiyle önem kazanmaktadır. Bu nedenle Eyüp tarihi, kültürel, turistik ve doğal bir kimlik sergilemektedir.

Kağıthane İlçesi eskiden mesire alanı olma özelliğini kaybetmiştir ancak günümüzde Sadabad ve çevresi devam eden projelerle bu özelliğine tekrar kavuşturulmaya çalışılmaktadır. Bunun dışında Kağıthane'nin günümüzde konut kimliği ile öne çıkmaktadır. Eski zamanlardaki köşk ve kasırların yerine günümüzde çok katlı yoğun yapılaşma göze çarpmaktadır.

Haliç'in kuzey ve doğu kıyısının büyük bir bölümünü Beyoğlu İlçesi oluşturmaktadır. Beyoğlu İlçesi anıtsal öğeleri ve sivil mimari örnekleri ile tarihi kimliği ile önem

kazanmaktadır. Beyoğlu'nun özellikle iç bölgeleri konut işlevini barındırmaktadır. Bunun yanısıra farklı bölgelerde, farklı alanlarda uzmanlaşmış ticaret işlevi bulunmaktadır. Eğlence sektörü sadece Haliç ölçeğinde değil, İstanbul, Türkiye hatta küresel ölçekte önem kazanmaktadır. Beyoğlu sahip olduğu tarihi değerleri, özellikle kıyı bölgesindeki Miniaturk, Rahmi Koç Müzesi gibi kültürel tesisleri ile kültürel kimliği ile öne çıkarken, bu kültürel kimliğin ve eğlence sektörünün getirdiği turizm kimliği ile de dikkat çekmektedir. Tüm bu özellikler dikkate alındığında Beyoğlu'nun sadece tek kimlik yerine tarihi, turistik, kültürel, eğlence, ticaret ve konut kimliğinden söz etmek mümkündür.

3.4 Bölüm Sonucu ve Değerlendirme

Coğrafi konumundan kaynaklanan doğal özellikleri ve stratejik önemi ile Haliç tarih boyunca önemini korumuştur. Haliç tarihsel süreç içerisinde farklı dinamiklerin etkisiyle sürekli gelişmiş ve değişmiş, bu nedenle de Haliç'in imajı ve kimliği de değişim göstermiştir.

Haliç üzerinde bilinen ilk yerleşme M.Ö. 7. yy.da Megaralı Byzas tarafından çağın insanları için güvenilir ve verimli bir alan olan günümüzdeki Sarayburnu bölgesinde kurulmuştur.

Septemus Severus'un kenti kuşatmasıyla Roma egemenliği başlamış ve kentte yeniden yapılanma süreci yaşanmıştır. Roma kentlerinin önemli simgesel ve odaksal öğeleri olarak agora, hipodrom, tiyatrolar, tapınaklar inşa edilirken, sınır ögesi olarak surlar kentin gelişmesini belirlemiştir.

Bizans döneminde kent önemli aksların etrafında topografyaya uyumlu olarak gelişmiş, sur sistemi bu dönemde de önemini korumuştur. Roma döneminin imaj öğeleri, Bizans dönemindeki kentin de başlıca imaj öğeleri olmuş, kentin tepeleri anıtlarla bezenerek birçok kilise ve manastır inşa edilmiştir. Coğrafyanın sunduğu avantajlardan yararlanılarak tersaneler önem kazanmıştır.

Osmanlı döneminde, padişahların göç politikasıyla kentin nüfusu artmış ve yerleşim büyümüştür. Sur içi yerleşimlerin yanısıra sur dışında da yerleşimler oluşmuştur. Bu dönemde kente Türk imajı vermek için kiliselerin birçoğu camiye dönüştürülmüş, bunun yanısıra topografyanın yükseldiği yerlerde yeni camiler ve külliyeler yapılarak bu oluşum desteklenmiş ve silüete önem verilmiştir. Silüeti etkileyen külliyelere önce tepelerde yer seçilmiştir. Külliyelerin en önemli ögesi olan camiler kentin kıyı alanlarında gelişmesi sürecinde sahil bölgelerinde yer almaya başlamıştır. Limanlar ve iskeleler ticari aktivite ve ulaşım işlevinin yanısıra imaj açısından da önemli simge ve odaklar olmuştur. Osmanlı

döneminde mahalleler camilerin etrafında geliştiğinden, camiler mahalleleri belirleyen simgeler olmuşlardır. Böylece tanımlı yerleşim bölgeleri oluşmuştur. Yerleşim yerlerindeki etnik farklılaşma özellikle konut yapım tarzlarını etkilemiş ve kullanıcılar kendi kültürel özelliklerini yerleşim dokularına yansıtılmışlardır. Türkler genellikle ahşap konutlar yaparken, gayrimüslimler özellikle Beyoğlu Bölgesi'nde çok katlı kagir yapılar inşa etmişlerdir.

Sık sık çıkan yangınlar ve depremler kentsel dokunun sürekli değişmesine, nüfus artışı ise mekansal olarak gelişmesine neden olmuştur.

Cumhuriyet döneminde kentsel dokuyu özellikle planlar etkilemiştir. Yolların genişletilmesi, yeni yollar, köprüler, kavşaklar yapılması tarihi dokuyu yıpratırken, Haliç'e sanayinin getirilmesi denizin kirlenmesine ve göçe neden olmuş, daha sonra alınan kararlarla bu işlevin kaldırılması da sanayinin yerini kullanılmayan boş alanlara bırakmıştır. Yoğun göç Haliç'te gecekondulaşmaya neden olurken, anıtsal özelliği olan simgeler ve odaklar bu yapılaşma içinde kaybolmuş, hatta tarih boyunca yerleşimin sınırını belirleyen surlar algılanamaz olmuştur.

Eşsiz özelliği olan bir coğrafyaya sahip olan Haliç, sahip olduğu potansiyeller nedeniyle her dönem önemli bir bölge olmuş ve alınan kararlarında merkezinde olmuştur. Ancak yanlış strateji ve politikalar, bu doğal ve tarihi dokunun zamanla yıpranmasına neden olmuştur. Hataları telafi etmek için yapılan bazı girişimler de büyük hataların tekrarlanmasına neden olmuştur. Yakın zamanlarda tekrar gündeme gelen dönüşüm projeleri ile Haliç'in doğal ve tarihi güzelliğini öne çıkarmaya yönelik, bölgenin çekiciliğini tekrar kazandırmaya yönelik girişimler yapılmaktadır.

Haliç'in kimliğinin oluşmasında etken olan başlıca iki faktör coğrafya ve tarihtir. Su ve topografya günümüzde de kimliğin, siluetin ve imaj öğelerinin oluşumunda etkili olmaktadır.

Haliç Bölgesi'nin imajını ve kimliğini oluşturan en önemli sınır öğesi Haliç suyoludur. Tarih boyunca yerleşmenin sınırını belirleyen yapay sınır öğeleri olan surlar günümüzde işlevsel özelliğini kaybetmiştir ve görsel anlamda fiziksel olarak sınır öğesi durumundadır.

Sanayileşme ve yoğun göçün beraberinde getirdiği olumsuz etkenler belirli özelliği olan bölge/dokuların belirlenmesini kısıtlamıştır. Haliç Bölgesi'nde sınırları belli, kendi içinde homojen özellik gösteren dokular ve bölgeler kontrolsüz büyüyen kent nedeniyle azalmıştır. Sur-i Sultani Bölgesi, Sultanahmet Bölgesi ile külliye gibi odaklar birbirlerinden farklı işlevleri olmasına ve farklı özelliklerine rağmen tarihi açıdan bütünlük göstermektedirler. Bu

nedenle bu alanları bölgeler olarak tanımlamak mümkündür.

Cami, türbe, kilise, sinagog gibi dini tesisler, eğitim tesisi, sağlık tesisi, resmi kurum gibi kamusal yapılar, saray, müze gibi kültürel yapılar, kule, dikilitaş gibi diğer anıtsal öğeler Haliç Bölgesi'nin başlıca simgelerini oluşturmaktadırlar. Bu simgelerin bir kısmı mahalle ölçeğindeyken çoğu semt ölçeğinde simgelerdir.

Haliç Bölgesi'ndeki odakları kent ölçeğindeki camilerin çevresindeki meydanlar ve Haliç kıyısındaki park alanları olarak değerlendirmek mümkündür. Camiler ve diğer anıtsal öğeler ile bütünleşen meydanlar (Sultanahmet Meydanı, Galata Meydanı vb.) kültürel ve estetik olarak da önemli imaj öğeleriyken, Haliç kıyısındaki parklar genellikle belirli bir sınırı ya da kapalılığı olmayan, bütünlük göstermeyen, algılanması güç odaklardır. İskele, gar, tünel gibi ulaşım noktaları insanların yoğunlaştığı alanlar iken simgesel özellik de gösterirler.

Kenarlar/sınırlar, bölgeler/dokular, yollar, odaklar ve simgelerin algılanması sağlıklı yapılaşma nedeniyle kısıtlı olsa da Haliç'in kültürel yapısını sergilemekte ve kentsel tasarım açısından önemli tasarım girdileri oluşturmaktadırlar.

4. HALIÇ BÖLGESİ'NDE ALGILAMA KONUSUNUN İRDELENMESİ

Bu bölümde Haliç Bölgesi'nin kullanıcıları tarafından algılanma durumu incelenmiştir. Haliç Bölgesi'nde yapılan anket çalışmaları sonucunda bölgenin ikamet edenler, çalışanlar ve ziyaretçiler tarafından algılanan kentsel imaj öğeleri belirlenmiştir. Bu bölüm Haliç Bölgesi'nde yapılan anket çalışması hakkında bilgi vermekte, bölgenin kullanıcı tarafından algılanma düzeyini, kullanıcıların kişisel özelliklerinin algılamaya etkisini değerlendirmektedir. Kavramsal çerçevede değinilen “Bilişsel Haritalar Kuramı” ışığında Haliç Bölgesi'nde elde edilen veriler “Kentsel İmaj Kuramı” kapsamında değerlendirilmiştir. Bu değerlendirmeler sonucu Haliç Bölgesi'nde algılanan kentsel imaj öğeleri belirlenmiştir. Böylece üçüncü bölümde ortaya konulan kentsel imaj öğeleri bu bölümde kullanıcı ile yapılan görüşmeler ile elde edilen kentsel imaj öğeleri ile test edilmiştir.

4.1 Haliç Bölgesi'nde Yapılan Anket Çalışması

Tez çalışması kapsamında, örnek alan olarak seçilen Haliç Bölgesi'nde kullanıcı tarafından algılanan kentsel imaj öğelerini tespit etmek amacıyla Mayıs-Ağustos 2006 tarihlerinde anket çalışması yapılmıştır. Anket görüşmeleri tümüyle bu tezin müellifi tarafından gerçekleştirilmiştir.

Yüzyüze görüşme yöntemi kullanılarak yapılan anket çalışması iki bölümden oluşmuştur. İlk bölümde açık uçlu sorular kullanılarak kişisel bilgiler, Haliç Bölgesi'ni kullanma süresi, Haliç Bölgesi'ni tanıma ve Haliç Bölgesi'ni kullanmaktan memnuniyet durumu incelenirken, anketin diğer bölümünde kullanıcılardan Haliç Bölgesi'ni gösteren bir kroki çizmeleri istenmiştir. Deneklerin çizdikleri zihinsel şemalar kullanılarak Haliç'in ziyaretçiler, sakinler ve çalışanlar tarafından nasıl ve hangi kentsel öğelerle algılandığına ilişkin kentsel imaj haritaları oluşturulmuştur. Okuma yazma bilmeyen bir kişinin zihinsel haritası anketör yardımıyla çizilmiştir.

Anket çalışması; Haliç'i ziyaret eden 20 kişi, Haliç'te çalışan 20 kişi ve Haliç'te ikamet eden 20 kişi olmak üzere üç ana gruptan oluşan toplam 60 kişi ile gerçekleştirilmiştir. Burada amaç, Haliç'i sürekli kullananlar (ikamet edenler), günün belli saatlerinde kullananlar (çalışanlar) ve belli amaca yönelik olarak kullananlar (ziyaretçiler) arasında algılama farkı olup olmadığını ortaya çıkarmak, farklar varsa bunları saptayarak bu farklılıkları yorumlamak ve Haliç'in algılanmasında etkili olan kentsel imaj öğelerini tespit etmektir. İkamet edenlerin ve çalışanların Haliç'i oluşturan 5 ilçeden (Eminönü, Fatih, Eyüp, Beyoğlu, Kağıthane) ve bu ilçelerin farklı bölgelerinden seçilmesine özen gösterilmiştir. Anket çalışmasının yapıldığı

yerler çizelge 4.1’de belirtilmektedir.

Çizelge 4.1 Anket çalışmasının yapıldığı yerler

	ZİYARETÇİ	ÇALIŞAN	İKAMET
EMİNÖNÜ	5 ADET	5 ADET	-
	İskele Meydanı	Mısır Çarşısı	
	Yeni Cami önü	Sultan Ahmet Meydanı	
	Sultan Ahmet Meydanı	Ayasofya Önü	
	Galata Köprüsü Üzeri	Beyazıt- İstanbul Ün. Önü	
	Sirkeci Garı	Eski İTO Karşısı	
FATİH	5 ADET	4 ADET	6 ADET
	Kariye Müzesi Önü	Ayvansaray- İç Kısım	Çarşamba
	Balat Kıyı Bandı	Ayvansaray- İskele	Balat
	Fener sokağı	Balat	Haliç Caddesi (İç Kısım)
	Fatih Cami çevresi	Draman	Haliç Caddesi (Kıyıya yakın)
	Cibali Kıyı Bandı		Karagümruk
EYÜP	5 ADET	4 ADET	6 ADET
	Eyüp Sokağı	Hasdal	Nişanca
	Eyüp Meydanı	Merkez- Yol üstü	İslambey
	Eyüp Kıyı Bandı	Merkez Cami	Akarçeşme
	Pierre Loti	Eyüp Kıyı Bandı	İslambey
	Alibeyköy		Eyüp
KAĞITHANE	-	2 ADET	2 ADET
		Kıyı	Site
		İç Kısım	Kıyıya yakın
BEYOĞLU	5 ADET	5 ADET	6 ADET
	Koç Müzesi	Kasımpaşa- Kıyı	Galata
	Karaköy Meydanı	Taksim- İç Kısım	Hasköy
	Galata Meydanı	Kuledibi- İç Kısım	Kulaksız
	Miniaturk	Hasköy- İç kısım	Halıcioğlu
	OtobüsDurağı	Sütlüce- Kıyı	Sütlüce
		Kasımpaşa	

4.1.1 Deneklere Ait Bilgiler

4.1.1.1 Kişisel Bilgiler

Ankete katılanların büyük bir bölümü 21-40 yaş grubu aralığındadır. 51 yaş ve üzerindeki deneklerin çoğu ilkokul mezunu olup, 20 yıldan fazla süredir Haliç’te ikamet etmektedir. (Çizelge 4.2)

Çizelge 4.2 Yaş aralığı dağılımı

YAŞ	Değer	Yüzde
17_20	3	5,0
21_30	20	33,3
31_40	19	31,7
41_50	9	15,0
51_üzeri	9	15,0

23 kadın ve 37 erkek ile anket çalışması yapılmıştır. Kadınlarla anket çalışmasının daha az yapılmasının nedeni, özellikle bölgede ikamet eden kadınların anket yapmaktan çekinmesi olmuştur. (Çizelge 4.3)

Çizelge 4.3 Cinsiyet dağılımı

CİNSİYET	Değer	Yüzde
Kadın	23	38,3
Erkek	37	61,7

Deneklerin büyük çoğunluğunu lise mezunları oluşturmaktadırlar. Yüksekokul, üniversite ve lisansüstü mezunları da 41,7'lik bir oranla büyük bir dilimi oluşturmaktadır. (Çizelge 4.4)

Çizelge 4.4 Öğrenim durumu dağılımı

ÖĞRENİM DURUMU	Değer	Yüzde
Okula gitmemiş	1	1,7
İlkokul mezunu	7	11,7
Ortaokul mezunu	5	8,3
Lise mezunu	22	36,7
Yüksekokul mezunu	7	11,7
Üniversite mezunu	14	23,3
Lisansüstü mezunu	4	6,7

Deneklerin büyük çoğunluğu kendi işini yapmaktadır. Okul öncesi öğretmeni, ortaöğretim matematik öğretmeni ve çocuk gelişimcisi “eğitimci”; halıcı, sariciye, ayakkabı boyacısı, kitapçı, mutfak ürünleri satıcısı, lokantacı, tüpçü, kasap, emlakçı, bakkal ve nalbur “kendi işi/esnaf”; muhasebeci, bankacı ve mali müşavir ise “mali işler” başlıkları altında gruplanmıştır. Trafik polisi, vardiya zabiti, müze görevlisi, asker ve zabıta “memur”, işletme mühendisi, inşaat mühendisi, endüstri mühendisi, yazılım mühendisi, bilgisayar mühendisi, elektrik-elektronik mühendisi, çevre mühendisi, şehir plancısı ve makine teknisyeni

“mühendis / teknik eleman”, fizyoterapist, psikolog ve tıbbi satış temsilcisi ise “sağlık işleri” grubunda yer almıştır. “Sanatçı” olarak ressam, tiyatrocü ve dizi oyuncusu ile anket yapılırken, tekstil işçisi, sekreter, tersane işçisi, anketör ve pazarlamacı “ücretli çalışan” olarak belirlenmiştir (Çizelge 4.5).

Çizelge 4.5 Meslek dağılımı

MESLEK	Değer	Yüzde
Eğitimci	5	8,3
Emekli	1	1,7
Ev hanımı	2	3,3
Kendi isi, esnaf	13	21,7
Mali isler	6	10,0
Memur	6	10,0
Mimar, mühendis, teknik işlerle uğraşan kişiler	9	15,0
Öğrenci	4	6,7
Sağlık işleri	3	5,0
Sanatçı	3	5,0
Ücretli çalışan	8	13,3

Anketler, 28 bekar ve 32 evli denek ile gerçekleştirilmiştir (Çizelge 4.6).

Çizelge 4.6 Medeni hal dağılımı

MEDENİ HALİ	Değer	Yüzde
Bekar	28	46,7
Evli	32	53,3

4.1.1.2 Deneklerin Haliç’i Kullanma Durumu

İkamet edenler ile yapılan 20 anketin dışında, 13 denek daha Haliç’te yaşamaktadır. Bu sayıyı Haliç’te hem ikamet edip hem de çalışan denekler oluşturmaktadır (Çizelge 4.8). İstanbul’un Avrupa yakasında Güngören, Esenler, Gaziosmanpaşa, Kocamustafapaşa, Bahçelievler, Şişli ve Beşiktaş’ta ikamet edenler ile anket yapılırken; Anadolu yakasında ikamet eden denekler Bostancı, Maltepe, Ümraniye ve Üsküdar’dadır (Çizelge 4.7).

Çizelge 4.7 İkamet edilen semt

İKAMET EDİLEN SEMT	Değer	Yüzde
İstanbul-Anadolu yakası	7	11,7
İstanbul-Avrupa yakası	18	30,0
Haliç	33	55,0
İstanbul dışı	2	3,3

Çizelge 4.8 Haliç'te ikamet edilen semt

HALİÇ'TE İKAMET EDİLEN SEMT	İkamet Edenler	Çalışanlar
Eminönü	-	1
Fatih	6	3
Eyüp	6	3
Kağıthane	2	1
Beyoğlu	6	3

Haliç'te ikamet edenlerin % 35'i 1-5 yıldır Haliç'te oturmaktadır. 20 yıldan fazla oturanlar da %25'lik değer ile büyük bir orana sahiptir (Çizelge 4.9).

Çizelge 4.9 İkamet süresi

İKAMET SÜRESİ	Değer	Yüzde
	40	
1 yıldan az	1	5,0
1_5 yıl	7	35,0
6_10 yıl	1	5,0
11_15 yıl	4	2,0
16_20 yıl	2	10,0
20 yıldan fazla	5	25,0

Haliç'te ikamet edenlerden 7 kişi doğma büyüme Haliçlidir (Çizelge 4.10-11).

Çizelge 4.10 Daha önce ikamet edilen yer

DAHA ÖNCE İKAMET EDİLEN YER	Değer	Yüzde
	40	
İstanbul-Anadolu yakası	3	15,0
İstanbul-Avrupa yakası	4	20,0
Haliç	4	20,0
İstanbul dışı	6	30,0
Yok	3	15,0

Çizelge 4.11 Daha önce ikamet edilen yerin niteliği

DAHA ÖNCE İKAMET EDİLEN YERİN NİTELİĞİ	Değer	Yüzde
	40	
Büyük kent	14	70,0
Küçük kent	3	15,0
Yok	3	15,0

Haliç'te çalışanlar ile yapılan anket çalışmasında, Beyoğlu ve Eminönü'nde ticaret hacmi Fatih, Eyüp ve Kağıthane'ye göre daha fazla olduğu için, daha fazla anket yapılmıştır. Kağıthane'nin alansal büyüklüğü daha az olduğundan iki anket yeterli görülmüştür. Anketler yapılırken, deneklerin Haliç'in kıyısı ve iç bölgeleri olacak şekilde homojen olarak seçilmesine özen gösterilmiştir. (Çizelge 4.12)

Çizelge 4.12 Çalışanlar ile yapılan anketlerde çalışma yeri dağılımı

ÇALIŞILAN SEMT	Değer	Yüzde
	40	
Beyoğlu -Hasköy	1	5,0
Beyoğlu -Kasımpaşa	1	5,0
Beyoğlu -Kuledibi	1	5,0
Beyoğlu -Sütlüce kıyısına yakın bölge	1	5,0
Beyoğlu -Taksim	1	5,0
Eminönü -Ayasofya	1	5,0
Eminönü -Beyazıt	1	5,0
Eminönü -İTO karşısı	1	5,0
Eminönü -Mısır Çarşısı	1	5,0
Eminönü -Sultanahmet	1	5,0
Eyüp- Hasdal	1	5,0
Eyüp -Kıyıya yakın bölge	1	5,0
Eyüp -Merkez	2	10,0
Fatih -Ayvansaray	2	10,0
Fatih -Balat	1	5,0
Fatih -Draman	1	5,0
Kağıthane- İçbölge	1	5,0
Kağıthane -Kıyı	1	5,0

Haliç'te çalışan deneklerin 13'ü aynı zamanda Haliç'te ikamet etmektedir (Çizelge 4.8).

Haliç'te çalışanların ve ziyaretçilerin ikamet ettikleri yerden Haliç'e nasıl ve ne kadar sürede ulaştıkları, çevreyi iyi gözlemleyebilmeleri açısından önemli sonuçlar vereceği düşünülmüştür. (Çizelge 4.13-14)

Çizelge 4.13 Çalışanlar ve ziyaretçiler ile yapılan anketlerde ulaşım türü dağılımı

ULAŞIM TÜRÜ	Değer	Yüzde
	20	
Deniz yolu	1	2,5
İETT	12	30,0
İİETT ve Denizyolu	3	7,5
Otobüs	2	5,0
Özel araç	7	17,5
Servis	4	10,0
Taksi	1	2,5
Tramvay	1	2,5
Yürüyerek	9	22,5

Çizelge 4.14 Çalışanlar ve ziyaretçiler ile yapılan anketlerde ulaşım süresi dağılımı

ULAŞIM SÜRESİ	Değer	Yüzde
	20	
0_30 dakika	24	59,0
31_60 dakika	11	28,0
61_90 dakika	1	3,0
91_dakika üzeri	4	10,0

Deneklerin Haliç'te çalışma süreleri ile, Haliç'te geçirilen zamanın değerlendirilerek, kentsel imaj öğelerini sık görme ve kullanma durumunun, bu öğeleri algılama konusundaki etkisinin tespit edileceği düşünülmüştür. (Çizelge 4.15)

Çizelge 4.15 Çalışanlar ile yapılan anketlerde çalışma süresi dağılımı

ÇALIŞMA SÜRESİ	Değer	Yüzde
	40	
1 yıldan az	3	15,0
1_5 yıl	6	30,0
6_10 yıl	5	25,0
11_15 yıl	1	5,0
20 yıldan fazla	5	25,0

Haliç'te çalışanların büyük bir bölümü (%40) daha önce başka bir yerde çalışmamıştır. (Çizelge 4.16-17)

Çizelge 4.16 Çalışanlar ile yapılan anketlerde daha önce çalışılan yerlerin dağılımı

DAHA ÖNCE ÇALIŞILAN YER	Değer	Yüzde
	40	
İstanbul- Avrupa yakası	5	25,0
Haliç	4	20,0
İstanbul dışı	2	10,0
Yok	8	40,0
Yurt dışı	1	5,0

Çizelge 4.17 Çalışanlar ile yapılan anketlerde daha önce çalışılan yerlerin niteliklerinin dağılımı

DAHA ÖNCE ÇALIŞILAN YERİN NİTELİĞİ	Değer	Yüzde
	40	
Büyük kent	12	60,0
Yok	8	40,0

Haliç'i ziyaret edenler ile yapılan anketlerde, beş ilçede mekansal büyüklüklerle doğru orantılı olarak anket çalışması yapılmaya özen gösterilmiştir. Ziyaretçilerin yaklaşık tamamı burayı gezme amaçlı kullanmaktadır. Ziyaretçilerin biri aynı zamanda Haliç'te oturmakta iken, beş denek burayı iş amaçlı kullanmaktadır. Haliç'i balık tutma, stres atma, eğlence, alışveriş, sanat için kullananlar "hobi" başlığı altında değerlendirilmiştir (Çizelge 4.18).

Çizelge 4.18 Ziyaretçiler ile yapılan anketlerde ziyaretçilerin Haliç'i ziyaret amaçları

HALIÇ'I ZİYARET AMACI	Değer	Yüzde
Gezme	20	60,6
Hobi	6	18,2
İkamet	1	3,0
İş	5	15,2
Ulaşım	1	3,0

Haliç'i kullanma süresi ve ziyaret sıklığının, imaj öğelerinin algılanması ve zihinsel haritalarda ifade edilebilmesi açısından önemli olduğu düşünülmüştür. (Çizelge 4.19-20)

Çizelge 4.19 Ziyaretçiler ile yapılan anketlerde ziyaretçilerin Haliç'i kullanma süreleri

HALIÇ'I KULLANMA SÜRESİ	Değer	Yüzde
	40	
1_5 yıl	7	35,0
6_10 yıl	5	25,0
20 yıldan fazla	8	40,0

Çizelge 4.20 Ziyaretçiler ile yapılan anketlerde ziyaretçilerin Haliç'i ziyaret sıklığı

ZİYARET SIKLIĞI	Değer	Yüzde
	40	
Her gün	4	20,0
Haftada ayda1	6	30,0
3_4 ayda 1	7	35,0
6 ayda senede 1	3	15,0

4.1.2 Haliç Bölgesi'nin Kullanıcı Tarafından Algılanması

4.1.2.1 Haliç'i Tanıma

Haliç'te ilk akla gelen genellikle mekan odaklı imaj öğeleri olmuştur. Deniz-su sınır ögesi olarak, Eyüp Sultan Camii, Miniatürk ve Galata Kulesi simge olarak, köprüler yol ve simge olarak, Tarihi Yarımada bölge olarak, sahil kıyı parkları ve Pierre Loti de odak olarak ilk akla gelen öğeler olmuşlardır. Bu alanların çok kullanılması, güzel ve çekici olması, huzurlu ve sakin olması, manzaraları ve Haliç'e hakim bir yerde olmaları, açık yeşil alan olmaları ve reklamlarının iyi yapılması, bu öğelerin akla ilk gelmelerinin nedenini oluşturmuştur. Tarih, eski Haliç, saltanat kayıkları, Bedrettin Dalan gibi yanıtlar geçmişe ait imaj öğeleri olarak değerlendirilmişlerdir. Deneklerin bir çoğu Haliç'teki kirlilik ve kokudan ya da önceden kirli olup şimdi temiz olduğundan bahsetmişler, bu yanıtlar nitelik bildiren imaj öğeleri grubunu oluşturmuştur. Altın boynuz, iç su, boğazın incisi, körfez gibi yanıtlar Haliç'in özel coğrafyası nedeniyle verilen yanıtlar olup, coğrafi özelliğe ait imaj öğeleri başlığında değerlendirilmişlerdir. (Çizelge 4.21-22)

Çizelge 4.21 Haliç denildiğinde ilk akla gelen öge veya kavramlar

İLK AKLA GELEN ÖĞE VEYA KAVRAM	Değer	Yüzde
Coğrafi özelliğe ait imaj öğeleri	8	12,1
Geçmişe ait imaj öğeleri	15	22,7
Mekân odaklı imaj öğeleri	31	47,0
Nitelik bildiren imaj öğeleri	12	18,2

Çizelge 4.22 Haliç denildiğinde ilk akla gelen öge veya kavramların nedenleri

İLK AKLA GELEN ÖĞE VEYA KAVRAM-NEDEN	Değer	Yüzde
Coğrafi şekli	5	7,7
Çok kullanılan yer olması	2	3,1
Denizin bir parçası olması	7	10,8
Eski imaj	3	4,6
Günümüzde denizin temiz olması	6	9,2
Güzel, çekici olması	4	6,2
Hala temiz olmaması	9	13,8
Haliç ile bütünleşmesi	1	1,5
Huzurlu, sakin bir yer olması	1	1,5
Manzara, Haliç'in güzel algılanması	11	16,9
Reklamının iyi yapılması	4	6,2
Tarih	9	13,8
Tarihi ve doğal bir yer olması	1	1,5
Açık yeşil alanlar	2	3,1

Haliç'in sembolü mekansal olarak simge, odak, sınır, bölge ve yol olarak beş grupta değerlendirilmiştir. Sınır olarak deniz ve surlar, simge olarak Galata Kulesi, Sultanahmet Camii, Süleymaniye Camii, Eyüp Sultan Camii, köprüler, Feshane, Topkapı Sarayı ve Kadir Has Üniversitesi'nin yanısıra su üstü araçları, odak olarak Pierre Loti, bölge olarak ise tarihi doku, Sarayburnu ve eski Balat evleri sembol olarak belirtilmiştir. Turizm, koku-kirlilik "nitelik" başlığı altında, altın boynuz, silüet ve körfez ise "coğrafya-silüet" başlığı altında değerlendirilmiştir. Saltanat kayıkları, İstanbul'un fethinde karadan çekilen gemiler gibi Haliç'in eski imajına ait özellikler "tarihsel durum" olarak gruplanmıştır. Dört kişi ise Haliç'in sembolünün olmadığını ifade etmiştir. (Çizelge 4.23)

Çizelge 4.23 Haliç'in sembolleri

SEMBOL	Değer	Yüzde
Simge (Mekansal veri)	22	31,9
Odak (Mekansal veri)	5	7,2
Sınır (Mekansal veri)	2	2,9
Bölge (Mekansal veri)	5	7,2
Yol (Mekansal veri)	0	0,0
Coğrafya- silüet	21	30,4
Tarihsel durum	7	10,1
Nitelik	3	4,3
Yok	4	5,8

Kentsel imaj öğelerinin hatırlanmasını kolaylaştırmak amacıyla, deneklerden Haliç'in üç sözcük ile tariflenmesi istenmiştir. Bunun sonucunda mekansal nitelikte bazı yanıtlar verildiği gibi doğrudan mekansal olmayan yanıtlar da verilmiştir. Haliç'i sınır öğesiyle tarif eden herkes deniz ve sudan bahsetmiş, köprüler, camiler, önemli anıtsal ve kültürel yapılar, teleferik gibi öğeler simge olarak, Pierre Loti ve sahil-kıyı parkları odak olarak gruplanmıştır. Eyüp, Kağıthane, Halıcıoğlu, Balat, Cibali gibi ilçe/semt isimlerinin yanısıra mezarlıklar, tarihi doku vd. yanıtlar bölge başlığı altında toplanmıştır. Mekansal olmayan, ancak deneklerce Haliç'i tarifleyen, nitelik bildiren kavramlar; güzel-çekici, kirlilik-koku, yalnızlık, kalabalık, doğal, temizlik, bakımsızlık, bilinmezlik, sakinlik, balıklar, lale, ulaşım, ticaret, din vd. yanıtlar olmuştur. Altın boynuz, manzara, silüet, Haliç'in coğrafi şekli ve konumu, özel bölge olması, suların yükselmesi ve su taşkını gibi yanıtlar "coğrafya- silüet" olarak, tarih, fetih, saltanat kayıkları da "tarihsel durum" olarak gruplanmıştır. Haliç'in sembolünün bulunması ve tariflenmesinde kullanıcılar yol odaklı cevap vermemiştir. Bu sorular daha çok mekana yönelik imaj öğelerini saptamak için sorulurken, niteliksel yanıtlar da alınmıştır. (Çizelge 4.24)

Çizelge 4.24 Haliç'i tarif eden sözcükler

TARİF 3 SOZCUK	Değer	Yüzde
Simge (Mekansal veri)	32	17,5
Odak (Mekansal veri)	10	5,5
Sinir (Mekansal veri)	24	13,1
Bölge (Mekansal veri)	17	9,3
Yol (Mekansal veri)	0	0,0
Coğrafya -silüet	14	7,7
Tarihsel durum	27	14,8
Nitelik	59	32,2

Deneklere Haliç'in buluşma noktası sorulduğunda iki kişi, Haliç'in çok iyi bilindiğini ve bu nedenle her yerin buluşma noktası olabileceğini söylemiştir. Odak olarak meydanlar (Sultanahmet Meydanı, Eyüp Meydanı, Eminönü Meydanı), yeşil alanlar (Pierre Loti, sahil ve kıyı parkları, Kasımpaşa Parkı) ve ulaşım noktaları (köprüler, garlar, iskeleler) görülürken, Galata Kulesi, Feshane, Yeni Cami, Miniaturk, Kapalı Çarşı, Kadir Has Üniversitesi gibi simgeler fark edilebilir, canlı-çekici, merkezi, tarihi vb. özelliklerinden dolayı buluşma noktası olarak görülmüştür. Özellikle Eminönü, Beyoğlu, Eyüp genel olarak belirtilip, bu yerleşimlerin herkes tarafından bilinmesi ve merkezi olmaları nedeniyle tüm ilçe buluşma noktası olarak görülmüştür. (Çizelge 4.25-26)

Çizelge 4.25 Haliç'te buluşma noktaları

BULUŞMA NOKTALARI	Değer	Yüzde
Bölge	28	43,1
Simge	10	15,4
Doğal yeşil alan	10	15,4
Ulaşım odağı	7	10,8
Meydan	8	12,3
Her yer	2	3,1

Çizelge 4.26 Haliç'te buluşma noktalarının belirlenmesinde etkenler

BULUŞMA NOKTALARI - NEDEN	Değer	Yüzde
Ulaşım odağı	10	15,4
Tarihi	9	13,8
Canlı -çekici	9	13,8
Merkezi	9	13,8
Bilinen bir yer	6	9,2
Gezilecek bir yer	5	7,7
Çok kullanılan bir yer	5	7,7
Açık yeşil alan	4	6,2
Kültür odağı	3	4,6
Manzara- Haliç'in güzel algılanması	2	3,1
Tarihi doğal	1	1,5
Oturulan semt	1	1,5
Meydan	1	1,5

Hatırlanan kentsel imaj öğelerini açığa çıkarmak amacıyla, deneklere bölgede adresi neye göre tarif ettikleri sorulmuştur. En fazla simge ile adres tarif edilmiş, sınır öğesi ise hiç kullanılmamıştır. Simge olarak anıtsal özelliği olan ve çoğu kişi tarafından bilinen camiler, kiliseler, kültürel yapıların yanısıra, mahalle ölçeğinde küçük camiler, eğitim kurumları, sağlık tesisleri, duraklar gibi yanıtlar alınmıştır. Eminönü ve Eyüp meydanları, Pierre Loti ve sahil odak olarak referans gösterilirken; semt isimleri de verilmiştir. Yol öğesi olarak ana yollar ve sokaklar, tramvay yolu, sahil yollarının yanısıra simge ve yol özelliği taşıyan köprüler, Bankalar Caddesi de referans gösterilmiştir. Simge ve odak özelliği gösteren iskeleler ve garlar da ayrı başlık altında değerlendirilmiştir. (Çizelge 4.27)

Çizelge 4.27 Haliç'te adres tarif edilirken dikkate alınan röper öğeleri

ADRES TARİFİNDE RÖPERLER	Değer	Yüzde
Simge	106	60,9
Odak	12	6,9
Bölge	20	11,5
Yol	14	8,0
Sınır	0	0,0
Simge- odak	10	5,7
Simge- yol	12	6,9

Haliç'in sınırının başlama ve bitiş yerlerini üç denek bilmemektedir. Deneklerin bir kısmı doğru yanıt verirken, bir kısmı da Unkapanı Köprüsü'nü sınır kabul etmişlerdir. Sınırı yanlış bilenlerin ya da bilmeyenlerin büyük bölümünü ziyaretçi denekler oluşturmuşlardır. Bunun nedeni bazı ziyaretçilerin, Haliç'in sadece belirli bölgelerini kullanmalarıdır. (Çizelge 4.28)

Çizelge 4.28 Haliç Bölgesi sınırının başlama ve bitiş noktaları

SINIR BASLAMA	SINIR BITME	Değer	Yüzde
Balat	Eyüp	1	1,7
Balat	Mezarlıklar	1	1,7
Boğaz	Alibeyköy	1	1,7
Boğaz	Kemberburgaz Deresi	1	1,7
Eminönü	Alibeyköy	7	11,7
Eminönü	Eyüp	3	5,0
Eminönü	Kağıthane	4	6,7
Eminönü	Kağıthane ve Alibeyköy dereleri	1	1,7
Eminönü	Küçükköy'ün devamı	1	1,7
Eminönü	Pierre Loti	2	3,3
Eminönü	Sütlüce	1	1,7
Eminönü ve Beyoğlu	Kağıthane	1	1,7
Eminönü -Galata	Kağıthane	1	1,7
Eminönü -Galata Köprüsü	Kağıthane Deresi	1	1,7
Eminönü ve Karaköy	-	1	1,7
Eminönü ve Karaköy	Ayazağa Köyü- Alibeyköy Deresi	1	1,7
Eminönü ve Karaköy	Eyüp	1	1,7
Galata	Alibeyköy	1	1,7
Galata Köprüsü	Alibeyköy	5	8,3
Galata Köprüsü	Eyüp	3	5,0
Galata Köprüsü	Eyüp- Yenikapı	1	1,7
Halıcioğlu	Miniatürk	1	1,7
Halıcioğlu	Topkapı	1	1,7
Kağıthane	Gaziosmanpaşa	1	1,7
Karaköy- Galata	Haliç Köprüsü	1	1,7
Karaköy ve Karaburun	Eyüp	1	1,7
Kasımpaşa, Galata, Karaköy, Tarihi Y.ada	Kağıthane	1	1,7
Sarayburnu	Alibeyköy	1	1,7
Sarayburnu	Eyüp	1	1,7
Sarayburnu	Fil Köprüsü	1	1,7
Sarayburnu ve Kasımpaşa	Kağıthane	1	1,7
Unkapanı	Alibeyköy	2	3,3
Unkapanı	Halıcioğlu	1	1,7
Unkapanı	Sikahtar	1	1,7
Unkapanı	Sütlüce	1	1,7
Unkapanı Köprüsü	Alibeyköy	2	3,3
Yeni Cami	Alibeyköy Deresi	1	1,7
Bilinmiyor	Bilinmiyor	3	5,0

4.1.2.2 Haliç'ten Memnuniyet

İkamet edenlerin ve çalışanların %70'ini Haliç'te yaşamak mutlu etmekte ancak bu denekler yaşam koşullarından memnun olmamaktadırlar. Ziyaretçilerin ise %90'ı Haliç'i sevmektedir. (Çizelge 4.29-30-31)

Çizelge 4.29 Haliç'te yaşama memnuniyeti

YAŞAMA MEMNUNİYETİ	Değer	Yüzde
	40	
Bazen	1	5,0
Evet	14	70,0
Hayır	5	25,0

Çizelge 4.30 Haliç'te çalışma memnuniyeti

ÇALIŞMA MEMNUNİYETİ	Değer	Yüzde
	40	
Evet	14	70,0
Hayır	6	30,0

Çizelge 4.31 Haliç'te ziyaretçi memnuniyeti

ZİYARETÇİ MEMNUNİYETİ	Değer	Yüzde
	40	
Evet	18	90,0
Hayır	2	10,0

Haliç'te en çok sevilen yerler, buluşma noktaları olan odaklar (Eminönü Meydanı, Pierre Loti, sahil- kıyı parkı), genellikle tarihi bölgeler (Sultanahmet, Fener, Balat, Tarihi Yarımada, Karaköy, Eyüp, Pera, Galata) ve simgeler (Ayasofya, Mısır Çarşısı, Miniatürk, Eyüp Sultan Camii, Sultanahmet Camii) olmuştur. Simge ve odak olarak iskeleler, simge ve yol olarak ise köprüler Haliç'in en sevilen yerleri olarak belirtilmiştir. Odaklar, manzara ve Haliç'in güzel algılanması, huzurlu ve sakin yerler olmaları, denizin görülebilmesi, açık alan olmaları, doğal olmaları, buluşma noktası özellikleri vd. nedenler ile; bölgeler, tarihi dokuları, işyeri ya da konutlarının orada olmaları nedenleri ile en çok sevilen yerlerin başında gelmektedirler. Haliç'te hiçbir yeri sevmeyen bir kişi, bu durumun nedenini Haliç'in bakımsız olmasına bağlamıştır. (Çizelge 4.32-33)

Çizelge 4.32 Haliç'te en çok sevilen yerler

EN ÇOK SEVİLEN YER	Değer	Yüzde
Simge	9	13,2
Odak	27	39,7
Bölge	23	33,8
Yol	2	2,9
Simge- odak	1	1,5
Simge -yol	5	7,4
Yok	1	1,5

Çizelge 4.33 Haliç'te en çok sevilen yerlerin nedenleri

EN ÇOK SEVİLEN YER - NEDEN	Değer	Yüzde
Tarihi doku	14	20,0
Manzara- Haliç'in güzel algılanması	11	15,7
Huzurlu, sakin bir yer	10	14,3
Denizi görmek	8	11,4
Gezme, eğlence, alışveriş	5	7,1
Eski anılar	3	4,3
Açık yeşil alan	3	4,3
Evine yakın	3	4,3
İkamet edilen yer	2	2,9
Kültür odağı	2	2,9
Tarihi ve doğal	2	2,9
İşyeri orada	1	1,4
Güzel tasarım	2	2,9
Sosyal tesisler	1	1,4
Buluşma noktası	1	1,4
Balık tutmak	1	1,4
Bakımsız	1	1,4

Haliç'te yaşanan en büyük rahatsızlık “fiziksel çevre ve kentsel kalite” başlığı altında sıralanan güvenlik, trafik sorunu, kirlilik- koku, kalabalık, kötü yapılaşma, köprülerin estetik olmayan görüntüsü, mezarlığın görüntüsü, işlevsiz adalar, işlevsiz kültürel yapılar, eğimli topografya, kısıtlı deniz ulaşımı gibi sorunlardır. Bakımsızlık, ilgisizlik ve duyarsızlık, sosyal yapının değişmesi gibi yanıtlar ise sosyal çevredeki sorunlardır. Sekiz denek Haliç'te sorun olmadığını ve bunlardan büyük bölümü de önceden koku olduğunu, günümüzde engellendiğini belirtmiştir. (Çizelge 4.34)

Çizelge 4.34 Haliç'te duyulan rahatsızlıklar

RAHATSIZLIK	Değer	Yüzde
Fiziksel çevre ve kentsel kalite	44	65,7
Sosyal çevre	15	22,4
Yok	8	11,9

Çalışanların %11'i çalışma dışında Haliç'i kullanmamakta, %49'u da gezme, dinlenme amaçlı kullanmaktadır. Çalışanların bir bölümü burada ikamet etmektedir. (Çizelge 4.35)

Çizelge 4.35 Çalışma dışı Haliç'i kullanma nedenleri

ÇALIŞMA DIŞI HALİÇ'İ KULLANMA	Değer	Yüzde
	40	
Gezme	11	38,0
İkamet	8	28,0
Dinlenme	3	11,0
Alışveriş	1	4,0
Seyretme	1	4,0
Yeme içme	1	4,0
Kullanmıyor	3	11,0

Az katlı ve müstakil, rahat, sorunsuz, güçlü komşuluk ilişkileri ve mahallelilik bilincinin olmasından dolayı deneklerin %60'ı geleneksel bir mahallede yaşamak istemektedir. Sağlıklı, kaliteli yaşam çevresine sahip olmak ve özgür hareket edebilmek için yeni dokuda yaşamak isteyen de olmuştur. 12 kişi mahallesinden memnunken, memnun olmayan sekiz kişi sosyal ve fiziksel yapının değişmesinden şikayetçi olmuşlardır. (Çizelge 4.36-37-38)

Çizelge 4.36 Haliç'te yaşamak istenilen mahalle

YAŞAMAK İSTENİLEN MAHALLE	Değer	Yüzde
	40	
Geleneksel	12	60,0
Yeni	7	35,0
Geleneksel ve yeni	1	5,0

Çizelge 4.37 Haliç'te yaşamak istenilen mahalle nitelikleri

YAŞAMAK İSTENİLEN MAHALLE - NEDEN	Değer	Yüzde
	40	
Sağlıklı, kaliteli yaşam çevresi olmalı	9	45,0
Rahat, sorunsuz olmalı	4	20,0
Az katlı, müstakil olmalı	3	15,0
Güçlü komşuluk ilişkileri, mahallelilik bilinci	2	10,0
Özgür hareket edilebilmeli	1	5,0
Gelenekselin dokusu yeninin altyapısının bütünleşmesi	1	5,0

Çizelge 4.38 Haliç'te yaşanan mahalleden memnuniyet

MAHALLEDEN MEMNUNİYET	Değer	Yüzde
	40	
Evet	12	60,0
Hayır	8	40,0

Ziyaretçi ve çalışanlara Haliç'te yaşamak isteyip istemedikleri sorulduğunda deneklerin yarısının Haliç'te yaşamak istemekte, yarısı istememekte olduğu görülmüştür. Haliç'te yaşamak isteyenler geleneksel dokuyu sevmeleri nedeniyle veya denizi görebilmek için tarihi dokularda ve manzaraya yakın mekanlarda yaşamak istemektedir. Haliç'te yaşamak istemeyenlerin, bu bölgede yaşamak istememelerinin nedenleri, daha sağlıklı ve kaliteli bir yaşam çevresi istemeleri, şu anda yaşadıkları yerden memnun olmaları ya da Haliç'i sadece gezilecek bir yer olarak görmeleridir. (Çizelge 4.39-40-41)

Çizelge 4.39 Haliç'te yaşamayı isteme durumu

HALICTE YASAMAYI İSTEME DURUMU	Değer	Yüzde
	20	
Evet	20	50,0
Hayır	20	50,0

Çizelge 4.40 Haliç'te yaşamak istenilen bölge

HALIÇ'TE YAŞAMAK İSTENİLEN BÖLGE	Değer	Yüzde
	20	
-	21	52,5
Balat	5	12,5
Eyüp	3	7,5
Fatih	2	5,0
Sütlüce	1	2,5
Pierre Loti'yi gören bir yer	1	2,5
Galata	1	2,5
Fener -Balat	1	2,5
Fener	1	2,5
Denize yakın bir yer	1	2,5
Ayvansaray	1	2,5
Ayasofya	1	2,5
Alibeyköy	1	2,5

Çizelge 4.41 Haliç'te yaşamak istenen bölge nedenleri

HALIÇ'TE YAŞAMAK İSTENİLEN BÖLGE- NEDEN	Değer	Yüzde
	20	
-	2	5,0
su anda halicte yasiyor	8	20,0
sağlıklı kaliteli yaşam çevresi olmalı	7	17,5
manzara denizi görmek	5	12,5
ikamet edilecek değil gezilecek bir yer	5	12,5
geleneksel doku	5	12,5
su anda yaşadığı yerden memnun	4	10,0
halice gereken önem verilmemekte	2	5,0
sosyal yapının değişmesi	1	2,5
isyerine yakın	1	2,5

Anket sorularının son aşamasında deneğe bazı kelimeler verilmiş ve bu kelimeleri duyduğunda aklına ilk gelenin ne olduğu sorulmuştur. Böylece o kelimeler ile öne çıkan en önemli imaj ögesi ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır.

Deneğe “su” kelimesi verildiğinde, birbirine zıt yanıtlar alınmıştır. Bazı denekler, suyun hala kirliliği ve kokulu olduğunu söylerken bazıları temizlikten, duruluktan bahsetmişlerdir. Su denince sınır ögesi olarak deniz akla gelirken, Haliç’in coğrafi şekli olarak altın boynuzu hatırlayanlar, eski imaja yönelik olarak geleneksel yarışmalardan, çeşme ve şadırvanlardan bahseden denekler de olmuştur. (Çizelge 4.42)

Çizelge 4.42 Haliç’te su denilince ilk akla gelen kavram ve ögeler

SU	Değer	Yüzde
Kirlilik	15	22,7
Temizlik	12	18,2
Deniz	9	13,6
Haliç	7	10,6
Çeşmeler, şadırvanlar	4	6,1
Balıklar	5	7,6
Yaşam	3	4,5
Haliç’in dibi, dibindeki gemiler	2	3,0
Rakı	1	1,5
Ömerli Barajı	1	1,5
İstanbul	1	1,5
İç deniz	1	1,5
Geleneksel yarışmalar	1	1,5
Galata Köprüsü	1	1,5
Durgun	1	1,5
Altın boynuz	1	1,5
Yüzmek	1	1,5

“Sur” denildiğinde bazı denekler Topkapı ve Edirnekapı Surları’nı, Anemas Zindanları’nı, Yedikule’yi, Ayvansaray sınırını, Bozdoğan Su Kemeri’ni, Sarayburnu’nu ve Fatih’i mekansal olarak tanımlarken, çoğu kişi tarih, Bizans, Osmanlı, korunma, duvar vd. kavramsal cevaplar vermişlerdir. (Çizelge 4.43)

Çizelge 4.43 Haliç'te sur denilince ilk akla gelen kavram ve öğeler

SUR	Değer	Yüzde
Topkapı surları	6	9,7
Tarih	5	8,1
Sınır	5	8,1
Kale	4	6,5
Edirnekapı Surları	4	6,5
Bizans	3	4,8
Tarihi doku	3	4,8
Duvar	2	3,2
Korunma	2	3,2
Osmanlı	2	3,2
Öz bölge yasam içi	2	3,2
Yıkık surlar	2	3,2
Tarihi korumak	2	3,2
Yedikule	2	3,2
İslam-ül taç	1	1,6
Anemas	1	1,6
Ayvansaray sınırı	1	1,6
Bozdoğan su kemeri	1	1,6
Tinerci çocuklar	1	1,6
Koruma	1	1,6
Haliç	1	1,6
Rumeli Hisarı	1	1,6
İstanbul	1	1,6
İstanbul Üniv. Yangın Kulesi	1	1,6
İstinat duvarları	1	1,6
Şehzadebaşı	1	1,6
Yok	1	1,6
Sarayburnu	1	1,6
Fatih	1	1,6
-	3	4,8

Denekler, “yol/sokak” olarak genellikle Haliç'teki yolların niteliğinden (dar, eğimli, Arnavut kaldırımını, parke taşlı, tarihi, kalabalık, karmaşa, sakinlik, sağlıksız vd.) bahsetmiştir. Bunun yanısıra Haliç'teki Eyüp Bulvarı, sahil yolu, Mese Yolu, Cağaloğlu Yokuşu, Bankalar Caddesi vd. gibi önemli caddelerden bahsedilirken, Haliç'te olmayan ancak deneğin ilk aklına gelen sokaklar da ifade edilmiştir. (Çizelge 4.44)

Çizelge 4.44 Haliç'te Yol/sokak denilince ilk akla gelen kavram ve öğeler

YOL/SOKAK	Değer	Yüzde
Dar, eğimli	17	27,4
Kalabalık, karmaşa	6	9,7
Arnavut kaldırımı	3	4,8
Sahil yolu	3	4,8
Eyüp Bulvarı	3	4,8
İstiklal Caddesi	2	3,2
Balat	2	3,2
Haliç Caddesi	2	3,2
Ulaşım	2	3,2
Mahalle, yaşanan mekan	2	3,2
Sağlıksız	2	3,2
Tarihi yollar	2	3,2
Kader	1	1,6
Mese yolu, tramvay yolu	1	1,6
Parke taşlı yollar	1	1,6
Sakinlik	1	1,6
Çınar sokak	1	1,6
Cibali	1	1,6
Cağaloğlu Yokuşu	1	1,6
Bankalar Caddesi	1	1,6
Tarih	1	1,6
Asfalt	1	1,6
Feshane Caddesi	1	1,6
Bahariye Caddesi	1	1,6
-	4	6,5

“Meydan” denildiğinde büyük oranda mekansal yanıtlar alınmıştır. Eminönü, Sultanahmet ve Eyüp Meydanları'nın aynı zamanda önemli simgeler ile bütünleşmesi, bu odakların akla gelmesini pekiştirmiştir. Bunun dışında meydanların niteliklerinden bahsedildiği gibi, tarihi özelliği olmayıp, insanların toplandığı ya da geçtiği alanlar da (Miniatürk, Saraçhane Meydanı) ifade edilmiştir. Haliç iç denizinin, Haliç bölgesinin meydanı olarak görülmesi alınan ilginç yanıtlardan olmuştur. Deneklerin %13'ü Haliç'te meydan olmadığını düşünmektedir. (Çizelge 4.45)

Çizelge 4.45 Haliç'te meydan denilince ilk akla gelen kavram ve öğeler

MEYDAN	Değer	Yüzde
Eminönü Meydanı	12	19,0
Eyüp Meydanı	12	19,0
Sultanahmet Meydanı	7	11,1
Kalabalık	4	6,3
Toplanma alanı	3	4,8
Park	2	3,2
Feshane	2	3,2
Balat Meydanı	1	1,6
Cami onu meydanları	1	1,6
Deniz-Haliç'in meydanı	1	1,6
İstanbul	1	1,6
Arazi	1	1,6
Merkez	1	1,6
Miniaturk	1	1,6
Panayır	1	1,6
Saraçhane Meydanı	1	1,6
Taksim	1	1,6
Tarihi meydanlar	1	1,6
Karaköy Meydanı	1	1,6
Sütlüce parkı	1	1,6
Yok	8	12,7

Meydanların ardından yöneltilen “cami” kelimesine karşılık olarak çoğu kişi önemli meydanlarda, onlar ile bütünleşmiş simgelerden bahsetmişlerdir. Bunlar Eyüp Sultan Camii, Sultanahmet Camii ve Yeni Cami'dir. Özellikle ikamet edenler, oturdukları çevredeki camileri ifade etmişlerdir. (Çizelge 4.46)

Çizelge 4.46 Haliç'te cami denilince ilk akla gelen kavram ve öğeler

CAMI	Değer	Yüzde
Eyüp Sultan Camii	21	32,8
Sultanahmet Camii	9	14,1
Yeni Cami	8	12,5
Fatih Camii	3	4,7
İbadet	3	4,7
Eminönü	2	3,1
Süleymaniye Camii	2	3,1
Nisanca Camii	1	1,6
Ferruh Kethuda Camii	1	1,6
Fethiye Camii	1	1,6
Huzur	1	1,6
Kilise	1	1,6
çok	1	1,6
Nostalji, pek ibadet yok	1	1,6

Örnektepe Camii	1	1,6
Sadabad Camii	1	1,6
Siluet	1	1,6
Süleymaniye	1	1,6
Süleymaniye Camii	1	1,6
Tahta Minare Camii	1	1,6
Toplanma noktası	1	1,6
Kubbe	1	1,6
Ayasofya	1	1,6

Haliç'teki dört önemli “köprü” ifade edilirken, ulaşım, birleşim, geçit gibi işlevsel özellikler ile, kötü görünüm, yangın, balıkçılar gibi mekansal olmayan yanıtlar da alınmıştır. (Çizelge 4.47)

Çizelge 4.47 Haliç'te köprü denilince ilk akla gelen kavram ve öğeler

KOPRU	Değer	Yüzde
Galata Köprüsü	23	33,3
Haliç Köprüsü	20	28,9
Unkapanı köprüsü	7	10,1
Ulaşım	2	2,8
Manzara	2	2,8
Atatürk köprüsü	1	1,4
Ayvansaray	1	1,4
Balıkçılar	1	1,4
Birleşim	1	1,4
Boğaziçi köprüsü	1	1,4
Eski galata köprüsü	1	1,4
Fil köprüsü	1	1,4
Geçit	1	1,4
Valide Sultan Köprüsü'nün açılması	1	1,4
Haliç	1	1,4
Kötü görünüm	1	1,4
Su kemeri	1	1,4
Galata köprüsünün yanışı	1	1,4
Karaköy Köprüsü	1	1,4
-	1	1,4

Haliç'teki “tersane”ler çoğunlukla isimleri ile ifadelendirilirken, bazı denekler tersanelerin buldukları yeri tarif etmişler, bazı denekler ise özelliklerini söylemişlerdir. (Çizelge 4.48)

Çizelge 4.48 Haliç'te tersane denilince ilk akla gelen kavram ve öğeler

TERSANE	Değer	Yüzde
Haliç Tersanesi	21	32,8
Gemi, gemi yapımı	5	7,8
Haliç	4	6,3
Kasımpaşa Tersanesi	3	4,7
Çalışma yeri	3	4,7
Olmamalı	3	4,7
Taşkızak Tersanesi	3	4,7
Camialtı Tersanesi	2	3,1
Artık işlevi yok	1	1,6
Beyoğlu kıyısı	1	1,6
Denizcilik İşletmeleri	1	1,6
Galata Köprüsü yanı	1	1,6
Hasköy	1	1,6
Tarihi Müze	1	1,6
Osmanlı Dönemi	1	1,6
Tuzla Tersanesi	1	1,6
İşlevsiz	1	1,6
İyileştirilmesi	1	1,6
Koç Müzesi civarı	1	1,6
Gürültü	1	1,6
Askeri Tersane	1	1,6
-	7	10,9

4.1.3 Haliç Bölgesi'nin Algılanmasında Kişisel Özelliklerin Etkisi

Kentsel imaj haritaları, Haliç Bölgesi'nde yüzyüze görüşme sonucunda deneklere çizdirilen zihinsel haritaların değerlendirilmesiyle oluşturulmuştur. Çizdirilen zihinsel haritalar belirli gruplara ayrılmıştır. Bu gruplar deneklerin ziyaretçi, ikamet eden, çalışan kullanıcılar olmasına, yaş gruplarına, meslek gruplarına, cinsiyete, öğrenim durumuna vd. kişisel özelliklerine göre oluşturulmuştur. Her haritada çizilen imaj öğeleri tek tek belirlenmiştir. Her grupta, bu imaj öğelerinin denekler tarafından kaç kere referans gösterildiği sayılmış, bunun sonucunda imaj öğelerine, referans sayılarıyla doğru orantılı olarak belirli büyüklükler verilerek kentsel imaj haritaları oluşturulmuştur. Bu bölümde, belirli gruplara ayrılarak hazırlanan kentsel imaj haritalarının değerlendirilmesi ile elde edilen veriler açıklanmaktadır.

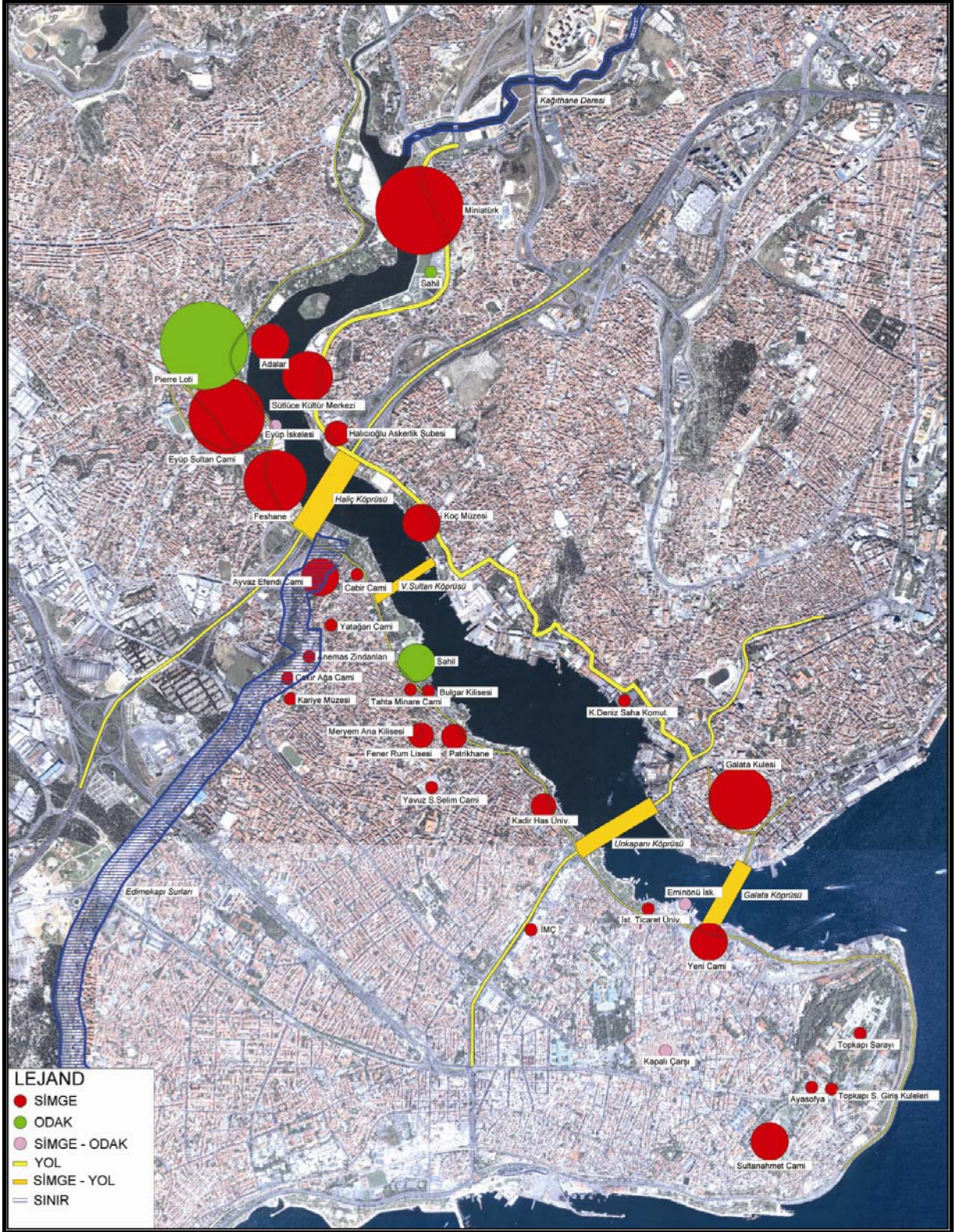
4.1.3.1 Anket Grupları

Haliç Bölgesi'nde 20 ziyaretçi, 20 çalışan ve 20 ikamet eden ile yapılan anketler değerlendirilmiştir.

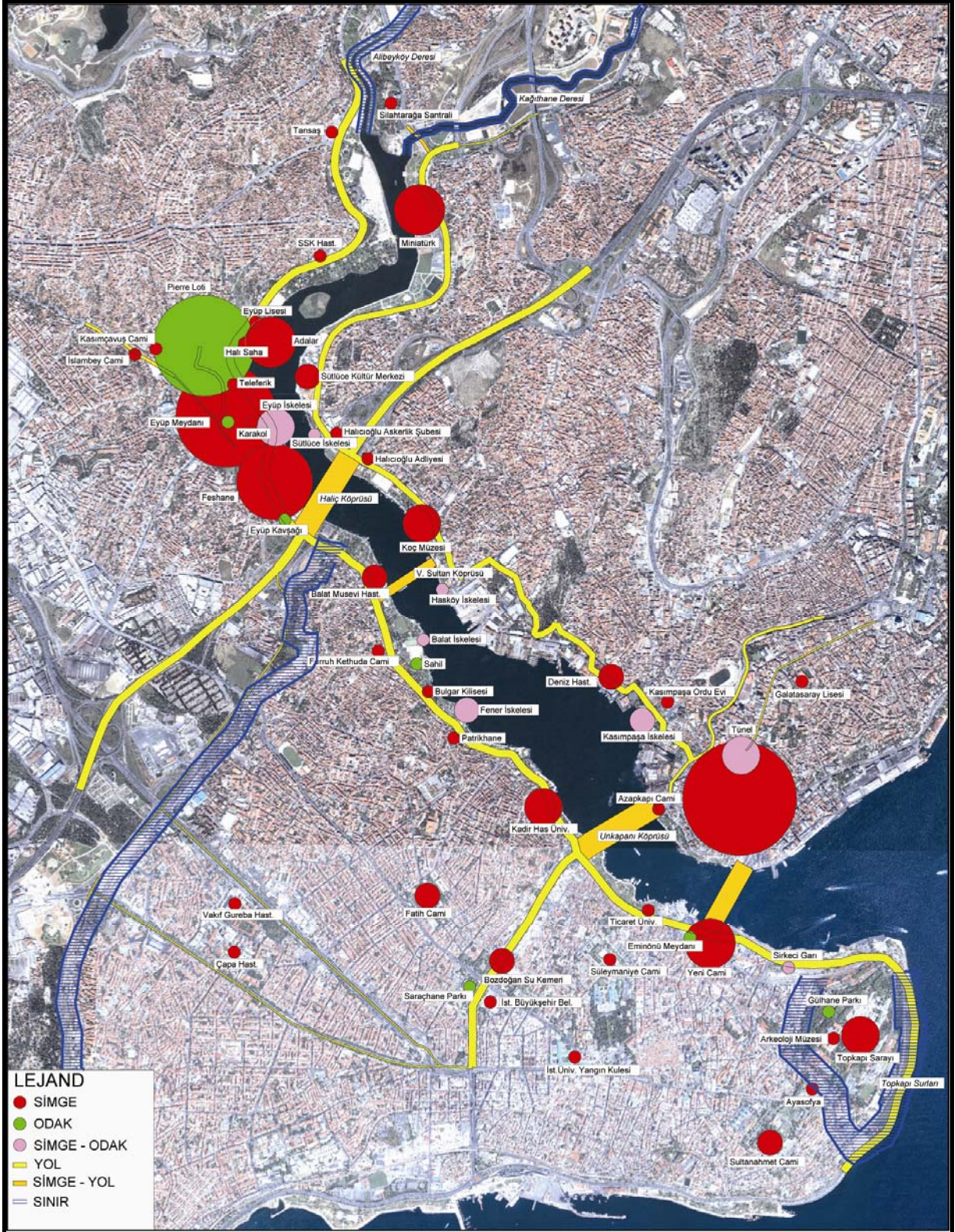
Ziyaretçiler genellikle kıyı boyunca önemli imaj öğelerini hatırlamışlardır. Kentsel imaj haritalarında Haliç'in güneybatısındaki imaj öğeleri, kuzeydoğu yakasına göre daha fazla ifade edilmiştir. Ziyaretçiler Haliç'e genellikle gezme amaçlı gelmişler ve yüzyüze görüşmelerle, Haliç'in tarihi yapısını sevenlerin daha çok cami, kilise, kültür merkezleri, tarihi çarşılar vb. öğeleri referans verdikleri görülürken, doğal yapısını sevenlerin manzaraya hakim nokta olan Pierre Loti Tepesi, nadir olarak da sahil bantlarını referans verdikleri görülmüştür. Ziyaretçilerin genellikle tümü, buldukları bölgenin imaj öğelerini çizmişlerdir (Deniz kıyısındaki bir deneğin bulunduğu bölgede Mavi Haliç Restorantı'nı, camileri ziyaret edenlerin camileri referans vermeleri gibi). Ziyaretçiler tarafından yine çok çizilen öğeler de, toplanma dağılma noktaları olan iskele, gar, tünel gibi ulaşım odakları ve çarşılar olmuştur. Yol ögesi olarak genellikle imaj öğelerinin üzerinde konumlandığı ana akslar belirtilmiştir. Haliç Köprüsü, Unkapanı Köprüsü ve Galata Köprüsü birçok denek tarafından bilinirken aktif olarak kullanılmayan Valide Sultan Köprüsü hatırlanmamıştır. Sınır ögesi olarak ise Edirnekapı Surları ve dereler çizilmiştir. (Harita 4.1)

Çalışanlar ile yapılan anket çalışmasında da, önemli simgelerin hatırlandığı görülmektedir. Herkes tarafından bilinen simgelerin yanısıra işyerlerinin yakınlarında bulunan daha küçük ölçekli simgeler (genellikle mahalle ölçeğindeki camiler) de haritalara yansıtılmıştır. Odak olarak, ziyaretçilerde olduğu gibi, Pierre Loti dikkati çekmektedir. Yol ögesi olarak ana akslar çizilmiştir. Sınır ögesi olarak da işe gidip gelirken dikkat çeken en belirgin imaj ögesi Edirnekapı Surları olmuştur. (Harita 4.2)

Haliç'te ikamet edenler, Haliç'i diğer deneklerden daha fazla kullanmaları zihinsel haritalara diğer deneklerden daha hakim olmalarını sağlamıştır. Önemli simgeler (kent ölçeğindeki camiler, kültür merkezleri, tarihi yapılar) pek çok denek tarafından hatırlanırken, buluşmayı, toplanılıp dağılmayı sağlayan odaklar aynı zamanda simgeler olan iskele, gar, tünel gibi ulaşım odakları da gösterilmiştir. İkamet eden deneklerin haritalarında gözlenen önemli farklardan biri diğer haritalara göre daha detaylı çizimler olmalarıdır. Özellikle hastane, karakol, lise vb. donatılara da, mahalleli tarafından kullanıldığından, bu haritalarda yer verilmiştir. Sınır öğeleri algılanmış ve Edirnekapı Surları'nın yanısıra Topkapı Surları ve dereler de gösterilmiştir. Haliç Köprüsü, Galata Köprüsü, Unkapanı Köprüsü gibi aktif olarak kullanılan köprülerin yanısıra, Valide Sultan, Silahtarağa Köprüsü gibi simge özelliğindeki ulaşım kanalları da haritalara yansıtılmıştır. (Harita 4.3)



Harita 4-2 Haliç Bölgesi'nde çalışanlar ile yapılan anketler sonucu hazırlanan kentsel imaj haritası



Harita 4-3 Haliç Bölgesi'nde ikamet edenler ile yapılan anketler sonucu hazırlanan kentsel imaj haritası

4.1.3.2 Yaş Grupları

“17-20” yaş arasındaki denekler haritalarına simge olarak Galata Kulesi, Feshane, Mavi Haliç Restaurantı ve Deniz Hastanesi, odak olarak ise denek ile anketin yapıldığı yer olan Ayvansaray Parkı çizilmiştir. Bunun dışında yollar ya da sınır öğeleri haritalara yansıtılmamıştır. “21-30” yaş ve “31-40” yaş aralığındaki deneklerin haritalarında camiler, kiliseler, kültür merkezleri, iskeleler işaretlenirken, ulaşımın sağlandığı yollar ve köprüler önemli ölçüde çizilmiştir. Haritalara sınır öğesi olarak surlar ve dereler de yansıtılmıştır. “41-50” yaş ve “51 üzeri” yaş aralığındaki deneklerin bölgeye hakim olmalarının nedeninin uzun süredir Haliç’i kullanıyor olmalarından kaynaklandığı düşünülmektedir. Burada mahalle ölçeğindeki camiler gibi daha ayrıntılı simgelere de yer verilmiştir. 41 yaş üzeri deneklerin haritalarında yol öğesinin daha az referans verilmesine karşılık; Fil Köprüsü, eski saltanat kayıkları, sandal sefalari, bölgenin eski güzel görünümü gibi eski imaj öğelerine ait göndermeler de yapılmıştır. (Çizelge 4.2)

4.1.3.3 Cinsiyet

Erkek deneklerin, sosyal olarak rahatlıklarından ve kısıtlarının daha az olması nedeniyle, kentsel imaj öğelerini daha rahat ve birbirleri ile ilişki kurarak ifade ettikleri görülmüştür. Erkeklerin zihinsel haritalarında imaj öğelerinin sayısı ve tekrarlanma oranı kadınların zihinsel haritalarına göre daha fazla olmuştur (Çizelge 4.3). Deneklerin eğitim seviyeleri yükseldikçe kadın ve erkeklere ait bilişsel haritalara yansıtılan imaj öğelerinin sayısındaki farkın azaldığı görülmektedir. Bu da eğitilmiş kadınların meslek sahibi olmaları nedeniyle günlük yaşama erkekler kadar katıldıklarını ve bu durumun kent mekanını kullanma ve öğrenmede etkili olduğunu ortaya koymaktadır.

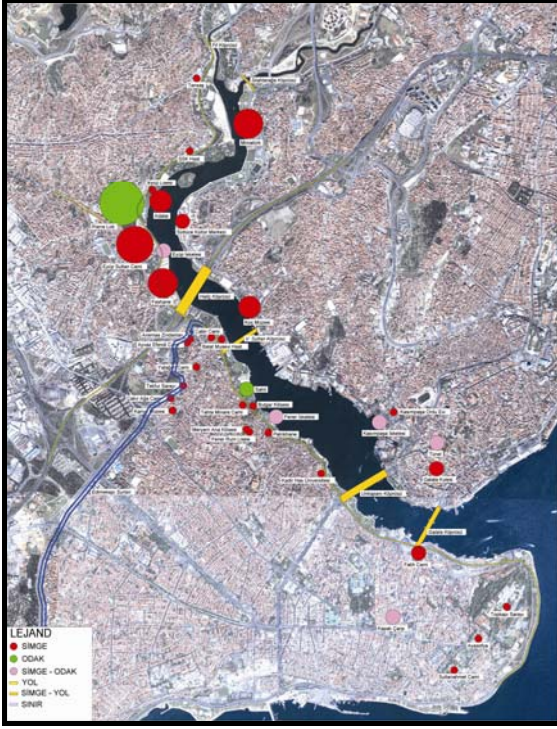
4.1.3.4 Öğrenim Durumu

Eğitim seviyesi yükseldikçe denekler anket çalışmasına ılımlı bakmaktadırlar. Burada ortaya çıkan sonuca göre eğitim düzeyi arttıkça, insanların çevrelerine ve tarihi dokuya ilgisi de artmaktadır. Bu nedenle haritalarda imaj öğelerine daha fazla yer verilmektedir. (Çizelge 4.4)

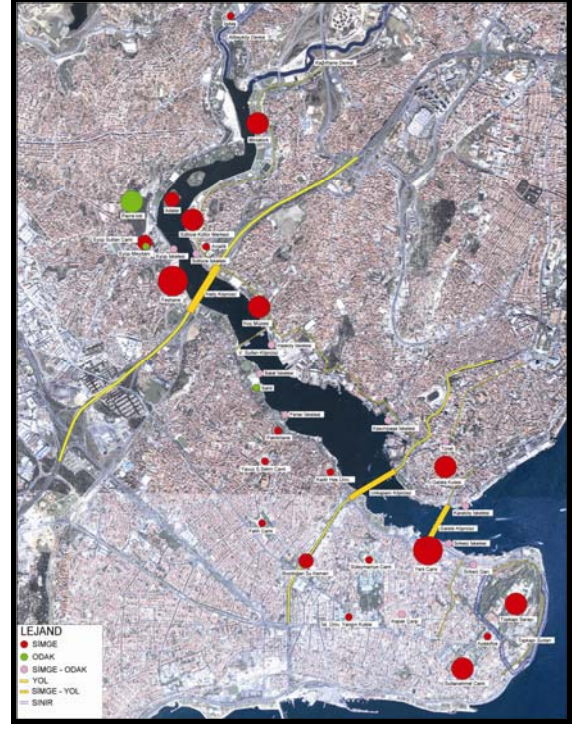
4.1.3.5 Meslek

Öğrenciler genellikle Eyüp Meydanı, Eyüp Sultan Camii, Pierre Loti, Sötlüce Kültür Merkezi, Feshane, Miniatürk gibi Eyüp ve çevresinde odaklaşan imaj öğeleri ile Yeni Cami, Zeyrek Camii, Galata Kulesi gibi tüm denekler tarafından en bilinen simgeleri hatırlamışlar, sahil yolları ile haritalarını tamamlamışlardır. Öğrencilerin okul-konut ilişkisi nedeniyle kent

içindeki hareketliliklerinin fazla olması, haritalarına Galata Köprüsü, Unkapanı Köprüsü ve Haliç Köprüsü ile devamındaki yolları yansıtımalarında etkili olmuştur. İki ev hanımı ile yapılan ankette imaj ögesi olarak sadece ikamet edilen yere yakın olan imaj ögeleri (Fatih Camii, Patrikhane ile Fener Rum Lisesi ve sahil) tanımlanmıştır. Bu durumun ev hanımlarının kent içindeki hareketliliklerinin sınırlı olmasından dolayı fazla yer bilmemelerinden kaynaklandığı düşünülmektedir. Bu düşünceyi zihinsel haritalarında hiçbir yol ögesine rastlanmaması desteklemektedir. Emekli denek sadece ikamet ettiği çevredeki imaj ögelerini çizmiş ancak zamanının çoğunu bulunduğu çevrede geçirdiğinden bu bölgede detaylı bilgi vererek mahalle ölçeğindeki camiler gibi küçük ölçekteki imaj ögelerini de yansıtmıştır. Ücretli çalışanlar, esnaflar ve memurlar, özellikle konutlarından işyerlerine gidip gelirken bölgeyi çok kullandıklarından, yolları ve bu akslar üzerindeki simge ve odakları büyük ölçüde hatırlamışlardır (Harita 4.4). Algıda seçicilik meslek konusunda da etkili olmuş, örneğin askerin öncelikle askerlik şubesini, bankada çalışan bir deneğin Bankalar Caddesi'ni, işletme mühendisinin çalışmak için arzuladığı yer olan Arçelik'i, tıbbi satış temsilcisinin hastaneler ve bağlantılı ögeleri, eğitimcilerin okulları öncelikle tespit ettikleri ve algılayarak imaj haritalarına yansıttıkları gözlenmiştir. Teknik eğitim almış kişiler olan mimar ve mühendisler, simgelerin ve odakların yerlerini birbirleri ile ilişkilendirerek konumlandırmışlar ve bazı yerlerde yol ögesi ile bağlantı kurarak tamamlamışlardır (Harita 4.5). Özellikle ulaşım odakları olan iskeleler, tünel ve gar, diğer simgelerin yerlerinin algılanmasında belirleyici olmuştur. Sanatçıların çizdikleri tüm imaj ögelerinin mimari ve tarihi özellik taşıyan simgeler (Eyüp Sultan Camii, Sütlüce Kültür Merkezi, Feshane, Koç Müzesi, Fener Rum Lisesi, Yeni Cami, Galata Kulesi, Rüstempaşa Camii) olduğu görülmüştür. (Çizelge 4.5)



Harita 4-4 Esnaf ile yapılan anketler sonucu oluşturulan kentsel imaj haritası



Harita 4-5 Mimar-mühendisler ile yapılan anketler sonucunda oluşturulan k. imaj haritası

4.1.3.6 Medeni Durum

Evli deneklerin, bekar denekler kadar çok imaj ögesini haritalarına yansıttıkları ancak tekrarlanma sayısına bakıldığında bekar denekler kadar fazla olmadığı tespit edilmiştir. Evliler daha çok işyeri ya da konutlarının bulunduğu çevredeki yolları algılamakta, bekarlar daha geniş çevreye ulaşan ana aksları algılamaktadırlar. (Çizelge 4.6)

4.1.3.7 İkamet Edilen Yer

Anadolu Yakası'nda ikamet eden denekler Haliç'i daha çok gezme, eğlence amaçlı kullandıklarından, buradaki önemli yapılar olan Topkapı Sarayı, Sultanahmet Camii, Ayasofya, Yeni Cami, Süleymaniye Camii, Bozdoğan Su Kemerini, Feshane, Galata Kulesi, Söğütözü Kültür Merkezi, Eyüp Sultan Camii, Miniaturk gibi tarihi özellikli simgeleri ve gezi noktalarını hatırlamışlardır. Bunun yanı sıra Pierre Loti ve Eyüp Meydanı önemli odaklar olarak algılanmaktadır. Avrupa Yakası'nda ikamet eden denekler Haliç'i gezme, eğlence gibi eylemlerin yanı sıra ulaşım için de kullandıklarından, algılarında simge ve odaklar ile birlikte yol ögesi de öne çıkmıştır. İskeleler imaj haritalarına yansıtılırken, Eminönü Kavşağı da odak olarak görülmüştür. Haliç Bölgesi'nde ikamet edenler, bölgeyi uzun zamandır kullanmalarını nedeniyle Haliç'i sürekli gözlemleyen ve gözlemlediklerini haritalara aktarabilen denekler

olmuşlardır. Tarihi simgeler, kültür merkezleri ve kamusal kullanımlar gibi simgelerin yanısıra mahalle ölçeğindeki simgeler Haliç'te ikamet edenler tarafından algılanmaktadır. İskeleler başta olmak üzere, gar, tünel gibi simgesel özelliklerinin yanısıra odak özelliği taşıyan imaj öğeleri ile sahil, Gülhane Parkı, Pierre Loti doğal özelliği olan odaklar olarak, Eminönü Meydanı ve Eyüp Meydanı da buluşma noktaları olarak hatırlanmıştır. Topkapı ve Edirnekapı Surları ile Kağıthane ve Alibeyköy Dereleri sınır öğeleri olarak belirtilmiş, imaj öğeleri arasındaki bağlantılar da yollarla kurulmuştur. (Çizelge 4.7)

4.1.3.8 İkamet Süresi

Haliç'te bir yıldan az süreyle ikamet eden denek önemli tarihi yapıları hatırlamıştır. 1-5 yıl süreyle ikamet eden denekler tarihi yapıların yanısıra resmi kurumları da ifade etmişler ve bunları yol öğeleri ile ilişkilendirmişlerdir. 6-20 yıl süreyle Haliç'te ikamet edenler tarafından kentsel imaj haritalarına çok fazla kentsel imaj öğesi yansıtılamazken 21 yıldan fazla süredir Haliç'te ikamet edenler kıyı boyunca kültürel tesisleri, tarihi yapıları, iskeleleri algılamışlardır. Bu grupta yol öğesi ifade edilmezken, uzun yıllardan beri burada yaşanmışlığın getirdiği olanakla, simgeler kullanıcılar tarafından yollardan daha çok benimsenmiş ve kentsel imaj haritalarına yansıtılmıştır. (Çizelge 4.9)

4.1.3.9 Daha Önce İkamet Edilen Yer

Doğduğundan beri Haliç'te ikamet edenler, iskele ve köprüleri ulaşım için kullanırken, yapılan mülakatlarda simgesel değerleri de belirtmişler ve kentsel imaj haritalarına yansıtılmışlardır. Daha önce Haliç'te ancak farklı bir bölgesinde ikamet edenler ise Haliç'i uzun zamandır kullandıklarından haritalarında mahalle ölçeğindeki (camiler, halı saha gibi) imaj öğelerini de referans vermişlerdir. Daha önce Anadolu Yakası'nda ve Avrupa Yakası'nın diğer bölgelerinde ikamet edenlerin Haliç Bölgesi'ne bu bölgede yaşayanlar kadar hakim olmadıkları tespit edilmiştir. (Çizelge 4.10)

4.1.3.10 Çalışılan İlçe

Eminönü'nde çalışanlar, bu bölgedeki Yeni Cami, Ayasofya Müzesi, Kapalı Çarşı, Sultanahmet Camii gibi önemli simgeleri hatırlarken, Haliç'in imaj öğeleri bakımından zengin bölgesi olan Eyüp bölgesi ve çevresindeki Feshane, Eyüp Sultan Camii, Miniaturk, Pierre Loti de referans olarak gösterilmiştir. Burada hiç yol öğesinin gösterilmemesi, Eminönü'nün yoğun yapılaşması nedeniyle, yolların bu simgeler için bağlayıcı özellik taşıyıp taşımadığının nedeni olarak düşünülmektedir. Beyoğlu'nda çalışanlar Haliç Bölgesi'nin Beyoğlu kıyısındaki

4.1.3.12 Daha Önce Çalışılan Yer

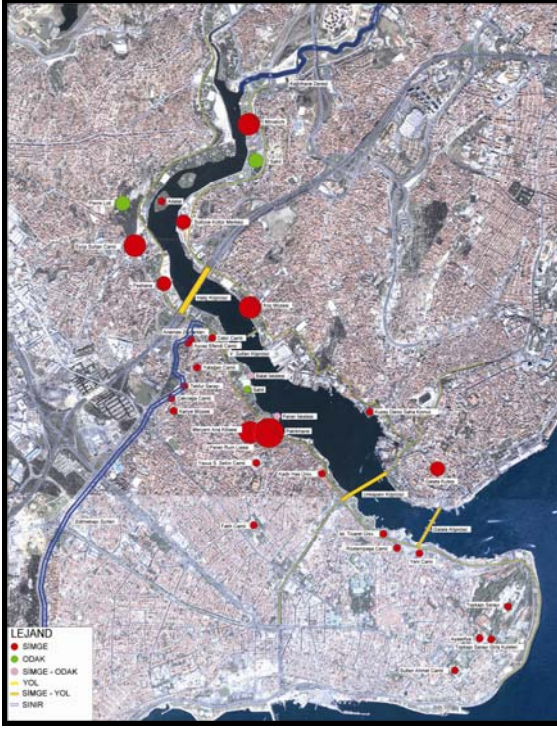
İş değişikliği yapmayıp daha önce de aynı yerde çalışanların burada kaldıkları uzun süre neticesinde, buldukları çevredeki imaj öğelerini algıladıkları ve kentsel imaj haritalarına yansıttıkları gözlenmiştir. (Çizelge 4.16)

4.1.3.13 Haliç'i Kullanma Süresi

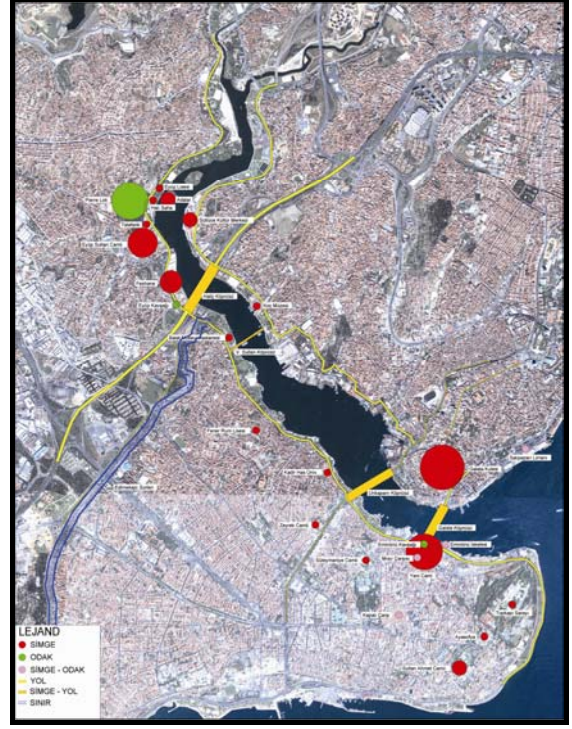
Ziyaretçilerin Haliç'i kullanma süresiyle simge ve odakların algılanması arasında bir ilişki kurulamamıştır. (Çizelge 4.19)

4.1.3.14 Haliç Bölgesi'ne Ulaşım

Yürüyerek Haliç Bölgesi'ne ulaşanlar yol öğesini diğer öğelere göre daha az gözönünde bulundurmuşlardır. Bu denekler cami, kilise, tarihi yapılar gibi görsel açıdan önemli anıtsal öğeler, kültür merkezleri ile mahalle ölçeğindeki simgeleri Haliç'e farklı ulaşım türleri ile ulaşan deneklerden daha fazla algılamıştır (Harita 4.8). Bu durumun yürüyerek çevreyi gözlemlemenin algılama açısından daha etkili olmasından kaynaklandığı düşünülmektedir. Ancak, kalitesiz çevre koşulları nedeniyle, algılanamayan birçok kentsel imaj öğesi de bulunmaktadır. Özel araçla Haliç'e ulaşanlar, İstanbul'un diğer bölgelerini birbirine bağlayan akslar olan E-5 Karayolu ve Taksim-Unkapanı hattını referans göstermişlerdir. Taksi ile Haliç'e ulaşan denek, ulaşımında geçen zamanın azalması ve istenilen noktaya çevreyi gözlemleyemeden ulaşması nedeniyle, kentsel imaj öğeleri bakımından zengin bir çizim sunamamıştır. İETT ile Haliç'e ulaşanlar İETT güzergahının etkisiyle, yolları ve bu yollar üzerindeki simgeleri algılamışlardır (Harita 4.9). (Çizelge 4.13)



Harita 4-8 Yürüyerek Halic'e ulaşanlarla yapılan anketler sonucu oluşturulan kentsel imaj haritası



Harita 4-9 İETT ile Halic'e ulaşanlarla yapılan anketler sonucu oluşturulan kentsel imaj haritası

4.1.3.15 Halic'e Ulaşım Süresi

Halic'e 0-60 dakika sürede ulaşan denekler simge, odak, yol ve sınır öğelerini algılamışlar ve kentsel imaj haritalarına yansıtılmışlardır. 60 dakikadan uzun sürede Halic'e ulaşanların zihinsel haritaları kentsel imaj öğeleri bakımından zengin değildir. (Çizelge 4.14)

4.2 Halic Bölgesi'nde Algılanan İmaj Öğeleri

Yapılan anketlerde bilişsel haritalar sonucu elde edilen kentsel imaj öğeleri Lynch'in grupladığı gibi "kenarlar/sınırlar, bölgeler/dokular, yollar, odaklar, simgeler" başlıkları altında verilmektedir.

4.2.1 Kenarlar / Sınırlar

Sınır öğesi olarak Halic suyu mekana bağlı olmayan bilişsel haritalar dışında, her haritaya çizilmiştir. İkinci sırada en fazla algılanan sınır öğeleri Edirnekapı ve Topkapı Surları'dır. (Çizelge 4.49)

Çizelge 4.49 Bilişsel haritalarda ifade edilen kenarlar/sınırlar

KENARLAR / SINIRLAR	Değer	Yüzde
Haliç Suyolu	57	74,0
Edirnekapı Surları	9	12,0
Topkapı Surları	4	5,0
Kağıthane Deresi	3	4,0
Alibeyköy Deresi	3	4,0
Dere	1	1,0

4.2.2 Bölgeler / Dokular

Denekler tarafından çizilen bilişsel haritalarda ilçe ve semt adları genellikle yollarla ve simgeler ile ilişki kurularak belirtilmiştir. Homojen özellik gösteren dokulardan çoğunlukla tersaneler ve mezarlıklar ifade edilmiştir. Bunların dışında, yoğun yapılaşma, başlangıç ve bitiş sınırları belli olmayan mahalleler, hatta surlara bile bitişik olan yapılar nedeniyle, sınırları belli, kendi içinde homojen özellik gösteren dokular belirlenememiştir. (Çizelge 4.50)

Çizelge 4.50 Bilişsel haritalarda ifade edilen bölgeler/dokular

BÖLGELER / DOKULAR	Değer	Yüzde
Eyüp	19	10,8
Eminönü	15	8,5
Fatih	11	6,3
Haliç Tersanesi	11	6,3
Karaköy	10	5,7
Balat	9	5,1
Haliç Batı Yakası Mezarlıkları	9	5,1
Kağıthane	8	4,5
Alibeyköy	7	4,0
Kasımpaşa	7	4,0
Halıcioğlu	6	3,4
Sütlüce	6	3,4
Hasköy	4	2,3
Ayvansaray	3	1,7
Yenikapı	3	1,7
Unkapanı	3	1,7
Şişhane	3	1,7
Fener	3	1,7
Perşembe Pazarı	2	1,1
Kulaksız Mezarlığı	2	1,1
Silahtar	2	1,1
Unkapanı Plakçılar Çarşısı	2	1,1
Sarayburnu	2	1,1
Unkapanı	2	1,1
Beyoğlu	2	1,1
Saraçhane	2	1,1
Sadabad	2	1,1

Taşkızak Tersanesi	2	1,1
Taksim	2	1,2
Aksaray	1	0,6
Camialtı Tersanesi	1	0,6
Edirnekapı	1	0,6
Küçük ve Orta Düzey Sanayi	1	0,6
Lale Sitesi	1	0,6
Sultanahmet	1	0,6
Suriçi	1	0,6
Eyüp ve Sütluçe'deki Tarihi Mahalleler	1	0,6
Gaziosmanpaşa	1	0,6
Zeytinburnu	1	0,6
Kumkapı	1	0,6
Haliç Doğu Yakası Mezarlıkları	1	0,6
Tersane-Sanayi	1	0,6
Kabataş	1	0,6
Okmeydanı	1	0,6
Sirkeci	1	0,6
Hasdal	1	0,6

4.2.3 Yollar

Kentsel imaj haritalarında ifade edilen yollar genellikle köprülerin devamı niteliğinde akslar çizilerek oluşturulmuştur. En fazla ifade edilen yol ögesi E-5 Karayolu olmuştur. Sahil yolları da kıyıdaki simgeler ile bağlantı kuracak şekilde çizilmiştir. Diğer kentsel imaj öğelerinde de olduğu gibi, çalışanlar ve ikamet edenler tarafından buldukları yerin ayrıntılı yolları haritalara yansıtılmıştır. (Çizelge 4.51)

Çizelge 4.51 Bilişsel haritalarda ifade edilen yollar

YOLLAR	Değer	Yüzde
E-5 Karayolu	11	15,1
Unkapanı-Aksaray Yolu	10	13,7
Batı Sahil Yolu	10	13,7
Doğu Sahil Yolu	8	11,0
Unkapanı-Tarlabaşı Yolu	7	9,6
Galata Köprüsü- Karaköy Yolu	4	5,5
İstiklal Caddesi	2	2,7
Galata Köprüsü- Eminönü Yolu	2	2,7
Galata Köprüsü- Unkapanı Yolu	2	2,7
GOP Cd'den Eyüp Camine Bağlanan Yol	2	2,7
Haliç Köprüsü- Edirnekapı Yolu	2	2,7
Alibeyköy- Kağıthane Yolu	1	1,4
Çağaloğlu Yokuşu	1	1,4
İslambey Caddesi	1	1,4
Kalendarhane Caddesi	1	1,4
Vatan Caddesi	1	1,4

Gop Cd'den Pierre Loti'ye Giden Yol	1	1,4
Hz Halid Bulvarı	1	1,4
Millet Caddesi	1	1,4
Sirkeci Tren Yolu	1	1,4
Gaziosmanpaşa Caddesi	1	1,4

Simge-Yollar

Köprüler zihinsel haritaların %90'ında ifade edilmiştir. Mekansal olmayan haritalar dışındaki haritaların hemen tamamında köprüler gösterilmiştir. En fazla Haliç Köprüsü'nün ifade edilmesinin nedeni bazı haritaların parçacıl olması ve sadece Haliç'in kuzey bölümünü ele almaları, bu nedenle de Haliç Köprüsü'nün Haliç'e sınır olarak çizimlere konu olmasıdır. Bunun dışında eski Fil Köprüsü, Silahtarağa Köprüsü gibi Haliç'in kuzeyindeki köprüler bölgede uzun süredir yaşayanlar ve çalışanlar tarafından ifade edilmiş, ziyaretçilerin dikkatini çekmemiştir. (Çizelge 4.52)

Çizelge 4.52 Bilişsel haritalarda ifade edilen simge ve yollar

SİMGE VE YOLLAR	Değer	Yüzde
Haliç Köprüsü	45	32,4
Unkapanı Köprüsü	38	27,3
Galata Köprüsü	37	26,6
Valide Sultan Köprüsü	13	9,4
Silahtarağa Köprüsü	2	1,4
Tramvay- Galata Köprüsü	2	1,4
Bankalar Caddesi	1	0,7
Fil Köprüsü	1	0,7

4.2.4 Odaklar

Odak olarak en fazla algılanan yer %59,5'lik oranla Pierre Loti'dir. Kıyıdaaki parklar da (doğu ve batı yakası sahilleri ile Ayvansaray Parkı) odak olarak %18,9 oran ile ifade edilmiştir. Anketlerde büyük ölçüde değinilen Eminönü Meydanı, Eyüp Meydanı, Sultanahmet Meydanı gibi önemli meydanların, çizimlerde az oranda gösterilmesinin nedeninin, buradaki simgeleri ifade ederken, meydanların gözardı edilmiş olmasından kaynaklandığı düşünülmektedir. Özellikle yol odaklı harita çizenler, Eminönü Kavşağı ve Eyüp Kavşağı'nı %5.4'lük oran ile ulaşım odakları olarak belirtmişlerdir. (Çizelge 4.53)

Çizelge 4.53 Bilişsel haritalarda ifade edilen odaklar

ODAKLAR	Değer	Yüzde
Pierre Loti	22	59,5
Haliç Batı Yakası Sahili	4	10,8
Haliç Doğu Yakası Sahili	2	5,4
Gülhane Parkı	2	5,4
Eyüp Sultan Meydanı	2	5,4
Ayvansaray Parkı	1	2,7
Saraçhane Meydanı	1	2,7
Eminönü Kavşağı	1	2,7
Eyüp Kavşağı	1	2,7
Eminönü Meydanı	1	2,7

Simge-Odaklar

Özellikle eğrisel/doğrusal zincir tipi haritalarda Haliç kıyısının çevresindeki öğeler çizildiğinden, iskeleler önemli ölçüde bu haritalarda ifade edilmiştir. Bunun yanısıra garlar, tüneller gibi ulaşım odakları da kentsel imaj haritalarına yansıtılmıştır. (Çizelge 4.54)

Çizelge 4.54 Bilişsel haritalarda ifade edilen simge ve odaklar

SİMGE VE ODAKLAR	Değer	Yüzde
Tünel	4	14,3
Eyüp İskelesi	4	14,3
Fener İskelesi	3	10,7
Kapalı Çarşı	3	10,7
Balat İskelesi	2	7,1
Kasımpaşa İskelesi	2	7,1
Eminönü İskelesi	1	3,6
Mısır Çarşısı	1	3,6
Sirkeci Garı	2	7,1
Sirkeci İskelesi	1	3,6
Kabataş İskelesi	1	3,6
Karaköy İskelesi	1	3,6
Salıpazarı Limanı	1	3,6
Hasköy İskelesi	1	3,6
Sütlüce İskelesi	1	3,6

4.2.5 Simgeler

Kullanıcıların bilişsel haritalarında ifade ettikleri simgeleri camiler, kilise ve sinagoglar, kamusal yapılar, müzeler-kültür merkezleri, diğer tarihi yapılar, diğer yapılar ve doğal simgeler olarak gruplamak mümkündür. Tarihi ve mimari özelliği ile çevrelerinden farklılaşan öğeler olan camiler %29.2'lik oranla en çok hatırlanan simgeler olurken, müze ve kültür

merkezleri imaj haritalarına yansıtılan simgelerin %21.6'sını oluşturmaktadır. Kullanıcılar çoğunlukla tarihi ve kültürel özelliği olan simgeleri hatırlamışlardır. Tarihi ve kültürel değeri olmamasına rağmen kullanıcı tarafından simge kabul edilen yapılar imaj haritalarında ifade edilen simgelerin % 5.9'unu oluşturmuştur. Haliç'teki adalar genellikle Pierre Loti tepesi ile birlikte simgelenmiştir. Mahalle ölçeğindeki camiler daha çok Haliç'te ikamet eden kişiler tarafından çizilmiştir. Özellikle ikamet edenler ve çalışanlar tarafından çizilen simgeler arasında anıtsal özelliği olmayan eğitim ve sağlık tesisleri, resmi kurumlar gibi öğeler de yer almıştır. (Çizelge 4.55)

Çizelge 4.55 Bilişsel haritalarda ifade edilen simgeler

SİMGELER	Değer	Yüzde
<i>CAMİLER (toplam)</i>	68	29,2
Eyüp Camii	20	8,7
Yeni Camii	15	6,5
Sultanahmet Camii	8	3,5
Camiler	5	2,2
Fatih Camii	4	1,7
Süleymaniye Camii	3	1,3
Yavuz Selim Camii	2	0,9
Azapkapı Camii	1	0,4
Cabir Camii	1	0,4
Çakırağa Camii	1	0,4
Ferruh Kethuda Camii	1	0,4
İslambey Camii	1	0,4
Ayvaz Efendi Camii	1	0,4
Kasımçavuş Camii	1	0,4
Rüstempaşa Camii	1	0,4
Tahta Minare Camii	1	0,4
Yatağan Camii	1	0,4
Zeyrek Camii	1	0,4
<i>KİLİSELER-SİNAGOGLAR (toplam)</i>	9	3,9
Patrikhane	5	2,2
Bulgar Kilisesi	2	0,9
Meryem Ana Kilisesi	1	0,4
Kiliseler	1	0,4
<i>KAMUSAL ALANLAR (toplam)</i>	33	14,1
Kadir Has Üniversitesi	6	2,6
Fener Rum Lisesi	5	2,2
Balat Musevi Hastanesi	3	1,3
Halıcioğlu Askerlik Şubesi	3	1,3
Deniz Hastanesi	2	0,9
Eyüp Lisesi	2	0,9
Ticaret Üniversitesi	2	0,9
Büyükşehir Belediyesi	1	0,4

Çapa Hastanesi	1	0,4
Eyüp Karakolu	1	0,4
Eyüp SSK Hastanesi	1	0,4
GS Lisesi	1	0,4
Halıcioğlu Adliyesi	1	0,4
İğdaş	1	0,4
Kasımpaşa Ordu Evi	1	0,4
Kuzey Deniz Saha Komutanlığı	1	0,4
Vakıf Guraba Hastanesi	1	0,4
<i>MÜZELER-KÜLTÜR MERKEZLERİ (toplam)</i>	<i>50</i>	<i>21,6</i>
Feshane	17	7,4
Koç Müzesi	9	3,9
Sütlüce Kongre Merkezi	9	3,9
Topkapı Sarayı	8	3,5
Ayasofya	4	1,7
Kariye Müzesi	1	0,4
Tekfur Sarayı	1	0,4
Topkapı Arkeoloji Müzesi	1	0,4
<i>DİĞER TARİHİ YAPILAR (toplam)</i>	<i>31</i>	<i>13,3</i>
Galata Kulesi	21	9,1
Bozdoğan Su Kemerli	4	1,7
Anemas Zindanları	3	1,3
İstanbul Üniv Yangın Kulesi	1	0,4
Silaharağa Santrali	1	0,4
Topkapı Sarayı Giriş Kuleleri	1	0,4
<i>DİĞER YAPILAR (toplam)</i>	<i>14</i>	<i>5,9</i>
Teleferik	3	1,3
Eyüp Halı Sahası	2	0,9
İMÇ	2	0,9
Arçelik AŞ	1	0,4
Balat İşkembecisi	1	0,4
Dükkanlar	1	0,4
Eyüp'te ikamet edilen ev	1	0,4
Eyüp Tansaş	1	0,4
Mavi Haliç	1	0,4
Terzi	1	0,4
<i>DOĞAL SİMGELER (toplam)</i>	<i>11</i>	<i>4,8</i>
Adacıklar	11	4,8

4.3 Haliç Bölgesine İlişkin Diğer Veriler

Mekandan bağımsız olarak ifade edilen kavramların başında Haliç'e çizilen vapurlar gelmektedir. Bu ifadelere genellikle resimsel çizimlerde rastlanmıştır. (Çizelge 4.56)

Çizelge 4.56 Bilişsel haritalarda mekansal olmayan ifadeler

MEKANSAL OLMAYAN VERİLER	Değer	Yüzde
Vapurlar	6	40,0
Balıkçılar	1	6,7
Denizaltı	1	6,7
Gemi	1	6,7
Kayıklar	1	6,7
Tünel yapılıyor	1	6,7
Beton	1	6,7
Motorlar	1	6,7
İnsanlar	1	6,7
Lale	1	6,7

Çizimlerin yaklaşık yarısında Haliç bütünü ifade edilirken, diğer yarısında parçacıl çizimler yapılmıştır. Bu tür parçacıl çizimlerde bazı denekler Haliç Köprüsü'nün kuzeyini, bazı denekler ise güneyini ele almışlardır. (Çizelge 4.57)

Çizelge 4.57 Bilişsel haritalarda Haliç'in bütünü'nün gösterilme oranı

HALIÇ BÜTÜNÜNÜN GÖSTERİLME DURUMU	Değer	Yüzde
Evet	29	48,3
Hayır	31	51,7

Kentsel imaj haritalarının sekiz tanesinde Haliç'in İstanbul içindeki yeri gösterilmiştir. Ancak büyük çoğunluğunda sadece Haliç Bölgesi çizilmiştir. (Çizelge 4.58)

Çizelge 4.58 Bilişsel haritalarda Haliç Bölgesi'nin İstanbul ile ilişkisi

İSTANBUL'DAN GÖSTERİM	Değer	Yüzde
Var	8	13,3
Yok	52	86,7

Kentsel imaj haritalarının %75'inde ifade edilen kentsel imaj öğelerinin yeri ve adı doğru iken yanlış çizimler de vardır. Yanlışlık örneğin köprülerin doğru çizilip adlarının karıştırılmasından kaynaklanmaktadır. (Çizelge 4.59-60)

Çizelge 4.59 Bilişsel haritaların doğruluk durumu

HARİTA DOĞRULUĞU	Değer	Yüzde
Hepsi Doğru	45	75,0
Hepsi Yanlış	2	3,3
Kısmen Yer ve Ad Yanlış	2	3,3
Yer Doğru, Ad Yanlış	8	13,3
Yer Yanlış, Ad Doğru	3	5,0

Çizelge 4.60 Bilişsel haritalardaki hatalar

HATA DURUMU	Değer	Yüzde
Atatürk Köprüsü değil, Haliç Köprüsü	4	6,7
Galata Köprüsü Değil, Unkapanı Köprüsü	2	3,3
V. Sultan Köprüsü, Galata Köprüsü ile Unkapanı Köprüsü arası değil, Unkapanı Köprüsü ile Haliç Köprüsü arası	1	1,7
Eski Haliç Köprüsü değil, Eski Galata Köprüsü	1	1,7
Galata Köprüsü değil, Haliç Köprüsü	1	1,7
Haliç Köprüsü değil, Galata Köprüsü	1	1,7
Haliç Köprüsü Haliç'e güney-kuzey yönünde çizilmiş.	1	1,7
Haritanın yön kavramı yanlış	1	1,7
Hasköy Köprüsü değil Valide Sultan Köprüsü	1	1,7
Karaköy Köprüsü değil, Galata Köprüsü	1	1,7
Selimiye Camii değil, Süleymaniye Camii	1	1,7
Unkapanı Köprüsü'ne Unkapanı Köprüsü'nden değil, Galata Köprüsü'nden bağlanılmış.	1	1,7
Alibeyköy Haliç Köprüsü'nün ayağında değil	1	1,7
V.Sultan Köp. Haliç Köp.'nün kuzeyinde değil, güneyinde	1	1,7
Tersane Galata Köprüsü'nden değil, Unkapanı Köprüsü'nden sonra başlamaktadır.	1	1,7
Topkapı Surları Değil, Edirnekapı Surları	1	1,7
Unkapanı Köprüsü değil Galata Köprüsü	1	1,7

Kentsel imaj haritaların %95'inde su ögesi çizilmiş ve bölgenin Haliç suyolunun kıyısında olduğu ifade edilmiştir.. Haliç'i iki kıyısıyla ifade eden çizimlerin ise toplam içindeki payı %88'dir. (Çizelge 4.61-62)

Çizelge 4.61 Bilişsel haritalarda Haliç kıyısının gösterilme durumu

HALIÇ'E KIYISININ GÖSTERİLME DURUMU	Değer	Yüzde
Evet	57	95,0
Hayır	3	5,0

Çizelge 4.62 Bilişsel haritalarda Haliç'in iki kıyısının gösterilme durumu

HALIÇ'İN İKİ KIYISININ ÇİZİLME DURUMU	Değer	Yüzde
Evet	53	88,3
Hayır	7	11,7

Haliç'in kuzeyinde coğrafi olarak kapalı olma durumu 27 haritada belirtilerek, sınır belli edilmiştir. Diğer haritalar ise genellikle Haliç Köprüsü'nü bitiş ögesi olarak kabul etmiştir. (Çizelge 4.63)

Çizelge 4.63 Bilişsel haritalarda Haliç'in kapalılık durumu

COĞRAFİ KAPALILIK	Değer	Yüzde
Evet	27	45,0
Hayır	33	55,0

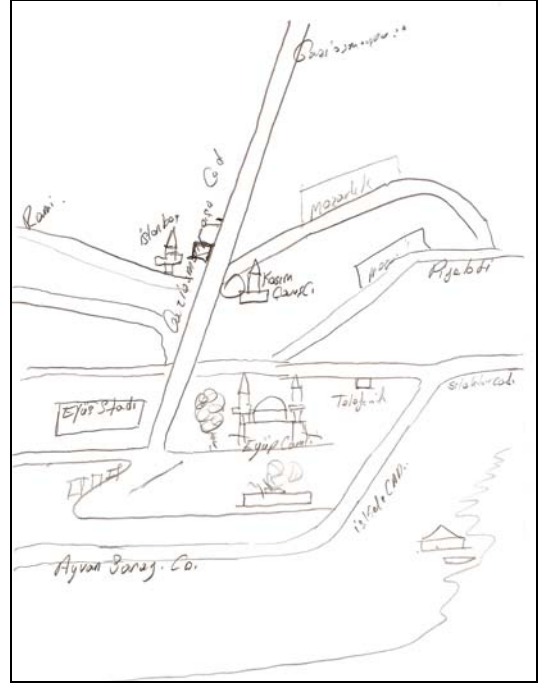
Araştırma konusu olan alan, iki kıyısı birbirine yakın bir iç deniz olduğundan çevresindeki elamanlar genellikle sıralı bir biçimde ve mekana bağımlı olarak çizilmiş, bu nedenle de doğrusal-eğrisel zincir harita tipi çizimlere egemen olmuştur. İmaj öğelerinin dağınık halde mekana yayılması ve bunların genellikle yol ağıyla bağlanmasıyla da bağlantılı noktasal haritalar oluşmuştur. Konumları ve uzaklıkları ile ilişki kısmen kurulan ancak mekansal anlamda bağımsız dağınık noktasal haritalar çizilirken, resimlerle kent mekanının ifade edildiği resimsel çizimlere ve yol ögesinin egemen olduğu ağ tipi haritalara da rastlanılmıştır. Bölgelerin birbiri ile ilişkili çizildiği bağlantılı bölgesel haritalar ile mekandan bağımsız haritalar birer denek tarafından çizilmiştir. (Çizelge 4.64)

Çizelge 4.64 Çizilen bilişsel harita türleri

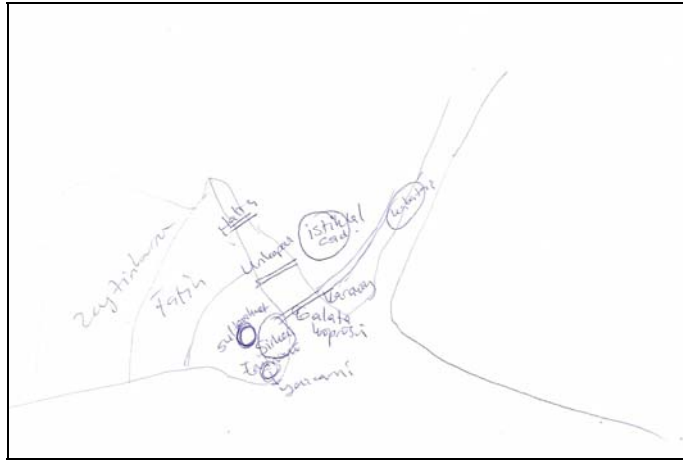
HARİTA TİPİ	Değer	Yüzde
Doğrusal Eğrisel Zincir Harita	28	46,7
Bağlantılı Noktasal Harita	14	23,3
Dağınık Noktasal Harita	6	10,0
Resimsel Çizim	5	8,3
Ağ Tipi Harita	5	8,3
Mekandan Bağımsız Harita	1	1,7
Bağlantılı Bölgesel Harita	1	1,7



Şekil 4-5 Resimsel çizimlere örnek (19 yaşında, lise mezunu, 1 yıldır Halic'i her ay ziyaret eden bir bayan sekretere ait)



Şekil 4-6 Ağ tipi haritaya örnek (50 yaşında, lise mezunu, 2 yıldır Halic'te ikamet eden bir erkek emekliye ait)



Şekil 4-7 Bağlantılı bölgesel haritaya örnek (32 yaşında, yüksek lisans mezunu, 6 yıldır Halic'e yılda 3 kere gelen bir bayan endüstri mühendisine ait)

4.4 Bölüm Sonucu ve Değerlendirme

Haliç Bölgesi'nin kullanıcısı tarafından algılanan kentsel imaj öğelerini tespit etmek amacıyla yapılan anket çalışması sonucu önemli bulgular elde edilmiştir.

Haliç'te ikamet eden, çalışan ve ziyaret eden denekler ile yapılan anket çalışmalarında, ziyaretçiler kent ölçeğinde camileri tarihi yapılar, müzeler, köprüler gibi çoğu kişi tarafından bilinen kentsel imaj öğelerini ifade ederken, Haliç'i daha uzun süredir kullanan çalışanların ve ikamet edenlerin ise bu öğelerin yanısıra daha fazla kentsel imaj öğesi hatırladıkları görülmektedir. Mahalle ölçeğindeki camiler, hastane, okul gibi kamu kurumları bölgeyi uzun süredir kullananlar tarafından imaj öğesi olarak ifade edilmektedir.

Deneklerin yaşlarından ziyade Haliç'te geçirdikleri sürenin Haliç'i algılamalarında etkili olduğu görülmektedir. Deneklerin yaşının büyük olması ve bölgeyi uzun zaman kullanmaları, Haliç'in kentsel imaj öğelerini detaylı bir şekilde ifade edebilmelerine neden olmaktadır. Eğitim seviyesi arttıkça tarihi dokuya ve çevreye ilgi artmaktadır. Algıda seçicilik nedeniyle denekler kendi meslekleriyle ilgili imaj öğelerini algılamaktadırlar.

Denekler anketlerde genellikle ikamet ettikleri, çalıştıkları ya da ziyaret ettikleri bölgelerin imaj öğelerini ifade etmişlerdir. Haliç'e yürüyerek ulaşanların bölgeyi daha fazla gözlemleyebilme şansları olduğundan kentsel imaj öğelerini diğer ulaşım türleri ile Haliç'e ulaşan deneklerden daha iyi algılamaktadırlar.

Yapılan anket ve incelemelerin sonucuna göre, Haliç Bölgesi'nde Yeni Cami, Eyüp Sultan Camii, Feshane, Miniaturk, Sütluçe Kültür Merkezi, Galata Kulesi, köprüler gibi bazı imaj öğeleri herkes tarafından bilinmektedir. Bu imaj öğeleri başkalarından ya da medyadan duyularak ziyaret edilen, öğrenilen ve genellikle kıyıda görülen ya da ana yollar üzerinde konumlanmış öğelerdir.

Simge olarak Eyüp Sultan Camii, Yeni Cami, Sultanahmet Camii gibi kent ölçeğindeki camiler, Galata Kulesi gibi tarihi yapılar, Feshane, Sütluçe Kültür Merkezi gibi fiziksel ve işlevsel dönüşümü yapılan kültür merkezleri önemli ölçüde algılanmaktadır. Haliç'teki adalar da bazı denekler tarafından doğal özellikteki simgeler olarak Haliç coğrafyası ile bir bütün halinde ele alınmaktadır. Haliç kıyısında yer alan, simge ve odak öğeleri olan iskeleler, bu mekanlara fazla önem verilmemesi nedeniyle kullanıcıların çoğu tarafından algılanmamaktadır.

Kent ölçeğindeki camilerle bütünlük sağlayan Eyüp Sultan Meydanı, Sultanahmet Meydanı

gibi meydanların fazla ifade edilmemesinin nedeninin, algıda buradaki simgelerin odaklardan daha öne çıkmasından, bu nedenle de simgelerin buluşma, toplanma noktası olarak meydan biçiminde, meydanla bütün olarak algılanmasından kaynaklandığı düşünülmektedir. Odak olarak en fazla algılanan yer Haliç coğrafyasının ve silüetinin net olarak görülebildiği ve Haliç Bölgesi'nin bütün olarak algılanabildiği yer olan Pierre Loti Tepesi olmuştur.

Yoğun yapılaşma, başlangıç ve bitiş sınırları belli olmayan mahalleler, hatta surlara bile bitişik olan yapılar nedeniyle, sınırları belli, kendi içinde homojen özellik gösteren dokular ve bölgeler kullanıcılar tarafından algılanamamaktadır.

Yoğun yapılaşma nedeniyle, bölgeleri birbirinden ayıran sınırlardan söz etmek de mümkün olmamaktadır. Topkapı ve Edirnekapı Surları en fazla algılanan, simge özelliği de taşıyan sınır öğeleri olmaktadır.

Yol ögesi olarak ise genellikle E-5 Karayolu ve sahil yolları gibi İstanbul ölçeğinde önemli akslar algılanmaktadır. Köprüler ulaşım amaçlı kullanıldıkları gibi Haliç silüetinde imaj açısından önemli olduğundan simge özelliği de taşımakta ve kullanıcıların çoğu tarafından hatırlanmaktadır.

Deneklere çizdirilen kentsel imaj haritaları sonucu elde edilen veriler doğrultusunda, Haliç coğrafyasının bazı kullanıcılar tarafından tam olarak algılandığı, bazı kullanıcılar tarafından ise parçacıl olarak algılandığı görülmektedir. Kullanıcıların bir kısmı Haliç'in Haliç Köprüsü'nden iç kısmına uzanan ve kuzeyde kalan kısmını algılamamaktadır. Haliç Bölgesi için yapılan tanıtımlar ve çalışmaların da Haliç'in bütünü değil Haliç Köprüsü'ne kadar olan bölümünü yansıtması bu yargıyı desteklemektedir.

Haliç Bölgesi'nde kullanıcılar tarafından algılanan imaj öğeleri genellikle kıyıda görülen ve anayollar üzerindeki simgelerdir. Ancak Haliç Bölgesi'nin bütünü, çok kişi tarafından bilinmeyen, gizli kalmış birçok imaj ögesi ile doludur: Kariye Müzesi, Anemas Zindanları, Zeyrek Camii, Kanlı Kilise, Tekfur Sarayı vd.. Bazı simgeler ise kıyıda ya da yol üzerinde olmalarına rağmen fark edilememektedir: Bulgar Kilisesi, Balat Musevi Hastanesi, Azapkapı Camii, Rüstempaşa Camii, Sirkeci Garı, iskeleler vd.. Tarihi ve imaj özellikleri bakımından çok önemli olmalarına rağmen yeterince algılanamayan bu imaj öğeleri, yeterince kullanılmamaları, aralarında güçlü bağlantılar kurulamaması, tasarım eksiklikleri, yönlendiricilerin olmaması, yoğun yapılaşma nedeniyle fark edilebilir özelliklerini yitirmeleri nedeniyle algılanamamakta, dolayısıyla sahiplenilmeyen mekanlara dönüşmektedir.

5. SONUÇ ve DEĞERLENDİRME

Yerel ve küresel ölçekte yaşanan değişim ve gelişmelerin hızlı ve kontrolsüz nüfus artışı, denetimsiz büyüyen kentsel mekan, tarihi yapıları hiçe sayan sağlıksız yapılaşma gibi olumsuz sonuçları insan ve kent arasındaki ilişkilerin zayıflamasına neden olmaktadır. Birbirinin kopyası olarak çoğalan yeni kentsel alanlar ve geleneksel yerleşmelerin kendine özgü niteliklerini gözardı ederek değişen kentsel alanlar kimliksiz kentlerin oluşmasına neden olmaktadır. Kimliği olmayan kentte mekana özgü imaj öğeleri de bulunmamaktadır. Yaşam çevrelerinin niteliksizleşmesi kullanıcının kente karşı duyarsız olmasına ve mekanı algılayamamasına neden olmakta, sonuçta algılanamayan, benimsenmeyen ve sahiplenilmeyen mekanlar oluşmaktadır.

“Kentsel İmaj Öğeleri Bağlamında Haliç Bölgesi'nin İncelenmesi” isimli bu tez çalışmasının konusu kentsel tasarım ve çevre psikolojisi kapsamında ele alınan kentsel mekanlarda kentsel imaj öğelerinin incelenmesidir. Tezin amacına bağlı olarak tarihi yerleşmelerde ve yeni gelişecek mekanlarda kent imajının ve kent kimliğinin oluşmasında etkili olan kentsel imaj öğelerinin kentsel tasarım açısından önemini vurgulanması hedeflenmiştir. İncelemede kenti kullananların algılarına da yer verilmektedir. Kente kimlik ve imaj kazandıran kentsel imaj öğeleri kullanıcının kent içinde kolay ve rahat hareket edebilmesini sağlamaktadır. Bu öğeler kentin okunabilirliğini arttırmakta, çevresel algı güçlenerek sevilen ve benimsenen mekanlar oluşmaktadır. Böylece kent kullanıcısı bu mekanları sahiplenerek kent-kentli ilişkisi güçlenmektedir.

Haliç Bölgesi'nde günümüze kadar yapılan proje ve uygulamaların altbölgeyi bütüncül olarak ele almaması ve bu çalışmalarda kullanıcının bölgeyi algılaması konusuna yer verilmemesi giderilmesi gerekli bir eksiklik olarak düşünülmektedir. Parçacıl olarak uygulanan projeler birbirinden kopuk sonuçlar doğurmaktadır. Haliç'in temizlenmesi, tarihi sanayi yapılarının kültürel tesise dönüştürülmesi... gibi projelerin bütüncül bir planlama anlayışıyla ve kullanıcının katılımıyla yapılması Haliç'in sorunlarına kalıcı çözümler üreterek fiziksel olarak algılanabilir, sosyo-psikolojik olarak sevilen, benimsenen ve metropol ölçeğinde kullanılan bir mekan haline dönüşmesini sağlayabilir.

Haliç Bölgesi bütününde kentsel tasarım ve çevre psikolojisi kapsamında kentsel imaj öğelerinin incelendiği bu tez çalışmasının, bölgenin daha önce bu konuyla ele alınmamasından dolayı özgünlük içerdiği düşünülmektedir. Çalışmada kullanıcının bölgeyi nasıl algıladığı da yapılan anket çalışmaları ve oluşturulan bilişsel haritalarla test edilmiş,

böylece kullanıcıyı dikkate alan bir çalışma gerçekleştirilmiştir.

Hedeflenen doğrultusunda tez çalışması beş bölümden oluşmuştur. Giriş bölümünde tezin amacı, kapsamı ve yöntemi belirtilmiş, ikinci bölümde kavramsal çerçeve oluşturulmuş ve konu ile ilgili kuramsal yaklaşımlar belirtilmiştir. Üçüncü bölümde örnek alan olarak seçilen Haliç Bölgesi kentsel imaj bağlamında değerlendirilirken, dördüncü bölümde bu değerlendirme kullanıcı ile yapılan anketler bağlamında test edilmiştir.

Kavramsal çerçeve bölümü literatür çalışmaları ile, Haliç Bölgesi'nin değerlendirilmesi ise literatür çalışmasının yanısıra Haliç'te yapılan gözlemlerle oluşturulmuştur. Haliç kullanıcısının bölgeyi algısı Haliç Bölgesi'nde ziyaretçiler, çalışanlar ve ikamet edenler ile tezin müellifi tarafından yapılan anketler sonucu elde edilen veriler aracılığı ile incelenmiştir.

Tez çalışmasında elde edilen sonuç ve değerlendirmeler genel sonuçlar, Haliç Bölgesi'ne ilişkin sonuçlar, Haliç Bölgesi'nin kullanıcı tarafından algılanmasına ilişkin sonuçlar ve öneriler olarak dört başlık altında verilmiştir.

Genel Sonuçlar

Tez çalışmasında mekan ve çevre, algı, kentsel imaj ve kentsel kimlik kavramsal olarak incelenmiştir. Kentsel çevrenin en önemli ögesi olan insan çevresini ve mekanı ihtiyaçları doğrultusunda sürekli şekillendirmektedir. Kişinin çevresiyle etkileşim halinde olabilmesi için onu görmesi, yorumlaması ve algılaması gerekmektedir. İnsan çevresini duyu organları yoluyla algılamakta ve davranışlarını buna göre belirlemektedir. Böylelikle insan ile mekan arasında sürekli etkileşim olmaktadır. İnsanlar yaşadıkları mekanı algılayabildikleri ve anlamlandırabildikleri sürece benimseyebilmektedirler.

Kentsel imaj kentin özelliğinin dışı vurulmasıdır. Kentsel imaj insanın kişisel özelliklerinin de etkisiyle zihinlerde oluşmaktadır. Kent kimliği ise kenti çevresinden farklı kılan özelliklerin algılanabilirliğidir. Algı, kentsel imaj ve kentsel kimlik kavramları birbirleri ile etkileşim halindedir. Bu etkileşimin temelinde ise çevre-mekan ve bunun en önemli ögesi olan insan vardır. İnsanlar içinde buldukları çevreyi algılayarak, imajını ve kimliğini anlamlandırarak bu çevre ile aralarında bir bağ kurmaya çalışırlar. Bu da o yere ait olma, sahiplenme hissini geliştirir. (Lynch, 1960: 2-6, Bell vd., 1996: 24)

Tez kapsamındaki temel kuramsal yaklaşımlar “Bilişsel Haritalar Kuramı” ve “Kentsel İmaj Kuramı” olmuştur. Bilişsel Haritalar Kuramı kentin fiziki yapısının insanlar tarafından algılanmasının bir ürünü olarak ortaya çıkmıştır. Bu haritaların modern çalışmalarını E. C.

Tolman (1948) deneysel bir labirentin çevresel haritasını öğrenme olarak tanımlamış ve kuram bu şekilde oluşmuştur. Burada önemli olan kentin fiziki kalitesi, kentin insanı yönlendirebilmesi, insanların ise kenti rahatça kullanabilmelerini sağlayacak şekilde zihinlerinde bir kılavuz geliştirmeleridir. Bilişsel Haritalar Kuramı kentin ve kentin imaj öğelerinin kullanıcı tarafından algısını konu almaktadır. Kuram bu noktada tez çalışması açısından önem kazanmaktadır. Bilişsel harita kent kullanıcısının mekan hakkında zihninde oluşturduğu resim olduğundan, bu resim içerisindeki kentin görünümü, kentsel imaj öğeleri ve diğer veriler kent-kentli ilişkisini göz önünde bulunduran kentsel tasarım çalışmalarında önem taşımaktadır. İnsanların yaşadıkları çevreyi ne şekilde algıladıkları, bu çevrenin tasarımı için geliştirilen kararların üretilmesinde dikkate alınması gereken verilerdir ve bu verilerin sağlanmasında Bilişsel Haritalar Kuramı yol gösterici özelliktedir. Tez çalışmasında örnek alana ilişkin çizili sorgulamalar bu kuram kapsamında yorumlanmıştır.

Kentsel ölçekte, kentin algılanması ve kimliğinin değerlendirilmesine yönelik oluşturulan kuramlardan en önemlisi ise Kevin Lynch tarafından 1960 yılında geliştirilen “Kentsel İmaj Kuramı”dır. Kentsel eylemlerin meydana getirdiği yapılandırmayı simgesel olarak anlamak ve bu verilerden yararlanarak kullanıcının kenti nasıl algıladığını ortaya çıkarmak önemlidir. Böylece bu veriler kullanılarak kente yeni biçim vermek ya da varolan biçimiyle kentsel kimliği canlandırarak kaliteyi arttırmak tasarım açısından da kullanılabilir bir yaklaşımdır çünkü kentte birtakım şeylerin daha kolay algılanabilmesi için bazı şeyleri vurgulamak gerekir. Kuramda kent bölgeler/dokular, kenarlar/sınırlar, yollar, odaklar ve simgeler olarak gruplandırılmakta ve kentin hangi özelliklerinin algılandığının çıkarımı yapılabilmektedir. Tez kapsamında kent imajı ile ilgili değerlendirmeler bu kuram kapsamında yapılmıştır.

Haliç Bölgesi'ne İlişkin Sonuçlar

Yerel ve küresel ölçekte farklı dinamiklerin etkisiyle meydana gelen kentsel değişim ve gelişmelerden İstanbul'da en fazla etkilenen mekanlardan biri Haliç Bölgesi'dir. Taşındığı tarihi, kültürel ve sosyal değerleri ve doğal yapısı ile özel bir kimliğe sahip olan Haliç Bölgesi, kentsel tasarım açısından önemli özelliklere sahip kentsel imaj öğeleri açısından zengindir. Birçok kentsel imaj öğesinin bölgede birarada bulunması bölgenin kültürel, tarihi değerini daha da arttırmaktadır. İstanbul'un en eski yerleşimlerinden olması, sahip olduğu kentsel imaj öğeleri ve kentsel değişim ve gelişimlerden en çok etkilenen mekanlardan olması tez çalışmasında örnek alan olarak Haliç'in seçilmesinde etkili olmuştur.

Haliç'in kimliğinin oluşmasında etken olan başlıca iki faktör coğrafya ve tarihtir. Su ve

topografya günümüzde de kimliğin, siluetin ve imaj öğelerinin oluşumunda etkili olmakta, geçmiş dönemlerden günümüze kadar gelen bu kentsel imaj öğeleri ise Haliç'in algılanmasını sağlamaktadır. Kenar/sınır öğeleri, bölgeler/dokular, yollar, odaklar ve simgelerin algılanması sağlıklı yapılaşma nedeniyle kısıtlı olsa da Haliç'in kültürel yapısını sergilemekte ve kentsel tasarım açısından önemli tasarım girdileri oluşturmaktadırlar. Bütünü oluşturan parçaların her birinin ayrı özelliği olmakta, bunlar birleşince de o bölgeye ait kimlik oluşmaktadır (Önem ve Kılınçaslan, 2005: 117). Haliç Bölgesi'nde de farklı kimlikler birarada bulunmaktadır. Haliç için su öğesinden ve topoğrafik özelliklerinden kaynaklanan doğal kimlikten, toplumsal yapısından kaynaklanan kültürel kimlikten ve tarihi geçmişi ve günümüze kadar gelebilmiş tarihi yapı/dokulardan oluşan tarihi kimlikten söz etmek mümkündür.

Haliç'in coğrafi konumu, bölgenin başlı başına bir imaj öğesi olmasını sağlamaktadır. Haliç tarih boyunca doğal özelliklerinin sunduğu avantajla yerleşmelerin merkezi olmuştur. Haliç tarihsel süreç içerisinde farklı dinamiklerin etkisiyle sürekli gelişmiş ve değişmiş, bu nedenle de Haliç'in imajı ve kimliği de değişim göstermiştir. Haliç yüzyıllar boyunca ticaret limanı olarak işlev görmüş ve kentsel doku bu işleve bağlı olarak gelişmiştir. Osmanlı döneminde iskeleler ve köprüler ile ulaşım desteklenmiş, böylece Haliç'te konut işlevi de artmıştır.

Sanayi işlevinin Haliç'te yer seçmesi süreci Haliç için bir kırılma noktası olmuştur. 19. yy.da başlayan sanayileşme süreci ile Haliç'in geleneksel görünümü bozulmaya başlamış, kıyılardaki rekreasyon alanları, köşkler, kasırlar yerlerini sanayi yapılarına bırakmıştır. Ahşap tekne üretiminin yerini metal malzeme ile gemi inşaatına bırakması, Feshane, halat fabrikası gibi yapıların kirli atık suları, 20. yy. başlarında Silahtarağa Elektrik Santrali'nin yakıt olarak kullandığı kömür, Sütlüce Mezbahası'nın atıkları Haliç sularının kirlenmesine neden olmuştur. Sanayileşme 20. yy. boyunca etkisini sürdürmüştür. Sanayileşmenin beraberinde getirdiği nüfus artışı kentin sağlıklı ve kontrolsüz büyümesine neden olmuştur. Prestij konut alanları Haliç'ten Kadıköy ve Boğaziçi'ne kayarken, Haliç'te niteliksiz konut alanları oluşmaya başlamıştır. Cumhuriyet döneminde de Haliç'in eski nüfusu yeni gelişen semtlere göç etmiştir. Sanayi çevresinde gelişen konut alanları gecekondu özelliğindeki niteliksiz yapılardan oluşmakta iken, mevcut konut stoku ise çöküntü mekanlarına dönüşmeye başlamıştır. Böylece kontrolsüz sanayi ve altyapısız konutların oluşumu Haliç görünümünün, imajının ve kimliğinin değişmesine neden olmuştur. Haliç İstanbul'un en güzel yerleşme alanlarını barındıran bir bölge iken İstanbul'un en sorunlu alanlarından biri haline gelmiştir.

Sanayileşmenin yanısıra ulaşım için alınan kararlar da kentin görünümünde etkili olmuştur. 20. yy.da kentiçi ulaşımın kara taşıtları ağırlıklı olması kabulü otoyolların, köprülerin,

kavşakların açılmasında etkili olmuştur. Prost Planı kararları ile Haliç'in Suriçi ve Beyoğlu yakalarının bağlantısı Atatürk Köprüsü ile güçlendirilmiş, Atatürk Bulvarı ve sahil yolları yapılmıştır. Menderes dönemi ve sonrasında da devam eden bu ulaşım uygulamaları ile birçok tarihi yapı yıkılmıştır. Bu yolların çevresinde çok katlı yapılaşmaya izin verilmesi Haliç silüetinin değişmesinde etkili olmuştur.

Haliç için diğer bir kırılma noktası da 20.yy.ın sonlarında gündeme gelen Haliç'teki sanayinin bölgeden desantralize edilmesi kararı olmuştur. Bu operasyonların geleceği öngörmeden yapılması, uygulama sırasında Haliç'in tarihini ve kimliğini yansıtan birçok binanın yıkılması en çok tartışılan konular olmuştur. Sanayi yapıları yerlerini yeniden yeşil alanlara bırakmıştır. Ancak çağlar boyunca kentin hareketli, canlı bir bölgesi olan Haliç kıyıları işlevsiz park alanları haline gelmiştir.

20. yy.ın sonlarında bölgeye kültürel/işlevsel canlılık kazandırmak için özellikle eski sanayi yapıları kültürel tesislere dönüştürülmeye başlanmış, Haliç suları temizlenmiştir. Haliç sularının ve çevresinin temizlenmesiyle bölgeye mesire alanı özelliği kazandırılması hedeflenirken, sanayi alanlarının kültürel tesislere dönüşmesiyle tarihi koruyan kültürel kimlik imajı oluşturulmaya çalışılmaktadır (Baştürk vd., 2001: 58-61).

Haliç Bölgesi'ndeki imaj öğeleri kentin kültürel yapısını sergilemekte ve kentsel tasarım açısından önemli veriler oluşturmaktadır. Haliç'e kültürel kimliğini veren nitelikler büyük ölçüde Roma, Bizans ve Osmanlı döneminden kalma imaj öğeleridir. Haliç Bölgesi'ndeki kentsel imaj öğelerinin birçoğu kentsel imaj öğesi kriterleri bakımından çift özellik göstermektedir. Örneğin köprüler Haliç'in iki kıyısını bağlamaları nedeniyle yol öğesi iken aynı zamanda Haliç silüetinde etkili simge öğeleridir. Surlar fiziksel büyüklükleri ve süreklilikleri ile sınır öğeleri iken aynı zamanda çevrelerinden farklılıklarıyla dikkat çeken simgelerdir. İskeleler insan yoğunluğunun fazla olduğu, toplanma ve dağılma noktaları olan odaklar iken aynı zamanda kıyılardaki simgelerdir. Haliç sahil yolları ve E-5 Karayolu gibi İstanbul genelinde önemli ulaşım aksları Haliç bütününde bağlayıcı yol öğeleri iken kıyı-kentli ilişkisini koparan ya da yaya erişimini kısıtlayan ayırıcı öğeler ve yerleşim dokuları için sınır öğeleridir. Haliç kentsel imaj öğeleri bakımından zengin bir yerleşme olduğu gibi bölgedeki kentsel imaj öğelerine yüklenen işlevler de oldukça zengindir.

Haliç Bölgesi'nin imajını ve kimliğini oluşturan en önemli sınır öğesi Haliç suyoludur. Bu su yolu iki yakadaki yerleşmeleri birbirinden ayıran bir sınır teşkil etmektedir. Tarih boyunca yerleşmenin sınırını belirleyen yapay sınır öğeleri olan surlar günümüzde işlevsel özelliğini

kaybetmiştir. Surlar görsel anlamda fiziksel olarak sınır ögesi durumundadır. Günümüzde fiziksel engel olarak görülen diğer sınır öğeleri de estetik özelliklerini kaybeden ve üzerinden köprülerle geçilen Alibeyköy ve Kağıthane dereleridir.

1950'lerden sonra hızlanan genelde birbirine benzeyen, niteliksiz, altyapıdan yoksun yapılaşma tarihi yapıları hiçe sayarak sağlıksız kentleşmeye neden olmuştur. Yapay sınır olarak surların, doğal sınır olarak ise topografyanın biçim açısından belirleyici özellikleri ortadan kalkmış, doğal şartları dikkate almayan, surlara bitişik yerleşimler oluşmuştur. Osmanlı döneminde caminin odak kabul ederek çevresinde oluşan mahalleler, günümüzde başlangıç ve bitiş sınırları belli olmayan mahallelere dönüşmüştür. Bu olumsuz etkenler belirli özelliği olan bölge/dokuların belirlenmesini kısıtlamıştır. Haliç Bölgesi'nde sınırları belli, kendi içinde homojen özellik gösteren dokular ve bölgeler kontrolsüz büyüyen kent nedeniyle azalmıştır. Günümüzde Haliç Bölgesi'ndeki sivil mimari örnekleri bazı bölgelerde tarihi doku oluşturmak yerine simge durumunda kalmışlardır. Sur-i Sultani Bölgesi, Sultanahmet Bölgesi ile külliye gibi odaklar birbirlerinden farklı işlevleri olmasına ve farklı özelliklerine rağmen tarihi açıdan bütünlük göstermektedirler. Bu nedenle bu alanları bölgeler olarak tanımlamak mümkündür.

Cami, türbe, kilise, sinagog gibi dini tesisler, eğitim tesisi, sağlık tesisi, resmi kurum gibi kamusal yapılar, saray, müze gibi kültürel yapılar, kule, dikilitaş gibi diğer anıtsal öğeler Haliç Bölgesi'nin başlıca simgelerini oluşturmaktadırlar. Bu simgelerin bir kısmı mahalle ölçeğindeyken çoğu semt ölçeğinde simgelerdir. Özellikle tarihi ve kültürel değeri olan bu yapılar günümüze kadar gelebilen ve özgün mimarileri ve dokularıyla çevrelerinden farklılaşan yapılardır. Günümüzde yaşanan en büyük sorun sağlıksız yapılaşma nedeniyle bu anıtların algılanabilirliğinin azalmasıdır. Bu simgelerin çevresindeki hatta bu simgelere bitişik yapılar birçoğunun görünmesini engellemektedir. Ancak yine de Haliç Bölgesi İstanbul'un en zengin simgelerine sahip yerleşim bölgelerindedir.

Haliç Bölgesi'ndeki odakları kent ölçeğindeki camilerin çevresindeki meydanlar ve Haliç kıyısındaki park alanları olarak değerlendirmek mümkündür. Camiler ve diğer anıtsal öğeler ile bütünleşen meydanlar (Sultanahmet Meydanı, Galata Meydanı vb.) kültürel ve estetik olarak da önemli imaj öğeleriyken, Haliç kıyısındaki parklar genellikle belirli bir sınırı ya da kapalılığı olmayan, bütünlük göstermeyen, algılanması güç odaklardır. İskele, gar, tünel gibi ulaşım noktaları insanların yoğunlaştığı alanlar iken simgesel özellik de gösterirler.

Haliç Bölgesi'nin Algılanmasına İlişkin Sonuçlar

Haliç'te yol dokusu tarih boyunca büyük ölçüde değişmiştir. Günümüzde geleneksel dokuyla bütünleşen yollar yerine genellikle sınır teşkil eden ve İstanbul ölçeğinde de ulaşımı sağlayan bağlayıcı akslar algılanmaktadır. Bunlar dışında İstiklal Caddesi, Soğuk Çeşme Sokağı, Bankalar Caddesi gibi yollar, üzerinde simgesel yapıları da barındırdığından, simge niteliğindeki bağlayıcı imaj öğeleridir. Köprüler de ulaşımın sağlandığı bağlayıcı akslar olduğu kadar Haliç silüetinde önemli olan simgesel öğelerdir.

Haliç'in kullanıcı tarafından nasıl algılandığının araştırılması yönünde olmuştur. Haliç Bölgesi'nde ikamet edenler, çalışanlar ve ziyaretçiler ile yapılan anket çalışmaları ile Haliç'in kullanıcı tarafından nasıl algılandığı araştırılmış ve algılanan kentsel imaj öğeleri belirlenmiştir. Bölgenin kullanıcı tarafından algılanma düzeyi kullanıcıların kişisel özelliklerinin algılamaya etkisi ile değerlendirilmiştir.

Ziyaretçiler kent ölçeğinde camiler, tarihi yapılar, müzeler, köprüler gibi çoğu kişi tarafından bilinen kentsel imaj öğelerini ifade ederken, Haliç'i daha uzun süredir kullanan çalışanların ve ikamet edenlerin kentsel imaj öğelerini daha ayrıntılı hatırladıkları görülmektedir. Yukarıda sıralanan imaj öğelerinin yanısıra mahalle ölçeğindeki camiler, hastane, okul gibi kamu kurumları bölgeyi uzun süredir kullananlar tarafından ifade edilmektedir.

Haliç Bölgesi'nde algılanan kentsel imaj sınırına bakıldığında ziyaretçilerin, ikamet edenlerin ve çalışanların Beyoğlu İlçesi'nde kıyıdaki imaj öğelerini hatırladıkları, Alibeyköy ve Kağıthane Bölgesi'nde ise imaj öğelerinin yansıtılmadığı görülmüştür. Ziyaretçiler Eyüp, Fatih ve Eminönü Bölgesi'nde genellikle kıyıdaki imaj öğelerini hatırlamışlar, iç bölgelerde Fatih Camii, Sultanahmet Camii gibi önemli dini tesisleri haritalarına yansıtmışlardır. Çalışanlar Fatih Bölgesi'nde Kariye Müzesi'nden Yavuz Sultan Selim Camii'ne kadar olan bölgeyi, Eminönü Bölgesi'nde ise İMÇ'den Sultanahmet Camii'ne kadar olan bölgeyi referans göstermişlerdir. İkamet edenler de iç bölgelerdeki kentsel imaj öğelerini ifade ederek Fatih Bölgesi'nde silüet sınırında olmamasına rağmen Vakıf Guraba ve Çapa hastanelerini, Eminönü Bölgesi'nde ise Büyükşehir Belediyesi'nden Sultanahmet Camii'ne kadar olan imaj öğelerini haritalarına yansıtmışlardır.

Deneklerin yaşlarından ziyade Haliç'te geçirdikleri zamanın, Haliç'i algılamalarında etkili olduğu görülmektedir. Deneklerin yaşının fazla olması ve bölgeyi uzun zaman kullanmaları, Haliç'in kentsel imaj öğelerini detaylı bir şekilde ifade edebilmelerine neden olmaktadır. Eğitim seviyesi arttıkça tarihi dokuya ve çevreye ilgi artmaktadır. Algıda seçicilik nedeniyle

denekler, kendi meslekleriyle ilgili imaj öğelerini algılamaktadırlar.

Denekler anketlerde genellikle ikamet ettikleri, çalıştıkları ya da ziyaret ettikleri bölgelerin imaj öğelerini ifade etmişlerdir. Yürüyerek ulaşım süresinin artması Haliç'in daha iyi gözlemlenmesine ve kentsel imaj öğeleri bakımından zengin bilişsel haritaların oluşmasına neden olmaktadır.

Yapılan anket ve incelemelerin sonucuna göre, Haliç Bölgesi'nde Yeni Cami, Eyüp Sultan Camii, Feshane, Miniatürk, Sütluçe Kültür Merkezi, Galata Kulesi, köprüler gibi bazı imaj öğeleri herkes tarafından bilinmektedir. Bu imaj öğeleri başkalarından ya da medyadan duyularak ziyaret edilen, öğrenilen ve genellikle kıyıda görülen ya da ana yollar üzerinde konumlanmış öğelerdir.

Kontrolsüz gelişen kent sonucunda oluşan yoğun yapılaşma nedeniyle Haliç suyolu, dereler gibi doğal özellikler dışında bölgeleri birbirinden ayıran sınırlardan sözedilememektedir. Haliç Bölgesi'ni oluşturan ve iki yakasını birbirinden ayıran Haliç suyolu bilişsel haritalarının tamamına yakınında ifade edilmiştir. Kağıthane ve Alibeyköy Dereleri günümüzde estetik değer taşımadığından ve sadece fiziksel bir sınır olduğundan, bu sınır üzerinden geçen birçok köprü ile aşıldığından kullanıcıların tamamı tarafından algılanmamaktadır. Edirnekapı Surları dokusu ve gabarisi ile çevresinden farklılık göstererek en fazla algılanan, simge özelliği de taşıyan sınır öğesidir. Atatürk Bulvarı'nın Edirnekapı Surları'nın bitişiğinden geçmesi surların algılanabilirliğini arttırmaktadır.

Yoğun yapılaşma bölgelerin algılanabilirliğini kısıtlamaktadır. Sur-i Sultani Bölgesi, Sultanahmet Bölgesi, külliyeer günümüzde doku özelliğini korurlarken kullanıcılar tarafından algılanamamakta genellikle bu dokuların simgeleri göze çarpmaktadır.

Kullanıcılar tarafından yol öğesi olarak genellikle E-5 Karayolu ve sahil yolları gibi İstanbul ölçeğinde önemli akslar algılanmaktadır. Bu yollar bir anlamda yaya erişimini engelleyen sınır öğeleri konumundadır. Köprüler ulaşım amaçlı kullanıldıkları gibi Haliç silüetinde imaj açısından önemli olduğundan simge özelliği de taşımakta ve kullanıcıların çoğu tarafından hatırlanmaktadırlar.

Külliye dokularının içinde yer alan Eyüp Sultan Meydanı, Sultanahmet Meydanı gibi meydanların bilişsel haritalarda fazla ifade edilmemesinin nedeninin, algıda buradaki simgelerin odaklardan daha öne çıkmasından, bu nedenle de meydanların gözardı edilmesinden kaynaklandığı düşünülmektedir. Odak olarak en fazla algılanan yer Haliç

coğrafyasının ve silüetinin net olarak görülebildiği yer olan Pierre Loti Tepesi olmuştur. Kıyıdaki simge özelliğini de taşıyan iskeleler deniz ulaşımına fazla önem verilmemesinden dolayı pek çok kişi tarafından algılanmamaktadır. Haliç kıyısındaki rekreasyon alanları bazı kullanıcılar tarafından hatırlanırken birçok kişi tarafından gözardı edilmesinin bu alanların belirli bir işlevlerinin olmamasından, başlangıç ve bitiş sınırları olmaması nedeniyle belirli bir tanımları olmamasından kaynaklandığı düşünülmektedir.

Simge olarak kent ölçeğinde camileri oluşturan külliyeler, Ayasofya, Topkapı Sarayı, Galata Kulesi gibi Haliç'in silüetinde de etkili olan önemli tarihi eserler hatırlanırken, Kariye Müzesi, Anemas Zindanları, Zeyrek Camii, Kanlı Kilise, Tekfur Sarayı gibi dokuları ve mimarileri ile özgün olmalarına karşın sağlıksız kentleşme nedeniyle fark edilmeyen yapılar da Haliç Bölgesi'nin önemli kentsel imaj öğelerini oluşturmaktadır. Bazı simgeler kıyıda ya da yol üzerinde olmalarına rağmen fark edilememektedirler; bunlar Bulgar Kilisesi, Balat Musevi Hastanesi, Azapkapı Camii, Rüstempaşa Camii, Sirkeci Garı, iskelelerdir. Bu yapılar unutulmaya yüz tutarken, kullanıcılar bilişsel haritalarına hiçbir estetik özelliği olmayan Tansaş, terzi, İğdaş, Arçelik, Mavi Haliç Restorantı gibi yapıları yansıtmaktadırlar.

Haliç Bölgesi için oluşturulan kentsel imaj haritası ile Haliç'in kullanıcıları ile yapılan anketler sonucu elde edilen verilere dayanarak hazırlanan kentsel imaj haritasındaki temel farklılık özellikle simgelerin, yoğun yapılaşma nedeniyle, algılanmaması ve fark edilememesi olmuştur. Tarihi ve imaj özellikleri bakımından çok önemli olmalarına rağmen yeterince algılanamayan imaj öğeleri, aralarında güçlü bağlantılar kurulamaması, tasarım eksiklikleri, yönlendiricilerin olmaması, yoğun yapılaşma nedeniyle fark edilebilir özelliklerini yitirmeleri nedeniyle algılanamamakta, dolayısıyla sahiplenilmeyen mekanlara dönüşmektedir. Yol olarak kullanıcılar tarafından genellikle sınır özelliği de gösteren İstanbul ölçeğinde ulaşımı sağlayan araç yolları ifade edilmiştir. Odaklar ve Haliç suyolu dışındaki sınırlar herkes tarafından algılanamazken, kullanıcılar aynı karakterli bölgeleri yansıtamamışlardır. (Harita 5.1 ve Harita 5.2)

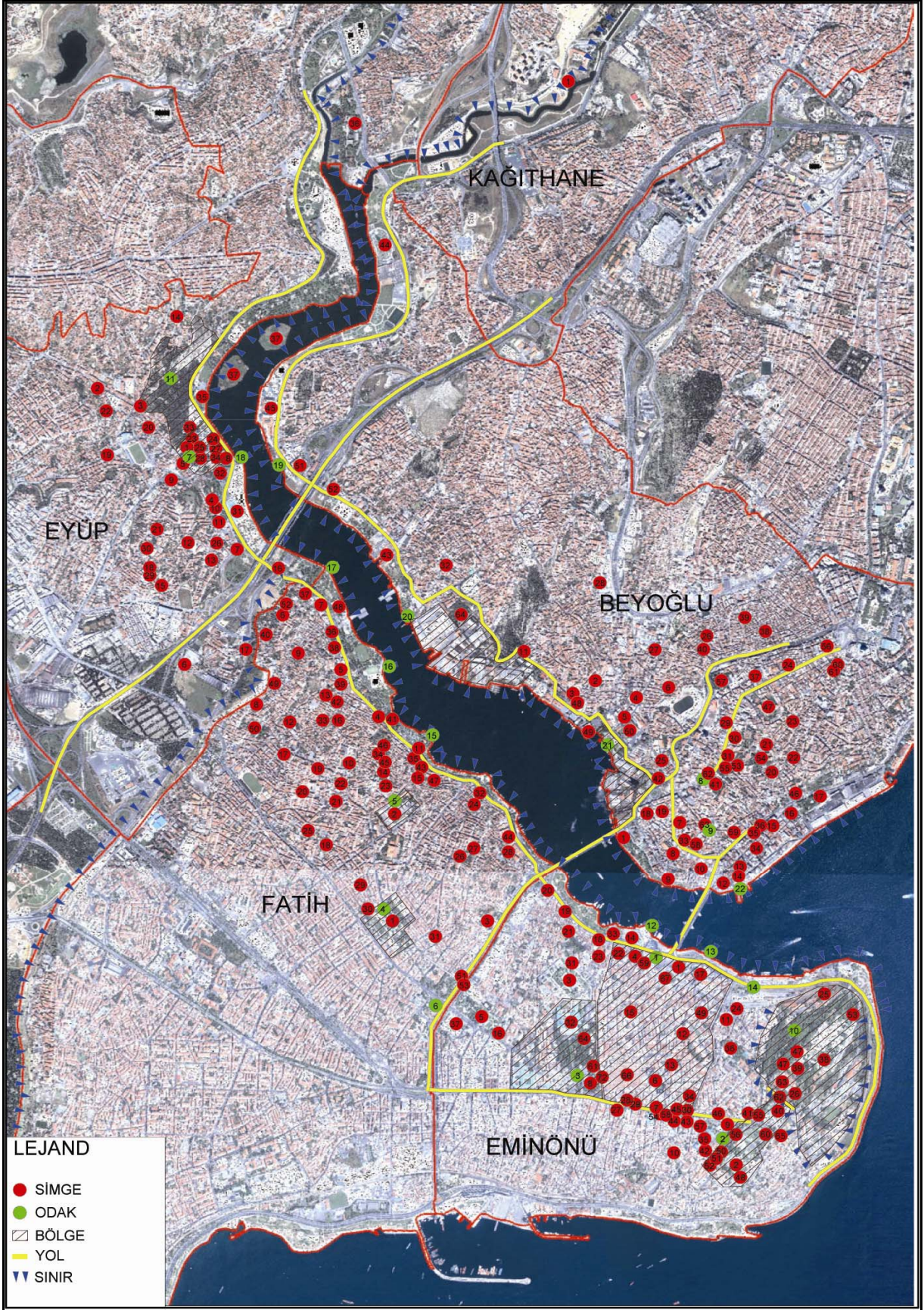
Tez çalışmasında yapılan diğer inceleme de Eser Yüçetürk'ün (Yüçetürk, 2001) Haliç silüetinin oluşum-değişim sürecini incelediği yüksek lisans çalışması olmuştur. Bu çalışmada Yüçetürk Haliç Bölgesi'nin tepe noktalarını birleştirerek Haliç'in silüet sınırını belirlemiştir. Bu silüet sınırı Haliç kullanıcıları ile yapılan anketler sonucu oluşturulan kentsel imaj haritasıyla karşılaştırılmıştır. Silüet sınırı içerisinde kullanıcıların algıladığı imaj öğeleri test edilmeye çalışılmıştır. Bu incelemeye göre kentsel imaj öğeleri bakımından en zengin bölgelerden olan Eminönü Bölgesi'nde kullanıcıların bu sınır içindeki öğeleri büyük ölçüde

yansıttıkları görülmüştür. Fatih Bölgesi'nde Çapa ve Vakıf Gureba hastanelerinin yer aldığı alan siluet sınırı dışında bulunmasına rağmen işlevsel olarak çok kullanıldığından ve önemli sağlık tesisleri olduğundan kullanıcılar tarafından kentsel imaj açısından simge olarak görülmüş ve Haliç Bölgesi sınırı içinde gösterilmiştir. Alibeyköy ve Kağıthane Bölgesi kentsel imaj öğeleri bakımından zayıf bir bölge olarak tespit edilmiştir. Bunun iki nedeni olduğu düşünülmüştür. Birincisi çalışma yöntemi olarak deneklerin 1/3'ünün çalışan denekler olması ve bu bölgede çalışma alanı olmadığından anket yapılan denek sayısının az olması, ikincisi de bu bölgede mevcutta kentsel imaj öğesinin bulunmamasıdır. Beyoğlu Bölgesi'nin kentsel imaj bölgesi sınırı ise kültürel tesis ve tarihi yapıların yoğun olduğu kıyı ve Galata Bölgesi'nde yoğunlaşmıştır. (Harita 5.3)

Haliç kullanıcısının genellikle tarihi imaj öğelerini haritalarına yansıtmaları tez çalışmasında ortaya çıkan önemli sonuçlardan olmuştur. Bu da son dönemlerde insanların hafızalarında kalıcı, bilişsel haritalarına yansıyacak ve bölgeyi algılamalarını sağlayacak imaj öğelerinin oluşturulmadığının ve/veya bu tarihi çevrede bugünün gereksinmelerini karşılayacak kentsel tasarım düzenlemelerinin yapılmadığının göstergesidir.

Haliç Bölgesi sahip olduğu doğal, kültürel ve tarihi değerleri ile özellikle ziyaretçiler tarafından sevilmektedir. Çalışanlar ve ikamet edenlerin bir kısmının Haliç'i sevmemesinin nedenlerinin başında fiziksel çevrenin sağlıksız ve kentsel çevre kalitesinin düşük olması gelmektedir. Haliç Bölgesi'ni benimsemeyen sosyal çevre de Haliç'te duyulan rahatsızlıklardandır. Haliç'i kullananlar sürekli Haliç'in eski günlerini anımsanmışlardır. Anket yapılan ziyaretçi ve çalışanların yarısı Haliç'te yaşamak istememektedir. Haliç'te yaşamak istemeyen kişiler bölgeyi gezilecek, eğlenilecek ancak ikamet edilmeyecek bir yer olarak tanımlamaktadırlar. Haliç bölgesi sahip olduğu değerleri ile kültür, turizm bölgesi olurken aynı zamanda konut işlevini de barındırmaktadır. Bu noktada sağlıklılaştırılacak konut dokusunun kültür değerleriyle bütünleştirilmesi gerekliliği öne çıkmaktadır. Haliç'te yaşamak istenen bölge ise Fatih, Balat, Fener gibi tarihi dokunun yoğun olduğu bölgeler olmuştur.

Deneklere çizdirilen kentsel imaj haritaları sonucu elde edilen veriler doğrultusunda, Haliç coğrafyasının bazı kullanıcılar tarafından tam olarak algılandığı, bazı kullanıcılar tarafından ise parçacıl olarak algılandığı görülmektedir. Kullanıcıların bir kısmı Haliç'in Haliç Köprüsü'nden kuzeyde kalan kısmını algılamamaktadır. Haliç Bölgesi için yapılan tanıtımlar ve çalışmaların da Haliç'in bütününe değil Haliç Köprüsü'ne kadar olan bölümünü yansıtmaması bu yargıyı desteklemektedir. Oysa Haliç Bölgesi Sarayburnu ve Karaköy'den başlamakta kuzeyde Alibeyköy ve Kağıthane Dereleri'ni de kapsayarak sonlanmaktadır.



Harita 5-1 Şehir plancı (kentsel tasarım öğretisi edinmiş uzman) gözüyle oluşturulan Haliç Bölgesi kentsel imaj haritası

HALİÇ BÖLGESİ KENTSEL İMAJ ÖĞELERİ**SİMGELER****Eminönü****Camiler**

1. Yeni Cami
2. Sultanahmet Camii
3. Süleymaniye Camii
4. Rüstempaşa Camii
5. Şehzade Camii
6. Nuru Osmaniye Camii
7. Atik Ali Paşa Külliyesi
8. Beyazıt Camii
9. Firuzğa Camii
10. Sokullu Mehmed Paşa Camii
11. Keçecizade Fuat Paşa C.ve Tür.
12. Hocapaşa Camii
13. Hoca Kasım Günani Camii
14. Mahmut Paşa Camii
15. Laleli Camii
16. Ahi Çelebi Camii
17. Atik İbrahim Paşa Camii
18. Damat İbrahim Paşa Camii
19. Hidayet Camii
20. Kantarcılar Camii
21. Üç Mihraplı Camii
22. Yavuz Ersinan Camii
23. Softa Hatip Camii
24. Timurtaş Camii
25. Kepenekçi Sinan Camii
26. Vezir Camii
27. Tıbbiye Camii

Kiliseler/Sinagog

28. Aya İrini Kilisesi

Diğer Dini Yapılar

29. Merzifonlu K. Mustafa Paşa M.
30. Çorlulu Ali Paşa Medresesi
31. Koca Sinan Medresesi
32. II. Mahmud Türbesi
33. Mimar Sinan Türbesi
34. Ankaravi Mehmed Efendi M.

Kamusal Alanlar

35. İstanbul Üniversitesi
36. Ticaret Üniversitesi
37. Valide Mektebi
38. Adliye Sarayı
39. İstanbul Valiliği
40. İBB

Müzeler/Kültür Merkezleri

41. Topkapı Sarayı
42. Topkapı Sarayı Arkeoloji Müzesi
43. Ayasofya
44. Yerebatan Sarnıcı/sarayı
45. İbrahim Paşa Sarayı
(Türk ve İslam Eserleri Müzesi)
46. Köprülü Kütüphanesi
47. Köprülü Medresesi (Güzel Sanatlar Mer.)
48. Basın Müzesi
49. Türk Edebiyat Vakfı Müzesi
50. Osman Hamdi Müzeleri
51. Büyük Saray Müzesi
52. Büyük Postane Müzesi

Diğer Tarihi Yapılar

53. Dikilitaş
54. Yılanlı Sütun
55. Örmeli Sütun
56. Gotlar Sütunu
57. Çemberlitaş
58. Milion Taşı
59. Alman Çeşmesi
60. Binbirdirek Sarnıcı
61. Çemberlitaş Hamamı
62. Kirazhan
63. Haseki Hürrem Sultan Hamamı

66. Darphane Binası
67. Beyazıt Kulesi
68. Hipodrom Kalıntıları
69. Büyük Saray Kalıntıları
70. Kapalı Çarşı
71. Mısır Çarşısı
72. Sahaflar Çarşısı

Fatih**Camiler**

1. Fatih Camii
2. Yavuz S.S. Camii
3. Zeyrek Camii
4. Tahta Minare Camii
5. Ferruh Kethuda Camii
6. Ayvaz Efendi Camii
7. Cabir Camii
8. Çakırağa Camii
9. Yatağan Camii
10. Fethiye Camii
11. Ali Yazıcı Camii
12. Hoca Kasım Günani Camii
13. Hacı İsa Camii
14. Mesneviyhane Camii
15. Abdi Subaşı Camii
16. Hızır Çavuş Camii
17. Kefevi Camii
18. Nişancı Mehmed Paşa Camii
19. Tercüman Yunus Camii
20. Derviş Ali Camii
21. Mehmet Ağa Camii
22. Hırani Ahmet Camii
23. Mustafa İsmet Efendi Camii
24. Gül Camii
25. Üçbaş Camii
26. Tahir Ağa Camii
27. Aşık Paşa Camii
28. Üsküplü Çakır Ağa Camii
29. Hafız Ahmet Paşa Camii
30. Efdalzade Camii
31. Sanki Yedim Camii

Kiliseler/Sinagog

32. Aya Nikola Kilisesi
33. Aya Strati Rum Kilisesi
34. Meryem Ana Kilisesi
35. Rum Ortodoks Patrikhane Kil.
36. Ayios Dimitrios Kanavis Kil.
37. Panayia Vlaherna Kil. ve Ayaz.
38. Rum Balino Kilisesi
39. Surp Hıraşttagabet Ermeni Kil.
40. Eğrikapı Meryem Ana Kilisesi
41. Bulgar Kilisesi
42. Ahrıda Sinagogu
43. Patrikhane

Kamusal Alanlar

44. Kadir Has Üniversitesi
45. Fener Rum Erkek Lisesi
46. Yoakimyon Rum Kız Lisesi
47. Maraşlı Rum Okulu
48. Balat Musevi Hastanesi

Müzeler/Kültür Merkezleri

49. Tekfur Sarayı
50. Kariye Müzesi
51. Gazanferğa Medresesi

Diğer Tarihi Yapılar

52. Anemas Zindanları
53. Bozdoğan Su Kemerli

Eyüp**Camiler**

1. Eyüp Sultan Külliyesi
2. İslambey Camii
3. Kasımçavuş Camii
4. Zal Mahmud Paşa Külliyesi
5. Saçlı Abdülkadir Camii
6. Maktul Mustafa Paşa Camii
7. Defterdar Mahmut Efendi Camii
8. Kaptan Paşa Camii
9. Sofu Kara Ali Çavuş Camii
10. Silahi Mehmet Efendi Camii
11. Cezmi Kasım Camii
12. Baba Haydar Camii
13. Arakiyeci Takkeçiler Camii
14. Zeynep Hatun Camii
15. Davut Ağa Camii
16. Ya Vedud Hatice Sultan Camii
17. Savaklar Hırani Ahmet Paşa C.
18. Nişancı Mustafa Paşa Camii
19. Dügmeçiler Camii
20. Bali Baba Camii

Kiliseler/Sinagoglar

21. Surp Egra Ermeni Kilisesi
22. Meryem Ana Kilisesi

Diğer Dini Yapılar

23. Hasan Hüsnü Paşa Türbesi
24. Adile Sultan Türbesi
25. Pertev Paşa Türbesi
26. Hz. Ethem Türbesi
27. Sultan Reşad Türbesi
28. Mehmet Ağa Türbesi
29. Şeyh Murat Efendi Türbesi
30. Şeyh Sivasî Türbesi

Müzeler/Kültür Merkezleri

31. Feshane
32. Eyüp Kültür Evi

Kamusal Alanlar

33. Teleferik
34. Eyüp Karakolu
35. Eyüp Lisesi

Diğer Tarihi Yapılar

36. Silahtarağa Santrali

Doğal Simgeler

37. Adacıklar

Bevoğlu**Camiler**

1. Azapkapı Camii
2. Kurt Çelebi Camii
3. Yel Değirmeni Camii
4. Camii Kebir Cami
5. Gazi Hasan Paşa Mescidi
6. Yahya Kethuda Camii
7. Okçu Musa Camii
8. Arap Camii
9. Makbul İbrahim Paşa Camii
10. Bereketzade Camii
11. Seferikoz Camii
12. Ömer Abea Camii
13. Kemankeş Camii
14. Yer Altı Camii
15. Beyazıd-ı Cedid Camii
16. Kılıç Ali Paşa Camii
17. Nusretiye Camii
18. Yolcuzade Camii
19. Emekyemez Camii
20. Bostancı Camii
21. Tomtom Kaptan Camii
22. Hacı Piri Camii
23. Muhittin Molla Fenari Camii
24. Hüseyin Ağa Camii
25. Aynı Ali Baba Tekke Camii
26. Emin Camii
27. Tahta Kadı Camii
28. Küçük Piyale Camii

Kiliseler/Sinagoglar

29. Ermeni Katolik Kilisesi
30. Sn. Antione Katolik Kilisesi
31. Santa Maria Latin Katolik Kil.
32. Aynalıkavak Sinagogu
33. Saint Pierre Kilisesi
34. Aya Nikola Kilisesi
35. Galata Aya Yani Kilisesi
36. Getronagan Kilisesi
37. Üç Horon Kilisesi
38. Süryani Kadim Meryem Kilisesi
39. Rum Ortodoks Aya Konstantin Kilisesi
40. Alman Kilisesi

Diğer Dini Yapılar

41. Galip Dede Türbesi
42. Evliya Çelebi Türbesi

Müzeler/Kültür Merkezleri

43. Koç Müzesi
44. Miniaturk
45. Sütluçe Kültür Merkezi
46. MSÜ Kültür ve Sanat Merkezi

Kamusal Alanlar

47. Galatasaray Lisesi
48. Deniz Hastanesi
49. Kuzey Deniz Saha Komutanlığı
50. Kasımpaşa Ordu Evi
51. Halıcıoğlu Askerlik Şubesi
52. Halıcıoğlu Adliyesi
53. Rusya Başkonsolosluğu
54. İtalyan Konsolosluğu
55. İsveç Konsolosluğu
56. Fransız Konsolosluğu
57. İngiltere Konsolosluğu
58. Özel St. Georg Avusturya Lisesi
59. Özel St. Benoit Fransız Lisesi
60. Özel Zayyon Rum İlköğretim Okulu
61. Özel Eseyan Ermeni İlköğretim Okulu
62. Bevoğlu Belediyesi

Diğer Tarihi Yapılar

63. Galata Kulesi
64. Aynalıkavak Kasrı

Kağthane**Camiler**

1. Sadabad Camii

ODAKLAR**Meydanlar**

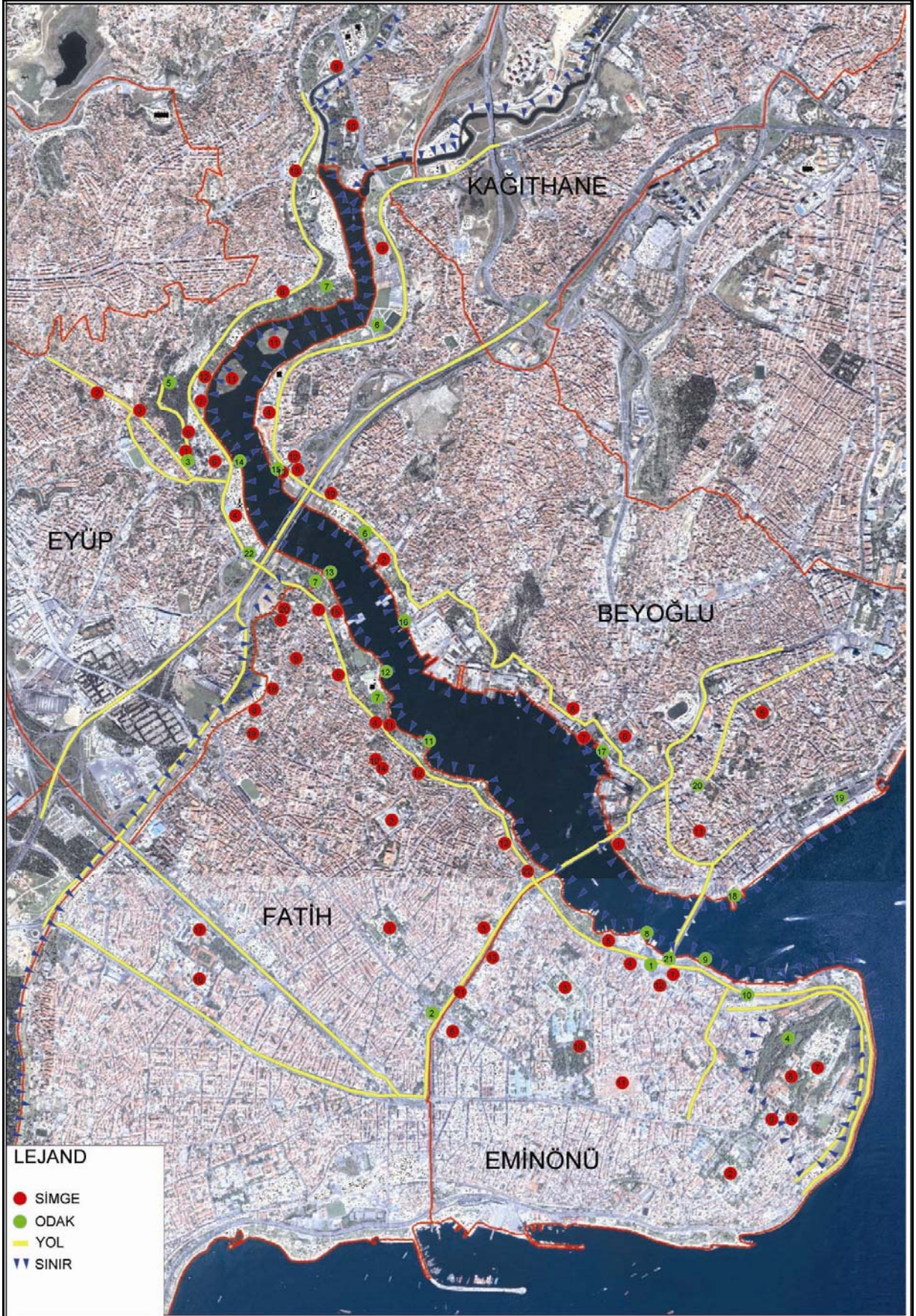
1. Eminönü Meydanı
2. Sultanahmet Meydanı
3. Beyazıt Meydanı
4. Fatih Külliyesi Meydanı
5. Sultan Selim Külliyesi Meydanı
6. Saraçhane Meydanı
7. Eyüp Meydanı
8. Tünel Meydanı
9. Galata Meydanı

Parklar/Yeşil Alanlar

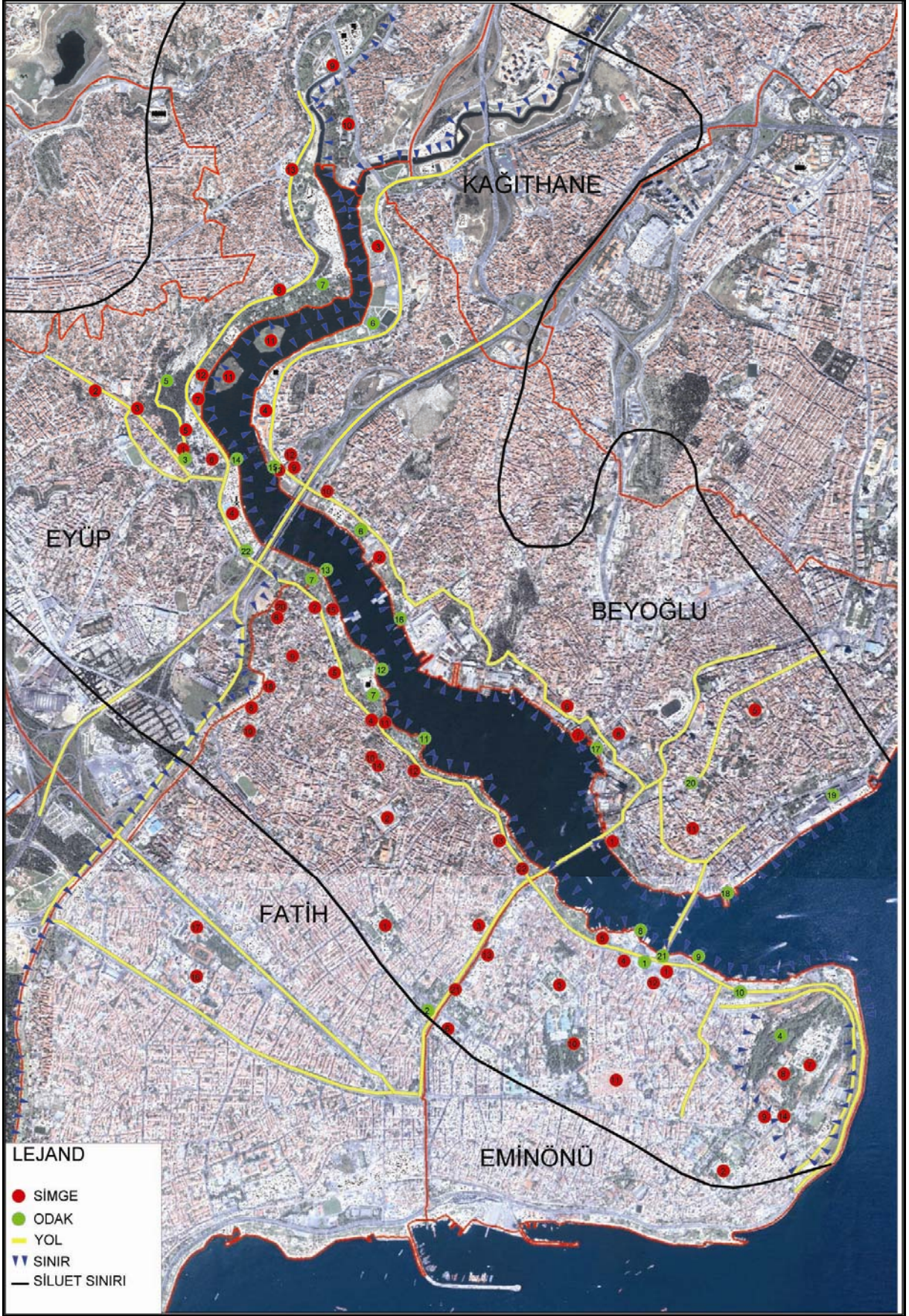
10. Gülhane Parkı
11. Pierre Loti Tepesi

Ulaşım Odakları

12. Eminönü İskelesi
13. Sirkeci İskelesi
14. Sirkeci Garı
15. Fener İskelesi
16. Balat İskelesi
17. Ayvansaray İskelesi
18. Eyüp İskelesi
19. Sütluçe İskelesi
20. Hasköy İskelesi
21. Kasımpaşa İskelesi
22. Karaköy İskelesi



Harita 5-2 Haliç Bölgesi kullanıcılarıyla yapılan anketler sonucu oluşturulan kentsel imaj haritası



Harita 5-3 Haliç Bölgesi kullanıcılarıyla yapılan anketler sonucu oluşturulan kentsel imaj haritası ile silüet sınırının (Yüçetürk, 2001) karşılaştırılması

HALİC BÖLGESİ KULLANICILARI İLE YAPILAN ANKETLER SONUCU ELDE EDİLEN KENTSEL İMAJ ÖĞELERİ**SİMGELER****Eminönü****Camiler**

1. Yeni Cami
2. Sultanahmet Camii
3. Süleymaniye Camii
4. Rüstempaşa Camii

Kamusal Alanlar

5. Ticaret Üniversitesi
6. İBB

Müzeler/Kültür Merkezleri

7. Topkapı Sarayı
8. Topkapı Sarayı Arkeoloji Müzesi
9. Ayasofya

Diğer Tarihi Yapılar

10. Beyazıt Kulesi
11. Kapalı Çarşı
12. Mısır Çarşısı

Diğer Yapılar

13. İMÇ
14. Topkapı Sarayı Giriş Kuleleri

Fatih**Camiler**

1. Fatih Camii
2. Yavuz S.S. Camii
3. Zeyrek Camii
4. Tahta Minare Camii
5. Ferruh Kethuda Camii
6. Ayvaz Efendi Camii
7. Cabir Camii
8. Çakırağa Camii
9. Yatağan Camii

Kiliseler/Sinagog

10. Meryem Ana Kilisesi
11. Bulgar Kilisesi
12. Patrikhane

Kamusal Alanlar

13. Kadir Has Üniversitesi
14. Fener Rum Erkek Lisesi
15. Balat Musevi Hastanesi
16. Çapa Hastanesi
17. Vakıf Gureba Hastanesi

Müzeler/Kültür Merkezleri

18. Tekfur Sarayı
19. Kariye Müzesi

Diğer Tarihi Yapılar

20. Anemas Zindanları
21. Bozdoğan Su Kemerli
22. Balat İşkembecisi

Eyüp**Camiler**

1. Eyüp Sultan Külliyesi
2. İslambey Camii
3. Kasımçavuş Camii

Müzeler/Kültür Merkezleri

4. Feshane

Kamusal Alanlar

5. Teleferik
6. Eyüp Karakolu
7. Eyüp Lisesi
8. SSK Hastanesi
9. İGDAŞ

Diğer Tarihi Yapılar

10. Silaharağa Santrali

Doğal Simgeler

11. Adacıklar

Diğer Yapılar

12. Hah Saha
13. Tansaş

Bevoğlu**Camiler**

1. Azapkapı Camii

Müzeler/Kültür Merkezleri

2. Koç Müzesi
3. Miniattürk
4. Sütlüce Kültür Merkezi

Kamusal Alanlar

5. Galatasaray Lisesi
6. Deniz Hastanesi
7. Kuzey Deniz Saha Komutanlığı
8. Kasımpaşa Ordu Evi
9. Halıcıoğlu Askerlik Şubesi
10. Halıcıoğlu Adliyesi

Diğer Tarihi Yapılar

11. Galata Kulesi

Diğer Yapılar

12. Arçelik
13. Mavi Haliç Restorantı

ODAKLAR**Meydanlar**

1. Eminönü Meydanı
2. Saraçhane Meydanı
3. Eyüp Meydanı

Parklar/Yeşil Alanlar

4. Gülhane Parkı
5. Pierre Loti Tepesi
6. Doğu Kıyısı Sahili
7. Batı Kıyısı Sahili

Ulaşım Odakları

8. Eminönü İskelesi
9. Sirkeci İskelesi
10. Sirkeci Garı
11. Fener İskelesi
12. Balat İskelesi
13. Ayvansaray İskelesi
14. Eyüp İskelesi
15. Sütlüce İskelesi
16. Hasköy İskelesi
17. Kasımpaşa İskelesi
18. Karaköy İskelesi
19. Salıpazarı Limanı
20. Tünel

Meydanlar

21. Eminönü Kavşağı
22. Eyüp Kavşağı

Öneriler

Yapılacak çalışmalarda Haliç suyu, iki yakası, Sarayburnu-Karaköy'den başlayarak Alibeyköy ve Kağıthane Dereleri'nin birleştiği akarsu havzaları, tepeleri, vadileri, yamaçları ile bütün olarak ele alındığı takdirde bölge için bütüncül tasarımlar gerçekleşmiş olur. Kıyıda Feshane, Miniaturk gibi kültürel tesislerin yer alması, Haliç'in kuzeyindeki canlılığı tetiklemektedir. Ancak Haliç kıyısının tamamı farklı işlevlerle bölünmeli ve canlılık artırılmalıdır. Böylece farklı odaklar yaratılarak algılanabilir mekanlar yaratılabilir. Haliç'in kentsel imaj öğeleri ve iki kıyısı ile birlikte bütüncül ele alınması Haliç'in bütüncül olarak algılanmasını sağlayacaktır. Bu bütünlük sadece Haliç kıyısı anlamında değildir. Haliç kıyısı geri bölgesi ile değerlendirilmelidir. Haliç kıyısındaki canlılık ancak geri bölgesi ile uyumlu olması halinde sürdürülebilir. Haliç geri bölgesindeki konutların ve diğer yapıların sağlıklılaştırılması ile yaşanabilir mekanlar oluşacak ve kullanıcı tarafından da istenen kentsel yaşam kalitesi sağlanabilecektir. Böylece Haliç Bölgesi sadece gezilip vakit geçirilebilecek bir yer olmaktan çıkacak, kullanıcı tarafından algılanan, benimsenen ve sevilen, yaşanılacak, ikamet edilmek istenen bir yer haline gelecektir.

Yapılan anketlerin Haliç Bölgesi'nde en çok sevilen yerlerin tarihi bölgeler olduğunu göstermesi tarihi dokuyu dikkate alarak yapılacak dönüşüm projelerinde kullanıcının desteğinin de sağlanacağı düşündürmektedir. Haliç Bölgesi'nin merkezi yönetim, yerel yönetim, girişimciler ve kullanıcılar gibi tüm aktörlerle tam ve gerçek katılımın sağlandığı, yasal düzenlemeleri de dikkate alan organizasyon şemasının oluşturulduğu, geleceği öngören kararlar içeren planlama anlayışı içerisinde değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu değerlendirmeler yapılırken bölgenin İstanbul içindeki yeri ve İstanbul ile ilişkileri unutulmamalıdır.

Sonuç olarak, tez çalışması kentsel tasarım ve çevre psikolojisi kapsamında ele alınan kentsel mekanlarda kentsel imaj öğelerinin incelenmesi amaçlanarak geliştirilmiştir. Bu inceleme ile elde edilen verilerin kentin tasarımı için geliştirilen kararlarda etkili olacağı düşünülmektedir. Geçmişe sahip çıkmak ve günümüz ihtiyaçlarını karşılayacak kentsel mekanlar yaratmak için kent kimliğinin, kent imajının ve kentsel imaj öğelerinin önemi tez çalışmasında vurgulanmıştır. Bu nedenle tez çalışmasının kentsel imaj yönüyle ele alınan kentsel tasarım çalışmalarına ve uygulamalarına kaynak olabileceği düşünülmektedir. Örnek alan olarak incelenen Haliç Bölgesi İstanbul içinde zengin kentsel imaj öğelerini barındıran özellikli bir altbölge olarak belirlenmiş ve çalışılmıştır. Haliç Bölgesi vadileri, yamaçları, kıyıları ve akarsu havzaları ile bir bütün olarak ele alınmıştır. Çalışma kullanıcının kenti algısını da

değerlendirerek gerçekleştirilmiştir. Bu inceleme Haliç Bölgesi'nde kentsel imaj öğelerinin bütüncül olarak değerlendirildiği ve kullanıcının algısını ele alan bir çalışma olduğundan, elde edilen bilgi ve belgelerin Haliç Bölgesi için yapılacak çalışmalarda kullanılabileceği düşünülmektedir.

KAYNAKLAR

- Aktürk, D., (1992), Kentsel Tasarımda Psikolojik Boyut, 1.Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu,23-34 Mayıs 1991, MSGSÜ, İstanbul
- Aydınlı, S., (1986), Mekansal Değerlendirmede Algısal Yargılara Dayalı Bir Model, Doktora Tezi, İTÜ, İstanbul
- Bacon, E., (1975), Design of Cities, Thames and Hudson Ltd., Londra
- Baştürk, A., Öztürk, M., Erden, Ş. ve Dinçer, İ., (2001), “Haliç’te Rehabilitasyon Projesi”, Haliç 2001 Sempozyumu, İSKİ, İstanbul
- Bell, Greene, Fisher ve Baum, (1996), Environmental Psychology, Harcourt Brace Collage Publishers
- Churchman A.ve Bechtel R., (2002), Handbook of Environmental Psychology, J. Wiley, New York
- Çelik, Z., (1996), 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul
- Çöl, Ş., (1998), Kentlerimizde Kimlik Sorunu ve Günümüz Kentlerinin Kimlik Derecesini Ölçmek İçin Bir Yöntem Denemesi, Doktora Tezi, MSGSÜ, İstanbul
- Deleon, J., (2001), Anıtsal İstanbul, Remzi Kitabevi, İstanbul
- Erden, Y. D., (2003), Kentsel Yenileşmede Bir Araç Olarak Dönüşüm Projeleri, Doktora Tezi, MSÜ, İstanbul
- Erkan, N. Ç., (1996), Çevre Psikolojisi Bağlamında Çevresel İmaj ve Beşiktaş Meydanı Örneği, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ İstanbul
- Erkan Biçer, N. Ç., (2001), Anadolu Türk Kentinde Kentsel İmaj Öğeleri Değişim Süreci-Kastamonu Örneği, Doktora Tezi, YTÜ İstanbul
- Eyice, S., (2001), “Haliç ve Tarihçesi”, Haliç 2001 Sempozyumu, İSKİ, İstanbul
- Firidin, E., (2000), İnsan Davranışları- Kentsel Mekan Etkileşimi Kadıköy Çarşı İçi Örneği, Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Tezi, MSGSÜ, İstanbul
- Güley, K., (2001), Kent Kimliği Değişim Sürecinin Gazimusa Örneğinde İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, MSGSÜ, İstanbul
- Graumann, C. F., (2002), “The Phenomenological Approach to People-Environment Studies”, Handbook of Environmental Psychology, Robert B. Bechtel ve Arza Chuchman editör, John Wiley & Sons, New York, 2002
- Gyllius, P., (1997), İstanbul’un Tarihi Eserleri, Eren Yayınları, İstanbul
- Harrison, J. D. ve Howard, W. A., (1980), “The Role of Meaning in the Urban Image”, Meaning and Behaviour in the Built Environment, Geoffrey Broadbent, Richard Bunt ve Tomas Llorens editör, John Wiley & Sons, New York
- Kahvecioğlu, H. L., (1998), Mimarlıkta İmaj: Mekansal İmajın Oluşumu ve Yapısı Üzerine Bir Model, Doktora Tezi, İTÜ İstanbul

- Kalkan, Y. ve Alkan, R.M., (2001), "İslah Öncesi ve Sonrası Haliç Dip Topoğrafyasındaki Değişim", Haliç 2001 Sempozyumu, İSKİ, İstanbul
- Kanar, M., (2003), Osmanlı Türkçesi Sözlüğü, Derin Yayınları, İstanbul
- Kancıoğlu, M., (2001), Çevresel İmaj- Kimlik- Anlam Bağlamında Akdeniz Bölgesi'ndeki Turizm Binalarının İncelenmesi, Doktora Tezi, İTÜ İstanbul
- Karaman, A., (1992), Kentsel Tasarımda Çevresel Bütünlük ve Süreklilik, 1.Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu,23-34 Mayıs 1991, MSGSÜ, İstanbul
- Kayra, C., (1990), Eski İstanbul'un Eski Haritaları, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul
- Kesgün, F., (2001), 1/5000 Ölçekli Haliç Kıyı Alanları Master Plan Raporu, İBB Projeler Daire Başkanlığı Yatırım Planlama Müdürlüğü, İstanbul
- Kılıç, A. ve Yenen, Z., (2001), "Haliç İçin Bir Planlama Modeli Önerisi", Haliç 2001 Sempozyumu, İSKİ, İstanbul
- Kızıl, F., (2000), Objelerin İki-Üç Boyutlu Grafik Anlatımı ve Zihinde Canlandırma, MSÜ Yayınları, İstanbul
- Konuk, G., (1992), Zaman ve Mekanın Bir Sentezi Olarak Kentsel Tasarım, 1.Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu,23-34 Mayıs 1991, MSGSÜ, İstanbul
- Krier, R., (1988), Urban Space, Academy Editions, London
- Kuban, D., (1996), İstanbul, Bir Kent Tarihi, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul
- Lang, J., (1987), Creating Architectural Theory: The Role of The Behavioral Sciences in Environmental Design, Van Nostrand Reinhold, New York
- Lang, J., (1988), "Symbolic Aesthetics in Architecture: Toward a Research Agenda", Environmental Aesthetics: Theory, Research and Applications, Cambridge University Press, Editör: Nasar, Cambridge
- Lynch, K., (1960), The Image Of The City, The M. I. T. Press, Massachusetts
- Müller-Wiener, W., (1998), İstanbul'un Tarihsel Topografyası 17. Yüzyıl Başlarına Kadar Byzantion-Konstantinopolis-İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul
- Nohl, W., (1988), "Open Spaces in Cities: In Search of a New Aesthetic", Environmental Aesthetics: Theory, Research and Applications, Jack L. Nasar editör, Cambridge University Press, Cambridge
- Oktay, D., (1991), "Kentsel Çevre İçinde Yönelim Duygusunun Belirlenmesi", 1. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, MSGSÜ, İstanbul
- Önem, B., (2004), Çevre Algılama ve Kentsel Kimlik: Haliç Üzerine Bir Yöntem Önerisi, Doktora Tezi, İTÜ İstanbul
- Önem, B. ve Kılınçaslan, İ., (2005), Haliç Bölgesinde Çevre Algılama ve Kentsel Kimlik, İTÜ Mimarlık, Planlama ve Tasarım Dergisi, İstanbul
- Özendes, E., (1999), The Last Otoman Capital İstanbul A Photographic History, YEM

Yayınları, İstanbul

Potter, J., (1992), *Theory in Environment and Behavioral Studies*, 1. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, 23-34 Mayıs 1991, MSGSÜ, İstanbul

Rapoport, A., (1977), *Human Aspects of Urban Form*, Pergamon Pres, Oxford

Türkçe Sözlük, (1998), Dil Derneği Yayınları, Cilt 1, Ankara

Türkçe Sözlük, (1974), Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara

Ülken, G., (2003), *Tarihi Çevrede Kentsel Dönüşüm Dinamikleri*, Uluslararası 14. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, MSU, İstanbul

Ünlü A., (1992), *Çevresel Kalite, Algı ve Kentsel Tasarım*, 1. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, 23-34 Mayıs 1991, MSGSÜ, İstanbul

Ünlü A., (1998), *Kentsel Tasarımda İlk Kavramlar*, İTÜ Yayınları, İstanbul

Yaşlıca, E., (1992), *Kentsel Tasarım Düzenlemelerinde Kullanıcıların Davranışı*, 1. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, 23-34 Mayıs 1991, MSGSÜ, İstanbul

Yenen, Z., Erkan Biçer, N. ve Yüçetürk, E., (2004), "Transformation of the Meaning of the City Walls of İstanbul", *Restoration and Evaluation of the Walled City of İstanbul*, Europa Nostra Bulletin 58, Cierre Grafica Coop. Srl, İtalya

Yenen, Z. ve Yüçetürk, E., (2001), "Haliç'in Mekansal Bütünlüğü ve Silüet İrdelemesi", *Dünü ve Bugünü ile Haliç Sempozyum Bildirileri*, Kadir Has Üniversitesi, İstanbul

Yüçetürk, E., (2001), *Haliç Silüetinin Oluşum ve Değişim Süreci*, Haliç Belediyeler Birliği Yayını, İstanbul

www.ansiklopedi.com

Ek 3: Haliç Bölgesi'ni Ziyaret Edenler İle Yapılan Anketin Formu

Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü

Kentsel Mekan Organizasyonu ve Tasarım Y.Lisans Programı

Emine Tayyare

HALİÇ VE KENTSEL İMAJ (Haliç'te Ziyaretçiler İle Yapılan Anketin Formu)

A- KİŞİSEL BİLGİLER

- 1- Yaş:
- 2- Cinsiyet:
- 3- Öğrenim Durumu:
- 4- Meslek:
- 5- Medeni Hali:

B- ZİYARET SÜRESİ VE KOŞULLARI

- 1- İkamet edilen yer:
- 2- Haliç'e gelmek için kullanılan ulaşım türü ve ulaşım süresi:
- 3- Kaç yıldır Haliç'i kullanıyorsunuz?
- 4- Haliç'i hangi amaçla ziyaret ediyorsunuz?
- 5- Haliç'e gelme sıklığınız?

C- BÖLGEYİ TANIMA

- 1- Haliç denince ilk akla gelen nedir? Neden?
- 2- Haliç'in sembolü sizce nedir?
- 3- Haliç'i tarif eden 3 sözcük söyleyiniz:
- 4- Sizce Haliç Bölgesi'nin buluşma noktası neresidir? Neden?
- 5- Adresi neye göre tarif edersiniz?
- 6- Sizce Haliç Bölgesi'nin sınırı nerede başlar, nerede biter?

D- MEMNUNİYET

- 1- Haliç Bölgesi'ni seviyor musunuz?
- 2- Haliç Bölgesi'nde en çok nereyi seversiniz? Neden?
- 3- Haliç Bölgesi'nde sizi en fazla rahatsız eden şey nedir?
- 4- Haliç'te yaşamak ister misiniz? Hangi bölgede? Neden?
- 5- Aşağıdaki sözcüklerin size ilk anımsattığı nedir?

Su:

Meydan:

Tersane:

Sur:

Cami:

Yol/Sokak:

Köprü:

- 6- Bölgenizin krokisini kabaca çiziniz

ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi	05.11.1982	
Doğum yeri	Orhangazi / Bursa	
Lise	1996-2000	Yalova Lisesi
Lisans	2000-2004	Yıldız Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
Yüksek Lisans	1989-1991	Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Kentsel Mekan Organizasyonu ve Tasarım Programı

Çalıştığı kurumlar

2005-2006	BİMTAŞ- Kentsel Dönüşüm Grubu
2006-Devam ediyor	BİMTAŞ-İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Planlama Müdürlüğü