

ÖNSÖZ

Lisans eğitimimde ve Yüksek Lisans Eğitiminde danışmanlığımı yürüten , bu çalışmada bilgi birikimini ve yardımlarını esirgemeyen hocam Prof.Dr. Mehmet OCAKÇI'ya, her konuda yardımlarından dolayı Gül USLU'ya, ayrıca çalışmada emeği geçen Aziz, Güher, Bahadır , Ozan ve Hale Külekçi'ye, Yrd. Doç.Dr. Murat KORALTÜRK'e ve son olarak Araş.Gör.Hilmi Berk ÇELİKOĞLU hocama sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Şubat, 2005

Evren MÜFTÜLER

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa No</u>
ÖNSÖZ	ii
TABLO LİSTESİ	vi
GRAFİK LİSTESİ	ix
ŞEKİL LİSTESİ	xi
FOTOĞRAF LİSTESİ	xii
ÖZET	xiii
ABSTRACT	xv
1.BÖLÜM – GİRİŞ.....	1
1.1.Araştırmanın Amacı	2
1.2 Araştırma Yöntemi	3
1.3 Araştırmanın Sınırları.	3
1.4 Varsayımlar	4
1.5 Araştırmanın Kapsamı.....	4
2. BÖLÜM- KENTİÇİ DENİZ ULAŞIMI ÖRNEKLERİNİN İNCELENMESİ.....	5
2.1 Kent İçi Denizyolu Kullanımı Yurt Dışı Örnekleri	5
2.1.1 Kent İçi Denizyolu Ulaşımı Hong Kong Örneği	5
2.1.2 Kent İçi Denizyolu Ulaşımı San Francisco Örneği.....	8
2.2 Kent İçi Denizyolu Kullanımı Yurt İçi Örneği	10
2.2.1 İzmir Kent İçi Deniz Ulaşımının Tarihçesi	10
2.2.2 İzmir Kentiçi Deniz Ulaşımı	11
2.3 İstanbul Kent İçi Denizyolu Ulaşımının, Yurt İçi ve Yurt Dışı Örnekleriyle Karşılaştırılması.....	13
3. BÖLÜM – İSTANBUL’ DA KENTİÇİ DENİZ ULAŞIMININ İRDELENMESİ	15
3.1 Boğaziçi Semtlerinin Tarihsel Gelişimi.....	15
3.2 İstanbul Kent İçi Ulaşımının Gelişimi.....	20
3.3 İstanbul’da Kentiçi Deniz Ulaşımının Tarihsel Gelişimi	26
3.3.1 Fevaid-i Osmaniye	27
3.3.2 Şirket-i Hayriye	28

3.3.3 Cumhuriyet Dönemi	30
3.4 Günlük İskelelere Uğrayan Vapur Sayılarının Değerlendirilmesi.....	32
3.5 Boğaziçi İskele ve İskele Meydanlarının Fiziksel Özellikleri.....	33
3.5.1 Kullanımdaki Boğaziçi İskelelerinin Kısa Tarihçeleri ve Fiziksel Özellikleri.....	35
4. BÖLÜM – BOĞAZİÇİ İSKELELERİNDEKİ İŞLEVSEL DEĞİŞİMİN MEKANSAL ETKİLERİNİN İNCELENMESİ.....	40
4.1 Boğaziçi İskelerinin Kullanım Durumları ve Yakın Çevre Mekan İlişkilerine Göre Sınıflanması	41
4.2 Araştırma Konusu İskelelerin Yakın Çevre İlişkileri.....	43
4.2.1 Konumu Değişen İskeleler : Arnavutköy İskelesi Örneği.....	43
4.2.1.1 Arnavutköy İskelesi ve Çevresi Tarihsel Gelişim.....	43
4.2.1.2 Arnavutköy İskele Yolcu Sayılarının Değişimi.....	45
4.2.1.3 Arnavutköy’de İskele ve Yakın Çevre Mekansal İlişkisinin Tarihsel Süreçte Değişimi.....	46
4.2.2 İşlevi Değişen İskeleler : Rumelihisarı İskelesi Örneği.....	48
4.2.2.1 Rumelihisarı İskelesi ve Yakın Çevresi Tarihsel Gelişimi.....	48
4.2.2.2 İskele Yolcu Sayılarının Değişimi.....	49
4.2.2.3 İskele-Mekan İlişkisinin Tarihsel Süreçte Değişimi.....	50
4.2.3 Mevcut Olmayan İskeleler : Yenimahalle İskelesi Örneği.....	52
4.2.3.1 Yenimahalle İskelesi ve Yakın Çevresi Tarihsel Gelişimi.....	52
4.2.3.2 Yenimahalle İskele Yolcu Sayılarının Değişimi.....	53
4.2.3.3 İskele-Mekan İlişkisinin Tarihsel Süreçte Değişimi...	53
4.2.4 Kullanımı Değişmeyen İskeleler : Kandilli İskelesi Örneği.....	54
4.2.4.1 Kandilli İskelesi ve Yakın Çevresi Tarihsel Gelişimi.....	54
4.2.4.2 İskele Yolcu Sayılarının Değişimi.....	55
4.2.4.3 İskele-Mekan İlişkisinin Tarihsel Süreçte Değişimi...	57
4.3 Alansal Analiz Çalışması.....	58
4.3.1 Arnavutköy Mevcut Durum Arazi Tespitleri.....	58
4.3.2 Rumelihisarı Mevcut Durum Arazi Tespitleri.....	63
4.3.3 Yenimahalle Mevcut Durum Arazi Tespitleri.....	67
4.3.4 Kandilli Mevcut Durum Arazi Tespitleri.....	71
4.3.5 Fiziksel Bulguların Değerlendirilmesi.....	75
4.4 Mekana Yönelik Sosyal Çevre Bulguları.....	76

4.4.1 Arnavutköy Sosyal Çevre Bulguları.....	77
4.4.2 Rumelihisarı Sosyal Çevre Bulguları.....	83
4.4.3 Yenimahalle Sosyal Çevre Bulguları.....	91
4.4.4 Kandilli Sosyal Çevre Bulguları.....	97
4.4.5 Sosyal Çevre Bulgularının Değerlendirilmesi.....	104
4.5 Mevcut İskele ve İskele Meydan İlişkisinin Değerlendirilmesi.....	106
4.5.1 Arnavutköy Mevcut İskele – Mekan İlişkisi.....	106
4.5.1.1 Arnavutköy İskelesinin Mekan Kalitesi Açısından Değerlendirilmesi.....	110
4.5.2 Rumelihisarı Mevcut – İskele Mekan İlişkisi.....	111
4.5.2.1 Rumelihisarı İskelesi’nin Dönemlere Göre Mekan Kalitesi Açısından Değerlendirilmesi.....	115
4.5.3 Yenimahalle Mevcut – İskele Mekan İlişkisi.....	116
4.5.3.1 Yenimahalle İskelesi’nin Dönemlere Göre Mekan Kalitesi Açısından Değerlendirilmesi.....	120
4.5.4 Kandilli Mevcut – İskele Mekan İlişkisi.....	121
4.5.4.1 Kandilli İskelesinin Dönemlere Göre Mekan Kalitesi Açısından Değerlendirilmesi.....	122
4.5.5 Araştırma Konusu İskelelerde Yaşanan Mekansal Değişimlerin Karşılaştırılması.....	127
5. BÖLÜM – SONUÇ	130
KAYNAKLAR	135
EK	137
ÖZGEÇMİŞ	138

BOĞAZIÇI İSKELELERİNDEKİ İŞLEVSEL DEĞİŞİMİN MEKANSAL ETKİLERİ

ÖZET

İstanbul için Boğaziçi, tarih boyunca özel bir mekan olmuştur. Doğal bir oluşum olan Boğaziçi, görsel zenginliği ve tarihi ile İstanbul'un kentsel kimliğinin önemli bir parçasıdır. Kentin gelişim süreci içerisinde, Boğaziçi ilk zamanlarda mesire alanları olarak kullanılırken zamanla imara açılarak, önce küçük balıkçı köyleri oluşmuş daha sonra Saray Erkanı'nın köşkleri ve yalıları yapılmıştır. 19yy. ikinci yarısında Şirket-i Hayriye'nin kurulması ile Boğaz Semtlerine erişim kolaylaşmış ve Boğaziçi yerleşik alanları hızla gelişmiştir.

Şirket-i Hayriye vapurlarının yanaştığı Boğaziçi İskeleleri; Boğaz yerleşmelerinin odak noktaları olmuş, semtler iskele merkezli gelişmişlerdir. Mekan kurgularının oluşumunda iskelelerin önemli bir payı bulunmaktadır.

20. yüzyılın ikinci yarısında ulaşım türleri içerisinde karayolunun ağırlık kazanması ile deniz ulaşımının, kentiçi ulaşım türlerinde almış olduğu pay azalmıştır. Deniz ulaşımı kullanımının azalmasıyla iskeleler işlevlerini ve önemlerini kaybetmeye başlamışlardır.

Bu tez çalışması kapsamında öncelikli olarak, Boğaziçi İskeleleri'nin geçmişteki kullanım yoğunluğunu ve bu yoğunluğun dönem dönem azalışı sayısal olarak ifade edilmeye çalışılmıştır. Geçmiş dönemlere ait yıllık yolcu ve vapur sefer sayılarına ulaşılarak, geçmişte denizyolunun ile kentiçi ulaşımındaki payı %60'ken , bugün bu oranın %2,5 oranlarına kadar gerilediği ortaya konmuştur.

Bir sonraki bölümde, günümüzde yoğun olarak kullanılan Beşiktaş, Üsküdar ve Eminönü İskeleri dışında kalan Boğaziçi İskeleleri bugünkü durumlarına göre önce iki ana grupta değişen ve değişmeyen iskeleler olmak üzere iki grupta toplanmışlardır. Daha sonra değişen iskeleler kendi içinde konumu değişen, mevcut olmayan ve işlevi değişen olarak üç grupta değerlendirilmişlerdir. Yapılan sınıflama sonrası her türe örnek olmak üzere; konumu değişenleri temsilen Arnavutköy İskelesi, işlevi değişenlere temsilen

Rumelihisarı İskelesi, mevcut olmayanları temsilen Yenimahalle İskelesi ve değişmemiş olanlara temsilen Kandilli İskelesi detaylı olarak elen alınmıştır. Bu iskelelerde yaşanan işlevsel değişim ve bunun yarattığı mekansal değişim ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Bu değişim sürecinin sosyal boyutunu incelemek amacıyla sosyal çevrenin tespitine yönelik anket çalışması yapılarak, günümüzdeki iskele-yolcu ilişkisi incelenmiştir. Yapılan anket çalışmaları sonucunda işlevini sürdüren Arnavutköy ve Kandilli'deki denekler denizyolunu kullanmayı tercih etmedikleri, ağırlıklı olarak karayolunu tercih ettikleri sonucu çıkmıştır. Özel otomobil sahipliği oranının yüksekliği ve vapur sefer sayısının azlığı bu tercihte başlıca neden olmuştur. Kullanım dışı olan Rumelihisarı İskelesinde ise denekler iskelenin tekrar kullanıma açılmasını talep etmekle birlikte, geçmişte vapuru çok az kullandıkları anketler sonucunda tespit edilmiştir. Geçmişte iskeleyi sık bir şekilde kullanan Yenimahalle'deki denekler, iskelenin tekrar kullanıma açılmasını talep etmişlerdir.

Detaylı olarak ele alınan Arnavutköy, Rumelihisarı, Kandilli ve Yenimahalle İskelelerinde fiziksel çevrede yaşanan değişimi ortaya koymak amacıyla arazi tespitleri yapılmış ve geçmiş dönemlere ait haritalara ulaşarak, mekansal değişimin fiziksel boyutları ortaya konulmuştur. Tez çalışması kapsamında incelenen dört iskelenin belli dönemlerde yaşadığı fiziksel değişim öncelikle kendi içinde daha sonra birbirleri ile karşılaştırılarak, iskele ve yakın çevresinde yaşanan mekansal değişim saptanmıştır. Sonuç olarak Boğaziçi İskeleler'indeki değişimi incelemek üzere ele alınan örnek iskelelerde, dönemler arası sosyal ve fiziksel bir değişim yaşandığı belirlenmiştir. Bu incelenen dönemlerde kent içi ulaşım olanaklarının gelişimine bağlı olarak yolcu talebinin değiştiği ve iskelelerin zamanla işlevsel olarak önemini kaybettiği görülmüştür. İşlevselliği kaybolan iskeler ve yakın çevrelerinde bu değişime paralel olarak fiziksel bir değişiminde yaşandığı tespit edilmiştir. İşlevini devam ettiren iskelelerde, iskelenin geçmişteki mekansal önemini kaybettiği buna karşın fiziksel çevrede herhangi bir değişimin yaşanmadığı sonucuna varılmıştır. Bu bağlamda tez varsayımı, Boğaziçi İskeleleri'nin işlevselliklerini ve kimliklerini kaybettikleri, iskele yakın çevresi mekansal çeşitliliğinin bu işlevsel değişimden etkilediği şeklinde ispatlanmıştır.

SPATIAL INFLUENCES OF THE FUNCTIONAL CHANGES IN THE BOSPHORUS PIERS

ABSTRACT

Istanbul has been a very special place throughout the history. Being a natural formation, Bosphorus is an important part of Istanbul's urban identity with its picturesque view and history. In the development process of the city, Bosphorus was a recreation spot. By the time, construction activities were allowed. First small fisher villages were formed, then the Palace Staff lodges and waterside houses were constructed.

The Bosphorus piers approached by Istanbul Shipping Company steamers became the focus of settlement in Istanbul, and the districts developed from the piers. The piers do have an important share in formation of spatial systems.

In the second half of the 20th century, the land transportation gained an importance and the share of marine transportation in the urban transport reduced. As the marine transport decreased, the piers began to lose their functions and importance.

This thesis study primarily focuses on the past utilization intensity of the Bosphorus Piers and the reduction of this intensity from period to period. The data on the past periods' annual passenger and voyages were accessed. The marine transport had a 60% share in the urban transport in the past, now it is as low as 2.5%.

In the following section, the Bosphorus Piers other than the Beşiktaş, Üsküdar and Eminönü, which are intensely employed today, were first considered in two main groups with regard to their current condition, as changing and unchanging piers. Then, the changing piers were taken under three titles, namely, changing position, not existing and changing function. After the classification, Arnavutköy Pier, to represent the ones with changing position, Rumelihisarı Pier, to represent the ones with changing function, Yenimahalle Pier to represent the not existing ones, and Kandilli Pier to represent the unchanging ones, were taken in detail. The functional change in these piers and the spatial changing imposed by it was put forward.

For the purpose of investigating the social dimension of this process of change, an inquiry study aimed at determining the social environment was made and the current dock-passenger relation was investigated. The subjects in Arnavutköy and Kandilli, which are functional at the moment, did not prefer to travel on sea, preferring the land transport instead. High proportion of motor vehicle ownership, insufficient steamer voyages became the primary reason in this preference. In the out of use Rumelihisarı Dock, the subjects asked for re-opening of the dock, while they were found to use the steamer rarely in the past. The subjects in Yenimahalle, who used the dock frequently in the past, also asked for a re-opening.

At the Arnavutköy, Rumelihisarı, Kandilli and Yenimahalle Piers, considered in detail, land reviews were made for revealing the change in the physical environment and the maps of the past periods were investigated to show the physical dimensions of the spatial changes. The physical change underwent by the four piers investigated within the thesis study was first compared within the dock itself, and later among each other to reveal the spatial changes underwent in the dock and its close surrounding.

In the end, the sample piers were considered to evaluate the change in the Bosphorus piers, a social and physical change was found between the periods. In these periods, the passenger demand was found to change depending on the development of the intra-city transport means and the piers lost their functionalities by the time. Losing their functionality the piers and their close surroundings have undergone parallel changes. The piers maintaining their functions were found to lose their spatial importance which was the case in the past while no change was seen in the physical environment. The thesis assumption from that point is that the Bosphorus Piers lost their functionalities and identities by the time, also influencing their close environment.

1.BÖLÜM - GİRİŞ

Ulaşım sistemleri; kentin oluşumunda, gelişiminde ve kentsel mekan organizasyonunda önemli bir role sahiptir. Ulaşım sistemlerine bağlı olarak oluşan akslar, kentsel alan kullanımı ve mekan organizasyonu için belirleyicidir. Kentin iskeletini oluşturan bu akslar, ulaşım olanaklarının gelişimine bağlı olarak değişime uğrarlar. Genişleyen , yeni açılan ve değiştirilen akslar mekan kurgusunu değiştirirler. Bu durum özellikle tarihi kent dokusuna sahip İstanbul gibi kentlerde, mekanda olumsuz değişimlere neden olmaktadır.

İstanbul'un mevcut ulaşım sistemine bu açıdan baktığımızda, kentin tarihi dokusu üzerinde ciddi bir tahribata neden olduğu gözlemlenmektedir. Toplu taşıma sistemi – özellikle tramvay ve vapur ağırlıklı bir taşıma- ve yaya hareketleri üzerine kurulmuş bir mekan organizasyonuna sahip İstanbul'un özellikle tarihi kesimlerinde kent içi ulaşım sisteminde karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları izlenmesi , sahip olduğu tüm mekansal çeşitliliği gün geçtikçe yitiren bir kent haline gelmesine sebep olmuştur.

İstanbul'un bugün, sahip olduğu tarihi kent dokusunun giderek yok olmasını sadece ulaşım sistemindeki bu değişime bağlamak doğru değildir. Kontrolsüz nüfus artışı, plan dışı yerleşim alanlarının oluşması ve diğer etkenlerinde bugünkü durumda payı oldukça büyüktür. Alınan yanlış ulaşım ve arazi kullanım kararları nedeniyle İstanbul için çok özel iki bölge olan Tarihi Yarımada ve Boğaziçi, oldukça büyük zarar görmüştür.

Boğaziçi'ndeki bu tahribatın nedenleri sıralanırsa; birinci etken, Boğaz Kıyısı boyunca planlar ile getirilen sanayi alanlarıdır. Sanayi kuruluşları Boğaziçi yerleşmeleri için çok ciddi bir nüfus çekim unsuru olmuştur. Hızla artan nüfus, beraberinde kaçak yapılaşmayı getirerek Boğaziçi'nin doğal yapısı tahrip edilmiştir. İkinci olumsuz etken, I. ve II. Boğaz Köprüleri'nin yapım kararları olmuştur. Boğaz deniz geçişleri, köprülerin yapımı ile ciddi oranda azalmıştır. Diğer etkenler ise; Boğaziçi Avrupa Yakası (1987 yılında yapımı tamamlanan) sahil yolu, 1980 sonrası Boğaziçi Öngörünüm ve Gerigörünüm bölgesi ilan edilen alanlarda yapılaşmanın

önüne geçilememesidir. Tüm alınan bu kararların yanında , 1950 sonrası raylı sistem güzergahlarının sökülerek taşıt yoluna çevrilmesiyle kentte karayolu ağırlıklı bir ulaşım sistemi oluşturulmuştur. Kent içi toplu taşımacılığında önemli bir payı olan raylı sistemler ve denizyolunun ikinci planda kalması, hatta yok sayılmalarıyla Boğaziçi Semtlerinin mekan kurgularında değişimler yaşanmıştır.

Boğaziçi’nde yaşanan bu değişimden en çok etkilenenler , Boğaziçi Vapur İskeleleri olmuştur. İskelelerin Boğaziçi yerleşmelerinin gelişimindeki rolü göz önüne alındığında, deniz ulaşımının bu ölçüde gerilemiş olmasının ve sahil yolunun geçtiği güzergahın iskeleleri ne derecede olumsuz etkilediğinin altını çizmek gerekir.

1.1. Çalışmanın Amacı:

Boğaziçi, İstanbul’u diğer metropoliten kentlerden ayıran en önemli doğal özelliklerinden birisidir. Boğaziçi’nin bu ayrıcalığı sadece görsel açıdan sahip olduğu zenginlikler ile sınırlı değildir, Boğaz’ın her iki kıyısı boyunca kurulmuş olan yerleşmeler onun görsel zenginliğini tamamlayan önemli öğelerdir. Bu yerleşmelerin gelişiminde ise en etkin faktör kent merkezinden Boğaz Kıyılarına düzenlenen Boğaz Seferleri ve vapurların yanaştığı Boğaz Vapur İskeleleri’dir.

Geçmişte ve günümüzde deniz ulaşımı ve kent ulaşımında önemli rolü olan , doğal bir metro özeliğine sahip Boğaz için iskelelerin varlığı çok önemlidir. Bu açıdan İstanbul kent kimliğini oluşturan öğeleri önem sıralarına göre değerlendirdiğimizde, iskelelerin kentin gelişim süreci içerisinde önemli bir yeri olduğu görülmektedir. Bu derece önemli birer kimlik öğesi olan Boğaz iskeleleri, sadece bir yolcu indirme-bindirme mekanı olarak tanımlanamaz, onlar aynı zamanda meydanı , camisi ve kahvehanesi olan, kentsel mekan organizasyonuna sahip kamusal alanların bir parçası ve Boğaz yerleşmelerinin ilk nüvesi ve odak noktası olmuşlardır. İskelelerin varlığı bu mekanların oluşumunda ve gelişmesinde öncelikli olmuştur. Mekansal çeşitlilikleri ve ulaşım açısından işlevsellikleri ile her zaman Boğaziçi’nin görsel zenginliğini tamamlayan en önemli öğeler olagelmışlerdir. Birer toplanma mekanı olmaları ve bulundukları semtler için birer giriş kapısını sembolize etmeleri ile kentin sosyal ve kültürel yaşamına yaptıkları katkılarıda hiçbir zaman göz ardı etmemek gereklidir.

İstanbul'un kentsel gelişim süreci içerisinde Boğaz İskeleleri, sahip oldukları bu kimliği zamanla denizyolu yolcu taşımacılığının etkinliğinin de azaltılması sebebiyle kaybetme süreci içerisine girmiştir. Bu çalışmanın amacı , deniz ulaşımının kentiçi yolcu taşımacılığındaki payının giderek azalmasını ve buna bağlı olarak her geçen gün işlevselliklerini kaybeden , işlevini değiştirmiş ve tamamen kaybolmuş olan iskelelerde yaşanan mekansal değişim sürecini ortaya koyarak, bu sürecin kent mekanı üzerindeki olumlu ve olumsuz etkilerini incelemektir.

1.2. Araştırmanın Yöntemi:

Araştırmada kullanılacak analitik veriler; hazır bilgilerin elde edilmesi ve alan araştırması yoluyla veri sağlanması şeklinde elde edilmiştir. Araştırma alanı ile ilgili demografik bilgilere, Boğaziçi semtlerinin ve iskelelerin kısa tarihçelerine ulaşılmıştır. Ulaşım türlerinin zaman içerisinde aldıkları payların değişimini gösteren veriler ve vapurla taşınan yolcu sayıları elde edilmiştir. Araştırmada fiziksel veri olarak; iskele yakın çevresine ait mevcut arazi kullanım biçimleri tespit edilmiştir.

Tez çalışmasında bir tipoloji çalışması yapılarak, Boğaziçi iskeleleri mevcut durumları ve yakın çevre arazi kullanımlarına göre sınıflanmıştır. Bu sınıflama sonucunda; fonksiyonu ve konumu değişmiş veya tamamen yok olmuş iskelelerin bugünkü ve geçmişteki mekan kurgularına erişilerek bir karşılaştırılma yapılması, böylece bu değişim veya dönüşümün mekan üzerindeki etkilerinin araştırılarak, olumlu veya olumsuz yönleriyle çok boyutlu olarak ortaya konulması hedeflenmiştir.

1.3. Araştırmanın Sınırları:

Çalışma kapsamında İstanbul Boğaz'ı, Boğaziçi'nin her iki yakasında yer alan yerleşmeler ve Boğaziçi iskelelerinden, Anadolu Yakasında Kuzguncuk İskelesinden başlayarak en kuzeyde Anadolu Kavağı İskelesi, Avrupa Yakasında ise Ortaköy'den başlayarak en kuzeyde Rumeli Kavağı İskelesine kadar olan mevcut, işlevi değişmiş ve tamamen kaldırılmış tüm iskeleler incelenmiştir. İncelenen iskeleler türlerine göre sınıflanarak, örnek iskeleler detaylı olarak araştırılmıştır.

Boğaz Hattının diğer iskeleleri günümüzde de yoğun bir şekilde kullanılması ve metropoliten alan kent ulaşımı içerisinde önemli birer aktarma merkezi olmaları

nedeniyle; Anadolu Yakasında Kadıköy ve Üsküdar İskeleleri, Avrupa Yakasında Eminönü, Kabataş ve Beşiktaş İskeleleri’i çalışma kapsamı dışında bırakılmıştır.

1.4 Varsayımlar:

Tez çalışmasında , “ *Kentiçi denizyolu taşımacılığının azaltılmasına bağlı olarak Boğaziçi Vapur İskeleleri’nin işlevleri, bulundukları mekana kazandırdıkları kimlik ve çeşitlilik kaybolmuştur.*” varsayımı ele alınmıştır.

1.5 Araştırmanın Kapsamı:

Bu çalışmanın birinci bölümü olan giriş kısmında çalışmanın amacı, yöntemi, kapsamı ve araştırmanın sınırları ortaya konacaktır. İkinci bölümde kent içi denizyolu yolcu taşımacılığının yapıldığı uluslararası kent örnekleri ve Türkiye’deki kent örneklerine yer verilerek, bu örnekler karşılaştırılarak genel bir değerlendirme yapılacaktır. Üçüncü bölümde, İstanbul kent içi Denizyolu yolcu taşımacılığının tarihçesi , Boğaz yerleşmelerinin gelişimi incelenecektir. İskelelerin bu yerleşmelerin oluşumundaki önemi vurgulanarak, denizyolu yolcu taşımacılığının azalmasının iskeleler ve iskele çevresindeki mekan organizasyonu üzerindeki etkileri ortaya konacaktır. Dördüncü bölümde işlevi değişmiş, konumu değişmiş, tamamen yok olmuş ve işlevini günümüzde de sürdüren iskelelerden birer örneğin yakın çevre mekansal değişimleri değerlendirilerek, son bölümde çalışmanın sonuç kısmına yer verilecektir.

2. BÖLÜM –KENTİÇİ DENİZ ULAŞIMI ÖRNEKLERİNİN İNCELENMESİ

Bu bölümde ele alınan örneklerin seçiminde, öncelikli olarak örnek alınan kentlerin kent içi ulaşım türlerinin İstanbul ile benzerlik göstermesi aranmıştır. Kent içinde deniz ulaşımının kullanılması karşılaştırma açısından önemli bir kriter olmuştur.

Bu kapsamda yurt dışında ele alınan örnekler; Hong Kong ve San Francisco , yurt içinden alınan örnek İzmir olmuştur. Ele alınan örnek kentlerin genel fiziki ve demografik özellikleri verilerek, kent içi ulaşım türlerinin aldıkları paylar verilmiştir. Denizyolu ulaşımının aldığı pay üzerinde durularak, tüm örnekler İstanbul’da dahil edilerek karşılaştırılmıştır.

2.1 Kent İçi Denizyolu Kullanımı Yurt Dışı Örnekleri

Tez çalışması kapsamında ele alınan yurt dışı örnekleri; toplu taşıma sistemleri içinde deniz yolunun az kullanıldığı A.B.D.’inden San Francisco ve toplu taşıma araçlarının yoğun olarak kullanıldığı Uzakdoğu’dan Hong Kong Kenti seçilmiştir.

2.1.1 Kent İçi Denizyolu Ulaşımı Hong Kong Örneği

Uzun yıllar İngiliz sömürgesi olan Hong Kong, 1997 yılında Çin Halk Cumhuriyeti’nin yönetimine girmiştir. Hong Kong , konum olarak Çin’in güneyinde, kent merkezi iki parçadan oluşmuştur. Kentin merkezi Hong Kong Adasında gelişirken, kentin diğer kısmı ana kara parçasına bağlı New Kawloon olarak adlandırılan bölümdür. Kent nüfusu 7.303.334 kişi, nüfus yoğunluğu 300 k/ha’dır.(1)



Şekil 2.1 Hong Kong ‘un Konumu (Microsoft Encarta Reference Library 2003)

Hong Kong'ta özel araç sahipliği oldukça düşüktür. Halk toplu taşıma araçlarını yoğun bir şekilde kullanmakta, 1987 verilerine göre kent içi ulaşımında toplu taşımanın aldığı pay %90 seviyelerinde gerçekleşmiştir.(2)

Tablo 2.1 1987 Yılı Hong Kong Kent İçi Toplu Ulaşım Araçlarının Yolcu Kapasitelerinin Dağılımı

Tür	Günlük Ortalama Yolcu Sayısı	Yüzdesi (%)
Otobüs	3.862.700	49,63
Knowloon Motor	2.981.800	38,31
China Motor	872.300	11,21
New Lantao	8.600	0,11
Raylı Sistem	2.357.900	30,29
Mass Transit Railways	1.624.500	20,87
Knowloon,Canton Railways	373.600	4,80
Hong Kong Tramways	352.500	4,53
Peak Team	7.300	0,09
Denizyolu	330.700	4,25
Hong Kong and Yaumati	205.500	2,64
Star Ferry	109.400	1,41
Minor Ferry	15.800	0,20
Taksi	1.210.800	15,56
Diğer	21.300	0,27
Toplam	7.783.400	100,00

Kent içi toplu taşıma sistemi merkezi yönetim tarafından programlanmakta, özel şirketler tarafından işletilmektedir. Kent genelinde 3 otobüs firması, 4 raylı sistem şirketi ve 3 denizyolu taşımacılığı yapan şirket bulunmaktadır. Bu ulaşım türlerinin 1987 yılında kent içi ulaşımında aldıkları paylar; denizyolu %4,25, raylı sistemler %30,29 ve karayolu %65 oranında gerçekleşmiştir.

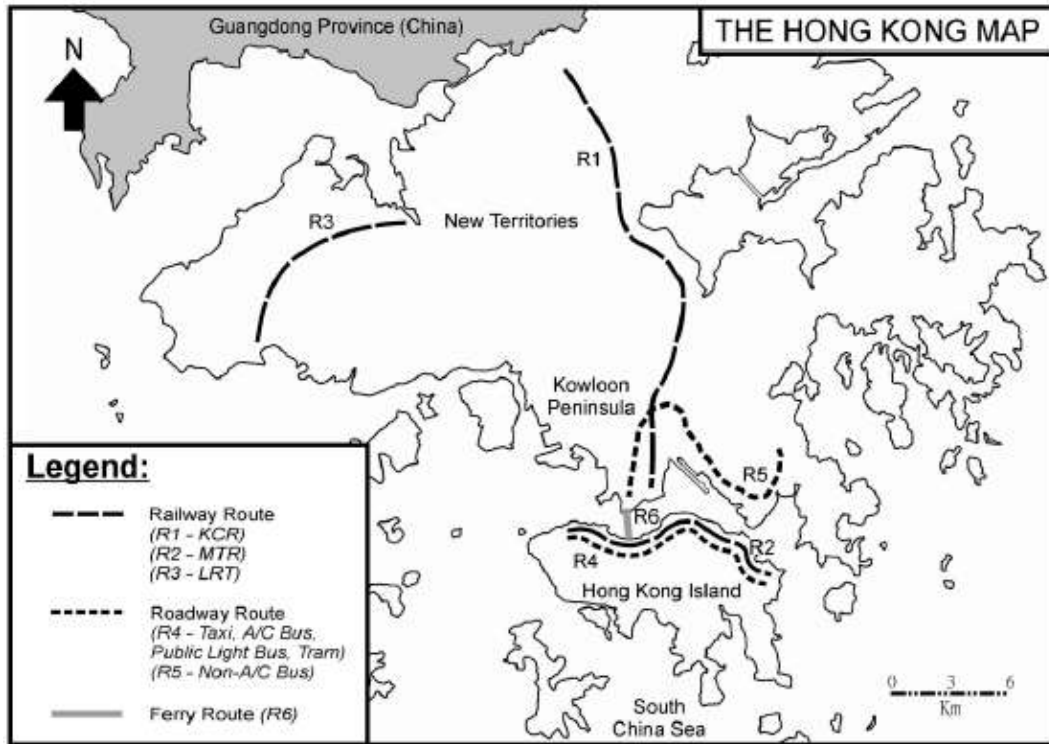


Fotoğraf 2.1 Hong Kong Kenti Genel Görünüm (www.hongkongmun.gov.hk)

Tablo 2.2 2002- 2003 Yılı Hong Kong Kent İçi Boğaz Geçişlerinin Toplu Taşıım Sistemlerine Oranlarının Karşılaştırılması (3)

Tür	2002		2003	
	Yıllık Yolcu Sayısı	Yüzde (%)	Yıllık Yolcu Sayısı	Yüzde (%)
Raylı Sistem	279.400.000	53,46	271.100.000	54,03
Otobüs	212.130.000	40,59	201.100.000	40,08
Denizyolu	31.100.000	5,95	29.530.000	5,89
Star Ferry	28.700.000	5,49	27.300.000	5,44
New World First Ferry	2.400.000	0,46	2.230.000	0,44
Toplam	522.630.000	100,00	501.730.000	100,00

Hong Kong Kent İçi ulaşımında Boğaz geçişleri önemli bir yer tutmaktadır. 2003 verilerine göre denizyolu geçişlerinin diğer toplu taşıım sistemleri ile taşınan yolcu sayısına oranı %5,89'dur.



Şekil 2.2 Hong Kong Kent İçi Ulaşım Aksları (3)

2.1.2 Kent İçi Denizyolu Ulaşımı San Francisco rneği

San Francisco, Amerika Birleşik Devletleri'nin en batısında California Eyaletine bağlı , Pasifik Okyanusu kıyısında kentin adı ile anılan körfezin çevresinde kurulmuştur. Kent doğal yapısı açısından İştanbul ile benzerlik göstermektedir.

San Francisco Metropoliten Alanı; merkez San Francisco olmak üzere , Oakland ve San Jose'den oluşmaktadır. Metropoliten alan nüfusu 2003 verilerine göre 7 milyon , San Francisco merkez nüfusu ise 1,7 milyondur. (4)



şekil 2.3 San Francisco 'nun Konumu (Microsoft Encarta Reference Library 2003)

Kent içi ulaşımı ağırlıklı olarak diğer tüm Amerikan Kentleri zel otomobiller ile sağlanmaktadır. Körfezin üzerinde beş taşıt köprüsü bulunmakta, bunların en ünlüsü ise Golden Gate Kprsdr. San Francisco merkezi çok eğimli bir topoğrafyaya sahip olmasına karşılık, yollar grid sisteminde oluşmuştur. Körfezin her iki yakası arasında güçlü taşıt yolu bağlantısı sağlanmıştır.

Kent içi toplu taşım araçları arasında aktarmalı bir sistem kullanılmakta, kent içi ulaşımında “Transit “ olarak adlandırılan bir sistem oluşturulmuştur.(şekil 2.4) Toplu taşıma sistemleri ; otobüs, raylı sistem ve deniz yolu ulaşımı birbiri ile entegre edilerek kullanılmaktadır. Deniz ulaşımı bu sistemler arasında bir aktarma sistemidir. Kent içi ulaşımında aldıkları paylar değerlendirildiğinde otomobil ve toplu ulaşım sistemleri olarak değerlendirilmekte, türlerin dağılımına yer verilmemektedir.(Tablo 2.3)

Tablo 2.3 San Francisco Kent İçi Ulaşım Türleri Dağılımı (<http://ntl.bts.gov>)

	1990	2003
Nüfus	6.024.000	7.000.000
alışan Sayısı	3.113.000	4.000.000
Özel Otomobil	93%	90%
Toplu Taşıma	7%	10%



Fotoğraf 2.2 San Francisco Genel Görünüm (www.sfburs.org)



şekil 2.4 San Francisco Toplu Taşıma Sistemi(<http://ntl.bts.gov>)

2.2 Kent İçi Denizyolu Kullanımı Yurt İçi Örneği

Türkiye'nin üç tarafı denizlerle çevrili olmasına karşın, denizin kent içi ulaşımı İstanbul ve İzmir dışında etkin bir şekilde kullanılmamaktadır. Bu açıdan İstanbul ile karşılaştırma yapılabilecek tek kent İzmir olmuştur. Çanakkale , İzmit ve Van'da yapılmakta olan deniz ulaşımı ağırlıklı olarak şehirler arası niteliktedir. Kent içi ulaşımında etkin bir rolleri bulunmamaktadır.

2.2.1 İzmir Kent İçi Deniz Ulaşımının Tarihçesi

Yurdumuzun endüstri ve ticaret bakımından ikinci, nüfus bakımından üçüncü büyük şehri olan İzmir, tarih boyunca Ege Bölgesi'nin denize açılan kapısı olmuştur. Ege kıyılarımızın tek büyük liman şehri olması bakımından, ülkemizin dışalım ve dış satımında büyük bir rol oynayan İzmir'de, vapur işletme çalışmaları, Padişah Sultan Aziz zamanında başlamıştır.(5)

Bu alanda çalışmalar yapan ilk kuruluş, Sultan Aziz'den işletme hakkı almayı başaran Gifret Şirketi olmuştur. Bu şirket 1877 yılına kadar Pasaport ile Konak arasındaki rıhtımla hemen açığındaki mendireği yaparak çalışmalarına başlamış, ayrıca o yıldan itibaren 1919 yılına kadar da liman hizmetleriyle ilgili olarak faaliyetini sürdürmüştür.

II. Abdülhamit döneminde, 1884 yılında deniz taşımacılığı ile ilgili olarak 5300 lira sermaye ile Şirketi Hamidiye kurulmuştur. Bu şirket, başlangıçta Konak iskelesi'nden Karşıyaka, Alaybey, Osmanzade, Turan, Bayraklı, Pasaport, Karataş, Salhane, Karantina, Göztepe, Güzelyalı, Urla, Karaburun ve Çeşme Ilıcası arasında vapur çalıştırarak, yolcu taşımacılığına başlamıştır.(5)

I. Dünya Savaşı Sonrası deniz ulaşımı, Gifret isimli yabancı şirkete devredilmiştir. Kurtuluş Savaşı sonrası bu şirketin elinden işletme hakları alınarak İzmir ileri gelenlerinden Uşşakizade Muammer Bey'e devredilmiştir.

5 Ağustos 1925 günü, İzmir Liman ve Körfez işleri inhisarı T.A.Ş. adlı yeni bir Şirket kurulmuş. Bu dönemde, Alaybey, Dikili, Osmanzade iskeleleri hizmetten kaldırıldıysa da, bunların yerine Uzunada, Mordoğan ve Karaburun iskelelerine seferler yapılmaya başlanmıştır.

8 Ağustos 1934 tarihinde, İzmir Liman işletmeleri Umum Müdürlüğü adı altında yeni bir müdürlük kurulmuştur. 1936 yılının Haziran ayında, bu umum müdürlük iktisat Vekâletine bağlı olarak İzmir Liman işletmesi Müdürlüğü adını almıştır. 1938

yılıının Ocak ayında da Denizbank Umum Müdürlüğü'nün bir şubesi haline getirilmiştir. Kuruluş, 1936 yılında Devlet Limanları Umum Müdürlüğüne bağlanmıştır. 1943 yılında Devlet Deniz Yolları Umum Müdürlüğü'ne, 1944 yılında da Devlet Deniz Yolları ve Limanları işletmesi Umum Müdürlüğü'ne devrolunmuştur. 1952 yılında Denizcilik Bankası T.A.O.'nın kurulmasıyla, bu kuruluş da İzmir İşletmesi Müdürlüğü adı ile Denizcilik Bankası T.A.O. bünyesine alınmıştır.(5)

2.2.2 İzmir Kentiçi Deniz Ulaşımı

İzmir'de deniz ulaşımı alt yapısı 2000 yılı Nisan ayından itibaren yeniden yapılandırılarak İzmir Büyükşehir Belediyesinin bünyesinde tek elden yürütülecek şekilde düzenlenmiştir. İzmir Büyükşehir Belediyesi Aralık 1999'da TDİ'den 8 yolcu gemisi, 3 araba vapuru ve TDİ İskeleleri'nin kullanım hakkını satın alarak İzmir Körfezi'nde denizyolu ulaşımının tamamının işletmeciliğini üstlenmiştir. Ayrıca İstanbul'da denizyolu yolcu taşımacılığı yapan Turyol firmasının önce 7, bu yıl ise 14 teknesini mil başına asgari bir güvence vererek hak ediş ödemesiyle anlaşma sağlayarak onları da yolcu gemisi filosuna eklemiştir. Körfezi dolaşan otobüs hatlarını kaldırıp yeni düzenlemelerle 420 otobüs hattını 265'e indirerek ulaşım şebekesini basitleştirmiştir. (www.izmirbld.gov.tr)



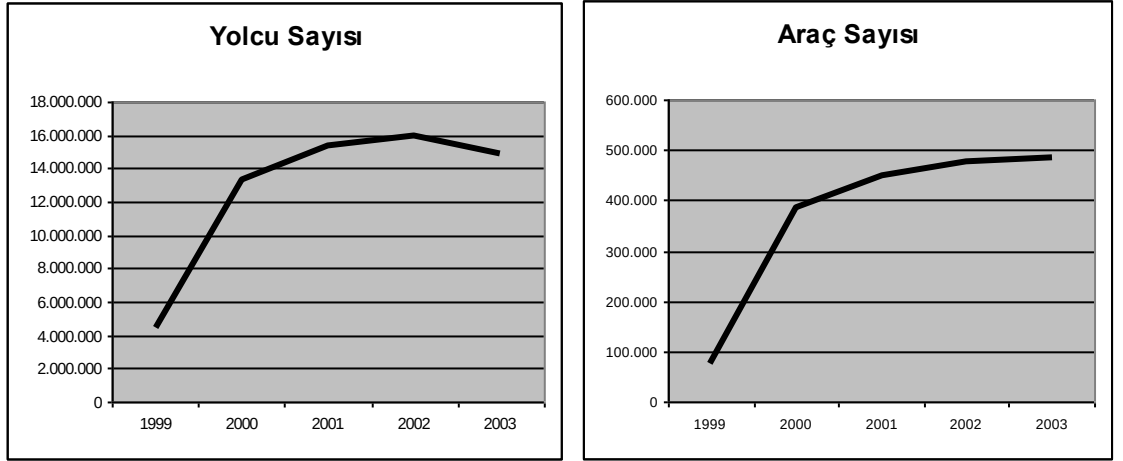
Şekil 2.5 İzmir Kent İçi Ulaşım Güzergahları (www.izmirbld.gov.tr)

Kentkart olarak adlandırılan tek tip bilet uygulaması, geceleri sabaha kadar saat başı sefer yapan düzenlemeler, kent içinde hızlı ve rahat deniz yolculuğu imkanı sunmuştur. Ayrıca UKOME ve İl Trafik Komisyonu stratejileri doğrultusunda Ulaşım Genel Koordinatörlüğü'nün kurulması ile İzmir'de 2003 yılında otobüs,

metro ve denizyolu taşımalarının aylık taşınan yolcu sayıları ve taşıma oranlarında reel bir artış görülmüştür.(Tablo 2.4) İzmir’deki bu başarılı ulaşım uygulaması İstanbul için iyi bir örnek oluşturmaktadır.

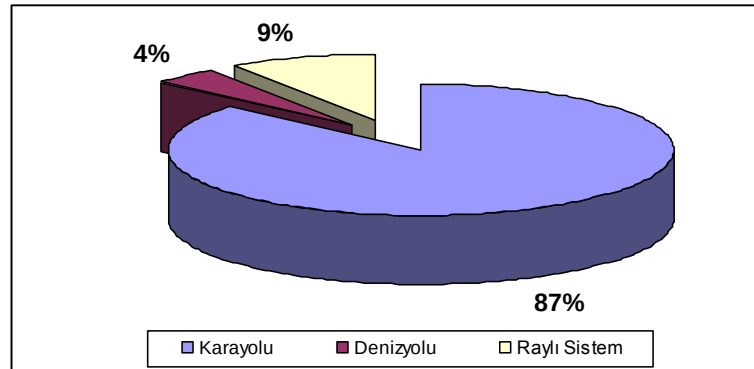
Tablo2.4 İzmir Kentiçi Deniz Ulaşımı Yolcu ve Araç Taşımaları (Kaynak: İzmir Büyükşehir Belediyesi)

Yıllar	Yolcu Sayısı	Araç Sayısı	İşl. Kurum
1999	4.444.194	76.648	TDİ
2000	13.378.920	385.457	İzmir BŞB
2001	15.314.310	450.862	
2002	15.998.035	478.456	
2003	14.887.433	486.380	



Şekil 2.6 1999 – 2003 Yılları Arası Yolcu ve Araç Sayısı Değişimi

2003 yılı verilerine göre İzmir’de kent içi ulaşım türlerinin aldıkları paylar değerlendirildiğinde; denizyolunun payı %4 , raylı sistemlerin payı %9 ve karayolu ulaşımının oranı %87 olarak gerçekleşmiştir. (www.izmirbld.gov.tr)



Grafik 2.1 2003 Yılı İzmir Kentiçi Ulaşım Türlerinin Dağılımı

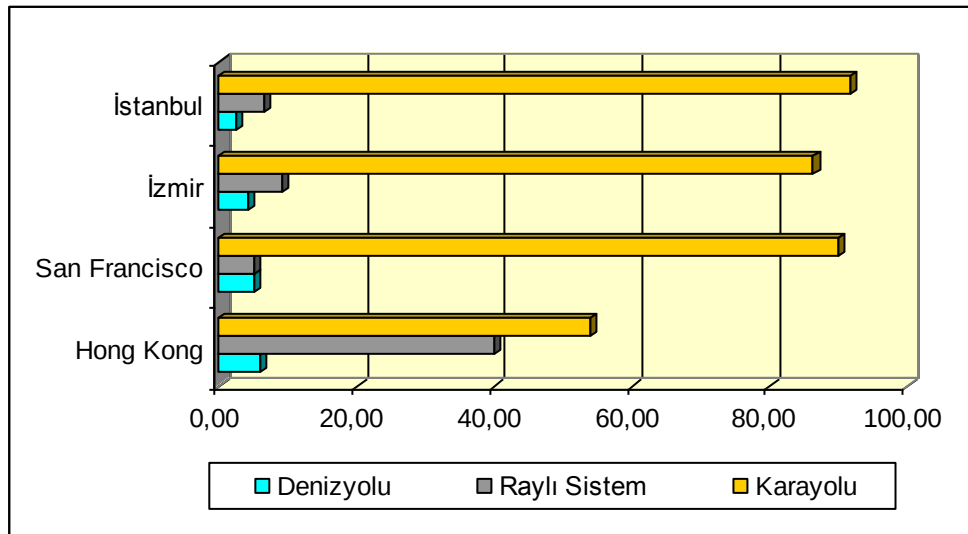
2.3 İstanbul Kent İçi Denizyolu Ulaşımının, Yurt İçi ve Yurt Dışı Örnekleriyle Karşılaştırılması

İncelenen yurt içi ve yurt dışı örneklerde, denizyolu ulaşımının kent içi ulaşım türleri içerisinde almış olduğu pay %5 seviyelerindedir. Buna karşılık diğer toplu taşıma sistemleri ile çok iyi entegre edilmiş olup, oldukça etkin bir şekilde hizmet vermektedirler.

Tablo 2.5 İstanbul ve Örnek Kentlerin Karşılaştırılması

	Hong Kong	San Francisco	İzmir	İstanbul
Denizyolu	5,89	10,00	4,37	2,50
Raylı Sistem	40,08		9,33	6,70
Karayolu	54,03	90,00	86,30	91,80
Toplam	100,00	100,00	100,00	100,00

İstanbul'da deniz ulaşımının almış olduğu pay bu örneklerle oranla düşük kalmış ve diğer ulaşım olanakları ile entegrasyon konusunda problemler yaşanmaktadır. Özel araç kullanımının yüksek olduğu San Francisco ve toplu taşımanın dünya üzerinde en yoğun olarak yapıldığı kentlerden biri olan Hong Kong'ta deniz ulaşımı ile raylı sisteme oran daha esnek bir yapıya sahip olan otobüs sistemleri entegre edilmiştir. Uygulanan tek bilet sistemi ile bu entegrasyon kuvvetlendirilmiştir. Aynı durum son yıllarda İzmir Kent İçi ulaşımında da sağlanmıştır. İstanbul'da tek bilet sistemi mevcut olmakla birlikte, ulaşım türleri arasında entegrasyon sağlanamamıştır.



Grafik 2.2 İstanbul ve Örnek Kenlerin Kent İçi Ulaşım Türlerinin Dağılımı

İncelenen örnekler ile İstanbul Kent İçi ulaşım türlerinin oransal olarak karşılaştırıldığında , İstanbul gibi büyük bir metropolde toplu taşıma sistemlerinin kent ulaşımında aldıkları payın oldukça düşük kaldığı sonucu ortaya çıkmaktadır. Kent içi ulaşım sistemlerinin birbiri ile entegrasyonunun zayıflığı, bu oranın az oluşunda başlıca etkidir. İstanbul Metropoliten alanında kullanılan mevcut denizyolu taşımacılık sisteminin, karşılaştırıldığı örneklerin yanında hem teknolojik olarak hem de işletme yapısı olarak son derece yetersiz kaldığı görülmektedir. Birbirinden bağımsız yönetim yapısına ve programlarına sahip İstanbul Kent İçi Toplu Taşıma Sistemlerinin yeniden düzenlenerek uluslararası standartlara getirilmelidir. Bugünkü yapıda denizyolu her geçen gün önemini kaybetmektedir.

Geçmiş yıllara bakılıp İstanbul'da denizyolu taşımacılığının %60'lara varan oranda kullanıldığı göz önünde bulundurulunca, denizyolunun yolcu taşıma konusunda sahip olduğu potansiyelin bugünkü kullanımının çok üzerinde olduğu görülmektedir. İncelenen örnekler ile İstanbul'un sahip olduğu imkanlar kıyaslandığında, Boğaziçi'nin deniz ulaşımı için oldukça uygun olduğu sonucu çıkmaktadır. Buna karşılık denizyolunun almış olduğu paylar göz önüne alındığında, A.B.D. gibi toplu taşımanın ikinci planda kaldığı bir ülkede dahi bu oran İstanbul'un iki katıdır. Bu durum denizin İstanbul Ulaşımı için sunmuş olduğu imkanlardan yeterli derecede faydanılmadığını göstermektedir.

3. BÖLÜM – İSTANBUL’ DA KENTİÇİ DENİZ ULAŞIMININ İRDELENMESİ

3.1 Boğaziçi Semtlerinin Tarihsel Gelişimi

Boğaziçi’nde yaşanan kentsel gelişim süreci, Cumhuriyet’in ilanı öncesi ve sonrası şeklinde iki dönemde değerlendirilebilir.

16. yüzyıldan itibaren başlayan süreçte; Boğaziçi, kıyıdaki yazlıkları, iç kesimlerdeki çiftlikleri ve küçük köy yerleşmeleriyle İstanbul’un sürekli bir parçası durumuna gelmiştir. Boğaziçi’ne ulaşım imkanlarının kısıtlı olması, Boğaziçi’nde uzun süre kalıcı konutların yapımını engellemiştir. Uzun bir dönem Boğaziçi’nde yaşamak Padişah’ın ve devlet ileri gelenleri için bir imtiyaz kabul edilmiştir.(7)



Fotoğraf 3.1 Boğaziçi Genel Görünüm (1870)(21)

19.yüzyıl ortalarında kurulan Şirket-i Hayriye’nin Boğaz’a vapur seferleri düzenlemesiyle Boğaziçi’nde yaz kış ikamet etme imkanı sağlanmıştır. Bu dönemde Boğaz yerleşmelerinde değişiklikler de meydana gelmiştir. 19. yüzyıl sona ererken sanayileşme, sömürgecilik Avrupa da nüfusun belirli merkezlerde yoğunlaşmasına sebep olmuştur. 20. yüzyıla girerken Türkiye’de de sanayileşme sürecinin sorunlarıyla karşılaşmıştır. Hemen her dönem ülke ekonomisinin yükünü sırtında taşıyan İstanbul

özellikle bu dönemde geriye dönüşü mümkün olmayacak bir yola girmiştir. Anadolu'da çıkan Celali isyanlarından sonra İstanbul'a başlayan göç I.Dünya Savaşı sonrası da hızla artmaya devam etmiştir. Savaş sonrası çöküntü döneminde sanayinin Boğaziçi'ne girmesiyle Boğaziçi de yapısal, fonksiyonel bir değişim sürecine girmeye başlamıştır.(8)

Cumhuriyet'in. 1923 yılında kurulmasından hemen sonra Ankara, yönetsel ve kültürel bir merkez (başkent) olarak seçilmiştir. Bu dönem içinde izlenen politika bölgeler arasındaki farklılıkları minimuma indirmek olarak belirlenmiş, küçük Anadolu şehirlerinde büyük devlet sanayileri kurulmasına başlanmış ve özellikle İç Anadolu'ya büyük önem verilmiştir. Şehirleşmenin oldukça büyük bir hız kazandığı 1950 öncesi dönemde İstanbul'un büyüme hızı, genel nüfus artış hızı ve şehirli nüfus artış hızından daha az olmuştur. İstanbul'da 1950 öncesi yaşanan bu durum doğal olarak Boğaziçi alanını da etkilemiştir.(9)

Daha sonraki yıllarda çok partili hayata geçiş, sanayileşme hareketleri ve buna bağlı olarak kırdan kente göç olayı İstanbul'u etkilemeye başlamıştır. Bu etkileşimden kısa sürede payına düşeni alan Boğaziçi İstanbul'un gözde sayfiyesi olmaktan çok sanayileşen ve bununla birlikte hızla gecekondulaşan bir yerleşme olmuş, yeşil dokusunda da buna paralel bir azalma olmaya başlamıştır.

Sanayinin Boğaziçi alanına girmesi 1954 yılında hazırlanan "Beyoğlu Nazım Planı" ile olmuştur. Bu planla Mecidiyeköy-Levent arası sanayi ve yerleşmelerine açılmıştır. 1955 yılında hazırlanan "İstanbul Sanayi Bölge Planı" ile İstinye, Paşabahçe ve Beykoz, sanayi bölgesi dışına çıkarılmış buna karşılık Levent ve Levent arkası sanayi alanı olarak gösterilmiştir. 1969 yılına gelindiğinde İstinye tekrar sanayi bölgesi olarak belirlenmiştir. (10) Boğaziçi'nde sanayi, İstinye, Beykoz, Paşabahçe ve Çubuklu ile sınırlı kalmıştır. Topografyanın elverişsizliği ve arazi fiyatlarının yüksek olması bu gelişimi engellemiş, fakat sanayileşmenin beraberinde getirdiği gecekondulaşmanın gelişimi durdurulamamıştır. Çünkü gecekondular alanları politik çıkarlar için gözetilmiştir. Tek ailenin ihtiyacına karşılık veren gecekondulara hazine arazileri dağıtılmıştır. Buna karşılık hazine arazileri toplumun ihtiyaçlarına göre düzenlenip yeşillendirilmek için ayrılmamıştır.(10)

Boğaziçi alanı içinde, ulaşımın sağladığı kolaylıkla birlikte ilk kontrolsüz ve niteliksiz yerleşmeler Rumeli yakasında oluşmuştur. 1973 yılında I. Boğaziçi

Köprüsünün ve daha sonra 1989 yılında II.Boğaziçi Köprüsünün ve bunlara bağlı otoyolların hizmete girmesiyle Boğaz'ın her iki tarafındaki arazi kullanımı olumsuz yakayı birbirine bağlayan köprüler ve yollar, hızlı kentleşme ve metropolleşme baskısı Boğaziçi'ndeki gelişim sürecini belirlemiştir. Tüm bunlar ekolojik dengenin bozulmasına sebep olmuştur. Geçmişte çayır, bostan, mesire, koru olarak kullanılmış pek çok alan bugün iskana açılmıştır.(10)

Cumhuriyet sonrası şu veya bu sebepten ötürü gerçek kimliğini yitirmeye başlayan Boğaziçi'nin, gelişimini kontrol altına almak bununla beraber gelişimi düzenlemek ihtiyacı duyulmuştur.



Fotoğraf 3.2 Boğaziçi Genel Görünüm (2001- Bünyamin Çelebi)

Boğaziçi'nde planlama ve korumaya ilişkin, ilk ciddi uygulama, 1970 yılında sahil şeridindeki yalılarının tescil edilmesi olmuştur. Daha sonra 1971 yılında 1/5000 ölçekli "Boğaziçi Sahil Şeridi (imar) Koruma Planı" hazırlanmış ve Boğaziçi . SİT-Sahası ilan edilmiştir. 1973 yılına gelindiğinde "Eski Eserler Yasası" yürürlüğe konmuş ve Boğaziçi'ndeki imar uygulamalarını denetleme görevi GEE ve AYK'na verilmiştir. "Eski Eserler Yasası" çerçevesinde koru ve mesire alanları tespit edilmiş, kamuya ait korulara da inşaat yasağı konmuştur.(24)

1974 yılında, 1/5000 ölçekli Boğaziçi Doğal ve Tarihi Sit Alanı Koruma kararları belirlenmiştir.1977 yılının Haziranın da 1/5000 ölçekli "Boğaziçi Nazım İmar Planı" ve "Uygulama Yönetmeliği" hazırlanıp, yürürlüğe sokulmuştur. 1978, 1979 ve 1982 yıllarında bu planda revizyon yapılmıştır. (10)

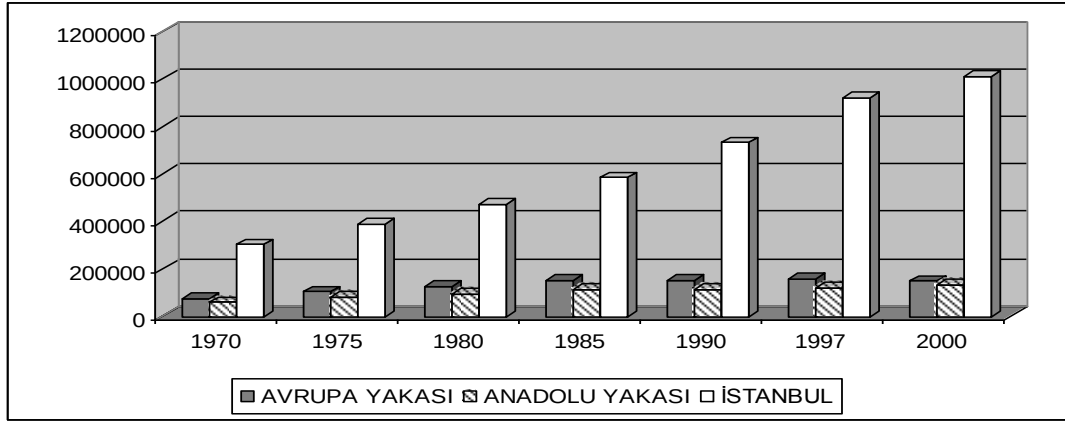
Boğaziçi alanında koruma ve planlama çalışmalarında 1980 sonrası dönemde bir hızlanma görülmüştür. 22/6/1983 tarihinde 1/5000 ölçekli "Boğaziçi Nazım Planı" ve 1/1000 ölçekli "Uygulama İmar Planları" onaylanmış, 22/11/1983 de 2960 sayılı "Boğaziçi Kanunu" yürürlüğe girmiştir.

1984 yılında ise 2981 sayılı imar affi yasasının 3.maddesinin Boğaziçi Alanı için uygulanamayacağı belirtilmiştir. Ne yazık ki, 3194 sayılı imar kanununun 46, 47 ve 48. maddeleri ile geçici 7. maddesinin yürürlüğe girmesiyle, Boğaziçi alanında yeşil dokuyu hızla yok eden bir yapılaşma süreci başlamıştır. Bunun hemen ardından Boğaziçi bir darbe daha yemiştir. Küçük yapılaşma ve gecekondu alanları imar affi kapsamına alınmıştır. Bunu takiben gecekondu alanlarında apartmanlaşmaya başlamıştır, İmar Affi yasasının Boğaziçi ile ilgili maddesi ancak 4/10/1989 tarihinde iptal edilebilmiştir .

1990 Sonrası Boğaz Öngörünümünde yeni yapılaşmalar görülmemekle birlikte, eski yapılar restorasyon gerekçesiyle bambaşka yapılar haline gelmiştir. Gerigörünümde kalan alanlar hızla yapılaşmakta, 1998’de Sarıyer Gerigörünüm Bölgesi için, 2003’ yılında Beykoz Gerigörünüm ve Etkilenme Bölgesi (11) için planlar yapılarak onaylanmış durumdadır. Öngörünüm Bölgesi ile ilgili uzun süredir plan çalışması yapılmamakta, meri planlar bölgede uygulanmaktadır.

İstanbul genelinde sosyal yapıda yaşanan değişimlerde kırdan kente yaşanan göç olgusunun yanında başka faktörlerde etkili olmuştur. Özellikle 1950 yılındaki 6-7 Eylül olayları ve onu takip eden süreçteki Kıbrıs Olayları sonrası kent nüfusunun önemli bir kısmını oluşturan azınlıklar, kenti terk etmiştir. Terk ettikleri mekanlar 1960 sonrası hızlanan göçlerle gelenler tarafından doldurulmuş, bu sebeple azınlıkların yoğun olarak yaşadıkları mekanlarda sosyal bir çöküntü yaşanmıştır. Bu gelişmeden Boğaz Semtleri’de olumsuz yönde etkilenmiştir.

İstanbul’un nüfusu 1970 her dönem katlanarak artmış, özellikle 1980 sonrası artış hızı ivme kazanmıştır. Bu dönemde Boğaziçi Semtlerinde ciddi bir nüfus artışı olmamış, daha çok Boğaziçi sırtlarındaki kaçak yapılaşmanın yoğunlaştığı bölgelerde nüfus artmıştır.Boğaz kıyılarının, 1980 sonrası Boğaziçi Öngörünüm Bölgesi kabul edilerek koruma alanı ilan edilmesi, nüfusun artmasında engel teşkil etmiştir.Buna karşılık Geri Görünüm Bölgesi ilan edilen alanlarda aynı başarı kaydedilememiştir.



Grafik 3.1 1970-2000 Yılları Arası Boğaziçi Semtlerinin Her İki Yakaya Göre Nüfus Artışları

Aşağıdaki tabloda Boğaziçi Semtlerinin yıllara göre nüfusları detaylı olarak verilmiştir. Boğaziçi iskelelerinin bulunduğu mahalleler, tabloda koyu renkle belirtilmiştir. Tablo 3.1’de görüldüğü üzere semtlerde ciddi bir nüfus artışı olmamıştır.

Tablo 3.1 Boğaziçi Semtlerinin 1970-2000 Yılları Arası Nüfusları(12)

MAHALLE ADI	1970	1975	1980	1985	1990	1997	2000
SARIYER(MERKEZ)	8267	10154	11882	12635	11750	12282	11613
BÜYÜKDERE	6340	7927	10901	11687	8114	9592	9385
ÇAYIRBAŞI	5418	7530	10743	11543	11922	4565	4606
EMİRGAN	4095	6818	4528	9526	7713	8204	8152
İSTİNYE	5381	9230	19511	16683	13081	15242	16082
KİREÇBURNU	1409	1957	3192	4032	5208	6081	6380
RUMELİHİSARI	6779	9210	13252	16010	18004	10420	9287
TARABYA	3121	5721	10396	9397	9446	15905	16111
YENİMAHALLE	2772	2613	2893	3192	2886	3558	3411
YENİKÖY	5090	7179	7632	12243	12594	15034	14069
RUMELİKAVAĞI	2185	2213	2855	3671	3183	3340	3710
CUMHURİYET				5219	7167	9988	10124
FERAHEVLER				6021	8303	12229	12972
ARNAVUTKÖY	8144	6459	6681	7040	7951	5434	4889
BEBEK	6122	12583	8134	8625	8009	6410	5753
KURUÇEŞME	3618	3975	4228	4784	4141	3834	3485
ORTAKÖY	6208	9986	10454	11478	11704	13608	8635
BEYKOZ(MERKEZ)	3952	3649	4881	5506	5518		5765
A. KAVAĞI	1405	6003	1352	1595	1542	3440	2681
A.HİSARI	2249	3568	3737	4591	2588	2875	2538
ÇUBUKLU	3449	4903	8573	9689	12631	16508	17614
İNCİRLİKÖY	9640	10823	14367	15131	15651	17239	17393
GÖKSU	2410	2354	2686	3999	2928	2937	2804
GÜMÜŞSUYU	6452	7075	9214	11327	12109	13881	15761
KANLICA	1833	2892	5292	5409	4871	4560	4326
PAŞABAĞÇE	3927	4665	5178	5710	5311	5249	6223
YALIKÖY	5156	6535	4967	5700	5922	4539	6207
ÇAMLIBAĞÇE				4896	5255	5485	5780
ABDULLAHAĞA	1780	2302	2135	1995	1324	1224	3009
BEYLERBEYİ	2264	3902	4375	3595	2908	2503	2211
EMEK		1072	1166	1028	1151	967	1074
HAVUZBAŞI	2498	2569	4252	5481	5671	6320	7467
KUZGUNCUK	5747	7447	7521	7748	6536	5211	5010
KANDİLLİ	1332	1313	1807	1263	1171	1096	1163
KULELİ	1302	5027		5714	4009	6275	8608
KÜPLÜCE	2704	5603	9579	13459	15957	16395	16981
VANIKÖY	573	372	496	539	499	631	599

3.2 İstanbul Kent İçi Ulaşımının Gelişimi

İstanbul, son yüzelli yıl içerisinde, kentiçi ulaşımın yaya ve kayıkla sağlandığı üçyüz bin nüfuslu bir kentten, kent içi ulaşımın çok değişik türde toplu taşıma araçları ve özel araçlarla sağlandığı nüfusu on milyonunun üzerinde, uluslararası önemde bir metropol haline gelmiştir.

Kentin biçimlenişinde önemli bir etken olan kent içi ulaşımı, ulaşım araçlarının zaman içerisinde çeşitlenmesi ve gelişmesiyle kent gelişiminde yönlendirici bir rol üstlenmiştir. Ulaşım türlerinin gelişimine bağlı olarak kent makroformu yeniden şekillenmiş, yeni yerleşim alanları oluşmuş ve arazi kullanımı ulaşım ağları boyunca gelişmiştir.

İstanbul ulaşım türleri içinde, 1850’li yılların ortalarından itibaren düzenli kent içi vapur işletmesi başlamış, 1870’li yıllarda tramvay, tünel ve banliyö trenleri gibi raylı taşıma sistemleri kurulmuş ve 1914’de geniş bir elektrikli tramvay sistemi oluşturulmuştur.(13) 1913 yılı verilerine göre ulaşım türlerinin kent içi ulaşımında aldıkları paylar; denizyolu % 62, raylı sistemler %36 ve karayolu %2 şeklinde oluşmuştur. (Tablo 3.2) Bu dağılım o dönemdeki toplu taşıma sisteminin ağırlığını çarpıcı biçimde ortaya koymaktadır.

Tablo 3.2 1897 – 1914 Yılları Arası Kent İçi Toplu Taşıma Sistemleri Yıllık Yolcu Sayıları’nın Ulaşım Türlerine Göre Karşılaştırılması(14)

İşletme Adı	1897		1912		1913		1914	
	Taşınan Yolcu Sayısı	%	Taşınan Yolcu Sayısı	%	Taşınan Yolcu Sayısı	%	Taşınan Yolcu Sayısı	%
Banliyö Trenleri	5.600.000	13,33	5.950.000	9,64	7.670.000	9,80	8.670.000	10,08
Tramvay	6.200.000	14,76	8.990.000	14,57	16.500.000	21,09	24.070.000	27,98
Omnibüs ve Otopüs	600.000	1,43	800.000	1,30	1.200.000	1,53	1.400.000	1,63
Tünel	2.800.000	6,67	7.530.000	12,20	8.850.000	11,31	9.000.000	10,46
Seyr-i Sefain	9.000.000	21,43	14.800.000	23,99	15.100.000	19,30	16.500.000	19,18
Şirket-i Hayriye	9.000.000	21,43	14.390.000	23,32	18.610.000	23,78	15.890.000	18,47
Haliç Vapurları	8.800.000	20,95	9.240.000	14,98	10.320.000	13,19	10.500.000	12,21
Toplam	42.000.000		61.700.000		78.250.000		86.030.000	

I. Dünya Savaşı sonrası ve II. Dünya Savaşı'nı kapsayan bu dönemde uluslararası boyutlardaki ekonomik bunalım , toplu taşıma sistemlerindeki örgütlenme yapısını etkilemiştir. Kent içi ulaşımında hizmet veren pek çok yabancı şirket bu dönemde tasfiye edilmiş, bu şirketler devletleştirilmiş veya belediyeleştirilmiştir.(13)

1913 Yılında 18 milyon yolcu taşıyan Şirket-i Hayriye , bu dönemde %50 oranında yolcu kaybederek taşıdığı yıllık yolcu sayısı 9 milyona gerilemiştir.(Tablo 3.3) Bu dönemde demiryolu taşımacılığı özellikle tramvay taşımacılığı hızla gelişmiştir. 1929 yılında Fatih-Edirnekapı hattı hizmete açılmış, 1934 yılında hat Şişli , Mecidiyeköy' mevkiine kadar uzatılmıştır. 1940 Yılı verilerine göre raylı sistemlerin kent içi ulaşım sistemleri içerisinde aldığı pay günlük yolculuklarda %64 seviyesinde, buna karşılık denizyolunun aldığı pay %15 ve karayolunun aldığı pay %21 olarak gerçekleşmiştir.(13)

Tablo 3.3 1923-1939 Yılları Arası Şirket-i Hayriye Yolcu Sayıları Değişimi(14)

Yıl	Yıllık Yolcu Sayısı
1923	10.742.052
1924	10.678.484
1925	10.135.646
1926	9.758.969
1927	10.921.003
1928	10.948.180
1929	10.835.887
1930	10.112.040
1931	10.072.051
1932	9.495.450
1933	8.987.799
1934	9.098.620
1935	9.026.263
1936	9.130.871
1937	9.591.332
1938	10.562.735
1939	11.032.266

İstanbul kentinin gelişiminde dönüm noktalarından biri olan bu dönemde, belirlenen genel ulaşım politikaları karayolu ağırlıklı olarak önerilmiştir. 1950 sonrası hızlanan imar faaliyetleri sonrası, büyük ana arterler açılarak kent içinde motorlu taşıtların kullanımı teşvik edilmiştir. Kent merkezi dışında yeni yerleşim bölgeleri oluşturularak kentin bir yağ lekesi gibi büyümesi sağlanmıştır. Motorlu araç sayısı

ilk yıllarda hızla artmış, daha sonra yaşanan ekonomide yaşanan sıkıntılar nedeniyle bu artışın ivmesi azalmıştır.

Kent genelinde bir önceki dönem yaygınlaşmış olan raylı sistem ulaşımı, tramvay hatlarını sökülerek yerlerini taşıt yollarına bırakmasıyla kent içi ulaşımında aldığı pay oldukça gerilemiştir. 1945 yılında kent içi ulaşımında aldığı pay %60 iken, 1970'te bu oran %4 oranında kalmıştır.

Karayolu taşımacılığının en hızlı geliştiği dönem olan bu yıllarda, özel araç sayısının azlığı nedeniyle ulaşımında otobüs ve raylı sistemlere alternatif olarak hizmete açılan trolleybüs seferleri ile kent içi toplu taşımacılığı sağlanmıştır. Bu araçların yetersiz kalmasıyla, daha az kapasiteli olmasına rağmen sık seferler yaparak önemli sayıda yolcu taşıyan dolmuş ve minibüs taşımacılığı gelişmiştir. Karayolu taşımacılığının gelişmesi , Anadolu ve Avrupa Yakasındaki geçişlerin artmasıyla birlikte bir köprü ihtiyacı ortaya konulmuştur.

Boğaziçi Köprüsü'nün 29 Ekim 1973'de Cumhuriyetin İlanının 50'nci yılında resmen kullanıma açılması ile İstanbul ulaşımında yeni bir dönem başlamıştır. Köprü ve çevre yolları, metropoliten alanın değişik noktaları arasındaki zaman uzaklıklarının yeniden tanımlanmasına neden olmuştur. Zaman uzaklıklarının yeniden belirlenmesi, kentin büyüme ve mekansal biçimlenmesinde yeni eğilimlerin ortaya çıkmasını sağlamıştır.

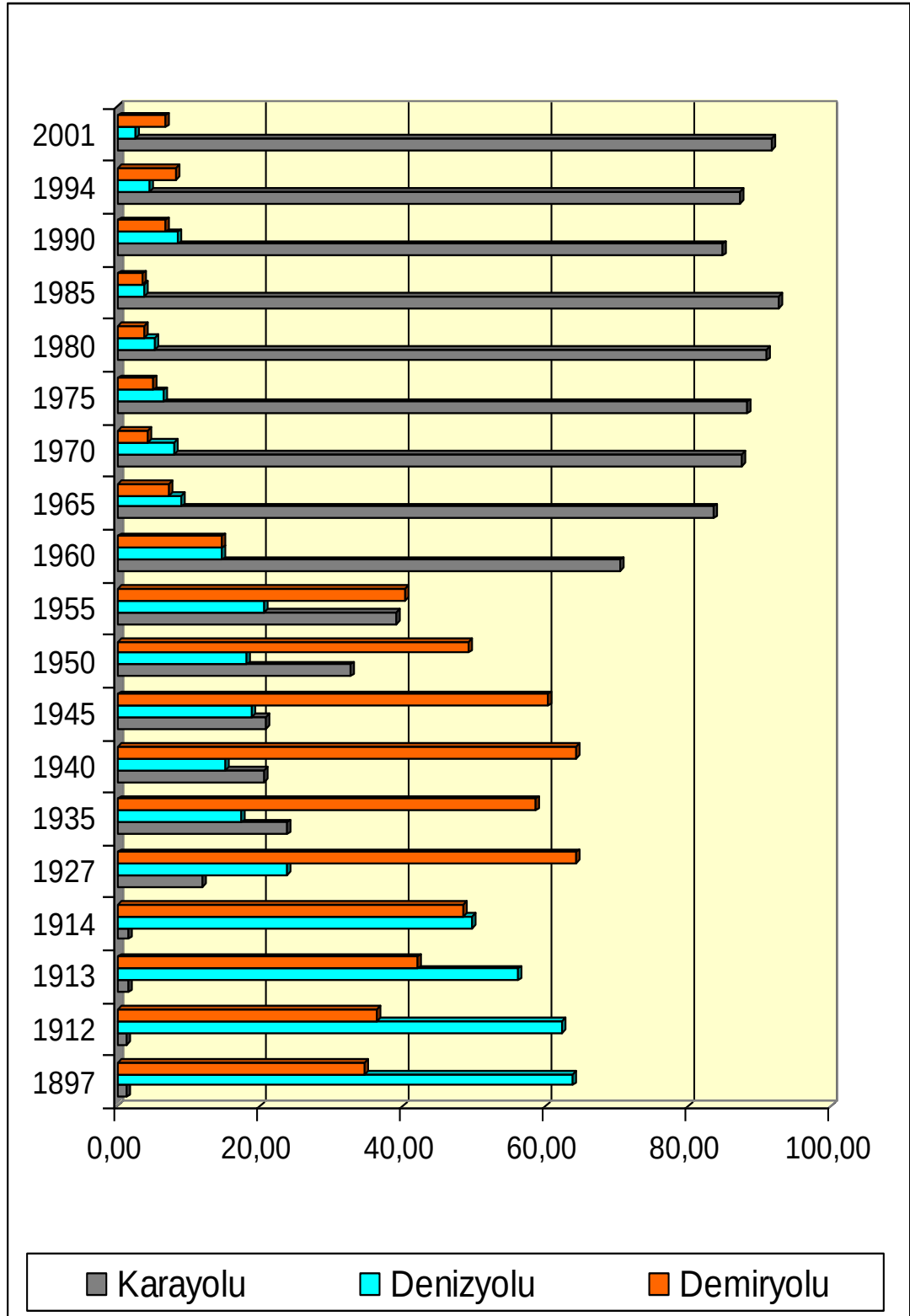
Köprülerin yapımı en çok deniz ulaşımını etkilemiş, kent içi ulaşımında deniz yolunun 1970 yılında %8,9 olan payı , 1985 yılında %3,7'ye gerilemiştir.(13)

Kent içi ulaşımında 1990'dan itibaren yatırımlar yapılmaya başlanması sonucu, raylı sistem kullanımında bir artış kaydedilmiştir. 1985 yılında % 3,47 olan raylı sistemin oranı , yeni teknoloji sistemlerinin kullanıma açılması ile 2000'lere gelindiğinde %5,7 oranlarına çıkarılmıştır. Buna rağmen elde edilen oran, İstanbul ölçeğinde karşılaştırılabilecek dünya metropollerindeki oranların çok altında kalmıştır.

Deniz ulaşımının payı bu dönem içinde %2.5'lere gerilemiş, deniz otobüsü gibi yeni teknolojilerin kullanılması denizyolu yolcu sayısında reel artışlar sağlayamamıştır.(1)

Tablo 3.4 Ulaşım Türlerinin Dönemlere Göre Kent İçi Ulaşımında Aldıkları Payların Karşılaştırılması

Dönem	Ulaşım Türleri		
	Karayolu	Denizyolu	Demiryolu
1897	1,42	63,79	34,75
1912	1,29	62,27	36,41
1913	1,53	56,25	42,18
1914	1,62	49,84	48,50
1927	11,86	23,80	64,34
1935	23,91	17,45	58,64
1940	20,50	15,20	64,30
1945	20,80	18,92	60,28
1950	32,75	18,11	49,14
1955	39,18	20,53	40,29
1960	70,53	14,72	14,75
1965	83,51	9,12	7,37
1970	87,51	8,13	4,37
1975	88,34	6,64	5,03
1980	90,90	5,25	3,85
1985	92,70	3,76	3,53
1990	84,80	8,40	6,80
1994	87,30	4,50	8,30
2001	90,80	2,50	6,70



Grafik 3.2 Ulaşım Sistemlerinin Kentiçi Ulaşım Sistemi İçerisindeki Aldıkları Payların Yıllara Göre Değişimi

3.3 İstanbul'da Kentiçi Deniz Ulaşımının Tarihsel Gelişimi

Şehir-içi deniz taşımacılığında -buharlı gemiler gelene kadar kullanılan taşıtlar pazar kayığı ve mavna idi. İlk "yandan çarklı"nın işlemeye başlamasıyla birlikte deniz ulaşımı kayıkçıların ve mavnacıların elinden buharlı gemilere geçilmiştir.

Türkler'in ilk defa buharlı gemi kullanımı 20 Mayıs 1828'e rastlar.(15) Bu tarih, dünyada ilk buharlı geminin işlemeye başlayışından 21 yıl sonrasındır. Swift adını taşıyan bu İngiliz gemisi, aynı zamanda İstanbul'a gelen ilk makineli gemidir. (16)



Şekil 3.1 18.yy Boğaz Yerleşmeleri

Eski İstanbul'da Boğaz yoğun yerleşim bölgesi değildir. Boğazın Rumeli yönünde Yeniköy ile, Anadolu yönünde Kanlıca köylerinin üst kısımları ve sırtları halk tarafından bilinen mekanlar değildir. Sultan Abdülmecit döneminde Boğaziçi'nin değişik köylerinde yalılar yaptırılmıştır.(9)

Devlet büyükleri makam ve rütbelerine göre, çektiri ve değişik bir veya iki çifte kayıklar ile yalılarına gidip gelmişlerdir. Boğazdaki yazlık yalılarına ve köşklerine

göç etmek için memurun padişahın izin ve onayını alması gerekmektedir. Bu dönemde Boğaziçi'nde yaşamak bir ayrıcalık kabul edilmiştir.(7)

Orta halli memur ve aileler hergün işyerlerine gidip gelmek zorunda kaldıkları için -ulaşım sorunu yüzünden- Boğazda ikamet edememişlerdir. Ancak Boğaz köylerinde oturan yerli halk, balıkçı ve pazar kayıkları ile "İstanbula" gidip gelmişlerdir.

Halkın isteği doğrultusunda Boğaz'da iki vapur sefere konmuştur. Ne var ki, bu vapurların işlemesi köylerdeki kayıkçı esnafının çıkarlarına uygun gelmediği için pek hoş karşılanmamıştır. Dönemin Hükümeti de, Boğaz'da çalışan bu iki yabancı vapura karşılık olmak üzere, Tersane-i Amireye ait Hümapervaz vapurunu Boğaz'da sefere koymuştur.

3.3.1 Fevaid-i Osmaniye

İngilizler'in ve Ruslar'ın Boğaziçi'nde vapur işletme girişimleri Fevaid-i Osmaniye'nin kurulmasına ortam hazırlanmıştır. Bunu izleyen süreçte 1843 yılında Fevaid-i Osmaniye kurulmuştur.

Fevaid-i Osmaniye idaresi tarafından Boğaziçi'ne yapılan ilk seferler Üsküdar'a kadar olup sonraları hatlar Boğaziçi'nin diğer iskelelerine uzatılmıştır. Bu sıralarda kendilerine verilen imtiyaza dayanarak biri Rus, diğeri İngiliz iki vapur Boğaza seferler düzenlemişlerdir. 1849 yılında Fevaid-i Osmaniye idaresi bu vapurlarla rekabete başlamıştır.(5)

1851 Yılında Üsküdar'a günde dörder kez olmak üzere Vesile-i Ticaret ve Girit vapurlarının işletilmesine başlanmıştır. Şehir çevresindeki sularda henüz kayık seferleri de tamamen kaldırılmadığından iyi havalarda vapurlar boş kalmakta, sert havalarda ise yolcu sayısının artmıştır. Nitekim bu tür durumlarda vapurların beşer kez sefer yapmaları kararlaştırılmıştır.

Dinçer Güner'e (1935-2004) göre: "Vapurlar 1849 Nisanından itibaren, günde bir kez akşamları köprüden kalkıp yolcuları Kandilli, İstinye, Boyacıköy, Kanlıca iskelelerine bıraktıktan sonra geceyi İstinye'de geçirerek sabah erken saatte aynı iskelelere uğrayarak İstanbul'a dönmekteydiler. Hümapervaz ve öteki yabancı gemiler, her köyde birer yalının iskelesini yanaşmak için kullanırlardı." (17)

İlber Ortaylı'ya (1947-) göre:"O yıllarda Amavutköy, Rumelihisarı gibi semtlere iskeleler yaptırıldı; vapur işlemeye başladı. Ulaşım kolaylaşınca bu semtlerin nüfusu ve kentle ilişkileri arttı. Önceleri sadece balıkçıların, bostancılık ve bahçecilikle uğ-

raşanların veya azledilmiş memurların çekildiği Boğaziçi semtlerine yavaş yavaş memurlar da yerleşmeye başladılar. Vapurla gelip gitmek, vapur sohbetleri uzak semtler halkının günlük hayatında bir yenilikti. Yandan çarklıların hayata girmesiyle İstanbul folklor ve argosu da yeni renklerle bezendi." (18)

Fevaid-i Osmaniye İdaresinin Boğaziçi Seferlerini başlattığı yıllarda Şirketi Hayriye İdaresi henüz kurulmamıştır. 1851 yılında Şirketi Hayriye'nin kurulmasıyla birlikte, Fevaid-i Osmaniye, vapurlarını Boğaziçi'nden çekmiştir.

1851 yılında kurulan Şirketi Hayriye İdaresi'nin gösterdiği sistemli gelişmeleri gözden kaçırmayan Sultan Aziz; bu idare'nin verimli çalışmalarının örnek alınmasını, Avrupa'da olduğu gibi, Osmanlı'da da büyük bir vapur kumpanyası kurulmasını, bu kumpanyanın filosunun da buhar makineli gemilerden oluşmasını arzuladığını belirtmiştir. (19)

3.3.2 Şirket-i Hayriye

Kentiçi deniz taşımacılığında ilk köklü yeniliğin temeli Şirket-i Hayriye ile atılmıştır. 10 Eylül 1851 tarihinde faaliyete başlayan bu Şirket aynı zamanda Türklerin kurduğu ilk anonim şirkettir.(19)

Osmanlı devlet adamları ve bazı sarrafların ortak olduğu Şirket-i Hayriye, dönem için örnek bir kuruluş olmuştur.

İstanbul kentiçi ulaşımının tekeline alan bu Şirket, Fuat ve Cevdet Paşaların çabaları ile kurulmuştur. Şirketin vapurlarının kullanılma açılmasını takip eden birkaç yıl içinde Avusturya, İngiltere ve Rus Şirketlerinin vapurları İstanbul'un ulaşımından çekilmek zorunda kalmışlardır.(16)



Şekil 3.2 Şirket-i Hayriye'nin 58 numaralı Nimet Vapuru(21)

Şirket-i Hayriye 1853 yılında Boğaziçi'nde vapur işletmeye başlamıştır. Başlangıçta 6 vapurla ve Boğazın 5-6 semtine yapılan seferler giderek yaygınlaştırılmıştır.

Şirket-i Hayriye idaresi'nin kuruluş amaçları arasında:

- Dünyanın en güzel ve doğal görünümlü yerlerinden biri olan, ancak ulaşımdan yoksun olması sebebiyle balıkçı yöresi durumunda kalan Boğaziçini bayındırlaştırmak,
- Yurdumuzda, kapitülasyonlardan da yararlanarak tüm ticaret piyasasını eline geçirmiş yerli gayrimüslimlere, Levantenlere ve diğer yabancılara karşı iş kurma fikir ve girişimini geliştirmeye,(20)

Şirket-i Hayriye İdaresi kurulmadan önce, yani 1851 öncesinde, Boğaziçi'nde ilk Üsküdar İskelesi yapılmıştır. Yapım tarihi de 1849-50 yıllarına rastlamaktadır. Bu iskelenin yapılış nedeni , kapitülasyon haklarından yararlanarak Boğaziçinde yolcu taşımaları yapan biri Rus, diğeri İngiliz olmak üzere iki yolcu vapurunun varlığı olmuştur.

Tersane-i Amire, bu yabancı vapurlara karşı Köprü-Üsküdar hattını kurmuş ve Boğaz'da ilk iskele olan Üsküdar'ı yaptırarak Hümapervaz vapurunu işletmeye koymuştur.(19)

Şirket-i Hayriye'nin -İdare olarak- ilk yaptırdığı iskele ise 1851 yapımı tamamlanan Beşiktaş İskelesi olmuştur. Daha sonraları, 1913 yılında Mimar Kemalettin Bey tarafından Beşiktaş, Kuzguncuk ve Büyükdere iskeleleri yeniden yapılmışlardır.

1853 yılından itibaren, Boğaziçi köylerinde yerleşim alanları genişledikçe, değişik tarihlerde vapur iskeleleri, bekleme salonları ve gişeler yapılmaya başlanmıştır.

Şirket-i Hayriye İdaresinin 1851 yılında devletten almış olduğu imtiyaz alanı; Anadolu yakasında Harem iskelesinden başlayarak Salacak, Üsküdar, Kuzguncuk, Beylerbeyi, Çengelköy, Vaniköy, Kandilli, Küçüksu, Anadoluhisarı, Kanlıca, Çubuklu, Paşabahçe, Beykoz, Anadolu kavağı ve Söğütçe İskeleleri ve Rumeli yakasında da, 1903 yılında açılan Sirkeci, Salıpazarı, Kabataş, Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavutköy, Bebek, Rumelihisarı, Emirgan, İstinye, Yeniköy, Tarabya, Kireçburnu, Büyükdere, Mesarburnu (Sarıyer), Yenimahalle ve Rumelikavağı İskelelerine kadar olan iskeleleri kapsamaktadır.(21)

Şirket-i Hayriye'nin yetki alanı sadece Harem'den başlayarak Boğaziçi'nin Rumeli ve Anadolu yakalarını kapsayan bölge ile sınırlandırılmıştır. Buna karşılık, Şirket daha sonraları 1867 yılında bir süre Adalar'a vapur çalıştırmıştır.

İstanbulda şehiriçi deniz taşımacılığı 41 iskeleden yürütölmekteydi. Bunlardan 35 tanesi Şirket-i Hayriye, 6 tanesi de Fevaid-i Osmaniye tarafından kullanılmıştır.(21) Şirket-i Hayriye'nin düzenli çalışması sonucu, Boğaziçi her geçen gün kalabalıklaşmıştır. Yolcu sayısı, 1884 yılında 8 milyon yolcu taşınmasına karşılık, 1912 yılında 10 milyon artarak 18 milyona çıkmıştır. (14)

3.3.3 Cumhuriyet Dönemi

Türkiye Büyük Millet Meclisinin kurulmasıyla, 1923 yılında ve 597 sayılı yasayla Osmanlı Seyrisefain İdaresi, Türkiye Seyrisefain İdaresi'ne dönüştürölmüştür.

Cumhuriyet döneminde ise 1929 yılında Şirket-i Hayriye tarafından bir mesire yeri olarak Altinkum iskelesi yaptırılmıştır. Yörenin düzenlenmesiyle halktan büyük ilgi gören Altinkum, Sötlöce gibi yerler 1936 Montrö Sözleşmesi gereği askeri bölgeye çevrilmiştir.(5)

Şirket-i Hayriye İdaresi, Anadolu Demiryolları İdaresi'yle birlikte, Köprü'ye bağlanan ahşap iskeleden Haydarpaşa-Kadıköy arasında yolcu taşınmasını Halep, Basra, Bağdat gemileriyle sağlamaya çalışırken, İngiliz şirketinden Kınalıada, Maltepe, Pendik vapurlarını satın almış ve 1927 yılında Fransa'ya sipariş ettiğı Heybeliada, Kalamış vapurlarını da 1928 senesinde yurda getirerek sefere koymuştur.

İstanbul'un ulaşımında ağırlıklı yeri olan bu "özel şirket" 1945 yılında kamulaştırılarak, verdiği hizmetler devletleştirilmiştir. Şehir Hatları İşletmesi'nin faaliyet alanı 4 bölgeye ayrılmıştır:

- 1) Haliç Hattı,
- 2) Boğaziçi Hattı,
- 3) Marmara Hattı
- 4) İzmit Körfez Hattı

Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlöğü, 1.3.1952 tarihinde 5842 sayılı yasayla Denizcilik Bankası TAO haline dönüştürölmüştür.(5)

3.4 Günlük İskelelere Uğrayan Vapur Sayılarının Değerlendirilmesi

Eski vapur tarifelerinden yola çıkılarak, her gün iskelelere kaç vapur uğradığının tespiti yapılmıştır. Bu tarifeler, ait oldukları dönemlerdeki vapur kullanım sıklığı için birer yol gösterici niteliğindedirler. Bugün denizyolu ile taşınan yolcu sayısının Boğaziçi'nde nasıl azaldığı bu rakamlardan anlaşılmaktadır. Geçmişte Kuzguncuk'a günde 62 defa, Beykoz'a 63 defa uğrayan vapurlar, bugün sadece 5 ve 6 kere uğramaktadır. Tüm iskelelere bir gün içerisinde uğrayan vapur sayısı 7'yi geçmemektedir. 1951'de günde 90 defa vapur uğrayan önemli bir aktarma noktası olan Yeniköy'e günde sadece 2 defa vapur uğraması dikkat çekicidir.(22)

Dördüncü bölümde detaylı olarak incelemek olan Yenimahalle, Rumelihisarı İskeleleri kullanılmamakta , Arnavutköy ve Kandilli İskelesine ise günde sadece 5 ve 4 vapur uğramaktadır.

Tablo 3.7 Günlük Sefer Sayılarının Yıllara Göre Karşılaştırılması

İSKELE ADI	1946	1951	1960	1970	1980	1994	2003
A.KAVAĞI	19	28	23	22	17	20	2
R.KAVAĞI	19	28	23	19	17	21	2
YENİMAHALLE	28	34	23	20	13	0	0
SARIYER	26	32	23	20	17	17	2
BÜYÜKDERE	28	32	23	12	11	2	2
KİREÇBURNU	23	25	20	0	0	0	0
TARABYA	24	37	22	0	0	0	0
BEYKOZ	62	77	55	31	25	23	5
PAŞABAHÇE	46	56	52	29	25	12	5
YENİKÖY	84	90	68	35	25	16	2
ÇUBUKLU	36	41	37	25	22	8	6
İSTİNYE	34	44	29	10	9	9	3
KANLICA	37	44	40	28	24	16	6
EMİRGAN	36	41	35	13	17	0	0
R.HİSARI	37	47	29	7	10	0	0
A.HİSARI	45	51	45	31	31	24	6
KÜÇÜKSU	56	62	0	25	1	0	0
KANDİLLİ	54	70	41	30	27	22	4
BEBEK	49	58	28	23	16	13	4
VANİKÖY	52	54	40	36	12	0	0
ARNAVUTKÖY	41	54	39	29	22	4	5
KURUÇEŞME	0	23	0	0	0	0	0
ÇENGELKÖY	45	57	49	40	34	8	7
BEYLERBEYİ	44	55	47	39	29	9	0
ORTAKÖY	27	33	11	7	11	5	5
KUZGUNCUK	48	63	51	40	27	9	6

3.5 Boğaziçi İskele ve İskele Meydanlarının Fiziksel Özellikleri

İskeleler, deniz ulaşım ağının duraklarıdır. Önceleri kayıkların, buhar döneminden sonra da vapurların yanaştığı, yolcu ve yük alıp boşalttığı yerler olmuşlardır.

19yy'ın ortalarına kadar, İstanbul'da deniz taşımacılığı kayıklarla yapılmıştır. Örneğin, 17. yy'da, Marmara, Haliç ve Boğaziçi'nde yirmiye yakın kayıkçı iskelesi olduğu bilinmektedir. Bu iskeleler, suya doğru uzatılmış ahşap köprüler biçiminde, iskele binaları yoktur. Halkın genel kullanımına açık, pazar kayıklarının yanaştığı bu iskelelerin dışında, sarayların, yalıların da özel iskeleleri bulunmaktadır. İskele binalarının ve yaşama yerlerinin daha düzgün, daha özenli yapılması, buharlı vapurların kullanılmaya başlamasından sonra gerçekleşmiştir.(23)

İstanbul iskelelerinin pek çoğunun belirli bir mimari çizgi birliği içinde gerçekleştirildiği daha ilk bakışta anlaşılmaktadır. Bunların bir bölümü ahşaptır ve eski İstanbul evlerinin, Boğaz yalılarının küçük müstemilatlarını andırmaktadırlar.

İstanbul iskelelerini, yapılış ve işlevlerine göre, önce ahşap veya kagir olarak, sonra da sadece iskele kullanımlı, veya bunun yanısıra başka işlevler de taşıyanlar biçiminde sınıflandırmak mümkündür.

Genellikle, ahşap iskeleler başka işlev görmezlerken, buna karşılık, kagir (taş-beton) olanlar, dükkan, dernek vb. ikinci bir işlev de yüklenmiş durumdadır.



Fotoğraf 3.3 Beylerbeyi İskelesi: Ahşap İskele Binasına Örnek - 2004

İskele binalarının çoğu neoiklasik tarzda inşa edilmiştir. Ahşap olan dikdörtgen planlı iskelelerin içinde, bekleme salonu, başmemur, çımacı odaları, tuvalet ve bilet satış gişesi bulunmaktadır. Çoğu tek katlı olan bu binaların bazılarında yolcu çıkış mahalli bulunmaktadır. Çıkış mahali, binanın bir yanında sundurma biçimindedir ve açık tarafı ahşap direkler ile çevrilmiştir. Pencereilerin çoğu giyotin tipinde, bazılarında sivri kemerli pencereler bulunmaktadır. Binaların çatıları ise, beşik veya kırma çatı tarzında, en yeni olanlarda teras tipi çatılara da rastlanmaktadır.(23)

Kagir iskele binaları, ahşap olanlardan biçim bakımından farklıdır. Çift katlılar çoğunluktadır. Bazı yeni örnekler dışında hepsi neoklasik tarzda inşa edilmiştir. Bunların planları, çok işlevli oldukları için çeşitlilik göstermekte, iskelelerin ahşap veya beton yaşama yerleri de çeşitli biçimdedir. Bir kısım denize doğru uzamakta, diğerleri ise (özellikle Boğazın dar ve akıntılı yerlerinde) bina önünde dar bir şerit biçiminde yer almaktadır.



Fotoğraf 3.4 Kuzguncuk İskelesi: Kagir İskele Binasına Örnek – 1940(21)

İstanbul iskelelerinin belirtilmesi gereken bir başka özelliği de iskele meydanlarıdır, iskelelerin ilk inşa edildiği 19. yy' dan bu yana, iskele meydanları küçülmüş, birçok yerde de ortadan kalkmıştır. İskelelerin kara yönünde açıldığı meydanlar, o semtin merkezi sayılabilir, iskele binasına girecek olan yolcular bu meydanda toplanır, vapurlardan inenler de aynı yerde karşılanırmış. İskele meydanları çevresinde çoğu kez, o semtin veya köyün çarşısı bulunurmuş,

dükkânlar, kahvehaneler ve camiler yer alır, Bu meydanlar sosyal yaşamın odaklaştığı canlı mekânlar olmuşlardır.(21)

İstanbul kent içi deniz ulaşım ağı ve kapasitesi bakımından, dünyada New York' tan sonra ikinci sırada yer almaktadır. Böyle olunca da, vapurların uğrak yerleri iskeleler büyük önem kazanmaktadır. 1994'te, hizmette olan Şehir Hatları iskelelerinin sayısı elli birdir. Yalova, Çınarcık. Topçular. Karamürsel ve Hereke iskeleleri de bu sayı içindedir. Ayrıca, İstanbul Büyükşehir Belediyesi deniz otobüslerinin de dokuz terminali bulunmaktadır.

3.5.1 Kullanımdaki Boğaziçi İskelelerinin Kısa Tarihçeleri ve Fiziksel Özellikleri

Dördüncü bölümde sınıflaması yapılarak detaylı şekilde incelenecek olan iskelelerin, bu bölümde genel özellikleri hakkında kısaca bilgiler verilmiştir.

Boğaziçi İskelelerinin özellikleri, kullanımda olan ve kullanım dışı olanlar olarak iki grupta verilmiştir. Kullanımda olan iskele sayısı 20, bunların 10'u Avrupa'da 10'u Anadolu Yakasında hizmet vermektedir. Kullanım dışı iskelelerin sayısı 7, bu iskelerin 5'ü Avrupa ve 2'si Anadolu Yakasında bulunmaktadır.

Rumeli Yakasında mevcut durumda kullanılan iskeleler şunlardır;

Ortaköy İskelesi: İlk kez Şirket-i Hayriye tarafından 20. yy'ın başlarında yaptırılmıştır. Kare planlı küçük bina. tek katlı ve ahşaptır. Geniş kemerli pencereleriyle dikkati çekmektedir. Kara yönünde giriş kapısı ve gişe bulunmaktadır, iç kısmında bekleme salonu, memur ve çımacı cüdalrı vardır. Dışarıdaki yolcu çıkış mahalli, denizden bakınca soldadır. Ortaköy İskelesi'nin yanaşma yeri de ahşaptır ve Boğaz vapurlarına hizmet vermektedir.(23)

Arnavutköy İskelesi: Arnavutköy'e yapılan kazıklı kıyı yolu inşaatı sırasında eski iskele yıkılınca. 1988'de yeni bir iskele inşa edilmiştir. Beton üzerine ahşap kaplama tekniği ile yapılan Arnavutköy iskelesi, dikdörtgen planlıdır, içinde bekleme salonu, depo, memur ve çımacı odaları ile gişe bulunmaktadır.

Bebek İskelesi: Bebek Parkı'nda. Bebek Camii yanında bulunan Bebek İskelesi binası ahşap iki ayrı küçük yapıdan oluşmaktadır: Kare planlı yolcu bekleme salonunun bulunduğu ilk bina ile memur odası ve gişeyi içeren daha küçük ikinci kulübe. Daha önce bu iki yapı ortadaki çımacı odasıyla birbirine bağlıydı. Ancak,

park düzenlenirken aradaki çımacı odası yıkılmıştır. Bebek İskelesi'nin yanaşma yeri ahşap kazık tipindedir ve 10,5 m uzunluktadır. Bebek iskelesi, günümüzde tarifeli Boğaz vapurları dışında, Anadolu yakasına ring seferleri yapan motorbotlara da hizmet vermektedir.(19)

Emirgan İskelesi: Emirgan'a ilk iskele 1851 yılında Şirket-i Hayriye vapurlarının Boğaziçi'ne çalışmaya başladığı zaman ahşap olarak cami önündeki arsaya inşa edilmiştir.

Şirket-i Hayriye 1900 yılında iskelenin bugün bulunduğu alanı satın alarak 16 metre x 11 metre genişliğinde yeniden ahşap olarak inşa etmiştir. Mart 1989 tarihine kadar vapurlar iskeleden yolcu almış ve indirmiştir. Ancak bu tarihte Boğaziçi Sahil Yolu düzenlemesi nedeniyle yıkılmıştır.

Yıkılan Emirgan İskelesi'nin yeniden yapım için 2001 Haziran ayında temeli atılmış 24 Kasım 2001 tarihinde de hizmete girmiştir.

İstinye İskelesi: İstinye Koyu'nda yer alan iskele binası, İstanbul'un en küçük iskele yapılarından biridir. Toplam kapalı alanı 95 m²'dir. Betonarme İstinye iskele binasının yanaşma yeri 13 m uzunluktadır. Binada bekleme salonu, memur, çımacı odaları, hela ve gişe bulunmaktadır.(23)

Yeniköy İskelesi: Yeniköy iskele binası Boğaz'a paralel inşa edilmiş, dikdörtgen planlı tek katlı ahşap bir yapıdır. Kara yönünden bakılınca, duvarın ortasında çıkıntılı bir giriş bulunmaktadır. Kırmızı kiremitli kırma tarzı çatı altında, binanın iç bölümleri ortadaki bekleme salonu ile solda depo, hela, sağda ise gişe ve memur odasından oluşmaktadır. Yeniköy İskelesi'nin yanaşma yeri, binanın önünde 7,5 m genişlikte, 16 m uzunlukta dar bir şerit biçimindedir. Boğaz'ın Marmara yönünde kalan yolcu çıkış mahalli, sundurma biçimindedir.

Büyükdere İskelesi: Büyükdere İskelesi, İstanbul Boğazı'nın en geniş yerinde bulunmaktadır. Şirket-i Hayriye zamanında çift katlı olarak inşa edilen bu kagir bina, kemerli cephesiyle dikkati çekmektedir. Kazıklı sahil yolu üzerinde yapılan yeni iskele, dikdörtgen planlı ve betonarme üzerine ahşap kaplama olarak 1989'da inşa edilmiştir. Karadan bakıldığında iç bölümler, sağda bekleme salonu, solda memur, çımacı odaları, hela, depo, kalorifer dairesi ve gişeden oluşmaktadır. İskelenin deniz cephesinde bulunan dar yanaşma yeri 21 m'dir.

Sarıyer İskelesi: Sarıyer İskelesi, ilk yapılış tarihi bakımından en eski iskele binalarındandır. Dar kenan denize bakan dikdörtgen planlı bu iskele, kırma çatısı altında, bekleme salonu, memur, çımacı odaları ile hela ve gişeyi toplamaktadır. Ahşap olan yapının Marmara yönündeki yolcu çıkış ve giriş mahalli ortadan ayrılmıştır. İki koridor biçimindeki sundurma, iki kapıyla dışarı bağlanmaktadır. Bunlardan içte bulunan bölüm giriş, dıştaki ise çıkış içindir. Uzayan çatı, yolcu giriş bölümünü örtmekte, çıkışın üstü açık bulunmaktadır. Çatıyı ahşap direkler taşımaktadır. Sarıyer İskelesi'nin denize doğru 10 m uzayan ahşap yanaşma yeri, 13 m genişliktedir.

Rumelikavağı İskelesi: Rumelikavağı İskelesi, Boğaziçi'nin Rumeli yakasındaki son iskelesidir. Dikdörtgen planlı ahşap iskelenin geniş kenarı denize paralel olarak inşa edilmiştir. Bina, bekleme salonu, memur, çımacı odaları ile gişeyi içermektedir. Sundurmalı yolcu çıkış mahalli binanın Karadeniz yönündedir. 13 m boyundaki yanaşma yeri ahşaptır. Rumelikavağı İskelesi'nden ayrılan vapurlar Anadolukavağı'na gitmek üzere Boğaz'ın karşı kıyısına yönelir.

Anadolu Yakası Kullanımda olan iskeleler şunlardır;

Anadolukavağı İskelesi: İstanbul Boğazı'nın Anadolu yakasındaki son iskelesi olan Anadolukavağı, eski iskelenin yıkılmasından sonra 1987'de betonarme olarak yeniden inşa edilmiştir. Klasik ahşap iskele modeline uygun olan yapı, betonarme üzerine ahşap kaplamadır. Dikdörtgen planlı, kırma çatılıdır, iç kısmında, bekleme salonu ortada "T" biçiminde yer alırken geri kalan bölümler memur odası, tuvalet, depo ve gişeye ayrılmıştır. Denizden bakılınca, üstü uzayan çatıyla örtülü sağ kısmında yolcu çıkış mahalli vardır. Anadolukavağı İskelesi'nin beton yanaşma yeri, 21 m kenarlı bir kare biçimindedir. Anadolukavağı İskelesi'ne Boğaz vapurları uğramakta, ayrıca karşı kıyıya Şehir Hatları'nın motorbotlarıyla ring seferleri yapılmaktadır.

Beykoz İskelesi: Beykoz'daki eski iskele binası belediye tarafından yıktırıldıktan sonra, 1989'da yenisi inşa edilmiştir. Dikdörtgen planlı, tek katlı betonarme bina, ahşapla kaplanarak hizmete açılmıştır. Yolcu çıkış mahalli bina dışında açık olarak yapılan iskelenin en dikkati çeken yanı, çok büyük olan beton yanaşma yeridir. Denize doğru uzunluğu 42 m, genişliği 30m'dir.

Paşabahçe İskelesi: Paşabahçe iskelesi, 1989'da, yetersiz kalan eski ahşap iskelenin terk edilmesinden sonra Tekel içki Fabrikası önünde inşa edilmiştir, iskele binası betonarme yerine ahşap kaplama olarak yapılmıştır. Dikdörtgen planlı yapının çatısı, kırma tarzında ve kiremit kaplıdır. Uzun kenarı denize paralel olan binaya karadan bakıldığında, gişe ve personel odaları sağda, yolcu bekleme salonu soldadır. Yolcu çıkış yeri sağda yer almakla birlikte, üstü kapalı bir sundurması yoktur. Paşabahçe İskelesi'nin beton yanaşma yeri 21,5 m'dir.

Çubuklu İskelesi: Çubuklu iskelesi, bu semte yapılan üçüncü iskeledir, ilk iskele 1912'de Şirket-i Hayriye zamanında yapılmıştır. Sonuncusu ise 1991'de tamamlanarak hizmete giren betonarme iskeledir. İskele binası dikdörtgen planlı, betonarme üzerine ahşap kaplamadır. Karadan bakılınca, solda yolcu çıkış sundurması, ortada gişe, memur odası, salon, sağda ise çımacı odası yer almaktadır. Çubuklu İskelesi'nin beton yanaşma yeri denize 17,5 m uzanmaktadır.

Kanlıca İskelesi: Kanlıca iskelesi, 1990'da aynı plan ve biçimde yeniden inşa edilmiş, ancak bu kez betonarme üzerine ahşap kaplama olarak yapılmıştır. Meydanıyla bütünleşen iskelelere en iyi örnek sayılan Kanlıca, eski özelliklerini az farkla da olsa korumaktadır. Karadan binaya girilince, sağda bekleme salonu, ortada personel odaları, en solda ise yolcu çıkış sundurması yer almaktadır, iskelenin kırma çatısı kiremitle örtülüdür. Yanaşma yeri 17 m uzunlukta, 6 m genişliktedir. Uzun kenarı binaya paraleldir.(23)

Anadoluhisarı İskelesi: Anadoluhisarı iskelesi, neredeyse Kanlıca İskelesi'nin kopyası gibidir. Tek farkı, pencerelerinin kemerli oluşudur denebilir, iskele yanaşma yeri de 8 m genişlikte, 21 m uzunluktadır. Uzun kenarı binaya paraleldir. 1989'da betonarme üzerine ahşap kaplama olarak yeniden inşa edilmiştir.

Kandilli İskelesi: Kandilli İskelesi, Şirket-i Hayriye zamanında inşa edildikten birkaç yıl sonra 1916' da yanmış, yapılan ikinci iskele ise 1978' de Liberya bandıralı bir geminin çarpması sonucu parçalanmıştı. Üçüncü kez inşa edilen betonarme üzerine ahşap kaplı iskele binası, klasik plandan biraz farklıdır. Ancak işlev bakımından değişiklik yoktur. Karadan bakılınca, sağda personel odaları ve gişe ile genişçe bir sundurma görülmektedir. Bu sundurma hem personel odalarının arkasındaki bekleme salonu girişine, hem de yolcu çıkış mahalline açılmaktadır. İskelenin çatısı topuz çatı biçimindedir ve kiremitle kaplıdır.

Kandilli İskelesi'nin betonarme yanaşma yeri, uzun kenarı binaya paralel olmak üzere, 21 m'ye 8 m'dir. Kandilli'de Boğaz akıntısı çok güçlüdür. Eskiden, vapur işletmeleri, Kandilli Akıntı Burnu'nda, gelip geçen vapurların çarpışmaması için bayraklı işaretçiler bulundurmışlardır. Gündüz yeşil ve kırmızı bayrak, gece ise aynı renklerde fener kullanırlar, bu durum karşı kıyıdaki Arnavutköy'de de aynı şekilde gelişmiştir.(23)

Çengelköy İskelesi: Çengelköy iskele binası, Boğaziçi iskeleleri arasında, farklı yapısıyla dikkati çekmektedir. Kara tarafından dar bir sokakla ulaşılan iskele binası, 1990'da betonarme üzerine ahşap kaplama olarak yenilenmiştir. Kara yönünde bulunan iki köşesindeki bodur kuleler arasından bekleme salonuna girilen binada personel odaları sağ tarafta kalmaktadır. Yolcu çıkış mahalli sundurmasıdır ve binanın en sağındadır. Uzun kenarı binaya paralel olan beton yanaşma yeri 17 m'ye 12 m'dir.

Beylerbeyi İskelesi: Beylerbeyi İskelesi, kıyıdaki iskele meydanından ulaşılan neoklasik tarzda bir binadır. 1980'li yıllarda bakım görmüştür ve eski ahşap yapısını korumaktadır. Karadan bakıldığında, beyaz fon üzerinde lacivert kemerli penceresiyle dikkati çekmektedir. Yolcu salonu sağda, gişe ve memur odası ortada, sundurmak yolcu çıkış yeri ise solda kalmaktadır. Beylerbeyi İskelesi'nin ahşap yanaşma yeri, uzun kenarı binaya paralel olmak üzere 15 m'ye 9,5 m ölçülerindedir.

Kuzguncuk İskelesi: Kuzguncuk İskelesi, 20. yy'ın başlarında kagir ve iki katlı olarak Şirket-i Hayriye tarafından mimar Ali Talat Bey'e yaptırılmıştır. Zamanının gereksinimi nedeniyle iki katlı inşa edilen binasının üst katı sosyal tesis olarak Şehir Hatları tarafından kullanılmaktadır. İskele binasının alt katı ise, girişin sağ ve solundaki iki dükkân ve koridorla başlamaktadır. Bina içini ikiye ayıran koridorun solunda gişe memur odası ve karşılıklı iki bekleme salonu bulunmaktadır, iskelenin yanaşma yeri ahşaptır ve uzun kenarı binaya paralel olan 14,5 m'ye 9 m ölçülerindedir.

Boğaziçi'nde kullanım dışı kalmış iskele sayısı 6'dır. Bunlar sırasıyla Anadolu Yakasında Vaniköy ve Küçüksu İskelesi, Avrupa Yakasında Kuruçeşme, Rumelihisarı, Tarabya, Kireçburnu ve Yenimahalle İskeleleridir.(19)

4. BÖLÜM - BOĞAZIÇI İSKELELERİNDEKİ İŞLEVSEL DEĞİŞİMİN MEKANSAL ETKİLERİNİN İNCELENMESİ

Çalışma kapsamının içeriğini; Boğaz'da Anadolu Yakasının Kuzguncuk İskelesinden başlayarak en kuzeyde Anadolu Kavağı İskelesine kadar, Avrupa Yakasında ise Ortaköy'den başlayarak en kuzeyde Rumeli Kavağı İskelesine kadar olan mevcut, işlevi değişmiş ve mevcut olmayan iskeleler oluşturmaktadır. Boğaz Hattında kalan diğer iskeleler günümüzde yoğun bir şekilde kullanılmakta ve metropoliten alan kent ulaşımı içerisinde önemli birer aktarma merkezi görevi üstlenmektedirler. Bu nedenle Anadolu Yakasında Kadıköy ve Üsküdar İskeleleri, Avrupa Yakasında Eminönü, Kabataş ve Beşiktaş İskeleleri'ni araştırma kapsamı dışında bırakılmıştır.

Bu tez çalışması, geçmişte kentiçi ulaşımında önemli role sahip iskelelerin, zaman içerisinde deniz ulaşımı kullanımının azalmasına bağlı olarak işlevlerini yitirmeleri ve fonksiyon değiştirmeleri sonucu bulundukları mekanda yaşanan değişimleri ortaya koymayı amaçlamıştır.

Araştırmada, ortaya konulan amaç doğrultusunda izlenen yöntem ise dört etaptan oluşmuştur. Öncelikli olarak araştırma kapsamındaki iskeleler mevcut durumlarına göre sınıflandırılmıştır. (Şekil 4.1) Yapılan sınıflamaya göre her türden örnekler ele alınarak detaylı olarak incelenmiştir.

İskelenin bulunduğu semt, iskele ve iskele meydanı ile ilgili geçmiş dönemlere ait sosyal ve fiziksel çevre verilerine ulaşılmıştır. Tarihsel süreç içerisinde iskele ve iskele meydanının geçirdiği süreç ortaya konmuştur. Bunu izleyen adımda iskele ve çevresi ile ilgili mevcut verilere ulaşmak üzere fiziki ve sosyal yapının mevcut durumuna yönelik arazi tespit, anket ve fotoğraflama çalışmaları yapılmıştır. İskelenin zaman içinde fiziksel değişimini araştırmak amacıyla belli zaman aralıklarındaki haritaları elde edilmiştir. Bulunan haritalardaki iskele meydanı sınırlayıcıları ve mekan kurguları karşılaştırılarak, yaşanan fiziksel değişim ortaya konulmaya çalışılmıştır.

4.1 Boğaziçi İskelelerinin Kullanım Durumları ve Yakın Çevre Mekan Organizasyonlarına Göre Sınıflanması

Boğaziçi İskeleleri bugünkü işlevlerine göre sınıflandırılmış , öncelikle işlevlerini kaybetmiş ve işlevlerini günümüzde de devam ettiren (değişiklik yapılmamış) olmak üzere iki ana grupta toplanmıştır. İşlevi Değişen iskeleler ; mevcut olmayan, fonksiyonu ve konumu değişenler olarak üç gruba ayrılmıştır. (Şekil 4.1) Fonksiyonu değişen iskeleler, çeşitli nedenlerle kapatılan ve günümüzde farklı bir işlevle varlığını devam ettirmekte olan iskelelerdir. Kuruçeşme ve Rumelihisarı İskeleleri bu grupta değerlendirilmiştir. Bu iskelelerin binaları mevcut olmakla birlikte, günümüzde lokanta olarak kullanılmaktadırlar. İkinci grubu, iskele binası bulunmayan, mevcut olmayan iskeleler oluşturmaktadır. Bu grupta, Avrupa Yakasında Yenimahalle, Tarabya, Kireçburnu ve Anadolu Yakasında Vaniköy İskeleleri incelenmiştir. İskele ve iskele binaları mevcut olmayan bu iskeleler, eski konumları ile ilgili veriler doğrultusunda değerlendirilmişlerdir. Tez çalışması kapsamında incelenen üçüncü grubu ise , sahil yolu veya çeşitli nedenler ile konumu ve mekan kurgusu değişmiş olan Büyükdere, Arnavutköy, Emirgan ve Çubuklu İskeleleri oluşturmaktadır. Bu iskeleler sahil yolu geçtikten sonra denizden içeride kaldıkları için konumları değişmiş ve eski iskeleleri (Büyükdere hariç) yıkılmıştır. Bu iskeleler incelenirken eski konumları ile mevcut konumlarının mekan organizasyonu karşılaştırılmıştır.

Yapılan sınıflama doğrultusunda (Şekil 4.1), iskeleler değişen ve değişmeyen olmak üzere iki temel gruba, değişen iskeleler de kendi aralarında üç gruba ayrılmıştır. Bu kapsamda her bir gruba örnek olmak üzere dört iskele seçilmiştir. Seçilen iskeleler şunlardır:

Arnavutköy İskelesi: Konumu değişmiş olan iskelelere örnek olarak Arnavutköy İskelesi seçilmiştir. 1987 yılında hizmete açılan sahil yolu (kazıklı yol) nedeniyle denizden içeride kalan bu iskele, şu anda hizmet vermekte olduğu yere inşa edilmiştir.

Rumelihisarı İskelesi: İşlevi değişmiş olan iskelelere örnek olarak ele alınan iskele, 1980 yılında restrasyon amacı ile kullanıma kapatılmış, daha sonra TDİ tarafından özel bir girişimciye balık lokantası olarak kiraya verilmiştir.



Şekil 4.1 İskelelerin Mevcut Durumlarına Göre Sınıflanması

Yenimahalle İskelesi: Mevcut olmayan iskelelere örnek olarak incelenen iskele , 1982 yılında (21) hizmet dışı kalmıştır. Günümüzde iskele binası bulunmamakta, iskele meydanı yeşil alan olarak kullanılmaktadır.

Kandilli İskelesi: Geçmişten günümüze kadar iskele özelliğini yitirmemiş iskelelere örnek olarak Kandilli İskelesi incelenmiştir.

4.2 Araştırma Konusu İskelelerin Yakın Çevre İlişkileri

Bu bölümde tez çalışması kapsamında incelenen iskelelerin, hizmet ettiği semtlerde yaşanan mekansal ve sosyal değişimler hakkında genel bilgiler verilmiştir.

4.2.1 Konumu Değişen İskeleler : Arnavutköy İskelesi Örneği

Sahil yollarının açılması ve zamanla bu yolların genişletilmesiyle Büyükdere, Arnavutköy, Emirgan ve Çubuklu İskeleleri denizden içeride kalmış, eski konumları hizasında deniz kıyısına taşınmışlardır. İşlevlerini kaybetmiş olan bu iskelelere ait binalar, Büyükdere İskele Binası dışında yıkılmıştır.

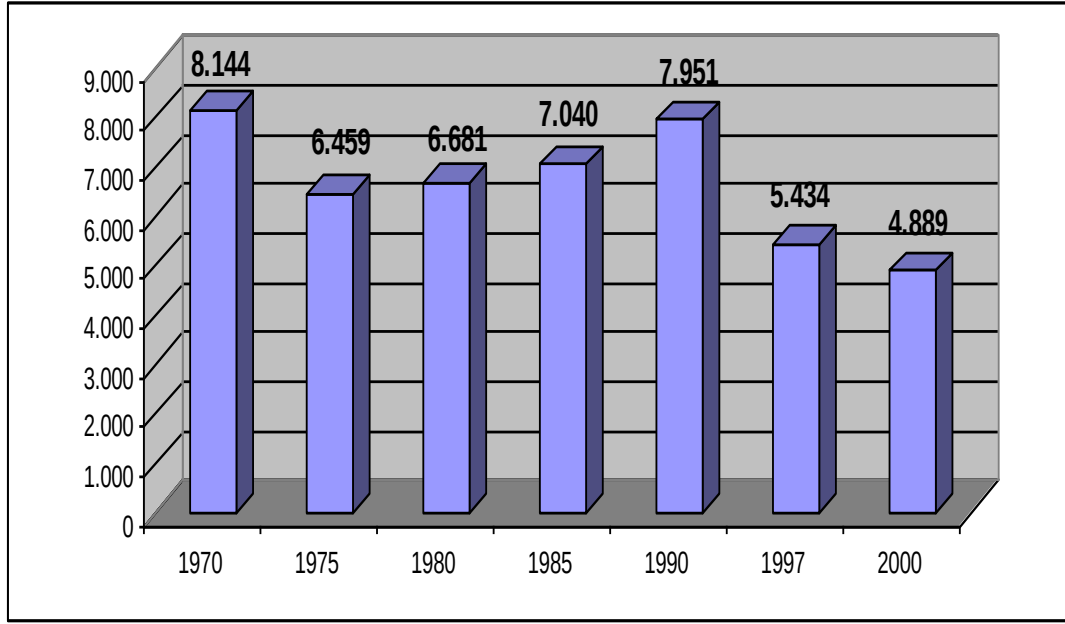
4.2.1.1 Arnavutköy İskelesi ve Çevresi Tarihsel Gelişim

20.yy ilk dönemlerine kadar nüfusunun büyük bir bölümünü Gayri müslimlerin oluşturduğu bir yerleşme olan Arnavutköy, özellikle Osmanlı İmparatorluğu Döneminde, kentin ileri gelenlerinin yaşadığı mekanlarından biri olmuştur. Şirket-i Hayriye'nin çıkarmış olduğu 1912 yılı Boğaziçi Salnamesine göre(25) (semt nüfusu toplam 9000 kişi ve nüfusun etnik dağılımı %79,82 Rumlar, %8,58 Yabancı kökenliler ve % 6,59 Türkler şeklinde oluşmaktadır.(Tablo 4.1) Çoğunlukla semt halkının Rumlar'dan oluştuğu, Türk nüfusun az olduğu görülmektedir.

Tablo 4.1 1912 Yılı Nüfusun Etnik Kökene Göre Dağılımı

Etnik Köken	Nüfus	Yüzde(%)	Hane Sayısı	Yüzde (%)
Türk	493	6,59	168 hane	13,66
Rum	5.973	79,82	975 hane	79,27
Yahudi	33	0,44		0,00
Ermeni	342	4,57	87 hane	7,07
Yabancı	642	8,58		0,00
Toplam	7483	100,00	1230 hane	100,00

20. yy başlarında yaklaşık 7.500 kişi olan Arnavutköy'ün nüfusu, ilk olarak 1. Dünya Savaşı sonrası tüm İstanbul'un nüfusunun azalmasına paralel olarak azalmıştır. Daha sonraki yıllarda İstanbul idari merkez olma özelliğini yitirmesi ile sosyal yapıda bir değişim yaşamıştır. 1950'li yıllara gelindiğinde İstanbul genelinde azınlık nüfusun kenti terk etmesine neden olan 6-7 Eylül olayları patlak vermiştir.(26) Yaşanan olaylar sonrası semt sakinlerinin büyük bölümü semti terk etmiştir. Geriye kalan Rum kökenli semt sakinleri de, 1974 Kıbrıs Harekatı sonrası yaşanan olaylar nedeniyle semti ve İstanbul'u terk etmişlerdir.(27)



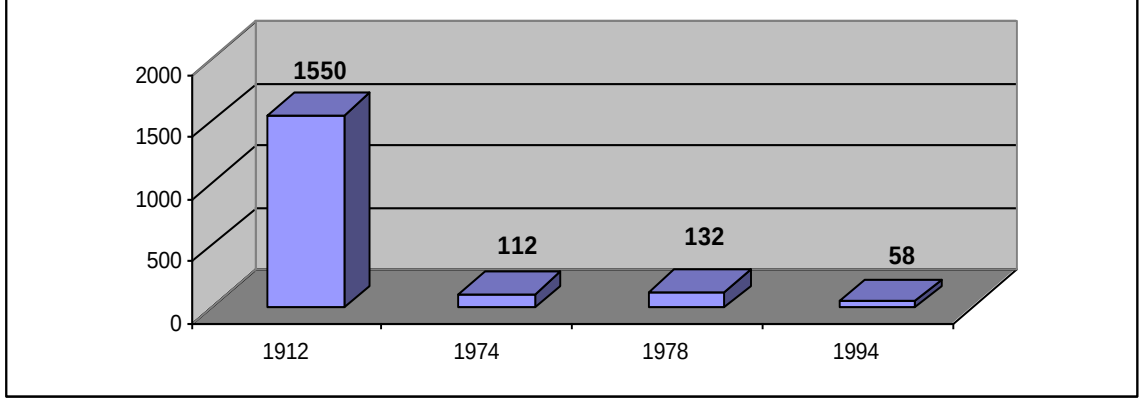
Grafik 4.1 1970 – 2000 Yılları Arası Arnavutköy Nüfus Değişimi

1970 – 1975 arası nüfus azalmış, bunu izleyen 1975 – 1990 arasındaki dönemde nüfus artmıştır. Nüfusun arttığı bu dönemde İstanbul'un almış olduğu göçün etkisi büyüktür. 1990 sonrası nüfus hızla azalmış, 2000 nüfus sayımında mahalle nüfusu yüzyıl başındaki rakamların yarısına kadar gerilemiştir.

Arnavutköy mekan kurgusunun oluşumunda İstanbul'un diğer semtlerinde de o dönem sık sık yaşanan büyük yangınlar önemli rol oynamıştır. Bugün merkezdeki grid doku, yangınlar sonrasında uygulanan aksiyel planların sonucunda ortaya çıkmıştır. Denize paralel , topoğrafyaya uygun düzenlenmiş sokakların yerini birbirini doksan derece kesen denize dik sokaklar almıştır. (28)

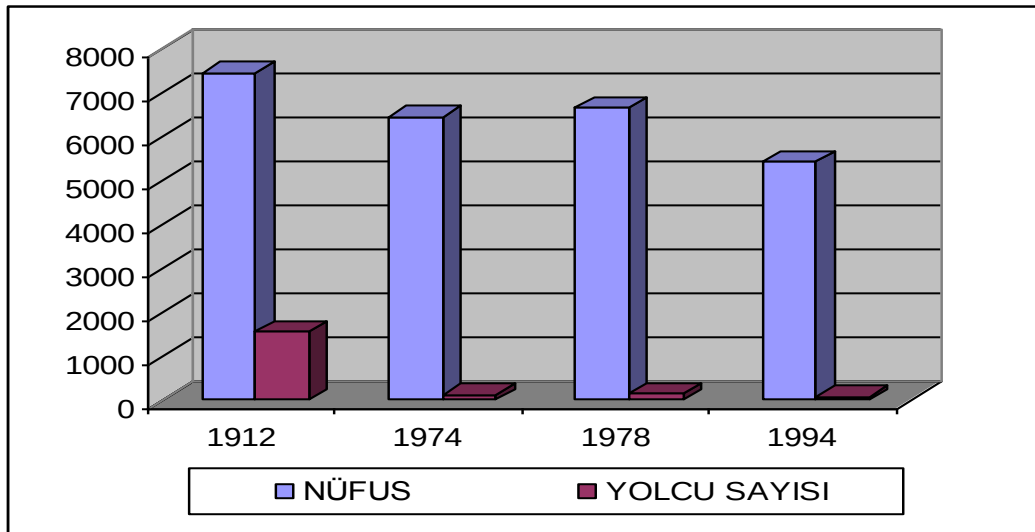
4.2.1.2 Arnavutköy İskele Yolcu Sayılarının Değişimi

Arnavutköy İskelesinin (Grafik 4.2) yolcu sayılarındaki değişimi değerlendirildiğinde, vapur kullanıcı sayısının 1912'deki rakamların çok altında kaldığı görülmüştür. Günlük yolcu sayısı 1550 kişiden 58 kişiye kadar düşmüştür.



Grafik 4.2 Arnavutköy İskelesi Yolcu Sayısı Değişimi

Nüfus ile Yolcu Sayısı arasındaki ilişkiyi incelendiğinde 1912 yılında semt nüfusunun %20'si vapur kullanırken, 1970 sonrası bu rakam azalmaya başlamıştır. 1974'te yılında mevcut yolcu sayılarının tespitine yönelik Türkiye Denizcilik İşletmeleri APK dairesince hazırlanan raporda, yolcu sayısının giderek azaldığı ve günde ortalama 112 kişinin vapur kullandığı sonucu ortaya çıkmıştır. Nüfusun artma eğiliminde olduğu 1975 ile 1980 arası yolcu sayısında artış sağlanmış, fakat bu rakam 132 kişi ile sınırlı kalmıştır. 1994 yılında semt nüfusunun %1'ni oluşturan 58 kişi vapur kullanmıştır.



Grafik 4.3 Arnavutköy İskelesi Nüfus - Yolcu Sayısı Değişiminin Karşılaştırılması

Tablo 4.2 Arnavutköy İskelesi Nüfus - Yolcu Sayısı Değişiminin Karşılaştırılması

	1912	Nüfusun Yolcu Sayısına Oranı %	1974	Nüfusun Yolcu Sayısına Oranı %	1978	Nüfusun Yolcu Sayısına Oranı %	1994	Nüfusun Yolcu Sayısına Oranı %
NÜFUS	7483		6.459		6.681		5.434	
YOLCU SAYISI	1550	20,71	112	1,73	132	1,98	58	1,07

4.2.1.3 Arnavutköy’de İskele ve Yakın Çevre Mekansal İlişkisinin Tarihsel Süreçte Değişimi

Boğaz Yerleşmeleri için iskeleler, yüzyıl başında mahallelerin kent ile bütünlüğünü simgeleyen birer kimlik ögesi olmuşlardır. Semtler iskele merkezli olarak gelişmiş, ticari fonksiyonlar iskele meydanı etrafında toplanmıştır. 1900’lü yıllarda Arnavutköy, Boğaz Semtleri içerisinde ticaretin en yoğun olduğu semtlerden biri olmuştur.(29) Arnavutköy semt sakinlerinin çoğunluğunu Azınlıkların oluşturması, Azınlıkların Osmanlı İmparatorluğu Döneminde ticaret konusunda uzmanlaşmış olmaları bu yoğunlaşmanın başlıca sebebi olmuştur.



Şekil 4.2 1900 Arnavutköy Haritası – Genel Görünüm

1926 yılında işletmeye açılan tramvay hattı ile birlikte sadece denizyolu ile sağlanan ulaşım dönemi kapanmıştır. Tramvayın kullanıma açılmasıyla vapur yolcu sayısında ciddi oranda azalmalar olmuştur.(30) Alternatif bir ulaşım biçimi olan tramvay, vapur kullanımının azalmasına neden olmasına rağmen, tramvay durağının iskele meydanında olması mekanın merkez olma özelliğini olumsuz yönde etkilememiş tam

tersi güçlendirmiştir. İskele meydanını sınırlayan yapısal çevrede bu dönemde önemli bir değişim kaydedilmemiştir.



Şekil 4.3 1930 Arnavutköy Haritası – Arnavutköy İskelesi

İskele meydanı ve mahalle dokusu 1950'lerdeki imar hareketlerine kadar niteliklerini korumuştur. 1950'lerdeki imar hareketleri ile birlikte tramvay kullanımdan kaldırılarak, tramvay yolu taşıt yolu olarak kullanıma açılmıştır.(13) 6-7 Eylül olaylarının ardından, çoğunluğu Rum asıllı mahalle halkının büyük bir kısmı mahalleyi terk etmiştir. İstanbul genelinde yaşanan bu sosyal değişim, Arnavutköy gibi nüfusunun büyük kısmını azınlıkların oluşturduğu semtlerde çok daha olumsuz bir şekilde sosyal çevreye yansımıştır. Mekanı etkileyen sosyal yapıdaki bu değişim mekana da olumsuz şekilde yansımıştır. Rum ailelerin terk ettiği yapılar köhneme sürecine girmiş, binalar bakımsız kalmıştır. Yaşanan bu sosyal değişime paralel olarak Sahil Yolu 1957 yılında genişletilmiş, deniz kıyısı boyunca bazı yapılar yıkılmıştır. Fakat iskele meydanı ve yakın çevresi eski dokusunu aynen korumayı başarmıştır.

1970'li yıllara gelindiğinde Boğaz yerleşmeleri; İstanbul'un göç alması ve ulaşım bağlantıları kuvvetlendirilen Boğaz'da yeni yerleşim alanlarının ortaya çıkması sonucu büyümeye, buna bağlı olarak nüfusları artmaya başlamıştır. Eski tarihi ahşap yapılar yerlerini betonarme yapılara bırakmaya, yaya yolları taşıt yollarına dönüşmeye, kısaca tarihi doku bozulma sürecine girmeye başlamıştır. Fiziksel ve sosyal çevrede bu değişimler yaşanırken mekan kurgusunda çok büyük farklılaşmalar bu dönemde yaşanmamıştır.



Fotoğraf 4.1 Arnavutköy İskelesi - 1980 (www.arnavutkoy.com.tr)

1970’li yıllarda iskele yolcu sayısının azalması ile birlikte, işlevini de yitirme sürecine girmiştir. Otomobil kullanımı kent mekanlarını olumsuz yönde etilemeye, yaya-mekan ilişkisini sınırlandırmaya başlamıştır. Ulaşım alışkanlıklarının değişimine bağlı olarak iskele işlevini kaybetmeye, mekan kurgusu içindeki önemini ve taşıdığı kimlik ögesini kaybetmesine neden olmuştur. Arnavutköy ile özdeşleşmiş olan iskele zamanla terkedilmiş ahşap bir yapı kimliğine bürünmüştür. 1946’da vapurlar günde 41 kere iskeleye yanaşırken, 1970’lere gelindiğinde sadece 29 defa uğramaktadırlar. (22)

4.2.2 İşlevi Değişen İskeleler : Rumelihisarı İskelesi Örneği

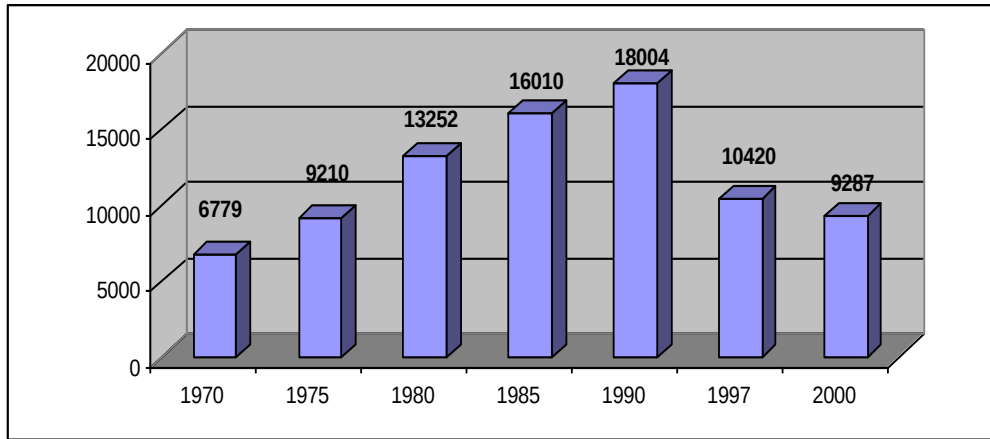
Yolcu sayısının azalması , buna bağlı olarak vapurların giderek daha az uğradığı Rumelihisarı ve Kuruçeşme İskeleleri bir süre sonra TDİ’ye gelir sağlamak amacıyla kapatılarak özel girişimcilere kiraya verilmiştir. İki iskelede günümüzde lokanta olarak hizmet vermektedirler.

4.2.2.1 Rumelihisarı İskelesi ve Yakın Çevresi Tarihsel Gelişimi

Rumelihisarı Türkler’in İstanbul’un fethi öncesi Avrupa yakasında yerleştikleri ilk yerleşme olmuştur. Halkı balıkçılık ile uğraşan bu yerleşme, balıkçı köyü olma özelliğini 1940’lı yıllara kadar sürdürmüştür. 1802 yılına ait Bostancıbaşı Defteri’nde kayıtlı bilgilere göre Kayalar Camii ile Baltalimanı Taş İskelesi Arasında 47 yalı,6 hane, Durmuş Dede Tekkesi, 3 iskele, Hisar Mektebi, hamamı, kahve ve dükkanları, tatlı su sebili ve nöbet yerinin bulunduğu kayıtlıdır.(31)

Rumelihisarı Mahallesinin nüfusu 1950'lere kadar büyük bir değişim göstermemiştir. 1950 sonrası köyden kente göç hareketinin başlaması ile iç kesimlerde kaçak yapılaşma süreci başlamıştır. Mahalle sınırları içerisinde yer alan Boğaziçi Üniversitesi ve Robert Koleji'nde çekim etkisi ile ikili bir nüfus yapısı oluşmuştur. Mevcut nüfusun %75'ini gecekondan alanlarında oturan alt gelir grubu oluştururken, %25'i üst gelir grubu oluşturmaktadır.(32)

1970 sonrası nüfus gelişimi incelendiğinde, semt nüfusunda 1970 ve 1990 yılları arasında %165 oranında bir artış meydana gelmiştir. 1970 sonrası köyden kente yaşanan göç hareketinde, Rumelihisarı sırtlarında hızlı bir kaçak yapılaşma süreci yaşanmıştır. 1990 sonrası idari bölünüşünde değişiklik yapılmış, mahalleden ayrılan yerleşmeler olmuştur. Bu sebeple nüfusunda göreceli bir azalma yaşanmıştır.



Grafik 4.4 1970-2000 Yılları Arası Rumelihisarı Nüfus Değişim Grafiği

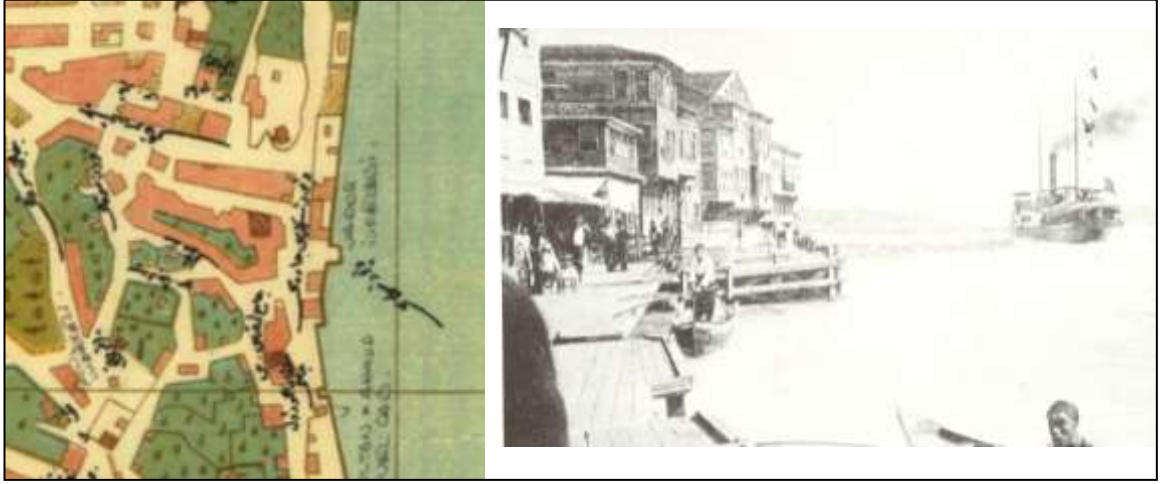
4.2.2.2 İskele Yolcu Sayılarının Değişimi

Rumelihisarı , 19.yy başında diğer Boğaz Köyleri gibi sadece vapur ile ulaşımın sağlandığı bir yerleşmedir. Günlük ortalama yolcu sayısı 408 kişi tespit edilmiştir.(kaynak) Zamanla sefer sayılarının azalması -özellikle 1960 sonrası - nedeniyle iskele 1970'li yıllarda kapanmıştır. Kısa bir süre sonra sadece sabah ve akşam olmak üzere iki sefer düzenlenmeye başlanmış, bu seferlerde günlük ortalama yolcu sayısı 17 kişi olduğu tespit edilmiştir.(33)

1980'lerin başında iskele kulanıma kapatılmış, 1980'li yılların son dönemlerinde ise iskele, restore edilerek lokanta olarak kullanıma açılmıştır.

4.2.2.3 İskele-Mekan İlişkisinin Tarihsel Süreçte Değişimi

Rumelihisarı iskele ve çevresi mekan kurgusu yüzyıl başında , sahil boyu devam eden yalılar, iskele, iskelenin hemen karşında yer alan hamam ve bugün hala mevcut camiden oluşmuştur. Köye ulaşım sadece deniz yolu ile sağlanmaktadır. Vapur iskelesi köyün merkezi konumundadır. 20.yy'ın ilk dönemlerinde, yerleşmenin ileri gelenleri sahildeki yalılarda oturmuşlar, geçimini balıkçılık ve kayıkçılık ile sağlayan kesim ise iç kısımlarda ikamet etmiştir.(31) Ticari fonksiyonlar iskele meydanı çevresinde toplanmıştır. İskele yoğun bir şekilde kullanılmıştır.

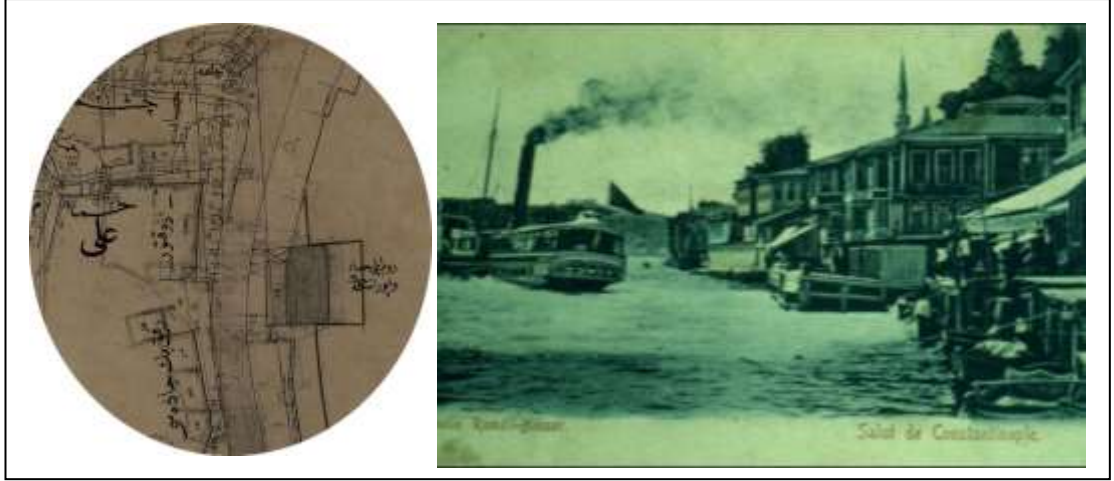


Şekil 4.4 1900 Rumelihisarı Haritası –1911Rumelihisarı İskelesi

1930'lu yıllarda tramvay hattının yaygınlaştırılması ile halk tramvayı tercih etmeye başlamış, bu durum vapur yolcu sayısında azalmalara neden olmuştur. Ancak tramvay hattının Bebek'e kadar uzanıyor olması, Rumelihisarı İskelesi kullanıcı sayısına etki etmemiştir.

1938 – 1941 li yıllar arasında yapımı tamamlanan sahil yolunun Rumelihisarı'ndan geçen kısmı, sahildeki yalılıların yıkılmasına ve mekan kurgusunun değişime neden olmuştur.(32)

Otomobil kullanımı yoğun olmamasına rağmen, iskele meydanı niteliğini yitirerek taşıt yolu olarak kullanılmaya başlanmıştır. Vapur , Rumelihisarı'na gelen tek ulaşım aracı olma özelliğini yitirmiştir. 1958 yılında sahil yolu genişletilerek mekandaki değişim devam etmiştir. Boğaz'daki imar hareketlerinin yoğunlaştığı bu dönemde , Rumelihisarı sırtlarında kaçak yapıların yapımı da başlamıştır.



Şekil 4.5 1930 Rumelihisarı Haritası –1920 Rumelihisarı İskelesi

1970’li yıllara gelindiğinde, eski balıkçı köyü Rumelihisarı’nda yavaş yavaş balık lokantaları açılmaya başlamıştır. Balık lokantalarını bir süre sonra kafeler ve çay bahçeleri izlemiştir. İstanbul’un farklı yerlerinden insanların gelip balık yediği bir mekan haline gelen Rumelihisarı, mekansal bir değişim süreci içerisine girmiştir. (32)

1975 sonrası yolcu sayısının giderek azalmasıyla işlevini yitiren iskele, 1980’li yılların ikinci yarısında işlev değiştirerek balıkçı lokantası olarak kullanıma açılmıştır. Bu değişim, sadece arazi kullanımda yaşanmamış aynı zamanda mekan kurgusunda da farklılaşmalara neden olmuştur. Rumelihisarı Kalesinde düzenlenen kültürel etkinlikler bu yaşanan dönüşüm sürecini hızlandırmıştır.



Fotoğraf 4.2 Rumelihisarı İskelesi – 1978(25)

4.2.3 Mevcut Olmayan İskeleler : Yenimahalle İskelesi Örneği

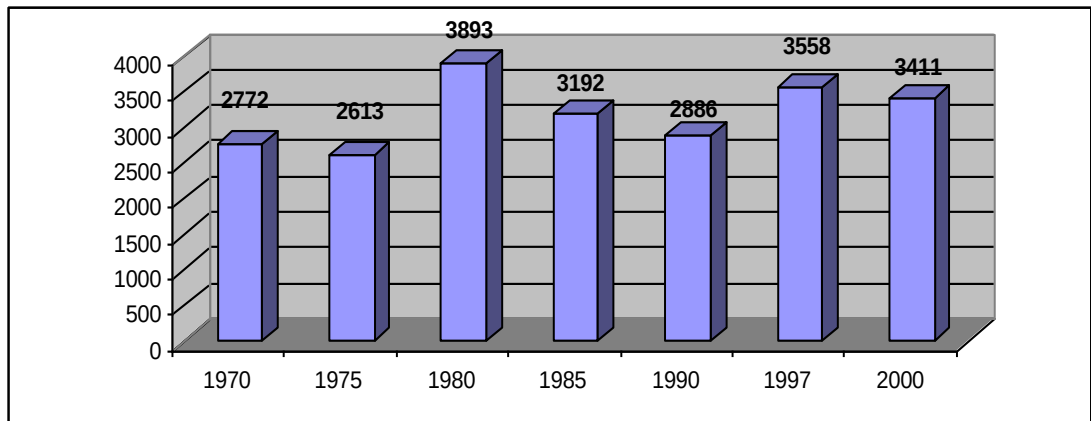
Yolcu sayısı azlığı nedeniyle kapatılan iskelelerin bir kısmı TDİ tarafından gelir sağlamak amacıyla , özel işletmecilere kiraya verilirken ; çeşitli gerekçelerle Yenimahalle, Vaniköy, Tarabya, Kireçburnu İskelelerine ait binalar yıkılmış ve iskeleler sökülüştür.

4.2.3.1 Yenimahalle İskelesi ve Yakın Çevresi Tarihsel Gelişimi

Yenimahalle günümüzde Sarıyer İlçesi'nin merkezi ile bütünleşmiş durumda olan, geçmişte nüfusunun çoğunluğunu azınlıkların oluşturduğu bir yerleşmedir. Yüzyıl başında 215 Rum, 80 Ermeni ve 10 Müslüman hanesinin bulunduğu yerleşmenin nüfusu o toplam 2100 kişidir. Yaz mevsimi nüfusu 2600'leri bulan bir sayfiye yeri niteliğine sahip yerleşmede, 1912 yılına ait Boğaziçi Salnamesinde semtte bir tiyatro ve üç gazino bulunduğu belirtilmiştir. (25)

Yenimahalle'nin nüfusunu oluşturan azınlıkların, 6-7 Eylül olayları sonrası semti terk etmeleri ile yerleşmenin nüfusunda bir azalma olmuş, azınlıklardan boşalan yerlere Türkler yerleşmiştir. Bu nüfus değişimi sosyal yapının değişimine de neden olmuştur. Tez çalışması kapsamında yapılan anket çalışmaları sırasında yüzyüze görüşülen mahalle sakinleri, eski komşularına olan özlemlerini sıkça dile getirmişlerdir. Ayrıca azınlıkların semttten ayrılmasını izleyen süreçte, semt genelinde köhneme yaşandığını belirtmişlerdir.

1970 ile 1975 arası Azınlıkların semti terk etmesi ile semt nüfusunda bir azalma yaşanmıştır.1975-1980 yılları arası dışardan göç alan semtin nüfusu %48 oranında artmıştır. Semt nüfusu bu tarihlerden sonra azalma eğilimi göstermiş, son iki nüfus sayımında nüfusunun tekrar arttığı tespit edilmiştir.



Grafik 4.5 1970-2000 Yılları Arası Yenimahalle Nüfus Değişim Grafiği

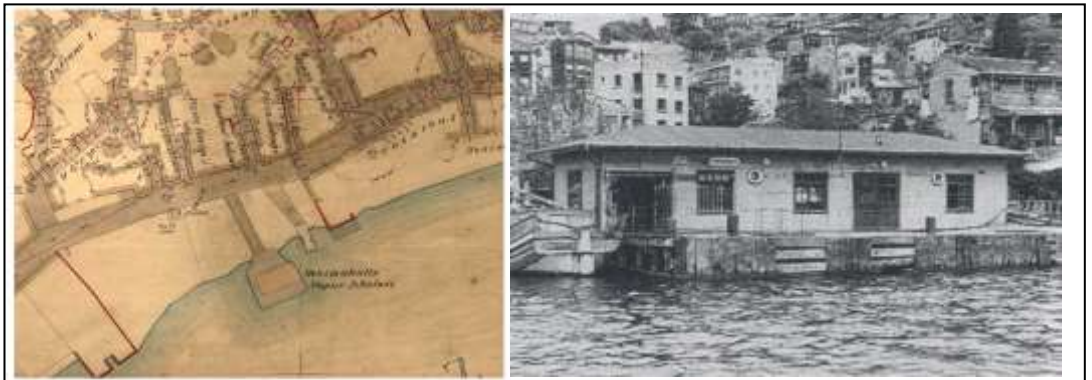
4.2.3.2 Yenimahalle İskele Yolcu Sayılarının Değişimi

Yenimahalle semtine, diğer Boğaz Semtleri gibi 1950'lere kadar karayolu ile ulaşım sınırlı olarak sağlanmıştır. 1912 yılındaki vapur yolcu sayıları incelendiğinde günlük 438 yolcu ortalamasına sahip olduğu tespit edilmiştir.(25) Yazın bu rakam gelen yazlıkçıların oranında artış göstermiştir.

1974 yılında yapılan yolcu sayımlarında bu rakam 878 yolcu olarak belirlenmiş, bu rakamın 696'sının Anadolukavağı yolcusu olduğunun altı çizilmiştir. Rakamın alındığı TDİ APK raporunda gemi kaptanları ile anket yapılmış , anket sonucunda Yenimahalle iskelesinin yolcu sayısının az olduğu ve Sarıyer İskelesi ile birbirlerine çok yakın olması nedeniyle seferlerin iptal edilmesi gerektiği yönünde görüş belirtilmiştir. 1978 yılında yapılan sayımlarda günlük ortalama yolcu sayısı 45 kişiye kadar düşmüştür. (25)Yolcu sayıları ile nüfus arasında bir ilişki kurulduğunda , 1912 yılında toplam nüfusun %25'i her gün vapur kullanırken, 1978'i yılına gelindiğinde bu oran %1'lere kadar gerilemiştir.

4.2.3.3 İskele-Mekan İlişkisinin Tarihsel Süreçte Değişimi

Geçmişten günümüze iskele çevresi semtin merkezi konumunda olmuş, iskele meydanı mekan kurgusunda pek farklılaşma yaşanmamıştır. Geçmişte ticari kullanımlar daha yoğun olmakla birlikte günümüzde bu yoğunluk azalmıştır. Semt fonksiyonel çeşitliliğini 6-7 Eylül olayları sonrası kaybetmiştir. Karayolu ulaşım imkanlarının artması ve sosyal yapıdaki değişim, yolcu sayısının azalmasına ve iskelenin işlevini yitirerek kapatılmasına neden olmuştur. İETT'nin 1948 yılında açmış olduğu Sarıyer – Taksim hattı da deniz ulaşımını olumsuz yönde etkileyen olaylardan biri olmuştur.(19)



Şekil 4.6 1930 Yenimahalle Haritası - Yenimahalle İskelesi

4.2.4 Kullanımı Değişmeyen İskeleler : Kandilli İskelesi Örneği

Boğaziçi'nde geçmişten günümüze kadar ki süreçte işlevini sürdürmeyi başarmış olan iskeleler mevcuttur. Bu iskelelerin kullanım yoğunluğu azalmış, iskele binaları restore edilmiş olsalar işlevlerini günümüzde de sürdürmektedirler. Anadolu Yakası'nda bu grupta değerlendirilen iskeleler; Kandilli, Kuzguncuk, Çengelköy, Beylerbeyi, Anadoluhisarı, Kanlıca, Paşabahçe, Beykoz ve Anadolu Kavağı İskeleleri'dir. Avrupa Yakası'nda ise; Ortaköy, Sarıyer ve Rumelikavağı İskeleleri'dir. Bu grupta incelenen iskelelerin 9'u Anadolu Yakası'nda, 4'ü Avrupa Yakası'nda hizmet vermektedirler.

4.2.4.1 Kandilli İskelesi ve Yakın Çevresi Tarihsel Gelişimi

İdari açıdan Üsküdar İlçesi'ne bağlı bir mahalle olan Kandilli'nin güneyinde Vaniköy, kuzeyinde Küçüksu Mahalleleri bulunur. Semtin içinden denize ve yalılara paralel Kandilli Caddesi geçmektedir. 18. yy ikinci yarısında çoğunluğu Türk, bir kısmı Ermeni ve Rum kökenlilerin oluşturduğu köy halkının dışında sarayın önde gelenleri Kandilli'yi ikamet yeri olarak seçmişlerdir.(34) 19.yy ortalarında Şirket-i Hayriye'nin vapur seferlerinin başlaması ile o döneme kadar sadece kayıklar ile ulaşım sağlanan yerleşmenin erişebilirliği artmıştır. Bu tarihlerde özellikle saraya yakın İngiliz ve Fransız zenginleri Kandilli'ye yerleşmeye başlamışlardır.(35)

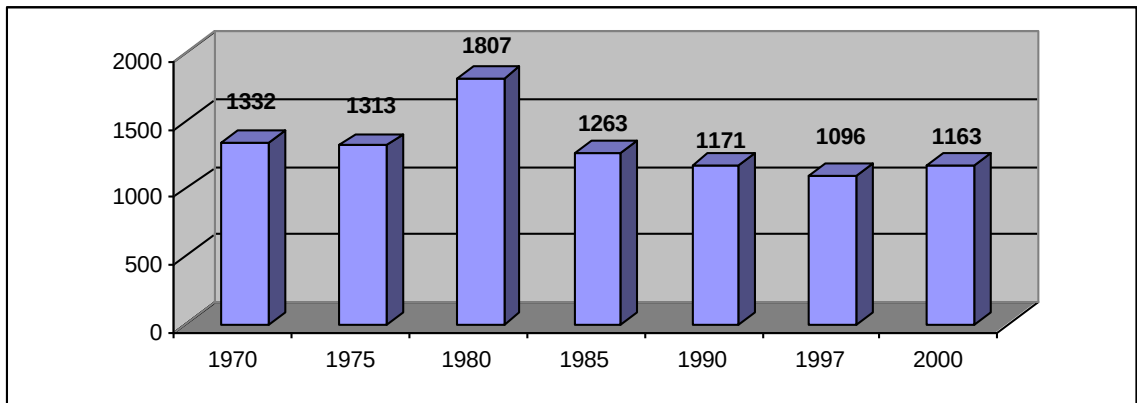
Kandilli eskiden beri nüfuslu kimselerin tercih ettiği, doğal güzelliklerini korumayı başarmış bir mekan olmuştur. 1916 yılında yaşanan büyük yangın nedeniyle mahallenin mekan kurgusunda bazı değişimler olsada, eski dokusunu günümüzde de koruyabilmiştir.

Kandilli geçmişten beri nüfusu yoğun bir yerleşme olmamış, nüfusu hiç bir zaman 2000'nin üzerine çıkmamıştır. Nüfusu, mevcut yerleşik köy halkının yanında sürekli ikamet etmeyip dönem dönem ikamet eden sarayın önde gelenleri ve üst gelir grubuna mensup kişilerden oluşmuştur. 1912 tarihli Boğaziçi salnamesine göre(25), Kandilli nüfusu 1570 kişi, nüfusun etnik dağılımı ise 700 Türk, 500 Rum, 170 Ermeni ve 200 yabancı şeklinde olduğu belirtilmiştir.

Tablo 4.3 1912 Kandilli Mahalle Nüfusu Etnik Gruplara Göre Dağılımı

Etnik Yapı	Nüfus	%
Türk	700	44,59
Rum	500	31,85
Ermeni	200	12,74
Yabancı	170	10,83
Toplam	1570	100,00

İstanbul'un Cumhuriyet'in ilanı sonrası idari merkez niteliğini yitirmesi, Kandilli nüfusunu ve demografik yapısını olumsuz yönde etkilemiştir. 1970 ile 2000 yılları arasında Kandilli nüfusunda değişim yaşanmamıştır. (Grafik 4.6)

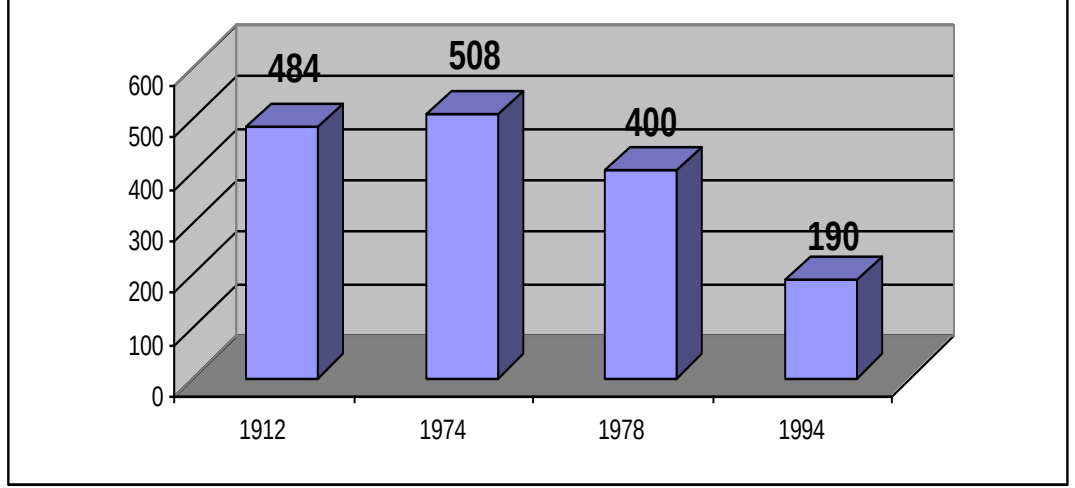


Grafik 4.6 1970 – 2000 Yılları Arası Kandilli Nüfus Değişimi

4.2.4.2 İskele Yolcu Sayılarının Değişimi

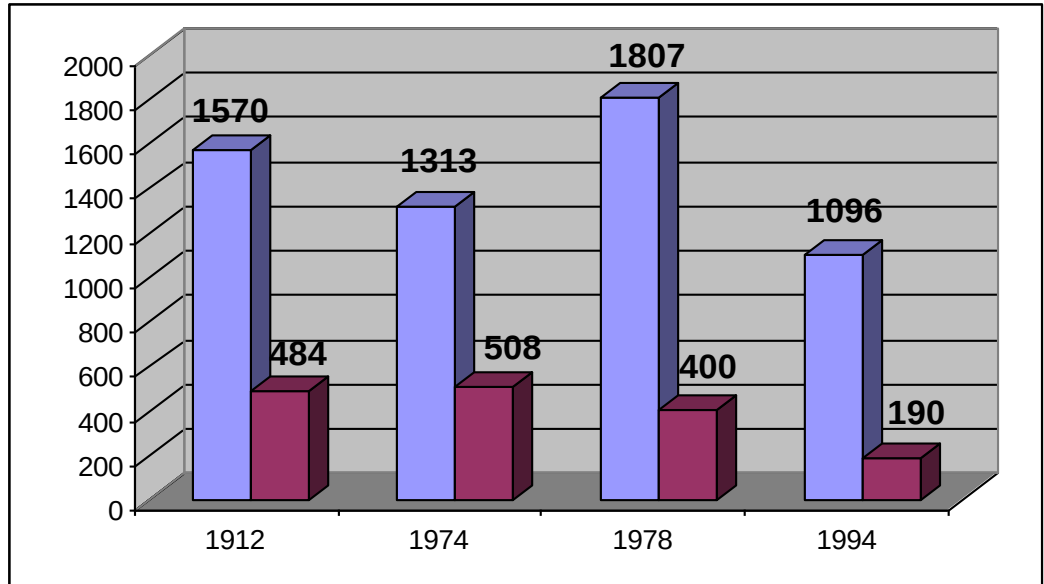
Semtın ilk kurulduğu yıllarda Kandilli, uzun yıllar kent merkezi ile arasındaki ulaşımı kayıklarla sağlamıştır. O dönemlerde Kandilli saray erkanının en sık ziyaret ettiği semtlerden biri olma özelliğine sahip olduğu için Boğaz'da hizmet veren en görkemli kayıklardan biri Kandilli'ye yolcu taşımıştır. 19.yy ikinci yarısında Şirket-i Hayriye'nin vapur seferlerine başlaması ile semtin şehirle olan bağı kuvvetlenmiştir. Sadece saray erkanı değil, üst gelir grubuna mensup kişiler ve yabancılar Kandilli'ye yerleşmeye başlamışlardır.(19) Belli dönemlere göre günlük ortalama yolcu sayısı dönemlere göre incelendiğinde, 1978 'e kadar yoğun bir şekilde iskele kullanılmaktadır. Günlük ortalama yolcu sayısı 400 kişidir. 1976'da iskeleye Liberya

bandıralı bir geminin çarpması sonucu bir süre kullanım dışı kalmıştır.(35) En son 1994 yılı verilerine göre iskele günlük ortalama yolcu sayısı %50 oranında azalmıştır.



Grafik 4.7 1970 – 2000 Yılları Arası Kandilli İskele Yolcu Sayısı Değişimi

İskele yolcu sayıları ile nüfus arasındaki ilişki incelendiğinde, iskele kullanıcı sayısının nüfusa oranı 1912’de % 30 iken, 1994 ‘te bu oran %17’e gerilemiştir. II. Boğaz Köprüsü’nün yapımı Kandilli İskele kullanıcı sayısını I. Köprü’nün yapımına kıyasla daha fazla etkilemiştir.



Grafik 4.8 Kandilli Nüfus-Yolcu Sayısı Değişimi Karşılaştırması

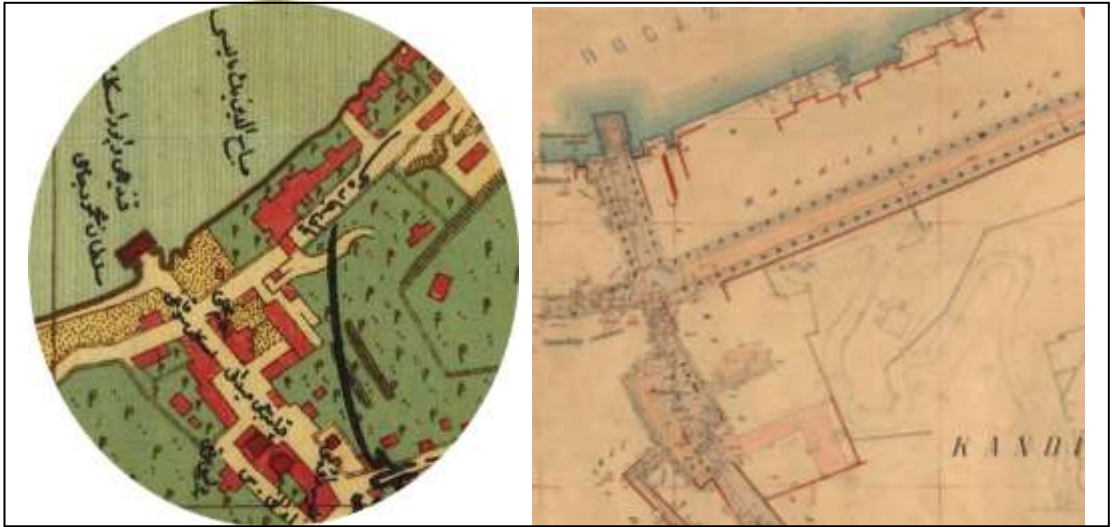
4.2.4.3 İskele-Mekan İlişkisinin Tarihsel Süreçte Değişimi

Kandilli semti yapılaşmış çevresi , incelenen diğer iskelelerden farklılık göstermektedir. İskele ve çevresi merkez olmak üzere , iskeleye dik inen yol üzerinde de yoğun bir yapılaşma görülmekte, bunun dışındaki alanlarda ise kendi özel bahçeleri olan sahil boyu sıralanmış yalılar ve topoğrafya ile uyumlu, tepelere doğru yayılan seyrek bir yapılaşma hakim olmuştur. Geçmişte ve günümüzde de bu karakteristik yapı korunmuştur.



Fotoğraf 4.3 Kandilli İskelesi ve İskele Meydanı – 1900

1900’lü yıllarda II. Abdülhamid’in kızkardeşi için yapılan Cemile Sultan Yalısı , iskele meydanını sınırlayıcısı iken, 1916 yılında çıkan büyük yangında bu yalı yanarak yok olmuştur. Aynı yangında yanan eski iskele 1976 yılında bir tankerin çarpması sonucu yıkılmış ve tekrar yapılmak zorunda kalmıştır. (19)



Şekil 4.7 Kandilli İskele Meydanı 1900 -1930

4.3 Alansal Analiz Çalışması

İskelele çevresindeki mevcut fiziki durumu tespit etmek üzere arazi tespit çalışması yapılmıştır. İskele kullanımındaki değişimin mekan üzerindeki etkisinin ortaya konulması amaçlanmıştır. Geçmiş arazi verilerine ulaşamamış, bu yüzden bir karşılaştırma yapılamamıştır. Sadece mevcut durumun değerlendirmesi yapılarak, ileride hazırlanacak olan araştırma konuları için bir altık olması öngörülmüştür.

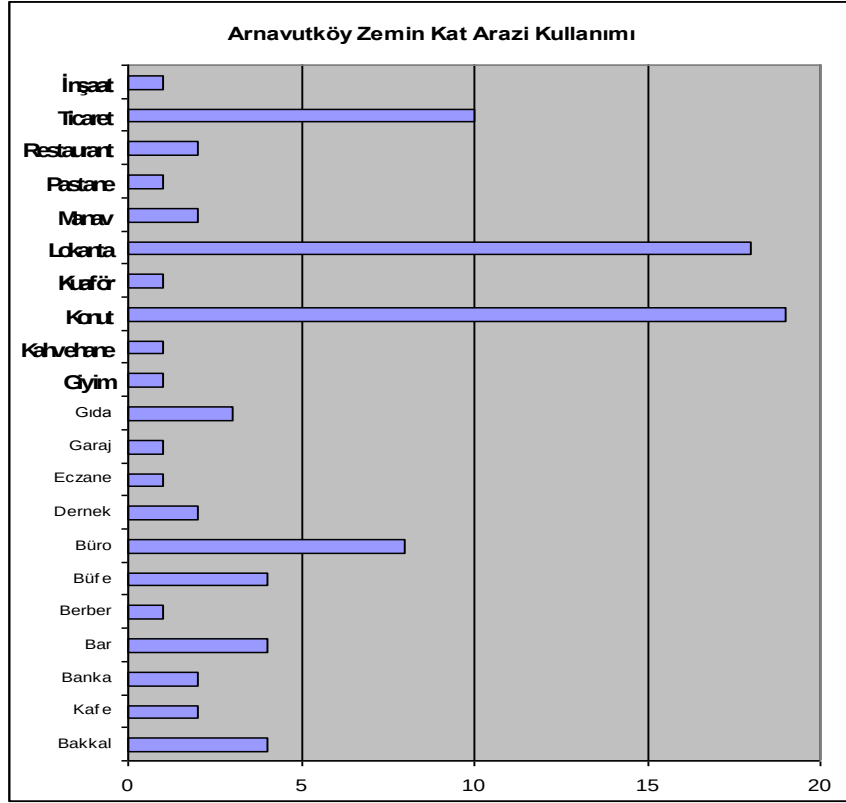
Analiz alanı iskele merkezli 100m.'lik yürüme mesafesi içerisindeki tüm yapıları içermektedir. Yapılar; bina kat adedi, bina yapı durumu , zemin kat ve zemin üstü kat kullanımı kriterlerine göre değerlendirilmiştir.

4.3.1 Arnavutköy Mevcut Durum Arazi Tespitleri

Yapılan arazi tespitleri sonunda Arnavutköy İskelesi çevresinde, analiz yarıçapı içerisinde 85 binaya ait bina yapı durumu, bina kat adedi , zemin kat ve zemin üstü kat kullanımı bilgileri toplanmıştır.

Tablo 4.4 Zemin Kat Arazi Kullanım Tablosu

Zemin Kat Kullanımı	Adet	%
Bakkal	4	5
Kafe	2	2
Banka	2	2
Bar	4	5
Berber	1	1
Büfe	4	5
Büro	8	9
Dernek	2	2
Eczane	1	1
Garaj	1	1
Gıda	3	3
Giyim	1	1
Kahvehane	1	1
Konut	19	22
Kuaför	1	1
Lokanta	18	20
Manav	2	2
Pastane	1	1
Restoran	2	2
Ticaret	10	11
İnşaat	1	1
Toplam	88	100

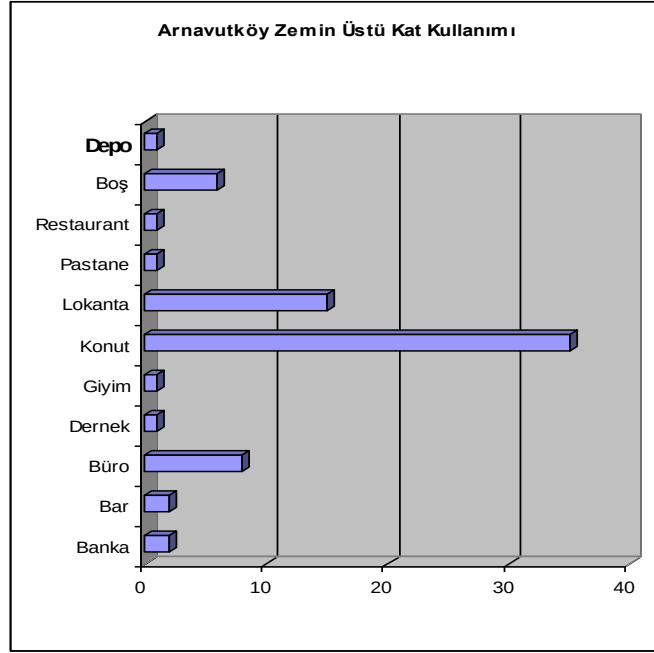


Grafik 4.9 Zemin Kat Arazi Kullanım Dağılımı

Zemin kat kullanımı dağılımları Tablo 4.5 'de verilmiştir. Bu dağılıma göre zemin kullanımında en çok tespit edilen kullanımlar; Konut (%22) ve Lokanta (%20) olmuştur.

Tablo 4.5 Zemin Üstü Kat Kullanım Tablosu

Zemin Üstü Kat Kullanımı	Adet	%
Banka	2	3
Bar	2	3
Büro	8	11
Dernek	1	1
Giyim	1	1
Konut	35	48
Lokanta	15	21
Pastane	1	1
Restoran	1	1
Boş	6	8
Depo	1	1
Toplam	73	100

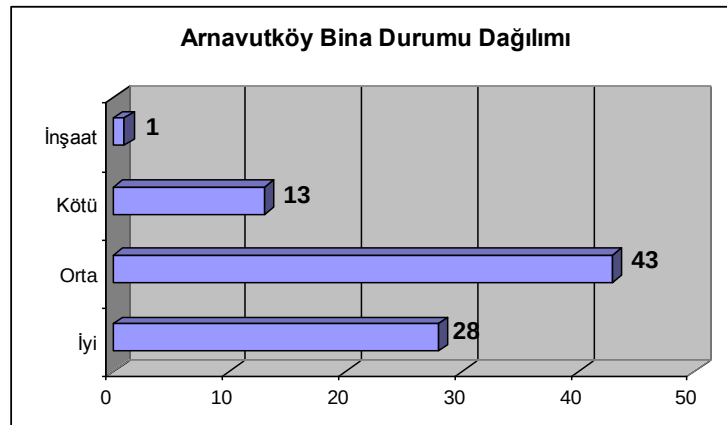


Grafik 4.10 Zemin Üstü Kat Kullanım Dağılımı

Bu dağılıma göre zemin üstü kat kullanımında en çok göze çarpan Konut (%48) ve Lokanta (%21) kullanımı olmuştur.

Tablo 4.6 Bina Durumu Dağılımı

Bina Durumu	İyi	Orta	Kötü	İnşaat	Toplam
Arnavutköy	28	43	13	1	85
Yüzde (%)	33	51	15	1	100

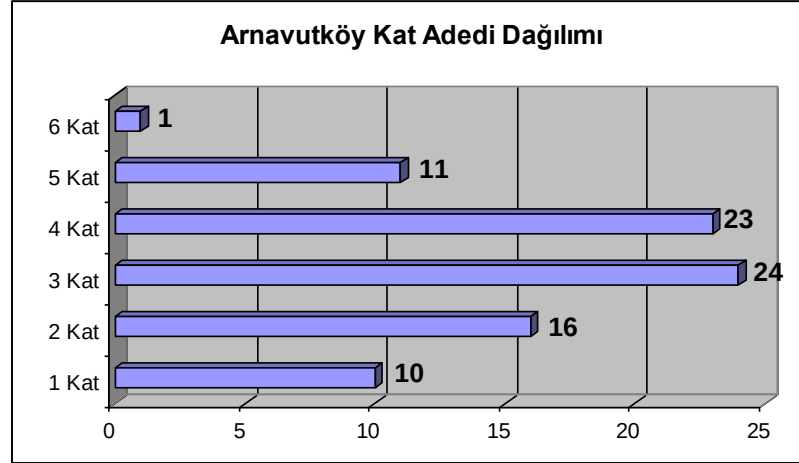


Grafik 4.11 Bina Yapı Durumu Analizi

Tespitleri yapılan binaların yapı durumu dağılımına göre; %51'i orta , %33'ünün iyi durumda olduğu görülmektedir.

Tablo 4.7 Bina Kat Adetleri Dağılımı

Bina Kat Adedi	1 Kat	2 Kat	3 Kat	4 Kat	5 Kat	6 Kat	Toplam
Arnavutköy	10	16	24	23	11	1	85
Yüzde (%)	12	19	28	27	13	1	100



Grafik 4.12 Bina Kat Adedi Analizi

Arnavutköy İskele çevresi analiz yapılan alanda bina kat adetleri tespitlerine göre oluşan dağılım Grafik 4.12’te verilmiştir. Bu dağılıma göre alanda 4 ve daha az katlı yapılar çoğunluktadır.



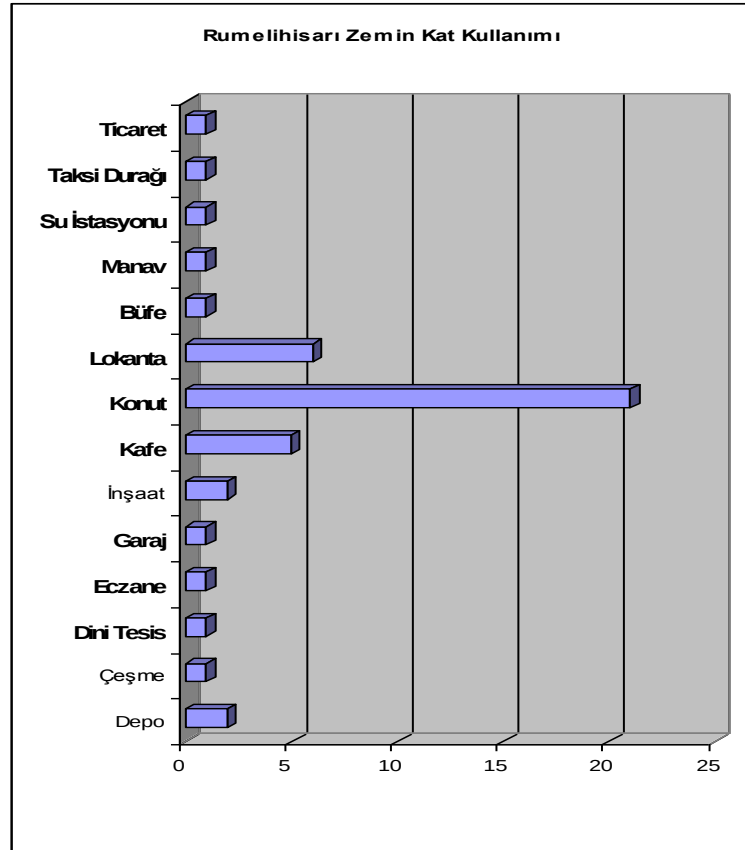
Fotoğraf 4.4 Arnavutköy Analiz Alanı Bina Örnekleri -2004

4.3.2 Rumelihisarı Mevcut Durum Arazi Tespitleri

Rumelihisarı İskelesi merkezli analiz alanında 44 yapının mevcut durumları tespit edilmiştir.

Tablo 4.8 Zemin Kat Arazi Kullanım Tablosu

Zemin Kat Kullanımı	Adet	%
Depo	2	4
Çeşme	1	2
Dini Tesis	1	2
Eczane	1	2
Garaj	1	2
İnşaat	2	4
Kafe	5	11
Konut	21	47
Lokanta	6	13
Büfe	1	2
Manav	1	2
Su İstasyonu	1	2
Taksi Durağı	1	2
Ticaret	1	2
Toplam	45	100



Grafik 4.13 Zemin Kat Arazi Kullanım Dağılımı

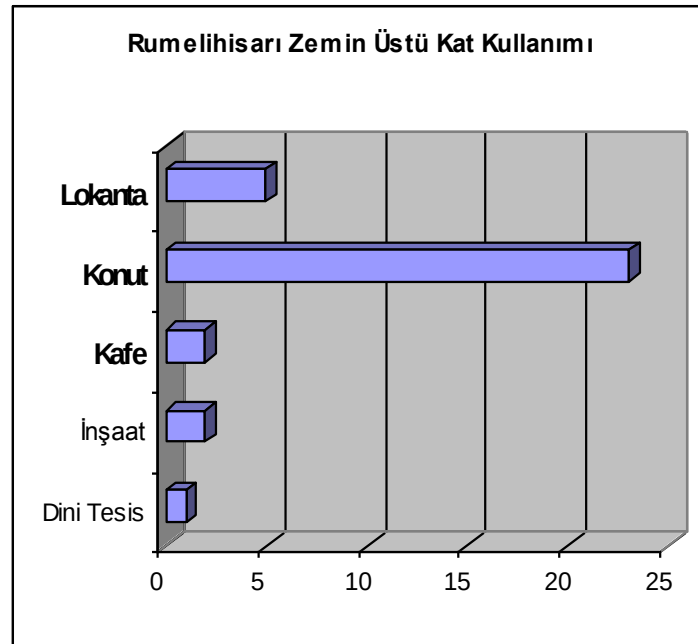
Zemin kat kullanımı dağılımlarına göre en çok tespit edilen kullanım, %47'lik oranla Konut kullanımı olmuştur. Bunu % 13 bir oranla Lokanta kullanımı izlemektedir.



Fotoğraf 4.5 Rumelihisarı Analiz Alanı Bina Örnekleri-2004

Tablo 4.9 Zemin Üstü Kat Kullanım Tablosu

Zemin Üstü Kat Kullanımı	Adet	%
Dini Tesis	1	3
İnşaat	2	6
Kafe	2	6
Konut	23	70
Lokanta	5	15
Toplam	33	100

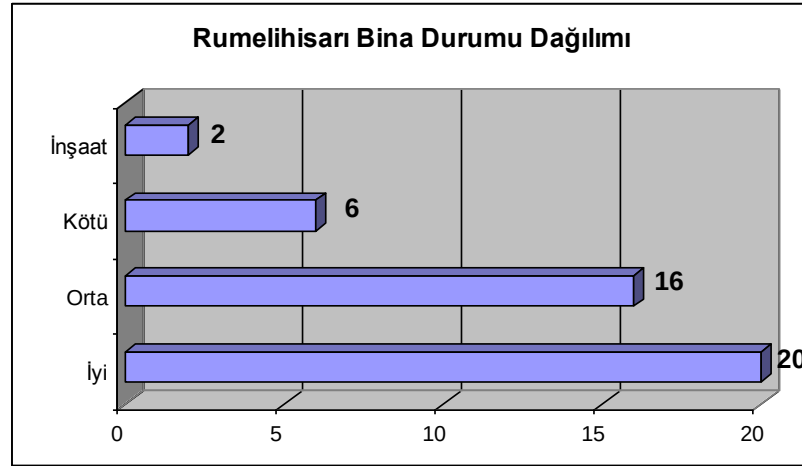


Grafik 4.13 Zemin Üstü Kat Kullanım Dağılımı

Yukarıdaki tabloda da görüldüğü üzere zemin üstü kat kullanım dağılımına bakıldığında konut kullanımı %70’lik bir oranla öne çıkmaktadır. Bunu %15 oranıyla lokanta kullanımı izlemektedir.

Tablo 4.10 Bina Durumu Dağılımı

Bina Durumu	İyi	Orta	Kötü	İnşaat	Toplam
Rumelihisarı	20	16	6	2	44
Yüzde (%)	46	36	14	4	100

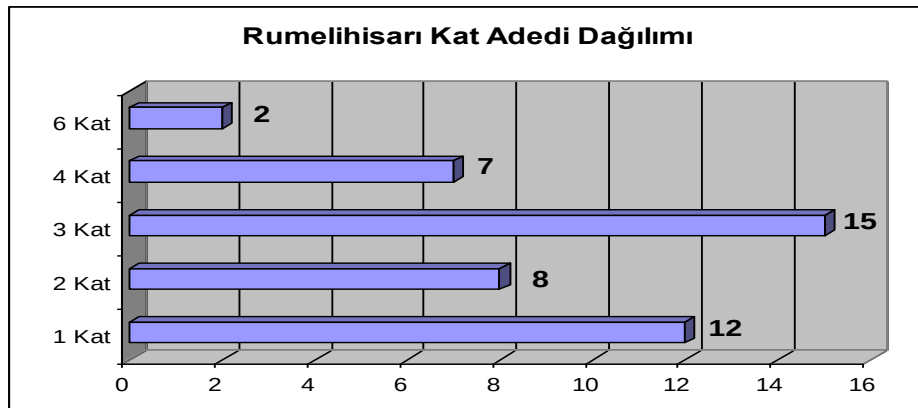


Grafik 4.14 Bina Yapı Durumu Analizi

Rumelihisarı bina durumu dağılım tablosuna bakıldığında %46’sının iyi durumda olduğu, %14’sının ise kötü durumda olduğu görülmektedir.

Tablo 4.11 Bina Kat Adetleri Dağılımı

Bina Kat Adeti	1 Kat	2 Kat	3 Kat	4 Kat	5 Kat	6 Kat	Toplam
Rumelihisarı	12	8	15	7	0	2	44
Yüzde (%)	27	18	34	16	0	5	100



Grafik 4.15 Bina Kat Adedi Analizi

Rumelihisarı bina kat adetleri dağılımı incelendiğinde 3 katlı yapıların % 34'lük bir oranla öne çıktığı görülmüştür. 6 Katlı yapılar %5 gibi düşük bir orana sahiptir.



Fotoğraf 4.6 Rumelihisarı Analiz Alanı Bina Örnekleri-2004

4.3.3 Yenimahalle Mevcut Durum Arazi Tespitleri

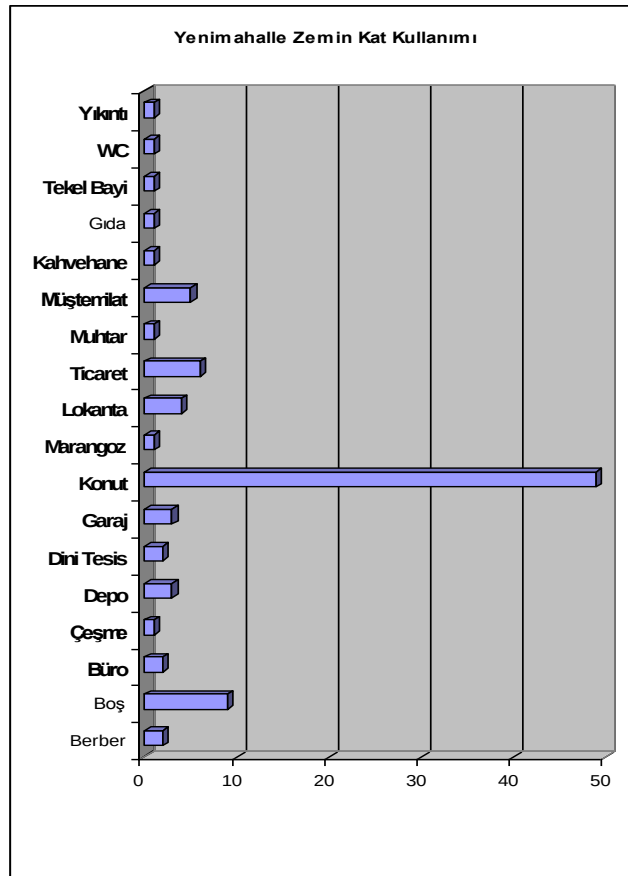
Yenimahalle semtinde, analiz alanında 88 yapının mevcut durumları tespit edilmiştir.

Tablo 4.13 Zemin Kat Arazi Kullanım Tablosu

Zemin Kat Kullanımı	Adet	%
Berber	2	2
Boş	9	10
Büro	2	2
Çeşme	1	1
Depo	3	3
Dini Tesis	2	2
Garaj	3	3
Konut	49	53
Marangoz	1	1
Lokanta	4	4
Ticaret	6	6
Muhtar	1	1
Müştemilat	5	5
Kahvehane	1	1
Gıda	1	1
Tekel Bayi	1	1
WC	1	1
Yıkıntı	1	1
Toplam	93	100



Fotoğraf 4.7 Yenimahalle Analiz Alanı Bina Örnekleri-2004

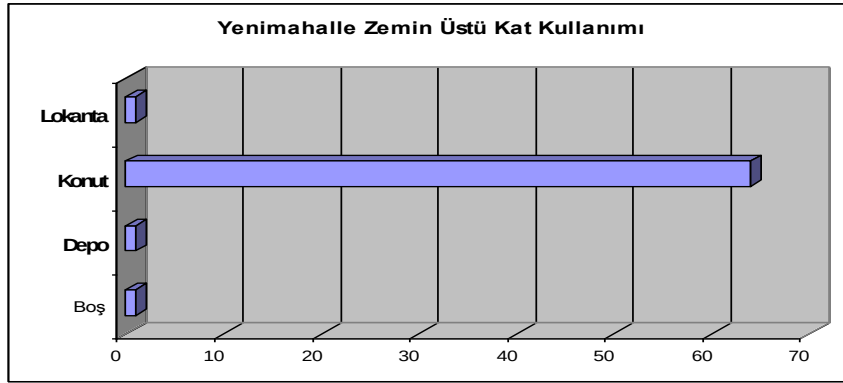


Grafik 4.16 Zemin Kat Arazi Kullanım Dağılımı

Yenimahalle zemin kat arazi kullanım tablosunda görüldüğü üzere (%53) konut kullanımı çoğunluktadır.

Tablo 4.14 Zemin Üstü Kat Kullanım Tablosu

Zemin Üstü Kat Kullanımı	Adet	%
Boş	1	1
Depo	1	1
Konut	64	96
Lokanta	1	1
Toplam	67	100

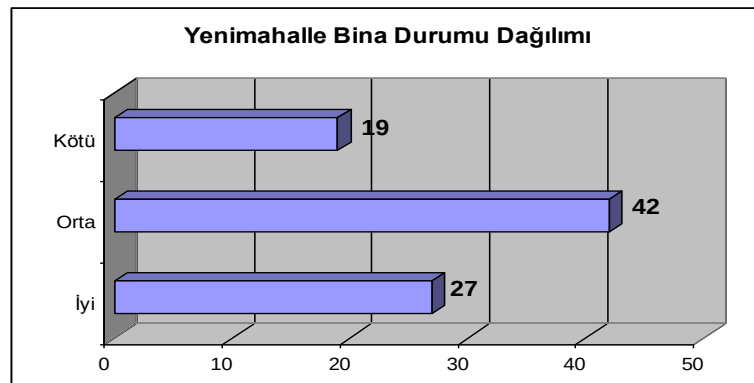


Grafik 4.17 Zemin Üstü Kat Kullanım Dağılımı

Zemin üstü kat kullanım tablosuna bakıldığında (%96) konut kullanımının ağırlıkta olduğu görülmektedir.

Tablo 4.15 Bina Durumu Dağılımı

Bina Durumu	İyi	Orta	Kötü	Toplam
Yenimahalle	27	42	19	88
Yüzde (%)	31	48	22	100

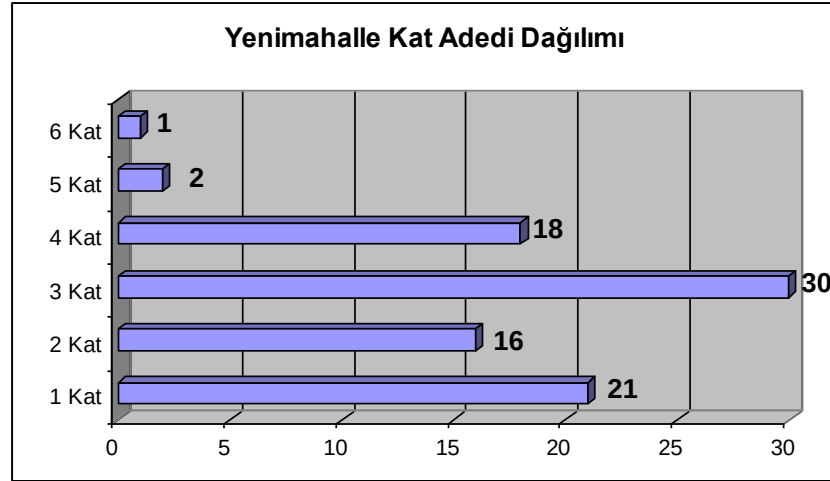


Grafik 4.18 Bina Yapı Durumu Analizi

Yenimahalle bina durumu dağılımına bakıldığında binaların %48'inin orta durumda olduğu görülmektedir.

Tablo 4.16 Bina Kat Adetleri Dağılımı

Bina Kat Adeti	1 Kat	2 Kat	3 Kat	4 Kat	5 Kat	6 Kat	Toplam
Yenimahalle	21	16	30	18	2	1	88
Yüzde (%)	24	18	34	20	2	1	100



Grafik 4.19 Bina Kat Adedi Analizi

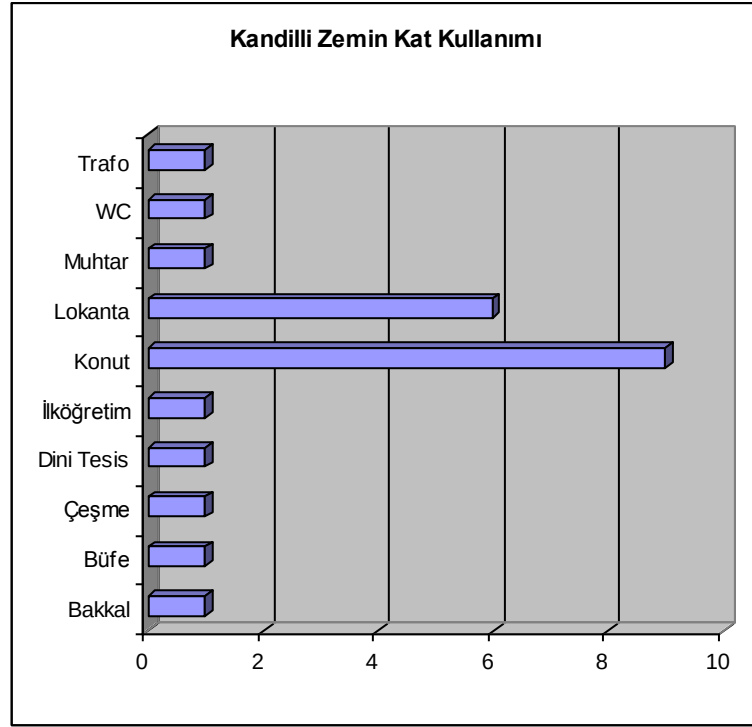
Yenimahalle kat adeti dağılımı grafiği incelendiğinde 3 katlı (%34) yapıların ağırlıkta olduğu görülmektedir. 6 katlı yapılar sadece %1’lik bir orana sahiptir.

4.3.4 Kandilli Mevcut Durum Arazi Tespitleri

Kandilli semtinde, analiz alanında 25 yapının mevcut durumları tespit edilmiştir.

Tablo 4.17 Zemin Kat Arazi Kullanım Tablosu

Zemin Kat Kullanımı	Adet	%
Bakkal	1	4
Büfe	1	4
Çeşme	1	4
Dini Tesis	1	4
İlköğretim	1	4
Konut	9	39
Lokanta	6	26
Muhtar	1	4
WC	1	4
Trafo	1	4
Toplam	23	100



Grafik 4.20 Zemin Kat Arazi Kullanım Dağılımı

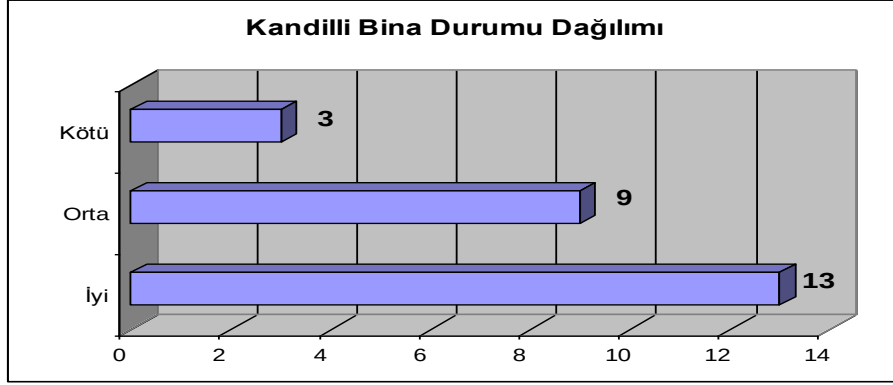
Kandilli zemin kat arazi kullanım dağılımı tablosuna bakıldığında %39 oranında konut kullanımı ve % 26 oranında lokanta kullanımının ağırlıkta olduğu görülmektedir.



Fotoğraf 4.8 Kandilli Analiz Alanı

Tablo 4.18 Bina Durumu Dağılımı

Bina Durumu	İyi	Orta	Kötü	Toplam
Kandilli	13	9	3	25
Yüzde (%)	52	36	12	100

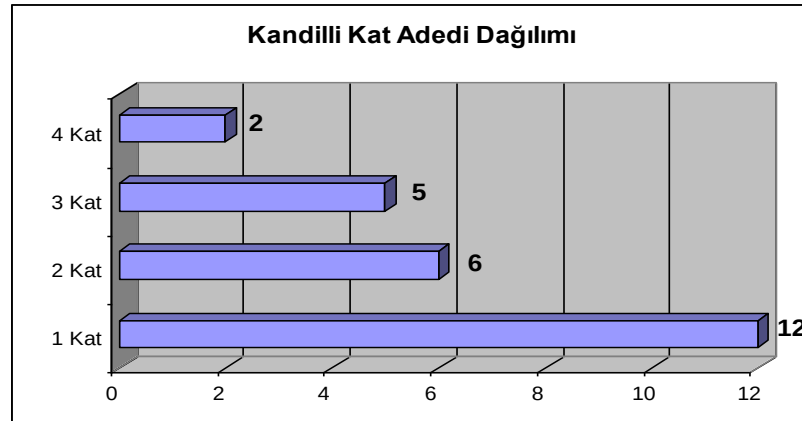


Grafik 4.21 Bina Yapı Durumu Analizi

Bina Durum dağılımı tablosu incelendiğinde binaların %52'sinin iyi durumda olduğu görülmektedir. Binaların %12'si ise kötü durumdadır.

Tablo 4.19 Bina Kat Adetleri Dağılımı

Bina Kat Adeti	1 Kat	2 Kat	3 Kat	4 Kat	Toplam
Kandilli	12	6	5	2	25
Yüzde (%)	48	24	20	8	100



Grafik 4.22 Bina Kat Adeti Analizi

Yukarıdaki grafikte bina kat adetleri dağılımı gösterilmektedir. 1 katlı binaların oranı %48, 2 katlı binaların oranı %24, 3 katlı binaların oranı %20, 4 katlı binaların oranı ise %8'dir.

4.3.5 Fiziksel Bulguların Değerlendirilmesi

Arazi çalışması sonucunda elde edilen fiziksel bulgularla iskeleler ve yakın çevrelerindeki mevcut arazi kullanımı ortaya konulmuştur. İskeleleri tek tek değerlendirdiğimizde en yoğun ticari kullanımın Arnavutköy’de olduğu tespit edilmiştir. Arnavutköy’de zemin kat kullanımları, sınıflandığında lokanta kullanımı ön plana çıkmıştır. Analiz alanı genelinde ticari faaliyetlerin zemin katla sınırlı kalmadığı, üst katlarında kullanıldığı görülmüştür. Diğer iskelelerin çevresinde bu denli yoğun bir ticari kullanım bulunmamaktadır. Kandilli ve Rumelihisarı’nda zemin kat kullanımları Arnavutköy’deki gibi lokanta ve kafe olarak kullanılmakta, buna karşın ticari faaliyetler üst katlara çıkma eğiliminde değildirler. İncelenen üç iskelenin yakın çevresinde lokanta ve kafe gibi servisler mekanın canlı kalmasını sağlarken, Yenimahalle’de iskelenin eski yerine bitişik lokanta dışında zemin katlarda bu servisler bulunmamaktadır.

İskele yakın çevresindeki kat yükseklikleri incelendiğinde, 3 katlı yapılar çoğunluğu oluşturmaktadır. Analiz alanlarında 4 kat üstü yapılar Kandilli, Yenimahalle ve Rumelihisarı’nda çok az olmakla birlikte, Arnavutköy’de bu yapıların fazlalığı dikkat çekmektedir. Yüksek katlı yapıların Arnavutköy’de daha fazla oluşunun nedeni, geçmişte de yoğun bir yerleşme olması ve eski yalıların yatayda değil dikeyde gelişmiş olmalarıdır.



Fotoğraf 4.3.6 Arnavutköy Bina Kat Adetleri Mevcut Durum

Bina durumlarına göre analiz alanındaki yapıların; Arnavutköy’de %84’ü, Rumelihisarı’nda % 82’si , Yenimahalle’de %78’i ve Kandilli’de %88’i iyi ve orta durumdadır. Yenimahalle’de yapılar daha yıpranmış durumdadır. Ticari canlılığın olmaması ve diğer iskele çevrelerinde gelişmiş olan servis hizmetlerinin Yenimahalle’de yaygınlaşmaması, mevcut yapılarda köhnemeye neden olmuştur.

4.4 Mekana Yönelik Sosyal Çevre Bulguları

Araştırma kapsamında incelenen iskele ve yakın çevrelerinde, potansiyel iskele kullanıcılarıyla raslantısal yüzyüze görüşme yöntemi kullanılarak anketler yapılmıştır. Yapılan anket sayısı belirlenirken, DİE'sünce belirlenmiş olan binde 3 örneklem, semtlerin nüfusunun az olması nedeniyle binde 5 kabul edilmiştir. Alınan örnekleme göre iskele mevcut nüfusları ve yapılan anket sayıları Tablo 4.20'de verilmiştir.

Tablo 4.20 Örnekleme Göre Belirlenen ve Yapılan Anket Sayılarının Dağılımı

Mahalle Adı	Mahalle Nüfusu	Örneklem	Hedeflenen Anket Sayısı	Yapılan Anket Sayısı
Arnavutköy	4889	0,005	24	27
Rumelihisarı	9287	0,005	46	20
Yenimahalle	3411	0,005	17	14
Kandilli	1163	0,005	6	10
Toplam			94	71

Örnekleme göre belirlenen anket sayısı Kandilli'de bilimsel çıkarım yapabilmek için yetersiz olabileceğinden, anket sayısı 10'a çıkartılmıştır.

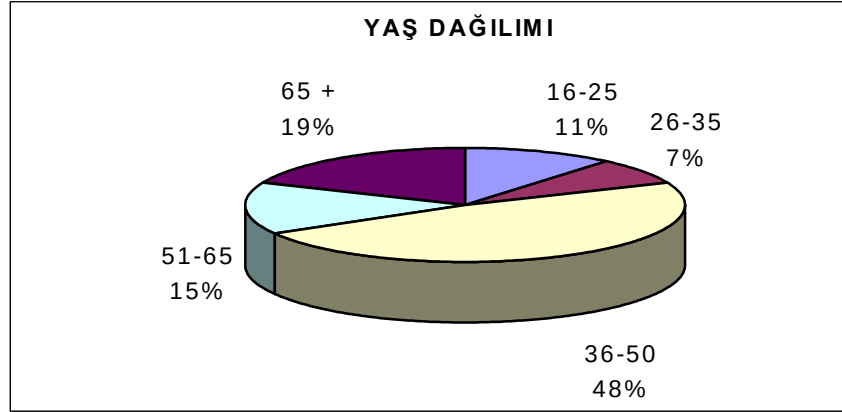
Anket çalışmalarında öncelikle kullanıcı kimliğini belirleyen kriterler sorgulanmıştır. Bunu kullanıcının mekanla olan ilişkisinin ortaya konduğu sorular takip etmiştir. Son olarak anketlerde asıl hedeflenen kullanıcıların ulaşım alışkanlıkları ve denizyolu kullanımına yönelik sorular yöneltilmiştir. İskelenin mevcut durumuna göre iskeleye yönelik sorular iki gruba ayrılmıştır. Mevcut durumda iskele kullanımı devam eden mahallelerde, vapur kullanma sıklığına yönelik sorular sorulmuştur. Günümüzde iskelesi farklı bir fonksiyona dönüşmüş olanlarda ise geçmişteki iskele kullanımına yönelik sorular yöneltilmiştir.

4.4.1 Arnavutköy Sosyal Çevre Bulguları

Yaş Dağılımı:

Tablo:4.21 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Yaş Gruplarına Göre Dağılımı

YAŞ GRUPLARI	16-25	26-35	36-50	51-65	65 +	TOPLAM
ADET	3	2	13	4	5	27
%	11	7	48	15	19	100



Grafik 4.23 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Yaş Gruplarına Göre Dağılımı

Tabloda görüldüğü üzere görüşülen kişilerin çoğunluğu (%48) 36 – 50 yaş grubunda yer almaktadır. Deneklerin %19'u 65 yaş ve üzerindeki kullanıcı grubunu oluştururken, %11'i ise 25 yaşın altındadır.

Cinsiyet:

Tablo 4.22 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Cinsiyet Dağılımı

CİNSİYET	KADIN	ERKEK	TOPLAM
ADET	8	19	27
%	30	70	100



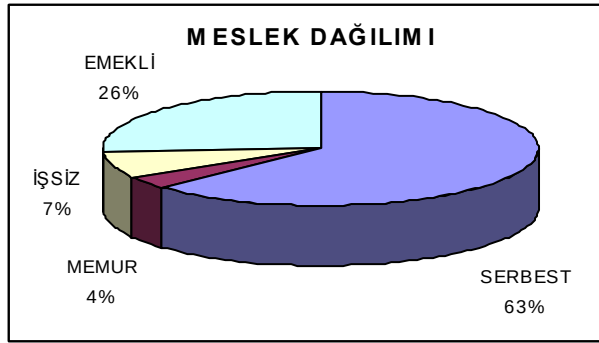
Grafik 4.24 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Cinsiyet Durumu

Anket sorularını cevaplayanların çoğunluğunu erkekler oluşturmaktadır.

Meslek Dağılımı:

Tablo 4.23 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Meslek Dağılımı

MESLEK	SERBEST	MEMUR	İŞSİZ	EMEKLİ	TOPLAM
ADET	17	1	2	7	27
%	63	4	7	26	100



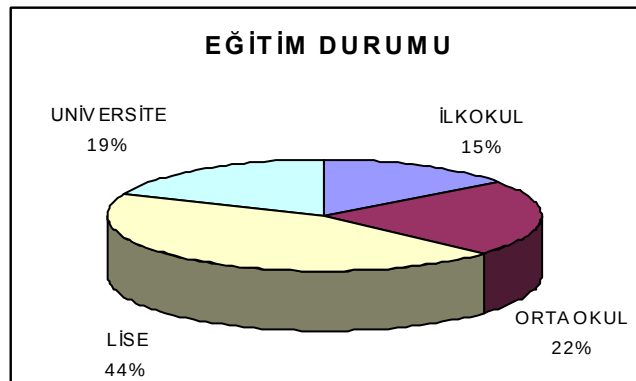
Grafik 4.25 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Meslek Dağılımı

Ankete katılanların %63'ünü serbest meslek sahipleri, %26'sını ise emekliler oluşturmaktadır. Meslek grupları içinde memurlar , deneklerin %4'ünü oluşturan en düşük orana sahip gruptur.

Eğitim Durumu:

Tablo 4.24 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Eğitim Durumları

EĞİTİM DURUMU	İLKOKUL	ORTAOKUL	LİSE	UNİVERSİTE	TOPLAM
ADET	4	6	12	5	27
%	15	22	44	19	100



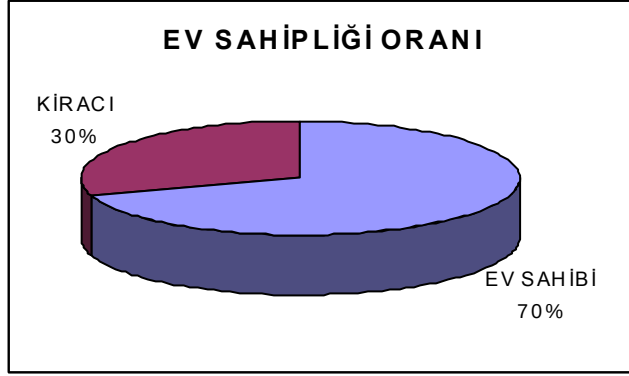
Grafik 4.26 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Eğitim Durumu

Tabloda da görüldüğü gibi görüşme yapılan kişilerin çoğunluğunu (%44) lise mezunları oluşturmakta ve onları (%22) ortaokul mezunları izlemektedir.

Ev Sahipliği

Tablo 4.25 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Ev Sahipliliği Durumu

EV SAHİPLİLİĞİ	EV SAHİBİ	KİRACI	TOPLAM
ADET	19	8	27
%	30	70	100



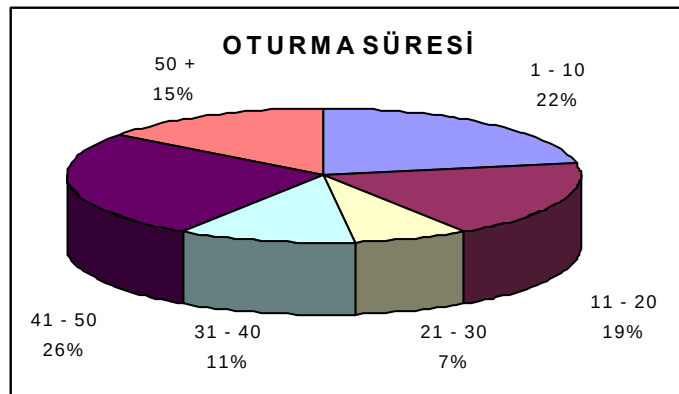
Grafik 4.27 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Ev Sahipliliği Durumu

Yapılan anket çalışması sonucu deneklerin %70'inin ev sahibi, %30'unun ise kiracı olduğu ortaya çıkmıştır.

Oturma Süresi:

Tablo 4.26 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Arnavutköy Semtinde Oturma Süreleri

YIL	1 - 10	11 - 20	21 - 30	31 - 40	41 - 50	51 +	TOPLAM
ADET	6	5	2	3	7	4	27
%	22	19	7	11	26	15	100



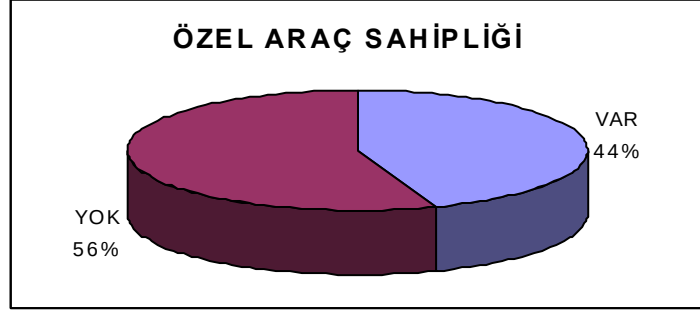
Grafik 4.28 Arnavutköy Semtinde Oturma Süreleri

Yapılan anket çalışması sonucunda, deneklerin %41'i 40 yıldan fazla bu semtte oturmaktadır. %22'si ise 10 yıldan az süredir Arnavutköy'de oturmaktadırlar.

Özel Araç Sahipliği:

Tablo 4.27 Özel Araç Sahipliği-Arnavutköy

ÖZEL ARAÇ	VAR	YOK	TOPLAM
ADET	12	15	27
%	44	56	100



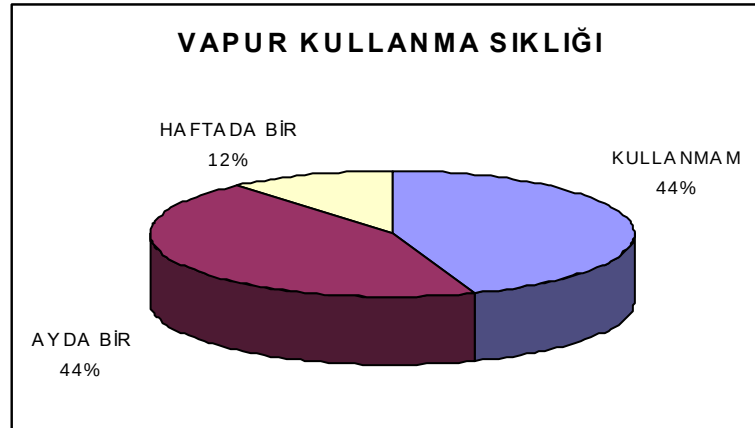
Grafik 4.29 Özel Araç Sahipliği- Arnavutköy

Özel araç sahipliği sorulduğunda yukarıdaki tablo ortaya çıkmıştır. Ankete katılanların %44'ünün özel aracı bulunmakta, %56'sının ise bulunmamaktadır.

İskele Kullanım Talepleri:

Tablo 4.28 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Vapur Kullanma Sıklıkları

KULLANMA SIKLIĞI	KULLANMAM	AYDA BİR	HAFTADA BİR
ADET	12	12	3
%	44	44	12



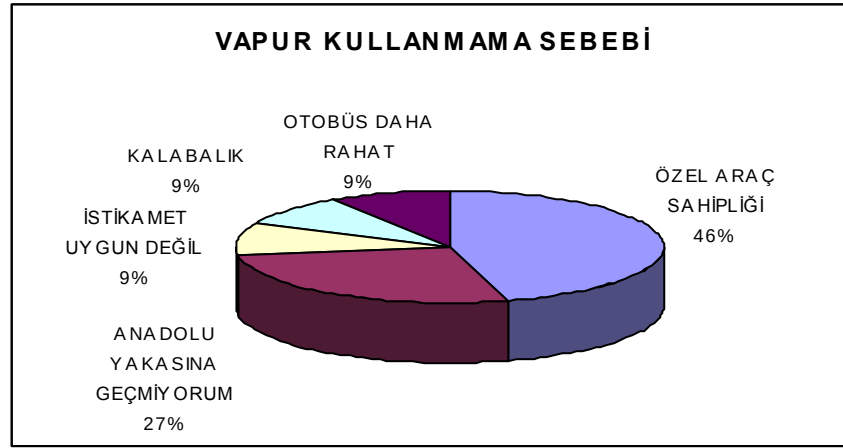
Grafik 4.30 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Vapur Kullanma Sıklıkları

Anket çalışması sonucunda, ankete katılanların %44'ü vapur kullanmamakta, yine aynı orandaki diğer %44 ise ayda bir defa kullandığını ifade etmektedir. %12'lik bir kısım ise haftada bir vapur kullanmaktadır.

Vapur Kullanmama Sebebi:

Tablo 4.29 Vapur Kullanmama Sebepleri-Arnavutköy

KULLANMAMA SEBEBİ	ÖZEL ARAÇ SAHİPLİĞİ	ANADOLU YAKASINA GEÇMİYORUM	İSTİKAMET UYGUN DEĞİL	KALABALIK	OTOBÜS DAHA RAHAT	TOPLAM
ADET	5	3	1	1	1	11
%	46	27	9	9	9	100



Grafik 4.31 Vapur Kullanmama Sebepleri- Arnavutköy

Tabloda da görüldüğü gibi vapur kullanmama sebeplerinin başında (%46) özel araç sahipliği gelmektedir. Anadolu Yakası'na geçmediği için vapur kullanmayanların oranı %27, vapur güzergahını uygun bulmayanların oranı ise %9'dur. Diğer sebepler ise vapurların kalabalık olması(%9) ve otobüslerin daha rahat olmasıdır (%9).

Günlük Yolculuk Talepleri:

Tablo 4.30 Günlük Yolculuk Talepleri

İŞYERİ		ALIŞVERİŞ		BOŞ ZAMAN	
ARNAVUTKÖY	15	ARNAVUTKÖY	11	KADIKÖY	7
BEŞİKTAŞ	2	BEŞİKTAŞ	3	ÜSKÜDAR	11
SARIYER	1	EMİRGAN	1	BEYKOZ	4
BELİRTİLMİYEN	9	LEVENT	1	MALTEPE	1
		MECİDİYEKÖY	1	FATİH	1
		ORTAKÖY	1	BEŞİKTAŞ	13
				ŞİŞLİ	1
				BEYOĞLU	1
				SARIYER	1
				ADALAR	1
				BELİRTMEYEN	2

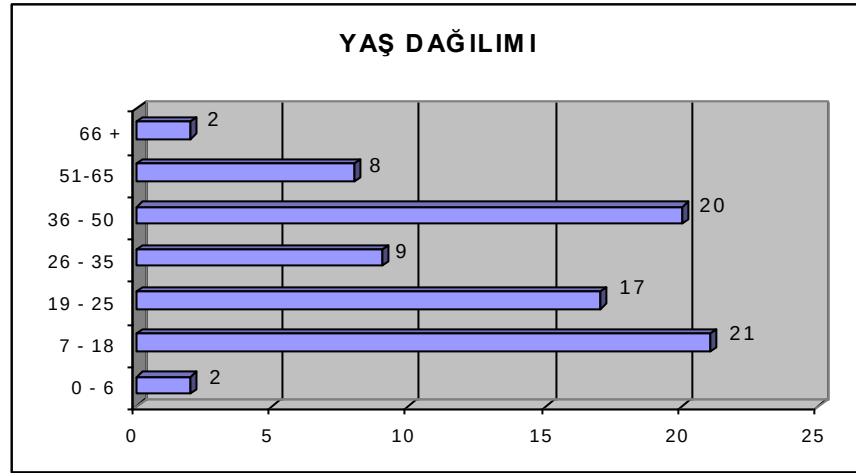
Günlük yolculuk talepleri dağılımına bakıldığında, Arnavutköy'de oturanların büyük çoğunluğu Avrupa Yakasında çalışmakta, alışverişini yine Avrupa Yakasından yapmakta ve boş zamanlarını çoğunlukla Anadolu Yakasında geçirmektedirler.

Aile Bireylerinin Yaş ve Meslek Dağılımı, Günlük Yolculuk Talepleri:

Ankete katılanlara, beraber ikamet ettikleri aile bireylerinin yaşları , meslekleri ve günlük yolculuk taleplerine ilişkin sorular sorulmuştur. Alınan cevaplar doğrultusunda ortaya çıkan yaş piramidi aşağıdaki gibidir.

Tablo 4.31 Yaş Dağılımı-Arnavutköy

YAŞ DAĞILIMI	0 - 6	7 - 18	19 - 25	26 - 35	36 - 50	51-65	66 +	TOPLAM
ADET	2	21	17	9	20	8	2	79
%	3	27	22	11	25	10	3	100



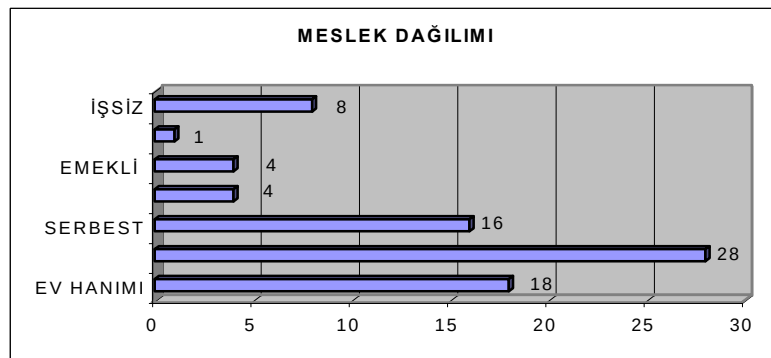
Grafik 4.32 Yaş Dağılımı-Arnavutköy

Nüfus 7-25 yaş arası ile 36-50 yaş arası grup ta yoğunlaşmaktadır.

Meslek Dağılımı:

Tablo 4.32 Meslek Dağılımı Tablosu-Arnavutköy

MESLEK DAĞILIMI	EV HANIMI	ÖĞRENCİ	SERBEST	MEMUR	EMEKLİ	İŞÇİ	İŞSİZ	TOPLAM
ADET	18	28	16	4	4	1	8	79
%	23	35	20	5	5	1	10	100



Grafik 4.33 Meslek Dağılımı-Arnavutköy

Aile bireylerinin çoğunluğunu öğrenciler oluşturmaktadır. Okullarının mekansal dağılımına bakarak , aile bireylerinin ulaşım talebini ortaya çıkarmak mümkündür.

Aile Bireylerinin Günlük Yolculuk Talepleri:

Tablo 4.33 İş ve Okul Yerlerinin Dağılımı-Arnavutköy

İŞ YERİ		OKUL YERİ	
ARNAVUTKÖY	6	ARNAVUTKÖY	10
BEŞİKTAŞ	4	BEŞİKTAŞ	4
BAYRAMPAŞA	1	LEVENT	1
EMİNÖNÜ	4	TAKSİM	1
ÜSKÜDAR	2	BEYAZIT	2
LEVENT	1	BALTALIMANI	1
GÜLTEPE	1	SARIYER	1
		ETİLER	1
		GÖZTEPE	1
		HALIÇ	1
		VEFA	1
		ŞEHİR DIŞI	1

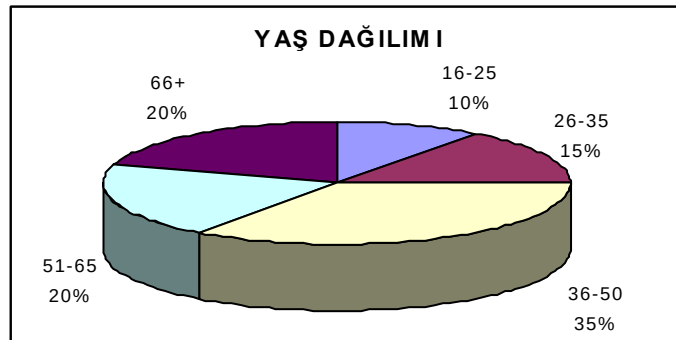
Ev-iş ve ev-okul ilişkisi genelde Avrupa Yakasında gerçekleşmekte, Anadolu Yakasına gidiş gelişler sınırlı kalmaktadır.

4.4.2 Rumelihisarı Sosyal Çevre Bulguları

Yaş Dağılımı:

Tablo 4.34 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Yaş Gruplarına Göre Dağılımı

YAŞ	16-25	26-35	36-50	51-65	66+	TOPLAM
ADET	2	3	7	4	4	20
%	10	15	35	20	20	100



Grafik 4.34 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Yaş Gruplarına Göre Dağılımı

Rumelihisarı'nda görüşülen kişilerin çoğunluğunu (%35) 36-50 yaş grubu denekler oluşturmaktadır. Görüşülen kişilerin %40'ını ise 50 yaş üstü nüfus oluşturmaktadır.

Cinsiyet:

Tablo 4.35 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Cinsiyet Dağılımı

CİNSİYET	KADIN	ERKEK	TOPLAM
ADET	7	13	20
%	35	65	100



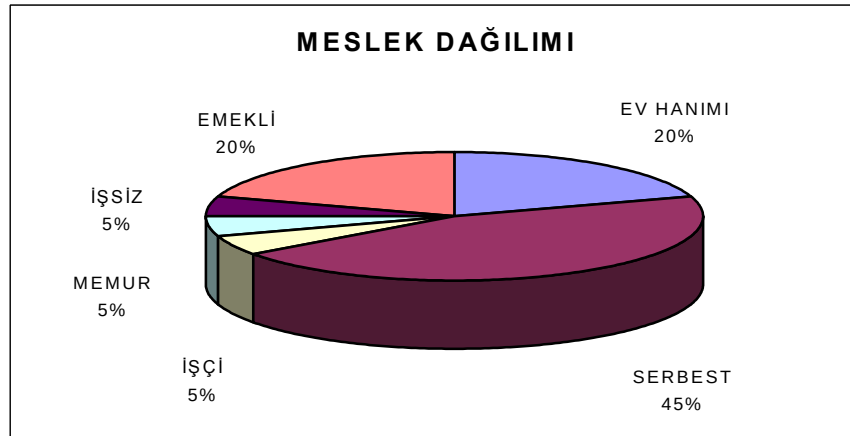
Grafik 4.35 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Cinsiyet Durumu

Rumelihisarı'nda görüşülen kişilerin %65'i erkek, %35'i ise kadındır.

Meslek Dağılımı:

Tablo 4.36 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Meslek Dağılımı

MESLEK DAĞILIMI	EV HANIMI	SERBEST	İŞÇİ	MEMUR	İŞSİZ	EMEKLİ	TOPLAM
ADET	4	9	1	1	1	4	20
%	20	45	5	5	5	20	100



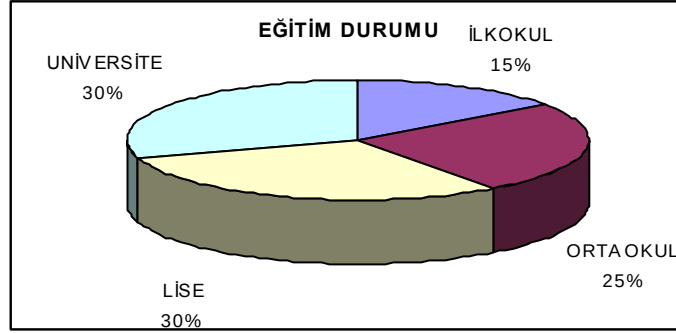
Grafik 4.36 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Meslek Dağılımı

Ankete katılan deneklerin %45'ini serbest meslek sahipleri, % 20'sini emekliler, yine %20'sini ev hanımları, geri kalan % 15'i ise işsiz, memur ve emekliler oluşturmaktadır.

Eğitim Durumu:

Tablo 4.37 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Eğitim Durumları

EĞİTİM DURUMU	İLKOKUL	ORTAOKUL	LİSE	ÜNİVERSİTE	TOPLAM
ADET	3	5	6	6	20
%	15	25	30	30	100



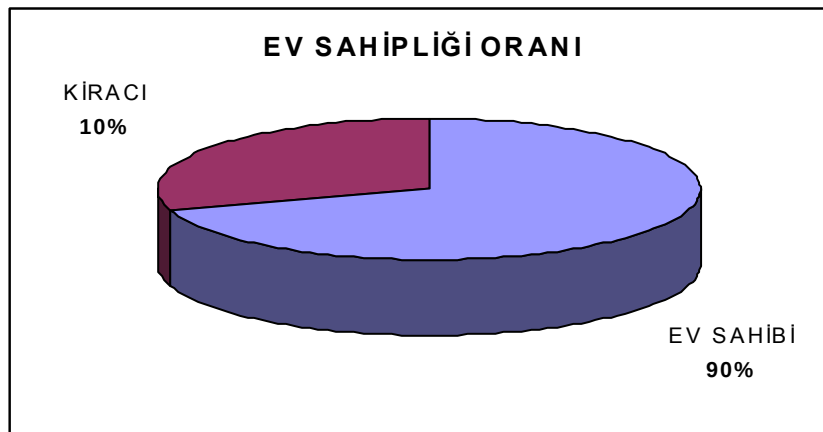
Grafik 4.37 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Eğitim Durumları

Anket çalışması uygulanan kişilerin %30'unu üniversite mezunları, yine %30'unu lise mezunları, %15'ini ise ilkokul mezunları oluşturmaktadır.

Ev Sahipliği:

Tablo 4.38 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Ev Sahipliliği Durumu

EV SAHİPLİLİĞİ	EV SAHİBİ	KİRACI	TOPLAM
ADET	18	2	20
%	90	10	100



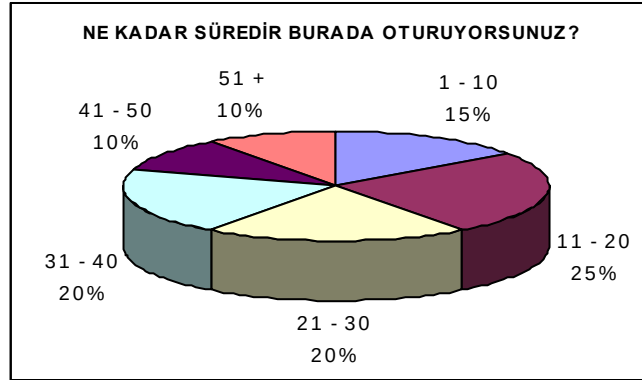
Grafik 4.38 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Ev Sahipliliği Durumu

Ankete katılanların %90'ı ev sahibidir.

Oturma Süresi:

Tablo 4.39 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Rumelihisarı Semtinde Oturma Süreleri

YIL	1 - 10	11 - 20	21 - 30	31 - 40	41 - 50	51 +	TOPLAM
ADET	3	5	4	4	2	2	20
%	15	25	20	20	10	10	100



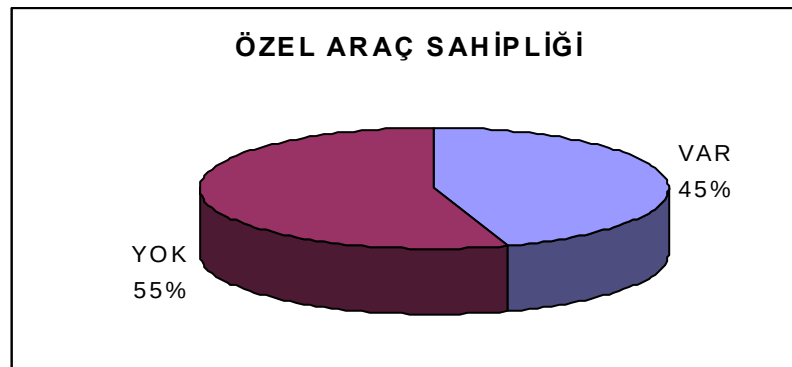
Grafik 4.39 Rumelihisarı Semtinde Oturma Süreleri

Deneklerin %20'si 40 yıldan fazla zamandır Rumelihisarı'nda oturmaktadır.

Özel Araç Sahipliği:

Tablo 4.40 Özel Araç Sahipliği-Rumelihisarı

ÖZEL ARAÇ	VAR	YOK	TOPLAM
ADET	9	11	20
%	44	56	100



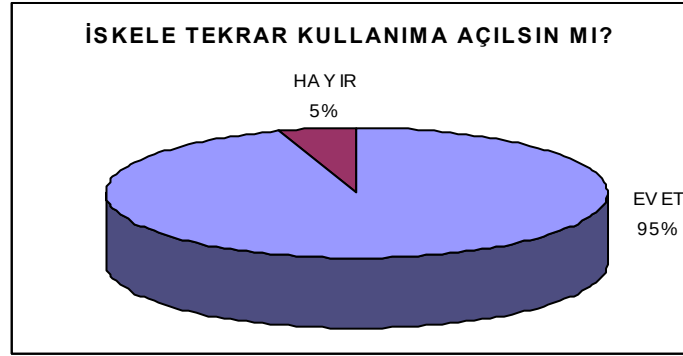
Grafik 4.40 Özel Araç Sahipliği-Rumelihisarı

Tablo 4.40 görüldüğü üzere,Rumelihisarı'nda görüşülen kişilerin %55'inin özel aracı bulunmamaktadır. Geri kalan %45 ise özel araca sahiptir.

İskele Kullanım Talepleri:

Tablo 4.41 İskelenin Tekrar Kullanıma Açılmasını İster misiniz?

İSKELENİN TEKRAR KULLANIMA AÇILMASINI İSTER MİSİNİZ?	EVET	HAYIR	TOPLAM
ADET	19	1	20
%	95	5	100



Grafik 4.41 İskelenin Tekrar Kullanıma Açılmasını İster misiniz?

Rumelihisarı'nda yapılan anketler sonucunda "İskelenin tekrar açılmasını ister misiniz?" sorusuna evet yanıtını verenlerin oranı %95'tir. İskelenin tekrar kullanıma açılmasını istemeyenler ise %5'lik bir oran oluşturmaktadır.

Tablo 4.42 İskelenin Tekrar Kullanıma Açılmasını İsteme Sebepleri

İSKELENİN TEKRAR KULLANIMA AÇILMASINI İSTEME SEBEBİNİZ?	ULAŞIM DAHA KOLAY OLUR	SEBEP BELİRTMEYEN	BAŞKA NEDENLER	TOPLAM
ADET	17	1	1	19
%	89	5	5	100

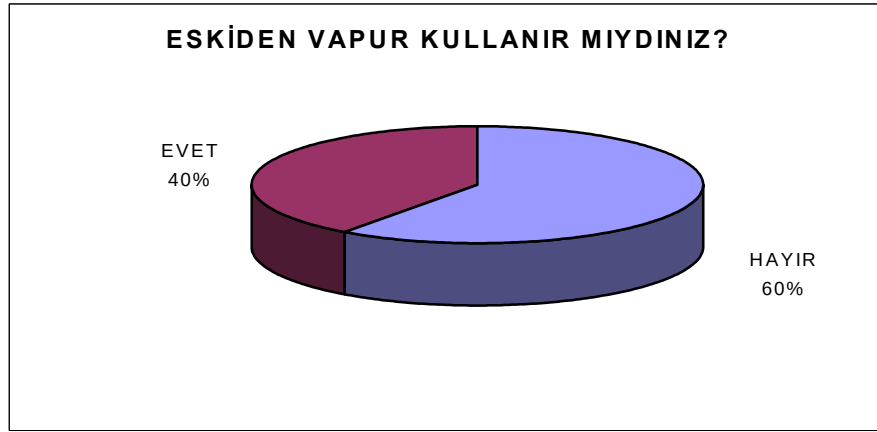


Grafik 4.42 İskelenin Tekrar Kullanıma Açılmasını İsteme Sebepleri

Rumelihisarı vapur iskelesinin tekrar kullanıma açılmasının istenme sebeplerinin başında ulaşımın daha kolay olması gelmektedir.

Tablo 4.43 Eskiden Vapuru Kullanır mıydınız?

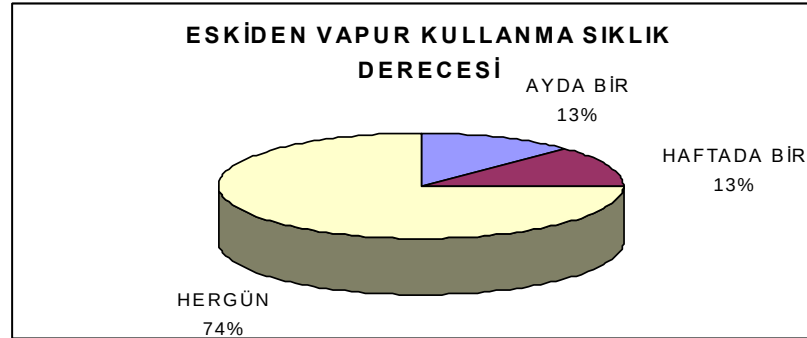
ESKİDEN VAPURU KULLANIRMIYDINIZ?	HAYIR	EVET	TOPLAM
ADET	12	8	20
%	60	40	100



Grafik 4.43 Eskiden Vapuru Kullanır mıydınız?

Tablo 4.44 Eskiden Vapuru Ne Sıklıkla Kullanırdınız?

ESKİDEN VAPURU NE SIKLIKLA KULLANIRDINIZ?	AYDA BİR	HAFTADA BİR	HERGÜN	TOPLAM
ADET	1	1	6	8
%	13	13	74	100



Grafik 4.44 Eskiden Vapuru Ne Sıklıkla Kullanırdınız?

Rumelihisari'nda "Eskiden vapuru ne sıklıkla kullanırdınız?" sorusuna alınan cevapların başında %74 ile her gün gelmektedir. Ayda bir ve haftada bir kullananların oranı ise %13'tür.

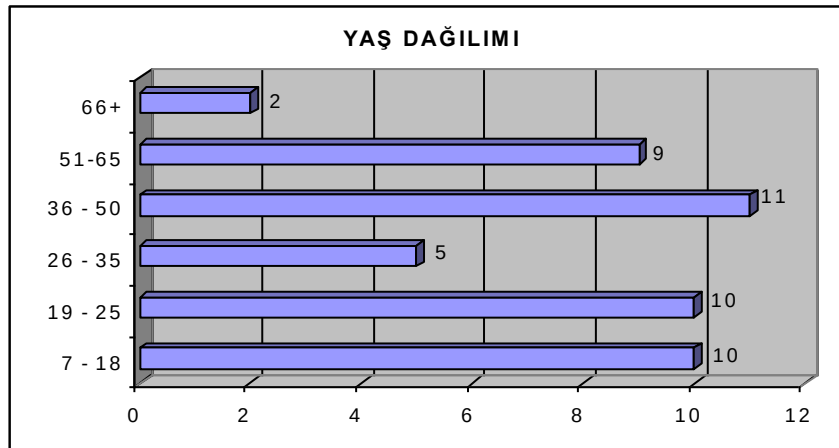
Günlük Yolculuk Talepleri:

Tablo 4.45 Günlük Yolculuk Talepleri-Rumelihisari

İŞYERİ		ALIŞVERİŞ		BOŞ ZAMAN	
RUMELİHİSARI	7	RUMELİHİSARI	15	BEŞİKTAŞ	3
ETİLER	2	ORTAKÖY	3	RUMELİHİSARI	6
BEŞİKTAŞ	1	BEŞİKTAŞ	1	BEBEK	2
ŞİŞLİ	1	BEBEK	1	SARIYER	1

Ankete katılanların günlük yolculuk talepleri dağılımına bakıldığında, Rumelihisari'nda oturanların büyük çoğunluğu Avrupa Yakasında çalışmakta, alışverişini Avrupa Yakasından yapmakta ve boş zamanlarını da çoğunlukla Avrupa Yakasında geçirmektedirler. Alışveriş için öncelikle tercih ettikleri semt Rumelihisari'dır. Bunu Ortaköy takip eder. Anket yapılan semt sakinleri boş zamanlarını da genellikle Rumelihisari'nda geçirmektedirler.

Aile Bireylerinin Yaş ve Meslek Dağılımı, Günlük Yolculuk Talepleri:



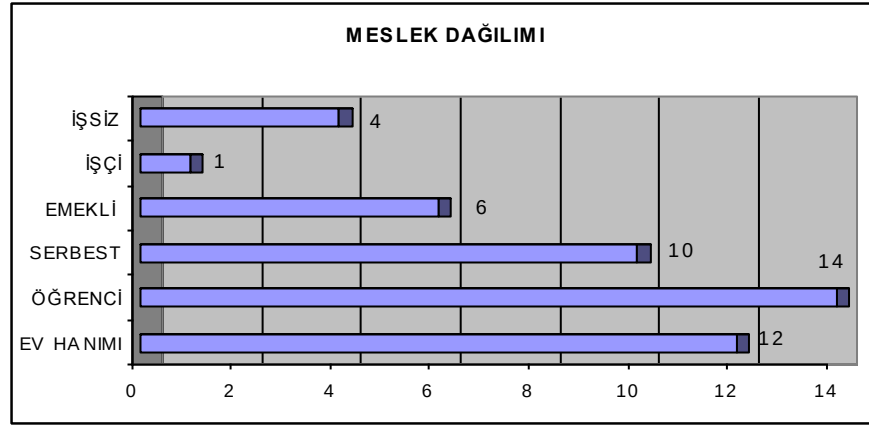
Grafik 4.45 Yaş Dağılımı-Rumelihisari

Yukarıdaki grafikte de görüldüğü üzere aile bireylerinin yaş ortalaması 36-50 yaş arası grupta yoğunlaşmaktadır. 25 yaşın altındaki aile bireyleri de %20 gibi bir oran oluşturmaktadır.

Meslek Dağılımı:

Tablo 4.46 Meslek Dağılımı Tablosu-Rumelihisarı

MESLEK DAĞILIMI	EV HANIMI	ÖĞRENCİ	SERBEST	EMEKLİ	İŞÇİ	İŞSİZ	TOPLAM
ADET	12	14	10	6	1	4	47
%	26	30	21	13	2	9	100



Grafik 4.46 Meslek Dağılımı-Rumelihisarı

Meslek dağılımı tablosuna bakıldığında öğrenci olan aile bireylerinin oranının %14 olduğu görülmektedir. Bunu %12’lik bir oranla ev hanımları izler.

Aile Bireylerinin Günlük Yolculuk Talepleri:

Tablo 4.47 İş ve Okul Yerlerinin Dağılımı-Rumelihisarı

İŞ YERİ		OKUL YERİ	
ETİLER	3	İSTİNYE	1
EMİRGAN	1	ETİLER	3
EMİNÖNÜ	2	RUMELİHISARI	3
ŞİŞLİ	1	ORTAKÖY	2
KADIKÖY	1	AYAZPAŞA	1
RUMELİHISARI	1	KARAKÖY	1
ÜSKÜDAR	1	GÖZTEPE	1
İSTİNYE	1		1

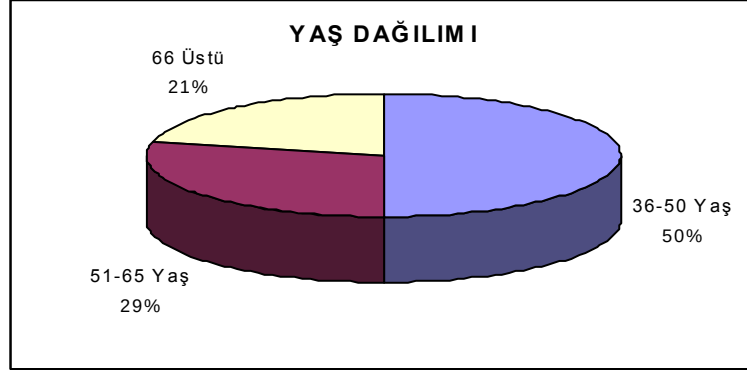
Aile bireylerinin günlük yolculuk talepleri dağılımına bakıldığında genellikle Etiler ve Rumelihisarı semtlerinde yoğunlaştığı görülmektedir.

4.4.3 Yenimahalle Sosyal Çevre Bulguları

Yaş Dağılımı:

Tablo 4.48 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Yaş Gruplarına Göre Dağılımı

YAŞ	36-50	51-65	66+	TOPLAM
ADET	7	4	3	14
%	50	29	21	100



Grafik 4.47 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Yaş Gruplarına Göre Dağılımı

Tabloda da görüldüğü üzere, görüşülen kişilerin çoğunluğu (%50) 36-50 yaş grubunda yer almaktadır. Deneklerin %22’i 66 yaş üstü grubunu oluştururken %29’u da 51-65 yaş grubu arasındadır.

Cinsiyet:

Tablo 4.49 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Cinsiyet Dağılımı

CİNSİYET	KADIN	ERKEK	TOPLAM
ADET	2	12	14
%	14	86	100



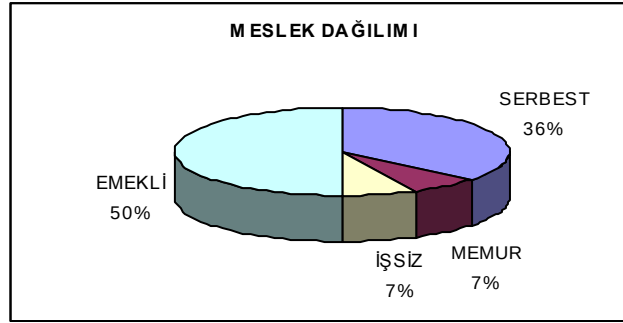
Grafik 4.48 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Cinsiyet Dağılımı

Tabloda da görüldüğü gibi görüşme yapılan kişilerin çoğunluğunu erkekler oluşturmaktadırlar.

Meslek Dağılımı:

Tablo 4.50 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Meslek Dağılımı

MESLEK DAĞILIMI	SERBEST	MEMUR	İŞSİZ	EMEKLİ	TOPLAM
ADET	5	1	1	7	14
%	36	7	7	50	100



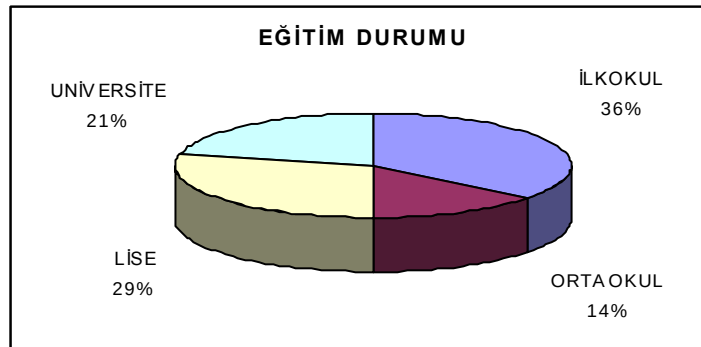
Grafik 4.49 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Meslek Dağılımı

Anket çalışması uygulanan kişilerin meslek dağılımı tablosuna bakıldığında çoğunluğunu (%50) emeklilerin oluşturduğu görülmektedir. Bunu %36 ile serbest meslek sahipleri izlemektedir.

Eğitim Durumu:

Tablo 4.51 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Eğitim Durumları

EĞİTİM DURUMU	İLKOKUL	ORTAOKUL	LİSE	UNİVERSİTE	TOPLAM
ADET	5	2	4	3	14
%	36	14	29	21	100



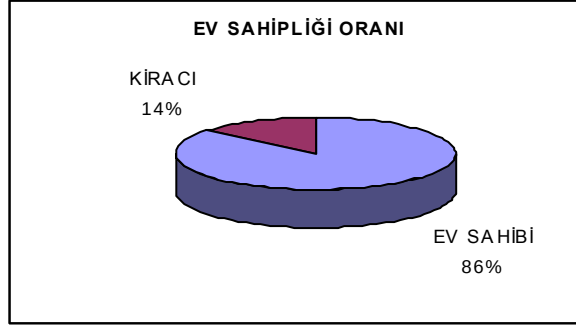
Grafik 4.50 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Eğitim Durumları

Yukarıdaki tabloda da görüldüğü üzere görüşülen kişilerin çoğunluğunu ilkokul mezunları (%36) oluşturmaktadır. %21'lik bir kısımda üniversite mezunudur.

Ev Sahipliği:

Tablo 4.52 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Ev Sahipliliği Durumu

EV SAHİPLİLİĞİ	EV SAHİBİ	KİRACI	TOPLAM
ADET	12	2	14
%	86	14	100



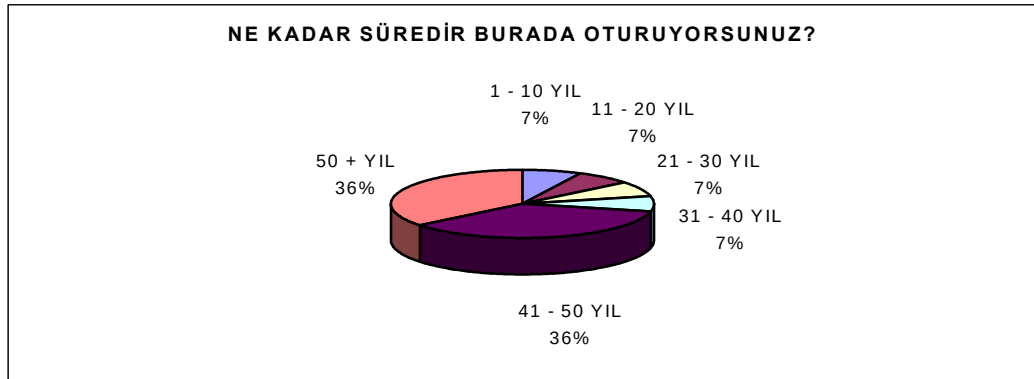
Grafik 4.51 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Ev Sahipliliği Durumu

Anket çalışması uygulanan kişilerin çoğu (%86) ev sahibidir.

Oturma Süresi:

Tablo 4.53 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Yenimahalle Semtinde Oturma Süreleri

YIL	1 - 10	11 - 20	21 - 30	31 - 40	41 - 50	51 +	TOPLAM
ADET	1	1	1	1	5	5	14
%	7	7	7	7	36	36	100



Grafik 4.52 Yenimahalle Semtinde Oturma Süreleri

Yenimahalle semtinde görüŖülen kiŖilerin büyük çoğunluğu (% 72) 40 yıldan fazla süredir burada oturmaktadır. %7’lik bir oranda 10 yıldan az süredir burada ikamet etmektedir.

Özel Araç Sahipliği:

Tablo 4.54 Özel Araç Sahipliliği-Yenimahalle

ÖZEL ARAÇ	VAR	YOK	TOPLAM
ADET	5	9	14
%	36	64	100



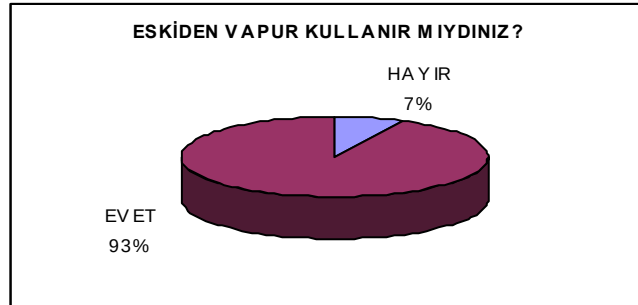
Grafik 4.53 Özel Araç Sahipliliği-Yenimahalle

Görüşülen kiŖilerin %64’ünün özel aracı bulunmamaktadır.

İskele Kullanım Talepleri:

Tablo 4.55 Eskiden Vapuru Kullanır mıydınız?

ESKİDEN VAPURU KULLANIRMIYDINIZ?	HAYIR	EVET	TOPLAM
ADET	1	13	14
%	7	93	100

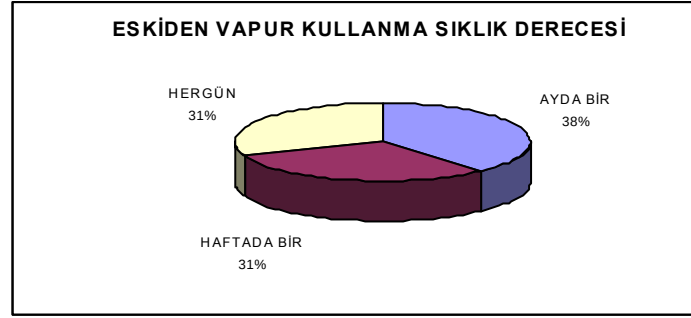


Grafik 4.54 Eskiden Vapuru Kullanır mıydınız?

Yenimahalle semtinde “Eskiden vapuru kullanır mıydınız?” sorusuna alınan yanıt %93 gibi büyük bir oranla evettir. %7’lik bir oran ise hayır yanıtını vermiştir.

Tablo 4.56 Eskiden Vapuru Ne Sıklıkla Kullanırdınız?

ESKİDEN VAPURU NE SIKLIKLA KULLANIRDINIZ?	AYDA BİR	HAFTADA BİR	HERGÜN	TOPLAM
ADET	5	4	5	14
%	35	29	36	100



Grafik 4.55 Eskiden Vapuru Ne Sıklıkla Kullanırdınız?

Anket çalışması uygulanan kişilere sorulan “Eskiden vapuru ne sıklıkla kullanırdınız?” sorusuna alınan yanıt %36 ile ayda bir, %31 ile her gün ve yine %31 ile haftada birdir.

Günlük Yolculuk Talepleri:

Tablo 4.57 Günlük Yolculuk Talepleri-Yenimahalle

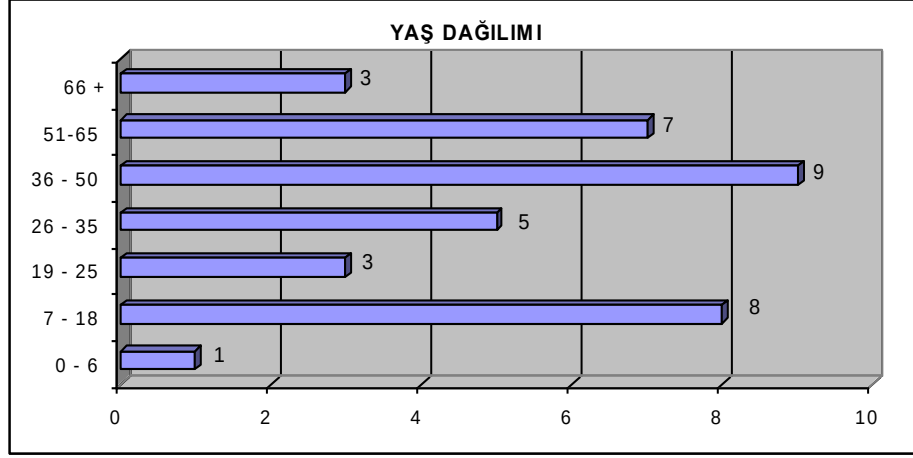
İŞYERİ		ALIŞVERİŞ		BOŞ ZAMAN	
ÇAPA	1	SARIYER	1	ÇENGELKÖY	1
SARIYER	1	ŞİŞLİ-BEŞİKTAŞ	1	GÖZTEPE-B.EVLER	1
YENİMAHALLE	4	YENİMAHALLE	2		

Anket yapılan kişilerin günlük yolculuk talepleri dağılımına bakıldığında işyeri olarak Yenimahalle öne çıkmaktadır. Alışveriş için yine Yenimahalle tercih edilirken boş vakit değerlendirmek içinde Anadolu Yakası tercih edilmektedir.

Aile Bireylerinin Yaş ve Meslek Dağılımı, Günlük Yolculuk Talepleri:

Tablo 4.58 Yaş Dağılımı-Yenimahalle

YAŞ DAĞILIMI	0 - 6	7 - 18	19 - 25	26 - 35	36 - 50	51-65	66 +	TOPLAM
ADET	1	8	3	5	9	7	3	36
%	3	22	8	14	25	19	8	100



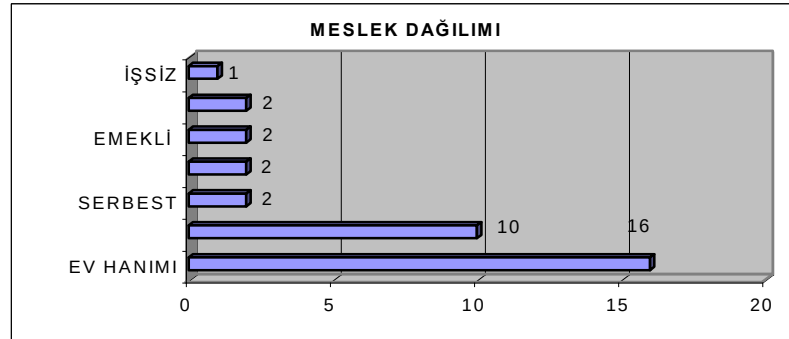
Grafik 4.56 Yaş Dağılımı-Yenimahalle

Aile bireylerinin yaş dağılım grafiği incelendiğinde (%9) 36-50 yaş arası aralıkta yoğunlaştığı görülmektedir. Bunu 51-65 yaş ve 7-18 yaş arası takip etmektedir.

Meslek Dağılımı:

Tablo 4.59 Meslek Dağılımı Tablosu-Yenimahalle

MESLEK DAĞILIMI	EV HANIMI	ÖĞRENCİ	SERBEST	MEMUR	EMEKLİ	İŞÇİ	İŞSİZ	TOPLAM
ADET	16	10	2	2	2	2	1	35
%	46	29	6	6	6	6	3	100



Grafik 4.57 Meslek Dağılımı-Yenimahalle

Aile bireylerinin meslek dağılımı tablosuna bakıldığında %16'lık bir oranla ev hanımlarının çoğunlukta oldukları görülmektedir. Bunu %10 ile öğrenciler izlemektedir.

Aile Bireylerinin Günlük Yolculuk Talepleri:

Tablo 4.60 İş ve Okul Yerlerinin Dağılımı-Yenimahalle

İŞ YERİ		OKUL YERİ	
B.ÇEKMECE	1	SARIYER	2
BEBEK	1	EMİRGAN	1
NİŞANTAŞI	2	MAÇKA	1
SARIYER	1	RUMELİ HİSARİ	1
KAVACIK	1	ŞEHİR DIŞI	2

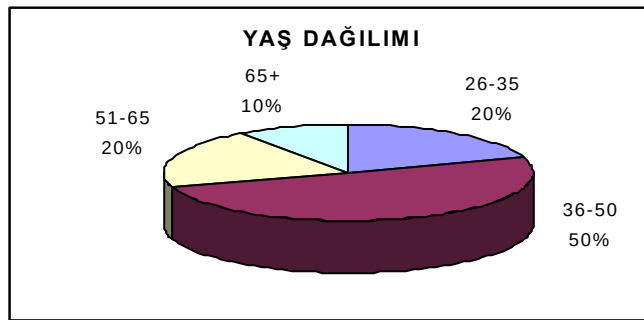
Aile bireylerinin günlük yolculuk talepleri dağılımına bakıldığında iş ve okul için yapılan yolculukların genelde Avrupa Yakasında gerçekleştiği görülmektedir.

4.4.4 Kandilli Sosyal Çevre Bulguları

Yaş Dağılımı:

Tablo 4.61 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Yaş Gruplarına Göre Dağılımı

YAŞ DAĞILIMI	16-25	26-35	36-50	51-65	65+	TOPLAM
ADET	0	2	5	2	1	10
%	0	20	50	20	10	100



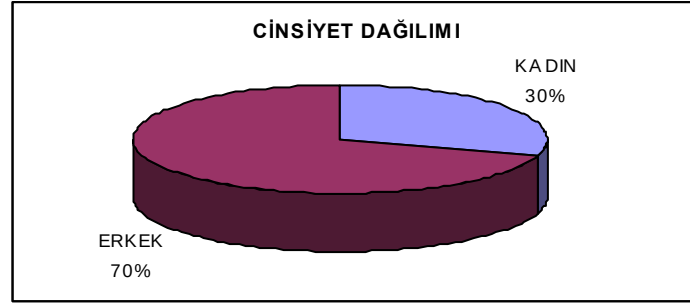
Grafik 4.58 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Yaş Gruplarına Göre Dağılımı

Yukarıdaki tabloda da görüldüğü üzere Kandilli semtinde anket çalışması uygulanan kişilerin yaş dağılımına bakıldığında %50'sinin 36-50 yaş arasında olduğu görülmektedir.

Cinsiyet:

Tablo 4.62 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Cinsiyet Dağılımı

CİNSİYET	KADIN	ERKEK	TOPLAM
ADET	3	7	10
%	30	70	100



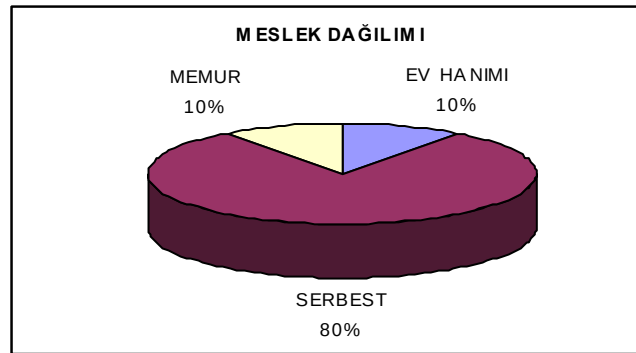
Grafik 4.59 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Cinsiyet Dağılımı

Kandilli semtinde anket çalışması çoğunlukla (%70) erkekler ile yapılmıştır.

Meslek Dağılımı:

Tablo 4.63 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Meslek Dağılımı

MESLEK DAĞILIMI	EV HANIMI	SERBEST	MEMUR
ADET	1	8	1
%	10	80	10



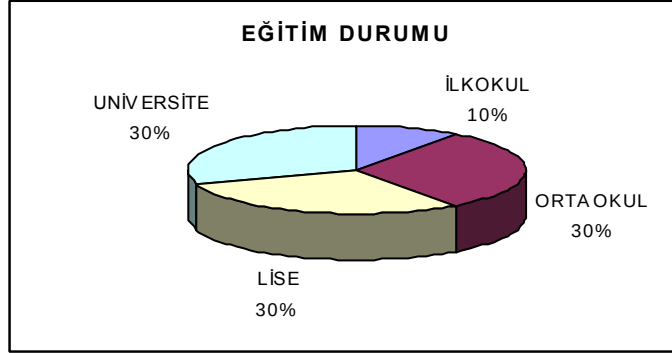
Grafik 4.60 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Meslek Dağılımı

Yukarıdaki tabloda da görüldüğü üzere anket çalışması yapılan kişilerin %80'i serbest meslek sahibidir.

Eğitim Durumu:

Tablo 4.64 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Eğitim Durumları

EĞİTİM DURUMU	İLKOKUL	ORTAOKUL	LİSE	ÜNİVERSİTE	TOPLAM
ADET	1	3	3	3	10
%	10	30	30	30	100



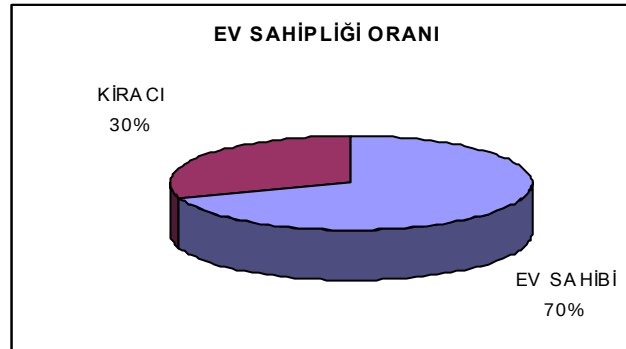
Grafik 4.61 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Eğitim Durumları

Anket çalışması uygulanan kişilerin eğitim durumu dağılımına bakıldığında ortaokul, lise ve üniversite (%30) oranlarının eşit şekilde dağıldığı görülmektedir. %10'luk bir oranla ilkokul en düşük sıradadır.

Ev Sahipliği:

Tablo 4.65 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Ev Sahipliliği Durumu

EV SAHİPLİLİĞİ	EV SAHİBİ	KİRACI	TOPLAM
ADET	7	3	10
%	70	30	100



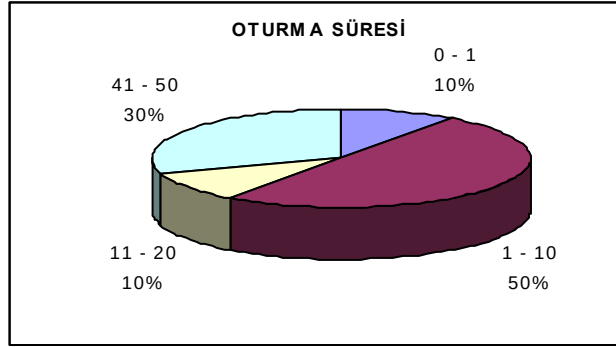
Grafik 4.62 Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Ev Sahipliliği Durumu

Yukarıdaki tabloda da görüldüğü üzere anket çalışması yapılan semt sakinlerinin %70'i ev sahibidir.

Oturma Süresi:

Tablo 4.66 Kandilli Semtinde Oturma Süreleri

YIL	0-1	1-10	11-20	41-50	TOPLAM
ADET	1	5	1	3	10
%	10	50	10	30	100



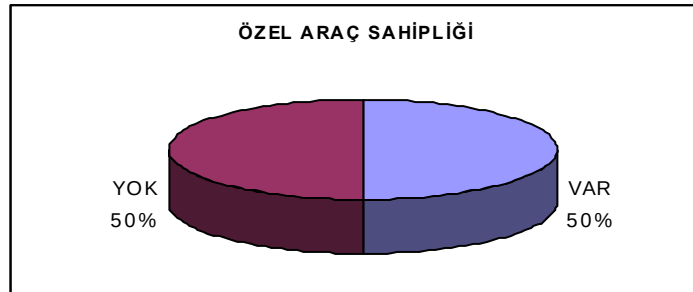
Grafik 4.63 Kandilli Semtinde Oturma Süreleri

Anket yapılan semt sakinlerinin Kandilli’de oturma süreleri dikkate alındığında %60’lık bir kısmın Kandilli’de en fazla 10 senedir oturduğu görülmektedir. 40 seneden fazla zamandır Kandilli’de ikamet edenlerin oranı ise %30’dur.

Özel Araç Sahipliği:

Tablo 4.67 Özel Araç Sahipliliği-Kandilli

ÖZEL ARAÇ	VAR	YOK	TOPLAM
ADET	5	5	10
%	50	50	100



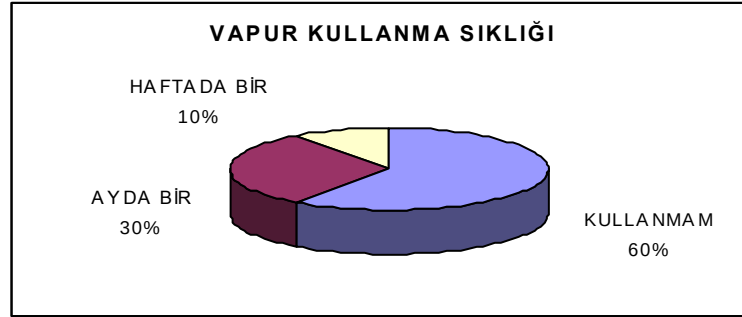
Grafik 4.64 Özel Araç Sahipliliği-Kandilli

Yapılan anketler sonucunda özel araç sahipliği oranına bakıldığında eşit bir dağılım olduğu görülmektedir. Görüşülen kişilerin %50'sinin özel aracı bulunmakta diğer %50'sinin ise bulunmamaktadır.

İskele Kullanım Talepleri:

Tablo 4.68 Vapuru Ne Sıklıkla Kullanıyorsunuz?

VAPURU NE SIKLIKLA KULLANIYORSUNUZ?	KULLANMAM	AYDA BİR	HAFTADA BİR	TOPLAM
ADET	6	3	1	10
%	60	30	10	100

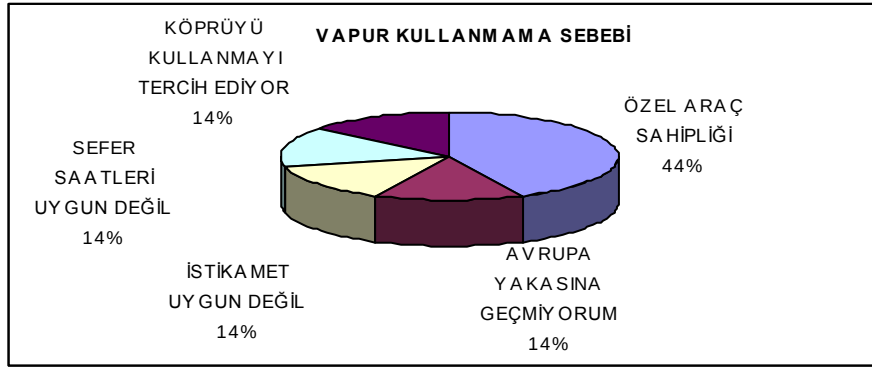


Grafik 4.65 Vapuru Ne Sıklıkla Kullanıyorsunuz?

Kandilli semtinde “Vapuru ne sıklıkla kullanıyorsunuz?” sorusuna alınan yanıtların başında %60’lık bir oranla Kullanmam cevabı gelmektedir. Bunu %30 ile Ayda Bir ve %10 ile Haftada Bir cevapları takip eder.

Tablo 4.69 Vapur Kullanmama Sebebiniz Nedir?

VAPUR KULLANMAMA SEBEBİ	ÖZEL ARAÇ SAHİPLİĞİ	AVRUPA YAKASINA GEÇMİYORUM	İSTİKAMET UYGUN DEĞİL	SEFER SAATLERİ UYGUN DEĞİL	KÖPRÜYÜ KULLANMAYI TERCİH EDİYOR	TOPLAM
ADET	3	1	1	1	1	7
%	43	14	14	14	14	100



Grafik 4.66 Vapur Kullanmama Sebebiniz Nedir?

“Vapur kullanmama sebebiniz nedir?” sorusuna alınan yanıtların başında %44’lük oranla özel araç sahipliği en başta gelmektedir.

Günlük Yolculuk Talepleri:

Tablo 4.70 Günlük Yolculuk Talepleri-Kandilli

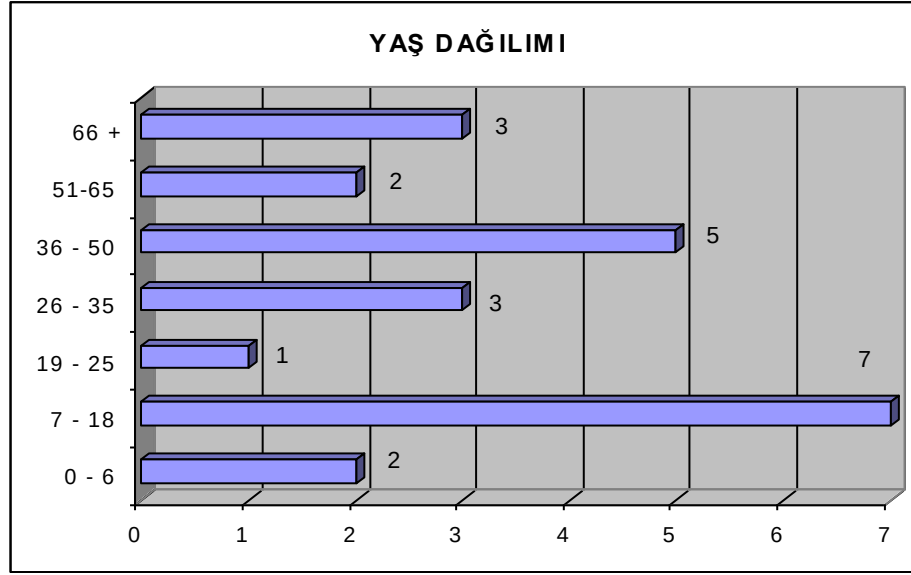
İŞYERİ		ALIŞVERİŞ		BOŞ ZAMAN	
KANDİLLİ	8	ÜSKÜDAR	4	ANADOLU YAKASI	4
LEVENT	1	LEVENT	1	AVRUPA YAKASI	1
		BEYLERBEYİ	1	BELİRTMEYEN	5
		ÇENGELKÖY	1		
		SUDAİYE	1		
		PAŞABAĞÇE	1		
		BEYKOZ	1		

Anket yapılan semt sakinlerinin günlük yolculuk talepleri dağılımına bakıldığında işyerlerinin genelde Kandilli’de olduğu, alışveriş için Üsküdar’ı tercih ettikleri, boş zamanlarını da genellikle Anadolu Yakasında geçirdikleri görülmektedir.

Aile Bireylerinin Yaş ve Meslek Dağılımı, Günlük Yolculuk Talepleri:

Tablo 4.71 Yaş Dağılımı-Kandilli

YAŞ DAĞILIMI	0 - 6	7 - 18	19 - 25	26 - 35	36 - 50	51-65	66 +	TOPLAM
ADET	2	7	1	3	5	2	3	23
%	9	30	4	13	22	9	13	100



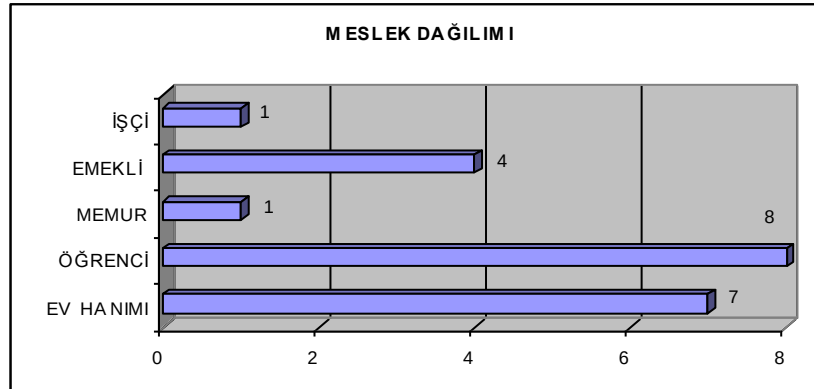
Grafik 4.67 Yaş Dağılımı-Kandilli

Aile bireylerinin yaş dağılım grafiğine bakıldığında %7'lik bir oranla 7-18 yaş arası nüfusun öne çıktığı görülmektedir. Bunu %5'lik bir oranla 36-50 yaş arası nüfus izlemektedir.

Meslek Dağılımı:

Tablo 4.72 Meslek Dağılımı Tablosu-Kandilli

MESLEK DAĞILIMI	EV HANIMI	ÖĞRENCİ	MEMUR	EMEKLİ	İŞÇİ	TOPLAM
ADET	7	8	1	4	1	21
%	33	38	5	19	5	100



Grafik 4.68 Meslek Dağılımı - Kandilli

Aile bireylerinin meslek dağılımı grafiğine bakıldığında % 8’lik oranla öğrencilerin ön planda olduğu, bunu %7’lik oranla ev hanımlarının izlediği görülmektedir.

Aile Bireylerinin Günlük Yolculuk Talepleri:

Tablo 4.73 İş ve Okul Yerlerinin Dağılımı-Kandilli

İŞ YERİ		OKUL YERİ	
KULELİ	1	KANDİLLİ	5
LEVENT	1	ÜSKÜDAR	1
		BEYLERBEYİ	1
		KAYIŞDAĞI	1

Kandilli semtinde yapılan anket çalışmaları sonucunda, aile bireylerinin günlük yolculuk talepleri dağılımına bakıldığında bireylerin okul yerlerinin çoğunlukla Anadolu Yakasında olduğu görülmektedir.

4.4.5 Sosyal Bulguların Değerlendirilmesi

Tez çalışması kapsamında yapılan anket çalışması sosyal bulguları genel olarak değerlendirildiğinde, denek kimliğine yönelik verilerin anket sonuçlarını etkilemediği saptanmıştır. Deneklerin mahallede oturma süreleri ve özel araç sahipliği oranı, vapur kullanımına yönelik mevcut talebin ortaya konmasında daha belirleyici olmuştur.

Anket çalışmasında, iskelenin kullanımına yönelik sorular , iskelenin kullanımına göre değişiklik göstermiştir. İskelesi halihazır durumda kullanılan Arnavutköy ve Kandilli İskelelerinde, deneklerin vapur kullanma sıklıklarına yönelik sorulara alınan yanıtların %48’si vapuru kullanmadıkları yönündedir. Diğer deneklerin verdikleri cevaplar; %41 oranında ayda bir ve %11 oranında haftada bir şeklinde olmuştur. İskelelerin kullanıldığı Arnavutköy ve Kandilli’deki bu durum, vapurun ulaşım türü olarak genelde tercih edilmediğini göstermiştir. Deneklerin %50 oranında özel araç sahibi olmaları , vapuru tercih etmemelerinde belirleyici olmuştur.

Bu iki semtteki deneklerin günlük yolculuk taleplerine yönelik sorulara alınan yanıtlarda, günlük yolculukların %95 oranında aynı yakada ve semtte yapıldığı sonucu çıkmıştır. Deneklerin deniz ulaşımını kullanmaya yönelik , yolculuk talepleride bulunmamaktadır.

İskelelerin mevcut durumda kullanılmadığı Rumelihisarı ve Yenimahalle İskelelerinde tekrar iskelenin açılmasına yönelik sorulara , %97 oranında evet yanıtı verilmiştir. Buna karşılık Rumelihisarı'nda deneklerin %60 oranında geçmişte vapur kullanmadıkları sonucu ortaya çıkmış, bu durumun deneklerin %40 oranında semtte 20 yıl veya daha az süredir Rumelihisarı'nda yaşamalarından kaynaklandığı tespit edilmiştir. Yenimahalle'deki deneklerin iskelenin tekrar kullanımına yönelik talepleri, geçmişte %62 oranında haftada en az bir gün kullandıkları sonucu ile doğrulanmıştır. Deneklerin %86 oranında uzun süredir Yenimahalle'de ikamet ediyor olmalarıda sonucu etkilemiştir.

Rumelihisarı'nda deneklerin günlük yolculuk talepleri sorgulandığında %98 oranında iki yaka arasında geçiş olmadığı, aynı yakada yapılan yolculuklarda denizyolu kullanımının tercih edilmediği sonucu ortaya çıkmıştır. Sadece Yenimahalle'de deneklerin özel araç sahipliği oranının diğer semtlere oranla daha düşük olması ve otobüs sefer sıklığının yetersizliği nedeniyle ulaşımın problemli olduğu belirtilmiştir.

4.5 Mevcut İskele ve İskele Meydan İlişkisinin Değerlendirilmesi

Bu bölümde tez kapsamında incelenen iskele ve iskele meydanlarının mevcut iskele - mekan ilişkileri hakkında genel değerlendirmeler yapıldıktan sonra, geçmişten günümüze iskele – mekan ilişkisi; işlevsellik, büyüklük, meydan olma özellikleri, erişebilirlik, aktarma olanakları, kimlik, algılanabilirlik, malzeme bitki örtüsü ve kent mobilyaları açısından değerlendirilmiştir.

Araştırma konusu iskelelere ait her üç dönem, bu kriterler(K. Lynch) doğrultusunda incelenerek iskelelerin zaman içindeki değişimi ortaya konmuştur. İskeleler kendi içlerinde değerlendirildikten sonra, birbirleriyle karşılaştırılarak işlevsel değişimin mekansal etkileri araştırılmıştır.

4.5.1 Arnavutköy Mevcut İskele – Mekan İlişkisi

Arnavutköy İskelesi 1987 yılında yapımı tamamlanan sahil yolu nedeniyle denizden içeride kalmış, bu nedenle eski konumu hizasında bugünkü yerine nakledilmiştir. Yapılan bu yer değişikliği sadece iskeleyi etkilemekle kalmamış, Arnavutköy'ün sahip olduğu mekan kurgusunda değişime neden olmuştur. Sahil yolu ile iskele ve mekan arasındaki organik bağ koparılmıştır.



Fotoğraf 4.10 Arnavutköy Sahil Yolu Yapım Öncesi ve Yapımı Esnasında -1987
(İstanbul Dergisi , S:2, 1993)

Eski iskele meydanı park olarak düzenlenmiştir. Park, yoğun yapılaşmış mekan içerisindeki tek boş alan özelliğine sahip olmakla birlikte, eski işlevselliğini kaybetmiştir. Yoğun yaya ve taşıt hareketliliği içinde algılanabilirliği zayıflamıştır.

4.5.1.1 Arnavutköy İskelesinin Mekan Kalitesi Açısından Değerlendirilmesi

İskele incelendiği dönemler boyunca işlevini sürdürmeyi başarmıştır. 1930’lu ve 1970’li yıllarda yoğun olarak kullanılmakta olan iskelenin günümüzde kullanım yoğunluğu azalmıştır. İskele meydanı büyüklük açısından değerlendirildiğinde, geçmişte 22mx33m’lik bir meydana sahipken bugün meydanı bulunmamakta, iskele önünden yaklaşık 1m’genişliğinde yaya yolu geçmektedir. Eski konumunda iskelenin meydanı ve sınırlayıcıları bulunmasına karşılık, yeni konumunda iskele kullanıcılarının faydalanabileceği bir meydan yoktur.

Konumu değişmeden önce iskele, güçlü bir odak ve referans noktası olma özelliğine sahiptir. Konumunun değişmesi, iskelenin yaya mekanları ile olan ilişkisinin azalmasına ve iskelenin algılanabilirliğinin geçmişe oranla zayıflamasına neden olmuştur. Bu açıdan iskele bugün zayıf bir odak ve referans noktasıdır.



Fotoğraf 4.12 Arnavutköy İskele Mekan İlişkisi - 2004

Mekanla bütünleşmiş olan eski iskeleye yaya erişim çok güçlüdür. Bugün yaya erişebilirliği, yerleşik alandan yaya geçidinden kırmızı ışık kontrolüyle sınırlı bir şekilde sağlanmaktadır. Taşıt erişimi açısından iskele değerlendirildiğinde, günümüzde geçmişe oranla çok daha güçlü erişim imkanı bulunmaktadır. İskelenin konumunun değişmesi taşıt – yaya erişim dengesinin ters yönde değişmesine neden olmuştur. Dönemler arasında ulaşım açısından aktarma olanakları değerlendirildiğinde, 1930’da hizmet vermekte olan tramvayın o dönemde iskele yakınında bir durağı bulunmaktadır.(30) 1970 yılıyla ilgili veri bulunmaması nedeniyle 70 yılına ilişkin yorum yapılamamaktadır. Günümüzde ise iskeleye yakın mesafede bir otobüs durağı bulunmaktadır.

İskele ait olduğu mekanda varlığını sürdürdüğü süre içerisinde kimliğini korumuştur. Konumunun değişmesine bağlı olarak , eski iskele binası yıkılmış ve eski iskele ile

birlikte bu kimlik kaybolmuştur. Bugün yeni iskele binasının, yeni kimliği ile eski iskele binasının kimliği birbiriyle örtüşmemektedir.

İskele binası konumu değiştiği 1987 yılına kadar ahşapken, bugün hizmet vermekte olan iskele betonarme üzeri ahşap kaplama bir yapıdır.(21)

İskele Meydanı ile ilgili geçmişe yönelik veriler olmadığı için meydanda bulunan bitki örtüsü ve kent mobilyalarının değişimi karşılaştırılamamıştır. Bugün meydanı olmayan iskele, bu niteliklere sahip değildir.

4.5.2 Rumelihisarı Mevcut – İskele Mekan İlişkisi

Rumelihisarı İskelesi 1988 yılından sonra lokanta olarak kullanıma açılmıştır. Yaşanan bu fonksiyon değişimi ile birlikte, Rumelihisarı için önemli bir kimlik ögesi olan iskele bu niteliğini kaybetmiştir. Zamanla iskele binasına yapılan eklerle iskelenin tarihsel nitelikleri deforme edilmiştir.



Fotoğraf 4.13 Rumelihisarı İskele Meydanı Kullanımı -2004

Geçmişte yayaların ön planda olduğu mekan kurgusu , bugün yerini dört tekerlekli motorlu araçlara bırakmıştır. Lokanta ve kafe ziyaretçilerinin günlük kullanımları, mekanda süreklilik arz etmeyen ihtiyaçları arkasında getirmiştir. İskele meydanı, lokantaların ve çevredeki kafelerin otoparkı olarak kullanılmaya başlamıştır.

Özellikle haftasonu park halindeki araçlar nedeniyle mekan bir açık otopark halini almaktadır. Araç trafiğinin sürekli akışı mekanın algılanmasını güçleştirmekte, yaya hareketliliğini kısıtlamaktadır. Deniz kenarındaki yaya yolunun darlığı ve sahilin bakımsız olması, yayaların sahilden yeterince yararlanamamasına neden olmaktadır.

4.5.2.1 Rumelihisarı İskelesi'nin Dönemlere Göre Mekan Kalitesi Açısından Değerlendirilmesi

Rumelihisarı İskelesi, 1970'li yıllardan itibaren yolcu kaybetmeye başlamıştır. 1930'da yoğun olarak kullanılan iskele, 1970 yılında iskele olarak kullanımını sürdürmesine rağmen daha seyrek kullanılmıştır. Kullanım yoğunluğu azalan iskele 1988 sonrası lokanta olarak kullanıma açılmış, ve işlevi değiştirmiştir.(19)

İskelenin 1930 yılında 16m x 35m büyüklüğündeki meydanı, iskele önünden geçen sahil yolu nedeniyle 10m x 70m'lik bir meydana dönüşmüştür. Bugün iskele olarak kullanılmayan yapının, meydanı da bulunmamaktadır.

1930'da iskele meydanını sınırlayan sahildeki yalılar, 1938 yılında yapılan sahil yolu genişletme çalışmaları sebebiyle yıkılmıştır.(32) 1970'de iskele meydanı sınırlayıcıları , iç kesimde varlığını sürdüren yapılar, yol ve deniz olmuştur. Bugün iskele meydanı ve meydan sınırlayıcıları bulunmamaktadır.

İskele işlevini sürdürdüğü 1930 ve 1970'li yıllarda güçlü bir odak ve referans noktasıyken, işlevinin değişmesiyle birlikte odak noktası olma özelliğini yitirmiştir. Sahil boyu tek yapı olması, zayıfda olsa bir referans noktası olma özelliğini sağlamaktadır.

Konum olarak yerleşmenin merkezinde yer alan, yoğun bir şekilde kullanılan ve bir meydana sahip olan iskele 1930'lu yıllarda mekanda güçlü bir şekilde algılanabilmektedir.

1970'de kıyı boyu iskele meydanını sınırlayan yalıların yıkılmış olması nedeniyle, sahil boyu tek yapı olan iskelenin algılanabilirliği güçlüdür. Günümüzde iskele önündeki park etmiş araçlar ve yoğun araç trafiği, iskelenin algılanmasını zorlaştırmaktadır.

Geçmiş dönemlere ait iskele çevresindeki aktarma noktaları hakkında veri bulunamamıştır. Günümüzde iskeleye 10m mesafede otobüs durağı mevcuttur.

İşlevini sürdürdüğü dönemler iskelenin üstlenmiş olduğu kimlik, işlevinin değişmesi ile birlikte değişime uğramıştır. Bina olarak işlevinin değişmesi dışında , mekan içerisindeki işlevinin değişmesi bu kimlik değişimine neden olmuştur.

İskele binası ilk yapıldığında ahşaptır ve uzun yıllar bu şekilde hizmet vermiştir. 1980 sonrası iskele restorasyon amaçlı kapatıldığında, iskele betonarme üzeri ahşap kaplama bir yapıya çevrilmiştir.

İskele meydanına ait geçmiş dönemlere ait veriler bulunmadığı için kent mobilyaları ve bitki örtüsü açısından dönemler arasındaki farklılık verilememiştir. Bugün iskele çevresinde sahil boyu oturma grupları ve ağaçlar bulunmaktadır.

4.5.3 Yenimahalle Mevcut – İskele Mekan İlişkisi

Yüzyıl başında Sarıyer merkezi ile Yenimahalle arası bugünkü kadar yoğun yapılaşmış olmadığı için ayrı iki merkez durumundadırlar. Günümüzde Yenimahalle, Sarıyer merkezde yoğunlaşmış olan ticaretin hinterlandı içinde kalmıştır. İskelenin kapatılması ile birlikte semt eski canlılığını yitirmiş, zemin katlardaki ticari kullanımlar semt merkezinde birer birer kapanmaya başlamıştır.

Eski iskele meydanı park haline dönüştürülerek, meydana yeni bir işlev getirilmiştir. Bu değişim bölgedeki yeşil alan gereksinimine bir miktar cevap vermekle birlikte, mekana eski canlılığını kazandıramamıştır. Eskiden yazlık olarak kullanılan yapılarda orta ve alt gelir grubu insanlar yaşamakta, eski ahşap yapılar ise köhnemeye terkedilmiş durumdadır. Yapılan anket çalışmasında semtin eski sakinleri iskelenin tekrar kullanıma açılmasını ısrarla belirtmişlerdir. İskelenin semt için bir sembol olduğunu , Yenimahalle'nin İstanbul Tarihi kent merkezi ile bağıntı simgelediğini vurgulamışlardır.



Fotoğraf 4.15 Yenimahalle Eski İskele Meydanından Bir Görünüm – 2004

Yenimahalle İskelesi araştırma kapsamında incelenen iskeleler içerisinde İstanbul'un merkezine en uzak yerleşmedir. İskele, kent ile yerleşmenin bütünleşmesini simgeleyen bir semboldür. Bu açıdan iskelenin varlığı, aynı zamanda semtin varlığını simgelemektedir.

4.5.3.1 Yenimahalle İskelesi'nin Dönemlere Göre Mekan Kalitesi Açısından Değerlendirilmesi

Hizmete açıldığı ilk yıllardan itibaren 1982 yılına kadar işlevini sürdürmüş olan iskele , bugün mevcut değildir. İskele 1930 ve 1970 yıllarda yoğun bir şekilde işlevini sürdürmüş, 1980 sonrası Sarıyer İskelesi ile mesafesi çok yakın olduğu gerekçesiyle kapatılmış, kısa bir süre sonra iskele binasıda yıkılmıştır.

1930 yılında iskele meydanı büyüklüğü 40m x 80m'den, 1970'de 34m x 65 m küçülmüştür.

1930'da iskele meydanının sınırlayıcıları, meydan çevresindeki yapılar ve deniz olmuştur. 1970'e gelindiğinde iskele meydanı form olarak daralmış, sınırlayıcıları değişmemiştir. Günümüzde iskele binası bulunmamaktadır. Eski iskele meydanı yapılar, yol ve denizle sınırlanmıştır.



Fotoğraf 4.17 Yenimahalle İskelesinin Eski Konumu - 2004

Mahalle yerleşik alanının merkezinde bulunan iskele, 1930 ve 1970'li yıllarda hem fiziksel olarak hem de işlevsel olarak mekan içinde güçlü bir odak noktası olmuştur. Aynı zamanda semt bütününde güçlü bir referans noktası olma özelliğine sahiptir. Günümüzde işlevini yitirmesiyle odak noktası olma özelliğini kaybetmiş, eski iskele meydanının yeşil alan olarak düzenlenmesiyle zayıfta olsa referans olma özelliğini korumuştur.

Yenimahalle yerleşik alan yoğun bir dokuya sahip olduğu için, iskele meydanı gibi açık alanlar mekan içinde rahat algılanmaktadır. Bu açıdan 1930 ve 1970'li yıllarda iskele, mekan içinde güçlü bir şekilde algılanabilmektedir.

İskele konumu itibariyle her dönem güçlü bir yaya erişebilirliğine sahip olmuştur. Taşıt erişebilirliği 1930'larda zayıf kalmaktayken, 1970 ve günümüzde taşıt erişebilirliği de oldukça güçlenmiştir.

Geçmişe yönelik aktarma noktası verileri olmadığı için bu yönde bir karşılaştırma yapılamamakta , bugünde eski iskele çevresinde aktarma noktası bulunmamaktadır.

Bugün var olmayan iskelenin, geçmişteki kimliği ile bugünkü arasında bir kıyaslama yapmak mümkün değildir. Semt için önemli bir kimlik ögesi olan iskele, günümüzde bu kimliğini korumayı başaramamıştır.

Eski iskele, 1930 ve 1970'lerde hizmet verdiği dönemlerde ahşap bir yapıdır. Bugün mevcut değildir.

İskele meydanındaki bitki örtüsü ve kent mobilyaları hakkında geçmişe dönük veri bulunmamakta, bugün iskele meydanı yeşil alan olarak kullanılmaktadır. Eski iskele meydanında bitki örtüsü olarak ağaçlar ve yeşil alanlar; kent mobilyaları olarak oturma grupları, aydınlatma elemanları ve çöp tenekesi bulunmaktadır.



Fotoğraf 4.18 Yenimahalle Eski İskele Meydanı - 2004

4.5.4 Kandilli Mevcut – İskele Mekan İlişkisi

1910 yılında iskele meydanının ana sınırlayıcısı olan Cemile Sultan Yalısı'nın yeri, bugün park olarak düzenlenmiştir. İskeleye bitişik yapı, lokanta olarak kullanılmaktadır. Ayrıca iskele meydanı ile yolun kesiştiği noktada bir lokanta daha yer almaktadır. Bu lokantalar, özellikle yazın iskele meydanına masalar yerleştirerek meydanın bir kısmını lokantanın açık alanı olarak kullanmaktadırlar. Meydanın yola yakın bölümü ise lokanta müşterilerine hizmet eden bir otopark şeklindedir.

Günümüzde iskele meydanı lokantaya ait bir mekan gibi kullanılmakta , meydan kamu mekanından çok özel bir mekan niteliği taşımaktadır. Benzer durum Beylerbeyi İskelesi'nde de yaşanmaktadır.

İskele meydanı ile tepeden sahile dik uzanan yol üzerindeki iç meydan arasında bir bağ bulunmamakta, iskele meydanından iç meydanın varlığı algılanamamaktadır.



Fotoğraf 4.19 Kandilli İskele Meydanı - 2004

4.5.4.1 Kandilli İskelesinin Dönemlere Göre Mekan Kalitesi Açısından Değerlendirilmesi

Kandilli İskelesi geçmişten günümüze mekan organizasyonunu ve işlevselliğini korumuş iskelelere örnek teşkil etmek üzere seçilmiştir. Bu açıdan iskelenin karşılaştırılan süreçler içerisinde işlevi değişmemiş ancak kullanım yoğunluğu geçmişe oranla azalmıştır.

İskele meydanının ana sınırlayıcı ögesi Cemile Sultan Yalısı'nın 1916'daki yangından sonra yıkılması ile meydanın formu büyümüştür. Bugün park olarak kullanılan alan , meydan ile bütünleşmiş durumdadır.

Meydan sınırlayıcıları elemanlarında değişim yaşanmamış, geçmişte de sınırlayıcı özelliği olan deniz ve binalar bugünde meydanı sınırlamaktadırlar. Park düzenlemesi ile meydan arasında bir kot farkı bulunmakta , bu durum meydan ile park arasındaki bütünlüğü olumsuz yönde etkilememektedir.

Görsel açıdan ve işlevsellik açısından geçmişten günümüze güçlü bir odak noktası olma özelliğini kaybetmemiş olan iskele, aynı zamanda her dönem güçlü bir referans noktası olmuştur. Mekan içerisinde güçlü şekilde algılanabilen iskele, dönemler arasında bu niteliğini sürdürmüştür.

İskele'ye yaya erişebilirliği her dönem güçlü bir şekilde sağlanmış, taşıt erişebilirliği de geçmişe oranla artmıştır. 1910 yılında sadece vapur ile erişilebilen mekana, bugün karayoluyla da erişim sağlanabilmektedir. Geçmişte aktarma olanakları bulunmazken, günümüzde iskeleye 20 m. mesafede bir otobüs durağı hizmet vermektedir.

Mekansal bir değişim yaşanmayan Kandilli İskelesi'nde iskele geçmişte sahip olduğu kimliği günümüze kadar taşımayı başarmıştır. İşlevselliğinin azalması, kimliğinin zayıflamasına neden olmakla birlikte tamamen kaybetmesine ve değişmesine neden olmamıştır.



Fotoğraf 4.21 Kandilli İskelesi - 1940 (Kandilli, Vaniköy, Çengelköy, 1993)

1916 yangınından sonra iskele yeniden ahşap olarak inşa edilmiş, 1976 yılında bir gemi çarpması sonucunda yıkılan iskele betonarme üstü ahşap kaplama olarak bir kez daha inşa edilmiştir.

İskele meydanındaki bitki öğeleri ve kent mobilyaları dönemlere göre değerlendirildiğinde, kent mobilyaları açısından mekanın zenginleştiği görülmektedir. Bu çeşitlenmede yeşil alan düzenlemesi etken olmuştur.



Fotoğraf 4.22 Kandilli İskelesi - 2004

4.5.5 Araştırma Konusu İskelelerde Yaşanan Mekansal Değişimlerin Karşılaştırılması

Araştırma konusu tüm iskeleler geçmişte yoğun bir şekilde işlevlerini sürdürmüşlerdir. Günümüzde ise Arnavutköy ve Kandilli iskelesinin işlevini korumayı başarmış, ama geçmişe oranla kullanım yoğunluğunda bir azalma yaşanmıştır. Rumelihisarı İskelesi ve Yenimahalle İskelesi kullanım yoğunlukları azaldığı gerekçesiyle kapatılmışlardır.

İskele meydanlarının formlarında ve sınırlayıcılarında 1970'lere kadar farklılaşmalar yaşanmamıştır. Günümüzde ise Kandilli İskelesi dışındaki iskele meydanları , meydan olma özelliklerini kaybetmişlerdir.

Mekan içindeki odak ve referans noktası olma nitelikleri, iskelelerin konumlarına ve kullanım durumlarına göre azalmıştır. Mevcut olmayan ve farklı işlevde kullanılan iskeleler bu özelliklerini kaybederken, konumu değişmiş olan ve iskelelerin bu özelliklerinde azalma yaşanmıştır. Geçmiş ve günümüz kullanımında değişim yaşanmayan Kandilli İskelesi bu niteliklerini sürdürmeyi başarmıştır.

İskelelerin erişebilirlikleri, incelendikleri dönemlerin ulaşım biçimlerine göre değişmiştir. Yaya erişebilirliği açısından sürekliliğini koruyabilen tek iskele Kandilli İskelesi olmuştur.

İskelelerin sahip oldukları kimlik, işlevsellikleri ve mekansal ilişkilerinin dönemlere göre biçimlenmiştir. Değişim yaşanan iskeleler, değişimin türüne göre yeni bir kimlik kazanmışlardır. Sosyal ve fiziksel anlamda yaşanan değişim oranında , iskele kimliğinde de bir değişim olmuştur. Günümüzde de geçmişteki özelliklerini korumayı başaran iskeleler, bu kimliklerini günümüze taşımışlardır.

İskelelerin mevcut mekansal durumları ile geçmişteki durumlarındaki değişim genel olarak değerlendirildiğinde; iskelenin konumunun değişmesine bağlı olarak tüm özelliklerinin azaldığı; işlev değiştirmiş ve mevcutta olmayan iskelelerin ise bir çok mekansal niteliklerinin kaybolduğu sonucu ortaya çıkmıştır. Yaşanan değişimin boyutu diğer iskelelere oranla daha sınırlı olan Kandilli İskelesinde, iskelenin sahip olduğu nitelikler bu açıdan korunabilmiştir.

Tez kapsamında incelenen dört iskeledeki dönemler arası değişimi genel olarak değerlendirdiğimizde; işlevini günümüzde sürdürmeyen Rumelihisarı ve Yenimahalle, konumu değişmiş olan Arnavutköy İskelelerinin mekan kurguları

yönde değişmiştir. Geçmişte sahip oldukları mekansal ve işlevsel niteliklerin bir bölümünü kaybetmişler, bir bölümünü de kısmen sürdürebilmektedirler. İskelelerin sınıflanması sürecinde, işlevsel ve konum olarak değişmemiş iskelelere örnek olarak ele alınan Kandilli İskelesi'nin sahip olduğu nitelikler günümüzde de büyük ölçüde korunmaktadır. Bugünde işlevini geçmişe oranla azalarakta olsa sürdüren Kandilli İskelesi, kimliğini ve mekansal çeşitliliğini devam ettirmektedir. İskelelerin bulundukları mekanla birlikte varlıklarını sürdürebilmeleri ve sahip oldukları değerleri korumaları, işlevlerini sürdürdükleri müddetçe mümkün olacaktır. Kandilli İskelesi'ni bu açıdan değerlendirdiğimizde işlevsellik ile mekan arasındaki ilişki daha iyi vurgulanmaktadır.

5. BÖLÜM - SONUÇ

Yerleşmeler tarihi boyunca kent dokusunun oluşumunda ulaşım türleri belirleyici bir etken olmuştur. İstanbul geneli ve Boğaziçi özelinde , ulaşım türlerinde yaşanan değişim, kentiçi denizyolu ulaşımını ve iskele kullanımlarını etkilemiştir. İskeleler, denizyolunun kentiçi ulaşımında aldığı payın %60 oranından , % 2,5 seviyelerine gerilemesi nedeniyle zamanla işlevlerini kaybetmişlerdir. Bu tez çalışmasında, yaşanan bu işlevsel değişimin mekan üzerindeki etkileri incelenmiştir.

Araştırma kapsamında ele alınan yurt içi ve yurt dışı örnek kentlerde deniz ulaşımının kent içi ulaşımında aldığı paylar karşılaştırıldığında (Tablo 2.1), İstanbul'da denizyolunun diğer toplu taşıma sistemleri ile entegrasyonunun sağlanamadığı ve buna bağlı olarak denizyolundan kent içi ulaşımında yeterince faydalanılmadığı sonucu ortaya çıkmıştır.

İstanbul kent makroformunun oluşumu, ulaşım türlerinin gelişimi doğrultusunda oluşmuştur. 20.yy. ilk çeyreğinde denizyolu ve raylı sistem ağırlıklı ulaşım sistemi, kentin bu ulaşım sistemlerinin güzergahları doğrultusunda bantlar şeklinde gelişmiştir. Denizyolu Boğaz semtlerinin gelişimini, raylı sistem Marmara Kıyılarındaki gelişim sürecini hızlandırmıştır. Bu dönemde ulaşım türlerinin kent içi ulaşımında aldıkları pay %60 denizyolu, %35 raylı sistem %5 karayolu şeklindedir.

1950 sonrası imar hareketleri ve yaşanan kırdan kente göç, İstanbul kent makroformunun yeniden biçimlenmesine neden olmuştur. Kent, karayolu ulaşım sisteminin sağladığı esneklik ile yayılma sürecine girmiştir. Hızlı nüfus artışı ve karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları sonucu ulaşım araçlarının kentiçi ulaşım türleri içinde aldıkları paylar değişmiştir. 1970'de karayolunun aldığı pay %87,5 , denizyolunun %8,1 ve raylı sistemin ise %4,4 şeklinde oluşmuştur.

Karayolu ulaşımı ağırlıklı politikalar beraberinde köprü tartışmalarını gündeme getirmiş, 1973'te Boğaziçi ve 1989'da Fatih Sultan Mehmet Köprüleri inşa edilmiştir. Köprülerin yapımı ile kent güney kıyılarından , İstanbul'un doğal kaynaklarını tahrip ederek kuzey yönünde gelişmiştir. Bu gelişimden Boğaziçi

olumsuz etkilenmiş , 1983'te Boğaziçi Öngörünümü ilan edilen alanlar dışında hızlı bir yapılaşma başlamıştır.

İstanbul Kentiçi Deniz ulaşımının başlangıcı 1851 yılında Şirket-i Hayriye'nin kurulmasıyla başlar. Şirket-i Hayriye 19yy ilk çeyreğinde Boğaz'ın gelişiminde önemli bir rol oynamıştır. 1913 yılında yılda 18 milyon kişi taşıyan şirket, deniz ulaşımının kent içi ulaşım türleri içindeki payının %56 seviyesinde olmasını sağlamıştır. Ulaşım türlerinde yaşanan değişim denizyolunun kent içi ulaşımındaki payının her geçen gün azalmasına neden olmuş, bugün denizyolunun kent içi ulaşımında aldığı pay %2,5 seviyesinde kalmıştır. Yıllık taşıdığı yolcu sayısı 1927'de İstanbul nüfusu 730.334 kişi iken 10.921.000 kişi , 2000'de İstanbul nüfusu 10.072.447 kişi iken 91.000.000 kişidir. Yıllık yolcu hareketlerinde 1927'deki payı %23'ken, bugün bu pay %2,5'tur.

Boğaziçi İskeleleri denizyolu kullanımının azalması ile işlevlerini kaybetmişlerdir. Geçmişte hizmet veren 27 iskelenin 7'si kullanım dışı kalmış, 20'si ise geçmişe oranla daha az kullanılmaktadır. Tez çalışması kapsamında öncelikli olarak tüm iskeleler sınıflanmıştır.(Şekil 4.1) İskeleler değişen ve değişmeyen olmak üzere iki ana sınıfta toplanan iskelelerden değişen iskeleler kendi içlerinde üç gruba ayrılarak; işlevi değişen, konumu değişen ve mevcut olmayanlar şeklinde gruplandırılmıştır.Yapılan bu gruplandırma sonucu her bir sınıfaörnek teşkil edecek şekilde birer iskele ele alınarak, tezde ortaya konulan amaç doğrultusunda araştırılmıştır.

Arnavutköy İskelesi konumu değişenlere, Rumelihisarı İskelesi fonksiyonu değişenlere, Yenimahalle İskelesi mevcutta olmayanlara, Kandilli İskelesi ise değişim yaşanmamış iskelelere örnek olarak alınmıştır.

Bu iskelelerin mevcut durumlarına yönelik elde edilen sosyal bulgular doğrultusunda iskelelerin işlevini sürdürdüğü Arnavutköy ve Kandilli'de deneklerin iskeleyi %48 oranında hiç kullanmadıkları, %41 oranında ayda bir kullandıkları tespit edilmiştir. İskele kullanımına yönelik bir talep olmadığı sonucu ortaya çıkmıştır. Benzer şekilde bugün iskele işlevini sürdürmeyen Rumelihisarı'nda, deneklerin %95'i iskelenin yeniden hizmete açılmasını isterken , geçmişte vapur kullanmayanların oranı %60 olarak tespit edilmiştir.Bu üç semtte vapur kullanımına yönelik talebi belirleyici sorulara alınan yanıtlarda, araba sahipliği oranının yüksek olmasına ve deneklerin

günlük yolculuk taleplerinin denizyolu ile ulaşılabilir mekanlar olmamasına bağlı olarak bu yönde bir talebin olmadığı sonucuna erişilmiştir.

Yenimahalle İskelesinde ise durum farklı gelişmiş, denekler iskeleyi geçmişte %31 oranında hergün, %31 oranında haftada bir kullandıkları tespit edilmiştir. İskelenin tekrar açılmasını talep eden denekler, geçmişte iskeleyi etkin bir şekilde kullanmaktadırlar.

Araştırma konusu iskelelerin mevcut fiziksel verileri değerlendirildiğinde Arnavutköy’de zemin kat ticari kullanımı yoğundur , ticari kullanımlar üst katlara sıçramıştır. İşlevi değişmiş olan Rumelihisarı İskelesi yakın çevresinde , lokanta ve kafe kullanımları zemin katlarda yaygınlaşmıştır. İskelenin lokanta olarak kullanılması bu durumda çekici bir etkidir. Kandilli İskelesi çevresinde yoğun bir ticari kullanım bulunmamakta, zemin katlar ağırlıklı olarak lokanta olarak kullanılmaktadır. Yenimahalle’de iskelenin kaldırılmış olması, zemin kat ticari faaliyetlerin yoğunluğunun azalmasında etkilidir.

Tez kapsamında incelenen tüm iskelelerde yaşanan değişimde ana etken, kullanım yoğunluğunun geçmişe oranla azalmış olmasıdır. Kullanım yoğunluğundaki bu azalma sonucu; Rumelihisarı ve Yenimahalle İskeleleri işlevini kaybederken , Kandilli ve Arnavutköy İskeleleri’nin işlevselliği azalmıştır. İskelelerin işlevselliklerindeki bu değişim, mekana işlevsel değişimin boyutu ile doğru orantılı şekilde yansımıştır. Mevcutta bulunmayan Yenimahalle İskelesi ile mevcut olup azalarak da olsa işlevini sürdüren Kandilli ve Arnavutköy İskeleleri’nin yakın çevresinde yaşanan değişim aynı oranda olmamıştır. Arnavutköy İskelesi yakın çevre mekan kurgusu işlevsel değişimden doğrudan etkilenmemiş, daha çok üst ölçekli ulaşım kararları doğrultusunda mekan kurgusunda değişim yaşanmıştır.

Değerlendirme kapsamında incelenen dört iskelede yaşanan değişim, dönemlere göre karşılaştırıldığında en büyük değişimin iskelesi mevcutta var olmayan Yenimahalle İskelesi ve çevresinde olduğu sonucu ortaya çıkmıştır. Günümüzde de iskele işlevini devam ettiren iskelelere örnek olarak incelenen Kandilli İskelesi, geçmiş ile kıyaslandığında bir çok özelliğini korumayı başarmıştır. Dört iskeleyi genel olarak değerlendirdiğimizde; iskelelerde yaşanan işlevsel değişimlerin iskele mekan kurgusunda ve kimliğinde farklılaşmaya neden olduğu , buna karşı işlevinde bir

değişim yaşanmayan iskelelerin mevcut durumda da geçmişteki özelliklerini koruyabildikleri sonucuna varılmıştır.

Boğaziçi yerleşmeleri için önemli birer öge olan iskelelerin tekrar eski kimliklerine kavuşturulması, bu semtlerin sahip oldukları tarihsel değerlerin sürdürülmesi ve korunması açısından da önem taşımaktadır. Bugün kullanım dışı kalmış olan iskeleler tekrar kullanıma açılmaları durumunda , hem işlevsel olarak hem de mekansal çeşitlilik açısından kent için artı birer değer olacaklardır. Denizyolunun etkin olarak kullanılması için bu iskelelerin tekrar yoğun olarak kullanılması gerekmektedir. Mevcut denizyolu taşıma sistemleri hız ve zaman açısından metropoliten kent gereksinimlerine cevap verememektedir. Tarihsel kimliğe sahip bu iskelelerin günümüz koşullarına uyacak şekilde, estetik değerleri korunması şartıyla yeniden yapılandırılmaları kent içi ulaşımı açısından oldukça önemli bir konudur.

Tüm bu değerlendirmeler kapsamında sonuç olarak, tez çalışmasında; “Boğaziçi Vapur İskeleleri , kentiçi denizyolu taşımacılığının azaltılmasına bağlı olarak işlevlerini, bulundukları mekana kazandırdıkları kimliği ve çeşitliliklerini kaybetmişlerdir.” varsayımı kimlik ve işlev açısından kanıtlanmıştır.

KAYNAKLAR

- [1] **İstanbul İ. Kentiçi Ulaşım Şurası** , 2002 . İBB İstanbul
- [2] **Urban Transport In Developing Countries**, 1990. PTRC's Summer Annual Meetings
- [3] **The Annual Traffic Census -2003-**, 2004. Transport Department of the Hong Kong Special Administrative Region Government , Hong Kong
- [4] **Microsoft Encarta Reference Library 2003**
- [5] **Türk Deniz Ticareti ve Türk Denizcilik İşletmeleri Tarihi I**, 1994. TDİ Kültür Yayınları , İstanbul
- [6] **İzmir Büyükşehir Belediyesi 2003 Faaliyet Raporu**, Ocak 2004, İzmir
- [7] **Ağat, N**, 1963. Boğaziçi'nin Turistik Etüdü, Doktora tezi, İ. T. Ü. Mimarlık Fakültesi, İstanbul
- [8] **Selçuk, F. Z**, 1992. Boğaziçi Koruma Alanında 1970-1990 Yılları Arasındaki Gelişimin Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, İ. T. Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü İstanbul
- [9] **Işın, E** , 1987. Bir Boğaziçi Tazminatçısı Şirket-i Hayriye, Şehir Dergisi, İstanbul
- [10] **Zeren, N**, 1991. İstanbul Boğaziçi'nin Korunması ve Planlanması İle ilgili Yasal Çerçeve, İ. T. Ü. Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
- [11] **İBB 2003 Yılı Faaliyet Raporu**, Ocak 2004, İstanbul
- [12] **DE**, 1970, 1975, 1980, 1985, 1990, 1997, 2000 Yıllarına Ait Genel Nüfus Sayım Sonuçları
- [13] **Tekeli, İ.**, 1992. “Yüzelli Yılda Toplu Ulaşım”, İstanbul Dergisi, S. 2, Sy: 18, İstanbul
- [14] **Koraltürk, M**, 1992. İstanbul'da Şehirçi Ulaşımında Şirket-i Hayriye(1850-1945) , Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Tarihi Bilim Dalı, İstanbul
- [15] **Akten, N**, 1980. Cumhuriyet Öncesi Denizcilikimiz, İstanbul Ticaret Odası, İstanbul.

- [16] **Akten, N**, 1994. İstanbul Ulaşımında Denizden Yararlanma, İstanbul Ticaret Odası, İstanbul
- [17] **Giner, D**, 1986. Yandan Çarklı'dan Deniz Otobüsüne, Milli yet Panorama
- [18] **Ortaylı, İ**, 1985. Eski İstanbul Deniz Ulaşım, Cumhuriyet
- [19] **Tutal, E**, 1998. Cemiler.. Suvariler..İskeleler, İletişim Yayınları, İstanbul
- [20] **Kızıldağ, O M**, Şirket-i Hayriye İdaresi, Türkiye Denizciler Sendikası Eğitim Dizisi 18, İstanbul
- [21] **Tutal, E**, 1997. Şirket-i Hayriye, İletişim Yayınları, İstanbul
- [22] **Boğaziçi Vapur Tarifeleri**, 1946, 1951, 1960, 1970, 1980, 1994, 2000 Yılları Tarifeleri, İstanbul
- [23] **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayın, Cilt 4, İstanbul
- [24] **Elinc, O**, Boğaziçi Yasası, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 2
- [25] **Şehir Hatları Tarihiçesi ne Toplu Bakış**, 1979. İstanbul Şehir Hatları Denizciler Sendikası, İstanbul
- [26] **İstanbul Boğazi ve Çevresi Sorunları Sempozyumu**, 1973. Çevre Koruma ve Yeşillendirme Derneği, İstanbul
- [27] **Aysu, Ç**, 2001. "Boğaziçinde Yeni Şehrsel Mekanlar", İstanbul Dergisi, S: 39, İstanbul
- [28] **Ünügür, M**, 1996. "Evler Hep Aynı Ounca", Akterkt Dergisi
- [29] **Artan, T**, Arnavutköy, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayın, Cilt 1, İstanbul
- [30] **Koraltürk, M**, "Şirket-i Hayriye'nin Kentiçi Ulaşımındaki Rolü", İstanbul Dergisi, S 14, İstanbul
- [31] **Aysu, Ç**, "Rumeli hisarı" Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayın, Cilt 6, İstanbul
- [32] **Ökten, S- Can, A**, 2001, "Kent Kültür Rumeli hisarı Evleri ve Sakinleri", İstanbul Dergisi, S 39, İstanbul
- [33] **Boğaz Araştırması**, 1976. TDİ Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü, İstanbul
- [34] **Atasoy, MC**, 1981. "Kandilli'de Tarih", İstanbul
- [35] **Kayra, C- Üyepazarı, E**, 1993. Kandilli, Vani köy, Çengel köy, İstanbul

ÖZGEÇMİŞ

Evren Miftüler 27 Ağustos 1977 de Denizli' de doğdu, ilköğretimi ilk iki senesini (1984-1985) Adıyaman Cumhuriyet İlkokulu, son üç senesini (1985-1988) Denizli Namık Kemal İlkokulunda, orta okulu 1988-1991 yılları arasında Denizli Atatürk Orta Okulunda ve liseyi 1991-1994 yılları arasında Denizli Lisesi'nde tamamladı. 1994-1995 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Yabancı Diller Fakültesinde bir sene boyunca İngilizce hazırlığa devam etti. 1995-1999 yılları arasında İ. T. Ü. Şehir ve Bölge Planlama Bölümünde eğitim gördü. 2001 Ekim ayında Kentsel Tasarım Bölümünde Eğitime başladı. 8 Haziran 2000 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Planlama Müdürlüğünde, Şehir Plancısı olarak çalışmaya başladı ve halen bu birimde çalışmaktadır.