



ICCAUA Proceedings Journal

Proceedings of the international conference of contemporary affairs in architecture and urbanism-ICCAUA
Volume 9 (December 2026), 2620036

ICCAUA
Proceedings *Journal*
<https://journal.iccaua.com>

Journal homepage: <https://journal.iccaua.com/>

DOI: <https://doi.org/10.38027/ICCAUA2026TR0036>

Between Shores: Reimagining Spatial Experience On Istanbul Ferries

* ¹ Sevgi Orak , ² Seniye Banu Garip

^{1,2}, Department of Interior Architecture, Faculty of Architecture, Istanbul Technical University, Istanbul, Turkey

¹E-mail: orak24@itu.edu.tr , ²E-mail: baseskici@itu.edu.tr

Abstract

Received: 21.04.2026
Revised: 19.06.2026
Accepted: 01.07.2026
Available online: 10.07.2026

Copyright © 2026 by the author(s).
All rights reserved.

This article is published under an open-access model and is made available in accordance with the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International Licence (CC BY).



The publisher maintains a neutral stance concerning jurisdictional claims in published maps and institutional affiliations.

This article has been selected and peer-reviewed for publication in this journal as part of the 9th International Conference of Contemporary Affairs in Architecture and Urbanism, held on 7–8 May 2026 in Istanbul, Türkiye.

Ferries are not merely transportation vehicles but significant public spaces that establish strong ties between Istanbul's cultural identity and collective memory. This study focuses on the interior of Paşabahçe Ferry, aiming to adapt its spaces to contemporary user needs while preserving its historical identity. The study proposes a research-based design following a methodology that consists of literature review, on-site observations, and user surveys. Analysis indicates that while the vessel maintains a strong visual connection with the sea, there are deficiencies in acoustic comfort, seating ergonomics, accessibility, and digital infrastructure. The resulting design proposal redefines the ferry as a functional public interior that bridges maritime heritage with 21st-century urban requirements. The space is organized into functional zones to support diverse scenarios, balancing social interaction areas with quiet spaces for individual use. By prioritizing technological integration and ergonomics, the project revitalizes the ferry as a high-quality public space within the urban fabric.

Keywords: Maritime Transportation Design; Adaptive Reuse; Urban Identity; Collective Memory; Experience Design.

Kıtalar Arasında: İstanbul Feribotlarının Deneyimini Yeniden Tasarlamak

Özet:

Vapurlar, sadece ulaşım araçları değil, İstanbul'un kültürel kimliği ile toplumsal belleği arasında güçlü bağlar kuran önemli kamusal mekânlardır. Bu çalışma, Paşabahçe Vapuru'nun iç mekânına odaklanarak, tarihi kimliğini korurken mekânların güncel kullanıcı ihtiyaçlarına adaptasyonunu incelemeyi amaçlamaktadır. Çalışma, literatür taraması, yerinde gözlemler ve kullanıcı anketlerinden oluşan bir metodolojiyi izleyen araştırma temelli bir tasarım önermektedir. Analizler, vapurun denizle güçlü bir görsel bağ kurmasına rağmen, akustik konfor, oturma ergonomisi, erişilebilirlik ve dijital altyapı konularında eksiklikler olduğunu göstermektedir. Ortaya çıkan tasarım önerisi, vapuru deniz mirası ile 21. yüzyılın kentsel gereksinimlerini buluşturan işlevsel bir kamusal iç mekân olarak yeniden tanımlamaktadır. Mekan, sosyal etkileşim alanları ile bireysel kullanım için sakin alanları dengeleyerek, farklı senaryoları destekleyecek işlevsel bölgelere ayrılmıştır. Teknolojik entegrasyon ve ergonomiyi önceliklendiren proje, vapuru kentsel doku içerisinde yüksek kaliteli bir kamusal alan olarak yeniden canlandırmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Deniz Ulaşım Aracı Tasarımı; Adaptif Yeniden Kullanım; Kentsel Kimlik; Kolektif Bellek; Deneyim Tasarımı.

1.Giriş

Kentle su arasındaki ilişki uygarlık tarihinin katmanlı konularından birini oluşturmaktadır. Tarih boyunca yerleşim merkezlerinin büyük bir kısmı su kenarlarında kurulmuştur. Kıyıya yakın şehirleşme, yalnızca ekonomik ya da stratejik sebepli değil, toplumsal varlığın ve kültürel belleğin zeminini oluşturan bir unsur olarak işlev görmüştür. Bu ilişki, kent dokusuna yalnızca fiziksel bir iz bırakmamış; gündelik pratikleri, kolektif kimliği ve mimariyi de şekillendirmiştir.

Henri Lefebvre (1991), mekânın yalnızca somut bir kavram olmadığını; toplumsal ilişkilerin ve gündelik hayatın bir ürünü olduğunu ileri sürmüştür. Bu çerçeveden bakıldığında deniz taşıtları, süreç içinde anlam katmanlarıyla birikerek kent dinamiklerinin simgesi olan mekânlar olarak okunabilir.

Vapurlar sıradan bir ulaşım aracının ötesinde sembolik kökler taşımaktadır. Marc Augé, *Non-Places* adlı çalışmasında bir mekânın "yer" niteliği kazanabilmesi için ilişkisel, tarihsel ve kimlikle ilgili olması gerektiğini öne sürmüştür (1995, s. 77-78). İstanbul vapurları bu üç ölçütü de karşılamaktadır: yaşadığımız yıl itibarıyla 175 yıllık deneyimine dayanan bir süreklilik taşımakta, yolcular arasında spontane gelişen ilişkilere mekân oluşturmakta ve güçlü bir kentsel kimlik

duygusuyla ilişkilendirilmektedir. Bu nitelikleriyle vapurlar, Augé'nin kastettiği anlamda birer yer-olmayan değil; toplumsal bağların, bireysel anıların ve kent hayatı ritüellerinin yoğunlaştığı gerçek "yerler"dir.

İstanbul bu ilişkinin dünyadaki en çarpıcı örneklerinden birini sunmaktadır. Bu örnekler Venedik, Amsterdam, Hong Kong gibi şehirler eklenebilir. Üç tarafı denizle çevrili, iki kıtanın birbirine bağlandığı bu kent, suyun yalnızca somut bir arka plan olarak yer aldığı bir şehir olarak kalmamıştır. Kentte yer alan Boğaziçi, Haliç ve Marmara Denizi yüzyıllar boyunca kent dinamizmine, ticari canlılığa ve gündelik ritüellere zemin hazırlamıştır. Toplu taşımada deniz hatları, Osmanlı döneminde kayıklar ve Şirketi Hayriye, şimdiki adıyla Şehir Hatları'nın temelleriyle biçimlenmiş; Cumhuriyet'in getirdiği modernleşme süreciyle birlikte toplu taşımının omurgasını oluşturan vapurlara dönüşmüştür. Bu bağlamda vapurlar İstanbul'un değişen kent hayatının hem tanığı hem de taşıyıcısı haline gelmiştir.

Şehirde artan nüfus yoğunluğu, dijital ekipmanların deniz hatları taşıtlarında eksik olması, değişen kentsel hayat ve buna bağlı olarak farklılaşan çağdaş kullanıcı beklentileri, vapurların "yer" olma hali hem fiziksel yapısını hem de mekânsal kurgulanma biçimini yeniden düşünmeyi zorunlu kılmaktadır. Bu tartışma, tarihi deniz araçlarının nasıl korunacağı ve aynı zamanda nasıl dönüştürüleceği sorusunu mimarlık, iç mimarlık ve kültürel miras tartışmalarının merkezine taşımaktadır. Sunulan çalışma, İstanbul vapurlarının kentsel kimlik üretimindeki mekânsal rolünü-kavramsal düzeyde tartışarak bu tartışmayı bir yolcu anketi aracılığıyla yürütülen ampirik araştırmanın bulgularıyla ilişkilendirmeyi hedeflemektedir. Nitel gözlem ve nicel anket verilerinin bütünleştirildiği bu araştırma, vapuru bir tasarım nesnesi olarak değil, İstanbul'un kentsel kimliğinin su üzerinde-sürdürüldüğü-özgün bir kamusal mekân olarak yeniden ele almayı amaçlamaktadır.

1.1 Araştırmanın Amacı ve Kapsamı

İstanbul, dünya üzerinde iki kıtada toprağı olan nadir şehirlerden biridir. Bu coğrafi konum, kentin tarihsel gelişimini, sosyal dokusunu ve kültürel kimliğini belirleyen en temel etkenlerden biri olmuştur. Köprü ve tünel yapımından önce yaka değiştirebilmenin tek yolu denizdi. Dolayısıyla İstanbul, deniz ulaşımını bir tercih olarak değil, gündelik hayatın bir gereği olarak içselleştirmiş; bu zorunluluk zamanla köklü bir kıyı kültürüne ve denizcilik geleneğine dönüşmüştür. Bunun yanı sıra, kente dahil olan Adalar da tarihsel süreç içinde yalnızca deniz yoluyla erişilebilen uzantılar olarak bu kültürün ayrılmaz bir parçası haline gelmiştir. Çalışma bu noktadan hareketle vapurları sadece bir taşıt olarak değil, kent kimliğinin su üzerinde yeniden üretildiği bir kamusal mekân olarak ele almayı amaçlamaktadır.

Bu çalışmanın teorik kapsamı ve bu kapsamda oluşturulan kavramsal model önerisi yazarların İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) bünyesinde halen yürütmekte oldukları yüksek lisans tez çalışmasının temel argümanları üzerine kurgulanmıştır.

Bu araştırma, vapurun iç mekânını birden fazla disiplinin kesişiminde konumlandırmaktadır. Siegfried Giedion'un mekân, zaman ve mimarlık üzerine geliştirdiği çerçeve, mekânsal deneyimin yalnızca fiziksel boyutlarla değil, zamansal ve toplumsal katmanlarla birlikte anlaşılması gerektiğini ortaya koymuştur (Giedion, 1941). Bu yaklaşım, feribotun iç mekânını yalnızca ergonomik ya da estetik bir problem olarak değil, tarihsel birikimin ve gündelik pratiğin iç içe geçtiği bir deneyim alanı olarak okumayı mümkün kılmaktadır. Benzer biçimde, Christian Norberg-Schulz'un "Genius Loci" (yerin ruhu) kavramı vapurların İstanbul'a has kimliğiyle kurduğu derin bağı açıklamak açısından belirleyici bir çerçeve sunmaktadır (Norberg-Schulz, 1980). Bu kavram bir yerin ruhunu, o yere özgü atmosferi ve anlam yükünü ifade etmektedir. Feribot iç mekânı bu anlamda yalnızca bir kap değil, İstanbul'un kentsel ruhunun somutlaştığı bir çevredir.

Araştırmanın kapsamı tarihsel altyapı ve ampirik olmak üzere birbirini besleyen iki eksen içermektedir. Birinci eksen, denizcilik kültürünün kentler üzerinde etkileri, İstanbul'a özgü gelişimi, Osmanlı dönemi kayık geleneğinden günümüz Şehir Hatları işletmesine uzanan tarihsel süreç içinde ele alınmaktadır. Bu tarihsel arka plan, deniz taşıtlarının kent ölçeğinde rolünü bağlamına oturtmak açısından zorunludur; zira Aktan'ın (2006) da altını çizdiği üzere vapurlar, İstanbul'un büyümesini yalnızca izlememiş, bizzat hızlandırmıştır. İkinci eksen ise günümüz yolcularının değişen mekânsal talepleri ampirik verilerle tartışılmaktadır. Yapılan yolcu anketi sonuçları maddelere ayrılmıştır. Bu maddeler üzerinden bir inceleme yapılmıştır. Nitel gözlem ve nicel anket verilerini bütünleştiren karma yöntemli yaklaşım, araştırmanın hem betimleyici hem de yorumlayıcı bir zemine oturmasını sağlamaktadır.

1.2 Araştırmanın Organizasyonu

Çalışma dört bölüm üzerinden ilerlemektedir. Birinci bölüm araştırmanın motivasyonunu ortaya koymakta; İstanbul'un su ile kurduğu tarihsel ve kültürel ilişkiyi kentsel kimlik perspektifinden ele almakta ve vapurun bu ilişki içindeki simgesel konumunu tartışmaktadır. İkinci bölüm denizcilik kültürünün tarihsel evrimi ve kente etkileri üzerinden kapsamlı bir literatür taramasıyla incelemektedir. Ayrıca Richard Thaler ve Cass Sunstein'in nudge (dürtme) teorisi bağlamında mekânsal düzenlemelerin kullanıcı davranışları üzerindeki etkisi de tartışılmaktadır; zira davranışsal tasarım yaklaşımı, vapur iç mekânının yeniden kurgulanmasında göz önünde bulundurulması gereken önemli bir boyutu temsil etmektedir (Thaler & Sunstein, 2008). Üçüncü bölüm araştırmanın ampirik bulgularını sunmakta; mekânsal talepleri açıklamaktadır. Anket verileri aracılığıyla revizyon önerileri paylaşılmıştır. Dördüncü bölüm ise bulguları iç mimarlık, kentsel dönüşüm ve kültürel miras ekseninde bütünleştirerek çalışmanın daha geniş disiplinler tartışmalarına katkısını değerlendirmektedir.

<p>01</p> <p>Literatür Taraması</p> <ul style="list-style-type: none">Denizcilik kültürü, İstanbul'da denizcilik tarihi, deniz taşıtlarının toplu taşımadaki yeri,Davranışsal tasarım, toplu taşımada davranışsal tasarım,Deniz taşıtlarının tasarım ilkelerine dair kaynaklar,Değişen kent hayatı ve yolcu profiline dair kaynaklar üzerine bir tarama yapılması	<p>02</p> <p>Anket</p> <ul style="list-style-type: none">Ergonomi, kullanıcı konforu ve duysal deneyim açısından mevcut eksikliklerin belirlenmesi,Teknolojinin, dijitalleşmenin ve hızlı kent yaşamının deniz yolculuğu deneyimini nasıl dönüştürdüğünün araştırılması,Vapurun yalnızca bir ulaşım aracı değil, kamusal bir sosyal alan olarak nasıl işlev gördüğünün gözlemlenmesi.Yolcu deneyim verilerinin anket aracıyla toplanmasını içermektedir.	<p>03</p> <p>Revizyon Önerileri</p> <ul style="list-style-type: none">Anket verilerinden gelen bilgiler ışığında beş ana başlıkta revizyon önerilerinin verilecektir.	<p>04</p> <p>Tartışma</p> <ul style="list-style-type: none">Geniş disiplinler tartışmalara katkısını değerlendirmektedir.
--	---	---	---

Şekil 1. Araştırmanın organizasyon tablosu (Yazar tarafından geliştirilmiştir).

2. Materyal ve Yöntem

Bu çalışma, İstanbul Şehir Hatları vapurlarının iç mekânlarını, hem tarihsel hem de yolcuya odaklanan bir bakış açısı ile incelemek için karma yöntemli bir araştırma yaklaşımı kullanmıştır. Çalışma, literatür taraması, yolcu anketi ve revizyon önerilerinden oluşan üç temel aşamaya dayanmaktadır. Bu üç aşama birbirine bağlıdır; elde edilen anket verileri tarihsel ve kuramsal temeller üzerinde şekillenmekte ve sunulan tasarım önerilerinin nedenlerini oluşturmaktadır.

2.1 Anket Yapısı

Yolcu perspektifini araştırmaya dahil etmek amacıyla bir anket çalışması yürütülmüştür. Anket, İstanbul Şehir Hatları vapurlarını kullanan gönüllü katılımcılar üzerinde yürütülmüştür. 3 demografik, 15 ölçekli değerlendirme, 8 kapalı uçlu tercih ve 6 açık uçlu öneri sorusundan oluşan toplam 32 soruluk form; 5'li Likert ölçeği üzerinden puanlanan kapalı uçlu sorular ile katılımcıların deneyimlerini kendi ifadeleriyle aktarabildikleri açık uçlu sorulardan oluşmaktadır. Katılımcı profili çeşitlilik göstermektedir: Toplamda 85 kişiye ulaşan ankette 18 yaş altından 65 yaş üstüne uzanan geniş bir yaş kitlesi, her iki cinsiyet ve günlük düzenli yolculuk yapanlar ile nadir kullananlar dahil farklı kullanım sıklıklarını temsil eden bir dağılım elde edilmiştir. Bu çeşitlilik bulguların farklı yolcu deneyimlerini bir arada yansıtmasına olanak sağlamaktadır.



Şekil 2. Paşabahçe vapurunun görünümü Kaynak. Şehir Hatları İstanbul [Fotoğraf]. (2022). Paşabahçe vapurunun hikayesi. (Kaynak: <https://sehirhatlari.istanbul/tr/haberler/pasabahce-vapurunun-hikayesi-925>).

Anket sorularının temelini şekillendirmek için birbirine bağlı birkaç kaynaktan yararlanılmıştır. Soruların iskeletini oluşturan temel çerçeve, Preiser ve Vischer'in (2005) geliştirdiği Post-Occupancy Evaluation (Kullanım Sonrası Değerlendirme) yaklaşımıdır. Bu yaklaşım, mekânların kullanıcılar tarafından nasıl deneyimlendiğini sorgulamaktadır. Vapur iç mekânına uyarlandığında bu yaklaşım, mekânın gündelik kullanım koşullarında ne kadar işlevsel kaldığını ve ne kadar yetersiz kaldığını anlamak için metodolojik zemin sunmaktadır.

Konfor ve ergonomi sorularının kurgulanmasında kentsel toplu taşımada hizmet kalitesi araştırmaları belirleyici olmuştur. De Oña ve diğ. (2013) iç mekân konforunun, temizliğin ve bilgilendirme sistemlerinin yolcu memnuniyetini belirlemedeki ağırlığını ortaya koymuştur. Friman ve Felleson (2009) güvenlik hissiyatı, rahatlık ve estetik memnuniyet gibi duysal boyutların genel memnuniyeti işlevsel faktörlerden daha belirleyici biçimde etkilediğini göstermiştir. Aydınlatma konusunda Quartier ve diğ. (2014) sıcak tonlu aydınlatmanın yolcu konfor algısı üzerindeki olumlu etkisini belgelemişken, Hume ve diğ. (2009) akustik konforun toplu taşıma deneyimindeki belirleyici rolünü ortaya koymuştur. İşlev ve mekân boyutundaki soruların tasarımında Gehl'in (2010) insan ölçeğinde kamusal mekân ilkeleri temel referans noktasını oluşturmuştur. Gehl esnek mekânsal düzenlemeleri kaliteli kamusal mekânın ayrılmaz bileşenleri olarak tanımlamaktadır. Tirachini ve diğ. (2013) ise oturma düzeninin sosyal etkileşim örüntülerini doğrudan biçimlendirdiğini göstermiştir. Bu bulgu farklı mekân düzeninin yolcu davranışı üzerindeki etkisini sorgulayan soruların geliştirilmesinde yol gösterici olmuştur.

Erişilebilirlik sorularının tasarımında ise Steinfeld ve Maisel'in (2012) evrensel tasarım ilkeleri belirleyici olmuştur. Erişilebilirliğin sadece fiziksel erişimin sağlanmasından ibaret olmadığını; yolcuların mekânı tek başına, bağımsız ve güvenli biçimde deneyimlediği koşulların bütününe kapsadığını vurgulamaktadır. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), deniz yoluyla seyahat eden yaşlı ve engelli bireylerin haklarını korumak amacıyla ilk kapsamlı erişilebilirlik standartlarını 24 Haziran 1996 tarihinde (MSC/Circ.735) kaleme almıştır. Bu belge, deniz araçları tasarımı ve operasyonel süreçlerde erişilebilirliği merkeze alan küresel bir vizyonun ilk somut adımı olmuştur. Yıllar içinde denizcilik teknolojisindeki gelişimler ve yolcuların değişen ihtiyaçları doğrultusunda bu standartlar çeşitli güncellemelerle geliştirilmiştir. En son, Nisan 2022'deki MSC 105 oturumunda alınan kararlar, bu standartların günümüz yolcuları ve denizcilik kurallarına entegrasyonunu sağlamıştır. Bu bulgular, teknoloji ve donanım, konfor ve ergonomi, işlev ve mekân ile erişilebilirlik başlıkları altında yer alma gerekçesini oluşturmaktadır.

2.2. Denizcilik Kültürü

Deniz ulaşımı, insanlık tarihinin en eski sistemlerinden biridir. Ancak bu ulaşım yolu düz bir çizgide ilerlememiştir. Teknolojik gelişmeler ve toplumsal değişimler vb. faktörlerle defalarca yeniden biçim almıştır. Deniz araçları zaman dilimleri boyunca yalnızca bir taşıt olmaktan çıkmıştır. Dönemin değerlerini, güç ilişkilerini, manevi hislerini ve estetik anlayışını da taşımıştır.

2.2.1 Dünyada Denizcilik Kültürü

Kara ulaşımının yetersiz kaldığı dönemlerde deniz yolları medeniyetlerin yayılmasını ve ticari ağların kurulmasını mümkün kılmıştır. Su taşımacılığının kökenleri, insanlığın su kıyılarında yaşamaya başladığı en eski dönemlere uzanmaktadır. İkel dönemlerde su üzerinde kullanılan ilk araçlar, insanın su yüzeyinde tutunmasını sağlayan ve taşımada kaldıraç görevi gören ağaç kütükleridir. Zamanla bu kütüklerin oyulmasıyla ilk kanolar oluşmaya başlamıştır. Bu kütüklerin kürek gibi kullanılmasıyla insanoğlu su üzerindeki ilk yüzer mekânlarını üretmeyi öğrenmiştir. Arkeolojik bulgular bu gelişimi desteklemekte olup, MÖ 40.000 yıllarına kadar tarihlenen ikel kayık kalıntıları gün yüzüne çıkarmıştır. Bu süreç, küçük teknelerle başlayan ve günümüzde kruvaziyer turizm gibi sistemlere evrilen deniz kültürünün de temelini oluşturmaktadır.

Mısır'da Nil Nehri'ni bir ulaşım yoluna dönüştüren tekne geleneği, Fenike'nin Akdeniz boyunca kurduğu ticaret ağları ve Antik Yunan'ın deniz seferleri suyu bir engel olarak görmeyi engellemiştir. İmkan olarak görülmesine öncülük etmiştir. Orta Çağ'da Venedik en radikal örneklerden biridir. Lagün üzerine kurulan kentte kanallar ulaşımın ötesinde gündelik hayat, ticaret ve kent kimliği üzerinde etkilidir. Gondol, bu sistemin en görünür simgesi olarak Venedik kimliğinin ayrılmaz bir parçası haline gelmiştir. Deniz taşıtlarının bir kültüre nasıl dönüştüğünü ve nasıl kentin simgesi haline geldiğini anlamak için iyi bir örnektir.

Sanayi Devrimi'nin gelmesiyle birlikte denizcilik tarihinde bir kırılma yaşandı. Buharın taşıtlarda da kullanılmasıyla 19. yüzyılın başlarında kapasitesini büyük ölçüde artırdı. Thames üzerindeki buharlı vapur hatları, New York'ta Staten Island Ferry ve İskandinav ülkelerinin fiyort feribot sistemleri bu dönüşümün somut çıktılarıydı (Armstrong & Williams, 2012). Bu teknolojik gelişimle birlikte deniz araçlarının iç mekânı da yeni bir anlam kazandı. 19. yüzyılın büyük transatlantik gemilerinde iç mekan tasarımı, zamanının burjuva estetiğini yansıtan görkemli salonlar, ihtişamlı odaları, sigara lobileri ve yeme içme mekânları ile neredeyse yüzen sarayları andırıyordu. 20. yüzyılda gelen modernleşme algısıyla işlevsellik bu estetiğin yerini aldı.

Günümüzde ise tablo yeniden değişmeye başlamıştır. Sürdürülebilir kentsel ulaşım tartışmalarının tekrar gündeme gelmesiyle deniz ulaşımına olan ilgi canlanmış; su üzerindeki toplu taşıma sistemleri hem çevre dostu hem de kültürel açıdan değerli bir kentsel ulaşım biçimi olarak yeniden değerlendirilmeye başlanmıştır (Rodrigue, 2020).

2.2.2 İstanbul'da Denizcilik Kültürü

İstanbul'un denizcilik geçmişi, kentin coğrafyasının dayattığı bir zorunlulukla başlamıştır. Zamanla bu zorunluluk kentin simgesi haline gelmiştir.

Osmanlı döneminde Boğaz ve Haliç üzerindeki ulaşım kayıkçılık geleneğine dayanıyordu. Kayıkçılar saray ile şehir arasındaki bağlantıyı sağlayan ve toplumsal hiyerarşiyi su üzerinde yeniden üreten örgütlü bir loncaya oluşturuyordu. Saltanat kayıkları bu sistemin en görkemli ifadesiydi: uzun, ince, işlemeli bu tekneler padişahın ve saray erkânının törensel geçişlerinde kullanılırdı. Su üzerindeki hareketi bir iktidar ritüeline dönüştürürdü (Freely, 2000).

19.yüzyılın ikinci yarısında İstanbul'un denizcilik tarihinde önemli olaylar yaşanmıştır. 1844'te kurulan Osmanlı'nın ilk özel şirketi olan Şirketi Hayriye, Boğaz'ın iki yakası arasında düzenli buharlı sefer hatlarını işleten bir deniz ulaşım şirketi idi. Şirketi Hayriye'nin kurduğu hatlar yalnızca karşıya geçme sorununa çözüm üretmekle kalmadı. Kentin gelişimindeki yönleri de doğrudan biçimlendirdi. Bebek, Arnavutköy, Yeniköy ve Büyükdere gibi Boğaz köylerinin yoğun bir yerleşim alanına dönüşmesi büyük ölçüde bu düzenli seferlerin sağladığı erişilebilirlik sayesinde gerçekleşti (Aktan, 2006). Bu anlamda Şirketi Hayriye bir ulaşım şirketinden çok İstanbul'un kentsel büyümesinin önemli bir köprüsü olarak değerlendirilebilir. Bu köprünün temelleri üç ayrı şirketle başlamıştır. Boğaz, Marmara ve Haliç hatları üzerinde üç ayrı hat 1940'ların ortalarına kadar devam etmekteydi. İstanbul'da vapur taşımacılığının Şehir Hatları İşletmesi altında toplanma süreci Haliç Vapurları Şirketi'nin 1941 yılında Şehir Hatları İşletmesi'ne katılmasıyla başlamıştır. Boğaz hattında vapurları bulunan Şirketi Hayriye 1945 yılında kamulaşarak Şehir Hatları İşletmesi'ne devredilmiştir. 1945 yılından itibaren Boğaz, Marmara ve Haliç hatlarında vapur taşımacılığını tek başına üstlenmiş bir hale gelen Şehir Hatları İşletmesi, 2005 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne devredildi. 2010 yılında ise İstanbul Büyükşehir Belediyesi sadece deniz ulaşımı üzerine çalışan İstanbul Şehir Hatları Turizm San. Tic. A.Ş.'yi kurdu.

Cumhuriyet'in ilanıyla birlikte İstanbul'un denizcilik altyapısı modernleşme projesinin önemli bir parçası haline geldi. Vapurlar halkın tüm kesimlerine hitap eden bir kamu hizmetine dönüştü. Bugün Şehir Hatları bünyesinde işletilen hatlar,

İstanbul'un iki yakasını ve Adalar'ı birbirine bağlayan geniş bir ağ üzerinde günde yüz binlerce yolcuya hizmet vermektedir. Bu 175 yıllık süreklilik İstanbul kent kimliğinde önemli bir yere sahiptir.

2.3 Deniz Araçlarının Kentsel Ulaşımındaki Yeri

Deniz taşıtları, karayolu ve demiryolu altyapısından farklı olarak sabit bir zemin gerektirmeksizin geniş mesafeleri kapatabilir, yoğun kentsel dokuyu bypass edebilir ve yüksek yolcu kapasitesini görece düşük çevresel maliyetle buluşturabilirler (Rodrigue, 2020). Deniz ulaşımını diğer toplu taşıma sistemlerinden ayıran faktör, niteliksel olarak farklı bir deneyim sağlamasıdır. Kentin silüetinin farklı açılardan görünmesini sağlar. Suyun sağladığı bir duyuşsal çerçeve bulunmaktadır. Suyun hareketi dinamizme katkıda bulunur. Bu faktörler onu sıradan bir yer değıştirme eyleminin ötesine taşımaktadır.

Kevin Lynch kentsel imaj üzerine geliştirdiği çerçevede hareket güzergahlarını deneyimin kurucu bileşenlerinden biri olarak tanımlamıştır (Lynch, 1960). Bu çerçeveden bakıldığında, deniz taşımacılığı yalnızca bir taşıt görevi görmemektedir. Kentin algılanma ve okunma şekli deneyimlenme kalitesini etkilemektedir. İstanbul'un bu bağlamda güçlü bir okuma sunduğu söylenebilir. Boğaz hattı üzerinde kent silüeti ve dokusu panoramik bir açıyla özgün bir deneyim olanağı sunmaktadır.

Toplu taşıma üzerine araştırmalara ilgi artmaktadır. De Oña ve diğ. (2013) hizmet kalitesinin çok boyutlu yapısını analiz eden çalışmasında iç mekân konforunun, temizliğin ve bilgilendirme sistemlerinin yolcu memnuniyetini belirlemedeki ağırlığını ortaya koymuştur. Friman ve Felleson (2009) ise Avrupa ölçeğinde karşılaştırmalı araştırmada toplu taşıma deneyiminin duyuşsal boyutlarının genel hizmet kalitesi algısını işlevsel faktörlerden daha belirleyici biçimde etkilediğini göstermiştir. Bu boyutlar güvende hissetme, rahatlık ve estetik olarak tanımlanmaktadır. Bu bulgular vapur iç mekanlarında kritik bir noktaya değinmektedir. Yolcu deneyiminin iyileşmesi yalnızca ergonomi ve konfor unsurlarının karşılanmasıyla değil, iç mekânın soyut ve kültürel kalitesinin de iyileştirilmesiyle mümkündür.

2.4 Deniz Araçları İçin İç Mekân Tasarım Kriterleri

Deniz araçlarının iç mekân kararları kendi içinde birtakım kısıtlar içermektedir. Bu noktada karasal yapılardan ayrılmaktadır. Tuzlu ve nemli deniz ortamına dayanıklı malzeme gereklilikleri, sarsıntı ve hareket koşullarında yolcu güvenliğini güvence altına alan ergonomik standartlar, yangın güvenliği ve tahliye düzenlemeleri bu kısıtların başında gelmektedir. Uluslararası geçerli olan SOLAS (Safety of Life at Sea) sözleşmesi temel standartları oluşturmaktadır. Tahliye güzergâhlarının tasarımı, acil aydınlatma sistemleri ve yolcu güvenliğine ilişkin minimum alan standartlarını kapsamaktadır (IMO, 2020). İstanbul'da vapurlar afet ve acil durum toplanma birimleri olarak geçmektedir. Tasarım yapılırken bu teknik gereklilikler, konfor unsurları ve estetik kaygılar düşünülerek yapılmalıdır.

2.5 Davranışsal Tasarım

Davranışsal tasarım, mekân tasarım kararlarının insan davranışını nasıl yönlendirdiğini ve yönlendirilebileceğini araştıran disiplinlerarası bir yaklaşımdır. Bu yaklaşımın kuramsal zeminini Richard Thaler ve Cass Sunstein'in nudge (dürtme) teorisi oluşturmaktadır. Thaler ve Sunstein'a göre dürtme, "Herhangi bir seçeneği yasaklamaksızın ya da ekonomik teşvikleri önemli ölçüde değıştirmeksizin insanların davranışlarını öngörülebilir biçimlerde etkileyen seçim mimarisinin herhangi bir unsurudur." (Thaler & Sunstein, 2008, s. 6). Bu tanım mekân tasarım kararlarının kullanıcıların bilinçsizce farkında olmadan davranışlarını nasıl biçimlendirebileceğini açıklamak için güçlü bir araç sunmaktadır.

Davranışsal yaklaşımın en sistematik ifadelerinden birini Zeisel'in araştırma temelli tasarım modeli oluşturmaktadır. Zeisel, tasarım kararlarının kullanıcı davranışları ve deneyimleri üzerindeki etkilerinin sistematik biçimde incelenmesi gerektiğini ve bu incelemenin tasarım sürecinin ayrılmaz bir parçası olması gerektiğini savunmaktadır (Zeisel, 2006). Vapur tasarım kararları ölçeğinde uygulandığında, bu yaklaşım birçok soruyu gündeme taşımaktadır. Bu sorulara örnek olarak şunlar verilebilir: Oturma düzeni sosyal etkileşimi nasıl kolaylaştırıyor ya da engelliyor? Aydınlatma kurgusu mekânsal atmosferi nasıl etkiliyor? Fonksiyonel bölgeleme farklı kullanıcı gruplarının ihtiyaçlarını ne ölçüde karşılıyor?

2.5.1 Toplu Taşımada Davranışsal Tasarım

Davranışsal tasarım ilkelerinin kentsel ulaşım araçlarına uygulanması son on yılda genişleyen bir araştırma alanı oluşturmaktadır. Tirachini ve diğ. (2013) oturma düzeni üzerine yaptıkları araştırmada, karşılıklı koltukların sosyal etkileşimi artırırken aynı yönde yerleştirmenin bireysel aktivitelere daha uygun bir ortam yarattığını göstermiştir. Bir tasarımcının aldığı oturma düzeni kararının aslında iç mekânda hangi toplumsal pratiklerin gelişeceğini doğrudan belirlediğini ortaya koymasından bu bulgu son derece anlamlıdır.

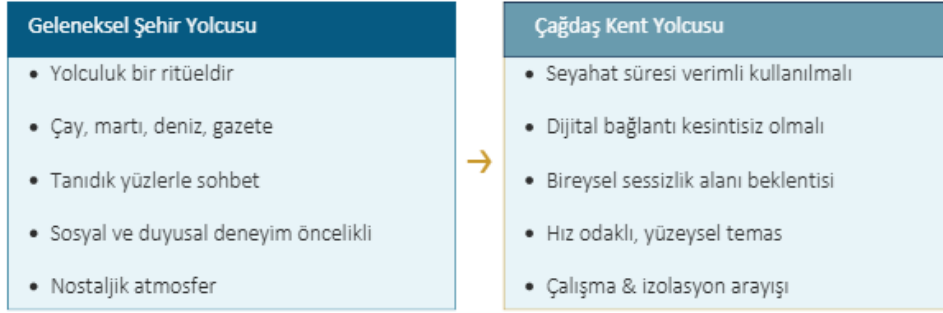
Aydınlatma seçimi de kritik bir seçimdir. Araştırmalar, sıcak tonlu aydınlatmanın sert beyaz ışığa kıyasla yolcularda daha yüksek konfor ve memnuniyet algısı yarattığını göstermektedir (Quartier ve diğ., 2014). Akustik tasarım da aynı ölçüde belirleyicidir. Motor gürültüsü ve kalabalığın yarattığı akustik baskı saha gözlemlerinde kaydedilmiştir.

2.6 Değişen Kent Hayatı ve Dönüşen Yolcu Profilleri

Bireyselleşme, dijitalleşme ve günlük hayatı sıkıştıran bir yaşam temposu insanların toplu taşıma araçlarından beklentilerini köklü biçimde dönüştürmüştür. Toplu taşıma yolculukları artık yalnızca bir geçiş süreci demek değildir. Uygun koşullar içinde çalışmak, dinlenmek, telefonla vakit geçirmek ya da sessizce kendi başına vakit geçirmek için kullanılan bir zaman dilimidir.

Bu kullanıcı değışimi vapur bağlamında bir karşılık yaratmaktadır. Geleneksel vapur yolcusu için yolculuk, çay içmek, martıları beslemek, gazete okumak, tanıdık yüzlerle konuşmak ve denizi seyretmekten oluşan toplumsal ve duyuşsal bir ritüeldir. Çağdaş yolcu ise seyahat süresini verimli kılma, bireysel vakit geçirme ve dijital bağlantısını sürdürme kaygısıyla hareket etmektedir.

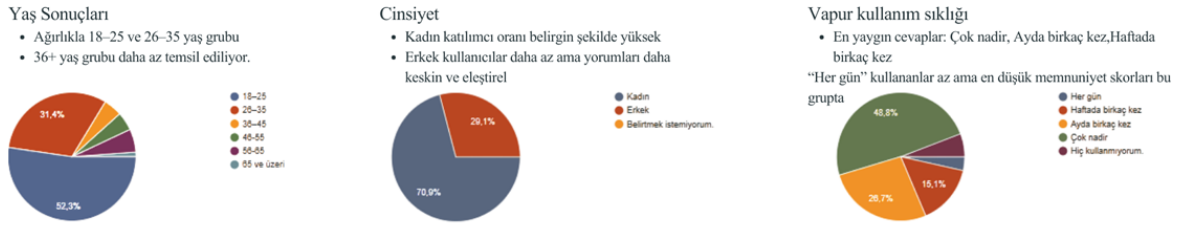
Bu iki profil günümüzde bir arada yer almaktadır. İstanbul vapurlarında her gün yan yana yolculuğu sürdürürler. Burada tasarımın amacı karşıtlığı gidermek değildir. Her iki profildeki kullanıcıya da yanıt verebilen mekanlar yaratmaktır.



Şekil 3. Profil kıyaslama tablosu (Yazar tarafından oluşturulmuştur).

3. Bulgular

Araştırmanın nicel bileşenini oluşturan yolcu anketi Nisan 2026'da uygulanmıştır. Anket, İstanbul Şehir Hatları vapurlarını kullanan yolcuları kapsayan gönüllü katılım esasına dayalı yürütülmüştür. Anket sonuçları teknoloji ve donanım, konfor ve ergonomi, işlev ve mekân, erişilebilirlik başlıkları altında toplanmıştır.



Şekil 4. Anket katılımcılarının demografik dağılımı ve kullanım sıklığı grafikleri (Yazar tarafından oluşturulmuştur).

3.1 Teknoloji ve Donanım (%26.9)

Anketin teknoloji ve donanım kısmı, katılımcıların mevcut altyapıya ilişkin en düşük memnuniyet puanlarını verdiği alan olarak öne çıkmaktadır. Wi-Fi erişiminin bulunabilirliği ve şarj noktalarının yeterliliği bu boyuttaki en belirgin sorun alanlarını oluşturmaktadır. Katılımcıların büyük çoğunluğu teknolojik donanımın yetersizliğini dile getirmiştir. Şarj noktası eksikliği açık uçlu yanıtlarda en sık tekrarlanan şikâyetler arasında yer almıştır. Dijital ekranlar aracılığıyla güncel bilgilendirmeye duyulan ihtiyaç yanıtlarda yer almıştır. Durak bilgisi, sefer saatleri ve konum bilgisi gibi gerçek zamanlı verilerin dijital ekranlar aracılığıyla sunulması, birden fazla katılımcı tarafından öncelikli bir öneri olarak ifade edilmiştir. Teknolojik ihtiyaçlara ilişkin açık uçlu yanıtlarda ise USB girişli şarj istasyonları, QR menü uygulamaları ve uçak ekranlarına benzer konum takip sistemleri öneri olarak yer almıştır.

3.2 Konfor ve Ergonomi (%33.8)

Konfor ve ergonomi konusunda katılımcıların değerlendirmeleri genel olarak orta düzeyde seyretmektedir. Manzara erişimi ve doğal aydınlatma görece olumlu değerlendirilirken, akustik konfor ve oturma ergonomisi önemli problemler olarak öne çıkmaktadır. Oturma birimlerinin ergonomisi, koltuk malzemelerinin kalitesi ve sırt desteği yetersizliği açık uçlu yanıtlarda dile getirilmiştir. Motor gürültüsü ve kalabalık ortamın yarattığı gürültü katılımcılar tarafından yolculuk deneyimini en olumsuz etkileyen unsur olarak değerlendirilmiştir. Gece seferlerindeki aydınlatma kalitesi de dikkat çeken bir sorun olarak belirlenmiştir. Beyaz ışık kullanımı rahatsız edici bulunmuş ve daha sıcak tonlu bir aydınlatma talebi dile getirilmiştir. Hava kalitesi ve havalandırma yetersizliği de dile getirilen şikâyetler arasında yer almaktadır.

3.3 İşlev ve Mekân (%28.8)

İşlev ve mekân boyutunda en belirgin bulgu, katılımcıların mekânsal çeşitlilik konusundaki taleplerinin sayıca fazla olmasıdır. Sessiz bireysel çalışma ve dinlenme alanlarına duyulan ihtiyaç ile sosyal etkileşimi destekleyen esnek düzenlemeler bu boyuttaki iki temel talep olarak yer almaktadır. Katılımcıların büyük çoğunluğu sessiz ve yalnız vakit geçirebilecekleri alanlara ihtiyaç duyduklarını ifade etmiştir. Rahat çalışılabilmesi için sessiz alan ihtiyacına dikkat çekmişlerdir. Manzara açısı ve pencere önü oturma düzeni ise olumlu değerlendirilen unsurlar arasında yer almaktadır. Ancak oturma yönünün zaman zaman denize değil, karşıdaki yolcuya bakacak şekilde kurgulanması rahatsızlık yaratan bir durum olarak belirtilmiştir. Vapurda görmek istenilen yeni kullanımlar arasında çalışma alanı, sergi, kütüphane köşesi ve çocuk etkinlik alanı talep edilmiştir. Bununla birlikte, bir kısım katılımcı vapurun nostaljik ve mevcut kullanımının korunması gerektiğini vurgulayarak mekânsal düzenlemelere karşı çıkmıştır.

3.4 Erişilebilirlik (%10.4)

Erişilebilirlik, anketin en yüksek iyileştirme talebinin dile getirildiği konu olmuştur. Katılımcıların neredeyse tamamı engelli ve tekerlekli sandalye erişiminin artırılması gerektiği konusunda hemfikirdir. Mevcut yapıda tekerlekli sandalye

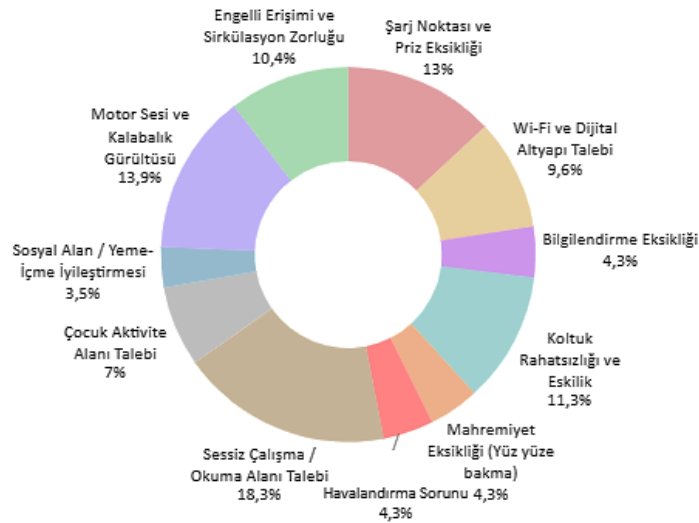
kullanıcılarının bağımsız binış yapabilmesinin güçlüğü, dar koridor ve kapı eşikleri nedeniyle bebek arabası kullanan ebeveynlerin yaşadığı sorunlar aktarılan şikâyetler arasındadır. Yönlendirme yetersizliği de dikkat çeken bir sorun olarak öne çıkmaktadır. Mevcut bilgilendirmelerin ve işaretlerin özellikle ilk kez vapura binen ya da Türkçe bilmeyen yolcular için yetersiz kaldığı belirtilmiştir.

Tablo 1. Bulgular (Yazar tarafından oluşturulmuştur).

Ana Kategori	Tespit Edilen Sorun / Kullanıcı Talebi	Frekans	% Yüzelik
TEKNOLOJİ VE DONANIM	Şarj Noktası ve Priz Eksikliği	15	%13,0
	Wi-Fi ve Dijital Altyapı Talebi	11	%9,6
	Bilgilendirme Eksikliği	5	%4,3
KONFOR VE ERGONOMİ	Koltuk Rahatsızlığı ve Eskilik	13	%11,3
	Mahremiyet Eksikliği (Yüz yüze bakma)	5	%4,3
	İklimlendirme Sorunu (Havasızlık)	5	%4,3
FONKSİYON VE MEKAN	Sessiz Çalışma / Okuma Alanı Talebi	21	%18,3
	Çocuk Aktivite Alanı Talebi	8	%7,0
	Sosyal Alan / Yeme-İçme İyileştirmesi	4	%3,5
	Motor Sesi ve Kalabalık Gürültüsü	16	%13,9
ERİŞİLEBİLİRLİK	Engelli Erişimi ve Sirkülasyon Zorluğu	12	%10,4

4. Tartışma

Anket sonuçları, İstanbul vapurlarının yolcular için anlamını koruduğunu ancak bu anlamı destekleyen fiziksel çevrenin çağdaş kullanıcı beklentilerinin gerisinde kaldığını ortaya koymaktadır. Açık uçlu anket yanıtlarından derlenen beş ana kategori aynı zamanda revizyon önerilerini oluşturmaktadır. Söz konusu öneriler, mevcut çalışmanın kapsamında kavramsal düzeyde geliştirilmiş olup projeye dönüştürülmüş tasarım çıktıları tez çalışmasında belgelenmiştir.



Şekil 5. Şikâyet ve talep yüzelik grafiği (Yazar tarafından oluşturulmuştur).

4.1 Teknoloji ve Donanım

Anket verilerine göre şarj noktası ve priz eksikliği 15 katılımcı tarafından, Wi-Fi ve dijital altyapı talebi 11 katılımcı tarafından, bilgilendirme eksikliği ise 5 katılımcı tarafından dile getirilmiştir. Bu tablo, teknoloji ve donanım boyutunun yolcular için ne denli belirleyici bir memnuniyetsizlik kaynağı oluşturduğunu açıkça ortaya koymaktadır. Bu gerçekleyle oturma birimlerine entegre USB şarj noktalarının eklenmesi önerilmektedir. Buna ek olarak, durak bilgisi, sefer saatleri ve konum takibini gerçek zamanlı sunan dijital ekranların stratejik noktalara yerleştirilmesi öngörülmektedir. Tüm iç mekâna yaygınlaştırılmış güvenilir bir internet altyapısı ise çağdaş kullanıcının temel beklentisini gidermek adına müdahalelerin tamamlayıcısı niteliğindedir.

4.2 Konfor ve Ergonomi

Oturma ergonomisinin düşük olması ve oturma birimlerinin eskiliği 13 katılımcı tarafından, mahremiyet eksikliği 5 katılımcı tarafından ve iklimlendirme sorunu 5 katılımcı tarafından belgelenmiştir. Özellikle Kabataş-Adalar hattı seferi yapan Paşabahçe vapuru gibi toplamda 2 saati aşan seferlerde oturma ergonomisinin önemi daha da artmaktadır. Bu bağlamda ergonomik oturma birimleri ve bireyselliği sağlayan alternatif oturma düzenlemeleri önerilmektedir. Malzeme seçiminde tik ağacı tercih edilmiştir. Tik, deniz araçlarında kullanılması önerilen bir malzeme olmasının yanı sıra, doğru işlendiğinde akustik açıdan da katkı sağlayan bir yüzey sunmaktadır. Aydınlatma boyutunda ise Quartier ve ark.'nın (2014) bulgularına dayanılarak sert beyaz ışığın yerini yer yer sıcak tonlu bir aydınlatma kurgusu alması önerilmektedir.

4.3 Fonksiyon ve Mekân

Sessiz çalışma ve okuma alanı talebi 21 katılımcıyla tüm kategoriler içinde en yüksek frekansa ulaşmıştır. Bunu çocuk aktivite alanı talebi 8, sosyal alan ve yeme-içme iyileştirmesi ise 4 katılımcıyla izlemektedir. Bu dağılım, vapurların sadece oturma bekleme salonu mekân kurgusunun ötesine geçmesi gerektiğini ve farklı yolcu profillerine de yanıt verebilecek bir bölgeleme düzenine ihtiyaç duyulduğunu açıkça göstermektedir. Oldenburg'un (1989) üçüncü mekân kavramı bu noktada yol göstericidir: vapurlar, bireysel sessizlik ile kolektif deneyimi aynı anda barındırması gereken kamusal mekânlardandır. Bu gerçekleyle ana güvertede oturma birimleri ve masadan oluşan kütüphane ve sessiz çalışma bölgesi, kolektif etkileşimi destekleyen esnek bir sosyal alan ve yeme-içme birimlerinin artırılması önerilmektedir. Üst güvertede ise Şehir Hatları tarihini belgeleyen esnek bir müze bölgesi, kafe ve ebeveynlerin gözetiminde çocuk aktivite alanının birlikte konumlandırılması öngörülmektedir.

4.4 Akustik

Motor sesi ve kalabalık gürültüsü 16 katılımcı tarafından dile getirilmiş olup bu değer en yüksek ikinci şikayet konusunu oluşturmaktadır. Bu doğrultuda zemin, tavan ve duvar yüzeylerinde ses yutucu malzemelerin kullanılması önerilmektedir. Kütüphane bölgesinin yarı saydam bölücülerle akustik olarak ayrıştırılması ise hem sessizlik talebini hem de mekânların bölünmemesini bir arada karşılayan bir çözüm olarak öne çıkmaktadır.

4.5 Erişilebilirlik

Engelli erişimi ve sirkülasyon zorluğu 12 katılımcı tarafından belgelenmiştir. Vapurların mevcut tipolojik koşulları erişilebilirliğin iyileştirilmesini zorlaştırmaktadır. Tasarım önerisinde portatif merdiven inme-çıkma cihazları, stratejik tutunma noktaları ve tekerlekli sandalye kullanıcıları için ayrılmış alanlar özel alanlar önerilmektedir. Erişilebilirlik bu çalışmada bir uyumluluk gerekliliği olarak değil, keyifli vakit geçirilebilmesini sağlayan bir tutum olarak ele alınmıştır.

Revizyon Önerileri
Mobilyalara entegre (gömme) enerji üniteleri ve USB portları yerleştirilmeli.
Dijital göçebe (digital nomad) çalışma düzenine uygun altyapı sağlanmalı.
İç mekanda anlık konum ve rota bilgisi veren dijital ekranlar kurgulanmalı.
Uzun oturmaya uygun, ergonomik oturma birimleri seçilmeli.
Farklı yerleşim kurguları (pencereye dönük bar, tekli kapsül) ile kişisel alan yaratılmalı.
Mekanik iklimlendirme sistemi yapılmalı.
Vapura akustik izolasyonlu "Kütüphane Bölgesi" planlanmalı.
Gürültüden izole edilmiş, şeffaf bölücülü çocuk aktivite modülü eklenmeli.
Sirkülasyonun yoğun olduğu alanda "Kafe/Büfe" ve ayakta durma alanları kurgulanmalı.
Zemin ve tavanda ses yutucu (akustik) paneller ve keçe malzemeler kullanılmalı.
Eşiksiz zemin geçişleri, geniş koridorlar, tutamaklar, portatif engelli rampası vb. çözümleri geliştirilmeli.

Tablo 2. Revizyon önerileri (Yazar tarafından geliştirilmiştir).

5. Sonuç

Bu çalışma, İstanbul vapurlarını yalnızca ulaşım aracı olarak değil, kentin yüzyıllardır sürdürdüğü köklü ilişkisinin somutlaştığı mekânlar olarak ele almaktadır. Çalışmada ortaya konulan tarihsel, kuramsal ve ampirik çerçeve bir arada değerlendirildiğinde üç ana sonuç öne çıkmaktadır.

Birincisi, İstanbul vapurları yolcular için anlamını korumaktadır. Augé'nin (1995) yer tanımı, Oldenburg'un (1989) üçüncü mekân kavramı ve Lefebvre'nin (1991) mekânın toplumsal üretimi çerçevesi, vapurların bir yer-olmayan değil, kentin kolektif hafızasının güçlendiği ve kentsel ritüellerin yoğunlaştığı özgün bir kentsel iç mekân olduğunu kuramsal düzeyde desteklemektedir.

İkincisi, mevcut fiziksel durumlar bu deneyimi yeterince desteklememektedir. Teknoloji ve donanım eksiklikleri, gürültü sorunları, ergonomi ve erişilebilirlikteki yetersizliklere rağmen yolcular vapurları kullanmaya devam etmektedirler. Deneyimi iyileştirmek istemektedirler. Bu iyileştirme, klasik bir restorasyon işlemi olarak görülmemelidir. Salt bir bakım ya da yenileme değil; mekânın kimin için ve nasıl tasarlandığına dair köklü bir soruyu gündeme taşımaktadır.

Üçüncüsü, revizyon önerileri geçmişte koruyarak çağdaş düzenlemeler olarak okunmalıdır. Teknolojik altyapının güncellenmesi, akustik iyileştirmeler, ergonomik oturma birimleri, fonksiyonel bölgeleme stratejisi ve evrensel erişilebilirlik çözümleri, vapurların tarihsel ve kültürel kimliğine dokunmadan çağdaş kullanıcı beklentilerine yanıt verebilecek bir mekânsal çerçeve sunmaktadır.

Sonuç olarak, bu çalışma iç mimarlık araştırmalarının kentsel dönüşüm ve denizcilik kültürü devamına yönelik tartışmalara katkı sunabileceği bir alanı görünür kılmaktadır. Vapur iç mekânı, mühendislik, mimarlık ve kentsel çalışmaların kesişim noktasında duran, hem kültürel miras hem de çağdaş tasarım perspektifinden ele alınmayı hak eden özgün bir araştırma nesnesidir. İstanbul'un su ile kurduğu ilişki, kentin geleceğine dair tartışmalarda merkezî bir yer tutmaya devam ettiği sürece bu ilişkinin strüktüründe yer alan vapurların tasarım kalitesi de gündemin dışında kalmaz.

Teşekkür

Bu araştırma, kamusal, ticari veya kâr amacı gütmeyen sektörlerdeki fonlama ajanslarından herhangi bir spesifik hibe almamıştır.

Finansman

Bu bildiri sunumu, İstanbul Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü'nün Bilimsel Destek Programı kapsamında finansal olarak desteklenmiştir (Sayı: E-65769120-300-1784189, 17.04.2026).

Çıkar Çatışması Beyanı

Yazarlar, beyan edilecek herhangi bir çıkar çatışması bulunmadığını bildirmektedir.

Veri Erişilebilirlik Beyanı

Bu çalışmada kullanılan veriler kamuya açık değildir.

Kurumsal Etik Kurul Onayı Beyanı

Bu çalışma İstanbul Teknik Üniversitesi Sosyal ve Beşeri Bilimler İnsan Araştırmaları Etik Kurulu tarafından onaylanmıştır (Proje Numarası:2026-03-865, 31.03.2026).

Kaynakça

- Aktan, O. (2006). *İstanbul'un Deniz Ulaşımı Tarihi*. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayınları.
- Armstrong, J., & Williams, D. M. (2012). *The Steam Revolution in Maritime Transport*. Routledge.
- Augé, M. (1995). *Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. Verso.
- De Oña, J., De Oña, R., & Calvo, F. J. (2013). A classification tree approach to identify key factors of transit service quality. *Expert Systems with Applications*, 40(8), 3158–3167.
- Freely, J. (2000). *Istanbul: The Imperial City*. Penguin Books.
- Friman, M., & Felleson, M. (2009). Service supply and customer satisfaction in public transportation. *Journal of Public Transportation*, 12(4), 89–106.
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Island Press.
- Giedion, S. (1941). *Space, Time, and Architecture*. Harvard University Press.
- Güler, A. (t.y.). *İstanbul Vapurları* [Fotoğraf]. Ara Güler Müzesi.
- Hume, C., Salmon, P. M., & Jenkins, D. P. (2009). *Acoustic comfort in public transport*. Transportation Research Board.
- IMO. (2020). *SOLAS: Safety of Life at Sea*. International Maritime Organization.
- Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space*. Blackwell.
- Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. MIT Press.
- Norberg-Schulz, C. (1980). *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*. Rizzoli.
- Oldenburg, R. (1989). *The Great Good Place*. Paragon House.
- Preiser, W. F. E., & Vischer, J. C. (2005). *Assessing Building Performance*. Elsevier.
- Quartier, K., Vanrie, J., & Van Cleempoel, K. (2014). As real as it gets. *Journal of Retailing and Consumer Services*, 21(3), 387–395.
- Rodrigue, J. P. (2020). *The Geography of Transport Systems* (5th ed.). Routledge.
- Şehir Hatları. (t.y.). *Şehir Hatları 174 yaşında*. <https://sehirhatlari.istanbul/tr/haberler/sehir-hatlari-174-yasinda-3464>
- Steinfeld, E., & Maisel, J. (2012). *Universal Design: Creating Inclusive Environments*. Wiley.
- Thaler, R. H., & Sunstein, C. R. (2008). *Nudge: Improving Decisions About Health, Wealth, and Happiness*. Yale University Press.
- Tirachini, A., Hensher, D. A., & Rose, J. M. (2013). Crowding in public transport systems. *Transportation Research Part A*, 53, 26–52.
- Zeisel, J. (2006). *Inquiry by Design*. W. W. Norton & Company.