
SERİ		CİLT		SAYI		
SERIES		VOLUME		NUMBER		
SÉRIE	A	BAND	52	HEFT	1	2002
SÉRIE		TOME		FASCICULE		

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ

ORMAN FAKÜLTESİ

DERGİSİ

REVIEW OF THE FACULTY OF FORESTRY,
UNIVERSITY OF ISTANBUL

ZEITSCHRIFT DER FORSTLICHEN FAKULTÄT
DER UNIVERSITÄT ISTANBUL

REVUE DE LA FACULTÉ FORESTIÈRE
DE L'UNIVERSITÉ D'ISTANBUL



BOĞAZIÇI İSKELE MEYDANLARI'NIN YENİLENMESİNDE PEYZAJ PLANLAMA KARARLARININ BELİRLENMESİ

Doç. Dr. Adnan UZUN¹⁾
Y. Doç. Dr. Nurgül ERDEM¹⁾
Ar. Gör. M. Sedat BEKİROĞLU¹⁾

Kısa Özet

Bu çalışmada; Boğaziçi'nde, tarih ve kültür mirasımız olan iskele ve iskele meydanlarının Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nda tanımlanan "Sit" kapsamında ulaşım ve rekreasyonel kullanım işlevlerinin güncelleştirilmesi ve aynı zamanda Boğaziçi'nin karakteristik mimarisine ve peyzajına uygun hale getirilmesi için düzenleme kararlarının belirlenmesi amaçlanmıştır.

Bu amaçla yapılan İskele meydanlarına ait arazi çalışmaları, imar planları ve orto-foto haritaları ile mevcut durum üzerinde analiz çalışmaları yapılmıştır. Kullanıcıya uygulanan anket formları sonuçlarıyla, Boğaziçi iskele meydanlarının yenilenmesinde, fonksiyonel ve estetik açıdan amaçlanan peyzaj düzenleme hedeflerine ulaşılmaya çalışılmıştır.

1. GİRİŞ

İnsanların; gerek sosyal, gerekse işlevsel açıdan kullandıkları en önemli kent içi açık alanları içerisinde yer alan meydanlar, konumu, mimarisi ve içinde yaşayan kullanıcıyla özellikle geçmiş ile günümüz, günümüz ile gelecek arasında köprü kuran yerlerdir.

İstanbul'un en güzel yerleşim yeri olarak kabul edilen Boğaziçi'nde de, tarih ve kültür zenginliğimiz açısından korunmaya değer en önemli yerlerimiz Boğaziçi iskele meydanlarıdır.

¹⁾ İ.Ü. Orman Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Peyzaj Teknikleri Anabilim Dalı

2. BOĞAZIÇI İSKELE MEYDANLARININ TARİHİ PERSPEKTİFİ

Boğaziçi, Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethetmesinden önceleri birkaç manastır ve ayazma ile az sayıda küçük balıkçı köyünün bulunduğu tipik bir çekirdek yerleşimi durumundaydı. Ulaşım olanaklarının da yetersiz oluşu bu yerleşim tipinin uzun yıllar aynı yapıda kalmasına neden oldu (ERDEM 1996).

İstanbul'un fethinden sonra, Anadolu'dan getirilen nüfusun Boğaziçi'ndeki mevcut veya yeni oluşturulan köylere yerleştirilmeleri ile ilk Türk yerleşimleri Boğaziçi'nde görülmeye başlanmıştır. Fetihten sonra Boğaziçi'nde ilk Türk mahalleleri, Anadolu ve Rumelihisar'ı içinde veya yakınındaki mahallelerdir (KUBAN 1973). Daha sonra Osmanlı'ların ileri gelenleri Boğaziçi kıyılarında yaptırılan yalılara ve köşklere yerleşmeye başlamış ve Boğaziçi bir sayfiye yeri niteliği kazanmıştır. Böylece belli zamanlarda da olsa Boğaziçi'nde bir hareketlilik sağlanmış ve yoğunluğu artmıştır.

Belli bir yoğunluğa erişen nüfus ulaşım aracı olarak 'pereme' denilen küçük yük ve yolcu kayıklarını kullanmıştır. Boğaziçi'nin dik yamaçlar halinde bulunması ve yamaçların doğal bitki örtüleri ile kaplı olması deniz ulaşımını zorunlu kılmıştır. Deniz ulaşımının önem kazanması ile birlikte iskele ve iskele meydanları da yavaş yavaş yaşama geçmeye başlamış ve yöre halkının en önemli ve tek irtibat noktası haline gelmiştir (PAMAY 1975).

Boğaziçi, ancak Şirket-i Hayriye vapurlarının düzenli bir şekilde seferler yapmaya başlamasından sonra kalabalıklaşmış ve canlılık kazanmıştır (TUTEL 1998). Boğaz ulaşımında 1828-1829 yıllarında ilk buharlı gemilerin işletilmesi ve 1850 yılında bir Türk şirketi olan Şirket-i Hayriye'nin kurulmasıyla düzenli gemi seferleri başlamış ve bu arada da iskele ve iskele meydanları da gelişmelerini tamamlamışlardır (İ.Ş.H. 1979). Böylece, Türk mimarisine uygun iskeleler ve meydan düzenlemeleri de Boğaziçi'ndeki yerlerini almıştır. Bu meydanlar, yöre halkının zaman içerisinde toplanma ve dağılma yeri olmuş, küçük dükkanlar, el sanatları atölyeleri, kahvehaneler, ibadethaneler ve yeşil doku ile bütünleşmiştir (BELGE 1993).

1956-1960 yıllarında oluşturulan İstanbul İmar Yasası ile sahil ve sırt yollarının genişletilerek iyileştirilmesi, Boğaziçi yerleşim alanlarına ulaşım zamanını kısaltmış ve beraberinde deniz ulaşımının daha az tercih edilmesine ve önemini yitirmesine neden olmuştur. Böylece, 1830'lardan 1970 yıllarına kadar geçen süre içerisinde yaklaşık 140 yıllık bir gelenekte yok olmaya başlamıştır.

Nitekim 1960'lı yılların sonlarına değin İstanbul ölçeği ve kentsel imajı ile su kenti özelliğini sürdürmüştür. Ancak 1970'lerden bu yana hızlı ve plansız kentleşme sonucu İstanbul'da doğal ve coğrafi özellikleri göz ardı eden bir süreç yaşanmaktadır. Artık kent her yönüyle yayılmakta, su kenti kimliğini yitirerek kara kenti niteliğine bürünmektedir. Kentliler deniz ile geçmişte alışık oldukları yoğun ilişkiyi kuramamaktadırlar. Su yüzeyleri giderek kolay erişilebilirlik ve ulaşımında temel ortam olma özelliğini yitirmektedir (ÜNAL/YENEN/MEREY 1993).

Yeni vapur iskeleleri vadilerin kıyıya açıldığı, yalıların yoğunlaştığı noktalarda yer almaktadır. Böylece vadi içlerinde yaşayanlarla yalılarda oturanların diğer yerleşmelerle ve iş yeri-konut-işyeri ve merkez ulaşimleri buralardan, 1850'lerde organize olarak şehir hatları seferlerine başlayan buharlı vapurlarla sağlanmıştır (ÜNAL, YENEN, MEREY, 1993).

İskele meydanları kullanıldıkları sürece ticari metanın, zanaat ürünleri satışının ve sosyal ilişkilerin karşılandığı, resmi dairelerin, kiraathaneler, berber, bozacı gibi birimlerin yer aldığı, sosyal iletişimi yoğun, diğer bir deyişle sosyo-ekonomik iletişimi olan mekansal odaklardır. Bu meydanların birim, ölçek, doku, renk, aydınlatma özellikleri açısından insan psikolojisi üzerinde

uyarıcı, dinlendirici, öğretici ve bunun gibi etkileri mekanla kullanıcılar arasında işlevsel ve iletişimsel ilişki kurulmasında yardımcı olmuştur (ÜNAL/YENEN/MEREY 1993).

Her birisi kendi içerisinde ayrı bir tarih amtı olan Boğaziçi iskele meydanları 1973 yılında açılan Boğaziçi köprüsü ve 1990 yılında açılan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve bunlara bağlı olarak geliştirilen karayolu ulaşımının rahatlığı nedeniyle kullanıcı açısından önemlerini yitirmişlerdir. Deniz ulaşımının daha uzun süre alması, Denizcilik İşletmeleri'nin ulaşım politikaları da bu kararda etkili olmuştur.

Son yıllarda, Beşiktaş, İstinye, Sarıyer, Üsküdar, Beykoz iskelelerine yapılan hızlı deniz otobüs seferleriyle, deniz ulaşımı yeniden önem kazanmış (BAYKAL 1992) ve özellikle bu iskelelerde yeniden canlılık başlamıştır. Ancak mevcut iskeleler hızlı deniz otobüsünün yanışması için uygun olmadığından, kullanılması mümkün olmamaktadır.

Boğaziçi'nde, özel Boğaziçi gezileri daha çok turizm amaçlı olarak kullanılmakta olsa da, ulaşım açısından da hizmet veren Anadoluakavağı'ndan başlayarak Eminönü'ne kadar devam eden Boğaz hattı kullanımları da mevcuttur. Ayrıca; Çubuklu-İstinye-Paşabahçe-Beykoz-Yeniköy; Beykoz-Yeniköy; Kanlıca-Anadoluhisar-Kandilli-Bebek; Sarıyer-Rumelikavağı-Anadolukavağı arasında ki ring seferleri ulaşım amaçlı olarak devam etmektedir.

3. MATERYAL VE YÖNTEM

Boğaziçi İskele Meydanları'nın kullanılması ve kullanıcı profilini ortaya koyma amacıyla, İstanbul metropolüne bağlı bulunan 4 ilçeye ait 22 adet iskele meydanında çalışmalar gerçekleştirilmiştir.

Bu iskeleler;

Beşiktaş ilçesi: Beşiktaş, Ortaköy, Arnavutköy, Bebek,

Sarıyer ilçesi: Rumelihisarı, Emirgan, İstinye, Yeniköy, Büyükdere, Sarıyer, Rumelikavağı,

Üsküdar ilçesi: Üsküdar, Kuzguncuk, Beylerbeyi, Çengelköy, Kandilli,

Beykoz ilçesi: Anadoluhisarı, Kanlıca, Çubuklu, Paşabahçe, Beykoz, Anadoluakavağı'dır.

Büyükdere ve Çubuklu iskeleleri çıkışları direk olarak sahil yoluna bağlıdır, bu nedenle sadece iskele olarak kullanılmaktadır. Emirgan iskelesi tamamıyla kaldırılmış, Rumelihisarı ve Arnavutköy iskeleleri ise hem iskele olarak, hemde meydan olarak önünden geçen yolun etkisiyle, önemlerini tamamıyla kaybetmişlerdir.

Bu nedenle, araştırmamıza konu olan iskele meydanlarından iskelesi çeşitli nedenlerle yok olmuş ve yeniden kazanılması olanağı bulunmayan iskele meydanları değerlendirmemiz dışında yer almaktadır.

Bu çalışmada; İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama ve İmar Daire Başkanlığı Harita Müdürlüğü'nden elde edilen 1/1000 ölçekli 22 adet İskele meydanına ait İmar Planları ve Ortofoto haritalar ile mevcut durum her iskele meydanı için değerlendirilmiştir. Ayrıca, Boğaziçi meydanlarına ait literatür çalışmaları ile geçmişten günümüze kadar olan meydanlardaki değişimler incelenmiştir.

Bu incelemeler sonucunda hazırlanan bir anket çalışması 'Boğaziçi İskele Meydanları'nın Kullanımı ve Kullanıcı Profili Anket Formu' (Ek Tablo 1), her iskeleye ait kullanıcıya 60'ar adet

uygulanmıştır. Anketin hazırlanmasında, aynı amaçlarla Scottish Natural Heritage tarafından hazırlanmış olan 'Visitor Monitoring Equipment Inventory, 1996' adlı eserden yararlanılmıştır.

4. İSKELE MEYDANLARININ BUGÜNKÜ KULLANIMLARI

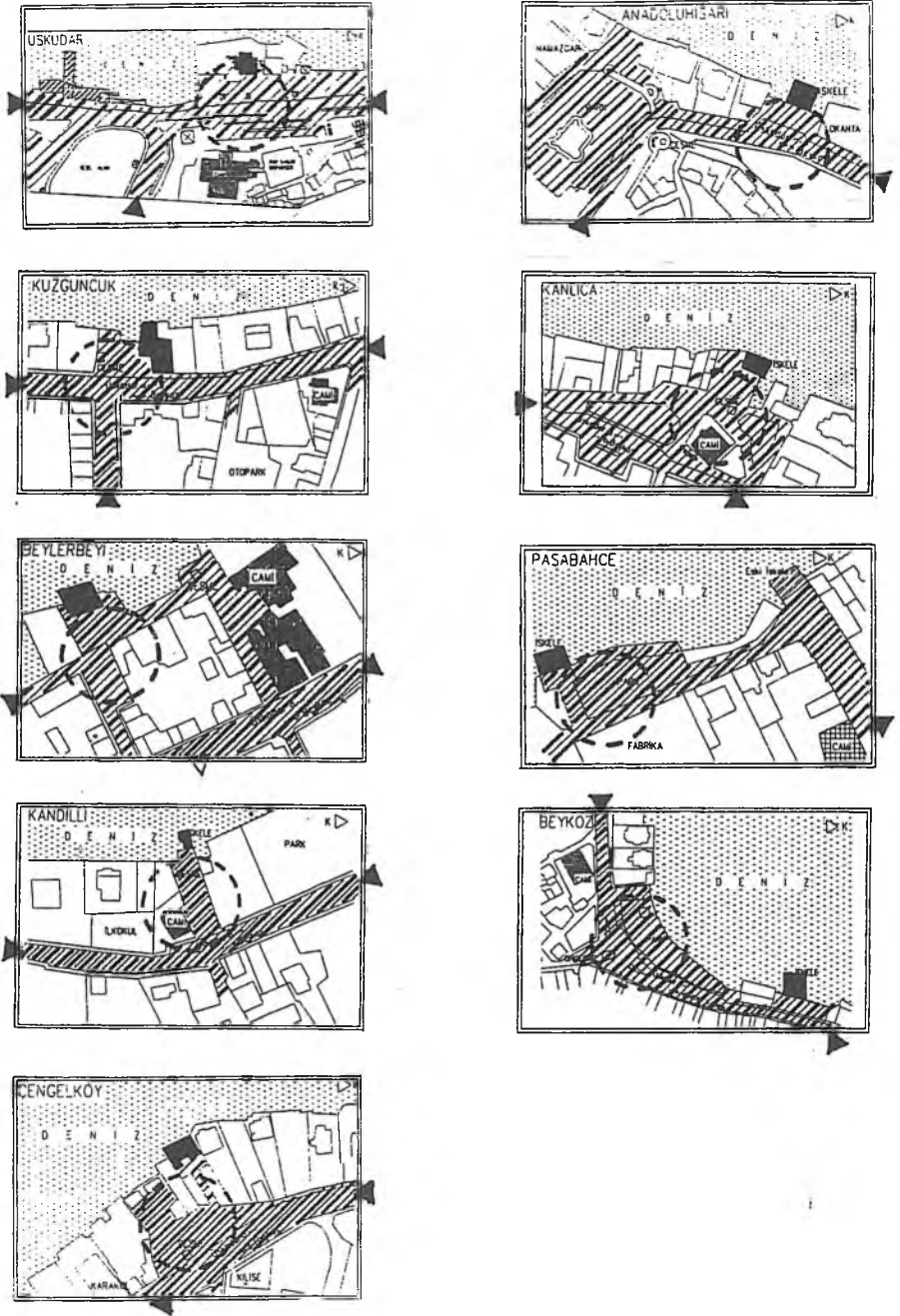
İskele Meydanları'nın anket çalışmaları yapılmadan önce bu meydanların güncel durumunun ortaya konulması amacıyla arazi çalışmaları yapılarak, özellikle aşağıda bulunan şu soruların yanıtları aranmıştır (Tablo 1). Bunlar;

1. Şu andaki yer, iskele meydanı olma özelliğini koruyor mu?
2. Aktif ulaşım amacıyla kullanılıyor mu?
3. Rekreasyon amacıyla kullanılıyor mu?
4. İskele binası dışında tarihi doku açısından önemi var mı?
5. İskele meydanı alansal olarak gelişmeye uygun mu?
6. Son yıllarda (son 10 yıl içinde) herhangi bir meydan düzenlemesi gerçekleştirildi mi?

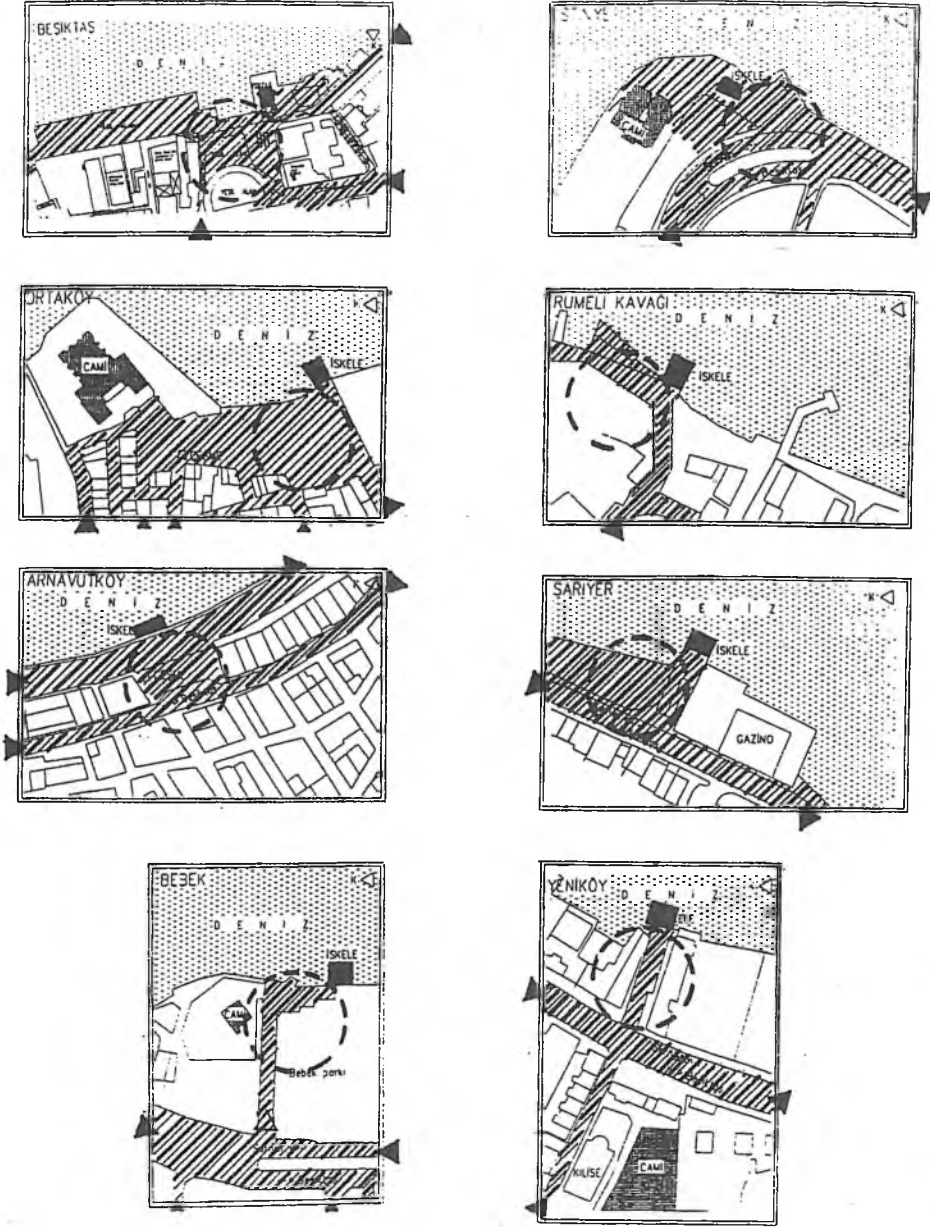
Tablo 1: Boğaziçi İskele Meydanları'nın İmar Planlarına Göre Bugünkü Kullanımları

Table 1: Recent Use of the Bosphorus Landing Fields According to the Municipal Plan Controlling Development and Construction within the Area

(⊕ : Evet, ∅: Kısmen, ■: Hayır)							
Beşiktaş ilçesi	1	2	3	4	5	6	Diğer
Beşiktaş	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	Yoğun deniz ve kara trafiği ile bütünleşmiş
Ortaköy	⊕	∅	⊕	⊕	⊕	⊕	Yoğun yaya kullanımı ve rekreasyon ilişki.
Arnavutköy	■	■	⊕	⊕	■	■	İskele kaldırılmış
Bebek	■	∅	⊕	⊕	⊕	⊕	Park içinde
Sarıyer ilçesi							
Rumelihisarı	■	■	■	■	■	■	İskele kaldırılmış
Emirgan	■	■	■	■	■	■	İskele kaldırılmış
İstinye	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	∅	Yanda park ilişkili
Yeniköy	∅	⊕	■	■	■	■	Yoğun ring seferleri
Büyükdere	■	∅	■	■	■	■	Kazıklı yol üstünde
Sarıyer	∅	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	Yanda park ilişkili
Rumelikavağı	∅	⊕	∅	∅	∅	∅	Yanda park ilişkili
Üsküdar ilçesi							
Üsküdar	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	∅	Yoğun deniz ve kara trafiği ile bütünleşmiş
Kuzguncuk	∅	∅	⊕	⊕	∅	∅	Yaya kullanımı ve rekreasyon ilişkili
Beylerbeyi	⊕	∅	⊕	⊕	∅	∅	Yaya kullanımı ve rekreasyon ilişkili
Çengelköy	⊕	∅	⊕	⊕	∅	∅	-
Kandilli	∅	∅	⊕	⊕	∅	∅	-
Beykoz ilçesi							
Anadoluhisarı	∅	∅	⊕	⊕	∅	∅	-
Kanlıca	∅	∅	⊕	⊕	∅	∅	Yaya kullanımı ve rekreasyon ilişkili
Çubuklu	■	∅	■	∅	■	■	-
Paşabahçe	⊕	∅	⊕	∅	⊕	∅	Yanda park ilişkili
Beykoz	∅	⊕	■	⊕	⊕	■	Yanda park ilişkili
Anadolukavağı	⊕	⊕	⊕	⊕	∅	∅	-



Şekil 2: Anadolu Yakası Boğaziçi İskele Meydanları ve Etkileşim Alanı
 Figure 2: Anatolian Side Bosphorus Landing Fields and their Impact Areas



Şekil 3: Avrupa Yakası Boğaziçi İskele Meydanları ve Etkileşim Alanı
 Figure 3: European Side Bosphorus Landing Fields and their Impact Areas

5. İSKELE MEYDANLARINA AİT ANKET SONUÇLARI

Boğaziçi iskele meydanları kullanıcıları profilinin ve mevcut potansiyelin ortaya konulması amacıyla, her iskele meydanında; 30 kişiye hafta içi ve 30 kişiye hafta sonu olmak üzere toplam 60 adet 'Boğaziçi İskele Meydanları'nın Kullanımı ve Kullanıcı Profili Anket Formu' uygulanmıştır. Anket çalışması bir yıl boyunca tüm mevsimleri, günleri ve saatleri kapsayacak şekilde uygulanmış ve bu veriler dikkate alınarak, iskelelerin hafta içi ve hafta sonu yoğun kullanımlarına bağlı olarak gruplandırılması yapılmıştır.

Anket çalışmalarına göre Boğaziçi İskele meydanları hafta içi ve hafta sonu (tatil günleri dahil) kullanımlarına göre iki grupta incelenmiştir;

5.1 Boğaziçi İskele Meydanları'nın Hafta İçi Kullanımları

5.1.1 Çok Yoğun Kullanılan İskele Meydanları (Beşiktaş, Üsküdar)

5.1.2 Yoğun Kullanılan İskele Meydanları (Ortaköy, Bebek, İstinye, Yeniköy, Sarıyer, Beykoz)

5.1.3 Az Yoğun Kullanılan İskele Meydanları (Rumelikavağı, Kuzguncuk, Beylerbeyi,

Çengelköy, Kandilli, Anadoluhisarı, Kanlıca, Çubuklu, Paşabahçe, Anadolu kavağı)

5.2. Boğaziçi İskele Meydanları'nın Hafta Sonu Ve Tatil Günlerinde Kullanımları

5.2.1 Çok Yoğun Kullanılan İskele Meydanları (Beşiktaş, Ortaköy, Bebek, Yeniköy, Sarıyer, Rumelikavağı, Üsküdar, Beylerbeyi, Kanlıca, Beykoz, Anadolu kavağı)

5.2.2 Yoğun Kullanılan İskele Meydanları (İstinye, Kuzguncuk, Çengelköy, Kandilli, Anadoluhisarı, Çubuklu, Paşabahçe)

5.1 Boğaziçi İskele Meydanları'nın Hafta İçi Kullanımları

5.1.1 Çok Yoğun Kullanılan İskele Meydanları (Beşiktaş, Üsküdar)

Bu grup içinde yer alan iskele meydanları, İstanbul'un en yoğun yaşanan mekanlarıdır. Bu mekanlardan, İstanbul'un tüm semtlerine dağılım söz konusudur. Mekanlar genel olarak ulaşım ve buluşma amacıyla kullanılmaktadır. Deniz ulaşımı genel olarak işe gitmek amacıyla ve daha kolay olduğu için tercih edilmektedir. Mekana ulaşımın %44 otobüs ile sağlanmakta ve meydanlara varmak %56 oranında 30 dak.'dan daha fazla süre almaktadır. %87 oranında insanlar, alanı sürekli olarak kullanmaktadır. Bu alanlarda en çok kullanılan kentsel donatı elemanlarının %35'i oturma bankları, %39'u ise alışveriş yapılan büfelerdir. %69'a varan bir kısım insan, buranın fazla hareketli olmasından şikayetçidir. Bu mekanların daha bakımlı ve trafikten arındırılmış yerler olmasını isteyen kişi oranı %76'dır. Her yaş grubundan kişilerin yer aldığı bu mekanlarda, en fazla meydanları kullanan yaş grubu %68 oranıyla 25-54 yaşlar arasındadır. Meslek gurubuna ait değerlendirmede oranlar birbirine yakın olarak tesbit edilmiştir. %49 oranında orta gelir düzeyinde, %36 oranında düşük gelir düzeyinde, %12 oranında iyi gelir düzeyinde, %3 oranında ise çok iyi gelir düzeyinde insanların tercih ettiği mekanlardır.

5.1.2 Yoğun Kullanılan İskele Meydanları (Ortaköy, Bebek, İstinye, Yeniköy, Sarıyer, Beylerbeyi, Beykoz)

Bu meydanları kullananların %78'i bu semtte yaşayan insanlardan oluşmaktadır. Bu alanlar genel olarak %58 dinlenmek amacıyla kullanılmaktadır. Özellikle, Yeniköy'deki bu meydanı kullanım açısından ulaşım amacıyla %87'si tercih etmektedir. Son yıllarda Sarıyer, İstinye ve Beykoz'a başlatılan deniz otobüs seferleri ile bu mekanlardaki canlanma daha da etkili olmuştur. Bu mekanlara varışı %65'i yaya olarak gerçekleşmekte olup, %15 oranında otobüsle ulaşım mümkün olmaktadır. Bu alana varışlar, genel olarak 15-20 dak.'da gerçekleşmektedir. %80 kişi bu alanı gün aşırı kullanmaktadır. %78'i ise bu alanı her hafta sonu ziyaret etmektedir. Bu mekanda bulunan kentsel donatılar içinde en çok kullanılanlar oturma bankları ve dinlenme alanları olarak sıralanmaktadır. Bu mekanlarda en fazla Boğaziçi manzarası insanları mutlu etmekte olup, çevrenin bakımsızlığından %88 oranında şikayetler bulunmaktadır. Gece kullanımı içinde meydanların ideal olduğunu, ancak aydınlatmaların yetersiz olduğunu söyleyenler %66 oranındadır. Bu mekanları hoş mekanlar olarak niteleyenler %82 oranındadır. Ancak trafik ve özellikle alanda bulunan planlama düzensizliğinden %76 oranında şikayet edilmektedir. Meydanda bulunan işletmecilerin kültür düzeyleri ve insan ilişkileri açısından yetersizlikleri de şikayet konusudur. Özellikle bu şikayet Ortaköy meydanındaki işletmecilere yapılmıştır. İşletmeciler ise kullanıcıların genel olarak düşük kapasitelerde olduğunu ve bilinçsiz bir kalabalık şeklinde toplulukların olduğunu savunmaktadırlar. Her yaş grubundan kişilerin yer aldığı bu mekanlarda %52 oranında 18-24 yaş en yoğun olan guruptur. Hafta içi kullanımda, alanı %48 oranında öğrenciler en yoğun olarak kullanan guruptur. %43 oranında orta gelir düzeyinde insanların tercih ettiği mekanlardır.

5.1.3 Az Yoğun Kullanılan İskele Meydanları (Rumelikavağı, Kuzguncuk, Çengelköy, Kandilli, Anadoluhisarı, Kanlıca, Çubuklu, Paşabahçe, Anadolukavağı)

Bu meydanlar, hafta içinde özellikle kış mevsimlerinde %82 oranında aynı semtte yaşayan insanlar tarafından kullanılmaktadır. Meydanlar; dinlenme, ulaşım, alışveriş, buluşma ve hatta haberleşme amaçlarıyla kullanılmaktadır. Hafta içinde vapurlar ve motorlarla yapılan kısa ring seferlerine rağbet fazla olmaktadır. Yürüme mesafesi olarak %72 oranında insanlar alana 5-10 dak. 'da ulaşabilmektedir. %85 oranında alan aynı kişilerce hergün kullanılmaktadır. Bu mekanlarda bulunan kentsel donatılardan en fazla dinlenme alanları, oturma bankları ve çöp kutuları kullanılmakta olup, bu donatıların sayı ve kalitesinin yetersiz olduğu vurgulanmaktadır. Meydana gelenlerin burayı tercih etmesinin asıl nedeni bu mekanlarda huzur içinde olmalarıdır. Mekanlar gece kullanımları içinde uygun bulunmakta olup %72 oranında alan aydınlatmasının yetersizliğinden şikayetler bulunmaktadır. Alan hafta içi kullanılan kişiler tarafından hoş bulunurken, alanı her yaş grubundan kişilerin yer aldığı ancak %32 emekli, ve %22 oranında da öğrencilerin alanı kullandıkları görülmektedir. Hafta içi kullanımı olarak, %64 oranında düşük gelir düzeyindeki insanların alanı kullandığı görülmektedir.

5.2 Boğaziçi İskele Meydanları'nın Hafta Sonu Ve Tatil Günleri Kullanımları

5.2.1 Çok Yoğun Kullanılan İskele Meydanları (Beşiktaş, Ortaköy, Bebek, Yeniköy, Sarıyer, Rumelikavağı, Üsküdar, Beylerbeyi, Kanlıca, Beykoz, Anadolukavağı)

Bu mekanlara gelenlerin hafta sonu kullanımı olarak %68'i başka semtlerden gelmektedirler, bu mekanlar %76 dinlenme amacıyla tercih edilmektedir. Ulaşımın %56'sı kullanıcı

cıların kendi aracıyla gerçekleşmektedir. Hafta sonu gelenlerin %67'si en az ayda bir gelmektedir. Gelişlerinde buradaki lokantalardan ve çay bahçelerinden yararlanmaktadır. Kentsel donatılardan en fazla dinlenme alanları, oturma bankları ve çöp kutuları kullanılmakta olup, bu donatıların sayı ve kalitesinin yetersiz olduğu vurgulanmaktadır. Meydana gelenlerin burayı tercih nedenlerinin başında Boğaziçi manzarası yer almaktadır. Mekanlar gece kullanımları içinde uygun bulunmakta olup, kullanıcıların % 72'si aydınlatmanın yetersizliğinden şikayet etmektedir. Ziyaret amacıyla gelen kullanıcılar, en az 2 saat geçirmektedirler. Hafta sonu gelenler tarafından meydan %70 oranında normal hoşlukta olarak değerlendirilmektedir. Meydan kullanımındaki en çok şikayet konusu trafik ve araç çokluğu üzerinedir. Hafta sonu ziyaretçilerinin şikayetlerinin başında ulaşım sorunu, otopark yetersizliği, meydanda bulunan işletmecilerin yetersizliği, meydanların bakımsızlığı yer almaktadır. Her yaş grubundan kişilerin yer aldığı bu mekanlarda hafta sonu kullanıcıları olarak %36 oranında 25-54 yaş gurubu, %43 oranında ise 50 yaş ve üzeri yaş gurubu yer almaktadır. Meslek gurubuna dahil insanlar arasında %34 oranında serbest meslek, %23 oranında tüm gün çalışan grup ağırlıklı olarak yer almaktadır. Orta gelir düzeyinde %44, iyi gelir düzeyinde %27, çok iyi gelir düzeyinde %23 insanların tercih ettiği mekanlardır.

5.2.2 Yoğun Kullanılan İskele Meydanları (İstinye, Kuzguncuk, Çengelköy, Kandilli, Anadoluhisarı, Çubuklu, Paşabağçe)

Bu meydanlar, %78 oranında bu semtte yaşayan kişilerce kullanılmaktadır. Alanlar hafta sonu %88 oranında dinlenme amacıyla tercih edilmektedir. %86 oranında aynı kişiler tarafından meydan her gün kullanılmaktadır. Mekanın tercih edilmesinin esas nedeni %68 oranında alışkanlıklardan kaynaklanmaktadır. Mekanlar %56 oranında burada bulunan kahvehaneler, camilerin kullanımı şeklinde değerlendirilmektedir. Gece kullanımı, %23 oranındadır. Bu mekanda bulunmak %74 oranında kişiyi mutlu kılmaktadır. Mekan, %46 oranında 55 yaş ve üzerindeki yaş gurubu tarafından kullanılmaktadır. %47 oranında emekli, %35 oranında ise serbest meslek sahibi olan kişilerce bu meydanlar kullanılmaktadır. Aylık gelir ortalaması olarak %36 oranında orta, %22 oranında ise iyi gelir ortalamasına sahip kişiler bu mekanları kullanmaktadır.

6. SONUÇ VE TARTIŞMA

İstanbul'un en güzel yerleşim yeri olarak Sit alanı kapsamı içinde yer almakta olan Boğaziçi, doğası, mimarisi ve kültürü ile korunması gereken miraslarımızın en önemlisidir. Bu mirasın bizden sonraki nesillere devri de bu alanların bilinçli bir şekilde korunması ile gerçekleşecektir.

1830 yıllarından başlayarak 1970 yıllarına kadar geçen süre içinde yaklaşık 140 yıllık sürede en yoğun taşımacılık görevini sürdüren iskeleler, ulaşım açısından son 30 yılda gittikçe önemlerini yitirmişlerdir. Hızlı kentleşme ve geleneklerin yok olmasına paralel olarak iskele meydanlarındaki kullanıcı ve kullanım şeklide değişmiştir. Bu değişim buradaki insanların dinlenme, birlikte olma, buluşma, haberleşme gibi sosyal ilişkilerinin de zayıflamasına neden olmuştur.

Boğaziçi iskele meydanları, genel kapsamda incelendiğinde cami, çeşme, çay bahçesi, küçük lokanta ve küçük alış-veriş yerlerinin olduğu, insan ölçülerinin hiçbir şekilde zorlanmadığı huzur ortamları olarak tarif edilebilirler. Meydanların vazgeçilmez elemanları olarak çınarlar, atkestaneleri, ıhlamurlar, servi gibi ağaçlar ise, bu tarihi ortama daha da değer kazandırmaktadır.

Beşiktaş ve Üsküdar'ın her zaman için yoğun bir kapasite ile kullanılmasıyla birlikte Sarıyer, Beykoz ve İstinye'de başlatılan deniz otobüsleri seferleriyle bu iskele meydanlarında da yeni bir süreç başlamıştır. Araştırmamıza konu olan iskele meydanları Boğaziçi'nde bulunan tüm iskele ve meydanlarını içermekte olup yapılan anketler dahilinde değerlendirmeye alınmıştır.

Bu değerlendirmelere göre aşağıdaki öneriler ve sonuçlar çıkarılmaktadır;

- 1850 yılında inşa edilmiş ve Türk mimarisini temsil eden diğer iskeleler ve meydanların düzenlemelerinin yenilenmesi ve yaşatılması gerekmektedir,
- İskele meydanlarının yenilenme çalışmalarının yapılmasında, bu meydanların birim, ölçek, doku, renk, aydınlatma gibi mimari yapısının insan psikolojisi ile yakın ilişkileri göz önüne alınmalıdır,
- Bu meydanlarda küçük sanat ürünleri satışı, kıraathane, berber, bozacı, vb. küçük ticaret ve folklorik yapının devamı sağlanmalıdır,
- İskele haricinde meydanlarda bulunan dini yapı, sebil, lokanta, konutlar gibi tarihi yapılar aslına uygun şekilde restore edilmelidir,
- Bu meydanların yeniden düzenlenmesi ve yaşatılması yoğun kullanılan Beşiktaş, Üsküdar meydanlarının da kullanım yoğunluğunu azaltacaktır,
- Boğaziçi'nin eşsiz güzelliği bir manzara bütünlüğünde meydanı kullananlara sunulmalıdır,
- Planlama çalışmalarında, küçük yaş gruplarına hitap eden çocuk bahçelerine gereksinim bulunmaktadır, var olanlar ise mimari doku ile yabancı bir görünüm sunmaktadır,
- Kentsel donatı elemanları olarak; oturma bankları, telefon kulübeleri, çöp kutuları, yönlendirme levhaları, vb. olması gereken donatıların kaliteli ve bulunduğu alanın mimarisine uygun donatı elemanlarına yer verilmesi,
- Gece kullanımları açısından emniyet, fonksiyon ve estetik dikkate alınarak aydınlatma sorunlarının giderilmesine gereksinim vardır,
- Meydanlardaki tesisleri işleten işletmelerin verdiği hizmet kalitesi denetimi yapılmalıdır,
- Araç trafiğine daha köklü bir çözüm getirilmeli, sırt yollarıyla sahile varılması sağlanmalıdır. Sahil yolu boyunca raylı sisteme geçilmesi için çalışmalar başlatılmalıdır, böylece Boğaziçi sahili tümüyle insan kullanımına sunulabilecek ve insan yoğunluğu belirli bölgelerde toplanmayacaktır,
- Araç trafiğinin görsel etki dışında tutulması, yola yakın yerlerde katlı otopark düzenlemelerinin tesis edilmesi gerekmektedir.
- Boğaziçi'nde yapılan kısa vapur ve motor ring seferleri, hafta içi ulaşımında da ilgi görmekte olup, yaşatılması ve yaygınlaştırılması trafiğe katkı sağlayacaktır.

THE DETERMINATION OF PLANNING STRATEGY FOR THE RECONSTRUCTION OF ISTANBUL-BOSPHORUS LANDING FIELDS

**Doç. Dr. Adnan UZUN
Y. Doç.Dr. Nurgül ERDEM
Ar.Gör. M. Sedat BEKİROĞLU**

Abstract

In Bosphorus, there are 22 docks and landing fields, four of which belonging to the Municipality of Istanbul.

The survey about " The Use of Landing Fields of Bosphorus and Their User Profile" has been applied to 30 people on weekdays and 30 people on weekends for each dock. The evaluation of survey and land itself provided a framework for organizing the landing fields according to usage density. Bosphorus landing fields are evaluated in two different groups.

For the determination of planning and reconstruction principles of Bosphorus landing fields, the evaluation of the landings functional usage was examined. Afterwards a number of proposals and suggestions for the reconstruction of Istanbul-Bosphorus landing fields were made.

SUMMARY

Because people are attracted to functional amenities, public squares are the unique urban open spaces that establish a bridge between past, today and future with the opportunity of their location, architecture and the user groups.

There is no doubt that the Bosphorus is the most beautiful place in Istanbul and possesses one of the most famous waterfronts in the World, combined with its rich history, forms an integral part of Turkey's unique cultural heritage. In Bosphorus, there are 22 docks and landing fields, four of which belonging to the Municipality of Istanbul.

Over time, the landing fields of Bosphorus made a progress from the fishermen's village to urban settlement and these developments brought continual pressure with overuse of these areas for different functions and put these fields in danger. Because of the threat, the Ministry of Culture has prepared a protection strategy for Bosphorus and its landing fields in 1975. With the opening of the suspended bridges that tie the Asia and Europe together in 1973 and 1990, the automobile has become the prime mode of transportation. After the crossing of the staked highways along some parts of the seashore, the landing fields have lost their identity and function and became unattractive, vacant places loosing their original functional properties. This situation has also influenced the architectural texture of these fields negatively.

Focusing on the municipal plan controlling development and construction within Bosphorus area, the first phase of this research has included the study of land properties of docks and landing fields. The function and social situation of these places have been investigated over time. The strategic plan is based on consensus from a wide cross-section of Istanbul citizens and the survey about "The Use of the Landing Fields of Bosphorus and Their User Profile" has been applied to people to evaluate the user demands.

The aim of the user questionnaire was to search the answer of the questions listed below:

- Does the landing field carry the specific characteristics of an urban public square?
- Is the landing field used for active transportation?
- Is the landing field used for recreational purposes?
- Except from the landing's buildings, has the landing field an importance in historical texture of the area?
- Is the area of the landing field suitable for future development?
- Has any planning process happened in the landing field in last 10 years?

The physical evaluation of the landing fields based on the 1/1000 scale zoning and construction plan and the landing's central impact area has been determined according to that plans.

The spatial evaluation of the landing fields show that front sides of the landings that the exit areas located on have continued linear and this linearity makes the landing loose its public square characteristics.

The survey about " The Use of Landing Fields of Bosphorus and Their User Profile" has applied to 30 people on weekdays and 30 people on weekends for each dock. The application of questionnaire spread out over different seasons, days and times to evaluate the user demands more precisely.

The evaluation of survey and land itself provided a framework for organizing the landing fields according to usage density and thus Bosphorus landing fields evaluated in two different groups.

1. According to weekday usage

- a- The landing fields that have very intensive use (Beşiktaş - Üsküdar)
- b- The landing fields that have intensive use (Ortaköy - Bebek - İstinye - Yeniköy - Sarıyer - Beykoz)
- c- The landing field that have little density (Rumelikavağı - Kuzguncuk - Beylerbeyi- Çengelköy - Kandilli - Anadoluhisarı - Çubuklu - Paşabahçe)

2. According to weekends and holidays usage

- a- The landing fields that have very intensive use (Beşiktaş, Ortaköy, Bebek, Yeniköy, Sarıyer, Rumelikavağı, Üsküdar, Beylerbeyi, Kanlıca, Beykoz, Anadolu-kavağı)
- b- The landing fields that have intensive use (İstinye, Kuzguncuk, Çengelköy, Kandilli, Anadoluhisarı, Çubuklu, Paşabahçe)

For determination of planning and reconstruction of Bosphorus landing fields, the evaluation of the landings functional usage was examined. The alternative solutions for transportation and the problems of urban equipments were also being considered.

The resulting planning decisions have aimed to reestablish the historical texture and proposed solutions for aesthetics use.

A number of proposals emerged from the evaluations are:

- Built in 1850, these landings and design of their fields should be reconstructed and refined.
- The architectural frame of the landings like units, scale, texture, color, lighting etc. should be related with human psychology.
- The vernacular structure of the landings should be continued with the encouragement of establishing small business shops like café, hand-made art shops, barbers, bookstores etc.
- The physical structures of landings like religious places, restaurants, public fountains and residences should be restored based on the original.
- Re-planning and functionality of these landing fields should carry the density of Üsküdar and Beşiktaş landings that have very intensive use.
- The unique beauty of Bosphorus should be presented as a frame for the user group of landings.
- The existing playground areas are not in good condition and they don't go with architectural texture of the area. In the planning phase of the landing field, there is a need for the children playgrounds that address the different age groups.
- The urban equipments such as sitting benches, telephone booths, shelters, planters, trash cans and signage are not qualified very well in the area. They need to be changed with the equipments suitable for the architecture and the environment.
- There is a need for lighting system that enable the night-use of the areas safe, aesthetics and comfortable.
- The service quality of the small businesses and facilities needs to be controlled and their inspection should be made regularly.
- Designing for light rail linkages and their support facilities along the seashore will eliminate the continual pressure on roadway and parking facilities and distribute the density of people from the seashore to overall of the area.
- There is a need for effective public transportation to reduce the demand on roads and parking.

- * The operation of steamship line and motorboat ring are very popular on weekdays. The increase in the number of these vehicles should be encouraged and make widespread.

KAYNAKLAR

- ANONİM, 1975 -15183 Sayılı Resmi Gazete, 20.03.1975, Ankara.
- BAYKAL, R., 1992 -İstanbul'da Denizyolu Ulaşımı, İstanbul Dergisi, Dünya Dağıtım, İstanbul.
- BELGE, M., 1993 -'Boğaziçi' İstanbul Dergisi, Dünya Dağıtım, İstanbul.
- ERDEM, N., 1996 -İstanbul-Boğaziçi Yeşil Alan Sistemlerinin Belirlenmesi, İ.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Doktora Tezi, İstanbul
- İstanbul Şehir Hatları Denizcilik Sendikası (İŞH), 1979 -Şehircilik Hatları Tarihçesine Toplu Bakış, İstanbul.
- KUBAN, D., 1973 -Osmanlı Çağında Boğaziçi Yerleşmesi, İstanbul Boğazı ve Çevresi Sorunları Simpozyumu, Çevre Koruma ve Yeşillendirme Derneği, İstanbul.
- PAMAY, B., 1975 -Tabii ve Tarihi Sit Olarak Boğaziçi, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi, Şehircilik Enstitüsü Dergisi, İstanbul.
- SCOTTISH NATURAL HERITAGE., 1996 -Visitor Monitoring Equipment Inventory, 2. Anderson Place, Edinburgh, EH6 5NP.
- TUTEL, E.,1998 - Gemiler, Süvariler, İskeleler, İletişim Yayınları, İstanbul.
- ÜNAL, Y., YENEN, Z., MEREY, Z., 1993 -Su Kentinden Kara Kentine, İstanbul Dergisi, Dünya Dağıtım, İstanbul.

Ek 1. ANKET FORMU**Apendix 1. QUESTIONNAIRE****BOĞAZIÇI İSKELE MEYDANLARI'NIN KULLANIMI VE KULLANICI PROFİLİ
THE USE OF LANDING FIELDS OF BOSPHORUS AND THEIR USER PROFILE**

Röportajı yapan :
Interviewer

Tarih :
Date

Hava durumu :
Weather

Saat :
Time

Bulunulan yer :
Location

Röportaj no :
Survey no

Görüşülen: Bay (), Bayan ()
Respondent: Male(), Female ()

- 1- Bu semtte mi yaşıyorsunuz? Evet(), Hayır()
Do you live in this region? Yes(), No()
- 2- Bu mekanı hangi amaçla kullanıyorsunuz?
What kind of activities and facilities that you have used, or expect to used in this area?
Dinlenme(), Ulaşım(), Alışveriş(), Buluşma(), Yolumun üstü(),
İletişim(), Diğer.....
*Resting(), Transportation(), Shopping(), Meeting(), On my way(), Communiton(),
Other...*
- 3- Şu anda nereden geliyorsunuz?
Where are you coming right now?
Ev(), İş(), Alışveriş(), Gezinti(), Diğer.....
Home(), Work(), Shopping(), Walking(), Other.....
- 4- Neden Vapur/Motor yolculuğunu tercih ediyorsunuz?
Why do you prefer steamship/motorboat?
Kısa olduğundan(), Rahat hareket edebildiğimden(),Trafik sıkışmadığından()
Shortcut(), Comfortable(), Infrequent traffic()
- 5- Buraya ne şekilde ulaştınız?
What was the main form of transport that used to come here?
Yaya(), Otomobil(), Otobüs(), Minibüs(), Diğer.....
Walk(), Car(), Bus(), Minibus(), Other.....

- 6- Bu mekana ne kadar sürede ulaşabiliyorsunuz? Yaya(), Vasıta ile()
How long does it take to come here? Walk(), Vehicle()
 0-5 dk.(), 5-10 dk.(), 10-15 dk.()
 15-20 dk.(), 20-30 dk.() 30 dk.'dan fazla()
 0-5 min.(), 5-10 min.(), 10-15 min.()
 15-20 min.(), 20-30 min.() over 30 min.()
- 7- Bu mekanı ortalama olarak hangi sıklıkta kullanıyorsunuz?
How often on average do you use here?
 Hergün(), Gün aşırı(), Haftada 3-4gün(), Haftada 1 gün(), Çok nadiren()
everyday(), a day after(), 3-4 days a week(), once a week(), very rare()
- 8- Haftasonu kullanımınız hangi sıklıkta?
How often do you use here on weekends?
 Her haftasonu(), Ayda iki kez(), Ayda bir kez()
Every weekend(), twice a month(), once a month(),
- 9- Haftasonu kullanımınız hangi amaçlıdır?
What purpose do you came here on weekends?
- 10- Bu mekanda var olan Kentsel donatı elemanlarından en çok hangisini kullanıyorsunuz?
 (Birden fazla tercih kullanabilirsiniz)
What kind of urban equipment do you used the most in the area?
(You can choose more than one)
 Dinlenme alanları(), Oturma bankları(), Telefon kabinleri(), Çeşmeler(),
 Diğer.....
Resting places(), Sitting benches(), Telephone booths(), Fountains(), Other....
- 11- Mekanda olmasını istediğiniz kentsel donatı elemanları var mı?, Nelerdir?
In your opinion, is there any lacking urban equipment in the area?, What are they?
- 12- Bu mekanda en fazla neyi seviyorsunuz?
What do you like most in the area?
- 13- Bu mekanda en az neyi seviyorsunuz?
What do you like least in the area?
- 14- Mekanı gece (19-24 saatleri arası) kullanıyormusunuz?
Do you use this area between at 19-24 pm.?
- 15- Gece kullanımı için uygun mu? Hangi amaçlı kullanıyorsunuz?
Is this area suitable for night-use? What is your reason to use this area at night?
- 16- Bu mekanda harcadığımız süre (kullanım süresi) ne kadardır?
How many hour do you spent in the area every time?
 Gündüz kullanımı(), Gece kullanımı()
Day use(), Night use()

- 17- Bu mekanda bulunduğunuz faaliyetler nelerdir?
What kind of activities do you perform in this area?
- 18- Bu mekanda kendinizi nasıl hissediyorsunuz?
How do you feel in the area?
Hoş(), Normal(), Hayal kırıcı()
Pleasant(), Normal(), Disappointing()
- 19- Mekanda herhangi bir değişiklik istermisiniz? Evet (), Hayır ()
Do you want a change in this area? Yes(), No()
- 20- Genel olarak eklemek istediğiniz tavsiyeleriniz var mı?
Do you have any suggestion for the area?
- 21- Hangi yaş grubu içindesiniz?
Which of these age brackets do you belong to?
0-14(), 14-17(), 18-24(), 25-54(), 55-üstü ()
0-14(), 14-17(), 18-24(), 25-54(), 55 + ()
- 22- Hangi meslek grubundasınız?
Which of the following best describes your present employment situation?
Tüm gün çalışan(), Parttime çalışan(), Serbest meslek(), Emekli(), İşsiz(),
Ev hanımı(), Öğrenci(), Diğer.....
*Working Full-Time(), Working Part-Time(), Self-Employed(), Retired(),
Unemployed(), Housewife(), Student(), Other.....*
- 23- Aylık geliriniz?
What is your salary?