

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

İSTANBUL'DA KENT FORMUNUN MEKANSAL ANALİZİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ
Şehir Plancısı Burçin YAZGI
(502031804)

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 8 Mayıs 2006
Tezin Savunulduğu Tarih : 12 Haziran 2006

Tez Danışmanı : Prof.Dr. Vedia DÖKMECİ
Diğer Jüri Üyeleri Prof.Dr. Mehmet OCAKÇI
Prof.Dr. Yurdanur Dülgeroğlu YÜKSEL

ÖNSÖZ

Bu çalışmada başından sonuna kadar her koşulda yanımda olan, desteğini esirgemeyen, engin bilgilerini benimle paylaşan danışmanım Sayın Prof. Dr. Vedia Dökmeci'ye söyleyeceğim bütün cümlelerin yetersiz olacağını bilerek, sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum.

Elde edilen başarıların mutluluğunu ve huzurunu paylaştığım ve bu başarılardaki asıl payı oluşturan annem Şenay Yazgı ve babam Arslan Yazgı'ya gösterdikleri hoşgörü ve destek için teşekkür ederim.

İstanbul Teknik Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlaması bölüm üyelerine oluşturdukları bu güzel akademik ortam için ayrıca teşekkür etmek isterim.

Onlarsız olamaz diye düşündüğüm bütün arkadaşlarıma, dostuma, akrabalarıma ve aile dostlarımıza da teşekkür ederim.

Mayıs 2006

Burçin Yazgı

İÇİNDEKİLER

TABLO LİSTESİ	iv
ŞEKİL LİSTESİ	v
ÖZET	viii
SUMMARY	x
1. GİRİŞ	1
1.1. Problemin Tanımlanması	3
1.2. Araştırmanın Amacı	3
1.3. Araştırmanın Yöntemi	3
1.4. Araştırmanın Kapsamı	4
2. KENT FORMU	6
2.1. Kent Formunun Analizi Konusunda Yapılmış Olan Araştırmalar	6
2.2. Kent Formunu Etkileyen Faktörler	12
2.1.1 Fiziksel Şartlar	12
2.1.2 Sosyal Şartlar	13
2.1.3 Kültürel Şartlar	14
2.1.4 Ekonomik Şartlar	14
2.1.5 Teknolojik Şartlar	16
2.1.6 Yönetmelikler	17
2.1.7 Politikalar	18
2.3. Kent Formu Elemanları	18
2.2.1 Sokak	18
2.2.2 Meydan	19
2.2.3 Yapıadası	20
2.4. Bölüm Değerlendirmesi	20
3. İSTANBUL VE İLÇELERİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ	22
3.1. İstanbul İlçelerinin Tarihsel Gelişimi	22
3.1.1 Avcılar	22
3.1.2 Bahçelievler	22
3.1.3 Bakırköy	23
3.1.4 Bayrampaşa	23
3.1.5 Beşiktaş	23
3.1.6 Beykoz	23
3.1.7 Beyoğlu	24
3.1.8 Büyükçekmece	25
3.1.9 Eminönü	25

3.1.10 Esenler	26
3.1.11 Eyüp	26
3.1.12 Fatih	27
3.1.13 Gaziosmanpaşa	27
3.1.14 Kadıköy	28
3.1.15 Kağıthane	29
3.1.16 Kartal	29
3.1.17 Küçükçekmece	29
3.1.18 Maltepe	30
3.1.19 Pendik	30
3.1.20 Sarıyer	30
3.1.21 Şişli	31
3.1.22 Ümraniye	31
3.1.23 Üsküdar	32
3.1.24 Zeytinburnu	32
3.2. İstanbul'un Tarihsel Gelişimi	32
3.2.1 Bizantion	32
3.2.2 Konstantinopolis	33
3.2.3 İstanbul	34
3.3. Bölüm Değerlendirmesi	38
4. KENT FORMUNUN MEKANSAL ANALİZİ	39
4.1. Kent Formunun Mekansal Analizi Değişkenleri	39
4.1.1 Yoğunluk	40
4.1.2 Yol Alanı	41
4.1.3 Yapı Adası Büyüklüğü	41
4.1.4 Konut Fiyatı	42
4.1.5 Ulaşılabilirlik	43
4.1.6 Arazi Değerleri	43
4.2. Regresyon Analizi	44
4.3. Regresyon Analizi Sonucu	52
5. SONUÇ	58
KAYNAKLAR	64
EKLER	68
ÖZGEÇMİŞ	113

TABLO LİSTESİ

	Sayfa No
Tablo 4.1 Bina Yoğunluğunu Etkileyen Faktörler	44
Tablo 4.2 Yapıadası Büyüklüğünü Etkileyen Faktörler.....	45
Tablo 4.3 Konut Fiyatını Etkileyen Faktörler	46
Tablo 4.4 1950'lerden sonra gelişen yerleşim alanlarında bina yoğunluğunu etkileyen faktörler	47
Tablo 4.5 1950'lerden sonra gelişen yerleşim alanlarında yapıadası büyüklüğünü etkileyen faktörler	48
Tablo 4.6 1950'lerden sonra gelişen yerleşim alanlarında yol alanını etkileyen faktörler	49
Tablo 4.7 1970'lerden sonra gelişen yerleşim alanlarında bina yoğunluğunu etkileyen faktörler.....	50
Tablo 4.8 1970'lerden sonra gelişen yerleşim alanlarında yapıadası büyüklüğünü etkileyen faktörler	51

ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa No
Şekil 4.1	Örneklem Alanların Dağılımı 39
Şekil 4.2	İstanbul'dan Yapılaşma Örneği 55
Şekil 4.3	Yeni Konut Projesi Örneği-İstanbul Zen 56
Şekil 4.4	Yeni İş Merkezleri 57
Şekil A.1	Örneklem Alanı 1-Küçükçekmece..... 68
Şekil A.2	Örneklem Alanı 2-Bahçelievler..... 68
Şekil A.3	Örneklem Alanı 3-Fatih..... 69
Şekil A.4	Örneklem Alanı 4-Fatih..... 69
Şekil A.5	Örneklem Alanı 5-Fatih..... 70
Şekil A.6	Örneklem Alanı 6-Fatih..... 70
Şekil A.7	Örneklem Alanı 7-Bahçelievler..... 71
Şekil A.8	Örneklem Alanı 8-Bahçelievler..... 71
Şekil A.9	Örneklem Alanı 9-Kağıthane..... 72
Şekil A.10	Örneklem Alanı 10-Kağıthane..... 72
Şekil A.11	Örneklem Alanı 11-Bayrampaşa..... 73
Şekil A.12	Örneklem Alanı 12-Gaziosmanpaşa..... 73
Şekil A.13	Örneklem Alanı 13-Gaziosmanpaşa..... 74
Şekil A.14	Örneklem Alanı 14-Esenler..... 74
Şekil A.15	Örneklem Alanı 15-Küçükçekmece..... 75
Şekil A.16	Örneklem Alanı 16-Eyüp..... 75
Şekil A.17	Örneklem Alanı 17-Fatih..... 76
Şekil A.18	Örneklem Alanı 18-Fatih..... 76
Şekil A.19	Örneklem Alanı 19-Eminönü..... 77
Şekil A.20	Örneklem Alanı 20-Fatih..... 77
Şekil A.21	Örneklem Alanı 21-Beyoğlu..... 78
Şekil A.22	Örneklem Alanı 22-Eyüp..... 78
Şekil A.23	Örneklem Alanı 23-Şişli..... 79
Şekil A.24	Örneklem Alanı 24-Fatih..... 79
Şekil A.25	Örneklem Alanı 25-Zeytinburnu..... 80
Şekil A.26	Örneklem Alanı 26-Üsküdar..... 80
Şekil A.27	Örneklem Alanı 27-Üsküdar..... 81
Şekil A.28	Örneklem Alanı 28-Üsküdar..... 81
Şekil A.29	Örneklem Alanı 29-Beyoğlu..... 82
Şekil A.30	Örneklem Alanı 30-Büyükçekmece..... 82
Şekil A.31	Örneklem Alanı 31-Büyükçekmece..... 83
Şekil A.32	Örneklem Alanı 32-Büyükçekmece..... 83
Şekil A.33	Örneklem Alanı 33-Ümraniye..... 84
Şekil A.34	Örneklem Alanı 34-Sarıyer..... 84
Şekil A.35	Örneklem Alanı 35-Sarıyer..... 85
Şekil A.36	Örneklem Alanı 36-Sarıyer..... 85
Şekil A.37	Örneklem Alanı 37-Sarıyer..... 86
Şekil A.38	Örneklem Alanı 38-Sarıyer..... 86
Şekil A.39	Örneklem Alanı 39-Beykoz..... 87

Şekil A.40	Örneklem Alanı 40-Sarıyer.....	87
Şekil A.41	Örneklem Alanı 41-Beşiktaş.....	88
Şekil A.42	Örneklem Alanı 42-Beşiktaş.....	88
Şekil A.43	Örneklem Alanı 43-Şişli.....	89
Şekil A.44	Örneklem Alanı 44-Beykoz.....	89
Şekil A.45	Örneklem Alanı 45-Ümraniye.....	90
Şekil A.46	Örneklem Alanı 46-Beşiktaş.....	90
Şekil A.47	Örneklem Alanı 47-Üsküdar.....	91
Şekil A.48	Örneklem Alanı 48-Üsküdar.....	91
Şekil A.49	Örneklem Alanı 49-Kadıköy.....	92
Şekil A.50	Örneklem Alanı 50-Üsküdar.....	92
Şekil A.51	Örneklem Alanı 51-Üsküdar.....	93
Şekil A.52	Örneklem Alanı 52-Üsküdar.....	93
Şekil A.53	Örneklem Alanı 53-Üsküdar.....	94
Şekil A.54	Örneklem Alanı 54-Üsküdar.....	94
Şekil A.55	Örneklem Alanı 55-Ümraniye.....	95
Şekil A.56	Örneklem Alanı 56-Avcılar.....	95
Şekil A.57	Örneklem Alanı 57-Küçükçekmece.....	96
Şekil A.58	Örneklem Alanı 58-Bakırköy.....	96
Şekil A.59	Örneklem Alanı 59-Bakırköy.....	97
Şekil A.60	Örneklem Alanı 60-Bakırköy.....	97
Şekil A.61	Örneklem Alanı 61-Bakırköy.....	98
Şekil A.62	Örneklem Alanı 62-Bahçelievler.....	98
Şekil A.63	Örneklem Alanı 63-Bakırköy.....	99
Şekil A.64	Örneklem Alanı 64-Bakırköy.....	99
Şekil A.65	Örneklem Alanı 65-Kadıköy.....	100
Şekil A.66	Örneklem Alanı 66-Kadıköy.....	100
Şekil A.67	Örneklem Alanı 67-Kadıköy.....	101
Şekil A.68	Örneklem Alanı 68-Kadıköy.....	101
Şekil A.69	Örneklem Alanı 69-Üsküdar.....	102
Şekil A.70	Örneklem Alanı 70-Kadıköy.....	102
Şekil A.71	Örneklem Alanı 71-Kadıköy.....	103
Şekil A.72	Örneklem Alanı 72-Kadıköy.....	103
Şekil A.73	Örneklem Alanı 73-Kadıköy.....	104
Şekil A.74	Örneklem Alanı 74-Kadıköy.....	104
Şekil A.75	Örneklem Alanı 75-Maltepe.....	105
Şekil A.76	Örneklem Alanı 76-Maltepe.....	105
Şekil A.77	Örneklem Alanı 77-Kartal.....	106
Şekil A.78	Örneklem Alanı 78-Kartal.....	106
Şekil A.79	Örneklem Alanı 78-Kartal.....	107
Şekil A.80	Örneklem Alanı 80-Pendik.....	107

Şekil B.1	Kent Formu Örneği 1- Eminönü	108
Şekil B.2	Kent Formu Örneği 2- Beşiktaş	108
Şekil B.3	Kent Formu Örneği 3- Sarıyer.....	108
Şekil B.4	Kent Formu Örneği 4- Pendik.....	109
Şekil B.5	Kent Formu Örneği 5- Kartal	109
Şekil B.6	Kent Formu Örneği 6- Büyükçekmece	109
Şekil B.7	Kent Formu Örneği 7- Beykoz	110
Şekil B.8	Kent Formu Örneği 8- Kadıköy	110
Şekil B.9	Kent Formu Örneği 9- Kadıköy	110
Şekil B.10	Kent Formu Örneği 10- Kadıköy	111
Şekil B.11	Kent Formu Örneği 11- Üsküdar	111
Şekil B.12	Kent Formu Örneği 12- Üsküdar	111
Şekil B.13	Kent Formu Örneği 13- Beşiktaş	112
Şekil B.14	Kent Formu Örneği 14- Beykoz	112
Şekil B.15	Kent Formu Örneği 15 - Sarıyer	112

İSTANBUL’DA KENT FORMUNUN MEKANSAL ANALİZİ

ÖZET

İstanbul üç imparatorluğun başkentliğini yapmış bir kent olarak, sahip olduğu tarihi ve doğal güzelliklerle geçmişte olduğu gibi günümüzde de gözde kentlerden biridir. Yaşadığı fiziksel, sosyal, kültürel, ekonomik ve teknolojik gelişmelerle farklı bir kent dokusuna sahip olması durumunu gündeme getirmiş ve bu konuda çalışmalar yapabilmek için çok fazla sayıda veriyi içermektedir. Değişen kent dokusunun karşımıza değişen kent formu elemanları ile çıkması ve bu durumun bugüne kadar şekillenmiş halinin dışında, yaşanacak türlü gelişmelerle karşımıza farklı farklı kent formları halinde çıkacağı kaçınılmazdır. Bu sebeple mevcut kent formlarına altlık veri teşkil etmesi ve kente bundan sonraki eğilimler için yol gösterici olması sebebiyle İstanbul’da kent formunun mekansal analizi çalışması yapılmıştır.

Bu çalışmanın amacı İstanbul’un zengin doku özelliklerini ve farklılıklarını görsel ve sayısal analizlerle ortaya koyarak, kentin gelişimi ile ilgili olan disiplin ve kişilere yardımcı olmanın yanında, akademik ortamda şehir formu analizlerini çok yönlü olarak geliştirmek ve bu konunun uluslararası düzeyde de gelişmesine katkıda bulunmaktır. Kent formunun mekansal analizinin ortaya konulmasında kullanılan yöntem çoklu regresyon modeli olup farklı kademelerde regresyon analizleri yapılmıştır.

Bina yoğunluğu, nüfus yoğunluğu, yol alanı, yapıadası büyüklüğü, konut fiyatı, arazi değeri, merkeze uzaklık, altmerkeze uzaklık, denize uzaklık ve ana arterlere olan uzaklık kriterleriyle yapılan regresyon analizi sonucunda bu değişkenler arası ilişkilerin ortaya konulması hedeflenmiştir. Bu kapsamda ortaya çıkan sonuç, İstanbul İli’nin farklı dokuları barındırdığı ve bu dokuların yerleşmenin oluşum zamanına göre değişen tercihler doğrultusunda farklılık gösterdiği hatta ait olduğu zamanın haricinde etkisinde olduğu akımın ve konumlandığı bölgenin de özelliklerini barındırdığıdır.

Çalışma beş bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde çalışmanın amacı, yöntem ve kapsamı belirtildikten sonra ikinci bölümde kent formu ile ilgili olarak bu zamana kadar yapılmış olan farklı nitelikteki çalışmalar incelenmiştir. Ayrıca bu bölümde kent formu kavramı üzerinde durularak, kent formunu etkileyen faktörlerin neler oldukları ve ne şekilde etkiledikleri açıklanmıştır. Özellikle İstanbul ili üzerinde bu faktörlerin hangi aşamada etkili olduklarına değinilmiştir. Bu bölümde ayrıca kent formu elemanlarının neler olduğu ve bu elemanlarda yaşanan değişikliklerin ne şekilde kent formu üzerinde etkili oldukları belirtilmiştir.

Üçüncü bölüm İstanbul ili ve ilçelerin tarihsel gelişim süreçlerine değinmektedir. Kent formu kavramını daha anlamlı kılan tarihsel gelişim süreçleri farklı örneklem alanlarının ait olduğu ilçeler ve genel olarak İstanbul ili özelinden incelenmiştir. Kent formunun mekansal analizin yorumlanmasında önemli olan bu bilgiler çalışmanın ilerleyen bölümlerinde, sonuçların değerlendirilmesi aşamasında referans bilgiler olarak kullanılmaktadır.

Çalışmanın dördüncü bölümünde kent formunun mekansal analizinin yapılmasında kullanılacak olan değişkenlerin neler olduğu ve ne sebeple seçildikleri açıklandıktan sonra sekiz farklı kademedeki regresyon analizi yapılmıştır. Değişkenlerin değiştiği bu regresyon analizleri sonuçları bu bölümde tablo ve değerlendirme şeklinde yer almaktadır.

Sonuç bölümünde ise, yapılan bütün bu çalışma değerlendirilerek, İstanbul ilinde farklı oluşum zamanlarına sahip, çeşitli faktörlerin, (fiziksel, sosyal, kültürel, ekonomik ve teknolojik) tercihlerin ve dolayısıyla akımların etkisiyle farklılaşan kent formlarının mevcudiyeti sayısal ve görsel analizlerle ortaya konulmuş ve çalışmanın bundan sonra ne şekilde geliştirilebileceğine dair öneriler sunulmuştur.

THE SPATIAL ANALYSIS OF URBAN FORM IN ISTANBUL

SUMMARY

Istanbul as being the capital of three empires and having the both historical and natural amenities, it is an important city right now as it was in the past periods. Within the physical, social, cultural, economic and technological developments it has a different urban structure than the other cities and it is an important laboratory for urban studies. The changing urban form which is obtained by the changing urban form elements and not only today's situation, it will continue to change with different kinds of new developments. By this reason, to be a background data for the different urban forms of Istanbul and also to be helpful for the future trends the study of the spatial analysis of urban form in Istanbul is made.

The purpose of this study is to inform the various urban structure properties and the differentiation between these structures in Istanbul by the means of visual and also quantitative analysis and also by doing this, to be helpful to the people and disciplines who are dealing with the urban development strategies. The other aim of this study is to develop the urban form analysis in the academic stage and to help the subject to be dealt by internationally. The method used to make the spatial analysis of urban form is the multiple regression analysis and it is applied in different phases.

The regression analysis made with the variables like building density, population density, urban block area, road ratio, house price, land price, distance to center, distance to the subcenter, distance to the seashore and distance to the main roads was aimed to show the relations between all these variables. The general result was Istanbul has different kinds of urban structures and the differentiation was the result of the time periods, new design strategies or trends and also the properties of the locational area of these different urban structures.

The study is composed of five parts. In the first part the purpose of the study, the method and the content is stated and in the second part first of all the literature review is made. In this literature review which is in the second part of the study, the different kinds of studies that are related to urban form are investigated.

This part of the study continues with the examination of the concept of urban form related to two different subtitles which are; the factors that influence urban form and the the elements that make urban form. The factors that influence urban form are evaluated as in what way they are effective and how are the effects differ in the city, Istanbul. Addition the this, how can the changes in the elements of urban form effect the urban form is explained. In the third part of the study the historical development periods of the districts that are used in the urban form spatial analysis and the historical development period of Istanbul is explained. The urban form concept is more meaningful if you make the evaluation related to the historical background. These historical data will help to evaluate the results of the spatial analysis of urban form.

In the fourth part of the study, the variables that are used in the spatial analysis are informed and also especially the reasons of using these variables is explained. Besides this, the regression analysis is done in eight different stages. The results of these eight regression analysis which differs by changing dependent and independent varibales are evaluated also in this part of the study.

In the conclusion part of the study, the evaluation of the study is made. The differentiation between the urban forms occured because of different historical backgrounds, different kinds of factors like physical, social, cultural, economical and tecnological, is shown by visual and quantitative analysis.

1. GİRİŞ

Tarihi büyük şehirler geçmişleri itibariyle farklı şehir dokularını bünyelerinde barındırmaktadırlar. Gerek oluşum evreleri bakımından ve bunun sonucunda sahip oldukları kentsel elemanlar ve gerekse de sosyo-ekonomik ve kültürel altyapıları bakımından çeşitlenen bu şehirler, yapı itibariyle de farklılık göstermektedirler. Her şehrin kendine ait geçmişe bağlı olarak değişen sorunları ve potansiyelleri günden güne kentin yapısına dair olgularda değişiklik yaratabilmektedir. Şehrin yapısının belirlenmesinde de etkili olan bütün fiziksel, sosyal, kültürel, ekonomik ve idari sistemler, kentte farklı kombinasyonlarda birleşerek, değişen yapısal elemanlar şeklinde karşımıza çıkmaktadır. Bütün bu zenginliklere rağmen bu tür şehirlerle ilgili, kent formunu inceleyen çalışmanın sayısının çok az olduğu görülmektedir.

Şehirlerin detaylı incelemesinin sonucu gelişen kent formu kavramı, sahip olduğu elemanlar ile farklı zamanlarda farklı gelişmeler göstermiştir. Buna ek olarak, fiziksel, ekonomik ve sosyo-kültürel incelemeler de yapılmaktadır.

Bu iki durum birarada düşünüldüğünde tarihi, büyük şehirlerde kent formu konusunun kapsamlı olarak incelenmesine ihtiyaç olduğu görülmektedir. Bu açıdan, İstanbul gerek üç imparatorluğa başkentlik yapmış farklı kültürlü bir sosyolojik strüktür olarak, sergilediği farklı zamanlara ait teknolojik yapısını halen daha sahip olduğu tabiat zenginlikleriyle beraber sunabilen bir şehir olarak, çok çeşitli bir şehir dokusuna sahiptir. Bu durum ise uluslararası düzeyde farklı disiplinler için özellikle de şehir plancıları için zengin bir laboratuvar oluşturmaktadır. Bu mekansal çeşitliliğin araştırılması ve özelliklerinin ortaya konulması şehir plancıları ve tasarımcıları, mimarlar ve idareciler için yol gösterici olacaktır.

İstanbul tarih boyunca konumu ve önemli bir liman şehri olması nedeniyle, yerleşme Haliç içlerinde başlayarak daha sonra genişlemeye başlamıştır. Bu duruma bağlı olarak daha yoğun ve daha zengin sosyo-ekonomik yapıya sahip sahil kısımları halen önemini korumaktadır. İstanbul'un zengin tarihinin yanısıra bir yandan da deniz ile çevrili olması

ve Boğaziçi, Haliç gibi şehre görsel zenginlik kazandıran bu özellik şehrsel dokunun farklılaşmasında rol oynamıştır. Ayrıca, İstanbul'un son derece dinamik bir topografyaya sahip olması da bu manzara zenginliğinin değişik açılardan algılanmasını sağlamakta ve dolayısıyla şehrin dokusunun biçimlenmesinde etkili olmaktadır.

Bundan başka, barındırdığı farklı kültürler, şehrin dokusunda farklılaşmalara neden olmuştur. Halen bu etkilerin gözlenebilir olması, şehrin ayrı bir cazip özelliğidir. Yaşanan doğal afetler zaman zaman kent formunda bazı değişikliklerin olmasına neden olmuştur. Son dönemlerde ise yaşanan teknolojik gelişmeler ve değişen tercihlerle farklılaşan şehir yapısı, 1970'lerden sonra Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan köprülerin yapılmasıyla daha da hızlı bir şekilde değişmeye başlamıştır. Bunların devamı olan çevre yollarının inşaatı, şehir içinde ulaşılabilirliği kolaylaştırarak şehrin çeperlerinde modern konut projelerinin gelişmesine olanak tanımıştır. Buna ek olarak, değişen koşullar iş merkezlerinin de tercihlerinde etkili olmuştur. Eski şehir merkezi niteliğini yitirmeye, yeni iş merkezleri ise yavaş yavaş çevre yollarının yakınlarına doğru kaymaya başlayarak, sosyo-ekonomik kalkınmayı şehir çevresine taşımışlardır. Yaşanan bütün bu gelişmelere bağlı olarak artan göç, İstanbul ili özelinde etkili olan, şehir çeperlerindeki lüks konut projelerinden farklı olarak gelişen, gecekondu bölgelerinin oluşmasına sebep olmuştur. Dolayısıyla İstanbul, sadece eskiden yaşadığı şehir dokusu farklılıkları ile değil, günümüzde de yeni dokularla karşı karşıya kalan dinamik bir şehir olarak karşımıza çıkmaktadır. Gelişmesini henüz tamamlamamış, günden güne değişen bir şehir olarak, şu anda da farklı sosyo-kültürel ve sosyo-ekonomik geçmişli kullanıcıları ile İstanbul ili önemli bir çalışma alanıdır.

Rapaport'un (1990) dediği gibi, şehirlerin yapısı, içinde yaşayan insanların çeşitli yaşam şekillerini ve farklı kültürlerini aksettirecek şekilde oluşmuştur. Şehrsel gelişmenin teorik yorumunu yapabilmek için genelleştirme yapmak gerekir. Genelleştirme yapabilmek için ise şehrin değişik doku örneklerinden geniş çapta veri toplayıp, çok sayıda değişkeni göz önüne alarak analiz yapmak faydalı olacaktır.

Bu çalışmada İstanbul'un farklı zamanlarda farklı akımların etkisiyle oluşmuş değişik özellikteki semtlerinden doku örnekleri alınmış ve bu alanlar çeşitli açılardan birçok değişken dikkate alınarak analiz edilmiştir. Bu çalışma, şehirde oluşacak yeni kent projelerine veri teşkil edebileceği gibi, bu zamana kadar oluşmuş olan dokuların

analiziyle tarihi şehirlerde kent formunun gelişmesini akademik olarak ilk inceleyen bir araştırmadır.

1.1 Problemin Tanımlanması

Bu çalışmada şehir formu özellikleri ile temel şehir dokusu özelliklerinin (bina yoğunluğu, yol oranı, yapı adası büyüklüğü) ve bunlara bağlı olarak sosyo-ekonomik değişkenlerin (arazi değeri, emlak değeri) ve ulaşılabilirlik değişkenlerinin (denize, altmerkeze, şehir merkezine ve TEM ya da E5'e olan uzaklığı) arasındaki ilişkilerin analizi problem olarak belirlenmiştir.

1.2 Araştırmanın Amacı

Bu araştırmanın amacı, İstanbul'un zengin doku özelliklerini ve farklılıklarını görsel ve sayısal analizlerle ortaya koyarak, şehir plancıları, mimarlar, tasarımcılar ve karar vericilere gerek fiziksel ve gerekse sosyo-ekonomik açıdan yardımcı olmaktır. İstanbul çok zengin şehircilik örneklerine sahip olmasına rağmen şehir formunu inceleyen yayınlar mevcut değildir. Bu çalışmanın bir diğer amacı, akademik ortamda şehir formu analizlerini çok yönlü olarak geliştirmek ve bu konunun uluslararası düzeyde gelişmesine katkıda bulunmaktır.

1.3 Araştırmanın Yöntemi

Kent formu sosyo-ekonomik, kültürel ve fiziksel boyutlarının varlığı dolayısıyla çok çeşitli faktörlerin etkisindedir. Bu çalışmada kent formunu etkileyen değişkenler çoklu regresyon modeli ile incelenmiştir.

Çalışmada kullanılan verilerden nüfus yoğunluğu, mahalle bazlı olup Devlet İstatistik Estitüsü'nün 2000 yılı nüfus sayımı sonuçlarına göre belirlediği yoğunluklardır. Çalışmada görsel analizin ve sayısal analizlerin yapılmasında altlık olarak kullanılan halihazır haritalar ise İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin hazırlamış olduğu haritalardır. Ortalama yapı adasının büyüklüğü, yola ayrılan alan, bina yoğunluğu, uzaklıklar bu haritalar üzerinden bilgisayar ortamında hesaplanmıştır. Bunlardan başka çalışmada

kullanılan konut fiyatları verileri ise mahalle bazlı olup çeşitli emlakçılarla yapılan görüşmeler sonucu elde edilmiştir.

Çalışmada regresyon analizi birkaç kademede uygulanmıştır. Bunlar;

- 1- Bağımlı değişken olarak bina yoğunluğu, bağımsız değişkenler olarak ise ortalama yapıadası büyüklüğü, yol alanı, nüfus yoğunluğu, arazi değeri, denize, altmerkeze, şehir merkezine ve TEM-E5 e olan uzaklıklar kullanılmıştır.
- 2- Bağımlı değişken olarak ortalama yapıadası büyüklüğü, bağımsız değişkenler olarak ise bina yoğunluğu, yol alanı, nüfus yoğunluğu, arazi değeri, denize, altmerkeze, şehir merkezine ve TEM-E5 e olan uzaklıklar kullanılmıştır.
- 3- Bağımlı değişken olarak konut fiyatı, bağımsız değişkenler olarak ise ortalama yapıadası büyüklüğü, yol alanı, denize olan uzaklık ve konut metrekaresi kullanılmıştır.
- 4- Bağımlı değişken olarak yol alanı, bağımsız değişkenler olarak ise ortalama yapıadası büyüklüğü, bina yoğunluğu, denize olan uzaklık ve TEM-E5 e olan uzaklık kullanılmıştır.

Bu regresyon sonuçları, kent formunun geniş kapsamlı yorumu için birbirini destekleyecek şekilde kullanılmışlardır.

1.4 Araştırmanın Kapsamı

Bu çalışmada kent formunun mekansal analizi İstanbul il genelinden alınan 80 ayrı dou örneği ile farklı kriterler kullanılarak görsel ve sayısal olarak yapılmıştır. Altı ayrı bölümden oluşan bu çalışmanın, birinci bölümünde çalışmanın amacı, kapsamı ve yöntemi hakkında bilgi verilmiştir.

İkinci bölümde uluslararası düzeyde kent formunu inceleyen çalışmalar incelenmiş ve bu çalışmanın akademik olarak katkısı belirtilmiştir.

Üçüncü bölümde ise çalışmanın temelini oluşturan kent formu hakkında açıklamalar yapılmıştır. Genel olarak bir şehir formunun ne gibi değişkenlere bağlı olduğu kısaca açıklanmıştır. Kent formunu oluşturan fiziksel ve sosyo-ekonomik faktörler belirtilmiştir.

Dördüncü bölümde İstanbul'un ve araştırmada incelenen semtlerin gelişimleri incelenmiş ve bu çalışmanın konusunun genel olarak gelişmesine katkısı belirtilmiştir.

Beşinci bölümde kent formunun mekansal analizi açıklanmıştır. Belirlenen değişkenlerin teker teker irdelendiği bu bölümde, örneklem alanlar için çoklu regresyon uygulanmıştır. Değişken bağımlı ve bağımsız değişkenlere göre farklılaşan sonuçlar bu bölümde tablolar halinde sunulmaktadır. Elde edilen sonuçlar genel olarak değerlendirilmiştir.

Sonuç bölümünde, çalışmanın herbir kademesi özetlenmiş ve sonuçlar verilmiştir. Bu sonuçların ne şekilde kimler tarafından kullanılabileceğini belirterek, bundan sonra da bu konunun geliştirilmesi için yeni konu önerilerinde bulunulmuştur.

2. KENT FORMU

Şehir formunu etkileyen faktörler ve şehir formunu oluşturan elemanlar ve de bu zamana kadar kent formunun analizi için yapılmış olan araştırmalar bu bölümde incelenmiştir.

2.1 Kent Formunun Analizi Konusunda Yapılmış Olan Araştırmalar

Şehirler gerek kültürleri ve tarihi geçmişleri ve gerekse sahip oldukları farklı sosyo-ekonomik ve teknolojik şartlar nedeniyle farklı yapısal özellikler göstermektedirler. Son zamanlarda bilhassa post-modernizmin vurguladığı kavramlar kapsamında, bazı araştırmacılar farklı şehir formlarının konut fiyatları üzerindeki etkisini inceleyen çeşitli çalışmalar yapmışlardır. Bunlardan, Vandell ve Lane (1989) mimari ve şehirseller tasarımının konut değerleri üzerindeki etkisini geniş kapsamlı olarak incelemekte ve önemini ortaya koymaktadır. Asabere ve arkadaşları (1989) tarafından yapılan başka bir çalışmada ise mimari özelliklerin yanı sıra tarihi şehir yapısının konut fiyatlarını nasıl etkilediği gösterilmektedir. Ayrıca, Asabere (1990) modern şehir tasarımında çok önemli bir yeri olan cul-de-sac'ın o sokak üzerinde bulunan konut değerlerini nasıl etkilediğini gösteren bir çalışma yapmıştır. Diğer sokaklara göre trafik ve yayalar açısından daha sakin bir çevre sağlayan cul-de-sac'ların konut değerleri üzerinde olumlu bir etkisi olduğunu göstermiştir.

Bunlardan başka, yerleşme alanlarının küçük veya büyük yapı adalarına ayrılmasının konut fiyatlarına etkisini inceleyen de çalışmalar vardır. Örneğin, Guttery (2002) yapı adası büyüklüğünün konut fiyatları üzerine etkisini incelemiştir. Bu araştırmanın sonuçlarına göre, yapı adası büyüklüklerinin konut fiyatı üzerinde olumlu bir etkisi vardır. Bu çalışma Greater Dallas-Fort Worth-Denton metroplex' de yapılmıştır. 1672 adet konut satış fiyatının regresyon analizi incelenmiştir. Çalışmanın sonuçları, gayrimenkul alanında çalışanlara ve değerlendirme yapanlara faydalı olabilir.

Ayrıca ‘new urbanizm’ akımının ortaya koyduğu şehrsel formun konut fiyatı üzerine etkisini inceleyen çalışmalar da bulunmaktadır. Örneğin, Song and Knaap (2003) bu yüzyılın en önemli mimari ve şehir planlama hareketi olarak kabul edilen bu yeni şehrsel formun konut fiyatları üzerine etkisini coğrafi bilgi sistemleri tekniği ile incelemiştir. Bu çalışmada şehir formu sayısal olarak tarif edilmektedir. Böylece daha önceki tarif edici çalışmalara göre daha üstün bir analiz yöntemi kullanılmıştır. Bu yöntem, farklı özellikteki komşuluk ünitelerinin kullanıcılar tarafından farklı bir biçimde kullanımlarını ortaya koymakta ve dolayısıyla konut fiyatları üzerindeki etkisini göstermektedir. Bu sonuçlara göre, bu tür yerleşmelerde oturanlar, ‘new urbanizm’in her tasarım özelliğinin pahasını ödemeye hazır değildirler.

Jones ve MacDonald (2004) sürdürülebilir kent formu ve gayrimenkul pazarlarıyla etkileşimi üzerine bir çalışma yapmışlardır. Bu çalışmada sürdürülebilir kent formunun ne olduğunu, kent formunu oluşturan elemanlar olarak belirlenen arazi kullanımı, altyapı, yoğunluk ve yapılaşmış çevre karakteristikleri ve bunların oluşumunda etkili olan kentin ekonomik güçler incelenmiştir. Ekonomik açıdan sürdürülebilirliğe ulaşabilmek için ise bu kent formu özelliklerinin gayrimenkul pazarlarıyla olan ilişkisi üzerinde durulmuştur. Aslında yapılan tam olarak fonksiyonel emlak pazarları/etki alanları ile yerleşmelerin fiziksel formu arasındaki etkileşiminin incelenmesidir. Çalışmanın en önemli sonuçlarından biri ise ulaşımın kent formunun kilit elemanı olduğudur. Çünkü gayrimenkul pazarlarının altyapısını şekillendiren ve oluşturan ulaşımdır fakat diğer kent formu bileşenleri ise gayrimenkul pazarları etkisiyle belirlenmektedir.

Lynch (1984) ise şehir formunu fiziksel olarak inceleyen çeşitli çalışmalar yapmış ve şehrin alansal yapısını oluşturan beş ana boyuttan bahsetmektedir. Canlılık, duygu, uygunluk, ulaşılabilirlik ve kontrol olan bu kriterlerden aslında kastedilmek istenen;

Canlılık: Yerleşmenin yapısının hayat fonksiyonlarını, insanların kapasitelerini ve biyolojik ihtiyaçlarını ne derece desteklediği

Duygu: Yerleşmenin yapısının kullanıcıları tarafından ne derecede net bir şekilde kabul edildiği, zaman ve mekana bağlı olarak mental olarak ne derece değiştiği

Uygunluk: Alanların yapısı ve kapasitelerinin, dokuyla ve insan hareketlerinin niteliğiyle ne derece uyum gösterdiği

Ulaşılabilirlik: Diğer insanlara, aktivitelere, kaynaklara, servislere, bilgiye ve yerlere ulaşabilme yeteneği

Kontrol: Alanlara ve aktivitelere ulaşabilmede, onların kullanımında, yönetiminde, oluşturulmasında, onların kullanıcıları tarafından ne derece kontrol edilebildiğidir.

Bütün bu koşulların sağlanması durumunda bunlara ek olarak kendine has iki kriterden bahsetmektedir ki bunlar da etkinlik ve eşitliktir.

Whitehand (1994), şehirlerin fiziksel formlarına yönelik coğrafik yaklaşım konulu çalışmasında, kentsel alanların fiziksel formlarının o çevrede yaşayan toplulukların en açık görsel kayıtlarını oluşturduğuna değinmektedir. Ayrıca bu toplulukların birçok aktivitesinin kendini kentsel peysajda, yollarda, binalarda ve diğer kamusal ve özel alanlarda gösterdiği belirtilmektedir. Yazar kent formunun tarihsel gelişimini ortaya koyarken birkaç başlığın dikkati çektiğini vurgulamaktadır. Bunlardan ilki, kentsel gelişimin doğal gelişimi ve bunun sonucunda oluşan fiziksel formlardır. İkinci olarak şehrsel alanların eskimesinin yanısıra kendi kendine adaptasyon ve yeniden yapılanmasıdır. Üçüncü olarak ise kentsel formların oluşumunda ve değişiminde yer alan firmaların ve çeşitli bireylerin rolleri ve karakteristikleri gündeme gelmektedir. Son olarak ise şehirlerin büyüme ve değişikliğini, onların tarihi biçimselliğine dayanarak, şehrsel mekanlarını yorumlamaktadır. Coğrafyacı kent morfolojistlerinin ilgilendikleri en önemli konu olarak ise kentsel alanların fiziksel gelişimi esnasında izlenen süreç gösterilmektedir. Bu araştırmanın konusu, şehirlerin geçmişte değişen formlarına ve gelecek için önerilmesi gereken kent dokularına açıklık getirmektir. Kentin gelişimi bu çalışmada belirlenen, tarihi coğrafi model, çeper modeli, icat/ inşaat dalgası modeli ve kent dokusunun değişmesi gibi modellerle incelenmiştir.

Yol dokusu kent formunu oluşturan ve kent formunda farklılaşmalara neden olan en önemli etmenlerden biridir ve bu özelliğini ne geleneksel dokuda ve ne de modern yerleşme dokularında kaybetmemektedir. Asami, Kubat ve İstek (2001) space-syntax metodunu kullanarak ve çeşitli yol dokularını inceleyerek geleneksel Türk kent formu içerisindeki özelliklerini belirleyen bir çalışma yapmışlardır. Farklı kale şehirlerinden

seçilen yol dokuları üzerine yapılan araştırma sonucunda geleneksel Türk yol dokusunun büyük yapı adalarını içerme, grid dokudan çok farklı yapıda olma ve çıkmaz sokakları barındırma gibi özelliklerinin olduğu saptanmıştır.

Bundan başka, Song and Knaap (2004) bir diğer çalışmalarında şehir formunu sayısal olarak ölçüp, değerlendirmeye devam etmişlerdir. Kent formunun ölçümü adına yapılmış birkaç çalışmadan bahseden ve ‘Portland’ rneği üzerinden çeşitli kantitatif kriterlerle kent formunu sayısal olarak ölçmeye alışan Song ve Knaap (2004), farklı zamanlarda ve farklı bölgelerde oluşmuş komşuluk birimlerini örneklem alanlar olarak kullanmışlardır. Oregon Eyaletinin, Portland şehrinin, Washington ilçesinde, tarihi birbirinden farklı çeşitli mahallelerinde çok sayıda değişik açılardan sayısal lme yapmışlardır. Bunlar, sokak tasarımı ve sirkülasyon sistemi, yoğunluk, karmaşık arazi kullanımı, ulaşılabilirlik, ve yaya ulaşımı şeklindeyir. Farklı zamanlarda yapılmış mahalleler bu özellikler doğrultusunda karşılaştırılmıştır. Bu çalışmanın sonuçlarına göre, (1) 1960’dan beri bu şehirde bekarların oranı artmıştır (2) 1990’dan beri ticari tesislere ve otobüs duraklarına yaya bağlantısı artmıştır (3) dışarıya olan bağlantılar ise azalmaya devam etmektedir ve (4) arazi kullanımının karmaşık olarak kullanımı sınırlı kalmaktadır. Sonuç olarak, çeşitli sayısal analizlerin gösterdiğine göre Portland şehrinin daha fazla yayılmasını önlemek için yapılan savaş henüz kazanılmamıştır. Portland örneğinin ele alındığı kent formu ölçüm çalışmasında ise kriterler:

1- Yolların tasarımı ve sirkülasyon sistemi:

Kesişim ve birleşimlerin sayısı

Yapı adalarının uzunluğu

Cul-de-sac ların uzunluğu

Ulaşılabilir noktalar arası uzaklık

2- Yoğunluk:

Parsel büyüklüğü

Taban Alanı

Yoğunluk

3- Arazi kullanımı:

Konut dışı arazi kullanımlarının karmaşıklığı

Belirli bir bölgede toplanmış konut dışı arazi kullanımları

4- Ulaşılabilirlik:

Otobüs durağına uzaklık

Parka olan uzaklık

Ticaret fonksiyonuna olan uzaklık

5-Yaya ulaşılabilirliği:

Otobüs durağına olan ulaşılabilirliği

Ticaret fonksiyonuna olan ulaşılabilirliğidir.

Bu kriterler aynı zamanda oluşmuş iki farklı komşuluk biriminde regresyon analizi metodu ile karşılaştırılmış ve daha sonra da kent formunun yıllara göre olan değişimini de ortaya koyabilmek için farklı zamanlarda oluşmuş komşuluk birimleri de incelenmiştir.

Song (2005) yaptığı bir diğer çalışmada ise üç ayrı yerleşme bölgesinden elde edilmiş, yerleşmenin çeşidini ortaya koyan yol ağ sistemi, yüksek yoğunluklu konut birimleri, farklı arazi kullanımı, ulaşılabilirlik ve yaya destekli komşuluk birimleri kriterlerini, kent formu ölçütleri diye nitelendirdiği yol tasarımı, yoğunluk, karma arazi kullanımı, ulaşılabilirlik ve yaya ulaşılabilirliği ile kıyaslamaktadır. Coğrafi bilgi sistemlerinden yararlanarak yaptığı kıyaslamada ortaya çıkan durum bu dört yerleşmenin komşuluk birimlerinin 1950'lerden sonra daha birbirine bağlı olarak, 1970-80'ler itibariyle ise komşuluk birimlerinin daha yüksek yoğunluklu olarak geliştiğidir. Oregon, Florida ve Maryland'den olan bu yerleşme bölgelerinin üçünde de karma arazi kullanımı eksikliğinin olduğu sonucuna varmıştır.

Frank ve Engelke (2001), Benfield ve diğerleri (1999) çalışmalarında, yol sisteminde bağlantı sayısı arttıkça, insanların daha fazla yürümeye teşvik edildiği ve bunun sonucunda toplumun sosyal olarak daha entegre olduğu ve gerek sosyal ve gerekse fiziksel açıdan daha sağlıklı olduğu gösterilmektedir. Bu çalışmaların sonucu olarak,

Duany ve Plater-Zyberk (1992) küçük şehir kavramına yeniden dönüş olabileceğini savunmaktadırlar.

Audirac (2002), bilgi teknolojileri ve kent formunun ilişkilerini incelediği çalışmasında bilgi teknolojilerinin nasıl ve hangi sonuçlarla kent formu üzerinde etkiliği olduğunu araştırırken, iki geleneksel teori üzerinden giderken soruları, bilgi teknolojilerinin alansal olarak sosyal etkilerinin nasıl teorize edildiği ve bunun hangi plan uygulamaları ile yapıldığıdır. Kent formunun yönetiminin, şehir ve bölge planlamasında ana tema olması sebebiyle bu soruların cevaplarının önem taşıdığını vurgulamaktadır.

Batty ve Xie (1995), kentsel arazi kullanım yoğunluğunun ortaya konulması ve ölçülmesi için Bristol, İngiltere örneği üzerinden yapılan bir çalışmada, yoğunluk kriterini farklı bir metodla incelemişlerdir. Kent formunun çeşitli elemanları ve arazi kullanımı uzaktan algılama metodu ile elde edilen bir veriden okunmaya çalışılmıştır. Daha sonra ise elde edilen veriler üzerinden sabit noktalardan farklı uzaklıktaki kullanım yoğunluğu kuvvet fonksiyonları vasıtasıyla modellenmiştir. Bu çalışmada daha sonra ki aşama ise fraktalları kullanarak kent formunun analizinin yapılmasıdır.

Barton ve diğerleri (2005), kitabında komşuluk birimi çeşitlerini incelerken, bu birimleri karakterleri, formları ve yoğunluklarını ele almış ve bunu hava fotoğrafı, alansal analizleri ve fotoğrafları kullanarak yapmıştır. Bu çalışmada ki asıl amaç ise, yeni komşuluk birimleri tasarlanırken, referans olabilecek doku örneklerini incelemiş olmaktır. Ayrıca, komşuluk birimlerinin organik yapıya sahip olduklarını ve çeşitli ekonomik, sosyal ve fiziksel faktörlerle etkileşim içinde olduğunu da belirtmektedir. Burada yaşayan insanların, yer alan aktivitelerin, farklı fonksiyonlara ait parsellerin tiplerinin ve boyutlarının farkının, merkeze olan uzaklıklarının, binaların yapısal özelliklerinin farklılıklarının, yolların ve yeşil alan dağılımlarının, konumunun, topografik yapısının ve sosyal yapısının bu dokuların farklılaşmasında önemli olan faktörler olduğunu da söylemektedir.

Brower (1992), her biri farklı kültürden, farklı tarihsel döneme odaklanmış, farklı başlıklı beş tane çalışmayı kent formu üzerindeki etkilerin neler olduğunun ortaya konulması için incelemiştir. Bu çalışmaların ortak yönleri ise her birinin kent formunu etkileyen faktörleri inceliyor olmasıdır. Farklılığı yaratan durum ise kent formunu

etkileyen faktörleri incelerken biri politik etmenlerden bahsederken, diğeri geleneksel değerlerden, sosyal faktörlerden, ekonomik etkilerden ya da yasalardan bahsetmektedir. Kent formu ile ilgili olan bütün bu çalışmaların aslında kentsel tasarımla da alakalı olduğunu ve tasarım literatürü için de yararlı olabileceğini vurgulamaktadır.

Longley ve Mesev (2000) şehir formunu tarif ve tahmin etmek için son derece detaylı nüfus yoğunluğu verilerini coğrafi bilgi sistemleri tekniği vasıtasıyla kullanmaktadırlar. Araştırmalarının sonuçlarını daha az detaylı veriler kullanan daha önce yapılmış başka çalışmalar ile de karşılaştırmaktadırlar.

Mesev ve Longley (1995) şehir formunu, arazi kullanımının biçim ve yoğunluğunu tarif ederek ifade etmeye çalışmaktadırlar. Yakın zamana kadar, geometrik şehir formunu yoğunlukla açıklayan teoriler ile ifade etmek zor idi. Fraktal geometri bu amaç için bu çalışmada kullanılmaktadır.

Thompson (2002) çalışmasında kent formu kriterlerine ek olarak açık alanlar gibi bir kriter eklenebileceği gibi bundan sonra ki çalışmalarda sosyal şartlar da göz önüne alınarak kent formunun alansal analizinin yapılmasını önermiştir. Kentsel açık alanlar için önemli bir etmen olarak vurgulanmak istenen sosyal koşullar aynı şekilde kent formunda da etkili olabilecek etmenlerden biridir.

2.2 Kent Formunu Etkileyen Faktörler

İlk yerleşmelerden günümüz yerleşmelerine kadar yerleşmenin ne şekilde, nerede ve hangi özellikleri barındırarak oluşacağı farklı faktörler tarafından belirlenmiştir. Birçok başlık altında toplanan bu faktörler bu bölümde sırasıyla incelenmiştir.

2.2.1 Fiziksel Şartlar

Geçmişten günümüze yer yer doğal sınırlayıcı olarak yer yer de potansiyel olarak karşımıza çıkan fiziksel şartlar, her iki koşulda da oluşan formun belirleyicisi olmuşlardır. Su kaynağından yararlanmayı amaçlayan yerleşkeler onun yakınında, ona uygun bir kent formu örneği teşkil ederlerken, bir yandan da bu durum yerleşme alanının doğal sınırlayıcısı olarak karşımıza çıkmaktadır. Bunun yanında topografik özellikler

yerleşmelerin karşısına diğer bir fiziksel sınırlayıcı olarak çıkmaktadır. Topografyanın zorladığı durumlarda, uygun sınırlar içerisinde gelişmesine devam eden kent, bu duruma uygun bir form almaktadır. Ayrıca devamını sağlayabilmek için topografiya uyum sağlayacak kent formu elemanlarını kullanmaktadır. Eskiden savunma amacıyla tercih edilen yükseklikler daha sonraları yerleşmenin gelişmesini engelleyen bir durum teşkil etmektedir. Son dönem teknolojik gelişmelerle aşılmaya çalışılan doğal sınırlayıcılar, kent formunun şekillenmesinde en önemli faktörlerdendir.

2.2.2 Sosyal Şartlar

Şehir formunu etkileyen bir diğer faktör ise sosyal şartlardır. Yerleşmeyi oluşturanların yaşam tercihleri, meslekleri, ortalama aile büyüklükleri veya yaş dağılımları sosyal farklılaşmaları doğurabilecek elemanlardır. Bunlarla birlikte devreye kültür farklılıklarının da girdiği düşünülebilir fakat bu durum kültürel şartlar başlığı altında daha sonra açıklanmıştır.

Geçmişini denize dayalı faaliyetlerle sürdüren bir toplulugun, denizden uzak bir noktada yaşaması düşünülemez. Buna bağlı olarak da yaşamını deniz kenarında devam ettirmesi gereken bu toplum yerleşim alanında da kullandığı kent formu elemanları ile duruma ayak uydurmak zorunda kalacaktır. Sonuç olarak da bu duruma bağlı yeni kent formu dokusu ortaya çıkacaktır. Aynı durum başka mesleklerle ilgilenen başka topluluklar için de geçerli olacaktır.

Bundan başka bir durum ise yerleşmeyi oluşturan insanların sosyal koşullarıyla ilgili olarak ortaya çıkan farklı kent formlarıdır. Küçük ailelerin yaşamasına uygun birimlerden oluşan form, aile fertlerinin sayılarındaki artış ile, birim sayısının artmasına neden olduğu gibi bu durum en sonunda formu oluşturan birimlerinin sayısının ve çeşidinin değişmesine neden olmaktadır. Aynı şekilde yaş dağılım farklılıkları, topluluklar arasında tercihlerin farklılaşmasına neden olduğu için de, kent formu bu durumdan etkilenmektedir. Fonksiyon dağılımının ve fonksiyonların yer seçim kararlarının değişmesinde etken olan farklı kullanıcı profilleri, kent formunun barındırdığı elemanlar bakımından farklılaşmasına neden olmaktadır. ‘Son dönem konut yerleşimleri ve eğilimler, sosyal ve kültürel farklılıkların yeni biçimlenişini temsil etmektedir (Yıldız, 2004).

Bunlardan farklı olarak, dinsel tercihlerin de bir parçası olduğu sosyal şartlar, farklı dini benimsemiş grupların farklı tercihleri doğrultusunda, yerleşme düzen, ölçek ve özellikler bakımından farklılık göstermektedir. Değişen fiziksel bu özellikler ise yine kent formunun değişmesinde etkili olmaktadır.

Kültürel ve ekonomik faktörlerle de bir bakıma ilgili olan sosyal faktörler, kent formunun oluşumunda ve değişiminde geçmişte olduğu gibi günümüzde de etkilidirler.

2.2.3 Kültürel Şartlar

Yerleşmelerin veya kullanıcıların daha çok gelenek, görenek, örf ve adetlerine bağlı olarak değişen yaşam şekillerinin göstergesi olan kültürel şartlar, kent formu üzerinde etkili olan bir diğer faktördür. Bireylerin genel olarak benimsedikleri tercihlerini yaşadıkları çevreye aksettirme istekleri, kültürel şartlar ile, kent formunun çeşitli topluluklarda ve mekanlarda farklılaşmasına neden olmaktadır. Örneğin, İslam kentinde benimsenen korumacı ve kapalı yaşam felsefesi, kendi içinde avlulara sahip, tamamen dışa kapalı binaların tercih edilmesine sebebiyet vermiştir. Bunların bir araya gelerek oluşturduğu doku, diğer kentlerden çok farklı bir yapı sergilemektedir. Bir başka örnek ise, İslam kentinde birbirini tanıyan insanlarca ortak mekan olarak kullanılan cul-de-sac' Afrika'da farklı ailelerin bir araya geldiği sosyal buluşma mekanlarıdır. Aynı elemanın bile farklı kültürlerde farklı doku oluşturması gibi bir durum söz konusuysa, farklı kültürel elemanların kent formunu değiştiren bir etmen olduğundan bahsetmek kaçınılmazdır.

Toplumların oluşmasında etkili olan farklı altyapıları, zamanla toplumlar arasında farklı kültürel şartları beraberinde getirmiş ve bu tercihler, yerleşik alana geçişte yaşadıkları çevrenin formunun şekillenmesinde etkili olmuştur.

2.2.4 Ekonomik Şartlar

Bahsedilen doğal sınırlayıcılar (fiziksel şartlar), sosyal ve kültürel şartlardan başka, ekonomik şartlar da kent formunun şekillenmesinde çeşitlilik yaratan bir faktördür. Sahip olunan ekonomik durum yerleşmenin içerisinde barındığı yapılaşmış çevrenin oranı şeklinde etkili olabileceği gibi ekonomik koşula bağlı olarak, kullanılan

malzemenin ve teknolojinin değişmesi şeklinde de etkili olabilir. Bunun sonucunda da oluşan farklı özelliklerdeki yapılaşmış çevre, barındırdığı değişik nitelikteki kent formu elemanları düzeyinde farklılaşacak ve değişik dokuları gündeme getirecektir. Ekonomik duruma bağlı olarak, doğal sınırlayıcıların bile etkilerinin azaltılmaları söz konusu iken, kent formu bunlar doğrultusunda şartlara bağlı olarak çeşitlenmektedir.

Yerleşilemeyecek alanlara bile ekonomi ve dolayısıyla teknoloji ile ulaşmak mümkünken, kent formunun alacağı şekillerin sınırını şu anda çizmemiz mümkün değildir.

Buna ek olarak, farklı ulaşım sistemlerinin de uygulanması için, fiziksel koşulların sağlanması yeterli olmamakta, ekonomik gelişmelere ihtiyaç duyulmaktadır. Kendi içinde işleyen sistemlere sahip, kompakt bir yapı sergileyen ve kendi kendine yetebilen bir yerleşme, ulaştığı belirli bir ekonomik refah seviyesinden sonra sağlıklı bir şekilde gelişmeyi ve genişlemeyi düşünebilmektedir.

Bunun yanısıra, Türkiye’de özellikle de İstanbul’da gözleendiği gibi ekonomik koşullara bağlı olarak düşük gelir grubunun benimsediği gecekondı türü binalar, İstanbul’un kent formunda farklı bir biçimi oluşturmaktadır. Karşılayamadığı kira değerleri yerine, daha az konforlu olan ama kendisine ait derme-çatma binayı tercih eden bireylerin sayılarının, izlenen politikalarla günden güne artması, il genelinde ayrı bir kent formu oluşmasına altyapı hazırlamaktadır. Buna ek olarak, ekonomik şartlarının elverdiği, yüksek gelir grubu aileleri ise şehrin merkezinden uzak, daha konforlu ve lüks denebilecek yeni konut gruplarını tercih etmektedirler. Talebin artmasıyla sayıları günden güne artan bu lüks konut grupları ise İstanbul ili özelinde ayrı bir kent formu dokusu oluşturmaktadır. Büyük radikal değişimler, ancak günümüzdeki ekonomik olanaklar gibi kısıtlı olmayınca söz konusu olabilmektedir (Batur, 2004).

Örnekte de değinildiği gibi, değişen ekonomik koşullara göre değişen yerleşik alan özellikleri sadece istanbul ili için değil, birçok il için geçerlidir. Özellikle de gelişmekte olan ülkelerde etkili olan bu durum, zamanla değişen ekonomik koşullara bağlı olarak, kent formunun değişmesini de gündeme getirmektedir.

2.2.5 Teknolojik Şartlar

Burada kent formu üzerinde etkili olan farklı teknolojiler kastedilmek istenmektedir. Bu duruma verebilecek örnek ise, Helenistik dönemde benimsenen ızgara sistem yol dokusunun o döneme ait geliştirilen bir teknoloji ile oluşturuluyor iken, daha sonra Osmanlılar Dönemi'nde bu teknolojinin yitirilmesi ve diğer bazı faktörlerin de etkisiyle yavaş yavaş organik yol dokularına geçişe neden olmasındır. Bu duruma ek olarak değinilecek teknolojik şartlar ise, son yüzyıllarda yaşanan bilim ve teknoloji kaynaklı gelişmelerdir. Genel olarak kent formu üzerinde etkisini gösteren kısmını ise üç başlık altında toplayabileceğimiz bu değişimler, bina teknolojisindeki gelişme, bilgi teknolojilerindeki değişim ve ulaşım teknolojilerindeki ilerlemelerdir. Örneklerle daha detaylı açıklanacak olursa, buharla işleyen trenler istasyonlar etrafında gelişmeyi teşvik ederken, elektrikle işleyen tramvaylar da yıldız biçiminde gelişmeyi yönlendirmişlerdir. Bina teknolojilerindeki gelişmeye örnek olarak ise asansörler ve betonarmenin kullanımı ile daha yoğun yerleşmelerin oluşmasıdır.

Bina yapı teknolojilerindeki gelişmeler, farklı fonksiyonların yatayda yer alan yayılmalarından öte, üçüncü boyutta yükselen ve farklı fonksiyonları içeren yüksek-teknoloji binaları, yeni bir gelişme türünü gündeme getirmiştir. Daha çok düşey boyutta gözlenen bu değişim, fonksiyonların dağılımını değiştirdiği gibi kent içerisindeki yüksekliklerde de çeşitlenmelere neden olmuştur. Dolayısıyla kent formunun fiziksel ve sosyal yapısında değişimler yaşanmıştır. Buna bağlı olarak da değişen yatay ve düşey insan hareketliliği, kullanılan ortak kullanım alanlarında da farklılıklar yaratmıştır.

İkinci olarak değinilmesi gereken gelişmeler ise enformasyon teknolojileri alanındaki değişimlerdir. Özellikle de son dönemde gündeme gelen verinin ve bilginin kolay akışı, çalışmaların sadece o fonksiyona ait alanda yapılmasındansa, başka mekanlarda da yapılabilmesine olanak tanınması buna bağlı olarak örneğin ev-ofis kavramının doğuşu da kent formu üzerinde etkili olmaya başlamıştır. Katedilecek mesafelerin öneminin azaldığı bu durum ile merkezden uzak yaşama veya çalışma birimlerinin oluşmasına engel teşkil etmez bir hale gelmiştir. Şehrin çeperlerine doğru genişlemeyi destekleyen bu durum (Audirac, 2002), kent formunun da zamanla değişmesinde etkisini göstermiş ve göstermeye de devam edecektir.

Teknolojik anlamda yaşanan ve kent formunun değişmesinde etkili olan bir diğer olay ise ulaşım teknolojilerindeki yeniliklerdir. Ortaya çıkan yeni ulaşım alternatiflerini uygulanabilir kılan bu gelişmeler, aynı zamanda daha farklı ulaşım araçlarının üretilmesinde ve kullanılabilmesinde etkili olmuştur. Farklı deniz ve kara taşıt alternatiflerinin doğması, bunların eskiye göre daha hızlı hareket edebilmeleri, tramvaylardan başka metro gibi bir alternatifin oluşması şeklinde örneklenebilecek bu durum ise, bu alternatifler ile ulaşılabilir noktaların sayısının artmasını hem de ulaşım süresinin kısalmasını ve daha konforlu hale gelmesi sonucunu doğurmuştur. Mesafelerin bu alternatifler ile kısılması diğer teknolojik gelişmeler gibi hem kentin yayılmasını desteklemiş hem de kentteki yol dokularının çeşitlenmesine yardımcı olmuştur. Dolayısıyla da gerek kent merkezinde gerekse şehrin merkezinde dokuda farklılaşmalar oluşmuştur. Bu durum için İstanbul ili genel olarak örnek verilebileceği gibi, İstanbul ili özelinde yapım teknolojilerinin ve ulaşım teknolojilerinin ürünü olarak inşa edilen köprüler de örnek olarak verilebilir. Köprülerin inşası ile başlayan fiziksel ve sosyo-ekonomik değişiklikler halen kentin formunun değişmesinde etkili olmaktadır.

2.2.6 Yönetmelikler

Fiziksel, sosyal, ekonomik ve teknolojik şartlardan başka yasal bazı düzenlemeler de kent formu üzerinde etkili olmaktadır. Geçmişten günümüze kadar, yasalar günün koşullarına göre değişiklik gösterebilir de genelde üçüncü boyutta getirdikleri kısıtlamalar ve alansal ölçekte getirdikleri sınırlamalar ile fonksiyonların yer aldığı yapıların fiziksel özelliklerinde, yapılar arasındaki mesafelerin, zaman zaman da yapıları birbirine bağlayan yol genişliklerinin belirlenmesinde etkili olmaktadır. Kent formunun elemanlarını oluşturan bu öğelerle ilgili düzenlemeler doğal olarak da kent formunu etkilemektedir. Bunlara ek olarak söylenebilecek şey ise, yerleşme alanı sınırlarının ve yapılaşma koşullarının da yönetmeliklerle belirleniyor olması o bölgeye ait gelecek kent formu karakterini ortaya koymaktadır. Bunlardan başka, mevcut bazı kent formu elemanlarının korunması ve devamının sağlanması da yine yönetmeliklerle sağlandığı için, aynı zamanda kent formunun çeşitliliğinin günümüze kadar taşınmasında da etkili olmaktadır. Dolayısıyla yönetmelikler, kent formunun düzenlenmesine yön vermektedirler.

2.2.7 Politikalar

Farklı dönemlerde, farklı akımların etkisinde farklı kişilerce benimsenen ve uygulanan politikalar da kent formu üzerinde etkili olan faktörlerdendir. Özellikle devlet yöneticileri tarafından gündeme gelen eski ve yeni yerleşmelerin gelişmelerini ilgilendiren bu politikalardan, son dönemlerde gündemde olanı ise gecekondulardır. Politikacıların rey kaygısıyla göz yumduğu bu yasal olmayan konut biçimi, kent formunu olumsuz yönde de olsa etkilemektedir. Bu yasal olmayan gecekondu bölgesine götürülen altyapı çalışmaları bu durumu teşvik etmekte ve yeni bölgelerde aynı tip gelişmelerin oluşmasına neden olmaktadır. “1950’li yılların sonundan başlayarak İstanbul’a yönelen büyük nüfus hareketleri, planlamanın ardından yetişemediği yeni aksları gündeme getirdi” (Batur, 2004). Böylelikle günden güne değişen ve yeni yeni gelişen yerleşim bölgeleri oluşmaktadır. Yine aynı kaygıyla, yerleşilmemesi gereken orman alanlarında ve su havzalarında rastladığımız bazı tür yerleşmeler yine kent formunun farklı boyutlar kazanmasına neden olmaktadır. Buna ek olarak, altyapı açısından çok da uygun olmayan alanların farklı politikalarla gelişmeye açılması yine kent formu üzerinde etki yaratmaktadır. Yönetmeliklerden bağımsız olarak gündeme gelen bu politikalar, kent formunun olumsuz yönde de olsa etkilenmesinde rol oynamaktadır.

2.3 Kent Formu Elemanları

Bu bölümde, ilk yerleşmelerden beri önemini koruyan kent formu kavramının değişmeyen elemanlarından bahsedilmiştir. En küçük birim olan sokaklar, daha sonrasında sokakların kesişim noktası olan meydanlar ve bunlar arasında kalan yapıadaları olarak sırayabileceğimiz bu üç kent formu elemanı yerleşmenin zamanına ve niteliğine göre farklılık gösterebilir de, en eski birimden en yeni birime kadar var olan elemanlardır. Kent formunun yorumunun yapılmasında önemli olan bu elemanlar ayrı ayrı ele alınmıştır.

2.3.1 Sokak

Çeşitli özellikleri zamanla değişse bile, ulaşılabilirliği sağlamak amacıyla eskiden beri kullanılan sokaklar, kent formunun en önemli bileşenlerindendir. İlk yerleşmelerle

oluşmaya başlayan ve toplumun sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel yapısı, yaşanan teknolojik gelişmeler ve yerleşmenin fiziksel şartları ile farklılaşan sokaklarda, değişim işlev ve form bakımındandır. Fonksiyonun ve formun değişmesiyle, farklı amaçlara hizmet eden sokaklar, oluşturdukları dokularla kent formunun analizine ışık tutmaktadırlar. Toplumların karakteristiklerine göre farklılık gösteren sokaklar, kullanılan ulaşım aracı çeşidinin günden güne artması sebebiyle sahip oldukları sosyal boyuttan uzaklaşıp daha çok işlevsel alanlar haline dönmektedirler.

Organik ya da ızgara sistem şeklinde olmasının sadece fiziksel açıdan değil aynı zamanda sosyo-kültürel açıdan da yerleşme hakkında bilgi vermesi ve aynı zamanda kent formunda çeşitliliğe neden olması sokakları kentin önemli bir parçası yapmaktadır.

Faal hayatın üzerinde yaşandığı ve her türlü hareketliliği içerisinde barındıran sokaklar, kent formu gündeme geldiğinde incelenmesi gereken en önemli elemanlardandır. Buna ek olarak, farklı sokak dokuları, farklı yerleşmelerde birbirinden farklı kent formlarının oluşmasına neden olsa da, aynı sokak dokusu farklı kültürlerde fiziksel olarak olmasa da sosyal boyutta farklı kent formu kriterlerinin oluşmasına neden olmaktadır. Ayrıca, kenti sembolize eden (Xaveer de Geyter architects, 2002) sokak dokuları, kentlerin canlı hücreleri olarak, kent formu analizlerinde incelenmelidirler.

2.3.2 Meydan

Kent formunun elemanlarından bir diğeri olan meydanlar, farklı toplulukların farklı alışkanlıkları doğrultusunda şekillenmiş olup antik Yunan Çağı'nda olduğu gibi halen daha önemini yitirmemiş sosyal mekanlardır. Yerleşmenin çoğu zaman odağını oluşturan bu alanlar eskiden beri hareketin toplandığı ve aynı zamanda da dağıldığı alanlardır. Bu özelliği dolayısıyla da, kentin karakterini belirlemede önemli bir rol oynarlar. Yerleşmenin niteliklerine göre şekillenen meydanların, leği, formları ve konumları, sokaklarda olduğu gibi sadece fiziksel anlamda değil sosyo-kültürel ve hatta sosyo-ekonomik anlamda da kent formu hakkında bilgi vermektedir. Bunlara ek olarak, farklı aktivitelerin biraraya geldiği bu ortak mekanların da kendi içlerinde bir araya gelişleri, farklı bir kent formu leği oluşturmaktadır. Sosyal boyutu ağır basan bu toplanma mekanının incelenmesi, şehir formunun kavranmasında önemlidir. Sokakların

devamı ya da kesişimi şeklinde değerlendirebileceğimiz meydanlar kent formunun elemanlarından bir diğerini oluşturmaktadır.

2.3.3 Yapıadası

Kent formu elemanlarından olan yapıadası, sokak ve meydanlarla birlikte oluşturduğu kent formunun temel elemanıdır. Sokaklar arasında şekillenen yapıadaları diğer kent formu elemanları gibi, nitel ve nicel özellikleri ile farklılaşarak önem kazanmaktadır. Yerleşik hayatın barındığı yapıadalarının form ve fonksiyonları kent formunun oluşmasında etkili olduklarından bu kavramın bir elemanı olarak incelenmektedirler. Barındırdığı yaşam birimleri ve alışveriş birimleri arasındaki ilişkilerin de önem kazandığı yapıadaları, sahip oldukları homojen ya da heterojen kullanıcı yapısına göre farklılık göstermektedirler. Panerai ve diğerlerine göre (2004), önemli olan yapıadasının herhangi bir fonksiyon için kullanılan konut ile şehir arasındaki bir birim olduğunu sorgulamaktansa, bu alanın içindeki ve dışındaki aktivitelerle hatta özel ve kamusal fonksiyonlarla arasındaki ilişkilerin incelenmesidir. Bütün bunlar göz önüne alındığında yapıadaları barındırdıkları farklı fonksiyon alanları ve farklı kullanıcılar ile kentin canlı ufak bir örneğini temsil etmektedir.

2.4 Bölüm Değerlendirmesi

Kent formu kavramı ile ilgili olarak yapılan çalışmalarda genellikle kent formunun herhangi bir kriterle birebir olan kıyaslaması yapılmıştır. Daha çok son döneme ait olan bu çalışmalar gelişmiş ülkelerin şehirlerinde daha çok uygulanmıştır. Şehir formunun farklı faktörlerle tanımlanmaya çalışıldığı bu çalışmalardan yer yer değişkenlerin seçilmesinde, kent formunu oluşturan elemanların belirlenmesinde, kent formunu etkileyen faktörlerin incelenmesinde ve sonuçların değerlendirilmesinde yararlanılmıştır.

Ancak, kent formu üzerinde etkili olabilecek birçok değişkenin -ki bunlar hem fiziksel hem sosyo-ekonomik hem de demografik olarak- bir arada kullanılarak kent formunun mekansal analizi yapılmamıştır. Ayrıca bu çalışmaya benzer çalışmalar ne gelişmekte olan ülkelerde ve ne de İstanbul ili özelinde daha önce gerçekleştirilmemiştir. Dolayısıyla İstanbul'da kent formunun mekansal analizi bu çalışmanın konusu olarak seçilmiştir.

Şehir formunu etkileyen faktörler ve şehir formunu oluşturan elemanlar da bu bölümde incelenmiştir. Fiziksel, sosyal, kültürel, ekonomik, teknolojik ve politik şartlar altında incelenen faktörlerin özellikle İstanbul ili ile olan ilişkileri üzerinde durulmuştur. Kent formunun mekansal analizinin yapıldığı bu çalışmada ayrı bir önemi olan kent formu elemanları ise sokak, meydan ve yapıadası olarak irdelenmiştir.

Bu bölümde incelenen şartlar ve elemanlar kent formunun mekansal analizinde değişkenlerin irdelenmesi, değişkenler arası ilişkilerin doğru bir şekilde incelenmesi ve sağlıklı bir değerlendirmenin yapılmasında önem teşkil etmektedirler.

3. İSTANBUL VE İLÇELERİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ

3.1 İstanbul İlçelerinin Tarihsel Gelişimi

Bu bölümde İstanbul’da kent formunun mekansal analizi çalışması kapsamında seçilen örneklem alanlarının bulundukları ilçelerin ve İstanbul ilinin tarihsel gelişim süreçleri incelenmiştir.

3.1.1 Avcılar

İstanbul’un batı yakasında yer alan ve şehrin Trakya kesimine doğru yayılmasında etkili olan ilçedir. Cumhuriyet döneminde balıkçılık ve bağcılıkla uğraşılan küçük bir köy yerleşimi olan ilçenin ekonomik faaliyeti Rumların bölgeden ayrılıp Türklerin bölgeye yerleşmesiyle değişmiş ve tarıma dönmüştür. Daha sonra aldığı göçlerle mekansal yapısı da değişen ilçede, hızlı nüfus artışının sebebi olarak gösterilebilecek en önemli olgu sanayi tesislerinin inşasıdır. Bunu takip eden süreçte ise mekansal yapının değişmesine yol açan gecekondu kavramı ilçe bünyesinde kendini göstermeye başlamıştır. Son dönemde rekreasyon ve eğitim fonksiyonlarının da ilçede önem kazandığı görülmektedir (İstanbul Ansiklopedisi, 1993).

3.1.2 Bahçelievler

Güneyde Bakırköy, batıda Küçükçekmece, kuzeyde Bağcılar ve doğuda Güngören ilçeleri ile sınırlıdır. Tarihi yarımada ve Atatürk Havalimanına olan yakınlığı nedeniyle gelişmeye çok uygun bu ilçe, Bizans İmparatorluğu ve Osmanlı döneminde İstanbul’un tarım ihtiyacını karşılayan bir bölgedir. Bahçelievler’in kuzeyinden geçirilen (eski) Londra Asfaltı yol boyunca iskan ve istihdam alanlarının açılmasına neden olmuştur. 1960’larda ise yetersiz kalan Londra Asfaltı’nın yerine, Bahçelievler’in güneyinde E-5 karayolu yapılmıştır. Bu yol boyunca ise bir çok fabrika kurulmuş, yerleşim kent görünümü almaya başlamış ve büyük iskan alanları oluşmuştur (İstanbul Valiliği, 2006).

3.1.3 Bakırköy

Batısında Küçükçekmece, kuzeyinde Bahçelievler, kuzeydoğusunda Güngören, doğusunda Zeytinburnu ve güneyinde ise Marmara Denizi yer almaktadır. Sanayi tesisleri için seçilen ilçe olması, nüfusunun sürekli artışına neden olmuştur. Büyük çarşıları ve alışveriş merkezleriyle de önem kazanan ilçe genelde konut ağırlıklıdır (İstanbul Ansiklopedisi, 1993).

3.1.4 Bayrampaşa

Doğuda Eyüp, güneyde Zeytinburnu, batıda Güngören, kuzey ve kuzeydoğuda ise Gaziosmanpaşa ilçeleriyle komşudur. Büyük bir bölümü fundalık ve ormanlıklarla kaplı bu ilçeye 1927'den itibaren gelen göçmenlerle nüfus artmıştır. 1950'lilerden sonra yapılan fabrikalarla ilçe sanayi bölgesi haline gelmiştir (İstanbul Ansiklopedisi, 1993).

3.1.5 Beşiktaş

Doğusundan İstanbul Boğazı, kuzeyinden Sarıyer İlçesi, batısından Şişli İlçesi, güneyinden Beyoğlu İlçesi ile çevrelenmiştir. Osmanlı dönemi ile bir yerleşim yeri kimliğini alan Beşiktaş hem devlet görevlilerinin hem de halkın yaşadığı semt olduğu için çeşitli yapı tiplerini bünyesinde barındırmaktadır. 19. yy.da ulaşım ve toplu taşıma araçlarında yaşanan gelişmeler ilçedeki hareketliliği artırmıştır. Galata köprülerinin inşası Beşiktaş'ın İstanbul'la bağıını güçlendirmiş, 1851'de Şirket-i Hayriye'nin kurulmasıyla Boğaziçi iskelelerine düzenli vapur seferleri başlamış, bu da bütün Boğaziçi köylerini, nüfus, yaşam biçimi ve mimari bakımdan etkilemiştir. Gene aynı dönemde İstanbul'daki toplu konut sisteminin ilk örnekleri olarak nitelendirilen Akaretler Beşiktaş'ın kentsel görünümünü etkileyen yapılardandır (İstanbul Valiliği, 2006). Günümüzde önemli ulaşım akslarının kesişim noktası olan ilçede, birçok işyeri de yer almaktadır. Bunlarla beraber sahip olduğu kültürel ve sosyal kimlik ilçeyi canlı tutan diğer faktördür.

3.1.6 Beykoz

Boğaziçi'nin kuzey kesiminde, Anadolu yakasında, Paşabahçe ile Anadoluakavağı arasında, aynı adla anılan koyun çevresinde kurulu Boğaz köyüdür. Beykoz Boğaziçi'nin bir zamanlar oldukça uzak sayılan, günümüzde de diğer boğaz semtlerine

oranla daha kırsal bir yapı gösteren; merkeziyle olduğu kadar çevre köyleri, ormanları ve korularıyla ünlü bir yerleşmesidir. Kuzeyde ve doğuda tepelerle çevrilidir. Eskiden Beykoz yerleşmeleri birbirine çok yakın ayrı yerleşmelerden oluşmakta iken bugün bütün bu yerleşmeler birbirleriyle birleşmiş ve gerideki tepelerde gecekondular mahalleleri ve modern siteler oluşmuştur. Beykoz ve çevresi günümüzde olduğu gibi tarihte de cam, çömlek, deri eşya üretimiyle ünlüdür. 19. yy.'dan itibaren yeni kurulmakta olan sanayinin İstanbul'daki merkezlerinden biri de Beykoz olmuştur. Beykoz tarih boyunca bir yandan mesireleri, köyleri, yani tarımsal-kırsal fonksiyonları, öte yandan sanayi ve işçi yaşamıyla kent fonksiyonlarını birleştirmiştir (İstanbul Ansiklopedisi, 1993).

Günümüzdeki Beykoz'da Ortaçeşme'den Tokat Mahallesi'ne giden yol üzerinde, yine gecekondular, oto tamir ve bakım atölyeleri, sebze bahçeleri vardır. Hünkar İskelesi tepeliğinin kuzey yamacının hemen altında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tesisleri, Servi Burnu'ndan kuzeye doğru, sahil ile Umuryeri yolu üzerinde askeriye ait sosyal ve diğer tesisler yer alır. Yerleşme, son yıllarda Ortaçeşme ve Tokat bölgelerindeki sırtlara doğru genişlemiştir. Beykoz'un yemyeşil sırtlarının yapılarla kaplanmasına yol açan gecekondulaşma, 1950'lerde başlayan, ancak 1970'lerden özellikle de 1980'den sonra hızlanan büyük iç göç dalgalarının sonucudur. Yörenin nüfus çekmesinin önemli bir nedeni yakındaki Paşabahçe Şişe Cam, Beykoz Deri, Kundura ve Tekel fabrikaları gibi büyük işletmelerin, ayrıca pek çok küçük imalathanenin varlığıdır. Beykoz, günümüzde Boğaz'ın Rumeli yakasındaki lüks restoranları, eğlence yerleri ve son dönemde oluşan modern siteleriyle gelişen bir semttir (İstanbul Ansiklopedisi, 1993).

3.1.7 Beyoğlu

Kuzeyde Kağıthane ve Şişli, güneyde Fatih ve Eminönü, batıda Eyüp, doğuda ise Marmara Denizi ile çevrilmiştir. Beyoğlu, 16. yüzyıldan itibaren kurulmaya başlayan elçilik saraylarının etrafında, Haliç'e ve Boğaziçi'ne bakan yamaçlarda gelişmeye başlamıştır. 19. yüzyılda artan Avrupa kültürünün etkisiyle elçiliklerin saraylarının yanı sıra, görkemli avrupalı konutlar, oteller, hastaneler, pastaneler ve postane bölgede yüksek bir yaşam düzeyinin sağlanmasında etkili olmuştur. İlk belediye örgütünün yaptığı ve günümüzde de hala mevcut olan değişiklikler: yolların genişletilmesi ve kaplanması, sokakların ve caddenin aydınlatılması, adlandırılması ve evlerin

numaralandırılması, bölgenin örnek bir yerleşme olması amacıyla yapılmış çalışmalardır (Dökmeci ve Çıracı, 1990).

Sıkışık bir doku izlenimi veren Beyoğlu bölgesinde yeşile yer yer rastlanmaktadır. İstiklal Caddesi üzerinde ki görkemli konutların yanında, ara sokaklarda çoğunlukla küçük parseller üzerine konumlanmış yüksek yapılar bulunmaktadır. Çıkan yangınlar nedeniyle ahşaptan bu çok katlı yapılaşmaya geçen en hızlı bölgelerden biri olmuştur. Kentsel ve yapısal alanda değişiklikler geçiren Beyoğlu'nun bu gelişiminde 1913 yılında ilk elektrikli tramvayın da etkisi önemlidir. 1950'li yıllara gelindiğinde şehrin eğlence yerlerinin çoğu Beyoğlu semt sınırları içerisinde yer almaktadır. 1960'lı yıllarda ise semt giderek önemini yitirmeye başlamıştır. 1980 sonrasında ise son yirmi yılda yaşadığı köhneleşmeye karşı bazı çalışmalar başlatılmış, eski apartmanlar sanatçılar, aydınlar tarafından alınarak onarılmaya başlanmıştır. Ayrıca trafiğe kapatılıp yayalaştırılan İstiklal Caddesi ile tekrar canlanan ve eski alışveriş, kültür merkezi özelliğini tekrar kazanmıştır (Dökmeci ve Çıracı, 1990).

3.1.8 Büyükçekmece

Büyükçekmece Gölü'nün doğusunda yer almaktadır. İlçeyi batısında Silivri, kuzeyinden Çatalca, doğusundan Küçükçekmece ve Avcılar ilçeleri ile güneyinden Marmara Denizi çevrelemektedir. Bizans ve Osmanlı dönemlerinde daha çok geçiş bölgesi olarak hizmet veren ilçenin yerleşik düzene geçmesi daha yakın zamanlarda gerçekleşmiştir. 20. yüzyılın ortaların kadar halen daha halkın çiftçilik, hayvancılık ve balıkçılıkla uğraştığı Büyükçekmece ilçesi iç turizmin etkisiyle yeni bir nitelik kazanmış, köy yapısı yavaş yavaş ortadan kalkarak, çok katlı konut gruplarının yer aldığı bir yerleşme birimine dönüşmüştür (İstanbul Ansiklopedisi, 1993).

3.1.9 Eminönü

İstanbul'un Haliç girişinde, tarih boyunca kentin en önemli ticari kaynağı olan liman ve ona bağlı olarak gelişmiş Kapalı Çarşı ve Mısır Çarşısı gibi büyük ticari merkezler ve onların ticari uzantılarını, İmparatorluk Sarayı'nın ve şehri idare merkezini ve üst düzeyde çalışanların oturduğu zengin konakları içeren Süleymaniye ve Vefa gibi saygın semtleri içermektedir. Günümüzde Eminönü hala deniz ve kara ulaşım sistemlerinin önemli bir değişim noktası olması bakımından ticari önemini korumaktadır. Şehrin hala

nüfus bakımından ağırlıklı merkezindedir. Eminönü'ndeki mimari karakterin değişmesinde rol alan en önemli faktör Galata ve tarihi yarımada'yı birbirine bağlayan köprü olmuştur. Köprü ile beraber ilçe sanayileşmenin de etkilerini görmeye başlamıştır. Fiziksel ve sosyo-ekonomik alanlarda etkili olan bu değişiklikler geleneksel dokunun da değişmesinde hızlandırıcı etmenler olmuştur. 20. yüzyılın başlarında Yeni Cami önündeki yapıların da ortadan kaldırılmasıyla aşılın meydan geleneksel mekanı değiştiren bir başka diğer unsurdur (İstanbul Ansiklopedisi, 1993).

İlçenin nüfusunun değişimi İstanbul'un diğer ilçelerine göre farklılık göstermektedir. 1955 yılına kadar az da olsa artma eğiliminde olan nüfus daha sonra ilçenin edindiği merkezi iş alanı statüsü ile konut alanı olmaktan çıkmış ve nüfus kaybetmeye başlamıştır. İstanbul'un en eski merkezi iş alanı olan Eminönü, zaman içinde dünya, ülke ve ildeki sosyo-ekonomik gelişmelere bağlı olarak değişime uğramıştır. Tarihi yarımada sınırları içerisinde olması, küçük parseller, dar sokaklar ve değişen ticaret ihtiyaçlarını karşılayamamış ve üst düzey ticari işlevler bölgeyi terk etmiştir (İstanbul Ansiklopedisi, 1993).

3.1.10 Esenler

Doğusunda Bayrampaşa ve Zeytinburnu, güneyinde Güngören, batısında Bağcılar ve kuzeyinde ise Gaziosmanpaşa ilçesi yer almaktadır. 1993 yılında ilçe olan Esenler çevresindeki Bağcılar ve Küçükçekmece ilçelerinden farklı olarak sanayi fonksiyonundan çok konut fonksiyonunu bünyesinde barındırmaktadır (İstanbul Valiliği, 2006).

3.1.11 Eyüp

Doğuda Sarıyer, Şişli ve Kağıthane, güneyde Beyoğlu, Fatih ve Zeytinburnu, güneybatıda Bayrampaşa, batıda Gaziosmanpaşa ilçelerine komşudur. 1940'lı yıllarda Rami yöresinde ızgara sistemle oluşturulmuş yeni yerleşme alanına göçmenlerinin yerleştirilmesiyle Eyüp yerleşmesi, sanayi ile bütünleşerek, Haliç kıyısı boyunca kuzeybatıya doğru büyümüştür. Bu dönemde Eyüp artık bir ziyaretgah, seyir ve mesire yeri değil, imalathaneler, işçi mahalleleri, orta sınıf konutlarından oluşan bir semttir. Sanayinin yoğunlaşması ile artan kaçak yapılaşma boş alanlarda yayılarak yoğunluğun

artmasına, yolların genişletilmesi uygulamaları ile birlikte geleneksel dokunun tahrip olmasına yol açmıştır (Eyüp Belediyesi, 2006).

3.1.12 Fatih

Türk döneminin en ünlü ve simgesel nitelikli yerleşim alanlarından biri olan semt İstanbul ilinin batı yarısında, Haliç'in batı kıyısına kadar uzanmaktadır. İlçe kuzeyde Eyüp, kuzeydoğuda Beyoğlu, doğuda Eminönü, batıda ise Zeytinburnu ilçelerine ve güneyde ise Marmara Denizi'ne komşudur. Gelişim alanlarının daralması ve ekonomik açıdan gelişen kurumların ve insanların başka semtlere taşınmaları, bölgenin son zamanlarda nüfus yitirmesinin nedenlerindendir. Eminönü ilçesinin bir uzantısı olarak gelişen semt yaşadığı yangın ve imar hareketleri sebebiyle özgün dokusunu diğer semtler gibi yitirmiştir. 1950'li yıllarda yaşanan imar hareketleri ile yapı yoğunluğu artmaya başlamış, apartmanların sayısı artmış, semt sakinleri artan nüfus içinde azınlıkta kalmış ve bölgeyi yavaş yavaş terk etmiştir. Bunun sonucunda ise sadece fiziksel değişim değil aynı zamanda da sosyal bir değişim geçirmiştir (İstanbul Ansiklopedisi, 1993). Özellikle de son dönemde önem kazanan kentsel dönüşüm projeleri kapsamında ilçe sınırları içerisinde yer alan birkaç yerleşme bölgesi (Fener-Balat) bu değişim sürecini yaşamıştır.

3.1.13 Gaziosmanpaşa

İstanbul'un geç dönem yerleşimlerinden olan Gaziosmanpaşa, 1950'li yıllardan sonra gelişmiş, 1983 yılında da ilçe yapılmıştır. Gaziosmanpaşa ilçe alanı, kuzeydoğu, doğu ve güneydoğudan Eyüp, güneyden Bayrampaşa ve Esenler ile çevrilidir. Kuzeyden ise Karadeniz'e komşudur. Gaziosmanpaşa İlçesi'nin kentsel gelişmesini en iyi ilçenin nüfus gelişmesi göstermektedir ki nüfusu 1935-1997 yılları arasındaki 165 misli artmış, 1935'de 3847 iken 635.000 olmuştur. 1935'teki sayıma göre, bu alandaki nüfusun tamamı kırsal yerleşmelerde yaşamaktaydı. Sonraki yıllarda İstanbul'un bir çok bölümünde görüldüğü gibi Gaziosmanpaşa'da da kentleşme hız kazandı ve de ilçenin İstanbul'a yakın olan yerleri daha hızlı kalabalıklaştırmıştır. Gecekondulaşmanın yoğun olduğu ilçelerden sayılan Gaziosmanpaşa İlçesi'nde ekonomik hayatın temelini küçük esnaf ve dış üretim faaliyetleri oluşturmaktadır (Gaziosmanpaşa Belediyesi, 2006).

3.1.14 Kadıköy

Kuzeyde Üsküdar ve Ümraniye, doğuda Maltepe, güneyde ve batıda Marmara Denizi ile çevrelenmiştir. Marmara sahilleri boyunca Haydarpaşa'dan Bostancı'ya uzanan uzun bir sahil şeridi, buna paralel yer alan ulaşım aksları ve en geride yer alan Ankara Yolu ile sınırlanan bölge bu semti belirlemektedir. Başlarda İstanbul'un daha çok meyve, sebze ve süt ürünleri ihtiyaçlarını karşılayan bu semt zamanla Anadolu yakasının en önemli odak noktalarından biri olmuştur. 1776 tarihli bir haritaya göre iskele ve çarşı çevresinde çok az sayıda yapı adasından oluşan semt mezarlıklar, geniş bağ ve bostanlıklarla çevrilidir. Semtın şu andaki yerleşim dokusuna sahip olmasında iki önemli olgudan bahsetmek mümkündür. Şehir içi vapurların ve Haydarpaşa-İzmit demiryolunun kullanılmaya başlanmasıdır. Demiryolu sebebiyle önce hat boyunca kendini göstermeye başlayan gelişmeler daha sonra saçaklanarak devam etmektedir. Bu semt 20. yüzyılda ızgara plan uygulayarak gelişmiştir. Cumhuriyet döneminde ise diğer semtlerden farklı olarak kamu ve altyapı hizmetlerin semtteki varlığı, en gelişmiş semtlerden biri olmasında etkili bir yer oynamıştır. Deniz kirliliğinin sorun olmaya başladığı 1970'li yıllara kadar bölge ayrıca sahilleri ile sayfiye yeri olarak ayrı bir çekim merkezi olmuş, kıyı kesiminde yer alan bağlar ve bahçeler yerlerini köşklere bırakmıştır (İstanbul Ansiklopedisi, 1993).

Kadıköy ilçesinin değişiminden bahsederken değinebilecek iki önemli unsur daha vardır ki: bunlardan ilki tüm İstanbul ilinde gözlenen hızlı kentleşme sürecinin doğurduğu gecekondulaşma süreci, diğeri ise yapılan yeni imar uygulamaları ile açılan yeni yollardır. Yeni bağlantıları oluşturan bu yeni yollar yerleşmenin dokusunun değişmesinde belirleyici etmen olmuşlardır. Bunlara ek olarak 1965 yılı Kat Mülkiyeti Kanunu ile az yoğun yerleşme özelliği taşıyan semt yoğun ve apartmanlardan oluşan görünümünü kazanma sürecine girmektedir. Böylelikle çoğunlukla bahçeli evlerden oluşan özgün yerleşme dokusunu kaydetmeye başlamaktadır. 1970'lere gelindiğinde hızlı nüfus artışı semti konut bölgesi olmaktan çıkarmış, Kadıköy aynı zamanda hizmet ve ticaret sektörlerinde de ön plana çıkmıştır. 1990'larda benimsenen bazı kararlarla (ikinci çevre yolunun tamamlanması, yeni dolgu alanlarının oluşturulması, Bahariye'nin yayalaştırılması, alışveriş merkezi açılması) Kadıköy bölgesi için yeni dinamikler oluşturulmuştur. Kadıköy ekonomik faaliyetlerin canlılığı, nüfusun yapısı ve büyüklüğü,

hizmet sektöründeki yoğunluğu ile en önemli metropoliten alt merkezlerden biri konumundadır. Konut dışı kullanımın hakim olduğu ilçe merkezinde ulaşım, turizm, finans ve kişisel hizmetler yoğun bir şekilde yer almaktadır (İstanbul Ansiklopedisi, 1993).

3.1.15 Kağıthane

Kuzeyde, doğu ve güneyde Şişli, kuzeydoğuda Beşiktaş, güneybatıda Beyoğlu, batı ve kuzeybatıda da Eyüp ilçeleri ile çevrilmiştir. 1955 yılından sonra ilçede başlayan gelişmeler, girilen imar hareketleri sonucunda ilçenin belirli bölgelerinde yoğun bir şekilde yerleşmelerin oluşması şeklindedir (İstanbul Valiliği, 2006).

3.1.16 Kartal

İstanbul İli'nin doğu yarısında yer alan ilçe kuzeyde Ümraniye, kuzeydoğuda Beykoz ve Pendik, doğuda Sultanbeyli ve Pendik, güneyde Marmara Denizi ve batıda ise Maltepe ile komşudur. Küçük bir balıkçı köyü niteliğinde olan yerleşmede, halk ayrıca sebze yetiştiriciliğiyle de uğraşmaktaydı. Bağlar, bostanlar ve bahçelerle kaplı olan ilçede yetiştirilen sebze ve meyve İstanbul'un ihtiyacının önemli bir bölümünü karşılamaktaydı. 19. yüzyılda açılan banliyö hattı (Haydarpaşa-Pendik) ile ilçede bir gelişme başlamıştır. Buna bağlı olarak da banliyö yerleşmesi şeklinde gelişen Kartal, 20. yüzyılın ortalarından önce sayfiye yerleşmesi haline gelmeye başlamıştır. Fakat 20. yüzyıl ortalarında bölgenin sanayi bölgesi olarak belirlenmesi ilçenin bundan sonraki gelişiminde belirleyici bir etken olmuştur. Önemli ulaşım bağlantılarına sahip olması, düşük fiyatlı arazi gibi kriterler de sanayi bölgesi olması yönünde verilen kararı desteklemiştir. Bütün bunların sonucunda 1970'lerden sonra sanayileşmeye bağlı olarak apartmanların sayısı giderek artmaya başlamıştır. Deniz, kara ve demiryolu açısından önemli bir konuma sahip olan Kartal İlçesi'nin günümüzde de en önemli ekonomik etkinliği sanayidir ve iskele meydanı çevresinde de ticaret ve hizmet fonksiyonları yer almaktadır (İstanbul Ansiklopedisi, 1993).

3.1.17 Küçükçekmece

Kuzey ve kuzeydoğuda Gaziosmanpaşa, doğuda Bağcılar, güneyde Bakırköy, Marmara Denizi ve Avcılar, güneybatıda Avcılar ve batıda ise Büyükçekmece ilçesi yer

almaktadır. Banliyö hattının bölgeden geçmesi ve yeni açılan yollarla ilçe önem kazanmış, eski çiftlikler parsellenerek arsa olarak satılmaya başlanmıştır. Daha sonra da ilçede birçok site kurulmuştur (İstanbul Ansiklopedisi, 1993).

3.1.18 Maltepe

İlçe kuzeybatıda Kadıköy, kuzeyde Ümraniye, doğu ve güneyde Kartal ilçeleri ile batıda da Marmara Denizi ile sınırlanmıştır. Cumhuriyeti izleyen yıllarda Maltepe büyük bir yangın geçirmiş bütün ahşap evler yanmıştır. 1928 yılında Maltepe Belediyesi kurulmuştur. Maltepe'nin İmar Planı ise 1945'te yapılmıştır. İmar Planından sonra Maltepe'nin yerleşim bölgesi demiryolu hattı olmuş 1960'dan sonra da yerleşim daha yukarılara dağılmış ve E-5 üstünde de hızlı bir gelişme kaydetmiştir. Günümüzde düzlük alanlardaki bağ ve bahçeler, tepelerin yamaçlarını saran yeşil ormanlar azalmış, tarla ve otlakların yerine yerleşme alanları, iş yerleri, atölyeler ve fabrikalar kurulmuştur (Maltepe Belediyesi, 2006).

3.1.19 Pendik

Batıda Kartal, kuzeyde Sultanbeyli ve Kartal, kuzeydoğuda Şile, doğuda Kocaeli ili, güneyde Tuzla, batıda ise Marmara Denizi ile çevrilidir. 1950'lerden önce ilçedeki yerleşim dokusu bahçe içinde konak, köşk ve evlerden oluşmaktaydı. Bu ilçede E5 etrafında fabrikaların kurulmaya başlaması ile gecekondu mahalleleri de oluşmuştur (İstanbul Ansiklopedisi, 1993).

3.1.20 Sarıyer

Boğaziçi'nin Rumeli sahilinde, kuzeyde Karadeniz, doğuda İstanbul Boğazı, güneyde Beşiktaş, batıda ise Şişli ve Eyüp ilçelerine komşudur. Doğal bitki örtüsü açısından ilin zengin semtlerinden biri olan Sarıyer için 17. yüzyılda belirtilen bağlı, bahçeli 1000 kadar haneden oluşan ilçe sakinlerinin bahçıvan, balıkçı ve gemici oldukları belirtilmektedir. 18. yüzyılda semt için bahsi geçen mevzular arasında bölgede yer alan madenler ve temiz havası yer almaktadır. 19. yüzyılda ise eğlence ve sayfiye yeri olma özelliğın devam ettirmektedir. Birkaç kez sel felaketi geçiren ilçe, 1960'lı yıllardan sonra kazandığı hızlı nüfus sonucunda eski meyhane ve kahvelerini, lüks, turistik ve pahalı işletmelere bırakarak, yerleşme yapısında büyük değişikliklere tanık olmuştur.

Sarıyer'e ulaşımı kolaylaştırmak için ve Büyükdere-Sarıyer arası trafik sıkışıklığını azaltmak için 1980'lerde 'kazıklı yol' inşa edilmiştir. Ayrıca Maslak üzerinden gelen Büyükdere Caddesi'nin yapılması semtin gelişmesine ve de kıyı kesiminde daha çok üst gelir gruplarına ait konutların, yamaçlarda ise gecekondü mahallelerin yer almasına neden olmuştur. Semt merkezi topografyasının ve doğal potansiyelleri ve iç kesimdeki yerleşmelere ulaşılabilirliği ile şehrsel fonksiyonları içeren çekim merkezi konumundadır (İstanbul Ansiklopedisi, 1993). Manzara faktörünün etkisiyle yüksek rantların olduğu ilçe, Kadıköy'den sonra zenginlerin 2.dereceden tercih ettikleri yer olmuştur (Dökmeci ve Berköz, 1993).

3.1.21 Şişli

Kuzeydeki bölümü, kuzey ve doğuda Sarıyer, güneydoğuda Beşiktaş, güneyde Kağıthane, batıda da Eyüp ilçeleriyle çevrilidir. Güneydeki Şişli bölümü ise batı ve kuzeyde Kağıthane, doğu ve güneydoğuda Beşiktaş, güney ve güneybatıda Beyoğlu ilçeleriyle çevrilmiştir. Denize kıyısı olmamasına karşın, Asya'yı Avrupa'ya bağlayan iki boğaz köprüsünün Avrupa yakasındaki çıkış noktasında yer alması, ilçeyi İstanbul'un Avrupa yakasında yer alan merkez ilçelerinden biri yapmaktadır. Şişli'de 1800'lü yılların ortalarına kadar önemli başka bir yerleşimin olmadığı, geniş kırık alanlarda ve bahçelerde sebze ve meyveciliğin yanı sıra çiçekçilik yapılmaktaydı. Ancak büyük nüfusun Şişli bölgesine kayma eğilimi 1870'de çıkan büyük Beyoğlu yangının da zarar gören yabancı zenginlerin, azınlıkların, kagir bina talepleri ile, atlı tramvay ve daha sonrada elektrikli tramvayın Taksim'den Pangaltı ve Şişli'ye uzaması, elektrik ve havagazı hatlarının döşenmesi bölgeyi İstanbul'un en cazip noktası haline getirmiştir. Şişli'de bu apartmanların çoğalması ve giderek eski ulaşım yollarının çevresinde bitişik nizamın yerleşmesine, daha sonra şehrin omurgasını oluşturacak ana caddelerin de oluşumuna neden olmuştur. Bu çevreye hızla artan talep yeni konut alanlarını dolayısıyla da yeni mahalleleri oluşturmuştur. 1950'li yıllarda başlayan göç dalgalarından büyük oranda Şişli de payını almıştır. 1980'li yıllarda hızla artan talep karşısında cadde üzerindeki apartmanların sadece alt katları değil, giderek diğer katları da iş yeri yada ticaret fonksiyonuna dönüşmüştür (İstanbul Valiliği, 2006).

3.1.22 Ümraniye

Kuzey ve kuzeydoğuda Beykoz, doğu ve güneyde Kartal, güneybatıda Maltepe ve Kadıköy, batıda Üsküdar ilçeleri ile çevrilmiştir. Çeşitli sanayi kuruluşlarının açılması Ümraniye'nin büyümesine yol açtığı gibi gecekonduların da gündeme gelmesine sebebiyet vermiştir. Çevre yollarının inşası ve köprünün açılışı ilçenin gelişmesini etkileyen faktörlerdendir (İstanbul Ansiklopedisi, 1993).

3.1.23 Üsküdar

Üsküdar, Marmara Denizi ile Boğaz sularının birleştiği yerde Kocaeli Yarımadasının ucunda Kadıköy Beykoz ve Ümraniye ile sınır iki yakası tepelerden oluşan derin ve denize açık bir vadi içinde kurulmuştur. Konumu dolayısıyla önem kazanmış olan bu semt, 1960'lı yıllardan itibaren göç alarak hızlı bir nüfus artışına maruz kalmıştır. Yeniden katılan bu nüfus eski iskan alanında yoğun yapılaşma sonucu çoğalan meskenlerde ikamet ettiği gibi iskan dışı kırsal alanlar iskana açılarak yeni mahalleler oluşmuştur (Üsküdar Belediyesi, 2006). 19. yüzyılda başlayan ulaşımındaki gelişmeler ile nüfustaki artış semtte devam etmiştir ve semt halen daha önemli bir odak noktasıdır.

3.1.24 Zeytinburnu

İlçe batıda Bakırköy ve Güngören, kuzeybatıda Esenler, kuzeyde Bayrampaşa, kuzeydoğuda Eyüp, doğuda Fatih ilçesi, güneyde ise Marmara Denizi ile çevrelenmiştir. Göç olgusu ile kısa zamanda geniş bir yerleşim alanı haline gelen ilçede gecekondu türü yerleşmeler giderek artmaya başlamıştır (İstanbul Ansiklopedisi, 1993).

3.2 İstanbul'un Tarihsel Gelişimi

20. yüzyıla kadar imparatorluk başkenti statüsünü yitirmeyen tek kent olan İstanbul, 5.,6.,11.,12. ve 17. yüzyıllarda Avrupa'nın ve Ortadoğu'nun en büyük kentlerinden biriydi. Roma, Bizans ve Osmanlı İmparatorlukları'nın başkentliğini yapmış olan bu kent, sahip olduğu stratejik konum ve doğal güzellikler ile önemini yitirmemiştir. Bugün ise sadece eşsiz tarihi ile değil, yaşadığı sosyo-ekonomik, kültürel ve teknolojik gelişmelerle varlığını sürdüren dinamik bir kenttir (Kuban, 1996).

3.2.1 Bizantion

Bugünkü metropol alanı içinde, boğazın Avrupa ve Asya kıyılarında, tarih öncesine ait yerleşim bölgelerinin izlerine rastlanmaktadır. Ancak kentin tarihi Byzantion'un kuruluşuyla başlamaktadır. Dor kökenli Megara'dan gelen kolonistlerin Khalkedon'u (Kadıköy) kurmalarından birkaç yıl sonra, Megara ve kente adını veren diğer Yunan şehirlerinin halkları, Byzas'ın önderliğinde, Dephoi kaynaklı bir kehanet üzerine Pontus'a giden önemli su yolu üzerindeki bugünkü Sarayburnu bölgesinde yeni bir yerleşim bölgesi kurarlar. Kent, gerek Trakyalı komşularına gerekse Anadolu'dan gelen düşmanlarına karşı savunma amacıyla surlarla çevrilmek zorunda kalmıştır. Limanlar ise 6./5. yüzyıllarda zengin bir ticaret kentine dönüşmesinde etkili olmuşlardır. Kentin konumu çatışmalara vesile olmuş, yer yer karşı koyduğu bu çatışmalardan en sonunda yenik çıkan kent, Konstantinopolis adıyla yaşamaya devam eder (Müller-Wiener, 2001).

3.2.2 Konstantinopolis

Roma İmparatorluğu'nun başkenti (324-395) Bizantion Roma'nın doğusunun yönetim merkezi olarak seçildi. Bu yeni konumu, kentin dünya kültürü ve siyaseti içindeki önemli rolünü de belirledi. I. Constantinus (324-337), Romalı soyluları Bizantion'a çağırarak kentin Romalı nüfusunu artırdı. Yeni başkent konumuna yakışır bir imar hamlesi başlatıldı. Limanlar ve su tesisleri yeniden düzenlendi. Kent içi su dağıtım sistemlerinin temelleri atıldı. Savunma için yeni bir sur yaptırıldı. Septimus Severius'un başlattığı hipodrom inşaatı tamamlandı. Önceleri Nea (Yeni) Roma adı ile anılan kenti, I. Constantinus kendi adıyla özdeşleştirdi. 11 Mayıs 330 tarihinde kentin adı Konstantinopolis olarak ilan edildi. Önce Aya Irini, ardından 360 yılında da Ayasofya kiliselerini yaptıran I. Constantinus, kenti Hristiyan dünyası için önemli bir merkez haline getirdi. Bizans İmparatorluğu Dönemi (395-1453) 476'da Batı Roma'nın yıkılmasından sonra Doğu Roma İmparatorluğu, Bizans İmparatorluğu'na dönüşmüş ve İstanbul da, bu yeni imparatorluğun başkenti haline gelmiştir. 6. yüzyılın ortaları, Bizans İmparatorluğu ve İstanbul için yeni bir yükseliş döneminin başlangıcıdır (İstanbul Valiliği, 2006).

9. yüzyıl itibariyle tekrar yenilenme sürecine giren kentte hem mekansal hem de ekonomik açıdan düzenlemeler yapılır. Bundan sonraki değişikliklerin temelinde ise göç yer almaktadır. 12. yüzyıl ortalarında yabancı nüfusunda bir artış gözlenmektedir. Ancak bu dönemden sonra, Latin egemenliğinin hakim olduğu kentte her konuda düşüş gözlenmektedir. Latin egemenliğinin sona erışı ile birlikte 13. yüzyılda yeni girişimler ile hareketlenmeler kentte tekrar gözlenmeye başlar. Çeşitli yapısal değişimler geçiren kentte 14. yüzyıla gelindiğinde meydana gelen depremlerle sütunlar yıkılmış yerini ağaçlara bırakmışlardır, merkezdeki binaların çoğu ahşaptandır. Surlar tarafından bütünlüğü sağlanan ve dağınık köylere dönüşmüş bir yerleşme olarak tanınlanan kentte, tek düzenli yerleşme özelliği gösteren bölge Haliç'in liman bölgeleridir. 14. yüzyılın sonu ve 15. yüzyılın başlarında ise kentte Osmanlıların baskısı artmaktadır (Müller-Wiener, 2001).

3.2.3 İstanbul

Fetihten sonra şehrin kalkındırılması için yeni iskan bölgeleri oluşturuldu. Bizans'ın son dönemlerinde görkemini yitirmiş olan kentte, öncelikle eskiden kalma binalar ve surlar onarılmaya başlandı. Bizans altyapıları üzerinde Osmanlı'nın temel kurumlarının binaları yükselmeye başladı. Büyük su sarnıçlarının da korunması sağlandı. Osmanlı kimliğine uygun bir gelişme gösteren İstanbul artık imparatorluğun başkenti idi. Nüfusu artırmaya yönelik bu iskan ve sürgünlerle oluşan mahalleler daha sonraki İstanbul idari yapısının temelini oluşturdu (İstanbul Valiliği, 2006).

Sukemerleri ve sarnıçları gibi işlevsel yapılar yeni sahiplerine hizmet vermeyi sürdürürken, kiliseler gibi dayanıklı yapılar camilere dönüştürülmüş, yıkılmadan kalan evlerse askerlere ya da yeni yerleşenlere verilmiştir. Kentin doğrudan limanla ilişkili ana işlevleri yerlerini korumuşlardır. Erken dönemde hala ayakta olan yapıların kent fizyonomisindeki egemenliği, yeni yapıların inşa edilmesiyle birlikte giderek ortadan kalkmış, eski kent yapısının belirlediği yönler ve kentsel ulaşımın eski odakları, kentin yeni gelişen yapısı ve fizyonomisi ile birleşmiştir. Kendi içine dönük kentsel mekan kullanımı nedeniyle, kentte hiçbir ortak alan ya da düzenli yol sistemi gelişmemiştir. Yaşanan depremler ve yangınlar kentsel dokudaki düzensizlikleri giderek arttırmıştır (Kuban, 1996).

16. yüzyılın başlarında Eski Saray ve Kapalı Çarşı arasındaki kent merkezi, Beyazıt'ın vakıf külliyesi sayesinde yeni bir ağırlık merkezi kazanır. Fakat 1509 yılında yaşanan deprem ile pek çok yapının yanısıra surların bir kısmıda yıkılır. 1514 yılından sonra tersanenin yapılışı, Haliç'in kuzeyindeki bölgenin ekonomik işlevlerine ek başka önemli görevleri inşa edilen Tophane ile kazanması, kentin kuzeye doğru gelişmesine neden olur. 16. yüzyılda yoğun bir inşaat faaliyeti tekrar gündeme gelir. Daha çok cami ve külliye olarak yapılan bu inşaatlar, yüzyılın sonlarına doğru yaşanan mali zorluklar nedeniyle durur. Bu döneme ait kent gravürlerinden anlaşıldığı üzere, arnavut kaldırımlı, dar sokaklar ve iki yanlarında bir-iki katlı evler kentin görünüşünü belirleyen öğelerdir. Hemen hemen hiç arabanın olmadığı bu dönemde, caddeleri yayalar ve yük taşıyan hayvanlar kullanmaktadır. Oturma yerleri olarak ise çıkmaz sokaklar tercih edilmektedir. 1550'lerde nüfusun 400.000-500.000 kişiye ulaşmasına rağmen, etnik oranda ek bir değişiklik olmamıştır. Yarıdan fazlasını Türklerin oluşturduğu nüfusun diğer kısmını Rum, Yahudi, Ermeni ve Frenkler oluşturmaktadır. Kendilerine verilen bölgelerde yağıyan bu gruplar, zanaatkar ve tüccar olarak kentin ekonomisinde büyük rol oynuyorlardı (Müller-Wiener, 2001).

Kentin gittikçe genişlemesi yoğunlaşmaya ve kırsal yerleşim bölgelerinin oluşmasına neden olur. Kasımpaşa ve Hasköy'ü, Fındıklı ve Beşiktaş yerleşimleri izler. Pera'nın kuzeyinde, dağ yamacında, daha sonra Beyoğlu adını alacak bölgeye 16. yüzyıl itibarıyla elçiler, zengin iş adamları ve diplomatlar yerleşirler. Diğer bir bölge ise, İstanbul kaymakamına görev yeri olarak verilen ve bugüne kadar önemini koruyan Eyüp'tür. Bunu, 16. yüzyıla kadar sadece boğazı geçerken uğranılan bir iskele özelliği taşıyan ama yapılan camilerle yeni bir kimlik kazanmış olan Üsküdar semti izlemektedir (Müller-Wiener, 2001). Başkenti Anadolu'ya bağlayan yeni karayollarının önemi artmıştır. Kervan yollarının semte ulaştığı noktada yapılan çarşı, han ve kervansaraylar daha fazla Türk'ün bu bölgeye yerleşmesinde etkili olmuştur (Kuban, 1996).

17. yüzyılda sur dışı yerleşmelerin sayısı artmıştır. Eyüp büyük bir kasaba olmuştur, Haliç kıyısında tersaneden Sütlüce'ye kadar yeni yerleşmeler kurulmuştur. Kıyıya paralel, doğrusal bir yerleşme düzeninin yanında tepeler boş ve yeşilliklerle kaplıydı. Tophane ve Beşiktaş'ta yerleşim alanları genişlerken, Üsküdar'da Anadolu ticaretin canlılığına bağlı olarak çarşı, han ve kervansarayların sayıları artmaktaydı. Boğaziçi ve

Üsküdar'daki bu gelişmeler deniz taşımacılığının da gelişmesine neden oldu. Biçimi ve büyüklüğü ile Haliç, İstanbul'un ticaret merkezinin hep aynı yerde kalmasını gerektirmişti fakat ticaretin artan yoğunluğu genişleyerek, Fatih'e doğru kaymaya başlamıştır (Kuban, 1996).

17. yüzyılda şehrin merkezinde yer alan bedesten, etrafındaki dükkanlar, çarşılar, hanlarla önemli bir ticaret kompleksi oluşturmaktaydı. Bu dönemde Bedesten'den ayrılan ve ana ulaşım aksları üzerindeki ticaret Mahmutpaşa yolu ile Haliç'e, Saraçhane'ye ve Aksaray'a olmak üzere üç ayrı yönde gelişmeye devam etmiştir. 17. yüzyılın sonunda ise Haliç'in kuzey kıyısında Karaköy-Kasımpaşa, güney kıyısında da Eminönü-Unkapanı arasındaki bölgede deniz ve kara ticareti oldukça yoğunlaşmıştır (Dökmeci ve Akkal, 1993).

18. yüzyılın en dikkat çekici gelişmesi, sur dışındaki mahalle ve bölgelerin öneminin artmasıdır. İstanbul sur içi kentle sınırlı eski görünümünün yerini, kıyılarda yoğunlaşan bir kıyı kenti almaya başlamıştır. Devlet ileri gelenleri Kağıthane çevresine konaklar ve köşkler yaptırmış ve bu yeni konutlar Bahariye'ye kadar dizilmiştir. Bu yüzyılın en büyük sorunu işsizlerle evsizlerin sayısının artması olmuştur. Genişleme aynı zamanda doğal dokunun bozulması sorununu da doğurmuştur. Bir liman kenti olan İstanbul'u, deniz biçimlendirmiştir. Bizans döneminde ayrı birer kent olan Konstantinopolis, Galata ve Hrisopolis 18. yüzyıla kadar bağımsız kimliklerini korumuşlardır. Haliç ve Boğaz bu üç kenti hem ayırmış, hem birleştirmiştir. Osmanlı döneminde bu kentlerin işlevleri ve etnik yapıları farklılaşmıştır. İstanbul karışık nüfusuyla, yönetim, kültür ve ticaret merkeziydi. Boğaziçi, sultanların ve devlet ileri gelenlerinin 18. yüzyılın sonuna kadar yazlık tatil yöreniydi. Bu dönemde halkın denizle ilişki kurma, balık tutma, balık yeme ve yüzme gibi aktivitelere fazla eğilim gösterdikleri söylenemez (Kuban, 1996).

Kentsel açık mekanlar olarak kullanılan bir boşluk fakat tasarlanmış bir mekan değildir. Özel mekanın tasarımı kent kavramının bir bileşeni değildir. Yaya ulaşımının yoğun olduğu kente taşıt 19. yüzyıl itibariyle gelmiştir. Yolların düz olmaması ve dolambaçlı hali topografya göz önünde bulundurulduğunda koşullara uygunluk gösteriyordu. Ulaşılabilirlik ve iç mekan düzenleri her zaman dış mekan tasarımından daha önemli olmuştur (Kuban, 1996).

19. yüzyıl boyunca eski imparatorluk köşkleri ve terk edilmiş saraylar yıkılarak yerlerine, askeri kurumlar, yeni fabrikalar ve demiryolu terminalleri yapılmıştır. Fiziksel anlamda oluşan bu değişimle, Haliç'teki ahşap sarayların yerini dokuma fabrikaları ve askeri kışlalar almıştır. Galata'nın öneminin giderek artması ve sultanların Dolmabahçe Sarayı'na taşınmış olmaları, kentte köprü gereksinimini doğurmuştur. Galata Köprüsü'nün yapılması ile birlikte Karaköy ile Eminönü-Sirkeci bölgelerinde yer alan ticaret merkezleri bir ölçüde bütünleşmiştir. Bundan sonra ise ulaşılabilirliğin sağlanması için deniz ulaşım sistemi gündeme gelmiştir. Dış dünya ile artan iletişim sonucu kamu taşımacılığının temelleri atılmış ve demiryolları inşa edilmiştir. Daha sonra gündeme gelen atlı tramvay ve elektrikli tramvaylarla bölgeler arası geçişler kolaylık kazanmıştır (Kuban, 1996).

Tipoloji açısından 19. yüzyılda İstanbul'da 3 farklı konut biçimine rastlanmaktadır. Bunlar ahşap, kargir konutlar ya da apartmanlardır. Bu yüzyılda planlamanın ana hedefi, sokakların durumunu iyileştirerek, parklar meydanlar açarak trafik akışını rahatlatmanın üzerinde yoğunlaşmıştır (Kuban, 1996). Bu yüzyılda kentin ulaşım ağı birbirleriyle bağlantılı dört ana unsurdan oluşmaktaydı. Bunlar deniz taşımacılığı, atlı tramvaylar, kısa bir metro hattı ve trenlerdir (Çelik, 1996).

20. yüzyıla gelindiğinde ise gelişmekte olan sanayisi, denetlenemeyecek bir göçü gündeme getirmiştir. Bu zamana kadar oluşturulamayan altyapı, göç sonrasında artan nüfus, arabalar ve yapılarla daha karmaşık bir hal aldı. 1950'lerden sonra yeni yolların açılmasıyla meydana gelen yapısal değişiklikler, yaşanan dönüşümlerle birlikte kentte mimari özellikler de değişim göstermeye başlamıştır (Kuban, 1996).

İstatistiklerle gözlenen değişim hızı, İstanbul'un yaşadığı sanayileşme döneminin bir göstergesidir. 1945 ile 1960 arasında belediye yönetimi altındaki yerleşim alanları dörde katlanmıştır. Kent nüfusu 1950'lerde 1.000.000 iken 1980'lerde 5.000.000'a ulaşmıştır. Köyden kente göçenlerin %11'i İstanbul'da toplanmıştır. Gecekondu sayısı 1950'de 8238 iken 1964'te 100.000 dir. Araç sayısı 1945'te 3000 iken 1980'de bu sayı 300.000'e yaklaşmıştır. 1950-1960 arasında ortalama göç yılda 50-60.000 iken, izleyen on yıl içinde bu sayı 400.000'e kadar tırmanmıştır. Bunların sonucu olarak da yoğun göçün etkisiyle, insanların önceleri avlanmaya gittikleri bölgelerde plansız büyük gecekondu bölgeleri oluşmuştur (Kuban, 1996). Ayrıca köprülerin yapılması 20. yüzyıl ortalarında

şehrin kentsel formunun ve fonksiyon dağılımının değişmesinde etkili olan bir diğer etmendir.

Bugün İstanbul eskisi ile kıyaslanamayacak şekilde bir farklılaşma, uzmanlaşma ve örgütlenme ile insanların çalıştıkları yerle oturdukları yerin birbirinden gittikçe uzaklaştığı, aile kompozisyonlarının değiştiği, insanların çoğu vakitlerini değişik amaçlarla evin dışında geçirmeye başladığı, çok geniş bir alanda farklı tür yerleşmeler arasında ve farklı fonksiyonlar arasında hareketlerin gündeme geldiği ve ekonomik, idari, sosyal ve kültürel ilişkilerin farklılık gösterdiği metropoliten bir kenttir (Kıray, 1998).

3.3 Bölüm Değerlendirmesi

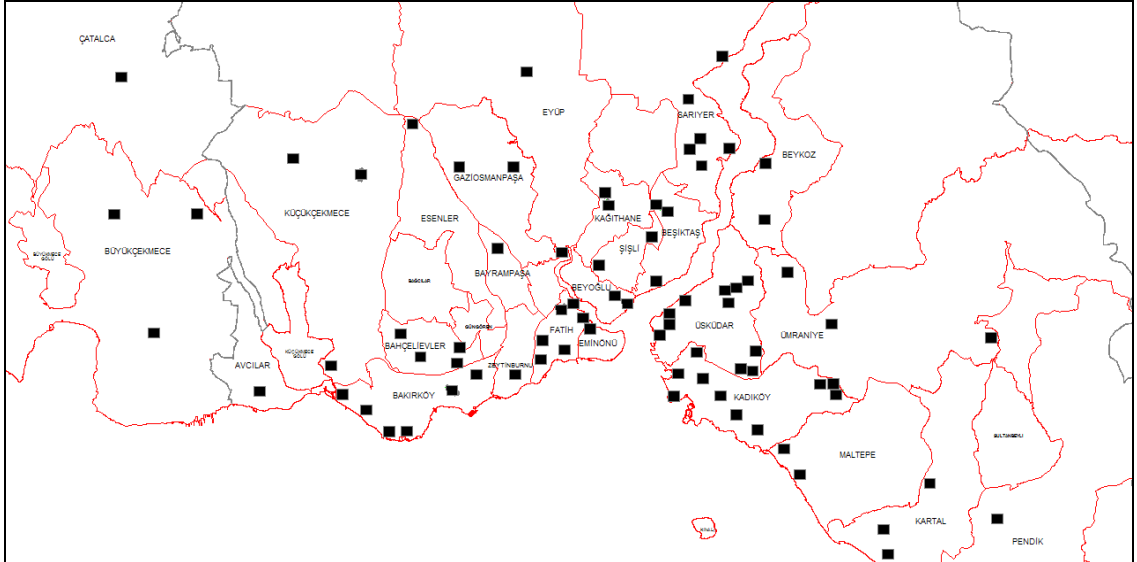
Bu bölümde İstanbul'un ve ilçelerinin tarihsel gelişim süreçleri incelenmiştir. İncelenen ilçeler kent formunun mekansal analizi için kullanılan örneklem alanlarının yer aldığı ilçelerdir. Bu sebeple de dokuların daha iyi kavranması ve analiz sonuçlarına bağlı olarak değerlendirilmenin doğru bir şekilde yapılması için ilçelerin tarihsel gelişim süreçleri incelenmiştir. Çalışmanın bütününe İstanbul iline ait olması ve genel duruma hakim olmak için ise İstanbul ilinin tarihsel gelişim süreci ayrı olarak irdelenmiştir.

4. KENT FORMUNUN MEKANSAL ANALİZİ

Bu bölümde kent formunun mekansal analizi için kullanılacak olan değişkenler öncelikle ele alınmıştır. Daha sonra ise bu değişkenlerin farklı kademelerde kullanımı ile yapılan regresyon analizleri ve bu analizlerin sonuç tabloları ve değerlendirmeleri yer almaktadır.

4.1 Kent Formunun Mekansal Analizi Değişkenleri

Kent formunun mekansal analizinde kullanılmak üzere, kent formunun oluşumunda etkili olabilecek aşağıdaki kriterler belirlenmiştir. İstanbul İli'nin farklı ilçelerinden alınmış, oluşum zamanları ve dokuları birbirinden farklı 80 ayrı örneklem alanın hem sayısal ve hem de görsel analizleri yapılmıştır. Kent formunun mekansal analizinin yapıldığı örneklem alanların dağılımı Şekil 4.1'deki gibidir.



Şekil 4.1: Örneklem Alanların Dağılımı

Seçilen rneklem alanlarıyla yapılan regresyon analizinde kullanılan değişkenler:

1. yoğunluk (bina-nüfus)
2. yol alanı
3. ortalama yapı adası büyüklüğü
4. ortalama konut fiyatı
5. ulaşılabilirlik (merkezi iş alanına-denize-altmerkeze-TEM, E5'e uzaklık)
6. arazi değerleri

başlıkları altında toplanmaktadır.

4.1.1 Yoğunluk

Yerleşmelerin oluşum zamanına ve türüne göre değişen yoğunluk kavramı, yerleşim birimi hakkında ipucu veren en önemli kriterlerden biri olması sebebiyle yapılan çalışmalarda bir değişken olarak kullanılmıştır. Tsai (2005), “kent formunun ölçülmesi: yayılmaya karşı bütünlük” başlıklı çalışmasında, yoğunluğu kent formunu belirleyen dört faktörden biri olarak ele almaktadır. Buna ek olarak, Song ve Knaap (2003), kent formunun ölçümünü Portland rneği üzerinden yaparlarken yoğunluğu ve özellikle de nüfus ve bina yoğunluğu kriterlerini, kent formunun ltleri arasında kullanmışlardır. Anderson ve diğerlerine (1996) göre kent formu  bölüme ayrılabilir ve bunlar yoğunluk, çeşitlilik ve yapının dokusudur.

İstanbul ili geçmişi itibariyle farklı kültürlere farklı zamanlarda yerleşim alanı olmakla bünyesinde farklı yoğunluk dağılımlarını barındırmaktadır. Teknolojik gelişmelerle de değişen fiziksel durumu, yoğunluk dağılımında çeşitlenmelere neden olmuştur. Ayrıca, askeri ve politik gelişmeler de yoğunluğunun değişmesinde rol oynamıştır. Daha net bir şekilde açıklayacak olursak, önceleri surlar içinde belirli bir nüfus yoğunluğuyla var olan yerleşik dokunun yavaş yavaş sur dışına kayması, yeni yerleşim alanlarının gelişmesi, yeni ulaşım alternatifleriyle değişen tercihler ve ulaşılabilirlik sayesinde oluşan yeni saaklanmalar farklı yoğunlukların ilin farklı bölgelerinde oluşmasını sağlamıştır. Gerek nüfus yoğunluğu ve gerekse de yerleşmenin dokusu itibariyle bina yoğunluğunda oluşan farklılıklar, zengin kent dokusunun daha da çeşitlenmesine yardımcı olmuştur. Bütün bu değişimler genel olarak kent formunda önemli etkiler

oluşturduğundan yoğunluk kriteri incelenmesi gereken bir etmen olarak belirlenmiştir ve bu çalışmada bina yoğunluğu ve nüfus yoğunluğu gibi iki farklı şekilde ele alınacaktır.

4.1.2 Yol Alanı

Kent formunu oluşturan elemanlardan biri olarak yollar özellikle İstanbul İli'nde çok çeşitlilik göstermektedir. 19. yüzyılda farklı bölgelerde yaşanan yangınlarla değişime uğrayan yol dokusu (Çelik, 1996), daha sonraları ise benimsenen farklı tasarım akımlarının (klasik, modern şehircilik ve post modern şehircilik gibi) etkisiyle değişmeye devam etmiştir. Son zamanlarda artan araba kullanımı ile yollar daha da önem kazanmış ve farklı disiplinlerce yapılan çalışmalarda incelenmiştir. Lillebye'nin de (1996) belirttiği gibi yolların da kent formunun ve yerleşimlerin bir parçası olarak incelenmesi daha önceleri rağbet gören bir konu olmamasına rağmen, II. Dünya Savaşı'ndan sonra ortaya çıkan çeşitli ulaşım alternatifleri ile birlikte ilgi görmeye başlamıştır. Özellikle taşıt kullanımındaki artış, yolların oluşumunu daha karmaşık yapmakla beraber, yolların sosyal alanlar olarak ele alınmasını ve daha fazla önem verilmesine sebep olmuştur (Lillebye, 1996). Song ve Knaap (2003), yolların tasarımının 'New urbanism' ile olan etkilişimini incelemişler ve yerleşmenin bütünlüğünün yaya ulaşımının ne kadar fazla ve taşıt ulaşımının ise ne kadar az kullanılmasına bağlı olduğunu belirtmişlerdir. Buna ek olarak, bu bütünlüğün tesbitinde, örneklem alanındaki toplam yol alanını, yolların kesişim nokta sayılarını ve cul-de-sac ların sayılarını kullanmışlardır.

Yerleşmelerin dokusu hakkında daha çok bilgi edinmek ve seçilen örneklem alanlar arasındaki hem görsel ve hem de sayısal farklılıkları ortaya daha kesin bir şekilde koyabilmek için, İstanbul gibi bu konuda zengin bir ilin, farklı zamanlarda; farklı nedenlerle oluşmuş yol dokularından yararlanılmıştır. Bu amaçla, örneklem alanlarında yola ayrılan toplam alanlar değişken olarak kullanılmıştır.

4.1.3 Yapı Adası Büyüklüğü

Kent formunu oluşturan elemanlardan biri olan yapı adaları, bulundukları çağın kültürel ve sosyo-ekonomik koşullarına, teknolojik şartlara ve gereksinimlerine göre farklılık göstermektedirler. Bu ortaya çıkan farklılıklar ise kent formu içerisinde çeşitliliğe yol açtığı gibi, dokunun özelliklerinin kavranmasında da yardımcı olmaktadır. İşte bu

sebeplerle İstanbul ili'nin farklı bölgelerinden seçilmiş örneklem alanlarında ortalama yapı adası büyüklüğü bir değişken olarak kent formunun analizinde kullanılmıştır. Daha önce Song ve Knaap (2003), beş farklı grup halinde inceledikleri kent formu ölçütlerinde sirkülasyon sistemi ve yolların tasarımını değerlendirirken yapı adalarının sayıları ve boyutlarını da kullanmışlardır.

4.1.4 Konut Fiyatı

İstanbul ili tarihi geçmişi ile farklı sosyo-ekonomik değişimlerin de etkisi altında kalmıştır. Ayrıca yaşanan teknolojik gelişmeler kentin fiziksel mekanında etkisini gösterdiği gibi sosyal anlamda da değişikliklere yol açmıştır. Değişen nüfusla beraber değişen sosyal yapı ve tercihler, konut piyasasında da yeni bazı akımları gündeme getirmiştir. Bütün bunların sonucunda oluşan yeni şehir formları birçok özellik üzerinde etkili oldukları gibi konut fiyatları üzerinde de etkili olmuşlardır. Dünyada bu konu üzerinde özellikle de gelişmiş ülkelerde yapılmış çokça çalışmaya rastlanmaktadır. Vandell ve Lane (1989), şehirselleşmenin konut değerlerini nasıl etkilediğini incelemektedir. Asabere (1989) tarihi şehir yapısının konut fiyatlarını nasıl etkilediğini göstermiştir. Bunlara ek olarak Song ve Knaap (2003), new urbanism akımının oluşturduğu kent formunun konut fiyatı üzerindeki etkisini beş farklı kent formu ölçütü kullanarak ve coğrafi bilgi sistemlerinden yararlanarak incelemiştir.

Merkezde değişen konut fiyatlarının çevre bölgelerdeki konut fiyatlarında da hareketlenmeye neden olmasının nedenleri arasında yapısal farklılıklar ve ekonomik bağılıklar yer almaktadır (Oikarinen, 2006). Bu durum İstanbul İli bütünü düşünüldüğünde, gelir dağılımı, deniz (manzara) faktörü, çevre yolları, altmerkezlere olan yakınlık-uzaklık, oluşan yeni iş merkezleri, zeminin depreme dayanıklılığı, yoğunlaşan konut yerleşim alanları, yeşile duyulan ihtiyaç gibi sebeplerle değişen ikamet alanları konut piyasasına canlılık getirmekte ve bu nedenle değişen koşullar da kent formunun çeşitlenmesine sebebiyet vermektedir. Bu perspektif çerçevesinde, konut fiyatı alansal kent formu analizinde bir değişken olarak ele alınmıştır.

4.1.5 Ulaşılabilirlik (merkezi iş alanına-denize-altmerkeze-TEM, E5'e)

İstanbul İli'nin tarihten bugüne yaşadığı mekansal büyüme ile yerleşik dokusunun sınırları değişim göstermekte ve günden güne artmaktadır. Ulaşılabilirliğin farklı

nedenlerle kolaylaşması bu değişime zemin hazırlayan bir etmendir. Genişleyen sınırlar içerisinde oluşan yeni merkez arayışları şehrin farklı bölgelerinde yeni oluşumlara sebebiyet vermiştir. Merkezlerin kademelenmesi şeklinde karşımıza çıkan bu değişim sonucunda, eski tarihi merkez ve yeni alt merkezler şeklinde farklılaşma oluşmuştur. Bu merkez alanlarına uzaklıklar ise yerleşmelerin şekillenmesinde önemli bir rol oynadığından çalışmada merkezlere olan uzaklıklar birer değişken olarak kullanılmıştır. Buna ek olarak, ilin gelişmesinde etkili olan ve eskiden de olduğu gibi günümüzde de potansiyeli ile destek veren deniz, ildeki yerleşme dokusuna dair bütün oluşumların başlangıcıdır. Günümüzde dahi konut alanı seçimlerinde etkili olan bu potansiyel, dokuyu şekillendirmeye devam etmektedir. İşte bu nedenle de denize olan mesafe, kent formunun mekansal analizi değişkenlerinden bir diğeri olarak ele alınmıştır. Mekansal yayılma sonucu genişleyen sınırlar ve artan mesafeler arasında ulaşılabilirliğin daha kolay sağlanması ise inşa edilen ana arterler, daha sonraları yeni yerleşim dokularının oluşmasında etkili olmuşlardır. Bu arterler boyunca oluşan yeni yerleşim bölgeleri ile yayılma devam etmiş ve bu arterlere olan yakınlık ise önemli bir kriter haline gelmiştir. Dolayısıyla yerleşmenin ana arterler olan TEM ya da E5'e olan uzaklığı çalışmanın diğer bir değişkeni olarak kullanılmıştır.

4.1.6 Arazi Değerleri

İstanbul ilinde yerleşmenin Haliç kenarında başlaması daha sonraları ise deniz kenarı boyunca devam etmesi ile öncelikli yerleşim alanları Boğaziçi bölgesinde yer almıştır. Yapılan köprülerle beraber hem Anadolu yakasında hem de Avrupa yakasında yeni yerleşme bölgeleri oluşmuş ve eski bazı yerleşmeler ise ulaşılabilirlik sebebiyle önem kazanmıştır. Manzara faktörü ve ulaşılabilirlik şehrin genelinde arazi değerlerinin belirlenmesinde etkili olan iki önemli kriterdir. Buna bağlı olarak, daha çok denize yakın bölgeler ve merkeze yakın olan bölgeler yüksek arazi değerlerine sahipken, şehrin çeperlerine doğru gidildikçe arazi değerlerinde bir düşüş gözlenmektedir. Arazinin değerine bağlı olarak da değişebilen kent formu karakteristiklerinin olduğu, özellikle de son dönemde oluşan yeni toplu konut projeleri ile daha iyi anlaşılmıştır. Bütün bunlar göz önünde tutularak arazi değerleri kent formunun mekansal analizinde bir değişken olarak kullanılmıştır.

4.2 Regresyon Analizi

Şehir formunun mekansal analizi için bütün bu değişkenlerin kent formu ile olan ilişkilerini incelemek üzere çoklu regresyon modeli uygulanmıştır ve elde edilen sonuçlar aşağıda verilmiştir.

Tablo 4.1: Bina Yoğunluğunu Etkileyen Faktörler

$$R^2 = 0,507$$

$$F = 8,083$$

$$\text{Sig.} = 0,000^a$$

<i>Değişkenler</i>	<i>Beta</i>	<i>t</i>	<i>Sig.</i>
Ortalama Yapıadası Büyüklüğü	-0,316	-2,894	0,005
Yol Alanı	0,047	0,460	0,647
Nüfus Yoğunluğu	0,343	3,303	0,002
Merkeze Olan Uzaklık	-0,155	-1,265	0,210
Denize Olan Uzaklık	-0,106	-0,720	0,474
TEM-E5 e Olan Uzaklık	0,175	1,585	0,118
Altmerkeze Olan Uzaklık	-0,176	-1,244	0,218
Arazi Değeri	-0,091	-0,818	0,416

Bağımlı Değişken-Bina yoğunluğu

n=72

Bu analizde bina yoğunluğu bağımlı değişken olarak alınmıştır. Çıkan sonuçlara göre bina yoğunluğu ile yapıadası büyüklüğü arasında negatif bir ilişki, nüfus yoğunluğu ile ise doğal olarak pozitif bir ilişki vardır. Yani, yapı adasının büyüklüğü arttıkça bina yoğunluğu azalmaktadır. Bu durum yakın dönem yeni yerleşme örneklerinde benimsenen düşük yoğunluklar ve geniş açık alanlar gibi kararlarla örtüşmektedir.

Analizin diğer bir sonucu olan, bina yoğunluğunun artması ile artan nüfus yoğunluğu ise, binalarda yaşayanların fazla olması nedeniyle açıklanabilir. Sonuç olarak, yapıadası

büyük alanlarda daha düşük bina yoğunluğu buna da bağlı olarak daha düşük bir nüfus yaşamaktadır.

Bina yoğunluğu ile yol alanı, merkeze olan uzaklık, denize olan uzaklık, TEM-E5'e olan uzaklık, altmerkeze olan uzaklık ve arazi değerleri arasında bir ilişki yoktur.

Tablo 4.2: Yapıadası Büyüklüğünü Etkileyen Faktörler

$$R^2 = 0,420$$

$$F = 5,708$$

$$\text{Sig.} = 0,000^a$$

<i>Değişkenler</i>	<i>Beta</i>	<i>t</i>	<i>Sig.</i>
Bina Yoğunluğu	-0,371	-2,894	0,005
Yol Alanı	-0,324	-3,143	0,003
Nüfus Yoğunluğu	-0,045	-0,372	0,711
Merkeze Olan Uzaklık	0,239	1,819	0,074
Denize Olan Uzaklık	0,243	1,554	0,125
TEM-E5 e Olan Uzaklık	-0,179	-1,489	0,142
Altmerkeze Olan Uzaklık	-0,139	-0,901	0,371
Arazi Değeri	-0,341	-3,025	0,004

Bağımlı Değişken-Yapıadası Büyüklüğü

n=72

Yapıadası büyüklüğünün bağımlı değişken, bina yoğunluğu, yol alanı, nüfus yoğunluğu, arazi değeri, denize, merkeze, altmerkeze ve TEM-E5'e olan uzaklıkların bağımsız değişken olarak kullanıldığı bu analizde; yapıadası büyüklüğü ile merkeze olan uzaklık arasında pozitif bir ilişki olduğu ve yapıadası büyüklüğü ile bina yoğunluğu, yol alanı ve arazi değeri arasında ise negatif bir ilişki vardır.

Buna göre, yapıadası büyüklüğü arttıkça yol alanı, arazi değeri ve bina yoğunluğu azaltmakta, merkeze olan mesafe ise artmaktadır. Bu durum ise yapıadalarının daha büyük olduğu, daha düşük yoğunluk kararlarının benimsendiği, arazi fiyatının daha düşük olduğu ve dolayısıyla da denizden uzak mesafelere yerleşmeyi benimseyen konut

gruplarının koşullarını doğrulamaktadır. Özellikle son dönemde gelişen bu yerleşmelerde benimsenen ilkeler, daha düşük yoğunluklu konut birimlerinin olması ve yeşil alana ayrılan alanların artması dolayısıyla da büyük yapıadalarının daha çok yaya odaklı olup, çok fazla taşıt yolunun olmamasıdır. Bunlara ek olarak, son dönemde gelişmelerinin de bir sonucu olarak daha çok boş alanın şehrin çeperlerinde olması ve arazi fiyatlarının da bu bölgelerde düşük olması bu konut gruplarının denizden uzak noktalarda konumlanmalarına neden olmuştur. Bütün bunlar birarada düşünüldüğünde, regresyon analizinin sonucuyla uyum içinde oldukları sonucuna ulaşılmaktadır.

Tablo 4.3: Konut Fiyatını Etkileyen Faktörler

$$R^2 = 0,879$$

$$F = 34,429$$

$$\text{Sig.} = 0,000^a$$

<i>Değişkenler</i>	<i>Beta</i>	<i>t</i>	<i>Sig.</i>
Ortalama Yapıadası Büyüklüğü	0,407	4,416	0,000
Yol Alanı	0,388	4,706	0,000
Denize Olan Uzaklık	-0,182	-2,243	0,037
Konut Metrekaresi	0,631	7,037	0,000

Bağımlı Değişken-Konut Fiyatı

n=30

Konut fiyatının bağımlı değişken olarak, bağımsız değişkenler olarak ise yol alanı, yapıadası büyüklüğü, konut metrekaresi ve denize olan uzaklık kullanılarak yapılan regresyon analizinin sonucu Tablo 4.3 verilmiştir.

Analiz sonucuna göre konut fiyatını en fazla etkileyen faktörler konutun büyüklüğü, yapıadası büyüklüğü ve yol alanıdır. Konut fiyatı ile yola ayrılan alan, yapıadası büyüklüğü ve konut alanı arasında pozitif bir ilişki, deniz olan uzaklık ile ise negatif bir ilişki vardır.

Konut fiyatını en fazla etkileyen konut alanı değişkeni ele alındığında, diğer ülkelerden farklı olan kişisel tercihlerimiz ön plana çıkmaktadır. Daha çok zenginliğin ve prestijin

bir sembolü olarak düşünölen yaşama biriminin alanı, genelde ihtiyacın fazlası şeklinde kullanılmaktadır. Ayrıca alanın büyüklüğü açısından yüksek maliyetlere mal olan bu konut birimlerinin yüksek fiyatlarla satılması olası bir durumdur.

Yapılan regresyon analizi sonucuna göre, ortalama yapıdası büyüklüğü ve konut fiyatı arasındaki pozitif anlamlılık, aslında diğör değışken olan yola ayrılan alanla aynı koşullar altında açıklanabilir. Yol alanının büyüklüğü ve büyük yapıadaları içerisindeki düşük yoğunluklu konut birimleri planlı ve konforlu bir yerleşmenin göstergeleridir. Bu düzenin ve refahın karşısında bu konut yerleşmelerindeki fiyatlar diğör yerleşim bölgelerine göre daha yüksek olmaktadır. Daha önce Song ve Knaap (2003) tarafından yapılan çalışmada da kullanıcıların daha çok bağlantılı yol sistemi için daha fazla ödemeye meyilli oldukları anlaşılmaktadır. Yol alanındaki artış, yerleşmedeki ulaşım problemlerini azalttığı gibi bir yandan da ulaşılabilirliğin artması sebebiyle yerleşme birimini tercih edilir hale getirmektedir. Bu konforlu yaşam birimlerindeki pozitif gelişmeler de konut fiyatlarının artmasına neden olmaktadır.

Konut fiyatlarının denize olan uzaklıkla ters bağlantılı olması ise konut fiyatının daha çok deniz kenarında yüksek, iç kısımlara doğru ise düşmekte olması şeklinde açıklanabilir. Bu durum gerek İstanbul'un tarih boyunca denize bağlı ekonomik yapılanmasının ve gerekse uluslararası araştırmaların da ortaya koyduğu gibi manzaranın konut fiyatı üzerindeki etkisinin bir sonucudur (Benson,1998). Jüstinyen zamanında bile evlerin birbirinin manzarasını kapatmasını engelleyecek yönetmeliklerin olması, manzaranın İstanbul'un yapılanmasında tarih boyunca önemli bir rol oynadığını göstermektedir (Freely, 1999). Ayrıca merkezi iş alanına uzaklığın artması ile konut fiyatlarının azalması, ise Alonso'nun kuramına paralel bir sonuçtur.

Tablo 4.4: 1950'lerden sonra gelişen yerleşim alanlarında bina yoğunluğunu etkileyen faktörler

$$R^2 = 0,401$$

$$F = 4,359$$

$$\text{Sig.} = 0,008^a$$

<i>Değişkenler</i>	<i>Beta</i>	<i>t</i>	<i>Sig.</i>
Ortalama Yapıadası Büyüklüğü	-0,450	-2,153	0,041
Yol Alanı	-0,351	-1,958	0,061
Nüfus Yoğunluğu	0,322	1,987	0,058
Arazi Değerleri	0,044	0,236	0,816

Bağımlı Değişken-Bina Yoğunluğu

n=31

Bu analizde, bina yoğunluğu bağımlı değişken, yol alanı, nüfus yoğunluğu ve arazi değerleri bağımsız değişken olarak kabul edilmiştir. Kullanılan veriler İstanbul'da 1950'lerden önce oluşan yerleşim bölgelerine aittir. Bu analizin sonuçlarına göre, bina yoğunluğunun nüfus yoğunluğu ile pozitif ilişkili, yol alanı ve yapı adasının büyüklüğüyle ise ters ilişkili olduğu fakat arazi değerleri ile herhangi bir anlamlı ilişkinin olmadığı anlaşılmaktadır.

Başka bir deyişle, bina yoğunluğu arttıkça, bunun tabii bir sonucu olarak nüfus yoğunluğu da artmaktadır. Buna karşın yapıadası ve yol alanının azaldığı yerlerde bina yoğunluğu artmaktadır. Bu regresyon analizinde kullanılan verilerin eski yerleşme dokularına ait olması durumu ile de bu sonuçlar anlam kazanmaktadır. Yoğun yerleşmeler arasındaki dar sokaklar, küçük yapıadaları ve yoğun bir nüfus bu dokulara ait belirleyici özelliklerdendir.

Bunlardan farklı olarak, tarihi doku ve 1950'lerden önce gelişen yerleşmelerdeki küçük yapı adaları ve yüksek bina yoğunlukları, yapı adasının alanının azaldıkça, bina yoğunluğunun artması sonucunu açıklamaktadır. Bu durum daima yoğunluğu arttırma eğiliminde olan belediyeler için bir uyarı niteliğinde olabilir.

Tablo 4.5: 1950'lerden sonra gelişen yerleşim alanlarında yapıadası büyüklüğünü etkileyen faktörler

$$R^2 = 0,552$$

$$F = 8,023$$

$$\text{Sig.} = 0,000^a$$

<i>Değişkenler</i>	<i>Beta</i>	<i>t</i>	<i>Sig.</i>
Bina Yoğunluğu	-0,336	-2,153	0,041
Yol Alanı	-0,439	-3,097	0,005
Nüfus Yoğunluğu	-0,030	-0,201	0,842
Arazi Değerleri	-0,399	-2,804	0,009

Bağımlı Değişken-Yapıadası Büyüklüğü

n=31

1950'lerden sonra gelişen yerleşme alanları verileriyle yapılan bu regresyon analizinde ise bağımlı değişken olarak yapıadası büyüklüğü, bağımsız değişkenler ise bina yoğunluğu, nüfus yoğunluğu, yol alanı ve arazi değeridir. Analiz sonucunda elde edilen sonuçlara göre, yapıadası büyüklüğü ile bina yoğunluğu, yol alanı ve arazi değerleri arasında negatif bir ilişki vardır. Bu durum ise daha detaylı olarak yapıadası alanı arttıkça bina yoğunluğunun, yol alanının ve arazi değerinin azaldığı şeklinde açıklanır.

1950'lerden sonra gelişen yerleşme alanları son dönem yerleşim alanlarına göre daha yoğundur. Bunun sonucunda ortaya çıkan yüksek bina yoğunluğuna, daha küçük yapıadaları üzerinde rastlanmaktadır. Ayrıca arazi değerinin arttığı yerde yapıadalarının küçülmesi durumu ise, şu anda yoğun olan yerleşme alanlarının özellikle de deniz kenarında olması dolayısıyla yüksek arazi değerine sahip olmalarıyla örtüşmektedir.

Tablo 4.6: 1950'lerden sonra gelişen yerleşim alanlarında yol alanını etkileyen faktörler

$R^2 = 0,555$

F = 8,115

Sig.= 0,000^a

<i>Değişkenler</i>	<i>Beta</i>	<i>t</i>	<i>Sig.</i>
Ortalama Yapıadası Büyüklüğü	-0,399	-2,615	0,015
Bina Yoğunluğu	-0,179	-1,124	0,271
Denize Uzaklık	0,579	3,199	0,004
TEM-E5 e Uzaklık	-0,143	-0,895	0,379

Bağımlı Değişken-Yol Alanı

n=31

Bu regresyon analizinde yol alanı, 1950'lerden sonra gelişen yerleşim alanları için bağımlı değişken olarak; yapıadası büyüklüğü, bina yoğunluğu, denize uzaklık ve TEM ya da E5 olan uzaklıklar ise bağımsız değişkenler olarak kullanılmıştır. Analiz sonucunda, yapıadası büyüklüğü ve denize olan uzaklıkla yol alanı arasında bir ilişki olduğu anlaşılmıştır. Yol alanı ile yapıadası büyüklüğü arasında negatif, denize olan uzaklık ile ise pozitif bir anlamlılık vardır.

Denizden uzaklaştıkça yola ayrılan alan artmakta, yapıadası büyüklüğü arttıkça ise yol alanı azalmaktadır. Daha önceki analiz sonuçlarıyla da çakışan bu durum, eski yerleşmelerin daha az oranda sahip oldukları yol alanı ve daha çok denize yakın bölgelerde olmaları ile yakından ilgilidir. Ayrıca 1950'lerde denizden çok fazla uzaklaşmayan kompakt bir yapı sergileyen kent, daha sonra yaşanan teknolojik gelişmelerle ve yaşam standardının gelişmesi ile beraber çeperlere doğru yayılmaya başlamıştır.

Tablo 4.7: 1970'lerden sonra gelişen yerleşim alanlarında bina yoğunluğunu etkileyen faktörler

$$R^2 = 0,572$$

$$F = 9,368$$

$$\text{Sig.} = 0,000^a$$

<i>Değişkenler</i>	<i>Beta</i>	<i>t</i>	<i>Sig.</i>
Ortalama Yapıadası Büyüklüğü	-0,574	-3,753	0,001
Yol Alanı	-0,013	-0,100	0,921
Nüfus Yoğunluğu	0,331	2,353	0,026
Arazi Değerleri	-0,397	-2,841	0,008

Bağımlı Değişken-Bina Yoğunluğu

n=33

Bu regresyon analizinde kullanılan değişkenlere ait veriler 1970'lerden sonra gelişen yerleşmelere aittir. Bina yoğunluğunun bağımlı değişken olarak kullanıldığı analizde, yapıadası büyüklüğü, yol alanı, nüfus yoğunluğu ve arazi değerleri ise bağımsız

değişkenler olarak kullanılmıştır. Bu analiz sonucuna göre, 1970'lerden sonra gelişen yerleşme alanlarında bina yoğunluğu ile yapıadası büyüklüğü, nüfus yoğunluğu ve arazi değerleri arasında anlamlı bir ilişki vardı. Nüfus yoğunluğu ile pozitif olan bu anlamlılık, arazi değerleri ve yapıadası büyüklüğü ile ise negatiftir. Yani, 1970'lerden sonra gelişen bu yerleşme alanlarında bina yoğunluğu artarken, nüfus yoğunluğu da artmakta fakat yapıadası büyüklüğü ve arazi değerleri azalmaktadır.

1970'lerden sonra oluşan bu yeni yerleşme alanları ele alındığında, genel olarak iki çeşit yerleşme türü olduğu varsayılabilir ki bunlardan biri, lüks yeni konut grupları, bir diğeri ise gecekondulardır. Gecekonduların daha dağınık yapısı ve lüks konut gruplarının daha konforlu yapısı her iki yerleşme çeşidinde de daha büyük yapıadalarına daha az sayıda binanın konumlanması şeklindedir. Bu durumda da yapıadası alanının artması ile bina yoğunluğunun azalması sonucu beklenen bir durumdur. Bunun gibi olası bir diğer durum ise bina yoğunluğu arttıkça artan nüfus yoğunluğudur. Bu yerleşme dokusu için 1950'lerden sonra gelişen dokudan farklı durum ise, arazi değerlerinin bina yoğunluğunun düştüğü yerde artmasıdır. Bu sonuç, yoğunluğu artırmak eğiliminde olan belediyeler için bir uyarı niteliğindedir. Yoğunluğu artırmak, sadece belediyelerin emlak gelirlerini azaltmakla kalmayıp aynı zamanda da şehir ekonomisine de zarar verecektir.

Tablo 4.8: 1970'lerden sonra gelişen yerleşim alanlarında yapıadası büyüklüğünü etkileyen faktörler

$$R^2 = 0,566$$

$$F = 9,136$$

$$\text{Sig.} = 0,000^a$$

<i>Değişkenler</i>	<i>Beta</i>	<i>t</i>	<i>Sig.</i>
Bina Yoğunluğu	-0,583	-3,753	0,001
Yol Alanı	-0,206	-1,596	0,122
Nüfus Yoğunluğu	-0,081	-0,523	0,605
Arazi Değerleri	-0,509	-3,991	0,000

Bağımlı Değişken-Yapıadası Büyüklüğü

n=33

Son 30 yılda oluşan yerleşmelere ait bu analizde yapıadası büyüklüğü bağımlı değişkendir. Bağımsız değişkenler olarak ise bina yoğunluğu, nüfus yoğunluğu, yol alanı

ve arazi değerleri regresyon analizine sokularak aralarındaki ilişki incelenmiştir. Analize göre, yapıadası büyüklüğü ile bina yoğunluğu ve arazi değerleri arasında yüksek derecede ilişki bulunmaktadır. İki de negatif yönde olan bu etkileşim ile varılan sonuç, son otuz yılda yapılan bu yerleşmelerde, yapıadası büyüklüğü arttıa bina yoğunluğu ve arazi değerlerinin azaldığıdır.

Özellikle son dönemde oluşan daha düşük yoğunluklu konut gruplarını içeren verilerden elde edilen bu sonuç doğruluk göstermektedir. Geniş yapıadaları içerisinde daha çok ayrıık nizam ve düşük yoğunluklu konut gruplarının yer aldığı bu dokuda, yapıadası alanı arttıa bina yoğunluğunun azalması olasıdır. İstanbul geneli için yapılan regresyon analizinde de ulaşılan bu sonuç, kentin çeperlerinde bu tarz yerleşim bölgelerinin sayılarının artmasıyla artış gösterecektir. Arazi fiyatlarının daha düşük olduğu kentin çeper bölgelerinin özellikle geniş alanlar kapsayacak, düşük yoğunluklu ve yüksek konforlu konut grupları tarafından seçilmesi, arazi değerleri azaldıa yapıadalarının büyümesi sonucunu karşılamaktadır.

4.3 Regresyon Analizi Sonucu

Kent formunun oluşumunda etkili olabilecek faktörler ışığında belirlenen farklı değişkenlerle İstanbul iline ait 80 ayrı örneklem alanı içeren verilerle regresyon analizi yapılmıştır. Bu analizde kullanılan değişkenler bina ve nüfus yoğunluğu, yol alanı, yapıadası büyüklüğü, ulaşılabilirlik olarak ayrı ayrı merkeze, altmerkeze, denize ve TEM ya da E5'e olan uzaklıklar, konut fiyatı ve arazi değeridir.

Farklı zaman dilimlerine ait farklı yerleşim birimlerini halen bünyesinde barındırması, bu varolan yerleşmeler üzerinden yeni yerleşim alanların oluşması ve son dönemde bu alanlardan farklı olarak yeni yerleşim birimlerinin özellikle de kentin çevresinde oluşması, il genelinde rastlanan farklı yoğunluk değerlerini karşımıza çıkarmaktadır. Bu sebeple kullanılan yoğunluk değişkeni analizde bina yoğunluğu ve nüfus yoğunluğu olarak iki farklı değerle ele alınmıştır. Değişen yoğunluklarla ve yerleşmenin dokusunun çeşitlenmesiyle ortaya çıkan farklı yol dokuları, farklılaşmaların ortaya net bir şekilde konulmasında ayrı bir değişken olarak ele alınmıştır. Yol ve yoğunluklarla sınırlanan ve kent formunun elemanlarından biri olan yapıadası büyüklüğü ise farklı açılımları ile analizin değişkenlerinden bir diğerini oluşturmuştur. Genel olarak, kent dokusunun

belirleyicileri olan bu kriterlerden başka, kent formunun çeşitlenmesinde rol oynayan ulaşılabilirlik kavramı adına, örneklem alanlarının tarihi merkeze, kendi altmerkezlerine, denize ve TEM ya da E5'e olan uzaklıkları da değişkenler olarak hesaplanmış ve kullanılmıştır. Bütün bu değişkenlerden başka, sosyo-ekonomik açıdan da yararlı olabilecek ve kent formu ile özellikle son dönemde ilişkileri artan konut fiyatları değeri ve arazi değerleri de ayrı ayrı olarak analizin birer değişkenleri olmuşlardır.

Bu analizde on değişken regresyon analizi vasıtasıyla farklı birkaç kademede incelenmiştir. Kademeler örneklem alanı geneli, 1950'lerde sonra ve 1970'lerden sonra gelişen yerleşim alanları olarak ayrıldığı gibi, değişkenlerin bağımlı ya da bağımsız olarak farklı kullanımlarıyla da farklı kademeler oluşmuştur. Buna göre kademelenme;

Bütün alanlarda;

1. bağımlı değişken: bina yoğunluğu

bağımsız değişkenler: ortalama yapıdası büyüklüğü, yol alanı, nüfus yoğunluğu, merkeze olan uzaklık, denize olan uzaklık, TEM-E5'e olan uzaklık, altmerkeze olan uzaklık, arazi değeri

2. bağımlı değişken: yapıdası büyüklüğü

bağımsız değişkenler: bina yoğunluğu, yol alanı, nüfus yoğunluğu, merkeze olan uzaklık, denize olan uzaklık, TEM-E5'e olan uzaklık, altmerkeze olan uzaklık, arazi değeri

3. bağımlı değişken: konut fiyatı

bağımsız değişken: yapıdası büyüklüğü, yol alanı, denize olan uzaklık, arazi değeri
1950'lerden sonra gelişen yerleşme alanlarında;

4. bağımlı değişken: bina yoğunluğu

bağımsız değişken: yapıdası büyüklüğü, yol alanı, nüfus yoğunluğu, arazi değeri

5. bağımlı değişken: yapıdası büyüklüğü

bağımsız değişken: bina yoğunluğu, yol alanı, nüfus yoğunluğu, arazi değeri

6. bağımlı değişken: yol alanı

bağımsız değişken: yapıadası büyüklüğü, bina yoğunluğu, denize olan uzaklık, TEM ya da E5'e olan uzaklık

1970'lerden sonra gelişen yerleşme alanlarında;

7. bağımlı değişken: bina yoğunluğu

bağımsız değişken: yapıadası büyüklüğü, yol alanı, nüfus yoğunluğu, arazi değeri

8. bağımlı değişken: yapıadası büyüklüğü

bağımsız değişken: bina yoğunluğu, yol alanı, nüfus yoğunluğu ve arazi değeri

Bütün bu kademelenmelerle yapılan regresyon analizi sonuçları için ise genel olarak şunlar söylenebilir;

Bütün alanlarda;

1. Bina yoğunluğu arttıkça yapıadası büyüklüğü azalmaktadır.
2. Bina yoğunluğu arttıkça nüfus yoğunluğu artmaktadır.
3. Yapıadası büyüklüğü arttıkça yol alanı azalmaktadır.
4. Yapıadası büyüklüğü arttıkça arazi değeri azalmaktadır.
5. Yapıadası büyüklüğü arttıkça merkeze olan uzaklık artmaktadır.
6. Konut fiyatı arttıkça yapıadası büyüklüğü artmaktadır.
7. Konut fiyatı arttıkça yol alanı artmaktadır.
8. Konut fiyatı azaldıkça, denize olan uzaklık artmaktadır.
9. Konut fiyatı azaldıkça, konutun alanı (metrekaresi) azalmaktadır.

1950'lerden sonra gelişen yerleşme alanlarında;

1. Bina yoğunluğu azaldıkça yapıadaları büyümektedir.
2. Bina yoğunluğu azaldıkça yol alanı büyümektedir.
3. Bina yoğunluğu arttıkça nüfus yoğunluğu artmaktadır.
4. Yapıadası büyüklüğü arttıkça yol alanı azalmaktadır.

5. Yapıadası büyüklüğü arttıkça arazi değeri azalmaktadır.
6. Yol alanı arttıkça denize olan uzaklık artmaktadır.

1970'lerden sonra gelişen yerleşme alanlarında;

1. Bina yoğunluğu azaldıkça yapıadaları büyümektedir.
2. Bina yoğunluğu arttıkça nüfus yoğunluğu artmaktadır.
3. Bina yoğunluğu arttıkça arazi değeri küçülmektedir.
4. Yapıadası büyüklüğü arttıkça arazi değeri küçülmektedir.

Tarihi ve büyük bir şehir olması sebebiyle zengin bir şehir dokusu olan İstanbul'un, şehir formunun mekansal analizi bu çalışmada incelenmiştir. İstanbul ili genelinden elde edilen 80 ayrı örneklem alanda, farklı değişkenlerle çoklu regresyon modeli kullanılarak yapılan sayısal çalışmanın ve aynı zamanda yapılan görsel analizlerin sonucunda, İstanbul İli'nin gerçekten farklı dokuları barındırdığı ortaya çıkmıştır. Farklı bölgelerde farklı zamanların ve farklı akımların etkisi ile gelişen yerleşim bölgeleri arasındaki farklılıklar görsel olarak algılanabildiği gibi sayısal verilerle de bu durum desteklenmiştir. Kent formunun mekansal analizi kapsamında elde edilen sayısal veriler karşılaştırıldığında da alanlar arasındaki farklılıklar göze çarpmaktadır.

Genel olarak bütün alanlara ait verilerle yapılan analiz sonucunda ortaya çıkan durum, İstanbul'un şuanki durumdan farklı değildir. Öyle ki, merkeze yakın daha çok eski dokunun hakim olduğu ve ilk yerleşmeleri bünyesinde barındıran bölgede mevcut olan yoğunluk, beraberinde yoğun nüfusu da getirmektedir (Şekil 4.2). Daha yoğun ve daha küçük yapıadaları birbirinden dar ve teknolojik açıdan daha az gelişmiş yollarla ayrılmaktadır.



Şekil 4.2: İstanbul'dan Yapılaşma Örneği

Merkezden uzaklaştıkça artan yapıdası büyüklükleri ile ortaya çıkan durum daha az bina yoğunluğuna sahip yerleşme bölgeleridir (Şekil 4.3). Yola ayrılan alanların arttığı, nüfus açısından da fazla kalabalık olmayan bu bölgelerde, sunulan koşullar insanların tercihlerini etkielmektedir.



Şekil 4.3: Yeni Konut Projesi Örneği-İstanbul Zen

Bunun sonucunda da ortaya çıkan talep, merkezden uzak ve daha az yoğunluklu ve de konforlu olan bu alanlarda konut fiyatlarının yükselmesi söz konusu olmaktadır. Yine bu alanlarda, konfor koşullarının en yüksek olabilmesi için daha düşük arazi değerleri olan ve de düşük yoğunlukları sunabilmek için geniş boş arazilere ihtiyaç duyan bu yerleşmeler konumlanırken merkezden, dolayısıyla da denizden uzak noktaları seçmek durumunda kalmaktadırlar. Analiz sonucunda bulunan bütün bulgular ise bu açıklamaları desteklemektedir. Bunlara ek olarak, konut metrekaresi ve konfor koşulları arttıkça artan konut fiyatı ise son dönemde İstanbul'un yaşadığı ayrı bir durumdur. Prestijin ve teknoloji ile birlikte gündeme gelen konforun doğal sonucu olan bu durum ise analizin sonuçlarından bir diğeridir. Prestij ve gelişen teknoloji ile daha yüksek konfor koşullarına sahip yeni iş alanları firmalar tarafından da tercih edilmiştir (Şekil 4.4).



Şekil 4.4: Yeni İş Merkezleri

Genel olarak bakıldığında, bu analizin sonuçlarına göre yeni yerleşmeler ve eski yerleşmeler arasındaki fark daha iyi anlaşılmaktadır. Ayrıca, denizden ve merkezden uzaklaştıkça yaşanan değişim, kent çeperlerinde gözlenen gelişmelere de ışık tutmaktadır. Bütün bunlardan daha özel olarak incelenmiş olan 1950'lerden sonra ve 1970'lerden sonra gelişen yerleşme bölgelerindeki analiz sonuçları ise yer yer farklılık göstermektedir. Kent formunun farklılaşmasını gündeme getiren bu durumda fark daha çok yerleşmelerin yoğunlukları ve geliştikleri akımların etkisi ile oluşum niteliklerinin farklılığı ile belirginleşmektedir. Görsel analizlerde daha çok belirgin olan bu durum, yaşanan teknolojik ve sosyo-ekonomik hatta sosyo-kültürel değişmelerle günden güne daha çok gündeme gelecektir.

5. SONUÇ

İstanbul sahip olduğu potansiyellerle geçmişte olduğu gibi günümüzde de önemini koruyan önemli kentlerden biridir. “Her kentin kendine özgü bir tarihi ve coğrafyası vardır. Ancak, tarihi İstanbul’un ki kadar özellikli ve coğrafyası ile bu denli bütünleşmiş kentler enderdir. Tarih ve coğrafyasının bu birlikteliği İstanbul’a dünya şehircilik tarihinde özgöl bir konum kazandırıyor” (Batur, 2004).

Başka başka imparatorlukların başkentliğı görevini taşıması ile birlikte yaşadığı sosyo-kültürel ve ekonomik çeşitlilik yapısal özelliklerinde farklılık yaratmıştır. Yaşadığı mekansal genişlemeye ve fiziksel olarak değişmesine rağmen geçmişteki medeniyetlerden kalan doku ve eserlere hala rastlanmaktadır. Her dönemde yaşadığı dönüşüm ve değişimlerle dinamik bir kent olan İstanbul, yaşanan teknolojik ve ekonomik gelişmelerle de dinamikliğı korumakta ve aynı zamanda bu dinamizm kentin kimliğinde de kendini göstermektedir. Sahip olduğu doğal güzelliklerle de bütünleşen diğer kentsel öğeleri ile kentsel boyutta araştırılmaya değer bir şehirdir.

Tarihi eski dönemlere dayanan kentlerde incelenmesi gereken kent formu kavramı ise birçok farklı bileşeni ile kentin mekansal analizinde en önemlilerden biridir. Kent formunun elemanlarında gözlenen değişiklikler, kentin yaşadığı döneme ışık tuttuğı gibi, geçirdiğı sosyal, kültürel, ekonomik, teknolojik hatta fiziksel değişimler hakkında da fikir vermektedir. Üç ana başlık altında toplanan kent formu elemanlarından sokaklar, ilk yerleşmelerle oluşmaya başlayan, formu ve fonksiyonundaki değişikliklerle farklı amaçlara hizmet eden ve ulaşılabilirliğin temelini oluşturan bir elemandır. Kent formunun elemanlarından bir diğeri olan meydanlar, kullanım amacı değişerek günümüze kadar ulaşmış ama her dönemde kentlerin odak noktalarıdır. Bu sosyal mekanın biraraya gelişlerindeki farklılık kent formunun şekillenmesinde etkili olmaktadır. Üçüncü ve sonuncu kent formu bileşeni olan yapı adaları, farklı fonksiyonları bünyesinde barındıran ve kentin hücreleri şeklinde görev yapan elemanlardır. Bütün bu elemanların biraraya gelişlerindeki farklılıklar ise kent formunun

şekillenmesindeki farklılıkları oluşturmaktadır. Bunlardan başka olarak, kent formunda değişikliklere sebep olan başka faktörler de vardır. Genel olarak, fiziksel, sosyal, kültürel, ekonomik, teknolojik ve politik şartlar başlıkları altında toplayabileceğimiz bu faktörlerle, geçmişten günümüze kent formunun şekillenmesi söz konusudur.

Bütün bunlar bir arada düşünüldüğünde, sahip olduğu tarihi, coğrafi ve doğal potansiyellerle bünyesinde barındırdığı çeşitli kent formu elemanlarıyla ve yaşadığı fiziksel, sosyal, kültürel, ekonomik, teknolojik ve politik değişimlerle İstanbul, kent formunun mekansal analizinin yapılması için çok zengin bir laboratuardır. Daha önce böyle bir çalışmanın yapılmamış olması, hatta gelişmekte olan ülkelerdeki kentlerde kent formunun incelenmesine dair bir çalışmanın olmaması teşvik edici bir durumdur.

Bu kapsamda belirlenen İstanbul'da kent formunun mekansal analizi çalışmasında, belirlenen aşağıdaki değişkenler çerçevesinde sadece görsel bir analiz değil aynı zamanda da sayısal verilerle çalışma yapılmıştır. Daha önce yapılan çalışmalara dayanarak seçilen on değişken aşağıda verilmiştir.

7. yoğunluk (bina-nüfus)
8. yol alanı
9. ortalama yapı adası büyüklüğü
10. ortalama konut fiyatı
11. ulaşılabilirlik (merkezi iş alanına-denize-altmerkeze-TEM, E5'e)
12. arazi değerleri

Kent dokusunun özelliklerinin ortaya konulması için gerekli olan bina ve nüfus yoğunluğu, yola ayrılan alan ve yapı adalarının boyutları ile kentin sosyo-ekonomik kriterlerden olan konut fiyatı ve arazi değerleri ve kentte yeni oluşumlarda etkili olan ulaşılabilirlik kavramı için merkeze, altmerkeze, denize ve önemli bağlantı yollarına uzaklıklar değişken olarak kullanılmıştır. Her biri ayrı ayrı önemli olan bu değişkenler İstanbul ili genelinden belirlenen 80 ayrı örneklem alan için sayısal değer olarak elde edilmiştir. İstanbul her farklı ilçesinden en az bir tane örneklem alanın olmasına dikkat edilerek hem Anadolu ve hem de Avrupa yakasından farklı doku özelliklerini barındıran, farklı oluşum zamanlarına sahip alanlar örneklem alanlar olarak seçilmiştir. Bu seçilen alanlara ait veriler çoklu regresyon modeli kullanılarak, aralarında ki ilişkiler ortaya

konmuştur. Farklı kademelerde yapılan regresyon analizinde kademelenme, yerleşmelerin oluşum zamanlarına göre olduğu gibi bağımlı ve bağımsız değişkenlerin değişmesi ile elde edilmiştir. Buna göre sekiz farklı kademelenmede

1. bağımlı değişken: bina yoğunluğu

bağımsız değişkenler: ortalama yapıadası büyüklüğü, yol alanı, nüfus yoğunluğu, merkeze olan uzaklık, denize olan uzaklık, TEM-E5'e olan uzaklık, altmerkeze olan uzaklık, arazi değeri

2. bağımlı değişken: yapıadası büyüklüğü

bağımsız değişkenler: bina yoğunluğu, yol alanı, nüfus yoğunluğu, merkeze olan uzaklık, denize olan uzaklık, TEM-E5'e olan uzaklık, altmerkeze olan uzaklık, arazi değeri

3. bağımlı değişken: konut fiyatı

bağımsız değişken: yapıadası büyüklüğü, yol alanı, denize olan uzaklık, arazi değeri
1950'lerden sonra gelişen yerleşme alanlarında;

4. bağımlı değişken: bina yoğunluğu

bağımsız değişken: yapıadası büyüklüğü, yol alanı, nüfus yoğunluğu, arazi değeri

5. bağımlı değişken: yapıadası büyüklüğü

bağımsız değişken: bina yoğunluğu, yol alanı, nüfus yoğunluğu, arazi değeri

6. bağımlı değişken: yol alanı

bağımsız değişken: yapıadası büyüklüğü, bina yoğunluğu, denize olan uzaklık, TEM ya da E5'e olan uzaklık

1970'lerden sonra gelişen yerleşme alanlarında;

7. bağımlı değişken: bina yoğunluğu

bağımsız değişken: yapıadası büyüklüğü, yol alanı, nüfus yoğunluğu, arazi değeri

8. bağımlı değişken: yapıadası büyüklüğü

bağımsız değişken: bina yoğunluğu, yol alanı, nüfus yoğunluğu ve arazi değeri yapılan çalışmada elde edilen sonuçlar şu şekildedir.

Regresyon analizinin sonucunda ortaya çıkan durum,

- Konutun metrekaresinin artmasıyla konut fiyatının da artış gösterdiği
- Yapı adasının büyüklüğü ile konut fiyatı arasında pozitif yönde bir anlamlılık olduğu
- Aynı şekilde, yol alanın fazla olduğu bölgelerde konut fiyatının yüksek olduğu
- Denizden uzaklaştıkça konut fiyatında bir azalma olduğu
- Yapı adasının büyüklüğünün arttıkça bina yoğunluğunun azaldığı
- Bina yoğunluğunun artması ile nüfus yoğunluğunun da arttığı
- Arazi değeri düşük olan bölgelerde yapıadası büyüklüklerinin arttığı
- Merkezden uzaklaştıkça yapıadası büyüklüklerinde bir artış olduğu
- Yapıadası büyüklüğünün artması halinde yola ayrılan alanın azaldığı
- 1950'lerden önce gelişen yerleşme bölgelerinde yapıadası büyüklüğünün artması durumunda bina yoğunluğunun azaldığı
- 1950'lerden önce gelişen yerleşme bölgelerinde bina yoğunluğu azaldıkça yola ayrılan alanın arttığı
- Yine bu bölgelerde bina yoğunluğu ile nüfus yoğunluğu arasında pozitif bir anlamlılık olduğu
- Yapıadası büyüklüğünün artması halinde 1950'lerden önce gelişen yerleşim bölgelerinde yol alanının azaldığı
- Şehrin en eski bu dokusunda da denizden uzaklaştıkça yol alanının arttığı
- Yine bu dokuda arazinin değerinin düştüğü yerde yapıadası büyüklüklerinin artış gösterdiği

- 1970’lerde sonra gelişen yerleşme bölgelerinde ise yapıadasının büyüklüğünün artması halinde bina yoğunluğunun düştüğü,
- Bu bölgede de bina yoğunluğunun artması ile birlikte nüfus yoğunluğunun da arttığı
- Daha çok il çeperlerinde rastladığımız bu bölgelerde arazi değerinin düşmesiyle birlikte yapıadalarının büyüklüklerinin arttığı şeklindedir.

İstanbul’da kent formunun mekansal analizi için yapılan bu çalışmadan elde edilen sonuçlar, günümüzde şehir mekanının dinamizmini açıklamaktadır. İlk dönem yerleşme alanları olan tarihi merkez ve çevresi ve hatta denize yakın bölgeler genel olarak hem bina yoğunluğu ve hem de nüfus yoğunluğu olarak yüksek değerler göstermektedir. Büyüklük olarak daha küçük olan bu bölgedeki yapıadaları daha az oranda yollarla birbirinden ayrılmaktadır. Merkezden ve denizden uzaklaştıkça azalan arazi fiyatlarına sahip alanlarda karşımıza çıkan artan yapıadası büyüklükleri ile birlikte azalan bina yoğunluklarıdır. Son dönemde ilin çeperlerinde gelişen metropoliten alan (Özçevik, 2004), yeni yerleşim bölgeleri yaşanan teknolojik ve ekonomik gelişmelerle ulaşılabilirliğin de sağlanması ile kent formlarının çeşitlenmesinde etkili olmuşlardır. Daha az yoğunluklu ve konfor koşullarının daha yüksek seviyelerde olduğu bu yerleşim alanlarına artan talep özellikle bu bölgelerde konut fiyatlarının yükselmesine neden olmaktadır. Ayrıca, artan konut metrekaresi ile artan konut fiyatı son dönemde yaşanan daha çok prestij olgusuyla ilgili bir durumdur. Arazi değerlerinin daha düşük ve yerleşilebilir boş alanların daha çok olduğu bölgelerin daha çok ilin çeperlerinde bulunması bu bölgelerin yeni yerleşim bölgeleri olarak seçilmesinde en büyük etkenlerdir. Analiz sonuçlarıyla da desteklenebilen bu durum, yaşanacak yeni teknolojik ve ekonomik gelişmelerle ulaşılabilirliğin daha da kolay hale gelmesi ile artış göstereceği benzetilmektedir. Ayrıca, benimsenen yeni akımlar ve politikalar da kent formunun şekillenmesinde etkilerini sürdürmeye devam edeceklerdir.

Sonuç olarak ikiliklerin, kırılmaların ve kutuplaşmaların kenti olan (Keyder, 1999), İstanbul’da yeni yerleşme ve eski yerleşme bölgeleri arasındaki hem görsel olarak hem de sayısal verilerle ortaya konan farklılıklar, denizden ve merkezden uzaklaştıkça değişen yapılaşma koşulları, değişen tercihlerin, teknolojik ve ekonomik gelişmelerle

uygulanabilir hale gelmesi sonucu ortaya çıkan yeni yerleşme bölgeleri, döneme hakim olan akımlar ve politikalar, değişen sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel değerler ile kent formu elemanları dolayısıyla da kent formu örnekleri çeşitlenmektedir.

Bu çalışmanın sonuçları şehir plancılarının, tasarımcılarının, mimarların, karar vericilerin ve yatırımcıların yapacakları çalışmalara altlık oluşturabileceği gibi sağlıklı karar vermelerinde yardımcı olacaktır. Aynı zamanda İstanbul İli'nin mekansal yorumunun yapılmasında, kuramsal gelişmelerin ve ampirik incelemelerin yapılmasında önemli olacaktır.

Bundan sonraki çalışmalarda, kent formunun mekansal analizinin İstanbul İl kapsamındaki örneklem alanlarının ve incelenen değişkenlerin sayısının arttırılarak yapılması önerilebilir. Ayrıca kent formunun sosyal ve kültürel boyutları hatta antropolojik bulgular da değişkenler arasına eklenerek yaşam kalitesinin yükseltilmesini hedefleyen bir çalışma ortaya konabilir.

KAYNAKLAR

- Akbayar, N. (Eds.)**, 1993-1994. Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Türkiye ve Ekonomik Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul.
- Alonso, W.**, 1964, *Location and Land Use: Toward a General Theory of Land Rent*, Harvard University Press, Cambridge.
- Anderson, W. P., Kanaroglou, P. S. and Miller, E. J.**, 1996, Urban form, energy and the environment: a review of issues, evidence and policy, *Urban Studies*, **33**, 1, 7-35.
- Asabere, P. K., Hachey G. and Grubaugh S.**, 1989, Architecture, historic zoning, and the value of homes, *Journal of Real Estate Finance and Economics*, **2**, 3, 181-195.
- Asabere, P. K.**, 1990. The value of a neighborhood street with reference to the cul-de-sac, *Journal of Real Estate Finance and Economic*, **3**, 185-193.
- Asami Y., Kubat A. S. and İstek C.**, 2001, Characterization of the street networks in the traditional Turkish urban form, *Environment and Planning B: Planning and Design*, **28**, 777-795.
- Audirac, I.**, 2002. Information technology and urba forms, *Journal of Planning Literature*, **17**, 2, 213-256.
- Barton, H., Grant, M., and Guise, R.**, 2005. *Shaping Neighbourhoods*, Spon Press, New York.
- Batur, A.**, 2004. Urban structure of Istanbul, *ITU Journal of the Faculty of Architecture*, **1**, 2, 1-11.
- Benfield, K., Chen, D., and Raimi, M.**, 1999. *How Urban Sprawl is Undermining America's Environment, Economy and Social Fabric*, Natural Resources Defense Council.

- Benson, E. D., Hansen J. L., Swartz A. L. and Smersh G. T.,** 1998, Prising residential amenities: the value of a view, *Journal of Real Estate Finance and Economics*, **16**, 1, 55-73.
- Brower, S.,** 1992. Influences on urban form, *Journal of Architectural and Planning Research*, **9**, 4, 271-273.
- Çelik, Z.,** 1996. *19. yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul.
- Dökmeci V. ve Çıracı, H.,** 1990, *Beyoğlu*, Turing, İstanbul.
- Dökmeci V. ve Akkal, L., ve Dülgeroğlu, Y.,** 1993. *İstanbul Şehir Merkezi Transformasyonu ve Büro Binaları*, Literatür Yayıncılık, İstanbul.
- Duany, A. and Plater-Zyberk E.,** 1992, The second coming of the American small town, *Plan Canada*, May, 6-13.
- Frank, L. and Engelke N.,** 2001, The built environment and human activity patterns: exploring the impacts of urban form on human health, *Journal of Planning Literature*, **16**, 202-218.
- Freely, J.,** 1999. *Saltanat Şehri İstanbul*, İletişim Yayıncılık, İstanbul.
- Guttery, R. S.,** 2002, The effects of subdivision design on housing values: the case of alleyways, *Journal of Real Estate Research*, **23**, 3, 265-273.
- http://www.bahcesehir-bld.gov.tr/belediye/f_bahcesehir/ayrintiy.php?came=6.jpg, 08.02.2006.
- <http://www.eyup.bel.tr/bpi.asp?caid=344&cid=564>, 08.02.2006.
- <http://www.galeri.istanbul.gov.tr>, 16.02.2006.
- <http://www.gaziosmanpasa.bel.tr/bpi.asp?caid=60&cid=590>, 08.02.2006.
- <http://www.istanbul.gov.tr/Default.aspx?pid=292>, 08.02.2006.
- <http://www.istanbul.gov.tr/Default.aspx?pid=324>, 08.02.2006.
- <http://www.maltepe.bel.tr/Maltepe/MaltepeTarihi.aspx>, 08.02.2006.
- <http://www.uskudar-bld.gov.tr/eportal/usk/t1.jsp?PageName=tarihce>, 08.02.2006.
- <http://www.yapikredikoray.com.tr/zen.asp>, 16.02.2006.
- Jones, C. and MacDonald C.,** 2004. Sustainable urban form and real estate markets, *European Real Estate Society Conference*, Milan, Italy, June 2004.

- Keyder, Ç.**, 1999. *İstanbul Küresel ile Yerel Arasında*, Metis Yayınları, İstanbul.
- Kıray, M.**, 1998. *Kentleşme Yazıları*, pp.105-120, Bağlam Yayıncılık, İstanbul.
- Kuban, D.**, 1996. *İstanbul Bir Kent Tarihi*, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul.
- Lillebye, E.**, 1996. Architectural and functional relationships in street planing: an historical view, *Landscape and Urban Planning*, **35**, 85-105
- Longley, P. A. and Mesev V.**, 1995. Morphology from imagery: detecting and measuring the density of urban land use, *Environment and Planning A*, **27**, 759-780.
- Longley, P. A. and Mesev V.**, 2000. On the measurement and generalisation of urban form, *Environment and Planning A*, **32**, 473-488.
- Lynch, K.**, 1984. *Good City Form*, MIT Press, Cambridge.
- Mesev T. V., Longley P. A., Batty M. and Xie Y.**, 1995. Morphology from imagery: detecting and measuring the density of urban land, *Environment and Planning A*, **27**, 759-780.
- Müller-Wiener, W.**, 2001. *İstanbul'un tarihsel topografyası*, Eds. Sayın, Ü., YKY, İstanbul.
- Oikarinen, E.**, 2006. The diffusion of housing price movements from center to surrounding areas, *Journal of Housing Research*, **15**, 1, 3-29.
- Özçevik, Ö.**, 2004. Peri-urbanization analysis in the metropoliten context: the case of Istanbul metropolitan areas, *ITU Journal of the Faculty of Architecture*, **1**, 2, 58-76.
- Panerai, P., Castex, J., Depaule, J., and Samuels I.**, 2004. *Urban Forms*, Architectural Press, Burlington.
- Rapoport, A.**, 1990. *History and precedent in environmental design*, Plenum Press, New York.
- Song, Y. and Knaap G. J.**, 2003. New urbanism and housing values: a disaggregated assessment, *Journal of Urban Economics*, **54**, 2, 218-238.
- Song, Y. and Knaap G. J.**, 2004. Measuring urban form, *Journal of American Planning Association*, **70**, 2, 210-225.

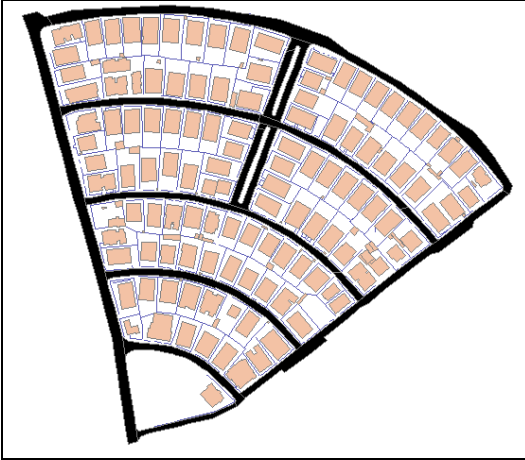
- Song, Y.**, 2005. Smart growth and urban development pattern: a comparative study, *International Regional Science Review*, **28**, 2, 239-265.
- Thompson, C. W.**, 2002. Urban open space in the 21st century, *Landscape and Urban Planning*, **60**, 2, 59-72.
- Tsai Y.**, 2005. Quantifying urban form: compactness versus 'sprawl', *Urban Studies*, **42**, 1, 141-161.
- Vandell, K. D. and Lane J. S.**, 1989. The economics of architecture and urban design: some preliminary findings, *American Real Estate and Urban Economics Association Journal*, **17**, 2, 235-260.
- Whitehand, J. W. R.**, 1994. Development cycles and urban landscapes, *Geography*, **79**, 1, 1-17.
- Whitehand, J. W. R.**, 2001. *The Physical Form of the Cities: A Historico-Geographical Approach*, Handbook of Urban Studies, 69-87, SAGE Publications, London-Thousand Oaks- New Delhi.
- Xaveer de Geyter Architects**, 2002. *After Sprawl*, NAI Publishers, Rotterdam.
- Yıldız, H.**, 2004. Istanbul new housing trends: the structural analysis of housing pattern in the process of urbanization and globalization, *ITU Journal of the Faculty of Architecture*, **1**, 2, 77-90.

EK A- Örneklem Alanları



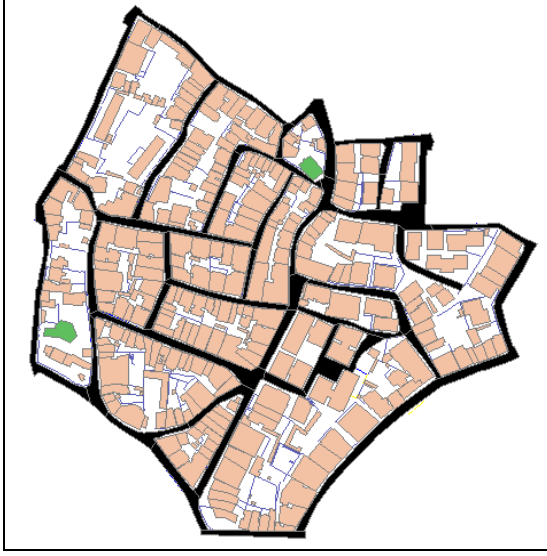
yol alanı	2284,85
bina alanı	10336,93
toplam alan	12621,78

Şekil A.1: Örneklem Alanı 1-Küçükçekmece



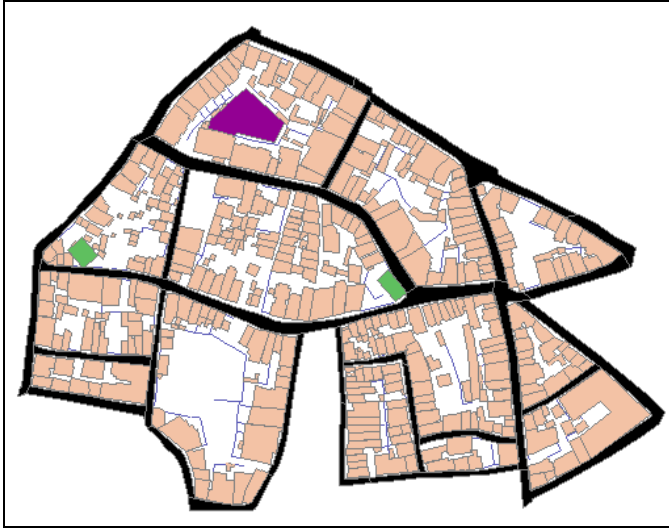
yol alanı	18884,41
bina alanı	41969,1
toplam alan	60853,51

Şekil A.2: Örneklem Alanı 2-Bahçelievler



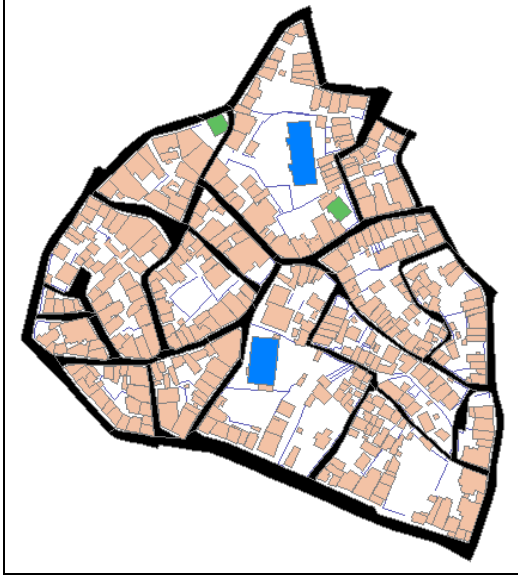
yol alanı	16489,39
bina alanı	44639,33
toplam alan	61128,72

Şekil A.3: Örneklem Alanı 3-Fatih



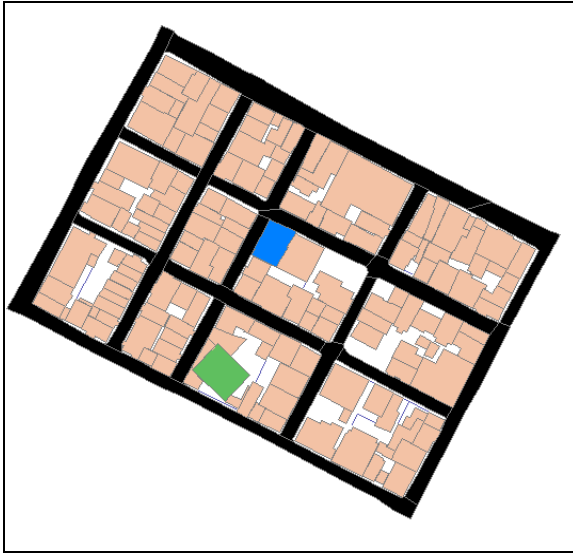
yol alanı	14379,39
bina alanı	41114,36
toplam alan	55493,75

Şekil A.4: Örneklem Alanı 4-Fatih



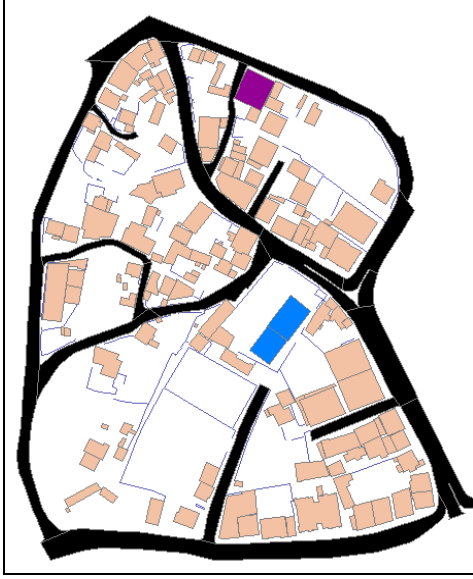
yol alanı	11271,54
bina alanı	59110,09
toplam alan	70381,63

Şekil A.5: Örneklem Alanı 5-Fatih



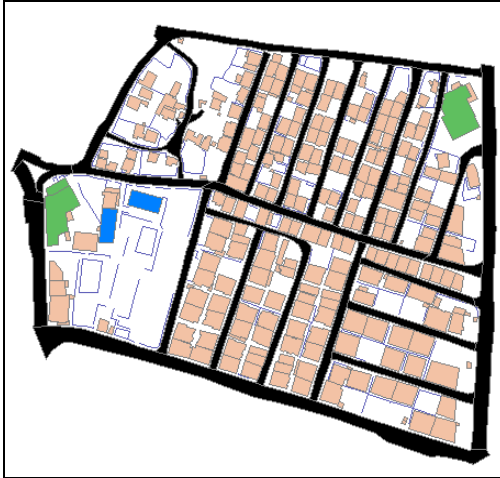
yol alanı	3842,16
bina alanı	9518,74
toplam alan	13360,90

Şekil A.6: Örneklem Alanı 6-Fatih



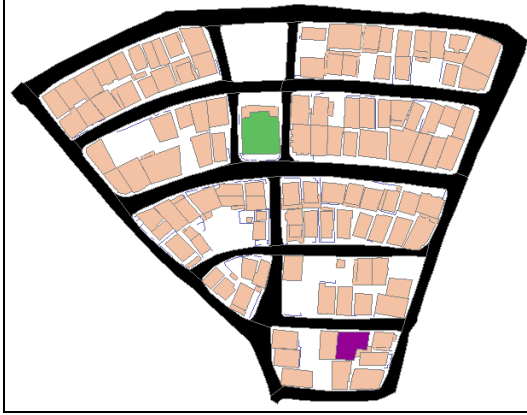
yol alanı	9558,5
bina alanı	15509,16
toplam alan	25067,66

Şekil A.7: Örneklem Alanı 7-Bahçelievler



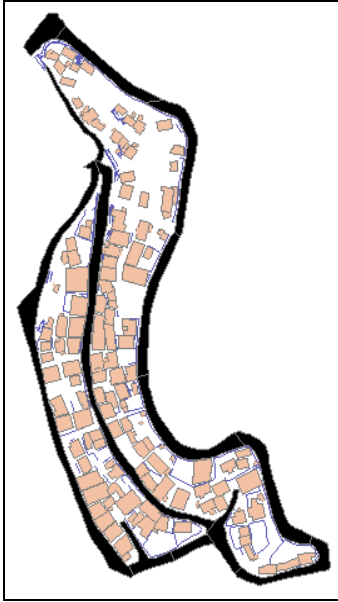
yol alanı	28491,7
bina alanı	34817,09
toplam alan	63308,79

Şekil A.8: Örneklem Alanı 8-Bahçelievler



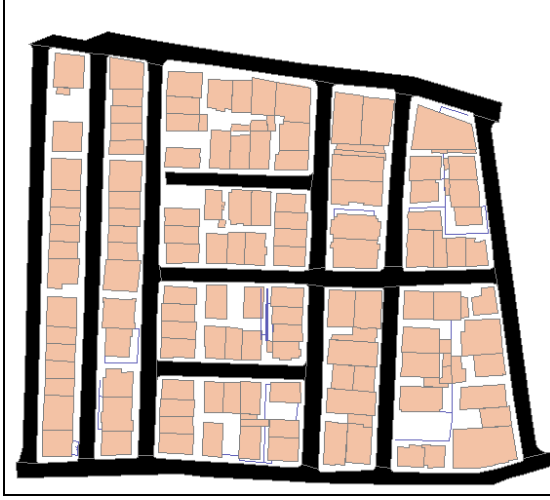
yol alanı	21947,64
bina alanı	28087,74
toplam alan	50035,38

Şekil A.9: Örneklem Alanı 9-Kağıthane



yol alanı	10573,25
bina alanı	11777,69
toplam alan	41081,73

Şekil A.10: Örneklem Alanı 10-Kağıthane



yol alanı	9929,13
bina alanı	14379,06
toplam alan	24308,19

Şekil A.11: Örneklem Alanı 11-Bayrampaşa



yol alanı	6092
bina alanı	6391,6
toplam alan	12483,60

Şekil A.12: Örneklem Alanı 12-Gaziosmanpaşa



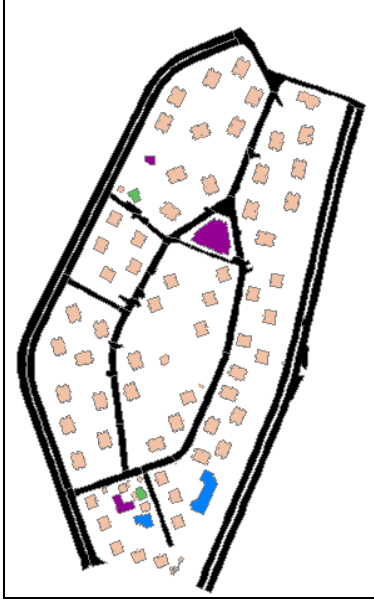
yol alanı	10336,81
bina alanı	13695,5
toplam alan	24032,31

Şekil A.13: Örneklem Alanı 13-Gaziosmanpaşa



yol alanı	26418,27
bina alanı	11932,9
toplam alan	38351,17

Şekil A.14: Örneklem Alanı 14-Esenler



yol alanı	56914,81
bina alanı	30893,33
toplam alan	278683,28

Şekil A.15: Örneklem Alanı 15-Küçükçekmece



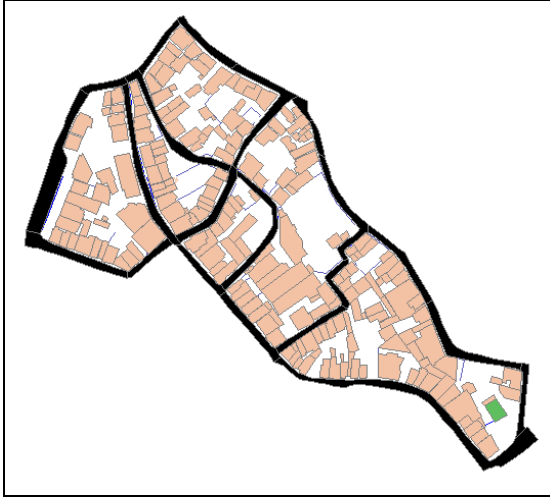
yol alanı	6904,44
bina alanı	6583,95
toplam alan	13488,39

Şekil A.16: Örneklem Alanı 16-Eyüp



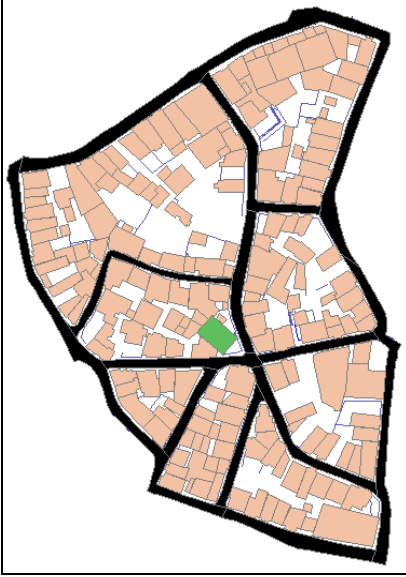
yol alanı	5875,95
bina alanı	10162,16
toplam alan	16038,11

Şekil A.17: Örneklem Alanı 17-Fatih



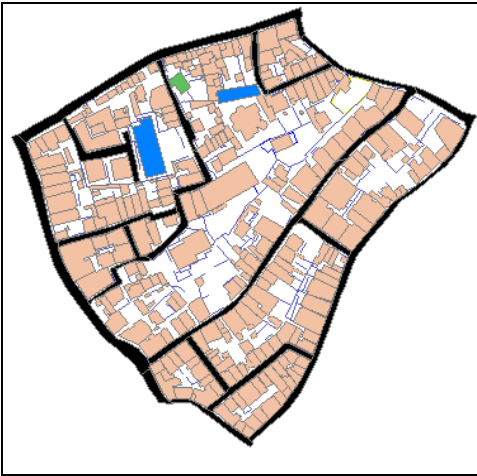
yol alanı	7079,4
bina alanı	16636,57
toplam alan	23715,97

Şekil A.18: Örneklem Alanı 18-Fatih



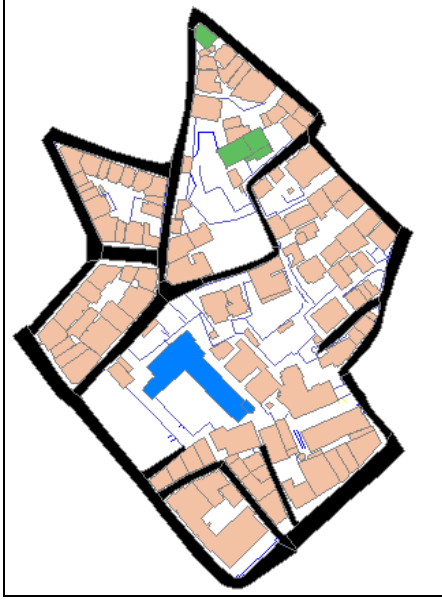
yol alanı	4818,05
bina alanı	11332,17
toplam alan	16150,22

Şekil A.19: Örneklem Alanı 19-Eminönü



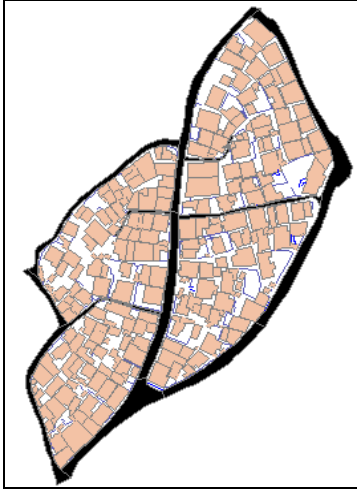
yol alanı	10443,48
bina alanı	30934,36
toplam alan	41377,84

Şekil A.20: Örneklem Alanı 20-Fatih



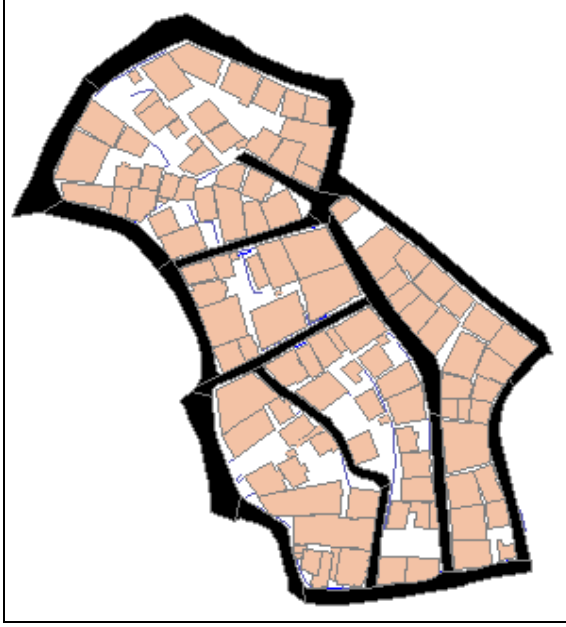
yol alanı	9902,72
bina alanı	20579,97
toplam alan	30482,69

Şekil A.21: Örneklem Alanı 21-Beyoğlu



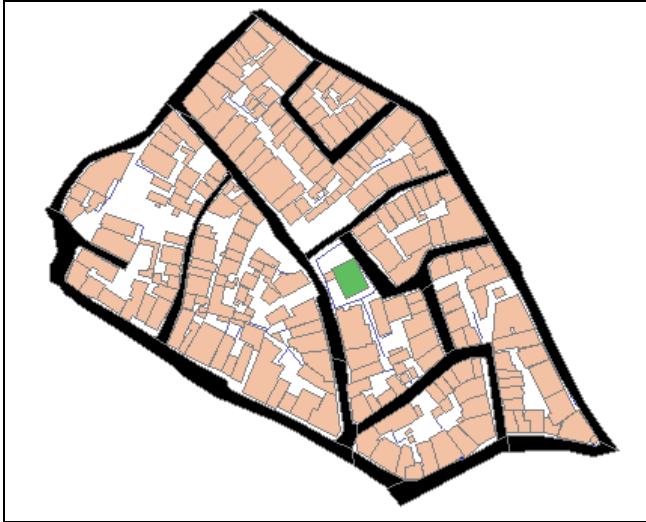
yol alanı	4138,26
bina alanı	13484,9
toplam alan	17623,16

Şekil A.22: Örneklem Alanı 22-Eyüp



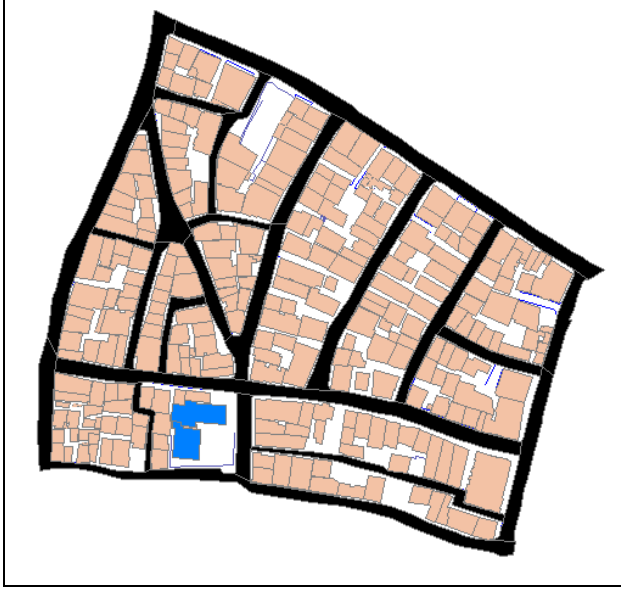
yol alanı	6362,94
bina alanı	12432,75
toplam alan	25884,14

Şekil A.23: Örneklem Alanı 23-Şişli



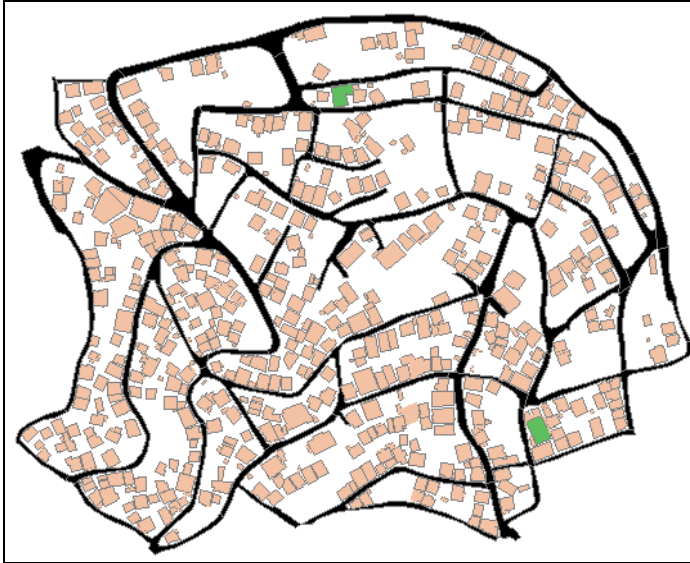
yol alanı	10804,94
bina alanı	22983,33
toplam alan	33788,27

Şekil A.24: Örneklem Alanı 24-Fatih



yol alanı	18264,56
bina alanı	36184,33
toplam alan	67498,32

Şekil A.25: Örneklem Alanı 25-Zeytinburnu



yol alanı	31626,08
bina alanı	62291,63
toplam alan	208462,73

Şekil A.26: Örneklem Alanı 26-Üsküdar



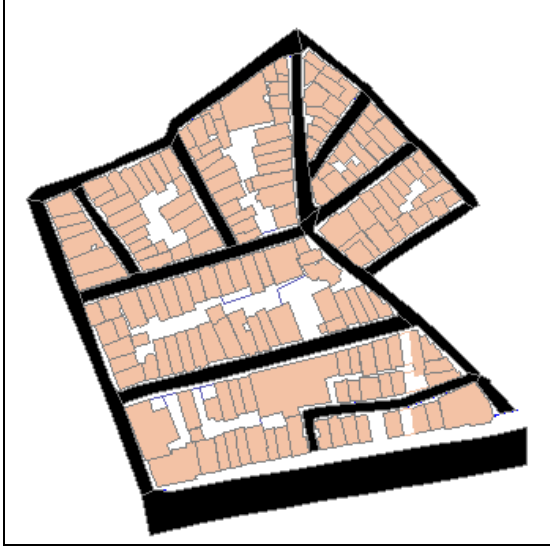
yol alanı	27977,46
bina alanı	68009,75
toplam alan	185838,80

Şekil A.27: Örneklem Alanı 27-Üsküdar



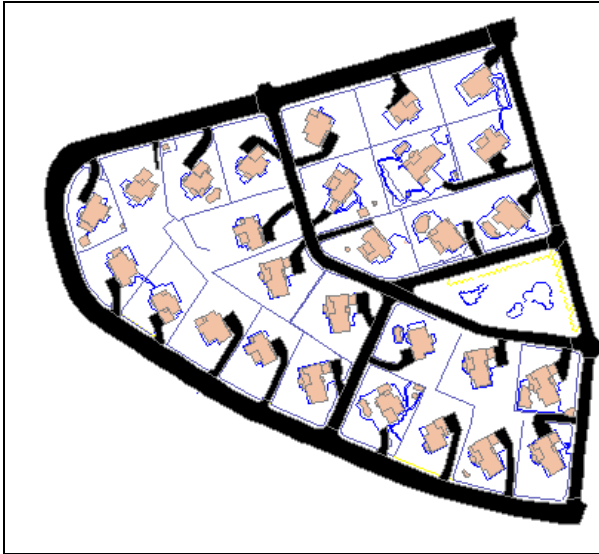
yol alanı	10531,83
bina alanı	21576,12
toplam alan	59313,92

Şekil A.28: Örneklem Alanı 28-Üsküdar



yol alanı	4843,73
bina alanı	10109,96
toplam alan	14953,69

Şekil A.29: Örneklem Alanı 29-Beyoğlu



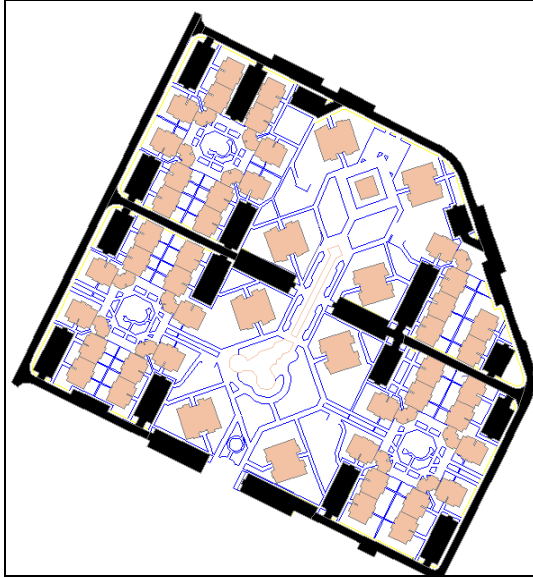
yol alanı	17868,97
bina alanı	7751
toplam alan	25619,97

Şekil A.30: Örneklem Alanı 30-Büyükçekmece



yol alanı	12296,87
bina alanı	11506,14
toplam alan	23803,01

Şekil A.31: Örneklem Alanı 31-Büyükçekmece



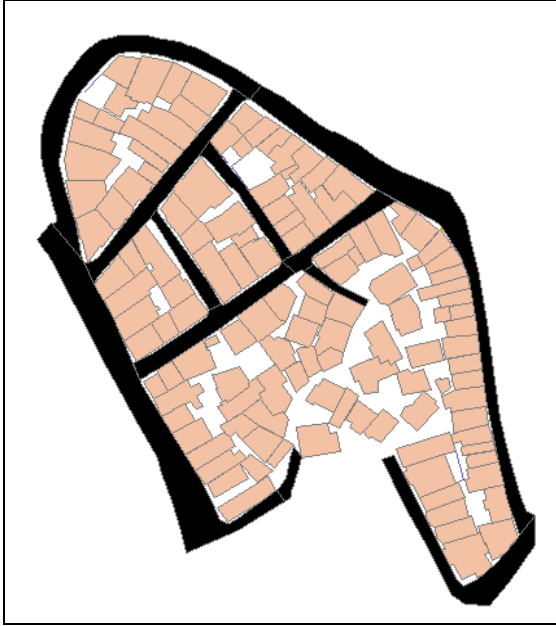
yol alanı	22361,98
bina alanı	23057,98
toplam alan	45419,96

Şekil A.32: Örneklem Alanı 32-Büyükçekmece



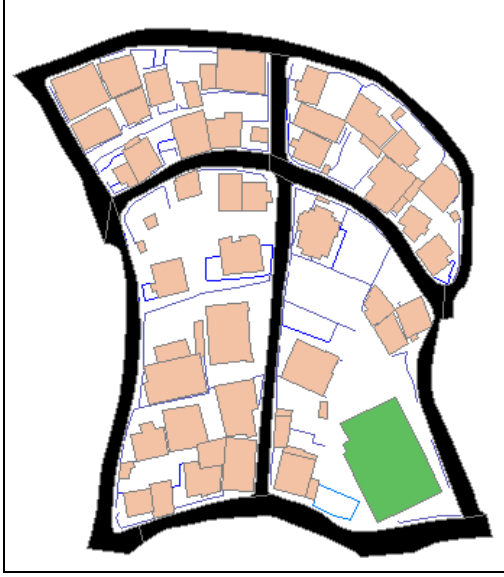
yol alanı	11011,77
bina alanı	6841,63
toplam alan	17853,40

Şekil A.33: Örneklem Alanı 33-Ümraniye



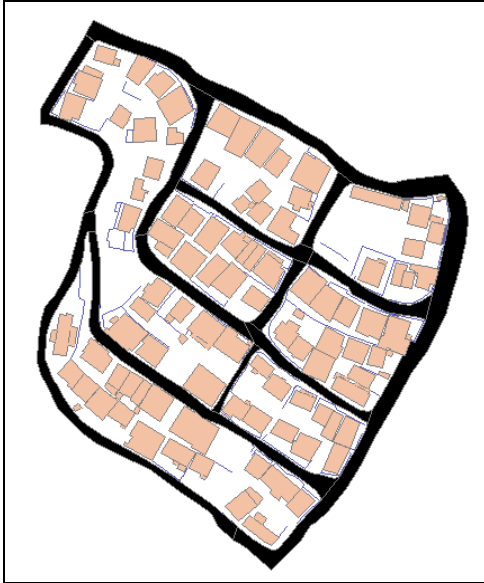
yol alanı	3369,23
bina alanı	7113,11
toplam alan	10482,34

Şekil A.34: Örneklem Alanı 34-Sarıyer



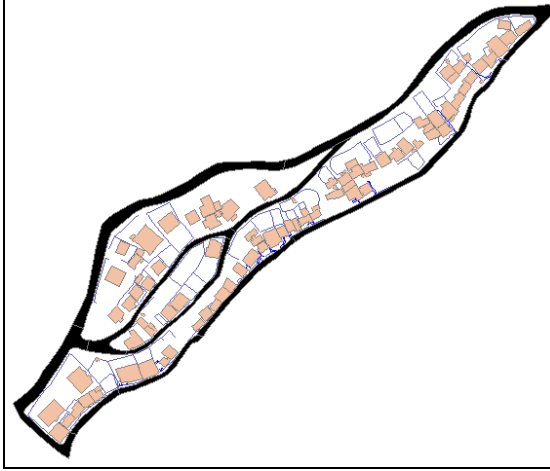
yol alanı	3947,67
bina alanı	5269,05
toplam alan	9216,72

Şekil A.35: Örneklem Alanı 35-Sarıyer



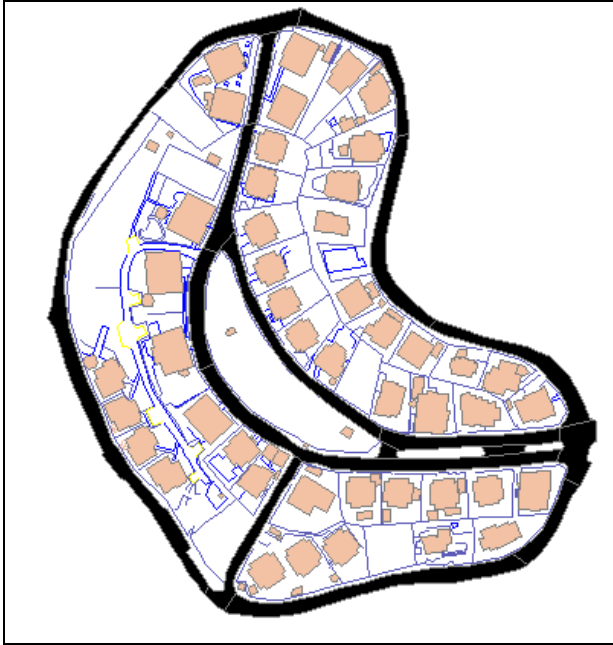
yol alanı	6089,67
bina alanı	8664,15
toplam alan	14753,82

Şekil A.36: Örneklem Alanı 36-Sarıyer



yol alanı	6478,69
bina alanı	7159,82
toplam alan	13638,51

Şekil A.37: Örneklem Alanı 37-Sarıyer



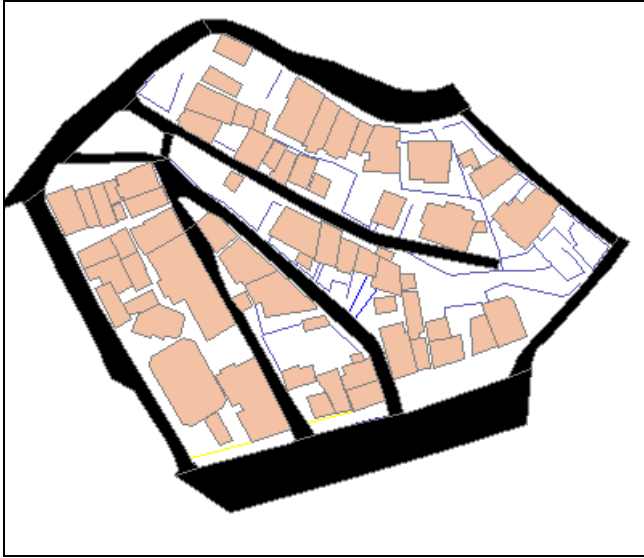
yol alanı	10222,62
bina alanı	11182,75
toplam alan	21405,37

Şekil A.38: Örneklem Alanı 38-Sarıyer



yol alanı	7202,94
bina alanı	7955,81
toplam alan	15158,75

Şekil A.39: Örneklem Alanı 39-Beykoz



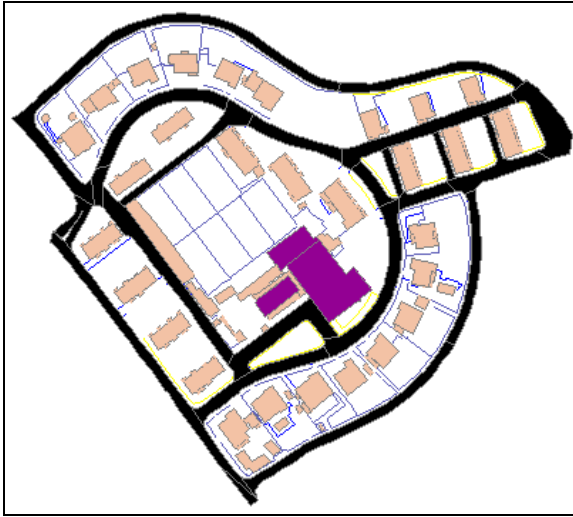
yol alanı	4248,19
bina alanı	4920,72
toplam alan	9168,91

Şekil A.40: Örneklem Alanı 40-Sarıyer



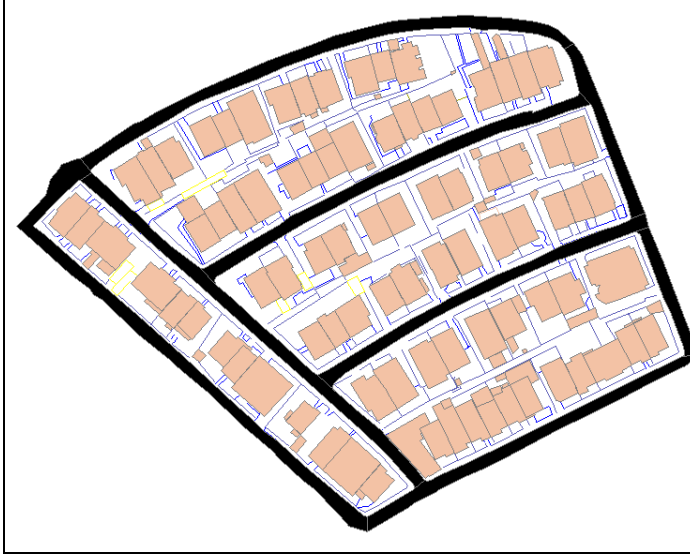
yol alanı	11610,83
bina alanı	9777,3
toplam alan	21388,13

Şekil A.41: Örneklem Alanı 41-Beşiktaş



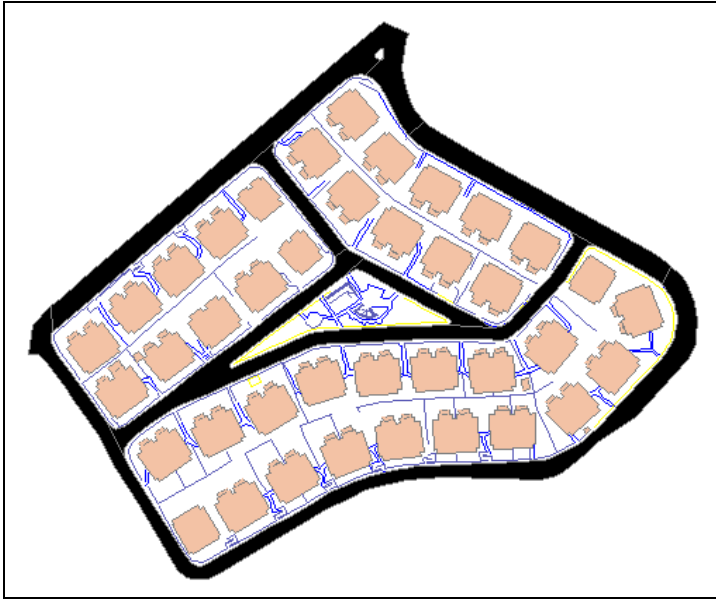
yol alanı	13644,02
bina alanı	8285,95
toplam alan	21929,97

Şekil A.42: Örneklem Alanı 42-Beşiktaş



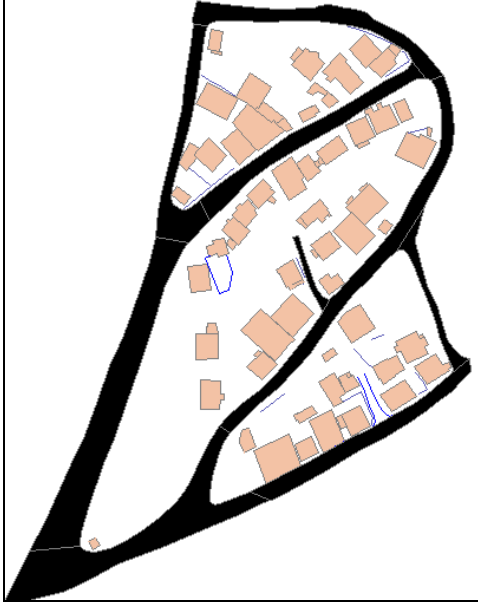
yol alanı	6606,78
bina alanı	15371,84
toplam alan	21978,62

Şekil A.43: Örneklem Alanı 43-Şişli



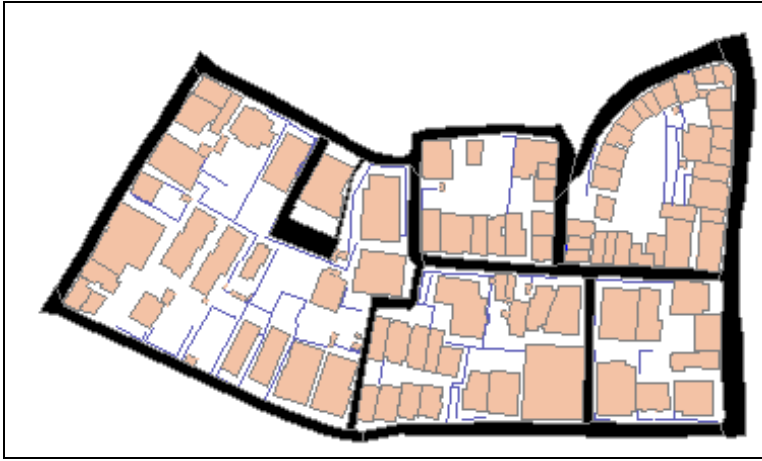
yol alanı	6663
bina alanı	8440,11
toplam alan	15103,11

Şekil A.44: Örneklem Alanı 44-Beykoz



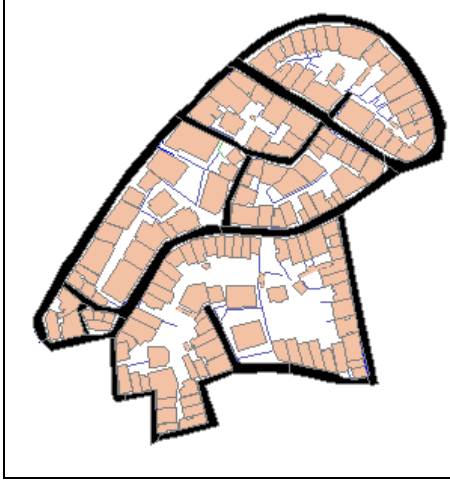
yol alanı	5854,54
bina alanı	4566,31
toplam alan	10420,85

Şekil A.45: Örneklem Alanı 45-Ümraniye



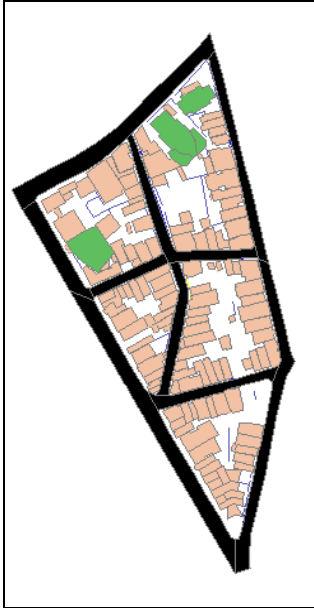
yol alanı	7357,26
bina alanı	14514,02
toplam alan	21871,28

Şekil A.46: Örneklem Alanı 46-Beşiktaş



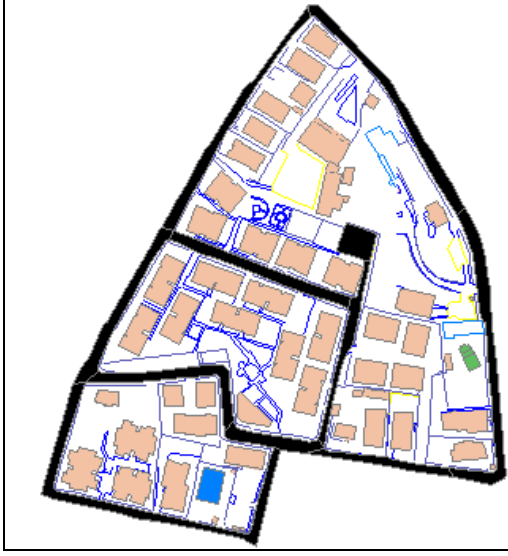
yol alanı	8511,75
bina alanı	44499,38
toplam alan	53011,13

Şekil A.47: Örneklem Alanı 47-Üsküdar



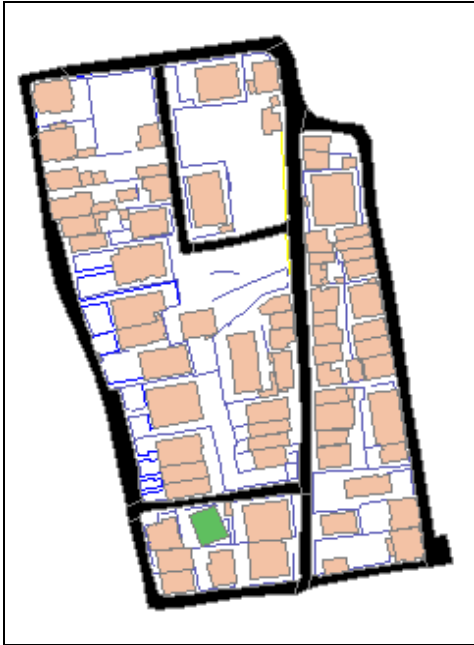
yol alanı	6808,13
bina alanı	8062,66
toplam alan	14870,79

Şekil A.48: Örneklem Alanı 48-Üsküdar



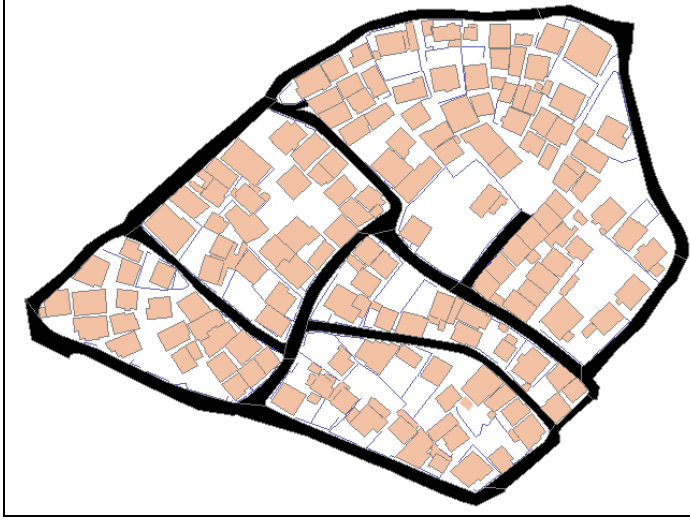
yol alanı	11322,73
bina alanı	15289,09
toplam alan	26611,82

Şekil A.49: Örneklem Alanı 49-Kadıköy



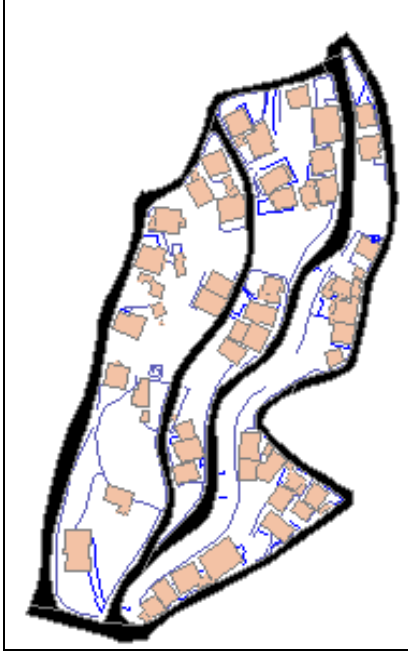
yol alanı	6082,61
bina alanı	10407,5
toplam alan	16490,11

Şekil A.50: Örneklem Alanı 50-Üsküdar



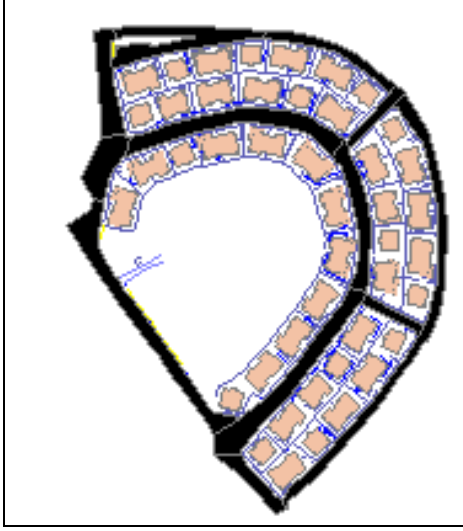
yol alanı	6357,55
bina alanı	15821,13
toplam alan	22178,68

Şekil A.51: Örneklem Alanı 51-Üsküdar



yol alanı	6169,59
bina alanı	5485,42
toplam alan	11655,01

Şekil A.52: Örneklem Alanı 52-Üsküdar



yol alanı	9235,02
bina alanı	8741,12
toplam alan	17976,14

Şekil A.53: Örneklem Alanı 53-Üsküdar



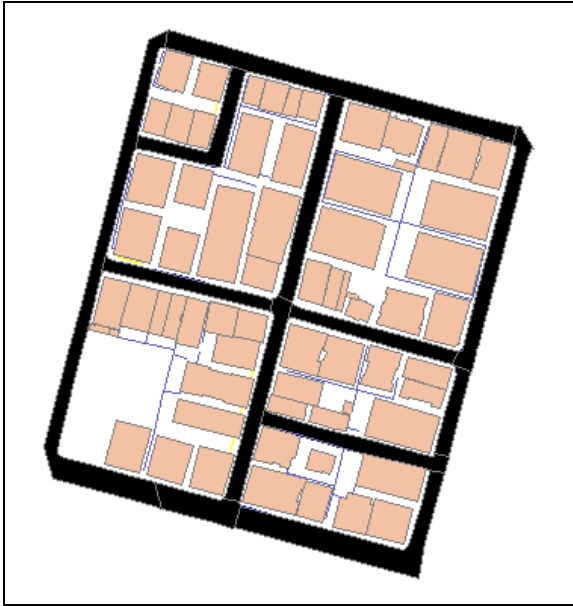
yol alanı	8835,11
bina alanı	10200,9
toplam alan	19036,01

Şekil A.54: Örneklem Alanı 54-Üsküdar



yol alanı	7728,92
bina alanı	9106,16
toplam alan	16835,08

Şekil A.55: Örneklem Alanı 55-Ümraniye



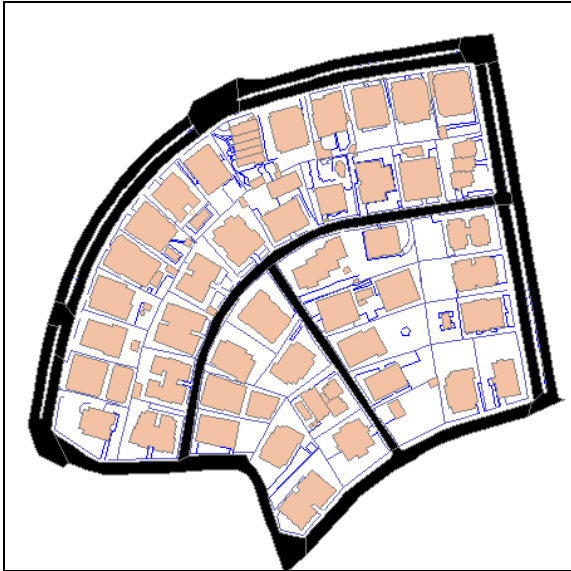
yol alanı	10729
bina alanı	18423,91
toplam alan	29152,91

Şekil A.56: Örneklem Alanı 56-Avcılar



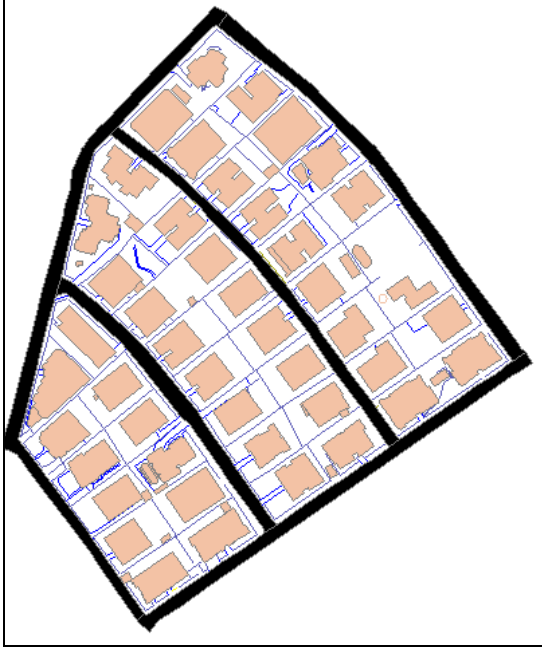
yol alanı	7470,67
bina alanı	13964,82
toplam alan	21435,49

Şekil A.57: Örneklem Alanı 57-Küçükçekmece



yol alanı	13194,62
bina alanı	18144,79
toplam alan	31339,41

Şekil A.58: Örneklem Alanı 58-Bakırköy



yol alanı	9468,41
bina alanı	20319,93
toplam alan	29788,34

Şekil A.59: Örneklem Alanı 59-Bakırköy



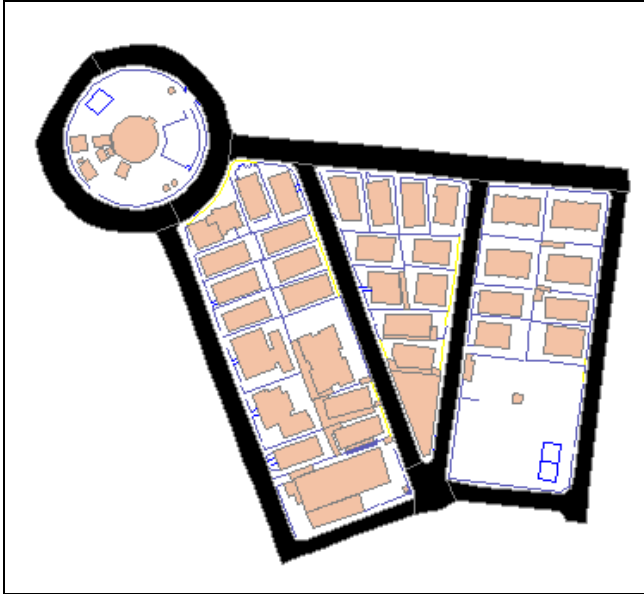
yol alanı	9332,93
bina alanı	15956,89
toplam alan	25289,82

Şekil A.60: Örneklem Alanı 60-Bakırköy



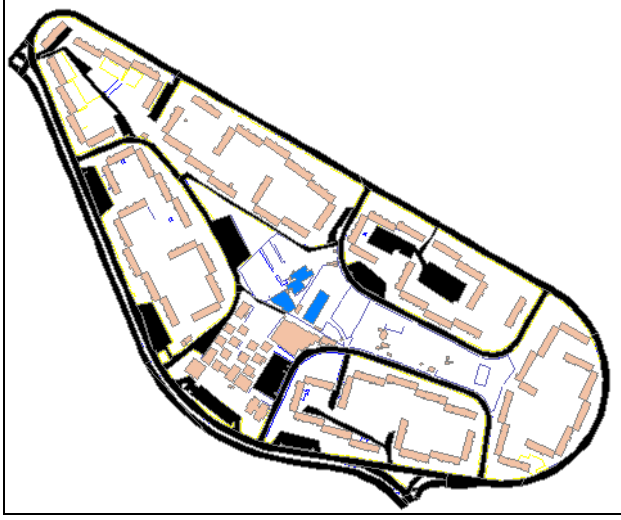
yol alanı	11978,87
bina alanı	13208,92
toplam alan	25187,79

Şekil A.61: Örneklem Alanı 61-Bakırköy



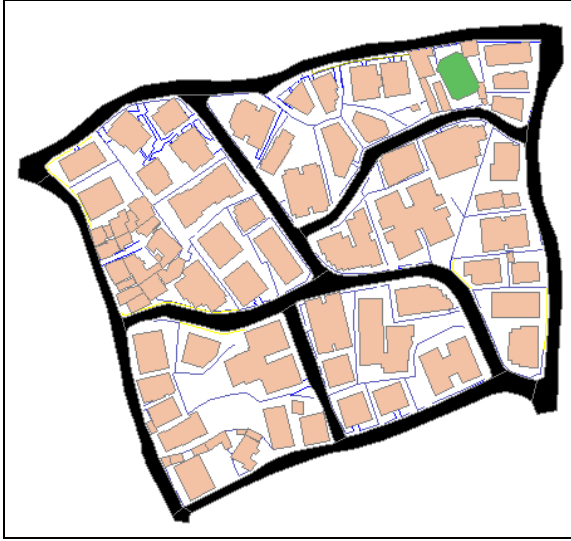
yol alanı	12240,05
bina alanı	12247,35
toplam alan	24487,40

Şekil A.62: Örneklem Alanı 62-Bahçelievler



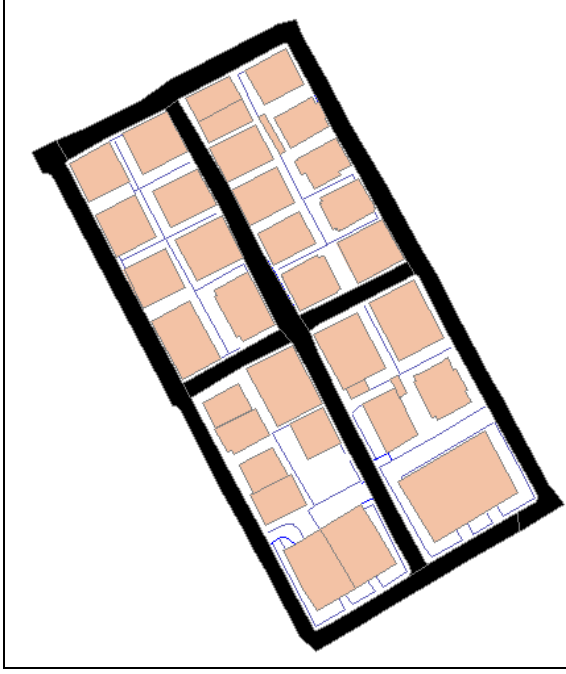
yol alanı	60315,37
bina alanı	38719,91
toplam alan	99035,28

Şekil A.63: Örneklem Alanı 63-Bakırköy



yol alanı	9563,43
bina alanı	16194,09
toplam alan	25757,52

Şekil A.64: Örneklem Alanı 64-Bakırköy



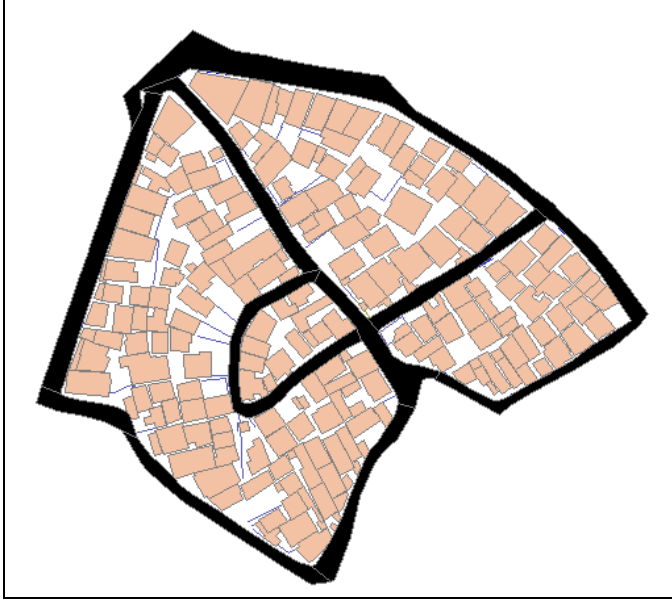
yol alanı	4710,29
bina alanı	7082,57
toplam alan	11792,86

Şekil A.65: Örneklem Alanı 65-Kadıköy



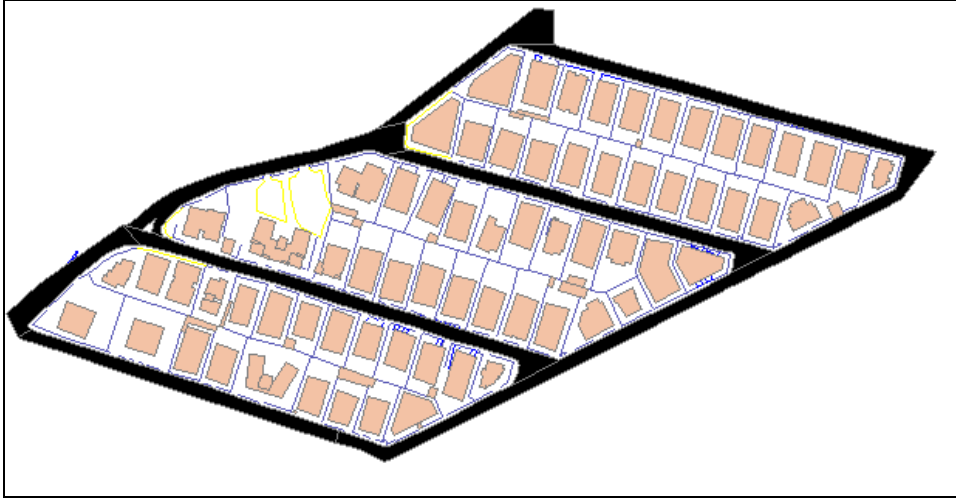
yol alanı	9761,87
bina alanı	26253,81
toplam alan	36015,68

Şekil A.66: Örneklem Alanı 66-Kadıköy



yol alanı	6913,51
bina alanı	16517,2
toplam alan	23430,71

Şekil A.67: Örneklem Alanı 67-Kadıköy



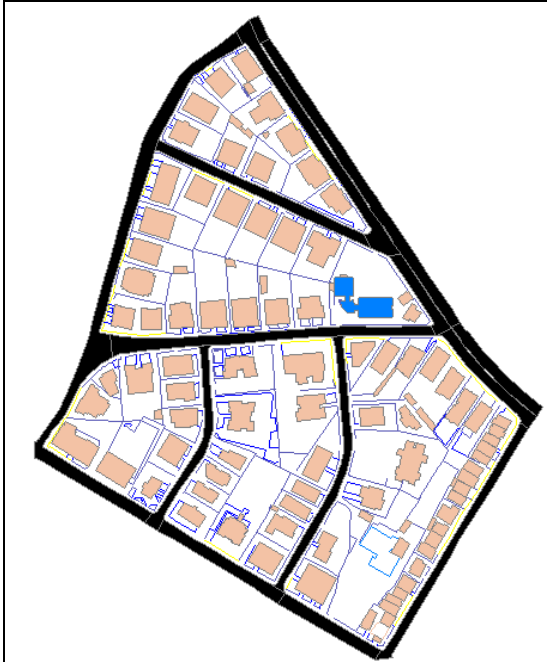
yol alanı	12109,73
bina alanı	20022,02
toplam alan	32131,75

Şekil A.68: Örneklem Alanı 68-Kadıköy



yol alanı	11932,76
bina alanı	12446,71
toplam alan	24379,47

Şekil A.69: Örneklem Alanı 69-Üsküdar



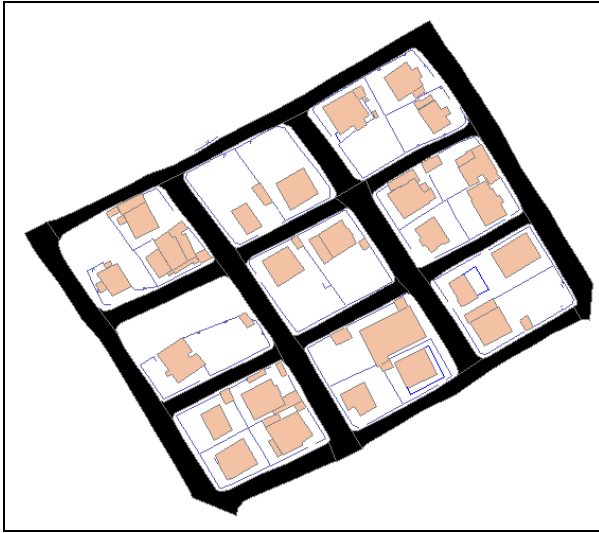
yol alanı	19705,14
bina alanı	23549,7
toplam alan	43254,84

Şekil A.70: Örneklem Alanı 70-Kadıköy



yol alanı	12889,54
bina alanı	24515,97
toplam alan	37405,51

Şekil A.71: Örneklem Alanı 71-Kadıköy



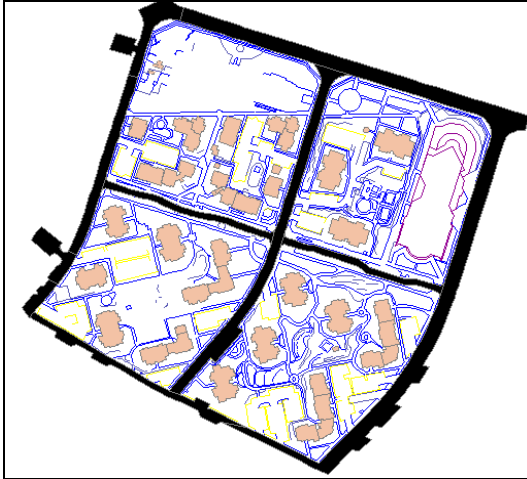
yol alanı	5772,83
bina alanı	3241,39
toplam alan	9014,22

Şekil A.72: Örneklem Alanı 72-Kadıköy



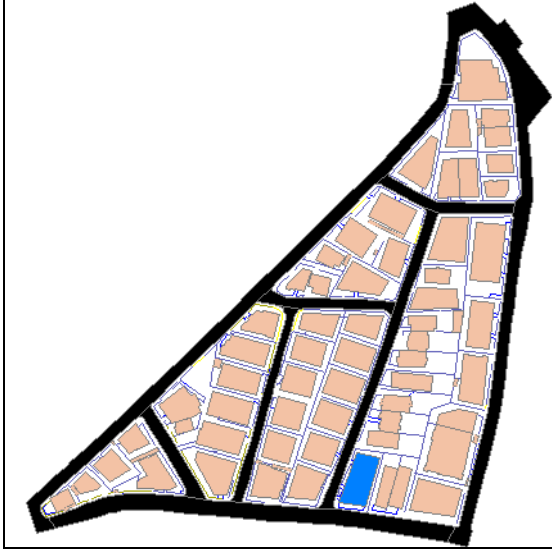
yol alanı	14814,3
bina alanı	16301,36
toplam alan	31115,66

Şekil A.73: Örneklem Alanı 73-Kadıköy



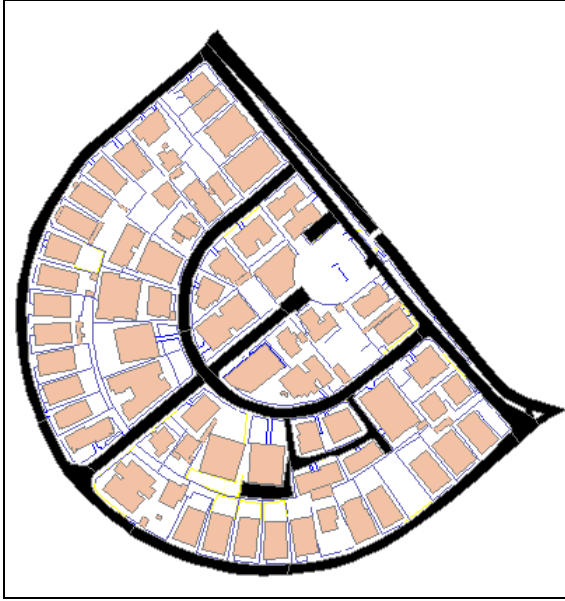
yol alanı	21005,88
bina alanı	22178,83
toplam alan	43184,71

Şekil A.74: Örneklem Alanı 74-Kadıköy



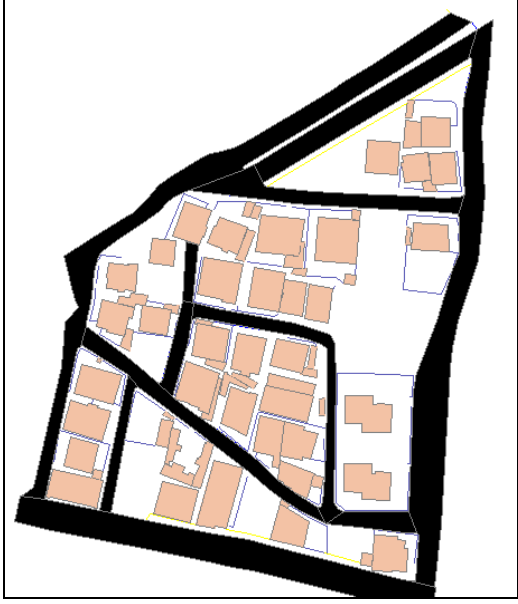
yol alanı	10945,31
bina alanı	16976,31
toplam alan	27921,62

Şekil A.75: Örneklem Alanı 75-Maltepe



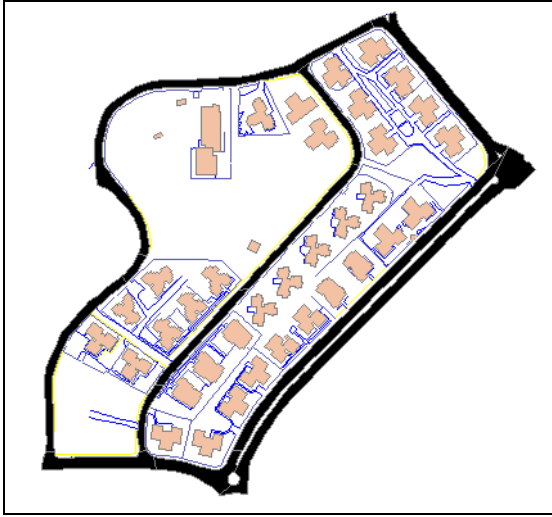
yol alanı	13178,76
bina alanı	22715,87
toplam alan	69035,25

Şekil A.76: Örneklem Alanı 76-Maltepe



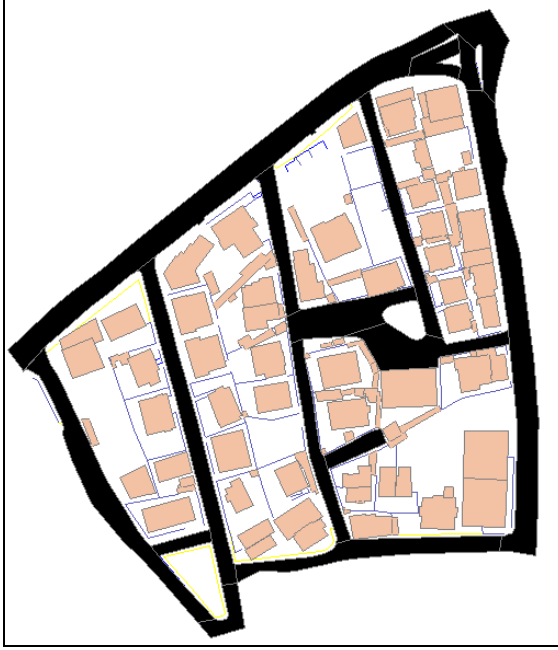
yol alanı	7977,96
bina alanı	6171,86
toplam alan	25167,05

Şekil A.77: Örneklem Alanı 77-Kartal



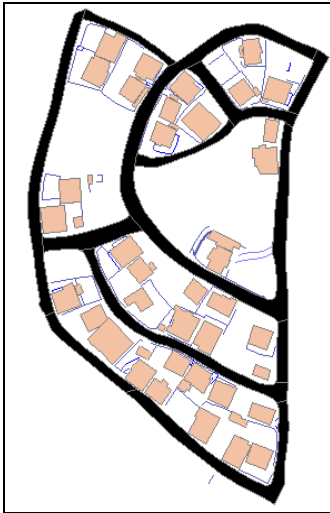
yol alanı	17662,45
bina alanı	14899,36
toplam alan	103269,76

Şekil A.78: Örneklem Alanı 78-Kartal



yol alanı	12784,33
bina alanı	11888,49
toplam alan	43319,57

Şekil A.79: Örneklem Alanı 79-Kartal



yol alanı	4591,77
bina alanı	3766,2
toplam alan	19720,79

Şekil A.80: Örneklem Alanı 80-Pendik

EK B- İstanbul'dan Farklı Kent Formu Örnekleri



Şekil B.1: Kent Formu Örneği 1- Eminönü



Şekil B.2: Kent Formu Örneği 2- Beşiktaş



Şekil B.3: Kent Formu Örneği 3- Sarıyer



Şekil B.4: Kent Formu Örneği 4- Pendik



Şekil B.5: Kent Formu Örneği 5- Kartal



Şekil B.6: Kent Formu Örneği 6- Büyükçekmece



Şekil B.7: Kent Formu Örneği 7- Beykoz



Şekil B.8: Kent Formu Örneği 8- Kadıköy



Şekil B.9: Kent Formu Örneği 9- Kadıköy



Şekil B.10: Kent Formu Örneği 10- Kadıköy



Şekil B.11: Kent Formu Örneği 11- Üsküdar



Şekil B.12: Kent Formu Örneği 12- Üsküdar



Şekil B.13: Kent Formu Örneği 13- Beşiktaş



Şekil B.14: Kent Formu Örneği 14- Beykoz



Şekil B.15: Kent Formu Örneği 15 – Sarıyer

ÖZGEÇMİŞ

1981 Samsun doğumlu olan Burçin Yazgı, ilk, orta ve lise eğitimini Samsun'da tamamlamıştır. 1999 yılında Samsun Anadolu Lisesi'ni bitirerek, İstanbul Teknik Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü'nde lisans eğitimine başlamıştır. İkincilikle bitirdiği lisans eğitiminden sonra, Şehir Planlama yüksek lisans programında yüksek lisans eğitimine başlamıştır. Şu anda ise İstanbul Teknik Üniversitesi Şehircilik kürsüsünde araştırma görevlisidir.