

**T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**KONUT DIŞ MEKANLARININ KENTSEL BÜTÜNLÜK AÇISINDAN
DEĞERLENDİRİLMESİ: İSTANBUL - BAKIRKÖY ÖRNEĞİ**

N. IŞIL TAŞKIN

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
MİMARLIK ANABİLİM DALI
MİMARİ TASARIM PROGRAMI**

**DANIŞMAN
DOÇ. DR. FERİDE ÖNAL**

İSTANBUL, 2011

T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KONUT DIŞ MEKANLARININ KENTSEL BÜTÜNLÜK AÇISINDAN
DEĞERLENDİRİLMESİ: İSTANBUL - BAKIRKÖY ÖRNEĞİ**

N. Işıl TAŞKIN tarafından hazırlanan tez çalışması 17.05.2011 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı'nda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı

Doç. Dr. Feride ÖNAL
Yıldız Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri

Doç. Dr. Feride ÖNAL
Yıldız Teknik Üniversitesi

Doç. Dr. İbrahim Başak DAGÜLÜ
İstanbul Üniversitesi

Yrd. Doç. Dr. Ali KILIÇ
Yıldız Teknik Üniversitesi

ÖNSÖZ

Kentsel dokudaki doluluk ve boşlukları ile bir bütün halinde olan kentlerin, boşluk alanları olarak nitelendirilen kentsel dış mekanlar, insanların kent içerisinde en fazla bir araya geldiği, birbirleriyle iletişim kurabildiği, çeşitli aktiviteler ile sosyalleştiği, kent dokusunu oluşturan en önemli öğelerden biridir. Bu bağlamda kentsel dış mekanlar içerisinde konut dış mekanlarının sosyal ve fiziksel olarak öneminin vurgulandığı çalışmada bu mekanların tarihsel süreç içerisindeki gelişimi ile beraber günümüzde geldiği durum ve kentsel doku içerisinde bütünlük açısından ilişkileri incelenerek alan çalışmasında haritalar, fotoğraflar ve analizlerle değerlendirilmiştir.

Çalışmam boyunca benden desteklerini hiç esirgemeyen ve değerlendirmeleri ile beni yönlendiren danışmanın sayın Doç. Dr. Feride Önal'a, manevi desteklerinden ötürü tüm arkadaşlarıma ve her zaman yanımda olan sevgili aileme içtenlikle teşekkür ederim.

Mayıs, 2011

N. Işıl TAŞKIN

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ŞEKİL LİSTESİ.....	vi
ÇİZELGE LİSTESİ	ix
ÖZET	x
ABSTRACT.....	xii
BÖLÜM 1	1
GİRİŞ	1
1.1 Literatür Özeti	1
1.2 Tezin Amacı	1
1.3 Hipotez	2
BÖLÜM 2	3
KENTSEL DOKU VE KENTSEL DIŞ MEKAN KAVRAMLARI.....	3
2.1 Kentsel Doku Kavramı	3
2.1.1 Kentsel Doku Öğeleri	7
2.1.1.1 Kentsel Doluluklar	8
2.1.1.2 Kentsel Boşluklar	11
2.2 Kentsel Dış Mekan Kavramı.....	12
2.2.1 Kentsel Dış Mekan Öğeleri	14
2.2.1.1 Sokaklar/Caddeler	15
2.2.1.2 Meydanlar	16
2.2.2 Kentsel Dış Mekanların Sınıflandırılması	18
2.2.3 Kentsel Dış Mekan Kullanımı	24
2.2.4 Kentsel Dış Mekan Algısı	28
2.3 Kentsel Dış Mekanların Değişimi ve Kentsel Doku Üzerindeki Etkisi	31
2.4 Bölüm Sonucu Ve Değerlendirmeler	35

BÖLÜM 3

36

KONUT DIŞ MEKANLARININ GELİŞİM SÜRECİ VE KENTSEL DOKU ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ: İSTANBUL ÖRNEĞİ..... 36

3.1	Cumhuriyet Öncesi Gelişim Süreci (1923'e Kadar)	
3.2	Cumhuriyet Döneminden Günümüze Kadar Olan Süreçte Konut Dış Mekanlarının Değişimi (1923-2010).....	54
3.2.1	Planlama Kavramının Oluştığı Dönem (1923 – 1950).....	54
3.2.2	Sanayileşme Ve Hızlı Kentleşme Dönemi (1950 – 1980)	58
3.2.3	Türkiye'nin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Dönemi 1980 Ve Sonrası:	67
3.2.3.1	1980-1990 Neo-Liberal Politikaların Yarattığı Mekansal Değişim Süreci	67
3.2.3.2	1990-2000 Küreselleşme Politikalarının Yarattığı Mekansal Değişim Süreci	69
3.2.3.3	2000-2010 Yerel Yönetimin Özel Sektörle İşbirliğinin Hız Kazandığı Dönem	71
3.3	Bölüm Sonucu ve Değerlendirmeler	73

BÖLÜM 4

77

FARKLI DÖNEMLERDE OLUŞMUŞ KONUT DIŞ MEKANLARININ ANALİZİ VE KENTSEL BÜTÜNLÜK AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ: BAKIRKÖY ÖRNEĞİ 77

4.1	Çalışma Alanının Tanımı.....	77
4.1.1	Bakırköy Bölgesinin Tarihi	78
4.1.2	Bakırköy'ün Konumu ve Ulaşım Sistemi.....	84
4.1.3	Bakırköy'ün Nüfus Dağılım Analizi ve Mekana Yansıması.....	88
4.2	Örnek Alanların Analizi ve İrdelenmesi	90
4.2.1	Alanların Oluşum Süreci	92
4.2.2	Alanların Karşılaştırmalı Mekansal Değişim Analizleri	97
4.2.2.1	Taban Alanı (Doluluk-Boşluk) ve Yapı Yoğunluk Analizi	97
4.2.2.2	Ulaşım Analizi	105
4.2.2.3	Açık Alan Analizi	111
4.2.3	Kentsel Dokuda Bütünlük Açısından Değerlendirmesi.....	117
4.3	Bölüm Sonucu ve Değerlendirmeler	119

BÖLÜM 5

123

SONUÇ VE ÖNERİLER

123

KAYNAKLAR.....

126

ÖZGEÇMİŞ.....

131

ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 2.1 Farklı doku örnekleri.....	4
Şekil 2.2 Organik ve inorganik kent dokuları.....	5
Şekil 2.3 İtalya kent dokusu (organik) ve Manhattan kent dokusu (inorganik).....	5
Şekil 2.4 ABCD tipolojisi.....	6
Şekil 2.5 Doluluk boşluğun altı tipik modeli.....	7
Şekil 2.6 Kentsel doluluk boşluk tipleri diyagramı.....	8
Şekil 2.7 Farklı kentlerdeki kentsel blok oluşumları.....	10
Şekil 2.8 Sokaklar, meydanlar ve lineer açık mekanlar plan şemaları.....	12
Şekil 2.9 Ashihara'nın (1981) dış mekan tanımlaması.....	13
Şekil 2.10 Sokak –meydan ağı.....	14
Şekil 2.11 Yol dokuları.....	15
Şekil 2.12 Farklı sokak/cadde örnekleri.....	16
Şekil 2.13 Farklı meydan örnekleri.....	17
Şekil 2.14 Kamusal, yarı kamusal ve özel kentsel dış mekanlar.....	20
Şekil 2.15 Mekanlar arası geçişler.....	20
Şekil 2.16 Yapı dışı kullanım alanları.....	22
Şekil 2.17 Dolaşım alanları.....	23
Şekil 2.18 Negatif dış mekanlar yaratan binalar (artık mekanlar)ve pozitif dış mekanlar yaratan binalar.....	23
Şekil 2.19 Negatif- Pozitif Mekan.....	24
Şekil 2.20 Kentsel dış mekan kullanımları.....	27
Şekil 2.21 Mekansal algılama.....	29
Şekil 2.22 Aynı mekanın farklı hava koşullarında farklı etkiler vermesi.....	29
Şekil 2.23 Kentsel mekan öğeleri diyagramı.....	30
Şekil 2.24 Seri görüş ile algılama gösterimi.....	31
Şekil 2.25 Geleneksel kentte (Nolli'nin Roma Haritası) ve Modern kentte boşluk alanlar.....	32
Şekil 2.26 Binaların dağılımı.....	33
Şekil 2.27 Geleneksel ve modern planlama anlayışında doluluk- boşluk ilişkisi.....	34
Şekil 3.1 17.yüzyılda İstanbul.....	37
Şekil 3.2 İstanbul planı, 1770.....	38
Şekil 3.3 İstanbul haritası, 1871.....	39
Şekil 3.4 19. ve 20. yüzyıllarda İstanbul kent parçaları dokusu.....	41
Şekil 3.5 İstanbul haritası, 1990'lar.....	42
Şekil 3.6 Byzantion'un ilk kuruluş yeri.....	43

Şekil 3.7	Antik kent.....	44
Şekil 3.8	Byzantion'daki şehir elemanları.....	45
Şekil 3.9	Septum Severus zamanında şehrin durumu (M.S. 2. yüzyıl).....	46
Şekil 3.10	Notitia'ya göre Constantinopolis'in 14 bölgesi ve forumlar.....	47
Şekil 3.11	Constantinopolis'in işlev alanları.....	47
Şekil 3.12	Buondelmonti'nin İstanbul tasviri, 1422.....	48
Şekil 3.13	G. Vavassore'nin İstanbul panoraması, yaklaşık 1520.....	49
Şekil 3.14	17. yüzyılın 1. yarısında kentin kuş bakışı görüntüsü.....	50
Şekil 3.15	İstanbul kent planı 1789-1878.....	51
Şekil 3.16	Fatih tarafından oluşturulan İstanbul nahiyeler.....	52
Şekil 3.17	İstanbul ve civarı, yaklaşık 1900.....	53
Şekil 4.1	Bizans- Hebdomon Minyatürü.....	78
Şekil 4.2	Makriköy Baruthanesini Gösteren Gravür.....	79
Şekil 4.3	Makriköy nedjib haritaları, 1918.....	80
Şekil 4.4	Bakırköy genel planları,1930'lu yıllar.....	81
Şekil 4.5	1960 Bakırköy haritası.....	82
Şekil 4.6	Ataköy genel planı, 1957.....	83
Şekil 4.7	2006 İstanbul halihazır haritası Bakırköy merkez ve Ataköy bölgesi.....	84
Şekil 4.8	Çalışma alanının kent içerisindeki konumu ve ulaşım sistemi.....	85
Şekil 4.9	Çalışma alanının ilçe içerisindeki konumu.....	86
Şekil 4.10	Çalışma alanı çevresindeki yapı fonksiyonları.....	86
Şekil 4.11	Çalışma alanı çevresindeki ulaşım fonksiyonları.....	87
Şekil 4.12	Çalışma alanının yıllara göre İstanbul içindeki nüfus oranları.....	89
Şekil 4.13	Çalışma alanı içerisinde farklı dönemlerde oluşmuş kent parçaları.....	90
Şekil 4.14	Çalışma alanı içerisinde seçilen örnek alanlar.....	91
Şekil 4.15	Merkez bölgesi gelişim sürecinde A örnek alanı.....	93
Şekil 4.16	İncirli bölgesi gelişim sürecinde B örnek alanı.....	94
Şekil 4.17	Ataköy 1. kısım içerisinde örnek alan.....	95
Şekil 4.18	Ataköy 9-10. kısım içerisinde örnek alan.....	95
Şekil 4.19	Ataköy 7-8. kısım içerisinde örnek alan.....	96
Şekil 4.20	Ataköy Konaklarının Bulunduğu Kısım içerisinde örnek alan.....	96
Şekil 4.21	A örnek alanı taban alanı analizi ve dağılım grafiği.....	97
Şekil 4.22	A örnek alanı yapı yoğunluk analizi.....	97
Şekil 4.23	B örnek alanı taban alanı analizi ve dağılım grafiği.....	98
Şekil 4.24	B örnek alanı yapı yoğunluk analizi.....	98
Şekil 4.25	C örnek alanı taban alanı analizi ve dağılım grafiği.....	99
Şekil 4.26	C örnek alanı yapı yoğunluk analizi.....	99
Şekil 4.27	D örnek alanı taban alanı analizi ve dağılım grafiği.....	100
Şekil 4.28	D örnek alanı yapı yoğunluk analizi.....	100
Şekil 4.29	E örnek alanı taban alanı analizi ve dağılım grafiği.....	101
Şekil 4.30	E örnek alanı yapı yoğunluk analizi.....	101
Şekil 4.31	F örnek alanı taban alanı analizi ve dağılım grafiği.....	102
Şekil 4.32	F örnek alanı yapı yoğunluk analizi.....	102
Şekil 4.33	Karşılaştırmalı taban alanı (doluluk boşluk) oranları grafiği.....	103
Şekil 4.34	A örnek alanı ulaşım analizi.....	105
Şekil 4.35	A örnek alanı içindeki yolların genel görünümü.....	105
Şekil 4.36	B örnek alanı ulaşım analizi.....	106

Şekil 4.37	B örnek alanı içindeki yolların genel görünümü.....	106
Şekil 4.38	C örnek alanı ulaşım analizi.....	107
Şekil 4.39	C örnek alanı içindeki yolların (araç, yaya ve otopark) genel görünümü..	107
Şekil 4.40	D örnek alanı ulaşım analizi.....	108
Şekil 4.41	D örnek alanı içindeki yolların (araç, yaya ve otopark) genel görünümü..	108
Şekil 4.42	E örnek alanı ulaşım analizi.....	109
Şekil 4.43	E örnek alanı içindeki yolların (araç, yaya ve otopark) genel görünümü..	109
Şekil 4.44	F örnek alanı ulaşım analizi.....	110
Şekil 4.45	F örnek alanı içindeki yolların (araç, yaya ve yeraltı otoparkı girişi) genel görünümü	110
Şekil 4.46	A örnek alanı açık alan analizi ve dağılım grafiği.....	111
Şekil 4.47	A örnek alanı içindeki açık alanların genel görünümü.....	111
Şekil 4.48	B örnek alanı açık alan analizi ve dağılım grafiği.....	112
Şekil 4.49	B örnek alanı içindeki açık alanların genel görünümü.....	112
Şekil 4.50	C örnek alanı açık alan analizi ve dağılım grafiği.....	113
Şekil 4.51	C örnek alanı içindeki açık alanların genel görünümü.....	113
Şekil 4.52	D örnek alanı açık alan analizi ve dağılım grafiği.....	114
Şekil 4.53	D örnek alanı içindeki açık alanların genel görünümü.....	114
Şekil 4.54	E örnek alanı açık alan analizi ve dağılım grafiği.....	115
Şekil 4.55	E örnek alanı içindeki açık alanların genel görünümü.....	115
Şekil 4.56	F örnek alanı açık alan analizi ve dağılım grafiği.....	116
Şekil 4.57	F örnek alanı içindeki açık alanların genel görünümü.....	116
Şekil 4.58	Karşılaştırmalı açık alan oranları grafiği.....	117
Şekil 4.59	Doğu-batı gelişiminde farklı kent parçalarındaki konut dış mekanları arasındaki bağlantının kopması.....	118

ÇİZELGE LİSTESİ

	Sayfa
Çizelge 4.1 Bakırköy ve İstanbul için yıllara göre nüfus değişimleri.....	88
Çizelge 4.2 Alanlar ve oluştukları dönemler.....	92
Çizelge 4.3 Tüm örnek alanların karşılaştırmalı analiz değerleri gösterimi.....	122

**KONUT DIŞ MEKANLARININ KENTSEL BÜTÜNLÜK AÇISINDAN
DEĞERLENDİRİLMESİ: İSTANBUL - BAKIRKÖY ÖRNEĞİ**

N. IŞIL TAŞKIN

Mimarlık Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Feride ÖNAL

Bu çalışmanın amacı; farklı dönemlerde sosyal, ekonomik, kentsel ve siyasi politikalar ile oluşmuş kent parçalarından seçilen örnek alanların mekansal değişimlerini, taban alanı (doluluk-boşluk), yapı yoğunluk, ulaşım ve açık alan analizleri ile inceleyerek kentsel dokuda bütünlük açısından etkisini değerlendirmektir.

Çalışmanın ilk bölümünde, çalışmanın amaç- kapsam ve yöntemi belirtildikten sonra ikinci bölümünde, kentsel doku ve kentsel dış mekan kavramları ilişkisi tanımlanmaktadır. Üçüncü bölümde cumhuriyet öncesi ve sonrasında konut dış mekanlarının hangi politikalara bağlı olarak değiştiğı ve kentsel doku üzerindeki etkileri incelenmektedir. Dördüncü bölümde çalışma alanı üzerinde farklı dönemlerdeki politikaların konut dış mekanlarına yansıması ve buna bağlı olarak kentsel doku üzerindeki bütünlük açısından etkileri analizlerle incelenerek değerlendirilmiştir. Beşinci bölümde ise genel sonuç ve değerlendirmeler yapılmıştır.

Buna göre ikinci bölümde araştırılan kentsel dış mekan ve kent dokusunun kavramsal boyutu, birbiriyle ilişkisi, üçüncü bölümde İstanbul örneğı üzerinden farklı dönemlerdeki politikalara bağlı olarak gerçekleşen değişimi ile değerlendirilmiştir. Araştırma alanı olan İstanbul-Bakırköy ilçesinde bu farklı dönemlerde oluşan kent parçaları içerisinde seçilen örnek konut alanları dış mekanlarının, politikalara bağlı olarak değişimi analizlerle ortaya konmuş ve kentsel doku ile olan ilişkisi ve etkileri irdelendirilmiştir. Buna bağlı olarak sosyal ve fiziksel anlamda birbiriyle ilişkisi olmayan konut dış mekanlarının, kontrolsüz mekansal yayılma ile bu özelliğini daha da artırarak,

günümüzde oluşturdukları kentsel parçalar arasında kültürel, sosyal, ekonomik ve mekansal olarak da bağlantının olmadığı bir doku oluşturdukları sonucuna varılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Konut Dış Mekanları, Kentsel Dış Mekan, Kent Dokusu, Bakırköy

ABSTRACT

THE EVALUATION OF RESIDENTIAL EXTERIOR SPACES İNTERMS OF URBAN INTEGRITY: EXAMPLE OF İSTANBUL- BAKIRKOY

N. İŞİL TAŞKIN

Department of Architecture

MSc. Thesis

Advisor: Assoc. Prof. Dr. Feride ÖNAL

The purpose of this study, different periods of social, economic, and political policies in urban areas formed by the example of spatial changes in selected parts of the city, the base area (occupancy-space), building density, transportation and open space in urban analysis and review to evaluate the effect of tissue integrity.

In the first part of the aim-After you specify the scope and method of the second section, described the relationship between urban fabric and urban outdoor concepts. In the third part of urban outdoor spaces before and after the republic, which varied depending on the policies and their effects on urban tissue examined. The fourth section, the outer housing policies in different periods over the study area attractions, and consequently, the urban fabric in terms of integrity on the analysis by examining the effects of exchnage rates. In the fifth chapter, and the overall results are evaluated.

Accordingly, the second part, investigated the conceptual dimension of urban outdoor and urban fabric, the relationship between each other, through the example of the third section of İstanbul took places in different periods depending on Exchange of policies are evaluated. Bakırköy district of İstanbul at different times of the research area of the sample selected from residential areas outside the urban parts of spaces, depending on the change in the policies set forth in analysis and its relationship with

the urban tissue and the effects examined. Accordingly, the relation between social and non-residential outdoor spaces in the physical sense, this feature further increases with the uncontrolled spread of spatial, urban parts formed today between the cultural, social, economic and spatial concluded that the connection that they create a texture.

Keywords: Residential Exterior Spaces, Urban Open Space, Urban Texture, Bakırköy

GİRİŞ

1.1 Literatür Özeti

Çalışma; araştırmanın kapsamı doğrultusunda literatür taraması ve alan çalışması olmak üzere iki kısımdan oluşmaktadır. Literatür taraması iki alt bölümden oluşmaktadır. İlk olarak, kentsel dış mekan ve kentsel doku kavramları; tanımları, kullanım ve algılama etkisi incelenmiştir. İkinci kısmında ise İstanbul'da cumhuriyet öncesi ve sonrasında yaşanan dönemlerde konut dış mekanlarının değişimi incelenmiştir.

1.2 Tezin Amacı

Çalışmanın amacı; İstanbul'da farklı dönemlerde fiziksel, sosyal ve ekonomik politikalar ile oluşmuş konut dış mekanlarını kentsel bütünlük açısından inceleyerek, çalışma alanı içerisinde seçilen örnek alanların bu politikalar bağlamında ki değişimini ve kentsel doku üzerindeki etkilerini, alana ait dönemsel haritalar ve yapılan analizlerle değerlendirmektir. Konut dış mekanları; yeşil alanlar, otoparklar, aktivite alanları, parklar vs. gibi konut birimlerinin dışında kalan, insanlar arasında sosyal, binalar ve mekanlar arasında ise fiziksel etkileşimi sağlayan, konut birimleri ve kent arasındaki geçiş mekanlarıdır.

Beş bölümden oluşan çalışmanın birinci bölümünde çalışmanın literatür özeti, amacı ve hipotezi ele alınmıştır.

İkinci bölümde; kentsel doku ve kentsel dış mekan kavramları öğeleriyle beraber tanımlanmış, mülkiyet, işlev, biçim karakteri ve insanlar üzerinde bıraktığı etkiye bağlı olarak sınıflandırma yapılmıştır. Bu mekanlar üzerinde gerçekleştirilen aktiviteler, dış mekanların

biçimsel özellikleri, algı faktörünün önemi belirtilmiş ve kentsel doku üzerindeki etkisi değerlendirilmiştir.

Üçüncü bölümde; İstanbul'da konut dış mekanlarının değişimi ve kentsel doku üzerindeki etkileri Cumhuriyet öncesi ve sonrasındaki kentsel politikalarla incelenmiştir. Özellikle cumhuriyet sonrası dönem; planlama kavramının oluştuğu, sanayileşme ile beraber hızlı kentleşmenin yaşandığı ve Türkiye'nin dünya ekonomisine eklemlenmesiyle oluşan süreçler, mekansal etkileri ile üç ana dönem altında değerlendirilmiştir.

Dördüncü bölümde; İstanbul'da Bakırköy ilçesinde yer alan farklı dönemlerdeki sosyal, fiziksel ve ekonomik etkiler ile oluşmuş kent parçalarından seçilen örnek alanlar üzerinden taban alanı (doluluk-boşluk), yapı yoğunluk, ulaşım ve açık alanları yapılan analizlerle incelenerek bu alanların kentsel doku üzerinde bütünlük açısından etkisi değerlendirilmiştir.

Beşinci bölümde ise; yapılan çalışma ile ilgili sonuç ve öneriler bulunmaktadır.

1.3 Hipotez

Yapılan literatür ve alan çalışmaları ile konut dış mekanlarının değişimi ve kentsel doku üzerinde bütünlük açısından etkileri değerlendirilmiştir. Kentsel dış mekan ve kentsel doku kavramları ile birlikte Cumhuriyet sonrasında ki kentsel politikaların konut dış mekanlarına fiziksel ve sosyal olarak yansımaları ve bu mekanların kentsel doku üzerindeki etkileri değerlendirilmiştir.

Alan çalışmasında ise; konut dış mekanlarının değişiminin kentsel doku üzerindeki etkisinin değerlendirilebilmesi için, Bakırköy ilçesinde farklı dönemlerde oluşmuş kent parçaları seçilmiş ve bu parçalardaki farklı örnek alanlar incelenmiştir. Önceki dönemlere ait belge ve haritalar üzerinden yapılan incelemelerle bu örnek alanların hangi dönemlerde, hangi politikalarla oluştuğu ve bugünkü durumları; taban alanları (doluluk-boşluk) oranları, yapı yoğunlukları, ulaşimleri ve sahip oldukları açık alanlar, analizlerle değerlendirilmiştir. Yapılan bu analizler ile konut dış mekanlarının farklılaşarak, günümüzde kentsel dokunun bütününe olan etkisi değerlendirilmiştir.

KENTSEL DOKU VE KENTSEL DIŞ MEKAN KAVRAMLARI

Kentler, kentsel dış mekan (boşluklar) ve onları oluşturan yapılı çevrenin bütünleşmesinden (doluluklar) oluşan doku içerisinde, insanların aktivitelerinin gerçekleştiği “yer” lerdir. Kent içerisinde; binaları, sokakları, meydanları, doluluk- boşlukları ve kamusal-özel alanları barındıran bir bütündür. Kentsel dış mekanlar toplu yaşamın gerçekleştiği alanlar olarak kentsel doku içerisinde fiziksel ve sosyal iletişimi sağlayan mekanlardır.

Kente karakterini ve kimliğini kazandıran kentsel doku ve onu oluşturan öğeler olarak; kentsel doluluklar ve kentsel boşluklar tek başına birer varlık olsalar da, kentin parçası oldukları, kente katılabildikleri ve kentin mimarisini oluşturabildikleri ölçüde, o yerle birlikte değer kazanır ve oranın parçası olurlar (Kostof [1]).

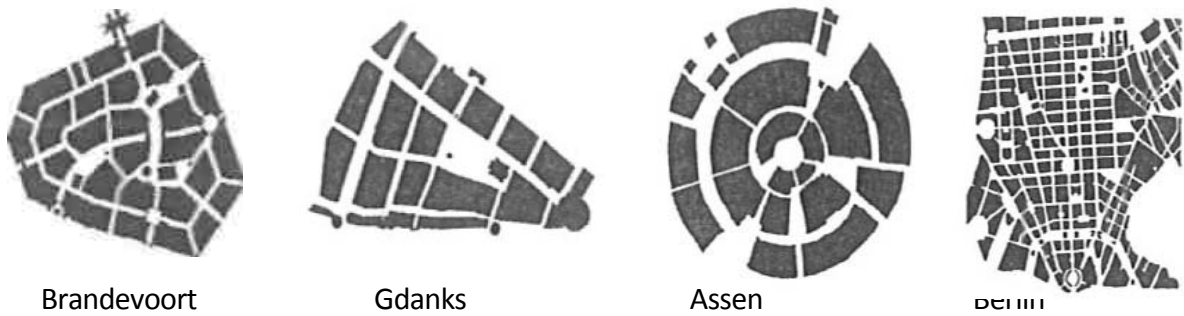
Kentsel doku, kentsel dış mekanlar ve onları çevreleyen yapılı çevre ile tanımlı ya da tanımsız bir bütünü oluşturması ile dış mekanların özellikleri, değişimi kentsel doku oluşumunu da etkileyecektir. Bundan dolayı bu bölümde kentsel doku ve kentsel dış mekan kavramları; öğeleri, türleri, birbirleriyle olan etkileşimleri, ve kullanıcılar üzerindeki etkileri açısından incelenecektir.

2.1 Kentsel Doku Kavramı

Doku, farklı parçaların kompozisyonun bir araya gelmesiyle oluşan biçimdir. Kent ise doku olarak tanımlayabileceğimiz, az veya çok sayıda tekrar eden elemanların arka arkaya gelerek ve farklı kalıplar meydana getirecek şekilde organize olmasıdır (Lozano [2]). Kentsel doku, geometrik olarak çeşitli şekillerde bir araya gelen yapılar ve bunların sınırlandırdığı boşluklar, sokaklar, meydanlar ve avlular gibi açık mekanlardan oluşur (Aydınlı [3]). David Crane, temel

dokuyu; blok dokusu ve kamusal alan ağı, artı temel alt yapı gibi zemin üzerinde görece kalıcı elemanlar olarak tanımlar (Carmona vd., [4]).

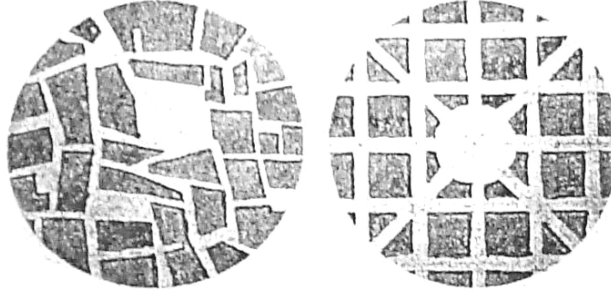
Kentsel doku, belirgin, sürekli sistemin biçimsel anlatımıdır. Görsel etkisi, bütünsel kompozisyonundan çok, birbirleriyle ilişkili motiflerin oluşturduğu karmaşıklıkta yatmaktadır. Çünkü dokular bütünlüklerin değil; bir sürekliliğin parçalar ya da bölümleridir. Bu yönleriyle dokuyu, coğrafik alan üzerinde yayılan alan tasarım modelleri olarak değerlendirmek mümkün olmaktadır. Barınma ve hareket gibi ihtiyaçların, toplumun kültürel birikimiyle kaynaşarak, kentsel mekana yansıdığı düşünülürse, kentsel doku, bir toplumun ayak izi olarak tanımlanabilmektedir (Lozano [2]).



Şekil 2.1 Farklı doku örnekleri (Krier [5])

Kent dokusu yollar, yapılar ve açık alanlardan oluşan, tarihsel süreç içerisinde kullanıcıların yaşadığı olaylarla anlam kazanan, enerjinin, ekonominin ve politikanın şekillendirdiği, kentin, formu, yapısı ve tüm özellikleridir. Bu özellikler kentin veya o kentin kullanıcılarının başından geçen olaylarla şekillenir, değişir ve yeni dokular oluşturur. Bazen bu yenilenme eskisine paralel olarak olsa da bazen de çok farklı şekillerde olabilir. Kentler ve kent kullanıcıları iklimsel, topografik, teknolojik gelişmeler ve değişimlere uyum sağlar. İşte uyum süreci de kent dokusunu oluşturur (Zeytinci [6]).

Kent dokularını organik ve inorganik olarak iki ana grupta toplamak mümkündür. Organik kent dokuları gelişimine müdahale edilmemiş tarihsel süreç içerisinde gelişimi içerisinde yaşayan insanlar tarafından gerçekleştirilmiştir. Dolayısıyla kendiliğinden oluşmuş kent dokularıdır. İnorganik kent dokuları ise, bir yönetim ya da planıcı kadrosu tarafından gelişimine, yapılanma koşullarına, kullanıcılardan önce karar verilip, planlanması ile meydana gelmişlerdir (Kostof [1]).



Şekil 2.2 Organik ve inorganik kent dokuları (Kostof [1])

Kent dokusunun organik olması veya olmaması sadece planlamaya bağlı olmamaktadır. Tipolojik olarak kent dokuları incelendiğinde, doluluk ve boşluk düzenlerine göre de biçimlenme olduğu gözlenmektedir. Kentsel biçimin tanımlanması, binaların, mobilyaların ya da sınırlara veya bireylere bağlı olarak tasarlanan objelerle kıyaslandığında çok kolay değildir. Kamusal tasarımın ele aldığı birleşik form, az veya çok tekrar eden elemanların bir arada olmasının sonucudur ve böylesi birleşik formlar da doku olarak tanımlanmaktadır (Lozano [2]).



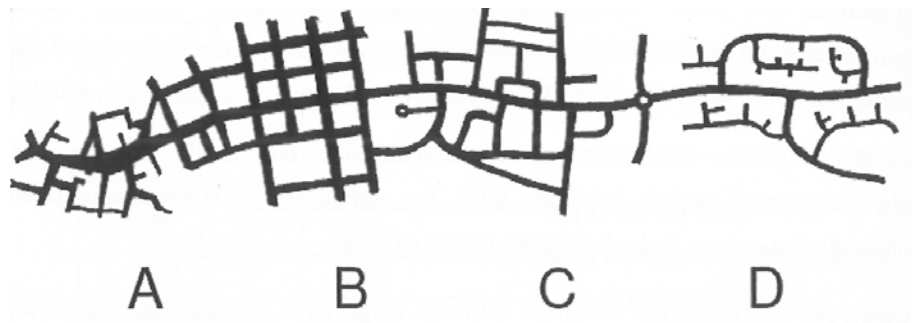
Şekil 2.3 İtalya kent dokusu (organik) ve Manhattan kent dokusu (inorganik) [7],[8]

Mekan türetici harç rolü oynadığı kent biçimlenmesinde, bütünlüğü oluşturan salt mekan birimi değildir. Mekan çevresini de kurar. Mekandan türetilen elemanların sınırlarının belirlenmesi genellikle kentin en karakteristik yanıyla başlar. Bu oluşum ne bir izole olmuş mekan ne bir nesne ya da bloktur. İkisinin bütünleşmesinden oluşan yaygın başka büyük oluşumlarla da bütünleşen bir doku oluşumudur. Doku kentin temel malzemelerinden biridir.

Çeşitli sokaklar, meydanlar ve bloklar sisteminin özelliklerini ve çeşitliliğini belirler. Doku dik açılı düzenden, organik, radyal düzene dek çeşitlilik gösterir. Dokunun değişkenleri düzen sisteminin doluluk boşluk oranları ve yoğunluk derecesine bağlıdır. Dokunun sokak ve blokların tipi ve özelliklerine bağlı olarak ölçek ve tekrarlılık yanı vardır, sokak genişliğine ve konumuna bağlı bir yönelme gösterir. (Karaman [9]).

Kent dokuları, kentlerin fiziksel özellikleri, yerin ve kimliğin farklılıklarına göre değişiklikler göstermektedir. F. Costognoli, oluşumlarına göre kentleri planlı ve plansız kentler olarak ikiye ayırır. Düzensiz kent; gelişimi, üzerinde yaşayan insanlara bırakılması sonucu oluşur. Eğer bir yönetim toprağı parçalara bölüp, kullanıcı yerleşmeden önce parsellerse, bunun sonucu olarak düzgün dokulu kentler oluşur (Kostof [1]).

Düzenli kent dokusunda, mekanlar arasında bir disiplin ve kararlılık varken tekdüzelik de vardır (Lozano [2]). Marshall'a göre [10] da ise kentsel doku oluşturan dört farklı ulaşım şemasından oluşur. Bu dokunun ana karakteri dağıtıcı yollardaki eğrilikler ve bunların bir döngü şeklinde birbirine bağlanmasıdır.



Şekil 2.4 ABCD tipolojisi

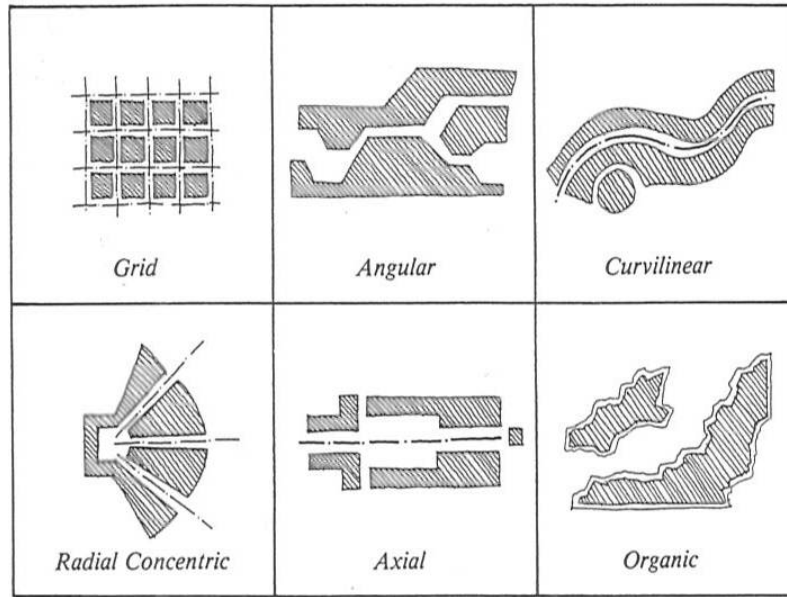
A tipi, tarihi kent merkezlerinin tipik şemasıdır. Eski kent (Altstadt) ifadesini anımsatıcı şekilde A tipi denilmektedir. Bu tip şemalara sahip yerleşmelerde tipik olarak yol hatlarındaki zayıflık, ışınsallığın gelişmemesi gibi durumlar görülmektedir.

B tipi, yeni kurulan ya da mevcuda ek olarak yapılan yerleşimlerin tipik şemasıdır. Dört yol şeklinde kavşak noktaları ve çift cepheli yapılar bu gridal şemanın ana özellikleridir.

C tipi, yerleşimlerde en çok görülen şemadır. Ana arterden iki yana ayrılmış olarak görülür. Daha çok banliyö yerleşimlerinde görülmektedir.

D tipi, daha çok yapılar arasında hiyerarşik bir ayrımın olduğu kollara ayrılan modern kent şemasıdır (Marshall [10]).

Kent dokusunu oluşturan dolu boş ilişkileri binaların şekil ve yerleriyle biçimlenmekte ve çevre elemanların yönlendirilmesi ile altı tipik model oluşturmaktadır. Bunlar; Izgara yerleşim, açılı yerleşim, eğrisel/lineer yerleşim, radyal konsantrik yerleşim, aksiyel yerleşim, organik yerleşimdir.



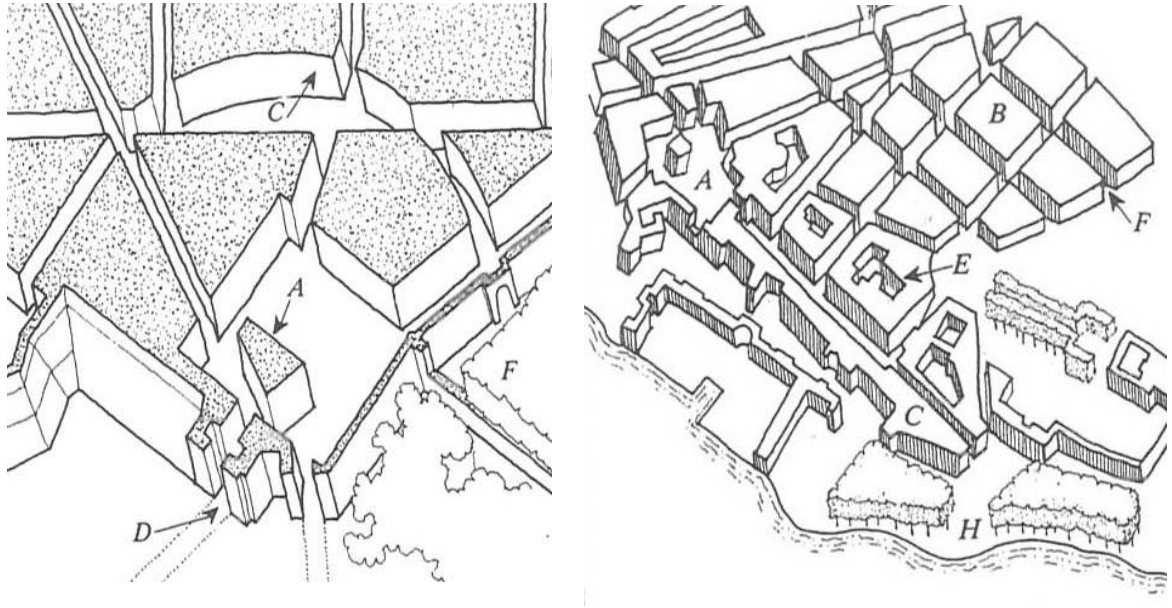
Şekil 2.5 Doluluk boşluğun altı tipik modeli (Trancik [11]).

2.1.1 Kentsel Doku Öğeleri

Kent dokusu; kentsel blokların, binaların oluşturduğu doluluklar ve kentsel açık mekanların oluşturdukları boşluklardan oluşmaktadır (Kostof [1]). Gordon Cullen [12] de “Townscape” adlı yapıtında tek başına duran bir binanın, mimari çatışma olarak deneyimlenebileceğinden ancak bir grup binayı bir araya getirince, salt mimariğin yapılabileceği farklı bir sanattan söz etmektedir. Bu sanat, kentsel strüktür içerisinde doluluklar, boşluklar ve bunların iletişimini kurgulayan ağı kurmaktır. (Alkan Bara [13]).

Kentsel blokların, binaların oluşturduğu doluluklar ve kentsel açık mekanların oluşturduğu boşluklardan oluşan kent dokusunda kentsel mekanı tanımlayan kentsel doluluklar mekansal sürekliliğin sağlanması içinde kentsel boşluklarla bir bütün oluşturmaktadır (Trancik [11]).

Bunlara bağlı olarak kentsel doku öğelerini **kentsel doluluklar ve kentsel boşluklar** olarak sınıflandırabiliriz.



Şekil 2.6 Kentsel doluluk boşluk tipleri diyagramı (Trancik [11]).

Doluluklar; Kamusal anıt ve kurumlar (A), Kentsel bloklar (B), Sınır tanımlayan yapılar (C)

Boşluklar; Geçiş veya giriş mekanı (D), Blok içi boşluğu (E), Sokak ve meydan ağı (F), Park ve bahçeler (G), Lineer açık mekanlar sistemi (H)

2.1.1.1 Kentsel Doluluklar

Kentsel doluluklar, kentsel dış mekanı açık ya da kapalı mekanlarıyla değiştiren önemli bir kentsel doku öğesidir (Kostof [1]). Kentsel mekan oluşumuna yardımcı olabilir, tanımsız olarak da kalabilir ya da bazen sokak ve meydanlardan oluşan sistemin düzenlenmesiyle ortaya çıkabilirler (Krier [14]). Trancik'e göre ise [11] de kentsel doluluklar; anıtları ve baskın kurumsal binaları, kentsel blok alanları ve sınır-tanımlayıcı yapılardan oluşan bir sistemi ifade eder. Kentsel doluluk tipleri, kamusal anıt ve kurumlar, kentsel bloklar ve sınır tanımlayan yapılar olarak sınıflandırılır.

Kamusal anıt ve kurumlar: Kentsel dokuda görsel odaklı noktalar oluşturarak, varlıklarını sosyal ve politik anlamlarını ortaya koyan kamusal binalardır (Trancik [11]). Onları çevreleyen kentsel boşluklarda kamusal mekan olarak kullanılmaktadır. Bu binalar, doku içerisinde kentsel elamanların benzerlik, yakınlık, tekrar ve ortak yönelmelerine göre düzenlenmektedir (Meiss, [15]).

Kentsel bloklar: Ölçüleri, dokuları ve yönlenmeleri ile kamusal mekan organizasyonunun en önemli elemanlarıdır. Blok alanları, tanımlı bir merkez ve tutarlı bir dokuya sahip olabilir. Bloklar, tutarlı grup oluşturan bölgeler veya mahalleler tarafından biçimlenebilirler (Trancik [11]). Kent dokusu ve bütünlüğünü, parçasını oluşturan ana fiziksel bir eleman bloktur. Blok sabit, tekrar eden, modüle dayalı bir eleman değildir. Ancak yine de kendi başına, boyutta ve oranda çevresiyle kaynaşmasında esnekliği olan bir kent değişkenidir. Blok kendi başına kentin bir çekirdek elemanı değildir. O daha çok birbirini tamamlayan ayrı özellikte yardımcı diğer elemanlar ve blok küçük birimlerinin ortaklığı ile kente ağırlığını koyar (Karaman [9]). Krier' e göre ise [14] de; kentin bir parçası olan blok, planlı-plansız yollar, sokaklar ve caddeler tanımlanabilir. Ama önemli olan; kentsel blokların iyi tanımlanmış boyut, yönlenme, tipoloji ve düzen gibi özellikleri olmasıdır. Ancak bu şekilde kentin parçası olurlar (Krier [14]).

Sınır tanımlayan yapılar: Genelde bulvar, kavşak, meydana cephe veren veya bir bölgenin köşesini, önemli yerleri ve anıtları çevreleyen, görsel bir aks oluşturan yapılardır (Trancik [11]).



(i) Rome



(ii) London



(iii) Copenhagen



(iv) Kyoto

Şekil 2.7 Farklı kentlerdeki kentsel blok oluşumları (Carmona vd. [4]).

Kentsel doluluklar kentsel dış mekanın sınırlarını belirleyerek onlara tanımlı ya da tanımsız bir özellik kazandırır, karakterini belirlerler. Oluşturdukları dış mekan ile kentsel dokuyu meydana getirirler.

2.1.1.2 Kentsel Boşluklar

Boşluk kentte tecrübenin ortamıdır ve kamusal, yarı-kamusal, özel alanların düzenini sağlar. Bunu sağlamak için dolaşım engellerini ve süreklilikteki eksiklikleri en aza indirmek ve yok etmek gerekir. Mekansal yönlendirme, bölgelerin ve semtlerin (komşuların) ortak oluşturduğu kentsel blokların düzenlenmesiyle tanımlanır. Bu kentin dokusunu meydana getiren doluluk- boşlukların farklılıkları ve tanımlanmalarıdır ve yerler arasındaki fiziksel düzen ve görsel yönlendirmedir. Kentsel boşluğun karakteri, çevresindeki doluluğun (binalar, bina grupları, kentsel bloklar) düzenlenmesine, bu elemanların ölçeğine ve düşey bileşenler arasındaki açıklık veya zemin yüzeyinin yatay ölçüsüne bağlı olarak değişir. Kentsel boşluklar, işlevsel ve görsel süreklilikler sağlamak için, doluluklardan oyularak, onların içine itilmiş ve bu yolla iç ve dış mekanın birbirinin içinde eridiği mekanlardır. Kaynaştığı doku örneklerine bakıldığında, farklı derecelerde açıklık ve kapalılık etkisine sahip beş tip kentsel boşluk olarak tanımlanmaktadır.

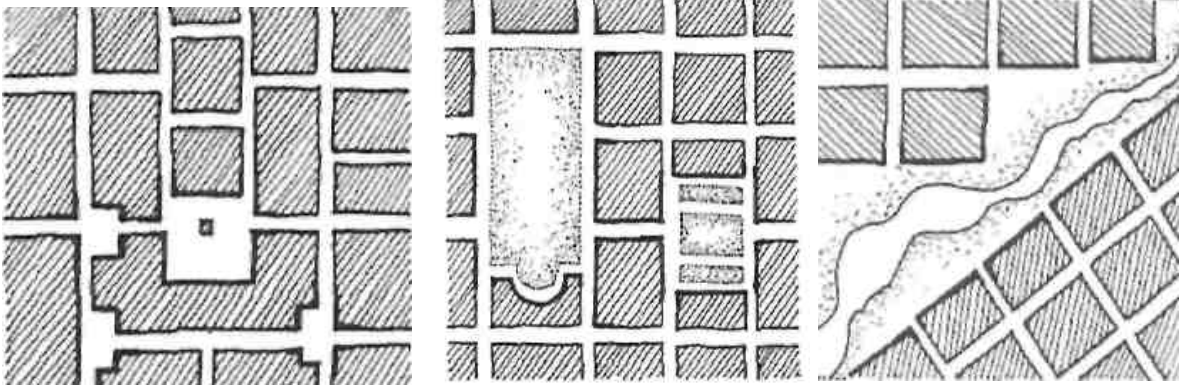
Geçiş veya giriş mekanı; Özel alandan kamusal alanlara geçiş mekanıdır. Oscar Newman'ın da suçları engelleyici etkisini belirttiği, bireylerin yaşam ve çalışma alanlarına varmaları için avlu, niş, lobi ve ön bahçeler gibi yarı kamusal bir geçiş alanıdır.

Blok içi boşluğu: Konut bloklarında ortak kullanıma açık mekanlar, aktivite mekanları, ve alışveriş bloklarında sirkülasyon ya da dinlenme amaçlı kullanılan yarı özel mekanlardır.

Sokak ve meydan ağı: Blokların baskın alanlarını kesen aktif kamu hayatını içeren sirkülasyon mekanlarıdır. Kentsel tarih boyunca sokak ve meydanları ağı kent dokusunun temel yapısını oluşturmuşlardır. Geleneksel doku da sokak ve meydanlar kenti birleştirici özelliğe sahipti. Fakat günümüzde bu sosyal fonksiyon ve fiziksel kalitesini kaybetmiştir.

Park ve bahçeler: Kentsel bloklarla kontrast oluşturan, doğanın kentteki devamlılığını sağlayan dinlenme ve rekreasyon mekanlarıdır.

Lineer açık mekanlar sistemi: Özellikle kıyı ve nehir alanlarının kenarlarındaki sınırlar, bölgeler ve bağlantı alanları oluşturan yeşil alanlardır (Trancik [11]).



Şekil 2.8 Sokaklar, meydanlar ve lineer açık mekanlar plan şemaları (Trancik [11]).

Tüm boşluk tipleri, ancak kendilerini oluşturan doluluklar ile birlikte uyumlu bir bütün olduklarında kentsel mekan içerisinde tanımlı bir bütün oluştururlar.

2.2 Kentsel Dış Mekan Kavramı

Kentsel dış mekanlar, kentsel yapıların dışında kalan, kent arazisi üzerine kurulu, kentlilerin kullandığı, kentle ilişkili olayların yer aldığı alanların tümüdür (Bakan ve Konuk [16]). Kentsel çevre de yer alan “dış mekanlar” toplayıcılık ve kaynaştırıcılık özelliklerine sahip statik mekan niteliğindeki rezervuarlar ve bağlayıcı, dinamik mekan niteliğindeki kanallardır (Spreiregen [17]). Schulz’a göre ise dış mekanlar, soyut olarak yakınlık duygusu içeren yerler, kapalılık duygusu içeren yollardan oluşmaktadır (Shulz [18]). Alkan Bara’ya göre [13] de kentsel dış mekan bina yakın çevresinde, binalar arasında ve binaların birbirleriyle olan ilişkileriyle biçimlenen doğal veya tasarım sonucu oluşmuş düzenlemeleri barındıran, insanların oturma, dinlenme, toplanma, gezinme gereksinimlerini karşılarken, otopark, çocuk oyun alanı gibi bazı teknik servislere de olanak sağlayan açık/yarı açık, yarı özel/yarı kamusal mekanlardır (Alkan Bara [13]).

Dış mekanlar toplumun yarattığı kültüre, teknolojiye bağlı olarak farklılaşabilmektedir. Değişen toplumun değişen ihtiyaçlarının karşılanabileceği dış mekanlar, kültürün sürekliliği içinde yeni bir düzene girer (Gül [19]). Dolayısıyla çevresindeki yapılar ya da doğal elemanlar sınırlandırılmış kentsel dış mekanlar, kentsel mekan içerisinde fiziksel sürekliliği sağladığı gibi, toplumun yarattığı kültüre bağlı olarak da sürekliliğe sahip mekanlar olmalıdırlar.

Mimari iç mekanlar zemin, duvar ve tavan olmak üzere üç düzlemde oluşurken, mimari dış mekanlar zemin ve duvar olmak üzere iki düzlemde oluşurlar. Bundan dolayı Ashihara (1981) dış mekanı “çatısız mimari” olarak tanımlar.



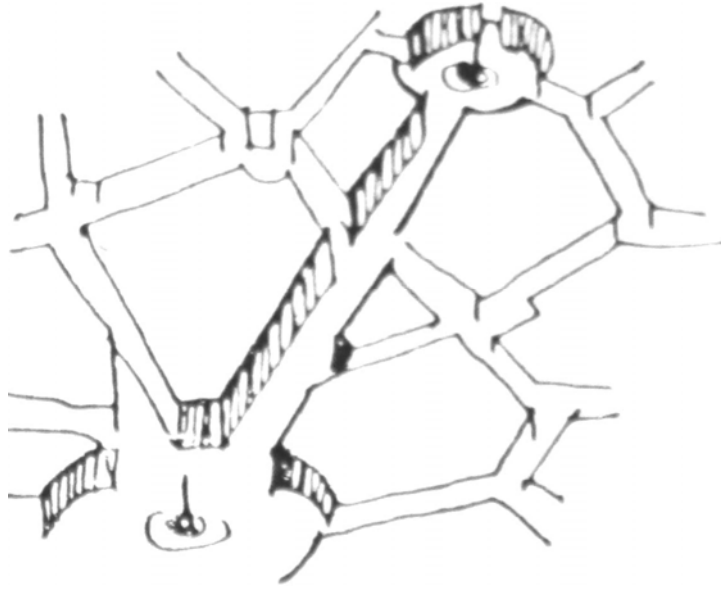
Şekil 2.9 Ashihara'nın [20] dış mekan tanımlaması

Kentsel dış mekanlar özel yaşamın aksine toplu yaşamın tüm etkinliklerinin süregeldiği, her yaş, cins ve meslek grubunun yararlanmasına açık kent strüktürü içerisinde yer alan mekanlar olarak tanımlanabilir (Bakan ve Konuk [16]). Sosyal iletişim ve etkileşimin en önemli aracı olarak kentsel yaşantıda insanları bir araya getiren etkinlikleri barındırmaktadır (Alexander [21]). Bu yüzden mülkiyetin ortak olduğu, toplumun ortak çıkar ve kullanımları için oluşturulmuş, düzenlenmiş veya kendiliğinden oluşmuş kamusal alanlar olarak da nitelendirilebilirler (Gül [19]). Kamusal alan, toplum için planlanan, düzenlenen veya kendiliğinden oluşmuş, toplumun yararlandığı alan olarak tanımlanabilir (Bakan ve Konuk [16]). Açık kamusal mekanların temel özellikleri arasında, canlı, herkes tarafından ulaşılabilir, güvenli, çekici, mekan duygusu yaratan, kültürel kimliği yansıtan, fonksiyonel ve kullanım kolaylığı olan, bir araya gelme fırsatlarını yaratan mekanlar olması sayılabilmektedir. Birey mümkün olduğunca her türlü hizmete ve mekana ulaşabilmelidir. Kişi tercih ettiği yaşam ortamını seçebilmeli, istediği anda farklı pek çok çeşit çevreye, yeşil alanlar dahil olmak üzere girebilmelidir (Erdönmez [22]).

Kentte kullanıcıların ve mekanlar arası sürekliliği sağlayan öğeler olan sokaklar, caddeler ve meydanlar kısaca tüm kentsel dış mekanlar büyük önem kazanmaktadır. Bu mekanlar aynı zamanda insan- çevre etkileşiminde ön plana çıkan yapıların oluşturduğu ve içerisinde kentsel olayların meydana geldiği kentsel boşluklardır.

2.2.1 Kentsel Dış Mekan Öğeleri

Sokaklar, caddeler ve meydanlar, tanımlanmış kentsel bir bütünlüğü oluşturan , kamusal alanın temel mekanlarıdır (Gökgür [23]). Kentte meydanlar ve sokaklar birbirini izler, bunlar kentsel dış mekanların güçlü öğeleridir (Bakan ve Konuk [16]). Krier'e göre ise [14] de onları saran duvarların boyutları, fonksiyonları ve dolaşımları ile tanımlanan sokak ve meydanlar kentsel dış mekanın iki temel öğesidir.



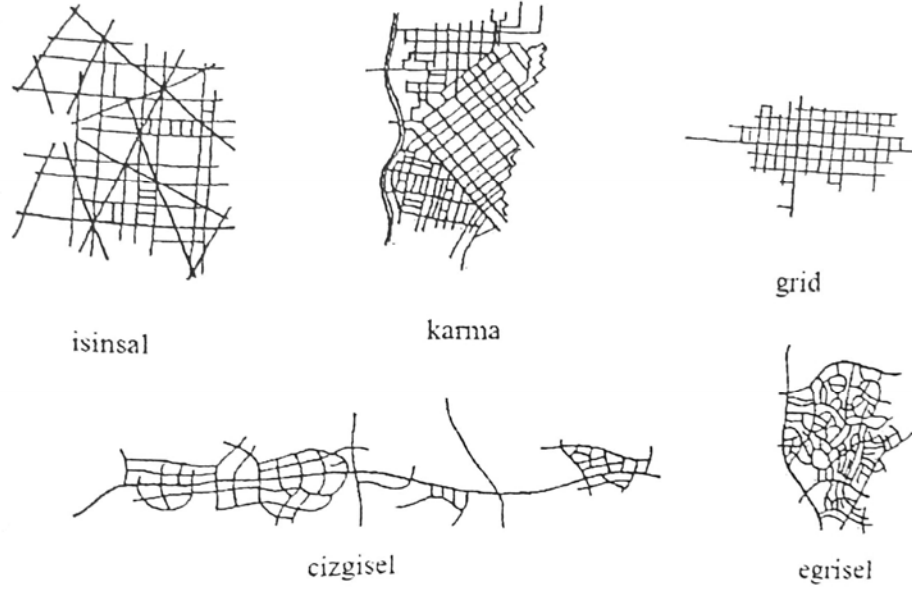
Şekil 2.10 Sokak –meydan ağı (Bakan ve Konuk [16]).

Caddeler ve meydanlar özellikleri tanımlanmış kentsel bir bütünlüğün oluşmasında kompozisyonun kurulmasında etkin elemanlardır. Cadde aksa dayalı, açık ve süreklidir. Yerel dokunun belirleyicisi olduğu kadar, yerelin ötesinde tüm kenti bağlayan bir düzen elemanıdır. Meydan caddenin tam aksi bir özelliğe sahiptir. Merkezidir, kapalıdır ve süreksizlik ilkesi hakimdir. Biçimlenmesinde meydan daha çok kentsel bütünlüğü caddelerle bağlanan kentin önemli mekansal değişkenidir. Bir çok biçimlenme olanakları meydanı bir özdeşleşme ve bütünleşme odağı ya da karmaşıklığı bütünü kenarla ilişkilerini bağlamada bir geçiş elemanı rolü oynar (Karaman [9]). Caddeler, parklar ve meydanlar; kültürel farklılıkların bir araya geldiği, kişilerin kendilerini, inançlarını, düşüncelerini birbirlerinden farklı olarak ortaya koydukları ve belki de insanların ilk defa karşılaştıkları hareketlerin ve düşüncelerin yer aldığı mekanlardır (Erdönmez [22]).

Bu bilgilere dayanarak, kentsel dış mekan öğelerini iki başlık altında inceleyebiliriz.

2.2.1.1 Sokaklar/Caddeler

Sokaklar, heterojen bir yapı gösteren kentlerde insanların birbirleri ile temasını sağlayan, özel ile kamusalın iç içe geçtiği ya da özel alandan kamusal alana ilk geçiş olarak insanlara zengin deneyimler sunan kamusal mekanlardır. Sokaklar, kamusal yaşam alanlarımızın en temel bağlayıcı elemanlarıdır (Özcan, vd. [24]).



Şekil 2.11 Yol dokuları (Zeytinci [6]).

İnsanların üzerinde hem yaya olarak hem de taşıt ile hareket ettiği sokaklar ve caddeler, birbirleriyle ve yapı adaları arasındaki bağlantıyı sağlayan kentsel dokunun önemli birer öğeleridir. Krier'e göre [25] de sokak; yaya, araç dolaşımını sağlayan ve içerisinde yeşili de barındıran kamusal dolaşım ve rekreasyon alanıdır.

Cadde ve sokaklar yalnızca yaya ve trafik dolaşımına ayrılmış alanlar değildir. Bu alanlar toplumun iki farklı dünyasına hitap eden yerlerdir; herkesin görünmek istediği kamusal mülk ve her bir kişinin özel bir yaşam bulduğu özel mülktür (Gökgür [23]). Genelde kentsel bloğun yüzeyinde oluşan, yatay ritimle ayırt edilmekte, düşey ritimler ise mekanda yönlendirmeyi sağlamaktadır. Sokağın sürekliliğini sağlayan ise kentsel blok ve kentsel duvardır (Trancik [11]).

Modernistlere göre sokak, yaşanılan bir yerden çok, insanları ve araçları bir noktadan diğerine götüren bir mekandır. Postmodernistlerin yaklaşımları açısından ise sokak, yeni kentsel yaşam biçiminin tamamlayıcısı bir yer olarak görülmeli ve bunu teşvik edici şekilde

tasarlanmalıdır. Bu yaklaşım sokağı bir ulaşım sisteminden bir yaşam ortamına doğru çekmektedir. Gündelik yaşam içinde insanlar yaşadıkları kentte, evlerinin bulunduğu sokaktan kentin bulvarlarına kadar sürekli çevreleriyle bir etkileşim içindedirler. Bu bakış açısı içerisinde sokak, fiziksel kurgusunun yanı sıra bir yaşam biçimini de ifade etmektedir. Sokakta yer alan binalar, ağaçlar vb. elemanlar sokağı fiziksel olarak tanımlarken, sokaktaki evlerde yaşayanlar, sokaktan gelip geçen yayalar, çevresi ile işlevsel ilişki kuran kullanıcılar ve onların gereksinimleri de sokağı yaşamsal olarak tanımlamaktadır (Özcan, vd. [24]).



Dubrovnik, Hırvatistan



Brugge, İsviçre



Manhattan, New York

Şekil 2.12 Farklı sokak/cadde örnekleri [26], [27], 28]

Sokaklar, kent morfolojisini biçimlendiren ve kentsel dokunun sürekliliğini koruyan temel öğelerdendir. Kentin bir parçası olan sokak, daima kamusal yaşamı yönlendiren işleviyle var olmuştur (Gökgür [23])

2.2.1.2 Meydanlar

Krier'e göre meydan, bireylere istemli ve istemsiz, gelişigüzel hareketlilik sağlayan, içinde sürekli ve yönlendirilmiş bir hareket düzeninden çok, durma imkanı veren ve hareketliliği zorlamayan mekanlardır. Bu hareketlerin kaynaştığı, kenetlendiği noktalardır. Bireye hareket yönünün seçiminde serbestlik tanır ve onu zorlamaz (Öksüz [29]). Meydan, pazar yerleri, gösteri ve tören alanları, dini yapı ve belediye binalarının önlerindeki alanlardır (Krier [25]).



Piazza Dante Aligheri, Italy



Piazza Campo, Italy



Union Square, Manhattan



Times Square, New York

Şekil 2.13 Farklı meydan örnekleri [30], [31], [32], [33]

Meydanlar, fiziksel olarak doluluk boşluklardan oluşan bir yerleşimin içinde genişlemiş boşluklar olarak tanımlanabilir. Kentin kamusal mekanları olup, bir amaca, bir kullanıma açık gerekli boyutlara sahip alanlardır (Gökgür [23]). Fakat yerleşmelerin sahip oldukları en geniş ortak kullanımlı odalar olan meydanlar genişledikçe, terk edilmiş, boşaltılmış gibi görünürler (Alexander [21]). Bu mekanlarda cadde üzerinde olamayacak, yüzeye yayılan aktif ve pasif faaliyetler gerçekleşir. Kamusal alanların “dolaşım alanı” olan meydanın aynı zamanda işlevsel ve estetik önemi vardır. Meydanlar konum itibarıyla farklılıklar gösterebilirler. Bunlar;

- Çok fonksiyonlu merkezi kent meydanları,
- Pazar kurulan meydanlar,
- R prezantatif (gösteriş) meydanlar,
- Dini yapıların bulunduğu meydanlar
- Büyük caddelerin kesiştiği meydanlar,
- Gösteri alanı olan meydanlar,
- Sanatsal ağırlıklı meydanlar,
- Toplanma mekanları olan meydanlar,
- Ulaşıma dönük meydanlar,
- Otopark görevindeki meydanlar,
- Yeşil alan ve sportif konumdaki meydanlar,
- Sergi ve eğlence meydanları olabilirler (Gökgür [23]).

İşlevsel olarak sınıflandırılan bu meydanlar Zucker’a göre, onun spesifik fonksiyonu hiçbir zaman belli bir mekansal form üretmez. Her  zel fonksiyon farklı birçok biçimdeki meydan ile karşılanabilir. Bundan dolayı meydanın biçimini belirleyen onun fonksiyonu değil, mekansal yapısıdır (Carmona vd. [4]).

2.2.2 Kentsel Dış Mekanların Sınıflandırılması

Kentsel dış mekanları; mülkiyet etkisi, işlevi, oluşturduğu kapalılık etkisi ve kullanıcılar üzerindeki etkisine bağlı olarak dört grupta sınıflandırabiliriz.

Kentsel dış mekanlar mülkiyet etkisine bağlı olarak; Kent bütünü, mekansal açıdan aşağıdaki şekilde sınıflandırılabilir;

Kamusal Mekanlar (toplumun ortak kullanımına ait mekanlar)

- Doluluklar (Kamusal Yapı: Sanayi, tarım, hizmet, dinlenme, eğlence)
- Boşluklar (Kamusal Dış Mekanlar: Arsa, arazi ,park, bahçe, yol, sokak, cadde, meydan)

Özel Mekanlar (Bireysel kullanıma ait mekanlar)

- Doluluklar (Özel yapılar: Konut, işyeri, ticaret, sanayi, tarım, hizmet, dinlenme, eğlence)
- Boşluklar (Özel dış mekanlar: Arsa, arazi, park, bahçe, tarım)

Bu sınıflamada yer alan kamusal dış mekanlar ve özel dış mekanlar “kentsel dış mekanları” oluştururlar. Her iki tip dış mekanın birbirleriyle ilişkileri ve kullanımları açısından ele alındığında arada tampon bir bölgenin oluşturduğu görülür ve böylelikle kentsel dış mekanlar;

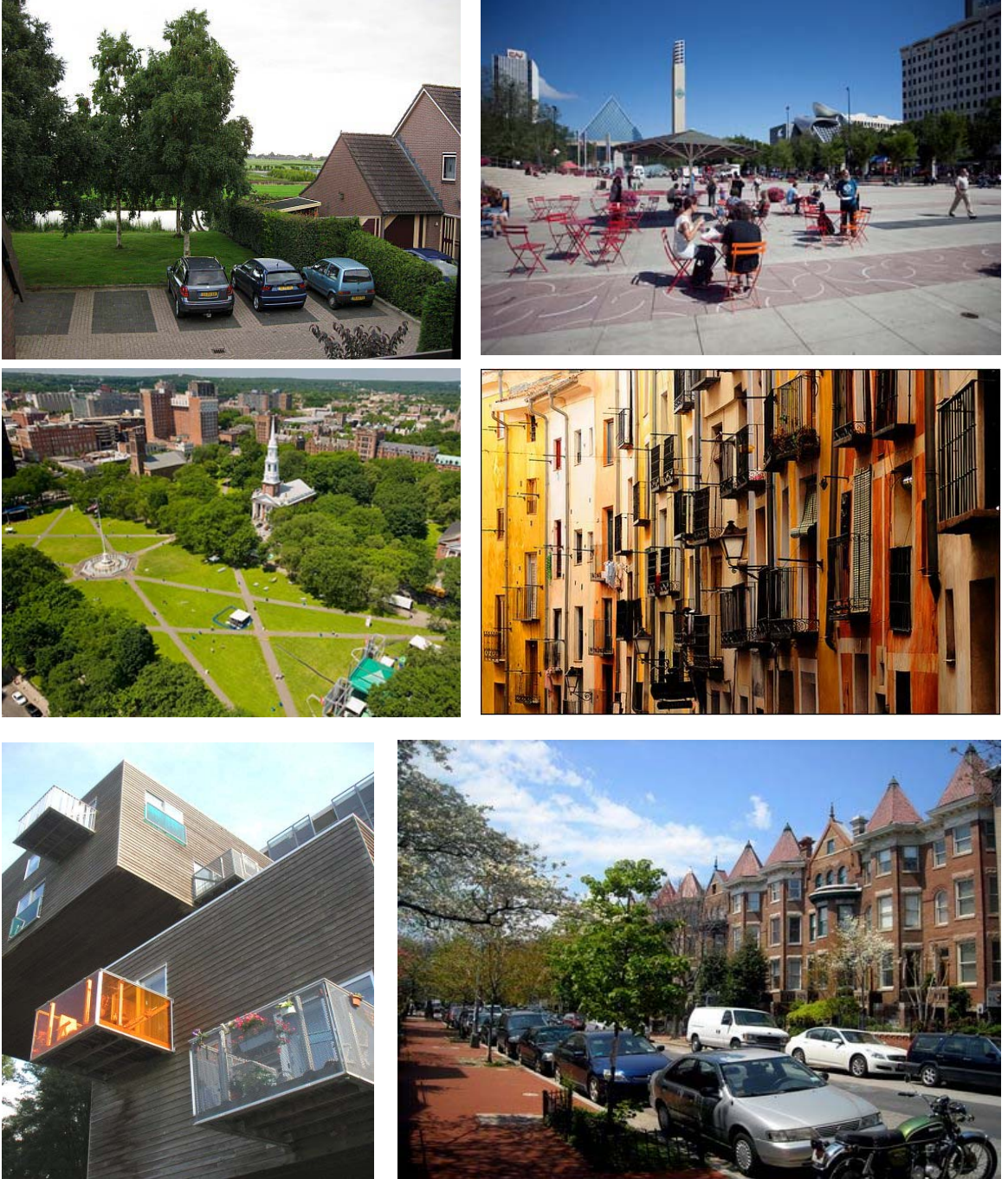
Kamusal Dış Mekanlar

- Kamusal Dış Mekan
- Yarı Kamusal Dış Mekan

Özel Dış Mekan

- Özel Dış Mekan
- Yarı özel Dış Mekan olarak tanımlanabilir (Newman [34]).
- **Özel kentsel dış mekanlar:** Mülkiyeti bir şahsa ya da kuruluşa ait belirli kişiler tarafından kullanılan, çoğunlukla dışarıyla görsel bağlantısı kesilmiş ve yan yüzeyleri tanımlanmış teras, avlu gibi mekanlar olarak tanımlanır
- **Yarı özel kentsel dış mekanlar:** Ön ve yan bahçesi tanımlanmış ve belirli kişilerce kullanılan, ancak görsel olarak kentsel mekana ve kullanıcılara katkısı olan ve toplumsal bir denetimin söz konusu olduğu mekanlar olarak tanımlanır.
- **Kamusal kentsel dış mekanlar:** Sokaklar, mahalleler, meydanlar, parklar, oyun bahçeleri ve ortak kullanıma açık binaların içindeki avlular gibi herkesin rahatlıkla kullanabildiği mekanlar olarak tanımlanmaktadır.
- **Yarı kamusal kentsel dış mekanlar:** Deneyimsel olarak bir araya gelen kullanıcı gruplarının bulunduğu, mekanı sürekli kullanan iç kullanıcı ile dış kullanıcının ayrımının yapıldığı mekanlardır. Konut ortak bahçeleri, avlular, otoparklar bu mekanlara örnek olarak gösterilebilir (Ashihara [20]).

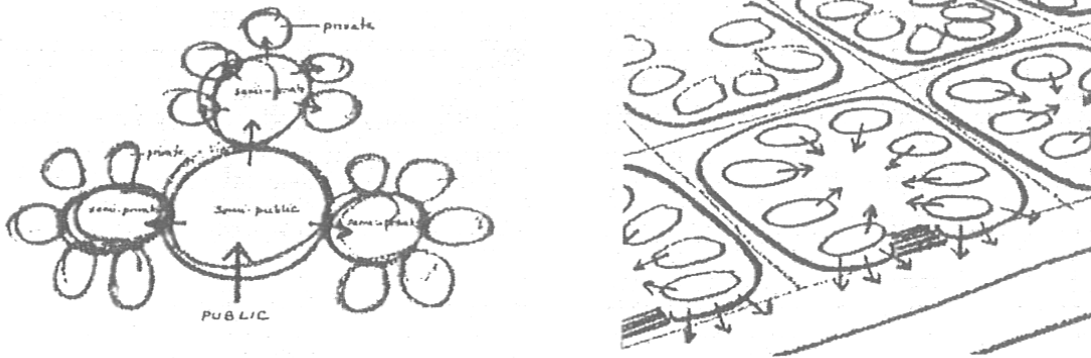
Hiyerarşik sistem içerisinde bulunan kamusal açık mekanlar arasındaki bağlantı ve geçişler, örneğin oturma odasından kent meydanına gelene kadar geçtiğimiz mekanlar ve farklı grupların kullanımı açısından mekanlar arasındaki ilişkiler düşünüldüğünde, farklı mekanları farklı düzeylerde kamusal ve özel mekanlar olarak nitelemek mümkün olacaktır (Gehl [35]).



Şekil 2.14 Kamusal, yarı kamusal ve özel kentsel dış mekanlar [36], [37], [38], [39], [40], [41]

Konutlar arasında kalan ortak kullanımlı açık mekanlar herkesin kullanımına açıktır, fakat mekanların birbirine ve ortak mekana yakınlığı sebebiyle, kontrolün sağlandığı kamusal

mekan karakterini taşırlar ve yarı kamusal mekan olarak tanımlanırlar. Yarı kamusal mekanlara örnek olarak avlu, bahçe merdiven veya koridorlar gösterilebilir. Gerçek yaşamın fiziksel ve toplumsal çevresini yarı özel mekanların boyutlandığını (ön bahçe, sokaklar gibi) özellikle böylesine mekanların toplumun kişiliğinin bir belirtisi olduğunu kaydetmektedir (Gehl [35]).



Şekil 2.15 Mekanlar arası geçişler (Gehl [35]).

Kentsel dış mekanlar işlevine bağlı olarak;

Kentsel dış mekanlar işlevine göre yedi grupta sınıflandırılabilir. Bunlar; meydanlar, çevre yolları, caddeler ve yol aksları, alışveriş alanları, parklar, oyun ve rekreasyon alanları, mahalle ölçeğinde boş alanlar, kıyı alanları'dır (Şatır ve Korkmaz [42]).

Buna göre kentsel dış mekanlar fonksiyon alanları, tamamlayıcı alanlar ve boşluk alanlar olarak 3 grupta toplanabilir. Fonksiyon alanları, spor ve rekreasyon alanları gibi kentte belli bir işleve sahip alanlar olarak ifade edilebilir. Tamamlayıcı alanlar, fonksiyon alanlarını birbirine bağlayan ve kent ile ilişkisini sağlayan mekanlardır. Boşluk alanlar ise yapı dışındaki bahçeler, avlular, açık ya da yarı açık alanlardır.

Aydemir'e göre [43] de kentsel dış mekanlar beş grupta toplanabilir. Bu mekanların işlevlerine bağlı olarak;

- Sosyal/psikolojik/estetik işleve sahip kentsel dış mekanlar
- Kent iklimini iyileştirme ve hava kirliliğini azaltma işlevine sahip kentsel dış mekanlar

Kentsel gelişmeyi ve servisleri biçimlendirme işlevine sahip kentsel dış mekanlar

- Genel ekolojik işleve sahip kentsel dış mekanlar
- Ekonomik işleve sahip kentsel dış mekanlar'dır.

Tankel'e göre ise [44] de kentsel dış mekanlar işlevlerine göre dört grupta toplanabilir, Bunlar;

- Yaratıcı kentsel dış mekanlar
- Koruyucu kentsel dış mekanlar
- Dekoratif kentsel dış mekanlar
- Rekreasyon işlevli kentsel dış mekanlar'dır.

Kentsel dış mekanlar, **yapı dışı kullanım alanları** ve **dolaşım alanları** olarak daha net bir biçimde gruplanabilir.

Yapı dışı kullanım alanları: Bu terim, ışık, hava, dışarıda yaşama olanakları ve güzel görünüş sağlayarak, iç mekanların yaşam kalitesini artıran; açık ve yarı açık özel oturma alanları (balkon, hayat), avlu, ön, yan ve orta bahçeler, park spor alanları, eğlence alanları, pazar yerleri vb. kullanım alanlarını kapsamaktadır.



Şekil 2.16 Yapı dışı kullanım alanları [45], [46]

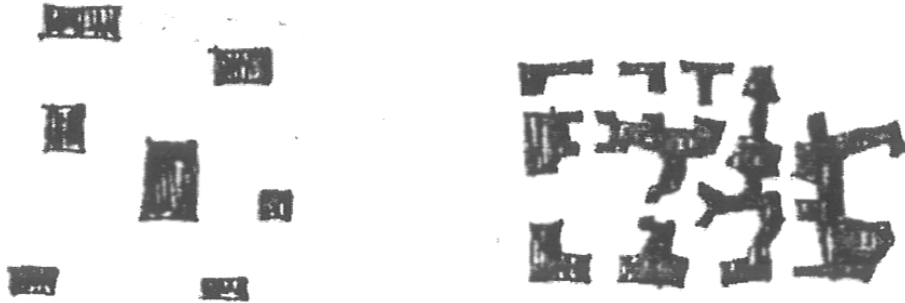
Dolaşım alanları: yapı dışı kullanım alanları arasındaki ilişkinin yaya ve taşıtlar ile kurulmasını sağlayıp, birbirlerine yaklaştıran dolaşım ve haberleşme alanı niteliğindeki yol, sokak, cadde, meydan, avlu, otopark gibi kullanım alanlarıdır (Gül [19]).



Şekil 2.17 Dolaşım alanları [47], [48], [49]

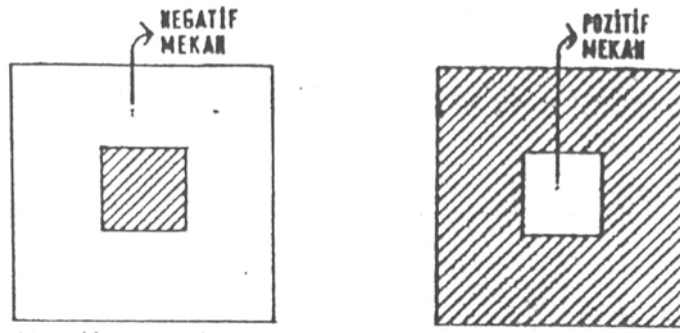
Kentsel dış mekanlar oluşturduğu kapalılık etkisine bağlı olarak;

Dış mekanlar temel olarak iki başlık altında incelenebilir: Negatif ve pozitif dış mekanlar. Dış mekanlar binalar arasındaki artık ve biçimsiz mekanlar ise negatif mekanlardır ve kullanılmazlar. (Alexander [21]). Her yönden tam olarak algılanamayan, işlevsel ve görsel açıdan rahatsızlık yaratan mekanlardır. (Ashihara [20]).



Şekil 2.18 Negatif dış mekanlar yaratan binalar (artık mekanlar)ve pozitif dış mekanlar yaratan binalar (Alexander [21]).

Eğer dış mekan belirgin ve tanımlanabilir bir şekle sahipse pozitif mekandır. Kolay algılanabilen, kullanışlı ve rahat mekanlardır. Pozitif dış mekanın kesin sınırları vardır ve buralarda oluşturulacak fonksiyonları da yoğunlaştırır (Ashihara [20]). Negatif mekanda binalar figür, açık mekanda fondur ve açık mekanı figür, binaları fon olarak görmek değildir. Pozitif mekanda ise her iki durumu da görmek mümkündür (Alexander [21]).



Şekil 2.19 Negatif- Pozitif Mekan (Ashihara [20])

Kentsel Dış mekanlar kişi üzerinde bıraktığı etkiye bağlı olarak ise; statik ve dinamik mekanlar olarak ikiye ayrılır. Dış mekanlar içinde meydanlar, avlular sahip oldukları kapalılık, sınırlandırma, eylemleri ve eylemcileri bir havuz gibi toplama özellikleri ile statik bir karakter sınırlar. Statik mekanlar, hareket doğurucu değil, toplayıcılardır. Buna karşın yol mekanı sahip olduğu süreklilik, akıcılık ve yönlendiricilik ile hem fiziksel hem de görsel olarak dinamik mekan karakterine sahiptir (Gül [19]). Meydan, avlu gibi mekanlar durağanlık hissi veren mekanlar olurken, yol mekanları gibi dinamik mekanlar da daha çok hareket hissini uyandıran mekanlar olma özelliğini gösterirler.

2.2.3 Kentsel Dış Mekan Kullanımı

Günlük hayatın giderek kişiselleşmesi ve dolaylı iletişimin sınırlar ve mesafelerle artması ile kamusal alan ve kamusal yaşam ihtiyacı artmaktadır. Bu mekanlarda insanlar diğer insanlarla ve ait oldukları toplumla doğrudan iletişim kurabilirler; kendileri için bir şeyler görebilir, deneyimleyebilir ve toplum duygusunu hissedebilirler (Madanipour, 1996).

Tarihsel süreç içerisinde kentsel dış mekanlar, insanların doğası gereği, yaşam biçimlerinin değişimi ile birlikte, dış mekanların kullanımları ve biçimleri de değişime uğramıştır. Bunun için kentsel dış mekanlar, değişen sosyo-ekonomik koşullara kullanım şekilleri ve biçimleri ile cevap verebilen yaşayan organizmalardır (Alexander, 1977). Kentsel yaşam sürekli olarak bir

değişim içerisinde olduğundan, kentsel dış mekanlar, ortaya çıkan yeni ihtiyaçlara cevap verebilen nitelikte olup buna göre bir kullanım özelliği göstermelidir. Bu mekanlar ayrıca insanların bir araya gelmelerini sağlayan, yakınlaştıran bağlayıcı bir kullanıma sahiplerdir. Özellikle tarihsel bir geçmişi olan mekanlar, hem kültürler arası izleri yaşanan güne taşıyarak hem de mevcut halindeki durumuyla insanları ve kültürleri bağlayıcı olurlar.

Dış mekanın kalitesine bağlı olan dış mekan aktiviteleri tercihe bağlı ve eğlence amaçlı aktiviteler olup sosyal aktivitelerin önemli bir bölümünü oluşturur. Özellikle çekici aktivitelerin, koşullar yetersiz olduğu durumlarda ortadan kaybolduğu, uygun koşullar olduğunda ise canlandığı görülmektedir (Madanipour [50]). Kamusal mekanların, kent bütünü içinde birleştirici bir etkisi bulunmaktadır. Her çağdaki kentlerde açık mekanların işlevi, sosyal karşılaşmaları geliştirmek, toplumsal ilişkilerin ve olayların iletilmesine hizmet etmek olmuştur (Kostof [1]). Tüm bunlara bağlı olarak kentsel dış mekanlar insanların toplu olarak yaratıcılıklarını, yeteneklerini ortaya koydukları, paylaştıkları mekanlar olup bunları yaparken de aynı zamanda kültürel anlamda da bireyler ya da toplumlar arasında bir iletişimin sağlandığı alanlar olma özelliğine sahip olurlar.

Dış mekan fonksiyonlarının sınıflandırılması, kentsel terminolojide birkaç tanıma sahiptir. Charles Eliot, dış mekanları iki grupta toplamıştır; birincisi hizmet için dış mekanlar, ikincisi ise yapısı ile belirlenen dış mekanlar'dır. Turnard Pushkarev ise dış mekanları yaratıcı, koruyucu, dekoratif, rekreasyon olarak dört fonksiyon altında sınıflandırmıştır (Tankel [44]).

Tankel'e göre ise [44] de dış mekanlar ikiye ayrılır. İnsanların farkında olduğu açık mekanlar ve onların farkında olamadığı ama günlük yaşamlarını etkileyen dış mekanlardır.

İnsanların farkında olduğu dış mekanlar üç fonksiyona sahiptir;

- Kullanılan dış mekanlar: Aktiviteler için geniş alanlar, pasif rekreasyon aktivitesi ve sirkülasyon için
- İzlenen dış mekanlar: Evden, yoldan ve diğer üst noktalardan
- Hissedilen dış mekanlar: Mahremiyet verir, kapalılık ve genişlik hissi verir.

İnsanların ister istemez farkında olmadıkları kentsel dış mekanlar ise ikiye ayrılır. Bunlar;

- Kentsel işlerin yapıldığı dış mekanlar,
- Kentsel gelişme biçimine yardım eden dış mekanlar' dır (Tankel [44]).

Tarihsel süreç içinde teknolojik gelişmelere bağlı olarak değişen toplum yapısı, kentsel mekanların kullanımında da değişmelere yol açmaktadır. Günümüzdeki yaşam tarzı kentsel açık mekanlara olan talebi azaltmıştır. Kentsel açık alanların en önemli özelliklerinden biri ait olduğu toplumun kültürel değerlerini yansıtmasıdır. Kentsel mekana hayat veren kentlinin mekanı kullanmasıdır.

Gehl'e göre kentsel mekandaki etkinlikler, işe ve alışverişe gidiş gibi zorunlu etkinlikler, hava alma, oturup dinlenme, güneşlenme gibi isteğe bağlı etkinlikler ve iki kişi ve fazlası ile yapılan sosyal etkinlikler olarak üç grupta tanımlanmaktadır.

- **Zorunlu etkinlikler:** zorunluluk kapsamında olduklarından sürekli olarak gerçekleştirilen etkinliklerdir. Bu nedenle de yapılanmış çevreden etkilenmektedirler. Okula veya işe gitmek, alışveriş yapmak, otobüs beklemek gibi aktiviteler bu gruba dahil edilebilir.
- **İsteğe bağlı etkinlikler:** Zaman ve mekan buna olanak tanıdığı durumda yapılan etkinliklerdir. Bu grupta yer alan etkinlikler, dış koşullar optimal olduğunda ve çevre koşulları davet edici olduğunda gerçekleşmektedirler. Bu nedenle özellikle dış fiziksel koşullara bağlılardır. Yürüyüşe çıkmak, oturmak, güneşlenmek, oturmak gibi rekreasyonel aktiviteleri kapsar.
- **Sosyal etkinlikler:** Kamusal mekanlarda ve diğer insanların varlığına bağlı olarak gerçekleştirilen etkinliklerdir. Bu grupta yer alan etkinlikler, diğer iki etkinlik ile ilişkili bir biçimde gerçekleşir. Bu bakımdan planlı etkinlikler olarak da nitelendirilebilirler. Çocukların oyun oynaması, insanların sohbet etmesi, çeşitli grupların etkinlikleri, sokak festivalleri, geçit törenleri gibi aktiviteleri kapsar.

Kentsel mekandaki etkinliklerin en önemlisi sosyal etkinliklerdir. Sosyal etkinliklerin varlığı, kentlinin kentsel mekanları kullanımında memnuniyeti artırmakta, toplumsal ilişkileri güçlendirmekte ve dolayısıyla kentsel yaşam kalitesini artırmaktadır (Gehl [51]).



Şekil 2.20 Kentsel dış mekan kullanımları [52],[53],[54]

Bölgesel gelişme dokusunda esneklik, erişilebilirlik ve bölgesel açık mekanlar için yeşil alanlar çok önemlidir. Ayrıca önemli olan dış mekanların miktarı değil, nasıl düzenlendiğidir (Tankel [44]).

Kentsel dış mekanların faydaları;

- Sosyal yerin yeni arkadaşlıklar ve daha iyi bir hissini geliştirmeyi yakın arkadaşlar ve diğer kullanıcılarla benzetmek,
- Kendini beğenmeyi arttırması için kazanan sosyal tanıma,
- Aile yakınlığı veya dayanışmanın bir hissini arttırmak,

- Öğretmek, çocuklarının direkt büyüme, öğrenim ve gelişmesine özellikle yardım etmek,
- Kişisel ve sosyal değerleri yansıtmak,
- Kontrolde özgür, bağımsız ve daha çok hissetmek,
- Manen büyüme,
- Yaratıcı yetenekleri uygulamak ve geliştirmek,
- Keşfetmek ve uyarılmak, (Woolley [55]).

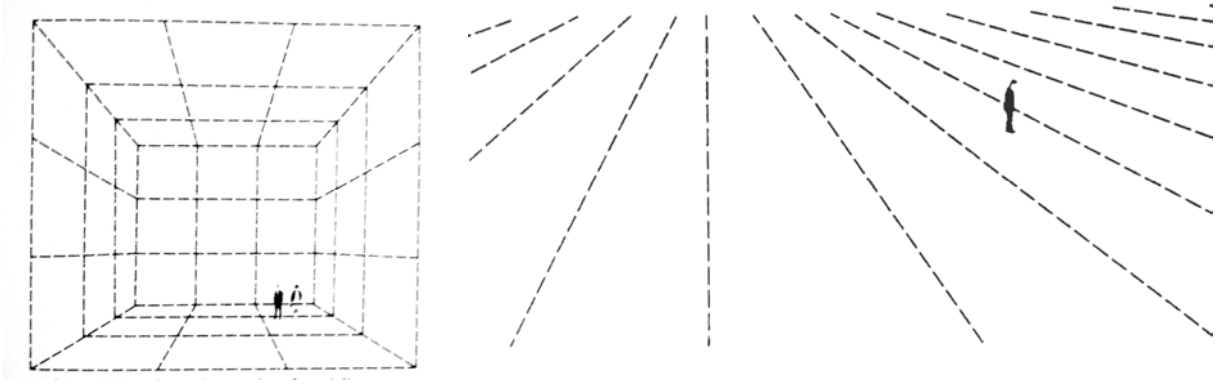
N. Schulz hangi tip olursa olsun açık kent mekanlarının, kendilerini çevreleyen yapı biçimleriyle ilişkili olduklarını ve kolektif yaşamı devam ettirebilmeleri için, üç tür işlevin olduğunu belirtmektedir;

- Açık kent mekanı, kolektif-toplumsal yaşamın oluşmasına ve her türlü aktiviteye olanak sağlamalı ve aynı zamanda doğal çevrenin topografik yapısıyla ilişkili olmalıdır.
- İkinci olarak, kentsel mekanı oluşturan yapı biçimleri, kolektif bir kimlik oluşturacak şekilde ifade edilmelidir.
- Mekansal şekiller, kent dokusu içinde organizasyonu sağlayıcı şekilde yer almalıdır (Erdönmez [22])

2.2.4 Kentsel Dış Mekan Algısı

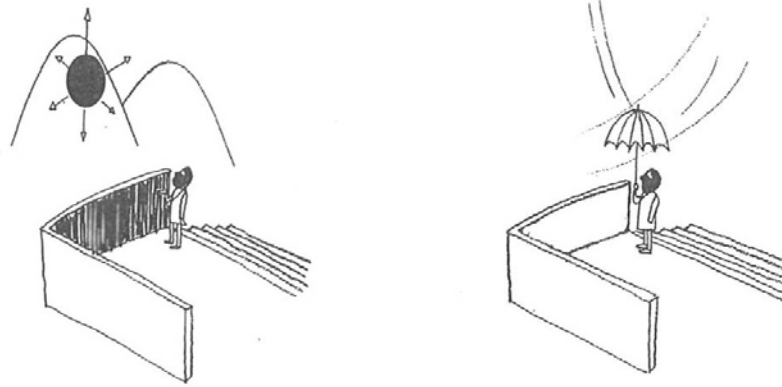
Kentsel dış mekanlar çevrenin yaşanan algılanan çok boyutlu bir görünümüdür. Gerçekte kentsel mekan, çevrenin bir parçası olarak, yapıların oluşturduğu bir birim olarak ve insanların yaşadığı ya da algıladığı tüm eylemlerin geçtiği üç boyutlu bir alan olarak zaman içeriği de taşıyan birimler olarak gözlenir (Bakan ve Konuk [16]).

Kentte düzen, bireylerin çevreyi algılama ve anlama yöntemleriyle ilişkilidir. Bu algısal ilişki çevrenin okunabilirliği ve onu oluşturan parçaların tutarlı bir bütün kapsamında tanınabilirliğindeki kolaylık ile kendini gösterir (Ergüney [56]).



Şekil 2.21 Mekansal algılama (Ergüney [56]).

Algı, çevreden elde edilen bilgileri ve belirli amaçları içeren bir süreçtir (İnceoğlu [57]). Çevreyi algılama ve analiz etme sürecinde önemli bir kavram olarak ortaya çıkan algı, ‘nesnel dünyayı duyular yolu ile öznel bilince aktarma’ biçiminde tanımlanmaktadır (Özcan, vd. [24]). Çevreden çeşitli bilgiler alma süreci olarak da tanımlanan algılama, kişilere göre değişmekte, kişinin öznel nitelikleri, kültürü , çevresi ve içinde yaşadığı sosyal grup, algılamayı etkilemektedir (Özcan, vd. [24]). Ashihara’ya göre [20] de mekan, bir obje ile onu algılayan insan arasındaki ilişkiden oluşmuştur. Lynch ise kaliteli kentsel dış mekanların okunabilir, yapılar ile tanımlı ve imgelenebilir olması gerektiğini vurgular.

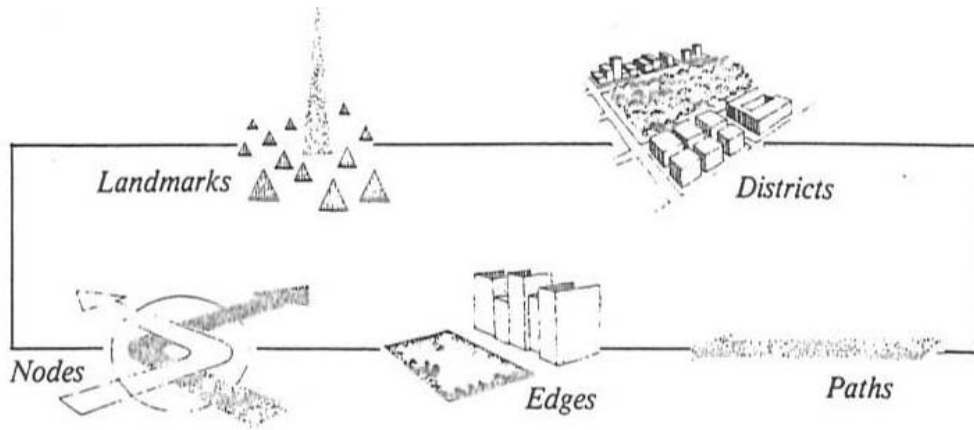


Şekil 2.22 Aynı mekanın farklı hava koşullarında farklı etkiler vermesi (Ashihara [20]).

- **Okunabilirlik:** cadde üzerinde kullanıcılar tarafından düzenlenen kentin zihinsel resmi
- **Yapı ve Kimlik:** Kentsel bloklar, binalar ve mekanların tanınabilirliği, kentsel doku,
- **Imageability (imgelenebilirlik):** hareketli kullanıcıların kent alanındaki deneyimi ile oluşan algısı, (Lynch [58]).

Çevrenin okunabilirlik derecesinin, bireyin çevreye ilıstirebileceği imajı etkileyebilmesinden ötürü; çevrenin okunabilirliği, çevresel imaj ile bağlantılı bir çevresel özelliktir (Shulz [59]). İmaj ise, fiziksel dış dünyanın insan zihninde yer alan, genelleştirilmiş resmi olarak tanımlanmaktadır. Bireylerin geliştirdiği kent imgelerini büyük ölçüde deneyimleri ile ilgili olduğu varsayımı ile irdelemiş ve en açık şekilde bu imgelerle biçimlenen kentsel peyzajın yapısal bileşenlerini saptamaya çalışmıştır (Lynch [58]). Lynch, kent imgesini oluşturan beş öğeyi ise şu şekilde tanımlar;

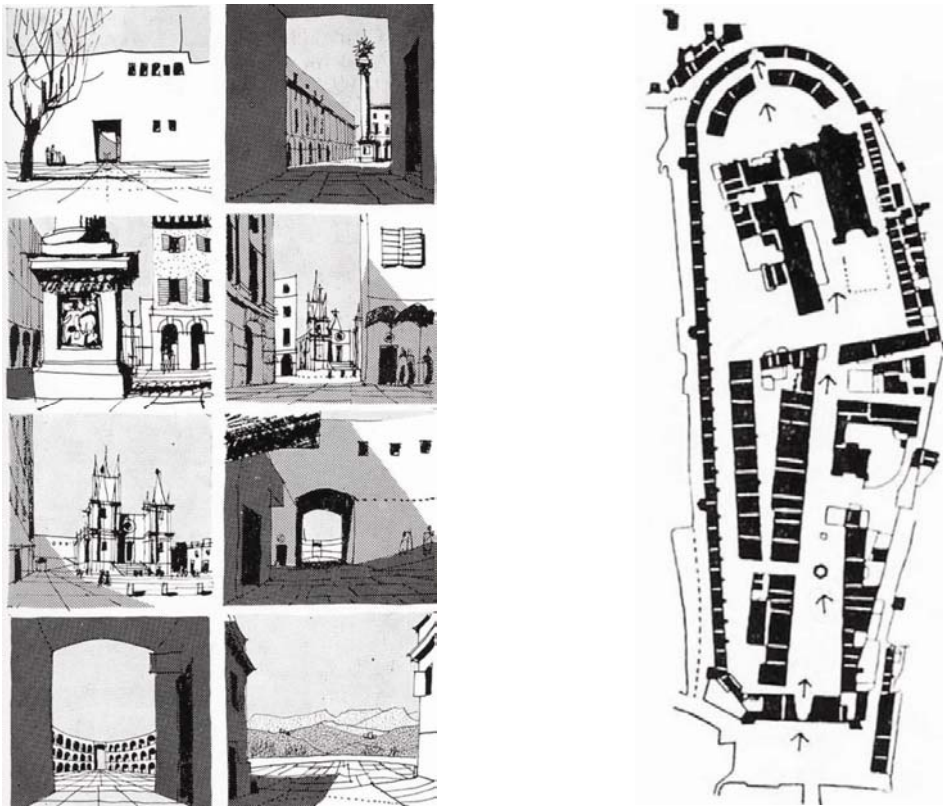
- **Yollar:** diğer şehir elemanlarını birbirine bağlayan, ulaşımı sürekli kılan sirkülasyon ağı olarak tanımlanabilir.
- **Sınırlar:** lineer özellikleri bakımından dikkat çeken ve genellikle kente ait diğer fiziksel mekanları, dağ, deniz ve göl gibi sınırlayıcılarla çerçeveleyen öğelerdir.
- **Bölgeler:** bireylerin fiziksel sınırlarını zihinlerinde şekillendirdikleri, içinde bulunduklarında yer aldıkları alanı hissettikleri geniş kent bölümleri ve alanlardır.
- **Düğüm noktaları:** yolların ve kavşakların kesiştiği kentin odaklayıcı stratejik noktalarıdır.
- **Referans noktaları:** kentteki farklılaşmış, kendini kent dokusundan ayırarak dikkat çekici özellik kazanmış nesneler ve yapılardır (Lynch [58]).



Şekil 2.23 Kentsel mekan öğeleri diyagramı, (Lynch [58])

Algılama ile oluşan imgeler kullanıcıya yön gösterir. Soyut ya da somut temellere dayanabilen imgeler, referans noktası oluşturarak kullanıcının kentsel mekanlar içinde yönünü bulması,

bir yerden başka bir yere kolaylıkla ulaşabilmesine olanak sağlamaktadır. İmgelere bağlı referans noktalarının oluşabilmesi ve kent içinde yönlenmenin uygun koşullarda gerçekleşebilmesi için kentsel mekanların “okunabilir” ve “algılanabilir” olması gerekmektedir. Bir kentsel mekanın okunabilir olması için, kentsel imajı oluşturan yollar, sınırlar, bölgeler, düğüm noktaları ve işaret noktaları gibi öğelerin belirgin olması; kullanıcıyı etkileyerek çevresini daha kolay kavrayabilmesini sağlaması gerekmektedir* (Lynch [58]). Cullen ise [12]’de, algı ve mekan imajında kent içindeki nesneler ve onlarla olan hareket ilişkisinin etkili olduğunu savunur.



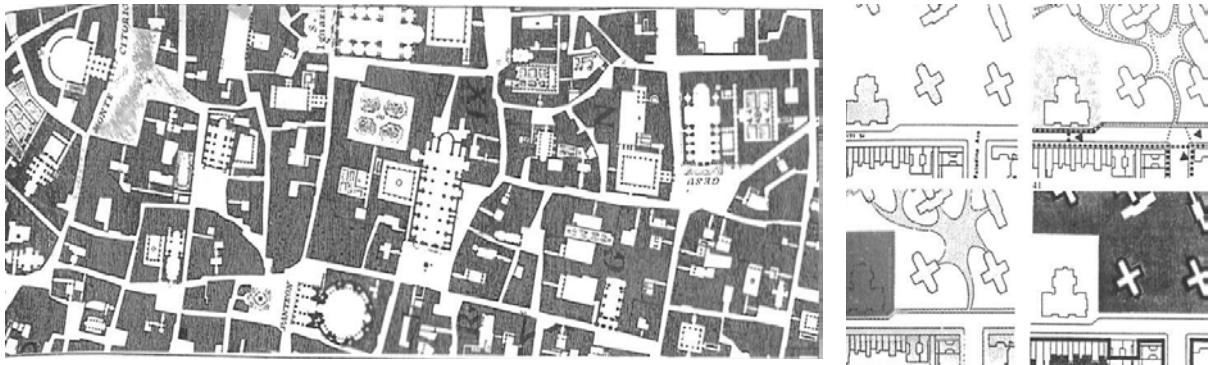
Şekil 2.24 Seri görüş ile algılama gösterimi (Cullen [12]).

2.3 Kentsel Dış Mekanların Değişimi ve Kentsel Doku Üzerindeki Etkisi

Kentsel dış mekanlar, geçmişten günümüze kentlerin dokularını etkilemiştir. Ortaçağda ise dış mekanlar kontrol ve savunmanın daha kolay olması, duvarlar içerisindeki kentte arazinin sınırlı olması sebebiyle önceki örneklerine göre daha sınırlı hale gelmiştir. Dar sokaklar ile ulaşılan meydanlar; kilise meydanı, pazar meydanları olarak ayrılmıştır. 19. yüzyılda endüstri devrimi ile artan nüfus ve bina yoğunluğu ile açık alan eksikliği ortaya çıkmıştır. Bu nedenle

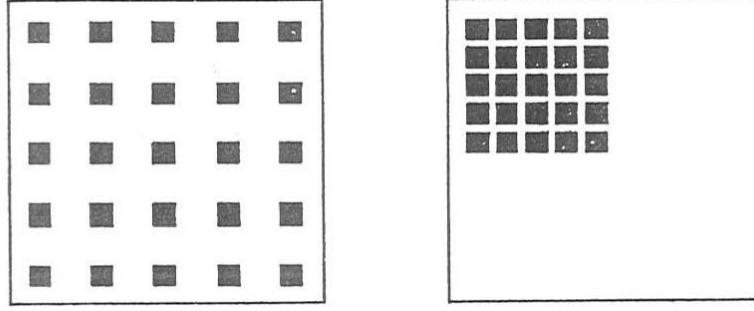
endüstri devrimi aynı zamanda kentsel açık alan reformunu da ortaya çıkarmıştır. Kent merkezlerinde büyük açık alanlar meydana getirmiştir (Trancik [11]). Mekansal kurgunun gelişimi açısından bakıldığında, geleneksel kentlerdeki binalar arasında kalan mekanların, binaların kendisi kadar önemli olduğu ve belirgin bir dağıtım ağı çerçevesinde oluşturulduğu görülür (Gehl [51]).

Trancik'e göre [11] de, her kentsel çevre mevcut doluluk ve boşluk biçimine sahiptir. Doluluk ve boşluğun baskın alanı, doku olarak adlandırılan ve önemli sınır işareti veya alanın içinde odak noktaları ve merkezler sağlayan açık mekanlar gibi yapı ve boşluklarla noktalanmış kentsel biçimi oluşturur. Boşluk etrafını saran kütlelerle bütünleşik ilişkiler içindedir. Bu, binaların gösterimsel, ayırık objeler olduğu modern mekan kavramının tersinedir.



Şekil 2.25 Geleneksel kentte (Nolli'nin Roma Haritası) ve Modern kentte boşluk alanlar (Trancik [11]).

Rowe ve Koetter'da (1978) aynı şekilde Modernist kentin 'mekansal bölünmüşlüğü' objeler ve doku kavramlarıyla tanımlar. Objeler boşlukta özgürce duran heykelsi binalar, doku ise, alan tanımlayıcı yapıları çevrenin arka plan matriksidir. Şekil-zemin diyagramlarını kullanarak Rowe ve Koetter, geleneksel kentlerin nasıl modernist olanların karşısı olduğunu göstermiştir (Carmona vd. [4]). Ayrıca kentsel gelişimde aynı alan içerisindeki yapıların bir araya geldiği apartmanlar, müstakil evler ve tüm diğer yapıların oranı önemli değildir, önemli olan oran aynı olsa da bu yapıların o alan içerisinde nasıl dağıtıldığıdır. Bu durum dış mekan gelişimi etkiler.



Şekil 2.26 Binaların dağılımı (Tankel [44]).

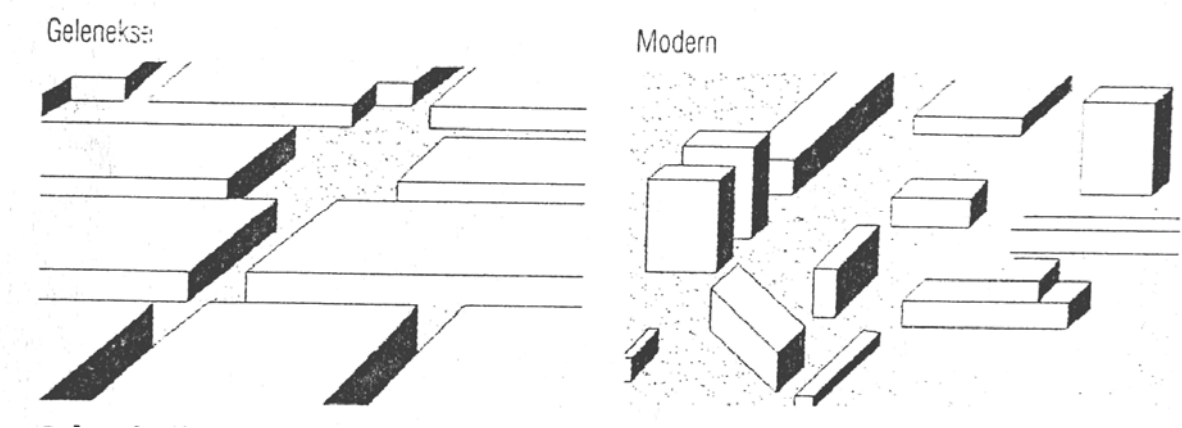
Kente ait gelişmenin imar ölçeklerinin bir hiyerarşisini belirler ve her açık ölçekteki açık alanın rolünü gösterir. Tasarımda dış mekanların her ölçekteki büyük kentsel yaşam kalitesini ve dokusunu etkilemesi mümkündür. Bu potansiyel etkisi her ölçekte eşit olmasa da, herhangi bir ölçekteki dış mekan modelinin, diğer ölçeklerdeki doku üzerinde etkisi vardır. Örneğin, bölge ölçeğindeki dış mekan, onun erişilebilirlik ve uygunluk gelişimine bağlı olarak etkili olabilir, ama büyük parçalar, alt bölgeler ve ilçe düzeyinde bölgesel dış mekan ile ilişkili olabilir. Her ölçekli kentsel dış mekanın, diğer dış mekanlar üzerindeki etkileri açısından kritik politika etkileri, ve buna bağlı gelişme ile ilişkisi vardır (Tankel [44]).

Endüstri devrimi ve sanayileşmeyle birlikte gözlenen yoğun ve artan kentleşme ile göç hareketleri sonucunda kent merkezlerinde kamusal açık mekanların bütünlüğü kaybolmaktadır. 20. yüzyılın başından itibaren kentsel strüktürde yaşanan değişimlere paralel olarak büyük meydanlar, parklar, çeşitli işlevli açık alanlar oluşturulmuştur (Şatır ve Korkmaz [42]). Sanayileşmeyle birlikte, kentsel mekanda ekonomik aktiviteler “sanayi zonları” ve “ticari zonlar” olarak gruplaşma göstermiştir. Bununla birlikte ulaşımда görülen gelişmeyle, kentlerde konut-işyeri ilişkisi giderek kamusal alandan kopmaya başlamıştır (Gökgür [23]).

1960’lı yıllarda büyük kamusal alanlar ekonomik, sosyal nedenlerden dolayı emniyetsizliği ve sosyal çatışmayı körükleyen odaklar haline gelmiştir. Senett’e göre 60’lı yıllardan sonra geleneksel kamusal alan, yerini hareketten türemiş bir kamusal mekana bırakmış ve kamusal alanın işlevini ulaşımа bağlı olarak yalnızca hareket etme işlevine indirgenmiş durumdadır (Gökgür [23]). Özellikle gelişen ülkelerde, 20. yüzyılın ikinci yarısında kamusal alanlarda genel olarak bir gerileme yaşanmış ve 1980’lerin sonlarından itibaren şehirlerin büyümesi ve gelişmesi ile bu gerileme hız kazanmıştır (Erdönmez [22]). Bu dönemde kentler otoyollarla, hızlı trafik yolları vb. ile donatılmış ve otomobil kente hakim olmuştur. Kamusal alan transit

geçiş alanına dönüşerek sosyalleşmenin yaşandığı alan özelliğini kaybetmiştir. Sosyal bölünme, işlevsel uzmanlaşma, kentin çeperlerindeki yerleşmeleri otoyollar, modern kolektif donatılar, alışveriş alanları vb. kamusal alanı olumsuz etkilemiştir. Yapılan bu düzenlemelerle binaların birbiriyle ilişkileri yok olmuş ve kamusal alanlar dolaşım alanına dönüşmüştür (Gökgür [23]). Carmona vd.'ne göre [4] de bu kamusal alan ağı cadde ve meydanlardan, içine rastgele objelerin yerleştirildiği amorf alanlara dönüşmüştür.

Pevsner (1981) 'in ifade ettiği ve Trancik (1986)'in de doğruladığı gibi modern mimarlık hareketleri ile yapılar kendi başlarına birer nesne olarak ele alınmıştır. Bu bağımsız binalara gösterilen ilgiye karşılık, binalar arasında kalan mekanların nitelik ve örgütlenmesi büyük ölçüde şansa bırakılmıştır. Sonuçta " planlamadan arta kalan" alanlar oluşmuştur (Alkan Bara [13]).



Şekil 2.27 Geleneksel ve modern planlama anlayışında doluluk- boşluk ilişkisi (Alkan Bara [13]).

Aynı kent içinde değişik bölgelerde bile farklılaşmalar olmakta, bu kentin yerleşimine ya da değişik zamanlardaki kentsel oluşumlara bağlı olarak ortaya çıkmaktadır. Böylelikle yaşanan ikilemler; örneğin otomobilin olmadığı dönemlerin sıkı kent dokusuyla, otomobil sonrası dönemin açık dokusu yada kent merkezinin ticari gerekliliklere bağlı olarak yüksek katlı gelişiminin, konut bölgelerinin yoğunluğuyla karşı karşıya gelmesi, lokasyon, teknoloji, kültür vb. gibi özelliklerle düşünüldüğünde, karmaşık bir doku oluşumuna neden olmaktadır (Krier [25]).

Bu şekilde kamusal alanı özele doğru bir gelişme gösteren kentsel dış mekanlar kentsel dokunun sürekli ve tutarlı bir bütün olmasını engellemektedir. Geleneksel kentlerdeki gibi

kentsel dış mekanların tanımlı bir bütün olarak algılanmasıyla oluşan doku, günümüz modern kentlerinde artık tanımsız, birbirinden kopuk dış mekanlar haline dönüşmüştür.

2.4 Bölüm Sonucu Ve Değerlendirmeler

Bu bölümde kentsel doku ve kentsel dış mekan kavramları; kendilerini oluşturan öğeler, türleri, kullanıcılar tarafından işlevsel ve algısal boyutu ile birlikte tanımlanmıştır. Buna bağlı olarak kentteki doluluklar ve boşluklar, kentsel dokunun öğeleri olarak incelenmiş ve kuramsal boyutuyla da değerlendirilmiştir.

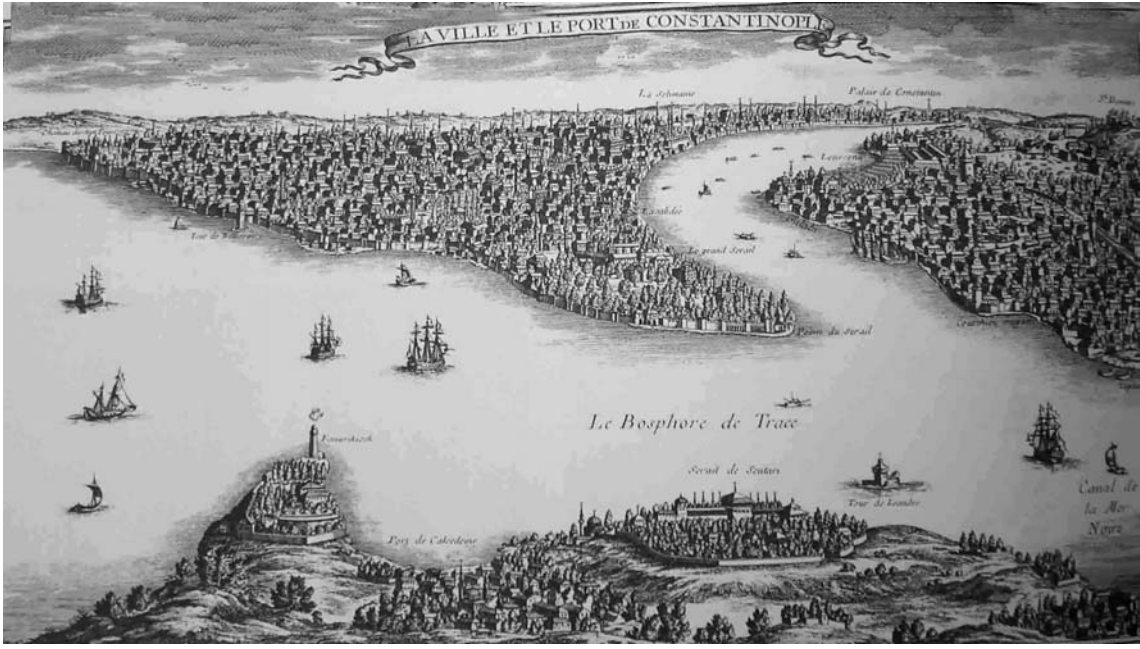
Kentsel doku, geometrik olarak çeşitli şekillerde bir araya gelen yapılar ve bunların sınırlandığı boşluklar, sokaklar, meydanlar ve avlular gibi dış mekanlardan oluşan bir sistem olarak tanımlanmaktadır. Kentsel dış mekan ise; kamusal yaşamın gerçekleştiği kentsel dokudaki boşluklardır. Sokaklar ve meydanlar vs. gibi aynı zamanda kamusal mekan özelliğine sahip kentsel dış mekanlar, herkes tarafından ulaşılabilir, güvenli, mekan duygusu yaratan, kullanım kolaylığı olan mekanlar olmalıdır.

Kentsel dış mekanların niteliği, öğeleri, kullanıcıların burada gerçekleştirdiği aktiviteler ve algısı, bu mekanların sosyal ve fiziksel boyutunda da farklılıklara sebep olmaktadır. Sosyal, kültürel, ekonomik ve politik nedenlerle değişime uğrayan dış mekanlar kentsel yaşantının da değişip dönüşmesine neden olmaktadır. Bu bağlamda, üçüncü bölümde konut dış mekanlarının tarihsel süreç içerisindeki değişimi ve kentsel doku üzerindeki etkileri İstanbul örneği üzerinden irdelenecektir.

KONUT DIŞ MEKANLARININ GELİŞİM SÜRECİ VE KENTSEL DOKU ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ: İSTANBUL ÖRNEĞİ

Kurulmuş olduğu günden bu yana birçok kültüre ev sahipliği yapmış olan İstanbul, tüm bu kültürlerin izlerini fiziksel mekanına da yansıtmıştır. Bugünkü kentsel yapısının oluşmasında, cumhuriyet öncesi ve sonrasındaki değişimlerin etkisi olmuş, coğrafi konumu ve doğal yapısının getirdiği etkiler ile beraber içerisinde sürekli kültürel, sosyal ve ekonomik değişimleri barındıran, bu özellikleri fiziksel mekanının biçimlenmesinde de ortaya koyan bir kent olmuştur.

İstanbul çağların birbirleri üstüne bir şey koymasıyla olduğu oranda, birbirlerinin yerine geçmesiyle de yaşanmıştır. Kentin sokak dokusu, konutları sürekli olarak değişmiştir. Büyük yangınlar büyük alanları ortadan kaldırmış ve yeni gelişmeler bir plana göre olmadığı için her defasında eskisinden biraz farklı bir durum ortaya çıkmıştır. Bu devamlı değişme içinde topografyasının verilerine dayanan ana yönler, anıtlar değişmez röperler olarak kalmış ve yenileşme onların çevresinde doğal olarak biçimlenmiştir (Kılınçaslan [60]).



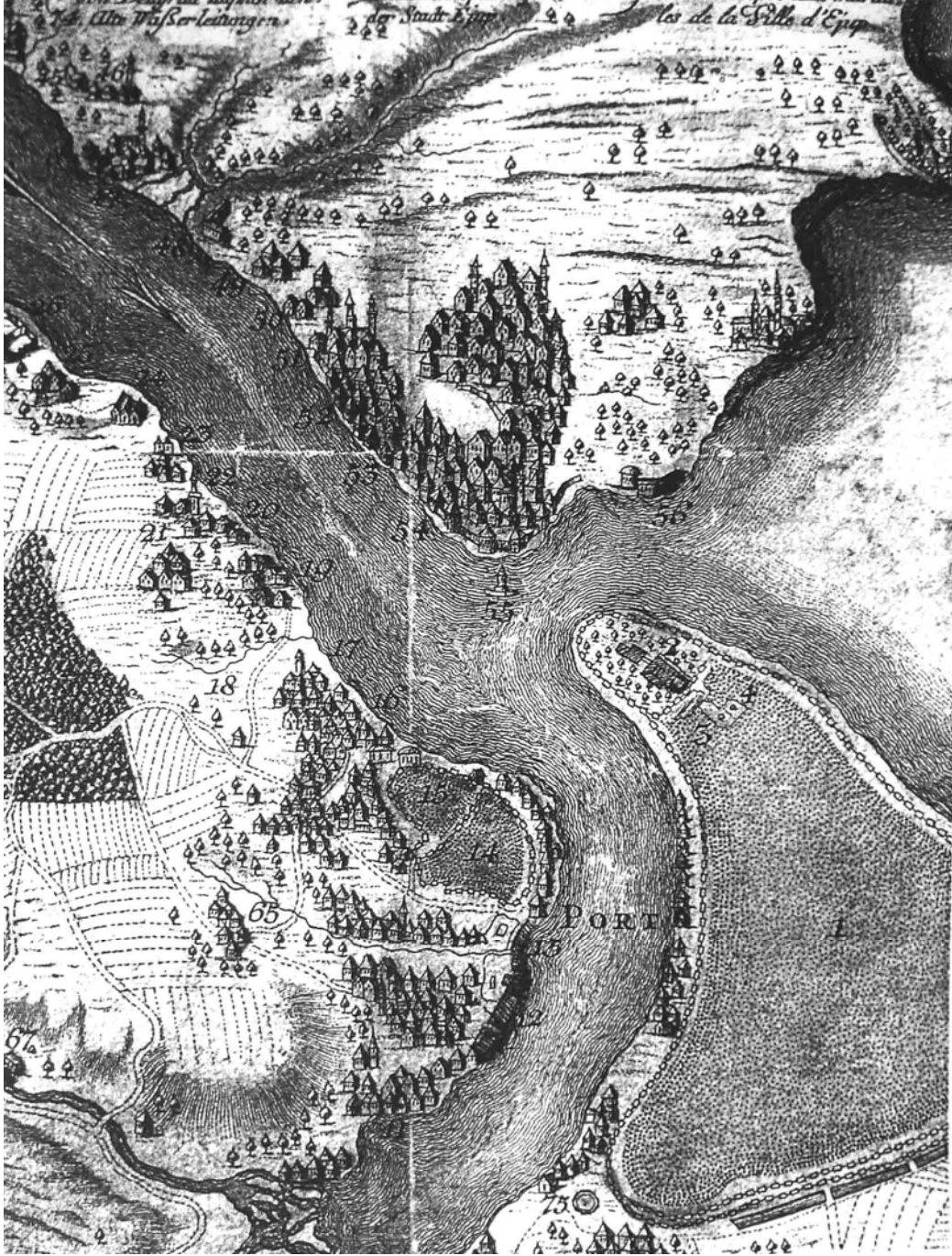
Şekil 3.1 17.yüzyılda İstanbul (Grelot [61]).

İstanbul'un nüfus yapısı ve sayısının, tarih boyunca siyasal ve ekonomik önemine bağlı olarak değişikliklere uğramış olması, fiziksel yapısını da etkilemiştir. Nüfus artışına paralel olarak şehir, surların dışındaki gelişme alanlarına yönelip, yeni yerleşme alanlarını kurarken veya eskilerini geliştirirken, nüfus yapısında meydana gelen azalmalar, şehirdeki fiziksel mekanın bakımsız kalıp harabolmasına neden olmuştur. Nüfusun büyüklüğündeki değişimlerin yanı sıra, nüfusun niteliği de fiziksel mekandaki biçimlenmeyi etkilemiştir. Tarihin çeşitli dönemlerinde, İstanbul'a yeni yerleşen uygarlıkların getirmiş olduğu nüfusun, kendi öz kültürlerini korumaya çalışarak oluşturdukları yerleşim birimleri, farklı özellikler gösteren mekanların oluşmasına ve fiziksel mekanda zenginliğin artmasına neden olmuştur (Eyüboğlu [62]).

İstanbul'daki bu gelişmelerin, fiziksel yapısı üzerindeki etkisi cumhuriyet öncesi ve sonrası olarak iki ana başlık altında incelenecektir.

Cumhuriyetten önceki dönemde; Eyüpoğlu'na göre [62] de Doğu roma, Bizans ve Osmanlı İmparatorluğu dönemlerinde, coğrafi konumunun ve doğal yapısının sunduğu avantajlarla bir ticaret merkezi haline gelmesi sonucunda, yönetimlerin ilgi odağı olmuştur. Yönetimlerin aldığı stratejik kararlar, coğrafi konumu ve doğal yapısının sunduğu olanaklar, ticaret, sosyal ve kültürel alandaki gelişmeler ve değişimlerin yönlendirici etmenler olduğu bu dönemlerden sonra, 19. yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı imparatorluğunun batıya açılma çabaları

doğrultusunda gündeme gelen planlama çalışmaları, kısmen de olsa İstanbul'un gelişimine ve biçimlenmesine katkıda bulunmuştur.



Şekil 3.2 İstanbul planı, 1770 (Duranay vd. [63]).



Şekil 3.3 İstanbul haritası, 1871 (Çelik [64]).

Cumhuriyet sonrasındaki dönemde; İstanbul’da sosyal, ekonomik ve siyasal politikaların fiziksel mekan üzerindeki etkileri;

- 1923 - 1950 Planlama Kavramının Oluştığı Dönem
- 1950 - 1980 Sanayileşme Ve Hızlı Kentleşme Dönemi
- 1980 Sonrası: Türkiye’nin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Dönemi

1980 sonrası dönem ise kendi içinde üç alt başlık altında incelenecektir. Bunlar;

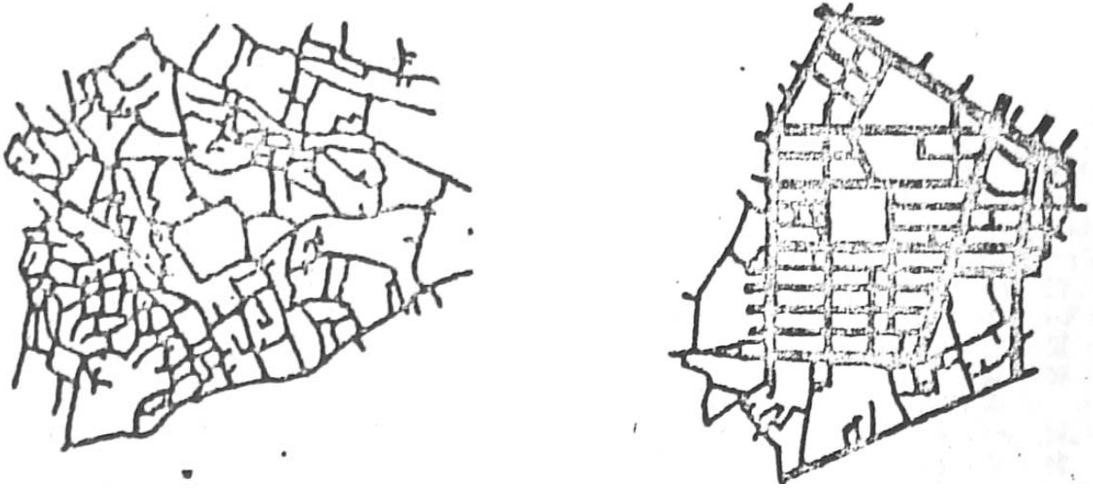
- Neo-Liberal Politikaların Yarattığı Mekansal Değişim Süreci
- 1990-2000 Küreselleşme Politikalarının Yarattığı Mekansal Değişim Süreci
- 2000-2010 Yerel Yönetimin Özel Sektörle İşbirliğinin Hız Kazandığı Dönem’dir.

Bilgin’e göre [65] de Cumhuriyet’in kurulduğu dönemde, ülkede yaşanan toplumsal ekonomik ve sosyal değişimler, şehirleri ve konut alt sistemlerini dönüştüren faktörler açısından, belirleyici toplumsal etkinliği ticaretten politik alana ve kamu eliyle sanayileşmeye, etkinlik merkezini de Batı Anadolu’dan Orta Anadolu’ya kayması şeklinde yorumlanmaktadır (Bilgin [65]). Endüstrileşmiş ülkelerin 19.yy.da yaşadığı köklü, yaygın ve toplumun tüm

bütününe birden nüfuz eden dönüşüm süreci, Türkiye için esas olarak ikinci dünya savaşından sonraki dönemde geçerli olmuştur. Bu bağlamda, yüzyıllardır farklı etkilerle toplum içinde biriken dönüşüm potansiyelinin dış etkenlerle harekete geçirilmesi başlıca rolü oynamıştır. Tarım, sanayi ve ulaşım sektöründeki gelişmelerin bir araya gelmesi, Anadolu'nun tümünü birden etkileyen bir nüfus hareketliliğini de beraberinde getirmiştir. 1950'den sonraki bu nüfus hareketinin başlıca özelliği sürekli ve düzgün oluşudur. Bu sürekli ve düzenli nüfus hareketinin yarattığı yeni konut talebi mevcut konut alt sistemlerinin sınırlarını aştığından, yani onlarla karşılanabilecek eşiğin çok üzerinde olduğundan, bu dönem yeni işleyiş biçimlerinin mekanizmaların, rollerin ve formların ortaya çıkışına sahne olmuştur (Bilgin [66]). Dünyanın eski metropoliten alanlarında sanayinin yer değişmesinden kaynaklanan ciddi nüfus ve sermaye kayıplarına karşın, aynı dönemde (1950-1980'ler) Türkiye'nin metropoliten alanları, özellikle de İstanbul, aldığı yoğun göçlerle merkezden çepere, boşluk bırakmadan genişlemeye devam etmekteydi (Geniş ve Kurtuluş [67]).

20.yüzyılın ortalarında Türkiye, o zamana kadar yamadığı sorunlarla karşı karşıya kalmıştır. Çünkü kırsal kesimlerin tarımsal üretimindeki makineleşme, insan emeğini açığa çıkarmış ve köylerde barınma güçleşmeye başlamıştır. Makineleşme, kırsal alanlarda büyük tarım alanlarının oluşmasına neden olmuş, kredilerle de beslenen toprak sahipleri ancak kendilerine yetecek kadar tarım işçisi barındırmış, işsiz kalanlar kentlerde herhangi bir işte çalışmayı çare olarak görmüşlerdir (Eruzun [68]). İkinci Dünya Savaşından sonra 1950'li yıllarda tarım toplumundan sanayi türü etkinliklerin ağırlıklı olduğu bir toplum yapısına geçilmeye başlanmış, tarımda biriken kapital, sanayileşmeye imkan tanımış, bu değişimler kentleşme ve nüfus hareketlerine neden olmuştur. Bu nüfus hareketleri genel anlamda kırsal alanlardan kentsel alanlara göçler şeklinde olmuştur (Dündar [69]). Dolayısıyla ülkemizde ikinci dünya savaşından sonra kentleşme hızlanmış, büyük kentlerde gecekondu bölgeleri oluşmuştur. Sanayide çalışan nüfusun oranı yükselmiş, ekonominin yapısında hızlı değişimler başlamıştır. Berköz'e göre [70] kentin mekansal yapısındaki değişimler gecekondulaşma, banliyölerin doğuşu, sınıfsal yapının ayrıntıları ile mekana yansımaları, iş merkezlerindeki değişimler ve kaymalar sonucu çift merkezin doğuşu, geçiş bölgesinin belirginleşmesi, kent içi ulaşımın modernleşmesi sonucu kente entegre olmayan semtlerin merkezle bütünleşmesidir (Berköz [70]).

İstanbul'da 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren süregelen mekansal dönüşüm süreci, farklı etmenlere bağlı olarak, değişen hız ve nitelikte gerçekleşmektedir. Bu dinamikler arasında, toplumsal yapıda radikal değişimler yaratan ekonomi politikalarının başat rol oynadığı, dünyanın pek çok metropoliten alanında olduğu gibi İstanbul'da da açıkça izlenmektedir. Bu mekansal dönüşüm süreçleri, ulusal kalkınma stratejileri/politikaları ve mekanın bu öncelikler çerçevesinde edindiği rollere bağlı olduğu kadar, kentin tarihsel olarak hem ulusal hem uluslar arası düzlemde yüklendiği rollere, sivil ya da kamusal aktörlerin farklı dönemlerdeki tercihleri, güçleri ve olanaklarına da bağlı olarak ortaya çıkmaktadır. Farklı ölçeklerde ortaya çıkan bu dinamikler yerel ölçekte var olan ya da yaratılan potansiyellerle harmanlanarak kentsel mekanı dönüştürmekte ve yeni makro-formu ortaya çıkarmaktadır (Geniş ve Kurtuluş [67]).



Şekil 3.4 19. ve 20. yüzyıllarda İstanbul kent parçaları dokusu (Kılınçaslan [60]).

1980'den sonraki dönemlerde ise küreselleşmenin etkisiyle kentlerde önemli değişimler olmuştur. Enilil Merey'e göre [71] de dünya ekonomisine bu yeniden eklenme sürecinde, kent mekanlarının birbirine benzer özellikler göstermesi, ekonomik, kültürel ve sosyal anlamda toplumsal eşitsizliklerin oluşmasıyla beraber mekansal ayrışmaların olması, dışarı ile olan bağlantının minimize edildiği yeni yaşam alanlarının oluşturulması ve dolayısıyla giderek parçalanen kentte ayrılmış konut alanlarının artması gibi durumları ortaya çıkarmıştır.



Şekil 3.5 İstanbul haritası, 1990'lar (Çelik [64])

1980 sonrası izlenen politikalar, bir yandan toplumdaki mevcut sermaye birikim süreçlerini ve kurulu ittifak biçimlerini değiştirerek beklenmedik bir hızla zenginleşiveren ve sınıf atlayan bir kesimin ortaya çıkmasına neden oldu, diğer yandan, doğrudan sermaye yatırımları arttı, finans ve hizmetler sektörü gelişti. Bu da uluslar arası iş çevreleriyle bütünleşmiş, yüksek ücretlerde çalışan üst düzey yöneticiler ve ileri derecede uzmanlaşmış profesyonellerden oluşan ve “yeni orta sınıflar” olarak adlandırabileceğimiz bir kesimin ortaya çıkmasına nenden oldu. Üst ve orta gelir gruplarının yaşam alanları hem birbirinden hem de kentte yaşayan diğer kesimlerden ayrılmaya başladı. Bu gruplar özledikleri yalıtılmış yaşam biçimini bulmak umuduyla kent dışına çıkmaya başladılar; 1980'lere kadar göçle gelen kesimin egemenliğinde olan kent çeperlerine kaydılar (Enlil Merey [71]). Dolayısıyla bu şekilde bir oluşum özellikle kentin çeperlerinde çok parçalı bir doku oluşumuna neden olmaktadır.

3.1 Cumhuriyet Öncesi Gelişim Süreci (1923'e Kadar)

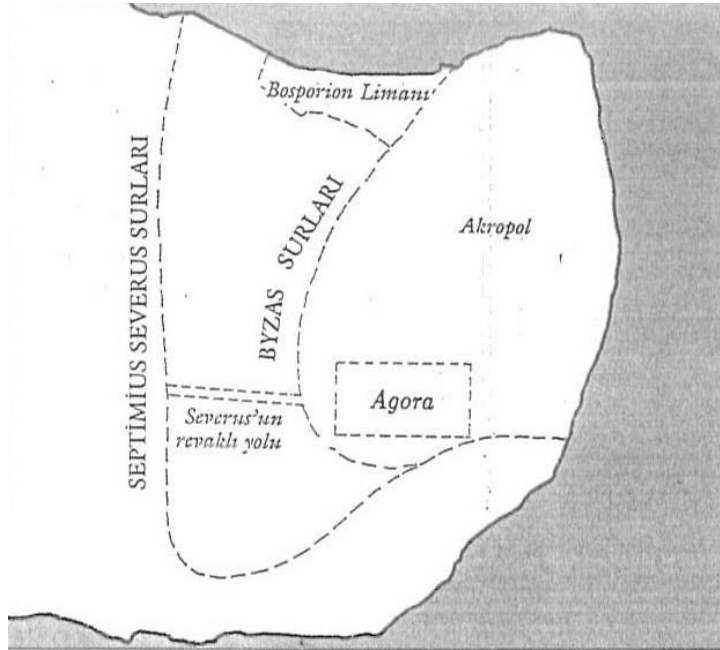
Roma İmparatorluğu Dönemi (M.S. 330); bugünkü İstanbul'un kapladığı alanlar içinde farklı zamanlar içinde kurulmuş Grek koloni şehirleri bulunmaktadır (Eyüpoğlu [62]). Bunların en eskisi muhtemelen M.Ö. 7. yüzyılda Kadıköy koyu ile o zaman daha geniş bir koy olan Kalamış arasında bugünkü Moda burnu üzerinde kurulmuş olan Chalcedon şehri idi. Bir diğeri yerini kati olarak tespit etmek mümkün olmayan ve bugünkü Üsküdarın herhalde Marmaraya bakan dik yamaçları üzerine kurulmuş olan Chrysopolis ve üçüncüsü de bugünkü Galatanın ilk çekirdeği olan Sykaa şehirleri idi. Fakat bunların hepsi sonradan Constantinopolis adını alan büyük Geç İlkçağ ve ortaçağ şehrinin gelişmesiyle onun dış mahalleleri niteliğinde kalmış ve fiziksel özellikleri hakkında fazla bir şey bilmediğimiz yerleşmelerdir (Kuban [72]).



Şekil 3.6 Byzantion'un ilk kuruluş yeri (Berköz [73]).

Byzantion, o çağlarda önemli bir ticaret ve balıkçılık merkeziydi. Şehrin agorası bugün Ayasofya Meydanının bulunduğu alandaydı. Şehrin ticaret, ulaşım, depolama gibi fonksiyonlarına cevap veren Bosporion Limanı Haliç kıyısında bugünkü Sirkeci ile Eminönü arasında kalan bölgede Sepetçi Kasrı'nın bulunduğu yerdeydi. Bu liman şehre giriş kısmını oluşturuyordu. Koruma amacıyla surlarla çevrilmişti (Berköz [73]). Şehrin varlıklı ailelerin oturduğu yüksek gelir grubu iskanı dinsel-kamusal-yönetimsel binaların etrafında yer

alıyordu. Düşük gelir grubu iskanı ise Bosporion Limanı'nın güneyindeki bölgeden başlayarak agoranın etrafında yoğun bir şekilde devam ediyordu (Kılınçaslan [60]).

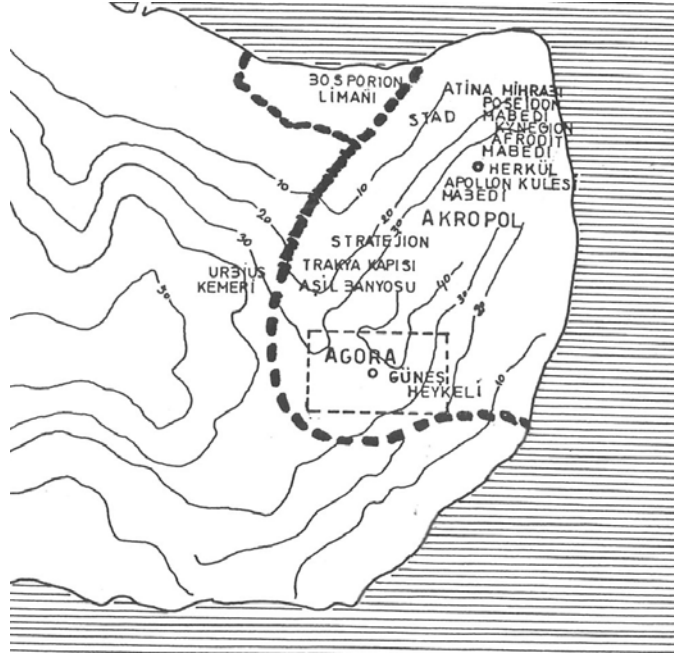


Şekil 3.7 Antik kent (Çelik [64]).

Byzantion, savunulması kolay bir akropolü, Haliç girişinde güvenli bir limanı, bol deniz ürünleri, bereketli toprakları yanında kuzey-güney deniz ticaret yolları üzerinde olması, şehrin çok kısa sürede gelişmesini ve zenginleşmesini sağlamış ve fiziksel mekanın gelişmesinde etkili olmuştur (Eyüpoğlu [62]).

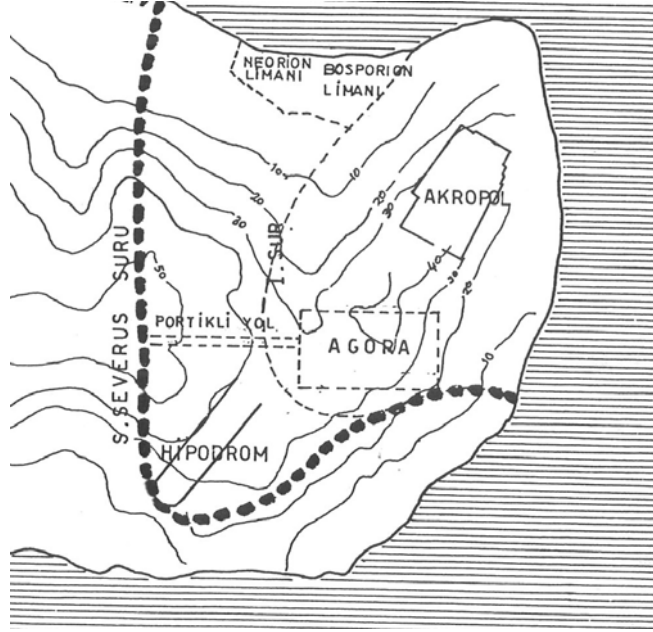
Byzantion'un yaratılmasında, diğer kentlerde mevcut ana unsurlara ek olarak, dikkati çeken en önemli olgular;

- Cadde ve sokakların, kentin çevresinde oluşan rüzgar ve nem durumlarına göre, kentte yaşayacak halkın sağlığının düşünülerek düzenlenmiş olması,
- Zaman içinde artacak kent nüfusunun ihtiyaç ve sınırlarının önceden hesaplanması; kent çevresinde, kara ve denizden gelecek dış tehlikelere karşı alınmış bir güvenlik kuşağının oluşturulması,
- Kentin doğu-batı ve kuzey-güney doğrultusunda yer alacak ana caddelerin, bunların ulaşacakları kapı, liman ve forumların önceden planlanması,
- Bunların arasında belki de en önemlisi, tüm bu formlara, toplumun pagan inançları doğrultusunda anlam kazandırılmış olmasıdır (Düzgüner [74]).



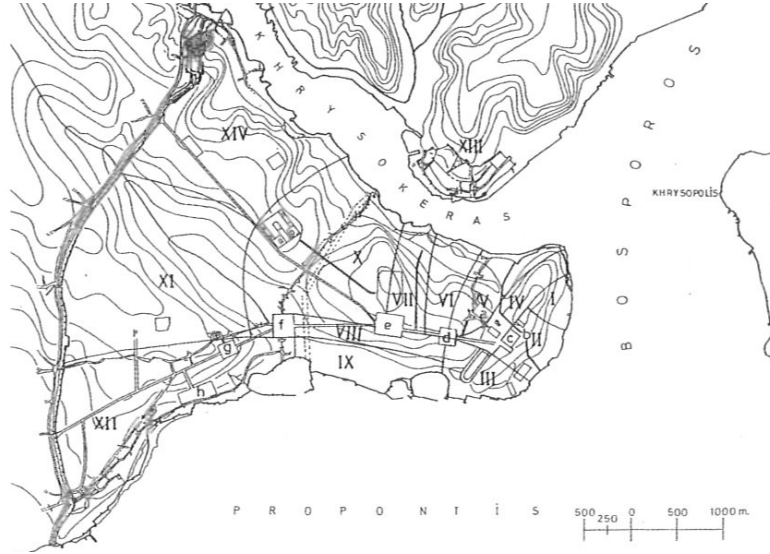
Şekil 3.8 Byzantion'daki şehir elemanları (Berköz [73]).

Byzantion, bu antik Grek kenti mekansal yapısını Roma İmparatoru Septim Severus zamanına kadar muhafaza etti. Bir Grek kenti olan Byzantion M.S. 2. yüzyılda Roma kentine dönüştürüldü ve şehir Antoniana ismini aldı. Toplumdaki ekonomik ve sosyal yapı fazla bir değişiklik göstermediği için mekansal kalıplarda fazla değişmemiştir ve kent hala antik kentlerin mekansal yapı özelliklerini göstermektedir (Berköz [73]). M.S. 330'da İmparator Constantin Antoniana şehrini Roma İmparatorluğunun başkenti yaptıktan sonra şehri adeta yeniden yarattı (Kuban[72]). Bu yeniden inşa edilen şehirde temel fonksiyonlar ve mekansal kalıplar daha geniş boyutlara ulaştı. Nüfus artışına paralel olarak şehir gerek merkez alanda gerekse konut alanlarında batıya doğru gelişti. Yeni şehir yedi tepe üzerine kuruldu. Surların kara yönüne bakan yedi kapısı bulunuyordu (Berköz [73]).

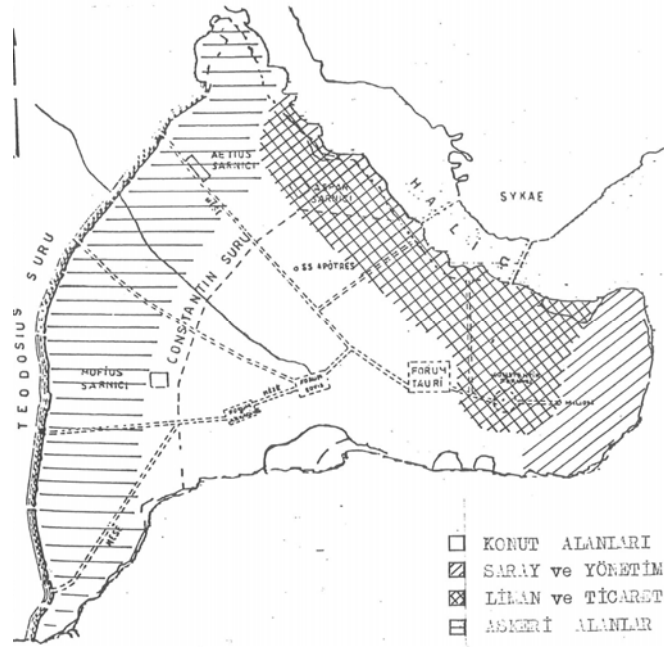


Şekil 3.9 Septim Severus zamanında şehrin durumu (M.S. 2. yüzyıl) (Berköz [73]).

Bizans İmparatorluğu Dönemi (M.S. 395); Roma İmparatorluğunun doğu ve batı olarak ikiye ayrılmasından sonra 395’de Constantinopolis Doğu Roma İmparatorluğunun (Bizans İmparatorluğunun) başkenti olarak kaldı (Berköz [73]). Her ne kadar geç Roma döneminden esinlenen mimari ve kent tasarımı temaları görülüyorsa da Constantinopolis’in “yayılmış” sokak şebekesiydi. Roma’da görülen, forumların öbekler halinde “sıkıştırılmış” düzenine karşılık, yeni başkentin dağınık forumları, revaklı caddelerle birbirine bağlanıyordu (Çelik [64]). Büyüyen şehrin ticaret merkezi liman çevresinde yer alıyordu. Constantin zamanında şehir Roma’daki idari bölünmeye uygun olarak 14 bölgeye ayrılmıştı. Ve her bölgenin başına Curator denilen yönetici getirilmişti. Şehrin ana arterlerini oluşturan yollar yarımadaanın topoğrafyasına uygundu. Constantinopolis’teki yönetim bölgeleri ile şehrin fiziki yapısı arasındaki ilişki çok belirgindi (Berköz [73]).



Şekil 3.10 Notitia'ya göre Constantinopolis'in 14 bölgesi ve forumlar (Düzgüner [74]).



Şekil 3.11 Constantinopolis'in işlev alanları (Berköz [73]).

Varlıklı ailelerin oturduğu yüksek gelir grubu iskanı İmparator Sarayı etrafında ve kentin ana caddeleri üzerindedir. Düşük gelir iskanı ise şehrin Marmara'ya ve Haliç'e bakan yamaçlarındaydı (Berköz [73]). Constantinopolis sonradan Türklerin İstanbul'u gibi, surlar dışında gelişmiş bir şehir değildir. Bir sur içi şehridir. Her büyük şehirde olduğu gibi burada da şehir dışına çıkmış bir iki mahalle veya şehir civarında köyler bulunmuştur. Fakat bunlar

şehrin organik parçaları olmamıştır. Bütün Bizans tarihi boyunca şehir dışındaki en önemli dış mahalle Hebdomon (Bakırköy) idi (Kuban [72]).

Osmanlı İmparatorluğu Dönemi (1453-1923); fetihten önce Constantinopolis'in konut alanları büyük ölçüde boşalmıştı. Bunun nedeni şehrin Haçlılar tarafından 1204 senesinde istila edilmesi ve yağmalanmasıdır. Çıkarılan yangınlar sonucu evlerinden edilen halk, Adalar ve Anadolu'ya göç etmiştir (Berköz [73]).



Şekil 3.12 Buondelmonti'nin İstanbul tasviri, 1422 (Duyuran [75]).

İstanbul'un fethedilmesiyle Osmanlı İmparatorluğunun en büyük politik amaçlarından biri gerçekleşmiştir. Fakat ele geçirilen şehir hemen başkent olamayacak kadar bakımsız ve haraptı. Surlar, son Bizans İmparatorlarının sarayı şehrin işgali esnasında tahrip edilmişti. Fatih'in imar ve iskanla ilgili olarak ilk işi, şehirde kalan nüfusu barındırmak ve şehre yeni nüfus celbetmek olmuştur. (Kuban [72]). Fetih'ten sonra, önceki dönemlerdeki olaylardan dolayı çöken ve boşalan bu kente eski canlılığının kazandırılması amacıyla ve azalan nüfusun süratle arttırılması için 1455 de Anadolu'dan, Trakya'dan ve Balkanlar'dan Müslüman halk ve gayri-müslimler getirilip ayrı ayrı mahallelere yerleştirildi (Berköz [73]).



Şekil 3.13 G. Vavassore'nin İstanbul panoraması, yaklaşık 1520 (Çelik [64]).

Fetih'ten sonra yeni merkezler yaratmak amacıyla konut alanlarında, çarşı ve liman bölgesinde camiler ve imaretler kurularak sosyo-ekonomik canlandırmanın yapılmasına çalışıldı (Berköz [73]). İlk imar eylemi surların yeniden onarılması olmuş ve kısa bir sürede gerçekleştirilmiştir. Orta çağdan öteye büyük şehir gelişmesini en önemli fiziksel faktörlerden biri şehir surları olmuştur. İstanbul Osmanlı çağında her iki özelliğe birden sahip bir şehirdir. Bir yanda Bizans surları batı yönde şehrin gelişmesini sınırlamakta devam etmiş, öte yandan Haliç, Boğaz kıyıları ve Galata surlarının çevresi ve Anadolu yakasında Üsküdar ve ona komşu sahiller sur dışında yeni mahalleler olarak gittikçe büyümüşlerdir. Osmanlı yönetimine geçtikten sonra karayolları ticaretine de açılmakla beraber, deniz yolu İstanbul ticaretinin beslenmesinin esas kaynağı olarak kalmıştır. Buna bağlı olarak, şehrin ilk kuruluşundan ticaret ve sanayi alanlarının sahillerinde gelişmesine sahne olan Haliç ve limanları, fiziksel mekanın bu bölgedeki biçimlenmesine önemli katkılarda bulunmuştur (Kuban [72]).



Şekil 3.14 17. yüzyılın 1. yarısında kentin kuş bakışı görüntüsü (Müler [76]).

Kent planlaması ve inşaat faaliyetlerini düzenleyen ilk nizamname 1848’de hazırlandı. Genel iletişimi geliştirmek ve sokak şebekelerine kent çapında düzen getirmek üzere sokaklar genişliğe göre sınıflandırıldı. Sokakların sınıflandırma çalışmalarıyla birlikte tüm yeni yapılaşmaların önceden belirlenmiş planlara uygun olmasını öngören yeni kurallar getirildi (Çelik [64]).



Şekil 3.15 İstanbul kent planı 1789-1878 (Dündar [69]).

19.yüzyılda Osmanlı'da başlayan batılaşma eğilimi neticesinde batı başkentlerinin yenilenmesine paralel olarak İstanbul'da da bir yenilenme başlamıştır. Bunun başlıca etkileri apartmanlaşma ve gelişen ulaşım şekilleri doğrultusunda tramvayın şehre gelmesi olarak söylenebilir. Yine bu dönemde ve Tanzimat sonrası dönemde kentin en büyük sorunlarından olan yangınlara müdahale edebilmek ve düzensiz olarak addedilen sokaklara düzen getirmek üzere sokak dokularında değişiklik görülmüştür (Zeytinci [6]).

Fetihten sonra İstanbul'un yeniden inşasında temel hedef, Müslüman cemaatlerin İslamın gereklerine göre yaşayabileceği bir şehir yaratmaktır. Müslüman mahalleleri külliye çevresinde gelişti. Kentin fiziki yapısını da İslamın içtimai kurallarına göre düzenlemek amacıyla, emlak sahipleri taşınmaz mülklerini ve topraklarını belirli koşullarda kullanılmak üzere vakıflara devrettiler. 1. Constantinus'un kenti bölgelere bölmelerini andıran bir biçimde Fatih de İstanbul'u on üç nahiye ayırdı. Bunlardan birincisi Ayasofya çevresiydi. Diğer on iki nahiye padişahların ve paşaların kentin fethinden sonraki yetmiş yılda yaptırdıkları külliye çevresinde oluştu. Nahiye alt birimi olan mahalleler ise, vakıflarca desteklenen daha küçük camilerin, yatırların veya tekkelerin çevresinde gelişti (Çelik [64]).

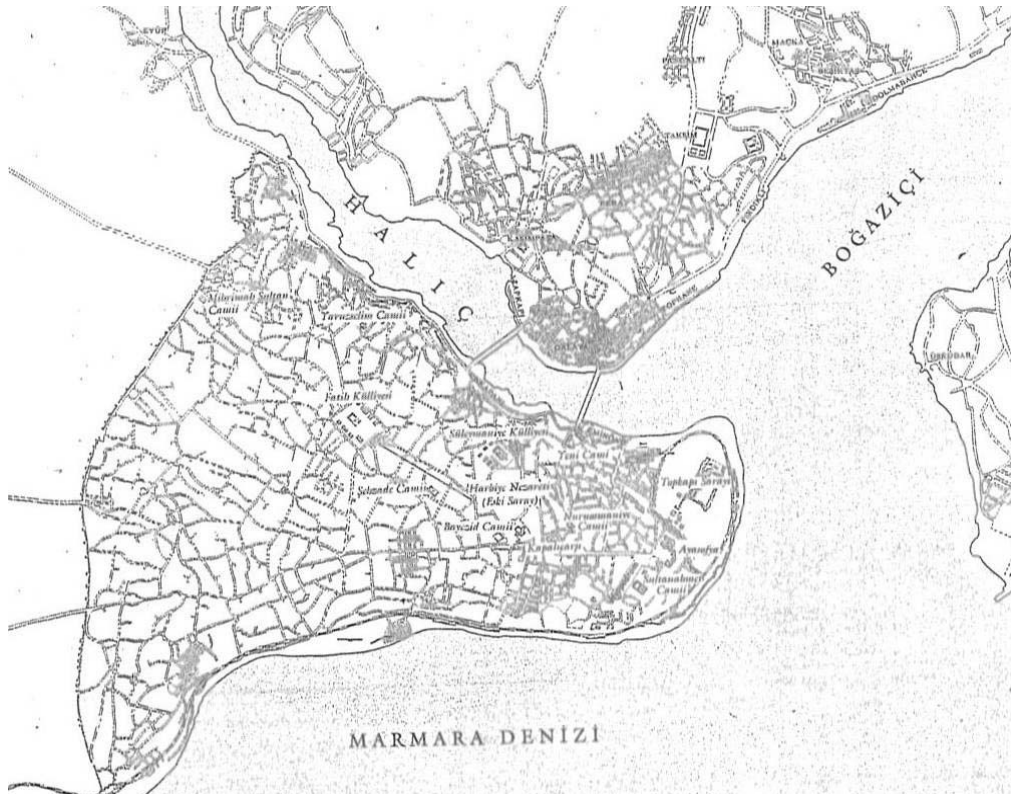


Şekil 3.16 Fatih tarafından oluşturulan İstanbul nahiyeler (Çelik [64]).

19. yüzyıl'da en önemli değişiklikler kent merkezinde yaşanmıştır. Dış dünya ile ilişki kurma kanalları yeni teknolojik olanaklara göre biçimlenmiş, merkez bir farklılaşma geçirerek çok odaklı hale gelmiş, kent merkezinin içindeki araba ve tramvay ulaşımına elverişli hale gelerek merkez içi bütünleşme bir ölçüde gerçeklemiştir. Ancak bu dönüşüm sınırlı kapital birikimi nedeniyle kapitalist merkezdeki örneklerine göre küçük ölçekli ünitelerle ve operasyonlarla gerçekleşmiş bir dönüşümdür (Dündar [69]). Ancak 19. yüzyıl sonlarında kentin sosyo-ekonomik yapısının değişmeye başlamasından sonra mekansal yapı değişim sürecine girmiştir. Bu dönemde şehrin mekansal yapısındaki temelde değişimler gecekondulaşma, banliyölerin doğuşu, sınıfsal yapının ayrıntılarıyla mekana yansması, iş merkezindeki değişimler ve kaymalar sonucu çift merkezin doğuşu, geçiş bölgelerinin belirginleşmesi, kent içi ulaşımın modernleşmesi sonucu kente entegre olmayan semtlerin merkezle bütünleşmesidir (Berköz [73]).

Tanzimat reformlarının anahtar kavramlarından biri olan merkeziyetçilik, daha 1839'da kent planlamasına yansımıştır. Parça parça yapılmış olan kent ilk kez bir bütün olarak düşünülmektedir (Dündar [69]). 3.Selim zamanında başlamış olan batı anlamında şehircilik uygulamaları, 2. Mahmut zamanında Moltke tarafından hazırlanan genel bir plan ile sürmüştür. Böylece Tanzimat'la beraber şehirlerin de düzenlenebileceği fikri uygulama alanına konmuş oluyordu (Eyüpoğlu [62]). Von Moltke'nin başlıca amacı İstanbul

Yarımadasının ticari ve idari işlerinin yürütüldüğü kalbiyle eski Bizans kapıları arasında geniş yollar açarak kesintisiz ve kolay bir ulaşım ağı geliştirmektedir. Aynı zamanda, konut mimarisi, yangınları önlemek amacıyla aşamalı olarak ahşaptan kagire dönüştürülecektir (Dündar [69]). Moltke, 1837-1842 yıllarında İstanbul'un bir haritası hazırlamıştır. Hazırladığı harita üzerinde hem mevcut durumu göstermiş, hem de imar kararlarını belirtmiştir (Eyüpoğlu [62]). 1864 yılından sonra hazırlanan imar hareketlerinde, Paris, Haussmann uygulamaları etkili olmuştur. Avrupa'dan esinlenerek daha düzgün yollar ve meydanlar düzenlemek isteği ve bunu gerçekleştirecek örgütlerin varlığının temini için 1855'de İl Belediye ve Şehremaneti kurularak, İstanbul 14 belediye dairesine ayrılmıştır. Şehri yeni çağa taşıyacak altyapı tesislerinin büyük bir kısmı bu devirde inşa edilmiş ve sanayi öncesi İstanbul'u yavaş yavaş ortadan kaldırmaya yönelik yenilerinin kurulması için çaba sarf edilmiştir (Kuban [72]).



Şekil 3.17 İstanbul ve civarı, yaklaşık 1900 (Çelik [64]).

Osmanlı döneminin sonunda, şehir makroformu, tarihi yarımada, Beyoğlu ve Anadolu yakasında bulunan üç kent parçası arasında bütünleşme eğilim ve kıyılar boyunca uzanan bir yerleşme düzeni göstermektedir (Kardeş [77]).

3.2 Cumhuriyet Döneminden Günümüze Kadar Olan Süreçte Konut Dış Mekanlarının Değişimi (1923-2010)

3.2.1 Planlama Kavramının Oluştığı Dönem (1923 – 1950)

Türkiye Cumhuriyeti'nin ulus devlet yaratma çabasında siyasi nitelik ön plana çıkmaktadır. Batıda ulus- devlet kapitalist üretimin bir düzenleme aracı olarak sanayileşmenin altyapısını kurarken, Türkiye'de ulus-devlet siyasal bir nitelik taşımakta ve toplumsal bilinç düzeyinde oluşturulmaya çalışılmaktadır. Bu çerçevede mekansal düzenleme yoluyla bu bilincin yaratılmaya çalışılması çok önemli araçsal bir işleve sahiptir (Kurtuluş ve Geniş [67]). Tanzimat'tan Cumhuriyete kadar geçen sürede batılaşma çabalarının başarılı olamayışı, bu kültürün, çok farklı sosyoekonomik yapıdan oluşan toplumumuz tarafından benimsenmemesinden kaynaklanmaktadır. Cumhuriyetin kuruluşuyla başlatılan hamleler, iskan ve konut açısından önemli yenilikler getirmemiş, ancak şehirden uzak sanayi tesislerinin yakınına kurulan işçi evleri gelişerek, az sayıda yeni kasabaların oluşması gerçekleşmiştir (Eruzun [68]).

Cumhuriyet'in ilk yıllarında makro ölçekli politik kararlar oldu. Bunlardan birincisi başkentin , imparatorluğun sembolü haline gelmiş İstanbul'dan küçük bir Anadolu şehrine, Ankara'ya taşınması, ikincisi de kamu inisiyatifiyle sanayileşme kararıdır. Politik işlevini kaybetmesinin yanı sıra, yeni bir devletin kurulması sırasındaki yapı değişikliği de İstanbul'un uluslar arası ticari canlılığını ve nüfusunu kaybetmesiyle sonuçlanmıştır. Özetle ülkede yaşanan toplumsal dönüşümün farklı boyutları ve dünya ekonomik konjonktürü bu dönemde, şehirleri ve konut alt sistemlerini dönüştüren faktörler açısından, belirleyici toplumsal etkinliği ticaretten politik alana ve devlet eliyle sanayileşme, etkinlik merkezini de Batı Anadolu'dan Orta Anadolu'ya kaydırmışlardır. Böylece bu dönemde şehir planları Anadolu'nun bir çok küçük kasabasına kadar yaygınlaşmıştır. Bu planlarda ortak olan, bir yandan yeni Cumhuriyet'i simgeleyecek şehir meydanlarına ve kamu binaları düzenine, öte yandan da istenilen konut yerleşme formunu belirleyen " numune mahallelere" ağırlık vermeleridir (Bilgin [65]). 1934, 1939 ve 1940 tarihli istimlak yasaları da bu dönemde kentsel konutun biçimlenmesine yön verecek aygıtlar olarak politik alt sistem içindeki yerlerini almışlardır. Bütün bu ekonomik ve politik dönüşümlere paralel olarak, kültürel alt sistem içinde de yeni yerleşme, birim konut ve ikamet formları ortaya çıkmıştır. Bunlardan biri de daha önce İstanbul'da başlamış olan

apartmanlaşma sürecidir (Bilgin [65]). Diğer yandan daha çok memura ucuz konut üretimini sağlamak için kurulmuş olan Emlak Kredi Bankasına devrolan arazilerin de çok küçük bir kısmı bu amaca hizmet edecek şekilde tasarruf edilirken, büyük kısmı da yine satış yoluyla elden çıkarılmıştır (Kurtuluş [78]).

19.yüzyılın ikinci yarısından itibaren İstanbul'da başlayan **mekansal modernleşme**, 1920'lerden yeni başkent Ankara'da devlet eliyle modern bir kent yaratma girişimi ile etkin biçimde sürdürülmektedir. Cumhuriyetin erken yıllarında Ankara'da gerçekleşen bu radikal mekansal modernleşme, yeni ulus devletin pek çok kentinde yansımalarını bulmakta ve pek çok Anadolu kenti için ilk kent planları yapılmakta ve modern kentin tipik özelliklerinden olan anıtlı modern meydanlar açılmaktadır İstanbul'da ise Cumhuriyet sonrası radikal bir ekonomik ve politik dönüş dönemi yaşanmakta, kent sadece nüfus ve ticari birikim olanaklarını kaybetmekle kalmayıp aynı zamanda, yüzlerce yıldır sahip olduğu siyasi kimliğini de kaybetmektedir. Ancak 19. yüzyılda başlayan planlama hareketleri ve mekansal modernleşme, bütün ülkede olduğu gibi İstanbul'da da Ankara'ya göre oldukça düşük bir hızda da olsa devam etmektedir (Kurtuluş ve Geniş [67]). İstanbul'da savaş sonrası finans ve ticari faaliyetteki gerileme ve bürokrasinin boşalmasından dolayı önemli bir nüfus kaybı yaşanmasına rağmen 19.yüzyılın ikinci yarısından itibaren başlayan **modern planlama** eylemi yavaş da olsa sürmekte ve kent otomobil ulaşımına uygun planlanmaktadır. Aynı yıllarda ülkede iç göçlerden kaynaklanan önemli bir nüfus hareketi de olmadığı, daha çok mübadele ile gelen nüfusun yerleştirilmesi sorunu vardır. Ancak mübadele ile gelen yaklaşık 400 bin kişilik bir nüfusa karşın, savaş sırasında ve sonrasında ülkeyi terk eden gayrimüslim nüfus ise 1,5 milyon civarındadır (Kurtuluş [78]).

1950'li yıllara kadar devletin imar hamlelerini daha çok sanayi tesisleri, demiryolları, havaalanları, barajlar ve eğitim, sağlık, yönetim kurumlarına yönelttiği bir dönem olmuştur. Nüfus artışındaki hızın çok fazla olmaması nedeniyle var olan yerleşim alanlarıyla yetinilmiştir. Ülkemiz 1940'lı yıllarda başlayan İkinci Dünya Savaşı'na girmemeyi başardıysa da en az beş-altı yıllık bir durgunluk yaşamış, toplumsal gelişme hamleleri yapamamış, nüfusun %70'i 1950'ye kadar köylerde yaşamıştır. Kurulan sanayi tesisleri, kırsal kesimi çekebilecek düzeyde değildir. Ayrıca savaş yıllarında yerini terk edip kente gitmeyi göze alan aile de çok azdır. Bu nedenle Anadolu'nun hemen hemen tamamında geleneksel evler korunmuş, yeni yapılanlar ise eski yerleşim dokusundaki evlerin benzerleri olmuştur (Eruzun

[68]). Dolayısıyla bu duruma bağılı olarak konut dış mekanlarının da fiziksel ve niceliksel olarak fazla değişmediğini söyleyebiliriz.

İstanbul’u 1950’ye taşıyan süreç, Osmanlı’nın kentsel birikimlerinin, Cumhuriyet döneminin planlama anlayışıyla bütünleşerek, ilk kentsel planın yapıldığı evreyi temsil eder. Böylece 1950’ye dek “**kentsel mekan**” kavramı netleşmiştir. Kent toprağı sınırlarını, büyüklüğünü ifadelendiren kadastro olgusu, ilk defa 1930’larda başlayarak uygulanmaya başlamıştır. Böylelikle kentin mekansal gereklilikleri gelişim düzeyi daha anlaşılır kılınmaya çalışılmıştır. İstanbul Cumhuriyet’in ilk yıllarında durağanlığı ve nüfus açısından gerilemeyi yaşamıştır (Hacısalihoğlu [79]).

Ayrıca bu dönemde İstanbul’un mekansal yapılanması oldukça hareketli bir sürece yönelmiştir. Bu süreç 1933’le başlamış ve özellikle, Atatürk’ün İstanbul için plan yapılması arzusuyla, hareketlilik içine girmiş kentin **ilk mekansal planları** gerçekleştirilmiştir (Hacısalihoğlu [79]).

Bu dönemde **mekan örgütlenmelerini** etkileyecek başlıca politikalar şunlardır;

- Yeni yönetsel ve kültürel merkezin İstanbul’dan Ankara’ya taşınması,
- Birçok il merkezini yönetim ve kültür merkezi haline getirerek bölgesine toplumsal ve ekonomik değişmeyi yayacak modern kentler meydana getirmek,
- “Ülkeyi demir ağlarla örmek” (yurt kaynaklarını dışarı götürmeyi amaçlayan ağaç sistemi şemadan ağ şemasına geçerek, karayollarını, demiryollarını besleyecek şekilde geliştirmek),
- Küçük Anadolu kentlerine büyük devlet sanayileri kurmak (Kılınçaslan [60]).

Haydarpaşa’nın büyük liman işlevini yüklenmesi, Yeşilköy’de havaalanı yapılması, Taksim-Harbiye-Beşiktaş arasının “kentsel park” olarak belirlenmesi(bugün bu alandan geriye kalan sadece demokrasi parkının olduğu bölgedir.) Haliç-Unkapanı-Azapkapı arasındaki Atatürk köprüsü, Sultanahmet ve Taksim’in “kültürel merkezler” olarak belirlenmesi, 1933’lerin ilk planlama girişimlerinden bu güne yansıyan gelişmelerdir. 1950’ye kadar ki kesit içinde İstanbul’un mekansal gelişim seyri, dinamik bir yapılanma oluştururken özellikle buharın kullanılmasıyla, yeni bir boyut kazanmıştır. 19. yüzyılın yeniliğı sayılabilecek bu olgu, İstanbul’un kentsel ulaşımına tren ve vapur unsurunu yerleştirmiştir. Rumeli’ye Anadolu

demiryollarının yapılması, batıda Bakırköy'den Yeşilköy'e uzanan eksen boyunca mekansal hareketliliğin yaşanmasına yol açarken, Kızıltoprak'tan Bostancıya kadar uzanan hat üzerinde İstanbul'un ilk banliyölerinin kentle bütünleşmesi olanaklı hale gelmiştir. Ayrıca Şirket-i Hayriye Olarak bilinen kent içi deniz ulaşımı, Boğaziçi'nin sayfiye işlevli yapılanmasına zemin hazırlamıştır. Böylece 1950 dönemine dek İstanbul kent mekanının ulaşım sistemi de belirginleşmiştir. Buna göre tren-tramvay-vapur üçlüsü kentin ulaşımına toplu taşıma işlevleriyle damgasını vurmuştur (Hacısalıhoğlu [79]). Bu dönemde İstanbul için batıdan getirilen birçok yabancı uzmanın şehir planlaması için çalışmaları olmuştur. Yapılan çoğu plan çalışması uygulanmamış olsa bile ortaya koydukları analiz ve raporlarla İstanbul planlamasına yön vermişlerdir.

Alman şehirci Prof. Wagner 1935-36' da hazırladığı inceleme raporunda "Türkiye'nin yerleşme siyasetinin ana hedefinin şehir dışında geliştirilmesi olmalıdır" demektedir. Wagner'in hazırladığı bu rapor yetersiz görüldüğü için bu olumlu şehircilik ilkesi İstanbul için uygulanamamıştır (Berköz [73]). 1936 yılında yine bir Fransız olan Prof. H. Prost'a İstanbul'un nazım planını hazırlaması için görev önerilmiştir. Türk yardımcıları ile birlikte Prost 1936-50 yılları arasında bölgesel nazım planı yanı sıra çeşitli ayrıntı planları da hazırlanmıştır. Planda İstanbul bütün olarak ele alınmamış, İstanbul, Beyoğlu ve Üsküdar-Kadıköy parçaları olarak ayrı ayrı ve değişik zamanlarda ele alınmıştır (Eyüboğlu [62]).

Prost planı ile ele alınan temel konular;

- Liman bölgelerini iyileştirmek,
- Sanayinin haliç çevresinde toplanması,
- Konut alanları için, eski mahallelerin yıkılarak yeniden konut alanı olarak düzenlenmesi,
- Kent içinde büyük yeşil alanlar oluşturmak
- Yol sistemini otomobil olgusuna göre düzenlemek.

Prost, ilk olarak kentin yaşadığı ekonomik problemler ile birlikte, kentin dış dünya ile bağlantı noktası olan liman ve demiryollarının, geliştirilmesine yönelik önerilerde bulunmuştur. Prost kentin merkezi iş alanını bazı düzenlemeler yapılarak aynı yerinde kalmasını istemiştir. Yeni konut alanlarının ise Maçka ile Taksim arasında Maçka ile Beşiktaş arasındaki yamaçlarda ve

Kasımpaşa'nın üst kotlarında Kurtuluş'da geliştirilmesini önermektedir. Tarihi Yarımada da ise yangın yerlerindeki boş alanlar küçük parseller ifraz edilerek, konut alanı olarak düzenlenecektir. Prost tarihsel kenti korumak istemiş, tarihi yarımada da yüksekliği sınırlamış, tarihsel silüetin bozulmaması için Marmara ve Haliç yamaçlarını konut alanı olarak belirlemiş ve kent silüetinin yataylığı günümüze kadar gelmiştir (Dündar [69]).

3.2.2 Sanayileşme Ve Hızlı Kentleşme Dönemi (1950 – 1980)

Endüstrileşmiş ülkelerin 19. yy. 'da yaşamaya başladığı köklü, yaygın ve toplumun bütününe birden nüfuz eden dönüşüm süreci, Türkiye için esas olarak 2. Dünya Savaşı'ndan sonraki dönemde geçerli olmuştur (Bilgin [65]). Savaş sonrası Türkiye'de tarım toplumundan sanayi toplumuna geçilmeye başlanmış, tarımda biriken kapital sanayileşmeye imkan tanınmıştır (Zeytinci [6]). Kırdan kente göç eden işgücü açığını başta İstanbul olmak üzere büyük kentlerimiz almıştır. Türkiye'de kentleşmedeki genel eğilim az nüfuslu çok sayıda kente yayılmak yerine nüfusu belli büyüklüğün üstündeki kentlerde yoğunlaşma yönünde olmuştur. Bu kentleşme sürecinde ülkemiz büyük kentleri pek çok sorunla karşılaşmıştır (Kılınçaslan [60]).

1950 yılında kökten değiştirilen ekonomik politikalar, politik otorite-piyasa dengesi mekanizmasını bozarken, sosyal alanda da hızlı bir değişime neden olmuştur. Buna hazırlıksız, örgütsüz ve henüz kurumsallaşma çabası içindeki kurumları ile yakalanan ülke; planlamayı bir kenara bırakarak operasyonel çözümlerle çözüm aramaya gitmiştir. Bu politikalar doğal olarak en somut anlatımını kentlerde bulmuş, dönemin en önemli ürünlerinden biri olan **“göç-kentleşme-kaçak yapılaşma”** sarmalı ağırlığını ve sürekliliğini günümüze kadar korumuştur. Bu siyasetin yarattığı bölgesel dengesizlikleri giderme, geniş kapsamlı bir planlama (ülkesel ölçekten kente kadar) anlayışın egemen kılma ve ülkesel kalkınmayı böyle kurgulama arayışı 27 Mayıs 1960 askeri müdahalesi sonrası kendi dönemini başlatmıştır. İktidar mücadeleleri sonucunda 70'lerin başından itibaren gündemden düşürülen “bölge planlama” bu dönemde ülkesel mekansal organizasyonu bağlamında ele alınıp kapsamlı planlama süreci içerisinde kurumsallaştırılmaya çalışılmıştır (Görgülü [80]).

Bu dönem dış ekonomik ve siyasal güçlere açılma dönemdir. Tarımsal üretimde teknoloji değişimi ve sanayi atılımları ile ekonomik yapı köklü değişikliklere uğramış, kentleşme tarihte görülmemiş boyutlara erişmiştir. Bu dönemin iki önemli belirleyici özelliği tarımda

makinalaşmanın başlaması ve karayolu yatırımlarının demiryolu yatırımlarına göre çok ağırlıklı olmasıdır. Dış yardım yoluyla hızla gerçekleşen tarımdaki teknoloji değişikliği önemli işgücü açığa çıkarmış ve buna koşut olarak uygulanan yol programı kır-kent ilişkisini artırarak hızlı kentleşmenin başlamasına önayak olmuştur. Gerek sanayi gerekse altyapı yatırımlarının gerçekleşmesiyle **metropolitenleşme süreci** bu dönemde başlamaktadır (Kılınçaslan [60]). Sanayileşme bölgesi olarak önceliğini kabul ettiren İstanbul, ekonomik yapının merkezi olmaya başlamış ve ticaret merkezi olarak eski gücüne kavuşmuştur (Berköz [73]).

1950-1960 yılları arasında hızlı nüfus artışı ile beraber metropoliten alanın büyümesi, konut arzının sınırlı olması sonucunda geçen dönemde başlayan gecekondulaşma olgusunun giderek yaygınlaşması ve bunun siyasi araç olarak kullanılması yüzünden belediye sınırları dışındaki kontrolsüz gelişme, artan arazi talebi ile spekülasyon artması, sanayileşmenin artması ile birlikte, sanayi yer talebinin artması, sanayinin denetimsiz ve arazinin daha ucuz olduğu dış alanlarda yer seçme eğilimi, bu dönemde kentin karşılaştığı önemli sorunlardır (Zeytinci [6]).

1950’li yıllarda birlikte Türkiye’de kırdan kente yoğun iç göç hareketi, kentlerdeki yetersiz 1950’lerde kentlerin sahip olduğu bu mülkiyet örüntüsü, bu konut stoku ile karşılaşmakta ve göçmen nüfusun barınma sorunu için kentsel arazi üretilmesi zorunlu hale gelmektedir. Bu yeni bir kentsel arazi talebidir ve göç alan kentlerin merkezi alanlarının hemen çeperinde geniş ölçekli, işlevsiz, imarsız ve altyapısız hazine arazileri bulunmaktadır. mülkiyetin coğrafi dağılımı ve siyasi otorite, sermaye ve göçmen işgücü arasında kurulan fiili arazi bağlantısı Türkiye’nin hızlı kentleşme sürecindeki kentsel formu belirleyen temel etmen olacaktır. Bu dönemde kırdan gelen nüfusun barınma ihtiyacı, kentsel arazi bağlantıları ile göçmenlerin yarattığı özgün çözümlere bırakılırken; kentli orta sınıfların artan konut ihtiyacı da yeni kentsel arazi bağlantıları yoluyla karşılanmaktadır. Bunlardan birincisi göç alan kentlerin eski yerleşik mahallelerindeki 1-2 katlı ahşap ve kagir evler, küçük sermaye sahibi inşaat müteahhitleri tarafından ev sahibinden kat karşılığı alınarak yerine çok daireli apartmanlar yapılmasıdır. ikincisi ise kentlerin çeperinde, genellikle köylülerin elindeki tarlaların ve bir kısmı da büyük çiftlik olan arazilerin, emlakçi ve arazi spekülâtörleri tarafından harita mühendislerine parsellettilererek kentsel arsaya dönüştürülmesidir. Bu süreçte devletin rolü bu arsa ve konut üretim biçimini yasal hale getirecek “kat mülkiyeti” yasasını çıkarmak, parsellenen araziye yapı izni vermek ve inşaat yapı ruhsatı işlemlerini kolaylaştırmak

olmaktadır. Bunu yaparak, devlet küçük orta büyüklükteki sermaye sahipleri ile kentli orta sınıflar arasında kurulan arazi bağlantısı yoluyla ortaya çıkan özgün bir konutlaşma biçimini desteklemektedir (Kurtuluş [78]). Bu şekilde gecekondulaşmanın engellenmesini sağlayacak bu yasa konut dışı mekanlarının da daha düzenli bir şekilde gelişmesine olanak sağlamış olacaktır.

1950'den sonra her açıdan büyük bir değişim yaşanmıştır. 1950 senesi ülkenin sosyo-ekonomik ve toplumsal dönüşümlerin bir sembol yılı olarak belleklerde yer almıştır. Kırdan kente göç olgusu, sanayileşme ve kentleşme sürecinin hızlanması, 1950 yılıyla anılmaya başlanmıştır (Hacısalihoğlu [79]). Bu dönemde 1/5000 ölçekli Beyoğlu Nazım İmar Planı, 1/10000 ölçekli Sanayi Alanları Planı, 1/500 ölçekli Beyoğlu Uygulama Planı ile 1/2000 ölçekli bağımsız bürolara yaptırılan Boğaz köyleri planları hazırlanmıştır. Beyoğlu Nazım imar planında ilk kez merkezden dışarıya doğru azalan iskan alanı yoğunlukları, uygulamada spekülasyon rant artışlarıyla korunamamış, iskan dışı alanlar işgale uğramış ve planın bütünlüğü zedelenmiştir. Sanayi planı ile 1955 yılında ilk kez hangi bölgelerin sanayi fonksiyonu için tahsis edildiği tanımlanmıştır. Sanayi öncelikle Haliç kıyılarında, bunun yanında Marmara Denizi kıyılarında Bakırköy'e kadar uygun alanlarda planlanmış iskan alanları içinde yer alan zararlı sanayi kuruluşlarının daha uygun alanlara dağıtılmasına karar verilmiştir. Sanayi alanları önerilerinin sonrasında gerekli oranda konut alanı planlanmadığından öncelikle bu alanların yakın çevresi göçle gelen nüfusun etkisiyle gecekondu mahalleleriyle işgal edilmiştir. Kağıthane vadisi, Halkalı, Kartal ve Maltepe'de yeni yerleşmeler ortaya çıkmıştır. İstanbul hızlı nüfus artışı ve alansal büyüme sürecine girmiştir. Bu gelişmeler hali hazırda zaten yetersiz olan alt yapı ve belediye hizmetlerinin sağlanmasını güçleştirmiştir. İstanbul'da bu dönemden başlayarak iskan ve arazi politikalarının planlı olarak kontrol edilmemesi sonucunda **“gecekondulaşma”** hızlı bir şekilde kentin planlanmamış ve hazırlıksız alanlarında yayılmıştır (Tezer ve Gülersoy [81]).

Ülkenin yaşadığı nüfus hareketliliği bu dönemin çarpıcı bir özelliğidir. Kırsal yapının çözülüşü, kır ekonomisine kapitalizmin girişi gibi gelişmelerle kırdan kopuşun kitlesel bir nüfus hareketi olarak kentlere ve özellikle İstanbul'a yönelişi, bu dönemin en karakteristik özelliklerindendir. Kentsel mekanın göze çarpan gelişim pratiği, yeni sanayi alanlarının hızla gelişmesine paralel, göçle beslenen ve klasik boyutuyla gecekondu semtlerinin de gelişerek sanayi bölgelerine eklemlenmesi biçiminde şekillenmiştir. Kentin bu hızlı ve yaygın bir mekansal gelişime sahne

olmasının temel sebepleri arasında, dönemin kentsel politikaları önemli rol oynamıştır. Kent bir baştan öbür başa imar faaliyetlerine sahne olurken, büyük ölçüde plansızlığı da birlikte yaşamıştır (Hacısalihoğlu [79]).

Tarımsal üretimde makine kullanılmasıyla, kırdan göç eden nüfusun büyük payını İstanbul almaktadır. İstanbul'da konut stokunun gereksinimi karşılamadığı ve konut başına 10 nüfus düştüğünü 1945'lerde Vali Lütfü Kırdar açıklamıştır. Bu konut darlığı sonucu kiralar oldukça artmış ve 1947'lerde gazetelerde "Gecekondu evleri"nden bahsedilmeye başlanmıştır. İlk gecekondu fabrikalarda çalışanların başkalarına ait arsalarda kendileri için yaptığı, sağlık koşulları iyi olmayan konutlardır. Dolayısıyla gecekonduların İstanbul'da ilk ortaya çıktığı yerler Kağıthane sırtları, Yedikule dışında Gazhane ve Zeytinburnu gibi sanayi bölgesi çevreleridir. Bu dönemde modern binalar ve otomobilleri ön plana çıkaran ve kentin karakteristik konut, sokak ve mahalle dokularını bozan ve değiştiren yol açma çalışmaları başlamıştır. Bunlardan sonra Boğaziçi köprüsünün inşaatı ve çevre yollarının hizmete girmesi hemen arkasından Fatih Sultan Mehmet Köprüsünün açılması çevre yeşil sistemini bozmuş ve kent dokusunda ağır değişiklikler yapmıştır. Tüm bu göç ve plansız gelişim sonucunda başıboş kalan İstanbul düzensiz yapıları, yoğun trafiği ve gecekondu alanları ile istenmeyen bir kent dokusuna sahip hale gelmiştir. Bu dönemde gazhane ve Zeytinburnu gibi ilk gecekondu alanlarından sonra sanayi bölgeleri etrafında Gültepe, Çeliktepe, Fikirtepe, Yahya Kemal, Alibeyköy ve Kağıthane gecekondu bölgeleri gelişmiştir (Kılınçaslan [60]).

Kentin çevresinde gecekondu halkaları oluşmaya devam ederken Suriçi kesimi de büyük bir yenileme faaliyetine sahne olmaktadır. Tarihi yarımada yüzyıl başındaki yangınlardan arta kalan geleneksel dokusunu bu kez planlı müdahale sonunda yitirmektedir. Topkapı-Aksaray arasında genişletilen Millet caddesi, yeni açılan ve uzun süre işlevi anlaşılamayan Vatan caddesi tarihi kenti parçalamaktadır. 1960 hükümetlerine siyasi yarar sağlayan bu yeni caddelere Barbaros Bulvarı, Sirkeci-Florya sahil yolu, Topkapı'yı Havaalanına bağlayan Londra asfaltı da eklenmektedir. 1955 yılında ulaşılan yerleşme sınırlarına göre, suriçinde yoğun yerleşmeye karşın sur dışında henüz önemli bir yoğunluk izlenmemekte olan Zeytinburnu, Bakırköy, Yeşilköy birbirinden yeşil alanlarla ayrılan mahalleler olarak belirmektedir (Kılınçaslan [60]).

1950'li yıllara dek hazırlanan ve yürürlükte olan bir dizi plan kararından vazgeçilerek, yeni bir anlayışla kentin bütüne dönük yapılanma pratiği yaşanmıştır. Buna göre kentin birçok

yerinde geniş yeni bulvarlar açılmış ve böylelikle kent dokusunun anlamı ve kimliğine yönelik son derece köklü dönüşümler yaşanmaya başlanmıştır. Ulaşım alanında otomobilin İstanbul'un kentsel yaşamında egemen bir unsur olmasının temelleri atılarak, gerek kentsel büyümenin, gerekse kentsel kimliğin şekillenmesinde önemli bir faktör durumuna sokulmuştur. Bunun bir başka anlamı yaşam tarzı üzerinde şekillenmiştir. Nitekim empoze yaşam tarzlarının en önemli silahlarından biri daima otomobil olmuştur. Bu dönemin ideal kent formu ve bunun çağdaşlık ölçüsü, geniş bulvar, meydan ve bunlarla bütünleşen otomobil üçlüsüne indirgenmiştir (Hacısalıhoğlu [79]). Hızlı nüfus artışıyla beraber metropoliten alanın büyümesi, konut arzının sınırlı olması sonucunda geçen dönemde başlayan gecekondulaşma olgusunun giderek yaygınlaşması ve bunun siyasi araç olarak kullanılması, belediye sınırları dışındaki kontrolsüz gelişme, artan arazi talebi ile spekülasyonun artması, sanayileşmenin artması ile birlikte, sanayi yer talebinin artması, sanayinin denetimsiz ve arazinin daha ucuz olduğu dış alanlarda yer seçme eğilimi, bu dönemde kentin karşılaştığı önemli sorunlardandır (Dündar [69]). Bu tek boyutlu, sığ ve projeksiyon yoksulu imar anlayışı, kentin tarihsel ve kültürel dokusuna zarar verdiği ölçüde bir ilke daha imza atmıştır. O da kentsel toprağın spekülasyona açılması ve dolayısıyla bugünün yağmalama anlayışının kent ve toprağına yönelik **rant** kavramının temellerinin atılmasıdır. 1950'liyle başlayan bu süreç aslından, ana ekseninden pek fazla sapmadan, kentin mekansal omurgasına geri dönülmez izler bırakarak, seyrine devam etmiştir. Konut edinme tarzında, kentsel spekülasyonun ve dolayısıyla kentsel rantın besleyicisi olarak **yap-satıcı** modeller ortaya çıkmış, karayolu kent içinde egemenliğini pekiştirerek boğaz geçişi karayolu köprüsüyle gerçekleştirilmiş, sanayi alanlarının kontrolsüz gelişimi sürmüştür. (Hacısalıhoğlu [79]).

Yap-satıcı üretimi şehirlerin imar alanlarını;

- Yapı boşluklarını doldurarak,
- Küçük parsel üzerindeki imar hakkı artmış binaları yıkıp yeniden yaparak,
- Alt kentlerdeki büyük malikane arsalarını parsellere bölerek, yoğunlaştırmıştır (Bilgin [65]).

1950'li yıllarda her biri bağımsız birer ev olan apartman dairelerine nasıl tapu verileceği sorunu, tartışma gündemini oluşturmuştur. Çözüm olarak kat mülkiyeti yasası düşünülmüş ve

bu konuda, basında makalelerde de pekiştirilen yoğun çabalara girişilmiştir. İkinci Dünya Savaşı sonrasına kadar kat mülkiyeti, Türkiye'nin ihtiyaç duymadığı bir konuydu. Savaş sonrasındaki yeni barınma ihtiyaçlarına çözüm bulmak amacıyla girişildiği sanılan arayış çabalarının içinde aslında başka niyetler yatmaktaydı. Apartman yapımı iyi para getiren bir iş alanıydı. Bu iş alanını yasal kılabilmek için **kat mülkiyeti yasası** zorunlu görülmüştü. Cumhuriyet gazetesinde “Kat Mülkiyetinden Beklenen Yararlar” başlığı altında aşağıdaki sıralama yer almıştır (Eruzun [68]).

- Bugünkü cemiyette meskensizlik yüzünden çekilen ıstırapın önlenmesi,
- Kat, daire veya oda mülkiyetinin tatbiki sayesinde her sınıf halkın küçük tasarruflarıyla başlarını sokacak bir mesken sahibi olabilmeleri,
- İktisadi bakımdan pek çok fayda sağlaması,
- Mesken sahibi bir kimsenin yuvasına ve dolayısıyla memleketine bağımlılığının artması,
- Meskenlerin artmasıyla şehirlerin mamurlaşması,
- Binaların çoğalmasıyla devlet ve belediyelerin varidatlarının artması,
- İnşaat işiyle uğraşan büyük bir kesime iş sahası açılması,
- Kiralara zam yapılmaması mecburiyeti yüzünden müşteri bulamayan eski binaların bugünkü rayice göre satılmasına yol açılması ve bloke sermayenin kurtarılması,

Dünya savaşından sonra tarımda sanayileşme ve buna bağlı olarak kırdan kente göçün başlaması ve ülkemizde en çok göç alan kentin İstanbul olması kentin dokusunda büyük değişikliklere neden olmuştur. Bu dönemde modern binalar ve otomobilleri ön plana çıkaran ve kentin karakteristik konut, sokak ve mahalle dokularını bozan ve değiştiren yol açma çalışmaları başlamıştır. Bunlardan sonra Boğaziçi köprüsünün inşaatı ve çevre yollarının hizmete girmesi, hemen arkasından Fatih Sultan Mehmet Köprüsünün açılması çevre yeşil sistemini bozmuş ve kent dokusunda ağır değişiklikler yapmıştır. Tüm bu göç ve plansız gelişim sonucunda başıboş kalan İstanbul düzensiz yapıları, yoğun trafiği ve gecekondular alanları ile istenmeyen bir kent dokusuna sahip hale gelmiştir (Berköz [73]). Bu istenmeyen kent dokusunun bir parçası da plansız oluşturulan konut alanları ve onların ortaya çıkardığı konut dış mekanları olmuştur.

Cumhuriyet döneminin başlamasıyla İstanbul'da başlatılan planlama çalışmaları, yurt dışından getirilen mimarlarla oluşturulmaya çalışılmış, özellikle Prost'un önerileri dikkate alınmıştı. Fakat bu planın bazı özellikleri ile kentin mekansal gelişimi olumsuz yönde etkilenmiştir. Prost planlarının kentin bütünlüğünü içermemesi gerekçesi ile 1950 yılından sonra Prost'un çalışmalarını değerlendirmek üzere farklı kurumlardan davet edilen üyelerden oluşan "Mücvirler Heyeti" oluşturulmuştur. Mücvirler Heyeti'nin Prost planlarına yönelik yaptığı değerlendirmelerde öncelikle planlama ölçeğinin kent bütününe içermeyip detayda kaldığı ve kentin genel iskan, ulaşım ve ekonomik temel gereksinimlerine cevap vermediği belirtilmiştir (Tezer ve Gülersoy [81]). 1954 yılında yine bir yabancı uzman olan Alman şehircilik uzmanı H. Högg, dönemin yöneticilerinin istekleri doğrultusunda geniş ve yüklü ulaşım arterlerine ağırlık veren bir çalışma hazırlamıştır (Eyüboğlu [62]). 1955 yılına doğru gittikçe artan hızlı göçe gecekondulaşma, tüm planlama çalışmalarını başarısızlığa uğratmıştır. 1955 yılında elektrikli sisteme dönüştürülen Sirkeci-Halkalı demiryolu merkezi iş alanına erişebilirliği artırırken hizmet ettiği yerleşmelerin büyüme ve yoğunlaşmasına da neden olmuştur. 1960 yıllarına kadar yabancı uzmanların önerilerine uyularak kente büyük caddeler açılmış, imar faaliyetleri hızlandırılmıştır (Kılınçaslan [60]).

Cumhuriyet Dönemi'nden sonra bu radikal kararlara devam eden ve İstanbul'a önemli izler bırakanlardan biri de, 1950-1960 döneminde başbakanlık yapmış olan ve 1961'de siyasi görüşleri nedeni ile idam edilen Ali Adnan Menderes'ti. O dönemde İstanbul'u büyük bir inşaat alanına çeviren "Menderes İmar Operasyonları" olarak bilinen müdahaleler 1956 yılında başladı. Bu operasyonlar aslında ilk değildi. Prost'un planı ile devam eden bir sürecin kesitiydi. Kent, doğu ve batı yönünde hızla gelişirken, ekonomide olumsuzluklar yaşanıyordu. Menderes fiili bir şekilde İstanbul'daki imar operasyonlarını üstlenmişti. 1956 yılında tam olarak başlayan bu operasyonların amacı 3 temel fikir üzerine oturtulmuştu. Bunlardan birincisi kent içi trafiği rahatlatmak, ikincisi meydanların ve camilerin çevrelerinin açılması, üçüncüsü de camilerin ve dini yapıların restorasyonunun yapılmasıydı [82]. Bu yıllarda yapılan çalışmalar arasında Topkapı-Aksaray arasında birbirine paralel olarak Vatan ve Millet caddeleri, Barbaros bulvarı, Sirkeci- Florya sahil yolu, Topkapı'yı Havaalanı'na bağlayan Londra Asfaltı, Boğaziçi'nin batı kıyılarına karadan yapılan Maslak yolu örnek olarak verilebilir. Bu dönemde Eminönü ve galata çevresi kentin büyük merkezleridir. Üsküdar ve Kadıköy şehrin ikinci derecedeki merkezleridir. Semt çarşıları da üçüncü derecedeki

merkezler niteliğindedir. Bu dönemde Bakırköy, Yeşilköy, ve Zeytinburnu birbirinden yeşil alanlarla ayrılan mahalleler olarak gelişmekteydi. Beyoğlu yakasında Harbiye, Şişli, Mecidiyeköy ve Levent yeni gelişen semtlerdendi (Berköz [73]).

Tarım, sanayi ve ulaşım sektöründeki bu gelişmelerin bir araya gelmesi, Anadolu'nun tümüne birden yayılan bir nüfus hareketliliğini beraberinde getiriyordu. 1950'den sonraki bu nüfus hareketinin başlıca özelliği, erken endüstrileşmiş ülkelerde olduğu gibi, düzenli ve sürekli oluşuydu. 1950'de nüfusun %20'si kentlerde yaşarken, bu oran 1960'da %30'a, 1970'de %37'ye, 1980'de %45'e çıkmıştır. 1950'lerden sonra artık kentli nüfusun değişik katmanları, tümüyle farklı üretim süreçleri içinde üretilmiş ve yeni aktörlerce pazara sunulmuş, farklı politik kararların ürünü olan, farklı kültürel işaretler taşıyan ve farklı kültürel kodlarla anlamlandırılan bir toplumsal gerçeklik alanının ürünü olan konutlarda barınmaya başlıyordu. Kentlerde büyüyen konut talebi, konut sektörünün ülke ekonomisi içinde görece olarak büyük bir yer tutmasına yol açıyordu. 1960 ve 1970'lerdeki toplam özel sabit sermaye yatırımları içinde özel konut yatırımları %35 ve %40 arasında değişen bir paya sahip olmuştur (Bilgin [65]).

1960-70 sonrası dönemde gecekondu kentlin geleneksel yapısı olmaya başlamış ve sanayi alanları çevresinde oluşan düşük gelir grubuna ait alt yapılanma, kentin büyümesini yönlendirmiştir. Bu, **tek merkezli kentten, çok merkezli kente** dönüşümün başlangıcıdır (Dündar [69]). 1970'li yıllara girilince gecekondu arsaları üzerindeki niteliksiz binaların sağlamlaştırıldığı ve kat yüksekliklerinin artırıldığı yeni bir dönem başlamış, yerel yönetimlerin tolerans göstermesi, merkezi yönetimlerinde af yasaları çıkarmasıyla kaçak yapılaşmayı hızlandırmıştır (Eruzun [68]).

1970-75 döneminde kentte arazi spekülasyonları artmış ve kaçak mülkiyet yaklaşımı yaygınlaşmıştır (Dündar [69]). 1970'lerden sonra yerli otomobil yapımına başlanmasıyla toplu taşıma çözülemeyen İstanbul'un ulaşımına trafik sıkışıklığı ve otopark sorunları eklenmiştir. Böylece 20. yüzyılın başında batı ülkelerinde görülen otomobilin neden olduğu mekansal yayılma İstanbul'da da başlamıştır. Bu dönemde sanayi şehir dışına çıkmaya başlamıştır. Alanı yatay olarak kullanan sanayi türleri Asya yakasında Ankara Asfaltı, Avrupa yakasında Londra Asfaltı boyunca gelişmektedir. Etkin bir toplu taşıma sistemi olmamasına rağmen İstanbul'un konut alanları doğu-batı yönünde Küçük Çekmece ile Tuzla arasında Ankara ve Londra Asfaltları doğrultusunda gelişmektedir. Bunun bir nedeni de endüstri ile yerleşme

tercihlerinin aynı doğrultuda olmasıdır (Berköz [73]). Otomobil kullanımının artışı ile başlayan mekansal yayılma ve oluşturduğu konut dış mekanlarında özellikle araçlar için park yerlerinin artışı da getirmiştir.

Bu dönemdeki bina inşaatları toplamı içindeki apartmanın payı %60 olarak verilmektedir. Bu ortamda kooperatif eliyle konut üretiminin yaygınlaşmasına, devletin kredi politikası ve kurumları aracılık etmiştir. Devletin finans kurumlarından biri olan Emlak Kredi Bankası konut kredilerini daha çok “ferdi kredi” biçiminde vermekle yap-satçı üretimi desteklemiştir. Ancak gerek SSK’nın olanaklarını kullanan işçi kooperatifleri, gerekse de Emlak Kredi Bankası, Bağkur, Oyak gibi kurumlardan yararlanan diğer kooperatiflerin etkinliği bir önceki döneme göre artsa da, kooperatifler eliyle üretilen toplam konut sayısı, 1950 sonrası stoğa eklenen izinli konutlar içinde ancak %10’luk bir pay tutabilmiştir. Yap-satçı üretim devresinin dışında kaldığı için kooperatife yönelen konut alıcılarının ufku zaten mevcut piyasa ile sınırlıydı. Ayrıca ekonomik güvence yanı ağır bastığından kültürel alt-sistem içinde dile getirilebilecek talepler ikincil konumda kalıyordu. Bu dönemde mimarların mesleki formasyonu aracılığıyla evrensel/ modern kültürel bağlama eklenebilen konut gruplarından birincisi, doğrudan kamu eliyle üretilenlerdi ve Emlak Kredi Bankası bunlar içinde yer alan başlıca kurum olmuştur. Bu kurumun 1950’lerin başında ilk girişimi olan Levent Mahallesi, birim konutların özellikleri ve bahçe içinde yer almalarıyla, “bahçe şehir” tipine uymaktadır (Bilgin [65]).

1955’te projelendirilmesine başlanan ve yapım süreci kademeli olarak günümüze kadar süren yine Emlak Kredi Bankası’nın Ataköy Mahallesi ise, kamu eliyle üretim programının en kapsamlı olanıdır. Özellikle ilk inşa edilen 1. ve 2. mahalle, endüstrileşmiş ülkelerde ayrı ayrı kaynaklardan beslenip, ikinci savaştan sonra çeşitliliği sağlamak için bir arada kullanılan ve 1957 Berlin yapı sergisi ile uluslar arası kamuoyuna sunulan, dizi ve nokta blokların karışımından oluşuyordu. 1970’lerde inşa edilmeye başlanan bölümlerinde ise, endüstrileşmiş yapım sistemleri de denenmeye başlanmış, bina kütlesine ilişkin çeşitlilikten vazgeçilerek nokta bloklara yönelinmiş, buna karşılık “stüdyo tipi” olarak adlandırılan küçük konut kurgusuna yer verilerek, Türkiye için tipik olmayan planimetrik bir çeşitliliğe gidilmiştir (Bilgin [65]). Metropol 1980’de ise Tekirdağ-Hareke arası 60 km yarıçaplı bir alana yayılmıştır ve alt merkezler, gelişmiş ülkelerdeki gibi nüfus, işgücü ve gelir artışına maruz kalmışlardır (Dündar [69]).

3.2.3 Türkiye'nin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Dönemi 1980 Ve Sonrası:

3.2.3.1 1980-1990 Neo-Liberal Politikaların Yarattığı Mekansal Değişim Süreci

1980' lere kadar konut alanları açısından İstanbul'un oldukça net okunabilen bir sosyo-mekansal coğrafyası vardı. Üst ve orta gelir gruplarının konut biçimleri arasında belirgin farklılıklar yoktu. Her ikisi de kentin formel ya da planlı kesimlerinde büyük ölçüde yap-satçı üretim biçimiyle üretilmiş konut alanlarında yaşamaktaydı. 1980 sonrası izlenen politikalar, bir yandan toplumdaki mevcut sermaye birikim süreçlerini ve kurulu ittifak biçimlerini değiştirerek beklenmedik bir hızla zenginleşveren ve sınıf atlayan bir kesimin ortaya çıkmasına neden oldu; diğer yandan, doğrudan sermaye yatırımları arttı, finans ve hizmetler sektörü gelişti. Bu da uluslar arası iş çevreleriyle bütünleşmiş, yüksek ücretlerle çalışan üst düzey yöneticiler ve ileri derecede uzmanlaşmış profesyonellerden oluşan ve "yeni orta sınıflar" olarak adlandırabileceğimiz bir kesimin ortaya çıkmasına neden oldu. Benimsedikleri küresel tüketim kalıpları doğrultusunda bir yerden diğerine pek de farklılık göstermeyen belli yaşam biçimleri ve bu yaşam biçimine uygun mekan özelemleri vardı. Üst ve orta gelir gruplarının yaşam alanları hem birbirlerinden hem de kentte yaşayan diğer kesimlerden ayrılmaya başladı. Bu gruplar özledikleri yalıtılmış yaşam biçimini bulmak umuduyla kent dışına çıkmaya başladılar; 1980'lere kadar göçle gelen kesimin egemenliğinde olan kent çeperlerine kaydılar. Gelir eşitsizliklerinin geçmişle kıyaslanamayacak ölçüde derinleştiği ortamda çeperlerde gözlenen ayrılmaya dayalı bu gerilimli, çok parçalı yapı bir başka biçimde kent merkezinde de ifadesini buldu (Enil Meray [71]). Bu çok parçalı, birbirinden ayrılmış yapı ayrıca kamusal alanlara özele dönüşen konut dış mekanlarının oluşumunu da gerçekleştirmiştir.

1980'li yıllarla başlayan bu sürece Türkiye, ekonomik yapılanması içinde, üretim ağırlığından çok, tüketen, tarımı gerileyen, sanayisi duraklayan iç ve dış borçlanma düzeyi artan ve rant ağırlıklı spekülasyon faaliyetlerinin egemenliğinde seyreden bir görünümle girmiştir. Dünya ekonomisine Türkiye bu yapılanma içinde eklemlenmiştir. Türkiye'nin bu genel ekonomik görünümünün doğrudan ve en somut etkilerini, İstanbul'un kentsel mekanı yaşamaya başlamıştır. Yeni ekonomik birikimin ve anlayışın en yoğunluklu ve etkili bir şekilde görüldüğü İstanbul, bu yeni politikalarında bir anlamda ilgi odağı olmuştur. Ülkenin ekonomik başkenti olması özelliğinin doğal bir sonucu olarak merkezi politikaların doğrudan ilk ve somut

örneklerini de koruyarak girmiştir. Örneğin İstanbul ülke içinde yine en çok göç alan metropol olma özelliğini korumaktadır, yatırım tercihlerinde ön sırada yer almaktadır, kentsel mekanın gelişim dinamizminde rant ağırlıklı spekülasyon davranış biçimi varlığını sürdürmektedir (Hacısalıhoğlu [79]). 1980’li yıllar, artık eski nazım imar planlarının da ortadan kaldırıldığı bir imar cennetidir. Belediye Başkanları plan yapma yetkilerini de elde ettiklerinden, kişisel ya da belirli bir azınlığın çıkarlarının gözetildiği legal görünen ama nazım plansız yeni uygulama planları üreterek vurgun yolları açmışlardır (Eruzun [68]). Bu dönemlerde şehir planlarının, İstanbul’un gelişmesi ve biçimlenmesinde etkisiz kalması konusu bir yana bırakılacak olursa, yasalarla belirlenmiş bir planlama içeriği ve türü olan İmar Islah Planları vasıtasıyla bu gelişmeye olumsuz yönde katkıda bulunmuştur. Bu planların, donatı gereksinimini göz ardı etmesi ve yoğunlukların artırılmasına olanak tanınması gecekondü alanlarını yasallaştırarak, birer rant sağlama alanı haline dönüştürmüştür (Eyüboğlu [62]).

1980-1990 arası dönem İstanbul’un mekansal gelişimine, yeni ekonomik ve siyasal kararlara bağlı olarak yeni bir çehre kazandırmış, kentin mekansal yayılımının hızlılık düzeyi daha da artmıştır. Bir yandan yeni yerleşme alanları oluşmuş, öte yandan mevcut yerleşmeler gelişerek, büyümüştür. Bu dönemin en belirgin özelliği, İstanbul’un planlama eyleminden bir kez daha uzaklaşmasıdır. Planlama da kurumsallaşma yerine bireysel tercihler ve kısmi programların yapılması tercih edilmiştir (Hacısalıhoğlu [79]). Bu mekansal yayılım artıka kent çeperinde oluşan yeni yerleşim alanları merkez bölgelere göre daha fazla açık alan oluşumunu desteklemiş olsa da daha çok bu alanlar kamusal özelliğini yitirmiş tanımsız mekanlar olmuşlardır.

1980 yılında ortaya konan “metropolitan Nazım planı” kısa bir süre sonra yok sayılarak, plan hükümleriyle çelişen, bir dizi uygulamaya yenik düşülmüştür. Kuşkusuz bu planı hazırlayan Nazım Plan bürosunun kapatılması, bu durumun en önemli hazırlayıcısı olmuştur.

Buna göre Nazım Planın hükümleri dört temel ilkede özetlenebilir.

- İstanbul’un kentsel yaşam kaynaklarını oluşturan, kuzey kesimlerindeki “tarım ve orman alanları ile su havzaları” korunacaktı.
- Kuzey bölgeleri kapatıldığı için , “metropolitan büyüme alanı” doğuya ve batıya doğru “lineer” bir yayılma içinde gerçekleşecekti.

- Tarihi yarımada, Galata-Beyoğlu ve Boğaziçi bölgelerinde “kültürel doku ve doğal yapı” mutlak korunacak, bu alanlarda mevcut yoğunluklarının azaltılması için önlemler alınacaktı.
- Asya ve Avrupa yakalarındaki mevcut demiryolu güzergahı “lineer kentin” toplu taşıma omurgasını oluşturacak, raylı tüp geçitler birbirine bağlanacaktı (Hacısalıhoğlu [79]).

Bu ilkelerinin bugün kuzey bölgelerin imara açılması, ulaşımın istenilen düzeyde raylı taşımaya yönlendirilememesi ve su havzalarının korunamaması ile kentin mevcut mekansal gelişiminden farklı bir biçimlenme gösterdiği görülmektedir.

Bugün yaşanan bu genel görünüm, 1980 sonrası dönemin, kentin mekansal yapılanmasında kalıcı izler bırakmasıyla somutlandığı gibi, İstanbul’un kentsel gelişme politikasının ana ekseninin olumsuzluklarla örülü bir süreci beslediğini sergilemektedir. Her şeyden önce plan hükümlerini göz ardı eden bu anlayış, kuralsızlığı, yasa ve yönetmelik tanımazlığı, ahlak normlarından kolayca sıyrılabilmeyi yerleşik kılmıştır. Plansızlık bir yana, bu defa da plana rağmen plan dışı yapılaşma anlayışının hakimiyeti, kentin ortak yaşam alanlarının rantı dayalı spekülasyon faaliyetlerine açılması anlamına gelmektedir. Bu dönemin bir başka özelliği, plan dışı gelişmelerin sık sık çıkarılan aflarla aklanmasına olanak sağlanarak, oluşumu her zaman muhtemel olan yasa dışılığa cesaret vermesidir (Hacısalıhoğlu [79]).

3.2.3.2 1990-2000 Küreselleşme Politikalarının Yarattığı Mekansal Değişim Süreci

İstanbul’un kentsel gelişiminde, 1980 ve 1990’lı yıllar, küreselleşme olgusunun mekansal etkilerinin görülmeye başladığı evreler olarak tanımlanabilir. İstanbul’un bu yıllar içinde, mekansal dokusu, gelenekselleşen formuyla ve yerleşik kılınan politikalarıyla biçimlenirken, küreselleşmeyle ilişkilendirilebilecek yeni gelişmelere de sahne olmuştur. İstanbul’un kentsel gelişiminde dikkati çeken değişim süreci, küreselleşmenin üç boyutuyla ülke düzeyinde yaşanan etkinliğinin, mekansal yansıması olarak nitelendirilebilir. Buna göre ekonomik, politik ve kültürel boyutlarıyla küreselleşme, İstanbul odağında, Türkiye üzerinde etkilerini somutlaştırmaktadır. Bunun yanı sıra teknolojik gelişmelerin temelinde yaşanan etkileşim düzeyi, sürecin seyrini hızlandırmaktadır (Hacısalıhoğlu [79]).

1980 ve 90’lı yıllarda İstanbul’da fiziksel mekanın biçimlenmesinde yönlendirici olan etmenler irdelendiğinde, uluslararası ve ulusal gelişmelerin daha ön planda olduğu

söylenbilir. Sahip olduğu nitelik ve niceliksel özelliklerinden dolayı, uluslararası alanda çok önemli roller üstlenmiş ve üstlenmeye devam edebilecek bir yapıya sahip olması, İstanbul'da uluslararası etmenlerinde etkili olmaya başlamasına neden olmuştur (Eyüboğlu [62]). Böylece İstanbul'un mekansal yapısı, üç değişim ögesini yaşamaya başlamıştır. Birincisi; kentin merkezi ve fonksiyonel alanlarında yaşanan değişim sürecidir. İkincisi; kentsel yapı içinde mekansal gelişme eksenlerinin oluşmasıdır. Ve üçüncüsü ise; konut alanlarında yaşanan değişim eğilimidir. Her üç değişim ögesi, İstanbul'un küreselleşmeyle boyutlanan ve yeni açılımlar kazanan, kentin güncel mekansal oluşum potansiyellerini yansıtmaktadır (Hacısalıhoğlu [79]). İstanbul'daki mekansal dönüşümün bir başka boyutunu ise özellikle illegal uluslar arası göçlerle ortaya çıkan **gettolaşma** olarak niteleyebileceğimiz bir süreç oluşturmaktadır. Bu yoğunlaşmanın yarattığı mekansal dönüşüm kentin özellikle eski mahallelerinde yeni gettolaşma örüntülerini ortaya çıkarmaktadır. (Kurtuluş ve Geniş [67]).

İstanbul'da 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren süregelen mekansal dönüşüm süreci, farklı etmenlere bağlı olarak, değişen hız ve nitelikte gerçekleşmektedir. Bu dinamikler arasında toplumsal yapıda radikal değişimler yaratan ekonomi politikalarının başat rol oynadığı, dünyanın pek çok metropoliten alanında olduğu gibi İstanbul'da da açıkça izlenmektedir. Bu mekansal dönüşüm süreçleri, ulusal kalkınma stratejileri/ politikaları ve mekanın bu öncelikler çerçevesinde edindiği rollere bağlı olduğu kadar, kentin tarihsel olarak hem ulusal hem uluslararası düzlemde yüklendiği rollere, sivil ya da kamusal aktörlerin farklı dönemlerdeki tercihleri, güçleri ve olanaklarına da bağlı olarak ortaya çıkmaktadır. Farklı ölçeklerde ortaya çıkan bu dinamikler yerel ölçekte var olan ya da yaratılan potansiyellerle harmanlanarak kentsel mekanı dönüştürmekte ve yeni makro-formu ortaya çıkarmaktadır (Kurtuluş ve Geniş [67]).

Büyük kentlerde, özellikle de İstanbul'da 1990'lı yıllarda giderek hızlanan üst gelir gruplarının kent çevresinde bir anlamda yalıtılmış alanlarda yer seçme eğilimi, kent içinde gözlenen ayrışma süreçlerini keskinleştirici bir nitelik taşımaktadır. Aralarında cemaat türü herhangi bir bağ olmaksızın bir araya gelen üst gelir gruplarının oluşturduğu bu yerleşim alanları, arazi değerlerinin yüksek olduğu yerlerde yoğunlaşma eğilimi göstermiştir. Burada yer seçen gruplar, özellikle ulaşım, eğitim, sağlık, tüketim gibi temel kentsel hizmetler açısından bakıldığında, kentin diğer kesimlerinde yaşayanlardan çok farklı ilişkiler içine girmekte ve

sonuçta kentsel alanlar, neredeyse birbiri ile hiçbir teması olmayan ilişki ağlarının yan yana var olduğu alanlara dönüşmektedir (Acaralp [83]).

Dolayısıyla bu dönemde İstanbul, aldığı göçlerin ve ekonomik, siyasal ve kültürel gelişimlerin etkileriyle biçimlenmekte, mekandaki sosyal ve fiziksel açıdan bütünlük de bozulmaktadır. Yeni oluşan her mekansal grup bütünden kopararak, ayrışarak kendi içinde oluşturulmuş ayrı birimler olmaktadır. Konut dış mekanların kamusalılığı kaybolurken aynı zamanda da birbiriyle ilişkisi olmayan birbirine benzeyen mekanlar oluşuyor. İstanbul'un bu dönemde temellerini attığı kentin bir bütün olarak ele alınmaması durumu ile kentin dokusu günümüzdeki halini almıştır.

3.2.3.3 2000-2010 Yerel Yönetimin Özel Sektörle İşbirliğinin Hız Kazandığı Dönem

Son dönem yani 2000'li yıllar, yerel yönetimin özel sektörle işbirliğinin hız kazandığı ve ilk defa “dönüşümün” strateji olarak tanımlandığı dönemdir. Ancak bu dönüşüm stratejisi sadece kentsel yenileme olarak tanımlanmış ve bu yaklaşım farklı kent parçalarının farklı kullanımlara dönüştürülmesi için uygulanmaya başlanmıştır. Bunun yanında tarihi konut alanlarının soylulaştırılarak korunması ve apartman alanlarının iyileştirilmesi de göze çarpar. 2000'li yıllar inşaat şirketlerinin uluslar arası pazara açıldığı ve inşaat sanayinin daha da geliştiği bir dönemdir. Ayrıca, yeni teknolojiler sanayi üretimi ile de ilişkilendirilmektedir. Bu dönemde yaşam alanlarının dört farklı biçimde dönüştüğü gözlenmektedir.

- **Birincisi**, en kapsamlı kentsel dönüşüm uygulamaları, kent çeperlerinde ana arterler boyunca gelişmiş alt gelir grubu gecekondu mahallelerini veya sağlıksız ruhsatsız yapılaşmaları yıkarak büyük çapta bir yenileme operasyonu olarak gerçekleşmektedir.
- **İkincisi**, orta ve alt gelir grubunun kent içi apartmanlarda var olan 1960-70 stokunu mal sahipleri tarafından iyileştirerek yapılan uygulamalardır.
- **Üçüncü dönüşüm**, üst ve orta gelir grubunun araba sahipliğinin artışı ile kent dışına çıkması ile gerçekleşmiştir. Bu kırsal ya da orman alanlarının yapılandırılarak yeni siteler ve kapalı yerleşimler kurulmasıyla oluşmuştur.
- **Dördüncü dönüşüm biçimi**, üst gelir kesimin kent merkezindeki tarihi veya eskimeye yüz tutmuş konutları satın alarak ve restore ederek soylulaştırdığı uygulamalardır (Ataöv ve Osmay [84]).

İstanbul, orman alanları, su havzaları ve tarım alanlarının oluşturduğu kırılgan coğrafyada, Marmara sahili boyunca doğrusal bir yerleşime sahiptir. İstanbul'un varlığını sürdürebilmesi için bu kırılgan doğal yapının kesinlikle korunması gerektiğinden; çevresel, ekonomik ve toplumsal sürdürülebilirlik plan kararlarının temelini oluşturmaktadır. İstanbul'un çevresel sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda "Marmara Denizi boyunca doğu-batı aksında çok merkezli ve kademelenmiş merkezlerle sıçrayarak geliştirilmesi ve kuzeye doğru gelişimin kontrol altına alınması" doğrultusunda plan kararları geliştirilmiştir. Makroformun belirlenmesindeki öncelikler, kuzeydeki ormanlara, su kaynaklarına ve Boğaz'a karşı önemli bir tehdit oluşturan "kuzeye eğilim gösteren kent gelişiminin" sürdürülebilirlik ilkeleri çerçevesinde kontrol altına alınması, mevcut merkezi iş alanı (MİA) üzerindeki baskının ve Boğaz geçişlerindeki trafik yükünün hafifletilmesi ve çok merkezli bir yapının oluşmasının sağlanmasıdır. Bu karar tarihi dokunun korunması hedefini de desteklemektedir [85]

Bunlara bağlı olarak 2010-2014 dönemi stratejik plan kararları ise şöyledir;

- Kentin doğal, tarihi ve kültürel mirasına saygılı bir anlayışla, sosyal, ekonomik ve fiziksel gelişimine yön vererek yaşanabilir bir kent oluşumuna katkı sağlamak,
- Ekonomik, hızlı, güvenli ve konforlu ulaşım hizmeti sunmak,
- Kent sakinlerinin sosyal ihtiyaçlarına yönelik destek hizmetlerini geliştirmek ve yaygınlaştırmak,
- Sağlıkta yaşam kalitesinin sürdürülebilir bir biçimde gelişmesine katkı sağlamak,
- Sürdürülebilir sağlıklı bir çevre sunmak,
- Kentin kültür mirasının korunması, tanıtılması ve kültürel yaşamının zenginleşmesine katkı sağlamak,
- Kent ve toplum düzeninin iyileştirilmesi ve yaygınlaşmasına katkı sağlamak,
- Afetlere müdahale ve iyileştirme kapasitesini etkin risk yönetimi ile geliştirmek [85].

İstanbul'un yaşadığı banliyöleşme sürecinin, 1970'lerden itibaren, toplu konut uygulamalarının yaygınlaşmasını ve İstanbul Boğaziçi Köprüsü'yle çevre yolların yapımını takiben daha da hızlandığını söyleyebiliriz. Ancak, bütün bu yeni yerleşmeler, kısa sürede, kontrolsüz biçimde ve büyük bir hızla büyüyen kent tarafından yutularak kentle birleştiler ve

banliyö özelliklerini yitirdiler. Bu süreç, kendini tekrarlayarak bugün de biçimde sürmektedir. Merkez yoğunlaşıyor, köyler ve kentin etrafındaki tüm boş alanlar banliyölere dönüşüyor, kent bir ahtapot gibi dört bir yandan kollarını uzatıp bu banliyöleri de yutarak kontrolsüz bir biçimde büyümeye devam ediyor. Kent büyüdükçe yeni banliyöler oluşuyor, yeni banliyöler oluştukça kent, sınırlarına bunları da katarak genişlemeye devam ediyor. Merkezden uzak, kentin geri kalanından izole edilmiş, villa tarzı bir yerleşme ve yaşam biçimi tercih edilir oldu. Yüksek duvarlarla çevrili bu siteler, her türlü teknik ve sosyal altyapısını kendi içinde sağlayarak, kentin bütününden kopuk, sorunlarından izole ve güvenli bir yaşam vaat etmekte ve bu yapılarıyla, içinde yaşayan yüksek gelir grubunun kamusal alandan kopuşuna zemin hazırlamaktadır. Yeni kentin bu mekanları değişen yeni bir yaşam tarzının İstanbul'daki mekansal karşılığıdır (Uysal [86]).

Endüstrileşme ve dolayısıyla göçlerle birlikte başlayan hızlı kentleşme ile mekansal yapı, sosyal ve fiziksel olarak birbiriyle örtüşmeyen, kent dokusunu çok parçalı bir yapıya dönüştürmeye başlamıştır. Bu durum konut dış mekanlarının birbiriyle ilişkisinin olmadığı, kamusal açık alanların özel'e dönüştüğü ve bu şekilde birbirinden bağımsız dış mekanlarla oluşan kentsel dokunun çok parçalı ve ilişkisiz bir bütünü oluşturmuştur.

3.3 Bölüm Sonucu ve Değerlendirmeler

Cumhuriyet öncesi dönem;

İstanbul, Roma öncesi, Roma, Bizans ve Osmanlı imparatorluğunun yaşandığı, bu dönemlerin, ekonomik politik ve kültürel olarak da etkisini sosyal ve fiziksel anlamda da mekana yansıttığı bir kenttir. Tarihin çeşitli dönemlerinde çeşitli uygarlıkların yerleşmesi, yönetimlerin aldığı politik kararlar, coğrafi konumu ve doğal yapısı farklı mekanlar oluşturmuştur. Bu mekansal değişim ve gelişim sadece yaşandığı dönemlerde oluşmamış, bugün ki kentsel dokunun oluşmasında da etkili olmuştur.

Cumhuriyet sonrası dönemi ise; üç başlık altında değerlendirebilirsek,

1923-1950 yılları arasında planlama kavramının oluştuğu dönemde;

Cumhuriyet'in kurulmasıyla birlikte izlenen devletçi politika gereği Anadolu'nun kalkınmasına öncelik verilmesi ve ülkenin yönetim merkezinin İstanbul'dan Ankara'ya taşınması ile İstanbul'da nüfus ve ekonomi açısından bir gerileme dönemi yaşanmıştır, kentin gelişmesi

yavaşlamıştır. Dolayısıyla Cumhuriyet dönemi başında İstanbul, sosyo-ekonomik ve kültürel açılardan eski parlaklığını yitirmiş, siyasal karar merkezi olmaktan çıkmıştır.

19.yüzyılın ikinci yarısından itibaren başlayan modern planlama eylemi devam ederken, Osmanlı döneminin getirdiği kentsel birikimler bu dönemdeki planlama anlayışı ile bütünleşerek ilk kentsel plan yapılmıştır. Dolayısı ile bu dönem planlama anlayışının oluşmasıyla kentsel mekan kavramının netleştiği bir dönem olmuştur.

Oluşturulan bu **ilk kentsel plan** ile;

- Haydarpaşa'nın büyük liman işlevini yüklenmesi,
- Yeşilköy'de havaalanı yapılması,
- Taksim-Harbiye-Beşiktaş arasının "kentsel park" olarak belirlenmesi,
- Haliç-Unkapanı-Azapkapı arasındaki Atatürk köprüsü, Sultanahmet ve Taksim'in "kültürel merkezler" olarak belirlenmesi,

1933'lerin ilk planlama girişimlerinden bu güne yansıyan gelişmelerdir. Ayrıca bu dönemde buharın kullanılmaya başlanması ile İstanbul'un kentsel ulaşımına tren ve vapur unsurunu yerleştirmiştir. Rumeli'ye Anadolu demiryollarının yapılması, batıda Bakırköy'den Yeşilköy'e uzanan eksen boyunca mekansal hareketliliğin yaşanmasına neden olmuştur.

1950-1980 yılları arasında sanayileşme ve hızlı kentleşmenin olduğu dönemde;

1950'den sonra her açıdan büyük bir değişim yaşanmıştır. 1950 senesi ülkenin sosyo-ekonomik ve toplumsal dönüşümlerinin yılıdır. Kökten değiştirilen ekonomik politikalar, politik otorite-piyasa dengesi mekanizmasını bozarken, sosyal alanda da hızlı bir değişime neden olmuştur. Kırdan kente göç ve gecekondulaşma olgusu, sanayileşme ve kentleşme sürecinin hızlanması, 1950 yılıyla oluşmaya başlamıştır.

Dönemin en önemli gelişmeleri;

- İstanbul'da sanayileşmenin gelişmesiyle birlikte kentleşme sürecinin hızlanması,
- Kırdan kente göç olgusu,
- İlk gecekondu semtlerinin oluşması (Zeytinburnu-Kağıthane),
- Karayolu sevdasının İstanbul'a yansması'dır.

Bu dönemin önemli iki özelliği, tarımda makineleşmenin başlaması ve karayolu yatırımlarına demiryolu yatırımlarına göre öncelikli olarak ağırlık verilmesidir. Tarımdaki teknolojik değişim dış yardımlar yoluyla hızla gerçekleşmiş ve büyük miktarda işgücü açığı ortaya çıkarmıştır. Gelişen ulaşım koşullarının elverişliliği kırsal alandan kente göçleri hızlandırmıştır. Dolayısıyla önceki dönemde görülen ekonomi ve nüfustaki gerileme durumu sona ermiş ve İstanbul eski gücüne kavuşmuştur.

Sanayileşmenin yanında tarımsal yapılaşmanın geliştirilmesine ve alt yapı yatırımlarına öncelik tanıyan kalkınma stratejisi mekan örgütlenmesine yeni boyutlar kazandırmıştır. Sanayi ve altyapı yatırımlarının gerçekleşmesiyle metropolitenleşme süreci bu dönemde başlamaktadır. Yaşanan hızlı nüfus artışı ile metropoliten alanın büyümesi “gecekondulaşma” olgusunu yaygınlaştırmış ve bu durum siyasi bir araç olarak kullanılmıştır.

Ayrıca bir önceki dönemde oluşan planlama eylemi bu dönem göz ardı edilerek, artık bu dönemde İstanbul plansız, hızlı bir mekansal gelişim göstermekteydi. Dolayısıyla, sanayi alanları çevresinde oluşan gecekondulaşma giderek artmış ve kentin çeperlerine yayılmıştır. Ayrıca kentin birçok yerinde geniş bulvarlar açılmaya başlanarak, kent dokusunun kimliğinin yok olmasına neden olunmuştur. Kent, taşıt ve karayolu düşünülerek planlanarak yeni bir kentsel doku ve yaşam tarzı oluşturulmaya başlamıştır.

1980 sonrası Türkiye’nin dünya ekonomisine eklemlenme dönemi;

Bu dönemi;

- Neo-liberal politikalar,
- Küreselleşme politikaları,
- Yerel yönetimlerin özel sektörle işbirliğinin hız kazanması ile oluşan ayrı üç dönem altında inceleyerek, İstanbul kenti gelişim sürecinde kentsel mekan ve doku üzerindeki etkilerini değerlendirek;

1980’li yıllarla başlayan bu dönem yeni mekansal gelişmeler göstermiştir. Bu dönem artık iç pazara dönük ithal ikameci politika yerine, dışa açılma modellerinin oluşması ekonomi ve toplumsal yaşam dolayısı ile kentsel mekan üzerinde önemli etkileri olmuştur. Gelir eşitsizliklerinin hızla artmasıyla kentte alt-orta gelir grupların yaşam alanları kendi içlerinde

ve diğ er kesimlerle ayrı ırmaya ba ladı. Bu durum kentsel dokuda çok parçalı bir yapı oluşturmuştur.

Kent bir tarafta yoksulluğu ve diğ er tarafta zenginliği gösteren sosyal ve ekonomik yapısıyla, mekansal olarak da ikili bir yapı göstermeye ba lıyor. Her iki yapıda kendi içinde kapalı bölgeler oluşturuyor. Mekansal planlama kamu yararını g zet en bütüncül içeriğini kaybediyor. Birbirinden kopuk, kamusal bütünlüğün kaybolmaya ba ladığı mekanlar olmaya ba lıyorlar. Günümüzde artık giderek artan sosyal ve ekonomik kutupla ma; özel, güvenlikli yaşam alanlarının oluşmasına neden olarak kamusal yaşam ve kamusal mekan üzerinde birbiriyle ve çevresiyle ilişkisi olmayan, birbirinden kopuk bir sosyal yapı ve buna bağlı olarak da yaşam alanları oluşturmaktadır.

FARKLI DÖNEMLERDE OLUŞMUŞ KONUT DIŞ MEKANLARININ ANALİZİ VE KENTSEL BÜTÜNLÜK AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ: BAKIRKÖY ÖRNEĞİ

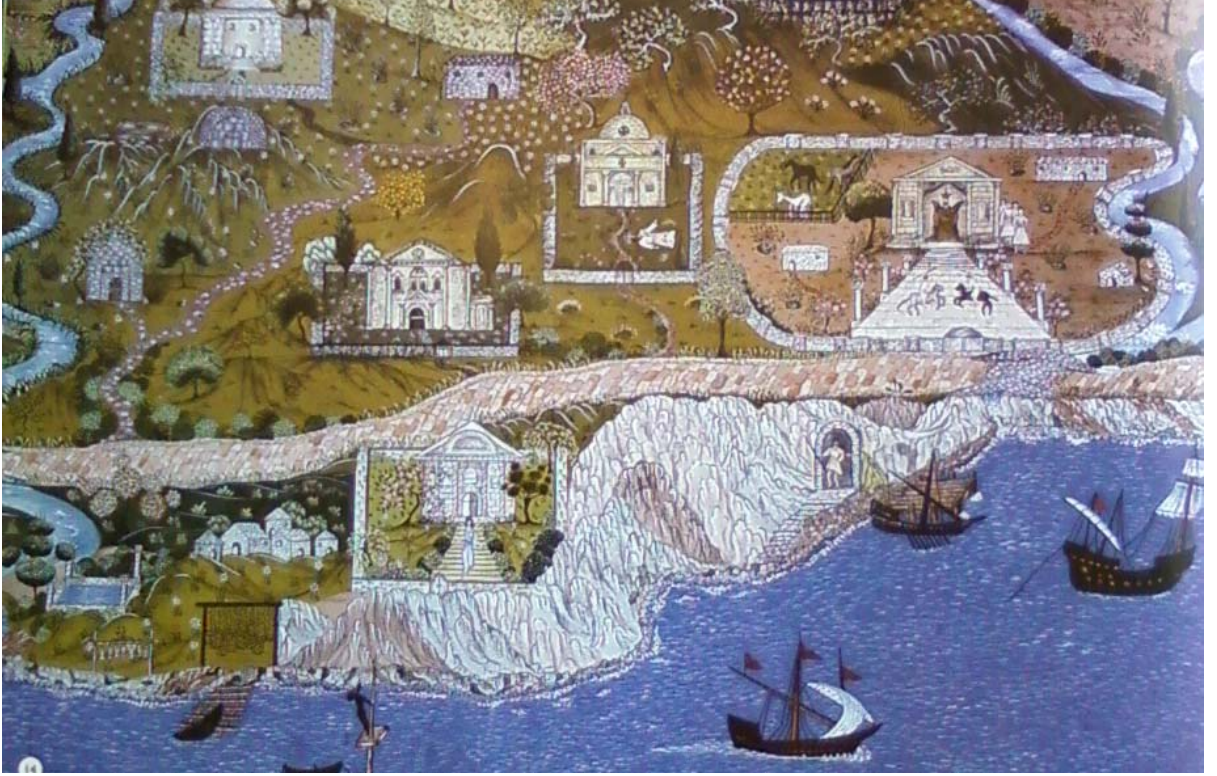
4.1 Çalışma Alanının Tanımı

Çalışma kapsamında, kentsel doku içerisinde yer alan farklı dönemlerde oluşmuş konut dış mekanlarının, analizi ve kentsel doku üzerindeki etkisi irdelenmiştir. Farklı dönemlerde sosyal, kültürel, ekonomik ve siyasi nedenlere bağlı olarak kentlerde meydana gelen yapısal ve mekansal değişimler kentsel dış mekanlarda farklılıklara neden olmaktadır. Bakırköy'ün, tarihsel süreç içerisinde önceki bölümlerde açıklanan dönemlerin özelliklerine sahip olması ve bu özelliklerini konut dış mekanlarına da yansıtması nedeni ile çalışma için örnek alan olarak belirlenmiştir.

Cumhuriyet öncesi dönemde genellikle bir sayfiye alanı olarak kullanılan Bakırköy yerleşimi de İstanbul da ki birçok bölge gibi farklı dönemlerdeki oluşumları yan yana barındırmaktadır. 18. yüzyılda, şu anda Ataköy'ün olduğu bölgede yapılan baruthane ile bir yerleşim bölgesi olurken, 19. yüzyılda demiryolunun ilçeden geçişi ile yapılaşma ve nüfus açısından daha da yoğunlaşmıştır. Cumhuriyet sonrasında ise özellikle ikinci dünya savaşından sonra yaşanan sanayileşme ve hızlı kentleşme dönemi ile mekansal gelişimi de etkilenmiştir. Bu dönemde yapılmaya başlanan Ataköy projesi ve 1980'lerden sonra dönemin politikaları ile gelişen toplu konut uygulamaları ve bunların oluşturduğu dış mekanlar, günümüzde de yaşanan sosyal, ekonomik ve politik gelişmelerle sürekli değişmeye devam eden farklı kentsel parçalar meydana getirerek, Bakırköy ilçesinin bütünü oluşturmaktadır.

4.1.1 Bakırköy Bölgesinin Tarihi

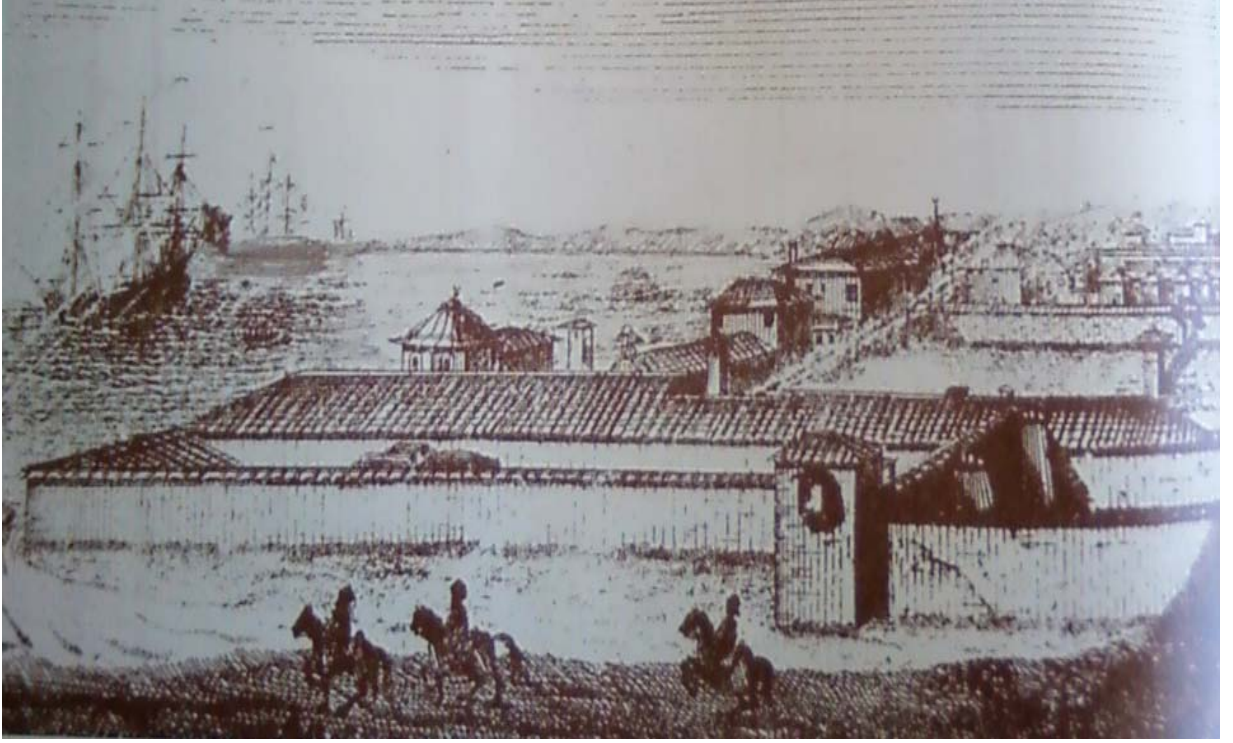
“Makrohori-Makriköy-Bakırköy” Bizans devrinde Hebdomon olarak adlandırılmıştı. Hebdomon’un bilinen en eski tarihi, roma dönemine kadar inmektedir. İmparator sarayları, kiliseler ve diğer birçok abideler yapılmıştı. Hebdomon, genişliği ve bol suyu sayesinde aynı zamanda askeri bir karargahda olmuştur. Roma imparatoru Constantinus, Hebdomon’u bir sayfiye yeri olarak değerlendirmiş, burada saraylar, köşkler ve kiliseler yaptırmıştır [87].



Şekil 4.1 Bizans- Hebdomon Minyatürü (Tuna [88]).

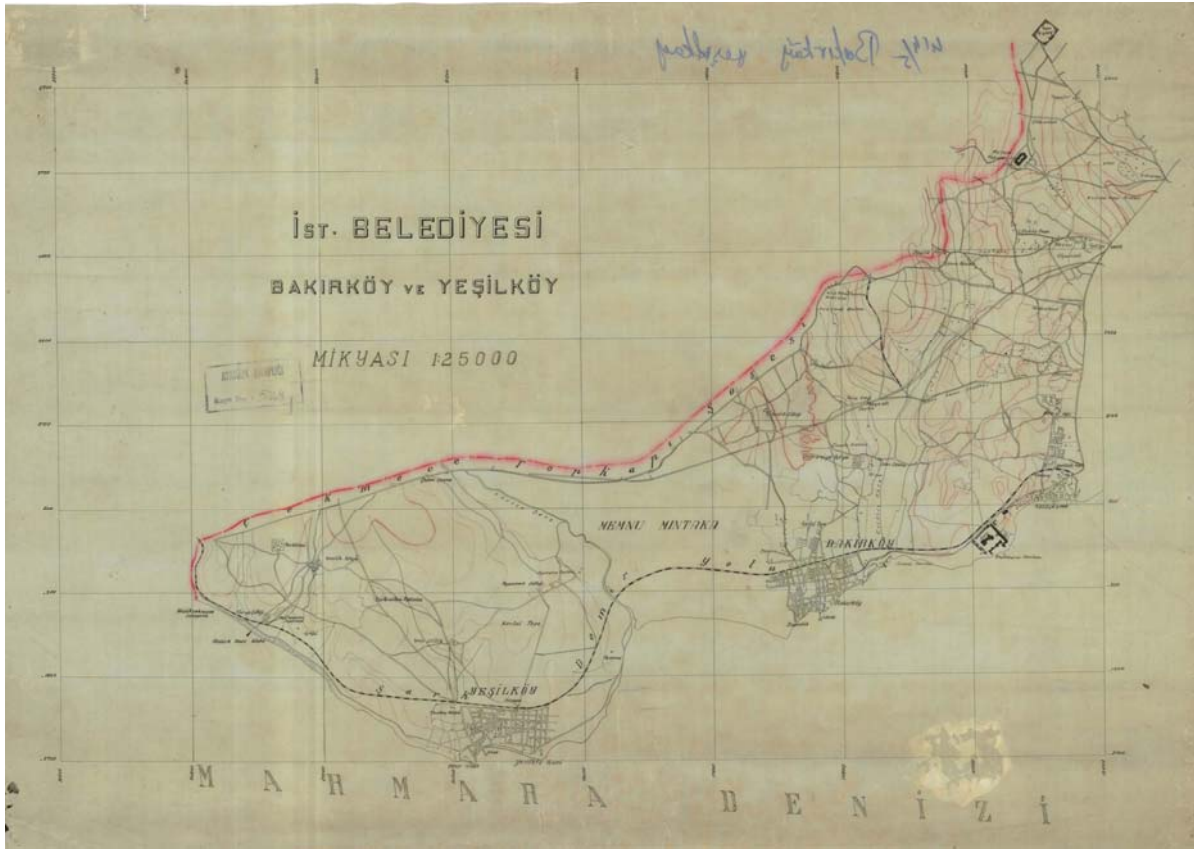
Hebdomon, Bizans döneminde eski önemini koruduğu gibi aynı zamanda askeri ve siyasi bir merkez konumuna geldi. Hebdomon Bizans’ın son dönemlerinde Makro Hori (Uzunköy) olarak anılıyordu. Gerçekten de o dönemdeki Bakırköy’ün Marmara kıyısı boyunca uzandığı ve uzunluğunun yaklaşık 2 km kadar olduğu bilinmektedir [87]. Bizansın son dönemlerinde artık eski önemini yitiren “**Makro Hori**” Osmanlıların eline geçmesi ile “**Makriköy**” adını almıştır. Osmanlılar’ın Makriköy’e yoğun olarak yerleşmesi 17. yy.’ın ortalarına rastlar. Bunda padişah yakınları ile vezirlerin Makriköy ve çevresinde konaklar ve köşkler yaptırmalarının etkisi de vardır [87].

18. yy'ın sonlarına doğru yapılan Azadlı Baruthanesi ile Bakırköy'e azınlıkların yerleşimi başlamıştır. Fakat yoğunluklu olarak gerçekleşen yerleşim bugün ki Ataköy'un bulunduğu yerde başka bir baruthanenin (Makriköy baruthanesi) kurulması ile başlamıştır. Baruthanenin kurulması ile birlikte burada çalışacak işçiler ve aileleri Bakırköy'e yerleşerek nüfusun daha da artmasına neden olmuştur.



Şekil 4.2 Makriköy Baruthanesini Gösteren Gravür (Tuna [88]).

1871 yılında, İstanbul'u Edirne üzerinden Avrupa'ya bağlayan demiryolunun geçişi Makriköy'ü İstanbul'a yakınlaştırarak ulaşım süresini de kısaltmıştır. 20. yy.'ın başından itibaren de yerleşim Kartaltepe ve İncirli yönüne doğru yayılarak İstanbul'un önemli bir mesire yeri haline gelmiştir.



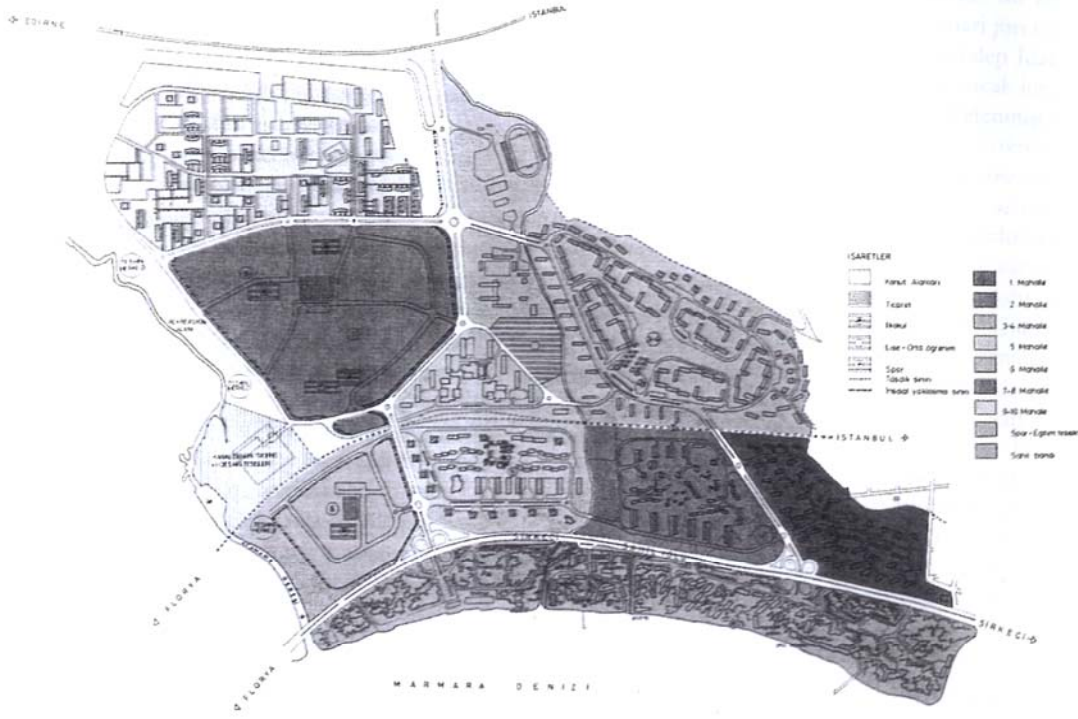
Şekil 4.4 Bakırköy genel planları,1930'lu yıllar [89].

1950’li yıllarda hızlı nüfus artışı ve büyük şehirlere göç sorunu İstanbul bütününde olduğu gibi Bakırköy ve yakın çevresinde de yerleşmelerin mekansal gelişimini olumsuz yönde etkilemiş ve sağlıksız yeni gelişme alanları ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu döneme kadar tarımsal karakterli geleneksel köy yerleşmelerinin bulunduğu alanlar öncelikli olarak yerleşme için tercih edilen alanlar olmuş ana ulaşım akslarından da ticari fonksiyonlar gelişmiştir.



Şekil 4.5 1960 Bakırköy haritası [89].

Türkiye Emlak Kredi Bankası, 1950’li yıllarda Türkiye’de yaşanan hızlı kentleşme döneminin getirdiği, nüfus ve gecekondulaşmadaki artış ile oluşan sorunlara çözüm olacak, sosyal ve fiziksel açıdan da uygun koşulların sağlanacağı modern bir proje yaratmak amacıyla, 1955 yılında Baruthane arazisini satın almıştır. Bu nedenle, arazinin 1950’lerin başında İstanbul kent makroformu içerisindeki konumu, kentsel gelişmenin denetim altına alınması için uygun bir eylem alanı olduğunu göstermektedir (Güvenç ve Işık [90]). Daha sonra Ataköy adını alan baruthane arazisi, 1958 yılında 60.000 nüfus için 12.00 konut birimine sahip bir yerleşim olarak tasarlanmıştır.



Şekil 4.6 Ataköy genel planı, 1957 (Güvenç ve Işık [90]).

Bakırköy'ün gelişim sürecinde **1980'li yıllardan** sonra önemli değişiklikler olmuştur. Toplu konut tarzı yapılaşmaların Emlak Bank tarafından bölgede organize edilmesi ve etaplar halinde gerçekleşmesi Bakırköy'ün yapılaşma sürecini olumlu yönde etkilemiştir. Özellikle merkeze yakın bölgelerdeki uygulamaların yoğunluk bakımından mevcut yerleşme ile uyum içinde gelişmesi bir taraftan düzenli yapılaşma ve mekan organizasyonuna olanak tanırken diğer taraftan merkezdeki aşırı yoğunlaşmayı önlemiştir. **1990'lı yıllardan** itibaren ticaret ve hizmet fonksiyonlarının büyük alışveriş merkezleri olarak organize olması ile Bakırköy'ün hizmet ağırlıklı fonksiyonlarının hakim olduğu merkez özelliği belirginleşmiştir [91]. **2000'li yıllarla** birlikte günümüzde ise Bakırköy bölgesinde yer alan büyük alışveriş merkezleri, havaalanının bölgede bulunması nedeniyle çevrede yoğunlaşan fuar alanları ve yeni ulaşım olanakları ile daha önemli bir merkez haline gelmiştir.



Şekil 4.7 2006 İstanbul halihazır haritası Bakırköy merkez ve Ataköy bölgesi [92].

4.1.2 Bakırköy' n Konumu ve Ulaşım Sistemi

Bakırköy ilçesi; İstanbul ili Avrupa yakasında, ilin güneybatı kesiminde, kuzeyde E5 karayolu, güneyde ise Marmara kıyıları çevresinde yer alan bir yerleşim birimidir. İlçenin kuzeyinde Güngören ve Bahçelievler, doğusunda Zeytinburnu, batısında K       mece semtleri ve güneyinde ise Marmara denizine kıyısı bulunmaktadır. Birçok karayolu, demiryolu ve deniz yolu ulaşımı ile kent merkeziyle bağlantı sağlayan Bakırköy, sahip olduğu ticaret, eğitim, sağlık ve barınma fonksiyonları ile de kullanım yoğunluğu yüksek bir merkez olarak kendini göstermektedir.



Şekil 4.8 Çalışma alanının kent içerisindeki konumu ve ulaşım sistemi

İlçede mekansal hareketlilik, demiryolunun ilçeden geçişinden sonra arttığı gibi günümüze kadar da oluşturulan karayolları ve raylı sistemlerle artarak devam etmiştir. Özellikle 1960'lı yıllarda yapılan E5 karayolu ile kuzeye doğru bir gelişme gösteren ilçe bugün ise kuzeydeki orman alanlarına ve su havzalarına yönelik yerleşimin durdurulmasıyla birlikte doğu batı aksı yönünde gelişmeye başlamıştır. Bu gelişimler, Atatürk havaalanının varlığı ve çevresinde gelişen fonksiyonlardan sonra hizmet sahasının daha da geliştirilmesi ve batıda yeni bir havaalanı planı, kent içi trafiğin hafiflemesi için yük hareketlerinin kent içine girmeden doğu ve batı uç noktalarında toplanmasını ve aktarımının bu noktalardan yapılması, kuzeydeki sanayi alanlarının Beylikdüzüne kaydırılması, kente hizmet edecek alt merkezlerin oluşturulması ve bunu yaparken de birinci derecede alt merkez olan Bakırköy'ün mekansal gelişiminin Küçükçekmece-halkalı yerleşimleri ile batıya doğru tamamlayıcı alt merkezlerin oluşumunun sağlanması ve Büyükçekmece bölgesinde oluşturulacak yeni yerleşim alanları gibi kent için önerilen çevre planı kararları ile Bakırköy bölgesinin de kendi içinde batıya doğru bir gelişim göstermesine neden olmaktadır.

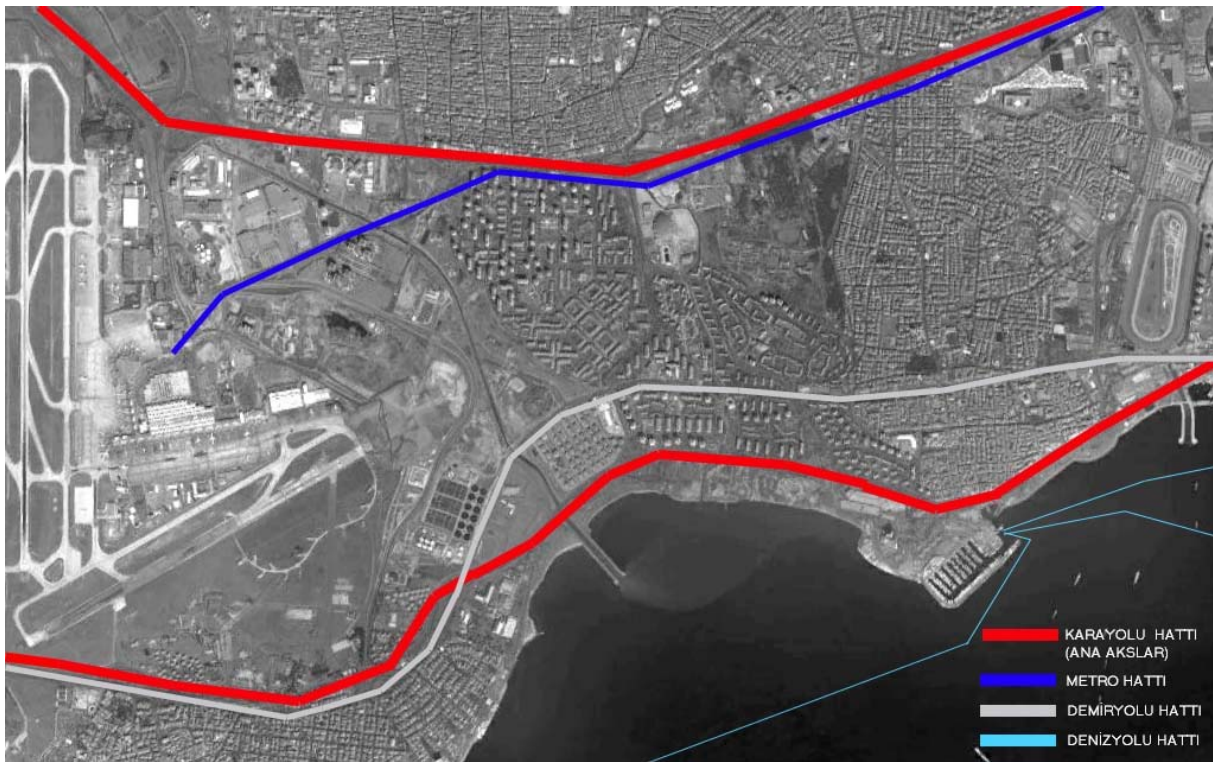


Şekil 4.9 Çalışma alanının ilçe içerisindeki konumu



Şekil 4.10 Çalışma alanı çevresindeki yapı fonksiyonları

1923-1950 arası dönemde ilçenin güney kısımlarında konut, kuzeyde ise sanayi ve ticaret fonksiyonu yer alırken 1950’den sonra ise sanayi alanları ilçe dışına çıkarılmış ve konut alanları hakim fonksiyon olmuştur. Günümüzde ise, Bakırköy’ün yoğun kullanımı; konut alanlarının artması, çevrede oluşturulan çekici fonksiyonlar ile daha da artmıştır. Gelişen ulaşım olanakları ve ilçede bulunan Havaalanının sağladığı olanaklar nedeniyle bölgede fuar alanları, uluslar arası ticaret ve hizmet fonksiyonları gelişmiştir. Bu gibi fonksiyonel gelişimler ile ilçede turizm fonksiyonu ön plana çıkmış ve konaklama birimlerinde artış gözlemlenmektedir (Şekil 4.10).



Şekil 4.11 Çalışma alanı çevresindeki ulaşım fonksiyonları

Bakırköy ilçesi birçok ulaşım türünün bir arada bulunduğu bir konumda yer almaktadır. Kent ile bağlantı kuzeyde E5 karayolu, metro ve metrobüs hatları ile, güneyde ise Sirkeci-Florya sahil yolu, Sirkeci-Bakırköy banliyö hattı ve deniz yolu ile sağlanmıştır. Ayrıca sahip olduğu Atatürk havaalanı ile kentin hava ulaşımında da önemli bir yere sahiptir.

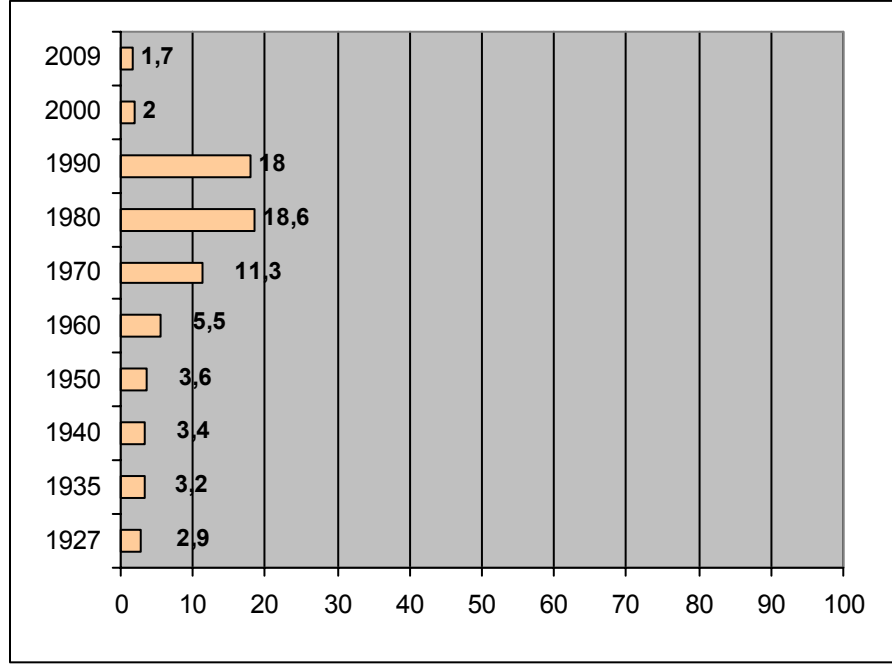
4.1.3 Bakırk y n Nüfus Dağılım Analizi ve Mekana Yansıması

İstanbul’un tüm dönemlerde yaşıadığı değişimleri, merkez bölge olmasından dolayı en fazla yaşıayan bölgelerden biri olan Bakırköy, tüm değişimler gibi nüfus değişimlerini de İstanbul ile paralel olarak yaşıamaktadır.

Çizelge 4.1 Bakırköy ve İstanbul için yıllara göre nüfus değişimleri (Türkiye İstatistik Kurumundan alınan verilere göre düzenlenmiştir [93]).

YILLAR	BAKIRKÖY	İSTANBUL
1927	23.732	806.863
1935	28.377	883.599
1940	33.532	991.237
1945	40.595	1.078.399
1950	42.596	1.166.477
1955	107.287	1.533.822
1960	102.617	1.882.092
1965	168.694	2.293.823
1970	341.743	3.019.032
1975	568.799	3.904.588
1980	882.505	4.741.890
1985	1.238.342	5.842.985
1990	1.328.276	7.309.190
2000	208.398	10.018.735
2009	218.352	12.915.158

Tablo’daki veriler, İstanbul ve Bakırköy ilçesinin yıllara göre nüfus değişimini göstermektedir. Bu verileri kullanarak, ilçenin İstanbul içindeki on yıllık süreçlerdeki nüfus değişim oranları grafikteki gibidir.



Şekil 4.12 Çalışma alanının yıllara göre İstanbul içindeki nüfus oranları

Bakırköy ilçesi kent içerisindeki konumu ve geçirdiği süreçler ile nüfusu her yıl daha da artan bir yerleşme özelliği göstermektedir. Özellikle İstanbul’da olduğu gibi Bakırköy’de de İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra 1950’lerde yaşanan hızlı kentleşme ve sanayileşmenin etkileri ile kente gelen yoğun iç göç hareketi ile nüfusta bir artış gözlenmiş, göç ile gelen bu nüfusu barındırmak için ise hızlı bir şekilde oluşan yapılaşmalar gündeme gelmiş ve “gecekondulaşma” olgusunu oluşturmuştur. Ayrıca Ataköy toplu konut yerleşimi de gecekondulaşma biçiminin aksine sosyal, yeşil alanlara sahip ve planlı biçimlenmesi ile ilçenin çekiciliğini artırarak nüfus artışında etkili olmuştur. Bu nüfus artışı buradaki konut yerleşimlerinin, ticaret vb. fonksiyonlara sahip birimlerin de artmasını sağlamıştır. Dolayısıyla kentin çeperlerinde oluşan bu bölgeler kent merkezinde boşalmalara neden olmuş, merkezdeki bu nüfusun azalmasıyla buralar 1980’lerden sonra meydana gelen göçlerle çöküntü mekanları haline dönüşmüştür. 1980 yılında hızla artmaya başlayan nüfus 1990 yılında da tüm yıllar içinde en yoğun dönemlerinden birini yaşamıştır. Fakat 1990 sonrası, bazı semtlerin Bakırköy’den ayrılması ile ilçede nüfus görece azalmıştır. Ve 2000 yılından günümüze kadar olan süreçte ise ilçe nüfusu artış gösterse de İstanbul içindeki oranında bir azalma olmuştur.

4.2 Örnek Alanların Analizi ve İrdelenmesi

İlçede yer alan konut alanları ve dış mekanlarının gelişim sürecinde, üçüncü bölümde açıklanan dönemler ve ülkedeki konut gelişimine paralel olarak yaşanan tüm değişimlerin yansımaları izlemek mümkün olmaktadır. Cumhuriyetin kurulduğu yıllarda, Bakırköy merkezde bitişik nizam olarak yer alan konut alanları (1 numaralı bölge), 1950 hızlı kentleşme döneminde özellikle sanayileşme ve E5 karayolunun yapımı ile kuzeye doğru bir gelişme göstermiş ve özellikle incirli caddesi ve çevresinde görebileceğimiz ayırık nizamdaki konut alanlarını ve dolayısıyla dış mekanlarını (2 numaralı bölge) oluşturmuştur. İlk olarak Ataköy ile başlayan ve 1980'lerden sonra artan toplu konut tarzı yapılaşmalarla bölgede (3 numaralı bölge) incelenecek alanlar yapım sırasına göre 1.kısım (3C), 9-10. kısım (3D) ve 7-8. (3E) kısımlarının oluşturduğu yerleşimlerdir. Günümüzde ise özel, güvenli konut tarzının oluşumu ile dış mekanlar (4 numaralı bölge) bütünden koparak kendi içinde, kamusal alan özelliğini yitirmiş ayrı mekanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bunlardan dolayı çalışma alanı içerisinde farklı dönemlerde oluşmuş bu kent parçaları içerisinde seçilen örnek alanlar analizlerle değerlendirilecektir.



Şekil 4.13 Çalışma alanı içerisinde farklı dönemlerde oluşmuş kent parçaları



Şekil 4.14 Çalışma alanı içerisinde seçilen örnek alanlar

Bu alanlar;

A Örnek Alanı.....Bakırköy Merkez (1 numaralı bölge)

B Örnek Alanı.....İncirli Caddesi Aksı Çevresi (2 numaralı bölge)

C Örnek AlanıAtaköy 1. Kısım (3C numaralı bölge)

D Örnek Alanı.....Ataköy 9-10. Kısım (3D numaralı bölge)

E Örnek Alanı.....Ataköy 7-8. Kısım (3E numaralı bölge)

F Örnek Alanı.....Ataköy Konakları kısmı (4 numaralı bölge)' dir.

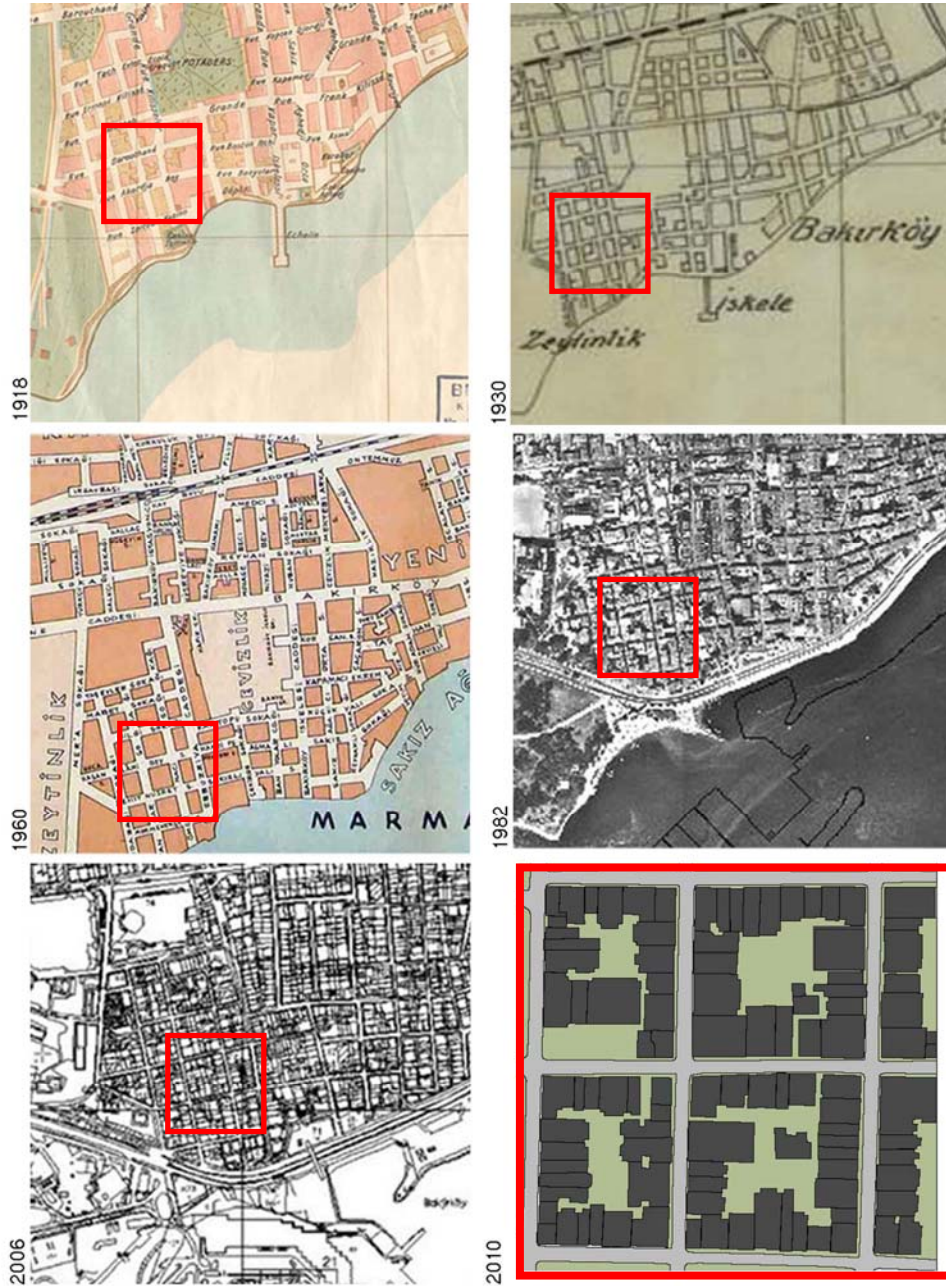
4.2.1 Alanların Oluşum Süreci

Çalışma alanı içerisinde belirlenen kent parçalarından seçilen örnek alanların oluşum dönemleri tablo'daki gibidir.

Çizelge 4.2 Alanlar ve oluştukları dönemler

ALANLAR VE OLUŞTUKLARI DÖNEMLER CUMHURİYET DÖNEMİNDEN GÜNÜMÜZE KADAR OLAN SÜREÇ (1923-2010)	
DÖNEMLER	ÖRNEK ALAN
1923-1950 Planlama Kavramının Oluştığı Dönem	Merkez
1950-1980 Sanayileşme ve Hızlı Kentleşme Dönemi	İncirli caddesi aksı çevresi, Ataköy 1.Kısım
1980'den Sonra Türkiye'nin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Süreci	
1980-1990 Neo-Liberal Politikaların Yarattığı Mekansal Değişim Süreci	Ataköy 9-10. Kısım
1990-2000 Küreselleşme Politikalarının Yarattığı Mekansal Değişim Süreci	Ataköy 7-8. Kısım
2000-2010 Yerel Yönetimin Özel Sektörle İşbirliğinin Hız Kazandığı Dönem	Ataköy Konakları

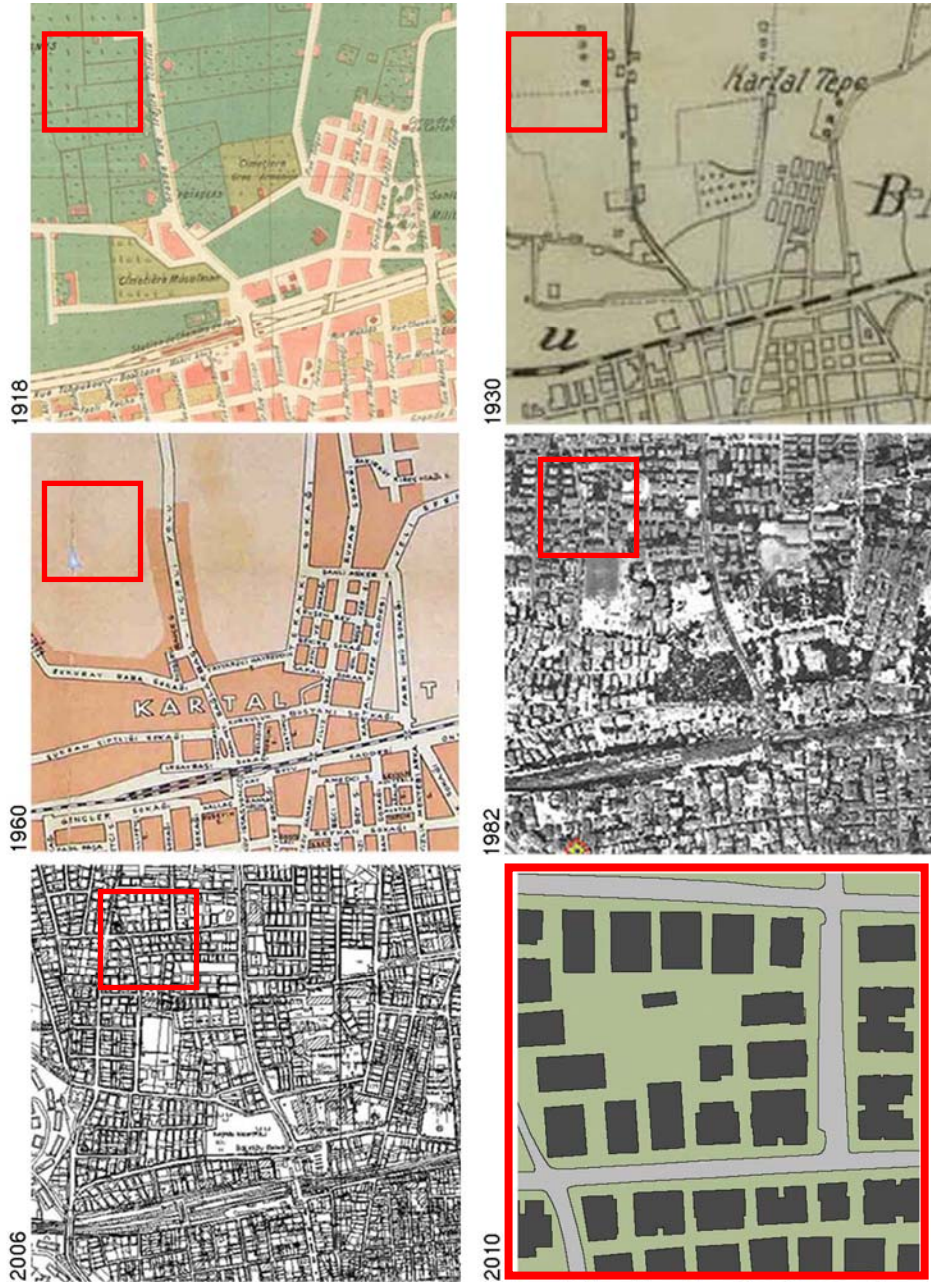
A Örnek Alanı: Bakırköy/ Merkez (1923-1950)_ (1 numaralı bölge)



Şekil 4.15 Merkez bölgesi gelişim sürecinde A örnek alanı

Örnek alanda, bugün ki ızgara kent dokusunu 1918'den bu yana koruduğu fakat yapı adaları içinde konut alanlarının arttığı ve günümüzdeki haline geldiği görülmektedir. Yapı adalarında yapılaşma oranı yaklaşık olarak 1918 ve 1930'lu yıllarda benzer iken şekilde belirtilen haritalara göre alanın cumhuriyet sonrası dönemdeki yapılaşma durumunun günümüzdeki haline yakın olduğu görülmektedir.

B Örnek Alanı: Bakırköy İncirli Caddesi (1950-1980)_ (2 numaralı bölge)



Şekil 4.16 İncirli bölgesi gelişim sürecinde B örnek alanı

1918'den 1960'lara kadar bu bölgede yerleşim görülmezken, 1950-1980 döneminde hızlı kentleşme ve sanayileşmenin getirdiği nüfus artışı ile mevcut konut alanları yetersiz kalmış ve özellikle de 1960'lı yıllarda E5 karayolunun yapımı ile Bakırköy incirli tarafına doğru gelişmiştir. Şekil 4.16'da görüldüğü gibi bu bölgede 1950'lerden sonra konut alanlarının geliştiği ve günümüzdeki halini aldığı görülmektedir.

C Örnek Alanı: Ataköy 1. Kısım (1950-1980)_ (3C numaralı bölge)



Şekil 4.17 Ataköy 1. kısım içerisinde örnek alan

1950'lerden sonra başlayan sanayileşme ile birlikte kentte oluşan göçmen nüfusun artması, konut alanlarının yetersiz kalmasına ve gecekondulaşmanın oluşmasına sebep olmuştur. Gecekondulaşma, karayollarının gelişimi ve otomobilin neden olduğu mekansal yayılma gibi politikalar, mekansal biçimlenmeyi etkileyerek ilk olarak Ataköy 1. kısım ile özellikle gecekondulaşmaya engel olmak için bu şekilde bir konutlaşma anlayışını ve formunu oluşturarak, dış mekanların önem kazandığı bir yerleşim olmuştur.

D Örnek Alanı: 9-10. Kısım (1980-1990)_ (3D numaralı bölge)



Şekil 4.18 Ataköy 9-10. kısım içerisinde örnek alan

1985 yılında yapımı tamamlanan 9-10. kısım, ulaşım olanaklarının gelişmesi, özellikle demiryolu ve E5 karayolunun yapımı ile bu iki ana ulaşım aksı arasındaki yapılaşma da giderek artmıştır. Bu alanlarda daha yüksek katlı blokların oluşmasıyla değişen dış mekanlar bu sürecin bir yansımasıdır.

E Örnek Alanı: 7-8. Kısım (1990-2000)_ (3E numaralı bölge)



Şekil 4.19 Ataköy 7-8. kısım içerisinde örnek alan

Bu dönem nüfus artışının hız kazanması ve konut üretiminin giderek artmasıyla Ataköy’de oluşmuş en yoğun yapılaşmanın olduğu ve diğer kısımlar içerisinde en pozitif dış mekanlara sahip olan alandır.

F Örnek Alanı: Ataköy Konaklarının Bulunduğu Kısım(2000-2010)_ (3F numaralı bölge)



Şekil 4.20 Ataköy Konaklarının Bulunduğu Kısım içerisinde örnek alan

Küreselleşmeyle beraber sosyal sınıflar arasındaki kutuplaşmanın giderek artması, yerel yönetimlerin özelleştirilmesi vs. gibi politikalarla kent içinde oluşan bu korunaklı, kendi özel alanını oluşturmuş konut alanları ve onların dış mekanları, çevresindeki diğer konut dış mekanları ile arasında bağlantısı olmayan yerleşimler olarak ortaya çıkmaktadır.

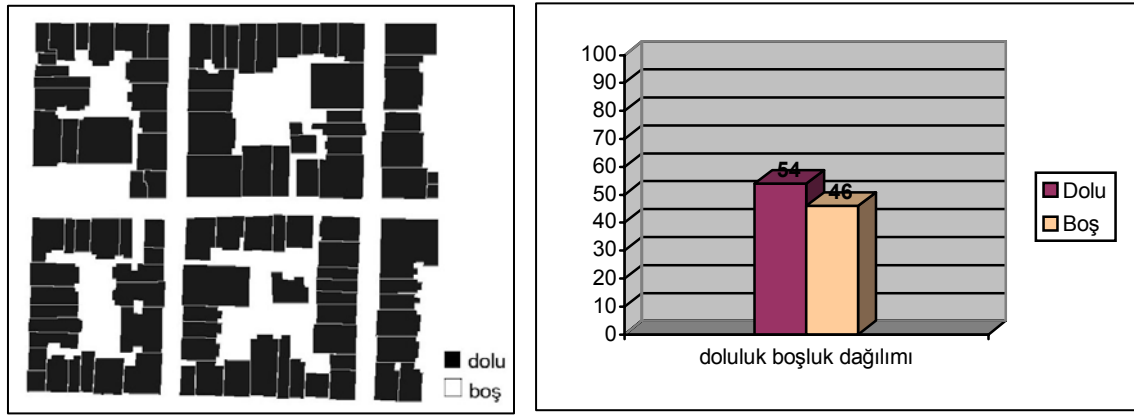
4.2.2 Alanların Karşılaştırmalı Mekansal Değişim Analizleri

Analizler, çalışma alanları üzerinde aynı m²'ye sahip örnek alanlar seçilerek değerlendirilmiştir.

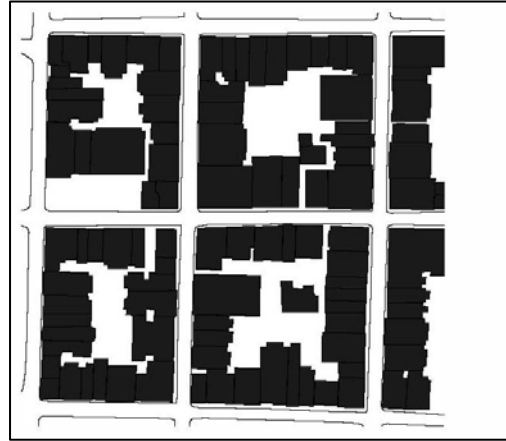
4.2.2.1 Taban Alanı (Doluluk-Boşluk) ve Yapı Yoğunluk Analizi

Analizlerde dolu alanlar; yapılaşmış alanları, boş alanlar ise; yapılaşmış alanların dış mekanları olarak nitelendirilmiştir.

Bakırköy Merkez Bölgesi: A örnek alanı



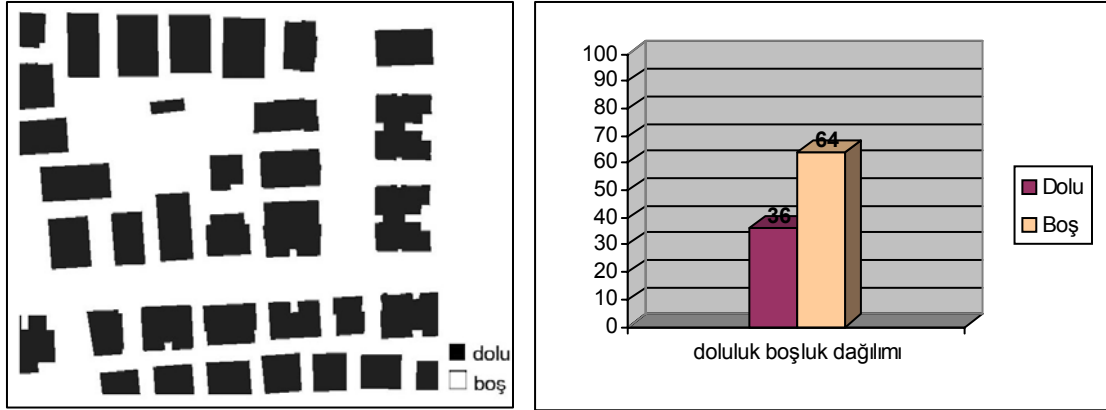
Şekil 4.21 A örnek alanı taban alanı analizi ve dağılım grafiği



Şekil 4.22 A örnek alanı yapı yoğunluk analizi

A örnek alanında yapılan doluluk boşluk analizine göre alanın zemininde %54'ü yapılaşma, % 46'sı ise yapılaşmadan artı kalan alan olarak görülmektedir. Alan %54'lük bir doluluk oranına sahip olmakla beraber ortalama beş katlı binalardan oluşmaktadır. Buna göre yapı yoğunluğu kaks: 2,7 değerinde olmaktadır.

Bakırköy İncirli Caddesi: B örnek alanı



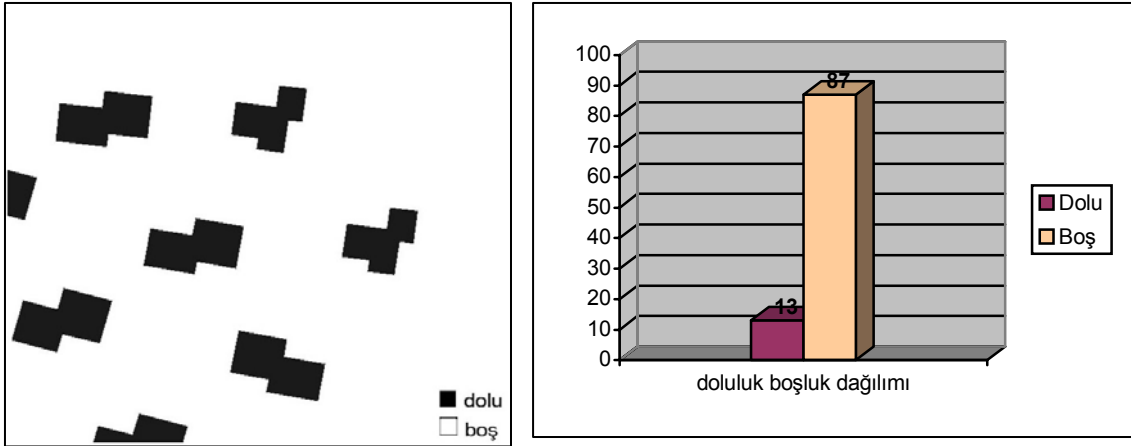
Şekil 4.23 B örnek alanı taban alanı analizi ve dağılım grafiği



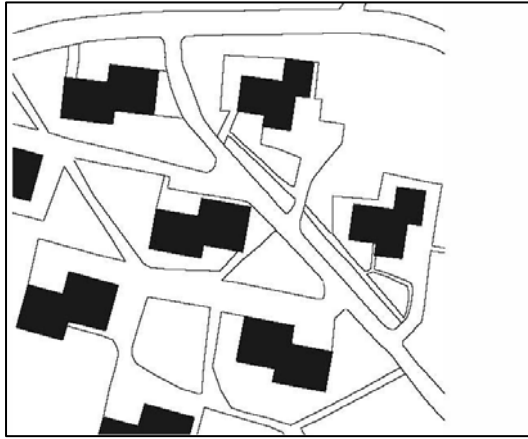
Şekil 4.24 B örnek alanı yapı yoğunluk analizi

B örnek alanında yapılan doluluk boşluk analizine göre alanın zemininde %36'sı yapılaşma, % 64'ü ise yapılaşmadan arta kalan alan olarak görülmektedir. Alan %36'lık bir doluluk oranına sahip olmakla beraber ortalama beş katlı binalardan oluşmaktadır. Buna göre yapı yoğunluğu kaks: 1,8 değerinde olmaktadır.

Ataköy 1. Kısım: C örnek alanı



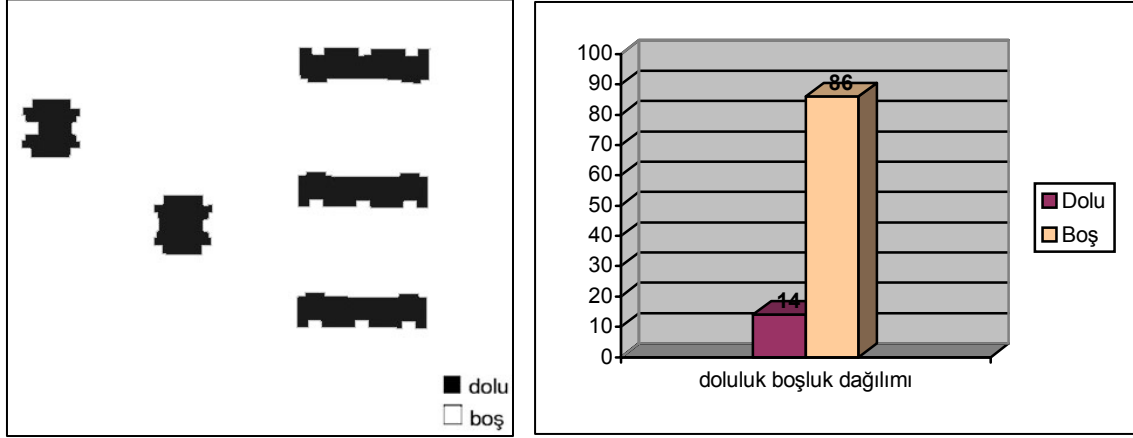
Şekil 4.25 C örnek alanı taban alanı analizi ve dağılım grafiği



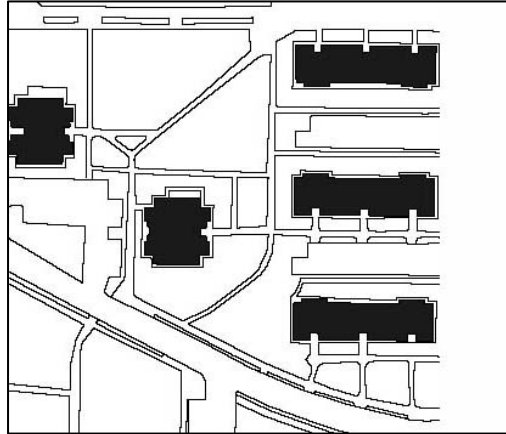
Şekil 4.26 C örnek alanı yapı yoğunluk analizi

C örnek alanında yapılan doluluk boşluk analizine göre alanın zemininde %13'ü yapılaşma, %87'si ise yapılaşmadan arta kalan alan olarak görülmektedir. Alan %13'lük bir doluluk oranına sahip olmakla beraber ortalama beş katlı binalardan oluşmaktadır. Buna göre yapı yoğunluğu kaks: 0,7 değerinde olmaktadır.

Ataköy 9-10. Kısım: D örnek alanı



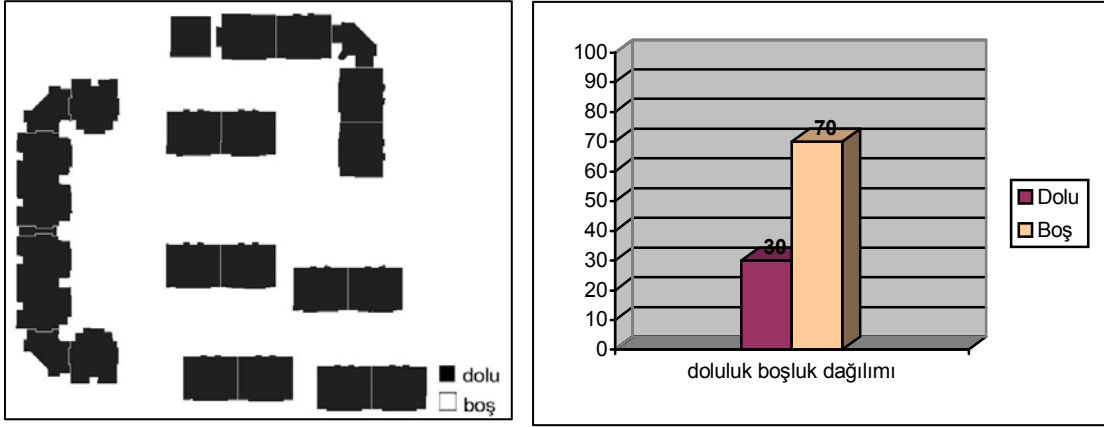
Şekil 4.27 D örnek alanı taban alanı analizi ve dağılım grafiği



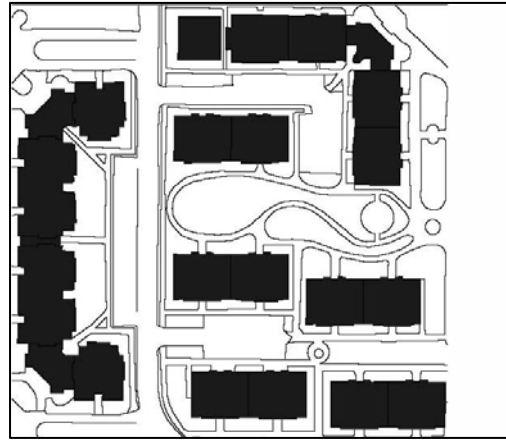
Şekil 4.28 D örnek alanı yapı yoğunluk analizi

D örnek alanında yapılan doluluk boşluk analizine göre alanın zemininde %14'ü yapılaşma, %86'sı ise yapılaşmadan artı kalan alan olarak görülmektedir. Alan %14'lük bir doluluk oranına sahip olmakla beraber ortalama dokuz katlı binalardan oluşmaktadır. Buna göre yapı yoğunluğu kaks: 1,3 değerinde olmaktadır.

Ataköy 7-8. Kısım: E örnek alanı



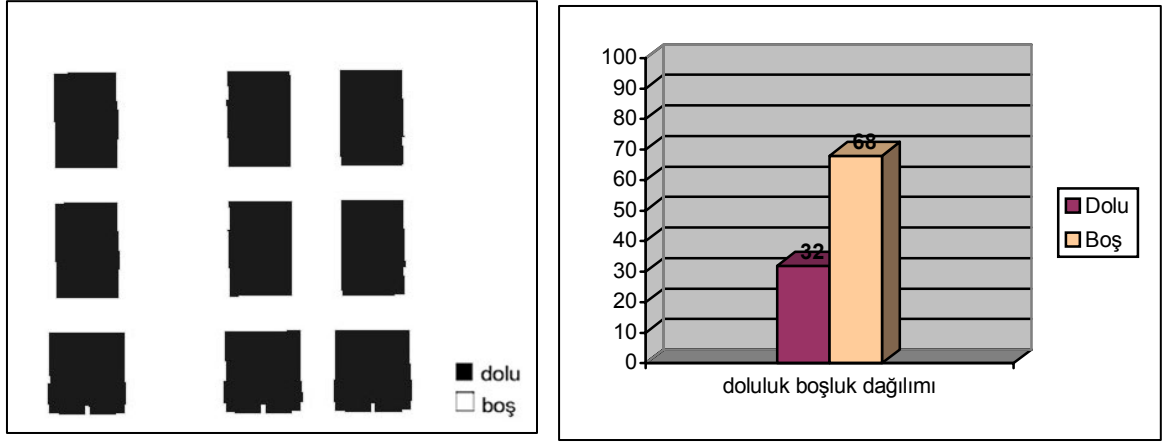
Şekil 4.29 E örnek alanı taban alanı analizi ve dağılım grafiği



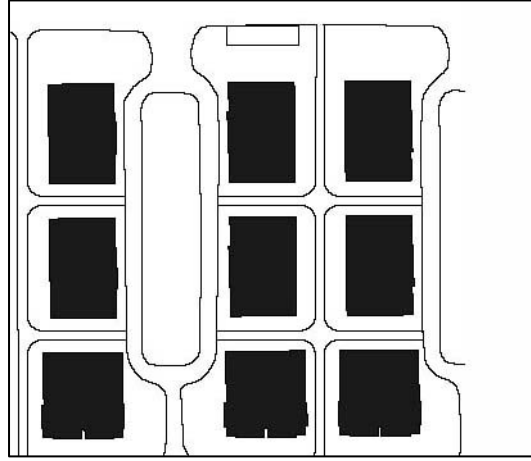
Şekil 4.30 E örnek alanı yapı yoğunluk analizi

E örnek alanında yapılan doluluk boşluk analizine göre alanın zemininde %30'u yapılaşma, %70'i ise yapılaşmadan artı kalan alan olarak görülmektedir. Alan %30'luk bir doluluk oranına sahip olmakla beraber ortalama beş katlı binalardan oluşmaktadır. Buna göre yapı yoğunluğu kaks: 1,5 değerinde olmaktadır.

Ataköy Konakları: F örnek alanı

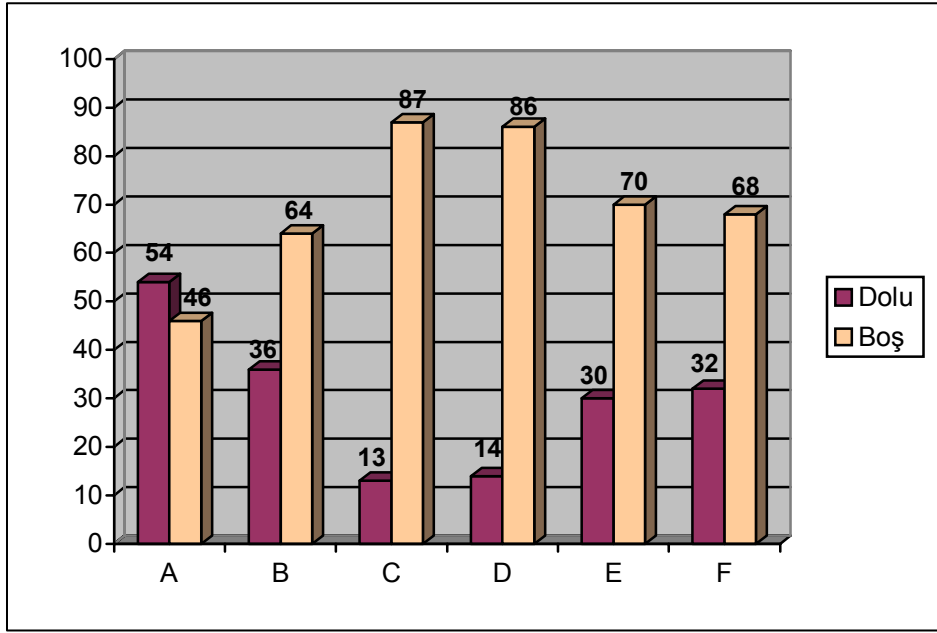


Şekil 4.31 F örnek alanı taban alanı analizi ve dağılım grafiği



Şekil 4.32 F örnek alanı yapı yoğunluk analizi

F örnek alanında yapılan doluluk boşluk analizine göre alanın zeminde %32'si yapılaşma, %68'i ise yapılaşmadan arta kalan alan olarak görülmektedir. Alan %32'lik bir doluluk oranına sahip olmakla beraber ortalama altı katlı binalardan oluşmaktadır. Buna göre yapı yoğunluğu kaks: 2 değerinde olmaktadır.



Şekil 4.33 Karşılaştırmalı taban alanı (doluluk boşluk) oranları grafiği

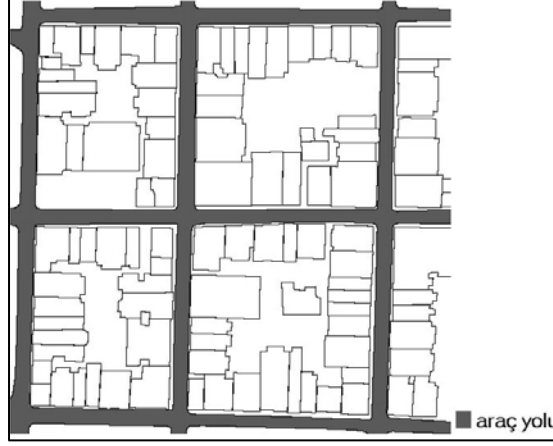
Tüm alanlar için yapılan doluluk boşluk analizine göre; A alanının en yüksek doluluk oranına sahip olduğunu görmekteyiz. A alanı (Bakırköy merkez) planlama kavramıyla birlikte oluşmuş ızgara dokuya sahip, bitişik nizam bloklardan oluşan bir alan olarak, konut dış mekanları diğer alanlara göre daha azdır. Dolayısıyla A alanı 2,7 kaks değeri ile en yoğun ve en az dış mekan içeren alan olmaktadır. B alanın ise (incirli) ayrıık nizam şeklinde oluşmuş bir yapıya sahip olması, bu alan için A alanına göre daha fazla dış mekan oluşumunu getirmiştir. Alan 1,8 kaks değeri ile A alanına göre daha az yoğunluğa sahiptir. C alanı (Ataköy 1. kısım) ise, oluştuğu dönem politikaları ve mekan üzerindeki etkisi ile konut dış mekanlarının önem kazandığı, yapıli çevrenin daha az olduğu, dış mekanlarının ise daha fazla olduğu bir alandır. A,B (incirli) ve C alanlarında ortalama kat yüksekliklerinin aynı olmasına rağmen C alanındaki boş alanların (konut dış mekanı) daha fazla olması nedeniyle bu durun alanın 0,7 kaks değeri ile en az yoğunluklu alan olmasını sağlamaktadır. Bu alanla birlikte en yüksek konut dış mekan oranının oluştuğu ve bu oranının bundan sonraki alanlar için giderek düştüğü, yoğunluğun ise giderek arttığı görülmektedir. C ve D alanında taban alanı analizinden ulaşılan verilere göre iki alan içinde yaklaşık olarak aynı doluluk oranına sahip olmalarına rağmen D (Ataköy 9-10. kısım) alanındaki kat sayısı ortalamasının artması, alanın C alanına göre 1,3 kaks değeri ile daha yoğun bir alan olmasına sebep olmuştur. Dolayısıyla alanın dış mekan kullanımı C alanına göre daha az olmaktadır. Aynı durum E (Ataköy 7-8. kısım) ve F (Ataköy konakları) alanlarında da görülmektedir. Yaklaşık olarak aynı dış mekan oranına sahip olmalarına

rağmen artan katsayısı ortalaması ile 2 kaks değeriinde yoğunluk oranına sahip F alanı, 1,5 kaks değeri E alanına göre daha yoğun bir alan olmaktadır. C alanının oluştuğı dönem itibariyle hızlı kentleşmenin ve sanayileşmenin etkileri ile gecekondulaşmanın yaşandığı bir dönemde bu duruma çözüm olması amacıyla oluşturulan bir alan olmasını açıklamaktadır. Daha sonra gelişen alanlarda ise özellikle 1980 sonrasındaki kentsel rant ve nüfus artışı gibi etkilerle yapılaşmanın artması ile konut dış mekanlarının C alanına göre oranının daha düşük olmasına, yoğunluğunun ise artmasına sebep olmuştur.

4.2.2.2 Ulaşım Analizi

Alanlar içerisindeki yollar işlevlerine göre ayrılarak belirtilmiştir.

Bakırköy Merkez Bölgesi: A örnek alanı



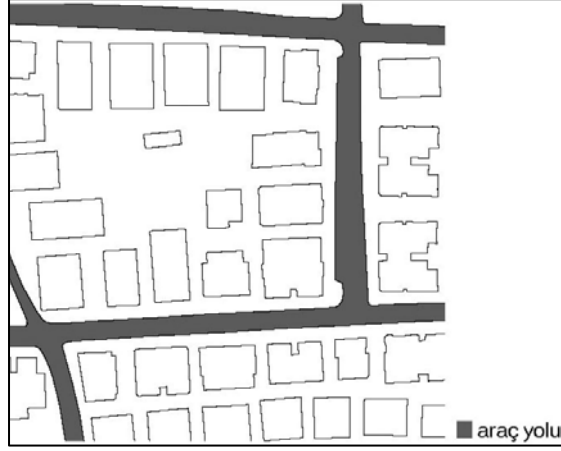
Şekil 4.34 A örnek alanı ulaşım analizi

A örnek alanında araç kullanımını içeren yollar bulunmaktadır. Yol kenarları aynı zamanda artan araç sahipliği ve plan düzenlerinin ayrı bir otopark alanı öngörmemesi nedeniyle otopark olarak da kullanılmaktadır.



Şekil 4.35 A örnek alanı içindeki yolların genel görünümü

Bakırköy İncirli Caddesi: B örnek alanı



Şekil 4.36 B örnek alanı ulaşım analizi

B örnek alanında araç kullanımını içeren yollar bulunmaktadır. A alanı ile aynı şekilde yol kenarları aynı zamanda artan araç sahipliği ve plan düzenlerinin ayrı bir otopark alanı öngörmemesi nedeniyle otopark olarak da kullanılmaktadır.



Şekil 4.37 B örnek alanı içindeki yolların genel görünümü

Ataköy 1. Kısım: C örnek alanı



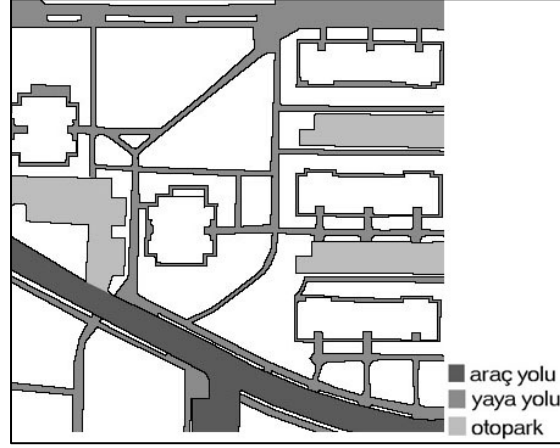
Şekil 4.38 C örnek alanı ulaşım analizi

C örnek alanında araç-yaya kullanımını içeren yollar ve otopark alanları bulunmaktadır. Artan araç sahipliği ile planın öngördüğü otopark alanları dışında yol kenarlarının da ayrıca otopark alanı olarak kullanıldığı gözlemlenmiştir.



Şekil 4.39 C örnek alanı içindeki yolların (araç, yaya ve otopark) genel görünümü

Ataköy 9-10. Kısım: D örnek alanı



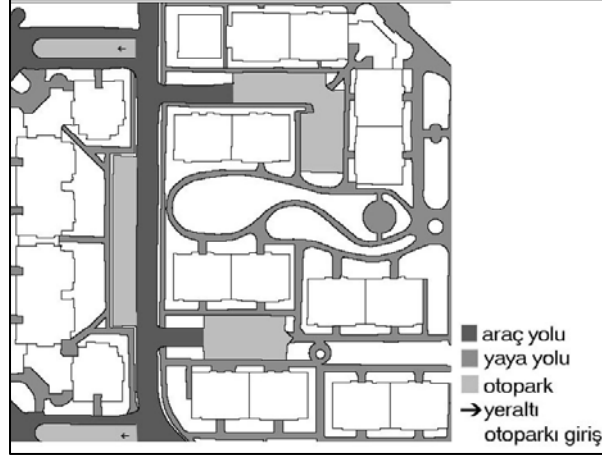
Şekil 4.40 D örnek alanı ulaşım analizi

D örnek alanında araç-yaya kullanımını içeren yollar ve otopark alanları bulunmaktadır. Artan araç sahipliği ile planın öngördüğü otopark alanları dışında yol kenarlarının da ayrıca otopark alanı olarak kullanıldığı gözlemlenmiştir.



Şekil 4.41 D örnek alanı içindeki yolların (araç, yaya ve otopark) genel görünümü

Ataköy 7-8. Kısım: E örnek alanı



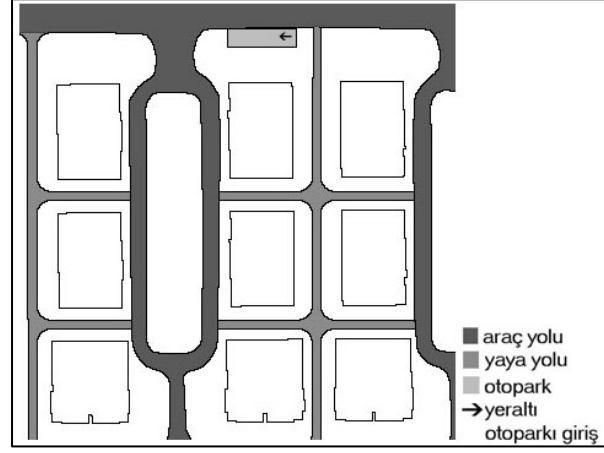
Şekil 4.42 E örnek alanı ulaşım analizi

E örnek alanında araç-yaya kullanımını içeren yollar ve otopark alanları bulunmaktadır. Ayrıca araç kullanımının artması ile otoparkların bir kısmı da yeraltında ve yol kenarlarında oluşmuştur.



Şekil 4.43 E örnek alanı içindeki yolların (araç, yaya ve otopark) genel görünümü

Ataköy Konakları: F Örnek alanı



Şekil 4.44 F örnek alanı ulaşım analizi

F örnek alanında ise araç-yaya kullanımını içeren yollar ve artan araç sahipliği ile alan ayrıca yer altı otoparklarına sahiptir.

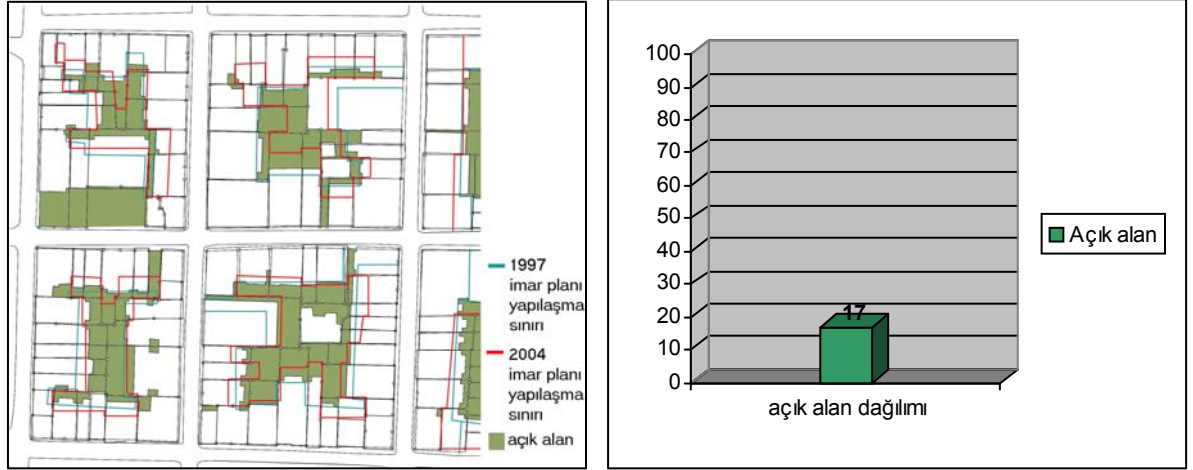


Şekil 4.45 F örnek alanı içindeki yolların (araç, yaya ve yeraltı otoparkı girişi) genel görünümü

4.2.2.3 Açık Alan Analizi

Pasif ve aktif yeşil alanlar ile parsel alanları dahil edilmiştir.

Bakırköy Merkez Bölgesi: A örnek alanı



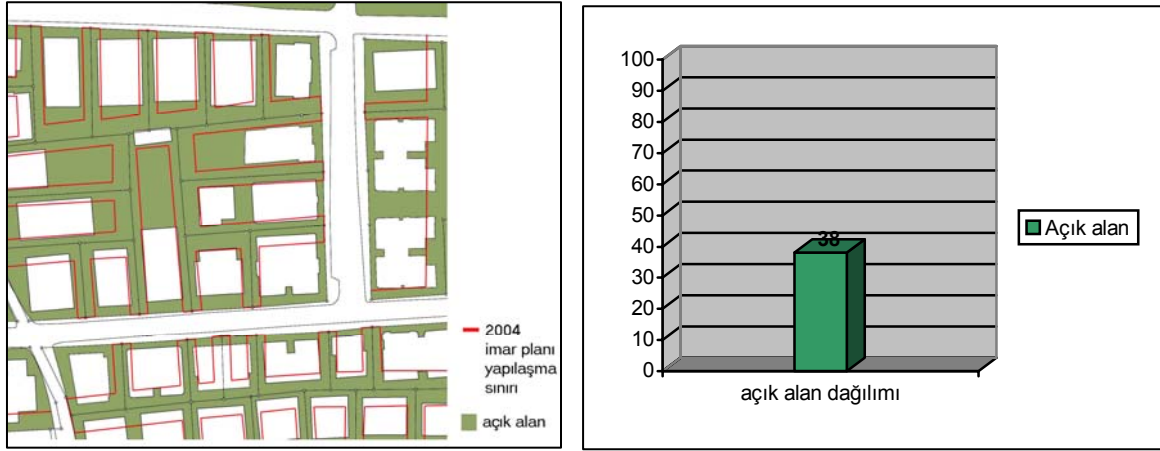
Şekil 4.46 A örnek alanı açık alan analizi ve dağılım grafiği

Bakırköy Merkez Bölgesinde seçilen örnek alan üzerinde yapılan analiz çalışmasında açık alanların, zeminde %17'lik bir orana sahip olduğu görülmektedir. Bitişik nizam ve az katlı konut birimlerinin sahip olduğu alan, 1997 ve 2004 imar planı yapılaşma sınırlarına göre; daha fazla dış mekan oluşumunu içerirken bugün ki mevcut durum ile birlikte alanda daha fazla yapılaşmanın olduğu ve konut dış mekanlarının da imar planlarından farklı olarak daha az yoğunluklu ve düzensiz bir şekilde geliştiği gözlemlenmiştir.



Şekil 4.47 A örnek alanı içindeki açık alanların genel görünümü

Bakırköy İncirli Caddesi: B örnek alanı



Şekil 4.48 B örnek alanı açık alan analizi ve dağılım grafiği

Bakırköy İncirli Caddesi ve yakın çevresinde seçilen örnek alanda yapılan analize göre açık alanların zeminde %38'lik bir orana sahip olduğu görülmektedir. Ayrık nizam ve az katlı konut birimlerinin sahip olduğu alan, 2004 imar planı yapılaşma sınırlarıyla yaklaşık olarak aynı düzende gelişerek mevcut konut dış mekanlarını oluşturmuştur.



Şekil 4.49 B örnek alanı içindeki açık alanların genel görünümü

Ataköy 1. Kısım: C örnek alanı



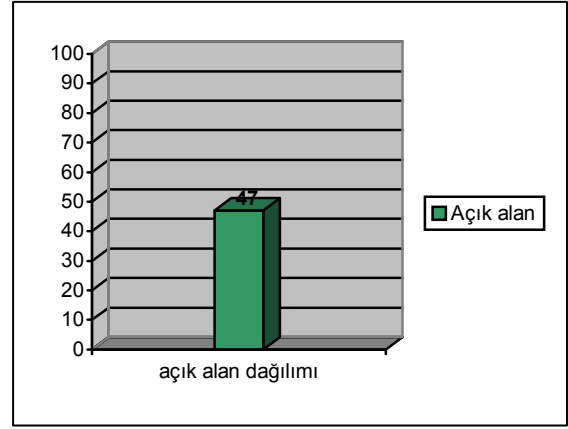
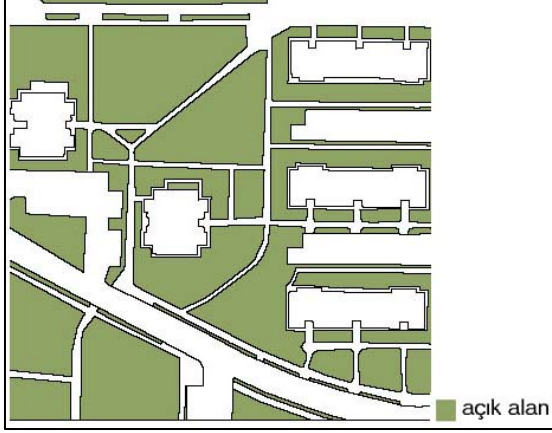
Şekil 4.50 C örnek alanı açık alan analizi ve dağılım grafiği

Ataköy Birinci Kısımda seçilen örnek alanda yapılan analize göre açık alanların zeminde %50'lik bir orana sahip olduğu görülmektedir. Ayrıca bu açık alanlar sadece tüm alan içerisinde yer alan konut birimleri tarafından kullanıldığından yarı özel mekan özelliği göstermektedir.



Şekil 4.51 C örnek alanı içindeki açık alanların genel görünümü

Ataköy 9-10. Kısım: D örnek alanı



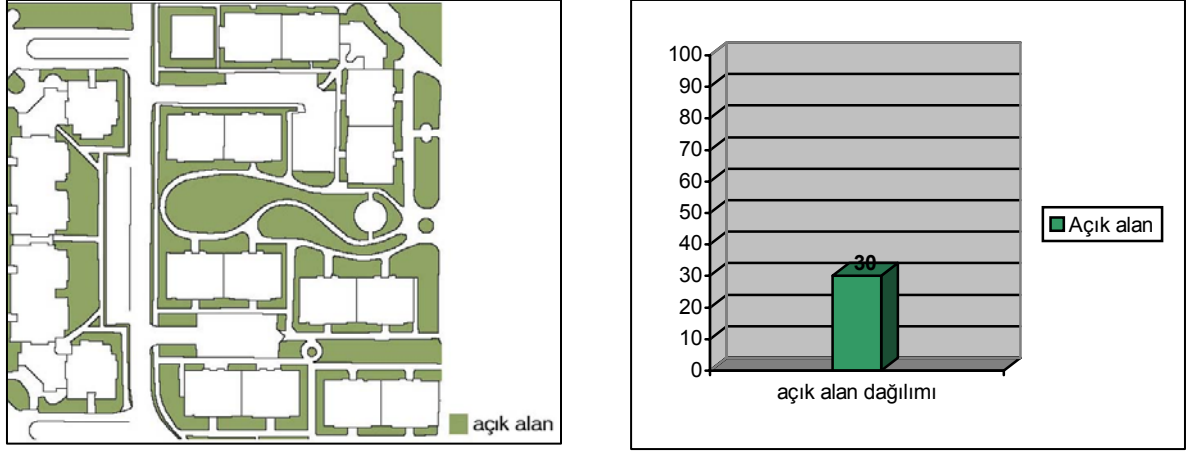
Şekil 4.52 D örnek alanı açık alan analizi ve dağılım grafiği

Ataköy 9-10. kısımda seçilen alan içerisinde yapılan analize göre açık alanların zeminde %47'lik bir orana sahip olduğu görülmektedir. Ayrıca bu açık alanlar sadece tüm alan içerisinde yer alan konut birimleri tarafından kullanıldığından yarı özel mekan özelliği göstermektedir.



Şekil 4.53 D örnek alanı içindeki açık alanların genel görünümü

Ataköy 7-8. Kısım: E örnek alanı



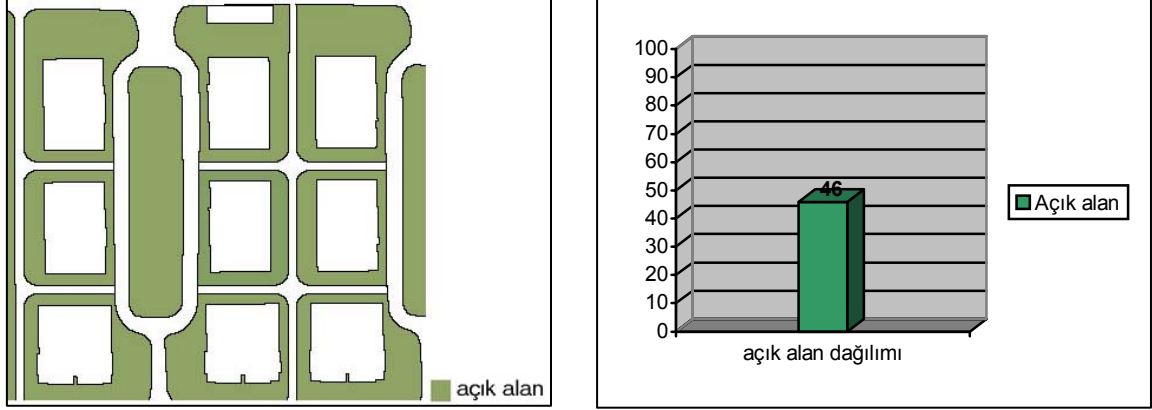
Şekil 4.54 E örnek alanı açık alan analizi ve dağılım grafiği

Ataköy 7-8. kısımda seçilen alanda yapılan analize göre açık alanların zeminde %30'luk bir orana sahip olduğu görülmektedir. Ayrıca bu açık alanlar sadece tüm alan içerisinde yer alan konut birimleri tarafından kullanıldığından yarı özel mekan özelliği göstermektedir.



Şekil 4.55 E örnek alanı içindeki açık alanların genel görünümü

Ataköy Konakları: F örnek alanı

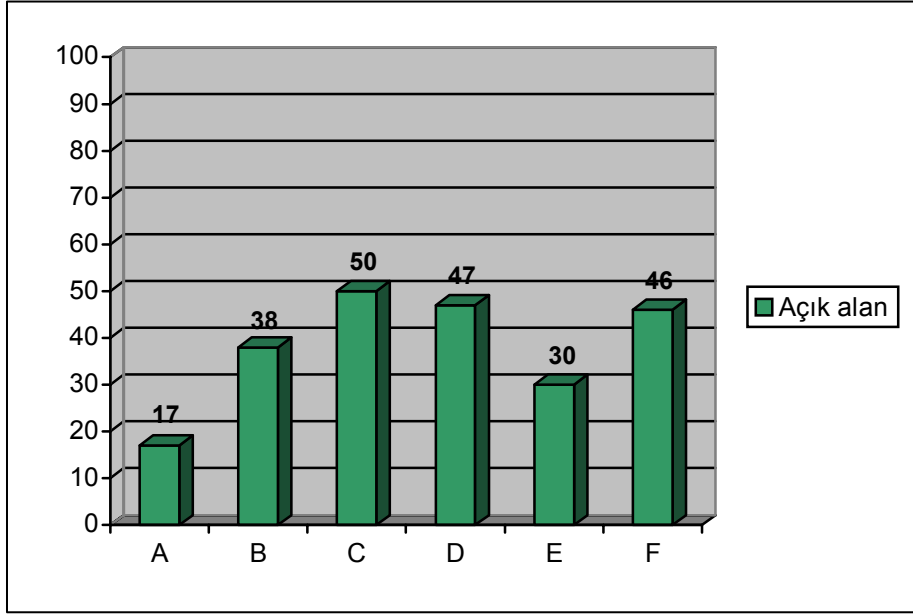


Şekil 4.56 F örnek alanı açık alan analizi ve dağılım grafiği

Ataköy Konakları içerisinde seçilen alanda yapılan analize göre açık alanların zeminde %46'lık bir orana sahip olduğu görülmektedir. Ayrıca bu açık alanlar sadece tüm alan içerisinde yer alan konut birimleri tarafından kullanıldığından yarı özel mekan özelliği göstermektedir.



Şekil 4.57 F örnek alanı içindeki açık alanların genel görünümü



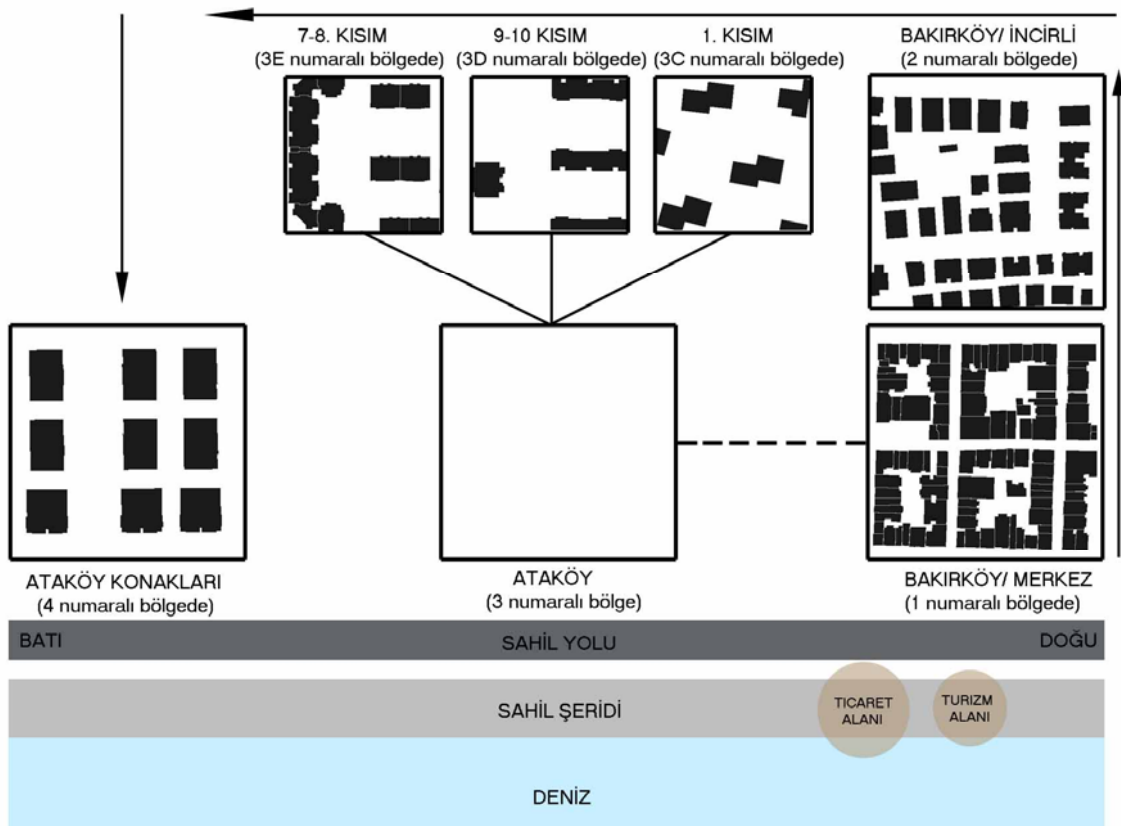
Şekil 4.58 Karşılaştırmalı açık alan oranları grafiği

Tüm alanlar için yapılan açık alan analizine göre; en az açık alana sahip olan alan %18’lik bir oranla Bakırköy merkez Bölgesi (A örnek alanı) olduğu görülmektedir. En fazla açık alan ise %50’lik bir oranla Ataköy 1.Kısımda (C örnek alanı) yer almaktadır. Bakırköy merkez Bölgesinden sonra İncirli Caddesi yakın çevresinde (B örnek alanı) artış gösteren açık alanlar, olduğu döneme bağlı olarak ayırık nizam yapılaşmayı gerektiren politikalar ve buna bağlı olarak gelişen konut dış mekanlarının artmasının bir sonucudur. 1950-1960 döneminde oluşan Ataköy 1.Kısımda ise bu durum olduğu dönemin getirdiği ekonomik, sosyal politikalar ve kentsel mekan anlayışı ile daha da fazla artmış ve en yüksek seviyesine ulaşmıştır. Daha sonra ise genel olarak bir azalma göstermiştir. Bu durum 1980’den sonra rant kavramı, neo-liberal politikalar ve artan nüfus ile daha fazla yapılaşma durumunu meydana getirmiş ve buna bağlı olarak konut dış mekanlarının azalması ile sonuçlanmıştır.

4.2.3 Kentsel Dokuda Bütünlük Açısından Değerlendirmesi

İstanbul ve kendisini oluşturan parçalar cumhuriyet öncesinden bu yana her dönem yaşadığı ekonomik, politik ve sosyal anlamdaki gelişmelerin etkisiyle biçimlenmiş ve günümüzdeki halini almıştır. Cumhuriyet döneminde oluşan planlama anlayışı, 1950’den sonra hızlı kentleşme ve sanayileşme durumunun getirdiği göçler ile gecekondulaşmayı, dolayısıyla

1923-1950 arasında yaşanan planlı bir yapılanmaya gidilen dönemin aksine plansız, hızlı bir mekan oluşumunu meydana getirmiştir. 1980’den sonra ise oluşan neo-liberal politikalar, küreselleşme etkileri, artan gelir eşitsizleri ve illegal göçler ile kent içinde üst, alt ve orta gibi farklı kullanıcı gruplarının oluşması ve her grubun, diğer gruplardan bağımsız, kendi içine kapalı bölgelerde yaşama isteğini ortaya çıkarmış, dolayısıyla bu durum mekana da yansımış ve birbiri ile sosyal ve fiziksel anlamda ilişkisi olmayan konut dış mekanlarını oluşturmuşlardır. Bu durumu, seçilen örnek alanlar üzerinde yapılan analizlerle kendi içlerinde ve oluşturduğu kentsel parçaların birbiriyle ilişkisinde de görebilmekteyiz.



Şekil 4.59 Doğu-batı gelişiminde farklı kent parçalarındaki konut dış mekanları arasındaki bağlantının kopması

Özellikle yeni çevre planıyla birlikte Bakırköy yerleşimi de kendi içinde doğudan batıya doğru bir gelişme gösterirken; sahil yolunun kıyı ile olan bağlantısının ticaret ve turizm fonksiyonları ile kopması, kamusal bütünlüğü olmayan, birbirinden bağımsız mekanların bir araya gelerek oluşturduğu, kentsel doku üzerinde ilişkisiz ve çok parçalı bir yapı meydana getirmiştir.

4.3 Bölüm Sonucu ve Değerlendirmeler

Bakırköy ilçesinin İstanbul genelinde önemli bir merkez olması, içerisinde bulunan havaalanı ile uluslar arası fuar, kongre, ticaret, turizm alanlarını barındırması, ayrıca önemli sağlık ve eğitim hizmetlerini de sağlaması ile bölge kent içinde birinci derecede bir alt merkez olma özelliğine sahiptir. Bu özelliğini giderek artan ulaşım olanakları ile daha da artırarak günümüzde de önemli bir yerleşim yeri olmuştur. Bölgenin batısında yer alan havaalanı ile çevresinde gelişen fuar, turizm, ticaret alanlarının varlığı, yeni çevre planı ile ilçenin mekansal organizasyonunu ve birinci dereceden alt merkez olma işlevini tamamlayıcı olarak Küçükçekmece-halkalı gibi yeni alt merkezlerin oluşturulması, kuzeydeki sanayi alanlarının Büyükçekmece-Küçükçekmece aksında özellikle Beylikdüzün’de oluşturulacak alanlara kaydırılması ve Büyükçekmece’de de yeni yerleşim alanlarının oluşturulması gibi kararlar ile Bakırköy de kendi içinde doğu’dan batıya doğru bir gelişim göstermeye başlamıştır.

Cumhuriyet öncesi ve sonrasındaki gelişmeler, plan kararları ve politikalar sonucu meydana gelen mekansal değişimler, ilçe içerisinde farklı kentsel parçalar oluşturmuştur. Kent parçalarından seçilen örnek alanlarda yapılan analizler, kendi içlerindeki değişimi ortaya koyarken doku özelliğini de yansıtmaktadır.

Buna göre; çalışma alanında farklı dönemlerde oluşmuş kentsel parçalar içerisinde örnek konut dış mekanları seçilerek;

- Doluluk-boşluk/ Yoğunluk oranları
- Ulaşım analizleri,
- Açık alan analizleri ile değerlendirilmiştir.

Yapılan analizler her dönem değişen politikaların yansıması olarak konut dış mekanlarının da değişiminin birer göstergesi olmuş, buna göre şu bulgulara ulaşılmıştır;

1923-1950 yılları arasında oluşan A (Bakırköy Merkez) örnek alanı; taban alanı analizinde dış mekan olarak en az alana sahip kısım olarak kendi olduğu dönemin fiziksel özelliklerini yansıtan bir alan olmuştur. Tüm alanlar içinde en fazla yapı yoğunluk oranıyla en az açık alana sahip olan alandır. Alanda bulunan yollar ise araç kullanımına sahip yollar olmakla beraber aynı zamanda otopark alanı olarak da kullanılmaktadır.

1950-1980 arasında oluşan B (incirli) ve C (Ataköy 1. kısım) örnek alanlarında; B alanında konut dış mekanları A örnek alanına göre artarken, yapı yoğunluk oranları azalmıştır. Özellikle Ataköy 1. kısmı temsil eden C örnek alanı olduğu dönemin politikaları ile en fazla boşluk oranına sahip alan olmakla beraber A, B ve E alanlarıyla aynı, F alanından da daha düşük bir kat sayısı ortalamasına sahip olmasından dolayı yapı yoğunluğu en düşük alan olarak kendini göstermiştir. B alanı araç kullanımına sahip yollardan oluşurken, C alanı araç, yaya ve otopark kullanımlarını içeren yollara sahiptir.

1980-1990 yılları arasında oluşan D (Ataköy 9-10. kısım) örnek alanında; konut dış mekanları yeniden azalmaya başlamıştır. Özellikle C alanına yakın bir boşluk oranına sahip olmasına rağmen katsayıları ortalamasının daha yüksek olmasından dolayı D alanında yoğunluk artmış, bu şekilde kişi başına düşen açık mekan oranının C alanına göre daha da azaldığı görülmüştür. Ayrıca alanda araç, yaya ve otopark kullanımlı yollar bulunmaktadır.

1990-2000 yılları arasında oluşan E (Ataköy 7-8. kısım) örnek alanında; Artan nüfus ile birlikte daha fazla konut birimi oluşumu gözlemlenmiş, kat sayılarında ise D alanına göre bir azalma olmasına rağmen artan konut üretimi ile yoğunluk daha da artmıştır. Bu şekilde kişi başına düşen açık mekan oranının azaldığı görülmüştür. Alanda araç ve yaya kullanımlı yolların dışında, artan araç kullanımı ile otopark alanlarının zemin dışında yeraltında da oluşturulduğu görülmüştür.

2000-2010 yılları arasında oluşan F (Ataköy Konakları) örnek alanında ise; C alanın olduğu dönemden sonra azalmaya başlayan konut dış mekanları, artan bina ve kat sayısı ile bu dönem F alanında da en alt seviyesine ulaşmış, yoğunluk artmıştır. Alanda araç ve yaya kullanımlı yolların dışında, artan araç kullanımı ile otopark alanlarının yeraltında oluşturulduğu görülmüştür.

Buna göre sürekli doluluk boşluk oranlarının değiştiği, alan içersindeki yol alanlarının işlev önceliğinin farklılaştığı, açık alanların artış ya da azalış gösterdiği bu durumlar, her dönem değişen politikaların kentsel mekandaki karşılığı olarak kendini göstermiştir. Dolayısıyla farklı biçimlenmelere sahip kentsel parçalar içerisinde seçilen örnek alanlar üzerinde incelenen konut dış mekanlar, aslında oluşturdukları kent parçasının bir modeli olmuş ve bu alanlardaki değişimler bu kent parçalarının da biçimini oluşturmuştur. Bu biçimler arasındaki ilişkinin etkisi de kentsel doku üzerinde görülmektedir. Dolayısıyla bu örnek alanlar üzerinde değişen

kentsel politikalar, sosyo-ekonomik koşullar ve nüfus etkisi ile biçimlenen, birbiri ile ilişkisi olmayan konut dış mekanları; kontrolsüz mekansal yayılma ve sağlıksız kentleşme ile bu özelliğini daha da artırarak, günümüzde de oluşturdıkları kentsel parçalar arasında kültürel, sosyal, ekonomik ve mekansal olarak da bağlantının olmadığı bir dokuyu oluşturmaya devam etmektedir.

Çizelge 4.3 Tüm örnek alanların karşılaştırmalı analiz değerleri gösterimi

DÖNEMLER/ DEĞİSKENLER	1923-1950 (A ÖRNEK ALANI) PLANLAMA KAVRAMININ OLUŞTUĞU DÖNEM	1950-1980 (B ve C ÖRNEK ALANLARI) SANAYİLEŞME VE HIZLI KENTLEŞME DÖNEMİ	1980-1990 (D ÖRNEK ALANI) NEOLİBERAL POLİTİKALARIN YARATTIĞI MEKANSAL SÜREC	1990-2000 (E ÖRNEK ALANI) KÜRESELLEŞME POLİTİKALARININ YARATTIĞI MEKANSAL SÜREC	2000-2010 (F ÖRNEK ALANI) YEREL YÖNETİMİN ÖZEL SEKTÖRLE İŞBİRLİĞİNİN HIZ KAZANDIĞI DÖNEM
TABAN ALANI ORANLARI (DOLULUK-BOŞLUK)					
	%54 DOLU, %46 BOŞ	%36 DOLU, %64 BOŞ	%13 DOLU, %87 BOŞ	%14 DOLU, %86 BOŞ	%30 DOLU, %70 BOŞ
YAPI YOĞUNLUK ORANLARI I					
	KAKS: 2.7	KAKS: 1.8	KAKS: 0.7	KAKS: 1.3	KAKS: 1.5
ULAŞIM					
	ARAÇ YOLU	ARAÇ YOLU	ARAÇ YAYA YOLU VE ZEMİNDE OTOPARK	ARAÇ YAYA YOLU VE ZEMİNDE/ YERALTINDA OTOPARK	ARAÇ YAYA YOLU VE YERALTINDA OTOPARK
AÇIK ALAN ORANLARI					
	%17 AÇIK ALAN	%39 AÇIK ALAN	%50 AÇIK ALAN	%47 AÇIK ALAN	%30 AÇIK ALAN
					%46 AÇIK ALAN

SONUÇ VE ÖNERİLER

Tarihsel süreç içerisinde kentsel dış mekanlar; kamusal özelliği ile farklı gruplardan insanları bir araya getiren sosyal yaşamın gerçekleştiği mekanlar olmuşlardır. Mekanın özelliğine bağlı olarak içerisinde gerçekleştirilen aktivitelere, kullanıcıların algısındaki yerine ve kentlerin içerisinde bulunduğu dönemlerin sosyal, ekonomik ve siyasi politikalarına bağlı olarak biçimlenen mekanlar olmuşlardır. Bunun yanı sıra, kentte farklı birçok mekan arasında sürekliliği sağlamak, farklı etkinliklerle toplumsal kaynaşma ve paylaşım görevlerini de üstlenen mekanlardır.

Kentsel dış mekanların oluşturduğu kentsel parçalarının birbiriyle olan ilişkisine göre kentsel doku da kendi bütünlüğünü oluşturmaktadır. Sokaklar/caddeler ve meydanlar, kentsel dokudaki dolu-boş kısımlar arasında kurduğu denge ve kullanım şekliyle de kentsel dokudaki bütünlüğün niteliğini belirleyen unsurlar olmuşlardır.

Cumhuriyet öncesi ve sonrasında yaşadığı sosyal ve fiziksel değişimlerle İstanbul; kent içindeki dış mekanlarının her dönem değişen yapısı ile kentin çok parçalı bir dokuya sahip olmasına sebep olmuştur. Bu kapsamda yaşadığı sosyal, ekonomik ve siyasi gelişmelerle her dönem farklı kentsel parçalar oluşturan Bakırköy ilçesinde konut dış mekanlarının değişimi ve kentsel dokudaki etkisi incelenmiş ve yapılan analizlerle değerlendirilmiştir. Çalışma alanları; plan kararları, yapı ve imar düzenleri, çekme mesafeleri çerçevesinde incelenerek, bunlara bağlı olarak nasıl bir oluşum gerçekleştiği gözlemlenmiştir.

1923-1950 döneminde kent, oluşan planlama anlayışı ile birlikte ilk kentsel planlarını oluşturmuş, başkentin de Ankara'ya taşınması ile politik işlevini kaybederek nüfus açısından da gerilemeyi yaşamıştır. Dolayısıyla yeni bir devletin kurulmasında ki yapı değişikliği ile İstanbul eski ticari canlılığını da kaybetmiştir. Dönemin getirdiği tüm bu ekonomik, politik

dönüşümlere paralel olarak yeni konut formları ortaya çıkmıştır. Oluşturulan istimlak yasaları ile kentsel konutun biçimlenmesi ızgara yol düzenine bölünmüş adalar içinde yer alan apartmanlar şeklinde gelişmiştir. Bunlara bağlı olarak bu dönemde özellikle bitişik nizam şeklinde gelişen konut adalarında yoğun bir yapılaşma ve daha az açık mekana sahip bir doku oluşumuna neden olmuştur. Ayrıca bu dönem ızgara doku sistemine göre oluşturulan yollar ise sadece araç kullanımına yönelik bir düzenlemeyi getirmiştir.

1950-1980 yıllarını kapsayan dönemde İstanbul'un sanayileşme ile birlikte kırdan aldığı göçlerle, nüfusu artmış ve bu durum oluşan sanayi alanları çevresinde yerleşme alanlarının ortaya çıkmasına neden olarak İstanbul'da gecekondulaşma olgusunu meydana getirmiştir. 1960'lı yıllarda, yeni imar düzenlemeleri ile konut adalarında ayırık nizam yapılaşma oluşurken, karayolu ulaşımı teşvik edilmiş ve özellikle kent içi ulaşım otomobile yönlendirilmiştir. Artan otomobil kullanımına bağlı olarak gelişen mekansal yayılma ile konut alanları da şehir dışına doğru gelişmiş ve kamu eliyle üretimin oluşmasıyla özellikle Emlak Kredi Bankası'nın Ataköy gibi toplu konut birimlerini oluşturma süreci başlamıştır. Bu yapılaşma biçiminde; yollar, araç kullanımına yönelik olarak genişletilmiş, dönemin politikaları ve artan gecekondulaşmaya bir tepki olarak özellikle dış mekanların vurgulandığı, az yoğunluklu ve daha fazla açık alana sahip bir doku görülmektedir. Bu dönemde artan araç kullanımının da etkisiyle konut dış mekanlarında otopark alanlarının oluşması da başlamıştır.

1980-1990 döneminde neoliberal politikalar, bir yandan toplumdaki mevcut sermaye birikim süreçlerini ve kurulu ittifak biçimlerini değiştirerek hızla zenginleşveren ve sınıf atlayan bir kesimi ortaya çıkarmıştır. Bu durum kentin bütünden kopuk olarak gelişmesine ve mekansal yayılımın hızla artmaya devam etmesine neden olmuştur. Bu mekansal yayılım ve nüfus artıka kent çeperinde yüksek katlı bloklardan oluşan yeni yerleşim alanları oluşmaya başlamıştır. Artan mekansal yayılım ile kent çeperinde oluşan yeni yerleşim alanlarında merkez bölgelere göre daha fazla açık alan oluşumu desteklenmiş olsa da binaların açık alanda dağıtılmış birer obje gibi durmasından dolayı yeterli büyüklüğe sahip fakat tanımsız dış mekanlar oluşmuştur.

1990-2000 döneminde küreselleşme olgusunun kentsel mekan üzerindeki etkileri görülmeye başlanmıştır. Özellikle nüfus artışının hız kazanması, konut üretiminin giderek artması, ekonomik, siyasal ve kültürel gelişimlerin etkileriyle kentsel mekandaki sosyal ve fiziksel açıdan bütünlük de bozulmuştur. Yapılaşma yoğunluğunun artması dış mekanların giderek

nitelik ve niceliğinin azalmasına neden olarak bu alanlar üzerinde bulunan otopark alanlarının da kısmen yer altında oluşturulmasının başlanmasına neden olmuştur.

2000-2010 dönemi ise yerel yönetimin özel sektörle işbirliğinin hız kazandığı, inşaat şirketlerinin uluslar arası pazara açıldığı ve inşaat sanayinin daha da geliştiği bir dönemdir. Dönemin getirdiği bu ekonomik, sosyal ve siyasi politikalarla giderek hızlanan üst gelir gruplarının kent çevresinde yalıtılmış alanlarda yer seçme eğilimi ile yüksek duvarlarla çevrili, güvenli, kentin bütününden kopuk, yeni yaşam alanları oluşmaya başlamıştır. Artan nüfusun da etkisiyle oluşan yoğun yapılaşma, daha az oranda ve kamusal özelliğini yitirmiş açık alan oluşumuna neden olmuştur. Ayrıca araç sahipliğinin de artması ile otopark alanları yer altına alınmıştır.

Sonuç olarak, İstanbul dönemler boyunca sosyal, kültürel ve politik değişimlerin etkisiyle kentsel doku üzerinde önemli değişiklikler yaşamış ve yaşamaktadır. Cumhuriyet öncesi ve sonrasındaki politikalar ve plan kararlarına bağlı gelişmeler sonucu meydana gelen mekansal değişimler, kent içerisinde farklı özelliklerde konut dış mekanlarının oluşmasına neden olmuştur. Bu şekilde farklı dönemlerde farklı politikalar ile oluşmuş ve oluşmaya devam eden konut dış mekanları birbiriyle ilişkisi olmayan, kamusal özelliğini yitirmiş, farklı biçimlenmelere sahip olarak kent dokusunda da parçalı, bütünlüğü olmayan bir yapının oluşmasına neden olmuştur.

KAYNAKLAR

- [1] Kostof, S., (1991), The city Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History, APress, Boston.
- [2] Lozano, E. E, (1990), Community Design and The Culture Of Cities, Cambridge.
- [3] Aydınli, S., (1992), Mimarlıkta Görsel Analiz, İTÜ Yayınları, İstanbul.
- [4] Carmona, M., Heath, T., Oc, T. Ve Tiesdell, S., (2003), Public Places Urban Spaces, Architectural Press, Great Britain.
- [5] Krier, R., (2006), Town Spaces, Birkhauser, Germany.
- [6] Zeytinci, A., (2005), Kentsel Dokuda Arka Bahçe Kullanımı, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [7] İtalya Turları, <http://italyaturlaribak.com/images/bologna.jpg>, 13 Aralık 2010.
- [8] Theater district office space, <http://www.theaterdistrictofficespace.com/Data/uploads/Midtown%20manhattan.jpg>, 13 Aralık 2010.
- [9] Karaman, A., (1988), “Kentsel Tasarımda Biçimleme İlkeleri”, Yapı, 79: 34-37.
- [10] Marshall, S., (2005), Streets And Patterns, Spon Pres, New York.
- [11] Trancik, R., (1986), Finding Lost Spaces: Theories of Urban Design, Van Nostrand Reinhold Company, New York.
- [12] Cullen, G., (1961), Tout est Townscape, The Architectural Press, London.
- [13] Alkan Bara, H., (2006), “Mimarlık-Şehircilik, Bina-Kent, İç-Dış, Özel-Kamusal Arasında; Kentsel Arayüzler”, Yapı, 293: 44-49.
- [14] Krier, L. (1990), “Urban Components”, New Classicism, Omnibus Volume, Academy Editions, UK.
- [15] Meiss, P. V., (1992), Elements of Architecture, Van Nostrand Reinhold, London.
- [16] Bakan, K., Konuk, G., (1987), Türkiye’de Kentsel Dış Mekanların Düzenlenmesi, Tübitak Yayınları, Ankara.
- [17] Spreiregen, P.D., (1965), The Architecture of Towns and Cities, McGraw-Hill Book Company, USA.

- [18] Schulz, C. N., (1971) Existence, Space and Architecture, Studio Vista, London.
- [19] Gül, A., (1989), Kapalı Kentsel Dış Mekanları Düzenleme İlkeleri, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [20] Ashihara, Y., (1981), Exterior Design In Architecture, Van Nostrand Reinhold Company, USA.
- [21] Alexander, C., (1977), Pattern Language: Towns Buildings and Construction, Oxford University Press, New York.
- [22] Erdönmez, M.E., (2006), “Kent ve Toplum İlişkisi; Açık Kamusal Mekanlar”, Mimarist, 22: 67-72.
- [23] Gökgür, P., (2008), Kentsel Mekanda Kamusal Alanın Yeri, Bağlam Yayınları, İstanbul.
- [24] Özcan, Z., Bayraktar, N., Görür, N. ve Tekel, A., (2003), “Kente Dair Analitik Bir Çözümleme: Sokaklar”, Gazi Üniv. Müh. Mim. Fak. Dergisi., 2:17-30
- [25] Krier, R., (1979), Urban Spaces, Academy Editions, London.
- [26] Sarapci, http://sarapci.com/images/dubrovnik_sokak.jpg, 15 Aralık 2010.
- [27] Boston Biker, http://bostonbiker.org/files/2008/03/great_street_brugge_large.jpg, 15 Aralık 2010.
- [28] Vancouver Based Music and events, <http://winniecooper.net/flores/pics/midtown-manhattan-city-street.jpg>, 15 Aralık 2010.
- [29] Öksüz, A. M., (2004), “Kentsel Dış Mekanlar (Kentsel Mekan)”, Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı, Akademi Kitabevi, Trabzon, 373-406.
- [30] Aerial Photography, <http://leidorf.blogspot.com/2008/03/piazza-dante-aligheri-grosseto.htm>, 10 Aralık 2010.
- [31] Wallpaperweb, http://www.wallpaperweb.org/wallpaper/known_places/1600x1200/Aerial_View_of_Piazza_del_Campo_Siena_Italy_1600x1200.jpg, 10 Aralık 2010.
- [32] American city, http://americancity.org/images/buzz/Times_Sq_Pedestrian_Plaza.jpg, 10 Aralık 2010.
- [33] Herrick Guestsuites, http://www.herrickguestsuites.com/ContentImages/unionsq_460x285_debraj.jpg, 10 Aralık 2010.
- [34] Newman, O., (1973), Defensible Space: Crime Prevention Through Urban Design, Collier Book, New York.
- [35] Gehl, J., (2001), New City Spaces, The Danish Architectural Press, Copenhagen.
- [36] ImagesTravelpod, <http://images.travelpod.com/users/ryanandamanda/1.1245623076.from-robertxs-balcony.jpg>, 10 Aralık 2010
- [37] Photos Edmonton, http://photos.edmonton.ca/City-Scenes/Churchill-Square-EveryDay/IMG7242/967569066_LdUDy-S.jpg, 10 Aralık 2010.
- [38] Fresh Kill Spark Files Wordpress, <http://freshkillspark.files.wordpress.com/2009/10/newhavengreen.jpg?w=507&h=336>, 10 Aralık 2010.

- [39] Universitelineister, <http://www.universitelineister.com/media/BALCONIES%20sigfried%20Lopez.jpg>, 10 Aralık 2010.
- [40] Fotothing, <http://www.fotothing.com/photos/898/8989d076bfc21509b88e,77d3426b07ed.jpg>, 10 Aralık 2010.
- [41] Wordnews, <http://cdn.wn.com/pd/2f/47/64097152cb81c375f9edbdb66510grande.jpg>, 10 Aralık 2010.
- [42] Şatır, S., Korkmaz, E., (2005), "Kent Planlama ve Kentsel Tasarım Bağlamında; Kamusal Mekanlarda Kimlik Olgusu", Yapı, 281: 48-53.
- [43] Aydemir, S.E., (2004), "Kentsel Donatılar-Açık Alanlar ve Rekreasyon Kentsel Yeşil Alanlar" Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı, Akademi Kitabevi, Trabzon, 373-406.
- [44] Tankel S.B., (1969), Cities And Space The Future Use of Urban Land, The Johns Hopkins Press, London.
- [45] Images Travelpod, <http://images.travelpod.com/users/pietari/16.1254058083.bar-streets- in- old-tbilisi.jpg>, 15 Aralık 2010.
- [46] Wordnews, <http://cdn.wn.com/pd/ed/c8/fa74d88eedb955c48b590c593c8cgrande.jpg>, 15 Aralık 2010.
- [47] Farm5 Static Flickr, <http://farm5.static.flickr.com/4094/4864212714acafc11e75.jpg>, 15 Aralık 2010.
- [48] Wasatch Front Regional Council, http://www.wfrc.org/cms/image_library/Image_Library/Pedestrian%20Mall/4/imgMed/Pedestrian Mall - Charlottesville 5 .jpg, 15 Aralık 2010.
- [49] Culturepublic, http://culturepublic.files.wordpress.com/2009/06/astor_placenyc_ek2004_1_012_xlarge.jpg, 15 Aralık 2010.
- [50] Madanipour, A., (1996), Design of Urban Spaces, Wiley, Chichester.
- [51] Gehl, J., (1987), Life Between Buildings : Using Public Space, Van Nostrand Reinhold Company, New York.
- [52] Supermachine, <http://supermachine.files.wordpress.com/2009/06/siamcenter-steps.jpg?w=300&h=450>, 15 Aralık 2010.
- [53] Sentientcity, <http://www.sentientcity.net/exhibit/wp-content/uploads/breakout1/.jpg>, 15 Aralık 2010.
- [54] Projects for Public Spaces, http://www.pps.org/graphics/upo- pages/Denverpedestrianmall2_large.jpg, 15 Aralık 2010.
- [55] Woolley, H., (2003), Urban Open Spaces, Spon Press, New York.
- [56] Ergüney, Y. D., (2004), Mekansal Arayüzlerin Algısal Boyutu ve Kentsel Devamlılık: Mimaride İç-Dış Diyalektiği, Yapı, 276: 56-60.

- [57] İnceoğlu, M., (2007), Kentsel Açık Mekanların Kalite Açısından Değerlendirmesine Yönelik Bir Yaklaşım: İstanbul Meydanlarının İncelenmesi, Doktora Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [58] Lynch, K., (1960), Image of the City, The MIT Press, Cambridge.
- [59] Schulz, C. N., (1980) Genius Loci: Towards A Phenomenology of Architecture, Rizolli International Publications, New York.
- [60] Kılınçaslan, İ. , (1981), İstanbul, Kentleşme Sürecinde Ekonomik Ve Mekansal Yapı İlişkileri, İTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi.
- [61] Grelot, J., (1998), İstanbul Seyahatnamesi, Pera Yayıncılık ve Kitapçılık, İstanbul.
- [62] Eyüboğlu, E., (1998) Tarihsel Süreç İçinde Şehirsel Biçimlenmeyi Yönlendiren Etmenler Ve İstanbul Örneği, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [63] Duranay vd., (2007), “Cumhuriyet’ten Bu Yana İstanbul Planlaması”, Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları (1934-1995), TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi Yayınları, İstanbul.
- [64] Çelik, Z., (1996), Değişen İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- [65] Bilgin, İ., (1990), Konut Üretiminin Karşılaştırmalı Analizi, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [66] Bilgin, İ., (1992), Türkiyede Son On Yılda Toplu Konut Uygulamaları Sempozyumu, Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Eğitim ve Kültür ve Derneği Yayınları, İstanbul.
- [67] Kurtuluş, H., Geniş, Ş., (2005), İstanbul’da Kentsel Ayrışma, Bağlam Yayıncılık, İstanbul.
- [68] Eruzun, C., (2003), “Türkiye’de İskan Ve Konut”, Mimarist, 8: 26-33.
- [69] Dündar, B., (2001), Yeniden Yapılanmanın İstanbul Tarihi Yarımadası Üzerindeki Etkisi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [70] Berköz, L., (1991), Türkiye’de Metropolleşme Sürecinde Kentsel İlişkiler Konusunda Bir Araştırma; İstanbul Metropolitan Kent Örneği, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü.
- [71] Enlil Meray, Z., (2003), “1980 Sonrası İstanbul’da Toplumsal Ayrışmanın Mekansal İzdüşümleri”, Mimarist, 8: 84-89.
- [72] Kuban D.,(1969), İstanbul’un Tarihi Yapısı, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi Yayınları, İstanbul.
- [73] Berköz, L., (1984), İstanbul’un Mekansal Yapısının Tarihsel Gelişimi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [74] Düzgüner, F., (2006), “Byzantion Dönemi’de Kurgusuyla Bir Anadolu Mucizesi: İstanbul”, Mimarist, 21: 91-102.
- [75] Duyuran, R., (1953), “Fethettiğimiz İstanbul”, Arkitekt, 255-58: 5-14.
- [76] Müller, W., (1998), İstanbul’un Tarihsel Topografyası, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

- [77] Kardeş, U. T., (1998), İstanbul'un Kentsel Gelişme Sistemi İçinde Konut Alanları Dağılımının İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [78] Kurtuluş, H., (2007), "Türkiye'de Siyasi Otorite, Sınıflar Ve Kentleşme Arasındaki İlişkiye Kentsel Arazi Bağlantıları Çerçevesinden Bir Bakış", Mimarist , 25: 70-76.
- [79] Hacısalıhoğlu, Y., (2010), Küreselleşme Mekansal Etkileri Ve İstanbul, Akademik Düzey Yayınları, İstanbul.
- [80] Görgülü, Z., (2004), "Kentleşme Sürecimizi Bir Kez Daha Anımsarken", Mimarist, 14: 90-92.
- [81] Tezer, A., Gülersoy, N. Z., (1996), Habitat'a Doğru İstanbul 2020 Sempozyumu Bildiriler, İTÜ Mimarlık Fakültesi Şehir Ve Bölge Planlaması Bölümü Belbim Matbaası, İstanbul.
- [82] Yazman, D., (2010), <http://www.arkitera.com/h53810-istanbula-vurulan-darbeler.html>, 10 Şubat 2010.
- [83] Acaralp, Ö., (2009), Toplumsal çeşitliliğe bağlı algısal farklılıklar ve kamusal mekan kullanımlarına etkileri, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü , İstanbul.
- [84] Ataöv, A., Osmay, S., (2007), "Türkiye'de Kentsel Dönüşüme Yöntemsel Bir Yaklaşım", Metu Jfa, 2: 57-82
- [85] Öztürk, D., (2010), Stratejikİstanbul, <http://www.arkitera.com/h49725-stratejik--istanbul.html>, 10 Şubat 2010.
- [86] Uysal, Y., (2003), "Parçalanan Kent- Parçalanan Yaşamlar", Mimarist, 8: 65-68.
- [87] Bakırköy Belediyesi, (1988), Bakırköy Rehberi, Bakırköy Belediye Başkanlığı.
- [88] Tuna, T., (2000), Hebdomon'dan Bakırköy'e, Bakırköy Belediyesi Kültür Yayınları, İstanbul.
- [89] İ.B.B. Kütüphane ve Müzeler Müdürlüğü Harita Arşivi, İstanbul.
- [90] Güvenç, M. Ve Işık, O., (1999), Emlak Bankası 1926-1998, Emlak Bankası, İstanbul.
- [91] İ.B.Ş.B., (2003), Bakırköy Merkez Ve Ataköy'e İlişkin 1/5000 Ölçekli Revizyon Nazım İmar Planı Raporu, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, İstanbul.
- [92] İ.B.B. Şehircilik ve İmar Daire Başkanlığı Harita Müdürlüğü Harita-Plan Arşivi, İstanbul.
- [93] Genel Nüfus Sayımı (1927-2009), Türkiye İstatistik Kurumu, Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, Ankara.

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı :N. Işıl TAŞKIN
Doğum Tarihi ve Yeri :17/05/1983
Yabancı Dili :İngilizce
E-posta :isiltaskn@yahoo.com

ÖĞRENİM DURUMU

Derece	Alan	Okul/Üniversite	Mezuniyet Yılı
Lisans	Mimarlık	Karadeniz Teknik Üniversitesi	2006
Lise	Fen	Atatürk Lisesi	2000

İŞ TECRÜBESİ

Yıl	Firma/Kurum	Görevi
2008-2011	TABANLIOĞLU Mimarlık	Mimar
2007-2008	AROLAT Mimarlık	Mimar