

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

**TARİHİ KENT MEYDANLARININ YENİDEN**  
**İŞLEVLENDİRİLMESİNE YÖNELİK BİR ARAŞTIRMA:**  
**“ÜSKÜDAR ÇARŞI MEYDANI”**

**HAKAN ÖZER**  
**YÜKSEK LİSANS TEZİ**  
**MİMARLIK ANABİLİM DALI**

**GEBZE**  
**2015**

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

**TARİHİ KENT MEYDANLARININ**  
**YENİDEN İŞLEVLENDİRİLMESİNE**  
**YÖNELİK BİR ARAŞTIRMA:**  
**“ÜSKÜDAR ÇARŞI MEYDANI”**

**HAKAN ÖZER**  
**YÜKSEK LİSANS TEZİ**  
**MİMARLIK ANABİLİM DALI**

**DANIŞMANI**  
**YRD. DOÇ. DR. CAHİDE AYDIN İPEKÇİ**

**GEBZE**  
**2015**

**T.R.**  
**GEBZE TECHNICAL UNIVERSITY**  
**GRADUATE SCHOOL OF NATURAL AND APPLIED SCIENCES**

**A RESEARCH ON THE HISTORICAL  
TOWN SQUARE REFUNCTIONED :  
“THE HISTORICAL BAZAAR SQUARE OF  
ÜSKÜDAR”**

**HAKAN ÖZER**  
**A THESIS SUBMITTED FOR THE DEGREE OF  
MASTER OF SCIENCE  
DEPARTMENT OF ARCHITECTURE**

**THESIS SUPERVISOR**  
**ASSIST. PROF. DR. CAHİDE AYDIN İPEKÇİ**

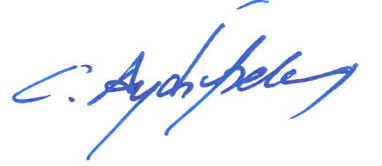
**GEBZE**  
**2015**

GTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun 19/06/2015 tarih ve 2015/38 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından 10/07/2015 tarihinde tez savunma sınavı yapılan Hakan ÖZER' in tez çalışması Mimarlık Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS tezi olarak kabul edilmiştir.

**JÜRİ**

ÜYE

(TEZ DANIŞMANI) :Yrd.Doç.Dr. Cahide N. AYDIN İPEKÇİ



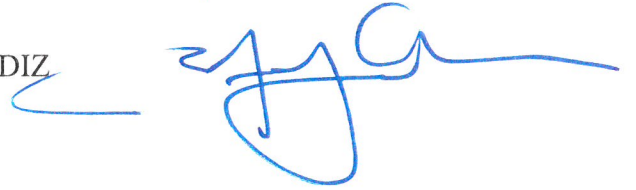
ÜYE

:Doç.Dr.Elif Özlem AYDIN



ÜYE

:Yrd.Doç.Dr. Murat YILDIZ



**ONAY**

Gebze Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun

...../...../..... tarih ve ...../..... sayılı kararı.

İMZA/MÜHÜR



## ÖZET

Geçmişten bugüne eskiyen, köhneleşen ve kentsel gelişim dinamiklerine uyum sağlayamayan meydanlar, yetkili çevreler tarafından yenileme ve yeniden işlevlendirme kapsamında ele alınarak planlanmaktadır. Bu bağlamda, Üsküdar kent merkezini içine alan metropol ölçeğindeki projelerin ve yatırımların etkisi ile Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'nın da değişime, dönüşüme ve yeni işlevlere zorlanacağı açıktır. Bu çalışma ile meydanların kent için önemi vurgulanarak, üstlendiği işlevler incelenmiş ve Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'nın yeniden işlevlendirilmesinin ekonomiyi, ulaşımı, rekreasyon ve sosyo-kültürel eylemleri ilgilendiren yönleri ortaya konulmuştur. Ayrıca meydanda işlevini yitirmiş anıtsal yapıların kente kazandırılmasına ilişkin önerilerde de bulunulmuştur.

Bu çalışmada İstanbul Metropolitan Alan içinde ulaşım faktörleri yönünden önemli bir transfer merkezi konumunda olan Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'nın halihazır kullanımı ile kamu kaynaklı projeleri incelenmiş, karayolu, denizyolu ve raylı sistemlerinin entegrasyonu için alınan plan kararları ile Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'na etkileri değerlendirilmiştir. Coğrafi, tarihi – kültürel değerleri ile ön plana çıkan meydanın ve çevresinde yer alan tescilli eski eser ve anıt yapıların geleceğe yönelik olarak koruma ve kullanılma ilkelerinin, eserlerin geleceğe aktarımının sağlanmasına yönelik plan kararlarının öncelikle belirlenmesi ve gelecekte yapılacak olan plan – proje çalışmalarına kaynak oluşturması hedeflenmiştir.

**Anahtar Kelimeler: Meydan, Yeniden İşlevlendirme, Üsküdar, Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı.**

## SUMMARY

Squares that have become old, slumped and couldn't adopt themselves to the dynamics of urban development from past to present are planned to be treated for renewal and refunctioning purposes by relevant authorities. For this purpose, it is clear that the Historical Bazaar Square of Üsküdar will be forced to change, transform and be open for new functions as a result of metropolis scaled projects and investments that also include the town center of Üsküdar. In this study, the significance of squares for a town is highlighted, their functions are examined and economic, transportation related, recreational and sociocultural aspects of refunctioning of the Historical Bazaar Square of Üsküdar are explained. Furthermore, suggestions for reintroduction of monumental structures, which are available within the square but do not function currently, to the town are also made.

Public funded projects for utilization purposes of the Historical Bazaar Square of Üsküdar, which is currently functioning as an important transfer center for transportation within Istanbul Metropolitan Area, are examined in this study and plan related decisions that were taken for integration of land, marine and railway transportation systems and their effects on the Historical Bazaar Square of Üsküdar are assessed. It is intended to determine the principles for protection and utilization of the square, which is significant with its geographical, historical and cultural assets, and registered ancient artifacts and monumental structures surrounding the square and to determine the decisions for plans for preservation of these assets for the future and to use these principles and decisions as resources for future plan and project works.

**Key Words: Square, Refunctioning, Üsküdar, Historical Bazaar Square of Üsküdar.**

## TEŞEKKÜR

Yüksek Lisans eğitim süreci içinde çok değerli bilimsel katkılarıyla, üst düzey sabrıyla, tezimin özenle hazırlanmasında bana yardımcı olan değerli tez danışmanım Yrd. Doç. Dr. Cahide Aydın İpekçi'ye,

Geçmiş dönemde yardımcı tez danışmanlığımı yapan şehircilikte engin bilgi birikimine sahip değerli danışmanım Yrd. Doç. Dr. Murat Yıldız'a,

Tez jüri üyeliğini kabul ederek değerli mesleki birikimi ile katkılar sunan Doç. Dr. Elif Özlem Aydın'a,

Eğitim süreci içinde aldığım derslerle mesleki bilgi birikimime kattığı büyük değerler için Prof. Dr. Tülay Tıkansak Karadayı'ya,

Her dönem başı tezi bıraktığım yerden tekrar başlamaya zorlayan, sürekli destekçim, değerli eşim Nurşen Özer'e sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

# İÇİNDEKİLER

	<b><u>Sayfa</u></b>
ÖZET	v
SUMMARY	vi
TEŞEKKÜR	vii
İÇİNDEKİLER	viii
SİMGELER ve KISALTMALAR DİZİNİ	x
RESİMLER DİZİNİ	xi
ŞEKİLLER DİZİNİ	xv
TABLolar DİZİNİ	xvi
1. GİRİŞ	1
1.1. Amaç	1
1.2. Kapsam ve Yöntem	2
2. TARİHİ KENT MEYDANI ve YENİDEN İŞLEVLENDİRME	6
2.1. Tarihi Kent ve Meydan Kavramı	6
2.2. Kent İçinde Meydanların İşlevleri	9
2.2.1. Ekonomik İşlev	10
2.2.2. Ulaşım İşlevi	13
2.2.3. Kültürel ve Sosyal İşlev	15
2.2.4. Rekreasyon İşlevi	20
2.2.5. Meydan İşlevlerinin Değerlendirilmesi	21
2.3. Yeniden İşlevlendirme Kavramı	22
2.3.1. Yeniden İşlevlendirilen Meydan Örnekleri	23
2.3.2. Meydanın Yeniden İşlevlendirilmesine İlişkin Değerlendirme	31
3. ÜSKÜDAR ÇARŞI MEYDANI'NIN TARİHİ SÜREÇTE GELİŞİMİ ve DEĞİŞİMİ	33
3.1. Konumu	35
3.2. Cumhuriyet Öncesi Dönem	37
3.3. Cumhuriyet Dönemi	45
3.4. Günümüzdeki Durum (Üsküdar İskele Meydanı ve Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı)	47

3.4.1. Meri İmar Planları Kapsamında Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı	48
3.4.2. Arazi Kullanım Analizi	50
3.4.3. Bina Kat Adetleri Analizi	56
3.4.4. Yapı Cinsi Analizi	57
3.4.5. Mülkiyet Durumu Analizi	58
3.4.6. Parsel Büyüklüğü Analizi	59
3.4.7. Üsküdar Çarşı Meydanı'nda Yer Alan Tarihi Yapılar	60
3.5. Üsküdar Çarşı ve İskele Meydanları İçin Geliştirilen Kamu Kaynaklı Projeler	73
3.5.1. Üsküdar Meydanı ve Yakın Çevresi Raylı Sistemler Entegrasyonu Kentsel Tasarım Projesi	75
3.5.2. Üsküdar Meydanı ve Yakın Çevresi Revizyon Nazım ve Uygulama İmar Planı	80
3.5.3. Üsküdar-Ümraniye –Çekmeköy LRT Projesi	81
3.5.4. Haydarpaşa Garı ve Çevresi Nazım İmar Planı ve Lastik Tekerlekli Tüp Geçiş Projesi ile Üsküdar İskele ve Çarşı Meydanları İlişkisi	82
3.5.5. Üsküdar Çarşı ve İskele Meydanları İçin Geliştirilen Kamu Kaynaklı Projelerin Değerlendirilmesi	86
4. TARİHİ ÜSKÜDAR ÇARŞI MEYDANI'NIN YENİDEN İŞLEVLENDİRİLMESİNE YÖNELİK İLKE ÖNERİLERİ	88
4.1. Ekonomiye Yönelik Öneriler	88
4.2. Ulaşım Önerileri	94
4.3. Kültürel ve Sosyal Alanlara Yönelik Öneriler	96
4.4. Rekreasyona Yönelik Öneriler	99
4.5. Tarihi Yapıların Kullanımına İlişkin Öneriler	101
5. SONUÇ ve DEĞERLENDİRME	104
KAYNAKLAR	112
ÖZGEÇMİŞ	115
EKLER	116

# SİMGELER ve KISALTMALAR DİZİNİ

## Simgeler ve Açıklamalar

### Kısaltmalar

AVM	: Alış Veriş Merkezi
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
KAUİP	: Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı
KUDEB	: Koruma Uygulama ve Denetim Bürosu
LRT	: Light Railway Transportation (Hafif Raylı Sistem)
TDK	: Türk Dil Kurumu
ÜBA	: Üsküdar Belediyesi Arşivi

# RESİMLER DİZİNİ

<b><u>Resim No:</u></b>	<b><u>Sayfa</u></b>
1.1: Çalışma alanı uydu görüntüsü.	3
2.1: Trafalgar Meydanı (Londra, İngiltere).	8
2.2: Piazza Del Campo'nun planı.	16
2.3: Piazza Del Campo'nun uydu fotoğrafı.	17
2.4: Piazza Del Campo (İtalya).	17
2.5: Sultan Ahmed Meydanı.	19
2.6: Bayezıd Meydanı.	19
2.7: 1954 yılında Gammeltorv ve Nytorv Meydanları.	24
2.8: 2006 yılında Gammeltorv ve Nytorv Meydanları.	25
2.9: Trafalgar Meydanı yeniden düzenlenmesine ilişkin süreç soldan sağa sırası ile 1746, 1799, 1830 yılları.	26
2.10: Trafalgar Meydanı yeniden düzenlenmesine ilişkin süreç soldan sağa sırası ile 1862 ve 2012 yılları.	26
2.11: Günümüzde Trafalgar Meydanı.	27
2.12: Bursa Emir Sultan Meydanı.	28
2.13: Hamamönü restorasyon sonrası görünüm.	29
2.14: Sanat Sokağı, Hamamönü.	29
2.15: Erzurum Üç Kümbetler günümüz ve proje önerisi.	31
3.1: Üsküdar İskele Meydanı ile Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı ilişkisi.	34
3.2: Marmaray Güzergahı ve Bağlantıları.	34
3.3: Marmaray Güzergahı İstasyonları.	35
3.4: Üsküdar'ın İstanbul içindeki konumu.	35
3.5: Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı ile İskele Meydanı'nın Üsküdar İlçesi içindeki konumu.	36
3.6: Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı ve çevresindeki önemli yapılar.	36
3.7: Üsküdar Meydanı Pervitich Haritası.	38
3.8: Üsküdar İlçesi Pervitich Haritası.	39
3.9: 19. Yüzyılda Üsküdar Meydanı denizden görünümü.	40
3.10: 19. Yüzyılda Üsküdar Meydanı görünümü.	40
3.11: 20. Yüzyılda Üsküdar Meydanı.	41

3.12: 20. Yüzyılda Üsküdar İskele Meydanı denizden görünümü.	41
3.13: Üsküdar Meydanında pazar yeri.	42
3.14: 1920'lerde Üsküdar Meydanı.	42
3.15: 1930'lu Yılların Başında Üsküdar Meydanında bina-boşluk ilişkisi.	43
3.16: 1930'lu yıllardaPervititch Haritası'nda Üsküdar Meydanı ve Hakimiyet-i Milliye Caddesi'nin görünümü.	43
3.17: 1930'lu yıllarda ve günümüzde Üsküdar Meydanı.	44
3.18: 1940'lı yıllarda ve günümüzde Üsküdar Meydanı.	44
3.19: 1940'lı yıllarda ve günümüzde Üsküdar Meydanı.	44
3.20: 1950 yılında Üsküdar Meydanı.	45
3.21: Kadıköy-Üsküdar-Kısıklı Tramvay Hattı.	46
3.22: 15.06.2009 onanlı 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı.	48
3.23: Üsküdar Meydanı ve çevresindeki Kamusal Yapılar Paftası.	50
3.24: Üsküdar Meydanı Arazi Kullanım Paftası.	51
3.25: Üsküdar Meydanı Arazi Kullanım Paftası.	53
3.26: Belediye Hizmet Binası'nın bulunduğu ve taşınacağı yerler haritası.	53
3.27: Üsküdar Meydanı ve çevresi ticaret gelişim aksları.	54
3.28: Çarşı Meydanı'nda bulunan yapılarınBina Kat Adedi Analiz Paftası.	56
3.29: Çarşı Meydanı'nda bulunan binalara ait Yapı Cinsi Analiz Paftası.	57
3.30: Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'nda bulunan binalara ait Mülkiyet Durumu Analiz Paftası.	58
3.31: Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'nda bulunanbinalara ait Parsel Büyüklüğü Analiz Paftası.	59
3.32: Valide Sultan Cami.	60
3.33: Valide Sultan Cami'nin avlusu ve şadırvanı.	61
3.34: Valide Sultan Cami.	61
3.35: Gülfem Hatun Cami Güneyden Görünümü .	62
3.36: Gülfem Hatun Cami Doğudan Görünümü.	63
3.37: Günümüzde Mimar Sinan Çarşısı Doğudan Görünümü.	64
3.38: Günümüzde Mimar Sinan Çarşısı Güneyden Görünümü.	65
3.39: Mimar Sinan Çarşısı Rölöve Projesi Kat Planı (Bugünkü Durum).	66
3.40: Osmanlı Dönemi Kara Davut Paşa Cami.	66
3.41: Günümüz Kara Davut Paşa Cami.	67
3.42: Günümüzde Kara Davud Paşa Cami ve Emlak Çarşısı.	68



3.43: Fatih Mahkeme Binası'nın restorasyondan önceki hali.	69
3.44: Günümüzde Fatih Mahkeme Binası'nın Hakimiyet-i Milliye Caddesi'nden görünümü.	70
3.45: Günümüzde Fatih Mahkeme Binası ve yakın çevresi.	70
3.46: Fatih Mahkeme Binası ve çevresindeki sivil ve anıtsal mimari örnekleri.	71
3.47: Fatih Mahkeme Binası Restorasyon Projesi Bodrum Kat Planı.	72
3.48: Fatih Mahkeme Binası Restorasyon Projesi Zemin Kat Planı.	72
3.49: Fatih Mahkeme Binası Restorasyon Projesi Üst Kat Planı.	73
3.50: Üsküdar Merkez Bölgesi'ne ait plan Bölgeleri.	74
3.51: 19.09.2006 onanlı Üsküdar Meydanı ve Yakın Çevresi Raylı Sistemler ve Karayolu Entegrasyonlar ile Kentsel Tasarım Uygulama Projesi.	76
3.52: İBB tarafından hazırlanan 19.09.2006 onanlı Üsküdar Meydanı ve Yakın Çevresi Raylı Sistemler ve Karayolu Entegrasyonu Kentsel Tasarım Uygulama Projesi.	77
3.53: 19.09.2006 onanlı Üsküdar Meydanı ve Yakın Çevresi Raylı Sistemler ve Karayolu Entegrasyonları ile Kentsel Tasarım Uygulama Projesi.	78
3.54: İBB tarafından hazırlanan 20.06.2010 Onanlı Üsküdar Meydanı ve Yakın Çevresi Revizyon Uygulama İmar Planı.	80
3.55: Üsküdar – Ümraniye – Çekmeköy LRT Hattı.	82
3.56: Haydarpaşa Bölgesi genel görünüm.	83
3.57: Haydarpaşa Gar, Liman ve Geri Sahası Plan Modeli.	83
3.58: Üsküdar Tarihi Çarşı Meydanı ile Yakın Çevresindeki Plan ve Projeler ile İlişkinini Gösteren Değerlendirme Paftası.	84
4.1: Üsküdar Kent Merkezi ve Meydanda Ticaret-Hizmet Alanları. (Kırmızı yapılar ticaret-hizmet binalarını göstermektedir)	90
4.2: Üsküdar İskele Meydanı ile Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı arasındaki tarihi koridor.	91
4.3: Ümraniye Meydan A.V.M.	93
4.4: Üsküdar Tarihi Çarşı Meydanı ve yakın çevresitünel bağlantı önerisi.	95
4.5: 20.06.2010 onanlı 1/1000 ölçekli Üsküdar Meydanı ve Yakın Çevresi Revizyon Uygulama İmar Planındaki Sosyal-Kültürel Tesis Alanları.	98
4.6: Günümüzde Mimar Sinan Çarşısı ve çevresinden genel görünüm.	100
4.7: Meri planda park alanları. (2006 tasdik tarihli plan)	100

4.8: Mimar Sinan arşısı ve Fatih Mahkeme Binası'nın Üsküdar Meydanı içindeki konumu.	103
--	-----

# ŞEKİLLER DİZİNİ

<b><u>Sekil No:</u></b>	<b><u>Sayfa</u></b>
3.1: Kat Adedi Analiz Grafiği.	57
3.2: Yapı Cinsi Analiz Grafiği.	58
3.3: Mülkiyet Durumu Analiz Grafiği.	59
3.4: Parsel Büyüklüğü Analiz Grafiği.	60

# TABLÖLAR DİZİNİ

<b><u>Tablo No:</u></b>	<b><u>Sayfa</u></b>
3.1: Mevcut Arazi Kullanıma İlişkin Genel Değerlendirme.	55
3.2: Projeye İlişkin Genel Değerlendirme Tablosu.	79

# 1. GİRİŞ

Üsküdar, geçmişi çok eskilere dayanan İstanbul'un Anadolu Yakası'nın önemli ve zengin tarihsel bir yerleşim yeridir. Özellikle İskele Meydanı tarihsel süreçteki imparatorlukların Asya Yakası'ndaki topraklarına ulaştırmada önemli bir kavşak noktası olmuştur. İstanbul'un fethinden sonra ise meydanın çevresinde hanlar, hamamlar, bedestenler, çeşmeler, türbeler ve camiler inşa edilmiş, bu yapılarla bugünkü tarihsel kimliğini kazanmıştır.

Gün geçtikçe artan nüfus, yapılaşma, ulaşım vb. etkenler nedeniyle İstanbul trafiğini rahatlatmak ve ihtiyaçların karşılanması amacıyla alınan plan kararları Üsküdar'ın ölçeğine ve tarihi kimliğine önemli etkiler yapmıştır. Bugün hala, meydana gelip geçen insanlar, trafik karmaşası içinde yol bulabilme çabası içindedirler.

Ulaştırma Bakanlığı ve İstanbul Büyükşehir Belediyesinin İstanbul Metropolü'nün ulaşım sorunlarını çözmek üzere Anadolu Yakası'nda Üsküdar Meydanı'nı ulaşım transfer merkezi ve ulaşım odağı olarak kabul etmesi ve bu yönde metropol makroformu içinde Üsküdar için politikalar üretmesi, birçok yatırımcının Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'na ilgisini çekmektedir. Gerek kamu kurumlarının, gerekse özel girişimcilerin Üsküdar ve Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'na olan yakın ilgisi nedeniyle, bu bölgenin güncel durumuna ilişkin araştırmanın yapılması ve öneriler sunulması doğru ve uygulanabilir projelere yön verecektir. Özellikle son yıllarda yatırımcılar tarafından Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı için yeni projeler geliştirilmesi ve Kentsel Dönüşüm Kanunu ile getirilen yeni düzenlemeler, gelecekte Üsküdar Meydanı'nı da etkileyerek dönüşüme, değişime ve yeni işlevler üstlenmeye zorlayacaktır.

## 1.1. Amaç

İstanbul Metropolünün Nazım İmar Planlarında, Anadolu Yakası'nda ulaşım alternatiflerinin entegrasyonu ve transfer merkezi işlevi ile belirlenmiş Üsküdar İskele Meydanı ve Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanının birbirleri ile etkileşimi ortaya konularak, zaman içinde eskiyen, köhneleşen Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'nın kente yeniden kazandırılması, içinde bulunduğu tarihi, doğal ve kültürel öğelerin

geleceğe aktarımı için meydanın yeniden işlevlendirilmesine yönelik öneriler bu çalışmanın amacını oluşturmaktadır.

## 1.2. Kapsam ve Yöntem

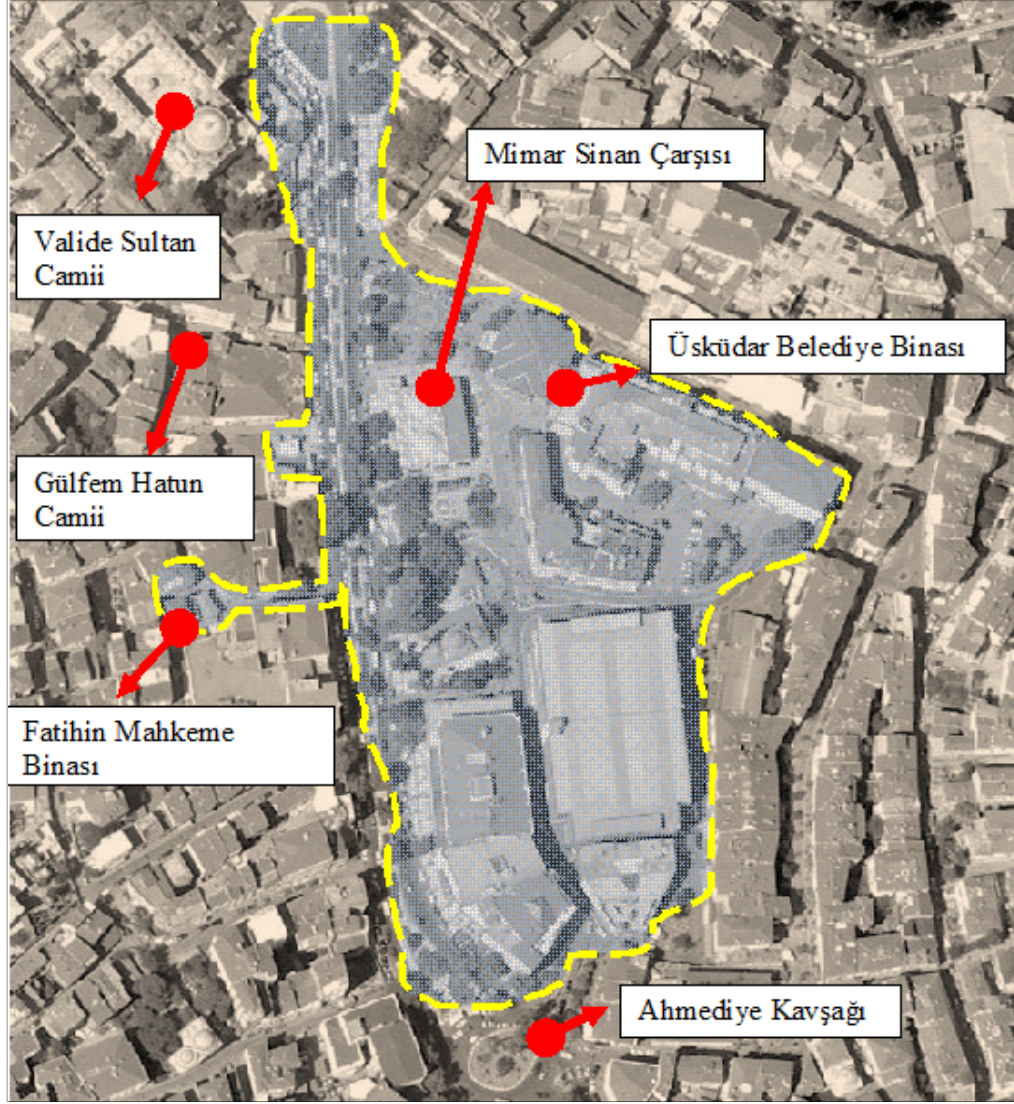
İstanbul Metropolü'nün Anadolu Yakasında ulaşım alternatifleri yönünden merkezi konumunda olan Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı, sosyal, ekonomik, kültürel ve tarihi değerleri bakımından metropolün önemli bir kentsel açık alanıdır. Bu sebeple ilke olarak meydanın geçmişinin ve bugününün doğru olarak değerlendirilmesi ve bu doğrultuda geliştirilen projeler için analiz, sentez ve planlama sistematığının iyi kurgulanması gerekmektedir.

Bu kapsamda meydanların tarihi süreç içinde işlevleri ve yeniden işlevlendirme ilkeleri, Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'nın kent makroformu içindeki konumu ve önemi araştırılmıştır. Buna ilave olarak tarihin tüm dönemlerinde bulunduğu konum itibariyle İstanbul Metropolünün ulaşım alternatifleri açısından stratejik konumu olan Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'nın halihazır durumu ve kamu eli ile gerçekleştirilen projeler incelenmiştir. İstanbul Metropolünün ulaşım sorunlarını çözmeye yönelik uygulamaların Üsküdar İskele Meydanı ve Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'na etkilerinin değerlendirmesi yapılmıştır. Zaman içerisinde İstanbul Metropolü'nün bir ulaşım odağı ve transfer merkezi haline gelecek olan İskele Meydanı Çarşı meydanından bağımsız düşünülmemeyeceğinden her iki meydan birlikte ele alınmış, ancak; iskele meydanında halen devam eden projeler nedeni ile şantiye görünümündeki durumu ve uygulamadaki karmaşa, meydan işlevini yitirmeye başlayan Çarşı Meydanı için özel ilgiyi doğurmuştur.

Çalışma alanı, Üsküdar İskele Meydanı'ndan başlayarak güneye doğru uzanan tarihi koridor ve çevresi ile birlikte değerlendirilmiş olup kuzeyde Valide Sultan Cami, güneyde Ahmediye Kavşağı, batıda Fatih Mahkeme Binası, Gülfem Hatun Cami ve konut dokuları, doğuda Kara Davut Cami ve konut dokuları ile ayrımı sağlayan 20 metrelik yol aksı ile Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı tanımlanmış ve sınırlandırılmıştır (Resim 1.1) [ÜBA, 2015].

Meydan kavramı, yeniden işlevlendirme, Üsküdar ana başlıkları altında yapılan literatür araştırmalarında yeniden işlevlendirme kavramı, tek yapı ölçeğinde yada yapılar grubu ele alınarak incelenmiştir. Özellikle yeniden işlevlendirme kapsamında yapılara yeni işlev önerileri tanımlanmış, ancak, yapıyı çevresi ile birlikte ele alan,

konumu, ulaşım ağı, sosyal ve kültürel unsurlar ile çevresinde yer alan yatırımlar analiz edildikten sonra yapılması gereken önerilerde yetersizlikler olduğu görülmüştür.



Resim 1.1: Çalışma alanı uydu görüntüsü.

Beş bölümden oluşan tezin birinci bölümünde araştırmanın, amacı, kapsamı ve yöntemi anlatılmış, araştırma konusu kapsamında genel sorun değerlendirmesi yapılmış ve konu ile ilgili kaynak taramalarına yer verilmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünde tarihi kent meydanı ve yeniden işlevlendirme konularının birbirleri ile ilişkilerine değinilmiş tarihi kenti oluşturan ana unsurlarla kent içinde meydan kavramının genel tanımı ve meydanın kent için önemi anlatılmıştır. Meydanın aynı zamanda kent kimliğini yansıttığından dolayı önemi vurgulanmış tanımlaması yapılmış, medeniyetlerin tarihi süreçleri içinde

meydanların geçirdiği değişim evreleri de dikkate alınarak üstlendiği ekonomik, ulaşım, rekreasyon, sosyal ve kültürel işlevleri ele alınmıştır. Bu bölümde yeniden işlevlendirme kavramı ele alınarak, yeniden işlevlendirmeye gereksinimin unsurları ortaya konulmuştur. Çalışmaya girdi sağlayabilecek yurt içi ve yurt dışı kent meydanları incelenerek, kent makroformu içinde kentliye aradığı konfor ve hizmeti sağlayamayan meydanların yeniden işlevlendirilmelerine yönelik örnek tarihi kent meydanları incelenmiştir.

Üçüncü bölümde, Üsküdar Çarşı Meydanı'nın tarihi süreç içindeki gelişim ve değişimi ile işlevsel yapısına ilişkin güncel durum analizi yapılmıştır. Üsküdar İlçesi ve çalışma alanının konumu açıklanmış, bölgenin tarihi perspektif içinde değerlendirilmesi yapılmıştır. Alanın halihazır kullanımına ilişkin değerlendirmesinde arazi kullanımı, kat adedi ve mülkiyet durumuna ilişkin değerlendirmeler yapılmıştır. Meydan ve çevresinin İstanbul Metropolü içindeki odak konumunu vurgulamak üzere bölgesel ve yakın çevre ulaşım bağlantıları ortaya konulmuştur. Üsküdar Belediyesi Koruma Uygulama ve Denetim Bürosu (KUDEB) tarafından hazırlanıp İlgili Koruma Bölge Kurulu tarafından onaylanan tescilli eserlerin envanter listesi ile ilgili araştırma yapılmış, eski eser yapılarla birlikte Üsküdar Meydanı'nın tarihsel gelişimi ile günümüzde Üsküdar İskele Meydanı ve Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı etkileşimi ortaya konulmuştur. Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'nın halihazır durumu analiz edilerek alanda bulunan tescilli eserlere ilişkin genel bilgiler verilmiştir. Kamu kaynaklı projelere ilişkin değerlendirme başlığı altında; Üsküdar Meydanı ve Yakın Çevresi Raylı Sistemler ve Karayolu Entegrasyonları ile Kentsel Tasarım Uygulama Projesi, Haydarpaşa Garı, Liman ve Geri Sahası Koruma Amaçlı Nazım ve Uygulama İmar Planı ve Üsküdar – Ümraniye – Çekmeköy LRT Hattı projeleri ile ilgili analizler yapılarak, projelerin Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'na etkileri değerlendirilmiştir.

Dördüncü bölümde, İstanbul Metropolü'nün ulaşım sorunlarını çözmeye yönelik, kamu kaynaklı yürütülen projelerle çarşı meydanı birlikte değerlendirildiğinde, kamu kaynaklarının İskele meydanında yoğunlaştığı, yatırımların neredeyse tamamının iskele meydanı için yapıldığı, ulaşımın da raylı sistemler nedeni ile yer altına alınması ile de çarşı meydanının yalnızlaştığı ve hatta yapılarıyla, kentsel mobilyalarıyla köhneleşmeye terk edildiği belirtilmiştir.

Çarşı meydanının çevresinde yer alan tarihi doku, dini unsurlar, ulaşım öğeleri ile cansız ticari yapılanmada görülen bu olumsuzlukların ortadan kaldırılmasına



yönelik ekonomik, ulaşım, sosyal, kültürel, rekreasyonel ve anıtsal yapıların etkin kullanımına ilişkin çözümlene ve değerlendirmeler yapılarak çarşı meydanının hak ettiği canlılığa ve kentsel öneme kavuşması için yeniden işlevlendirilmesine yönelik ilke önerilerinde bulunulmuştur.

Sonuç ve değerlendirmenin ele alındığı Beşinci bölümde ise tez çalışması kapsamında ulaşılan sonuçlar verilmiş, Üsküdar İlçesi ve Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'nın geçmişi ile geleceğine yönelik değerlendirmeler yapılarak meydanın tarihi kimliği dikkate alınarak, yeni planlama ve kentsel tasarım projelerinde koruma ve kullanılma ilkelerinin öncelikle belirlenmesinin önemine dikkat çekilmiş, kamusal yatırımların çarşı meydanı içinde planlanması ve meydanda yeniden işlevlendirme ilkelerine yönelik genel bir değerlendirme yapılmıştır.

## **2. TARİHİ KENT MEYDANI ve YENİDEN İŞLEVLENDİRME**

Geçmişten bu güne oluşumunu tamamladıkları dönem hakkında bize sosyal, kültürel, mimari, sanat, teknik gibi konularda bilgiler veren, özgün işlevini kısmen veya tamamen yitirmiş tarihi kent meydanları günümüz kentlerinin kent kimliğini yansıtmak yanında, kentin gelecekte üstleneceği işlevlerin de odağını oluşturmaktadır. Geçmiş dönemlerde ekonomisi tarıma dayalı bir kentin tarımsal nitelikli ürünlerinin satıldığı pazar yerine ev sahipliği yapan bir meydanın, süreç içinde kentlinin sosyal-kültürel, sanatsal aktivite tercihleri nedeniyle tarihi kent meydanının bir kültür meydanı işlevine dönüştüğü görülebilmektedir.

Süreç içinde ekonomik, teknolojik gelişmelere, kentli kullanıcıların tercihleri ve ihtiyaçlarına cevap veremeyen tarihi kent meydanları yeniden planlanarak kent için yeni işlevlerine kavuşmaktadırlar.

### **2.1. Tarihi Kent ve Meydan Kavramı**

Geçmişten bu güne kentleri ve tarihi dokuları içine alan doğal ve insan yapısı çevreyi de kapsayan tarihi kentler tarihi belge olma özelliklerinin yanı sıra, geleneksel kent kültürüne ait değerleri de barındırırlar.

Tarihi kentler tarihi geçmişi, doğal değerleri, mimari, arkeolojik ve anıtsal yapıları ile bütünlük gösteren dokuların oluşturduğu yerleşmelerdir.

Tarihi çevre, tarihsel, mimari, arkeolojik ve anıtsal değerleri ile bütünlük gösteren bir veya birkaç sokaktan oluşan dokular olup geçmiş ile bugün arasında bağlantı kuran kültür varlıklarıdır. Bu kültür varlıkları yaşandığı döneme ait ipuçları ile geçmişin tanınmasına ve anlaşılmasına yardımcı olmaktadır. Örneğin, geçmişin izlerini taşıyan kentsel kamusal alanlardaki mekân kullanımları, yapıların parsel içindeki konumları, tarihi yapılar, kullanılan malzemeler, yapım teknikleri veya bahçelerle yaratılan mekânlar toplumların sosyo-kültürel yapıları, ekonomik durumları, gelenek ve görenekleri, yönetim şekilleri, dini inançları, teknoloji düzeyleri hakkında bilgi verirler. İstanbul'daki Tarihi Yarımada, Antalya Kaleiçi, Venedik San Marco Meydanı farklı ölçeklerde nitelikli tarihi çevre örnekleri arasında yer almaktadır [Çelik, 2004].

Tarihi kent merkezleri insanların dinlenebileceği, alışveriş yapabileceği, serbestçe dolaşabileceği ve motorlu taşıt trafiğinin olumsuzluklarından mümkün olduğunca uzak olabileceği alanlar olarak planlanmaya çalışılmaktadır. Tarihi çevre için planlama esaslarının kültürel, sosyal ve ekonomik yönleriyle ele alınması gerekmektedir. Korumanın en önemli amacı yeni kentsel işlevler kazandırma yolu ile tarihsel çevreyi canlı olarak yaşatabilmek ve kent hayatına kazandırmak olmalıdır. Yasaklama ve saklamaya yönelik pasif koruma anlayışı yerine ekonomik, sosyal ve kültürel çözüm alternatifleri getirilerek aktif ve çok yönlü bir yaklaşım benimsenmelidir [Arabacıoğlu ve Aydemir, 2007]. Tarihi çevrenin koruma ve kullanılması ilkelerinin belirlenmesinde kentte yaşayanların talepleri ve tercihleri de dikkate alınmalıdır. Bu yönde ülkemizde de önemli mevzuat değişiklikleri yapılmış, koruma amaçlı imar planları yapılmadan önce kurumlara halk toplantıları yapılması yönünde zorunluluk getirilmiştir.

Meydanlar kentlerin tarihi, fiziki, sosyal yapıları yanında gelişmişlik seviyeleri hakkında ip uçları verdiği için kent kimliğinde önemli bir role sahiptir.

Meydan kelimesi Arapça kökenli olup Türk Dil Kurumu'na göre sözlük karşılığı "geniş, düz ve açık yer, alan" olarak tanımlanmaktadır. Kentlerde bu tip alanlar, genellikle farklı sebeplerden dolayı oluşurlar. Kentin alışveriş, pazar yeri ihtiyacı, festival-tören alanı ihtiyacı yanında kimi zaman toplumsal karşı duruşun da sergilendiği alanlar olmakla birlikte, hepsinin ortak bir noktası vardır; o da insanların bir araya gelmesi ve toplumsal iletişimin sağlanmasıdır [Semerci, 2008].

Kentte yaşayan insanların buluşma noktası olarak işleyen kent meydanlarının insanlar arasında bilgi alış-verişi ilişkisinin kurulması yanında, tarih boyunca büyük toplumsal olaylara da ev sahipliği yaptığı görülmektedir. Meydanlar, kentlerin dokusunu oluşturan kentsel mekânlar içindeki büyük ya da küçük alanlı ancak, tanımlı boşluklardır. Meydan; mimari elemanlarla sınırları belirlenmiş, kentin konut, çalışma eğitim ve dinlenme alanlarından gelen aksların odak noktası haline gelen, toplumsal işlevi olan ve kent dokusuna entegre olmuş kent parçası olarak tanımlanabilir [Bilgihan, 2006].

Sınırları etrafını çevreleyen yapılarla bariz bir şekilde çizilmiş olsa dahi, meydan kentteki olaylar ya da faaliyetlerden etkilenen, toplayıcı yapısıyla kentsel aktivitelerin odak noktasıdır. Sokak, belli bir doğrultuda yönlenebilir, sağlarken,

meydan, bu davranış sonucunda dinlenme ihtiyacının ve hareket serbestliğinin yaşandığı mekân olma işlevini üstlenir [Bilgihan, 2006]. (Resim 2.1) [Web 1, 2015].



Resim 2.1: Trafalgar Meydanı (Londra, İngiltere).

Meydanlar kentlileri birbiriyle buluşturup iletişimi sağlarken, farklı işlevler barındırabilmekte, aynı zamanda simgesel anlam taşıyabilmektedir. Oluşum şekilleri yönünden bakıldıklarında zaman içinde doğal olarak oluşabildikleri gibi, belli yapıların yıkılması veya kentteki bir boşluğun değerlendirilerek yapı inşaa edilmesi ile meydanların düzenlendiği görülmektedir.

Bir meydanın boyutları, biçimi, çevresindeki dolulukların, boşlukların oranı, o dolulukları oluşturan binaların cephe özellikleri, kısaca geometrisi ve mimari nitelikleri o meydanın nasıl bir meydan olduğunu büyük ölçüde belirler [Tümer, 2007].

Kent meydanlarının en-boy-yükseklik ve kent içerisindeki derinlik unsurlarının yanında meydanda bulunan kentsel objelerin, tarihi anıt gibi unsurların da irdelenmesi gerekmektedir. Bu tür incelemelerde kentin geçmişi, tarihi bilgileri ekonomik ve kültürel veriler yanında, kente dair bir kimliğini de yansıttığı kullanıcılar hakkında bilgiler verdiği görülmektedir.

Yine [Tümer, 2007]'nin belirttiği gibi “Bir meydanı önemli yapan veya bir meydana kimliğini kazandıran aynı zamanda, oradaki yaşanmışlıktır. Bir başka deyişle, orada ‘meydana gelmiş’ olan olayların, açıkça ya da gizlice sürüp giden etkileridir.” Meydanların geçmişini bilmeden, analiz etmeden geleceklere ile ilgili tasarımlar yapmak, projeler üretmek kentler için faydalı olamayacaktır.

Batı tarihinde Antik Yunan agoraları, Roma forumları, Ortaçağ, Rönesans, Barok ve Aydınlanma dönemleri meydanları içinde buldukları kentlerin kimliğini yansıtan kamusal mekânlar olmuştur. Osmanlı Dönemi’nde ise, batıdaki tanınmış alanlar yerine İslamiyet’in kentsel yaşamdaki etkisiyle cami avluları ya da cami çevrelerinde buluşmalar gerçekleştiği için, bu alanlar kentin kamusal mekânı olmuş, buluşma ve iletişim burada gerçekleşmiştir. Kentlerde yer alan küçük ölçekteki semt meydanlarının referans noktalarını ise mahalle camileri, çeşmeler, kahvehane, semt pazarı, türbe gibi dini bir obje ve benzeri yapılar oluşturmuştur.

Osmanlı Devleti’nde Tanzimat Fermanı ile ortaya çıkan batılılaşma süreci ile batılı uygulamaları örnek alan kentsel mekânlar ortaya çıkmıştır. Büyük kamu yapılarının ve çeşme, saat kulesi gibi bazı anıtsal yapıların meydana getirdiği modern Avrupa meydanlarını örnek alan Tanzimat sonrası Osmanlı yönetimi, bu meydanları İmparatorluğun merkezi otoritesini sergilemek amacıyla hemen her kent merkezinde uygulamaya çalışmıştır. Cumhuriyet döneminde de aynı süreç devam etmiştir. Cumhuriyet ile uygulamaya koyulan çağdaşlaşma projesi kapsamında gerçekleştirilen reformlar kentsel yapıyı daha da değiştirmiştir.

Yeni yönetim, çağdaş, yasalar karşısında eşit, hak sahibi ve özgür bireylerin oluşumu için reformlar gerçekleştirmiş ve vatandaşları için yeni yaşam ortamları meydana getirmeye çalışarak, onların bu reformlarla bütünleşmelerini kolaylaştırmak istemiştir [Şahin, 2006].

Bunun sonucu olarak ortaya çıkan meydanlar, cumhuriyete duyulan bağlılığın ifade edilmesinin amaçlandığı mekânlar olmuştur. Ancak, Cumhuriyet dönemi meydanları, daha çok tören meydanı fonksiyonuyla kullanıldıkları için gündelik kent yaşantısıyla yeterince bütünleşmemiş oldukları söylenebilir.

## **2.2. Kent İçinde Meydanların İşlevleri**

Kentlerin genellikle merkezlerinde bulunan meydanlar üstlendiği sanayi, ticaret, eğitim, sağlık ve sosyo-kültürel işlevleri yönünden kentin odağını

oluşturmaktadır. Meydanın kent içinde üretilen ürünler yönünden ekonomiye katkıları, kentsel rantın oluşumunda ana etken olduğundan ekonomik işlevi, kent içi ulaşım şemasında odak olması, araç – yaya trafiğinde toplanma ve dağılma noktalarını barındırması nedeniyle ulaşım işlevi, içinde veya yakın çevrelerinde barındırdığı sosyo-kültürel faaliyetler nedeniyle üstlendiği merkezi rolü ve yine insanların dinlenme ve eğlence ihtiyaçlarını sağlaması yönünden üstlendiği rekreasyonel işlevlerinin ayrı ayrı incelenmesi gerekmektedir.

### **2.2.1. Ekonomik İşlev**

Meydanlarda birbirini tamamlayan ve etkileşim içinde yer alan birçok işlev arasında olan ekonomik faaliyetler, meydanları ve yakın çevresini tanımlayan, yoğunluğunu artıran ve meydanı canlı kılan yönüyle çok önemlidir. Ekonomi, Antik Çağ'da meydanların ilk oluşumundan itibaren bu mekânları tanımlayan işlevlerden bir tanesi olmuştur.

Akropolis ve agora, Antik Yunan kentinin iki önemli bileşeni olmuştur. Akropolis, Antik Yunan kentlerinin yüksek bir platosunda kurulan, kutsal karakterini çevresini saran panorama aracılığıyla vurgulayan, dini ve askeri alan olarak oluşmuştur. Yapıların aralarında kurallı bir geometrik düzen oluşmamış, düzensizlik mekân kurgusu ve meydan kimliğinin oluşmasına engel olmuştur. Akropolis zamanla ticaret ve kent işlevlerinin gelişmesiyle günlük yaşam anlamında ağırlığını bir pazar alanı olan agoraya devretmiştir [Tayşi, 2006].

Antik Yunan yerleşmelerinde, agoralar ticari aktivitelerin gerçekleştiği Pazar yeri işlevi yanında, toplumsal olaylarla ilgili tavırların sergilendiği mekânlar olarak da işlev görmekteydi.

Kentin aşağı bölümünün merkezini oluşturan agoranın “Pazar yeri” veya “kent merkezi” olarak çevrilmesi yetersiz kalmaktadır, çünkü: Pazar Yeri'nin belirli sınırlamaları vardır. ‘Kent merkezi’yse kentin bir bölümünün bir görkem simgesi ya da belirtisi olarak dikkatle seçildiği sanısını uyandırır. “Agora” halkın bir araya geldiği yer anlamındadır. Agora kentin bütün öğeleri ve yaşam merkeziyle birlik oluşturan bir çekirdek görünümündeydi. Kent planının orta yerinde dikdörtgen birkaç blogagora'ya ayrılırdı. Agora yalnızca kamusal bir yer değil, aynı zamanda kentin merkezi, atan kalbiydi. Halk burada uzun ve coşkulu konuşmalar yapmak için toplanırdı. Gereksinme duyulan tek donanım konuşmacılar için bir kürsü ile ileri

gelenler için uygun oturma yerleriydi. Şenlikler süresince dinsel törenlerde aynı yerde yürütülebiliyordu [Wycherley, 2011].

[Roth, 2006], Roma forumlarının Yunan agorasıyla aynı işleve sahip olduğunu belirtmiştir.

Roma kentlerinde ticari işlevler taşıyan forum alanı, zamanla sadece yönetsel faaliyetlerin gerçekleştiği, tören yapılan bir mekâna dönüşmüştü. M.S. 1. yüzyıla gelindiğinde, forum daha düzenli bir hale gelmiş, daha önce burada bulunan kasap, bakkal, balıkçı gibi dükkânlar ve tüccarlar ayrı semtlere dağılmış, forum daha çok büro hizmetlerine yönelik avukat ve bürokratların çalıştığı bir yer haline gelmişti [Şahin, 2006].

Ortaçağda ise forumlar, kentlerle birlikte meydanların da yeniden ortaya çıkışında en önemli etken olmuştur.

Bu dönemde meydanlar, pazar meydanı olarak oluşmaya başlamış ve kilise meydanlarıyla çeşitlenmiştir [Bilgihan, 2006].

Bu çağda Avrupa’ da kentler, ticaret kenti olarak gelişmiş, kent daha çok tüccarlar ve zanaatçılar tarafından yoğun olarak kullanılmaya başlanmıştır. Geç dönem Ortaçağ kentinde ticaret bütünlüğünün politik bütünlüğe dönüşmesiyle ortaya çıkan, yeni kentsel kurum olan belediye yapısı, kilise ile birlikte kentin kurumsal gerçeği olarak yerini almıştır. Ortaçağ ticaret kentinin odağı olan meydanların kent içindeki konumu ve meydanların gelişim şekline göre [Sala, 2009] tarafından yapılan bir sınıflandırmada meydan tipleri altı başlık altında toplanmıştır.

- Yolun genişleyen kısmında yer alan pazar meydanı: Köylerden veya ticaret mekânlarından gelişen yerleşmelerde, kentin ana caddesi, kendiliğinden bir pazar meydanına dönüşmektedir. Bu dönemde henüz kamusal ve özel yaşam ayrı değildir. Eğer kilise veya bunun gibi bir yapı, caddenin ortasında inşa edilmişse, var olan trafik eksen ile paraleldir.
- Ana caddenin herhangi bir yerinde, ticari faaliyetlerin gelişmesiyle oluşan pazar meydanı: Yaya ve araç trafiğinin artması, topluluğun ticaret eylemlerine engel olmaya başlamıştır. Dolayısıyla ana caddenin genişlemesine ihtiyaç duyulmuştur. Pazar meydanı, akan trafikten korunarak ama onunla bağlı olarak, ana caddenin yanında yer almaya başlamıştır. Artık mekân üç taraftan da şekillendirilmiştir.

- Kentin girişindeki meydanlar: Bu tür meydanlar üçgen seklindedir ve iki veya uç yoldan beslenmektedir. Aynı zamanda, pazar mekânı ve trafiğin düğüm noktası olan bu meydanlar, kentin koruma kütlelerini oluşturmaktadır.
- Kilise önündeki meydanlar: Bu tür meydanlarda hakim olan yapı, sadece kilisedir. Etrafındaki bulunan diğer strüktürler de hakim olan yapıyla ilişki içerisinde. Pazar meydanlarından daha düzgün bir strüktüre sahip, kapalı, üç taraftan evlerle ve bir tarafından da kilise binasıyla çevrelenmiştir.
- Kentin merkezinde gelişen meydanlar: Yol göbeğinde yer alan ve merkez olarak kullanılan bu meydanlar, planlanmış bir yerleşmenin sonucudur. Bu meydanlar son derece düzenlidir. Meydanı sınırlayan binalar sıkı bir şekilde arkadlarla birbirine bağlıdır, çatı yükseklikleri aynı seviyede düzenlenmiştir, dolayısıyla tamamen net ve kapalı bir meydan ortaya çıkmaktadır.
- Gruplandırılmış meydanlar: Düzensiz şekillenerek kilise meydanının yanında pazar meydanı da gelişmiştir. Meydanlar ya birbirinde tamamen izole edilmiş ya da birbirine paralel olarak gelişmiştir.

Osmanlı kent merkezi veya kent meydanının oluşumuna bakıldığında özellikle camilerin ve dini motifleri yansıtan eserlerin yer aldığı ve bunun hemen çevresinde de kent ekonomisini oluşturan ticari unsurların bulunduğu, çeperlerinde ise iskân ünitelerinin konuşlandığı görülmektedir. Osmanlı kent merkezinde oluşan ekonomik değerler ile kentsel rantın kamuya aktarımı sağlanmıştır. Böylelikle devlet her zaman güçlü olmuş, devlet dışında şahıslar ve topluluklar güç bakımından devletten üstün olamamışlardır. Günümüzde ise kentsel rantın kentliye artı değer olarak dönmediği, bunun yerine şahısların kentsel ranttan zenginleştikleri görülmektedir.

Osmanlı'da şehrin oluşumunda teşkilatlanmanın bir başka unsuru da vakıflar. Vakıflar, şehre ve şehirliye hizmet ediyor. Bu hizmetlerin yerine getirilmesi için gerekli maddi gelirin kaynağı şöyle sağlanıyor: Her şehrin kapladığı yüzölçümün % 15'i kadar bir alan, şehrin merkezini oluşturuyor. Merkez oluştuğunda, ticari hayatın burada ürettiği artı-değer ortaya çıkıyor. Bu değer şehir var olduğu için oluşuyor. Dolayısıyla artı-değer şahıslara değil, şehre geri dönmesi için vakıflara mal ediliyor. Şehir merkezindeki yapıların hepsi vakıflara ait. Burada teşekkül eden ve vakıfların elinde toplanan artı-değer vakıflar tarafından şehirliye hizmet, sosyal donanım ve alt yapı olarak geri döndürülüyor. Osmanlı şehrinde üst irade başka bir şey daha emretti:



“Ticaret yalnız burada, mahalle merkezlerinde yapılır” Mahalle merkezlerindeki dükkanların sahipleri de gene vakıflardır; kişiler değil. Şehrin camileri, mescitleri, hamamları da vakıflara aittir. Bu toplumsal müesseselerin dışındaki görev ise evlerden, ikamet alanlarından oluşur. İkamet alanlarında her aile kendi çocuk çocuğunu barındıracak bir ev yapma hakkına sahiptir; köşe dönmek için apartman yapma hakkına sahip değildir. Tabi böyle olunca şehirlinin aklının kenarından “evimi yıkayım da apartmana dönüştüreyim” diye bir şey geçmiyor [Cansever, 2013a].

Tarihi gelişim süreci içinde kent meydanlarının açık alan olarak ekonomik işlev etkinliğinin günümüz modern kentlerinde azaldığı da gözlenmektedir. Süreç içerisinde ticaret politikalarında yaşanan değişimler, açık kamusal alanlarda gerçekleşen ticareti azalmakta ve kentlilerin kapalı alışveriş merkezlerine yönelmelerine neden olmaktadır. Bu alanların yapısı ise kent halkının sosyalleşmesi için gerekli koşulları sağlamamakla birlikte kentliyi doğal ve tarihi yapıdan da koparmaktadır.

Meydanların çevresinde yer alan ticari işletmeler ekonomiyi geliştirmenin yanı sıra insanları kentsel mekâna çekerek sosyal ilişkilerin gelişmesine katkıda bulunurlar. Aynı zamanda bu işletmeler kullanıcıların meydana gerçekleşen aktiviteleri izlemesine de olanak sağlamaktadır. Örneğin birçok meydana yer alan yapıların zemin katı kafe veya restoran olarak kullanılmaktadır. Bu sayede meydan kullanıcıya yeni bir vitrin sunarak meydana olup bitenden haberdar olmasını sağlar.

Ayrıca genellikle araç trafiğine kapalı olan meydanlar, pazarların ve panayırınların gerçekleştiği kamusal mekânlardır. Yaya kullanımının sürekliliğinin sağlanmasıyla birlikte ticari aktivitelerinde gerçekleşmesi kolaylaşmaktadır.

### **2.2.2. Ulaşım İşlevi**

Meydanlar, çoğunlukla ulaşım sistemlerinin kesiştiği, yayaların yoğun olarak ulaştığı ve dağıldığı alanlar olduğundan, meydana erişilebilirlik son derece önem taşımaktadır. Ulaşım işlevi, meydanın gelişim süreci nasıl olursa olsun, meydan özelliğinin en önemli tamamlayıcı unsurudur.

Rönesans'ın ilerleyen dönemlerinde açılan geniş yol ve bulvarlar, oluşturulan kentsel vistalar kent estetiğine olduğu kadar ulaşımaya yönelik de belirleyici olmuştur. Böylece, erken Ortaçağ'ın yüksek yapılı, dolambaçlı yollarla belirginleşen kentsel doku estetiği yerini gösterişli yapı, bulvar ve vistalarla simgelenen estetik anlayışına

bırakmıştır. Barok döneme gelindiğinde geniş bulvar ve vistalar kentsel mekânın daha belirgin öğeleri haline gelmiş, radyal yol düzenleri kentsel dokuya yansımıştır [Erdoğan, 2006].

20. yy. öncesinde kent merkezine açılan geniş yollar ve bulvarlar ile geniş açık alanlar, 20.yy da gerek artan nüfus ile kent merkezindeki yapı yoğunluğunun artması, gerekse motorlu taşıt sayısındaki artışlar nedeni ile yerini dar yollar ve daha dar açık alanlara bırakmıştır.

20. yy.da dünyada yaşanan teknolojik gelişmeler doğrultusunda ulaşım yönünde de olumlu ve olumsuz gelişmeler olmuştur. Araç sayısının artması yeni yolları, köprüleri, otopark alanlarını gündeme getirmiş, kent ulaşım şeması mevcut tarihi meydanların yok olmasına ya da yeni meydanların oluşumuna engel olmuştur. Otomobile yönelik tasarım, Rönesans’la başlayan “meydanlara ulaşan yol” kurgusunun estetik yanını anlamsızlaştırmıştır. Bu sayede doğal yaya ulaşımından mahrum kalan meydan eski işlev ve anlamını yitirmiştir.

Kentsel nüfusun fazlalaşması ve taşıt sahipliliğinin de artması ile trafik sorunu, kentsel sorunların en önemlilerinden birisi haline gelmiştir. Özellikle ülkemizde kent içi toplu taşıma sistemlerinin etkin bir şekilde oluşturulmaması, araç sahipliliğinin özendirilmesi ve etkin bir ulaşım planlaması yapılamaması nedeniyle araç trafiği, kent merkezini yoğun bir şekilde işgal etmektedir. Kentsel meydanları bölerek geçen araç yolları, mekândaki hareket serbestliğini büyük ölçüde kısıtlamaktadır. Meydanlardan geçen akslar genişletilerek birer ana arter durumuna getirilmiş; otobüs durakları, metro istasyonları gibi ulaşım elemanlarıyla da mekân mümkün olduğunca kısıtlanmaya çalışılmıştır. Ankara Kızılay Meydanı'na bakıldığında, yıllar içinde araç yolunun gitgide genişlediği ve mekânı daha çok kullanmaya başladığı görülür. Ayrıca, metro istasyonları ve bunların havalandırmalarıyla mekân daha da daralmıştır. Bunlara ek olarak, kaldırım kenarlarına ve refüjlere konulan bariyer, zincir, su elemanları gibi engeller; yaya sirkülasyonunu belli doğrultulara hapsetmektedir [Bilgihan, 2006].

Meydanların kent içi ulaşım şeması içindeki rolüne baktığımızda; kentlinin toplanma ve dağılma noktası olarak üstlendiği fonksiyon nedeni ile tüm ulaşım işlevlerinin bir entegrasyon odağı – merkezi olduğunu söyleyebiliriz. İstanbul Taksim Meydanı’nda; karayolu (otobüs – minibüs ve lastik tekerlekli araçlar), raylı sistemler (Levent – Taksim Metrosu) ile deniz yolu (Taksim – Kabataş Füniküler

Sistemi) ulaşımının birbirleri ile entegre olduğu ve bu entegrasyonun Taksim Meydanı ev sahipliğinde gerçekleştiği görülmektedir.

### 2.2.3. Kültürel ve Sosyal İşlev

Kent içinde sınıfı, kökeni, siyasi düşüncesi, dini inançları ne olursa olsun insanlar sosyal hak ve özgürlüklerini, hayata ilişkin taleplerini dile getirdikleri, ortak bir dayanışma ile toplumsal direnişi sergiledikleri kentsel alanlar, meydanlardır.

Açık kentsel mekânların en önemli fonksiyonu binaların arasında bir sosyal hayat (doku) yaratmaktır. Bu sosyal hayat birden fazla insanın kamusal bir mekânda bir arada olmasıyla, insanların birbirleriyle iletişim kurup sosyalleşmesini sağlar ve ortak bir kimlik oluşturur. Bu sosyal doku; oynayan çocukları, kutlamaları, konuşmaları, toplu eylemleri ve pasif iletişimi görmeyi, duymayı içermektedir. İnsanlar insanların olduğu yere gelirler [Bilgihan, 2006].

Kentsel yaşam içinde sosyal ilişkiler için bir platform oluşturan meydanlar, sınıf, etnik köken, yaş ve cinsiyet ayrımı olmadan kentte yaşayan farklı insanların bir araya gelebildiği ve iletişim kurabildiği alanlar olması açısından toplumsal yaşamın oluşması için gerekli bir unsurdur. Meydanlar, insanların kendilerini, diğerlerini ve çevresini keşfedebilme olanağına, farklı düşüncelerin tartışılması için bir zemin oluşturulmasına ve kentsel yaşam içerisinde taşıdığı politik rolüyle demokrasinin gelişimine de katkı sağlamaktadır [Şahin, 2006].

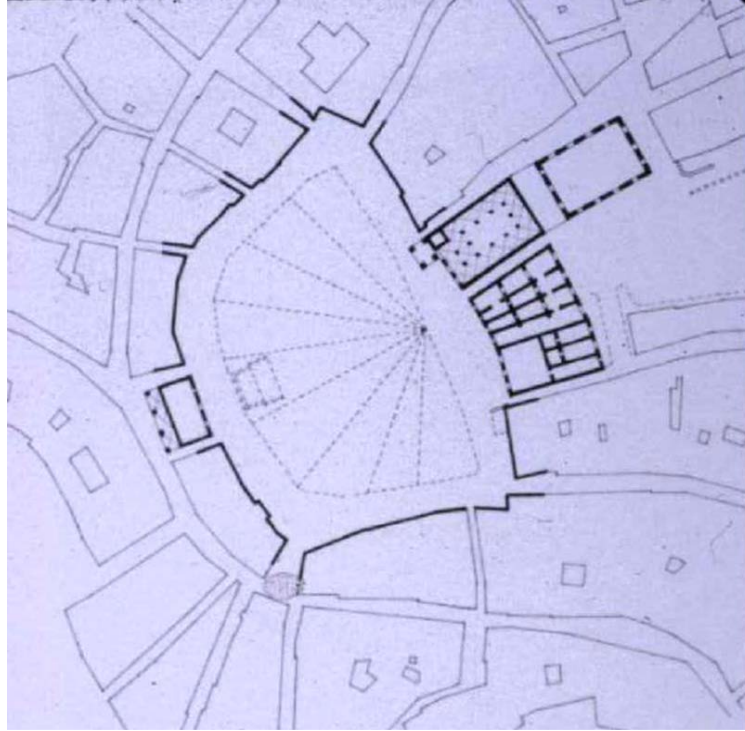
Meydanların genel karakteristikleri aşağıdaki şekilde sıralanabilir:

- Meydanlar sosyal katılım için uygun ortamlar doğururlar ve bir arada olma, öğrenme imkânı sağlar.
- Katılımda etkin bir zemin hazırladığı için sosyal organizasyonların kurulmasının mümkün kılar.
- Bir arada bulunma, bilgi geçişini sağladığından paylaşılan bilginin artmasına yol açar.
- Paylaşılan mekânlar, zevkli ortamlar oluştururlar.
- Sokak ve meydan eğlenceleri katılımcıları, toplumsal olma arzusuyla birleştirir ve çeşitli aktivitelerin yer aldığı sosyal atmosferin oluşmasını sağlar.

- Bir meydan, politik gösteriler için de etkili bir zemin niteliği taşır. Meydanlar, toplumu bilgilendirmeyi amaçlayan politik katılımlarla düşüncelerin paylaşımı ve tartışılmasında uygun zemin sağlayabilir [Şahin, 2006].

Tarihi sürece bakıldığında; organik yapıya sahip Ortaçağ kentlerinde kent içi yolların açıldığı meydanlar, Roma forumlarında olduğu gibi belirli bir geometrik biçime sahip değildir. Meydan ya dini yapıların (kiliseler) çevresinde ya da feodal hükümdarın şatosunun yakınında yer almıştır. Meydanın ortasında bazen çeşme, heykel gibi elemanlar bulunmuştur ancak, bu elemanlar anıtsal büyüklüğe ulaşmamıştır. Ortaçağda meydanlar devasa yapılar yerine insan ölçeğinde, makul büyüklükteki mimari elemanlarla çevrili mekânlardır [Şahin, 2006].

Ortaçağ meydanlarında, yöneticinin halkla bütünleşmesini sağlamak için bayramlar ve festivaller kutlanmış, dini törenler ve tüm insanların izleyebileceği cezalandırmalar yapılmıştır. İnsan gereksinimlerine cevap veren toplanma alanları olarak Ortaçağ meydanı, dini ve dünyevi işlerin bir arada gerçekleştiği kentsel açık alanlardır [Giritlioğlu, 1991]. Floransa'daki Duomo Meydanı, Siena'daki Piazza del Campo ve Floransada'ki Signoria Meydanı Geç Ortaçağ meydanlarına örnek teşkil etmektedir. (Resim 2. 2, 2. 3), [Web 2, 2015] ve (Resim 2. 4), [Web 3, 2015].



Resim 2.2: Piazza Del Campo'nun planı.





Resim 2.3: Piazza Del Campo'nun uydu fotoğrafı.



Resim 2.4: Piazza Del Campo (İtalya).

Antik çağın mimarisinden etkilenen, Rönesans mimarları, kent meydanı düzenlemelerinde kapalılık özelliğini kullanmışlardır. Ortaçağın meydanlarındaki, tek bir binanın hakimiyeti özelliği yok olmuş, mekânsal düzen ve yapı cepheleri arasında birlik ve uyum sağlanmıştır. İnsanları meydanlara doğru çekmek ve özellikle kapalı meydanı organize etmek amacıyla, çeşme veya su gibi öğeler kullanılmıştır [Sala, 2009].

Ortaçağ kentinin tersine Barok dönem kenti, barındırdığı ayrıcalıklı sınıflara özel servisler sunmaya başlamış, Barok dönem meydanı kentin ayrıcalıklı sınıfına hitap eden bir kent mekânı haline gelmiştir. Bir başka deyişle Barok Meydan kentin bütün sakinlerine yönelik değildir; seçici bir tavırla oluşturulmuştur. Kentin başlıca bölgelerini kontrol eden ve uygun bir atmosferde birbirine bağlayan dönemin meydanı, bir anlamda kent içinde sarayın avlusunun bir uzantısı haline gelmiştir. Bununla beraber Ortaçağ etkisinin olabildiğince hissedildiği kent kesimlerindeki meydanlar halkın sade kesiminin toplandığı meydanlar olarak varlıklarını sürdürmüştür [Tayşi, 2006].

Türk-İslam kentlerinde ise İslamiyet'in temel kaidelerinin kentleri biçimlendirdikleri görülmektedir. Namaz ibadeti biçimlendirici kuralların başında gelmektedir. Namaz ibadetini toplu olarak (cemaat) gerçekleştirmeyi önemli kılan kurallar, kent meydanlarında bulunan camilerde (Resim 2.5) [Web 4, 2015] ve (Resim 2.6) [Web 5, 2015] toplanmayı, toplumsal iletişimde camileri ve yakın çevresini merkez olarak belirlenmesine etken olmuştur. Türk-İslam kentlerinde, kent merkezi veya mahalle merkezinin olmazsa olmaz en önemli öğesi, camilerdir [Sezer, 2010].

İlahi, mutlak erdemin yaşandığı yer olan camilerin, ticaret yapıları, hamamlar ve medreselerle beraber oluşturduğu merkezin kalıcı odak olmasından hareket edilerek, şehri bu odak noktalarının etrafında, mahalleler ve mahallelerin bütünlüğü olarak geliştirme erdemi, Osmanlı'da bütün insanlığa örnek teşkil edecek bir şehir kültürü meydana getirmiş bulunmaktadır [Cansever, 2013a].

Türk -İslam kentlerinin merkezinde yer alan caminin etrafında sokak sokak veya bölüm bölüm işlevlerine göre ayrılmış çarşılar yer almıştır. Şehrin dış kesimlerine hayvan, at ve kağrı pazarları yerleştirilmiş, konut bölgesi iş bölgesinin bitişiğinde ve sosyal tabakalara göre ayrışma olmaksızın konumlanmıştır. Sadece etnik ve dini olarak farklılaşmanın olduğu görülmektedir.





Resim 2.5: Sultan Ahmed Meydanı.



Resim 2.6: Bayezid Meydanı.

## 2.2.4. Rekreasyon İşlevi

Kentlilerin kendilerini ifade etmeleri için ev sahipliği yapan, bireyin karakter yapısının gelişmesine ve hedeflediği başarıların gerçekleşmesine de yardımcı olan meydanlar, kentlinin boş zamanlarında, eğlence ve spor amacı ile gönüllü olarak katıldıkları faaliyetlere de olanak tanımaktadırlar. Kentsel rantın da baskısı altında kalan yoğun yapılaşma, kentte yaşayanları daha fazla açık alana ihtiyaç duymaya zorlamaktadır. Kentliler küçük, ışık almayan, sağlıksız yapılarından çevresinde dinlenebileceği, yürüyebileceği, kısacası nefes alabileceği alanların varlığına daha fazla ihtiyaç hissetmektedir. Meydanlar, toplanma, dağılma ve kentin odağı olması yanında süreç içinde yerine getirdiği dinlenme işlevi ile kentlerin en önemli bölümlerinden biri olma özelliklerini her dönemde sürekli korumuş, motorlu taşıtların ortaya çıkıp hızla artması, açık, yeşil alanların azalması, ayrıca kentte yaşayanların rekreasyon ihtiyaçlarının giderek çoğalmasıyla önemleri bir kat daha artmıştır.

Metropolitan alanların odak noktalarında ve ana arter yolların çevresinde giderek artan yapı yoğunluğu görülmektedir. Konut ve çalışma alanlarının oluşturduğu yoğun yapı alanlarından kentsel açık alanların giderek azaldığı ya da yok oldukları görülmektedir. Bu yoğun yapılaşma içinde kentlinin rekreasyonel gereksinimlerine hizmet eden, onların güven içerisinde rahatça hareket etmelerine olanak sağlayan meydanların, kent içi yeşil ve açık alanların bir parçası olarak günümüzde önemi artmış, planlı olarak kente kazandırılmaları zorunlu hale gelmiştir [Altınçekiç, 2000].

Şehir inşa ve işletme ekonomisi açısından önemli bir hususun aile fertlerinin, yaşlıların ve çocukların tabiat ile yoğun temasını sağlayan evlerin arka ve yan bahçelerinin meydana getirdiği yeşil kümeleridir. Evlerin tabiat ile bütünleşmesi, mahrem bölgelerini oluşturan arka bahçelerin bir araya gelmesiyle, her türlü bakımı ev sahipleri tarafından sağlanan ve ev halkına meyve ağaçları ve çiçek v.s. yetiştirme imkânı veren, bugün Batılı şehir planlamasında adına “pasif yeşil alan” denen bu alanların, kullanıcılarına “aktif yeşil alan” denilen yerlerden kat kat daha fazla hizmet verdiği ve aynı zamanda Belediyelere şehrin yeşil alan yatırım ve bakım harcamalarında çok önemli tasarruflar sağladığı da bilinmektedir [Cansever, 2013b].

Osmanlı şehirlerinde evlerin arka bahçeleri ile oluşan yeşil potansiyelinin nispeten küçük ölçülü meyve ağaçları ve çiçeklerden oluşan bir dokusu



bulunmaktaydı. Buna karşılık, mahalli meydanlar ve kent merkez alanlarında camilerin çevrelerindeki ulu çınarlar, cami yakınlarında önemli kişilerin defnedildiği hazirelerdeki serviler peyzajı tamamlamaktaydılar. Şehirlerin çevresinde, şehrin beslenmesini sağlayan kıymetli tarım alanları, bostanlar, bağlar, zengin meralar ve hayvancılık alanları, okmeydanı ve bayram yerleri, pek çok defa şehre özellik katan, şehrin çeşitli bölümlerini birbirinden ayıran dere boyları ve mesire yerleri Osmanlı şehirlerinin ayrılmaz parçalarını oluşturmuşlardır. Ulu çınarların yanında yer alan önemli abideler, özel mimari değerleri ve kalıcı nitelikleri ile şehrin uzaklardan fark edilen odak noktaları olmuş, bu asli odak noktaları her fırsatta şehrin ana yollarının ve mahalle içi yolların verdiği imkânlar ile şehirlinin ilgi alanı haline gelmiştir. Şehrin her noktasından görülebilen bir tepe, bir ağaç grubu, bir mescit/minare veya önemli bir abide; ev gruplarının arasından fark edilerek şehri yaşayan herkese, her an nerede olduğunu anlama fırsatı verir [Cansever, 2013b]. Özellikle yoğun yapılaşmalara sahne olan metropollerde, kentte yaşayanların açık alan ihtiyacının arttığı gözlemlenmektedir. Kentli, mesai saatlerindeki yemek molalarında bina dışında açık alana çıkmakta, özellikle de hafta sonları gerek dinlenmek, gerekse de fuar, panayır vb. törenlere katılmak veya sosyal bir etkinliği yerine getirmek için kentlerdeki açık alanlara ve/veya varsa meydanlara yönelmektedir. Bu nedenle meydanlarda, insanların dinlenme ve eğlenme işlevlerine cevap veren ünitelerin ve kentsel mobilyaların iyi planlanması, yaşlılar ve engelliler için de özel kent mobilyalarının ve yeşil alanların tasarlanması gerekmektedir.

### **2.2.5. Meydan İşlevlerinin Değerlendirilmesi**

Kent kimliğinin oluşumunda etken olan meydanların üstlendiği işlevler başlıklar altında değerlendirilmiştir.

- **Ekonomik İşlev:**

- Meydanlar kentin ekonomik anlamda artı değer unsurlarının ekonomiyeye kazandırıldığı ilk çıkış alanlarıdır.
- Kent meydanları kendi bünyesinde veya yakın çeperlerinde bulunan gelişme alanlarında sanayi ve küçük sanayi, ticaret ve hizmet sektörlerine yönelik üniteleri barındırırlar.

- Meydan etrafındaki yapıların zemin ve bodrum katlarında ticaret, üst katlarında ise hizmet sektörüne yönelik geliştiği görülmektedir.

• Ulaşım İşlevi:

- Meydanlar gerek taşıt ulaşımında gerekse yaya ulaşımında kent içi toplanma ve dağılma noktalarında kentin odağını oluştururlar.

- Kent meydanları "odak noktaları" olması sebebiyle kent içi servis yollarının ve kent transit yollarının kesiştiği noktalarda yer almaktadır.

- Meydanlar kara, hava, deniz ve raylı sistemlerin entegrasyonuna ev sahipliği yapar. Kent meydanlarıyla kentin diğer fonksiyonları arasındaki yaya - taşıt ulaşım ağları, planın öncelik sırasına göre önem arz eden ilkelerindedir.

• Sosyo-Kültürel İşlev:

- Kent meydanları, buluşma noktası, ekonominin odağı, ulaşım alternatifleri özelliklerini bir arada bulundurması ile kültürel ve sosyal işlevlerin önemini arttırmaktadır. Kent meydanlarında sosyo-kültürel faaliyetler (toplantı, ulusal-kentsel önemli günlerin kutlanması, festival, geleneksel törenler, geçit ve yürüyüşler, açık fuar ve panayır vb.) ile tiyatro, sinema, halk evi, semt konakları ve bilgi evi gibi yapılar bulunmaktadır.

• Rekreasyon İşlevi:

- Kent meydanları içinde yer alan park ve dinlenme alanları kentliler için çekici alanlardır. Kentliler dinlenmenin yanı sıra eğlence faaliyetlerini de bu alanlarda gerçekleştirirler. Meydanda yer alan tarihi, doğal, kültürel öge ve binaların ön plana çıkarılması kentlinin ziyareti için önem taşımaktadır.

### **2.3. Yeniden İşlevlendirme Kavramı**

Tarihi kent dokularının, süreç içinde göç, doğal nüfus artışı ve teknolojik gelişmelere cevap veremediği görülmektedir. Bu nedenle tarihi kent kavramı ışığında koruma-kullanılma ilkeleri dikkate alınarak tarihi kentler için yeniden işlevlendirme unsurlarının birlikte değerlendirilmesi gerekmektedir.

Yeniden işlevlendirme kavramı genel olarak, eskiyen – köhneleşen, özelliğini yitiren, çağın koşullarına uyum sağlayamayan yapı varlığının yeniden kazanımı için

yürütülen faaliyetler olarak tanımlanabilir [Kul, 2009]. Yeniden işlevlendirmeye sebep, öncelikle yapı varlığının kullanılmaması ya da arzu edilen seviyede ilgi görmemesidir.

Kentsel ölçekte yeniden işlevlendirme eskiyen, teknolojik gelişmeler nedeniyle işlevselliğini yitiren kent meydanlarında da uygulanabilmektedir. Kentin idarecileri, yönetime geldiklerinde genellikle ilk iş olarak kent meydanlarını yenilemek, yeniden işlevlendirmek için uğraşırlar. İlk siyasi söylemlerini, kentle ilgili ilk vaatlerini bu meydanlarda verdiklerinden belleklerinde kent meydanı özel bir öneme sahiptir. Ancak yeniden işlevlendirme ile yapılan köklü, zorlayıcı değişiklikler çoğu zaman kent hayatına olumsuzluk olarak yansımaktadır. Özellikle tarihi dokuya verilen zararların geri dönüşü bulunmamaktadır.

Kentin tarihi dokuları için hazırlanan yeniden işlevlendirme amaçlı proje ve uygulama çalışmaları, tarihi dokuyu iyi etüt etmeden ve gerekli mesleki uzmanların katılımı sağlanmadan yapıldığında, çoğu zaman tarihi kent dokularına zarar vermiştir. Kentsel yaşam kalitesini iyileştirmek, kent ekonomilerine katkı sağlamak için, işlevini yitirmiş ama kimliklerini koruyan tarihi yapı ve çevresinin, özelliklerine uygun bir işlevle yeni sürdürülebilir ekonomik dinamiklerin yaratılması ile bölgenin kentsel dokuya geri kazandırılmasına ve kentsel ekolojik sistemlerin oluşumuna katkı sağlayan rasyonel bir koruma yöntemidir [Kul, 2009].

Kent makroformu içinde yeniden işlevlendirme ilkeleri yapı ve alan ölçeğinde ele alınması gerekmektedir. Yapı ölçeğinde ele alınacak kriterler; tek bir yapı ya da yapı gurubuna odaklı kriterler olup, yapının mimarisi, taban oturumu, yüksekliği, çatı şekli, parseldeki konumu gibi etkenlerin değerlendirilmesi sonucunda alınacak kararlar ile yapı ve çevresinin birlikte değerlendirilmesi gerekmektedir. Alan ölçeğinde işlevlendirme ise; alanın büyüklüğü, konumu, nitelikleri, fiziki durumu, alan ve etkileşiminde bulunan çevresindeki yapı adaları, mimari elemanlar, sanatsal öğeler, doğal yapı gibi çok sayıda verinin bir arada değerlendirildiği projelerden oluşmaktadır.

### **2.3.1. Yeniden İşlevlendirilen Meydan Örnekleri**

Bu bölümde Dünya’da ve Türkiye’de tarihi kent dokusu içinde yer alan meydanlarda gerçekleştirilen yeniden işlevlendirme uygulamaları incelenerek genel bir değerlendirme yapılmıştır.

- Kopenhag Örneği (Danimarka):

1880' li yıllarda Kopenhag kentinin kamusal yaşamının merkezini ana alışveriş sokağı olan Stroget oluşturuyorken, ancak 1950 ve 1960'lı yıllarda otomobiller tamamen kenti sarmış, Stroget'in canlı ruhunu yok etmiştir. 1954 yılında Kopenhag'da bulunan Gammeltorv ve Nytorv Meydanları otopark olarak kullanılmaktaydı (Resim 2.7) [Yıldırım, 2010].



Resim 2.7:1954 yılında Gammeltorv ve Nytorv Meydanları.

Kopenhag, 1950'lerde özel araçların büyük ölçekli istilasından kısa bir süre sonra yayalar için daha iyi koşullar sağlamak üzere çaba gösteren kentlerin başında yer almıştır. Yeniden düzenlenen bu meydanlar kentin sevilen toplanma noktaları haline gelmiştir (Resim 2.8) [Yıldırım, 2010].

1962 yılında Kopenhag'da ilk olarak sokak ve meydanların yaya güzergahı haline dönüştürülmesi gerçekleştirilmiş, kentsel mekânlardaki bu ilk iyileştirmelerden sonra çok sayıda sokak ve meydan yaya kullanımı için dönüştürülmüştür. 1968 yılında yaya yolu haline getirildikten 6 yıl sonra Stroget (Avrupa'daki ilklerden biri) bir kez daha kentin kalbi haline gelmiştir. Kopenhag kent merkezi günümüzde 1962 yılına göre 3 kat daha fazla insan tarafından kullanılmaktadır [Web 6, 2015].



Resim 2.8: 2006 yılında Gammeltorv ve Nytorv Meydanları.

- Trafalgar Meydanı Örneği (İngiltere):

Londra'nın en hareketli ve bilinen kamusal alanlarından biri olan Trafalgar Meydanı, 1805 yılında Trafalgar savaşının anısına yapılmış, günümüzde politik toplantılar, yeni yıl kutlamaları, sivil toplum örgütlerinin çalışmaları gibi çeşitli aktivite ve organizasyonların yapıldığı bir odak noktası haline gelmiştir. Trafik yollarıyla çevreli bir ada gibi düzenlenen Trafalgar meydanında, yaya geçişleri ve meydanla kentlinin ilişkisi engellemiştir. Bu düzenleme hem meydanın tarihi önemini ve özelliğini yitirmesine neden olmuş hem de kentlilerin ve turistlerin meydanı kullanma eğilimini azaltmıştır [Kayalar, 2006].

Trafalgar 1746 ile 1830 yılları arasında üç ana arter yolun kesiştiği bir kavşak meydanı görünümünden 1845-1862 yılında yeniden planlanarak, meydanın kuzeyinde bulunan ulusal sanat galerisi ile sınırını oluşturan yol güzergahı iptal edilmiş, meydan oluşumunu sağlamak için bir çok bina yıkılmış, meydanın ortasına büyük bir anıt (Amiral Nelson Anıtı) yerleştirilerek yeniden düzenlenmiştir.

Meydan kavşak görünümünden, yeni yıl kutlamaları ile ulusal ve uluslar arası organizasyonlara ev sahipliği yapan yeni işlevine sahip olmuştur.(Resim 2.9) [Web 7, 2015 ] ve (Resim 2.10) [Web 8, 2015].



Resim 2.9: Trafalgar Meydanı yeniden düzenlenmesine ilişkin süreç soldan sağa sırası ile 1746, 1799, 1830 yılları.



Resim 2.10: Trafalgar Meydanı yeniden düzenlenmesine ilişkin süreç soldan sağa sırası ile 1862 ve 2012 yılları.

Mekânın tüm yayalar tarafından kolay erişilebilir olması, meydanın tüm mekânlarının belli ölçüde kullanılmasının sağlanması, meydanın Londralılar ve ziyaretçiler tarafından günlük kullanımının sağlanması meydana yeterli mekânların yer alması için kentsel dönüşüm projesi hazırlanmıştır. Bu projenin diğer hedefleri arasında meydanın ana kamusal alan olarak düzenlenmesi, bina, heykel ve boş



alanlarla mekânsal organizasyonunun kurulması ile mekânı eğlenceli ve kullanabilir kılmak ve tarihi çevrelerin kalıcı çağdaş kentsel aktivitelerle donatmak da yer almaktadır. Proje örgütlenme modelinin kurulmasında kamu ve özel sektör ile sivil toplum örgütleri birlikte rol almışlardır. Trafalgar meydanındaki araç trafiği ve yaya akışı arasındaki sorunların çözülmesiyle, mekânın sosyal amaçlı aktiviteler açısından kullanılabilirliğini arttırmak projenin temel hedefi olmuştur(Resim 2. 11) [Web 9, 2015], [Şişman ve Kibaroglu, 2009].



Resim 2.11: Günümüzde Trafalgar Meydanı.

• Bursa Örneği:

Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından 2007 yılında başlanan Emir Sultan Kentsel Dönüşüm Projesi kapsamında restore edilen Emir Sultan Hamamı ve Emir Buhari Tekkesi'nin sosyal tesis olarak hizmet vermesi planlanmış, trafiğin yer altına alınmasıyla ortaya çıkarılan yaklaşık 4 bin metrekarelik meydan, bölgenin buluşma noktası olmuştur. Yerli ve yabancı turistler tarafından en çok ziyaret edilen mekânların başında gelen Emir Sultan'a değer katan proje kapsamında restorasyonu yapılan Emir Sultan Hamamı ve Emir Buhari Tekkesi'ne sosyal tesis fonksiyonu verilmiştir [Web 10, 2015],(Resim 2.12), [Web 11, 2015].



Resim 2.12: Bursa Emir Sultan Meydanı.

- Ankara Örneği:

Hamamönü, Türkiye Cumhuriyetinin kuruluşundan sonra devlet yönetiminde görev alan yöneticilerin iskan amaçlı yerleştiği, aynı zamanda İstiklal Marşı'nın da yazarı olan şairimiz Mehmet Akif Ersoy'un da evinin bulunduğu tarihi bir bölgedir. Ankara'nın en eski yerleşim bölgesi olan ve Cumhuriyetin kuruluş değerlerini taşıyan ancak süreç içinde köhnelmeye başlamış çöküntü alanı durumunda bulunan Hamamönü'nü tekrar canlandırmak ve Ankara'da bir turizm merkezi haline getirmek için proje çalışmaları yapılmıştır.

Restorasyon çalışmalarından sonra hem turistik, hem de tarihi bir mekâna dönüşen Hamamönü'nde çalışmalarını sürdüren Ankara, Altındağ Belediyesi, Çelebi Mehmet Cami önünde bulunan alanı meydan olarak düzenleyerek, meydanın çevresindeki tarihi yapıları da restore etmiştir [Web 12, 2015].

Hamamönü, Sakarya Mahallesi, Ulucanlar Cezaevi ile Ankara Kalesi civarında da yürütülen proje kapsamında yaklaşık 250 evin sağlıklaştırma ve restorasyon çalışmaları ile Mehmet Akif Ersoy'un evi ve İstiklal Parkı'nın yapımı da tamamlanmıştır [Web 13, 2015].

Proje kapsamında restore edilen 22 adet sivil mimarlık örneği yapının bulunduğu sokak bir "Sanat Sokağı" olarak düzenlenmiş, her bina farklı sanat dalları



ile uğraşan sanatçılara tahsis edilmiştir. Aynı bölgede restore edilen binalara kadın el ürünlerinin sergilendiği bir “Pazar Yeri”, “Mehmet Akif Ersoy Müzesi”, “Mehmet Akif Ersoy Parkı” düzenlemesi gerçekleştirilmiştir.

Proje uygulaması ile eskiyen kent dokusu yeni işlevi ile bir turizm merkezi haline gelmiştir. (Resim 2.13) [Web 14, 2015] ve (Resim 2.14) [Web 15, 2015].



Resim 2.13: Hamamönü restorasyon sonrası görünüm.



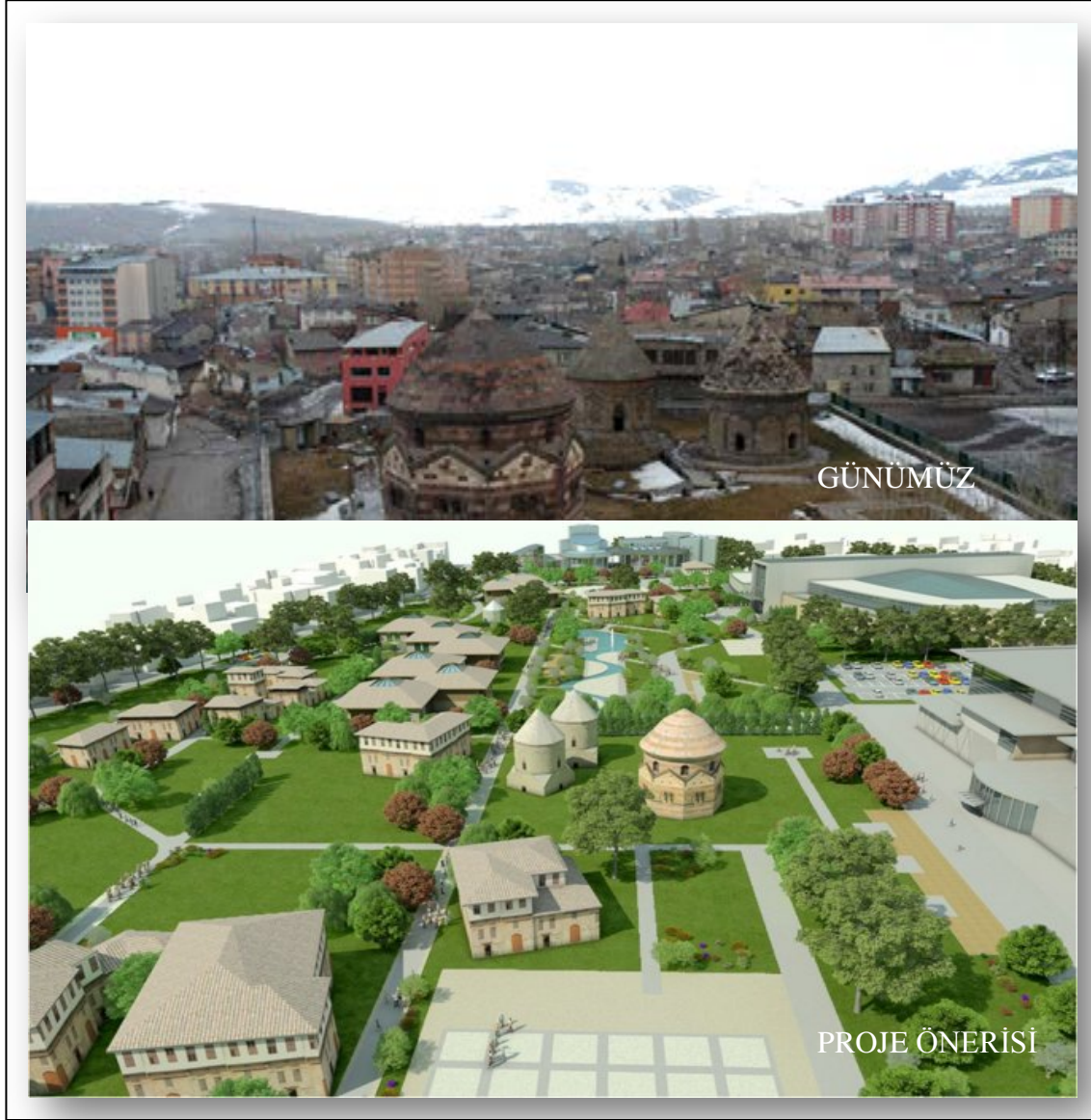
Resim 2.14: Sanat Sokağı, Hamamönü.

• Erzurum Örneği:

Anadolu Selçuklu mezar yapılarından olan Üç Kümbetler Erzurum'un tarihi yapıları arasında yer almakta ve turistlerin de yoğun ilgisini çekmektedir.

Erzurum'da bulunan Üç Kümbetler Çevresinin Yenilenmesi ve İyileştirilmesi Projesi ile Tarihi eserlerin etrafında bulunan gecekondular ve metruk binaların kamulaştırılması ve bu sayede bünyesinde bulundurduğu 25 adet tescilli ve 15 adet tescil gerektiren tarihi eser ve yapının ortaya çıkarılması, bu yapıların restore edilmesi, kamulaştırma sonucu üretilecek arsalarda çevre ve peyzaj düzenlemelerinin yapılması, geleneksel nitelik taşıyan yapıların kafeterya, el sanatları atölyeleri, butik oteller gibi yapılara dönüştürülmesi ve sosyal ve kültürel etkinlikler için kullanılacak mekânların oluşturulması amaçlanmıştır [Web 16, 2015].

Erzurum ili Sultan Melik Mahallesi'ni de içine alan Proje içinde yöresel yemekler, yöresel hediyelik eşyalar, üretimlerin sergileneceği sergi alanları, çocuk oyun alanları, eğlence salonu, sergi salonları, restoranlar, kafeler yer almaktadır. Ayrıca proje alanında yer alan kültür, eğitim ve kongre merkezinde folklor ve balo salonu, kapalı sergi salonu, fuaye açık sergi alanı, seramik – heykel atölyesi, ahşap atölyesi, orkestra salonu, el sanatları atölyesi, resim atölyesi, çocuk atölyesi, okul öncesi çocuk bölümü, derslikler, bilgisayar salonu, çocuk okuma salonu, nadir kitaplar salonu, kongre salonları, butik oteller, kent müzesi, oto park alanları yer almaktadır (Resim 2.15) [Web 17, 2015].



Resim 2.15: Erzurum Üç Kümbetler günümüz ve proje önerisi.

### 2.3.2. Meydanın Yeniden İşlevlendirilmesine İlişkin Değerlendirme

Süreç içinde yenileme ihtiyacı duyulan meydanların yeniden işlevlendirilmesi etkenleri başlıklar altında değerlendirilmiştir.

- Ekonomik Yönden Yeniden İşlevlendirme:

Kent meydanında bulunan ekonomik ömrü ile ekonomik faydasını yitirmiş; sanayi, küçük sanayi ve ticari ünitelerin kentsel dönüşüm - yenileme imar planlarıyla ve kentsel tasarım projeleri ile yeni işlevlerine dönüşümünün sağlanması ya da aynı

işlevde kalarak yapı stoğunun yenilenmesi, kente ve kent meydanına yeni ekonomik değerler katacaktır.

- Ulaşım Yönünden Yeniden İşlevlendirme:

Kent meydanında bulunan işlevlerin rasyonelliğini arttırmak amacıyla, araç - yaya ulaşımının toplama ve dağılma noktalarının ve özellikle meydanı besleyen servis yollarının ve otopark bağlantılarının yeniden planlanması ve meydanda kentlinin ziyaretlerini en konforlu şekilde yapabilecekleri yaya ulaşımının yeniden tasarlanması gerekmektedir.

- Sosyo-Kültürel Yönden Yeniden İşlevlendirme:

Kent meydanlarında bulunmayan sosyo-kültürel ünitelerin kent meydanında optimum alanda optimum büyüklükte planlanması gerekmektedir. Kent meydanında bulunan işlevselliğini yitirmiş yapı ünitelerinin yeniden projelendirilerek sosyal ve kültürel faaliyetlere uygun olarak yeniden işlevlendirilmesi gerekmektedir.

- Rekreasyon Yönünden Yeniden İşlevlendirme:

Kent meydanlarında bulunan açık alanların kentli için cazibesini arttırmak için tasarım projeleri ile park, dinlenme, eğlence alanları olarak yeniden işlevlendirilmesi gerekmektedir. Ayrıca o şehre ve meydana özgü kentsel mobilyaların yeniden tasarlanması, yeniden işlevlendirme unsurlarının ana ilkelerindedir.

- Kent Meydanında Bulunan Yapıların Yeniden İşlevlendirilmesi:

Kent meydanlarında bulunan eski eser yapılar ile işlevselliğini yitirmiş diğer yapıların analiz edilerek kent kültürü için meydana rasyonel bir biçimde kazandırılması gerekmektedir. Özellikle eski eser yapıların aslına uygun olarak kullanımı sağlanmalı ancak günümüz koşullarında uyum sağlanamadığı durumlarda eski eser yapıların kentin ihtiyaçlarına göre analiz edilerek yeni işlev kazandırılması kent meydanlarının tasarımında ana ilkelerden biridir.

### **3. ÜSKÜDAR ÇARŞI MEYDANI'NIN TARİHİ SÜREÇTE GELİŞİMİ ve DEĞİŞİMİ**

Üsküdar ilçesi tarihi süreçte bir çok medeniyete ev sahipliği yapmış, boğaz geçiş güzergahındaki konumu nedeni ile de saldırılara uğramıştır. Zaman zaman bu saldırılar, zaman zamanda yangın ve depremler nedeni ile büyük yıkımlarla yüz yüze kalmıştır. Üsküdar İskele ve çarşı meydanları da bundan nasibini almış ve ağır yıkımların üzerinden yeniden inşa edilmişlerdir. Cumhuriyet sonrası dönemde çarşı meydanı, özellikle iskele meydanının hemen gerisindeki konumuyla yayaların geçiş güzergahı olan tanımsız bir boşluk olduğu gözlenmektedir.

Üsküdar Meydanı'nın İstanbul Metropolü ve Üsküdar İlçesi içindeki konumu incelendiğinde, Üsküdar İlçesi'nin, İstanbul Metropolü'nün Anadolu Yakası'nda merkezi konumda olduğunu ve Üsküdar İskele Meydanı ile Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'nın da Üsküdar İlçesi'nin kalbi durumunda olduğunu belirtmek gerekmektedir. Metropolün Anadolu Yakası'nda; kara, deniz ve raylı ulaşım sistemlerinin birleştiği Üsküdar İlçesi, ulaşımında üstlendiği rolü nedeni ile gelecekte kentsel dönüşüm, yenileme ve yeniden işlevlendirme konuları ile yoğun olarak gündeme gelecektir.

Bu çalışmada Üsküdar İskele Meydanı ve Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı birbirlerinden işlevsellik, kapsam, kamu eliyle yapılan yatırımlar – geliştirilen projeler nedeni ile kesin çizgilerle ayrılmıştır. (Resim 3.1) [ÜBA, 2015]. Üsküdar İskele Meydanı; Marmaray, Üsküdar – Ümraniye – Çekmeköy LRT Hatları ile Anadoluray bağlantı hatlarına, deniz ulaşımına, boğaz hattı kara ulaşımına ev sahipliği yapmaktadır. (Resim 3. 2 ve 3. 3) [ÜBA, 2015]. Ancak bu alanda son 10 yıldır geliştirilen projelerdeki sürekli değişiklikler, proje aşamasının katılım eksikliğini, uygulama ile projelerin eşgüdümlü yürütülmediğini göstermektedir. Üsküdar İskele Meydanı'nda yaşanan tüm bu gelişmeler Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'nı da olumlu ya da olumsuz etkileyecektir. Üsküdar İskele Meydanı'nda yürütülen kamu kaynaklı projeler Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'nı da dönüşüm ve yenilemeye, yeniden işlevlendirmeye zorlayacaktır.







Resim 3.3: Marmaray Güzergahı İstasyonları.

### 3.1. Konumu

Üsküdar İlçesi, İstanbul'un güneyinde, Anadolu Yakası'nda yer almakta olup 35.7 km<sup>2</sup> büyüklüğe sahiptir. İlçenin Boğaziçi ve Marmara Denizi'nde kıyıları bulunmaktadır. (Resim 3.4 ve 3.5) [ÜBA, 2015].



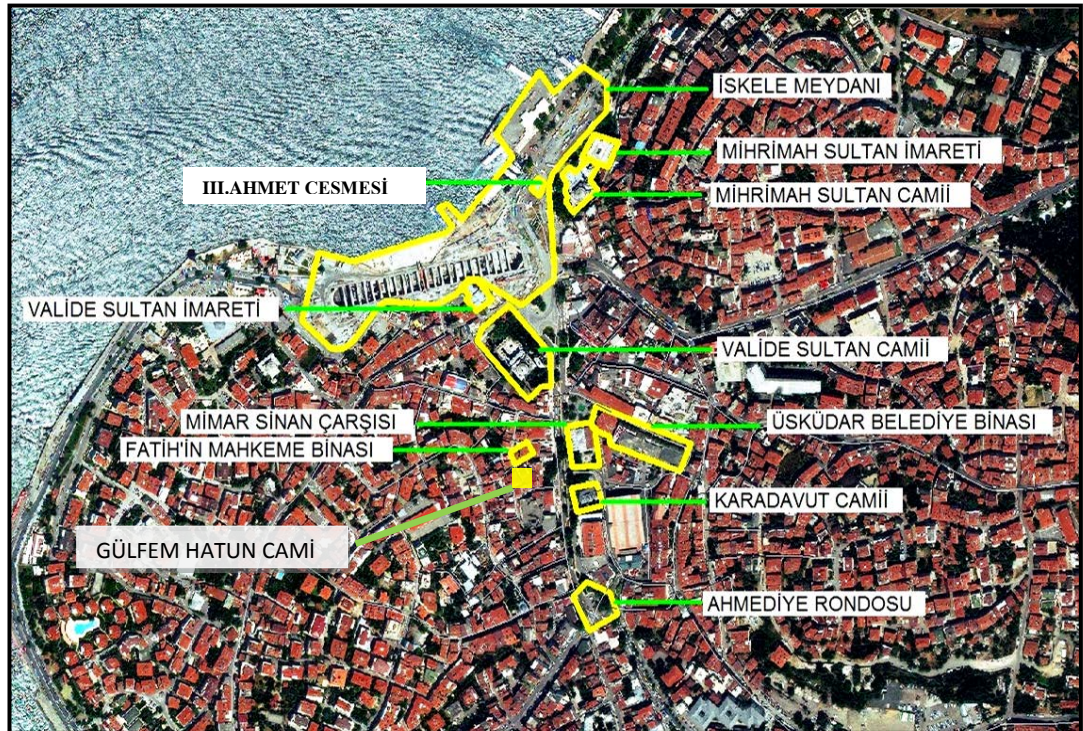
Resim 3.4: Üsküdar'ın İstanbul içindeki konumu.





Resim 3.5: Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı ile İskele Meydanı'nın Üsküdar İlçesi içindeki konumu.

Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı, Üsküdar İlçesi'nin kuzeybatı merkezi konumunda bulunmakta olup, kuzeyinde Üsküdar İskele Meydanı, güneyinde Ahmediye Kavşağı, doğusunda Üsküdar Belediye binası, Mimar Sinan Çarşısı, Kara Davut Cami ve iş merkezleri, batısında ise Valide Sultan Cami, Gülfem Hatun Cami ve iş merkezleri bulunmaktadır. (Resim 3. 6) [ÜBA, 2015].



Resim 3.6: Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı ve çevresindeki önemli yapılar.



### 3.2.Cumhuriyet Öncesi Dönem

Üsküdar Meydanı için yeniden işlev kazandırmaya yönelik öneriler sunabilmek için öncelikle meydanı iyi tanımak ve geçmişine ilişkin verileri analiz etmek gerekmektedir. Bu bölümde meydanın cumhuriyet öncesi, cumhuriyet dönemi ve günümüzdeki durumları incelenmiştir.

Üsküdar İskele Meydanı ile Tarihi Üsküdar Çarşısı Meydanı geçmişte kesin çizgilerle ayrılmadığı, iki meydanın da birbirleri ile bütünlük arz ettiği görülmektedir. Bu bölümde iki meydan ayrı ayrı değil birlikte Üsküdar Meydanı olarak ele alınmaktadır.

*“Üsküdar, M.Ö. 1000 yıllara uzanan bir tarihe sahip olup, erken dönem Üsküdar'ın oluşumu bölgede Fenikelilerin, biri Kalhedon (Kadıköy), diğeri Moda Burnu'nda olmak üzere iki liman kenti kurmaları ile başlar. O çağlarda Fenikeliler, şimdiki Salacak Sahili'ne doğru uzanan sığlık kısma büyük taşlar doldurarak bir mendirek oluşturmuşlar ve ticaret iskeleleri ile tersanelerini Salacak çevresinde kurmuşlardır. Yaklaşık 300 yıl sonra ise, Akalar'ın yönetimi altına giren Üsküdar'da, Anadolu'dan geçici olarak gelenlerin kalıcı iskânı yavaş yavaş kendini göstermeye başlamıştır.”<sup>1</sup>*

Üsküdar, Asya ile Avrupa arasında doğal bir su yolu olan İstanbul Boğazı'nın Marmara Denizi'ne açılan doğu kesiminde yer almaktadır. Yerleşmeye uygunluğu bakımından arazisinin yapısı ve rölyefi, iklimi, bitki örtüsü, doğal zenginlikleri ve İstanbul Boğazı'nın kıyısında yer alması Üsküdar'ı tarihin eski dönemlerinden beri önemli yerleşme merkezi haline getiren unsurlar olmuştur. Osmanlı döneminde Boğaz'ın Anadolu Yakası'nın en önemli yerleşim merkezlerinden biri haline gelen Üsküdar, XVI. ve XVIII. yüzyıllar arasında, Osmanlı ordusunun Asya yönüne yapılan seferlerin başlangıç noktası olarak Boğaz'ın en hareketli noktası konumundadır. Diğer taraftan karayoluyla kervanlarla gelen bazı malların Üsküdar iskelesi ile İstanbul tarafına naklediliyor olması, Üsküdar Meydanı'nı Osmanlı döneminden günümüze değin bir aktarma noktası konumuna getirmiştir. Dışarıya açılma noktası olan iskele ile Mihrimah Sultan Külliyesi arasında kalan Üsküdar Meydanı XIX. yüzyıldan itibaren toplumun gereksinimleri doğrultusunda değişik düzenlemelere sahne olmuştur [Sirel ve Sirel, 2006].

---

<sup>1</sup> Üsküdar İlçesi 09.06.2006 t.t.li Üsküdar Merkez Bölgesi 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Analitik Etüd Raporu, Üsküdar Belediyesi Arşivi

18. yy.da Üsküdar'ın, şehir merkezi, bugün de güncelliğini koruyan merkez olan İskele Meydanı ve Çarşı Meydanı etrafında konumlanan yerleşim alanlarıdır. Bu yüzyıldaki kent merkezi, Üsküdar İskele ve Çarşı Meydanı ile güneyde Salacak ve Doğancılar Parkı ile yakın çevresi, kuzeyde de Sultantepe arasında kalan alan ile sınırlanmıştır. [Sezer, 2010] belirttiği üzere Türk-İslam kentlerinde İslamiyet'in temel kaidelerinin kentleri biçimlendirdikleri görülmektedir. Namaz ibadetini toplu olarak (cemaat) gerçekleştirmeyi önemli kılan kurallar, kent meydanlarında bulunan camilerde toplanmayı, toplumsal iletişimde camileri ve yakın çevresini merkez olarak belirlenmesine etken olmuştur. Cami ve yakın çevresini kent merkezi olarak kabul eden anlayış Üsküdar Meydanı için de geçerli kılmaktadır. Üsküdar Meydanı doğuda Mihrimah Sultan Cami, batıda Valide Sultan Cami, kuzeyde iskele ve güneyde Kara Davut Cami ile sınırlanmış ve kent merkezi de bu sınırların çevresinde gelişmiştir.



Resim 3.7: Üsküdar Meydanı Pervitich Haritası.



Resim 3.8: Üsküdar İlçesi Pervitich Haritası.

20. yüzyılın başlarında Türkiye Sigortacılar Daire-i Merkeziyesi adına Pervititch'in hazırlamış olduğu haritalarda meydanın açık alan olarak düzenlendiği, meydana, deniz ulaşımına ait yapılar ve Üsküdar – Doğancılar tramvayının yer aldığı görülmektedir(Resim 3.7). 1930'lu yıllara ait Alman kaynaklı Pervititch haritaları incelendiğinde yapılaşma yoğunluğunun düşük olduğu görülmekte olup, küçük parsel yapısının günümüze büyük oranda aktarıldığı anlaşılmaktadır. Üsküdar Meydanı ve yakın çevresinde bağ ve bahçelerin bulunduğu, sokak dokularının dar ve yapıların 2 - 3 katlı olarak oluştuğu görülmektedir. (Resim3.8) [ÜBA, 2015].

Üsküdar Meydanı tarihin tüm dönemlerinde konumu nedeniyle, İstanbul kentinin deniz ve kara ulaşımı arasında bir aktarma noktası olarak görevini sürdürmüştür. (Resim3.9 ve 3.10) [ÜBA, 2015]. Çeşitli dönemlerde bu görev farklı nitelikler taşısa da günümüze kadar önemini koruyarak gelmiştir. İstanbul



Metropolitan Alanı'nın ulaşım problemlerinin çözümünde, "Marmaray Projesi" Avrupa ve Anadolu Yakalarında lastik tekerlekli araçların oluşturduğu trafik yükünü demiryolu taşımacılığı ile hafifleteceği düşünülmektedir. Bu bağlamda günümüzde yapılmakta olan Marmaray hattına ait Üsküdar istasyonu; farklı ulaşım türlerinin arakesiti olan "aktarma istasyonu" olarak, Üsküdar meydanının tarih boyunca sürdürdüğü görevini İstanbul Metropolitan ulaşım ağı bütünü içinde farklı bir boyuta taşıyacaktır [Sirel ve Sirel, 2006].(Resim 3.11 ve 3.12) [ÜBA, 2015].



Resim 3.9: 19. Yüzyılda Üsküdar Meydanı denizden görünümü.



Resim 3.10: 19. Yüzyılda Üsküdar Meydanı görünümü.



Resim 3.11: 20. Yüzyılda Üsküdar Meydanı.



Resim 3.12: 20. Yüzyılda Üsküdar İskele Meydanı denizden görünümü.

19. yüzyılda yenileşme hareketleri beraberinde toplumsal yapı ve örgütlenme biçiminde değişimleri getirmiş, bu değişimler ise kent dokusuna yeni müdahaleleri gündeme getirmiştir. Özellikle liman kentlerinde; liman çevresinde oluşan eski merkezlerin yanı sıra yeni modern merkezler oluşturulmaya başlanmıştır. Merkezde ya da yakınlarında yeni ulaşım yolları, demiryolları, limanlar, rıhtımlar, antrepolar, posta binaları yapılmıştır. Kent merkezleri büyümüş ve araba, tramvay, vapur, banliyö treni gibi toplu taşıma araçları kente girmiştir. Bu dönemde yukarıda

bahsedilen gelişmeler, uzun süre fiziki dokusunu ve kimliğini muhafaza etmeyi başarmış Üşküdar meydanında da kendini hissettirmeye başlamış, meydan ve çevresindeki kent dokusu değişim sürecine girmiştir. Seferlerine 1870 yılında başlayıp 1950 yılında kaldırılmış olan eski araba vapuru iskelesi ve diğer iskeleler meydanın denizle ilişkisini kuran ve meydanı biçimlendiren önemli öğeler olmuştur.(Resim 3.13, 3.14, 3.15, 3.16, 3.17, 3.18, 3.19)[ÜBA, 2015].



Resim 3.13: Üşküdar Meydanında pazar yeri.

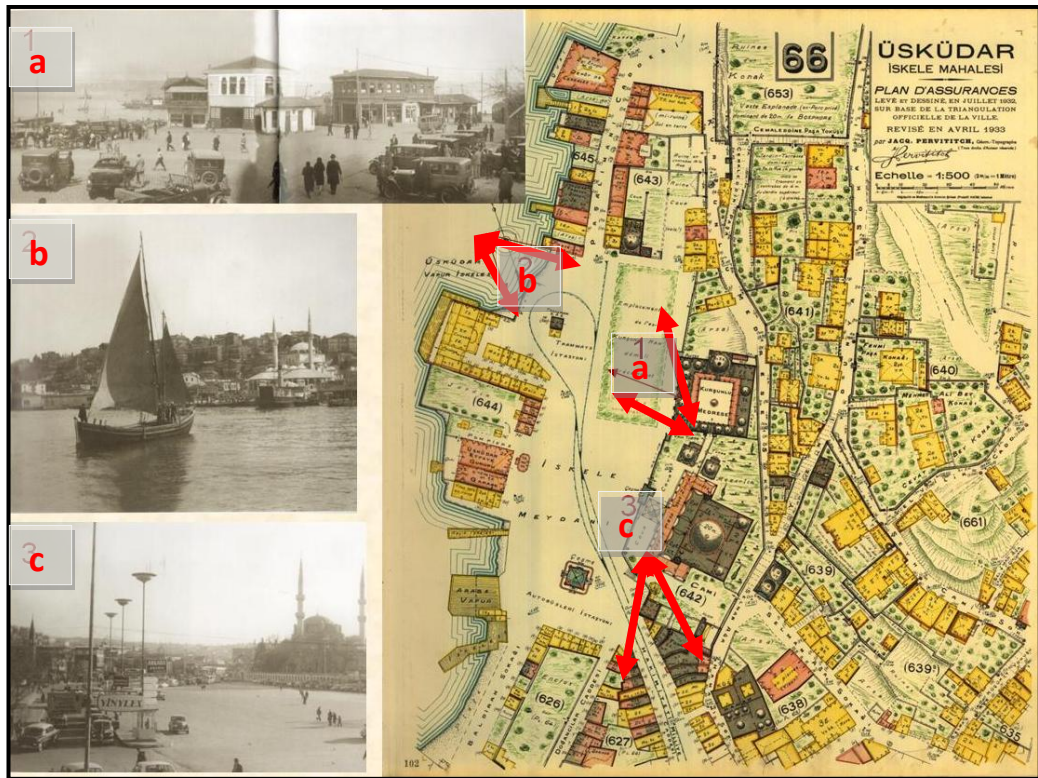


Resim 3.14:1920'lerde Üşküdar Meydanı.





Resim 3.15: 1930'lu Yılların Başında Üsküdar Meydanında bina-boşluk ilişkisi.



Resim 3.16: 1930'lu yıllarda Pervititch Haritası'nda Üsküdar Meydanı ve Hakimiyet-i Milliye Caddesi'nin görünümü. a) a noktasından görünüm, b) b noktasından görünüm, c) c noktasından görünüm.



Resim 3.17: 1930'lu yıllarda ve günümüzde Üsküdar Meydanı.



Resim 3.18: 1940'lı yıllarda ve günümüzde Üsküdar Meydanı.



Resim 3.19: 1940'lı yıllarda ve günümüzde Üsküdar Meydanı.



### 3.3. Cumhuriyet Dönemi

Cumhuriyet döneminde İskele Meydanı üstlendiği ulaşım aktarma istasyonu işlevi ile bir kent meydanı görünümünden çok kentsel bir açık alan niteliğindedir. Üsküdar Çarşı Meydanı ise eski eser yapıları içine alan iskele meydanının uzantısı ve tarihi bir koridor niteliğindedir. İskele Meydanı'nın kısmen genişletilerek Harem'e uzanan sahil yolu bağlantısı düzenlemesi sonucu komşu Kadıköy Yerleşimi ile bağlantısı sağlanmıştır. Cumhuriyet döneminde toplu ulaşımı özendirmek, kısmen de iskele meydanını araç işgalinden kurtarmak için 1928 yılında elektrikli tramvay hattı düzenlenmiştir.

İlk olarak 1928 yılında Üsküdar – Bağlarbaşı – Kısıklı arasında, 1929 yılında Üsküdar-Haydarpaşa – Karacaahmet – Bağlarbaşı arasında sefer yapacak elektrikli tramvay hattının başlangıç noktası olarak Üsküdar meydanı değişime uğramaya başlamış, 1935 yılında yürürlüğe girmiş olan Henry Prost planında meydan trafik noktası olarak düzenlenmiştir. Bu düzenlemeler ile Üsküdar meydanının bir erişim – aktarma noktası olma özelliği vurgulanmıştır. 1960'lı yıllardan başlayarak karayolu taşımacılığına ağırlık veren politikalar sonucu, artan nüfusun taşınmasında otobüs ve dolmuşların sayısının hızla artırılması ile 1966 yılında Üsküdar'da tramvay taşımacılığına son verilmiştir [Sirel ve Sirel, 2006].(Resim 3.20 ve 3.21) [ÜBA, 2015].



Resim 3.20: 1950 yılında Üsküdar Meydanı.



Resim 3.21: Kadıköy-Üsküdar-Kısıklı Tramvay Hattı.

Dünya ülkeleri ile birlikte ülkemizde de ulaşım aracının hızı, konforu, kentin coğrafi şartları, taşımacılıkta hizmet verdiği mesafe yetersizliği, duraklara erişim mesafeleri, prestij, yük taşımacılığı tercih unsurları gibi nedenler ile özel motorlu araç sahipliliği hızla artmıştır. İskele Meydanı da motorlu araç işgalinden nasibini almış, Anadolu yakasından Avrupa yakasına geçişin durak noktası olmuştur. Üsküdar'ın ulaşımındaki merkezi konumu nedeni ile durak ve otoparklanmanın merkezi durumunda bulunan İskele Meydanı'nın hemen doğu komşuluğundaki alanlar hızla yerleşim alanları olarak düzenlenmiştir.

Diğer yandan hızla artan özel araç sahipliliği ve araba vapuru seferlerindeki yoğunluk sonucunda, arabalı vapur iskelesi önünde büyük bir otopark ihtiyacı doğmuş, Mihrimah ve Yeni Valide camileri arasındaki alan açılarak otoparka dönüştürülmüştür. 1973'te Atatürk Köprüsü'nün faaliyete geçmesi sonucu arabalı vapur seferlerinin hayati görevi sona ermiş ve 1980'li yıllarda Üsküdar – Kabataş arabalı vapur seferleri kaldırılmıştır. Geçmişte küçük ölçekli ve yaya ağırlıklı bir meydan olan Üsküdar meydanının işlevi 1970'li yılların başında Boğaziçi Köprüsü'nün ve çevre yollarının yapımı ile Anadolu yakasında artan konut yerleşimlerinin Üsküdar'ı bir aktarma noktası ve ticari merkez olarak kullanmaları

sonucu, bir düğüm noktası ve trafik odağı olmaya doğru değişim göstermeye başlamıştır. Ülkemiz genelinde benimsenen karayolu taşımacılığının bir yansıması olarak, İstanbul metropoliten alanı doğu yakasında en uç noktalara değin ulaşım olanaklarının sağlanmaya başlaması ile bu yıllarda yerleşme dokusu kuzey-güney doğrultusunda gelişirken, 1980’li yıllardan günümüze değin doğu-batı yönünde hızlı bir mekânsal büyüme sürecine girmiştir. Söz konusu süreçte Üsküdar’ın doğusunda fizikî dokunun büyümesi ile buralarda yaşayan insanların metropolün batı yakası ile ilişki kurma ihtiyacı sebebiyle Üsküdar Meydanı, geçmişte olduğundan daha da büyük bir ölçekte aktarma noktası olma görevini yüklenmek durumunda kalmıştır [Sirel ve Sirel, 2006].

İskele Meydanı’nın uzantısı niteliğinde bulunan Çarşı Meydanı ise etrafında bulunan dini yapılar ile diğer yerleşim alanlarından gelerek İskele Meydanı’na gidenlerin geçiş güzergahı konumunda olması günümüze kadar bu özelliğini taşıdığını göstermektedir. Ulaştırma Habercilik ve Denizcilik Bakanlığınca, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığınca ve Üsküdar Belediye Başkanlığınca hazırlanan imar planı ve kentsel tasarım projelerinde iskele meydanı ve çarşı meydanlarının tarihi süreçte üstlendiği ulaşım transfer merkezi olma özelliğini raylı ulaşım sistemlerinin toplanma ve dağılma noktalarının yer seçiminde öncelikli tercih olduğunu göstermektedir.

### **3.4. Günümüzdeki Durum (Üsküdar İskele Meydanı ve Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı)**

Günümüzde iskele meydanı Anadolu yakasında ikamet eden insanlar tarafından deniz ulaşımı ile Avrupa yakasına geçmek istedikleri geçiş kapısı olarak kullanılmaktadır. İskele meydanı da daha çok araçlara tahsis edilmiş, lastik tekerlekli araçlarca işgal edilmiş durumda olup, yayaların can güvenliğinin olmadığı görülmektedir. İskele meydanının güney ve güneybatı kesiminde Marmaray’a ait şantiye alanları bulunmaktadır. İskelenin doğu sınırında bulunan Mihrimah Sultan Cami’nin restorasyonu tamamlanma aşamasına gelmiştir. Cami önünde bulunan alanda yolcu otobüsleri park etmektedir.

Günümüzde iskele meydanını güneyinde bulunan Valide Sultan Cami ile karşı doğu cephesinde bulunan ticari üniteler arasındaki fiziki daralma ve iskele meydanının halihazırda üstlenmiş olduğu metropol odaklı ulaşım işlevi, iskele



- Söz konusu 1/100000 ölçekli Çevre Düzeni Planı'nda 2. Derece Alt Merkez olarak planlanmıştır.
- Merkezlerin kademelenmesi doğrultusunda ilk aşamada ulaşımın kesintisiz sağlanması amaçlanmaktadır.
- İlk aşamada raylı sistemlerin tamamlanması ve bu sistemlerin hem karayolu bağlantıları ile hem de denizyolu bağlantıları ile entegrasyonunun sağlanması hedeflenmektedir.
- Üsküdar merkez bölgesi için geleneksel merkezin rehabilitasyonu amaçlanmaktadır.
- Üsküdar genelinde meri plan yoğunluğunun düşürülmesi hedefler arasında yer almaktadır. Buna rağmen konut alanları için yüksek (151-350 kişi/ha) yoğunluklu meskun alan tanımlaması getirilmiştir.

- 1/5000 Ölçekli Üsküdar Nazım İmar Planı:

Üsküdar imar planı ilk olarak 1976 yılında onaylanmış, ardından 1996 yılında revize edilmiş, sonrasında 2006 yılında yeniden revize edilmiştir. Bu üç plan ve revizyonları dikkate alındığında Üsküdar kent merkezi için alçak katlı konut, ticaret ve hizmetler sektörüne yönelik kullanımların öngörüldüğü belirlenmiştir. Üç planın ortak özelliği de düşük yapı yoğunluklu olarak planlanmasıdır.

- 1/1000 ölçekli Üsküdar Meydanı ve Yakın Çevresi Revizyon Uygulama İmar Planı:

Sırasıyla 1976, 1996, 2006 onanlı 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarında Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı ve etkileşiminde bulunan alt bölgeler 1/5000 ölçekli nazım imar planları dikkate alınarak konut+ticaret alanları olarak planlanmıştır. Üç planda da Üsküdar kent merkezi, çarşı meydan ve alt bölgeleri düşük yapı yoğunluğunda(kütle nizamı imar planı ile belirenmiş ortalama  $H_{max}=12.50$  m.) planlanarak, Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı ulaşım bağlantılarının bir odağı ve transfer merkezi olarak planlanmıştır.

Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'na özel olarak 20.06.2010 onanlı nazım ve uygulama imar planlarında kara, deniz ve raylı ulaştırma sistemlerinin entegrasyonuna yönelik bir plan çalışması yapılarak, çarşı meydanının altında yer altı alışveriş merkezi planlanmıştır.

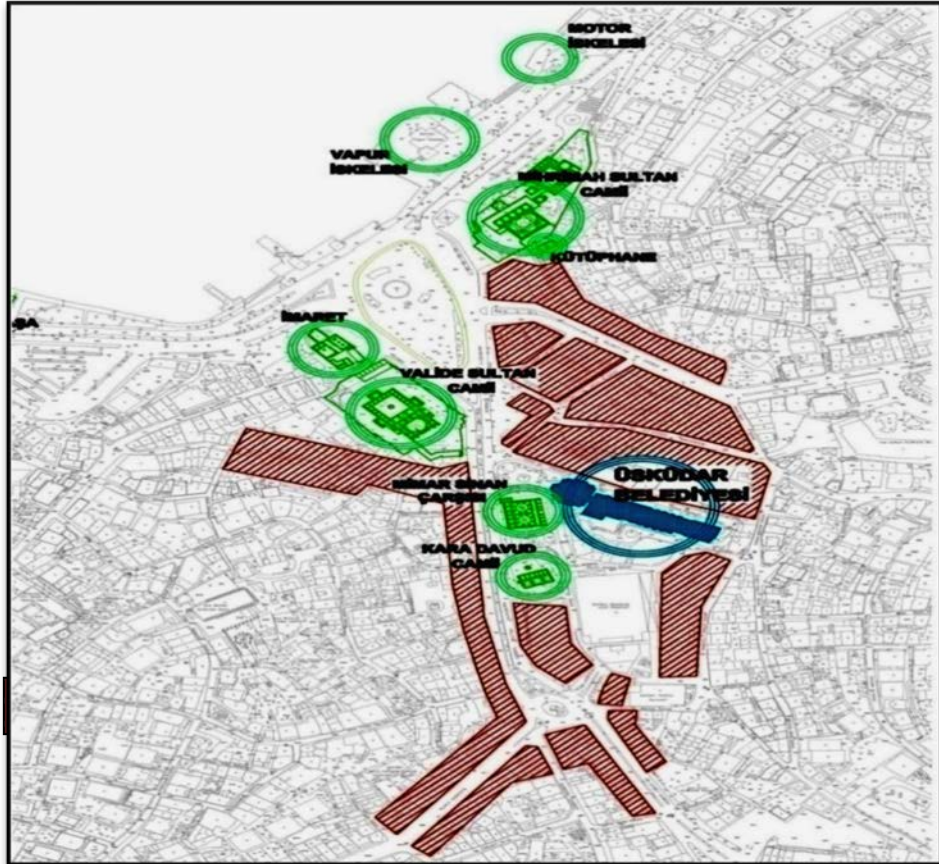


### 3.4.2. Arazi Kullanım Analizi

Üsküdar Merkezi'nde Hakimiyet-i Milliye Caddesi doğrultusunda gelişen ticaret ve hizmet alanları kuzeyde ana ulaşım aksları ve meydana açılmaktadır. Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'nda kuzeyden güneye (vadinin iç kısımlarına) doğru sırasıyla Mihrimah Sultan Cami, Valide Sultan Cami, Mimar Sinan Çarşısı, Kara Davud Cami ve Fatih Mahkeme Binası yer almaktadır. Üsküdar Belediyesi bu alanda bulunan önemli bir kamu kuruluşu olmakla birlikte alanın daha güneyinde, diğer kamu hizmetlerinin toplandığı kaymakamlık binası yer almaktadır.(Resim 3.23)[ÜBA, 2015].

Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı ve Çevresi, 09.06.2006 onanlı 1/1000 ölçekli Merkez Bölgesi Uygulama İmar Planı ile 20.06.2010 onanlı Üsküdar Meydanı ve Yakın Çevresi Revizyon Uygulama İmar Planı kapsamında yer almaktadır.

Çarşı Meydanı ve çevresinde arazi kullanım özellikleri aşağıda verilen başlıklar altında incelenmiştir.



Resim 3.23: Üsküdar Meydanı ve çevresindeki Kamusal Yapılar Paftası.



arasında yapı aralarından ya da binaların içinden geçişlerin sağlanması şehrin canlılığı yönünde olumlu bir nitelik olarak ortaya çıkmaktadır.

Üsküdar İskele Meydanı ve Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'nda turizm işlevine yönelik nitelikli bir yapı bulunmamaktadır. Turizme yönelik otel, pansiyon vb. işletmelerin bu alanda meri imar plan koşulları sebebiyle cazip olmadığı ve küçük parselasyon dokusu nedeniyle yer almadığı görülmektedir. Ahmediye Kavşağı ile Doğancılar Parkı arasında bağlantıyı sağlayan Halk Caddesinde ise özel sağlık kurumları, banka şubeleri, eğitim tesisleri ve küçük ticari işletmelerin yer aldığı tespit edilmiştir.

• İdari Tesis Alanları:

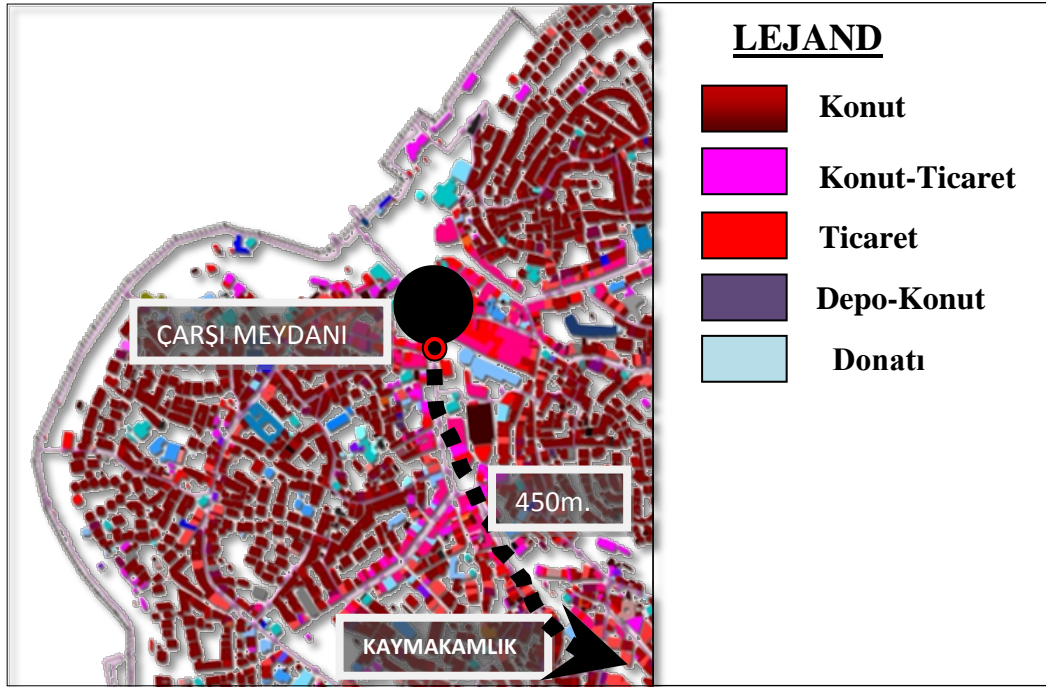
Çarşı Meydanı bölgesi ve civarında yer alan idari hizmetlere ayrılmış olan yapılar içinde en önemlisi Üsküdar Belediye binasıdır. 2010'lu yıllara kadar Doğancılar'da bulunan Kaymakamlık binası, Selmanipak Caddesinde bulunan Tapu Kadastro Müdürlüğü ve Balıkçılar Çarşısı mevkiinde bulunan Nüfus Müdürlüğü, 2011 yılında açılan yeni Kaymakamlık binasına taşınmışlardır. Yeni Kaymakamlık binası çarşı meydanından 450 metre, Ahmediye Kavşağından ise 50 metre mesafede, Dr. Atabey Caddesi üzerinde yer almaktadır. (Resim 3.25), [ÜBA, 2015].

Önümüzdeki yıllarda ise Üsküdar Belediyesi de, meydan tasarım planlarında ve yeni imar planlarında Belediye binasının kaldırılmasından dolayı Kaymakamlığın bulunduğu bölgeye taşınacak olup, konuya ilişkin yeni alanda plan değişikliği yapılarak alanın imar durumu yeniden düzenlenmiştir. Alanın Belediye Hizmet Alanı (BHA) ve Ticaret ve Spor Tesisleri Alanı olarak düzenlenmesine ilişkin plan değişikliğine ait plan açıklama raporunda;

İlçemiz; gelişim süresi içerisinde sürekli konut baskısı altında olması, konut dokularının zaman içinde eskime-köhenmeye yüz tutmasından dolayı, tarihi ve kültürel kimliği ile uyumlu bir kent dokusuna sahip olma özelliğini yitirmiştir. İlçe makroformu içerisinde Marmaray, Üsküdar Meydanı Kentsel Yenileme Projesi gibi projeler kapsamında yenileme ve dönüşüm alanları olarak belirlenen Üsküdar merkez alanı içerisinde yeni çekim merkezleri – odak noktalarının oluşturulması planlanmaktadır. Bu doğrultuda, yeni imar planında, Belediye binasının mevcut yerinden taşınması kararı, belediyemizi yeni yer arayışı sürecine itmiştir. Bu arayış içerisinde yapılan analiz çalışmaları, Üsküdar Belediyesi mülkiyetinde bulunan



Çavuşdere Bölgesi'ndeki yaklaşık 30 dönüm arazinin uygunluğunu ortaya koymuştur." denilmektedir. (Resim 3.26) [ÜBA, Mayıs 2015].



Resim 3.25: Üsküdar Meydanı Arazi Kullanım Paftası.



Resim 3.26: Belediye Hizmet Binası'nın bulunduğu ve taşınacağı yerler haritası.



oldukça dar alanlarda gerçekleştirilebilmekte, konser ve organizasyonlarda, platform, ışık ve ses sistemlerine çok az yer verilebilmektedir.

• Konut Alanları:

Meydan ve çevresinde eğimin başladığı noktalardan itibaren konut alanları yer almaya başlamaktadır. Bitişik nizam yapılaşmanın gerçekleştiği alanda önemli oranda nüfus bulunmakta olup merkezi iş alanı ve meydanın kullanım sürekliliği sağlanmaktadır. Bölge içinde yer alan parsellerin cephelerinin dar olması nedeniyle bina cephelerinin de dar olmasını zorlamakta zaman süreci içerisinde birbirinden kopuk olarak inşa edilmesi nedeniyle estetik bir görünüme sahip değildir. Konut yapılarının zemin ve bodrum katlarının ticaret ve hizmet sektörlerine yönelik kullanıldığı, yer yer doktor muayenehanesi, avukatlık bürosu, mali müşavir ofisi gibi büro hizmetlerine yönelik kullanımların da üst katlarda yer aldığı görülmektedir.

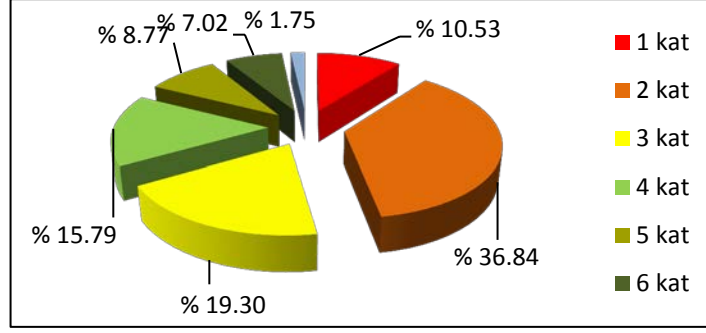
• Mevcut Arazi Kullanıma İlişkin Genel Değerlendirme:

Tablo 3.1: Mevcut Arazi Kullanıma İlişkin Genel Değerlendirme.

<u>OLUMLU YÖNLER</u>	<u>OLUMSUZ YÖNLER</u>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Geleneksel dokunun kısmen korunuyor olması</li><li>• Tarihi değeri olan yapıların meydana yer alması</li><li>• Ulaşım akslarının kesişim noktası (merkezi konum)</li><li>• Boğaziçi'ne açılan coğrafya – manzara ve seyir noktaları yönünden zenginlik</li><li>• Gelişime yönelik baskı – yatırımcı için cazip unsurlar</li><li>• Çok yüksek yapıların mevcut olmaması</li><li>• Kamu yatırımlarından aldığı payın yüksek olması</li><li>• Kamu kaynaklı geliştirilen projelerin ön planda olması ve yenilenmesi yönünde ilke kararlarının alınması</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Özel mülkiyet sahipliğinin %80 oranında olması ve küçük parselasyon</li><li>• Kullanılmayan ya da işlevsel olarak uygun kullanılmayan eski eserler</li><li>• Meydan ve çevresi ile ilişkisi zayıf eski eserler</li><li>• Tarihi değerlerin öne çıkmasını engelleyen mono blok yapılar</li><li>• Yetersiz ve düzensiz açık alan</li><li>• Hizmet fonksiyonu çeşitliliğindeki zayıflıklar</li><li>• Araç trafiği – yaya trafiğinin ayrıştırılamaması</li><li>• Bitişik nizam sık yapılaşma</li><li>• Plan dışı gelişim süreci (1990'lara kadar)</li><li>• Sanatsal – kültürel faaliyetlerin yapılamaması</li><li>• Yaya ulaşımının yetersiz olması</li><li>• Dayanaksız eski binaların çok olması</li></ul>



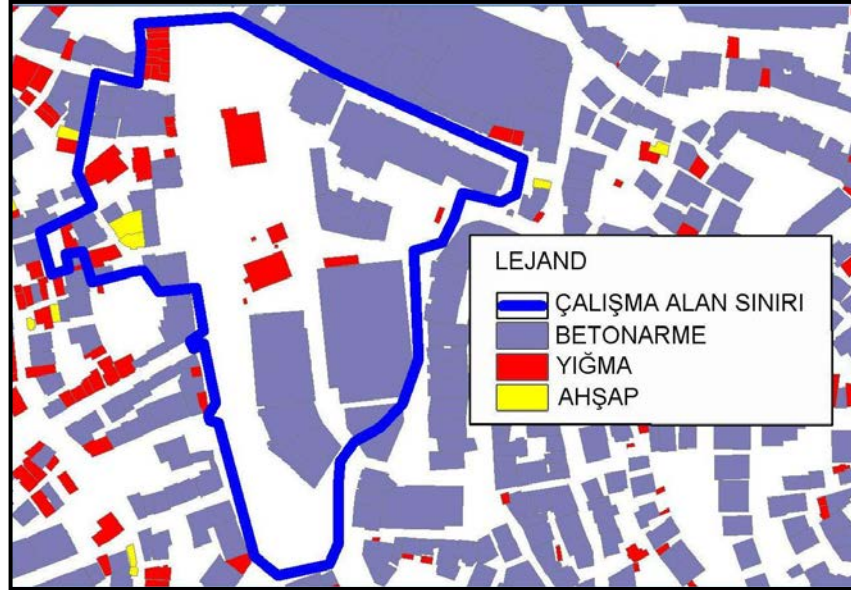




Şekil 3.1: Kat Adedi Analiz Grafiği.

### 3.4.4. Yapı Cinsi Analizi

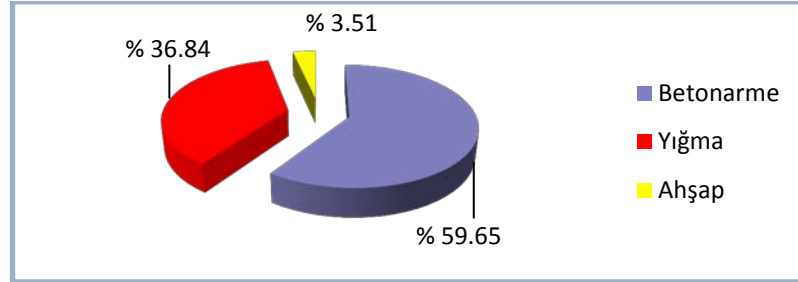
Yapım malzemesi bina yapımına ilişkin dönemlere göre değişiklik göstermekle birlikte alanda bulunan yapıların yaklaşık %60 oranında betonarme olduğu görülmektedir. Meydan bölgesinde çok az sayıda ahşap bina bulunmakla birlikte yaklaşık %36 oranında yığma bina bulunmaktadır. Yığma binaların ise yaklaşık %85'i tescilli eski eser statüsündedir. (Resim 3.29) [ÜBA, 2015].



Resim 3.29: Çarşı Meydanı'nda bulunan binalara ait Yapı Cinsi Analiz Paftası.

Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'nda betonarme binaların yoğunlukta olması ilk bakışta depreme dayanıklı yapı stoğunun bulunduğunu düşündürmekte ancak binaların yaşlı ve teknolojilerinin eski oluşu bu düşüncüyü olumsuz hale getirmektedir. Binaların birçoğunun 2007 tarihli Deprem Yönetmeliğinden önce

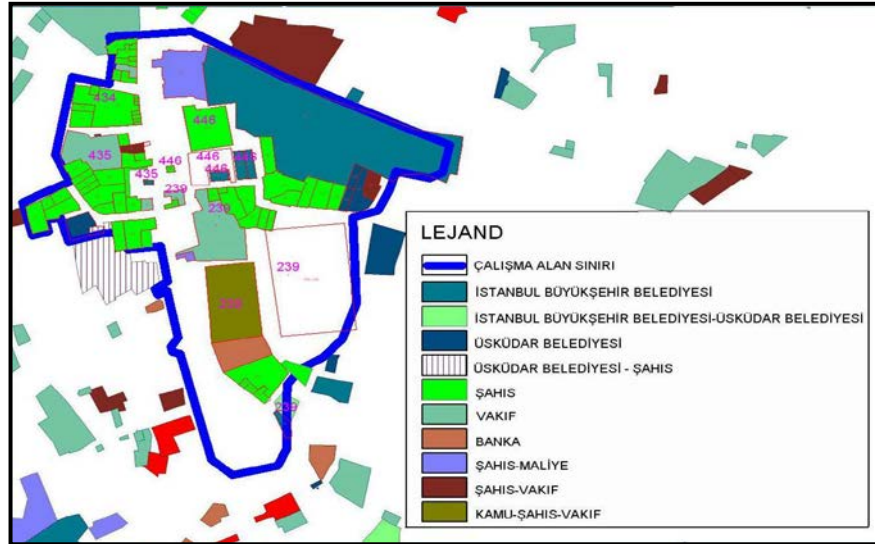
yapıldığı dikkate alındığında binaların büyük ölçekli bir depreme dayanıksız oldukları söylenebilir. (Şekil 3.2).



Şekil 3.2: Yapı Cinsi Analiz Grafiği.

### 3.4.5. Mülkiyet Durumu Analizi

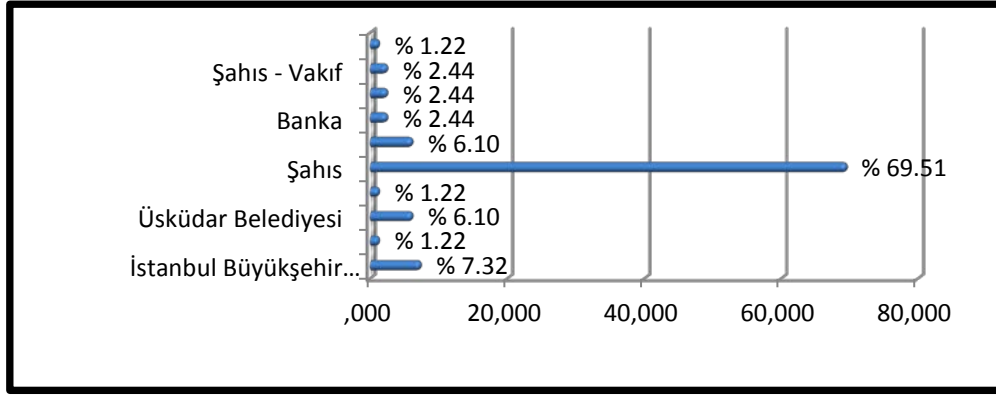
Alanda çoğunlukla özel mülkiyete ait parseller bulunmakla birlikte çeşitli vakıflara, Üsküdar Belediyesi'ne ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne ait parseller de bulunmaktadır. Şahıs mülkiyetinde bulunan parseller daha parçacıl ve geometrik olarak şekilsiz iken kamu elinde bulunan parseller daha büyük alana sahip olup geometrik olarak nispeten düzgün bir forma sahiptir.(Resim 3.30) [ÜBA, 2015].



Resim 3.30: Tarihi Üsküdar Çarşısı Meydanı'nda bulunan binalara ait Mülkiyet Durumu Analiz Paftası.

Çalışma alanındaki mülkiyet sahipliğinin yaklaşık %80'i oranında özel mülkiyete ait olması, kamu eli ile yapılacak projeler için istimlakların ve dolayısıyla proje ve uygulama maliyetlerinin yüksek olacağı anlamına gelir. (Şekil 3.3).

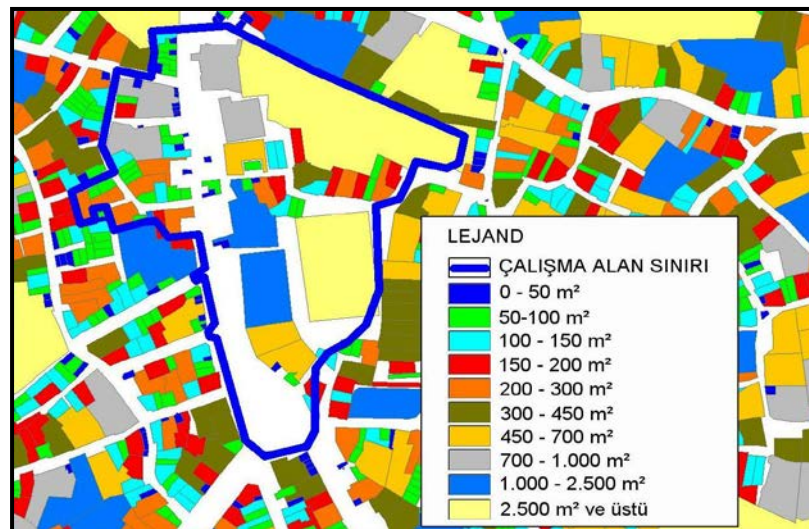




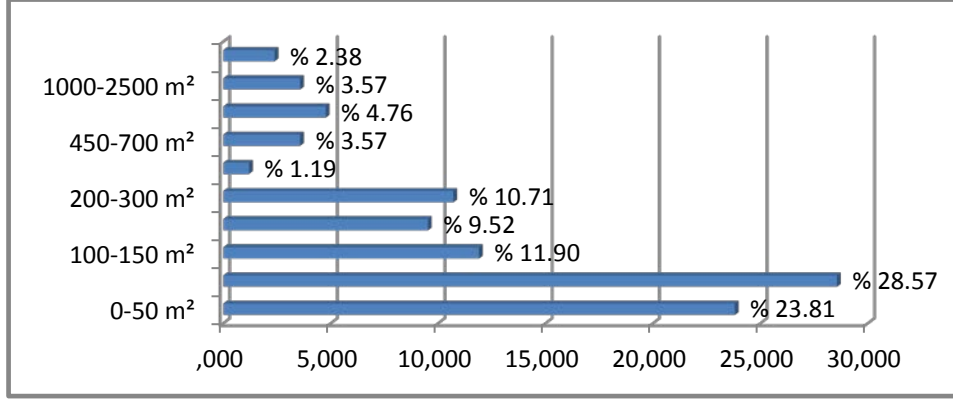
Şekil 3.3: Mülkiyet Durumu Analiz Grafiği.

### 3.4.6. Parsel Büyüklüğü Analizi

Çalışma alanında bulunan parsellerin yaklaşık %52'si 0-150 m<sup>2</sup> arasındadır. 300 m<sup>2</sup>'nin üzerinde olan parseller alanda bulunan parsellerin yaklaşık %15'ini oluşturmaktadır (Resim 3.31). Bu veri de alanda bulunan parsellerin oldukça küçük ve parçalı olduğunu göstermektedir (Şekil 3.4). Parsellerin bu parçalı yapısı büyük alışveriş merkezlerinin bölgede yer almasını engellemektedir. Büyük alışveriş merkezlerinin meydan ve çevresinde olmaması meydan işlevi için olumsuz bir etken olmamakla birlikte nitelikli bir çarşı oluşumunda tasarım, mülkiyet sahipliğindeki çok başlılık nedeniyle ortak girişimlerin oluşumuna engel teşkil etmektedir. Ayrıca büyük alan kullanımını gerektiren sosyal – kültürel faaliyetlere yönelik binaların yer seçimini olumsuz olarak etkilediği görülmektedir.



Resim 3.31: Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'nda bulunan binalara ait Parsel Büyüklüğü Analiz Paftası.



Şekil 3.4: Parsel Büyüklüğü Analiz Grafiği.

### 3.4.7. Üsküdar Çarşı Meydanı'nda Yer Alan Tarihi Yapılar

- Valide Sultan Cami:

Valide Sultan Cami; Üsküdar İskele Meydanı ile Çarşı Meydanı'nı ayıran mekansal daralmaya yol açan alanın kuzey ucunda yer almaktadır.



Resim 3.32: Valide Sultan Cami.

Valide Sultan Cami (Gülnüş Emetullah Valide Sultan) (Yeni Valide Cami) (Valide-i Cedid Cami) Üsküdar Çarşısı içinde bulunmakta olup, Hakimiyet-i Milliye Caddesi, Balaban Caddesi ve İmam Nasır Sokağı ile çevrili geniş bir alanı kaplar. Cami avlusuna bu yollara açılan beş kapıdan girilir [Haskan, 2001].

1708-1710 yılları arasında Gülnüş Emetullah Valide Sultan adına oğlu III. Ahmet tarafından Mimar Bekir'e yaptırılmıştır. Cami, etrafını kuşatan bir dış avlunun içinde yer almakta olup cami ve iç avlu dış avluya göre daha yüksektir ve iç avluda bir şadırvan bulunmaktadır. Klasik Osmanlı Camileri üslubuna göre yapılmış olan cami bir büyük kubbe ve onun yanında 4 yarım kubbesi vardır. Caminin doğu köşesinde sonraki dönemlerde yapılmış, günümüzde yenilenmiş durumda bulunan bir Hünkar Kasrı yer alır [Aktan, 2003].(Resim 3.32, 3.33) [ÜBA, 2015] ve (Resim 3.34) [Dalgıç ve Benian, 2006].



Resim 3.33: Valide Sultan Cami'nin avlusu ve şadırvanı.



Resim 3.34: Valide Sultan Cami.



Cami, kare üzerine basık merkezi bir kubbe ile örtülmüş bir yapıdır. Kubbeyi sekiz paye taşımakta olup bu payelerin doğu batı yönlerinde olanları serbest, güney yönündekiler ise duvarla bağlantılıdır. Serbest olanlar sekiz köşeli olup üzerlerinde mukarnaslar bulunur ve mermer kaplamalıdır. Sekizgenin köşelerine yerleştirilen dört eksedra ile mekân kareye tamamlanmakta, bu mekânın iki yanında yan galeriler bulunmaktadır. Caminin doğu galerisinde parmaklıklarla ayrılmış kısım Hünkar Mahfili'dir [Apa, 2006].

• Gülfem Hatun Cami:

Gülfem Hatun Cami; Çarşı Meydanı'nın orta kısmında, meydanın batı sınırını oluşturmaktadır. Caminin batısında bulunan yapı dizisinden sonra arazi eğimi artmaktadır.

Kanuni Sultan Süleyman'ın Harem-i Hümayun cariyelerinden Gülfem Hatun tarafından XVI. yüzyılın ikinci yarısında yapılmış olan cami, Gülfem Hatun Mahallesi'nde Mahkeme Arkası Sokağı'nın içinde ve Üsküdar Mahkemesi'nin çaprazında yer alır. Caminin duvarları yığma taştan olup, çatısı ahşaptır. Sağ taraftaki minaresinin kaidesi kesme taş, gövde ve petek kısımları tuğla olup üzeri sıvalıdır. Kuzey, güney ve batıya bakan duvarlarında iki sıra halinde pencereler yerleştirilmiş olup altında bodrumu da bulunmaktadır. Sağındaki tuğla gövdeli, tek şerefeli minaresi Mimar Sinan dönemi eseridir[Güler, 2008]. (Resim 3.35, 3.36).



Resim 3.35: Gülfem Hatun Cami Güneyden Görünümü.



Resim 3.36: Gülferm Hatun Cami Doğudan Görünümü.

Mabet, 1850 (Hicri 1266) yılında, çarşı içindeki bir paçacı dükkânından çıkan yangında bu semt ile beraber yanmıştır. 18 yıl sonra tamir görerek bugüne kadar gelmiştir. Mabedin önünde, etrafı duvarla çevrilmiş bir avlu bulunmaktadır. Caminin kible tarafında meşruta ve hazire bulunmaktadır. Bu küçük mezarlık Hakimiyet-i Milliye Caddesi üzerinde iken sonradan bu yere nakledilmiştir. Hazireye açılan kapının solunda, mermer kapaklı bir abdest şadırvanı vardır [Haskan, 2001].

Caminin sol tarafı bahçe halindedir ve içinde 2 odalı bir bina bulunmaktadır. Bu bina imam evi olarak hizmet vermektedir. Caminin meydanla ilişkisine bakıldığında etrafında bulunan ticari binalar nedeniyle meydana cephe vermediğinden meydana varlığı hissedilememektedir. Meydana açılan dar bir sokak girişi ile camiye ulaşılmakta etrafında yer alan konut dokularıyla gerek cami çevresi gerekse bahçesi geniş açık alan hissi vermemektedir.

• Mimar Sinan Hamamı:

Mimar Sinan Hamamı; Çarşı Meydanı'nın merkezinde Kara Davut Cami ile Belediye Binası arasında yer almaktadır. Yaya yoğunluğunun fazla olduğu Hakimiyet-i Milliye Caddesi üzerindeki konumuyla ziyaretçilerin İskele Meydanı üzerindeki geçiş güzergahında bulunmaktadır.

Mimar Sinan Çarşısı, Büyük Hamam, Yeşil Direkli Hamam, Valide Sultan Hamamı olarak da adlandırılan yapı Hakimiyet-i Milliye Caddesi üzerinde olup



batısında Gülfem Hatun Cami bulunmaktadır. Mimar Sinan'ın Toptaşı Cami'ne gelir getirmesi için inşa ettiği bu hamam, Sultan II. Selim'in eşi ve Sultan III.Murad'ın annesi Nurbanu Valide Sultan tarafından 1583'te yaptırılmıştır. Hamam, XVIII. yüzyılın ortalarında, Evkaf'ın (vakıf malları) elinden çıkmış ve şahıs malı olmuştur. Birinci Dünya Savaşı'nın sonlarına doğru Üsküdar'ı saran ekonomik sıkıntı, hamamın kapanmasına sebep olmuştur. Tüccar Nuri Bey, yapıyı tütün deposu olarak kiralamıştır ve 7 senelik kiralık döneminden sonra hamamı varislerine tam ve eksiksiz olarak teslim etmiş olmasına rağmen yeni sahipleri hamamın mermerlerini, kurnalarını ve kurşunlarını satmıştır. Hamam, 1932 tarihinde Gümölcine eşrafından merhum Mehmet Bozkurt Bey tarafından satın alınmıştır. Bu zat, Hamam'ın cephesinde bulunan salaş ilavelerini kaldırmış ve cadde boyuna üç dükkan yaptırmıştır. Mavi Köşe olarak bilinen bu dükkanlar 1958 yılında yıktırılmıştır. Esas hamam kısmı bir marangoza kiraya verilmiş ve külhan kısmı da garaj olmuştur [Halıcı, 2008].

Mehmet Bozkurt Bey, 1962 yılında hamamı şimdiki şekliyle restore ettirmiş ve 'Mimar Sinan Çarşısı' adıyla işletmeye açmıştır ve varisleri hamamı bu haliyle işletmektedir [Konyalı, 1976]. (Resim 3.37 ve 3.38).



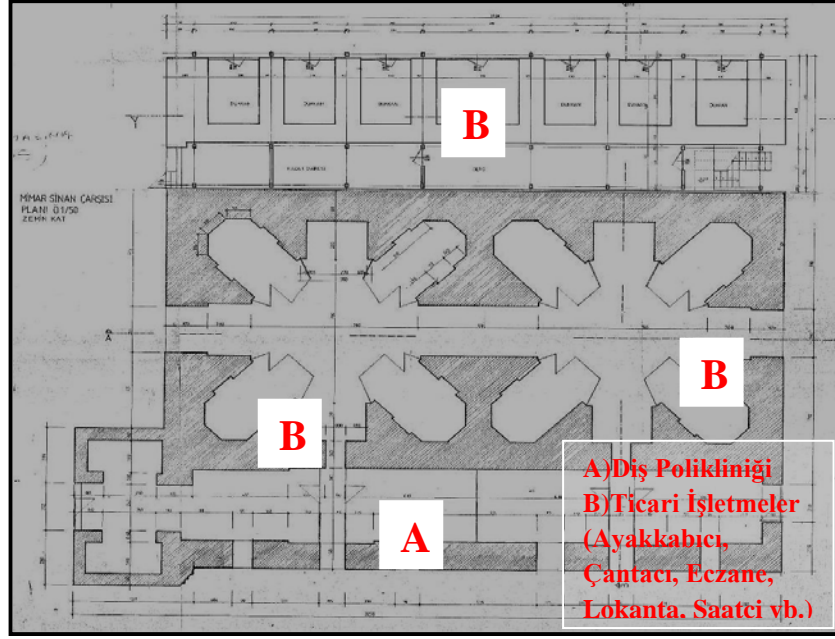
Resim 3.37: Günümüzde Mimar Sinan Çarşısı Doğudan Görünümü.



Resim 3.38: Günümüzde Mimar Sinan Çarşısı Güneyden Görünümü.

Özgün işlevinde kadınlar ve erkekler soğukluğu olan mekanlar Hakimiyet-i Milliye Caddesi genişletme çalışmalarında yıkılmıştır. Mimar Sinan Çarşısı'nın içerisinde eczane, gelinlikçi, ayakkabıcı, çantacı, saatçi gibi ticari işletmelerin yer aldığı dükkanlar bulunmaktadır. Ayrıca binanın doğu duvarına bitişik olan yapı ise sonradan inşa edilmiş ve diş sağlığı polikliniği olarak hizmet vermektedir.(Resim 3.39) [ÜBA, 2015].Eser, Üsküdar Çarşı Meydanı'nın merkezi konumunda ve belediye hizmet binasının hemen yanında bulunmakta, meydana gelen ziyaretçilerin de ilk uğrak yeri konumundadır. Binanın kuzeyinde ve güneyinde yer alan parklar ziyaretçiler tarafından dinlenme amaçlı kullanılmaktadır.

Bir Mimar Sinan eseri olan ve kısmî değişikliklerle bugüne kadar intikal eden yapının özel mülkiyet elinde olması, yapıyı kullanan kiracılarının yapı cephesinde ve içinde oluşturdukları niteliksiz uygulamalar eseri olumsuz etkilemektedir. Bu nedenle Belediye, Özel İdare, Vakıflar gibi kamu kurumları, davalarla geri kazanım ya da kamulaştırma yöntemiyle yapının Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'na bir kamu yapısı olarak kazandırılmasına ilişkin girişimlerde bulunulmalıdır.



Resim 3.39: Mimar Sinan Çarşısı Rölöve Projesi Kat Planı (Bugünkü Durum).

- Kara Davut Paşa Cami:

Kara Davut Paşa Cami; Çarşı Meydanı'nın orta kısmında Emlak İş Merkezi'nin kuzeyinde yer almaktadır.

Fetih öncesi Türk mimarisinin özelliklerini yansıtan bu cami, Hakimiyet-i Milliye Caddesi üzerinde yer almakta olup, II. Beyazıt zamanında Nişancı Davud Paşa yaptırmıştır. Ortadaki daha büyük olmak üzere, yan yana üçü de kubbeli üç bölümlü bir camidir [Halıcı, 2008]. (Resim 3.40, 3.41) [Karaosman ve Özbek Eren, 2003].



Resim 3.40: Osmanlı Dönemi Kara Davut Paşa Cami.





Resim 3.41: Günümüz Kara Davut Paşa Cami.

Cami üç kısımdan oluşmaktadır. Cümle kapısından esas alana girilmekte olup bunun iki yanında birer kubbeli bölümler vardır. Bunlar iki sivri kemerle ayrılmışlardır. Ortadaki asıl ibadet yeri, kare plânlı olup üzeri bir kubbe ile örtülmüştür. Sağır kubbe sekiz yüzlü bir kasnağa oturmaktadır. İki yan bölmelerin yükseklikleri orta kısımdan azdır ve soldaki bölmede bir ocak bulunmaktadır. Mabedin alt pencereleri döşeme hizasındadır. Bu da zeminin doldurulduğunu göstermektedir. Toplam on pencereden ışık alır. Avluda tek katlı ahşap bir meşrutası vardır ve eskiden avluda bulunan ulu çınar ağacı bugün cadde kenarında kalmıştır [Haskan, 2001].

Bugün cami Üsküdar'ın iskeleye inen ana arter caddesi üzerinde yer alması nedeniyle dini ibadetlerin yapıldığı, yerli ve yabancı turistlerin sıkça uğradıkları bir mabet durumundadır. Cami konum itibariyle Çarşı Meydanının merkezinde yer almakla birlikte, çevresinde bulunan yüksek yapılı iş merkezleri nedeniyle meydan içinde geri planda kalmaktadır. Üsküdar Meydanı imar planında bu cami çevresinde istimplâklar önerilmektedir. Ancak; istimplâklarla ilgili süreç ve finansal model henüz ortaya konulmamıştır.

Resim 3.42'de kırmızı renkle işaretlenmiş olan Üsküdar Emlak Çarşısı imar plan kararları gereği istimplâk edilerek yerine, 2006 yılında İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığınca onaylı imar planlarında arasta şeklinde ticari üniteler olarak planlanmıştır. Ancak parsel sahiplerince, kamulaştırma konusu ticaret maksadı

olmaksızın, kamu yararı niteliğinde olması gerektiğinden, kamulaştırma kanununa aykırı olan bu karar için, açılan davalar neticesinde bu alanlar sosyal – kültürel tesis alanı olarak planlanmıştır.



Resim 3.42: Günümüzde Kara Davud Paşa Cami ve Emlak Çarşısı.

- Fatih Mahkeme Binası:

Fatih Mahkeme Binası;Çarşı Meydanı'nın güneydoğu sınırını oluşturmakta ve çevresinde yer alan binalar nedeni ile meydanla ilişkisi kesilmektedir.

Fatih Sultan Mehmet Han'ın yargılandığı rivayet edilen yapı adını da buradan almaktadır. Mahkeme Sokağı üzerinde olan binalar topluluğu mahkeme salonu ve zindanlar olarak iki bölümden oluşur. Hepsi yığma taştan yapılan mahkeme salonu kirpi saçaklı ve beşik tonoz çatılıdır. Bu binanın altında, bir tek penceresi bulunan bir zindan yer almaktadır. Sağ cephesinin arka köşesi kısa, taş konsollarla sokağa taşırılmıştır. Bina, üçü ön cephede ve diğer üçü ise sol cephede olmak üzere altı pencereden ışık alır. Mahkeme salonuna, iki zindan arasındaki dik bir taş merdivenle çıkılır. Burada birinci zindanın terası bulunmaktadır [Haskan, 2001].(Resim 3.43).

Ufak bir kapı aralıktan sonra bir odaya, oradan da iki zarif mermer sütunun yükseldiği üç kemerin üstünde (dikdörtgen) ve derin beşik kubbenin altından esas binaya girilmektedir. Girişin sağında iki dolap ve bir şömine bulunmaktadır [Konyalı, 1977].



Kendine has konumu ve planı olan İstanbul'da emsaline pek rastlanmayan bu bina diğer yapılar arasında sıkışıp kalmış, mülkiyetine sahip olan kimselerin ticari endişelerle yaptıkları müdahaleler binanın tarihi dokusuna zarar vermiştir. Kitabesi olmayan, tamamıyla kagir malzeme ile inşa edilen bina müştemilat olarak girişinde üzeri tonozlarla örtülü birbirine içeriden de geçilebilen ve muhtemelen mahkeme hapishanesi, arşivi vs. için kullanılan birkaç oda bulunmaktadır. Üst katta ise oldukça dik harici bir taş merdivenle çıkılan üzeri beşik tonozlu bir kubbe ile örtülü mahkeme salonu olarak kullanılan bir sofa bulunmaktadır. Sofada pencereler dışında bir şömine ve muhtemelen mahkeme sicilleri, sak mecmuaları ve bazı fıkıh kitaplarının konulduğu iki dolap bulunmaktadır. Burada bulunan mermer sütunlar mimarî işlevi yanında sofaya estetik bir güzellik kazandırmaktadır. Bu görünüm ve birimler binanın uzun yıllar mahkeme binası olarak kullanılma özelliğini güçlendirmektedir [İpşirli, 2007].



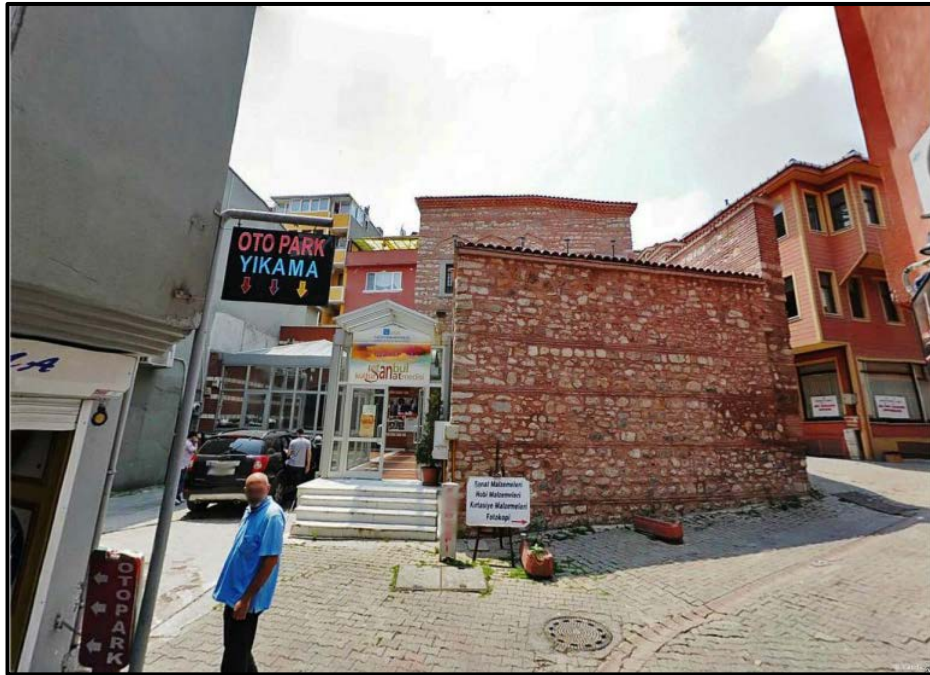
Resim 3.43: Fatih Mahkeme Binası'nın restorasyondan önceki hali.

Bugün kütüphane olarak kullanılan bina, Üsküdarlılarca etkin olarak kullanılmamaktadır. Çevresinde bulunan yüksek binalar nedeniyle Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'na cephe alamamaktadır. Binanın doğusunda bulunan ticari üniteler nedeniyle hem Fatih Mahkeme Binası hem de üzerinde bulunduğu Eski Mahkeme Sokak'tan mahreç alan yapıların meydanla ilişkileri kesilmektedir. Çevresindeki binalar nedeniyle meydanla ilişkisi kesilen eski eser yapının ziyaretçilerce

algılanabilmesi için çevresinde bulunan yapı adalarında yeni imar düzenlemeleri ile açık alanlar planlanarak mahkeme binası meydana ön plana çıkarılmalıdır. (Resim 3.44, 3.45, 3.46) [ÜBA, 2015].

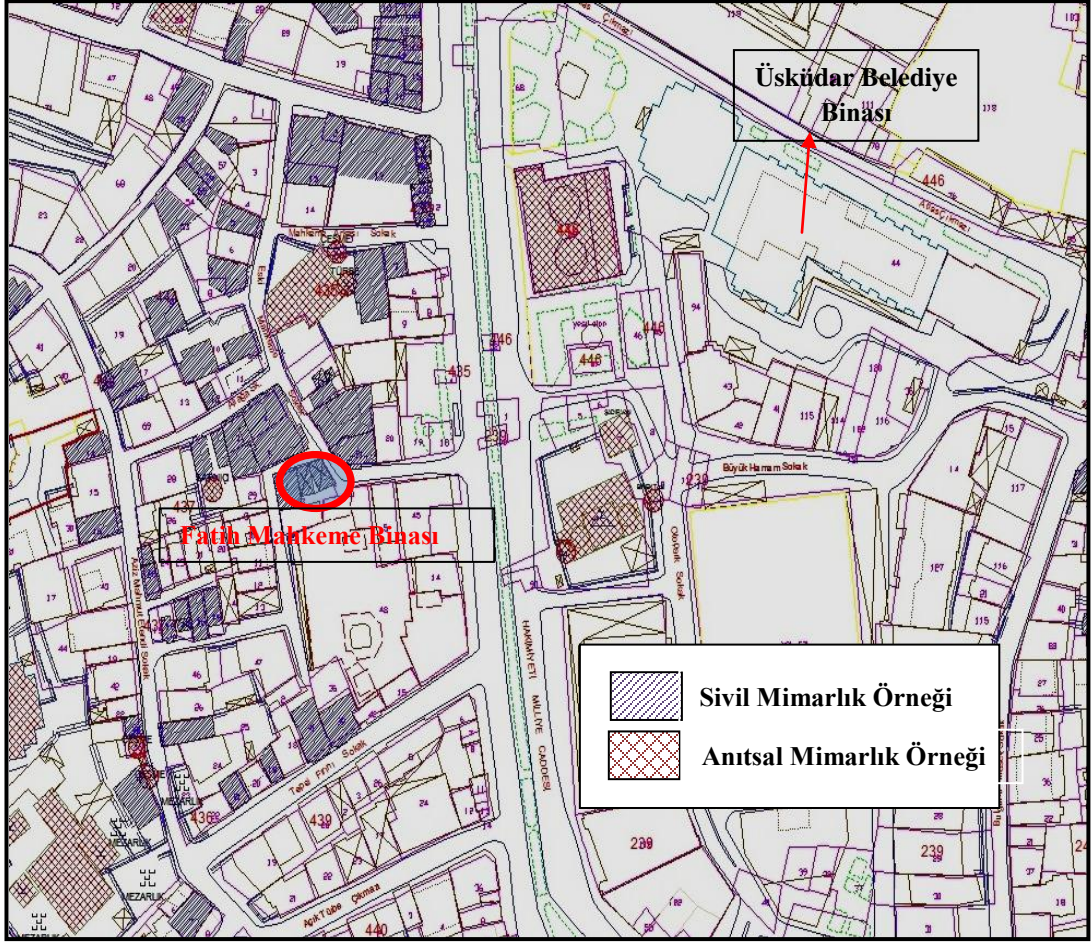


Resim 3.44: Günümüzde Fatih Mahkeme Binası'nın Hakimiyet-i Milliye Caddesi'nden görünümü.



Resim 3.45: Günümüzde Fatih Mahkeme Binası ve yakın çevresi.

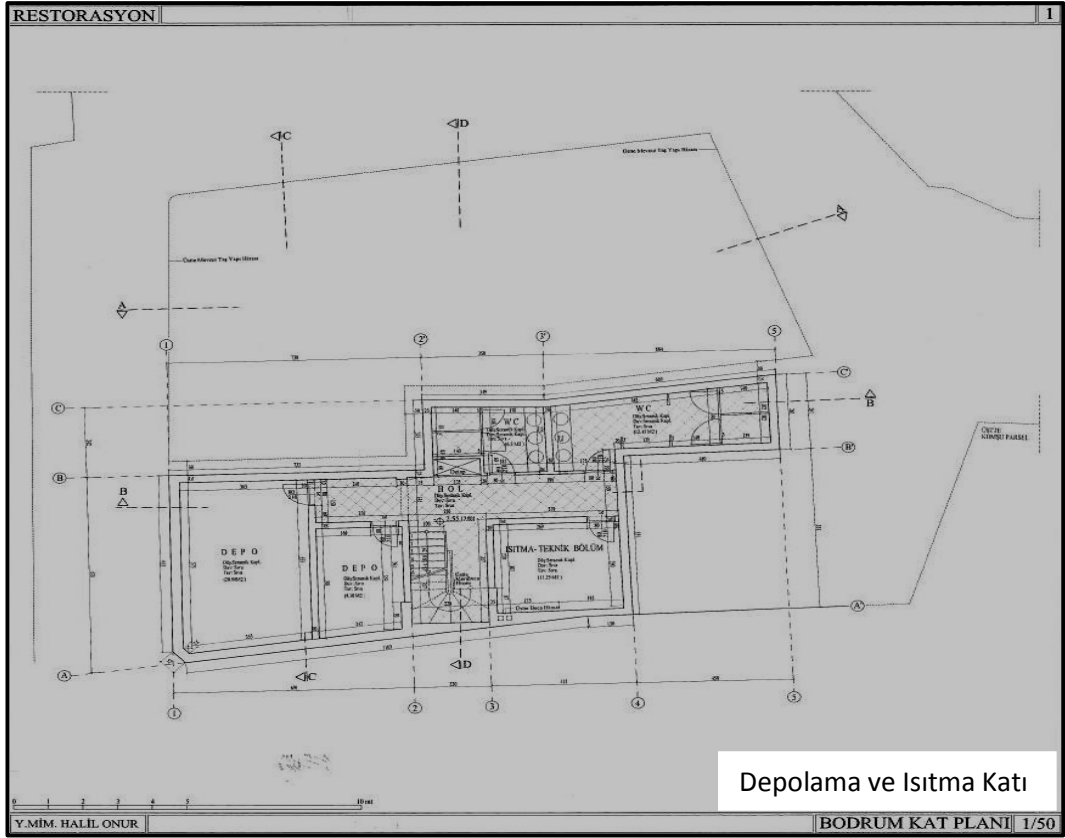




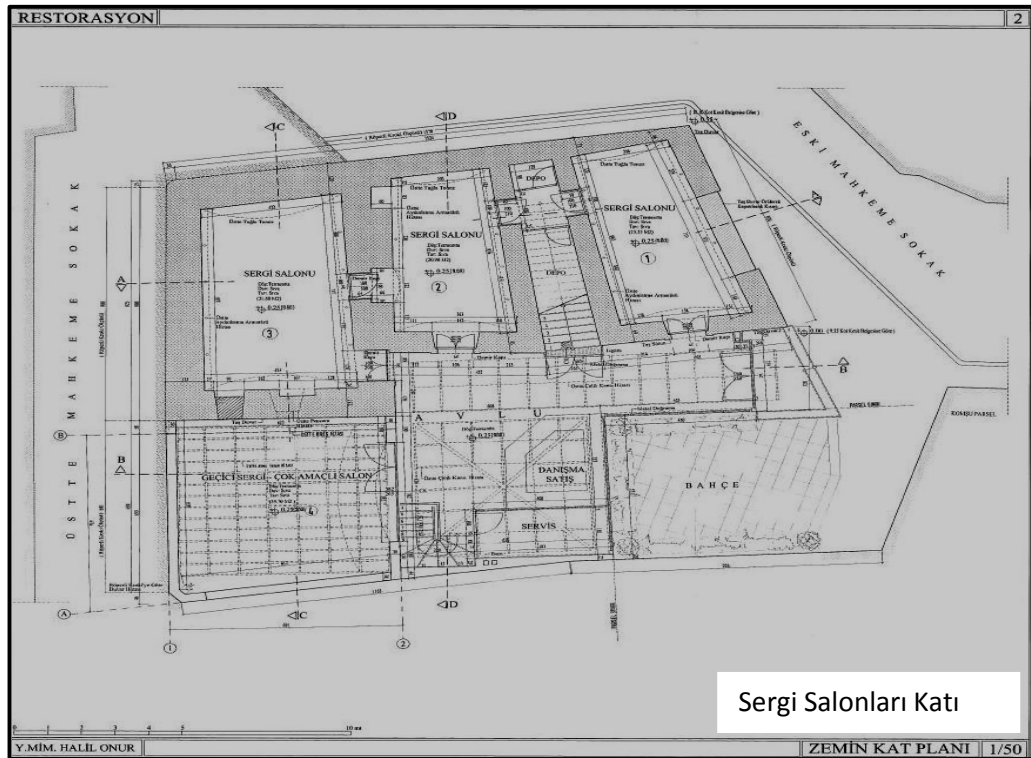
Resim 3.46: Fatih Mahkeme Binası ve çevresindeki sivil ve anıtsal mimari örnekleri.

Geçmişten günümüze aktarılan bilgilere göre; Sultan Fatih'in yabancı bir mimar ile davalı olduğundan dolayı yargılandığı belirtilen Fatih Mahkeme Binası 2007 yılında Üsküdar Belediyesi ile Toplu Konut İdaresi (TOKİ) tarafından restore edilmiştir.

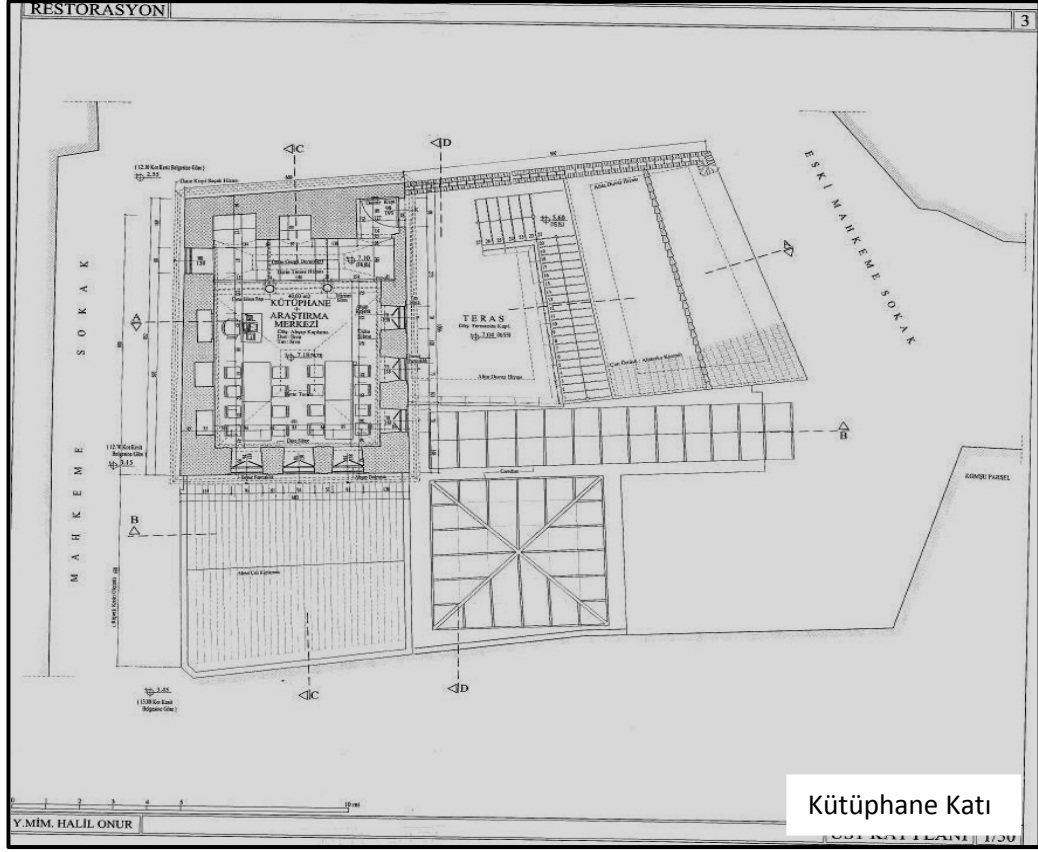
Fatih Mahkeme Binası'na ait restorasyon projesinde bodrum katında depo ve sergi odası, zemin katında giriş holü ile birlikte 3 adet sergi salonu, bir adet çok amaçlı sergi salonu, danışma bölümü ve merdiven boşluğu bulunduğu, üst katında ise kütüphane ve araştırma merkezi ile terasın yer aldığı görülmektedir. (Resim 3.47,3.48,3.49) [ÜBA, 2015].



Resim 3.47: Fatih Mahkeme Binası Restorasyon Projesi Bodrum Kat Planı.



Resim 3.48: Fatih Mahkeme Binası Restorasyon Projesi Zemin Kat Planı.

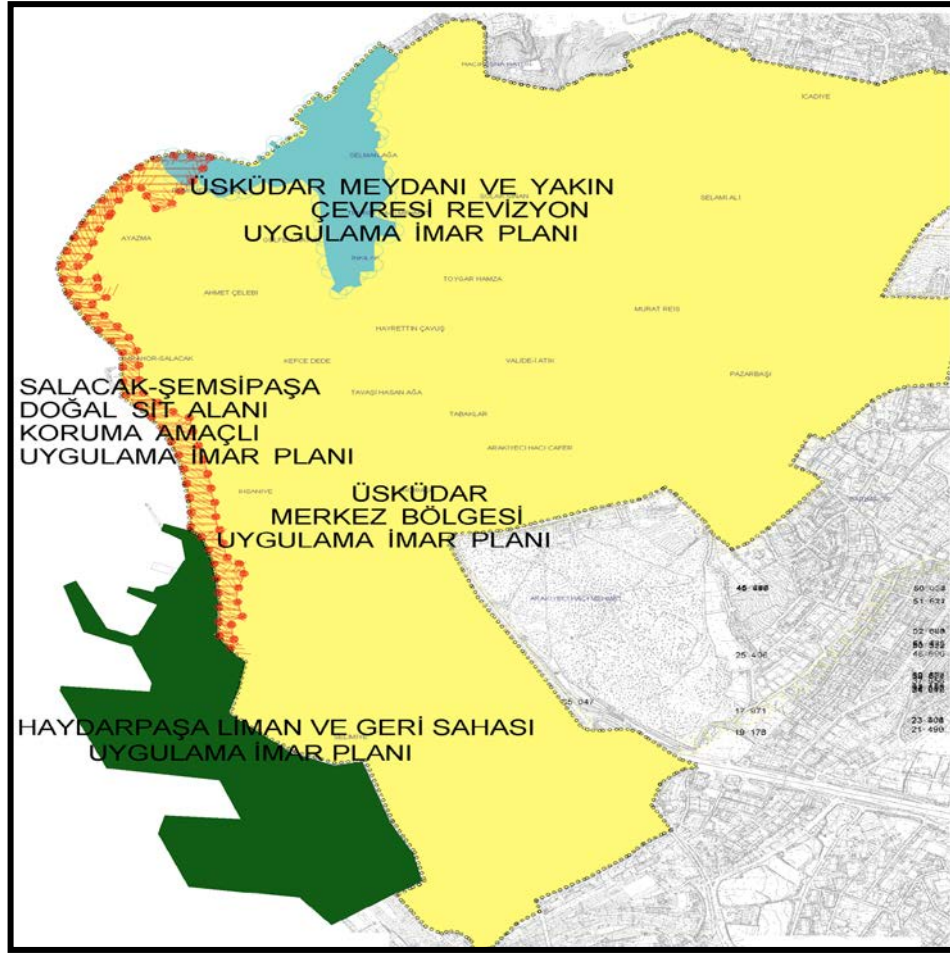


Resim 3.49: Fatih Mahkeme Binası Restorasyon Projesi Üst Kat Planı.

### 3.5. Üsküdar Çarşı ve İskele Meydanları İçin Geliştirilen Kamu Kaynaklı Projeler

Üsküdar kent merkezi İstanbul'un ulaşım sistemi içerisinde geçiş noktası, bir aktarma merkezi özelliğine sahip olmakla birlikte meydana ilişkin 2000 yılına kadar rasyonel bir yatırım, proje veya yaklaşım geliştirilmemiştir. Marmaray Projesinin gündeme gelmesi ile birlikte, Üsküdar İskele ve Çarşı Meydanı'nda daha çok ulaşım sisteminin yeniden ele alınmasına yönelik olarak hazırlanan planlarda, iki meydan ve çevresinin güneye doğru açılan koridor ile birlikte bütüncül olarak planlandığı görülmektedir. Aşağıda belirtilen meydan planları bu kapsamda hazırlanmış ve onaylanmış planlar olmakla birlikte Haydarpaşa-Harem Bölgesi Dönüşüm Amaçlı Plan çalışmaları ve Salacak Kıyılarına ilişkin tasarım çalışmaları meydana ilişkin gelişim sürecini etkileyen faktörler arasında yer almaktadır. Aşağıda belirtilen projeler bu bağlamda değerlendirmesi gereken projelerdir. (Resim 3.50) [ÜBA, 2015].





Resim 3.50: Üsküdar Merkez Bölgesi'ne ait plan Bölgeleri.

- Meydan İmar Planları
  - Üsküdar Meydanı ve Yakın Çevresi Raylı Sistemler ve Karayolu
  - Entegrasyonlar ile Kentsel Tasarım Uygulama Projesi
  - Üsküdar Meydanı ve Yakın Çevresi Revizyon Uygulama ve Nazım İmar Planı
- Haydarpaşa - Harem Bölgesi Plan Çalışmaları
  - Haydarpaşa Gar, Liman ve Geri Sahası Koruma Amaçlı Nazım ve Uygulama İmar Planı
  - İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçiş Projesi
- Üsküdar-Ümraniye – Çekmeköy LRT (Light Railway Transportation / Hafif Raylı Sistem) Hattı
  - Sancaktepe Metrosu

### 3.5.1. Üsküdar Meydanı ve Yakın Çevresi Raylı Sistemler Entegrasyonu Kentsel Tasarım Projesi

Üsküdar İlçesi kent merkezinin yeniden tasarlanması yönünde ilk çalışma “Üsküdar Meydanı ve Yakın Çevresi Raylı Sistemler ve Karayolu Entegrasyonlar ile Kentsel Tasarım Uygulama Projesi” kapsamında İBB Ulaşım Daire Başkanlığı Ulaşım Planlama Müdürlüğü tarafından ihale yolu ile bir proje firmasına yaptırılmış olup İstanbul 3 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu’nun onayına sunulmuş 29.03.2006 gün ve 1490 sayılı karar ile onaylanmıştır. İlgili koruma kurulunca da onaylanan proje kapsamında alınan kararlar:

- Hâkimiyeti Milliye Caddesi üzerinde araç trafiği yeniden düzenlenerek yayalaştırılması planlanmıştır.
- Salacak yönü ile Kuzguncuk yönü arasında sahilden doğrusal araç geçişi kaldırılarak meydana yayalaştırmanın ağırlık kazandığı bir planlama yaklaşımı ortaya konmuştur.
- Ahmediye Kavşağı genişletilerek Salacak, Doğancılar, Zeynep Kamil, Kuzguncuk aksları bu kavşağa bağlanmıştır. Ahmediye Kavşağından Kuzguncuk yönüne doğru mevcut yapıların kaldırılmasıyla oluşacak bir yol önerilmiş ve söz konusu yol meydana girmeden Sultan Tepesi’nden bir tünel ile Boğaz aksına bağlanmaktadır.
- T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından yürütülen Marmaray hattı, Ümraniye-Çekmeköy metro hattı ve istasyonları projede gösterilmiştir.
- Meydanda bulunan tescilli eserler projeye işlenmiştir.
- Ahmediye Kavşağının kuzeyinde bulunan ticaret ve hizmet fonksiyonlarının bulunduğu alanda yer alan mevcut yapılar kaldırılarak Mimar Sinan Çarşısı ve Kara Davud Cami’nin etrafı açılmıştır. Bu bağlamda Katlı Otopark ve mevcut Belediye Binası da alandan kaldırılmaktadır. Bu alanda kentsel tasarım projesi ile yeni kütleler önerilerek özel mülkiyetteki bu parsel ve binaların kamulaştırılarak sosyal – kültürel tesis binaları yapılması planlanmıştır.
- Proje alanında Marmaray ve Çekmeköy metrosu ile birleşen geniş bir yer altı çarşısı önerilmektedir (Resim 3.51) [ÜBA, 2015].



Resim 3.51: 19.09.2006 onanlı Üsküdar Meydanı ve Yakın Çevresi Raylı Sistemler ve Karayolu Entegrasyonlar ile Kentsel Tasarım Uygulama Projesi.

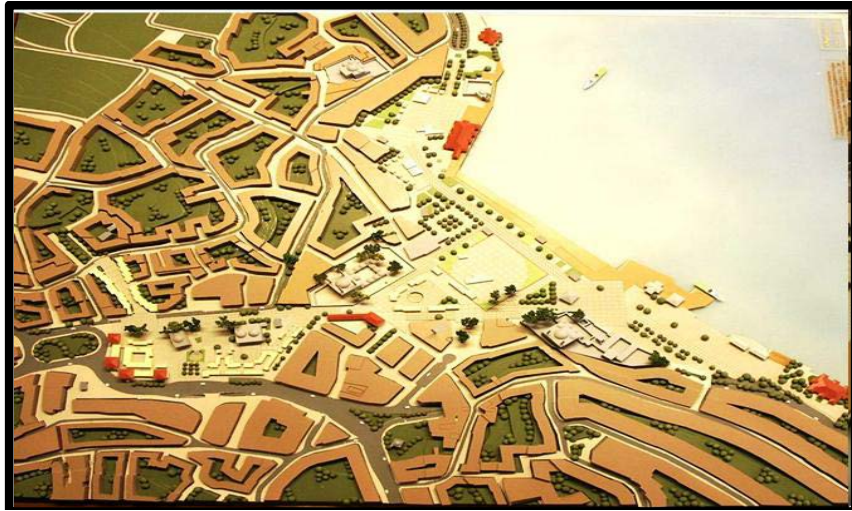
Söz konusu projeye ait açıklama raporunda, projenin amaçları:

- “Üsküdar Meydanı ve çevresindeki mevcut ulaşım problemlerinin çözümünün sağlanması,
- Farklı ulaşım sistemlerinin entegrasyonunu sağlayan, yaya sirkülasyonunu ön plana çıkaran düzenlemelerin yapılması,
- Üsküdar Meydanı’nın İstanbul içindeki ilk Türk yerleşmesi olması nedeniyle bu özelliğini vurgulayacak ve İstanbul içindeki konumunu ve değerini yükseltecek bir kent parçası haline dönüştürülmesi,
- Üsküdar’ın büyük külliyelerinin Üsküdar Meydanı ile fiziksel ve sosyal ilişkilerinin sağlanması,
- Üsküdar’ın yok olmuş ve zarar görmüş mekânsal değerlerini günümüz yaşantısı içine tekrar entegre edebilecek kentsel ve mimari bir tasarım konsepti geliştirilmesi,
- Rumi Mehmet Paşa Cami, Mihrimah Sultan Cami, Yeni Valide Cami Ve İmaret, Aziz Mahmut Hüdayi Külliyesi, Şemsi Paşa Külliyesi gibi üst düzeydeki

anıtsal yapıların oluşturduğu kentsel röper noktalarını ön plana çıkaran bir tasarımın kurgulanması,

- Üsküdar Meydanı ve çevresinde bulunan dini ve sosyal yapıların oluşturduğu kültürel zenginliğin ön plana çıkartılması,
- İstanbul için önemli bir merkez olan Üsküdar Meydanı'nın araç trafiğinin olumsuz etkilerinden kurtarılmış, çağdaş kent standartlarına sahip bir mekân haline getirilmesi,
- Üsküdar Meydanı'nda oluşturulan yeni programlarla meydanın kültürel, sosyal ve ticari özelliklerinin desteklenmesi” olarak belirtilmiştir.”<sup>2</sup>

Resim 3.52 ve 3.53 de görüldüğü üzere tasarım çalışmasının ana amacı Ulaşım Sistemlerinin Entegrasyonu olarak belirlenmiş olsa da Üsküdar İskele ve Çarşı Meydanları ve çevrelerinin kullanımında köklü revizyonlara gidilerek projelerin tamamlanması ile birlikte her iki meydana ulaşacak nüfusun Üsküdar merkez bölgesini daha rasyonel bir biçimde kullanabilmesi hedeflenmektedir. Plan raporu incelendiğinde, Üsküdar İskele ve Çarşı Meydanları bu çalışma doğrultusunda; İstanbul Metropolen alanında bulunan tüm meydanlar açısından değerlendirildiğinde bir adım öne çıkarak ülkemiz meydanları arasında önemli bir yere sahip olacağı tahmin edildiği bildirilmektedir.



Resim 3.52: İBB tarafından hazırlanan 19.09.2006 onanlı Üsküdar Meydanı ve Yakın Çevresi Raylı Sistemler ve Karayolu Entegrasyonu Kentsel Tasarım Uygulama Projesi.

<sup>2</sup> 19.09.2006 onanlı Kentsel Tasarım Projesine Ait Plan Açıklama Raporu, Üsküdar Belediyesi Arşivi.





Resim 3.53: 19.09.2006 onanlı Üsküdar Meydanı ve Yakın Çevresi Raylı Sistemler ve Karayolu Entegrasyonları ile Kentsel Tasarım Uygulama Projesi.

İskele Meydanında hizmet veren Marmaray seferleri 29 Ekim 2013 tarihinde başlamıştır. Üsküdar İskele Meydanı ile Avrupa yakasında Sirkeci, Yenikapı ve Kazlıçeşme arasında Marmara Denizi tabanından ulaşım hizmeti veren tüneller vasıtası ile Sirkeci istasyonuna 4 dakikada ulaşmak mümkündür. Hızlı ulaşırmada başarılı olan Marmaray metro güzergahının Üsküdar iskele meydanında araç ve yaya trafiğini azaltmak yerine daha da artırdığı, devam eden Çekmeköy Metro hattı inşaatı nedeniyle yeni kazı çalışmaları yapıldığından trafiğin daha büyük sorunlara yol açtığı görülmektedir.

Üsküdar Meydanı ve Yakın Çevresi Raylı Sistemler Entegrasyonu Kentsel Tasarım Projesi onandıktan sonra yeni imar plan revizyonu ile yeniden düzenlenmesi gerekmektedir.

Üsküdar Meydanı ve Yakın Çevresi Raylı Sistemler Entegrasyonu Kentsel Tasarım Projesi'ne ilişkin değerlendirme: Tablo 3.2 de verilmiştir.

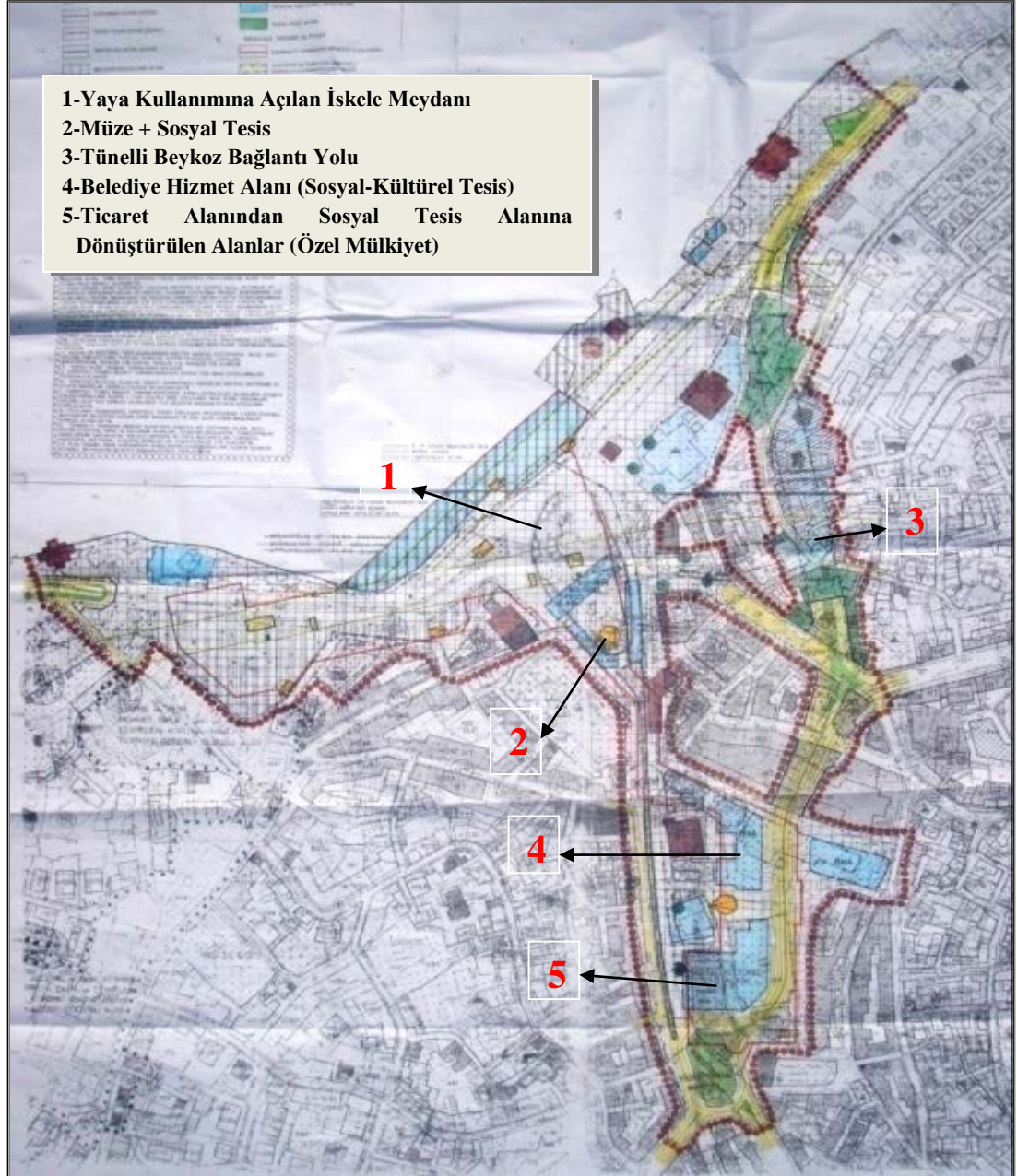


Tablo 3.2. Projeye İlişkin Genel Değerlendirme Tablosu.

<b><u>OLUMLU YÖNLER</u></b>	<b><u>OLUMSUZ YÖNLER</u></b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Tarihi Üsküdar Çarşısı Meydanı ve çevresindeki mevcut ulaşım problemlerinin çözümünün sağlanması,</li><li>• Farklı ulaşım sistemlerinin entegrasyonunu sağlayan, yaya sirkülasyonunu ön plana çıkaran düzenlemelerin yapılması,</li><li>• Tarihi Üsküdar Çarşısı Meydanı'nın İstanbul içindeki ilk Türk yerleşmesi olması nedeniyle bu özelliğini vurgulayacak ve İstanbul içindeki konumunu ve değerini yükseltecek bir kent parçası haline dönüştürülmesi,</li><li>• Üsküdar'ın büyük külliyelerinin Tarihi Üsküdar Çarşısı Meydanı ile fiziksel ve sosyal ilişkilerinin sağlanması</li><li>• Üsküdar'ın yok olmuş ve zarar görmüş mekansal değerlerini günümüz yaşantısı içine tekrar entegre edebilecek bir tasarım konsepti geliştirilmesi,</li><li>• Rumi Mehmet Paşa Cami, Mihrimah Sultan Cami, Yeni Valide Cami Ve İmareti, Aziz Mahmut Hüdayi Külliyesi, Şemsi Paşa Külliyesi gibi üst düzeydeki anıtsal yapıların oluşturduğu kentsel röper noktalarını ön plana çıkaran bir tasarımın kurgulanması,</li><li>• Tarihi Üsküdar Çarşısı Meydanı ve çevresinde bulunan dini ve sosyal yapıların oluşturduğu kültürel zenginliğin ön plana çıkartılması,</li><li>• İstanbul için önemli bir merkez olan Tarihi Üsküdar Çarşısı Meydanı'nın araç trafiğinin olumsuz etkilerinden kurtarılmış, çağdaş kent standartlarına sahip bir mekan haline getirilmesi,</li><li>• Tarihi Üsküdar Çarşısı Meydanı'nda oluşturulan yeni programlarla meydanın kültürel, sosyal ve ticari özelliklerinin desteklenmesi.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Harem – Salacak sahil yolunun sürekliliğinin iptal edilerek otopark ile sonlandırılması, rondo kavşak ile geri dönmesi,</li><li>• Harem – Beykoz sahil yolunun sürekliliğinin bozulması, kılcal yollar ile Üsküdar Kent Merkezi'ne araçlı ulaşımın dağıtılması,</li><li>• Yer altı çarşı kazılarında ortaya çıkacak tarihi kalıntılar nedeniyle proje uygulama sürecindeki belirsizlikler,</li><li>• Proje alanındaki istimlâk maliyetinin yüksek oluşu,</li><li>• Meydan çevresindeki araç trafiğinin çözümlenmemesi,</li><li>• Şahıs mülkiyetindeki arazi ve binaların kamulaştırılarak sosyal ve kültürel tesislerin yapılmasının hedeflenmesi, açılacak davalar nedeniyle proje uygulamasının gecikmesi.</li><li>• Tasarım projelerinde iskele meydanının güneyine doğru uzanan koridorda sert zeminden oluşan amaçsız boş açık alanların tasarlanmış olması(ki bu boş alanların kullanışsızlığı ziyaretçilerin meydanı kullanmadan geçmesine sebebiyet verebilir)</li></ul>

### 3.5.2. Üsküdar Meydanı ve Yakın Çevresi Revizyon Nazım ve Uygulama İmar Planı

İstanbul Büyükşehir Belediyesince hazırlanan Üsküdar Meydanı ve Yakın Çevresi Raylı Sistemler Entegrasyonu İmar planları 1/5000 ölçekli Nazım İmar ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı olmak üzere 19.09.2006 tarihinde onanmıştır (Resim.3.54) [ÜBA, 2015].



Resim 3.54: İBB tarafından hazırlanan 20.06.2010 Onanlı Üsküdar Meydanı ve Yakın Çevresi Revizyon Uygulama İmar Planı.

20.06.2010 tarihinde kamulaştırma işlemlerinde yaşanan sorunlar ve parsel maliklerince açılan davalar nedeniyle İstanbul Büyükşehir Belediyesince revize edilmiştir. 20.06.2010 tarihinde Revizyon Nazım ve Uygulama İmar Planları onaylanmıştır. Bu gün için geçerli olan plan sonraki bölümlerde de meri plan olarak anılacaktır. Revizyon Planı ile özel mülkiyette bulunan parsellerin istimlâk edilerek ticari ve hizmetler fonksiyonlarına yönelik kullanımları iptal edilerek kamulaştırma mantığının doğasına uygun sosyal ve kültürel tesisler önerilmiş, meydana halihazırda bulunan belediye binası tamamen kalktığından yeni revizyon planında belediye hizmetlerine yönelik yeniden bir alan tanımlaması yapılmıştır. Ancak 2006 onanlı plana uygun olarak hazırlanmış olan Kentsel Tasarım Projesi 20.06.2010 onanlı Revizyon Uygulama İmar Planı'na göre revizyon yapılmamıştır. Bu nedenle tasarım projesi kısmi olarak uygulama kabiliyetini yitirmiştir. Öncelikle projenin hedeflerine ulaşabilmesi için, 2010 onanlı revizyon imar planına göre kentsel tasarım projesinin de revize edilmesi ve etapları ile birlikte finansman modelinin ortaya konulması gerekmektedir.

### **3.5.3. Üsküdar-Ümraniye-Çekmeköy LRT Projesi**

Üsküdar – Ümraniye – Çekmeköy hattının tamamlanması ile birlikte saatte 35.000 kişinin Çekmeköy – Üsküdar arasında hareketi beklenmektedir. Söz konusu projenin tamamlanması, Üsküdar gerisinde bulunan ilçe ve yerleşimlerden Üsküdar Meydanı'na ulaşım, hizmet alımı, alışveriş, sosyal-kültürel aktiviteler amaçlı ziyaret sayısını artıracaktır. Projenin tamamlanması ile birlikte, Üsküdar Merkezi İş Alanının kullanımında yoğunluğun artması ve bu alanda yer alan fonksiyonların çeşitliliğinin artması beklenmektedir. Ümraniye – Çekmeköy LRT Hattı ile birlikte ilçenin doğusunda bulunan yerleşim alanlarında yaşayanların rekreasyon, ulaşım (transfer merkezi), ticari ve sosyal amaçlı aktiviteler kapsamında Üsküdar kent merkezini, daha fazla kullanacağı düşünülmektedir. (Resim 3.55) [ÜBA, 2014].



Resim 3.55: Üsküdar – Ümraniye – Çekmeköy LRT Hattı.

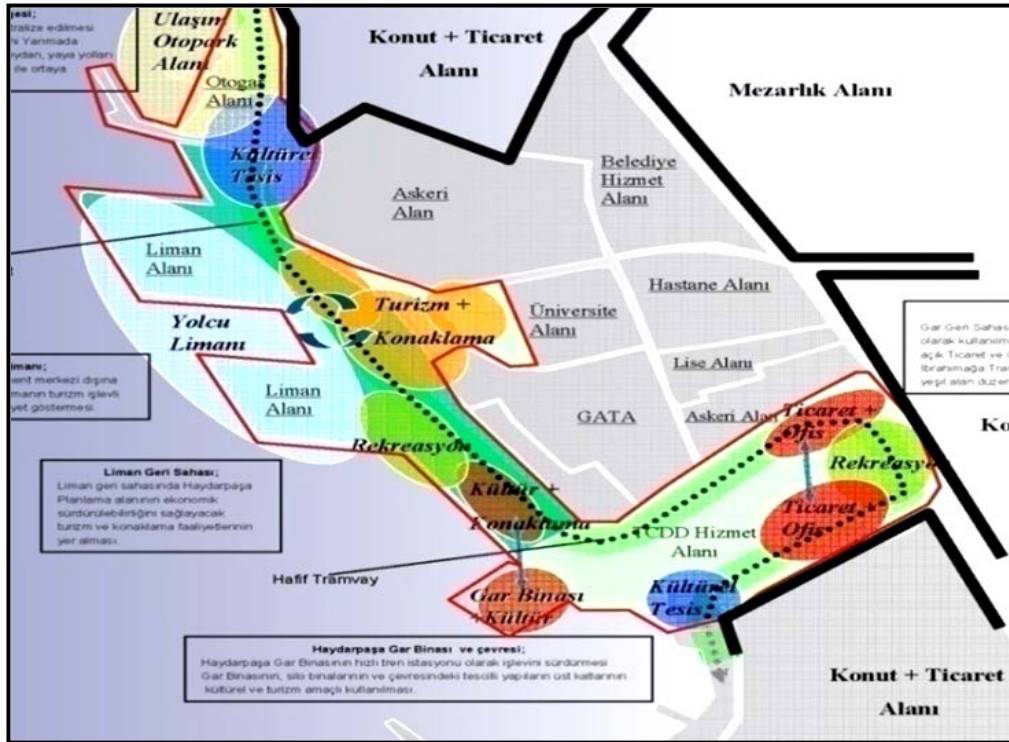
### 3.5.4. Haydarpaşa Garı ve Çevresi Nazım İmar Planı ve Lastik Tekerlekli Tüp Geçiş Projesi ile Üsküdar İskele ve Çarşı Meydanları İlişkisi

Haydarpaşa ve Harem Bölgesini kapsayan alanda liman, ticaret, hizmet, turizm ve rekreasyon alanlarını kapsayan 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar plan çalışmaları sonuçlandırılmak üzeredir. Bu plan ile Devlet Demir Yolları mülkiyetinde bulunan Haydarpaşa gar binası ve çevresinde bulunan arazi üzerinde Anadolu Yakası için yeni bir merkezi iş alanı oluşumu hedeflenmektedir. Planda turizm, konaklama, ticaret ve hizmetler sektörü ile sosyo-kültürel tesis alanlarına yer verilmiştir. Söz konusu proje Üsküdar Meydanı'nda ticari aktivitelerin gelişimine etki edecektir. Haydarpaşa Gar ve Çevresi için önerilen plan taslağı incelendiğinde özellikle sahil şeridinde bir turistik liman planlandığı, hemen gerisinde turizm ve konaklama alanları, yanında rekreasyon ve sosyo-kültürel tesislere yönelik alanlar planlandığı ayrıca tüm bu fonksiyonlar arası ulaşımı sağlayacak bir hafif raylı sistem planlandığı görülmektedir. (Resim 3.56,3.57,3.58) [ÜBA, 2015].





Resim 3.56: Haydarpaşa Bölgesi genel görünüm.

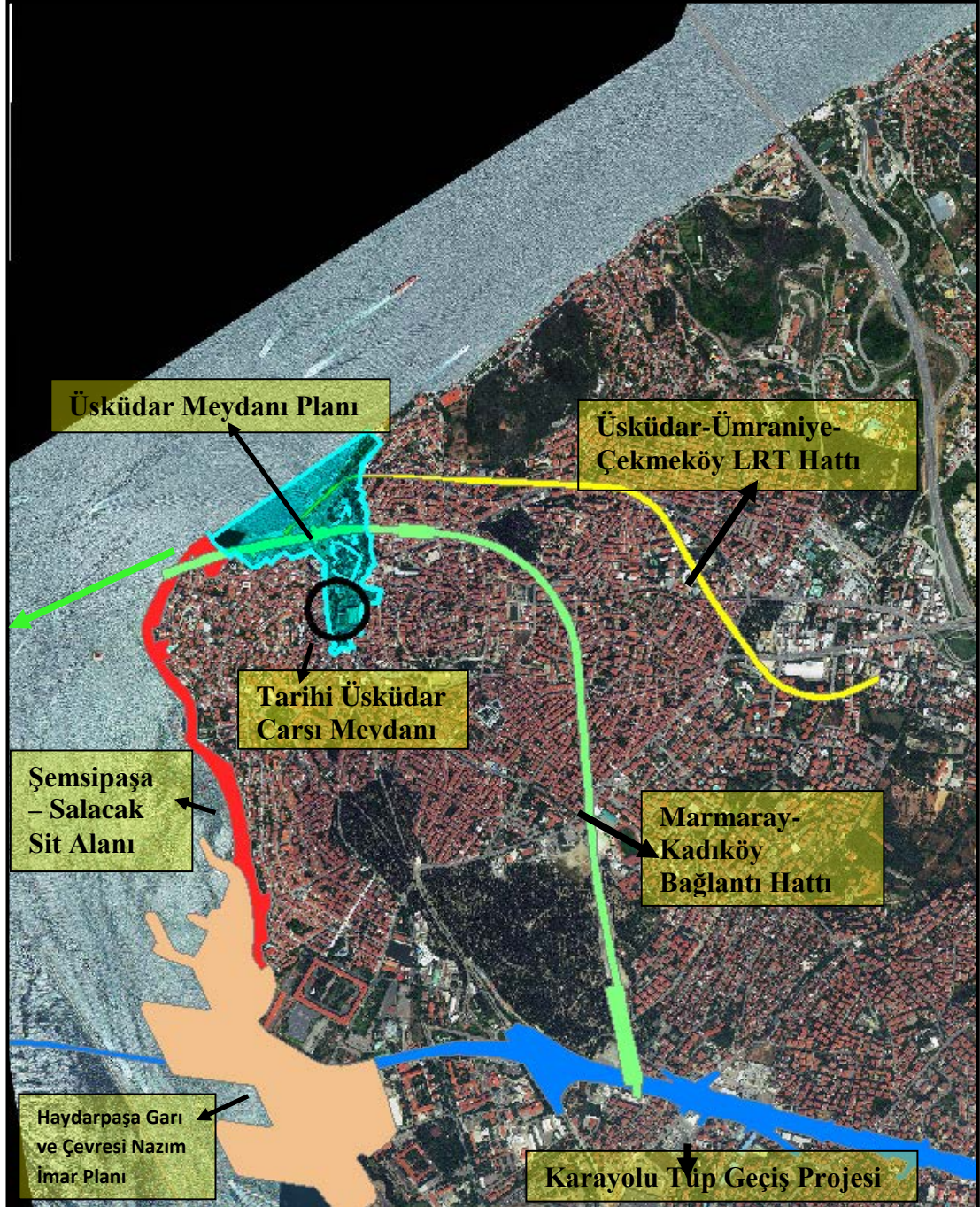


Resim 3.57: Haydarpaşa Gar, Liman ve Geri Sahası Plan Modeli.

Bölge için hazırlanan 1/5000, 1/1000 ölçekli imar planları Kadıköy İlçesi içinde kalan bölümlerle Üsküdar İlçesi içinde kalan bölümlerin ayrılarak onama



sınırları değiştirilmiştir. Her iki imar planının yapım s¼reçleri devam etmekte olup, ilgili Koruma Bölge Kurulu ile bölgede yer alan sivil toplum örg¼tlerinin gör¼ř alınma s¼reci devam etmektedir. Ayrıca lastik tekerlekli araçlar için yapımı devam eden yeni bir metro hattının da proje genel yaklaşımı içinde değerlendirilmesi gerekmekte ve hazırlanan planın genel ilkeleri yeni metro hattını da içine alarak revize edilmelidir.(Resim 3.58) [ÜBA, 2015].



Resim 3.58: Üsk¼dar Tarihi Çarşı Meydanı ile Yakın Çevresindeki Plan ve Projeler ile İlişkisini Gösteren Değerlendirme Paftası.

### 3.5.5. Üsküdar Çarşısı ve İskele Meydanları İçin Geliştirilen Kamu Kaynaklı Projelerin Değerlendirilmesi

Üsküdar Meydanı ve Yakın Çevresi Raylı Sistemler ve Karayolu Entegrasyonlar ile Kentsel Tasarım Uygulama Projesi ile Üsküdar Tarihi Çarşı Meydanı ve çevresindeki mevcut ulaşım yapısı için çözüm sağlanmaya ve farklı ulaşım sistemlerini entegre ederek yaya sirkülasyonunu ön plana çıkarmaya yönelik çalışmalar yapılmıştır. Tarihi Kent dokusunu ön plana çıkarmaya yönelik (Rumi Mehmet Paşa Cami, Mihrimah Sultan Cami, Yeni Valide Cami Ve İmareti, Aziz Mahmut Hüdayi Külliyesi, Şemsi Paşa Külliyesi gibi) bir tasarım hedeflenmiştir. Ancak proje ile meydan ve yakın çevresinde etkileşim içinde bulunan sivil mimarlık örnekleri ve anıtsal yapıların çevrelerinde yapılmış olan düzensiz ve imar planına aykırı yapılan uygulamalar için yaptırım kararları (istimlak, yeni yapı düzeni gibi) alınmamıştır. Özellikle Yeni Valide Cami ve İmareti, Fatih'in Mahkeme Binası çevresinde yer alan düzensiz yapılaşmalar nedeni ile bu yapıların meydanla iletişimleri kesilmektedir.

Üsküdar ve yakın çevresi ile Ümraniye, Dudullu, Sarıgazi vb. bölgelerden deniz yolu ile Sirkeci – Eminönü bölgelerine gitmek için Üsküdar İskele ve Çarşı Meydanları'na gelenlerin sayısı büyük ölçüde azalacaktır. Bu azalmanın Marmaray'ın getireceği hız ve ulaşım konforu düşünüldüğünde, Üsküdar – Eminönü şehir hatları ve motor seferlerinin gelecekte iptali sonucunu doğurabileceği söylenebilir. Üsküdar ve yakın çevresi ile Ümraniye, Dudullu, Sarıgazi vb. bölgelerden deniz yolu ile Kabataş (Taksim – Karaköy) ve Beşiktaş (Boğaz, Yıldız – Levent) yönlerine gitmek için Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'na gelecek olanların sayısında bir azalma beklenemeyeceği gibi, Marmaray'ın getireceği rahatlık dolayısıyla Kadıköy'den deniz yoluyla geçiş yapanların ve Boğaz köprülerini kullananların bir bölümünün de aktarma noktası olarak Üsküdar'ı tercih edecekleri öngörüsünde bulunabiliriz. Bu durumda Üsküdar Meydanı'nın kara ve deniz taşıtları arasında bir aktarma noktası olma görevinin azalmadan, daha da artarak devam edeceği düşünülebilir.<sup>29</sup> Ekim 2013 yılında hizmete giren Marmaray metro güzergahının Anadolu yakasında bulunan insanlar için tercih edildiği gözlenmekle birlikte, Çekmeköy Metro hattı tamamlanmadığından dolayı boğaz köprüsünün yükünün hafiflediği görülmektedir. Bu durumda Anadolu yakasında oluşan ve Avrupa yakasına geçmek isteyen trafik akımının yükü, ancak Kadıköy ve Çekmeköy

metrolarının tamamlanması ve Üsküdar Marmaray hattı ile entegre olması ile azalacaktır. Ayrıca Üsküdar İskele Meydanında Marmaray havalandırma baca yapıları ile Marmaray yolcu istasyonları giriş yapıları mimari estetik kaygısı olmayan tarihi dokuya uyumsuz acele konmuş yapılar niteliğindedir. Sistemin çalışmaya başladığı 2013 yılından bu güne de gerek İstanbul Büyükşehir Belediyesinden, gerekse kültür varlıklarını koruma kurullarından bu yapılarla ilgili bir yaptırım uygulanmamıştır.

Onama süreci devam eden imar planlarında Haydarpaşa – Harem sahil yolu ile Üsküdar merkezinin bağlantısının son derece zayıflatıldığı, Boğaziçi yönüne bağlantısının ise bir tünel ile gerçekleşebildiği görülmektedir. Oysa Haydarpaşa ve Harem bölgelerinin yeni plan kararları ile üstleneceği yeni kentsel fonksiyonlar, yeni yapı ve nüfus yoğunlukları bu bağlantının önemini daha da kuvvetlendirmektedir. Bu nedenle Harem – Beykoz sahil yolunun ulaşım etüdlerinin yeniden değerlendirilerek ulaşım planının revize edilmesi gerekmektedir.

Doğancılar ve Zeynep Kamil yönlerinden gelen yolların Boğaziçi ve Fıstıkağacı – Bağlarbaşı yönlerine bağlantısı için açılacak yolların önemli ölçüde kamulaştırma gerektirmesi, ayrıca Boğaziçi yönüne olan bağlantının tünel ile sağlanması, planın uygulanmasında oldukça önemli ekonomik zorluklar ve zaman kaybı ortaya çıkaracaktır.

Zemin altında yapılacak AVM ve çarşılar nedeniyle uygulamadaki teknik ve mali güçlükler yanında uzun sürecek inşaat süreci ve kazılarla ortaya çıkacak tarihi kalıntıların ayrıştırılması ile sergilenmesinin uzun sürmesi nedeniyle Üsküdar merkezinin ulaşım ve yaşamı olumsuz olarak etkilenecektir. Proje uygulama sürecinin belirsizliği, projenin finansman modelinin olmaması, istimlâk sürecindeki belirsizlikler ve istimlâk bedellerinin yüksek olması uygulamadaki en büyük zorluklar olarak ortaya çıkmaktadır. İstanbul metropolünün ulaşım sorunlarını çözmeye ve tarihi kentsel dokuların yeniden işlevlendirilmesine yönelik hazırlanan projelerin yarışma projeleri yapılarak belirlenmesi ve Trafalgar Meydanı örneğinde olduğu gibi proje örgütlenme modelinin kurulmasında kamu ve özel sektör ile sivil toplum örgütleri birlikte rol almasının sağlanması en uygun çözümü getirecek, proje ile ilgili açılan davaları da en aza indirecektir. Proje ile eski eser yapıların ön plana çıkarılması, meydana yayalaştırma unsurları ana ilke olarak benimsenmeli, meydanın yer altında bir çarşı kompleksi ile birlikte istimlâkları en aza indirerek,

özel mülkiyetteki alanlarda kentsel yenilemeyi hedefleyen yer üstü - açık çarşı ünitelerine de yer verilmelidir.

Haydarpaşa Gar, Liman ve Geri Sahası Koruma Amaçlı Nazım ve Uygulama İmar Planı ile planın gerçekleşeceği bölgede hizmet ve ticaret sektörlerinde gelişme yaşanacak, rekreasyon alanlarının artması ile turizm sektörü gelişecektir. Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'nın bölgeye yakın olması ve tarihi, turistik ve dini değerler yönünden zengin olması, meydana gelen turist sayısında artış sağlayacak ve dolayısıyla meydandaki ticaret aktivitelerinin gelişimine katkı sağlayacaktır. Kadıköy – Üsküdar ilçelerinin ortak merkezi iş alanı projesi bölgeye getireceği yeni yapı, nüfus ve işgücü yoğunluğu düşünüldüğünde ana ulaşım aktarma istasyonu olarak planlanan meydan ile ulaşım bağlantılarının güçlendirilmesi ve imar planlarında bu yönde kararlar alınması gündeme gelecektir.

Üsküdar – Ümraniye – Çekmeköy LRT Hattı'nın tamamlanması ile yoğun bir ulaşım aktivitesi gerçekleşecek ve gün içinde çok sayıda insan Anadolu Yakası'nın kuzey kanadından Üsküdar'a gelecektir. Bu proje ile Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'nın erişilebilirliği artacağı için diğer bölgelerden ulaşım, ticaret ve sosyo-kültürel aktivite amaçlı ziyaretçi sayısı artacaktır.

Gerçekleştirilecek projeler ile Üsküdar Meydanı'nın tarihi ve geleneksel dokusunun canlandırılmasına katkı sağlamak üzere erişilebilirliği artacaktır. Meydanda araç trafiği en aza indirilecek, gerek Marmaray Projesi ile LRT Hattı gerekse de Harem – Haydarpaşa bölgesinde yapılacak rekreasyon alanları ile Üsküdar Meydanı'nın ulaşılabilirliği ve ticaret aktiviteleri artarak metropolün Anadolu Yakasında yeni bir merkezi iş alanı oluşumunu tetikleyecektir. Üsküdar Çarşı Meydanı için planlamanın iyi yapılması, tarihi yapıların ön plana çıkartılması, turistik faaliyetler ile ticaret kapasitesinin artırılmasıyla Üsküdar, İstanbul içinde hak ettiği değere ve öneme sahip olacaktır.

Bu çalışma ile Üsküdar Meydanı ve yakın çevresi için kamu kurumlarınca hazırlanan ulusal ölçekli ve metropolitan planlar ile kentsel tasarım projeleri dikkate alındığında bölgenin gelecekte İstanbul ilinin önemli kent merkezlerinden biri olarak ortaya çıkacağı tespit edilmiştir. Bu doğrultuda, coğrafi ve tarihi değerleri ile ön plana çıkan meydanın ve çevresinde yer alan tarihi eserlerin şimdiden geleceğe yönelik olarak koruma ve kullanılma ilkelerinin belirlenmesi, eserlerin geleceğe aktarımının sağlanması için plan kararlarının öncelikle belirlenmesi ve gelecekte yapılacak çalışmalara kaynak oluşturması hedeflenmiştir.

## **4. TARİHİ ÜSKÜDAR ÇARŞI MEYDANI'NIN YENİDEN İŞLEVLENDİRİLMESİNE YÖNELİK İLKE ÖNERİLERİ**

Son on yılda Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin İstanbul Metropolü'nün ulaşım sorunlarını çözmek üzere Anadolu Yakası'nda Üsküdar Meydanı'nı ulaşım transfer merkezi ve ulaşım odağı olarak kabul etmesi ve bu yönde metropol makroformu içerisinde politikalar üretmesi birçok yatırımcının Üsküdar Meydanı'na ilgisini çekmektedir. Gerek kamu kurumlarının gerekse özel girişimcilerin Üsküdar İskele ve Üsküdar Çarşı Meydanı'na olan yakın ilgisi nedeniyle, bu bölgenin güncel durumuna ilişkin araştırmanın yapılması doğru ve uygulanabilir projelere yön verecektir. Özellikle son yıllarda yatırımcılar tarafından Üsküdar Meydanı için yeni projeler geliştirilmesi, kentsel dönüşüm kanununda getirilen yeni düzenlemeler, gelecekte Üsküdar Meydanı'nı da etkileyerek dönüşüme ve değişime zorlayacaktır.

Bu çalışma ile Üsküdar Tarihi Kent Meydanı'nda araştırma yapan ve proje geliştiren kamu ya da özel çevreler için güncel durumun analizi doğrultusunda bir kaynak, gelecekteki uygulamalara ışık tutacak bir rehber olması hedeflenmiştir.

Üsküdar İskele Meydanı ve Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'nın birbirleri ile etkileşimi ortaya konularak, zaman içinde eskiyen, köhneleşen Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'nın kente yeniden kazandırılması, içinde bulunduğu tarihi, doğal ve kültürel öğelerin geleceğe aktarımı için meydanın yeniden işlevlendirilmesine yönelik öneriler bu çalışmanın amacını oluşturmaktadır.

### **4.1. Ekonomiye Yönelik Öneriler**

Üsküdar Tarihi Çarşı Meydanı ve meydanın yakın çeperlerinde bulunan çalışma alanları geleneksel ticari oluşumların devamı niteliğinde olduğundan, Üsküdar İlçesi'ne ekonomik olarak artı değer katmadığı görülmektedir.

Meydan ve meydan ile etkileşim halinde bulunan yakındaki çalışma alanlarında sanayi ve küçük sanayi bulunmamakta, ticaret ve hizmetler sektörünün yoğunlaştığı görülmektedir. Bu alanlarda yer alan esnaf ve tüccarlar, modern işletmeciliğin gereklerine göre olmayan, büyüklerinden gördükleri geleneksel ticari tecrübeye göre ticari faaliyetlerini sürdürmektedirler. Bu durum, bu alanda

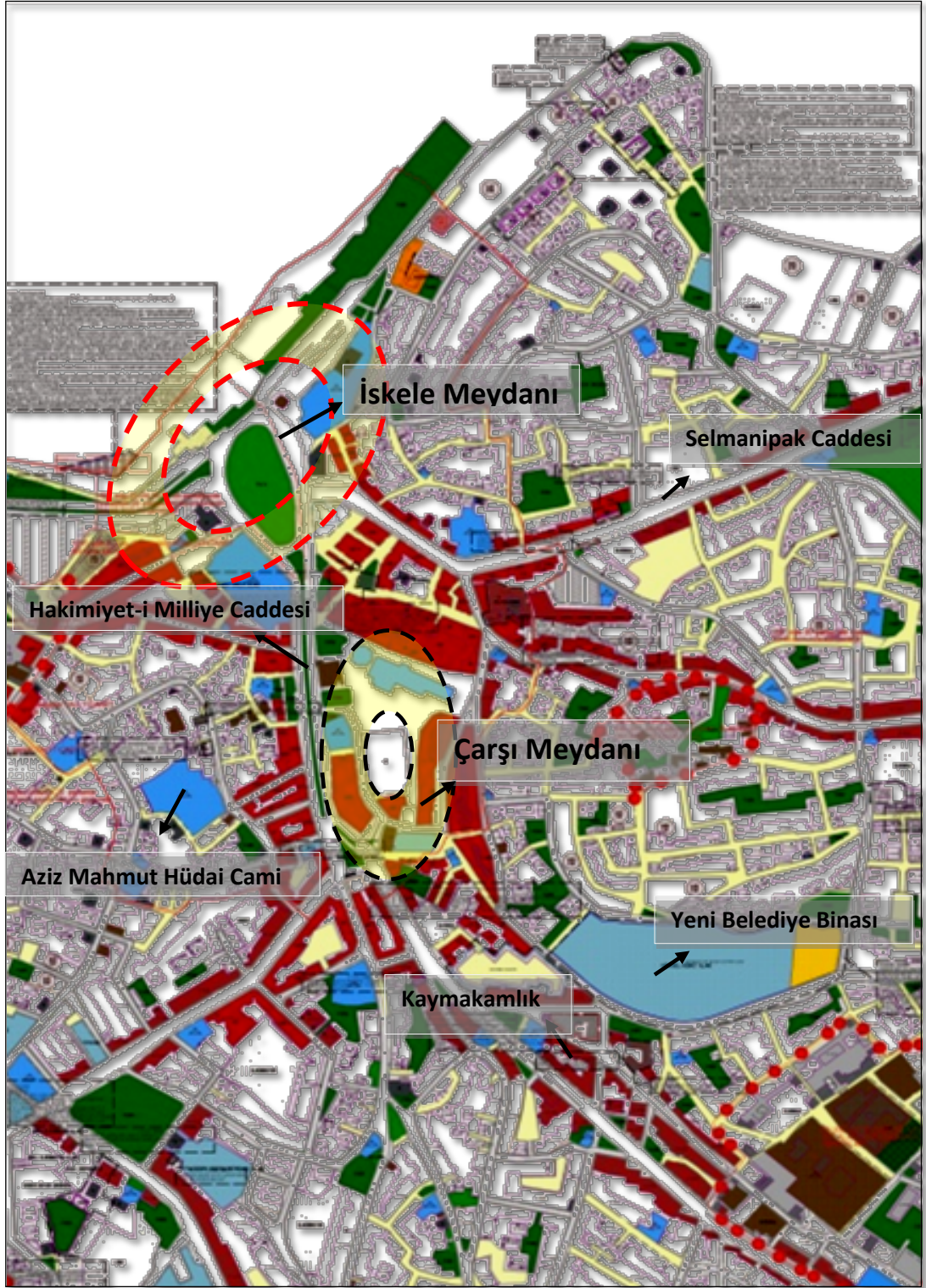


çalışanların modern çağın gereklerine göre ticarete ve işletmeciliğe dönük eğitim ve öğretime yönlendirilmeleri gerektiğini gündeme getirmektedir.

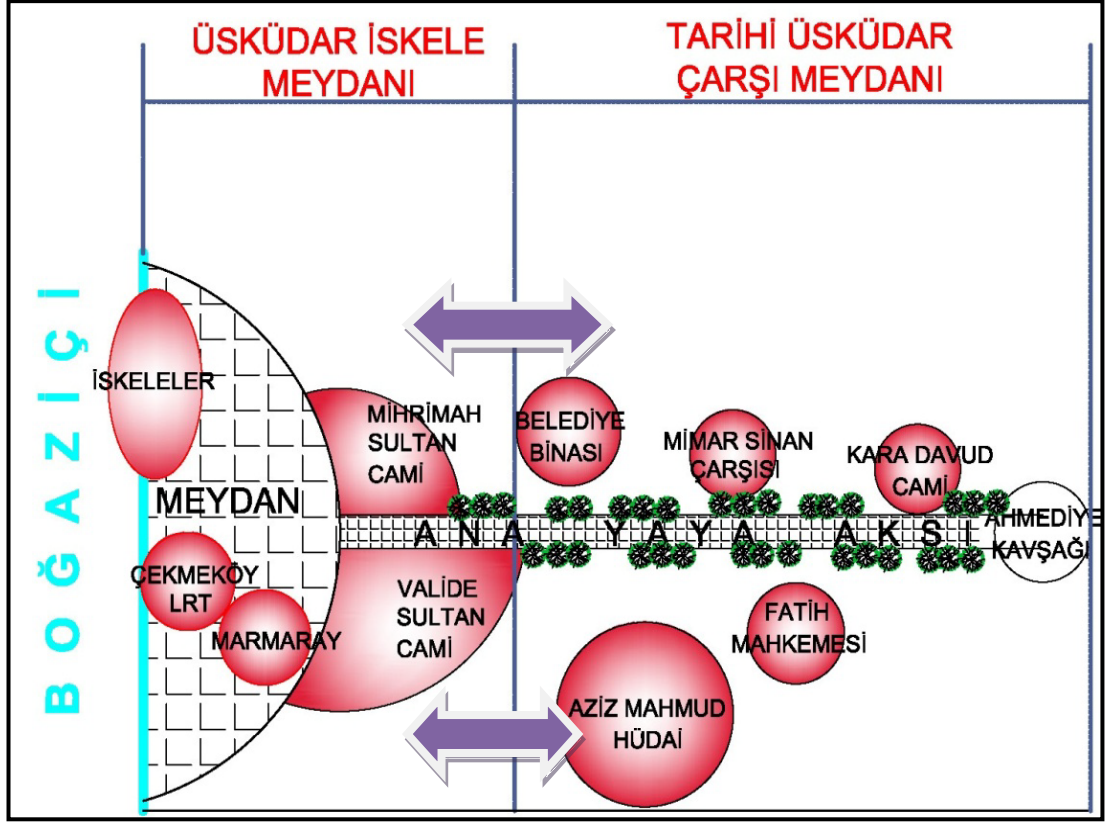
Üsküdar ilçesinde, kuzey güney aksında Hâkimiyet-i Milliye Caddesi ve Selmanipak Caddesi doğrultusunda gelişen ekonomik faaliyetler topografya nedeniyle kısıtlı kalmıştır. (Resim 4.1) [ÜBA, 2015]. Örneğin Hakimiyet-i Milliye Caddesinin batısında yer alan Aziz Mahmut Hüdai Cami deniz kotu “0” kabulü ile 24-28 metre kotlarında yer almaktadır. Hakimiyet-i Milliye Caddesine 98 metre mesafede yer alan bahse konu cami ile iktisadi faaliyetin yer aldığı merkez bölgesi arasındaki 19-23 metrelik kot farkı, ekonomik aktivitenin bu yönde gelişimini kısıtlamaktadır. Aynı zamanda Üsküdar Belediye binasının doğusundan itibaren başlayan eğim doğu yönünde de ticaret – hizmet fonksiyonlarının gelişimini kısıtlamaktadır. Bu bağlamda, ekonomik aktivitenin düz bir alanda konumlanan tarihi meydan içinde ve çevresinde, kuzey güney aksında, kısmen de vadi yapısının iç bölgelerine doğru doğrusal bir formda geliştiği görülmektedir.

Bölgede yer alan ekonomik faaliyeti etkileyen unsurlar arasında ulaşım sistemi, yapı stoku ve imar planları, mülkiyet yapısı ve arsa büyüklükleri yer almaktadır. Üsküdar İskele Meydanı, ulaşım ve transfer merkezi niteliğinde geliştiğinden ulaşım sistemi genellikle Üsküdar’ı bir transit geçiş noktası olarak kullanmakta, bu doğrultuda sahilde bulunan meydan ile Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı arasında kurulan ilişki zayıf kalmaktadır. Aynı zamanda, ilçeye yakın diğer Kadıköy, Ümraniye gibi merkezler ticaret ve hizmet sektörlerinde Üsküdar hinterlandında bulunan nüfusu da kendilerine çekmektedirler.

Üsküdar İskele Meydanı ile Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı’nı birbirine bağlayan tarihi koridor üzerinde yer alan eski eser yapıların ifade edildiği Resim 4.2. de bu doğrultuda, iskele ve Ahmediye Kavşağı arasında oluşan ana yaya aksı (Hâkimiyet-i Milliye Caddesi) tarihi binalara ulaşımı sağlayan, yaya hareketliliğinin yoğun olduğu bir bölge olarak ortaya çıkmaktadır.



Resim 4.1: Üsküdar Kent Merkezi ve Meydanda Ticaret-Hizmet Alanları. (Kırmızı renkler ticaret-hizmet, mavi renkler kamusal yapıları göstermektedir)



Resim 4.2: Üsküdar İskele Meydanı ile Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı arasındaki tarihi koridor.

Üsküdar İskele Meydanı olarak tanımlanan bölge ulaşım faaliyetlerinin yoğunlaştığı alan olup Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı olarak tanımlanan bölge ile bütünlük hareket etmesi gereken ve transit geçen yolcuları da bölgeye çekme kapasitesine sahip bir alan olarak tasarlanmalıdır. Üsküdar İskele Meydanı transit geçiş alanı olmakla birlikte Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'nda yer alacak sosyal-ekonomik faaliyetler ile fiziki ve doğal çevrenin niteliği transit akış içinden bölgeye nüfus çekilebilmesini sağlayabilecektir. Bu bağlamda, Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'nda yer alacak fonksiyonların niteliğinin iki bölge arasındaki trafik yönünden geçiş miktarını belirleme noktasında kritik önemi bulunmaktadır.

Ekonomiye yönelik öneriler;

- Üsküdar Merkezinde yer alan parsel büyüklükleri bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır. Parsel büyüklüklerinin genellikle tarihi dokudan kaynaklanarak 0-200 metrekare arasında olması, orta-büyük alan kullanımı gerektiren fonksiyonların alanda yer seçmesine engel teşkil etmektedir. Örneğin, merkez bölgelerine önemli miktarda nüfus çeken sinema, tiyatro, dershaneler, büyük alan

gereksinimi olan mağaza, sanat merkezleri vb. faaliyetler küçük metrekarelerde yer alamayacağından bölgede ya çok az sayıda ya da hiç bulunmamaktadır. Bu doğrultuda, tarihten gelen parsel yapısı korunarak, bazı bölgelerde bahse konu fonksiyonların yer alabileceği imar düzenlemeleri yapılması gerekmektedir. Yapılacak yeni imar düzenlemeleri ile işlevler arası kademelendirmeler yapılmalı, alansal olarak küçük olan parsellerde, çeper alanlarda küçük alan kullanımı gerektiren işlevler planlanarak parsel ve imar hakkı transferine yönelik düzenlemeler yapılmalıdır.

- Üsküdar’da parseller küçük olduğundan bazı parsellerin birleştirilmesi amacıyla:
  - i) Kamu Eliyle: Parseller yeni imar planları yapılarak birleşmeye teşvik eden bir model oluşturulabilir.
  - ii) Özel Sektör Eliyle: Parsellerin özel sektör tarafından toplulaştırılması yönünde bir model oluşturulabilir.

Büyük parsellerin elde edilebilmesi, büyük alan kullanımı gerektiren ticaret-hizmet fonksiyonlarının da meydan çevresinde yer almasını sağlayabilecektir. Ayrıca teşhir ve vitrin amaçlı dar cephe kullanımları yerine, yeni geniş vitrinli cephelerin oluşumuna olanak tanınacaktır.

Yeni imar planları ile işlevsel toplulaşma dağınık ticari ünitelerin toplulaştırılması ekonomik açıdan gelişimi tetikleyecektir. Kuyumcular çarşısı gibi benzer ekonomik faaliyetleri bir araya getiren yaklaşımlar geliştirilmelidir. Bu çalışmalarda, bedesten yapıları örnek alınabilir. Ancak geleneksel mimari ile modern mimariyi özdeşleştiren bir tasarımla yeni binaların oluşumuna alanda yer verilmelidir.

Günümüzde insanların değişen alışveriş tercihleri doğrultusunda alışveriş merkezlerinin de yapısı değişmektedir: Ümraniye Meydan Avm, Pendik Viaport Avm, Forum İstanbul Avm, Zincirlikuyu Kanyon Avm gibi örneklerde de olduğu üzere kapalı mekânlarda alışveriş anlayışı terk edilerek sokak-açık alan formları tercih edilmektedir. (Resim 4.3) [Web 18, 2015].

Bu nedenle, Tarihi Üsküdar Çarşısı Meydanı meri imar planlarında(20.06.2010 onaylı), yer altında önerilen alışveriş merkezinin yoğunluğu azaltılarak ekonomik faaliyetlerin güçlenmesi için alış-veriş mekânlarının yer üstünde, tarihi doku ile bütüncül olarak çözülmesi gerekmektedir.





Resim 4.3: Ümraniye Meydan A.V.M.

• Turizm: Üsküdar ilçesi, barındırdığı dini yapılar ve türbeleri nedeniyle özellikle yurt içinden ve yurt dışından ziyaretçileri çekmektedir. Ancak hâlihazırda Üsküdar’da yeterli sayıda otel vb. konaklama yapıları bulunmamaktadır. Geleceğin fiziki yapısını gösteren meri imar planları kapsamında da turizme yönelik konaklama alanlarına yer verilmediği görülmektedir. Bu yüzden, meydana özellikle dini turizme yönelik gelişme için, Üsküdar’ın tarihi ve doğal değerlerini aşmayan yapılaşma kriterleri belirlenerek imar planlarında turizm konaklama tesis alanlarına yer verilmelidir. Özellikle sabahın erken saatlerinde Üsküdar çarşı meydanında park eden şehirlerarası turizm otobüsleri çarşı meydanı etrafında bulunan dini yapılara turist taşımaktadırlar. Din turizminden yararlanarak kamu ve özel turizm firmaları ile işbirliği içinde meydana turlar düzenlenmeli, bunların etkin tanıtım ve duyuruları yapılmalıdır.

[Cansever, 2013a] de belirttiği gibi; kentte oluşan kentsel rantın ve artı değerın kenti idare eden kurumların elinde olmasının yeniden sağlanması ekonomi yönünde yeniden işlevlendirmeye örnek olabilir. Osmanlı döneminde kent merkezlerinde yer alan bütün yapılar vakıflara aitti ve merkezde oluşan artı değerler vakıflara aktarılıyor, bu değer vakıflarca da kentin ve kentlinin ihtiyaçları için harcanıyordu.



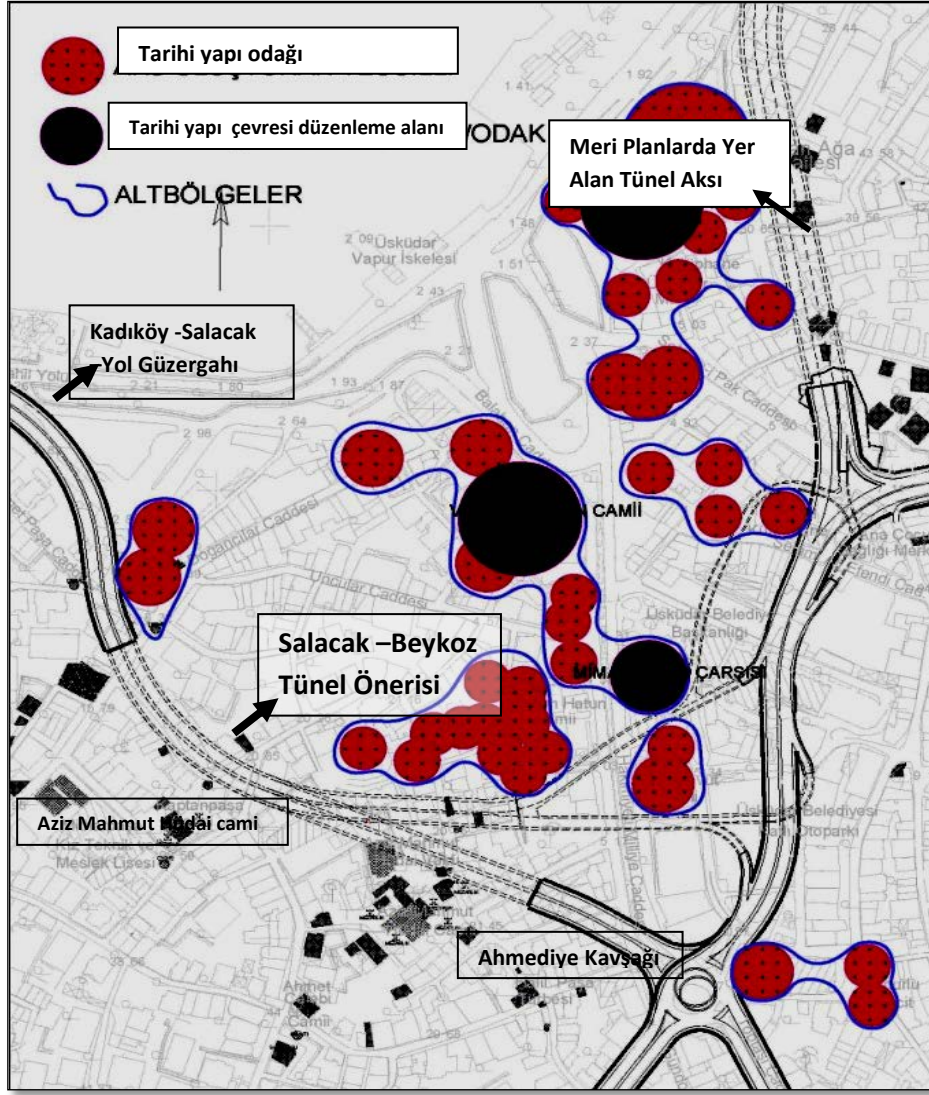
Ancak günümüzde çarşı meydanındaki mülkiyetin %80'nin özel mülkiyet elinde olması, kamu kurumları ile vakıfların istimlâk bütçelerinin olmayışı bu olasılığı zayıf kılmaktadır.

## 4.2. Ulaşım Önerileri

20.06.2010 tarih onaylı meri planlar kapsamında Üsküdar İlçesi İskele Meydanı ve Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'nda araç ve yaya ulaşımı açısından köklü değişiklikler getirilmektedir. Üsküdar İskele meydanında, bu plan kapsamında hâlihazırda ulaşım sistemlerinin entegrasyonu hedeflenmektedir. Üsküdar İskele ve Çarşı Meydanı için hazırlanan projeler ile ulaşımın yer altına alınması ile Pervititch haritalarında görüldüğü gibi (Resim 3.7) Üsküdar Meydanı'nda kentsel açık alan ihtiyacını karşılamak amaçlı yaya ağırlıklı büyük boşluklar oluşacağı düşünüldüğünde, meydan gerçek kimliğine kavuşabilecektir.

Üsküdar iskele meydanında meri imar planı kapsamında; Doğu'da Boğaz aksından gelen yol ile Salacak Sahil Yolu arasındaki bağlantının sürekliliği meydan bölgesinde lastikli araçlar için kesilerek Ahmediye Meydanı'ndan birbirine bağlanmış, Tarihi Çarşı Meydanı ve Üsküdar Ana Meydanı lastikli araç trafiğine kapatılmıştır. Bu doğrultuda Salacak yönünden gelen 20 metrelik 2. kademe yol Uncular Caddesinden Ahmediye kavşağına bağlanırken kademesi düşürülmektedir. Ancak, kamu kaynaklı bu proje ile Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'nda araçlı ulaşımı çözmek yerine Boğaziçi ve Salacak yönünden gelen araçlar -Haydarpaşa Garı ve Harem'de geliştirilen yeni ticari – turizm sektörlerini öne çıkaran planlar da dikkate alındığında- uzun araç kuyrukları oluşturacaktır.

Bu nedenle, Boğaziçi güzergâhı (Beykoz) ile Ahmediye kavşağı arasında oluşturulan tünel geçişine benzer bir biçimde Ahmediye kavşağı- Salacak aksında da bu yöntem uygulanarak yolun yer altına alınması daha iyi olacaktır (Resim 4.4). Önerilen Salacak-Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı tünel bağlantısı genel arazi verileri dikkate alındığında maliyetli ancak topografyanın el verdiği rasyonel bir çözümdür.



Resim 4.4: Üsküdar Tarihi Çarşı Meydanı ve yakın çevresi tünel bağlantı önerisi.

Böylece, Uncular Caddesi'nden Ahmediye kavşağına açılan ve meydana lastikli araç girişini sağlayan öneri tünel ile alanda oluşturulan Beykoz istikameti tünelli yol bağlantısı ile Üsküdar İskele Meydanı ve Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanına lastikli araç girişinin engellenmesi mümkün olacaktır. Bu sayede Salacak yönünden, Harem-Haydarpaşa projeleri kapsamında oluşacak trafik yoğunluğunun Üsküdar Bölgesine akışı düzenlenebilecektir. Aksi halde, Salacak bölgesinde büyük projelerin uygulanması ile oluşacak araç trafiği, Üsküdar Merkez üzerinden transit geçişi aşamasında Uncular Caddesi, hatta meydanın üzerinde olumsuz trafiğe sebep olacaktır.

Uncular yönünden Ahmediye kavşağı- Salacak bağlantısını sağlayan yolun kaldırılması ile alanın tamamı yaya kullanımına açılmalıdır. Alanda yaya trafiğinin

kuzey güney yönlü hareketi öngörülerek doğu ve güney yönünden yatay eksen de giriş ve çıkışlar düzenlenmelidir. Ancak kamu kurumlarının son yıllarda (Kaymakamlık, Belediye Binası) Üsküdar vadisinin güney iç kısmında yer seçmesinden ve ticaret-hizmet yapılarının da bu yönde gelişme göstermesinden dolayı ağırlıklı yaya akışı kuzey güney aksında oluşacağından, bu aks Ahmediye kavşağının güneyine, Çavuşdere bölgesine kadar uzatılmalıdır. Yaya ulaşımının yanı sıra, Boğaz hattı – Üsküdar ve Salacak-Üsküdar yönünde bisiklet yolları ile Üsküdar İskele Meydanı'nda bisiklet parkları da oluşturulmalıdır.

Meydanda, Marmaray inşaatı sürecinde geçici olarak inşa edilen kazıklı yol ise meri planlarda bulunmamakla birlikte Marmaray tamamlandıktan sonra, üzeri kapatılarak sergi ve tezgah satış birimleri olarak düzenlenmiştir. Söz konusu kararlar 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planlarında değerlendirilmesi gereken nitelikte olduğundan Büyükşehir Belediye Başkanlığınca kentsel tasarım projesi hazırlanarak kararlaştırılmalı, İskele Meydanı ile Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı arası iletişimi ve etkileşimi çözümlenmelidir.

Meydanının ekonomik yönünün güçlenmesi için öncelikli olarak alana nüfusun çekilmesi gerekmektedir. Planlanan raylı sistemler ile trafiğin, dolayısı ile ziyaretçilerin yer altında seyahat etmeleri bir bakıma çarşı meydanının ıssızlaşmasına yol açacaktır. Ümraniye, Çekmeköy, Sancaktepe, Kartal, Maltepe gibi ilçelerden Avrupa yakasına Marmaray hattı ile gitmek isteyenler Üsküdar'ın altından gideceklerinden Üsküdar İskele Meydanı ile Çarşı Meydanını göremeyeceklerdir. Bu nedenle Marmaray ve Üsküdar-Ümraniye LRT Hattı raylı sistemlerinden Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'na istasyon çıkış noktalarının rasyonel olarak planlanması ve yolcuların meydana çıkmalarını sağlayacak cazip dinlenme, eğlence, alış-veriş işlevlerinin planlanması gerekmektedir.

### **4.3. Kültürel ve Sosyal Alanlara Yönelik Öneriler**

Kent meydanları, özellikle batı kültürünü taşıyan şehirlerde, toplumların tarih boyunca üstlendikleri sosyal kültürel yaşam biçimlerinin mekâna yansıtması nedeni ile toplumun geçmişine ışık tuttuklarından kentli için önem taşımaktadır. Kent meydanıyla toplumun kültürü ve yaşam biçimi arasındaki ilişki sürekli bir etkileşim halindedir. Kent meydanlarında yapılan sosyal faaliyetlere yönelik açılış törenleri, seçim kampanyaları, fuar ve sergiler, festivaller, kültürel faaliyetlere yönelik sokak

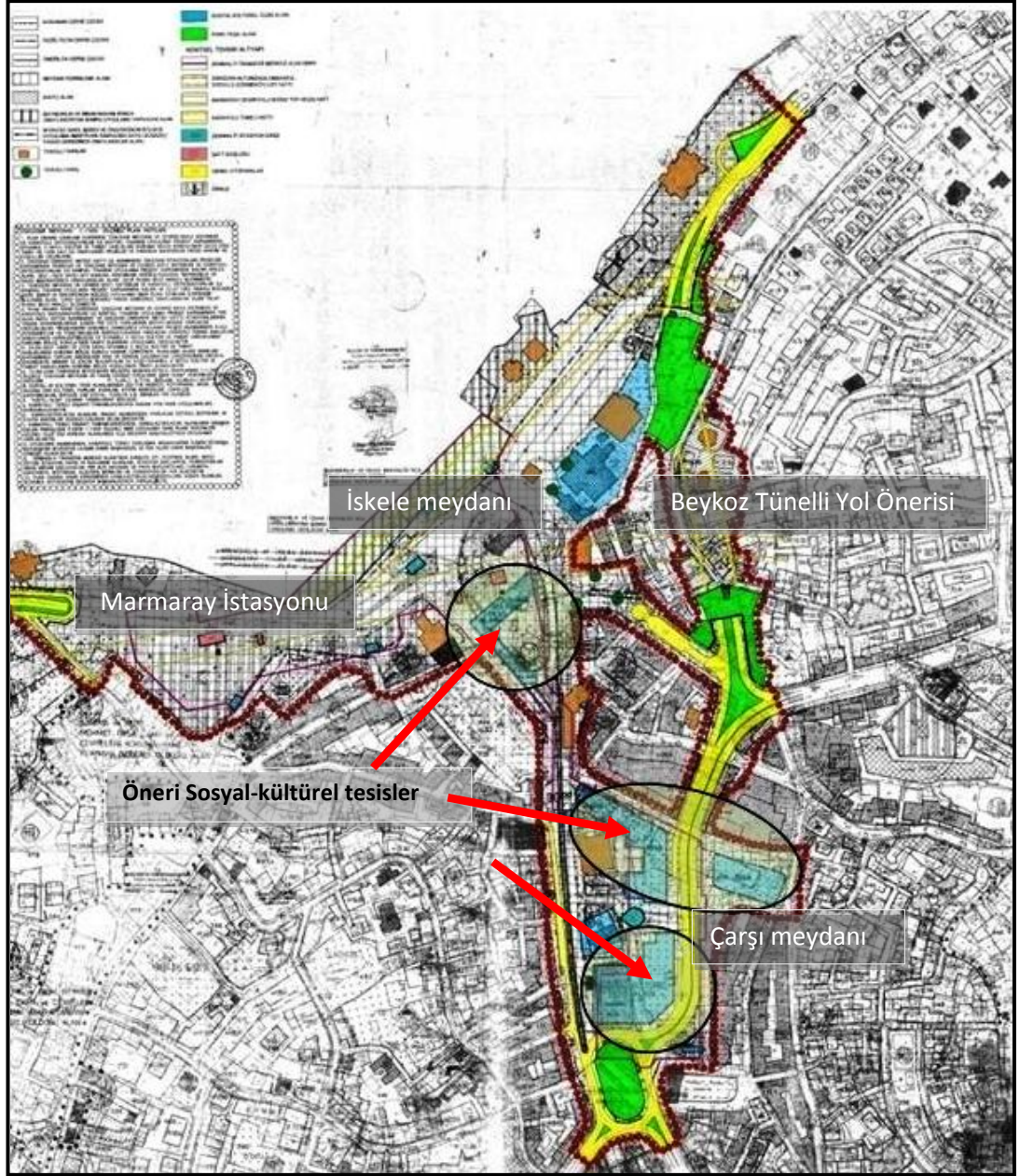
tiyatroları, konserler, dinî törenler, alışveriş, sportif faaliyetler-yarışlar, siyasi, sendikal ve çevreci eylemlerin yapılması kentin kimliği ve imajına da olumlu etkiler bırakmaktadır.

Üsküdar Meydanı'nda hâlihazırda, kentsel kimliğe değer katacak sosyal ve kültürel faaliyetlere yönelik işlevler bulunmamaktadır. Söz konusu durum, meydanın niteliğini son derece olumsuz etkilemektedir. Meydanlarda yer alan kültür yapıları bu alanları tanımlayan, buluşma noktaları haline gelen yerler olmaktadır. Örneğin; Taksim Meydanı AKM Binası, Kadıköy meydanı Haldun Taner Tiyatrosu gibi. Ancak; "Üsküdar Meydanı'nda buluşalım." önerisi, ardından "Hangi meydanda?", "Meydanın neresinde?" sorularını gündeme getirmektedir. Bu nedenle meydana adres gösterilebilecek buluşma noktalarının mutlaka belli olması gerekmektedir.

20.06.2010 onanlı 1/1000 ölçekli Üsküdar Meydanı ve Yakın Çevresi Revizyon Uygulama İmar Planında ise Üsküdar Tarihi Çarşı Meydanında, mevcut otopark-Çetinkaya Mağazası ve Emlak Kredi İşhanı'nın bulunduğu alanda ve Valide Sultan Cami ile Mihrimah Sultan Cami arasında iki adet sosyal kültürel tesis Alanı ve mevcut belediye binasının yerinde belediye hizmet alanlarına yer verilmiştir. Söz konusu planlar Üsküdar meydanında sosyal ve kültürel faaliyetlerin niteliği ve alansal büyüklüğünü artırmaktadır (Resim 4.5) [ÜBA, 2015].

Ancak, Üsküdar Tarihi Çarşı Meydanında sosyal-kültürel faaliyetlere daha fazla yer verilmesi gerekmektedir. Örneğin meydana hâlihazırda açık veya kapalı sinema, tiyatro, konser salonu vb. yapılar yer almamaktadır. Bu doğrultuda meydana, kültürel faaliyetlere ilişkin plan kapsamında belirlenen alanlarda, sosyal-kültürel faaliyetlerin daha detaylı olarak alt başlıklar halinde belirlenmesi, kültürel faaliyetlerin mekânsal dağılımı ve organizasyonunun bir eylem planı ile desteklenerek sağlıklı bir biçimde yürütülmesi gerekmektedir. Güneşli gün sayısının ülkemizde yüksek olması sebebiyle açık alanların da sosyal-kültürel faaliyetlerin gerçekleştirilebileceği alanlar olarak düzenlenmesi gerekliliğini ortaya koymaktadır.





Resim 4.5: 20.06.2010 onanlı 1/1000 ölçekli Üsküdar Meydanı ve Yakın Çevresi Revizyon Uygulama İmar Planındaki Sosyal-Kültürel Tesis Alanları.

Üsküdar Meydanı'nın tarihi kimliği göz önüne alındığında, kültürel faaliyetlere yönelik olarak bazı anıtsal yapılarında bu eylem planı kapsamında değerlendirilmesi, yıpranan tarihi dokunun bahse konu işlev doğrultusunda canlı kalmasını sağlayabilecek bir olgudur. Aşağıdaki örneklerde açıklandığı gibi tarihi yapıların bu amaçla kullanımı, toplum ile yapı arasında karşılıklı bir etki oluşturacağından tarihi yapılara sahip çıkılması noktasında topluma etki edecektir.

Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı içinde bulunan ancak, meydana cephe alan ticari üniteler nedeniyle meydanla ilişkisinin perdelendiği Fatih Mahkeme Binası



meydanla ilişkisinin görünebilirlik koşullarında yeniden değerlendirilmesi gerekmektedir. Fatih Mahkeme Binası'nın da içinde bulunduğu sokak üzerinde bulunan tescilli eski eser yapıların ve Mahkeme Binası'nın meydana, dolayısıyla topluma kazandırılmaları için mahkeme binasının doğusunda bulunan yapı adasındaki binaların istimlak edilerek (imar hakkı transferi modeli dikkate alınarak) yıkılması ve meydana kazandırılması gerekmektedir.

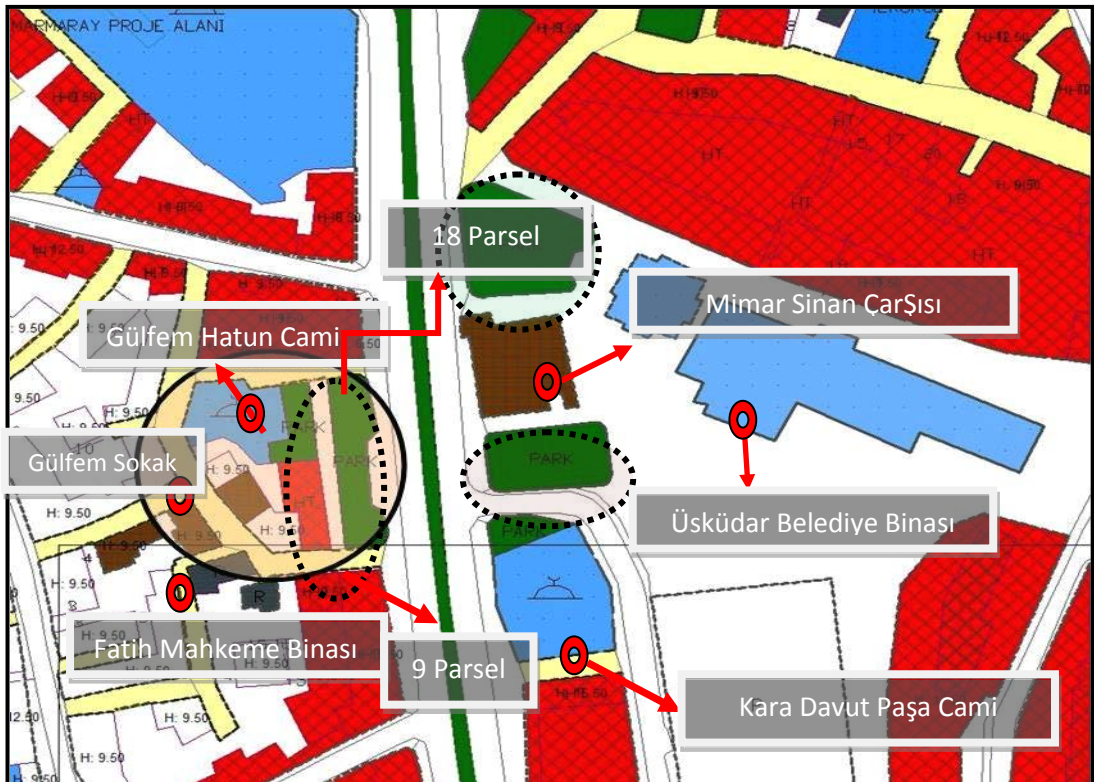
#### **4.4. Rekreasyona Yönelik Öneriler**

Pervititch haritalarında görüldüğü (Resim 3.7.) ve [Cansever, 2013b]de belirttiği üzere kent içinde park işlevi için ayrılmış batılı planlama dilinde tanımlanan aktif yeşil alanlar, Osmanlı kentlerinde farklı kurgulanmıştı. Osmanlı kentlerinde yeşil alanları, insanların doğa ile yakınlaşmasını sağlayan ve insanların kendilerinin sahip çıktığı, dikim ve bakımını kendilerinin yaptıkları evlerinin arka ve yan bahçeleri olarak geliştirmiştir. Bu nedenle kentin iskân edilen her yeri yeşil alan olarak düşünülmektedir.

Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanının dayanağı olan Osmanlı kentleri dikkate alındığında kent içi planlanmış parklar ve rekreasyon alanları ile birlikte, ayrı bahçeli nizam yapılaşma kentin yeşil alan ihtiyacını karşılayacaktır. Bu yönde planlama kararları oluşturulmalıdır. Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanında, parsellerin dar cephe ve derinlik koşullarına sahip olması nedeniyle bitişik nizam yapılaşma koşulları gelişmiştir. Bu nedenle meydan, geniş bahçe kullanımı ve rekreasyon alanları açısından zengin değildir. Mevcutta iki adet küçük ölçekli park yer almaktadır. (Resim 4.6, 4.7) [ÜBA, 2015].



Resim 4.6: Günümüzde Mimar Sinan Çarşısı ve çevresinden genel görünüm.



Resim 4.7: Meri planda park alanları. (2006 tasdik tarihli plan)

Üsküdar Meydanı ve Yakın Çevresi Revizyon Uygulama İmar Planında (onay tarihi 20.06.2010) ise mevcut parklar korunmuş ancak yeni yeşil alanlar planlanmamıştır. Ayrıca meydanı çevreleyen konut adalarında arka bahçe teşvik

edici plan kararları alınmamıştır. Planın genel yaklaşımı doğrultusunda Üsküdar Sahil Meydanı ve Tarihi Üsküdar Çarşısı Meydanı'nda geniş sert zeminden oluşan açık alanlar düzenlenmiştir. Üsküdar Tarihi Çarşısı Meydanının doğu-batı yönünde kısıtlı alana sahip olması, lineer bir form sergilemesi, yoğun yapılaşmanın bulunması, parsellerin küçük olması geniş yeşil alanların oluşmasına engel teşkil etmektedir.

Hâkimiyet-i Milliye Caddesi üzerinde, 435 ada 9. ve 18. parseller arasında yer alan park ise meydan planı tasdik sınırı dışında yer almakta olup Merkez Bölgesi Uygulama İmar Planlarında Park Alanı lejantında bulunmaktadır. Doğu-batı aksında kısıtları olan meydan alanının, bahse konu parkın Fatih Mahkeme Binası'nın önüne kadar genişletilmesi ve üzerinde tescilli eser bulunmayan parsellerin kamulaştırılması ile parkın genişletilmesi ve meydanın bu noktada doğu-batı aksında bir miktar genişlemesi sağlanmalıdır. Bu doğrultuda yapılacak bir çalışma, 20.06.2010 tasdik tarihli revizyon planda tasdik sınırı dışında kalan Hakimiyeti Milliye Caddesinin batı bölümünün meydan alanı ile ilişkisinin geliştirilmesini sağlayacak, özellikle Aziz Mahmut Hüdai ve çevresinin meydan ile etkileşimi kuvvetlendirilmiş olacaktır.

Tarihi Üsküdar Çarşısı Meydanı'na özgün kentsel mobilyaların tasarım ve imalatı yarışma projeleri ile gerçekleştirilmelidir. Bunların yanı sıra açık alan olarak düzenlenen tüm alanlarda detaylı peyzaj projeleri ile düzenlemeler yapılmalıdır. Fatih Mahkeme Binası önünde düzenlenecek park alanı ile Gülfem Hatun Cami'sine uzanan Gülfem Sokağı üzerinde bulunan tescilli eser eski yapıların meydanla bütünleşmesi sağlanarak Tarihi Üsküdar Çarşısı Meydanı'na kazanımlarını sağlayacaktır. (Resim 4.7) [ÜBA, 2015].

## **4.5. Tarihi Yapıların Kullanımına İlişkin Öneriler**

Fatih Mahkeme Binası ve Mimar Sinan Çarşısı yeniden işlevlendirilmesi gereken yapılar olarak öne çıkmaktadır. Yeniden işlevlendirme kapsamında tarihi yapıların toplum hayatına katılımının sağlanabilmesi için;

- Koruma-Kullanılma Dengesinin Oluşturulması,
- Tarihi Üsküdar Çarşısı Meydanı'nda kültürel faaliyetlere yer verilmesi, meydana sosyal ve kültürel faaliyetlerin yapım cazibesinin artırılması,

- Üsküdar çevresinde yer alan üniversite öğrencilerinin merkeze çekilmesi için uygun fonksiyonlara olanak tanınması,
- Merkez dışında yaşayan Üsküdarlıların meydanda yapılacak sosyal ve kültürel faaliyetler ile Üsküdar merkezine gelmesinin cazip hale getirilmesi
- Geleneksel ve kültürel faaliyetlerin kent meydanında ve eski eser yapılarda gerçekleştirilmesinin sağlanması,
- Yapıların yapım teknikleri ve özgün malzemelerin korunması ilkeleri doğrultusunda tarihi niteliğe sahip yapıların yeniden işlevlendirilerek sosyal hayatın içine alınması ve yaşatılarak korunması gerekmektedir. Bu doğrultuda söz konusu yapılar Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanını niteleyen, etkileyen ve anlam kazandıran yapılar olacaklardır. Aynı zamanda toplum ile eski eser arasında sürekli ve canlı bir ilişkinin kurulması sağlanmış olacaktır.

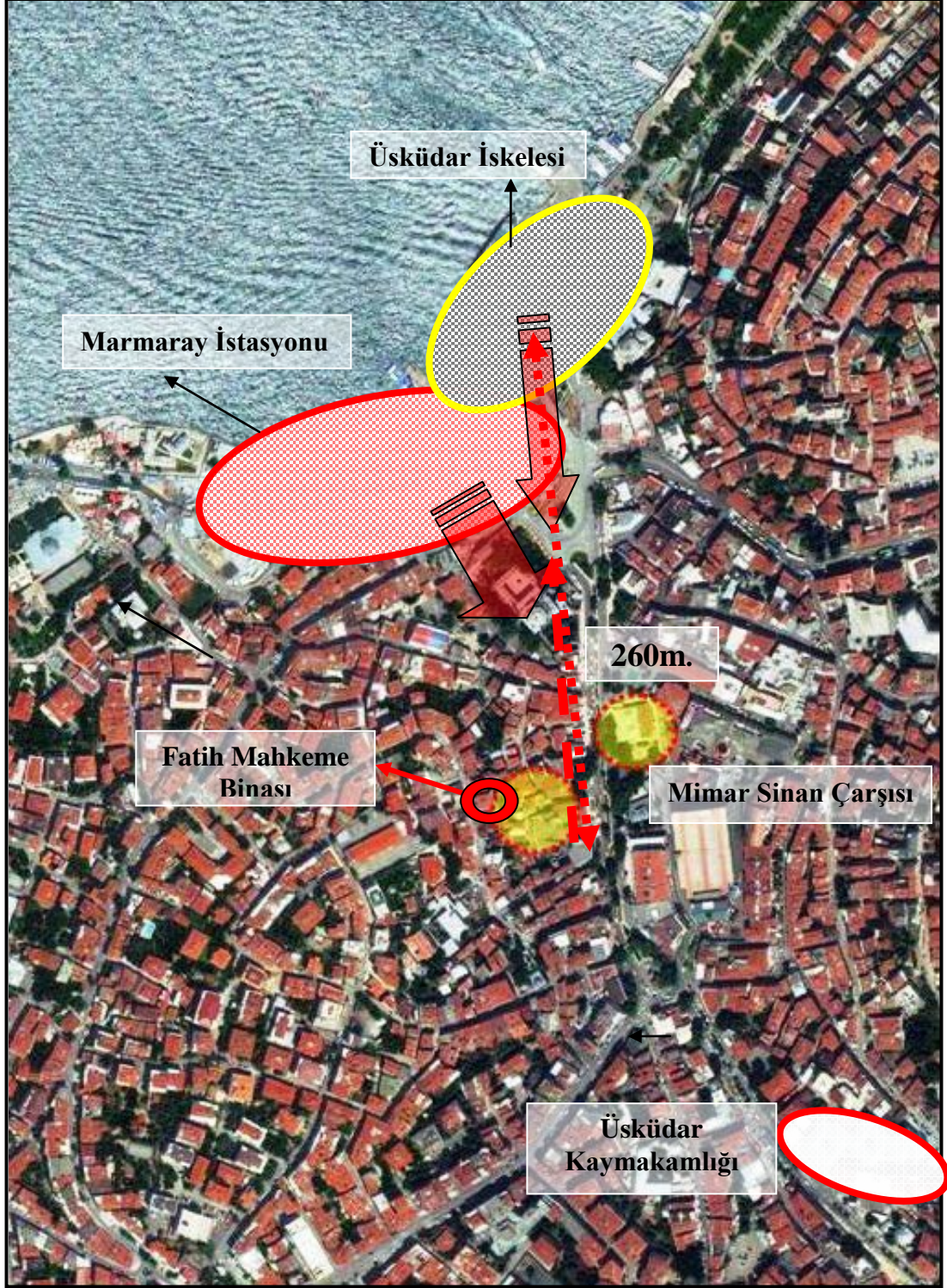
Bu kapsamda, içinde eczane, ayakkabıcı, gelinlikçi, çantacı vb. ünitelerin yer aldığı ticaret binası olarak kullanılan Mimar Sinan Çarşısı'nın "Geleneksel El Sanatları Merkezi" olarak düzenlenmesi, Üsküdar ilçesinde el sanatları faaliyetlerinin mahallelerde organize edilerek bu binada sergilenmesi sağlanabilir. Ayrıca 29.05.2012 tarihinde Üsküdar Belediyesi'nce hizmete sokulan ve Fatih Üniversitesi Güzel Sanatlar Bölümü'ne tahsis edilen Kandilli Geleneksel El Sanatları Merkezi'nde üretilen ürünlerin sergilenmesi, ayrıca bu bina bünyesinde eğitimin ek bina olarak yürütülebileceği düşünülmelidir.

Fatih Mahkeme Binası ise asli işlevine uygun olarak geçmiş adli kayıtların ve eserlerin sergilendiği "Adalet Müzesi" olarak yeniden işlevlendirilebilir. Burada önerilen fonksiyonlar, yapının geçmişte kullanımı ile ilişkiler kuran bir nitelik oluşturmakta, yapıyı geçmişinden koparmamayı amaçlamakta olup geleceğe aktarımını da anlamlı kılacaktır. Tarihi eserlerin etrafında bulunan gecekondular ve metruk binaların kamulaştırılması projelerinde olduğu gibi Fatih Mahkeme Binası çevresinde bulunan sivil mimarlık örnekleri valilik eski eser restorasyon fonlarından yararlanarak restore edilerek meydana kültür miras ögesi olarak kazanımları sağlanabilir.

Fatih Mahkeme Binası, Mimar Sinan Çarşısı'nın üstlenecekleri yeni işlevlerle birlikte alanda bulunan diğer ibadet alanları ile kamusal alanlar, Üsküdar Belediye Binasının taşınması, katlı otopark binasının yıkılması ile çarşı meydanına katılacak



alanların, bütüncül planlarının rasyonel olarak revize edilmesi ile iskele meydanı ile etkileşimi kuvvetlenecektir. Üsküdar'a transit yolcu olarak gelen kentlileri de çarşı meydanına çekecek cazibeye kavuşacaktır. (Resim 4.8) [ÜBA, 2015].



Resim 4.8: Mimar Sinan Çarşısı ve Fatih Mahkeme Binası'nın Üsküdar Meydanı içindeki konumu.



## 5. SONUÇ ve DEĞERLENDİRME

İstanbul Metropolü'nün Anadolu Yakası'nda ulaşım alternatifleri yönünden merkezi konumda olan Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı sosyal, ekonomik, kültürel ve tarihi değerleri bakımından metropolün önemli bir meydanıdır. Üsküdar, İstanbul Metropolünün Anadolu Yakasında yer alan stratejik tarihi geçmişi, doğal yapı değerleri, yaşam tecrübesi, kurumları, sanatı, edebiyatı, kültürel birikimi ve mimari eserleriyle, her sokağı tarih kokan açık hava müzesi niteliğinde bir yerleşim yeridir. Üsküdar İlçesi'nin her bölgesi kendi etkileşim sahaları ile birlikte değerlendirildiğinde yeni bir araştırma konusu niteliği taşımaktadır.

Çalışma alanı bütününde ele alınan planlama metodolojisinde analiz, sentez ve planlama sistematığının iyi kurgulanmasına destek olmak için, Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'nın geçmişini ve bugünü doğru olarak görmeden geleceğine karar verilemeyeceği, temel esas olarak kabul edilmiştir. Çalışma alanı Üsküdar İskelesi'nden başlayarak güneydoğuya doğru uzanan tarihi koridor ve çevresi ile birlikte değerlendirilmiş, Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı kentsel odak olarak kabul edilmiştir.

Üsküdar Meydanı'nın halihazır kullanımı, meydanla ilgili plan ve projelerin güçlü ve zayıf yanları, potansiyeller ve tehdit unsurları incelenerek, dördüncü bölümde ortaya konulan yeniden işlevlendirilmesine yönelik ekonomi, ulaşım, kültürel-sosyal, rekreasyon ve tarihi yapı kullanımı başlıkları altındaki ilke önerileri aşağıda değerlendirilmiştir.

Antik çağlardan bu güne meydanların üstlendiği en önemli işlev ekonomi olmuştur. Akropolis dini ve askeri törenlere ev sahipliği yaparken, agora kentin pazar yeri olarak Antik Yunan kentlerinde hizmet vermişlerdir. Agora kentin yaşam merkezi olması yanında kamusal bir alan, aynı zamanda kentin merkeziydi. Şenlikler, dini törenler bu alanlarda yapılmaktaydı. Roma forumları da Yunan agorası ile aynı işleve sahip kiliseyi de içine alan ağırlıkla pazar meydanı olarak görülmektedir. Çarşı meydanında ise antik çağlardaki üstlenilen işleve benzer özellikler taşıdığı, buna ek olarak diğer yerleşim alanlarını birbirine bağlayan ulaşım aktarma işlevini de üstlendiğini görmekteyiz. Çarşı Meydanı gibi Osmanlı dönemi kent meydanının oluşumunda genel yapı, özellikle camilerin yer aldığı ve bunun hemen çevresinde de kent ekonomisini oluşturan ticarethanelerin bulunduğu, dış çeperlerde ise konut dokularının konumlandığı görülmektedir.

Meydanların kent içi ulaşım şeması içindeki rolüne bakıldığında; kentlinin toplanma ve dağılma noktası olarak meydanın üstlendiği fonksiyon nedeni ile tüm ulaşım işlevlerinin bir entegrasyon odağı olduğu görülmektedir. Üsküdar Çarşı Meydanı'nın da antik çağlarda ve Osmanlı döneminde üstlenilen ekonomik işleve benzer özellikler taşıdığı, buna ek olarak günümüzde İstanbul İli'nin Anadolu yakasında diğer yerleşim alanlarını birbirine bağlayan ulaşım aktarma işlevini de üstlendiği görülmektedir.

Ortaçağ meydanlarında, ülkeyi yönetenlerle halk bütünleşmesini sağlamak için bayramlar ve festivaller düzenlenmiş ve tüm insanların izleyebileceği, dini törenler ve cezalandırmalar yapılmıştır. Bu dönemde meydan ve kilise kent odağını oluştururken, Türk-İslam kentlerinde ise kent meydanının ana unsuru külliye ve camiler olmuştur. İbadet, eğitim, sağlık gibi ihtiyaçları için külliylere gelen insanlar, ihtiyaçlarını karşıladıktan sonra, külliyelerin bir parçası olan camilerde ve avlularında bir araya gelmiş, tartışmış, sohbet etmiş, toplumsal yardımlaşma ve paylaşımı gerçekleştirmişler, bazen de yönetimi eleştirmişlerdir. Bu nedenle batılı anlamda meydan işlevini Osmanlıda külliye ve cami bahçeleri üstlenmiştir. Cumhuriyet döneminde meydanlar, cadde ve sokakların kesiştiği açık alanlar, iskele meydanları veya kent içindeki parklar ve bahçeler olarak ortaya çıkmışlardır.

Üsküdar'da kurulan ilk yerleşim tercihlerinde olduğu gibi, bugün de İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'nca ve Üsküdar Belediye Başkanlığı'nca hazırlanan imar planı ve kentsel tasarım projelerinde iskele ve çarşı meydanlarının tarihi süreçte üstlendiği ulaşım transfer merkezi olma özelliğini, raylı ulaşım sistemlerinin toplanma ve dağılma noktalarının yer seçiminde öncelikli tercih olduğunu göstermektedir.

Mevcut arazi kullanım yapısı incelendiğinde;

- Geleneksel dokunun kısmen korunuyor olması,
- Az katlı yapılaşma olumlu ancak, bölge genelinde özel mülkiyet sahipliği ve parsellerin büyük alan kullanımları için küçük olması,
- Meydanda yer alan tarihi yapıların çevresindeki binalar nedeniyle meydanla ilişkisinin kesilmesi,
- Araç ve yaya trafiğinde yaşanan karmaşık yapı,

- Depreme dayanıksız ve yapı ömrünü tamamlamış sık yapılaşma olumsuz yönler olarak karşımıza çıkmaktadır.

Alanda bulunan parsellerin oldukça küçük ve parçalı yapıda olması büyük alışveriş merkezlerinin bölgede yer almasını engellemektedir. Büyük alışveriş merkezlerinin meydan ve çevresinde olmaması meydan işlevi için olumsuz bir etken olmamakla birlikte nitelikli bir çarşı oluşumunda tasarım, mülkiyet sahipliğindeki çok başlılık nedeniyle ortak girişimlerin oluşumuna da engel teşkil etmektedir. Ayrıca büyük alan kullanımını gerektiren sosyal – kültürel faaliyetlere yönelik binaların yer seçimini olumsuz olarak etkilediği görülmektedir.

Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'nda bulunan binaların yaklaşık 30-40 yaşında oluşları, yapım teknolojilerinin eski oluşu binaların deniz seviyesinde olmaları nedeni ile bodrum katların sürekli su altında kalmaları ve sağlıksız sık yapılaşma çarşı meydanında kentsel yenileme ve dönüşümü zorunlu kılmaktadır. Meydanda yer alan binaların % 90'a yakınının 5 ve daha az katlı oluşu avantaj olarak görülebilir. Çalışma alanındaki mülkiyet sahipliğinin yaklaşık %80'i oranında özel mülkiyete ait olması, kamu eli ile yapılacak projeler için istimlakların ve dolayısıyla proje ve uygulama maliyetlerinin yüksek olacağı anlamına gelir.

Üsküdar Çarşı Meydanının sınırlarını oluşturan Valide Sultan Cami, Gülfem Hatun Cami, Mimar Sinan Hamamı, Kara Davut Paşa Cami, Fatih Mahkeme Binası gibi tarihi yapılar yanında, meydanla tarihi etkileşimi bulunan Ayazma Cami ve Çevresi Kentsel Sit Alanı, Rumi Mehmet Paşa Cami ve Çevresi Kentsel Sit Alanı, Atik Valide Cami ve Çevresi Kentsel Sit Alanı, Harem– Salacak Sahil, Toygarhamza Kentsel Sit alanları Şekil A 1.1'deki çalışma alanının tarihi önemini artırmaktadır. Çarşı meydanının, çevresinde bulunan kentsel sit alanları ile ulaşım bağlantılarının kuvvetlenmesi ile ziyaretçiler açısından cazibesi artacaktır.

Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı tarihi değerleri ön plana çıkmış olan, geleneksel dokuya sahip ve coğrafi olarak da yerleşime uygun bir alt bölgedir. Ancak parsellerin küçük olması, eski eserlerin koruma-kullanılma ilkeleri kapsamında rasyonel olarak kullanılamamasının yanı sıra gölgede kalması ya da perdelenmesi, araç ve yaya trafiğinin ayrışmaması, meydanın çevre kuşağında yükselen meyil nedeni ile meydanın yükünü hafifletecek tali alt bölgesel merkezlerin olmayışı, meydanın rasyonel kullanımı için olumsuz etkenlerdir. Ayrıca meydan Anadolu Yakasına

dağılan araçlı ya da yayalar için durup dinlenmek, ziyaret ve alış-veriş amaçlı kullanılmamakta, daha çok transit geçiş kapısı görevini görmektedir.

Kamu kaynaklı geliştirilen projeler ile, Üsküdar Meydanı ve Yakın Çevresi Raylı Sistemler ve Karayolu Entegrasyonlar ile Kentsel Tasarım Uygulama Projesi ile Üsküdar Tarihi Çarşı Meydanı ve çevresindeki mevcut ulaşım yapısı için çözüm sağlanmaya ve farklı ulaşım sistemlerini entegre ederek yaya sirkülasyonunu ön plana çıkarmaya yönelik çalışmalar yapılmıştır. Tarihi Kent dokusunu ön plana çıkarmaya yönelik (Rumi Mehmet Paşa Cami, Mihrimah Sultan Cami, Yeni Valide Cami Ve İmareti, Aziz Mahmut Hüdayi Külliyesi, Şemsi Paşa Külliyesi gibi) bir tasarım hedeflenmiştir. Ancak proje ile meydan ve yakın çevresinde etkileşim içinde bulunan sivil mimarlık örnekleri ve anıtsal yapıların çevrelerinde yapılmış düzensiz ve imar planına aykırı yapılan uygulamalar için yaptırım kararları (istimlâk, yeni yapı düzeni gibi) alınmamıştır. Özellikle Yeni Valide Cami ve İmareti, Fatih Mahkeme Binası çevresinde yer alan düzensiz yapılaşmalar nedeni ile bu yapıların meydanla iletişimleri kesilmektedir.

Üsküdar ve yakın çevresi ile Ümraniye, Dudullu, Sarıgazi vb. bölgelerden deniz yolu ile Sirkeci – Eminönü bölgelerine gitmek için Üsküdar İskele ve Çarşı Meydanları'na gelenlerin sayısı büyük ölçüde azalacaktır. Bu azalmanın Marmaray'ın getireceği hız ve ulaşım konforu düşünüldüğünde, Üsküdar – Eminönü şehir hatları ve motor seferlerinin gelecekte iptali sonucunu doğurabileceği söylenebilir. Üsküdar ve yakın çevresi ile Ümraniye, Dudullu, Sarıgazi vb. bölgelerden deniz yolu ile Kabataş (Taksim – Karaköy) ve Beşiktaş (Boğaz, Yıldız – Levent) yönlerine gitmek için Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'na gelecek olanların sayısında bir azalma beklenemeyeceği gibi, Marmaray'ın getireceği rahatlık dolayısıyla Kadıköy'den deniz yoluyla geçiş yapanların ve Boğaz köprülerini kullananların bir bölümünün de aktarma noktası olarak Üsküdar'ı tercih edebilecekleri öngörüsünde bulunabiliriz. Bu durumda Üsküdar Meydanı'nın kara ve deniz taşıtları arasında bir aktarma noktası olma görevinin azalmadan, daha da artarak devam edeceği düşünülebilir.

29 Ekim 2013 yılında hizmete giren Marmaray metro güzergahının Anadolu yakasında bulunan insanlar için tercih edildiği gözlenmekle birlikte, Çekmeköy Metro hattı tamamlanmadığından dolayı boğaz köprüsünün yükünün hafiflediği görülmektedir. Bu durumda Anadolu yakasında oluşan ve Avrupa yakasına geçmek isteyen trafik akımının yükü, ancak Kadıköy ve Çekmeköy metrolarının



tamamlanması ve Üsküdar Marmaray hattı ile entegre olması ile azalacaktır. Ayrıca Üsküdar İskele Meydanında Marmaray havalandırma baca yapıları ile Marmaray yolcu istasyonları giriş yapıları mimari estetik kaygısı olmayan tarihi dokuya uyumsuz acele konmuş yapılar niteliğindedir.

Onama süreci devam eden imar planlarında Haydarpaşa – Harem sahil yolu ile Üsküdar merkezinin bağlantısının son derece zayıflatıldığı, Boğaziçi yönüne bağlantısının ise bir tünel ile gerçekleşebildiği görülmektedir. Oysa Haydarpaşa ve Harem bölgelerinin yeni plan kararları ile üstleneceği yeni kentsel fonksiyonlar, yeni yapı ve nüfus yoğunlukları bu bağlantının önemini daha da kuvvetlendirmektedir. Bu nedenle Harem – Beykoz sahil yolunun ulaşım etüdlerinin yeniden değerlendirilerek ulaşım planının revize edilmesi gerekmektedir.

Üsküdar – Ümraniye – Çekmeköy LRT Hattı'nın tamamlanması ile yoğun bir ulaşım aktivitesi gerçekleşecek ve gün içinde çok sayıda insan Anadolu Yakası'nın kuzey kanadından Üsküdar'a gelecektir. Bu proje ile Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'nın erişilebilirliği artacağı için diğer bölgelerden ulaşım, ticaret ve sosyo-kültürel aktivite amaçlı ziyaretçi sayısı artacaktır.

Toplumsal katılım ve mutabakatla hazırlanmış, uygulanabilir kamu kaynaklı projeler ile Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'nın tarihi ve geleneksel dokusunun canlandırılmasına katkı sağlanacak ve erişilebilirliği attıracaktır. Meydanda araç trafiği en aza indirilecek, gerek Marmaray Projesi ile LRT Hattı, gerekse de Harem-Haydarpaşa bölgesinde yapılacak turizm ve rekreasyon alanları ile Üsküdar Meydanı'nın ulaşılabilirliği ve ticaret aktiviteleri artarak metropolün Anadolu Yakasında yeni bir merkezi iş alanı oluşumunu tetikleyecektir.

Tüm planlama – projelendirme süreci içinde, Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanı'nın ziyaretçilerin daha etkin ve verimli kullanımı için meydanda yeniden işlevlendirme koşullarının, planlama ilkeleri ile uygulama etaplarının proje üretim çevrelerince yeniden ele alınması gerekmektedir. Meydanda yer alan ekonomik verimliliğini yitirmiş, köhneleşmeye başlayan ticari ünitelerin yenilenmesi, toplulaştırılması, öncelikle yapı adaları bünyesinde alış-veriş ve yer altı otopark düzenlemelerinin yapılması, metropol ölçeğinde raylı sistemlerin entegrasyon merkezi olan çarşı meydanı ile iskele meydanı etkileşiminin projelendirilmesi ve diğer ulaşım alternatifleri (toplu taşıma, bireysel araçlı ulaşım ve yaya ulaşımı) ile raylı sistemlerin ilişkilerinin kuvvetlendirilmesi gerekmektedir.

Özellikle Haydarpaşa-Harem Bölgesinden gelen araçlı trafik (planlarda 20 metrelik olarak önerilmektedir) çarşı meydanında yönlendirilmesinin yeniden düzenlenmesi, meydanda bulunan araç yolları ile otopark alanlarına yaya-meydan işlevi önerildiğinden, kapatılacak araç yollarının yerine yeni yaya yolların, ana arter araç yolların devamını sağlayacak nitelikte planlanması gerekmektedir.

Meydan ve yakın çevresinde bulunan ticari ünitelerin plan çalışmalarında kaldırılarak yerine yeniden işlevlendirme kapsamında sosyal-kültürel tesisler planlaması meydanın bu yönde eksikliklerini giderecektir.

Ancak; özel mülkiyet kapsamında bulunan bu parsellerin istimlâk maliyetleri çok yüksek olduğundan, istimlâk sürecindeki olumsuzluklarda düşünüldüğünde istimlâk yerine kamu mülkiyetindeki yatırımlarla takas ya da imar hakkı transfer yolunu düşünmek, elde bulunan kaynakların etkin ve verimli kullanımına olanak tanıyacaktır.

Alanda bulunan yapıların yeniden işlevlendirilmesi kapsamında sosyal – kültürel faaliyetlerde kullanmak için yenilenmeleri teşvik edilmelidir. Çarşı Meydanında halihazırda bulunan ya da plan çalışmaları ile meydana dahil edilen alanlar peyzaj ve kentsel tasarım projeleri ile projelendirilerek, alana özgü kentsel mobilyaların kullanımına özen gösterilmesi gerekmektedir.

Çarşı Meydanı'nın yeniden işlevlendirilmesinde ekonomiye yönelik önerilerin başında modern işletmeciliğe yönelik, bölge çalışanlarına mesleki eğitim verilmesi gerekmektedir. Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanına kamu kaynaklı projelerde öncelik tanınması ve tarihi, turistik ve dini değerler yönünden zengin olması, meydana gelen turist sayısında artış sağlayacak ve dolayısıyla meydandaki ticaret aktivitelerinin gelişimine katkı sağlayacaktır. Turizme yönelik otel, pansiyon vb. işletmelerin bu alanda meri imar plan koşulları sebebiyle cazip olmadığı ve küçük parselasyon dokusu nedeniyle yer almadığı görülmektedir. Küçük parselasyon yapısından kurtulmak için arazi toplulaştırma yöntemlerinin araştırılması gerekmektedir. Ulaşımaya yönelik olarak araç ve yaya trafiğinin karmaşık yapısından kurtulmak üzere ulaşım master planı hazırlanmalı, meydandan araç trafiğini arındırmak üzere yeni tünelli yol bağlantıları düşünülmelidir. Kültürel ve sosyal alanlara yönelik önerilerin başında sosyal faaliyetlere yönelik açılış törenleri, seçim kampanyaları, fuar ve sergiler, festivaller, kültürel faaliyetlere yönelik sokak tiyatroları, konserler, dinî törenler, alışveriş, sportif faaliyetler-yarışlar, siyasi, sendikal ve çevreci eylemlerin

yapılabilmesine yönelik projeler üretilmeli ve bu amaçlara yönelik tesislerin inşaatının yapılmasının teşvik edilmesi sağlanmalıdır.

Tarihi Üsküdar Çarşı Meydanının dayanağı olan Osmanlı kentleri dikkate alındığında kent içi planlanmış parklar ve rekreasyon alanları ile birlikte, ayırık bahçeli nizam yapılaşma sonucu oluşan, kullanıcısı tarafından bakımı yapılan büyük bahçeler kentin yeşil alan ihtiyacını karşılayacaktır. Bu yönde imar plan kararları yenilenmeli ayırık nizam yapılaşmaya olanak tanınmalıdır. Çarşı Meydanı'na özgün kentsel mobilyaların tasarım ve imalatı yarışma projeleri ile gerçekleştirilmelidir. Bunların yanı sıra açık alan olarak düzenlenen tüm alanlarda detaylı peyzaj projeleri ile düzenlemeler yapılmalıdır. Fatih Mahkeme Binası önünde düzenlenecek park alanı ile Gülfem Hatun Cami'sine uzanan Gülfem Sokağı üzerinde bulunan tescilli eser eski yapıların meydanla bütünleşmesi sağlanarak meydana kazanımları sağlanacaktır.

Üsküdar Meydanı ve yakın çevresi için kamu kurumlarınca hazırlanan ulusal ya da metropol ölçekli plan ve projeler dikkate alındığında bölgenin gelecekte İstanbul İli'nin önemli kent merkezlerinden biri olarak ortaya çıkacağı tespit edilmiştir. Bu doğrultuda coğrafi ve tarihi değerleri ile ön plana çıkan meydanın ve çevresinde yer alan tarihi eserlerin şimdiden geleceğe yönelik olarak koruma ve kullanıma ilkelerinin belirlenmesi, eserlerin geleceğe aktarımının sağlanması için plan kararlarının öncelikle belirlenmesi gerekmektedir.

Fatih Mahkeme Binası ve Mimar Sinan Çarşısı, tarihi öğelerin özenle geleceğe aktarımı için yeniden işlevlendirilmesi gereken yapılar olarak öne çıkmaktadır. Yeniden işlevlendirme kapsamında tarihi yapıların toplum hayatına katılımının sağlanabilmesi için asli işlevi ya da asli işlevine uygun benzer işlevler planlanmalıdır. Bu kapsamda bir Mimar Sinan eseri olan, aslı hamam yapısı olarak inşa edilen Mimar Sinan Çarşısı "Geleneksel El Sanatları Merkezi" olarak düzenlenebilir, Üsküdar ilçesinde el sanatları faaliyetlerinin mahallelerde organize edilerek bu binada sergilenmesi sağlanabilir, Üsküdar Belediyesi'nce hizmete sokulan ve Fatih Üniversitesi Güzel Sanatlar Bölümü'ne tahsis edilen Kandilli Geleneksel El Sanatları Merkezi'nde üretilen ürünlerin sergilenmesi, ayrıca bu bina bünyesinde eğitimin halka da açık ek bina olarak yürütülebileceği düşünülmelidir.

Fatih Mahkeme Binası asli işlevine uygun olarak tarihi adli kayıtların ve eserlerin sergilendiği "Adalet Müzesi" olarak yeniden işlevlendirilebilir. Burada önerilen fonksiyonlar, yapının geçmişte kullanımı ile ilişkiler kuran bir nitelik

oluşturmakta, yapıyı geçmişinden koparmamayı amaçlamakta olup geleceğe aktarımını da anlamlı kılacak, gelecek nesiller için de bir bilgilendirme olacaktır.

Geçmişten günümüze kadar her zaman önemini ve değerini koruyan Tarihi Üsküdar arşı Meydanı için planlamanın iyi yapılması, tarihi yapılar ile doğal değerlerin ön plana çıkartılması, turistik faaliyetler ile ticaret kapasitesinin arttırılmasıyla Üsküdar, İstanbul içinde hak ettiği gerçek değere ve öneme sahip olacaktır. Tez kapsamında ortaya konulan ilke önerilerinin planlama aşamasında gerçekleştirilebilmesine yönelik yapılabilecek bilimsel araştırmalara kaynak oluşturarak katkı sağlayacaktır.

## KAYNAKLAR

- Aktan L., (2003), “Üsküdar’da Çini Süslemeli Camiler”, Üsküdar Sempozyumu I, 108-109, Türkiye, 23-25 Mayıs.
- Altınçekiç H. S., (2000), “İstanbul Metropolinde Meydanların Rekreatif İşlev Yönünden Önemi Üzerine Bir Araştırma”, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi.
- Apa G., (2006), “İstanbul-Üsküdar’daki Hanım Sultanlar Adına Yapıtılan Cami Minberleri”, Üsküdar Sempozyumu IV, 308-312, Türkiye, 03-05 Kasım.
- Arabacıoğlu F., Aydemir I., (2007), “Tarihi Çevrelerde Yeniden Değerlendirme Kavramı”, Megaron Dergisi, 2 (4), 204-212.
- Bilgihan G., (2006), “Kentsel Meydanların Dönüşümü”, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi.
- Cansever T., (2013a), “Osmanlı Şehri”, 1. Baskı, Timaş Yayınları.
- Cansever T., (2013b), “İslam’da Şehir ve Mimari”, 9. Baskı, Timaş Yayınları.
- Çelik D., (2004), “Kentsel Peyzaj Tasarımı Kapsamında Tarihi Çevre Yenileme Çalışmalarının Peyzaj Mimarlığı Açısından Araştırılması: Beypazarı Örneği”, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi.
- Dalgıç G. ve Benian E., (2006), “Değişmeyen Mimarileri-Değişen Rollerile XXI. Yüzyılda Üsküdar Külliyelerine Bakış”, Üsküdar Sempozyumu IV, 82, Türkiye, 03-05 Kasım.
- Erdoğan E., (2006), “Çevre ve Kent Estetiği”, Zonguldak Karaelmas Üniversitesi Bartın Orman Fakültesi Dergisi, 8 (9), 68-72.
- Giritlioğlu C., (1991), “Şehirselleşme Ögeleri ve Tasarımı”, 1. Baskı, İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi.
- Güler N., (2008), “XVI. Yüzyılda Üsküdar’da Gülfem Hatun Mahallesi (1540-1600)”, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi.
- Halıcı G. (2008), “İstanbul Anadolu Yakası’nda Tarihsel Bir Gezi”, 1. Baskı, Çimsa Yayınları.
- Haskan M. N., (2001), Yüzyıllar Boyunca Üsküdar, 1. Baskı, Üsküdar Belediyesi, Üsküdar Araştırmaları Merkezi.
- İpşirli M., (2007), “Üsküdar Mahkemesi”, Üsküdar Sempozyumu V, 28-38, Türkiye, 01-05 Kasım.
- Karaosman S. ve Özbek Eren İ., (2003), “Üsküdar’da Çevre Verilerinin Osmanlı Dönemi Camilerinin Yerleşime Etkisi”, Üsküdar Sempozyumu I, 348-353, Türkiye, 23-25 Mayıs.
- Kayalar J. (2006), “Kent Ve Meydan Olgusu, Yeniden Canlandırma Sürecinde Karşılaştırılmalı Bir İrdeleme, Trafalgar Meydanı ve Eminönü Meydanı”, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi.



Konyalı İ. H., (1976), “Abide ve Kitabeleriyle Üsküdar Tarihi”, 1. Baskı, Ahmet Sait Matbaası.

Konyalı İ. H., (1977), “Abide ve Kitabeleriyle Üsküdar Tarihi”, 1. Baskı, Ahmet Sait Matbaası.

Kul B., (2009), “Tarihi Kentsel Alanda Yeniden Yapım (Rekonstrüksiyon) ve İşlevlendirme ile Kullanırsızlığın Önlenmesi: Kayseri Tavukçu Mahallesi Örneği”, Yüksek Lisans Tezi, Erciyes Üniversitesi.

Özbek İ., (2004), “Üsküdar Meydanı'nın Toplumsal Veriler Doğrultusunda Geçirdiği Mekânsal Dönüşüm”, Üsküdar Sempozyumu II, 380, Türkiye, 12-13 Mart.

Roth L. M., (2006), “Mimarlığın Öyküsü”, 3. Baskı, Kabalcı Yayınevi.

Sala İ., (2009), “Geçmişten Günümüze Meydan Tasarımında Yönetimsel Farklılığın Etkileri: Tiran Örneği”, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi.

Semerci F., (2008), “Kentsel Tasarım Gereklilikleri Açısından Beyazıt Meydanı Örneği”, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi.

Sezer D., (2010), “Kastamonu Kent Dokusu İçinde Cumhuriyet Meydanı'nın İncelenmesi”, Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi.

Sirel A., Sirel Ü., (2006), “İstanbul Kentiçi Ulaşımında Bir Ana Aktarma Noktası Olarak Üsküdar Meydanı, ‘Marmaray’ın Etkileri ve Meydanın Geleceği Üzerine”, Üsküdar Sempozyumu IV, 103-105,108, Türkiye, 03-05 Kasım.

Şahin B. E., (2006), “Meydanların Kentsel Yaşama Katkısı Üzerine Bursa’da Bir İnceleme”, Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi.

Şişman A., Kibaroğlu D., (2009), “Dünya’da ve Türkiye’de Kentsel Dönüşüm Uygulamaları”, TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası, 12. Türkiye Harita Bilimsel ve Teknik Kurultayı, 155-163, Türkiye, 11-15 Mayıs.

Tayşi Ş. E., (2006), “İstanbul Tarihi Yarımada Meydanlarının Oluşumunu Etkileyen Çevresel Faktörler ve Meydanların Mimari Kurgusu”, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi.

Tümer G.,(2007),“İnsanlar, Kentler ve Meydanlar”, Mimarlık Dergisi, 334, Mimarlar Odası Yayını.

ÜBA, (2015), bulunan Resmi Evrak, Plan, Projeler ile Fotoğraf Albümleri.

Web 1, (2015), <http://architecture.org.nz/2011/06/15/trafalgar-square>, (Erişim Tarihi: 01/05/2015).

Web 2, (2015), <http://www.geoeye.com/CorpSite/gallery/detail.aspx?iid=338&gid=52>, (Erişim Tarihi: 02/04/2015).

Web 3, (2015), <http://www.geoeye.com/CorpSite/gallery/detail.aspx?iid=338&gid=52>, (Erişim Tarihi: 02/04/2015).

Web 4, (2015), <http://www.milliyet.com.tr/sultanahmet-meydani-nin-oykusu-ii--1980880>, (Erişim Tarihi: 01/04/2015).

Web 5, (2015), <http://tilsimsanat.wordpress.com/category/gravur-sanati>, (Erişim Tarihi: 01/04/2015).

Web 6, (2015), <http://www.planlama.org/index.php/planlama-guendemi/plan-ornekleri/101-bir-kent-nasl-canlandr>, (Erişim Tarihi: 05/03/2015).

Web 7, (2015), <http://www.timetravelexplorer.com/blog/post/2010/10/10/Traveling-Through-Time-Trafalgar-Square.aspx>, (Erişim Tarihi: 05/02/2015).

Web 8, (2015), <http://www.timetravelexplorer.com/blog/post/2010/10/10/Traveling-Through-Time-Trafalgar-Square.aspx>, (Erişim Tarihi: 02/05/2015).

Web 9, (2015), <http://gezmeli.files.wordpress.com/2011/03/trafalgarsquare.jpg>, (Erişim Tarihi: 05/03/2015).

Web 10, (2015), <http://www.bursa.bel.tr/emirsultan-meydani-yeni-bulusma-noktasi-oldu/haber/7485/>, (Erişim Tarihi: 05/02/2015).

Web 11, (2015), [http://wowturkey.com/t.php?p=/tr453/SERCAN\\_CAN\\_224\\_w2.jpg](http://wowturkey.com/t.php?p=/tr453/SERCAN_CAN_224_w2.jpg), (Erişim Tarihi: 05/02/2015).

Web 12, (2015), [http://wowturkey.com/t.php?p=/tr453/SERCAN\\_CAN\\_224\\_w2.jpg](http://wowturkey.com/t.php?p=/tr453/SERCAN_CAN_224_w2.jpg), (Erişim Tarihi: 05/02/2015).

Web 13, (2015), <http://www.restoraturk.com/koruma-ve-restorasyon/563-eski-ankara-hamamonnde-hayat-buldu.html>, (Erişim Tarihi: 05/02/2015).

Web 14, (2015), <http://www.businessankara.com/is-hayati-hakkinda/hamamonu-cannes%E2%80%99da-gorucuye-cikiyor.html>, (Erişim Tarihi: 05/02/2015).

Web 15, (2015), <http://www.businessankara.com/is-hayati-hakkinda/hamamonu-cannes%E2%80%99da-gorucuye-cikiyor.html>, (Erişim Tarihi: 05/02/2015).

Web 16, (2015), <http://www.erkurumgazetesi.com.tr/haber/-Uc-Kumbetler-yeniden-doguyor-/55417/all/>, (Erişim Tarihi: 05/02/2015).

Web 17, (2015), [http://www.erkurumcazibemerkezi.com/projeler/uc\\_kumbetler.pdf](http://www.erkurumcazibemerkezi.com/projeler/uc_kumbetler.pdf), <http://haberciniz.biz/uc-kumbetler-projesi-ile-erkurumdan-dunyaya-yeni-bir-pencere-aciliyor-2117953h.htm>, (Erişim Tarihi: 05/02/2015).

Web 18, (2015), <http://www.istanbulbest10.com/m1-meydan-alisveris-merkezi-umraniye-mekan-bilgisi-126.htm>, (Erişim Tarihi: 01/07/2015).

Wycherley R. E., (2011), “Antik Çağda Kentler Nasıl Kuruldu?”, 4. Baskı, Arkeoloji ve Sanat Yayınları.

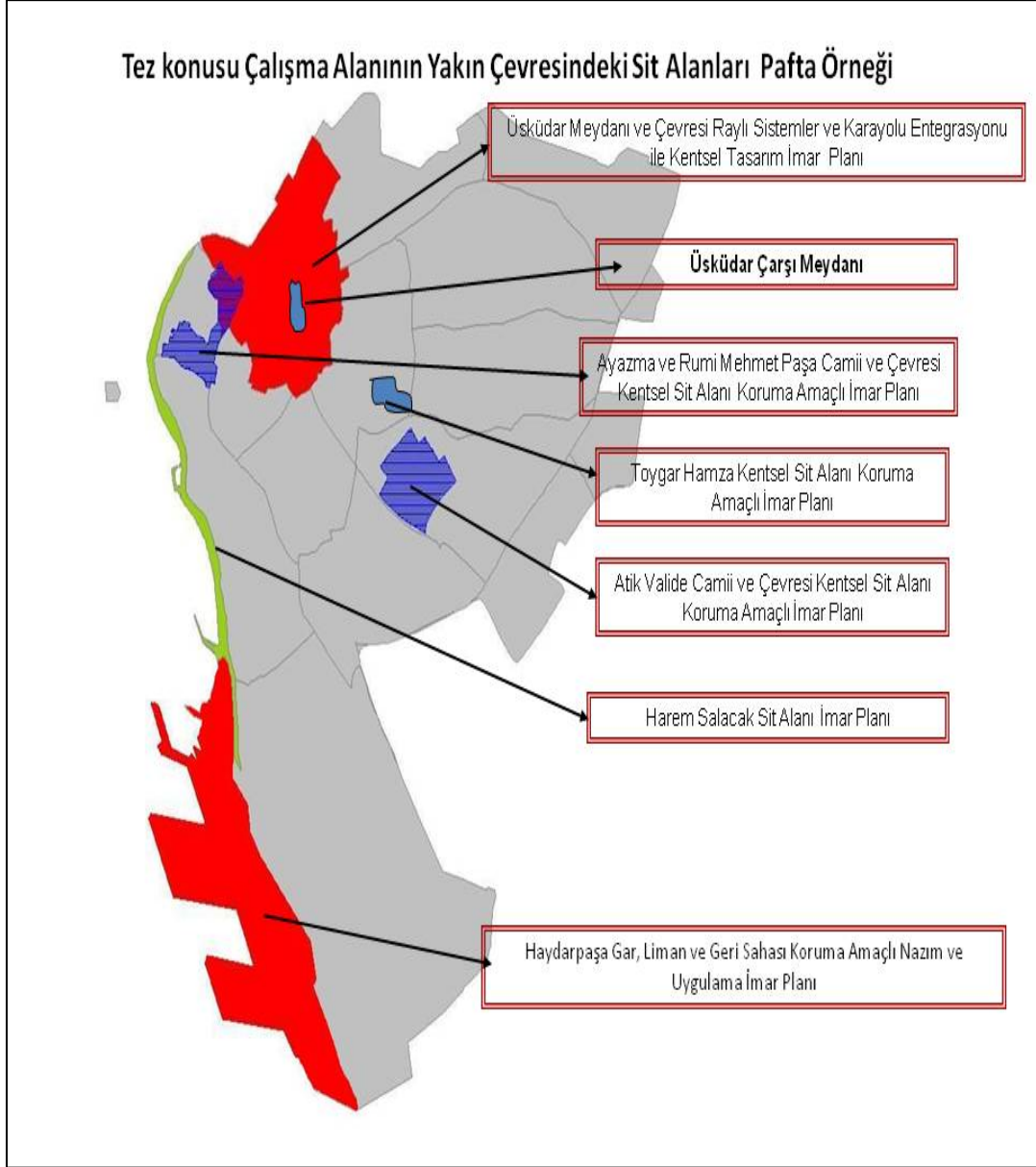
Yıldırım T. (2010), “Kentsel ve Arkeolojik Sit Alanlarında Adana/Tepebağ Höyüğü ve Planlama Sürecinde Kentsel Arkeoloji, Kentsel Dönüşüm, Rehabilitasyon ile Arkeopark Kavramı”, Yüksek Lisans Tezi, Çukurova Üniversitesi.

## ÖZGEÇMİŞ

Hakan Özer, 1969 yılında Ankara'da doğdu. İlköğretimi müteakiben ortaöğretimini Kabataş Erkek Lisesi'nde tamamladı. 1991 yılında Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama bölümünden mezun oldu. 1990 - 1993 Yılları arasında özel sektörde mimarlık, planlama uygulama çalışmalarında görev aldı. 1994-1995 Yılları arasında Hava Kuvvetleri Komutanlığı Lojistik Plan Koordinasyon Daire Başkanlığı'nda yedek subay olarak, mimarlık ve çevre düzenleme çalışmalarında bulundu. Belediyecilik hayatına 1995 Yılında Pendik Belediyesinde şehir plancısı olarak başladı. Aynı belediyede 1996 yılında Planlama Müdürlüğü'ne atandı. Pendik Belediyesi'nde 8 yıl Planlama Müdürü olarak görev yaptı. 2005 yılında Üsküdar Belediyesi'nde Plan ve Proje Müdürü olarak göreve başladı ve halen bu görevi devam etmektedir. Gebze Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalında yüksek lisans eğitimi devam etmektedir. Mesleki konularda birçok seminer ve eğitimler aldı. İyi derecede İngilizce bilmektedir, evli ve üç çocuk babasıdır.

## EKLER

### Ek A: Üsküdar Çarşı Meydanı'nın Çevresindeki Sit Alanları



Şekil A 1.1: Üsküdar Çarşı Meydanı'nın Çevresindeki Sit Alanları.