

**İSTANBUL'DA
GÖZTEPE VE CADDEBOSTAN MAHALLELERİNDE
DOKU DEĞİŞİM SÜRECİ VE NEDENLERİ**

700897

YÜKSEK LİSANS TEZİ
Mimar Lale Reyhan SAĞLAM
(502950703011)

100897

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 28 Şubat 2000
Tezin Savunulduğu Tarih : 23 Mart 2000

Tez Danışmanı :

Doç.Dr. Mehmet OCAKÇI

[Signature] 06.04.2000

Diğer Jüri Üyeleri

Prof.Dr. Cengiz GİRİTLİOĞLU

[Signature] 06.04.2000

Doç.Dr. Nilgün ERGUN

[Signature]

23 MART 2000

ÖNSÖZ

Mimarlıkta tamamladığım lisans eğitimime, mekana daha büyük ölçekte hakimiyet, varolan çevreyi bilinçli olarak algılamak ve akademik bir alt yapı ile yorumlamak için, Şehircel Tasarım Bölümünde, yüksek lisans eğitimiyle devam ettim. Tez danışmanım olan Sayın Doç. Dr. Mehmet Ocakçı'ya bana bir mimar olarak, mimarlığın ve şehirciliğin ara kesitini farketttiği ve bu ölçekte çalışmayı öğrettiği için teşekkür ederim. Ayrıca kendisine, yüksek lisans eğitimim boyunca her zaman beni desteklediği ve hiçbir yardımı esirgemediğinden dolayı minnet borçluyum. Kararlarım saygı duyan ve beni destekleyen anneme, manevi varlığıyla verdiği güç için babama ve meslektaşım olan kardeşime, maddi, manevi desteklerinden dolayı teşekkür ederim.

Mart, 2000

Lale Reyhan Sağlam

İÇİNDEKİLER

TABLO LİSTESİ	v
ŞEKİL LİSTESİ	vi
ÖZET	viii
SUMMARY	x

1. GİRİŞ

2. KENT DOKUSU ÖZELLİKLERİ

2.1. Kavramsal Değerlendirmeler	4
2.1.1. Mekan ve Kentsel Mekan	4
2.1.2. Mekanın Algılanması	6
2.1.3. Kent Morfolojisi	9
2.1.4. Kent Dokusu	11
2.1.5. Kent Kimliği ve İmgesi	14
2.2. Kent Dokusu Tarihi Gelişim Süreci	18
2.2.1. Antik Dönem	18
2.2.2. Kapalı Düzen (Organik Kent Dokusu)	18
2.2.3. Yapılanmış Düzen (İnorganik Kent Dokusu)	18
2.2.4. Pragmatik Düzen	19
2.2.5. Açık Düzen	19
2.3. Kent Dokusunu Etkileyen Faktörler	20
3.2.1. Doğal Çevre Kaynaklı Yönlendiriciler	20
3.2.2. Sosyal Çevre Kaynaklı Yönlendiriciler	21
3.2.3. Yapma Çevre Kaynaklı Yönlendiriciler	21

3. İSTANBUL İLİ KADIKÖY İLÇESİ GÖZTEPE VE CADDEBOSTAN MAHALLELERİNDE DOKU DEĞİŞİM SÜRECİ VE NEDENLERİ	22
3.1. Tezin Amacı Kapsamı ve Sınırları	22
3.2. Tezde Uygulanan Yöntem	24
3.3. Araştırma Alanın Mekansal Değişim Süreci	26
3.3.1. İstanbul Kenti'nin Mekansal Gelişim Profili	26
3.3.2. Göztepe ve Caddebostan Mahallelerinin Tarihsel Gelişim Süreci	32
3.3.3. Göztepe ve Caddebostan Mahallelerinin Kent Dokusunun Değişimini Etkileyen Faktörler	37
3.3.3.1. Doğal Çevre Kaynaklı Faktörler	37
3.3.3.2. Sosyal Çevre Kaynaklı Faktörler	37
3.3.3.3. Yapma Çevre Kaynaklı Faktörler	37
3.4. Araştırma Alanında Kent Dokusuna Ait Bulguların Belirlenmesi	39
3.4.1. Yol Durumu ve Kavşak Analizleri	50
3.4.2. Yapı Adaları ve Parselasyon Durumu Analizleri	64
3.4.3. Doluluk Boşluk Durumu Analizleri	70
3.4.4. Üçüncü Boyuta Ait Analizler	78
3.5. Araştırma Alanında Elde Edilen Bulguların Değerlendirilmesi	81
4. SONUÇLAR VE ÖNERİLER	83
KAYNAKLAR	89
ÖZGEÇMİŞ	94

TABLO LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Tablo 3.1. 1960-1997 yılları arası nüfus değişim tablosu.....	39
Tablo 3.2. 1923-1998 yılları arası dokuyu oluşturan öğelerin değişim tablosu	49
Tablo 3.3. 1923 yılındaki kavşak sayıları.....	50
Tablo 3.4. 1960 yılındaki kavşak sayıları.....	56
Tablo 3.5. 1985 yılındaki kavşak sayıları.....	56
Tablo 3.6. 1998 yılındaki kavşak sayıları.....	57
Tablo 3.7. 1923 yılları yol dokusu analiz listesi.....	58
Tablo 3.8. 1960 yılları yol dokusu analiz listesi.....	59
Tablo 3.9. 1985 yılları yol dokusu analiz listesi.....	61
Tablo 3.10. 1998 yılları yol dokusu analiz listesi.....	62
Tablo 3.11. 1923-1998 yılları arası yol dokusu ve değişimi.....	63
Tablo 3.12. 1923-1998 yılları arası yol doku değişimi.....	64
Tablo 3.13. 1923-1998 yılları arası yapı adaları - parsel sayıları ve değişimi...	67
Tablo 3.14. 1923-1998 yılları arası yapı adaları - parsel sayıları değişimi.....	67
Tablo 3.15. 1923-1998 yılları arası bina sayısı ve değişimi.....	74
Tablo 3.16. 1923-1998 yılları arası dokudaki dolu alanlar ve değişimi.....	74
Tablo 3.17. 1923-1998 yılları arası dokudaki boş alanlar ve değişimi.....	75

ŞEKİL LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 2.1 : Mekan oluşumu	5
Şekil 2.2 : Kent oluşumunda su ögesi	10
Şekil 2.3 : İklim şartlarının kent dokusu üzerindeki etkisi	11
Şekil 2.4 : Farklı doluluk-boşluk özellikleriyle kent dokuları	13
Şekil 2.5 : Çağdaş kentlerde yaşanan kimlik kaybı	15
Şekil 2.6 : Kentsel dokunun tarihsel süreç içinde oluşturduğu silüet, bu kentlerin imgesidir.....	17
Şekil 2.7 : Eğimli arazide kent yerleşmesi	20
Şekil 2.8 : İstanbul kentsel mekanı içinde araştırma alanının sınırları.....	24
Şekil 2.9 : 15. 16. ve 17. Yüzyıllarda İstanbul'da kentsel mekan	27
Şekil 2.10 : 19.yüzyılda İstanbul'da kentsel doku değişimi	29
Şekil 3.11 : 1955 yılında İstanbul kıyılarındaki yerleşimler	30
Şekil 3.12 : 1923 yılı Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri halihazır haritası.....	41
Şekil 3.13 : 1960 yılı Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri halihazır haritası	42
Şekil 3.14 : 1985 yılı Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri halihazır haritası	46
Şekil 3.15 : 1998 yılı Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri halihazır haritası	47
Şekil 3.16 : 1923-1998 yılları arasındaki korunmuş yol dokusu	48
Şekil 3.17 : 1923 Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri yol dokusu	51
Şekil 3.18 : 1960 Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri yol dokusu	52
Şekil 3.19 : 1985 Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri yol dokusu	54
Şekil 3.20 : 1998 Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri yol dokusu	55
Şekil 3.21 : 1923 yılı yol durumu ve kavşak şeması	58
Şekil 3.22 : 1960 yılı yol durumu ve kavşak şeması	59
Şekil 3.23 : 1985 yılı yol durumu ve kavşak şeması	61
Şekil 3.24 : 1998 yılı yol durumu ve kavşak şeması	62
Şekil 3.25 : 1923 Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri yapı adası durumu ...	65
Şekil 3.26 : 1960 Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri yapı adası durumu....	66
Şekil 3.27 : 1985Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri yapı adası durumu....	68
Şekil 3.28 : 1998 Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri yapı adası durumu....	69
Şekil 3.29 : 1923-1998 yılları arasındaki korunmuş binalar.....	70
Şekil 3.30 : 1923 Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri doluluk-boşluk durumu	72
Şekil 3.31 : 1960 Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri doluluk-boşluk durumu.....	73
Şekil 3.32 : 1985Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri doluluk-boşluk	

durumu.....	76
Şekil 3.33 : 1998 Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri doluluk-boşluk	
durumu.....	77
Şekil 3.34 : Sahil Yolu'na cephesi olan tek katlı ve çok katlı iki yapı	78
Şekil 3.35 : Farklı dönemlere ait üçüncü boyut anlayışı	79
Şekil 3.36 : Demiryolundan deniz tarafına bakış	80
Şekil 3.37 : Eski kimliği kaybolmuş bir doku örneği.....	80



İSTANBUL'DA GÖZTEPE VE CADDEBOSTAN MAHALLELERİNDE, DOKU DEĞİŞİM SÜRECİ VE NEDENLERİ

ÖZET

İstanbul metropoliten kenti, 1950 yılından itibaren çok hızlı bir değişim sürecine girmiştir. Bu son elli yıllık büyümenin etkileri incelendiğinde fiziksel, sosyal, kültürel, psikolojik v.b. birçok değişimin meydana geldiği görülür. Değişim sonucu oluşan fiziksel farklılaşma, mevcut kent dokusunda değişim, dönüşüm ve yok olma gibi sonuçlar ortaya çıkmıştır. İstanbul metropoliten kentinde gözlenen bu hızlı büyümeyi, anlaşılabilir kılmak için, mahalle ölçeğindeki değişim boyutlarının ortaya konması önem taşımaktadır.

İstanbul metropoliten kentindeki doku değişimini incelemek ve elde edilen bulguların değerlendirilmesiyle ortaya çıkan sonuçlarla planlamaya ve tasarım çalışmalarına katkıda bulunmak amacıyla, Anadolu yakasında, bu hızlı büyümenin ve kentsel doku değişiminin, açıkça izlenebildiği bir yer olması açısından Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri, çalışma alanı olarak belirlenmiştir. Bu bölge tarihi gelişme sürecinde oluşan kentsel doku örneklerini hala yansıtmaya ve İstanbul'da belirli zaman dilimi içinde ortaya çıkan büyük doku değişimlerinden de nasibini almış olması açısından incelemeye değer bulunmuştur. Bu alanda yaşanan değişimlere rağmen, yine de fonksiyonun sürekliliğinin devam etmesi, bu bölgenin incelemeye değer sebeplerinden bir diğeridir. Bölgenin sınırları, demiryolu ve deniz gibi doğal ve yapma çevre elemanları tarafından kuşatılmıştır ve genişlemek için yeterli alana sahip değildir.

Araştırma alanı üzerinde yapılan çalışmada şöyle bir yöntem uygulanmıştır: Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri'ndeki çalışma, doku değişimi üzerindeki etkin konumlarından dolayı belirli dört dönemde incelenmiştir. Bu araştırma 1/5 000 ölçekteki Cumhuriyet dönemi 1923 yılına ait halihazır haritada, 1950 sonrası hızlı gelişim sürecinin etkileri 1960 yılına ait halihazır haritada, 1973 sonrası Boğaziçi Köprüsü ve çevreyollarının kent dokusu üzerindeki genel değişiminin bu bölgedeki etkileri 1985 yılına ait halihazır haritada ve son olarak mevcut durum özellikleri 1998 yılına ait halihazır haritalar üzerinde analiz edilmiş, doku farklılıkları saptanmıştır. Mahalle ölçeğinde ele alınan çalışmada eski döneme ait ve mevcut durumun genel doku yapıları birbirlerine göre farklılıklar ortaya çıkarılmıştır.

Göztepe ve Caddebostan'daki kent dokusuna ait bulgular, beş grupta toplanmış ve bu bulguların analizleriyle araştırma alanına ait doku analizi değerlendirmeleri yapılmıştır. Toplanan verilere ait birinci grup analizler, yol durumu ve kavşak analizleridir. 1923, 1960, 1985 ve 1998 yıllarına ait halihazır haritalarlar üzerinde yapılmıştır. Bu dokulardaki, yol kesişimleri olan kavşakların sayıları toplamda ve ana arterlerde bulunmuş, daha sonra bulunan değerler, birbirleriyle karşılaştırılıp, değişim yüzdeleri buna göre değerlendirilmiş ve bu değişimi etkileyen etkenler araştırılmıştır.

İkinci grup analizler, yapı adaları ve parselasyon değişimlerinin belirlenmesiyle mevcut halihazır haritalarlar üzerinde yapılmış, bulunan değerler birbirleriyle karşılaştırılmış ve bu değişimi etkileyen etkenler araştırılmıştır.

Üçüncü grup analizler, doluluk-boşluk analizleri olmuş, mevcut halihazır haritalarlar üzerinde bina sayılarındaki değişim belirlenerek boş alanların nitelikleri incelenmiş ve değişim oranları belirlenmiş, bulunan değerler karşılaştırılarak bu değişimi etkileyen sebepler araştırılmıştır.

Dördüncü ve son olarak üçüncü boyut ile ilgili analizler, bölgedeki binaların kat yüksekliklerinin birbirlerine göre değişimini nelere bağlı olduğu ve bölgenin imar planları bu değişen yükseklik sınırlarına etkilerinin nasıl olduğu incelenerek yapılmıştır.

Toplanan bulgular üzerinde yapılan analizler sentezlenerek değerlendirilmiş ve araştırma alanının kentsel dokusunun değişim süreci bu veriler yardımıyla saptanmıştır.

Hızlı ve plansız büyümenin kent dokusunda geri dönüşü mümkün olmayan hasarlara sebep olduğunu bu çalışma vurgulamıştır. Göztepe ve Caddebostan örneğinde görüldüğü gibi doku gelişme adı altında değişirken, elli yıl gibi kısa bir sürede geçmişini kaybetmiştir. İstanbul'unun gözüyle bir hafta sayfiye yeriye, bugün hızla yükselen beton duvarlar arasında, herhangi bir kent mekanı görünümündedir. Sahip olduğu tanımını kaybetmiş ve bugün yapılmakta olan bina karakterlerinin gösterdiği gibi kaybetmeye de devam etmektedir.

THE CHANGE PROCESS OF PATTERN AND ITS REASONS IN GÖZTEPE AND CADDEBOSTAN IN İSTANBUL

SUMMARY

The Istanbul metropolitan city, has been in a rapid conversion process starting from 1950. By the inspection of this last fifty years developement physical, social, cultural, psychological etc. changes can be observed. The physical differenciation brings up changes, morphs and fade aways in the current urban patternity. Putting forward the change layout of municipility scale is so important to understand this rapid growth observed in İstanbul metropolitan city.

To examine the change of urban patternity in Istanbul city and to validate the planning and design works by the evaluation of the results gained, in the Anatolian Side, Göztepe and Caddebostan municipalities, are selected as workspace for that this rapid cahange and the change of urban patternity can easily be observed. This site, is validated for examining for that it reflects the urban texture examples created in historical development process and effected by great texture changes bruought up at certain periods in Istanbul. One another reason for this examination is that although it has lost its natural structure and urban texture for a short period like fifty years and continuing too, the functionality in this area is continious. It also is an interesting site because it is bordered by natural and man made environment like sea and railway, which is banning the site to get wider.

The following method is applied for the work done in the research area: The work about Göztepe and Caddebostan municipalities, had been done for four certain periods of time. This research is analysed on 1/5000 scaled existing Republic Period map belongs to 1923, after 1950 rapid development period effects existing map belongs to 1960, after 1973 general changes in urban texture effects of Bosphorous Bridge and motorways in this region existing map belongs to 1985 and the current situation features existing map belongs to 1998; texture differantiations are grapped. The differantiations between the general texture structures of older period and current situation are observed in the work handled with municipility scale.

The features of the urban texture in Göztepe and Caddebostan is gathered in five groups and the texture analysis of research area evaluations are done with these feature analysis. The first group analysis of collected data are road conditions and junction analysis, done using existing maps belonging to 1923, 1960, 1985 and 1998. Junctions intersecting are found in quantity and main roads and then values found are compared with each other resulting in the percentages of change and reasons affecting these changes are searched.

The second group of analysis are done with the determinations of parcellisation changes on existing maps, data compared with each other and reasons affecting these changes are searched.

The third group of analysis are built unbuilt analysis. The attributes of empty spaces were examined by defining the number of buildings on parcellisations and their percentage of change were figured out, the values found were compared with each other and the reasons affecting this change were examined.

As the forth and the last, the analysis about the third dimension are done by examining what the reasons for the change of height of the buildings differ from each other is and how the the plan of the region affects the hight limits.

The analysis done on the collected datas are validated by synthesing and the change of the urban pattern of the researched area is figured out by the help of these data.

In the conclusion, it is emphasiezed that, the rapid and non-planned growing causes damages which cannot bu rebuilt. The results of the evaluation of the research area are pointed out. As it is seen in the example of Göztepe ve Caddebostan the urban tecture has lost its past in fifty years, while it has been changigng under the terms of development. While it used to be a region for summer house , week-end villas and reresidences, it became an any urban part of a city, stuck in between rapidly raising concrete walls. It lost all its character and as today's housing and construction shows, continuing to lose.

1. GİRİŞ

İstanbul metropoliten kentinde nüfus artışı ve göç ile oluşan hızlı büyüme; kent dokusundaki hızlı bozulma ve yok olma anlamına gelmektedir. Bu süreç hem mevcut kent dokusu içinde eski dokuyu tahrip etmektedir hem de mevcut kent dokusu sınırları aşarak, planlı veya plansız yeni yerleşmeler yani gecekondu alanları ortaya çıkmaktadır.

Bu tezin amacı, kentsel doku değişimini çeşitli yönleriyle, mahalle ölçeğindeki alan araştırmasıyla ele almak ve elde edilen bulguların değerlendirerek, bu doku değişimindeki etkenleri saptamaktır.

İstanbul genelindeki hızlı büyümenin ve kentsel doku değişiminin, açıkça izlenebildiği bir yer olması açısından Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri, çalışma alanı olarak belirlenmiştir. Bu bölge tarihi gelişme sürecinde oluşan kentsel doku örneklerini hala yansıtmaları ve İstanbul'da belirli dönemlerde ortaya çıkan büyük doku değişimlerinden de nasibini almış olması açısından incelemeye değer bulunmuştur. Anadolu yakasındaki çalışma alanının sınırlarının belirlenmesinde deniz, bölge için, doğal bir sınır ögesi olma özelliği taşımaktadır. Göztepe mahallesinin kuruluşunda karşımıza çıkan demiryolu hattı araştırma alanının kuzey sınırınıdır. Böylece Göztepe mahallesi, Göztepe mahallesinin bittiği yerde geçen Bağdat Caddesi ve Bağdat Caddesi'yle deniz arasında kalan Caddebostan mahallesi, tezin araştırma alanını oluşturulmuştur.

Bu araştırma 1/5 000 ölçekli olan ve tarihi süreç içerisinde Cumhuriyet dönemine ait 1923, göç ve sanayileşme döneminin başlangıcına ait 1950, 1960, Boğaziçi Köprüsü ve çevre yollarının yapılmasından sonraki etkileri içeren 1985 ve günümüze ait 1998 yıllarındaki dört farklı dönemdeki halihazır haritalar üzerinde yapılan kentsel doku analizleriyle gerçekleştirilmiştir. Seçilen bölgeler mahalle ölçeğinde ele alınmış, eski döneme ait ve mevcut durumun genel dokusal yapılarının birbirlerine göre farklılıkları ortaya çıkarılmıştır. Bu kentsel doku analizleri şu başlıklar altında toplanmıştır:

1. Yol Durumu ve Kavşak Analizleri
2. Yapı Adaları Analizleri
3. Parselasyon Durumu Analizleri
4. Doluluk Boşluk Durumu Analizleri
5. Üçüncü Boyut Analizleri

Tez dört bölümden oluşmaktadır. Birinci bölüm giriş bölümüdür. Araştırma konusu hakkında genel bilgi verilmektedir. Tezin amacı, araştırma sınırları, tezde izlenen yöntem ve tezde bulunan bölümlerin kısaca açıklamaları yapılmıştır. İkinci bölümde, çalışma alanındaki analizler ve değerlendirmelere katkıda bulunacak kavramsal değerlendirmeler biraraya getirilmiştir. Mekanın ve kentsel mekanın ne demek olduğu açıklanmış, mekan algılamasında nelerin önemli olduğu çeşitli kuramlar yardımıyla belirlenmiştir. Kentlerin oluşumundaki en önemli etken olan morfolojik özelliklerden bahsedilmiştir. Kentlerin içinde yaşayanlarla bir anlama sahip olduğu vurgulanıp, kent kimliği ve imgenin tanımı yapılmıştır. Kent dokusunu tarihi gelişimi üzerinde durulmuş, organik ve inorganik olarak kentsel doku gelişiminden tarihi süreç içinde bahsedilmiştir. Ayrıca, kent dokusunun gelişimini etkileyen etkenler; doğal, sosyal ve yapma çevre kaynaklı faktörler olarak ele alınarak değerlendirmeler yapılmıştır.

Üçüncü bölüm olan Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri'nde kentsel doku sürecinin incelenmesinin yapıldığı bölümde; tezin amacı, kapsamı ve sınırları belirlendikten sonra tezde uygulanan yöntem anlatılmıştır. Araştırma alanının doku değişimini yakından ilgilendirmesi nedeniyle, İstanbul'un gelişim profilinden bahsedilmiş ve tez konusu olan Göztepe ve Caddebostan'ın kent dokusunun tarihsel gelişimi anlatılmıştır. Bu doku değişimine sebep olan etkenler, doğal, sosyal ve yapma çevreye ait yönlendiriciler yardımıyla belirlenmiştir.

Dördüncü bölüm sonuç bölümüdür. Araştırma alanında yapılan değerlendirmeler sonunda genel olarak sonuçlardan bahsedilmiştir. Göztepe ve Caddebostan kentsel mekanı eski dokusu, tarihi süreç içinde değişerek, yok olan sürecine girmiştir. Toplumsal değerler değiştikçe, kent dokusu değişmiş, kent dokusunun değişimiyle birlikte de kent kimliği değişmiştir. Bu araştırma Göztepe ve Caddebostan Mahallelerinde, bölgeye ait analiz ve değerlendirmeleriyle yeni çalışmalara ışık tutması

açısından önemlidir. Belirli bir doku karakterinin bulunduğu kentsel mekanlarda, yapılacak çalışmalar bu yöntem sayesinde daha bilinçli olarak sürdürülebilir.



2. KENT DOKUSU ÖZELLİKLERİ

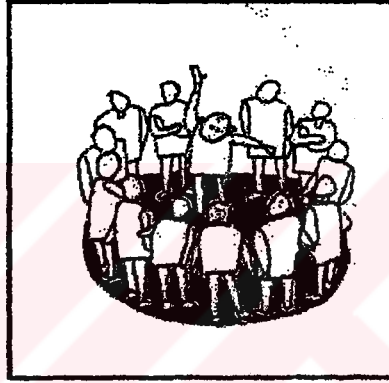
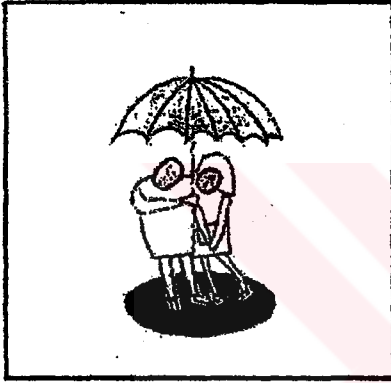
2.1. Kavramsal Değerlendirmeler

2.1.1. Mekan ve Kentsel Mekan

Geleneksel yerleşimlerden günümüzün çağdaş yerleşmelerine kadar olan gelişim sürecinde yerleşim birimleri çeşitlilikler göstermiştir. Bu farklılaşma toplumların kültürel değerleri, yerleşim alanının topoğrafik özellikleri, gelişen teknoloji, değişen siyasi eğilimler gibi birçok faktör tarafından şekillenmiştir. Ortaya çıkan kentler birbiriyle ilintili elemanlardan oluşan ve birbirini tamamlayan bir sistemdir. Her toplum için farklılaşan bu sistem bir mekansal strüktür oluşturur. Bu mekansal strüktürler kent mekanlarıdır. Meiss, Aristo'nun bir çeşit ardışık, gökyüzü ile sınırlı en küçükten en büyüğe kadar bütün şeyleri içeren zarflar dediği tanıma dayanarak, mekanı içsel olarak tamamen dolu, dışsal olarak ta sınırlı ihtiyaçsal bir oyuk olarak tanımlamıştır. Boşluk diye birşeyin olmadığını, herşeyin bir konumu, vaziyeti ve yeri olduğunu eklemiştir [1]. N. Schulz, mekan sözcüğünün çok anlam içerebileceğini belirtmiş, geçmişten günümüze sözcüğün tanımına bakarak, günümüzde matematiksel (üç boyutlu geometri) ve algısal mekan kavramlarının kullanımı olduğunu söylemiştir. Existence, Space and Architecture adlı kitabında mekanı varoluşsal ve mimari mekan olarak incelemiş ve mimari mekanı varoluşsal mekanın somutlaşması olarak tanımlanmıştır [2].

Ashihara, günlük hayatta mekanın çoğunlukla katıksız olarak yaratıldığını ve yağmur altında açılan bir şemsiyenin bile geçici bir mekan oluşturduğunu ifade etmiştir [3]. “Şekil 2.1” Mimari mekanın üç düzlemden (duvar, zemin, tavan), dış mekanın ise iki düzlemden (duvar, zemin) oluşmasının sonucunda kentsel mekanları “Çatisız mimari” olarak değerlendirmiştir. Rob Krier, estetik kriterin konu dışı bırakılması halinde, kentlerdeki bina arasındaki bütün boşlukların sadece kentsel mekan olduğunu, bu mekanların başarılı bir kentsel mekan olup olmadığını da estetik kalitesine ve geometrik formlarının okunabilirliğine bağlamıştır [4]. Mimariye has mekansal deney, insan eseri boşlukların sınırladığı her yerde; yani kapalı mekanlarda, kentte, sokaklarda, meydanlarda, caddelerde ve parklarda, stadlarda ve bahçelerde sürer [5].

Mekan çok boyutlu bir kavramdır. Kimi zaman çatının gökyüzü olduğunu, dış ve iç kavramlarının göreceli olduğunu yani bir bireyin bir odanın içinde kapıyı kapattığında onun mu içeride ya da diğer bireyin içeride de onun mu dışarıda olduğunu, mekanın nasıl algılandığıyla çok alakalı olduğunu, kişilerin ihtiyaç ve sosyal veya kültürel alışkanlıklarının mekanı nasıl gördüklerine önemli bir etken olduğu anlaşılır. Mekana eklenen sosyal ve anlamsal içerikler varlıklarını formdan değil bulundukları yerden alırlar. Bunlara ek olarak, hareket anında ortaya çıkan her yeni veri mekana farklı boyutlar getirir [6].



Şekil 2.1. Mekan oluşumu, [3]

Kent sözcüğü, eski Türkçedeki “kend” ten gelmektedir, anlamı, halkının çoğu ticaret, sanayi ve yönetim ile ilgili işlerle uğraşan yerleşme alanı demektir. Kent, tarım dışı işlerle uğraşan insanların toplanmasıyla meydana gelen iktisadi, demografik ve sosyal bir karmaşadır. Kent tecrit edilmiş bir organizma değil, çevresiyle sürekli ilişki içinde bulunan dinamik, canlı bir yapıdır [7].

Bireyin içinde bulunduğu mekan hakkındaki yargıları o mekanı ne kadar tanıdığına, o mekan içinde ne kadar yaşadığına bağlıdır. Kentsel mekan bu çerçevede değerlendirildiğinde, yapay ve doğal, içinde yaşanan mekan bütününe, özel bir durumun oluşturduğu, bireyler tarafından duysal ve duygusal olarak algılanan, kavranan

öznel ve subjektif karakterli yorumudur [6]. Kentler insanın değiştirme ve anlama gücünün ötesinde geniş, doğal varlıklardır [8].

Buraya kadar anlatılanlar birlikte düşünölürse, fiziksel bileşenler (üç boyut) temel alınarak, buna kültürel ve sosyal etmenleri eklenirse, kişinin istek ve ihtiyaçlarını göz önünde bulundurulursa ve bu kişilerin sayısını çoğaltarak topluluklar haline getirildiğinde meydana gelen olgu kentsel mekanı ortaya çıkarır.

Mekan, fiziki çevrenin çok önemli bir görünüşü de olsa, basit veya biçimsel bir kavram değildir. Çevre organizasyonlarında mekanın yanı sıra zaman, anlam ve iletişim organizasyonları da söz konusudur [9]. Günlük sokak aktivitelerini gözümüzün önüne getirdiğimizde bu karmaşık dış mekan aktiviteleri bir çok koşuldan etkilenmektedir. Fiziksel çevre bu koşullardan, değişik derecelerde ve farklı yönlerde etkileyen faktörlerden sadece bir tanesidir [10]. İnsanlar arası iletişimin organizasyonu; kimin kim ile, nerede ve nasıl bir şeyler yapması, fiziksel çevrenin etkisinde bir organizasyondur. Anlam ise daha çok malzeme, peysaj, varlık, renk, form, ölçü, işaret ve insanlar tarafından ortaya çıkmaktadır [11].

İnsanların;dünya,toplum ve kendileri ile barışık olabilmeleri için kendilerini, kimlikleri ile mekana yerleştirmeye ihtiyaçları vardır [1].Kent, gelişimi sırasında insana bir kimlik duygusu veren objeleri ve insanın diğer insanlarla paylaştığı yapılaşmış bir bütünü içermektedir[12].Mekana hayat veren en önemli elemanlar, onu kullanan insanlardır[13].

Kentlinin kent mekanını kullanması, hareket, alışveriş, dinlenme, boş vakit değerlendirme ve spor etkinlikleri gibi eylemlerle gerçekteşmektedir. Ancak kent mekanının en önemli özelliği, toplumsal ve kültürel özellikleri yansıtmasıdır. Bundan dolayı da kent mekanının içeriği toplumsal ve kültürel farklılıklara göre çeşitlenmektedir: agora, forum cami avlusu gibi.

2.1.2.Mekanın Algılanması

Çevreden kaynaklanan uyarıcı etkilerin duyu organları ve zihinsel sürece ilişkin olgular yardımıyla kavranması, anlaşılması algı olarak tanımlanmaktadır. Karmaşık bir süreç olan algılama, gerek yer aldığı çevresel sistemin bilgi kaynağı ve gerekse eylem için bir alan olarak açıklanabilmektedir. Algılanan nesne hakkındaki düşünme tarzımız,

davranışlarımızın merkezini oluşturmaktadır [14]. Çevreden bilgi alma yoluyla kendiliğinden oluşan algı, bireyin bu bilgileri uygun ve doğru bir şekilde eyleme dönüştürmesinde onların yorumlanmasına ve değerlendirilmesine yardım etmektedir [15].

Algının üç temel özelliği vardır Birincisi, algı kişilere göre değişen bir olgudur. İkincisi, algıda hareket önemli bir rol oynamaktadır. Üçüncüsü, Algıda insan çevresinden amaçlarına uygun bilgi almaktadır [14]. İnsan yakın çevresini, içinde yaşadığı mekan ve onu oluşturan öğeleri duyularıyla ve duygularıyla algılar, kavrar ve değerlendirir [6]. İnsanın mimari çevre ile ilişkisi, çevresel bileşenlerin ifade aracı olan biçimi ile, biçimin insana gönderdiği mesajlar ile ve bunların algı yoluyla insan tarafından algılanmasıyla gerçekleşmektedir [16]. İnsan, hareket halindeki görüntüler arasından bazı alanlar ve biçimleri gözü ile seçer ve bu “optik çekici” alan üstünde dikkatini toplar ve beyinde kalıcı izler bırakan karakteristik görüntüler elde eder [6].

Mimari mekan, içinde yaşayan kullanıcıların, fizyolojik, psikolojik ve toplumsal gereksinmelerini karşılayan bir uzay parçasıdır [17]. Mimaride, iyi bir tasarımın yalnızca hoşla giden şekiller yaratma sorunu olmadığı; duygusal etkilere sahip mekanların yaratılması gerektiği giderek önem kazanmaktadır. Winston Churchill, insanın fiziksel çevresinin, davranışlarında ve dış görünüşündeki zorlayıcı etkisini; “biz yapılarımızı biçimlendiririz ve daha sonra onlar bizi biçimlendirir.” diyerek kısaca açıklamıştır [18]. İnsanın günlük yaşamında tüm boyutlarıyla ve tüm özellikleriyle algıladığı ve yaşadığı mekan, analiz edilerek mekansal etkilere açıklık getirmek olasıdır [19].

Gestalt Yaklaşımı, çevreden bilgi almanın (öğrenmenin) kavrama yoluyla olduğunu kabul etmekte ve kavramayı “amaç ve araçlar arasındaki mantıklı bağların anlaşılması olarak ” tanımlamaktadır [20]. Almanca biçim anlamına gelen Gestalt sözcüğü, algı psikolojisinde “aralarında dinamik bağlar olan parçaların oluşturduğu anlamlı bütün” şeklinde yorumlanmaktadır [21]. Gestaltistlere göre bir bütüne anlam veren, onu oluşturan parçalar değil, parçaların ne biçimde bir araya geldikleri, diğer bir deyişle parçaların arasındaki ilişkidir. Bu yaklaşım, çevreden bilgi almanın (öğrenmenin) kavrama yoluyla olduğunu kabul etmekte ve kavramayı “amaç ve araçlar arasındaki mantıklı bağların anlaşılması olarak” tanımlamaktadır [20]. Gestalt kuramı ortaya

konduğu 1920'lerden bu yana mimar ve sanatçıların büyük ilgisini çekmektedir. Bu teoriye göre çevremizdeki nesneler, belirli bir düzen içinde biraraya gelmekte ve bu düzenin elemanlarının oluşturduğu bir olgu olarak algılanmaktadır [19].

Mekansal davranış biçiminin oluşmasında, zihinsel bir değerlendirme olarak tanımlanan kavramanın gerçekleşebilmesi, çevreden sonsuz sayıda gelen uyarılardan insanın amacına ve niteliklerine uygun olarak önem kazanan öğelerin algılanması ile olur. Bu süreçte en önemli işlevi yüklenen duyu organı gözdür [6]. Görsel algı, çevrenin fiziksel ve sosyal faktörlerinin karmaşık bir etkileşimi sonucu ortaya çıkmaktadır. Algılama davranışı etkilemekte daha sonra davranış algılamayı etkilemektedir [15]. Mekan ve mekanı oluşturan öğelerin algılanabilmesi, fiziki, psikolojik, fizyolojik koşullara bağılı olduğu kadar bireyin o zamana kadar elde ettiğı bilgi birikiminin düzeyiyle de yakinen ilgilidir. Önceden sağlanan birikim, bir başka mekanın ve o mekanı oluşturan öğelerin görölmesi, algılanabilmesi ve tanımlanabilmesinde etkin olabilmektedir [6]. Görsel algı sürecini algılayabilmek için her algılanan objeye bağılı duygusal yük analizi elde edilmeli ve bilinçaltı seviyelere inilmelidir [22].

Mekanı oluşturan öğeler, bu öge yakın çevresinde belirli sınırları bulunan, başka öğeler tarafından belirlenir ve algılanan mekan bir bütündür. Bir mekanın içinde algılanan görüntüde birbirine benzer niteliklere sahip öğeler, görüntü içinde olan fakat diğerleriyle benzerliğı az bir ögeye ilginin yönlendirilmesine neden olur. Böylece bütün oluşturan öğeler, benzerliğı az olan öge için bir fon oluştururlar [6]. Algısal düzenlemenin en basit ancak en temel ilkelerinden biri olan şekil – zemin bağlantısına göre, zemine karşı şekil olarak algılanan biçimler, obje olarak görölmektedir. Şekil – zemin organizasyonunda bazı kurallar vardır [23].

-Rengi ve dokusu farklı olan iki alan verildiğinde, eğer biri daha geniş ise ve diğerini sararsa, sarılmış kuşatılmış olan ve daha küçük alan şekil olarak gözökmektedir.

-Eğer bir görsel alan, bir profil (kontur) ile ikiye –üst parça ve alt parça olmak üzere ayrılmışsa, alttaki parça şekil olarak algılanmaktadır.

Çevremizi saran hemen hemen tüm görsel uyarıcılar bir anlama sahiptir. Bu açıdan bakıldığında anlam ve algı yakın ilişkilidir. Bu ilişki sonucu yorum, bireysel ve öznel olarak belirli bir görünüme verilmektedir. Görülen ve onun yorumu arasındaki karmaşık

anlamsal ilişki görsel algıyı etkilemektedir [19]. Çevresel uyarıcı, algılama, tanıma, çevreye uyum birbirlerini pragmatik olarak etkileyen olgular olduğundan, algılama nesnel gerçekliğin insan bilincindeki yansıması olarak tanımlanabilmektedir [24].

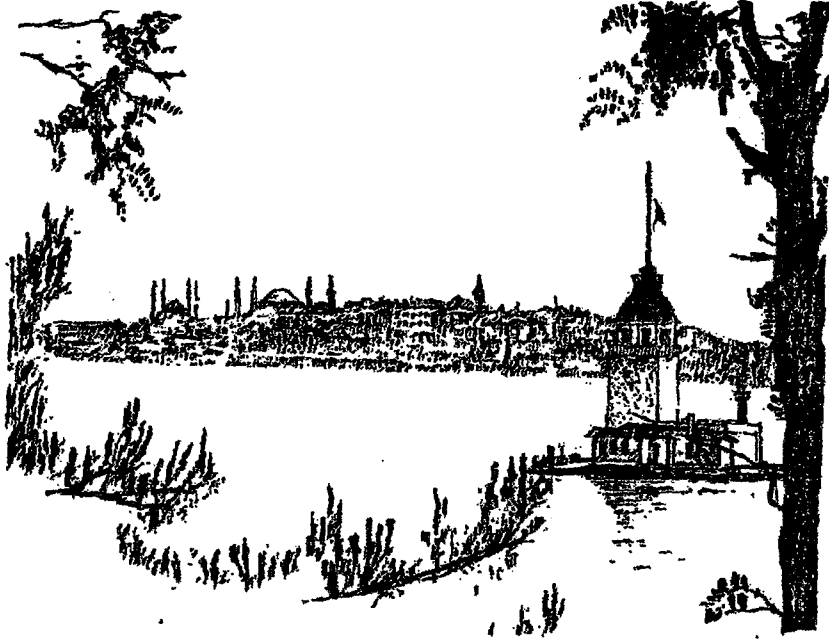
2.1.3.Kent Morfolojisi

Geleneksel yerleşimlerde kentsel form, fiziksel organizasyon ve mekanı şekillendiren genel kurallara dayalı olarak oluşmuştur. Bunun sonucu olarak geleneksel yerleşimlerde tasarım fiziksel özellikler ve ihtiyaçlarla şekillenmiştir. Morfoloji kavramı; form bilimi ya da formu etkileyen faktörler bütünü olarak tanımlanır [25]. Geleneksel yerleşimlerin morfolojisi, mekanın fiziksel özellikleri ve üzerinde yaşayan grubun sosyal gereksinimlerinin bir araya gelmesiyle ortaya çıkmıştır. Morfolojik faktörler dört ana grupta toplanarak incelenebilir [25].

-Korunma ve savunma esas alınarak insan ve doğa yapımı oluşumlar [25]. Eski kentlerin kuruluşunda savunma çok önemli bir faktördür. Ortaçağ'da kolay savunulma faktörü sebebiyle kent yerleşmeleri, tepeler ve zor ulaşılan arazilere doğru kaydı [26].

-Diğer bölgelerle irtibat kurulabilmesi için gerekli fiziksel ve ekonomik etkenler [25]. Mal değişiminde önemli rol oynayan yolla, kavşaklar, nehir ağzları, doğal limanlar kent kuruluşlarındaki ekonomik nedenlerdir. Erzurum Bağdat Yolu üzerinde kurulmuş bir transit şehridir. Deniz kenarları yerleşmelerde etkin yerlerdir, çünkü karada yerleşimlerin birbirine bağlanmasına göre deniz, kentleri daha iyi bağlar [26].

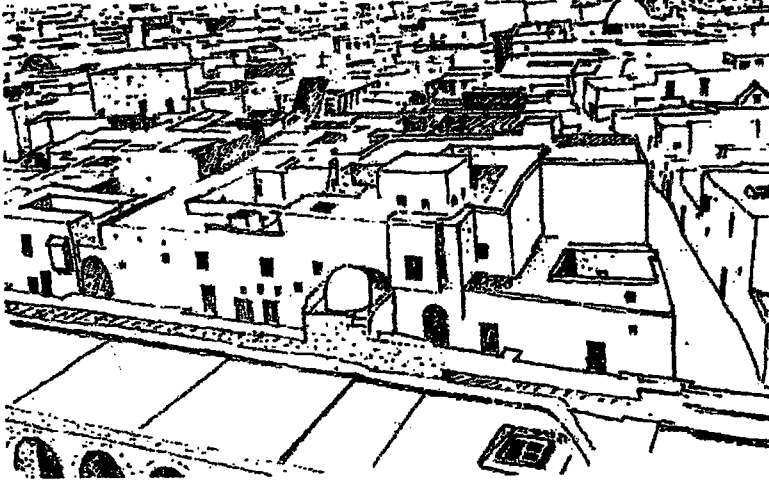
-Yerleşim ihtiyacına cevap vermek için bölgenin topoğrafyasının durumu [25]. Eski çağlarda insanlar gıdalarını kolaylıkla sağlayabilmeleri için, verimli araziler seçiyorlardı. Su kenarları, orman yakınları, havası ve manzarası güzel yerler de kent kuruluşlarını etkileyen coğrafi yerlerdir [26]. "Şekil 2.2".



Şekil 2.2. Kent oluşumunda su ögesi, [26]

-Çeşitli bina çözümlmeleri ortaya çıkartmış olan iklim şartları [25]. Eski yerleşimlerden beri, iklim şartları mekan yaratmada önemli rol oynamıştır. Amaç en uygun yaşamak şartların sağlanması olduğundan; tasarımda, mevcut iklimin olumlu taraflarından en fazla yararlanmak, olumsuz taraflarından da en az etkilenmek için çeşitli tipler geliştirilmiştir “Şekil 2.3”.

Bu dört ana grup birlikte düşünüldüğünde büyük ölçekli yerleşimlerin, tipoloji, arazi kullanımı, yoğunluk, dağılım, sistematik organizasyon ve büyüme ve değişme karakterlerini açıklar.



Şekil 2.3. İklim şartlarının kent dokusu üzerindeki etkisi, [26]

Kentsel formu etkileyen üç çevre bulunmaktadır; doğal, sosyal, yapma çevre. Doğal çevre; savunma amacıyla yüksek yerlerde yerleşme kurmak gibi, tasarım problemlerini önemli ölçüde çözer. Ancak geleneksel toplumlar, gelişmiş kültürleri yorumlayarak bu yaklaşımları ileri bir zamana ve mekana taşımışlardır. Bunu tasarımlarında toplumların sosyal ve psikolojik durumları göz önünde bulundurarak gerçekleştirmişlerdir. Sonuç daha çok sembolik olmuştur ve kültürel değerleri ikinci bir doğa konumuna getirmiştir. Bu üç çevre, birbirlerinden, inanış-davranış kalıplarından etkilenerek en uygun çözümlere ulaşmıştır. Bu birliktelik, toplumlara göre değişerek hissedilen duygulara cevap verirken, bahsettiğimiz, doğal sosyal ve yapma çevreler güçlenerek yeni koşullara uyum ve iç yapılanmayı sağlar, böylelikle de her toplumun kendi gereksinmelerine cevap verir [25].

2.1.4.Kent Dokusu

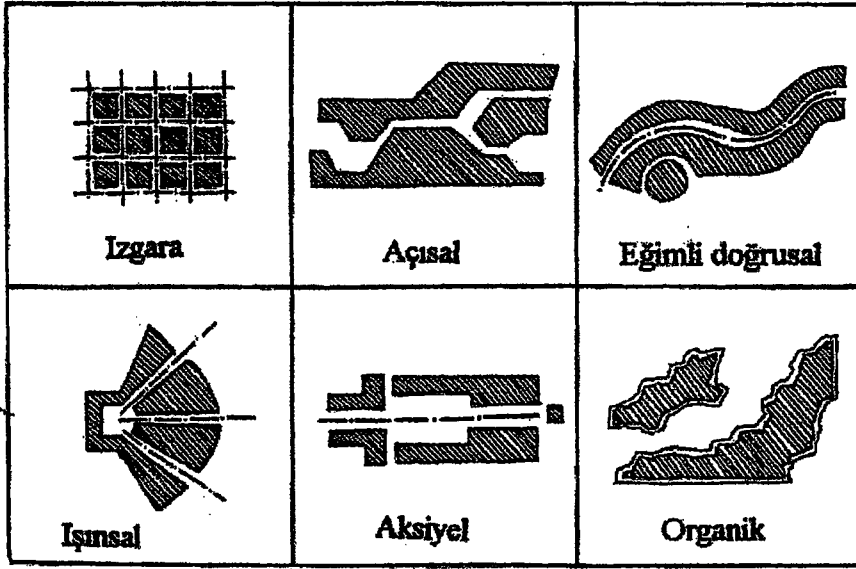
Doku; farklı parçaların kompozisyonunun bir araya gelerek oluşturdukları biçimin, incelik ve ayrıntılı olarak işlenmesinden meydana gelir, bu tarz bir arada formlara örnek doku diyebiliriz [25]. İlk yerleşimlerden bugüne geldiğimizde kent formlarının oluşumlarının, gelişmelerinin ve değişimlerinin birbirlerinden ne kadar farklı olduğunu görmekteyiz. Bu farklılık birçok veri grubunun çok karmaşık bir şekilde bir araya gelmesinde kaynaklanmaktadır. Kısaca Lozano'da belirtildiği gibi, kent oluşumu şu

şekilde özetlenebilir, çeşitli bileşenlerin bir araya gelerek, “doku” olarak adlandırılabilir, az veya çok sayıda tekrar eden elemanların arka arkaya gelerek ve farklı kalıplar meydana getirecek biçimde organize olmasıdır [25]. Kentsel doku, geometrik olarak çeşitli şekillerde bir araya gelen yapılar ve bunların sınırlandırdığı boşluklar, sokaklar, meydanlar ve avlular gibi açık mekanlardan oluşur [27].

Yukarıda bahsedilen örnek dokular birleştirici görev yaparlar ki bu da büyük formu oluşturur. Kent formu bütünleşik olarak bir çok elemanın bir araya gelmesi sonucu oluşur. Buna kent (örnek) dokusu denebilir. Kent dokusu, en sade anlatımla; “Tüm bireylerden bir şeyler taşıması sebebiyle toplumun adeta parmak izidir” denilebilir [25]. Bunun sonucunda kent dokuları kentlerin oluşumuna göre farklılıklar gösterir.

Kentler organik ve inorganik yapıya sahip olabilirler. Bu iki grup arasındaki fark şöyle özetlenmekte: “Düzensiz kent, gelişimin üzerinde yaşayan insanlara bırakılması sonucudur. Eğer bir yönetim kadrosu toprağı parçalara bölüp, kullanıcı yerleşmeden önce parsellerse bunun sonucu olarak düzgün dokulu kentler oluşur.” [28].

Tarihi kentlerin çoğunda her iki durum da söz konusudur. Organik dokulu tarihi kentin etrafında düzgün dokulu yerleşmeler olmuştur. Kent dokusunun organik olması veya olmaması sadece planlamaya bağlı değildir. Tipolojik olarak kent dokularına bakacak olursak farklı boşluk-doluluk düzenleri ile karşılaşırız “Şekil 2.4”. Genellikle planlı kent denildiğinde akla gelen ızgara sistem (ızgara doku) bunlardan sadece bir tanesidir. Kent dokularının farklı oluşması ve gelişmesi değişik verilere bağlıdır. R. Krier kent içindeki bölgesel doku farklılıklarının topoğrafya, kültürel değerlere göre farklılaşan yaşam biçimi, yoğunluk ve farklı kullanım amaçlarına yönelik değerlerden kaynaklandığını belirtmektedir [29]. Bu karmaşık toplumsal formlardan oluşan kent dokusu, temelinde bir dizi çelişkilerle anlaşılabilir. Dünya çelişkilerle doludur ancak bunlar bağdaşmaz zıtlıklar olarak değil, çevremizdeki karışık doğanın sunulduğu birleştiriciler olarak düşünülmelidir [25]. Kent dokusunu, dolayısıyla formunu oluşturan öğeler Lozano tarafından üç karşıtlık yardımıyla şu şekilde sınıflandırılmıştır. Bu üç çelişki sadece açıklayıcı niteliklerinden dolayı değil, tasarımcılara uygulamada sağladığı kolaylıklardan dolayı da önem kazanmıştır.



Şekil 2.4. Farklı doluluk-boşluk özellikleriyle kent dokuları,[13]

-Boşluk-doluluk zıtlığı: Bu zıtlığın ilk bakıştaki açıklaması; yapı adalarının, yapılarla da birlikte kullanılabilecek açık alanları veya sirkülasyon alanlarını kuşatarak oluşturduğu bütün olarak yapılabilir. Bu planda figür ve arka plan etkisi yaratır. Örneğin zaman içinde yol-bina gelişiminde ortaçağda yaya yollarının katı bloklarla sınırlandırıldığı, 19.yy'da orta avlulu apartmanların oluştuğu, 20.yy'da modern anlayıştaki tipik dizi binalar ve aralarında geçen basit anlamda trafik işlevli caddelerin yapıldığı görülüyor.

Sürekli-süreksiz yapı çelişkisi: Nicelik bakımından iki farklı elemandırlar. Biri alan üzerinde birbirine bağlayıcı, uzayan bir etkiye sahiptir, diğeri ise, bunların aralarındaki elemandır. Sürekli yapılar; alt yapılar, yollar, ray sistemleridir. Süreksiz yapılar, dokuyu tamamlayan evler, camiler, parklar, v.b.dir.

Tekrar eden-tek olan elemanlar: Bu zıtlık bize kentsel dokusunun, çeşitli tiplerdeki elemanların bir çok sayıdaki tekrarı ve kombineleri sonucu olduğunu anlatır. Çeşitli zamanlarda kümelenmiş halde veya izole halde bazı elemanlar oluşur. Ortaya çıkmıştır ki kent imgesi, benzeyen elemanların görsel tekrarı ve aynı zamanda da tek başına olan elemanların egemen etkisiyle yaratılır [25].

2.1.5.Kent Kimliği ve İmgesi

İnsan ve kentsel mekan bir arada düşünöldüğünde yerleşim ve birey, birbirinden ayrı düşünölemez. Bu birlikte yaşam, bütünün parçalarının birer birer incelediğimizde ayrı ayrı özellikler ortaya koyarlar . Ortaya çıkan sistemin genel karakteri de kentin kimliğini meydana getirir.

Kimlik doğadaki herhangi bir canlıyı veya objeyi başka canlı veya objeden ayıran, öncelikle onun görsel, işitsel, v.b. diğer duygularla algılanan, kendine özgü olma durumudur. Kimlik eşitlik değil daha çok bireysellik, teklik, özgünlük anlamındadır. Kendine özgü olma durumu kuşkusuz diğer canlı ve cansız varlıklarla kurulan ilişkilerle anlaşılabilir. Bu yüzden “ilişki” kimlik’in ortaya çıkmasındaki gerekli eylem biçimidir [30]. Bir diğer tanımlamada kişiliğin toplumsal kabulü olan kimlik, bireyi diğerlerinden, bütün ötekilerden ayıran, ruhsal ve bilinçsel özelliklerin tümüdür.

Kent, uzun zaman aralığı ve mesafede algılanan bir mekan kurgusudur [31]. Kenti yalnızca en, boy, yükseklik ve zamandan oluşan dört boyutlu bir şemayla tanımlamak yetersizdir. Kentte insanın algı ve sezgileriyle kavradığı, bilgi birikimi, deneyimi, kültürü ile değerlendirdiği daha çok öğeden oluşan gizli-açık mesajlar vardır. Toplum kökenli bu “mesaj”lar kent kimliğinin oluşmasında söz sahibi ana unsurlardır [32].

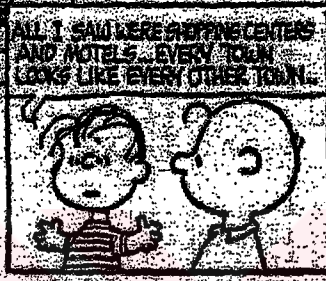
Kent kimliği onu görmeyenlerde bile çağrışımlar oluşturacak denli kuvvetlidir. Her kentin sokak-meydan dokusu dışında, özgün hikayeleri vardır. Onu dolduran insan araç, mobilya, anıt, devinim, müzik, ışık, renk, koku, cümbüşü her birinde farklıdır. Her kentin yazarları, ressamaları, mimarları, yoksulları, ayyaşları olagelmıştır [32]. Bu kimlik, bazı zamanlarda “kimliksizleşmek” olarak ta karşımıza çıksa, bu değişkenlik, tanımsızlık bile kent kimliğinin parçası olabilir [33].



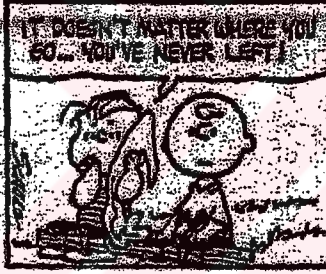
TATİLDEN YENİ GELDİK.



İYİ VAKİT GEÇİRDİN Mİ,
İLGİNÇ BİRŞEYLER VAR MIYDI ?



BÜTÜN GÖRDÜĞÜM,
ALİŞ-VERİŞ MERKEZLERİ VE MOTELLER...
BÜTÜN ŞEHİRLER BİRBİRİNE BENZİYOR



NEREYE GİTTİĞİN HİÇ FARKETMİYOR ...
SANKİ HİÇ AYRILMAMIŞSIN GİBİ !

Şekil 2.5. Çağdaş kentlerde yaşanan kimlik kaybı [34].

Dünya nüfusunun hızla arttığı günümüzde, kent teknolojisi, ekonomisi, politika ve planlaması ile kentleşme hızı çerçevesinde bu günden geleceğe bakıldığında, dünyanın ekolojik sisteminde yaşanmakta olan kentlerde daha da yoğunlaşacağı tahmin edilebilir. Bu problemler enerji, hammadde ve arazinin hızla tüketilmesi ile ilgilidir. Doğal kaynakların azaltılması, kirletici atık ve risk faktörlerinin artması yol açmaktadır. Bu çevresel problemler, endüstriyel toplum ve modern kentsel mekan strüktürü gelişimiyle yakından ilişkilidir. Aslında bugün kentler, kültürel geleneklerin ihmal ve mekanlardaki kimlik kaybının sembolü haline gelmiştir [35]. Kentler giderek çevre değerlerinin hızla

tüketildiği, kültürel değerlerin ihmal edilmeye, mekan kimliğinin kaybolmaya başladığı, sosyo-psikolojik problemlerin arttığı semboller haline gelmeye başlamıştır. Aynı zamanda kentlerin geçmişlerinden geleceklerine sürekliliği sağlayan tarihsel gelişme sürecinde elde ettikleri kentsel kimlik elemanlarının kaybedilmesiyle de yakından ilgilidir [36]. 20. yüzyılın akımı olan modernizm etkisi altındaki kentler veya kent parçaları, birbirlerinden ayrılamaz niteliğe sahip olmaları nedeniyle eleştirilmiştir [37]. “Şekil 2.5”. Kentsel kimlik elemanlarının kaybedilmesine yönelik değişimler, şehrin dolayısıyla toplumun hafıza kaybına uğramasına yol açmaktadır. Bu olgu, kentlerde yaşayan kuşakların birbirlerine aktardıkları değerlerin somutlaştığı elemanların kaybedilmesine, böylece kentlerde geçmiş ile geleceğin bağlantısının kopmasına yol açarak, kentlerde süreklilik, aitlik gibi önemli kavramları ortadan kalkacaktır [36]. Mekan toplum tarafından tanımlanabilir olmalıdır. Aksi takdirde tanımlanamaz mekanlar kimlik kargaşası yol açar ve kaos oluşur. Kent mekanlarının sahip olması gereken en önemli özellik tanımlanabilirliktir.

Bir kentin kimliğini sadece görsel olarak tanımlamak yetersizdir. İşitsel dokunsal, düşünsel veya kokuya yönelik birçok yolla kentler hakkında yeni şeyler öğrenilir.

Kentin tarihi ile ilgili hikayelerin, efsanelerin, halkın dilindeki söyleyişlerin, yerel müziklerin, tarihsel veya coğrafi özelliklerin kullanılmasıyla o kent üzerinde bir “hava” yaratılır. Batılılar buna “mood” demektedirler. Bu “hava” kentin daha kolay anlaşılmasına yardımcı olur [37].

Kent kimliğini, kentteki değişimler ve değişkenler olduğu kadar sabit değişmezler de belirlerler. Birey ve çevresi arasındaki ilişki karşılıklıdır. Bireyin çevresi üzerindeki, çevrenin birey üzerindeki etkinliği, ikili ve sürekli beslenen bir etkileşim sistemi oluşturur. Bu sistem içerisinde bireyin çevresi üzerindeki etkinliği, çevreyi tanıma, çevreyi algılama ile başlar [36].

Kentler özgün karakterleri ile kimlik kazanırlar. Mimari ve kentsel açıdan özgün tanınan karakterlerini kaybeden kentler ise; herhangi bir kent kimliğine bürünürler ve hatta kimlik karmaşasına düşerler.

Kent kimliğini oluşturan elemanlar: Doxiadis' in çevre sınıflamasından yararlanılarak doğal, beşeri, ve insan eliyle yapılmış çevreden kaynaklanan, kimlik elemanları başlıklarında değerlendirilebilir [38].

-Doğal çevreden kaynaklanan kimlik elemanları

-Beşeri çevreden kaynaklanan kimlik elemanları

-Yapma (insan eliyle) çevreden kaynaklanan kimlik elemanları

-Doğal çevreden kaynaklanan çevre elemanları; iklimsel, topoğrafik jeolojik ve bitki örtüsü gibi, yerleşmeleri etkileyen faktörler.

-Sosyal çevreden kaynaklanan çevre elemanları; demografik, geleneksel ve kültürel stürüktürler olarak genel olarak özetleyebiliriz [39]. Kültürel özellikler kimlik elemanları olarak sosyal çevredeki en etkin faktördür.

-Yapma (insan eliyle) çevreden kaynaklanan kimlik elemanları; şehirlerdeki insan gereksinimlerinden kayanaklanan, eylem alanları ve bu eylem alanlarının karşılıklı ilişkileriyle biçimlenen, insan eliyle yapılmış objelerden oluşur [36].

Kent kavramının algılanması ise bir bütün olarak düşünülmelidir. Kent parça parça algılanır. Bu algılanan mozaiklerin bir araya gelmesi, bir imge oluşturur ve kentin kimliği değişik kesimlerin algıladığı bu imgeler mozaigine göre kurulur. Mozağin her parçasının oluşmasına insan elinin katkıları farklı düzeyde ve nitelikte olur [36].



Şekil 2.6. Kentsel dokunun tarihsel süreç içinde oluşturduğu siluet bu kentlerin imgesidir [40].

Çevresel imge oluşturan üç öge mevcuttur. Kimlik, strüktür ve anlam. Her insanın içinde bulunduğu çevre, kentin parçaları ve bu parçaların birbiriyle olan fiziksel ilişkilerine ait zihinsel imgeyi oluşturur. Üst üste binen bu imgeler, birbirini destekler nitelikte etki kazanır “Şekil 2.6”.

2.2. Kent Dokusunun Tarihi Gelişimi

2.2.1. Antik Dönem

Eski Yunan şehirleri düzenli bir ızgara sistem ile kurulmuştur. Kent merkezi olan meydanlarına agora denilimiş ve etrafı kamu binaları çevrilmiştir. Daha sonra Roma kentlerinde adı forum olan bu meydanlar, ticaret ve toplantı amacıyla kullanılmıştır. Konut yapımına çok fazla önem vermemişler, tanrıları için insan ölçeğini aşan tapınaklar, kendileri için de anfiteyatrolar inşa etmişlerdir. Sirkülasyon sistemi ve alt yapılarıyla birlikte organize, iyi çözülmüş kent düzeni görülmektedir.

2.2.2. Kapalı Düzen (Organik Kent Dokusu)

10. ve 15. yüzyıllar arasında geçerli olan bu düzen genellikle, yoğun ve kendiliğinden düzenlenen binalar ve organik yapıda yol ve meydanlardan oluşan bir sistemdir. Düzgün bir geometrik yapıya sahip olmamasına rağmen Ortaçağ kentleri, ulaşım ihtiyacını eksiksiz çözen iyi organize olmuş bir yol dokusuna sahiptir ve aynı zamanda iklime ve coğrafi koşullara gayet uyumlu bir düzendedirler [41]. Yeni kurulan şehirler genellikle kolay savunulabilirliği açısından tepededir [26]. Yolları, yine savunma amacıyla dar ve karmaşık yapıya sahiptir. Ortaçağ şehirlerinin en tipik özelliği olan, kamusal alanların küçük, kuşatılmışlık –bu yüzden kapalı düzen denir- hissi veren yapısı ve samimi bir ölçeği olmasıdır. Kapalı düzen, yaya kullanımına ve at arabalarına yönelik oldukça pasif bir kentsel organizasyondur. Yoğun kentsel doku, birbirine benzer bina formlarıyla, kuvvetle kentsel yaşamı vurgular ve destekler [41].

2.2.3. Yapılanmış Düzen (İnorganik Kent Dokusu)

15. ve 18. yüzyıllar arasında Rönesans’ın Antik dönemin etkilerini yeniden gündeme getirmesi ve kentler arası sirkülasyonun başlamasıyla, kent organizasyonlarında bu gelişime paralel büyük değişiklikler olmuştur. Bu dönem, sadece ulaşım sisteminin

rasyonelleşmesini sağlamakla kalmamış, genel olarak kentsel mekana netlik ve düzen getirmiştir. Bu dönemde planlarda geometrik şekillere yönelme olmuştur. Bu yeni sistem insan ölçeğinden uzaklaşmıştır. Bu dönemde insanlar daha büyük ölçekteki alanlarda nasıl buluşturulur sorusunu cevaplanmaya çalışılmış, geniş yollar ve büyük meydanlar yapılarak, mevcut çevreyi kontrol altına alarak, çevreyle bütünleşmek adına, iyi organize edilmiş büyük ölçekteki planlar yapılmıştır [41]. Rönesans'ta bütün ideal kentler, planın engelsiz ve serbestçe gelişmesine olanak sağladığından öncelikle düz alanlarda yapılmıştır [26].

2.2.4. Pragmatik Düzen

18. ve 19. yüzyıllar arasında toplu konutların popüler ve egemen olduğu bu dönem, endüstri kentin ürünlerini ve değerler sistemindeki etkisini içermektedir. Bu dönemde tekrar eden konut kavramının anlamı, planlanmış büyük ölçekli ızgara sistem içinde Ortaçağ'dakinden oldukça farklılaşarak kullanılmıştır. Yol dokusunun gelişimi endüstileşmeyle beraber işçilerin ulaşımını düzenleme esasına göre planlanmıştır. Bu dönemde kamusal mekan kapsamında açık alanların diğer fonksiyon ve aktiviteler için gelişmesine önem verilmediği için, 19. yüzyılın sonlarında insan ve taşıt yoğunluğunun artmasıyla problemler başlayacaktır. Hızlı nüfus artışı ve önceki dönemlere ait kentsel doku kriterleri göz önünde bulundurulmadığı için, ortaya çıkan karmaşa insanları genel mekanlardan özel mekanlara yönlendirmiştir [41].

2.2.5. Açık Düzen

19. yüzyılın sonlarında endüstri kenti artık etkisini yitirmiş, yeni yüzyıl ile birlikte değişime hazır bir toplum yapısı oluşmuştur. Endüstri kentine karşılık ortaya çıkan açık düzen, yeni bir yaşam tarzını temsil etmiştir. "Bahçe şehirler" ve "ışınal şehirler", değişkenlik, kişisel mahrumiyet ve toplu halde yaşama zorunluluğundan kurtulmak gibi kavramları içeren yeni kentsel yaşam tarzını da beraberinde getirmişlerdir. Kişisel mekan kavramının popüler hale gelmesiyle modern toplumda kolektif yaşama eğilimi değişmiştir. Açık düzen, özel araçları olan ve çekirdek aile yapılı hale gelen topluma şehirde onları izole eden, şehir dışında doğayla buluşturan bir kent dokusu sağlamıştır. Kentsel gelişime modernizm, bağımsız tasarlanan ve karakteristik özelliği giderek

azalan objelerle yaklaşıp. Böylelikle modern kent giderek soyutlanmış, sosyal ve kültürel öğeler içermeyen parçalar koleksiyonu haline gelmiştir [41].

2.3. Kent Dokusunu Etkileyen Faktörler

2.3.1. Doğal Çevre Kaynaklı Yönlendiriciler:

Bugün varolan şehirlerin kuruluşuna etki yapan en önemli faktör kuşkusuz, coğrafi olanlardır. Eski çağlarda insanlar, gıdalarını kolay sağlayabilmek için verimli araziye seçiyorlardı. Su kenarları havası ve manzarasıyla ve sağladığı ekonomik faydayla şehir kuruluşlarını etkilemiştir [26]. Su kenarları değişimleri de etkilemiştir;örneğin Efes kentinin denizden uzaklaşması ve liman özelliğini yitirmesi, bu kentin yok olmasına sebep gösterilebilir [42].

İklim, kent dokusuna yansıyan diğer bir doğal kaynaklı veridir. İklimsel yönlendiriciler; ısı, nem, rüzgar, yağmur, ışık ve yansımadır. İklimsel farklılıklar binaların, rengine, malzemesine, formuna, çatı biçimine v.b.etki ederler ve kent dokusunda değişen görsel etkiler yaratırlar [42].

Topoğrafyanın, bir yerleşme kurulduktan sonra, o yerleşmenin kentsel dokusunun oluşmasında çok büyük etkisi vardır. Eğer arazi eğimli ise, doku eğim boyunca yer alacaktır. “Şekil 2.7”. Ana yollar bu omurgaya paralel olarak devam edecektir [28]. Farklı Jeolojik, jeomorfolojik özellikler ve bitki örtüleri , farklı kent dokuları oluşmasında ki etkenlerdir.



Şekil 2.7. Eğimli arazide kent yerleşmesi, [26]

2.3.2. Sosyal Çevre Kaynaklı Yönlendiriciler

Nüfus artışı ve göç kent dokusunu etkileyen başlıca etkenlerden biridir. Göç sadece fiziksel çevreye olan büyük etkileri olan sosyal bir olgu değil, aynı zamanda kentlerin geleneksel organizasyonlarına yansıyan kimlik değişimi olarak ta incelenilmesi gereken bir olgudur [43]. Göç beraberinde kültür çelişkileri ortaya çıkarmakta, kültürleşme süreci yaşanmaktadır.

Kültürel veriler kent dokularının oluşumundaki en önemli verilerdir. Fiziki çevreye ait veriler ve sosyal veya ekonomik veriler her zaman kent formlarını açıklamaya yetmez [28]. Kent dokusu orada yaşayan toplumun kültürel dokusuyla çok yakından ilgilidir

Hukuksal, yönetsel, ekonomik ve sosyal değişkenler, kent dokusundaki gelişimleri ve değişimleri etkiler. Her bölgede belli fonksiyonlar vardır. Bölgelerin yüklendikleri fonksiyonlar ve ekonomik dağılım kent dokusundaki gelişim ve değişimlerin belirleyicisidir. Bu fonksiyonların ve ekonomik saptanmasındaki politik kararlar kent dokusunu doğrudan etkilemektedir [42]. Kanunlar ve yönetmeliklerle sosyal düzen sağlanmaya, imar kanunlarıyla kentsel düzen korunmaya ve iyileştirilmeye çalışılır. Eğitim, kültür, sağlık v.b. sosyal değişkenler toplumu şekillendirirken aynı zamanda da kent dokusunu etkilerler.

2.3.3. Yapma Çevre Kaynaklı Yönlendiriciler

Yapma çevre ve doğal çevre birlikte fiziksel çevreyi oluştururlar.. İnsanların barınma, çalışma dinlenme ve eğlenme gereksinimlerin karşılanması için tasarlanan mekanlar ve bu yapıların birbirleriyle ulaşımını ve kullanılabilir hale gelmesi için kurulan ağ sistem(altyapı, ulaşım, enerji v.b.), yaşanan mekanları oluşturur. Ortaya çıkan bu sistemler bütününe, yapma çevre denmektedir. Yapma çevre, kişinin doğa parçası üzerinde kendine yaşamak için oluşturduğu yerdir. Kent dokusuyla insan arasında karşılıklı etkileşim söz konusudur. Kent dokusu oluşurken, çevreye ait fiziksel ve topluma ait sosyal etkiler doku gelişimini yönlendirir ve doku da içindeki yaşamı yönlendirir. Örneğin, eski doku içindeki konut ağırlıklı şehir merkezlerinin gelişerek ve fonksiyonunun değişerek, merkezi iş alanlarına dönüşmesi doku karakterinin tamamen değişmesine yol açar. Bölgedeki sürekli kullanım ortadan kalkıp iş saatleri içinde kullanılan bir alana dönüştüğü için köhneleşme başlar.

3. İSTANBUL İLİ, KADIKÖY İLÇESİ, GÖZTEPE VE CADDEBOSTAN MAHALLELERİNDE, KENTSEL DOKU SÜRECİNİN İNCELENMESİ VE DEĞERLENDİRİLMESİ

3.1. Tezin Amacı Kapsamı ve Sınırları

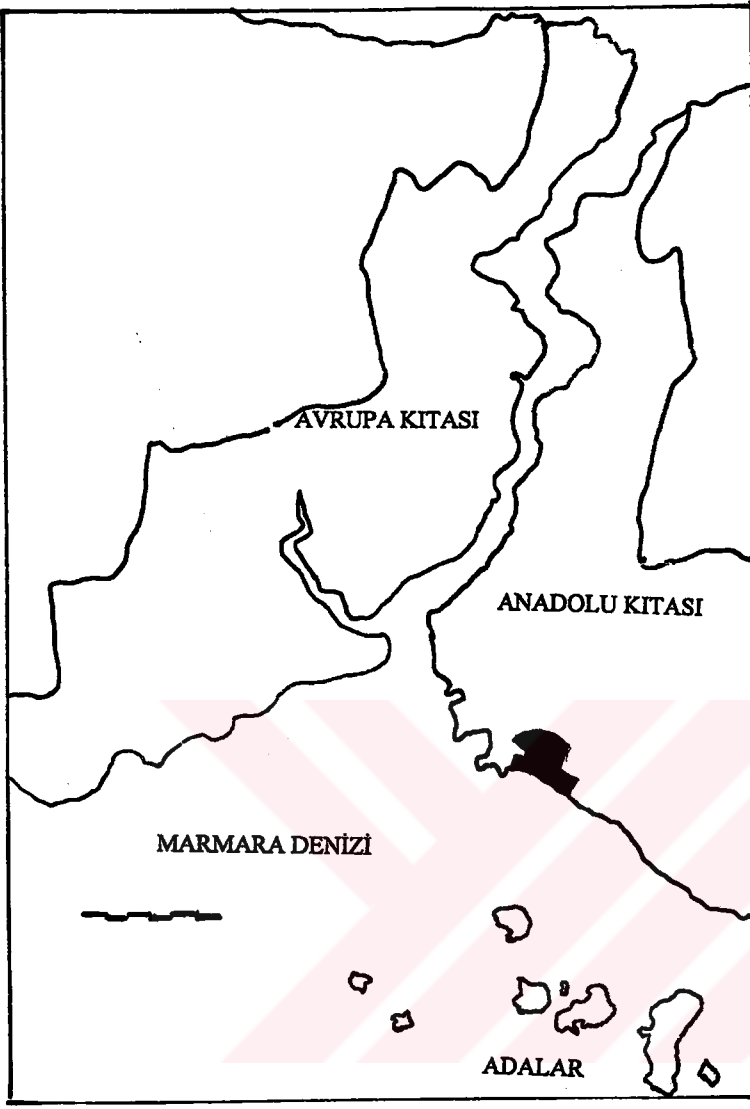
İstanbul metropoliten kenti son elli yıldır çok hızlı büyüme süreci içerisinde. Bu büyümenin etkileri incelendiğinde fiziksel, sosyal, kültürel, psikolojik v.b. birçok farklılaşma yaşandığı görülmüştür. Bu tez konusunu öncelikle ilgilendiren fiziksel farklılaşma, mevcut kent dokusunda değişim meydana getirir. Bu değişim süreci mevcut kent dokusu içinde etkili olduğu gibi, eski kent dokusu sınırlarını da aşarak, planlı ve plansız olarak yeni yerleşmeler ortaya çıkarır. İstanbul metropoliten kentinin hızlı büyümesi, kentsel tasarım kapsamı sınırlarında incelendiğinde, mahalle ölçeğindeki bu değişim etkilerinin analizi ve bundan yola çıkarak ulaşılabilecek sonuçlar, yaşanan mekanın niteliklerinin irdelenmesinde önemli rol oynamaktadır.

İstanbul ülke genelinde çok önemli bir konuma sahip olduğu için nüfusu çok hızlı artan bir metropoliten kenttir. Bu artıştaki önemli bir faktör de çok göç almasıdır. İstanbul'a her yıl 200 000 kişi göç etmektedir [44]. 1950 yılında 1.5 milyon olan nüfus, 1970'de 3 milyon, 1990'da 7 milyon bugün ise; 10 milyon civarındadır [45]. Bu kadar hızlı nüfus artışı ve göç mevcut doku değişimini olumsuz yönde etkilemiştir. Gecekondu alanları ortaya çıkmıştır. Merkezi iş alanlarında yeni yollar açılmış ve bu alanlarda doku değişimleri olmuştur. Bu tezin amacı; yoğun iç göç hareketi altında kalmış olan İstanbul'daki doku değişimini belirli örnekler temelinde, çeşitli boyutlarıyla ele almak, bu değişimdeki etkenleri saptamaktır. Cumhuriyet dönemi 1923 yılına ait halihazır haritada, 1950 sonrası hızlı gelişim sürecinin etkileri 1960 yılına ait halihazır haritada 1973 sonrası İstanbul Boğaziçi Köprüsü ve çevreyollarının kent dokusu üzerindeki genel değişiminin bu bölgedeki etkileri 1985 yılına ait halihazır haritada ve son olarak mevcut

durum özellikleri 1998 yılına ait halihazır haritalar üzerinde belirtilen sebepler doğrultusunda, bu dört dönem esas alınarak incelenmiş, doku farklılıkları saptanmıştır. Amaç yapılan analizler sonundaki kent dokusundaki değişme, yokolma, dönüşme sorunlarını belirlemek ve sonuçta bu sorunlara çözüm ve öneriler getirerek, kentsel planlama ve kentsel tasarım çalışmalarına katkıda bulunmaktır.

Anadolu yakasında bu bölgenin seçilme sebebi, İstanbul metropoliten kentindeki bu hızlı büyümenin ve kentsel doku değişiminin, açıkça izlenebildiği bir yer olmasıdır. Bölge tarihi gelişme sürecinde oluşan kentsel doku örneklerini hala yansıtan aynı zamanda da doku değişiminde nasibini almış olması açısından incelemeye değer bulunmuştur. Yine bu bölgenin incelemeye değer sebeplerinden biri de bu alandaki fonksiyonun sürekliliğidir. Bu bölgenin ortaya çıkışı, Osmanlı – Rus Savaşından kaçan göçmenlerin gelmesiyle, demiryoluna paralel olarak oluşan bir konut grubuyla başlamıştır. Yerleşme çoğunlukla Osmanlı bürokratlarına ait köşklerin yapılmasıyla, fonksiyonda bir değişiklik olmadan, deniz yönünde yayılarak devam etmiştir. Bölgenin kentsel dokusu, yatayda doluluk – boşluk oranları, düşeyde yükseklikler değişerek, sayfiye yeri olarak kullanılan -bahçe içi evlerin, köşklerin bulunduğu- yapısı, bugünkü yoğun yerleşim ve trafiğe sahip haline gelmiştir. Hızlı bir büyüme olmuş, doku değişmiş ama, fonksiyon değişmeden konut ağırlıklı kullanım hala devam etmektedir.

Anadolu yakasındaki çalışma alanının sınırlarının belirlenmesinde deniz, bölüm 3.2.1.'de bahsedildiği gibi, bölge için doğal bir sınır ögesi olma özelliği taşımaktadır. Göztepe mahallesinin kuruluşunda karşımıza çıkan demiryolu hattı, bölüm 3.2.1 'de bahsedildiği gibi yapma çevre kaynaklı yönlendiricilerden olup, ilk banliyölerin oluşmasında önemli rol oynamıştır. Günümüzde ise demiryolu, bölgedeki ana aks olan Bağdat Caddesinin iki yanında gelişmiş ızgara sistem karakterinin yer aldığı bir alanı kuzeyde tanımlayan yapay bir sınır ögesi konumundadır. Böylece Göztepe mahallesi, Göztepe mahallesinin bittiği yerde geçen Bağdat Caddesi ve Bağdat Caddesi'yle deniz arasında kalan Caddebostan mahallesi, tezin araştırma alanını oluşturulmuştur.”Şekil 3.8.”



Şekil 3.8. İstanbul kentsel mekanı içinde araştırma alanının sınırları [46].

3.2. Tezde Uygulanan Yöntem

İstanbul metropoliten kentinde, Anadolu yakasındaki kentsel doku değişimi genel olarak incelenmiştir. İnceleme sonucunda seçilen Göztepe ve Caddebostan mahalle dokuları araştırmaya tabi tutulmuştur. Bu araştırma 1/5 000 ölçeğe yapılmış, ancak algılamada ve takip etmede kolaylık sağlaması açısından mevcut sayfa normlarına uygun olarak ölçeksiz küçültülmüştür.

Bu araştırma 1/5 000 ölçekli olan ve tarihi süreç içerisinde dört farklı döneme ait halihazır haritalarlar üzerinde yapılan kentsel doku analizleriyle gerçekleştirilmiştir. Seçilen bölgeler mahalle ölçeğinde ele alınmış, eski döneme ait ve mevcut durumun genel doku yapıları birbirlerine göre farklılıkları ortaya çıkarılmıştır. Bu kentsel doku analizleri şu başlıklar altında toplanmıştır:

1. Yol Durumu ve Kavşak Analizleri
2. Yapı Adaları Analizleri
3. Parselasyon Durumu Analizleri
4. Doluluk Boşluk Durumu Analizleri
5. Üçüncü Boyuta Ait Analizler

Yol durumu ve kavşak analizleri; 1923, 1960, 1985 ve 1998 yıllarına ait halihazır haritalarlar üzerinde yapılmıştır. Bu dokulardaki, yol kesişimleri olan kavşakların sayıları öncelikle toplamda bulunmuştur. Daha sonra ana akslarla yollar arasındaki kesişim sayıları hesaplanmıştır. Bulunan değerler, birbirleriyle karşılaştırılıp, değişim yüzdeleri buna göre değerlendirilmiş ve bu değişimi etkileyen etkenler araştırılmıştır.

Yapı adaları analizleri, mevcut halihazır haritalarlar üzerinde yapılmış, yapı adaları sayısındaki değişim belirlenmiş, bulunan değerler birbirleriyle karşılaştırılmış ve bu değişimi etkileyen etkenler araştırılmıştır.

Parselasyon analizleri, mevcut halihazır haritalarlar üzerinde yapılmış, parsel sayılarındaki değişim belirlenmiş, bulunan değerler birbirleriyle karşılaştırılmış ve bu değişimi etkileyen etkenler araştırılmıştır.

Doluluk-boşluk analizleri, mevcut halihazır haritalarlar üzerinde yapılmış, bina sayılarındaki değişim belirlenmiş, boş alanların nitelikleri incelenmiş ve değişim oranları belirlenmiş, bulunan değerler birbiriyle karşılaştırılarak bu değişimi etkileyen sebepler araştırılmıştır.

Üçüncü boyut ile ilgili analizler, bölgedeki binaların kat yüksekliklerinin birbirlerine göre değişimini nelere bağlı olduğu ve bölgenin imar planları bu değişen yükseklik sınırlarına etkilerinin nasıl olduğu incelenmiştir.

Son olarak ta Göztepe ve Caddebostan mahallelerindeki kuruluşundan mevcut yerleşimine kadar ki doku değişimlerine sebep olduğu düşünülen faktörler hangi sebepten etkin olduklarıyla birlikte sınıflandırılmışlardır.

3.3. Araştırma Alanının Mekansal Değişim Süreci

Araştırma alanının mekansal gelişim süreci, bu gelişime tartışılmaz etkisinden dolayı öncelikle İstanbul'a ait genel gelişim incelenerek başlanmıştır. İstanbul kentinin gelişim süreci; kentsel doku değişimi ve bu değişimi etkileyen faktörler gözönünde bulundurularak hazırlanmıştır.

3.3.1. İstanbul Kentinin Gelişim Profili

Yeryüzünde iki kıta üzerine kurulmuş bir kent olma özelliğine sahip olan İstanbul'un Avrupa kıtası ile Asya kıtası üzerindeki kısımları, Karadeniz ile Marmara Denizi'ni birbirine bağlayan Boğaziçi ile ayrılmaktadır. Diğer yandan, Avrupa yakası Haliç ile tekrar ikiye bölünmüştür. Sonuç olarak, İstanbul kenti, Boğaziçi, Haliç ve Marmara Denizi ile çevrelenmiş çok özel kara parçaları üzerinde gelişmiştir [47]. M.Ö.7. yüzyılda Megaralılar tarafından Byzantion adıyla kurulan İstanbul kentinin sınırları, bugünkü Ayasofya ile Topkapı Sarayı'nın bulunduğu tepeleri kapsayan 2 km² lik bir alanı kapsıyordu [48]. İlk çağlardan beri İstanbul'un yerleşim bölgesi olarak seçilmesinin en büyük nedeni, Karadeniz, Akdeniz ticaret ilişkisinin sağlandığı, su yolu üzerinde bulunması ve Haliç gibi bir limana sahip olmasıydı [49].

İstanbul'un il sınırları Byzantin adında kurulan 2 km² lik ilk yerleşmeden, bugüne gelindiğinde toplam 5712 km² ye ulaşmıştır [50]. Bugün İstanbul doğudan batıya yaklaşık 100 km'ye yayılmış, 32 ilçesi olan 10 milyonluk bir metropoliten kenttir.



Şekil 3.9. 15., 16., 19. yüzyıllarda İstanbul'da kentsel mekan [51].

İstanbul nüfusunun 16. yüzyılda 400 000, 17. yüzyılda 700 000-800 000'e yükseldiği belirtilmektedir [52]. İstanbul'da hızlı nüfus artışı, 2. Dünya Savaşından sonra olmuştur. 1950 yılında 1.100.000 olan nüfus, 1997'de 9.307.408'e çıkmıştır. 2000 yılı için öngörülen nüfus ise 10.000.000 civarında tahmin edilmektedir. İstanbul nüfusunun Türkiye genelindeki payı ise; 1950 yılında %5.6'dan 1997 yılında %14.9'a çıkmıştır [45].

İstanbul metropoliten kentinin mekansal gelişimi, Bizans dönemindeki meydan-yol ilişkisiyle, büyük heykelli meydanlara bağlanan, belli doğrusal akslar üzerinde giden yolların kente hakimiyeti ile başlamıştır [53]. Bu dönemde meydan özelliği taşıyan forum ve agoralar kent dokusu içinde önemli yer tutmuşlardır. Bizans döneminde, kent surlarla çevrili olduğu için ve arsalar sınırlandırılmış olduğundan, sokaklar dar, evlerin üst katları çıkmalı ve cumbalı yapılmaya başlanmıştı [54].

Osmanlı döneminde İstanbul 19. yüzyıla kadar tarihi yarımada sur içinde gelişmiştir "Şekil 3.9". Yerleşimlerde temel konut yerleşimi mahalledir. Mahallelerin merkezinde, cami veya mescit, okul, hamam bulunurdu [55]. Türk mahallelerinde kent dokusunu temel birimi olan sokaklar Bizans'taki gibi dar yapısıyla devam etmiştir. Sokakların dar yapısından dolayı binaların hava almalarına izin vermek ve manzaralarını kapamamak için sokağın iki yanındaki evler farklı yüksekliklerde yapılmışlardır [56]. Duvarlarla çevrili bu sokaklar, çoğu zaman da çıkmaz sokaktırlar ve mahallenin iç koridoru konumlarıyla, İstanbul kent dokusunun vazgeçilmez öğeleridirler [57]. Ancak sonradan bu sokaklar dar olmaları yüzünden yangınlarda büyük problemlere yol açacaktır [58]. Fetihten sonra İstanbul'daki evler genellikle yarım kagir ya da ahşap olarak yapılmıştır. Ahşabın kagire tercih edilmesinin bazı nedenleri vardır. Birinci neden İstanbul'un orman bakımından zengin olması, ahşap malzemenin çok kolay elde edilebilmesidir. Diğer nedenler olarak ahşap evler , daha büyük , ferah ve aydınlık mekanlar oluşmasına olanak tanıyordu, hava geçirdiği için rutubet sorunu yoktu, yapımı daha kolay ve ucuzdu. Ayrıca yıkımı kolaydı ve yıkıntıları tekrar kullanılabilirdi. Bunlardan başka depreme karşı çok dayanıklı olması nedeniyle ahşabı tercih etmişlerdir [57]. Bununla birlikte ahşabın yarattığı en büyük problem, ahşap binalardan oluşan dokuyu tehdit eden yangındır. Yangına karşı 16. Yüzyıldan itibaren önlem almaya çalışılmış fakat başarılı olunamamıştır. Konut dışı diğer binalarda fetihten sonra yeniden yapılaşmaya gidilmiştir.

Bu idari, dini, ticari ve eğitim amaçlı yapılar silüette de etkili olmuşlardır. Öncelikle kiliselerin camiye çevrilmesiyle yarımada silüetine minareler eklenmiştir [59]. Ticari yapılar Osmanlı kent dokusunda ayrı bir öneme sahiptir.18. yüzyıla kadar Avrupa kentlerinin ticari yapılarıyla boy ölçüşecek durumda olan bu yapılar, daha sonra önemini kaybetmiştir. İçe dönük yapıda olan bu çarşılar, sokağın ticarete yeterince açılmaması sebebiyle sosyal yaşamdan kopmuşlardır [57].



Şekil 3.10. 19. yüzyılda İstanbul'da kentsel doku değişimi [55].



Şekil 3.11. 1955 yılında İstanbul kıyılarındaki yerleşimler [51]

19. yüzyılda, Tanzimat Fermanıyla birlikte batılılaşma her alanda kendisini göstermiştir. Özellikle Avrupalı mimarlar, dönemin geçerli mimarlık anlayışı olan Neoklasik yaklaşımı Türk mimarisine sokmuşlardır. Bu anlayışla beraber ve hızlı nüfus artışının da etkisiyle Türk konut mimarisine “apartman” tipi girmiştir. Bu değişim de “Türk evi” tipinin ortadan kalkmasına neden olmuştur [60]. 1940’li yıllara kadar apartmanlarla birlikte bahçe içi iki katlı evler de yapılmaya devam etmiştir. Ancak bu yıllardan sonra, hızlı nüfus artışı ve artan arsa fiyatları sonucu çok katlı apartman tipi yapılar kent dokusuna ağırlığını koymuştur, bu dönemde Maçka Teşvikiye, Nişantaşı, Cihangir

mahalleleri gelişmeye başlayan konut bölgeleri olmuştur [55]. Yine Tanzimat sonrasında ızgara sistem uygulamasıyla sokaklar düz geçirilmeye çalışılmış, yolların iki yanı ağaçlandırılmıştır [61]. Meydan kavramı da bu dönemde Türk kentsel hayatına girmiştir. Sokak yapısı ise; 16 yüzyıldan 19.yüzyıla kadar bozulmadan gelebilmiştir. Tekerlekli araçların kullanılmasına başlanmasıyla yeni sokak düzenlemeleri yapılmıştır [57]. “Şekil 3.10”. Karaköy ve Beyoğlu’nun ticari önemini artırması sonucu 1874’te İstanbul’un ilk metrosu olan Tünel hizmete girmiştir [55]. 20. yüzyılda 1950’li yıllara gelindiğinde artık, toplum yapısında tarımdan sanayiye geçiş olduğu gözlenmektedir. İstanbul genelindeki yerleşim gelişimine bakıldığında tarihi yarımada da sur içi, Haliç’in öbür yakasında Beyoğlu, Galata ve Boğaziçi, öbür tarafında Üsküdar, Kadıköy merkezli yerleşim sur dışına çıkmış, İstanbul kıyıları boyunca sahil yeni yerleşimlerini oluşturmuş veya mevcut küçük birimlerin büyümüş olduğu gözlenmiştir “Şekil 3.12”.

Cumhuriyet döneminde de yol genişletme ve yeni yol açma çalışmaları yapılmaya başlanmış, Vatan, Millet Caddeleri açılmıştır. Beyazıt – Aksaray arası ile Aksaray’dan Saraçhane üzerinden Unkapanı’na ulaşan aks genişletilmiştir [63]. Esas büyük değişim, 1973 yılında Boğaziçi Köprüsü ve çevreyolların hizmete girmesiyle olmuştur [55]. Arkasından 1980 yılında yapılan Fatih Sultan Mehmet Köprüsüyle ve ona bağlı çevreyoluyla yeşil doku bozulmuş, mevcut kent dokusu değişmiş ve değişmeye devam etmiştir. Tekeli’nin belirttiği gibi zaman içinde metropolitan alandaki en hızlı değişim yeni köprüler ve çevreyollarından sonra olmuştur [62]. Gün içi toplam hareket, 1950 yılında 765.000’den 1995’te 8.000.000’a çıkmıştır. Gün içi ev-iş ulaşımında 49 dakikayla İstanbul birinci sıradadır [64].

Bu koordinasyonsuz hızlı gelişim sonucu plansız yapılanma ve gecekondu bölgeleri ortaya çıkmıştır. İlk gecekondu, 1947’den sonra başlamış, Kağıthane sınırları, Yedikule, dışında Gazhane ve Zeytinburnu gibi bölgeler ilk gecekondu bölgeleri olmuştur [65]. 1960 yılında Küçükçekmece ve Tuzla arasındaki gelişme, toplu taşıma araçlarına ve karayollarına önem verilmesine sebep olmuştur. Bu dönemlerde gecekondulaşmada önemli bir artış gözlenmiş, Gültepe, Çeliktepe, Fikirtepe, Yahya Kemal, Alibeyköy, ve Kağıthane dönemin sanayi bölgeleri etrafında gelişen gecekondu bölgeleriydi. Yine bu yıllarda Şişli, Mecidiyeköy, Levent, Etiler, Boğaz sınırları ve Kadıköy, Bostancı arası yüksek gelir gruplarının yerleşim alanı olarak

gelişim göstermektedir [55]. 1985 yılındaki verilere göre İstanbul'da Milli Emlak arazileri üzerinde 55 389, Vakıflar arazisi üzerinde, 19 782, belediye arazisi üzerinde 43 520, özel idare arazisi üzerinde 13 187 gecekondulaşmıştır [66]. Bu bir yıllık veriler gecekondulaşmanın boyutlarının nasıl olduğunu ortaya koymaktadır.

Özetle; 1950 yılından sonra sanayileşmenin etkileriyle hızlı bir büyüme içine giren İstanbul kentinde bu sürecin etkileri kent dokusunda plansız bir değişime ve büyümeye neden olmuştur. Dış göç, iç göç ve hızlı nüfus artışı bu durumu olumsuz yönde etkilemiştir. Ortaya yetersiz konut problemi, kat yüksekliklerinde artış, yeşil alanların inşaatla açılması, izinsiz yapılaşma sonucu ortaya çıkan gecekondular; mevcut ticaret ve sanayi bölgelerinin yetersiz kalmasıyla kent merkezleri dışına kontrolsüz olarak yayılan bu sektörlerin yarattığı tahribat ve bütün bunların sonucunda ortaya çıkan yetersiz ulaşım problemi, yeni yol yapımı ihtiyacı, eski yollarda genişleme ve en önemlisi önce Boğaziçi Köprüsü'nün sonra da Fatih Sultan Mehmet Köprü'sünün açılmasıyla ve onların çevre yollarıyla, mevcut İstanbul kent dokusu, sur içindeki geleneksel yapısını, İstanbul kıyılarındaki küçük sayfiye yerleşimleri görünümünü kaybetmiş ve hızla değişmiştir. 1950 yılından sonra hızlı büyüme içine giren İstanbul için ilk metropoliten plan 1980 yılında onaylanmıştır. Planlamanın bütüncül olarak ele alınmamış olması, gelişmenin planlamanın önünde gitmesi, kentteki imar hareketlerinin rant rant elde etme aracı olarak görülmesi, İstanbul'un bugünkü mevcut dokusunun oluşumundaki en büyük etkenlerdir.

3.3.2. Göztepe ve Caddebostan Mahallelerinin Tarihsel Değişim Süreci

İstanbul kıyılarındaki yerleşmeler Osmanlının son döneminde önem kazanmıştır. Bu zamana kadar kıyılardaki yerleşmeler, İstanbul'dan kopuk, küçük balıkçı köyleriydi. 4. yüzyılda Caddebostan'da küçük bir liman köyü bulunmaktaydı. Osmanlıyla birlikte önce sayfiye yerleri olarak gelişmeye başlayan İstanbul kıyıları, Cumhuriyet döneminde de bu gelişimini sürdürerek, günümüzde İstanbul'la bütünleşmiş bir yerleşim bölgesi haline gelmiştir [60].

Göztepe; batıda Selamiçeşme ve Çiftehavuzlar, güneyde Çiftehavuzlar ve Caddebostan, doğuda Caddebostan, Erenköy ve Etem Efendi, kuzeyde Sahrayıcedit semtleriyle çevrilidir. Göztepe'nin adıyla ilgili en yaygın sav şöyledir. Caddebostan sahilinde

Bizans imparatorlarının Anadolu'ya çıkmadan önce konakladıkları bir saray bulunmaktaydı. Bu saray (av köşkü), 1329'da yapılan Osmanlı-Bizans antlaşmasıyla Osmanlılara bırakılmış ve sarayda Ahi tekkesi –1424'te geri alınan yerde bu tekke Bektaşî tekkesine dönüşmüştür günümüzde de Merdivenköy Bektaşî Tekkesi olarak anılır.- kurulmuştur. Buraya yerleşen dervişler Bizanslılar hakkında kendi devletlerine bilgi aktarıyorlardı ve bu yüzden de onlara “Gözcü Babalar” denilmiştir. Fetret Devrinde bölgeye yeniden Bizanslılar geçerken, direnen dervişlerin öldürüldüğü en saygın derviş babanın, bölgenin en yüksek tepesi olan bugünkü Ortabahar Sokağı'ndaki mezarlıkta gömülü olan ve “Gözcü Baba” diye anılan yatırdan dolayı, buraya Gözcü Baba Tepesi denilmiş, zamanla bu sözcük Göztepe'ye dönüşmüştür. Göztepe bölgesi 19. yüzyılın ilk yarısına göre, bağlık, bostanlık, ağaçlık bir yöreyken ve tek tük küçük köyler ve köşkler varken, 1857 yılında Rumeli-Anadolu yakası vapur saferlerinin başlaması, 1870'lerde de İstanbul-Bağdat demiryolunun yapımı ve 1873'te Haydarpaşa-Pendik şimendifer hattının işletmeye açılmasıyla, İstanbul'un çeşitli zenginleri ve devlet adamları buraya gelmiş ve demiryolu çevresinde ve Bağdat Yolu'nda canlanma başlamıştır [67]. Göztepe'nin kuruluşu esasen; 1877 – 1878 Osmanlı Rus Savaşı'na dayanır. Savaştan kaçan 200 000 'in üzerindeki Türk kökenli göçmen Osmanlıya sığınmıştır. Bu göçmenler demiryolu bölgesinde, demiryolunun kuzeyinde, 150 – 200 konutluk bir yerleşim oluşturmuştur. 1912'de Balkan Savaşı sonunda yeni bir göç kfilesi daha gelmiştir. 1913 yılı kayıtlarına göre o tarihte Göztepe'nin nüfusu 1 230'a ulaşmıştır. Bu yerleşimler o dönemki nizamla göre planlanmıştır [68]. Çoğu ahşap evlerden oluşan ve demiryolu etrafında gelişen Kızıltoprak, Göztepe, Erenköy, Bostancı gibi yerleşmeler ileride devamlılığı olan yerleşik düzenler halinde kalacaktır [62]. Ancak savaş sonrası dönemdeki göçmen konutları Göztepe'de gelecekte banliyö olacak ilk çekirdek yerleşimi meydana gelmiştir.

Caddebostan, batıda Çiftehavuzlar, güneyde Marmara Denizi, doğuda Erenköy, kuzeyde Göztepe semtleriyle çevrilidir. Caddebostan Göztepe'ye göre daha farklı bir tarzda gelişim göstermiştir. Bugün Bağdat Caddesi denen Bağdat Yolu, Anadolu'ya giden kervanların güzergahıdır. Yolun güneyi büyük bir bostanla, ağaçlarla ve tarlayla karlı olduğundan, 18. yüzyılın ortalarına kadar asker kaçaklarının ve hırsızların saklandığı, bostan devriyelerinin kolgezdiği bir yer olmuştur. Bundan dolayı “Cadı Bostanı” denen

bu çevrede, önce Bağdat Yolu'nu koya bağlayan Cadibostanı Yolu (bugünkü Caddebostan Caddesi) açılmış, ilk köşkler de bu dönemde yapılmıştır. II. Abdülhamit döneminde Cemal Paşa burada bir arazi satın almış ve Çiftehavuzlu Köşk'ü yaptırmış, sonra da semt O'nun gayretleriyle ıslah edilmiştir [69]. 1882 yılında Osmanlı, büyüme ve yangın gibi problemlere cevap bulmak amacıyla, imar yasaları geliştirilmek ihtiyacı hissetmiş ve Ebniye Kanunu'nu yapmıştır. Ebniye Kanunu'nda bulunan bir maddeye göre, o zamana kadar bir mahallenin imara açılması doğrudan padişahın iznine tabiken, bu kanundaki bir maddeye göre, İstanbul'un belli alanlarında – Göztepe veya Boğazın belli kesimleri gibi-, eğer büyük parseller ve bağlar içinde köşkler yapılacaksa, bu alanların padişahın iznine tabi olmadan imara açılabileceği kabul edilmiştir [70]. Bu alanlar bir dönümden az olmayacak ve oluşan yeni parselasyonun “Şehremaneti Hendesehanesi” ve “meclis” tarafından onaylanması yeterli olacaktır. Bunun anlamı, kent dışında üst gelir grubuna ait kişilerin yerleşimlerini teşvik etmektedir. Bu kanunda imar ile ilgili bazı kurallar vardı: bağları, bostanları ve boş arazileri olanlar, arsalarını bölerek, komşuluk birimleri oluşturmak üzere bir parselasyon yapıp satmak istediklerinde, arazilerinin kenarında okul, karakol gibi kamusal mekanlar için yer ayırmak zorundaydılar. Caddelerin genişliklerine göre, bina yükseklikleri belirlenmişti. Örneğin, 15 “zira”dan geniş caddelerde –Bağdat caddesi 20 zira(15 m) idi- kagir binalar 30 zira, ahşap binalar 20 ziradan yüksek olamıyordu [62]. Hemen bu kanunla birlikte ilk rant amaçlı girişim yapılmış, göçmenlerden biri olan Tütüncü Mehmet Efendi Göztepe’de 1.000 dönüm toprak almış, bunu 10.25 dönümlük köşk parsellerine ayırarak [71], yüzden fazla Osmanlı paşasına, Osmanlı bürokratına satmıştır. Anadolu yakasında Osmanlı bürokratlarının toplandığı Göztepe mahallesi böylece ortaya çıkmıştır. İstanbul kıyılarında, artık bağımsız köyler görünümü otadan kalkmaya başlamış, kente entegre yerleşimler oluşmaya başlamıştır. Genel olarak Anadolu yakasındaki gelişim, üç ayrı yönde gerçekleşmiştir. Birincisi Bağlarbaşı ve İcadiye komşuluklarının da dahil olduğu, Üsküdar – Kuzguncuk hattıdır. İkinci gelişme, Üsküdar – Kuzguncuk hattı arasındaki boşlukların doldurulması şeklinde gelişmiş olan Haydarpaşa ve Yeldeğirmeni bölgeleri olmuştur. Üçüncü gelişim, demiryoluna paralel olarak banliyöler şeklinde Kızıltoprak, Göztepe, Erenköy, Bostancı, Fenerbahçe gerçekleşmiştir. Buralarda 1895’ten sonra Lavantin yerleşim oluşmuştur [62]. Bu banliyölerde müslüman ve gayrimüslümlerin

karışık olduğu Üsküdar ve gayrimüslümlerin ağırlıkta olduğu Kadıköy'den farklı olarak, daha çok müslüman kesim yaşamaktadır [70].

Sultan II.Mahmut'un Topkapı Sarayı'ndan Boğaza, Dolmabahçe Sarayı'na taşınmasıyla birlikte prestij kaybeden tarihi yarımada'nın yerini, elit müslüman kesimin de Avrupa yakasında, bölgesel hiyerarşiyle Beşiktaş, Ortaköy ve Kuruçeşme'yi [72]; Anadolu yakasında Haydarpaşa, Kadıköy, Suadiye, Caddebostan, Kızıltoprak, Göztepe, Erenköy ve Bostancı'yı tercih etmesiyle İstanbul kıyıları almıştır [62].

Bu süreç sonunda hızlı gelişim daha kent nüfusu 800.000'lerdeyken Beykoz, Yeşilköy ve Suadiye'ye genişleyen kent, plansız ve organizasyonsuz bir değişim içinde büyüdüğünden gerekli ulaşım sistemi kurulamamıştı. Dönemin padişahı Abdülhamit, bakanları ve yüksek dereceli bürokratları, Boğazın çeşitli bölgelerine yayılmış halde oturuyorlardı ve bu dağınıklık kendi aralarındaki toplantılara dahi engel çıkarıyordu [73]. İstanbul kıyı yerleşimlerine yönelme sürecinde bir gerileme görüldüğünden, Şirket-i Hayriye bu tersine eğilimi engellemek için bir haber yayınlamıştır. Boğazdaki inşaatları malzemeleri ücret talep etmeden taşınacak ve mal sahiplerinden üç yıllık bir periyot için ücret istenmeden ulaşimleri sağlanacaktır [74]. Vapurlar Anadolu yakasına işlemeye bağlayınca Caddebostan İskelesi yapılmıştır. Cumhuriyet sonrasında 1926'da İskelenin yanına bir kır kahvesi açılacak ve müşterilerin denize girmesi için deniz hamamı yapılacaktır. 1970'te plaja dönüşen yer, sonradan deniz kirliliği sebebiyle kapanmış, 1984'teki sahil yolu inşaatı sırasında denizin doldurulmasıyla da izleri tamamen silinmiştir [69].

Cumhuriyet öncesi döneme ait Kadıköy'e bağlı Göztepe ve Caddebostan mahallelerine ait gelişim; bölgeye özel olmaksızın daha çok sur içini düzenlemeye ilişkin kanunlar ve yönetmeliklerle özellikle de şahsi girişimlerle genel bir planlama gözönünde bulundurularak gerçekleşmiştir. Bölgenin dokusu topoğrafya ve mevcut demiryolu ve Bağdat Caddesi'ne paralel olarak; bağ ve bahçelerin büyük parseller halinde bölünerek meydana gelen ızgara sistem şeklinde oluşmuştur.

Cumhuriyet sonrası dönemde Prost'un 1938 yılında onaylanan İstanbul'a ait planı karşımıza çıkmaktadır [75]. Hemen bu planın arkasından, 1940 yılında onaylanan Anadolu yakası -Çamlıca, Üsküdar ve Kadıköy-için bir master plan yapılmıştır [76].

Bağdat Caddesi genişletilmiş, sahildeki plajlar yeniden düzenlenmiştir. Kadıköy ve Pendik arasındaki, Kızıltoprak, Göztepe, Erenköy, Bostancı gibi yerleşimlerin kendi aralarındaki ve Bağdat Caddesi'yle olan ulaşım sistemi tamamlanmıştır [62]. Bununla birlikte 1930 yıllarında ekonomik politikanın da etkisiyle, arsa spekülasyonu ve Anadolu yakasının konut alanlarındaki değişimiyle beraber, Lavantinlere ait villalar el değiştirerek Türklere geçmeye başlamıştır [77]. Högg'ün rasyonalist yaklaşımının etkisi [78], Anadolu yakasında, ana yol olan Bağdat Caddesi'nde, devlet yoluna paralel olarak Kurbağlıdere'den Bostancı'ya kadar genişletilerek görüldü. 1930 ile 1950 yılları arasında Kadıköy ile Bostancı arasındaki bahçe içi evler dokusu bozulmaya başlamış, parseller bölünerek bugün yüksek katlı apartmanlar olan yerlere üç-dört katlı evler inşa edilmeye başlamıştır [62]. 1972 yılında onaylanan Bostancı-Erenköy Bölgesel Master Planı ile, Bağdat Caddesi'ndeki emsali 2.5 'ten 1.8'e düşürmüştür. Bu planın da etkisiyle ekonomik hareket kazanan Bağdat Caddesi yüksek yoğunluklu bir bölge olmuştur. Yüksek gelir grubuna hitap etmesinin de avantajını kullanan bu bölge “yık-yap-sat” üçgeni sürecine girmiştir [79]. Göztepe genelinde İntaş İnşaat firması 1978 yılında 267 konut, Anadolu Holding 1983 yılında 84 konut, Soyak 1 536 konutluk yerleşimler yapmışlardır. 1985 yılına gelindiğinde, Kadıköy ilçesinde çok hızlı nüfus artışı olurken, Suadiye, Caddebostan, Erenköy gibi eski yerleşimlerde nüfus ve arazi kullanımı açısından bölge doygun hale gelmiştir [80].

1970'lerde başlayan küçük girişimcilerin “yap-sat” diye tanımladığı sistem ile; her boş alana bina yapma eğilimi kuvvetle desteklenmiştir [62]. Bu büyüme sonucunda Göztepe ve Caddebostan mahalleleri küçük köyler, yazlık evler, köşklerden oluşan görünümünü çoktan kaybetmiş; 50 yıl içinde, sayfiye yeri olarak kullanımı değişmiş ve sürekli yerleşime geçilmiştir. Yoğun talep nedeniyle bağlar, bostanlar, kırlık alanlar dolmuş; parseller hızla küçülüp çoğalmış, dört katlı binalar yapılmış; en son da 20 kata kadar çıkan yüksekliklerde apartmanların bulunduğu yoğun bir yerleşim yeri haline gelmiştir. Geriye kalan bir parkı ve fidanlığıyla betondan oluşmuş bir apartman yığını halinde olmasına rağmen yine de İstanbul'un en nezih yerlerinden sayılmaktadır.

3.3.3. Göztepe ve Caddebostan Mahallelerinin Kent Dokusunun Değişimini Etkileyen Faktörler

3.3.3.1. Doğal Çevre Kaynaklı Faktörler

Coğrafi konumu itibariyle İstanbul kıyısında bir yerleşme olması açısından Caddebostan mahallesi ve Göztepe mahallesi için büyük bir avantaj oluşturmaktadır. Caddebostan kıyısındaki plajlar bölgenin sayfiye yeri olarak kullanıldığı yıllarda onu ilgi çekici kılan bir mekan haline getirmiştir. Bu bölgenin mevcut yerleşik alana yakınlığı, sayfiye bölgesi olarak sahip olduğu en büyük avantajıdır. Düz arazisi ve bağlar ve bostanlardan oluşan bitki örtüsü yapısı, düzgün bir ızgara sistem oluşturulmasına elverişli bir ortam yaratmıştır.

3.3.3.2. Sosyal Çevre Kaynaklı Faktörler

İstanbul genelindeki hızlı nüfus artışı ile önce dış göç ve 1950'lerden sonra iç göçten etkilenen Göztepe ve Caddebostan mahalleleri bunun sonucu olan kontrolsüz yapılaşma ve doku değişiminden de etkilenmiştir. Göztepe'nin kuruluşu 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşına dayanmaktadır. Daha sonra 1912 Balkan Savaşı'ndan da etkilenmiştir. Daha çok üst gelir düzeyine hitap eden yerleşme yeri olarak 19. yüzyılın sonundan itibaren tercih edilen bir yer olmuştur. Bunun sebebi de Boğazdaki yerleşimlerin padişah kontrolünden çıkması ve İstanbul kıyılarının üst düzey bürokratların tercih ettikleri bir yer haline gelmesidir. Önceleri bahçe içi evler olarak görülen yerleşme yapısı 1950'lerden sonra yine üst gelir grubuna hitap eden ancak çok katlı ve az yeşil alana sahip bir yer görünümünü almıştır. Cumhuriyet öncesi dönemde İstanbul kıyılarını yerleşim tercihi açısından cazip hale getirmek için deniz ulaşımı açısından kolaylık sağlayıcı girişimlerde bulunulmuştur. Ancak hızlı ve kontrolsüz büyüme ve rant kaygılı kanunların da teşfiikiyle bu doku değişimi olumsuz yönde etkilenmiştir. Binaların yükseklikleri ve taban kullanım alanları çeşitli politik nedenler ile değiştirilmiştir.

3.3.3.3. Yapma Çevre Kaynaklı Faktörler

Göztepe mahallesinin ortaya çıkışının başta gelen sebeplerinden olan demiryolu, tarihi süreç içerisindeki gelişim ve değişiminde de rol oynamıştır. Bir ulaşım ağı olan demiryoluna göre yollar, sahile inilmesine izin veren köprüler yardımıyla belirli

noktalardan sağlanmış ve iç kısımdaki doku gelişimi istasyon bulunan noktalar merkezli olmuştur, sahile inen yollar arasındaki hiyerarşi de buna göre kurulmuştur. Caddebostan İskelesi ve 1857'de denizyolu trafiğinin gelişmesi yine bölgeye olan talebin artmasına bir etken olmuştur. Bölgedeki en eski ve esas aks olan Bağdat Caddesi seçilen çalışma alanı için mahalleler arası ayırıcı konumu dışında gelişmeyi etkileyen bölgenin değerini artıran ekonomik bir faktör olarak ta karşımıza çıkmaktadır. Ticaret çevreye dağılmadan bu aks üzerinde gelişmiş, bölgede spekülasyon artışına sebep olmuştur. Arazi değerlerinin yüksek olması ve bu bölgenin prestij yeri olması da doku değişimini etkilemiştir. Bağdat Caddesi üzerindeki yoğun trafiğin yarattığı problem sebebiyle ikinci bir arter ihtiyacı Sahil Yolu ile giderilmeye çalışılmıştır. Bağdat Caddesi tek yön yapılmış, bazı yerlerde deniz doldurularak yapılan ve ikinci aks olan Sahil Yolu da diğer yöndeki trafiği karşılamıştır. Denizin doldurulmasıyla yapılan yeni düzenlemede Caddebostan İskelesiyle birlikte motor ve kayıklar ortadan kalmış ; yat limanı yapılarak yatlar bunların yerini almıştır. Boğaziçi Köprüsü'nün ve çevre yollarının yapılması ve köprü araç geçişinin bu dokuya yönlendirilmesindeki etkileri ve İstanbul-Ankara Devlet Karayolunun yapılması kentler arası taşıt trafiğinin, bölgeye yakınlığı sebebiyle etkilerinin yansımaları kent dokusunun değişmesindeki önemli faktörlerdendir. Az yoğun yerleşim; yoğunlaşmaya elverişli yerleşim potansiyeli taşıdığından ve büyük parseller halindeki doku bölünmeye elverişli olduğundan, nüfus artışı ve daha önemlisi iç göç gözönünde bulundurulduğunda doku değişimine uygun bir ortam meydana getirmektedir. Bölgenin barınma ihtiyacı ağırlıklı kent dokusu devam etmiş, ticarete 1998 onaylı imar planı ile Bağdat Caddesi, sahil yolu ve Tütüncü Mehmet Efendi Sokağı cepheli parsellerde izin verilmiş, dinlenme ihtiyacı eski dokudan tamamen farklılaşarak, plajlar kapanmış, yeşil alanlar azalmış, sahil şeridinde dolgu alanda sahil düzenlemesi, rekreasyon alanları ve yat limanı düzenlemesi şeklinde yapılırken konut ihtiyacını karşılamaya yönelik olarak ta gelişmeye açık bırakılmıştır.

3.4. Araştırma Alanında Kent Dokusuna Ait Bulguların Belirlenmesi

Kent dokusundaki değişimi etkileyen en önemli faktörlerden biri nüfus değişimidir. Bölgenin yoğun göç altında olduğu ve ülke genelindeki hızlı nüfus artışından etkilendiği muhakkaktır. Ancak bu değişimin hangi yıllarda ne şekilde olduğu önemlidir. 1960-1997 yılları arasında elde edilebilen nüfus değerleri de aşağıdaki tabloda verilmiştir“Tablo 3.1”.

Tablo 3.1 1960-1997 yılları arası nüfus değişim tablosu

YIL	İSTANBUL	Yoğ. kişi/km ²	KADIKÖY	Yoğ. kişi/km ²	GÖZTEPE	Yoğ. kişi/km ²	CADDEBOSTAN	Yoğ. kişi/km ²
1997	9,307,408	1,630	709,923	21,513	42,628	23,230	22,080	16,164
1990	7,309,190	1,280	648,282	19,645	44,554	24,280	17,320	12,679
1985	5,842,987	1,023	569,049	17,511	40,740	22,201	25,122	18,391
1980	4,741,890	830	468,217	14,188	34,208	18,641	21,742	15,916
1975	3,904,588	684	362,578	10,987	*	*	*	*
1970	3,019,032	528	241,593	7,381	*	*	*	*
1965	2,293,823	401	166,425	5,043	15,199	8,282	*	*
1960	1,882,092	329	131,328	3,980	*	*	*	*

-İstanbul alanı =5712 km²

-Kadıköy alanı =33 km²

-Göztepe alanı =1,835km²

-Caddebostan alanı =1,366 km².

*Bu yıllara ait mahalle bazında nüfus dökümü yapılmamıştır.

Kadıköy, İstanbul içinde 1975 yılında nüfus bakımından en yüksek değere ulaşan dördüncü, 1985 ‘ten sonra ise ikinci sıradadır. İstanbul’un nüfusu en hızlı artan ilçelerinden biri olan Kadıköy [45]’e bağlı Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri nüfus yoğunlukları (kişi/km²), Caddebostan’ın 1990 ‘dan sonraki nüfus değerleri hariç, Kadıköy ilçesinin nüfus yoğunluğundan fazladır. Caddebostan Mahallesinin 1990 yılına ait nüfusundaki düşüşün sebebi, sahil yoluna cephesi olan binaların çoğunlukla ticaret amacıyla kullanılması ve bölgenin kıyı kenarında oluşmuş bir yerleşim olmasına rağmen

yerleşimin gelişim yönünün Bağdat Caddesi ve bu aksın kuzeyine doğru olmasından kaynaklanmıştır. Nüfusta 1997 yılında artma gözlenmiş ancak bu artış 1985 yılı değerine dahi ulaşamamıştır. 1970-1997 yılları arasında nüfusa ait bulunan değerler Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri'nin İstanbul genelindeki nüfus artışından ve iç göçten etkilendiğini göstermektedir.

Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri'de yapılan analizler, 1923, 1960, 1985, 1998 yıllarına ait dört halihazır harita üzerinde değerlendirmeler yapılarak gerçekleştirilmiştir.

İlk olarak 1923 yılına ait halihazır harita, Cumhuriyet dönemine ait verileri içermektedir. Bahçe içi evler, tarlalar, bağlar, bostanlar, Caddebostan Plajı gibi karakteristik bir sayfiye yeri görünümündedir “Şekil 3.12”. Demiryolu ile Bağdat Caddesi arasındaki kısım kurulan bugünkü Göztepe Mahallesinde ızgara sistem ile düzenli bir yerleşim oluşturmuştur. Bu kısımdaki denize dik ana yollar; Tepegöz Sokak, Tütüncü Mehmet Efendi Sokağı, Tanzimat Sokağı, Santral Ömer Paşa Sokağı, Ethem Efendi Sokağı; denize paralel yollar, Göztepe Ortası Sokağı, İkinci Orta Sokağı, Taş Mektep Sokağı, Hamam Sokaklarıdır. Demiryolundan deniz tarafına, bugüne kadar değişmeden gelmiş olan üç noktadan geçiş mevcuttur. Tütüncü Mehmet Efendi Sokağı ve Ethem Efendi Sokağı, demiryolunu üstten köprü ile, Santral Ömer Paşa Sokağı, demiryolunu alt geçit ile kesmeden geçerler. Bu alanda, büyük parseller içerisinde, müstemilatlarıyla birlikte köşkler bulunmaktadır. Bu köşklere, yukarıda adı geçen ana yollardan özellikle de Bağdat Caddesi ve Sahil Yolu'ndan çıkmaz sokaklarla ulaşılmaktadır. O zamanki adıyla Caddebostan Mahallesinde, Bağdat Caddesi ile bugünkü sahil yolu, denize dik inen Operatör Cemil Topuzlu ve Caddebostan Caddeleri ile bağlanmıştır. Bugünkü Ethem Efendi Sokağı ve Plaj Yolu Sokağı tali iki yol olarak gözükmekte ve bunların aralarındaki denize paralel olan Kadirga Caddesi, bu bölge genelinde bugünkü dokuya en yakın parselasyon yapısını göstermektedir. Bağdat Caddesi' nin alt bölgesi, üst kısmına göre daha seyrek bir yerleşim karakterindedir ve daha ziyade bostanlar bulunmaktadır. Bostanlar arasında organik tali yol dokusu gözlemlenmektedir. O zamanki adı Çiftehavuzlar Caddesi olan sahil yolunun denizle arasındaki kısım, denize dik parselasyon içerisinde, deniz kenarında müstakil yalılardan oluşmaktadır. Caddebostan Vapur İskelesi ve Caddebostan Plajı karanın denizle buluştuğu yerde bölgenin karakteristik nirengi noktalarıdır.



Şekil 3.12. 1923 Göztepe ve Cadebostan Mahalleleri halihazır haritası [81].



Şekil 3.13. 1960 Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri halihazır haritası [82].

İkinci olarak incelenen, 1960 yılına ait halihazır harita, 1950 sonrası hızlı gelişimin başladığı yılların etkilerinin incelenmesi açısından önem taşımaktadır. Yolların düzenlendiği, doluluk-boşluk oranında 1923 yılına göre hızlı bir değişim olduğu görülmektedir “Şekil 3.13”. Bu döneme ait halihazır haritada, 1923 yılına göre parsellerin küçüldüğünü ve binaların çoğaldığını görmekteyiz. Doku içinde demiryolunun yanındaki Meteoroloji İstasyonunu, Bağdat Caddesi üzerindeki Göztepe Parkı ve Zirai Donatım binasının bulunduğu parsel boş alan olarak ortaya çıkmaktadır. Deniz tarafından başlayarak, bugünkü Sahil Yolu olan Çiftehavuzlar asfaltı, Bağdat Caddesi, Demiryolu, bugünkü Ziverbey Yolu ya da Fahrettin Kerim Gökay Caddesi denen Kayışdağı Caddesi birbirine paralel ana arterlerdir. Ziverbey Yolu, demiryolu ve Bağdat Caddesi; Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri’nde, Ethem Efendi ve Tüttüncü Mehmet Efendi Caddeleriyle dik kesilerek sahile kadar inmektedir ve bölgenin çevreyle bağlantısı bu iki sahile dik yol ile sağlanmaktadır. Yol dokusundaki önemli diğer bir gelişme çıkmaz sokak sayısındadır. 1923 yılının halihazır haritasına göre köşklere ve bostanlara giden çıkmaz sokaklar kapanmış ancak yeni oluşan çıkmaz sokaklarla, çıkmaz sokak sayısında bir değişiklik gözlenmemiş, ancak yapısı değişmiştir. Bu yapı değişimi, küçülen parsellere ulaşım için, eski sokaklara çıkan yeni çıkmaz sokakların oluşmasıyla gerçekleşmiştir, bunun sonucu olarak kavşak sayılarında büyük bir artış gözlenmiştir. Bağdat Caddesi’nden sahile kadar olan kısımda da yapılaşma yoğunlaşmış, bu nedenle sahile dik ve bu dik yolları birbirine bağlayan yeni paralel yollar oluşmuştur. Sahildeki çıkmaz sokak karakteri ise, sahil yolundan veya Bağdat Caddesi’nden sahile dik inen yollarla oluşmuştur.

Üçüncü olarak incelenen 1985 yılına ait halihazır harita, 1972 yılında tastik edilen imar planı ve 1973 sonrası Boğaziçi Köprüsü’nün ve çevreyollarının etkileri açısından önem taşımaktadır. Özellikle İstanbul-Ankara Devlet Yolu ve Boğaziçi Köprüsü’nü bağlayan çevreyollar etrafında belirgin bir gelişme görülmektedir. Bu değişim, Göztepe ve Caddebostan’ı da etkilemiştir. Parseller imar planının da etkisiyle küçülmeye devam etmiştir. 1960 yılında görülen çıkmaz sokak dokusu 1985 yılının planında sokağa dönüşmüş böylece yeni sokaklar bununla birlikte de yeni yapı adaları oluşmuştur. Sahile dik yollar arasında demiryolu ile Bağdat Caddesi arasındaki Santral Ömer Paşa Sokağı gelişmiştir. Diğer yerlere göre daha az doluluk gösteren demiryolu kenarı ve sahil

kenarı, küçülen parseller ve yeni binalarla dolmuştur “Şekil 3.14”. Yapılan imar planında yükseklik, ana caddelere göre belirlenmiş, Bağdat Caddesi’nde yükseklik 5 kat, sahile ve Sahil Yolu’na cepheli parsellerde yükseklik 3 kat, sahile ve Sahil Yolu’na cephesi olmayan yerlerde 4 kat izni verilmiştir. Bu imar planının esasları aşağıdaki gibidir: 1972 tarihi tasdikli imar planında, ana arterlere göre, T.A.K.S. ve yükseklik belirlenmiştir.

- Bağdat Caddesi’nden yüz alan parsellerde, bina sahası emsali %25, H=15.50 m, 5 kattır. Ayrıca çekme veya çatı katı yapılamaz.
- Planda sahil adası olarak işaretlenmiş yapı adalarında – sahil ve sahil yolundan cephe almayan parsellerde – bina sahası emsali %25, H=12.50 m, 4 kattır. Ayrıca çekme veya çatı katı yapılamaz.
- Sahil veya sahil yolundan cephe alan parsellerde, bina sahası emsali %25, H=9.50m , 3 kattır. Ayrıca çekme veya çatı katı yapılamaz.
- Yukarıdaki maddeler dışında ve tasdik hududu dahilinde kalan diğer bütün parsellerde, bina sahası emsali %35, H=12.50 m, 4 kattır. Ayrıca çekme veya çatı katı yapılamaz.
- * Parsel sahiplerince teklif edilecek çıkmaz sokaklı ifrazlardan, çıkmaz sokakların – imar yolundan cephe alan parseller hariç – en az iki parseli hitap etmesi gerekmektedir. 3100 m² ve sonrası için, parsel alanının %15’ i (Teklif çıkmaz sokak hariç) kamu yararlı yeşil saha olarak terk edilecektir. Bu gibi tekliflerde, imar yolundan cephe alan parseller, civarın inşaat nizamına tabi olacak; ifrazdan sonra meydana gelen ve teklif sahibinin ihdas ettiği çıkmaz yoldan cephe alan parseller;
 - Azami bina sahası 150 m² dir. Ayrık nizam.
 - Bina yüksekliği en çok H=9.50 , M=3 kat
 - İfraz şartı en az cephe 18 m , en az parsel sahası 800 m² dir.

Dördüncü olarak 1998 yılına ait halihazır haritada, şu andaki mevcut dokuda Göztepe Parkı ve demiryolunun yanında bulunan Meteoroloji İstasyonunun bulunduğu yerler dışında boş alan kalmadığı, Sahil Yolu’nun ana arter haline gelerek, özellikle iş çıkış saatlerindeki Boğaziçi Köprüsü’yle bağlantılı yoğun trafiği hafifletmek amacıyla Bağdat Caddesi’nin tek yön yapılarak diğer yönü karşılamak üzere geliştirilmesiyle belirginleştiği ve sürekliliğinin sağlandığı, Caddebostan sahilinin doldurulduğu görülmektedir “Şekil 3.16”. Sahildeki açık alan düzenlemesi yat limanları, yürüyüş

yolları açılarak dolgu alan üzerinde gelişmiştir. 1998 yılında onaylanan imar planıyla, Bağdat Caddesi 25 m genişliğinde, Sahil Yolu 20 m genişliğinde düzenlenerek kentsel otoyol kapsamında, Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi 15 m genişliğinde, Etem Efendi ve Santral Ömer Paşa Caddeleri 12.50 m genişliğinde düzenlenerek kent içi otoyol kapsamında ana arterler olarak değerlendirilmişlerdir.

1998 tarih tastikli 1/5 000 ölçekli Kadıköy 2. Etap Nazım İmar Planında bina yükseklikleri, T.A.K.S. ve K.A.K.S.'lar, konut alanları yoğunluklarına göre belirlenmiştir. Demiryolu ile Sahil Yolu arasındaki kısım genel olarak –Bağdat Caddesi'ne cephesi olan parseller az yoğun konut alanı- yoğun konut alanı olarak belirtilmiş yoğunluğu ve statüsü korunacak alanlar sınıfına sokulmuştur. Sahil Yolu'nun deniz tarafı, yerleşme olan yerler az yoğun konut alanı olarak belirtilmiş ve yine yoğunluğu ve statüsü korunacak alanlar sınıfına sokulmuş; diğer alanlar, yeşil alanlar sınıfında koruluk alanlar, rekreatif alanlar olarak değerlendirilmiştir. Bağdat Caddesi, Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi, Sahil Yolu ve Etem Efendi Caddesi'nin demiryolunun üstünde kalan kısmından cephe alan parseller, ticaret ve konut alanı olarak belirlenmiştir.

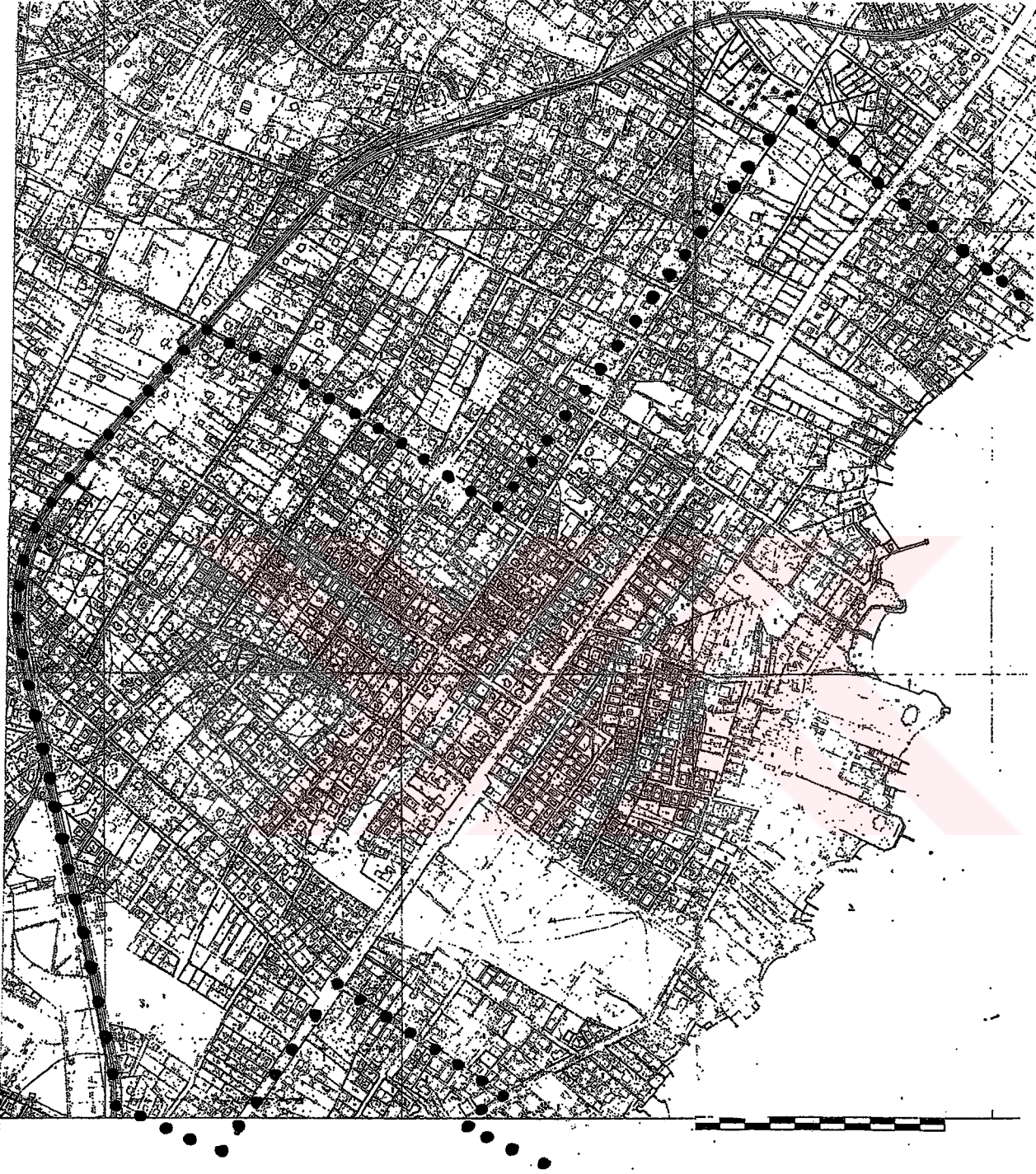
1998 tastik tarihli nazım imar planında belirtilen yükseklik, T.A.K.S ve K.A.K.S oranları şöyledir:

-Yüksek yoğunlukta konut alanı, net yoğunluk=800 kişi/ha – 1 500 kişi/ha

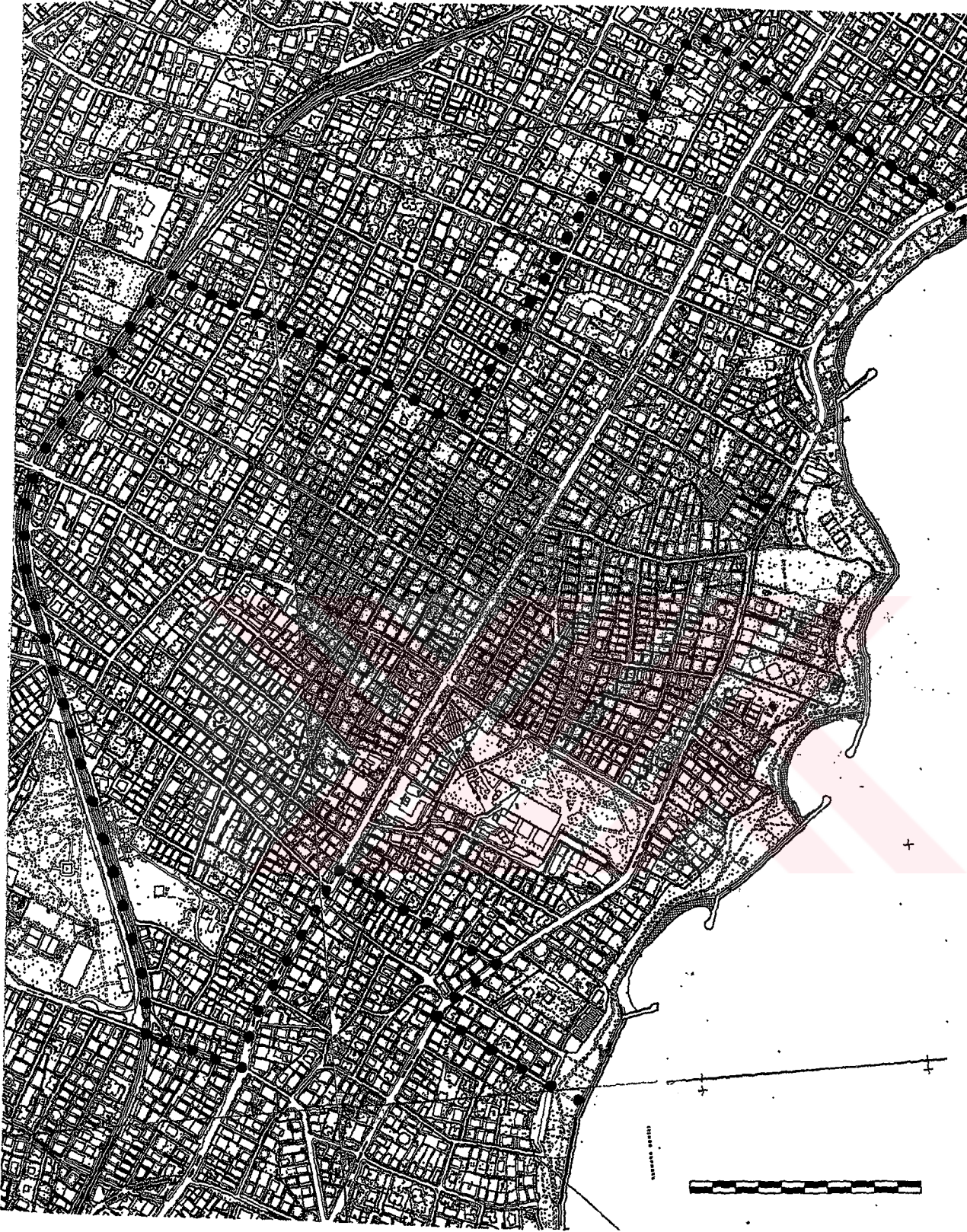
-Yoğun konut alanı, net yoğunluk=800 kişi/ha, max.T.A.K.S. =%25, max.K.A.K.S.=2.07, h= serbest

-Orta yoğunlukta konut alanı, net yoğunluk=500 kişi/ha, max.T.A.K.S. =%25, max.K.A.K.S.=1.25, h= 15.50 (5 kat)

-Az yoğunlukta konut alanı, net yoğunluk=300 - 400 kişi/ha, max.T.A.K.S. =%25, max.K.A.K.S.=1, h= 12.50 (4 kat) ve max.T.A.K.S. =%25, max.K.A.K.S.=0.75, h= 9.50 (3 kat)



Şekil 3.14. 1985 Göztepe ve Cadebostan Mahalleleri halihazır haritası [82].



Şekil 3.15. 1998 Göztepe ve Cadebostan Mahalleleri halihazır haritası [82].

1923 yılından 1998 yılına kadar geçen sürede Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri'ndeki kentsel doku değişimi İstanbul genelindeki doku değişimlerini etkileyen faktörler ve yapılan imar planları gözönünde tutularak seçilen dört dönemdeki analizler ile belirlenmiştir. Bu analizler sonunda Göztepe ve Caddebostan'daki doku değişiminin belirlenmesine yönelik olarak elde edilen bulgular, yollar, kavşaklar, parselasyon durumu, doluluk-boşluk oranları ve yükseklik ile ilgili değişiklikler belirlenerek ortaya çıkarılmıştır.



Şekil 3.16. 1923-1998 yılları arasında korunmuş yol dokusu

1923 yılından bugüne korunarak gelen cadde ve sokaklar şunlardır “Şekil 3.16” :

-Bağdat Caddesi ile demiryolu arasındaki denize dik yollar;

Tepegöz Sokak, Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi, Santral Ömer Paşa Caddesi, Cavit Paşa Sokağı, Katrancı Kızı Sokağı, Şerafettin Sokağı, Yeşil Bahar Sokağı, Güzel Sokak

-Bağdat Caddesi ile demiryolu arasındaki denize paralel yollar;

Göztepe Ortası Sokağı, İkinci Orta Sokak, Taş Mektep Sokağı, Hamam ve devamı olan Kokar Pınar Sokağı, Sümer Sokak

-Bağdat Caddesi ile deniz arasındaki denize dik yollar

Operatör Cemil Topuzlu Caddesi, Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi, Plaj Yolu Sokak, İskele Yolu

-Bağdat Caddesi ile deniz arasındaki denize paralel yollar

Kadırga Caddesi, Çiftehavuzlar Caddesi (Sahil yolu)

Bu dört döneme ait halihazır haritalar üzerinde yapılan parsel sayısı, yapı adası sayısı, kavşak sayısı, Sahil Yolu’na çıkan yol sayısı, Bağdat Caddesi’ne çıkan yol sayısı, demiryoluna çıkan yol sayısı ve çıkmaz sokak sayılarının toplu değerleri aşağıdaki gibidir “Tablo 3.2”.

Tablo 3.2 1923-1998 yılları arası dokuyu oluşturan öğelerin değişim tablosu

YIL	PARSEL SAYISI	YAPI ADASI SAYISI	KAVŞAK SAYISI	SAHİL YOLUNA ÇIK. YOL SAYISI	BAĞDAT CAD. ÇIK. YOL SAYISI	DEMİRYOLUNA ÇIKAN YOL SAYISI	ÇIKMAZ SOKAK SAYISI
1923	273	31	62	69	93	8	23
1960	*	62	130	19	25	9	21
1985	1422	69	131	11	25	9	12
1998	1456	93	164	19	25	13	17

*1960 yılına ait parsel sayısı bulunamamıştır.

Kent dokusuna ait bulguların belirlenmesinde kullanılan 1923, 1960, 1985 ve 1998 yıllarına ait halihazır haritalar yardımıyla, dört dönem içinde Göztepe ve Caddebostan Mahalleleriyle ilgili bulgular; değişimleri etkileyen İstanbul genelindeki doku değişimi ve imar planlarının etkileriyle birlikte belirlenmiştir. Bu bulguların kent dokusunu nasıl

değiştirdiği, 1923 yılından 1998 yılına kadarki dönemlerden elde edilen bilgilerle dönüşme ve yokolma sorunlarının sebepleri belirlenecektir.

İstanbul'daki doku değişimine en büyük etkenlerden biri olan nüfus artışı ve göç Göztepe ve Caddebostan Mahallelerini etkileyen esas faktörlerden biridir. Bu mahalleler sınırlarındaki hızlı nüfus artışıyla meydana gelen yoğunluk artması yönünde oluşan baskı, araştırma için seçilen her dönemdeki doku değişimini yol durumlarında ve kavşaklarda, parselasyon durumunda ve yapı adaları oluşumunda, doluluk-boşluk oranları değişiminde ve üçüncü boyutta yüksekliklerin değişimiyle etkilemiştir.

3.4.1. Yol Durumu ve Kavşak Analizleri

Göztepe ve Caddebostan Mahallelerinde yol oluşumu, topoğrafyanın da izin veren doğal yapısıyla, denize dik ve paralel olmak üzere bir ızgara sistem ile oluşmuştur. Bugünkü mevcut yol dokusunun % 32.6 'sı günümüze 1923 yılından ulaşmıştır “Şekil 3.16”. 1923 yılına ait yol dokusu büyük yapı adalarından oluşmaktaydı. Bu yapı adaları, tarlalar, bağlar, bostanlar ve köşklerin büyük bahçeli yerleşimlerini sağlayan büyük alanlı parselleri içerdikleri için, düzgün bir ızgara sistem dokusu içinde, büyük alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Yol dokusunda görülen organik yapı ise; ulaşımı sağlayan ana yollar (sokaklar) arasındaki tarla ve bağlara giden tali yollardır. Çıkamaz sokak karakteri, yine bu büyük alanlara sahip adalar içindeki bahçeli hatta korular içindeki köşklere ulaşımı sağlayan iç yollardır “Şekil 3.17. Bu yol dokusu oluşurken mahalleler kurulmadan önce var olan Bağdat Caddesi, Göztepe mahallesi kurulduktan sonra demiryolundan geçişin sağlandığı, Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi ve Caddebostan Mahallesi kurulurken açılan denize ulaşımı sağlayan Sahil Yolu, yerleşimi besleyen esas hatlardır. Bu yüzden de kavşak sayısı ve çıkamaz sokak sayıları bu hatlar üzerinde yoğunlaşmıştır “Tablo 3.3”.

Tablo 3.3 1923 yılındaki kavşak sayıları

YIL	TOPLAM KAVŞAK SAYISI	TÜTÜNCÜ MEHMET EFENDİ'DEKİ KAVŞAK SAYISI	SAHİL YOLU'NDAKİ KAVŞAK SAYISI	BAĞDAT CADDESİ'NDEKİ KAVŞAK SAYISI	DEMİRYOLUNDAKİ KAVŞAK SAYISI
1923	62	10	12	22	1



Şekil 3.17. 1923 Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri yol dokusu



Şekil 3.18. 1960 Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri yol dokusu

1960 yılında, yoldokusunda görülen en önemli değişiklik kavşak sayılarındaki artıştır. Bu bölgedeki ana yollardan parsellere sağlanan bağlantı, yoğunluğun artmasının getirdiği bir zorlama ile yeni yollar açılarak sağlanmıştır. Izgara sistem içinde açılan yeni yollar, birbirleriyle ve ana yollarla kesişerek kavşak sayısındaki bu hızlı değişime sebep olmuştur. Artık bağlar, bostanlar kalmadığı için bunlara ulaşım için açılan organik tali yol yapısı ortadan kalkmıştır “Şekil 3.18”. Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi’nin kavşak sayısının diğer ana yollara göre daha fazla olmasının sebebi -bu caddenin denize dik konumundan dolayı yaptığı kavşaklar yataydaki yollarladır-, yatayda Bağdat Caddesi ve Sahil Yolu’na paralel yeni yollar açılmasının özellikle bu caddenin geçtiği güzergahta daha fazla olmasından kaynaklanmaktadır. Sahile inen yollarda, bostanlara inen yolların yerini köşklere ve denize inen çıkmaz sokaklar aldığından kavşak sayısında önemli bir değişim olmamış, yolların kullanım amacı değişmiştir. Bağdat Caddesi’ndeki kavşak sayısı değişmemiş burada da yine tali yollar ortadan kalkmış, bunların yerine denize dik yeni yollar açılmış ve parsel dokusunun değişmesiyle köşklere giden çıkmaz sokaklar devam ederek sokağa dönüşmüştür. Bu alandaki toplam kavşak sayısı içindeki ana yollardaki kavşak sayılarının toplamı oranı azalmıştır”Tablo 3.4”. Bu durum, gelişimin ana arterler ekseninden çıktığı ve alana yayılmaya başladığının göstergesidir.



Şekil 3.19. 1985 Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri yol dokusu



Şekil 3.20. 1998 Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri yol dokusu

Tablo 3.4 1960 yılındaki kavşak sayıları

YIL	TOPLAM KAVŞAK SAYISI	TÜTÜNCÜ MEHMET EFENDİ'DEKİ KAVŞAK SAYISI	SAHİL YOLU'NDAKİ KAVŞAK SAYISI	BAĞDAT CADDESİ'NDEKİ KAVŞAK SAYISI	DEMİRYOLUNDAKİ KAVŞAK SAYISI
1960	130	14	14	22	1

1985 yılında yol dokusu içindeki kavşak sayısının yatayda ve düşeyde yeni açılan yollarla ve çıkmaz sokaklarla “Şekil 3.19” artması beklenirken toplam kavşak sayısında görülen azalma, Sahil Yolu’nda deniz tarafına doğru olan kısımdaki kavşak sayısındaki azalma ve bugün meteorolijinin bulunduğu alandaki çok kesişimli organik yol dokusunun ortadan kalkmasıyla açıklanabilir. Sahil tarafındaki bu kavşak sayısındaki düşüş, sahil kenarının eski önemini kaybetmesi ve yapılaşmanın daha çok iç kesimler de hızlandığının göstergesidir. 1960 yılında olduğu gibi, ana arterlerdeki kavşak sayılarında önemli bir artış görülmemekle birlikte doku içindeki kavşak sayılarında artış düzgün dağılmış olarak devam etmektedir”Tablo 3.5”.

Tablo 3.5 1985 yılındaki kavşak sayıları

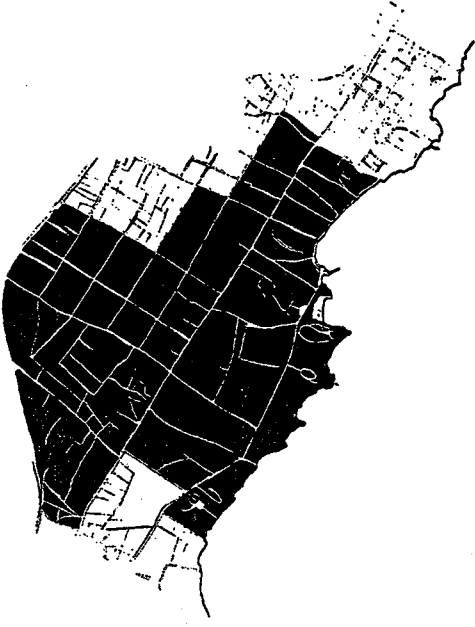
YIL	TOPLAM KAVŞAK SAYISI	TÜTÜNCÜ MEHMET EFENDİ'DEKİ KAVŞAK SAYISI	SAHİL YOLU'NDAKİ KAVŞAK SAYISI	BAĞDAT CADDESİ'NDEKİ KAVŞAK SAYISI	DEMİRYOLUNDAKİ KAVŞAK SAYISI
1985	131	15	10	23	1

Bu dönemdeki en önemli gelişme Sahil Yolu’ndaki kavşakları artmasıdır. Bunun sebebi Bağdat Caddesi’ndeki yoğunlaşan trafiğe yardımcı olmak üzere Sahil Yolu’nun kullanılması tekrar bu kısımda gelişmeye sebep olmuştur. Sahilin doldurulmasıyla “Şekil 3.20”. Sahil artık tamamen eski dönemlerdeki özelliğini kaybetmiş ancak bu sefer de bina yoğunluğu açısından hareketlilik kazanmıştır. 1998 onaylı imar planında Sahil Yolu’na ticaret ve konut izni verilmiş, bu yol üzerinde, bankalar, otogalerileri, üst gelir grubuna hitap eden mağazalar gelmiştir. Bu da bu rantı artırdığından bölgedeki hareket artmıştır. Yapı adaları bölünmeye devam etmiş, yeni yollar açılmış ve ana arterlerdeki ticaret artışıyla birlikte, kavşak sayıları bölge genelinde ana arterlerle beraber artmıştır “Tablo 3.6”.

Tablo 3.6 1998 yılındaki kavşak sayıları

YIL	TOPLAM KAVŞAK SAYISI	TÜTÜNCÜ MEHMET EFENDİ'DEKİ KAVŞAK SAYISI	SAHİL YOLU'NDAKİ KAVŞAK SAYISI	BAĞDAT CADDESİ'NDEKİ KAVŞAK SAYISI	DEMİRYOLUNDAKİ KAVŞAK SAYISI
1998	164	20	15	26	1

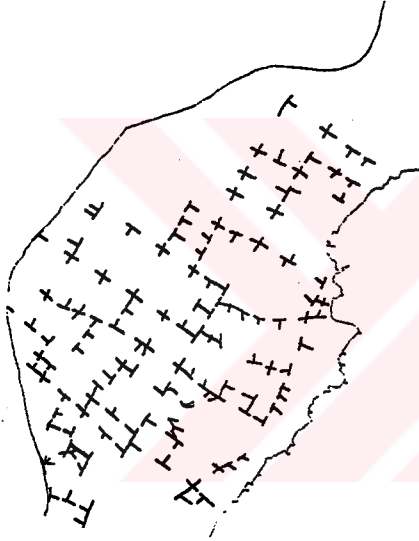
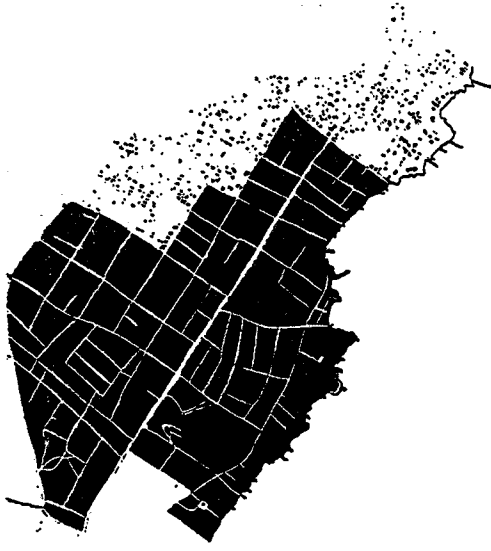
1923-1998 yılları arasındaki yol dokusu değişimi analizleri yapılırken, genel yol dokusu ve kavşaklar birlikte incelendiğinde, bu dönemlere ait dokudaki gelişim ve değişim karakteri daha iyi anlaşılmaktadır. Yol dokusuna ait bulguların değerlendirilmesinde, çıkmaz sokak sayıları, bölgedeki belirleyici doğrultular olan demiryolu, Bağdat Caddesi ve Sahil Yolu'na çıkan yol sayıları önemli rol oynamaktadır. Bu bahsedilen verilerin, 1923, 1960, 1985 ve 1998 yıllarına ait toplu değerlerinin, Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri'nin genel yol dokusu şemaları ve kavşakları gösteren şemalarıyla birlikte incelenmesi, bulguların değerlendirilmesine yardımcı olacaktır.



Şekil 3.21. 1923 yılı yol durumu ve kavşak şeması

Tablo 3.7 1923 yılı yol dokusu analiz listesi

KAVŞAK SAYISI	62
ÇIKMAZ SOKAK SAYISI	23
SAHİL YOLUNA ÇIKAN YOL SAYISI	69
BAĞDAT CADDESİNE ÇIK. YOL SAYISI	93
DEMİRYOLUNA ÇIKAN YOL SAYISI	8

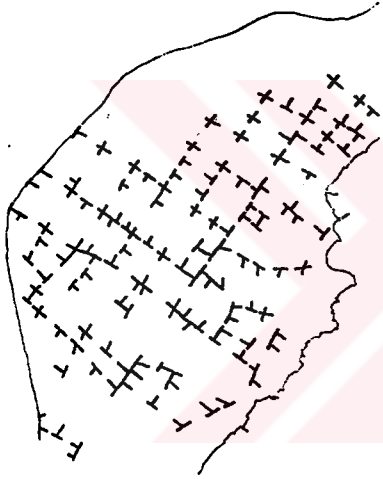


Şekil 3.22. 1960 yılı yol durumu ve kavşak şeması

Tablo 3.8 1960 yılı yol dokusu analiz listesi

KAVŞAK SAYISI	130
ÇIKMAZ SOKAK SAYISI	21
SAHİL YOLUNA ÇIKAN YOL SAYISI	19
BAĞDAT CADDESİNE ÇIK. YOL SAYISI	25
DEMİRYOLUNA ÇIKAN YOL SAYISI	9

1923 yılında Bağdat Caddesi'demiryolu tarafı inorganik bir ızgara sisten gelişimi göstermekte, deniz tarafı ise daha organik bir yapıdadır. Bunu kavşak şemasından takip etmek mümkündür. Bunun sebebi sahil tarafında sahile paralel yolların kıyı çizgisine paralel hareket ederek oluşmasından ve tarlalar arasındaki organik formlu yol dokusundan kaynaklanmaktadır “Şekil 3.21”. “Tablo 3.7” Bağdat Caddesi bölgedeki konumundan kaynaklanan önemden dolayı kendisine en çok yol çıkan ana arter durumundadır. Bahçelerine giren yollar karakterinde olan çıkmaz sokaklar, çoğunlukla Bağdat Caddesi üzerindedir. 1960'ta ızgara sistemin belirginleştiği görülüyor. Adaların bölünmesiyle açılan yollar yeni kavşaklar oluşturuyor, organik yol dokusu Göztepe Parkı ve bugün meteorolojinin bulunduğu bölgeler dışında inorganik bir görünüm kazanıyor “Şekil 3.22”. “Tablo 3.8” 1985'te yoğunlaşmış doku farkediliyor. Çıkmaz sokaklar azalmış, gelişim daha çok demiryolu-Bağdat Caddesi arasında sıkışmıştır. 1960'ta üç yolun birleşmesiyle oluşan kavşaklar, dört yolun birleşmesiyle oluşan kavşaklara dönüşmeye başlamıştır “Şekil 3.23”. “Tablo 3.9” 1998'de yol dokusu, bugünkü yoğun haline ulaşmış kavşakları ana arterler dışında genellikle dörtlü kavşak görünümündedir “Şekil 3.24”. “Tablo 3.10”



Şekil 3.23. 1985 yılı yol durumu ve kavşak şeması

Tablo 3.9 1985 yılı yol dokusu analiz listesi

KAVŞAK SAYISI	131
ÇIKMAZ SOKAK SAYISI	12
SAHİL YOLUNA ÇIKAN YOL SAYISI	11
BAĞDAT CADDESİNE ÇIK. YOL SAYISI	25
DEMİRYOLUNA ÇIKAN YOL SAYISI	9



Şekil 3.24. 1998 yılı yol durumu ve kavşak şeması

Tablo 3.10 1998 yılı yol dokusu analiz listesi

KAVŞAK SAYISI	164
ÇIKMAZ SOKAK SAYISI	17
SAHİL YOLUNA ÇIKAN YOL SAYISI	19
BAĞDAT CADDESİNE ÇIK. YOL SAYISI	25
DEMİRYOLUNA ÇIKAN YOL SAYISI	13

Tablo 3.11 1923-1998 yılları arası yol dokusu ve değişimi

YIL	1923	1960	1923-1960 ARASI	1985	1960-1985 ARASI	1998	1985-1998 ARASI
KAVŞAK SAYISI	62	130	+ % 110	131	+ % 0.8	164	+ % 25.2
ÇIKMAZ SOK. SAYISI	23	21	- % 8,7	12	- % 40	17	+ % 41.6
BAĞDAT CAD. ÇIKAN YOL SAYISI	93	25	- % 73.1	25	0	25	0
SAHİL YOLUNA ÇIKAN YOL SAYISI	69	19	- % 72.5	11	- % 42.1	19	+ % 72.7
DEMİRYOLUNA ÇIKAN YOL SAYISI	8	9	+ % 12.5	9	0	13	+ % 44.4

Kavşak sayılarındaki artış oranları, 1923-1960 yıllarında en fazla olan değere ulaşmıştır. Bunun nedeni 1950 sonrasındaki hızlı gelişimden etkilenmesidir. Diğer yıllarda aynı oranda değişim görülmemiştir. Çıkma sokak değişimleri, düzenli bir ızgara sisteme geçiş doğrultusunda 1923-1960 ve 1960-1985 yılları arasında azalmış, 1985-1998 yılları arasında imar planının da etkisiyle adalar içindeki parsellere ulaşım amacıyla açılan yeni çıkma sokaklarla artma göstermiştir. Bağdat Caddesi'ne çıkan yol sayısı, 1923-1960 arasında caddeden beslenen köşkerin ve bağların ortadan kalkmasıyla azalmıştır. 1985-1998 arasında yeni oluşan adalar arası bağlantı için açılan yeni yollarla ve bunların ana arterle bağlantısının kurulması amacıyla artmıştır. Sahil Yolu'na çıkan yol sayısındaki azalma, 1923-1960 ve 1960-1985 arasında sahil tarafındaki köşkerin ortadan kalkmasıyla açıklanabilir. 1985-1998 arasındaki artış ise küçülen parsellerdeki yapılaşma ile konutlara ulaşım için açılan yeni çıkma sokaklarla açıklanabilir. Demiryoluna çıkan sokaklar, demiryoluna paralel olarak giden yolların yine konutlara ulaşım amacıyla gelişmesiyle, 1985-1998 yılları arasında artış göstermektedir. "Tablo 3.11"

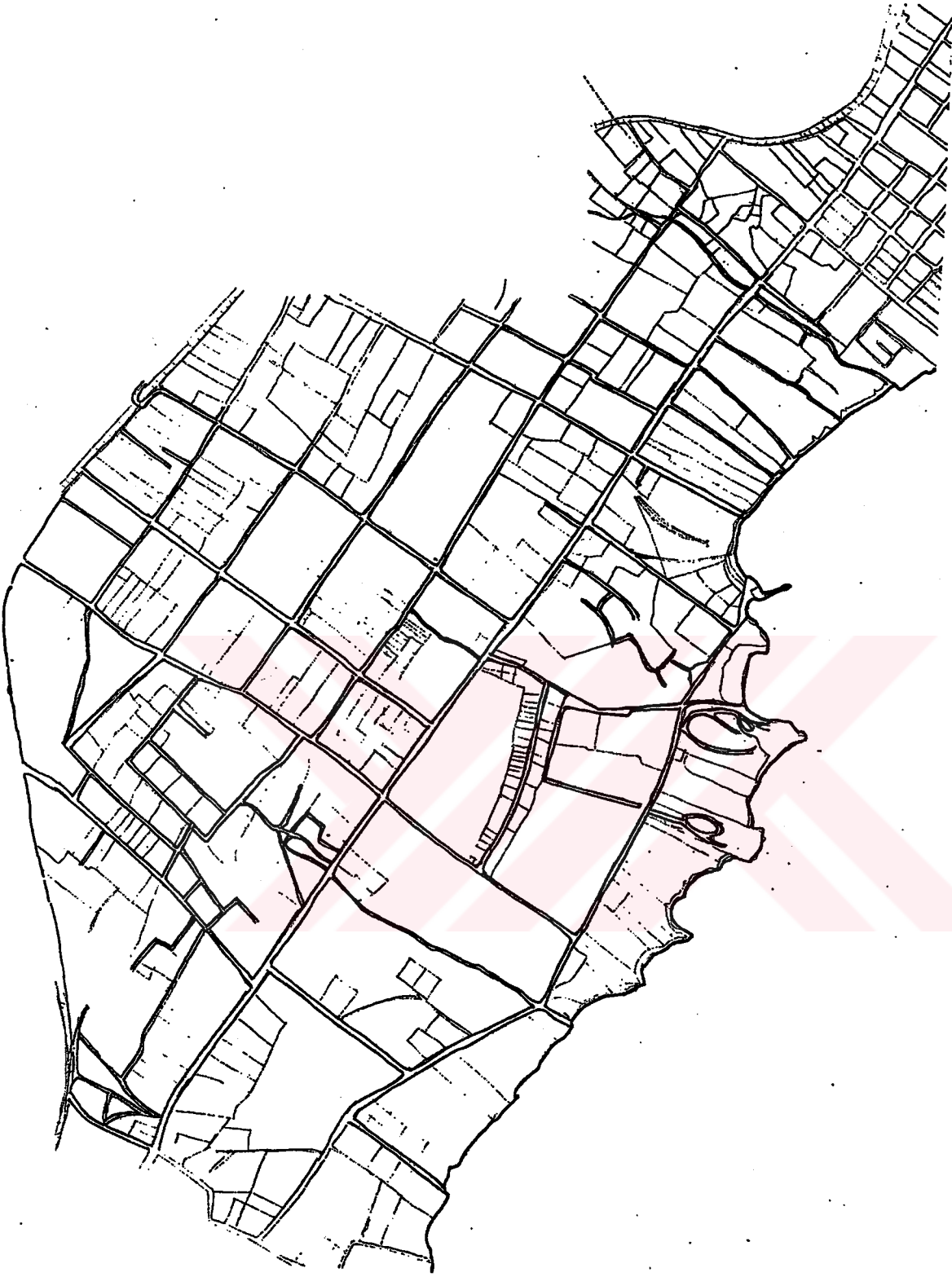
Tablo 3.12 1923-1998 yılları arası yol dokusu değişimi

YIL	1923	1998	1923-1998 ARASI
KAVŞAK SAYISI	62	164	+ % 164.5
ÇIKMAZ SOK. SAYISI	23	17	- % 25
BAĞDAT CAD. ÇIKAN YOL SAYISI	93	25	- % 73.1
SAHİL YOLUNA ÇIKAN YOL SAYISI	69	19	- % 72.5
DEMİRYOLUNA ÇIKAN YOL SAYISI	8	13	+ % 62.5

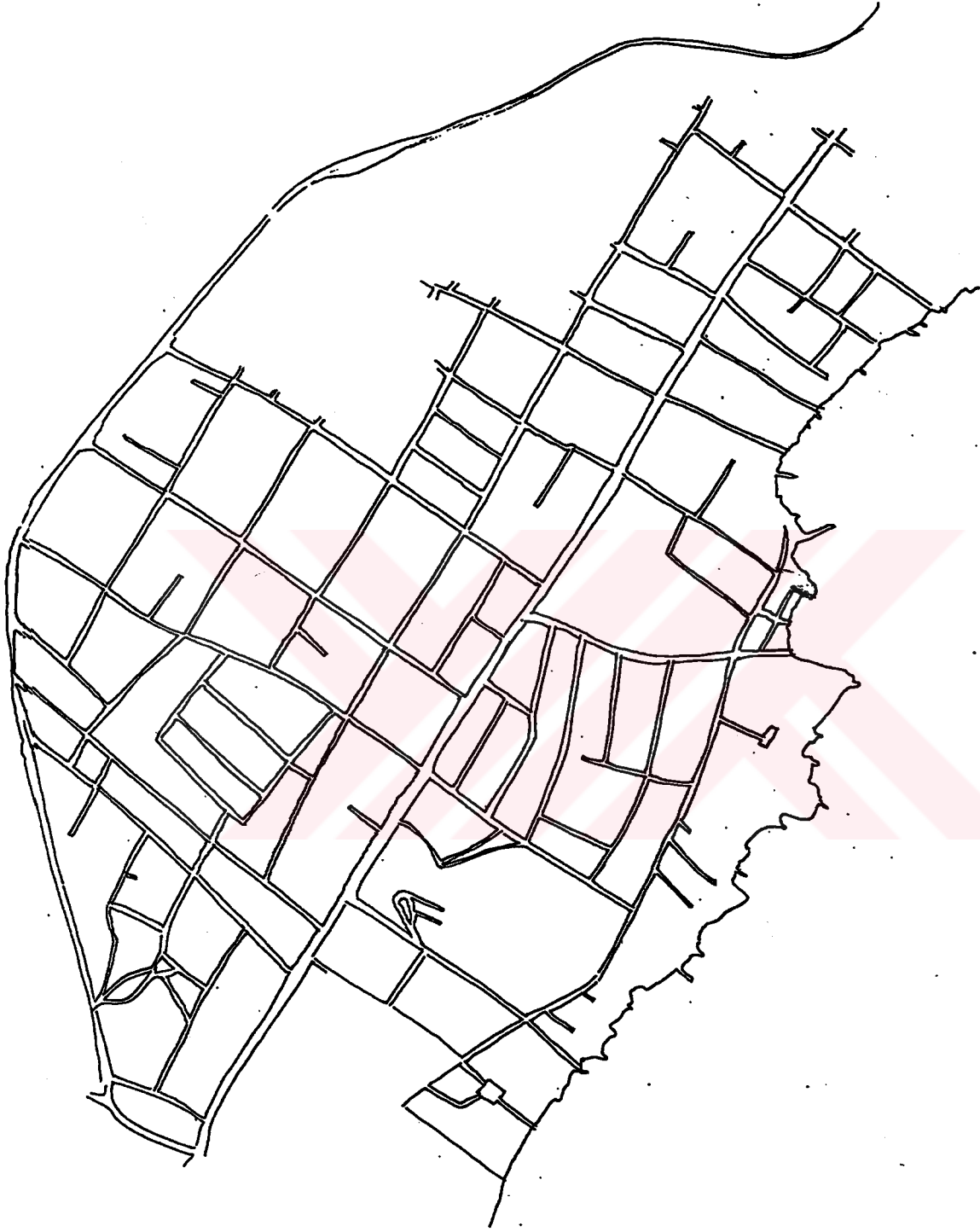
Cumhuriyet dönemi ile mevcut durum yol dokusu açısından karşılaştırıldığında, kavşak sayısındaki yüksek artış, çıkmaz sokak sayısındaki azalma, ızgara sistem içinde gelişen bölgenin rasyonelleştiğini ve eski dokuya ait çıkmaz sokak karakterinin artık yeni doku içinde eski egemenliğini kaybettiğini görüyoruz.. Bağdat Caddesi ve Sahil Yolu'na çıkan yol sayılarındaki azalma, Cumhuriyet dönemi yerleşimlerinde egemen karakterde olan bu ana aksların, nüfus artışının da baskısıyla yerleşimin homojen dağılımıyla bağlantılı olarak sadece bu akslarda değil alanın genelinde bir gelişme yönü gösterdiğini belirtiyor. Yani; ana caddelerdeki villalar ve köşkler ile bunlara ulaşımı sağlayan çok sayıdaki çıkmaz sokak yerine, yapı adaları içinde gelişen parsellere ulaşımı sağlayan sokak düzeni kurulmuştur, bu da toplamda ana akslara çıkan yol sayılarında azalma şeklinde ortaya çıkmıştır. Demiryoluna çıkan yol sayısındaki artış ise, demiryolu yanındaki yerleşmelerin yoğunlaşmasından dolayı, konutlara arkadan ulaşım için demiryoluna paralel yollar açıldığını gösteriyor”Tablo 3.12”

3.4.2.Yapı Adaları ve Parselasyon Durumu Analizleri

Yapı adaları ve parsel sayıları, değişen oranlarda ancak hep artarak günümüze gelmiştir. 1923-1960 yılları arasında hızlı gelişmesin etkileri yapı adalarındaki değişikte çok net görülmektedir. Diğer aralıklarda da artış devam etmiş ancak bu düzeye ulaşamamıştır.



Şekil 3.25 1923 Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri yapı adası durumu



Şekil 3.26 1960 Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri yapı adası durumu

Parselasyon değişimi 1923'ten 1985'e gelindiğinde görülen hızlı artış, yine bu dönemlerdeki büyük köşk bahçelerinin, tarlaların, bağların, yoğun bir yerleşmeye sebep olacak şekilde bölündüğünün kanıtıdır."Tablo 3.13"

Tablo 3.13 1923-1998 yılları arası yapı adaları-parcel sayıları ve değişimi

YIL	1923	1960	1923-1960 ARASI	1985	1960-1985 ARASI	1998	1985-1998 ARASI
YAPI ADASI SAYISI	31	62	+ % 100	69	+ % 11.3	93	+ % 34.8
PARSEL SAYISI	273	*	-	1422	-	1456	+ % 2.4

*1960 yılına ait parcel sayısına ulaşılamamıştır.1923 yılından 1998 yılına kadar ki sürede, yapı adaları ve parseller bölünerek çoğalmış "şekil 3.25", "şekil 3.26", "şekil 3.27", "şekil 3.28", bugünkü binaların 20 kata ulaştığı da d ş n l rse yoğunluk hızlı bir şekilde ve kontrolsüz olarak artmıştır"Tablo 3.14".

Tablo 3.14 1923-1998 yılları arası yapı adaları-parcel sayıları değişimi

YIL	1923	1998	1923-1998 ARASI
YAPI ADASI SAYISI	31	93	+ % 300
PARSEL SAYISI	273	1456	+ % 533



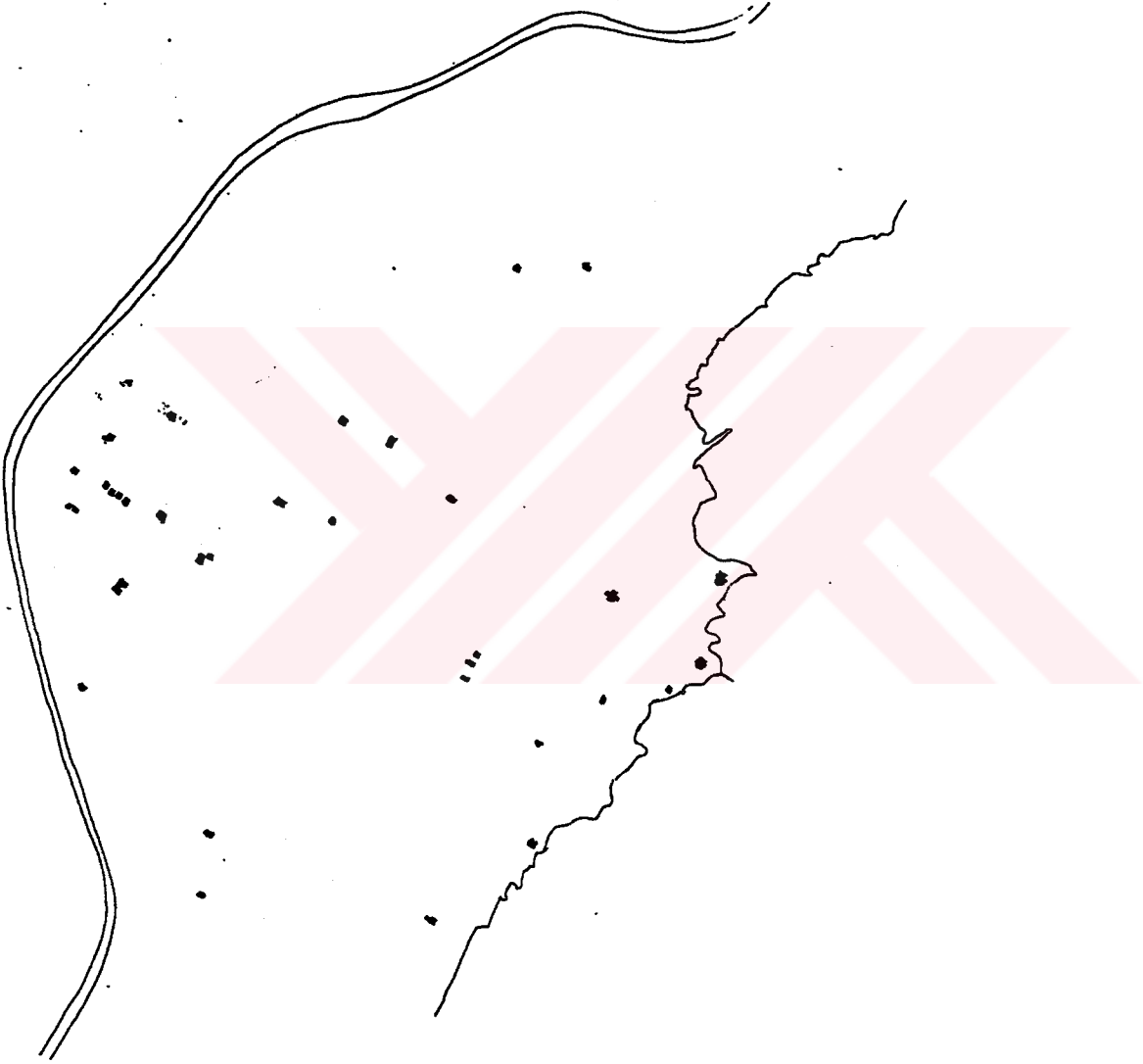
Şekil 3.27 1985 Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri yapı adası durumu



Şekil 3.28 1998 Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri yapı adası durumu

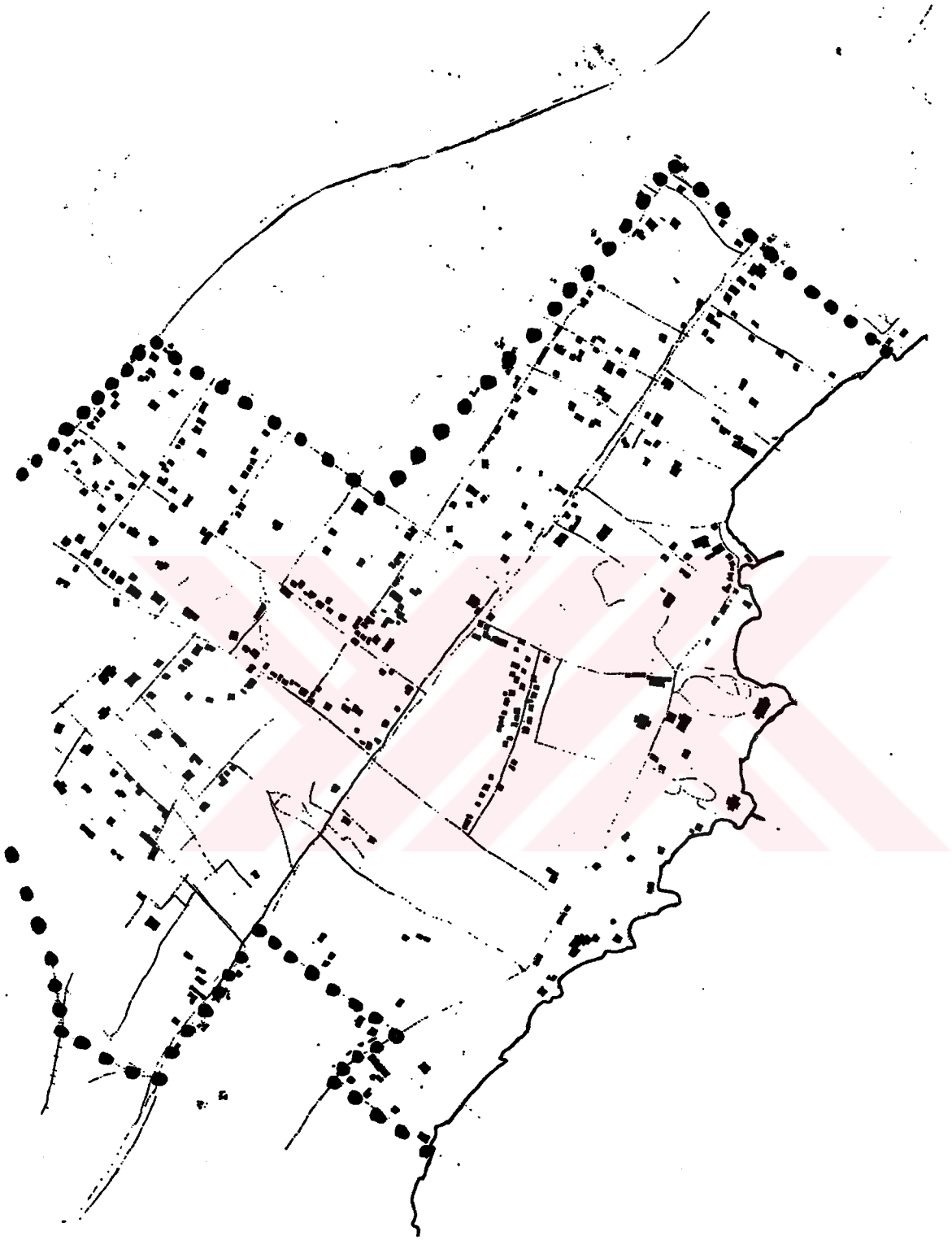
3.4.3. Doluluk Boşluk Durumu Analizleri

1923'teki binaların % 11'i korunarak bugüne gelmiştir. Bunlar bugünkü mevcut binaların % 2'sini oluşturmaktadır “Şekil 3.29”.

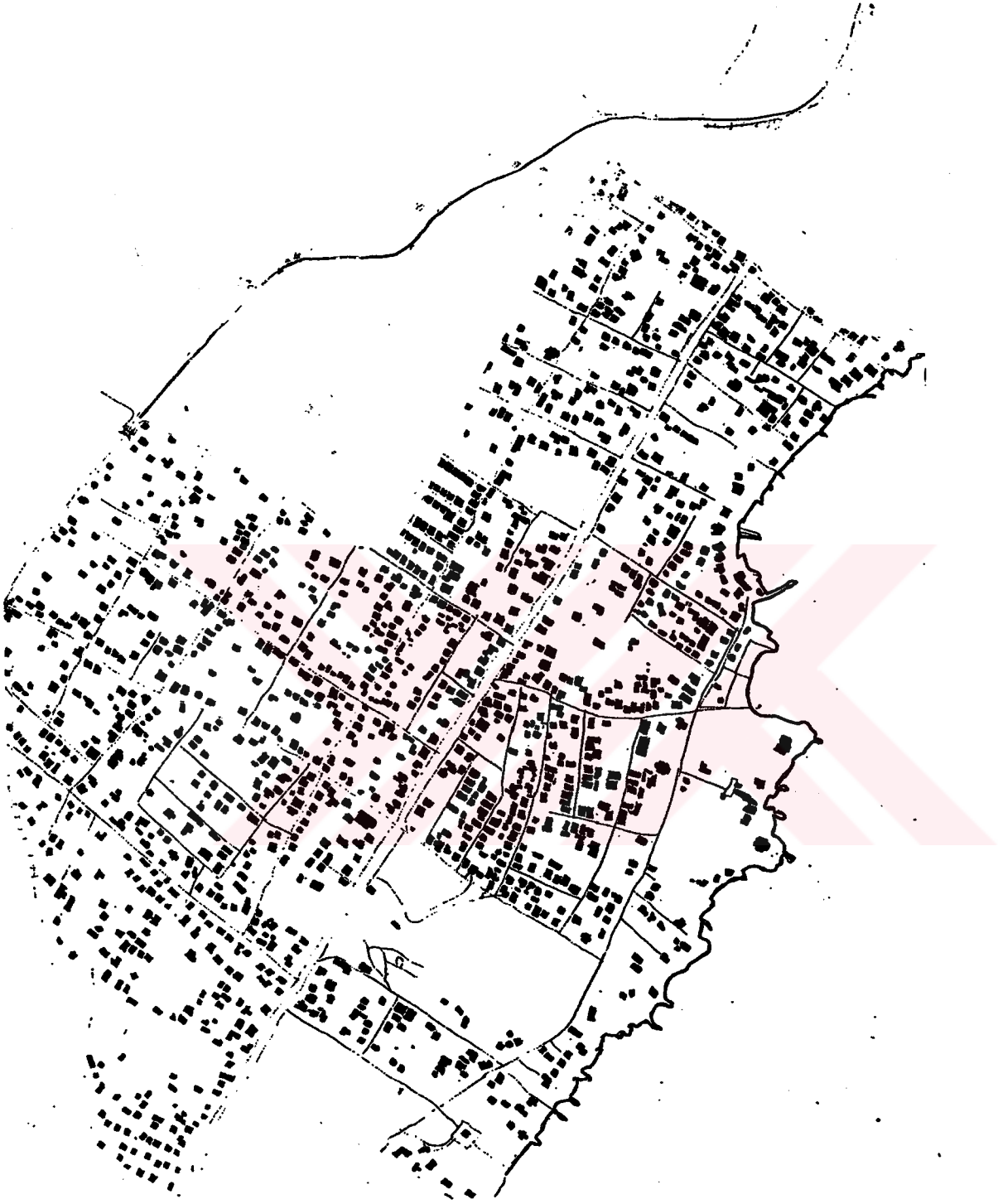


Şekil 3.29 1923-1998 yılları arasında korunmuş binalar

1923 yılına ait boluluk-boşluk şemasında “Şekil 3.30” binaların birbirlerinden uzak ve dağınık bir halde yerleştikleri görülmektedir. En düzgün yerleşim, Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi ve Kadırga Caddesi kenarında lineer bir yapıda oluşmuştur. Bağdat Caddesi’ne cephesi olan parsellerdeki binaların konumları parsel ortalarına denk geldiğinden, aynı lineer etki sağlanmamıştır. Yerleşme, yapı adaları içinde büyük parsellerde bahçe içi evler karakterinde olduğundan dağınık haldedir. Bölgenin geneli bağlar, boştanlar ve tarlalarla kaplı olduğu için de büyük bölgesel açıklıklar vardır. Sahil tarafında alan olarak daha büyük köşkler yine birbirlerinden uzak olarak bulunmaktadır. 1960 yılında hızla artan yoğunluk doluluk-boşluk şemasında görülmektedir “Şekil 3.31”. Bölge geneline düzgün olarak dağılmış yerleşim karakteri, artık adaların ortaları boş kalacak şekilde, yol kenarlarına dizilmiş çağdaş kent dokusu görünümüne girmiştir. Bugünkü meteoroloji binasının bulunduğu, zirai donatım binasının bulunduğu alanlar ve Göztepe Parkı’nın bulunduğu ada ve alan içindeki bazı bölgeler, doku içinde boş alan olarak açığa çıkmıştır. Sahilde fazla yapılaşma olmamıştır.



Şekil 3.30 1923 Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri doluluk-boşluk durumu



Şekil 3.31 1960 Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri doluluk-boşluk durumu

1985 yılında bölge ızgara sistem doluluk-boşluk şemasında farkedilecek bir doku yapısına sahip olmuştur “Şekil 3.32”. Yoğunluk, Bağdat Caddesi’nin, sahile doğru olan tarafında artmıştır. Sahil Yolu’yla deniz arasında yapılaşma hareketi başlamıştır. Demiryolu etrafında yerleşim diğer yerlere göre daha azdır.

1998’de doku içinde kalan boşluklar , tek eleman (unique) olarak bugünkü meteoroloji binasının bulunduğu, zirai donatım binasının bulunduğu alanlar ve Göztepe Parkı’nın bulunduğu ada ile tekrar eden elemanlar (repetitive) olarak adalar arasında binalardan geriye kalan orta avlular ve yollardır. Sahilin doldurulmasıyla ortaya çıkan alan da insan eliyle doğaya eklenen boş alandır. Böylece mevcut doku çok yoğun hale gelmiştir “Şekil 3.33”.”Tablo 3.15”, “Tablo 3.16” ve “Tablo 3.17”

Tablo 3.15 1923-1998 yılları arası bina sayısı ve değişimi

YIL	1923	1960	1923-1960 ARASI	1985	1960-1985 ARASI	1998	1985-1998 ARASI
GÖZTEPE	213	930	% 336	768	-% 17,4	1038	% 35,1
CADDEBOSTAN	105	371	% 253	582	% 200,1	679	% 16,6
TOPLAM	318	1301	% 309	1350	% 3,8	1717	% 27,2

1960-1985 arası görülen azalma, Göztepe tarafında küçülen parsellerin üzerinde o dönemde bina yapılmamış olmasından kaynaklanmaktadır. 1985-1998 yılları arasında ki bina artış hızındaki azalma bölgenin doygun duruma gelmesini ifade etmektedir. En hızlı artış, 1923-1960 yılları arasında gözlenmektedir.

Tablo 3.16 1923-1998 yılları arası dokudaki dolu alanlar * ve değişimi (m²)

YIL	1923	1960	1923-1960 ARASI	1985	1960-1985 ARASI	1998	1985-1998 ARASI
ARAŞTIRMA ALANI	63,600	260,200	%309	588 292	% 126	588 292	%0

* 1923 ve 1960 için bina taban alanları ortalama 200 m², 1985 ve 1998 için % 25 olan T.A.K.S. değeri alınmıştır.

1923-1960 yılları arasında en hızlı artış gözlemlenmektedir. 1960-1998 yılları arasındaki dolu alan hesabı, araştırma alanından yol alanları çıkarılarak hesaplanan, yerleşmeye

uygun arazinin sabit T.A.K.S. değerleriyle çarpımın sonucu bulunmuştur. 1985-1998 yılları arasında doluluk oranının değişmemesinin sebebi Yapılaşmaya uygun alanların sabit kalmasından kaynaklanmaktadır. .

Tablo 3.17 1923-1998 yılları arası dokudaki boş** alanlar * ve değişimi (m²)

YIL	1923	1960	1923-1960 ARASI	1985	1960-1985 ARASI	1998	1985-1998 ARASI
ARAŞTIRMA ALANI	2,289,557	2,092,905	-% 1	1,746,875	-% 16.5	2,360,328***	% 35

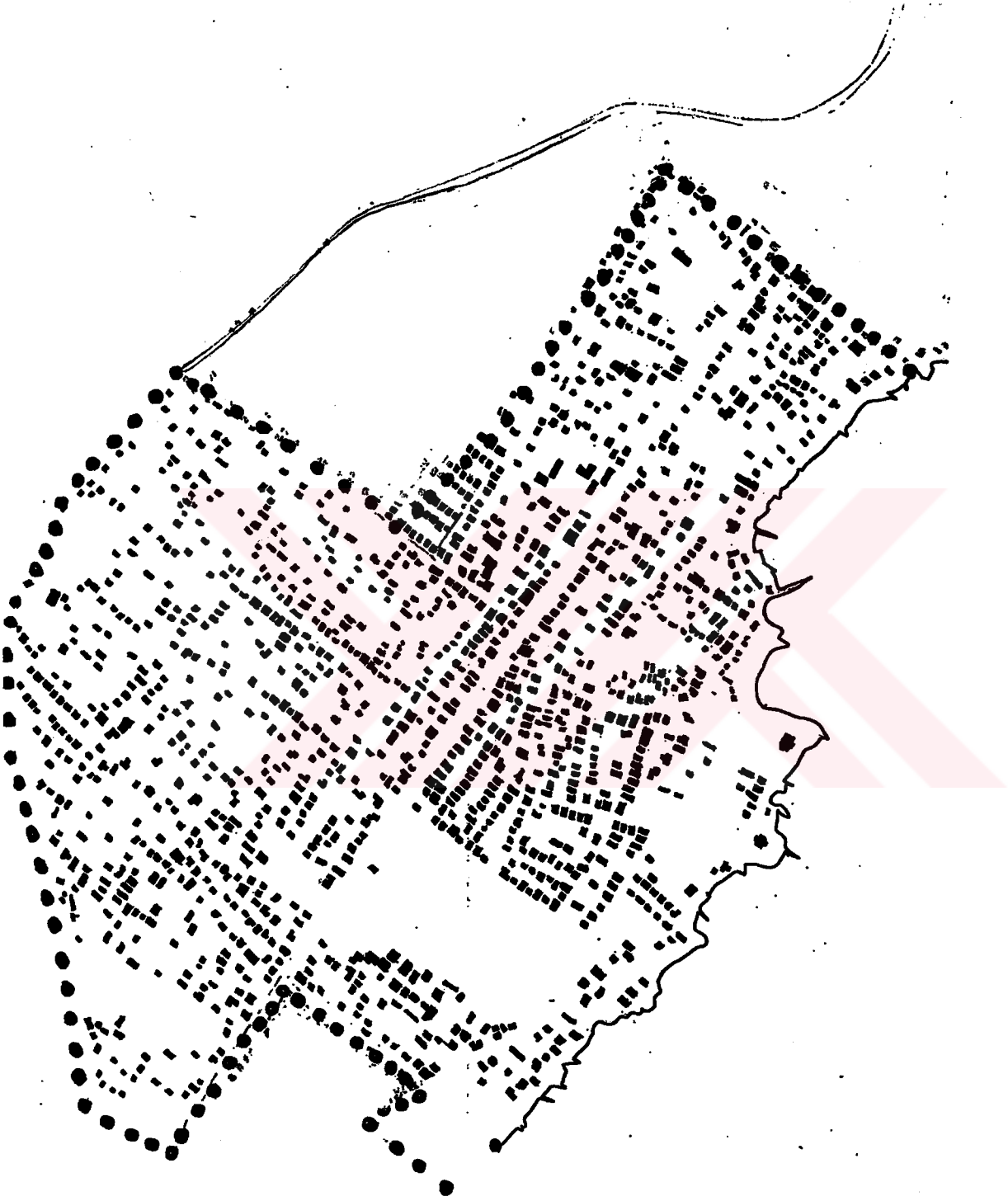
* Doku alanı hesabında Göztepenin araştırma alanı sınırları dışındaki kısmı çıkarılarak hesaplanmıştır.. Göztepe'nin araştırma sınırları içinde kalan alanı=1,124 km² dir.

** Dokudaki boş alan değerlerinde, yol alanları dahil değildir

*** Sahile yapılan dolgu alan 1998 yılı değerine eklenmiştir.

En fazla boş alanlar oranındaki en fazla azalma 1960-1985 yılları arasında olmuştur. 1985-1998 yılları arasındaki boş alan oranının artma sebebi, kıynın doldurulması suretiyle mevcut dokuya eklenen açık alandan kaynaklanmaktadır.

Bu analizler sonunda görülen en hızlı değişim döneminin 1960-1985 yılları arasında olduğudur. Bu dönemlere ait halihazır haritalar ve doluluk-boşluk durumunu gösteren şemalar gözönünde bulundurulduğunda, bundan sonraki yıllarda arazi doygunluğa ulaşmış taban alanında dolacak yer kalmamıştır.



Şekil 3.32 1985 Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri doluluk-boşluk durumu



Şekil 3.33 1998 Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri doluluk-boşluk durumu

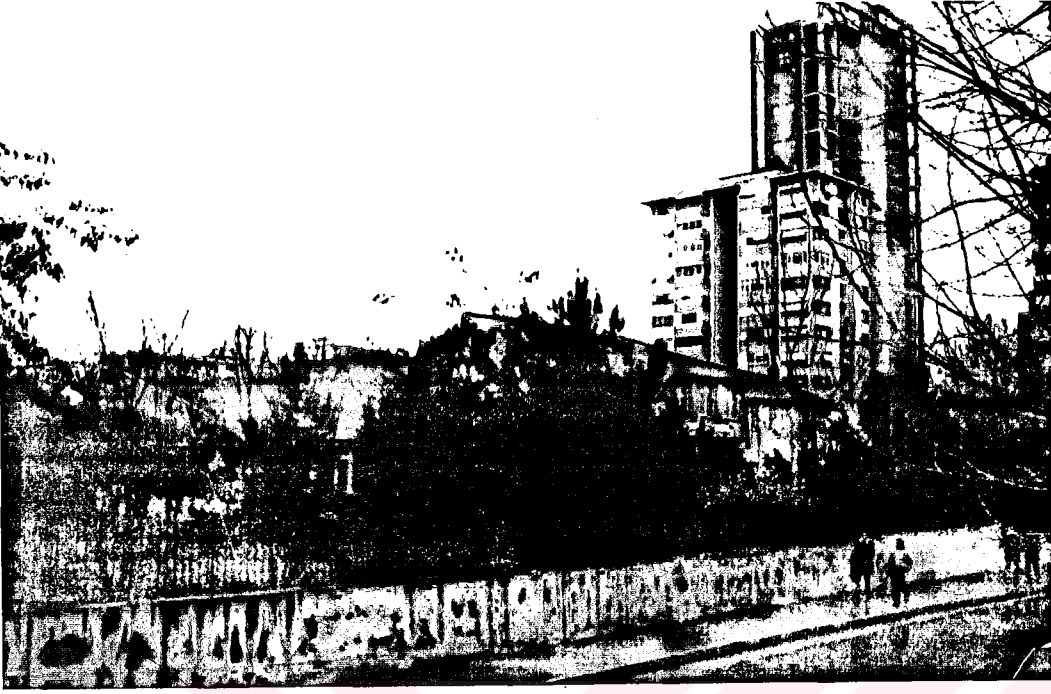
3.4.4. Üçüncü Boyuta Ait Analizler

Göztepe ve Caddebostan'da Cumhuriyet döneminden önce ve 1940'lara kadar yapılmış olan köşkler ve villalar üç-dört katlı idi. 1950'den sonra, yüksek katlı binalar yapılmaya başlandı. Bu durum mevcut kent dokusunda da gözlenilmektedir. 1972 yılında onaylanmış imar planında, yükseklik, ana caddelere göre belirlenmiş, Bağdat Caddesi'nde yükseklik 5 kat, sahile ve Sahil Yolu'na cepheli parsellerde yükseklik 3 kat, sahile ve Sahil Yolu'na cephesi olmayan yerlerde 4 kat izni verilmiştir. 1998 nazım imar planında sahil tarafında üç-dört kat izin verilmiştir. Ancak buna rağmen Sahil Yolu'nda oniki katlı apartmanlar bulunmaktadır. Bunun dışında kalan yerlerde ise T.A.K.S. %25, yükseklik serbest bırakılmıştır. Böylece yirmi katlı aptman blokari yapılmaya başlanmıştır.



Şekil 3.34 Sahil yoluna cephesi olan tek katlı ve çok katlı iki yapı

İmar planlarında bu bölge için verilen izin üç kat olmasına rağmen bu oniki katlı apartmanın nasıl yapıldığı merak konusudur “Şekil 3.34.”



Şekil 3.35 Farklı dönemlere ait üçüncü boyut anlayışı

Mevcut doku içinde 20. yüzyılın başından bu yana yapılmış bina örnekleri bulundurmaktadır. Fotoğrafta da görüldüğü gibi “Şekil 3.35”, farklı dönemlerin sosyal, ekonomik ve yasal koşulları üçüncü boyut hareketliliğiyle gözlemlenebilmektedir.

Göztepe ve Caddebostan araştırma sınırının kuzey sınırından, güney ve doğu yönlerinde gözlenen bu şehir dokusu yapılanması, değişikliğinin hangi boyutta olduğunu ifadesidir.”Şekil 3.36”

Kent dokusunun eski yapısı günümüzde; hem zeminde doluluk-boşluk oranındaki yoğunlukla, hem de zeminde karşılanamayan talebin yükseklikle karşılanmaya çalışılması sonucunda birbirine benzeyen ve herhangi bir kent dokusu içinde rastlanabilecek apartmanlarla yok olmuştur. Fotoğrafta görülen bu yer”Şekil 3.37”, Göztepe ve Caddebostan’a ait olduğuna dair herhangi bir kimlik ögesi yada imge içermemektedir.



Şekil 3.36 Demiryolundan deniz tarafına bakış



Şekil 3.37 Eski kimliği kaybolmuş bir doku örneği

3.5. Araştırma Alanında Elde Edilen Bulguları Değerlendirilmesi

Buraya kadar olan kısımda, 1923 yılından 1998 yılına kadar geçen sürede Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri'ndeki kentsel doku değişimi İstanbul genelindeki doku değişimlerini etkileyen faktörler ve yapılan imar planları gözönünde tutularak seçilen dört dönemdeki analizler ile belirlenmiştir. Bu analizler sonunda Göztepe ve Caddebostan'daki doku değişiminin belirlenmesine yönelik olarak elde edilen bulgular, yollar, kavşaklar, parselasyon durumu, doluluk-boşluk oranları ve yükseklik ile ilgili değişiklikler belirlenerek ortaya çıkarılmıştır.

Yapılan analizler sonucunda, Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri'nin kentsel dokusunun değişim yaşandığı görülmüştür. Özellikle 1923-1960 arasındaki dönemde en hızlı değişim gözlenmiştir. İstanbul genelindeki hızlı nüfus artışından, Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri de etkilenmiştir. Bölgenin aldığı yoğun göç, kentsel dokuda önlenemez bir değişim meydana getirmiştir. Ana arterler arasındaki ilişki incelendiğinde, Bağdat Caddesi'nin her dönem ana aks özelliğini koruduğunu görmekteyiz. Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi ve Sahil Yolu 1985-1998 yılları arasında, en hızlı gelişimlerini göstermektedir. Buradan, bölgedeki gelişim yönlerinin son yıllarda sahile ve demiryoluna doğru kaydığı anlaşılmaktadır. Sahil Yolu, 1960-1985 yılları arasında önemini yitirmiştir, çünkü o dönemde sahil şeridi eski değerini kaybetmiştir.

Yol dokusu ve kavşak analizlerine göre; 1923 yılına göre, 1960 ve 1985 yıllarında ana arterlere çıkan yol sayılarında azalma vardır. Yine bu dönem içinde toplam kavşak sayısı artmıştır. Yapılaşmanın ana arterlerden kaçtığını, bölge geneline yayıldığını ifade etmektedir. 1923 yılındaki doku bugünle karşılaştırıldığında, yol dokusunun genelde geliştiği, ancak ana arterlerin eski dokudaki öneme sahip olmadıkları görülmektedir. Bugünkü mevcut yol dokusunun % 32.6 'sı günümüze 1923 yılından ulaşmıştır

Yapı adaları sayısının en çok arttığı yıl aralığı 1923-1960'tır. Bu dönemde yol dokusu en hızlı değişim sürecini yaşamıştır.

Bölgedeki bina sayıları değerleri bu dönemler arasında birbirleriyle karşılaştırıldığında Göztepe de Caddebostan da en hızlı değişimi 1923-1960 yılları arasında yaşamıştır. 1985-1998 yılları arasında Göztepe'de daha fazla oranda artış gözlenmiş, ancak

toplamda diğer yıllara göre bulunan değerler, azalan bir artış yönünde olmuştur. Artık arazi de boş alan kalmamıştır.

“Tablo 3.15” ve “Tablo 3.16”daki 1985 ve 1998 yıllarına ait bina sayısı ve yapılaşmış alanlar karşılaştırıldığında, araştırma alanı genelindeki artış oranlarının birbirine yakın çıkması doğal sonucu beklenirken, T.A.K.S. değeriyle hesaplanan –yani imar planının önerdiği- dolu alan, mevcut olan bina sayısıyla karşılaştırıldığında; T.A.K.S. ile hesaplanan sayının mevcuttan yüksek çıktığı gözlenmiştir. Bunu etkileyen sebeplerden biri o dönemde Göztepe’de üzerinde bina bulunmayan ifraz edilmiş boş parsellerin bulunmasıdır. Diğer önemli olan sebep, imar planınca öngörülen taban alanı katsayısının, mevcut yapılaşmadan fazla yoğunluk önermesidir. İmar planları bu şekilde bölgenin zeminde yüksek bir doluluk oranına sahip olmasının çok kolaylaştırmıştır. Doluluk oranındaki bu artış boş alan oranını ters yönde etkilemiştir. 1998 değerinin özel bir durumu vardır. Yapımına 1984’te başlanan dolgu alan bu döneme ait boş alanları artırmıştır.

Zeminde inşaat yapılacak arazi kalmamasından dolayı yine imar planlarıyla, bölgenin T.A.K.S. ve K.A.K.S.değerleri, gelişmenin üçüncü boyutta devam etmesi sağlanmıştır.

Böylelikle, dokuda yapılan, dokunun fiziksel gelişimi esas alınarak elde edilen bulguların analizleri değerlendirilmiştir. Böylelikle, Anadolu yakasının sahil şeridinde seçilen örnek yerleşmelerle, bölge genelinde gözlenen değişim süreci, somut kanıtlarla analiz edilmiş, fiziksel çevre üzerinde değerlendirilmiştir.

4. SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Hızlı ve plansız büyüme kent dokusunda geri dönüşü mümkün olmayan hasarlara sebep olmaktadır. İstanbul metropoliten kentindeki hızlı nüfus artışına bağlı gelişme, kentsel dokuyu önemli ölçülerde değişme sürecine yöneltmiştir.

Bu tezde amaç, araştırma alanına ait dokuyu oluşturan fiziksel elemanların birbirleriyle olan ilişkilerinin belirlenmesiyle, tarihsel süreç içinde oluşan değişimin boyutlarının somut bulgularla değerlendirilmesini sağlamaktır. Bu somut bulguların analiziyle, kent dokusundaki fiziksel değişime ait sonuçlar ortaya çıkmıştır

Kentsel mekanı oluşturan doku elemanları; sirkülasyon sistemini ifade eden yollar ve kavşaklar, şekil-zemin ilişkisini gösteren doluluk-boşluk oranı, kentsel mekan oluşumunu daha küçük ölçekte incelemeyi sağlayan yapı adalarıyla parselasyon durumu ve kentsel mekanın algılanmasındaki en önemli etkenlerden biri olan üçüncü boyuta ait veriler olarak alınmıştır. Araştırma sonunda kentsel doku analizleri yapılırken, zaman faktörüne göre değerlendirme yapılmasının önemi ortaya çıkmıştır. 1923-1998 yılları arasında, Göztepe ve Caddebostan kentsel mekanları içindeki dokunun, fiziksel çevreye ait bileşenlerle incelenmesi sonucu elde edilen bulgulardan çıkan sonuçlar bulunmuştur.

Kentsel mekanların, bölüm 2.1.4'te bahsedilen “tekrar eden” (repetitive), “süreklilik, gösteren” “doğrusal formlu”, “boş alanları” olarak nitelendirilen yol dokusunun tarihsel süreç içinde değerlendirilmesinde, kavşak sayıları, ana arterler esas alınarak bunlara çıkan yol sayıları ve çıkmaz sokak sayılarındaki değişim ile karakter yapılarındaki değişim incelenmiştir.

-Araştırma alanındaki ilk yerleşmeyle kurulan ızgara düzenli yerleşim devam etmektedir. Bölüm 2.2.3'te bahsedilen bu düzen, inorganik yapıya sahiptir.

-Denize paralel ve dik olarak oluşan yol dokusu, zaman içinde parsellerin bölünmesiyle gelen bir sonuç olarak, hızla yoğunlaşmıştır.

-Sahil Yolu'nun önemi, Boğaziçi Köprüsü'nün etkisiyle artan trafiği çözmek amacıyla, dolgu alan üzerinde sürekliliği sağlanarak artmıştır.

-Bağdat Caddesi'nin önemi süreç içinde korunmuş, bölgenin en önemli aksı olma özelliği devam etmiştir.

-Demiryolunun, Tütüncü Mehmet Efendi, Etem Efendi Caddeleri ve Operatör Cemil Paşa Sokağı'yla kesişimleri, bölgenin demiryolunun kuzeyiyle bağlantısının sağlandığı, 1923'ten beri değişmeden gelmiş üç geçiş noktasıdır.

-Geleneksel Türk kentinde görülen bölüm 3.3.1'de anlatılan çıkmaz sokak karakteri burada daha farklıdır. 1923'teki doku içinde köşklere giden bağımsız yollar olarak yer alan çıkmaz sokaklar, 1998'de yapı adalarının ortalarına giden otopark girişlerine dönüşmüştür. Süreç içinde sayısında beklendiği gibi belirgin bir azalma görülmemiştir.

Binaların genel tipolojisi doku tipolojisini belirler. Bölüm 2'de, mekanın algılanması ile ilgili araştırmada bahsedilmiş olan, şekil-zemin ilişkisini gösteren şemalar yardımıyla, araştırma alanının tarihsel süreç içindeki doluluk-boşluk durumları değerlendirilmiş ve şu sonuçlara ulaşılmıştır.

-Cumhuriyet yıllarında bahçeler içinde tek tek evler bulunmaktadır. Günümüze gelindiğinde, bölgenin yerleşim alanı olarak ilgi çekici bir yer olmasından dolayı aldığı hızlı göç, hızlı nüfus artışı ve büyüme, "yap-sat" çı inşaat ve rant elde etmeyi destekleyici imar planları anlayışı etkisiyle, bu imar planı verileri göz önünde tutulduğunda, T.A.K.S'1. % 25 olan, ayrık nizamda binalarla doygun hale gelmiştir.

-Bina dokusu tekrar eden öge şeklinde benzer karakter gruplarıyla oluşmuştur, tek (unique) öge olarak çarpıcı bir bina yoktur.

-Araştırma alanının tek parkı, Göztepe Parkı'dır. Bugün bölgede kalan açık alanlar; tek olarak Bağdat Caddesi'yle Sahil Yolu arasında kalan Göztepe Parkı, Bağdat Caddesine cephesi olan zirai donatım binasının bulunduğu alan ve demiryolu kenarındaki meteoroloji istasyonun bulunduğu alandır. Doku içinde tekrar eden açık alanlar; okulların bahçeleri ve yapı adaları ortasındaki alanlardır. Yapı adaları ortasında, binalar arasında kalan açık alanlar, çıkmaz sokaklarla ulaşılan apartman otoparkları olarak

kullanılmaktadır. Bunların genel doku içindeki görünümleri cadde ve sokakların uzantıları şeklindedir.

-1984'ten sonra yapılan dolgu alan, 1998'deki boş alan sayısını yükselten yapma çevre unsurudur. Bölüm 2'de, yapma çevre kaynaklı yönlendiriciler olarak geçen başlık altında bahsedilen öğelerdendir. Bu elemanın sonucu olarak doğal kıyı dokusu tahrip olmuş, sahilin tarihinden gelen kimliği, geri dönüşü mümkün olmayacak şekilde silinmiştir.

Mahalle ölçeğinde yürütülen çalışmalarda, daha küçük ölçekteki yapı adalarının analizleri ve bina yapılmasına yönelik bir düzen sağlayan parsellerin analizleri; süreç içindeki farklılaşmalarıyla kentsel dokunun değişimi hakkında, önemli bilgileri verir. Bu amaçla yapılan analizlerin tarihi süreç içinde değerlendirilmesiyle elde edilen sonuçlar şunlardır.

-1923 yılında yapı adaları, tarlalar ve bostanların belirlediği sınırlarla, onların ölçeğinde oluşmuştur. Yollar bu alanların aralarında kalan, ulaşımı sağlayan alanlardır. Bugün artık yol dokusu yapı adalarını sınırlayıcı konumdadır.

-Yoğun göç sonucu oluşan hızlı nüfus artışı, yeni yer ihtiyacı ortaya çıkarmıştır. İmar planları da parsellerin küçülmesini teşvik etmiştir. Bu sosyal, hukuki ve ekonomik etkenler, küçük ölçekte parsel ve yapı adalarının, parçaların bir araya gelmesiyle de bölgedeki doku değişiminin en önemli sebepleri olmuştur.

Kentsel mekan fiziksel olarak iki boyutlu düşünülemez. Araştırma alanında gözlem yapılmış ve imar planlarına ait veriler göz önünde bulundurulmuştur.

-1980'li yıllarda göçle gelen nüfus artışı sebebiyle, arz-talep dengesi bozulmuş, bölge; zeminde doymuş hale gelmiştir. Araştırma alanının doğal ve yapma sınırlarla kuşatılmış kentsel mekanında, son yıllardaki yoğun talebi karşılayamamasından dolayı, üçüncü boyutta yükselme süreci başlamıştır.

-1998 yılı imar planında K.A.K.S.: 2.07 olarak belirlenmiştir. Rantı destekleyen bu karar, müteahhitler tarafından sonuna kadar kullanılmıştır. Sınırlı alanda, yüksek nüfus yoğunluğuyla birlikte rant baskısıyla üçüncü boyutta yükselme engellenemez hale gelmiştir. Bugün kent dokusundaki genel görünüm, her yeni yapılan binanın diğeriyle

girdiği üçüncü boyutta yükselme yarışı halindedir. Bu yüksek bloklarla, 1960'lardan kalan dört-beş katlı binalar ve daha öncesinden kalan iki-üç katlı eski evler, farklı dönem dokularının açık kanıtlarıdır.

Göztepe ve Caddebostan Mahallelerindeki kentsel doku değişimine genelinde bakıldığında;

Hızlı nüfus artışı, yapılan imar planları, ülke genelinde değişen ekonomik değerler ve sosyal düzen, araştırma alanın yeni dokusunu şekillendirmiştir. 90'ların yirmi katlı yüksek blokları, 80'lerin sekiz-dokuz katlı apartmanları, 60'ların dört-beş katlı apartmanları ve bunların arasında sıkışıp kalmış olan 20'lerin iki-üç katlı evleri, araştırma alanının günümüz dokusunu oluşturmaktadır.

İmar planları, gelişmeyi belirleyecek araçlar olarak düşünüldüğünde, araştırma alanındaki imar planları fiziki durumların gerisinde kalmaktadır. Bu tezde yapılan çalışmalarla, imar planlarının bu bölgedeki etkinliği belirlenmiştir. 1972 yılı imar planının, 1960 halihazır haritası üzerinden yapılmış olması ve 1972 yılında onaylanması, bu planın gelişmenin önünde değil, gerisinde kaldığını gösterir. Geçen oniki yıl içinde zaten bölge değişmeye devam etmiş, planın uygulanma zamanı geldiğinde işe yararlılığını kaybetmiştir. Bu bölge için imar planları, genişlemeye elverişli olmayan rantı yüksek olan yerlerde kat karşılığı arsa elde etmek yoluyla arsa problemine çözüm sağlamaya çalışmıştır. Bu şekilde yapılan imar planı uygulamalarının olumsuz sonuçları, bu tezin çalışma alanı olan Göztepe ve Caddebostan Mahallelerinde görülmüştür. İstanbul genelinde tarihsel süreç içinde bir değeri olan bu bölge, rantı destekleyici imar planlarının da yardımıyla eski görünümünü kaybetmiş ve imar planlarının geleceğe yönelik gelişimi sağlaması gereken kararları, mevcut dokunun kaybı olarak ortaya çıkan değişim ve yokolma problemlerinin ortaya çıkmasına sebep olmuştur.

Deniz kıyısında oluşmuş bir yerleşim olmasına rağmen bu bölge, denizin, sahil tarafında yapılan binalarla kapanmasından dolayı adeta denize sırtını dönmüştür. Bu binaların Sahil Yolu cephelerindeki ticaretin gelişmesiyle, Bağdat Caddesi'ndeki hareketlilik Sahil Yolu'na kadar gelmiş, ancak deniz tarafı sadece deniz cepheli binaların manzarası olarak kalmıştır. Dolgu alan yapıldıktan sonra doğal kıyı dokusuyla birlikte,

Caddebostan İskelesi ve Caddebostan Plajı gibi bölgenin geçmişini hatırlatan kent imgeleri de yok olmuştur

Kentsel mekanı meydana getiren üç çevre (doğal, sosyal, yapma), tek tek ve birarada kentsel dokuyla karşılıklı etkileşim içinde olduğu bilinmektedir. Toplumsal değerler değiştikçe, kent dokusu değişir, kent dokusunun değişimiyle birlikte de kent kimliği değişmektedir. Göztepe ve Caddebostan örneğinde görüldüğü gibi doku gelişme adı altında değişirken, elli yıl gibi kısa bir sürede geçmişini kaybetmiştir. Koruluk, bağlık, bostanlık genel yapısı, ağaçlar arasında bahçe içi villaları, sahil kenarındaki iskelesi, plajı ve kır kahvesiyle İstanbul'unun gözüyle bir hafta sonu tatil mekanıyken, bugün hızla yükselen beton duvarlar arasında sıkışmış, herhangi bir kent mekanı görünümündedir. Sahip olduğu tanımını kaybetmiş ve bugün yapılmakta olan bina karakterlerinin gösterdiği gibi kaybetmeye de devam etmektedir.

Kentsel tasarım ve planlama, hukuki ve sosyal çevre özellikleri gözönüne alınarak yapılmalıdır. Bu araştırma; bölgeye ait yapılan analiz ve değerlendirmeleriyle, belirli bir doku karakterinin bulunduğu, diğer kentsel mekanlarda yapılan çalışmalara yardımcı olabilir. Yapılacak çalışmalar bu ve benzeri yöntemler sayesinde daha bilinçli olarak sürdürülebilir. Bölüm 2.1.5.'te bahsedildiği gibi, bilinçsiz yada yetersiz etüd ile yapılacak mevcut doku üzerinde yeni değişimler, kent kimliği kaybına sebep olmaktadır. Eski dokuya ait kent imgeleri korunmaya çalışılmalı ya da yeniden canlandırılarak eskiyle olan bağlantı koparılmalıdır.

İstanbul genelinde görülen sahil şeridinin doldurulması uygulamasının bir örneği de bu bölge de bulunmaktadır. Kent dokusunu ve doğal kıyı şeklini tahrip ettiği gerçeği reddedilemez olan bu uygulamanın gerçekleştirilmesinin gerekli olduğu durumlarda, tarihsel süreç içindeki gelişim araştırılarak bölgenin tarihi, kültürel veya sosyal önem taşıyan oluşumlarının kaybedilmemesi yönünde bir araştırma yapılması gereklidir. Bu bölge için önerilecek uygulama şu şekilde olabilir. Caddebostan Plajı, Caddebostan İskelesi ve buradaki kır kahvesi, aynı şekilde eklemeler yapılarak yaşatılmaya çalışılabilir. Plajın deniz kirliliği sebebiyle de kullanılamaz hale geldiği düşünülürse yapılabilecek olan eski atmosferin sağlanmaya çalışılması olabilir. Bu bölgede yaşanan dolgu alanla ilgili ikinci önemli sorun da mahallelinin tarafından sahilin

kullanılamamasıdır. Yerleşim alanıyla sahil arasında yapılan Sahil Yolu genişliğiyle bir duvar etkisi yaratmaktadır. Belirli noktalarda bulunan trafik ışıkları ile sağlanan geçiş rekreasyon alanı olarak belirlenen bu bölgenin dinlenme ve eğlenme fonksiyonları açısından yeterli çekiciliğe sahip olmamasından kaynaklanan, kullanım yoğunluğu kaybıyla karşı karşıyadır. Böyle büyük ve bölgenin en ilgi çekici mekanın boş kalması doğru değildir. Yerleşimin başladığı Sahil Yolu'yla deniz arasındaki kopukluk, bu bölgeye kullanıcı çekecek aktivitelerin getirilmesiyle, yapılan dolguyla ortaya çıkan rasyonellik te devam edecek şekilde çözülebilir.

İmar planları yerleşim alanlarının gelişiminde önemli rol oynamaktadır. Bu bölge, İstanbul genelinde görülen gecekondulaşmaya yani plansız olarak gerçekleşen yapılaşmaya maruz kalmamıştır. Ancak, yapılan imar planlarına rağmen gözlenen bu hızlı ve mevcut dokunun hep yok olmayönünde yaşanan değişim, plan kararlarının yeterliliği konusunda ve uygulamalarının kontrolünde yaşanan eksikliklere dikkat çekmektedir. İmar planları yine bölge gelişiminin tarihsel süreç gözönünde tutularak, gelişimin hangi yönlerde olabileceği belirlenerek mümkün olan mevcut dokuyu koruma yönündeki en tavizsiz şartlarda yapılmalıdır. Yerleşim açısından doygunluğa ulaşmış alanlar –özellikle tarihsel değer taşıyan bölgeler-, üçüncü boyuttaki yükselme yönünde zorlanmamalı, bu bölgelerin gelişimi mevcut sorunların dokuya zarar vermeyecek yönde irdelenerek çözülmesi yönünde olmalıdır.

KAYNAKLAR

- [1] Meiss, P., 1992. Elements of Architecture, Von Nostrand Reinhold, New York, 1992
- [2] Norberg-Shculz, C., 1971, Existence, Space and Architecture, Studia Vista, Londra, 1971
- [3] Ashiara, Y., 1970. Exterior Designe Architecture, Academy Edition, Londra, 1970.
- [4] Krier, R., 1984. Urban Space, Rizzoli, New York, 1984
- [5] Zevi, B., 1993. Architecture as Space, Da Copo Pres, New York, 1993
- [6] Giritlioğlu, C., 1991. Şehirsel Mekan Öğeleri ve Tasarımı, İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık atölyesi baskı atölyesi, İstanbul, 1991
- [7] Anon., Meydan Larousse, Cilt 11, İstanbul, 1972
- [8] Lynch, K., 1984. A Theory of Good City Form, M.I.T. Press, Cambridge, 1984
- [9] Raparort, A., 1977. Human Aspect of Urban Form, Oxford Pergamon, New York, 1977
- [10] Gehl, J., 1977. Life Between Buildings, Von Nostrad Reinhold Company, New York, 1977
- [11] Rapaport, A., 1982. The Meaning of The Built Enviroment, The University of Arizona Press, Tuscon, 1982
- [12] Aktaş, B., 1990. İnsan ve Toplumun Biçim Oluşturma Modeli Üzerine Bir Araştırma, *Yüksek Lisans*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 1990
- [13] Trancık, R., 1986. Finding Lost Space, Von Nostrad Reinhold Company, New York, 1986
- [14] Baymur, F., 1978. Genel Psikoloji, İnkılap ve Aka Kitabevi, İstanbul, 1978
- [15] Lee, S.-A., Enviromental Perception, Preferences and The Designer
- [16] Erkman, U., 1973. Mimaride Etki ve Görsel İdrak İlişkileri, Doktora Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 1973

- [17] Norberg, Schulz, C., 1965 *Intention in Architecture*, Cambridge, Mass., M.I.T. Press, 1965
- [18] Kling, V. G., 1971. *Space: Fundamental Concept in Design*, Psychiatric Architecture, American Psychiatric Associon, Washington, 1971
- [19] Aydınlı, S., 1986. Mekansal Değerlendirmede Algısal Yargılara Dayalı Bir Model, *Doktora tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Fakültesi, İstanbul, 1986
- [20] Vernon, M. D., 1970. *Experiments in Visual Perception*, Penguin Books Ltd., Londra, 1970
- [21] Levi, D., 1974. *The Gestalt Psychology of Expression in Architecture*, Dowden, Hotchison and Ross Inc., Stroudsburg, 1974
- [22] Işıkpınar, M. D., *The Therapeutic Enviroment-An Attempt At Studying The Emotional Content of Architectural Space*, Küller, R.
- [23] Hesselgen, S., 1969. *The Language of Architecture*, Applied Science Publishers Ltd., Londra, 1982
- [24]. Aksoy, Ö., 1977. Biçimlendirme, K.T.Ü. Mimarlık Bölümü, Kradeniz Gazetecilik ve Matbaacılık, Trabzon, 1977
- [25] Lozano, E. E., 1990. *Community Design and Culture of Cities*, Cambridge Universty Press, Cambridge 1990
- [26] Özdeş, G., 1972. Şehirciliğe Giriş ve Toplum Ölçeği, İ.T.Ü. Matbaası, İstanbul, 1972
- [27] Aydınlı, S., 1992. Mimarlıkta Görsel Analiz, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul, 1992
- [28] Kostof, S., 1991. *The City Shaped*, Bulfinch Press Book, Little Brawn and Company, Boston, 1991
- [29] Krier, R., 1988. *Architectural Composition*, Rizzoli, New York, 1988
- [30] Prosansky, H. M., Abbe, K. F., Kaminof, R., 1983. Place-Identity: Physical World Socialization of The Self, *Journal of Enviromental Psychology*, 1983
- [31] Aktaş, B., 1990. İnsan ve Toplumun Biçim Oluşturma Modeli Üzerine Bir Araştırma, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü Fen Bilimleri Fakültesi, İstanbul, 1990
- [32] Karabey, H., 1990. Kimliksizleştirilen İstanbul, *Arredamento Dekorasyon*, 17
- [33] Erkmen, B., 1990. Şehir Kimliği ve Şehir Mobilyası Üzerine, *Arredamento Dekorasyon*, 17, 88, 1990

- [34] **Bishop, K.R.**, 1989. Designing Urban Corridors, American Urban Planning Association, Chicago, 1989
- [35] **Ekart, H., Simonis, U. E.**, 1991. Ecological Urban Restructing, Ekistics Volume 58, No:348-349, Athens Center of Ekistics, 1991
- [36] **Ocakçı, M.**, Şehir Kimliği ve Çevre İlişkileri, 17. *Dünya Gençlik Günü*, Bursa
- [37] **Adams, R. Mc C.**, 1967. The Fithness of Man's Enviroment, Smithsonion Institution Press, Washington, 1967
- [38] **Doxiadis, C. A.**, 1968. Ekistics, Hutchinson Co., London, 1968
- [39] **Rapaport, A.**, 1971. Human Aspect of Urban Form, Pergamon Press, Oxford, 1968
- [40] **Gallion, A. B.**, 1950. The Urban Pattern, Van Nostrad Company, Princeton, New Jersey, 1950
- [41] **Curran, J. R.**, 1983. Architectural and The Urban Experience, Van Nostrad Company, New York, 1983
- [42] **Turalı, M.**, 1995. Kent ve Kent Mekanlarının Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 1995
- [43] **Park, R., Sennet, R.**, 1969. Classic Essays ON The Culture of The Cities, Prentice Hall Inc., New Jersey
- [44] **Anon.**, 1990. İstanbul Nüfusu, *Yapı*, 109, 21
- [45] **D.İ.E.**, 1950-1998 Genel Nüfus Sayımı, T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, 1950-1998
- [46] **İlçe Planlama Müdürlüğü**, 1998. *Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri*, ölçek 1:10,000, 1 pafta, Kadıköy İlçesi Belediyesi, İstanbul.
- [47] **Bölen, F., Giritlioğlu, c., Türkoğlu, h. D., Korça, P., Yirmibeşoğlu, F.**, 1993. İstanbul Metropoliten Alanında İskan Yoğunlukları ve Arazi Değerlerinin Mekansal Dağılım Modeli, Araştırma Projesi, TÜBİTAK, İstanbul, 1993
- [48] **Anon.**, 1986. Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi, Milliyet, İstanbul
- [49] **Özbursalı, T.**, 1984. İstanbul'da Beyoğlu Yöresinde Merkezi İş Aınları Araştırması, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 1984
- [50] **Kardeş ,U. T.**, 1998. İstanbul Kentsel Gelişimi İçinde Konut Alanları Dağılımının İncelenmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, 1998

- [51] **Suher, H.**, 1963. İstanbul Bölge Planlamasına Yardımcı Bir Araştırma, İ.T.Ü. Matbaası, İstanbul, 1963
- [52] **Toprak, Z.**, 1994. Nüfus:Fetihten 1950'ye, İstanbul Ansiklopedisi, İstanbul, 1994
- [53] **Kasakyan, A.**, 1981. İstanbul'da Suriçi Tarihi Yarımada Şehirsiz Doku Araştırması, *Bitirme Tezi*, İstanbul, 1981
- [54] **Arsever, C. E.**, 1989. Eski İstanbul (Abidat ve Mebanisi), Çelik Gülersoy Vakfı Yayınları, İstanbul, 1989
- [55] **Berköz, L.**, 1984. İstanbul'un Mekansal Yapısının Tarihsel Gelişimi, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 1984
- [56] **Polatoğlu, Ç.**, 1987. Oran-Modül-Ritm ve Simetri Kavramlarına Örnek Bölge Seçilen Süleymaniye'deki Eski Türk Sokaklarında İnceleme, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 1987
- [57] **Eldem, S. H.**, 1979. Türk Evi / Osmanlı Dönemi, İstanbul, 1979
- [58] **Anon.**, 1968. İslam Ansiklopedisi, Cilt 5, İstanbul, 1968
- [59] **Genim, S.**, 1988. 16.yüzyılda İstanbul Şehri Mimar Sinan Dönemi Türk Mimarlığı ve Sanatı, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 1988
- [60] **Anon.**, 1987. Ana Biritanica, Cilt 4, İstanbul, 1987
- [61] **Denel, S.**, 1982. Süleymaniye Bölgesindeki Geleneksel Konutların Bugünkü Biçiminin İncelenmesi ve Çağdaş Gereksinmelere Uyarlanabilirliğinin Araştırılması, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 1982
- [62] **Tekeli, İ.**, 1994. The Development of The İstanbul Metropolitan Area, Kent Basımevi, İstanbul, 1994
- [63] **Gerçek, H.**, 1995, Transportation Master Plan of Bakırköy District, İ.T.Ü., İstanbul, 1995
- [64] **Anon.**, 1996. Turkey National Report and Plan of Action, *Habitat II, The U. N. Conference on Human Settlements*, İstanbul, 1996
- [65] **Kılınçaslan, İ.**, 1981. İstanbul Kentleşme Sürecinde Ekonomik ve Mekansal Yapı ilişkileri, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul, 1981
- [66] **Anon.**, 1992. İstanbul Türkiye'nin Küçük Bir Modeli, *Yapı*, 108, 16
- [67] **Anon.**, 1995. İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 3, İstanbul, 1995
- [68] **Şehsuvaroğlu, B. N.**, 1969. Göztepe, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu, İstanbul, 1969

- [69] Anon., 1995. İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 2, İstanbul,
- [70] 1995 Tekeli, İ., Ortaylı, İ., 1992. İlhan Tekeli ve İber Oltaylı İstanbul'u Konuşuyor, *Arredamento Dekorasyon*, 33, 50-56
- [71] Şehsuvaroğlu, B. N., 1971. Zeytinburnu Gecekondü Bölgesinde Ailelerin Sosyal Yapıları ve Bölgeden Göç, *Sosyal Antropoloji ve Etnoloji Bölümü Dergisi*, Güz, 33
- [72] Ekdal, M., 1987. Bir Fenerbahçe Vardı, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yayınları, İstanbul, 1987
- [73] Ülken, H. Z., 1944. Büyük Şehir ve Yenileşme Meselesi, *Barış Dünyası*, 11, 6-7
- [74] Anon., 1936. Boğaziçinde Bayındırlık Hareketi, *Boğaziçi*, 3, 4-8
- [75] Anon., 1939. Umumi Meclisin Fevkalade Toplantısı, *İstanbul Belediye Mecmuası*, 176-177, 142
- [76] Akçer, F., İstanbul Geçit Devresi Tedbirleri Şura Zaptı, İstanbul
- [77] Avni, H., 1942. Şehre Doğru, *Yurt ve Dünya*, 18, 180
- [78] Sayar, Z., 1956. İstanbul İmarı Münasebetiyle, *Arkitekt*, 284, 49
- [79] Aren, F. Ü., 1978. İstanbul'un Anadolu Yakası Yenilenirken, *Milliyet*, 29 Temmuz 1978
- [80] Tümertekin, E., 1983 İstanbul'da Nüfus Dağılışı, *Mimarlık*, 10, 29
- [81] İstanbul Harita Şirketi, 1923. Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri, ölçek 1:2,000, 4 pafta, Atatürk Kitaplığı, İstanbul.
- [82] Şehir Planlama Müdürlüğü, 1960-1998. Kadıköy İlçesi Göztepe ve Caddebostan Mahalleleri, ölçek 1:5,000, 18 pafta, İstanbul Büyük Şehir Belediyesi, İstanbul.

ÖZGEÇMİŞ

Lale Reyhan SAĞLAM

1974 yılında Ankara’da doğdu. Liseyi Ankara Özel Yüce Fen Liseinde bitirdi. 1995 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi’nden mezun oldu. Aynı yıl, İstanbul Teknik Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümünde Şehirs el Tasarım Programında Yüksek Lisans eğitime başladı.