



Kentsel Bütünleşiklik: Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Lefkoşa Kenti Örneği

Urban Integrity: The City of Nicosia, Turkish Republic of Northern Cyprus

Hasan ZAFERSOY, Harun BATIRBAYGİL

ÖZET

Kıbrıs adası, tarih boyunca ve özellikle son bin yılda değişik kültür ve egemenliklere tanıklık etmiştir. XIX. yy'da Osmanlı toprağı olan Ada'nın 1877 de başlayan İngiliz sömürgesine dönüşme sürecinde kentlerde de bir değişim ve gelişim dönemi başlamıştır. Buna göre, adanın tam olarak İngiliz hakimiyeti altına girdiği 1925 yılından itibaren Lefkoşa'nın, sur dışı alanda yayılması hız kazanmıştır ve kentsel bütünleşikliğin artırılması maksadıyla yönetim tarafından yol ağının geliştirilmesi ve meydanlar gibi uygulamalar gerçekleştirilmiştir. 1959'da Kıbrıs Cumhuriyeti ilan edilmiş ve 1960 yılında ise Ada bağımsızlığını kazanmıştır. Fakat sonrasında giderek artan siyasal ve sosyal olaylar nedeniyle, 1974 yılında Ada ile beraber Lefkoşa da fiziki olarak ikiye bölünmüştür. Bu yeni durumda adanın kuzey kesimi ile başkenti Lefkoşa'nın kentsel bütünleşiklik bağlamında birlikteliklerin ve sosyal yaşamın çeşitli etkilere maruz kaldığı yeni bir dönem daha başlamış, batı dünyası tarafından uygulanan ambargo sonucunda da baskı altında bir ekonomi oluşmuştur. İkiye bölündükten sonra Lefkoşa'ların anılması da bazı pratik zorluklar getirmektedir. Ayrıntılı olarak Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Lefkoşa Kenti veya kısaca KKTC Lefkoşa, veya mekupta anar gibi Lefkoşa KKTC yazmanın doğru görünmesine karşın uzun ve karmaşıktır. Bir başkası, Kuzey – Güney ayırımı yaparak Kuzey Lefkoşa olarak ifade etmek olabilir. Ancak makalede aksi bir durumla karşılaşmadıkça KKTC Lefkoşa kentini "Lefkoşa" olarak anmak sadelik getirecek ve anlatım kolaylığı sağlayacaktır. Ulaşım ağlarındaki bütünleşiklik ile özellikle yaya ulaşım yapısı arasında bir ilişki olduğunun çeşitli çalışmalarda vurgulanmış olması çok önemli ve ilgi çekicidir. Aynı etkinin, son zamanlarda taşıt ulaşım ağları üzerinden inceleyen ve bu bakışla yapılmış çeşitli çalışmalar bulunmaktadır. Bu çalışmada ise Lefkoşa'nın ulaşım ağları mekan dizimi yöntemi ile analiz edilmiş ve kentin bu bağlamda yapısı irdelenmiş, kentsel bütünleşikliğin geliştirilebilirliği modellerle aracılığıyla incelenmiştir.

ABSTRACT

For more than one thousand years, the island of Cyprus has borne witness to the history of different cultures and their sovereignties. In the 19th century, starting in 1877, the process of turning the Ottoman island into a British dominion opened up a new phase in the development of both the island and its cities. Nicosia began to spread outside the city walls after 1925, when the island came fully under the dominion of the British. In this period, some new roads and a square were constructed to improve urban integrity. In 1959, The Republic of Cyprus was established and the island gained independence in 1960. However, due to escalating political and social unrest, the country itself and its capital Nicosia were divided into two parts in 1974. The new situation opened up another phase in the development of the northern part and its capital, affecting social life in terms of integrity and coherence. It also brought with it negative pressures on the economy as a result of the embargo applied by the western world. In this new situation, there even existed practical difficulties in terms of how the city should be referenced, with some long and complicated alternatives suggested: Turkish Republic of Northern Cyprus City of Nicosia, North Nicosia etc. In this essay, the term Nicosia is used for ease of expression. It is interesting to see that various studies have laid emphasis on the possibility of integrating cities via improvement of pedestrian accessibility. The same effect has been studied and sought out recently by several researchers on vehicle transportation. In this study, the Nicosia transportation network is analysed using the space syntax method, with a view to determining ways in which the integrity of the city's structure could be developed under different scenarios.

Yakın Doğu Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Anabilim Dalı, Lefkoşa, KKTC.
Department of Architecture, Near East University, Nicosia, TRNC.

Başvuru tarihi: 22 Temmuz 2014 (Article arrival date: July 22, 2014) - Kabul tarihi: 31 Ekim 2014 (Accepted for publication: October 31, 2014)

İletişim (Correspondence): Hasan ZAFERSOY. **e-posta (e-mail):** hasanzafersoy@gunesplani.com

© 2014 Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi - © 2014 Yıldız Technical University, Faculty of Architecture

Giriş

Kentler, tarih boyunca toplumların uygarlık düzeyini gösteren yapılardan biri olmuştur. Tüm dünyada gelişen ve değişen ekonomi, yeni siyasal ve sınıfsal dönüşümle beraber kentin yeniden şekillenmesinde etkili olmuştur.¹ Teknoloji ve sanayi alanındaki gelişmeler, siyasal bakışların farklılaşması, kent mekanının ve düşünce yapılarının da değişmesine neden olmuştur. Günümüzde de kentler sürekli yapılanma içerisindedirler. Bu döngü içerisinde kent, bireyi ve toplumu etkiliyorken, öte yandan da toplumdan etkilenmekte ve yenilenmektedir.² Kentler zaman içinde veya planlanmış olarak iki ayrı gelişim yaşayabilmektedirler. Her iki süreç, kentsel mekan organizasyonlarında farklılığa neden olmaktadır.³ Dolayısıyla kentte yaşam, kentin biçimlenmesinden ve ulaşım çözümlerinden etkilenmektedir. Bu bağlamda ulaşım ağları üzerinden kentsel yaşamı, yani sosyal yaşamı -birlikteliği- araştıran çeşitli çalışmalar bulunmaktadır (Hillier, Hanson, Vaughan, Figueiredo, Amorim, Turner, Paul, Pereira, Holanda, Barros, Ciravoglu vd.).

Kentlerde, sokaklar, caddeler, meydanlar gibi birbiri ile bağlantılı kentsel yani kamusal mekanlar bulunmaktadır. Kamusal mekanlar, çeşitli ilişkilerin yaşandığı alanlardır. Dolayısıyla sosyal, kültürel ve psikolojik boyutları da barındırmaktadır.⁴ Kamusal mekanların birbirleri ile planlı bir ilişkiye sahip olmaları için 20.yy'dan itibaren kentsel ulaşım planları yapılmaya başlanmıştır. Buradaki amaç kentsel ulaşım ağlarının geliştirilmesi, ulaşımında harcanan zaman ve maddi kayıpların en aza indirilmesi, erişilebilir, kaliteli bir çevre yaratılmasıdır.⁵ Kentsel ulaşım planlamasıyla sadece trafik düzenlenmemekte, sosyal yaşama ve kültürel yapıya etkileri olan kentsel yapı da oluşturulmaktadır.

Yukarıdaki düşüncelerden hareketle çalışma kapsamında Lefkoşa kent yapısının ulaşım ağları üzerinden mekan dizimi (space syntax) ile incelenmesi düşünülmüştür. Yapılan dönemsel analizler, kent merkezinin zaman içerisinde kaybolduğunu ve ulaşım ağının ayrıştığını, yani kentsel bütünlük seviyesinin düşmesiyle erişilebilirliğin azaldığını ve kentli halkın sosyal yaşamda bir araya gelmekte zorlandıklarını göstermektedir. Bu yapı nedeniyle sosyal ve kültürel sorunlar da doğabilmektedir. Mekan dizimi analizi kullanılarak kentsel bütünlüğün geliştirilebilmesi için ulaşım sistemi bağlamında neler yapılabileceğini incelemek, buna paralel olarak da yukarıda bahsedilen sorunların azaltılabilmesini sağlamak amaçlanmaktadır. Bunun

için de çeşitli model çalışmaları gerçekleştirilmiştir ve çıkan sonuçlar irdelenmiştir. Çalışmada kent planlaması ve sentezlenmesi konu alınmamıştır. Bu nedenle de birbirlerinin yansıması olan ulaşım ağı-arazi kullanımı ilişkisine detaylıca değinilmemiştir.

Çalışma kapsamında Lefkoşa, Türk ve Rum tarafı olarak mekan dizimi analiziyle karşılaştırılmıştır. Lefkoşa'nın yanı sıra, KKTC'de yoğun nüfusa sahip olan Girne ve Gazi Mağusa kentleri de mekan dizimi analizi ile incelenerek 1974 Barış Harekatı sonrası yaşanan bölünmenin etkileri araştırılmıştır. KKTC'de gerçekleşen ortak değerlere sahip yaşanan sosyal olaylar incelenerek ulaşım ağlarındaki bütünlük ile sosyal bütünlük arasındaki ilişki kentler bazında incelenmiştir.

Kentsel Bütünlük (Urban Integrity)

Kentsel bütünlük, insanların fiziksel ve sosyal çevre ile bütünlük olabilmesi, orada yaşayabilmesi anlamını taşımaktadır. İnsan, kentsel mekan içerisinde dolaşarak çevresiyle iletişim kurabilmeli, orada gerçekleşenleri anlayabilmeli, benimsemeli ve reaksiyon verebilmelidir. Kentsel mekanlarda sağlanmak istenen önceliklerden birisi de sosyal ortamdır. İnsanlar başkaları ile karşılaşarak, dolaylı veya doğrudan iletişim kurarak sosyalleşme ihtiyacını da giderebilmektedirler.⁶ Dolayısıyla kentsel bütünlük, erişilebilirlik ile sosyal bütünlük kavramlarını barındırmaktadır. Ulaşım ağları üzerinden kentsel bütünlüğü okumak da mümkündür. Bunun için 5. bölümde anlatılacağı gibi Hillier ve diğerlerinin geliştirdiği mekan dizimi kullanılabılır (Grafik 1).

Erişilebilirlik (Accessibility)

Erişilebilirlik, yerler ve mekanlar arası geçişlerde ulaşım kolaylığı ve özgürlüğü ile ilişkili bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır. Fiziksel mekanların birbirlerine yakınlığı ve bağlantılı olduklarını, dolayısıyla da karşılıklı ilişkilere fırsat verilebildiğini ifade etmektedir.⁷

Erişilebilirliği, planlama ve ulaşım türleri olarak iki alt başlığa ayırmak mümkündür. Planlama ölçeksel ve kentsel ölçekte yapılabilir. Ülkesel planlama çalışmaları ölçeksel fizik plan, bölgesel plan, karayolu ağı planlaması gibi farklı çeşitlerde de gerçekleştirilebilir. Kentsel ölçekte ise ulaşım ve kentsel faaliyetleri düzenleyen imar planları hazırlanabilir. Kentsel bütünlük ulaşım ağları üzerinden okunabildiğinden çalışma kapsamında Lefkoşa ile alakalı ölçeksel ve kentsel ölçekteki ulaşım ağı planlamaları dikkate alınmıştır.

Ulaşım türleri ise yaya ve taşıt ulaşımı olarak gruplandırılabilir. Planlama yapılırken kısa mesafelerde

¹ Arapgirlioğlu, 2009, s 4.

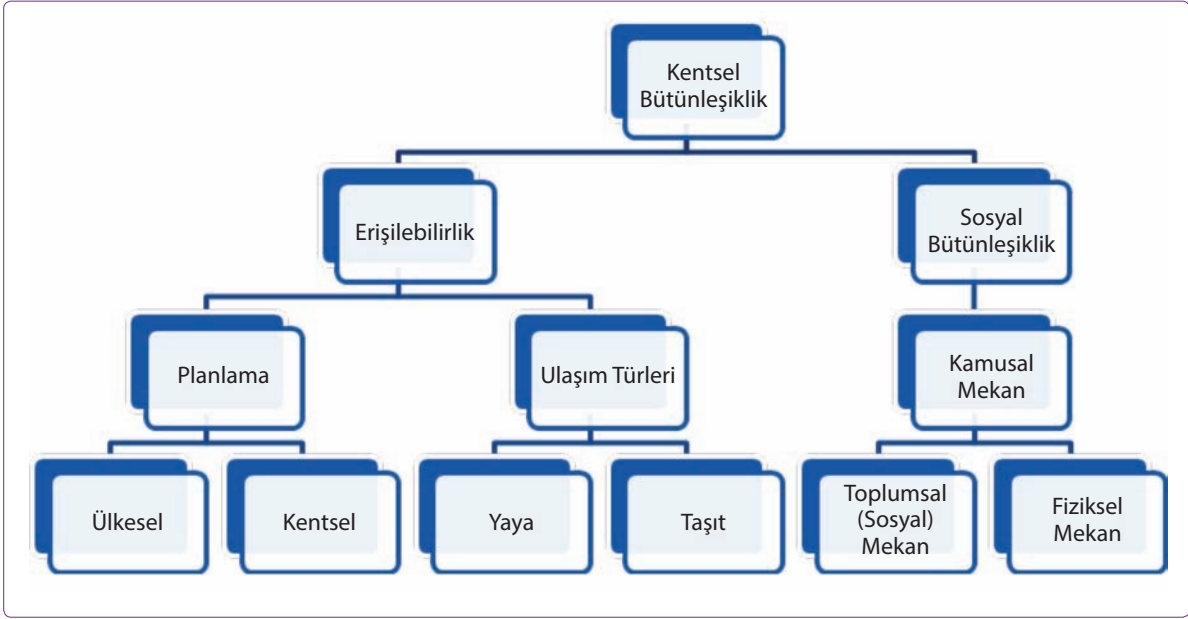
⁴ Meşhur, 2008, s 23-25.

² Brand, 2009, s 2.

⁵ Hamamcioğlu, 2012, s 4.

³ Kaya ve Bölen, 2006, s 1.

⁶ Halu ve Yürekli, 2011, s 31. ⁷ Karlström ve Mattsson, 2009, s 104:1.



Grafik 1. Kentsel bütünlük.

yaya, görece uzun mesafelerde ise taşıt kullanımının öne çıkması beklenmektedir. Dolayısıyla planlama çalışmalarında kentlerde ulaşım alternatifleri göz önünde bulundurulmalıdır. Ancak KKTC’de kent içi toplu taşımacılık olmadığından Lefkoşa’da mesafe farketmeksizin çoğunlukla özel otomobil kullanımı tercih edildiği gözlemlenmektedir.

Kentler büyüdükçe ve nüfusları arttıkça erişilebilirliğin önemi de atmaktadır ve birçok kentte araç artışından dolayı büyüyen ulaşım problemleri yaşanmaktadır. Bundan kaynaklanan sorunların giderilebilmesi için motorlu araç trafiğinin çeşitli önlemlerle azaltılarak, kent içindeki hareketlilik ve erişilebilirliğin artırılması gerekmektedir.⁸ Örneğin, planlama yapılırken bölgesel merkezlerin kısa yürüyüş mesafesinde olmaları dikkate alınabilir. Dolayısıyla trafik yoğunluğu azalacağından komşuluk ilişkileri de artabilir ve sonraki bölümde anlatılmakta olan sosyal bütünlüğe de olumlu etkileri olabilir. Bosselmann ve diğerlerinin 1999 yılında yaptığı çalışmalar bunu göstermektedir.⁹

Erişilebilirlikte, eşikler öneme sahiptir. Kentlerde eşikler iki bölge arasındaki sınırı ifade etmektedirler ve doğal ile yapay olarak ikiye ayrılmaktadırlar. Dere, vadi, dağ vb topoğrafik yapılar doğal eşikleri, yol, bina, ülke sınırı vb gibi olanlar ise yapay eşikleri oluşturmaktadır.¹⁰ Kamusal mekanların eşiklerinden birisi de özel alanlarla aralarındaki sınırdır. Dolayısıyla da tüm bu hatlar erişilebilirliği etkilemektedirler.

Fiziki bütünlükten söz edildiğinde Lefkoşa’nın koşullarında önemli eşiklerden dördü hemen göze çarpmaktadır.

Birinci eşik 1974 hareketından sonra Kıbrıs’ı ve Lefkoşa’yı ikiye bölen sınır hattıdır. Halen politik ortama bağlı olarak varlığını korumaktadır. Hattın çalışma açısından en önemli özelliği, bölünme öncesi kentin yaklaşık dörtte üçlük kısmını güneyde bırakması dolayısıyla kuzey kısmında ayrı ve yeni bir bütünlüğe gereği doğurmasıdır.

İkinci eşik ise kent dokusunun içine savunmaya yönelik olarak sarmalanmış olan askeri bölgelerdir ve aslında bir eşikler takımıdır. Ülke sınır hattı boyunca konuşlanan birlikler dışında, kent içerisinde belirli bölgelerde de bulunan askeri alanlar mevcuttur. Tehdit algısına yanıt verme anlayışına bağlı olarak yerleri tartışılabilir. Görüleceği gibi kentin kendi içinde bütünlendirilmesine ilişkin politikaların önünde uluslararası politikalar bulunmaktadır.

Üçüncüsü kentin kuzeyinden geçen Gazi Mağusa – Güzelyurt ülkesel çevre yoludur. İlgincidir, mekan dizimi çözümlenmelerinde erişilebilirlik açısından yüksek değerler veren yol, kentin kuzeydeki diğer bölgeleri ile bütünlüğüne engel olmaktadır. Yolun erişilebilirlik açısından yüksek değerler vermesinin nedeni, transit kullanımının yanı sıra kentin ana arterlerine de bağlantılı olmasındandır. Yani aynı zamanda kente hizmet etmektedir. Bu bir çelişki olarak belirtmekte ise de tipik bir olgudur. Zamanla tamamen kent içinde kalması söz konusu olduğundan daha kuzeyden yeni bir teğet yol yapılmaktadır. Bu konu çalışmada ayrıca yer almaktadır.

⁸ İUAP, 2011, s 1.

nemeyer, 1999, s 173.

⁹ Bosselmann, Macdonald ve Kro-

¹⁰ Lynch, 1960, s 62.

edilebilmektedir. Bütünlük mekanların azalması veya kaybolması, o kentte yaşayanların birbirlerinden uzaklaşmalarına ve insani ilişkilerin azalmasına neden olabilmektedir.^{17,18} Charles Correa (2005), kent ve kamusal mekanı şu şekilde tanımlamıştır:

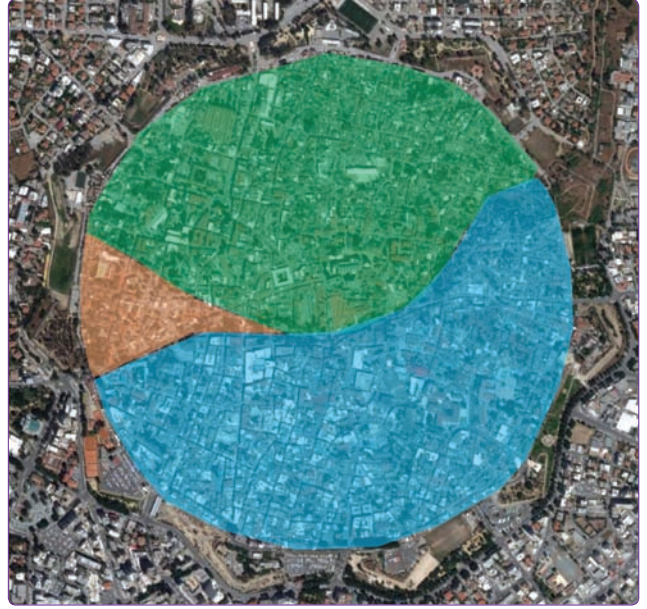
“Bir köyde köyün delisi vardır, bir kasabada ise iki ya da daha fazla deli olabilir. Ama esas önemli olan bu kasabada o iki delinin karşılaşmasıdır. Kentler ise, pek çok delinin farklı mekânlarda farklı olasılıklarla karşılaşış farklı renkler doğurduğu mekânlardır. Kırmızı bireylerden oluşan her toplumda az sayıda “mavi” bireyler de vardır. Bu mavi bireyler farklıdır, Einstein da olabilir, köyün delisi de. 250 nüfuslu bir köyde tek bir mavi birey varken, 100.000 kişilik bir kentte artık mavi bireyler gruplaşmaya başlar ve yaydıkları enerjiyle çevrelerindeki kırmızılıarı da morlaştırırılar. Kentler, işte bu gibi farklı enerji üretim mekanları oldukları için değerlidir.”¹⁷

Fiziksel çevre - insan ilişkisi oldukça karmaşıktır ve anlamsal çözümlemesi mekandan okunabilmektedir.¹⁷ Yere bağlılık, yani bireyin bulunduğu yeri benimsemesi ise fiziksel çevrenin etkilerinden çok, o bölgede var olan sağlıklı sosyal ilişkiler sonucunda oluşan bir yer bileşenidir.¹⁹ Bireyin kentsel mekandan beklentisi aktivite, rahatlık, keşfetme ve çeşitli ihtiyaçlara cevap verebilmesi olarak yorumlanabilir.

Kentlerdeki yol ağı yapısı, kentte yaşayanların ve ayrıca ziyaretçilerin iletişim kurabilme, yani karşılaşabilme olanaklarını etkilemektedir. Yol ağı yapısı, bir kente özgü kültürel ve sosyal karakteri de vurgulamakta, kentin geçmişine yönelik izler, işaretler, anlamlar barındırmaktadır.^{20,21,22} Bir kentin sahip olduğu sokakların özellikleri o yerin kimliğini oluşturmada öneme sahiptir. Sokaklar yaşam alanı olma özellikleri ve sistem içindeki elemanları birbirine bağlamalarından ötürü en önemli kentsel elemanlardan olduğuna daha önce de değinilmişti. Jane Jacobs (1961) sokakları şöyle tanımlamaktadır:

“Sokaklar ve kaldırımlar, bir şehrin temel kamusal alanları ve en hayati organlarıdır. Bir şehir düşündüğünüzde aklınıza ne gelir? Sokakları. Bir şehrin sokakları ilginç görünüyorsa, şehir de ilginç görünür; sokaklar sıkıcıysa şehir de sıkıcı ve donuktur. Kimliğini sokakları sayesinde oluşturmuş pek çok şehir bulunmaktadır”²²

Her yaş grubu için sosyalleşme alanı olan sokaklar kamusal mekan özelliği de taşımaktadır ve insan-mekan ilişkisi değerlendirildiğinde, yetişkin bireyler için



Şekil 1. Sur içi mahalleleri etnik yapı. 1946 nüfus sayımlarına göre oluşturulmuştur. Yeşil alan Türk, mavi alan Rum, kahverengi alan ise Ermeni çoğunluklu bölgeleri ifade etmektedir.

sosyal mekan, çocuklara yönelik oyun alanı ve taşıt kullanıcıları için trafik yolu olarak ifade edilebilir.²³

Lefkoşa Kent Gelişimi

Lefkoşa günümüze değin birçok sosyal ve siyasal olayların etkisi altında kalarak gelişimini sürdürmüştür. 1878 yılına dek kent sur içi bölgesine sıkışmış ve İngilizlerin ada yönetimini devralması ile bu bölge dışında gelişim teşvik edilerek hızlanmıştır. Böylelikle kentin gelişiminde yeni bir sayfa açılmıştır. Sur dışı alanda kentin gelişmesi sağlanabilmesi için 1882 yılında Eleftheria Meydanı ve çeşitli dönemlerde yeni yollar inşa edilmiştir. En öne çıkan ise 1931 yılında yapılmış olan Gazi Mağusa-Güzelyurt istikametinde geçen ve günümüzde Atatürk Caddesi olarak isimlendirilen kuzey çevre (transit-by pass) yoludur.

Sömürge ülkelerinde olduğu gibi, Kıbrıs'ta da sömürgeleştirme kapsamında ulaşım, iletişim, sağlık, eğitim, tarım vb alanlarda iyileştirmeler yapılmıştır. Tekerlekli taşımacılığın tüm adaya ulaşabildiği bu dönemde 1905 yılında Lefkoşa-Mağusa demir yolu hattı, 1907 yılında ise Lefkoşa Güzelyurt demir yolu hattı hizmete girmiştir. 1911 yılında ise demiryolu taşımacılığına alternatif olarak Cyprus Motor Transport and Development Company, şehirler arası toplu taşımacılığı başlatmıştır.²⁴

Dönemin ana yerleşim alanı olan surlar içinde farklı toplumlara barındıran 25 mahalle bulunmakta idi ve bunların bölgesel dağılımı aşağıdaki şekilde gösteril-

¹⁷ Halu, 2010, s 32, s 33; s 25.

¹⁸ Atao, 2013, s 51.

¹⁷ Halu, 2010; s 1.

¹⁹ Şensoy, 2012, s 33.

²⁰ Charalambous & Hadjicristos, 2009, s 13:5.

²¹ Çetin, 2010, s 64.

²² Erdönmez, 2005, s 2; s 75.

²³ Taşçı, 2010, s 40.

²⁴ Kıbrıs'ın El Kitabı, 2007, s 35.

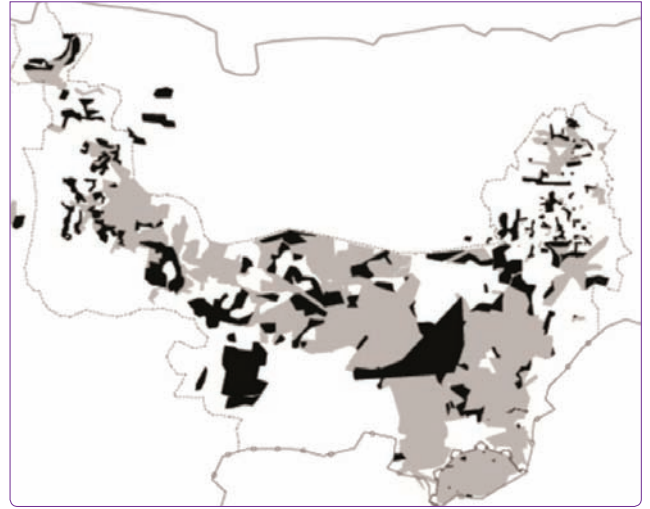
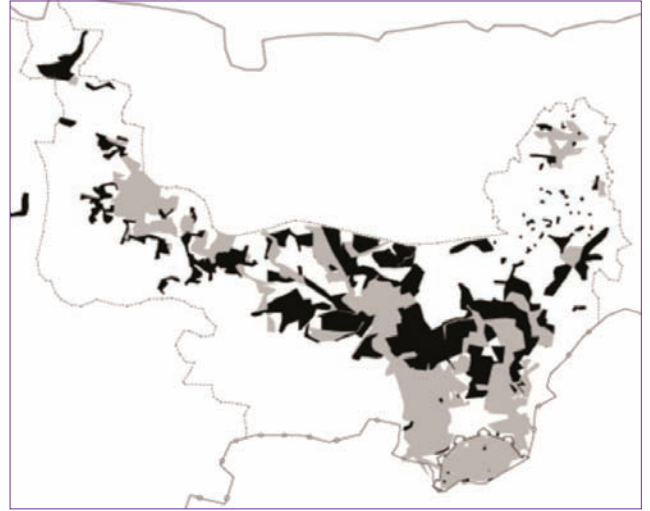
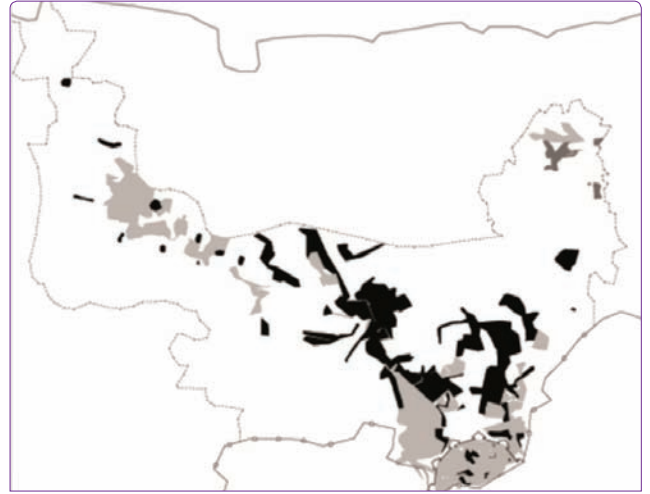
meğtedir. 1946 nüfus sayımlarına göre bunlardan 10 tanesi Türk çoğunluklu, 2 tanesi Ermeni çoğunluklu ve 13 tanesi ise Rum çoğunluklu idi (Şekil 1).

1958 yılında yeni bir siyasi döneme girilmiş, İngiltere, Yunanistan ve Türkiye arasındaki görüşmeler doğrultusunda ada yönetimi yeniden şekillenmeye başlamıştır. Bu süreç 16 Ağustos 1959 tarihinde Kıbrıs Cumhuriyeti'nin ilanı ile sonuçlanmıştır. Ancak sonraki dönemde de kent gelişimine etki eden siyasal ve sosyal olaylar yaşanmıştır. 1963 olayları sonrasında Lefkoşa'da dönemim ana yerleşim alanı olan sur içi yerleşkesi yeşil hatla ikiye bölünmüştür.²⁵ Barış Harekatına kadar olan süreçte Türkler kantonlarda yaşamışlardır. Temmuz 1974'te EOKA örgütünün Türklere saldırması sonucunda Türkiye Barış Harekatını gerçekleştirmiştir ve Ağustos ayında ise ada kuzey ve güney olarak ikiye bölünmüştür. Ülkesel sınır hattı, Lefkoşa sur içi yerleşkesini ikiye bölen yeşil hatla birleştirilmiştir. Yaşanan karşılıklı göçlerle adada kuzeyde Türkler güneyde Rumlar olmak üzere homojen bir etnik yapı oluşmuştur. Barış Harekatı ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin (KKTC) ilanı bölünmüşlüğü pekiştirmiştir. 2003 yılında BM genel sekreteri tarafından hazırlanan ve Annan Planı olarak bilinen barış planı adada siyasi hareketliliğe neden olmuştur. Planda öngörülen yeni sınır hattı sebebiyle mülkiyet yönünden güvenli görülen Lefkoşa, 1963 ve 1974 sonrası olduğu gibi yeniden yoğun bir iç göç almıştır. 2004 referandumu Türklerin "Evet" Rumların "Hayır" oyu ile sonuçlanmış ve 2014 itibari ile barış için çözüm arayışları devam etmektedir.

Bölünme sonrası kentin merkezi ve büyük bir bölümü Rum kesiminde kalmıştır. Sonrasında kent yayılarak çevresindeki köylerle birleşmesi sonucu plansız bir şekilde kendiliğinden büyümüştür. Bu dönemde kentteki eksiklikler giderilmeye çalışılarak yönetsel bir merkez oluşturulmuş ancak ticari, kültürel, sosyal gereksinimler gözardı edilmiştir. Bu da kentte kopuklukları meydana getirmiştir. Kent, genellikle anayollar boyunca ve çevrelerinde, sonrasında ise aralardaki bölgelerde ihtiyaca göre gelişmiştir (Şekil 2).

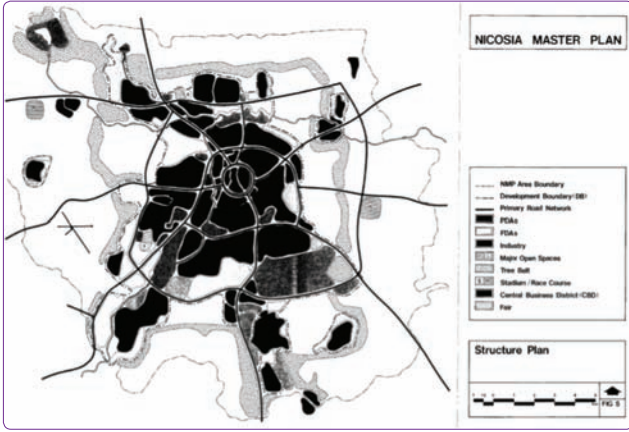
Bölüm 4'te de anlatıldığı üzere, kent gelişimini planlamak maksadı ile 1984 yılında iki kesimi de kapsayan Nicosia Master Plan (NMP) hazırlanmış, 2001 yılında ise Lefkoşa İmar Planı (LİP) uygulamaya konmuştur. 2003'te ve 2008'de açılan Metehan, Ledra Palas ve Lokmacı sınır kapıları da, nüfus artışının yanı sıra, kentsel ulaşım ağının iyileştirilmesi ve yeniden planlanması gerekliliğini hissettiren bir diğer etken olmuştur. 2014 itibariyle Metehan'dan araçlı geçişler, Ledra Palas ile Lokmacı kapılarından ise yaya geçişleri yapılmaktadır.

²⁵ Hadjichristos, 2005, s 2.



Şekil 2. Yukarıda:1970-1979, Ortadaki:1980-1989, Aşağıdaki 1990-1999. Zafersoy H, 2011, 1960 Sonrası Lefkoşa Konut Alanlarının Gelişimi, Yüksek Lisans Tezi, Yakın Doğu Üniversitesi.

Ancak Ledra Palas'tan konumu gereği BM araçları geçiş yapabilmektedir (Şekil 3).

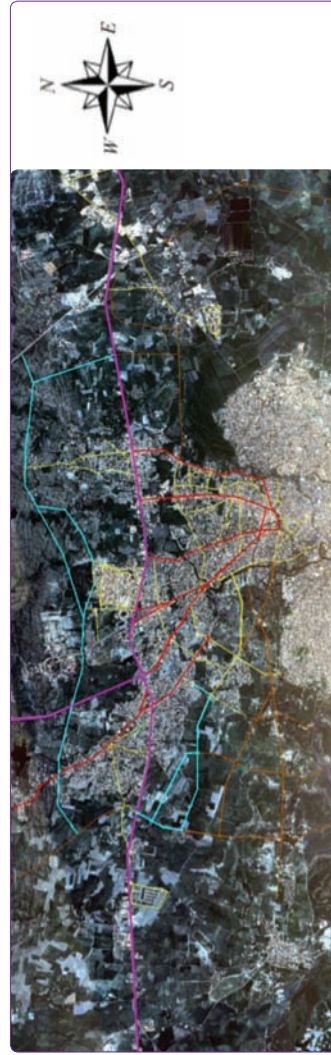


Harita 2. Nicosia Master Plan, Strüktür Planı. Nicosia Master Plan, 1984 Raporu.

amaçlarından bazıları ulaşım sistemini verimli hale getirmek, kentsel yapıyı geliştirmek, kentsel kullanım alanlarının yerlerini kurgulamak, sur içi yerleşkesi ile ilişkili bir merkezi iş alanı oluşturmak, sosyal mekanlarla bağlantılı bir ulaşım ağı oluşturmaktır. Planlanan ana ulaşım ağı aşağıdaki haritada belirtilmiştir. Buna göre sur içi yerleşkesine giden ışınsal yollar ile bu yolları birbirine bağlayan iç ve orta çevre yollarından oluşmakta idi. Ayrıca kent içi yollarla dolaylı olarak ilişkili dış çevre yolları da yer almakta idi.²⁷ İlgili haritadan da anlaşıldığı üzere planlanan bir diğer husus da sur içi yerleşkesinin ulaşım sisteminin merkezi alanı içerisinde yer almasının sağlanmasıdır (Harita 2).

NMP temelinde her iki toplum da kendi siyasi yönetim alanları içerisinde planlarını oluşturmuşlardır. Kuzey kesimde 2001 yılında LİP uygulanmaya konulmuştur ve 2012 yılına kadar 3 kez revize edilmiştir. Bu süreç içerisinde yetkili makam olan Şehir Planlama Dairesi'nce kentin yapısı ve yol ağları plan değişiklikleri çerçevesinde çalışılmış ve o günün şartlarına göre güncellenerek gelişme planlarında belirtilmiştir. Plana göre mevcut ışınsal yol ağının gridal yapıya dönüştürülmesi öngörülmektedir. LİP kapsamında yapılan kentsel ulaşım ağı çalışmalarındaki gridal yapıdan kastın aslında eski kent merkezi olan sur içi yerleşkesine giden radyal yolların paralel yollarla birbirine bağlanmasıdır. Bunu gerçekleştirmek için de planda ülkesel çevre yolu olarak nitelendirilen Gazi Mağusa-Güzelyurt anayoluna paralel yeni yollar ve bunlara bağlanacak tali yollar yapılması planlanmıştır.²⁸

LİP raporu incelendiğinde ulaşım ağına yeteri kadar yer verilmediği görülmüştür. LİP kapsamında ise belirli dönemlerde tasarlanmış yolların yapımı gerçekleşmek-



Harita 3. Harita 3 LİP 2012 yol ağı şeması*. *Mavi çizgiler 2014 itibariyle inşası devam eden, turuncu çizgiler ise ileri aşama yolları ifade etmektedir. Pembe şehirler arası, kırmızı 1. derece, sarı ise 2. derece yolları ifade etmektedir. Harita yan dönüldüğünden kuzey yönü belirtilmiştir.

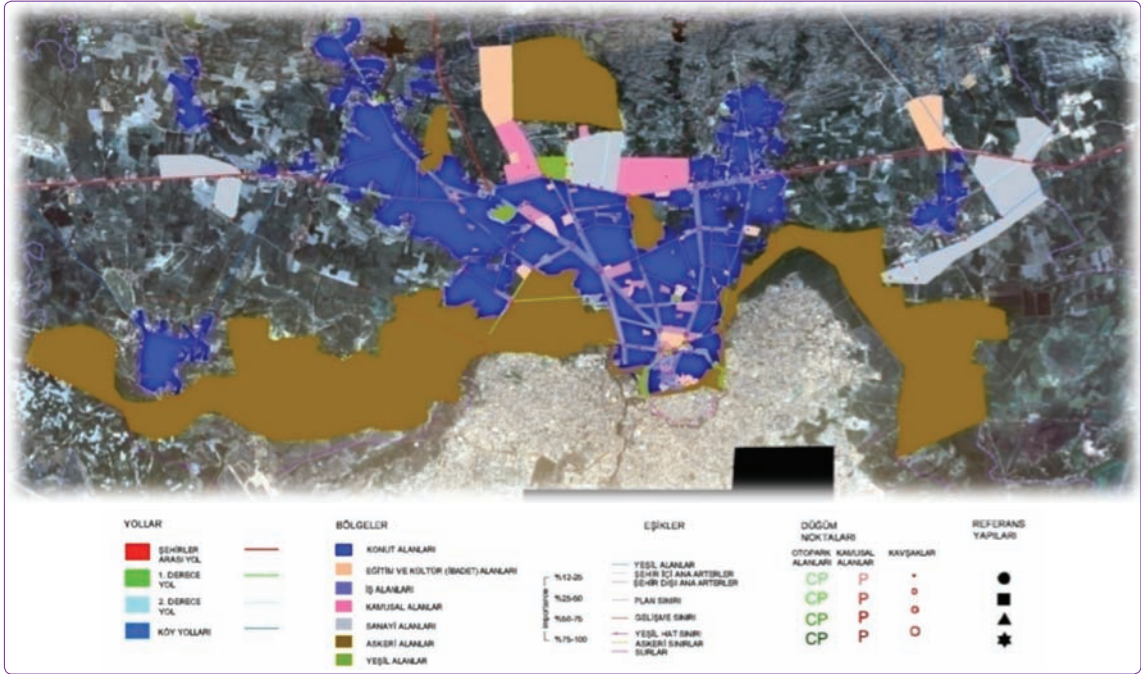
tedir. Planda belirtilen tasarlanmış yolların ne tür bilimsel verilere ve araştırmalara dayanılarak karara bağlandığı araştırılmış ve aslında sadece içgüdüsel hislerle, topografya durumu ve kente yakınlığı gibi verilere dayanılarak yapıldıkları öğrenilmiştir.²⁹ Bunun sonucunda da ileriki bölümde de anlatıldığı gibi kentin bütünleştirilmesinde yeterince etkili olamamaktadır (Harita 3).

Lefkoşa arazi kullanımları aşağıdaki haritadan izlendiğinde belirli bir merkez etrafında kentin gelişmediği, ticaretin arterler boyunca yayıldığı, kamu binalarının dağınık bir yerleşime sahip olduğu, askeri alanların kentin gelişim alanları içerisinde kaldığı dolayısıyla da engellediği, kentli halkın kullanabileceği, bir araya gelebileceği yeterince yeşil alanın ve kamusal açık alanların olmadığı görülmektedir (Harita 4).

Kent ölçeğinde yapılan çalışmalara ilaveten ülkesel

²⁷ Nicosia Master Plan, 1984, s3, s 9, s 10. ²⁸ LİP, 2012, s 65.

²⁹ Öznur A, karşılıklı görüşme, Mayıs 3, 2013.



Harita 4. Lefkoşa kent okuma haritası. *Harita Kevin Lynch'in ortaya koyduğu kent okuma değerlerine göre oluşturulmuştur.



Harita 5. Soldaki: 2000 yılı trafik sayımı, sağdaki: 2010 yılı trafik sayımı. *KKTC Karayolları Dairesinden alınmıştır (ulaşım tarihi: Nisan 1, 2013).

ölçekte ulaşım ağı planlama çalışmaları da Karayolları Master Plan (KMP) kapsamında yapılmaktadır. 1987 yılında etüt çalışmaları başlayan ve ilk olarak 1988-2000 dönemini, ikinci olarak da 2000-2010 dönemini ve son olarak da 2012-2020 dönemini kapsayan plan çalışmaları 3 yılda bir revize edilerek hayata geçirilmektedir. Ana amaçları ulaşımın ekonomik, çabuk, erişilebilir ve güvenli bir yapıya kavuşturulmasıdır. Nüfus arttıkça ülkedeki araç sayısı da artmıştır. 1988 döneminde araç sahipliği oranı %12 civarındayken, 1996'da %40'ı, 2013'te ise %54'ü aşmıştır. Plan çalışmalarının yetersiz veriler sebebiyle tutarsız senaryolara dayandırılmalarından dolayı ise dönemsel hedefler aşılmıştır.³⁰ KMP

çalışmaları kapsamında dönemsel olarak trafik sayımları gerçekleştirilmektedir. Buna göre ada çapında trafiğin en yoğun olduğu bölge Lefkoşa'dır. 2010 yılı trafik sayımlarına göre Lefkoşa şehir içinde yıllık ortalama günlük trafikte toplam 36,946 araç seyahat etmektedir. Bunların 34,276 adeti otomobil, 1,044 adeti otobüs, 1,626'sı ise kamyon ve treyler olarak KMP'de yer almaktadır³⁰ (Harita 5).

Mekan Dizimi ve Lefkoşa Ulaşım Ağının İncelenmesi

Mekan Dizimi (Space Syntax)

Kentlerde ulaşım ağları izlenerek kentsel bütünlük

³⁰ KKTC Karayolları Master Planı 2000-2010, 2000, s 72.

³⁰ KKTC Karayolları Master Planı 2000-2010, 2000, s 73.

şiklik okunabilmektedir. Bunun için 1980'li yıllardan buyana çeşitli çalışmalarla geliştirilmekte olan mekan dizimi yöntemi kullanılabilir. Mekan dizimi, mikro ve makro ölçekteki mekansal dokuların nasıl şekillendiğini, çalıştığını, geliştiğini ve değiştiğini analiz eden bir yöntemdir.³¹ Mekanın sosyal yaşamla ilişkisel bütünselliğini sayısal bağlamda tanımlayan tüm terimleri içerir ve buraları çevreleyen açık alanların da bütünlüşmedeki önemi üzerinde durur.³² Yöntemde amaçlanan sistem içindeki temel yapıları nesnel olarak anlatmaktır.³³ Günümüzde mekan ile sosyal yaşamı birbirine bağlayan bu teori mimari ve kentsel tasarım dallarındaki etkili bilimsel yaklaşımlardan birisidir.³⁴ Kent yapısını ve mimari değerlerini üç özellikle ifade etmektedir; bağlanabilirlik-bağlantılılık (connectivity), bütünlüşlük (integration) ve anlaşılabilirlik-okunabilirlik (intelligible).³² Bu yöntem kentsel yapı ile insanların bir araya gelme olasılığını sorgulamaktadır.³⁵ Teorinin temel kurgusu ise mekan biçimlerinin üretici ve sosyal güçlerle ilişkisi olduğudur.³² Bir bölgede ikamet edenlerin hareket doğrultuları, toplandıkları alanlar, geometrik yapının sistemine göre oluşmaktadır. Durmaksızın devam eden sosyal, kültürel ve ekonomik gelişmeler kent formunu da değiştirmektedir.

1984 yılında Hillier ve Hanson, İngiltere'de University College London (UCL)'da doğal hareket teorisini geliştirmişler³⁶ ve mekanların erişilebilirliği üzerine oluşturulmuş bir yöntem olan mekan diziminde, teknolojik gelişmelerle kent ölçeğindeki çalışmalar daha kolay yapılabilir hale gelmiştir. Hillier ve Hanson'dan sonra Turner ve Figueiredo ile Amorim gibi araştırmacılar yöntemi geliştirmişler, açı ve devamlılık gibi kavramları da eklemişlerdir. Böylelikle yaya ve taşıt hareketleri analizlerinde daha tutarlı sonuçlara ulaşılmıştır. Bu gelişmeler, arazi kullanımına yönelik planlamanın her iki harekete göre daha doğru yapılabilmesine imkan vermektedir. Kısacası sürdürülebilir bir kent için bu yöntem kullanılmalıdır.³⁷

Bütünlüşlük kavramı, mekan dizimi yönteminde oldukça önemlidir.³² Bununla ilgili analizler aksiyel çizgiler kullanılarak yapılmaktadır. Mevcut sistem içindeki her doğrunun bütünlüşmesi hesaplanarak sistemin genel yapısı analiz edilebilmekte ve oluşabilecek hareketlilik ile yoğunluk önceden tahmin edilebilmekte, mevcut durumu açıklayıcı sonuçlara varılabilmektedir. Bütünlüşme değeri yüksek olan yollar, içinden geçme olarak adlandırılan hareketi çekecektir.³⁸ Yani bir yerden diğere

giderken bu yolların kullanımları ve yoğunlukları artacaktır. Ayrıca sistem içindeki bütünlüşmüş ve ayrılmış bölgeler de görülebilmektedir. Dolayısıyla çıkan sonuçlara göre kentsel alanların kullanımları da belirlenebilmektedir.³¹ İdeal gridal-ızgara tip yapılarında mekan dizimi analizi başarılı sonuçlar verememektedir,³⁹ fakat Lefkoşa'nın ağ yapısının karma olduğu yani kısmen ağaç tipi, organik ve gridal olduğu düşünüldüğünde analizler bu açıdan olumsuz etkilenmemektedir.

Mekan dizimi için kullanılan bilgisayar programları da bulunmaktadır. UCL'de geliştirilen Depthmap X programı bunlardan birisidir. Mekan dizimi analizleri genelde topolojik ya da geometrik olarak yapılmaktadır. Ancak Depthmap X programı topo-geometrik analiz de yapabilmektedir. Topo-geometrik analiz bir çizginin bütünlüşme değeri ile bölümsel (segmentel) uzunluğunun çarpılmasıyla elde edilmektedir.⁴⁰ Topolojik analizler trafikte mesafeden dolayı geçebilecek zamanı göz ardı etmektedir. Topo-geometrik yöntemle yapılan analizler literatürde de sıkça bahsedildiği üzere trafik hareketleri üzerine daha tutarlı sonuçlar vermektedir. Yani bölümler arası ulaşımında hangi yolların yoğun olarak kullanılacaklarını, ayrıca kentin erişilebilirliğini ifade etmektedir.⁴¹

Erişilebilirlik, son 50 yıldır fiziksel planlamanın öncelikli konularındandır.⁴² Mekan dizimi bütünlüşme bağlamında yol ağının erişilebilirliğini değerlendirmektedir. Çıkan değer ne kadar yüksekse söz konusu yola diğerlerinden erişilebilirlik o kadar fazladır.⁴³ Yani erişilebilirlikle bütünlüşme doğru orantılıdır. Geçmişteki analizler göstermiştir ki yapıldıkları bölgenin araç trafiği yoğunluğuyla global bütünlüşme, lokal bütünlüşme ile de yaya yoğunlukları yüksek korelasyon değeri vermektedir.⁴⁴ Yani mekan dizimi analizi planlanmakta olan mevcut veya yeni bölgeler için kentsel ulaşım ağı bağlamında oluşabilecek yoğunlukları önceden kestirilmesine olanak vermektedir.

Kentsel dokular, temelde kare ile altıgen ızgara ve ışınsal yapıda uygulanmaktadır. Topolojik olarak her yapının farklılıkları bulunmaktadır. Kare ızgara her köşesi 90 derece olan dörtlü birleşimlere, altıgende köşeler 120 derece olan üçlü birleşimlere, ışınsal ise dairesel parçalara sahiptir.⁴⁵ Gridal sistemde yol ağı kolayca erişilebilir yapıdadır. İki nokta arasında farklı rotalar oluşturulabilmektedir. Ağaç tipi yol ağında ise kontrol ve hiyerarşi baskın unsurlardır ve gidilecek yere tek bir

³¹ Hillier, 2005, s. 10.

³² Özbek, 2007, s. 47; s. 49; s. 51.

³³ Orhun, 2000, s. 12.

³⁴ Kubat ve Güney ve Özer, 2007, s. 1.

³⁵ Hillier ve Hanson, 1984, s. 26.

³⁶ Rismanchian, 2011, s. 46.

³⁷ Charalambous ve Mavridou, 2012, s. 64.

³⁸ Özer, n.d., s. 3.

³⁹ Hillier, 2005, s. 14.

⁴⁰ Paul, 2012, s. 276.

⁴¹ Hillier ve Turner ve Yang ve Tae-Park, 2007, s. 3.

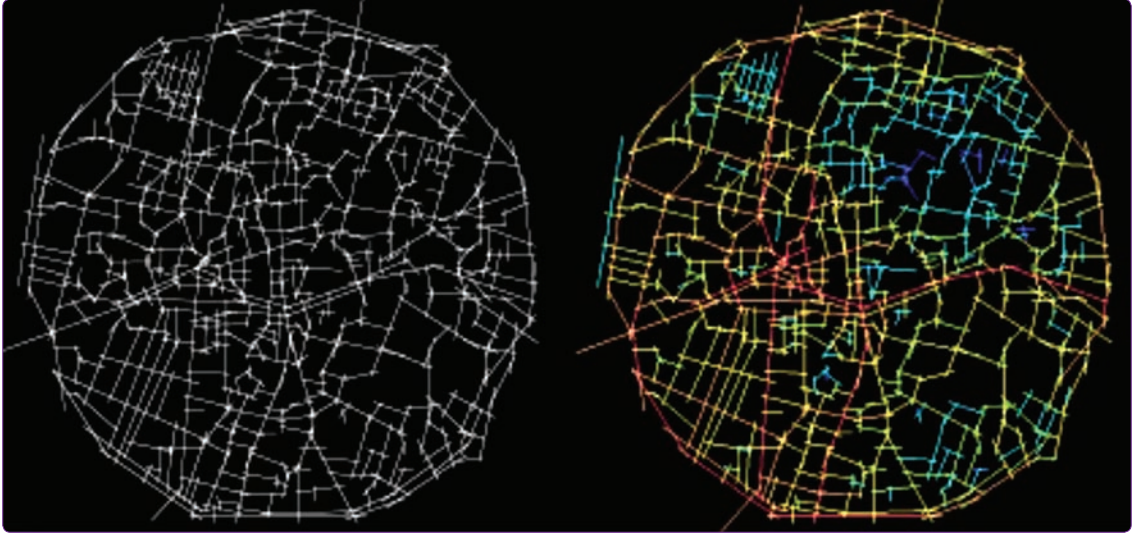
⁴² Hillier, 2008, s. 2.

⁴³ Batty, 2009, s. 102:1.

⁴⁴ Wang ve Tsai, 2009, s. 125:1.

⁴⁵ Paul, 2011, s. 38.

⁴⁶ Zorlu, 2008, s. 85.



Harita 6. Lefkoşa sur içi yerleşkesi topolojik global bütünleşme (hh) analizi. Hillier B., *The Art of Place and The Science of Space*, 2005, s 20.

rotadan ulaşılabilir. Şehirler ağ yapısı bakımından uç noktalarda değildirler. Dolayısıyla ağaç tipi gibi hiyerarşik yapıyı sağlayabildiği gibi, gridal yapıdaki gibi farklı rota seçeneklerini de sunabilmektedirler.⁴⁶

Temelde kentler akslar üzerine kurgulanmaktadır. Ulaşım ağı ifadelerinde kullanılmakta olan 3 farklı tip-te haritalama yöntemi bulunmaktadır. Bunlar aksiyel, açık sokak (OSM) ve bütünleşik ulaşım ağı (ITN) haritalarıdır.⁴⁷ OSM tipi haritalarda ulaşım ağı kapsamında yol orta çizgileri kullanılmaktadır. Bu sebeple de kentin yapısı kolaylıkla okunabilmektedir. Ayrıca mekan dizimi analizlerinde araç ulaşımı hususunda yapılacak analizlerde tutarlı sonuçlar vermektedir.⁴⁸ Aksiyel haritalar ise yaya hareketleriyle iyi derecede korele olmaktadır.⁴⁹ Mekan dizimi analizleri ulaşım ağı planlamasında geleneksel yöntemlere kıyasla daha hızlı ve daha az maliyetlidir.⁵⁰

Dolayısıyla da ulaşım ağı gelişim senaryolarında mutlaka kullanılması gereken bir yöntemdir.⁵¹

Literatürde Ulaşım ağlarının bütünleşikliği üzerinden sosyal bütünleşimin izlendiği çalışmalara rastlanmaktadır. Bunlardan bir tanesi de Ciravoğlu'nun 2006 yılında Türkiye'deki kentsel aktivist eylemler üzerine yaptığı çalışmadır. Burada Arnavutköy, Kandilli ve Kuzguncuk semtlerinde 3. Boğaz Köprüsüne karşı bölge halklarının tepkisi ele alınmaktadır. Köprü yapımında doğal ve yapılı çevreye verilecek olası zararlara karşı

Arnavutköy'de ve Kuzguncuk'ta yaşayanların tepkisi olduğuna değinilmektedir.

Çalışma kapsamında mekan dizimi yöntemi ile üç semtin bütünleşiklik analizleri yapılarak sosyal toplama mekanları sistem içerisinde tespit edilmiştir. Sonuçlara göre Kandilli semti ayrışık bir ulaşım ağına sahipken, Arnavutköy ve Kuzguncuk bütünleşik bir yapıya sahiptir. Bunun sonucunda da toplumsal hareket yani sosyal birlikteliğin bu semtlerde varolabildiği sonucuna varılmaktadır.⁵²

Lefkoşa'nın Mekan Dizimi ile Analizi

Literatürde Lefkoşa sur içi yerleşkesi ile alakalı yapılmış analizler de bulunmaktadır. 1964 yılında çekilen yeşil hat öncesinde kuzeyde çoğunlukla Türklerin, batıda 20 yy ortalarına kadar çoğunlukla Ermenilerin ve sonrasında Türklerin, güneyde ise çoğunlukla Rumların yaşadığı mahalleler bulunmakta idi. Hillier'e göre aynı alandaki farklı toplum kültürlerinin yerleşim yapısına etkileri bulunmaktadır. Türklerin içe dönük, Rumların ise daha açık ilişkileri olan kültür yapıları nedeni ile yaşadıkları alanları da bu yönde geliştirdikleri, dolayısıyla Türk bölgesinin organik yapıda geliştiği ve sistem içerisinde bütünleşme değeri Rumların oluşturduğu veya dönüştürdüğü alanlara kıyasla daha zayıf kaldığı ve bu nedenle haritada ayrışmış-soğuk- alanların oluştuğu görüşünü savunmuştur³¹ (Harita 6).

Lefkoşa analizi için arşiv araştırmalarında elde edilen dönemsel haritalar altlık olarak kullanılmış, 1882 ve 1958 dönemi haritalarına göre yol orta çizgileri (OSM haritaları) oluşturulmuştur. Lefkoşa Türk Belediyesi ile

⁴⁶ Figueiredo ve Amorim, 2007, s 5. ⁵⁰ Pereira ve Holanda ve Medeiros ve Barros, 2012, s 8214: 5.

⁴⁷ Dhanani ve Vaugan ve Ellul ve Griffiths, 2012, s 8211:17.

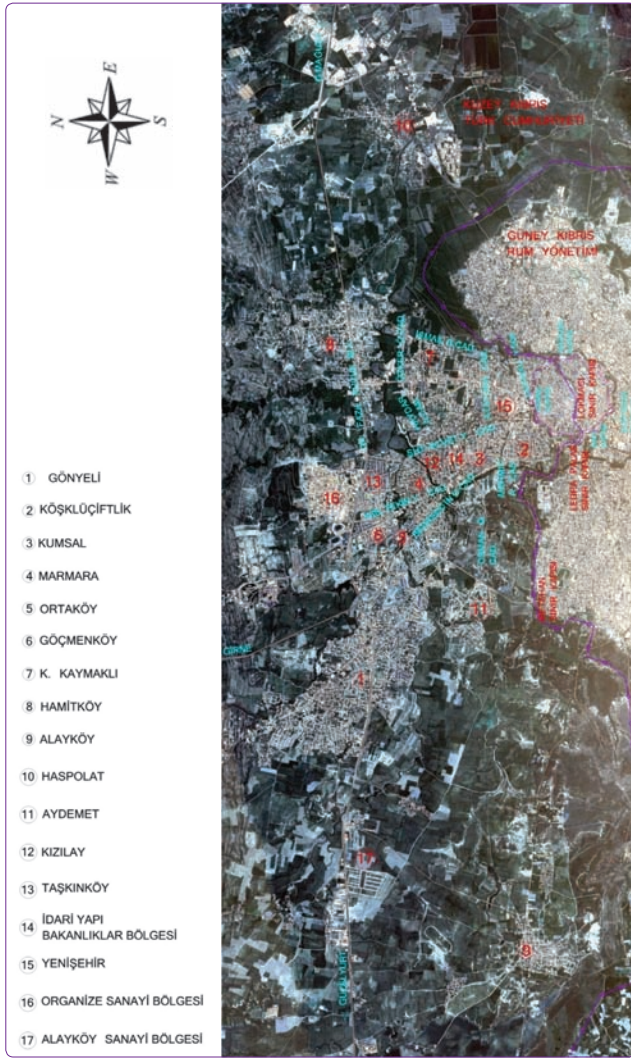
⁵¹ Barros ve Silva ve Holanda ve Medeiros ve Fortes, 2009, s 008:12.

⁴⁸ Turner, 2007, s 12.

⁴⁹ Joutsiniemi, 2005, s 359.

⁵² Ciravoğlu, 2006.

³¹ Hillier, 2005, s 21.



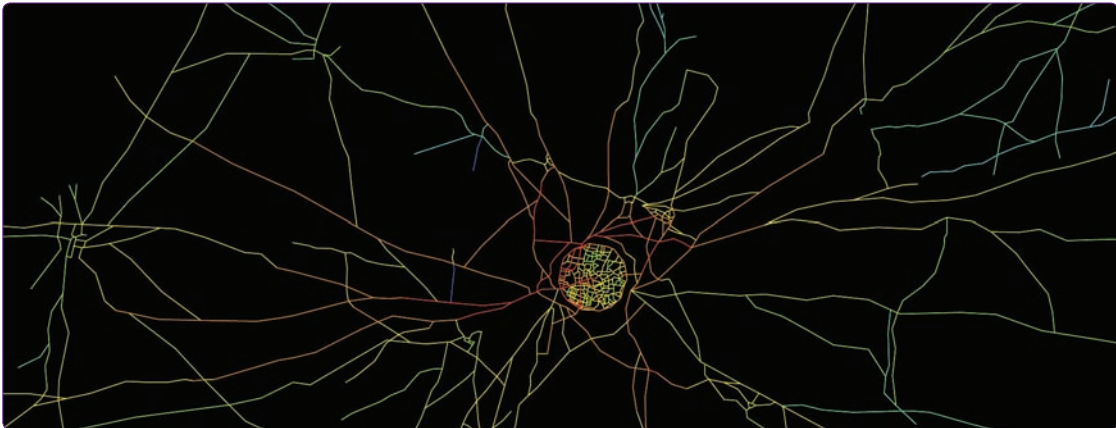
Harita 7. Lefkoşa bölgeler ve yollar haritası. *Harita yan döndürüldüğünden kuzey yönü belirtilmiştir.

Gönyeli Belediyesi bilgi işlem bölümlerinden alınan yol ağı haritaları birleştirilerek 2002 ve 2013 yılları ile söz konusu diğer dönemlere ait kentsel ulaşım ağları topo-

geometrik mekan dizimi ile değerlendirilmiştir. Analiz haritalarına göre bütünleşiklik değeri kırmızıdan maviye doğru azalmaktadır. Ayrıca anlatılan gelişimin daha rahat takip edilebilmesi için aşağıdaki Lefkoşa bölgeler ve yollar haritası oluşturulmuştur (Harita 7).

1878 yılında İngilizlerin ada yönetimini devralmasının ardından iskan politikaları çerçevesinde kentin sur dışı alanda gelişiminin özendirildiğine üçüncü bölümde de değinilmişti. 1882 dönemi Lefkoşa ulaşım ağı analiz edildiğinde Baf Kapısı, Girne Kapısı ve Mağusa Kapısı ile civarlarındaki bölgenin, ayrıca sur içerisindeki idari yapının olduğu bölgenin sistem içerisinde merkezi çekirdeği oluşturduğu ve sistemin genelinde hiyerarşik bir düzenin olduğu görülmektedir. Kent ve yakın çevresi sistem içinde bütünleşikliği en fazla olan kısmı oluştururken köylere doğru sistemin nispeten ayrıştığı anlaşılmaktadır. Ancak genel olarak sistemin bütünleşik olduğu yorumu yapılabilmektedir. Ulaşım ağının kalabalık durumu sur etrafındaki köy yapılarının birbirlerinden kopukluğunu ancak kentle bütünleşmeye çalıştıklarını gösteren bir unsur olarak yorumlanmıştır. Girne, Gazi Mağusa ve Güzelyurt yollarının sistem içerisinde önemli bir yere sahip olduğu da aşağıdaki haritadan anlaşılmaktadır. 1882 yılında sur içi yerleşkesinin güneyinde, yeni gelişim alanları ile bölgenin bağlanabilmesi için oluşturulduğundan üçüncü bölümde de bahsedilen Eleferia Meydanı'nın sistem içinde bütünleşik bir alanda olduğu da aşağıdaki haritadan görülmektedir (Harita 8).

İngilizlerin ada yönetimini Kıbrıs halkına bırakmadan önce hazırlanmış olan 1958 kent haritası mekan dizimi yöntemiyle incelenmiş ve yine Baf Kapısı ile civarındaki sur dışı alanın kentin çekirdeğini oluşturduğu anlaşılmıştır. 1882 yılında olduğu gibi, yine idari kurumların bulunduğu bölgenin sistemin merkezinde yer aldığı görülmektedir. Bu dönemde kentin bütünleşik yayıldığı ve kıyısındaki bazı bölgeler ile Hamitköy, Alayköy, Has-



Harita 8. 1882 yılı Lefkoşa topo-geometrik mekan dizimi analizi.

polat ve Gönyeli'nin sistemden ayrılmış olduğu görülmektedir ki köy yapısında olan bölgeler için bu gayet normaldir. Bu dönemde ulaşım ağının daha sistemli ve planlı bir hale dönüştüğü yapısından anlaşılmaktadır. 1931 yılında yapılmış olan Lefkoşa çevre yolu (By-pass) (bugünkü adı ile Atatürk Caddesi) sistem içerisinde bütünleştirici bir rol oynamaktadır. Sur içine giden yolların kentin ana dolaşım aksları olduğu, Girne, Gazi Mağusa ve Güzelyurt yollarının sistem içerisinde önemli bir yere sahip olduğu da yine analiz sonuçlarından görülmektedir (Harita 9).

1963 sonrası Lefkoşa sur içi yerleşkesinin ve 1974 sonrasında ise adanın, dolayısıyla da kentin fiziki olarak kuzeyde Türkler, güneyde Rumlar olarak ikiye bölündüğüne ve sonrasındaki dönemde kuzey ve güney kesimlerinde kentin çevresindeki köylerle iç içe geçtiğine daha önceki bölümlerde değinilmişti. Uydu fotoğrafı izlenerek oluşturulan 2002 yılı haritası, 2013 mevcut durum haritasından indirgenerek elde edilmiştir. Mekan dizimi analiz sonuçlarına göre KKTC sınırları içerisindeki kentin eskisi kadar güçlü olmasa da merkeze sahip olduğu ve idari kurumların yine bu bölgede buldukları görülmektedir. Buna göre sur içi yerleşkesinin, Aydemet, Gönyeli'nin batı tarafı ile Küçük Kaymaklı'nın sistemin ayrılmış alanlarını oluşturduğu anlaşılmaktadır. Bu nedenledir ki sur içi yerleşkesini sakinleri zaman içerisinde terk etmiş ve yerlerine yaşam standardı düşük, çoğunlukla Türkiye'den çalışma amaçlı gelen göçmenler yerleşmişlerdir. Buna rağmen kent merkezi olarak kullanılan sur içi yerleşkesi, şirketlerin merkez binalarının ve devlet dairelerinin

yer aldığı bir alan olarak kullanılmaya devam edilmiştir. Küçük Kaymaklı, sınır bölgesi olması nedeniyle kent gelişiminde yeterince yer alamamıştır ve 2002 dönemi itibariyle fiziki olarak kopukluklar göstermiştir. Alayköy, kentten uzaklığı ve köy yapısı sebebiyle sistem içerisinde ayrılmış bir bölgeyi oluşturmaktadır. Gönyeli'de ise doksanlı yıllarda gelişen bölgelerinin ve Aydemet mahallesinin ise sistemin ayrışik bölgelerinden olduğu görülmekle beraber, bu bölgeler konut amaçlı kullanıldıkları gözlemlenmiştir. Buna karşın K.Kaymaklı'da ve sur içi yerleşkesinde çeşitli kentsel fonksiyonlar yer almaktadır. Ayrılmış oluşlarının da sistemi olumsuz etkilediği düşünülmektedir. Analiz sonucunda idari yapıların olduğu bölge ise zayıf da olsa kent merkezi olarak öne çıkmaktadır. Sistem içerisinde ülkesel çevre yolu olarak yer alan Dr. Fazıl Küçük Bulvarı ve kent merkezi olan bakanlıklar bölgesi ile sur içi alanı ulaşım ağına güçlü şekilde bağlayan ışınal Şht. Ecvet Yusuf ile Bedreddin Demirel Caddeleri bütünleşik yollar olarak öne çıkmaktadırlar. Hamitköy, Köşklüçiftlik, Kumsal, Ortaköy, Kızılay, Taşköy ve Marmara mahalleleri sistemle bütünleşik yerleşim alanları olarak aşağıdaki haritada görülmektedirler (Harita 10).

2013 yılı mevcut yol ağına ilişkin LTB ve Gönyeli belediyesi bilgi işlem bölümlerinden haritalar alınmış, uydu fotoğrafı üzerinden Alayköy ve Haspolat köyleri de haritaya eklenmiştir. Yapılan incelemeler sırasında belediyelerden temin edilen haritalarda hatalar ve eksiklikler olduğu fark edilmiş, gerekli düzeltmeler yapılarak güncel hale getirilmiştir. Aşağıdaki haritada Lefkoşa kentinin bütünleşiklik durumu gösterilmiştir. Lefkoşa



Harita 9. 1958 yılı Lefkoşa topo-geometrik mekan dizimi analizi.



Harita 10. 2002 yılı Lefkoşa topo-geometrik mekan dizimi analizi

geliştikçe bir önceki döneme göre bütünleşikliğinin azaldığı görülmektedir. Sistem zaman içerisinde daha da ayrılmıştır. Bir önceki dönemde zayıf da olsa merkezi bir alan bulunmasına karşın 2013 döneminde bu durumdan bahsetmek mümkün değildir. Sur içi alanın, Gönyeli'nin, Aydemet ve Küçük Kaymaklı mahallelerinin, Haspolat köyünün bir önceki döneme göre daha da soğuduğu-ayrıştığı- görülmektedir. Çeşitli kent fonksiyonlarını barındıran ve önceki dönemlerde sistemle bütünleşik olan diğer bölgelerin de ayrılmaya başladığı aşağıdaki haritadan izlenebilir.

2013 yılı Lefkoşa, mekan dizimi analizinde kullanılan Depthmap X programının hesapladığı değerlere göre, ortalama bütünleşme değerinin sistem genelinde %49'a denk geldiği görülmektedir. Yani sistemin yarıdan fazlası ayrılmış durumdadır. Oran ne kadar yüksek olursa ortalama değer en yüksek bütünleşiklik değerine yakın, aksi durumda ise en düşük değere yakın olduğu anlaşılmaktadır. İleriki bölümlerde anlatılan diğer

bölge analizleri için de aynı yöntemle yorumlar yapılmakta ve Lefkoşa ile karşılaştırılmaktadır (Harita 11).

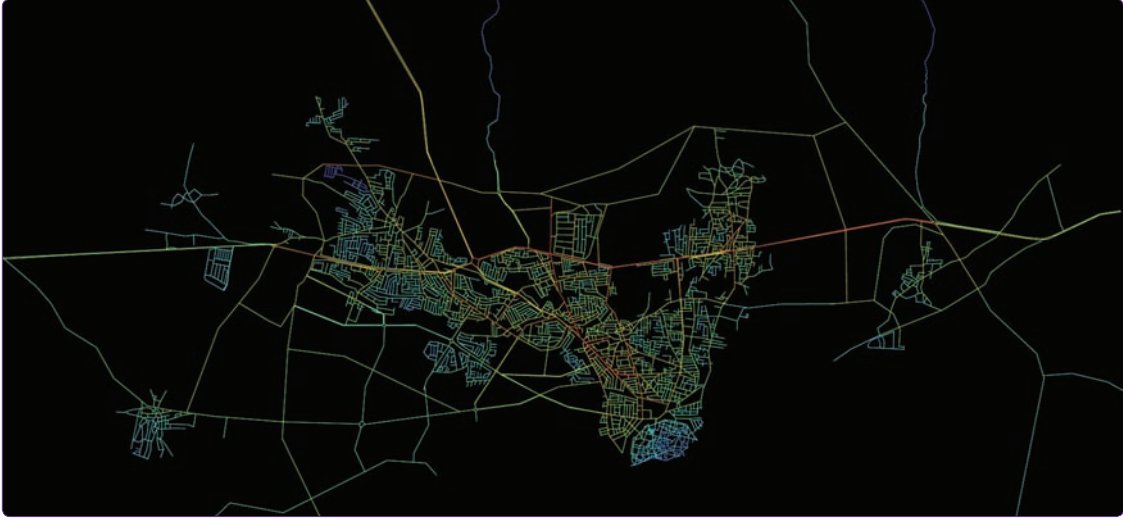
LİP kapsamında inşa edilen yollarının 2013 analiz sonuçları incelendiğinde olumlu değil, aksine kentin gelişimini olumsuz yönde ve bütünleşmesini engellediği yine aşağıdaki haritadan anlaşılmaktadır. K.Kaymaklı-Kızılay bağlantısını sağlayan Özker Özgür ve Haydar Aliyev Caddeleri'nin yapılması sonucu kentteki bütünleşme azalmıştır. Bu yol güzergahı LİP kapsamında yapılmış olup, çalışmaların ulaşım ağları bağlamında yeteri kadar bilimsel ele alınmadığını gösteren bir diğer uygulama olduğu düşünülmektedir. Dolayısıyla LİP kapsamında yapılan çalışmaların mevcut sosyal sorunlar ve trafik sıkışıklıkları gibi ulaşım açısından kaynaklanan problemlerin çözümünde yetersiz kalabileceği sonucuna varılmıştır (Harita 12).

Lefkoşa'nın Her İki Kesiminin Karşılaştırılması

Rum yönetimindeki güney kesimde bulunan kentin



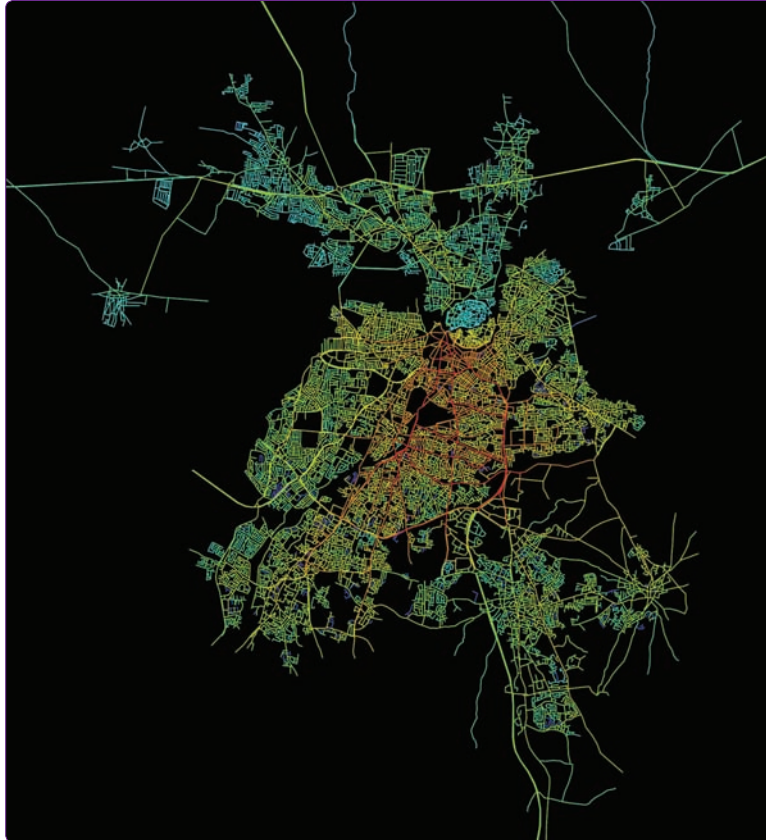
Harita 11. 2013 yılı Lefkoşa (Kuzey Kesim) topo-geometrik mekan dizimi analizi.



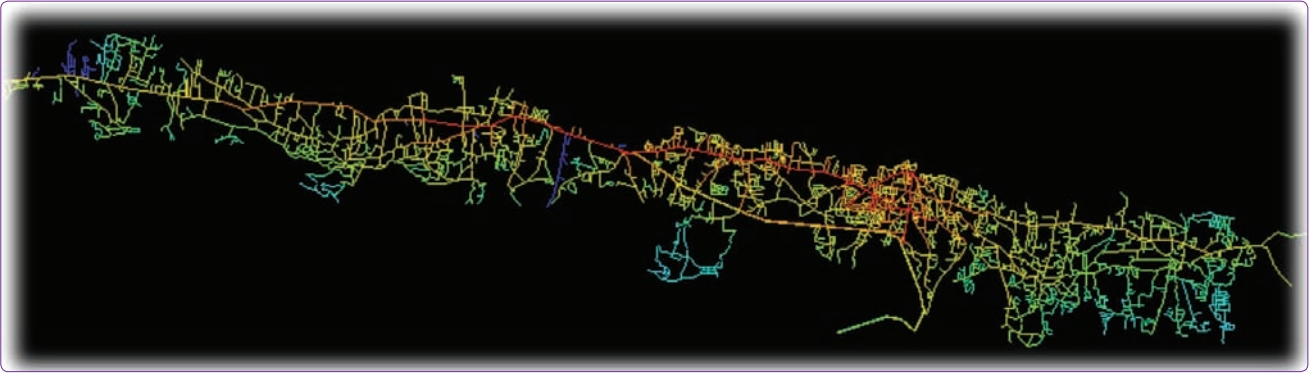
Harita 12. 2013 yılı Lefkoşa LİP'te planlanan yolların topo-geometrik mekan dizimi analizi

aşağıdaki haritada incelendiğinde, 1974 öncesinde olduğu gibi bütünleşik bir yapıda geliştiği, bölünmeden KKTC'deki kesim kadar etkilenmediği anlaşılmaktadır. Kuzeye kıyasla oldukça geniş bir alana yayılmış güçlü bir kent çekirdeği bulunmaktadır. Devletin idari kurumları ve başkanlık sarayı ile sur arasında kalan bölge ile

çevresi bu çekirdeği oluşturmaktadır. Yol ağının kuzeye kıyasla daha fazla bütünleşikliğe sahip olduğu görülmektedir. Sur içi yerleşkesindeki Rum bölgesinin, yine 1974 öncesi olduğu gibi Türk bölgesine göre hem kendi içinde hem de tüm sistem içinde daha bütünleşik durumda olduğu da görülmektedir (Harita 13).



Harita 13. 2013 yılı Lefkoşa (Kuzey-Güney Kesimleri) topo-geometrik mekan dizimi analizi.



Harita 14. 2013 yılı Girne ulaşım ağının topo-geometrik mekan dizimi analizi.

Lefkoşa'nın Girne ve Gazi Mağusa Kentleri İle Karşılaştırılması

Kıbrıs adasının 6 büyük kenti bulunmaktadır. Bunlar başkent Lefkoşa, Girne, Gazi Gazi Mağusa, Larnaka, Limasol ve Baf yerleşim alanlarıdır. 1974 sonrası adanın fiziki olarak ikiye bölünmesinden Lefkoşa ve Gazi Mağusa etkilenmiştir. Lefkoşa ikiye bölünmüş, Gazi Mağusa'da ise Maraş bölgesi döneminin turizm merkezi oluşu ve oradaki yatırımların değerinden ve politik durumundan dolayı iskana kapatılarak giriş yasağı olan bir bölge haline gelmiştir. Çalışma kapsamında Girne ve Gazi Mağusa kentlerinde de bölünmenin etkileri araştırılmıştır.

Girne, özellikle Annan Planı dönemi ve sonrasındaki siyasi gelişmelerin etkisiyle sahil boyunca uzayarak gelişimini sürdürmüştür. Aşağıdaki haritadan da anlaşılacağı gibi dağın eteklerinden deniz kıyısına kadar yayılmış durumdadır. Yapılan mekan dizimi analizi kentin bütünlük olduğunu ve eski kent merkezinin 2013 itibarıyla de hala sistemin merkezinde yer aldığı, ana arterler üzerinde ticari ve sosyal mekanların yoğunlukta olduğu bir kent fonksiyonuna sahiptir. Günün hemen her saatinde bu alanların canlılığı gözlemlenmiştir. Eski kent merkezinde yaya hareketleri de oldukça fazladır. Kentli, yaşamının bir parçası olarak merkezin yanındaki otopark alanlarına araçlarını park edip rahatlıkla bu bölgede zaman geçirebilmektedirler. Mekan dizimi analizinde hesaplanan değerlere göre ortalama bütünlük değeri sistem genelinde %63'e denk gelmektedir (Harita 14).

Gazi Mağusa kenti ise eski sur içi yerleşkesi etrafında bir gelişim göstermiştir. Kentin kuzeyinde 1979 yılında Yüksek Teknoloji Enstitüsü kurulmuş ve 1986 yılında ise Doğu Akdeniz Üniversitesi adını almıştır. Kampüs çevresinde yeni gelişim alanları oluşmuş ve kent bu alana doğru sıçramıştır. Ancak bölgedeki askeri alanlar kentin gelişimini engellemektedir. Bölgede bulunan Gülseren Askeri Eğitim Kampı ile okulun yanında bulunan Barış

Gücü Askeri Kışlası kent içerisinde kalmıştır. Dolayısıyla kent dokusunda fiziki olarak kopukluk bulunmaktadır. Buna rağmen sistemin bütünlük olduğunu söylemek mümkündür. Aşağıdaki haritadan da anlaşılacağı gibi sur içi yerleşkesi etrafında çekirdek merkez bulunmaktadır. Sistem içerisinde yoğun oldukları görülen caddeler üzerinde ticari faaliyetler yer almaktadır. Mekan dizimi analizinde hesaplanan değerlere göre ortalama bütünlük değeri sistem genelinde %65'e denk gelmektedir (Harita 15).

Kapalı Maraş bölgesi sisteme eklendiğinde çıkan sonuçlara göre; yine sur içi etrafında bir çekirdek oluşmaktadır. Bu çekirdeğin Maraş'a doğru yayıldığı ve üniversite etrafındaki bölgelerin sistemden biraz ayrıştığı anlaşılmıştır. Bu durum olumsuz değildir, çünkü bu bölgeler konut alanlarıdır ve yapıya bakıldığında olması gereken ideal yapıya uygun olduğu düşünülmektedir.

Gazi Mağusa'nın bölünmüşlükten ekonomik olarak etkilendiği ortadadır, ancak her iki harita karşılaştırıl-



Harita 15. 2013 yılı Gazi Mağusa ulaşım ağının topo-geometrik mekan dizimi analizi.

diğında sistemin bütünlük olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca kapalı bölge Maraş'ın ileride açılacağı düşünüldüğünde kent sistemini olumsuz yönde etkilemeyeceği sonucuna varılmıştır (Harita 16).

Değerlendirme - Sonuç

Tüm dönemlere ait Lefkoşa mekan dizimi haritaları incelendiğinde köylerin sistem içerisinde ayrılmış alanları oluşturduğu görülmüştür. 2002 yılında ise Hamitköy kente birleşmesi sebebiyle sistem içerisinde "ılık" olarak tanımlanabilecek bir yapıya kavuşmuştur. Ancak 2013 dönemi haritası incelendiğinde tüm sistemin ayrıştığı yani "soğuduğu" görülmektedir. Yani ulaşım ağındaki bütünlük tüm sistem içerisinde azalmıştır. Bunun nedeni olarak da LİP kapsamında yapılan yeni yollar olduğu düşünülebilir. Mekan dizimi analizleri incelendiğinde yapılan bir diğer tespit ise tüm dönemlerde idari kurumların, genel olarak sistemin merkezinde yer aldıklarıdır. Ancak yaşanan kent gelişimi sonrasında 2013 döneminde güney kesimdeki Lefkoşa'da, Girne'de ve Gazi Mağusa'da idari yapıların yine sistemin merkezinde oldukları, ancak kuzey kesimdeki Lefkoşa'da sistem merkezinin ortadan kalkması sebebiyle bunun böyle olmadığını anlaşılmaktadır.

Her üç kentin analizleri karşılaştırıldığında Lefkoşa'nın aksine güney kesimdeki Lefkoşa gibi Girne ve Gazi Mağusa'nın bütünlük bir ulaşım ağına sahip oldukları dolayısıyla daha erişilebilir bir yapıda oldukları sonucuna varılmaktadır. Aralarındaki bu farkın sosyal bütünleşme bağlamında incelemesi ise 2012-2014 döneminde gerçekleşen çeşitli sosyal olaylar üzerinden izlenmiştir. Bunlar arasında panayır, Lets Do It North Cyprus temizlik kampanyası ve belediye seçimleri öne çıkmaktadır.

Çeşitli dönemlerde gerçekleştirilmekte olan pana-



Harita 16. 2013 yılı Gazi Mağusa ve Maraş ulaşım ağının topogeometrik mekan dizimi analizi.



Şekil 5. Gazi Mağusa, Girne ve Lefkoşa kentlerinde gerçekleştirilen panayırlara olan katılım.

<http://www.adabasini.com/haber/magusa-surici-panayirla-renkleniyor-16941.html> , erişim tarihi 2014 Haziran 24
<http://www.kibrispostasi.com/index.php/cat/86/news/130722/PageName/GIRNE> , erişim tarihi 2014 Haziran 24
<http://www.kibrispostasi.com/index.php/cat/35/news/61140> , erişim tarihi 2014 Haziran 24

yırlara katılım internet basınında yer alan haberlerden izlenmiştir. Bu haberlere göre Girne ve Gazi Mağusa panayırılarının Lefkoşa'ya oranla daha kalabalık oldukları yorumu yapılabilir (Şekil 5).^{53,54,55}

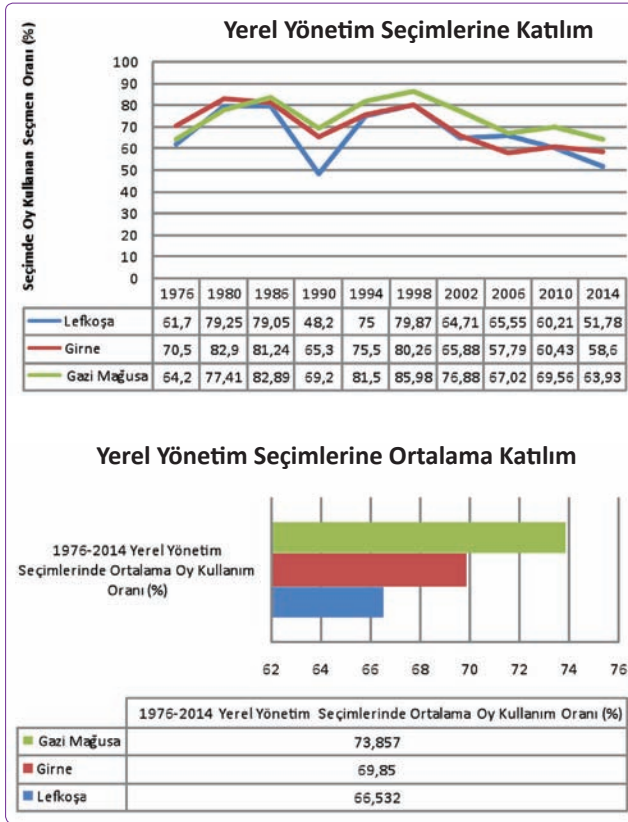
KKTC Çevre Platformu öncülüğünde ülke genelinde 5 Haziran 2014'te Let's Do It North Cyprus temizlik kampanyası gerçekleştirilmiştir. Kamu çalışanlarının yanı sıra özel sektör çalışanları, sivil toplum örgütleri ile gönüllüler de kampanyaya destek vermişlerdir. Katılım değerleri ilçe bazında halkla paylaşılmıştır.⁵⁶ 2011 yılı defacto nüfus sayım sonuçlarına göre kentler bazında Lefkoşa'da 83221 kişi, Girne'de 69134 kişi ve Gazi Mağusa'da 50398 kişi yaşamaktadır. Kentlerin nüfuslarına göre kent içi bölgelerde yapılan temizlik çalışmalarındaki toplam katılım oranları sırası ile %1.377, %1.211 ve %2.44 olarak hesaplanmıştır. Ancak katılımcıların çoğunluğu idari görevle temizlik kampanyasına katılmışlardır. Dolayısıyla gönüllü katılımcı değerleri bu noktada daha çok öneme sahip olduğu düşünülmektedir. Bu açıdan sonuçlar incelendiğinde sırası ile %0.162, %0.243 ve %0.277 olarak hesaplanmıştır.

KKTC sınırları genelinde 1976 yılından itibaren yerel yönetim seçimleri yapılmaktadır. Seçimlerdeki oy

⁵³ <http://www.adabasini.com/haber/magusa-surici-panayirla-renkleniyor-16941.html> PageName/GIRNE

⁵⁵ <http://www.kibrispostasi.com/index.php/cat/35/news/61140>

⁵⁴ <http://www.kibrispostasi.com/index.php/cat/86/news/130722/> ⁵⁶ <http://www.letsdoitnorthcyprus.com>, 2014, Haziran 24



Grafik 2. Yıllara göre Lefkoşa, Girne ve Gazi Mağusa kentlerinde yerel yönetim seçimlerine katılım.

<http://ysk.mahkemeler.net/>, erişim tarihi 2014 Ekim 16.

kullanma oranları incelendiğinde genelde Lefkoşa'da diğer kentlere oranla katılımın daha az olduğu görülmektedir. Son olarak 29 Haziran 2014 tarihinde ise yerel yönetimler seçimi gerçekleştirilmiştir. KKTC Yüksek Seçim Kurulu tarafından halkın seçime katılım oranı Lefkoşa'da %51.78, Girne'de %58.60 ve Gazi Mağusa'da %63.92 olarak açıklanmıştır (Grafik 2).⁵⁷

Bahsi geçen sosyal olayların tümünde halkın katılım oranlarının Lefkoşa'da diğer kentlere oranla daha düşük olduğu görülmektedir. Buna etken çeşitli nedenler olabilmektedir. Ancak yapılan mekan dizimi analizlerine dayanılarak Lefkoşa'nın diğer kentlerden daha ayırık olduğu dikkate alındığında, bu durumun kentsel bütünlüklilikle de ilişkili olduğu sonucuna varılabilmektedir. Yani kentlerde sosyal birlikteliğin sağlanabilmesi için öncelikle kentsel merkez olmalıdır.

19.yy'dan buyana yaşanan siyasal ve sosyal gelişmeler Lefkoşa'nın gelişimine etki etmişlerdir. 1963 olayları ve Annan Planı dönemlerinde kent yoğun bir iç göç almıştır. 1974 Barış Harekatı sonrası bölünmeden kaynaklanan yönetsel, hastane gibi kamusal eksiklikler

giderilebilmiş olmasına karşın ulaşım ağı bütünleştirilememiştir ve nüfus ile otomobil artışının da etkisiyle kötüleşmiştir. Trafik yükünü azaltmayı amaçlayan dөнemsel çalışmalar, kenti bütünleştirmeyi başaramamaktadır. Lefkoşa kenti ulaşım ağı üzerinde yapılan model çalışmaları, mevcut yapının kentsel bütünleşmeye yeterince olanak veremediğini, dolayısıyla da kentsel bütünleşmenin sağlıklı bir şekilde sağlanamadığını ortaya koymaktadır. Buradan iki yol görünmektedir: Birincisi, "Kentsel Dönüşüm" anlayışı çerçevesinde mevcut dokuda güçlü bir merkez oluşturulmasıdır. Bunun önemli bir politik karar olduğu açıktır. İçte azımsanmayacak bir ekonomik hareketlilik doğuracağı ifade edilebilir. İkincisi ise ulaşım ağlarının kentin güneyi ile birlikte ele alınmasıdır. Böyle bir durumda ulaşım ağlarının bütünlüklük bir yapı sergilediği aşağıdaki haritalardan görülmektedir. Bunu bölünme öncesi örgütlenme etkileri ile ifade etmek olasıdır. Ancak aradan geçen zamanda her iki kesimin bağımsız geliştiği de göz ardı edilmemelidir.

Kısacası, Lefkoşa'nın daha yaşanabilir ve daha erişilebilir bir kent olabilmesi için eşiklerden birisi olan bölgesel sınır hattında güney kesimdeki kent merkezine açılacak yeni sınır kapıları ile iki kesim arasında ulaşım ağlarının bağlantılılığının artırılması Lefkoşa'da kentsel bütünlüklük artıracağından, toplum üzerinde de olumlu yönde etkileri olabileceği ifade edilebilir. Bu kapsamda Mehmet Akif Caddesi Şehit Ecvet Yusuf Caddesi, İsmail Beyoğlu Caddesi, Atatürk Caddesi (Lefkoşa) ana arterleri ile sur içi yerleşkesindeki bağlantıların artırılmasına yönelik model analizleri yapılmıştır. Model çalışmalarında yapılan tarifler harita 4'ten takip edilebilir.

İlki Dereboyu olarak da bilinen Köşklüçiftlik'teki Mehmet Akif Caddesinin 1974 öncesi güney kesimdeki devamı niteliğindeki yola bağlanması ile irdelenmiştir. Sonucunda ise Köşklüçiftlik ile Kumsal bölgelerinin ve devamında Bakanlıklar Bölgesinin çalışma alanı içindeki kentin merkezi çekirdeğini oluşturacağı anlaşılmaktadır. Söz konusu caddenin ise yol devamlılığı amacıyla Yüzbaşı Tekin Yurdabak Caddesine bağlanmasının ise önemli derecede bir etkisi olmayacağı görülmüştür. Aşağıdaki haritada belirtilen yöntem, sistem içerisindeki ayrılmış alanları azaltan bir çözüm önerisi olarak ele alınabilmektedir (Harita 17).

Daha önceki bölümlerde Lefkoşa'nın 3 adet sınır kapısı olduğu ve Metehan sınır kapısından araçlı, Ledra Palas ve Lokmacı kapılarından ise yaya geçişlerinin yapıldığından bahsedilmişti. Mevcut ulaşım ağı sisteminde herhangi bir değişim yapılmaksızın sadece Ledra Palas sınır kapısının sisteme etkileri büyüktür. Araç dolaşımına dahil edilmesiyle Şehit Ecvet Yusuf Caddesi

⁵⁷ <http://www.kibrisgazetesi.com/?p=486228>, 2014, Temmuz 1.



Harita 17. Mehmet Akif Caddesi'nin güney kesimdeki devamına bağlanması.



Harita 18. Ledra Palas sınır kapısının araç trafiğine açılması.

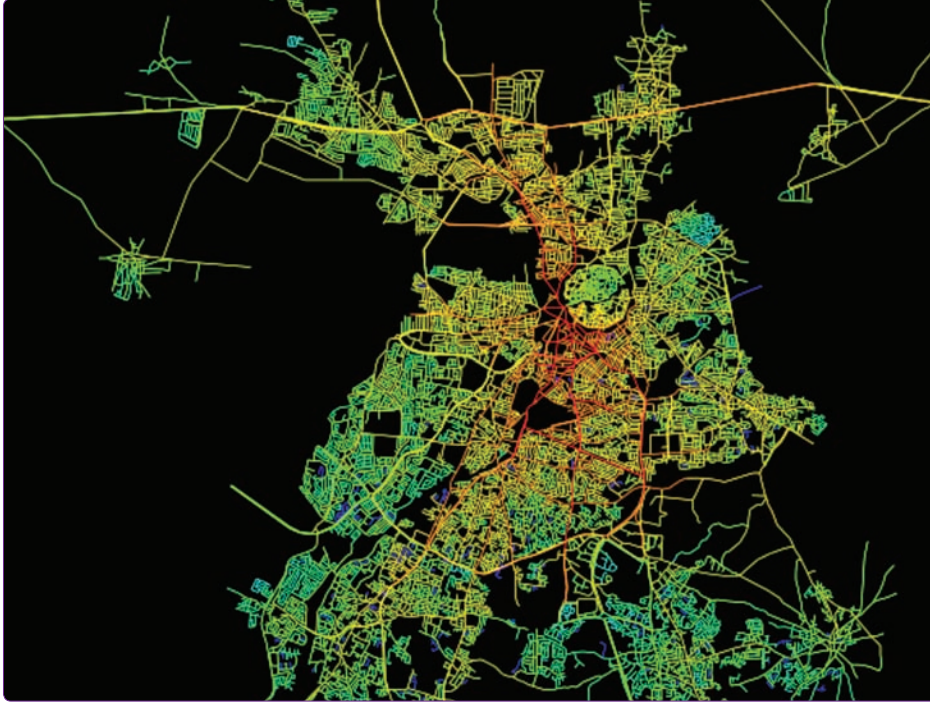
ve civarı ile Ledra Palas sınır kapısı bölgesinin kentin birbirine yakın 2 ayrı çekirdek bölgeye sahip olmasına olanak vereceği görülmüştür. Ayrıca Hamitköy ve Küçük Kaymaklı bölgelerinin de sistemle bütünleşmesi

artmaktadır (Harita 18).

Bu deneyin devamında ise Atatürk Caddesi (Lefkoşa) ile İsmail Beyoğlu Caddesi güney kesimdeki devamı niteliğindeki caddeler ile birleştirilmiştir. Buna göre

analiz haritasında kayda değer bir etki görülmemiştir. Ancak Mehmet Akif Caddesi'nin de güney kesimdeki devamı olan cadde ile birleştirilmesi sonucu ulaşım

ağının daha bütünleşik ve geniş bir merkeze sahip olabileceği belirlenmiştir. Aydemet bölgesinin ise LİP'te öngörüldüğü gibi Gönyeli'ye bağlanması ise sistem



Harita 19. Ledra Palas sınır kapısının araç trafiğine açılmasına ilaveten Mehmet Akif Caddesi'nin, Atatürk Caddesi'nin ve İsmail Beyoğlu Caddesi'nin güney kesimde devamı niteliğinde olan yollara bağlanması.



Harita 20. İsmail Beyoğlu Caddesi, Atatürk Caddesi ve Kaymaklı Yolu Sokağının güney kesimde devamı niteliğindeki yollarla birleştirilmesi.



Harita 21. Sur içi yerleşkesinin belirli akslar üzerinde iki bölgenin birbirine bağlanması.

üzerinde önemli bir etkisi olmayacağı bir kez daha aşağıdaki haritadan anlaşılmaktadır. Yapılan deneylerde kentsel bütünlüğü artırmada en etkili sonucun bu yöntemle elde edilebileceği belirlenmiştir (Harita 19).

Bir başka incelemede ise sadece İsmail Beyoğlu Caddesi güney kesimde bulunan devamı niteliğindeki caddeye bağlanmıştır. Ulaşım ağının bütünlüğünde olumlu etkileri bulunmakla beraber, kısıtlı ölçekte olacağı görülmüştür. Sistem içerisinde ayrılmış alanlar dikkat çekmektedir. Atatürk Caddesi ve Kaymaklı Yolu Sokağının devamı niteliğindeki yollara bağlanması dahi sistem üzerindeki olumlu etkileri artırmadığı anlaşılmıştır (Harita 20).

Son olarak ise sur içi yerleşkesinin belirli yollarla birbirine bağlanması irdelenmiştir. Bu durumda da kentte merkez oluşmayacağı, bir önceki analize benzer nite-

likte kentin bütünlüğünün azalacağı ve yine ayrılmış alanların olacağı anlaşılmıştır. Buna karşın sur içi yerleşkesinde bütünlüğün artabileceği belirlenmiştir (Harita 21).

Yapılan analizlere göre Lefkoşa'nın ulaşım ağları bağlamında bütünlüğünün kuzey kesimde önemli etkileri olacağı düşünülmektedir. Böylelikle kentsel bütünlük seviyesi yükseleceğinden erişilebilirliğin ve sosyallüğün artacağı, ticaretin gelişeceği, kentlinin rahatlıkla toplanabileceği kamusal mekanların oluşabileceği, trafik sorunlarının daha rahat aşılabileceği, yöneten-yönetilen ilişkisine olumlu yansıtılabileceği öngörülmektedir. Bunun için de kentin kendi içinde ulaşım ağının geliştirilmeye çalışılmasının yanı sıra, iki kesim arasındaki kent merkezindeki geçişlerin artırılmasının daha verimli olabileceği analiz sonuçlarından anlaşılmaktadır.

Kaynaklar

1. Arapgirlioğlu, K. (2009), Bir Yaşam Alanı Olarak Kent: Kentler Ne İçin Var?
2. Dosya 9: Yerel yönetimler: kentsel yaşam ve nitelikleri, TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi, s 4.
3. Atal, Ö. (2013), İstinye’de Sosyal ve Mekansal Açından Sınır İncelemesi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, s 51.
4. Barros, A.P. & Silva, P.C. & Holanda, F. & Medeiros, V. & Fortes, J.A. (2009), Transport Mobility. 7. Space Syntax sempozyumu, s 008:12.
5. Batty, M. (2009), Notes On Accessibility. 7. Space Syntax sempozyumu, s 102:1.
6. Bozzelmann, P. & Macdonald, E. & Kronemeyer, T. (1999), Livable Streets Revisited, APA Journal, Chicago, s 173.
7. Brand, J.L. (2009), Physical Space and Social Interaction, Haworth 05.09, s 2.
8. Charalambous, N. & Hadjicristos, C. (2009), A Square Or A Bridge, 7. Space Syntax Sempozyumu, s 13:5.
9. Charalambous, N. & Mavridou, M. (2012), Space Syntax: Spatial Integration Accessibility And Angular Segment Analysis By Metric Distance (ASAMED). Cost:Euoropean Science Foundation, s 64.
10. Ciravoğlu, A. (2006), Sürdürülebilirlik Düşüncesi-Mimarlık Etkileşimine Alternatif Bir Bakış: “Yer”in Çevre Bilincine Etkisi. Yıldız Teknik Üniversitesi.
11. Çetin, İ. (2010), Gecekondu Kentle Bütünleşme Sürecinde Alan-Mekan Faktörü: İzmir Örneği, Ege Üniversitesi, s 63, s 64, s 92.
12. Çil, E. (2006), Bir Kent Okuma Aracı Olarak Mekan Dizimi Analizinin Kuramsal ve Yöntemsel Tartışması, Megaron Dergisi, İstanbul, s 221, s 222, s 230.
13. Dhanani, A. & Vaughan, L. & Ellul, C. & Griffiths, S. (2012), From The Axial Line To The Walked Line: Evaluating The Utility Of Commercial And User-Generated Street Network Datasets In Space Syntax Analysis. 8. Space Syntax sempozyumu, s 8211:17.
14. Erdönmez, M.E. (2005), Açık Kamusal Kent Mekanlarının Toplumsal İlişkileri Yapılandırmadaki Rolü, Büyükdere-Levent-Maslak Aksı, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul, Doktora Tezi, s 2, s 75.
15. Figueiredo, L. & Amorim, L. (2007), Decoding The Urban Grid. 6. Space Syntax sempozyumu, s 5.
16. Hadjichristos, C. (2005), Nicosia: Its Space And Its D-Visions. 5. Space Syntax sempozyumu, s 2, s 3.
17. Hamamcioğlu, C. (2012), Kentsel Ulaşım Planlaması: Karar Mekanizmaları ve Süreçleri. power point slaytları. <http://www.yarbis1.yildiz.edu.tr/>, s 4, 6.
18. Halu, Z.Y. (2010), Kentsel Mekan Olarak Caddelerdeki Mekansal Karakterin Yürünebilirlik Bağlamında İrdelenmesi Bağdat Caddesi Örneği, İstanbul Teknik Üniversitesi, Doktora Tezi, s 1, s 2, s 25, s 32, s 33.
19. Halu, Z.Y. & Yürekli F. (2011), Yürünebilirlik Kavramı ve Kentsel Mekanlarda Yürüme, İTÜ Dergisi, İstanbul, s 31.
20. Hillier, B. (1999), The Hidden Geometry of Deformed Grids: Or, Why Space Syntax Works, When It Looks As Though It Shouldn’t, Environment and Planning B: Planning and Design vol 26, s 184.
21. Hillier, B. (2005), The Art Of Place And The Science Of Space, World Architecture 11/2005, s 10, s 14, s 21.
22. Hillier, B. (2008), Using DepthMap For Urban Analysis. www.jiscmail.ac.uk, ulaşım tarihi 11.12.2013, s 2.
23. Hillier, B. & Hanson, J. (1984), The Social Logic Of Space. Cambridge University Press, England, s 26.
24. Hillier, B. & Turner, A. & Yang, T. & Tae-Park, H. (2007), Metric And Topo-Geometric Properties Of Urban Street Networks: Some Convergences, Divergences And New Results. 6. Space Syntax sempozyumu, s 3.
25. İ.U.A.P. (2011), İUAP İstanbul Metropolitan Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, s 1.
26. Joutsiniemi, A. (2005), Generic Accessibility Challenges Axial Maps; Case Helsinki. 5. Space Syntax sempozyumu, s 359.
27. Karlström, A. & Mattsson, L. (2009), Place, Space Syntax And Attraction-Accessibility, 7. Space Syntax Sempozyumu, s 104:1.
28. Kaya, H.S. & Bölen, F. (2006), Kentsel Mekan Organizasyonundaki Farklılıkların Fraktal Analiz Yöntemi İle Değerlendirilmesi. Journal of İstanbul Kültür University, s 1.
29. Kıbrıs’ın El Kitabı (2007). 1. Baskı, Lefkoşa, Galeri Kültür Yayınları, s 35.
30. KKTC Karayolları Master Planı 2000-2010 (2000), s 72.
31. Kubat, A.S. & Güney, Y.İ. & Özer, Ö. (2007), Space Syntax Üzerine. 6. Space Syntax sempozyumu, s 1.
32. Lefkoşa İmar Planı 2012 (2012), s 65, s 66, s 67.
33. Lynch, K. (1960), The Image Of The City, The M.I.T. Press, Cambridge, Massachusetts, and London, England, s 62.
34. Meşhur, M.Ç. (2008), Arazi ve Arsa Düzenlemesi (18. Madde uygulaması) Sürecinin Kentsel Mekan Oluşumu Açısından İrdelenmesi. METU JFA 2008/2, Ankara, s 23-25.
35. Nicosia Master Plan (1984), s 3, s 9, s 10, s 20.
36. Orhun, D. (2000), İzmir Çevresindeki Yerleşmelerde Mekansal Yapı. DEÜ Araştırma Fon Saymanlığı, İzmir, s 12.
37. Özbek, M. (2007), Fizik Mekan Kurgularının Sosyal İlişkiler Üzerinden Arnavutköy Yerleşimi Bütününde Mekan Dizimi Yöntemi İle İncelenmesi. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Doktora tezi, s 47, s 49, s 51, s 73.
38. Özer, A. (2013), Ayazağa Yerleşmesinin Bir Örneklem Üzerinden Sosyo-Kültürel ve Fiziksel Analizi, Beykent Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, s 11.
39. Özer, Ö. (n.d.), Yaya Hareketleri ve Mekan İlişkisi. İstanbul Teknik Üniversitesi Disiplinler-arası Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Programı Mimarlık ve Kimlik, s 3.
40. Öznur, A. (Mayıs 3, 2013), karşılıklı görüşme. KKTC Şehir Planlama Dairesi.
41. Paul, A. (2011), Axial Analysis: A Syntactic Approach To Movement Network Modelling. India Journal 8-1, Institute of Town Planners, Hindistan, s 38.
42. Paul, A. (2012), Unit-Segment Analysis: A Space Syntax Approach To Capturing Vehicular Travel Behavior Emulating Configurational Properties Of Roadway Structures. EJTIR Issue 12(3), s 276.
43. Pereira, R.H.M. & Holanda, F.R.B. & Medeiros, V.A.S. & Barros, A.P.B.G. (2012), The Use Of Space Syntax In Ur-

- ban Transport Analysis: Limits And Potentials. 8. Space Syntax sempozyumu, s 8214:5.
44. Peponis, J. (2001), Interacting Questions And Descriptions, 3. Space Syntax Sempozyumu, s 24.
45. Rismanchian, O. (2011), Evidence Based Spatial Intervention For Regeneration Of Deteriorating Urban Areas, A Case Study From Tehran, Iran. The University of Edinburg Doktora tezi, s 46.
46. Şensoy, N. (2012), Konut Yerleşimlerinde Dış Mekan Kullanımlarının Sosyal Etkileşim Yönünden İncelenmesi: TOKİ Atakent Sitesi Örneği (Ankara), Düzce Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, s 33.
47. Taşçı, B.G. (2010), Sokağın Günümüz Koşullarında Çocuk Oyun Alanı Olarak Ele Alınması ve Değerlendirilmesi, İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, s 40.
48. Turner, A. (2007), From Axial To Road Center Line: A New Representation For Space Syntax And A New Model Of Route Choice For Transport Analysis. Environment and Planning B: Planning and Design 34(3), s 12.
49. Wang, W. & Tsai, H. (2009), Natural Movement Versus Land Value, 7. Space Syntax sempozyumu, s 125:1.
50. Zafersoy, H. (2011), 1960 Sonrası Lefkoşa Konut Alanlarının Gelişimi. Yakın Doğu Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Lefkoşa, s 87, s 140.
51. Zorlu, F. (2008), Kentsel Doku Ulaşım Sistemi İlişkileri. METU JFA 2008/1, s 85.

İnternet Kaynakları

1. <http://www.adabasini.com/haber/magusa-surici-panayir-la-renkleniyor-16941.html> erişim tarihi 2014, Haziran 24
2. <http://www.kibrisgazetesi.com/?p=486228>, erişim tarihi 2014, Temmuz 1
3. <http://www.kibrispostasi.com/index.php/cat/86/news/130722/PageName/GIRNE> erişim tarihi 2014, Haziran 24
4. <http://www.kibrispostasi.com/index.php/cat/35/news/61140>, erişim tarihi 2014, Haziran 24
5. <http://www.letsdoitnorthcyprus.com>, erişim tarihi 2014, Haziran 24

Anahtar sözcükler: Erişilebilirlik; kentsel bütünleşiklik; Lefkoşa ulaşım ağı; sosyal bütünleşiklik; topo-geometrik mekan dizimi analizi.

Key words: Accessibility; urban integrity; Nicosia transportation network; social integration; topo-geometric space syntax analysis.