**İTÜ IMIAD 2010 DÖNEMİ YÜKSEK LİSANS TEZLERİ**

**Yazar:** Pınar ÇELEN 418071012 pinark@superonline.com

**Danışman:** Öğr.Gör.Dr. Abdullah ERENÇİN

**Tezin adı:** Toplumsal Etkileşim Mekânı Olarak Sinemalar / Cinemas as Places of Social Interaction

**ÖZET**

20. yüzyıla damgasını vuran sinema gösterimi; birahaneler, müzikholler ve gezici gösterilerden sonra nihayet kalıcı salon ve binalarda yerini alır. 19. yüzyıl sonlarında optik alanındaki teknolojik gelişmelerin sonucu olarak ortaya çıktığında bilimsel bir eğlence olarak görülse de zamanla kent kültürünün ve toplumun eğlence anlayışının bir parçası haline gelir. Opera ve tiyatro gibi sosyal bir etkinliğe dönüşür. Sinema her kültürde içinde bulunduğu toplumu anlatması sayesinde kitleleri salona çekmiş ve bir toplum sanatına dönüşmüştür.

Günümüzde televizyon ve özellikle dijital teknolojilerdeki gelişim ile filmler her yerde izlenebilmektedir fakat sinema hala kent ve toplum kültürünün bir parçasıdır çünkü sinemalar sadece film izlenen etkisiz birer kutu olmayıp, izleyicilerin film öncesinde, sırasında ve sonrasında birbirleriyle, mekânla ve filmle etkileşim içinde bulunmasına, salonda filme yoğunlaşmasına, filmi yalnız değil “birlikte” izlemesine ve bir anlamda toplumun nabzını tutmasına olanak verir. Sinemaların, seyircilerine sunduğu aslında bir deneyimdir: sinema deneyimi. Sinema salonu ve çevresi bu deneyimin yaşandığı mekânlardır.

Bu bağlamda tez kapsamında öncelikle sinemanın tanımı yapılmış, dünyada ve ülkemizde sinemanın doğuşu, gelişimi hakkında bilgiler aktarılmıştır. Çalışmanın devamında sinema, bir toplumsal etkileşim mekânı olarak daha çok sosyal yönü ile ele alınmış, Türkiye‟deki seyirci alışkanlıkları hakkında fikir sahibi olabilmek için İstanbul‟un belli noktalarında anket uygulaması gerçekleştirilmiştir. Ardından sinemanın mekânsal özellikleri etkileşim dâhilinde incelenmiş, sinema salonları ile ilgili genel teknik ve mimari bilgilere yer verilmiştir. Son bölümde, tez kapsamında ortaya konan tarihçe, kavramlar ve çeşitli veriler bağlamında; İstanbul Beyoğlu'nda bulunan Alkazar Sineması‟nın incelemesi yapılmıştır.

**ABSTRACT**

Movie exhibition, one of the 20th century‟s most influential phenomena, takes its place in permanent halls and buildings after showcases at beerhouses, music halls and travelling fairs. Although movie exhibition was accepted as a scientific entertainment occurred in consequence of technological developments in the optics area at the end of 19th century, overtime it became a part of urban culture and the society‟s conception of entertainment. It grew into a social activity like opera and theater. Cinema attracted masses to movie halls and turned to a community art through telling about the society itself in each culture.

Today, movies can be seen everywhere thanks to television and especially to improvements in the field of digital technology but cinema is still a part of city and community culture. Because, cinema is not an ineffective box where people just watch movies. It makes possible for audience to experience an interaction between movie and among each other before, during and after the movie. Furthermore, it enables them to concentrate on the movie, watch it not alone but all together and in a sense, feel the reaction of society. Eventually cinemas offer an experience called cinema experience. Movie hall and surroundings are the place where it is lived.

Within the scope of this study, first, the definition of cinema has been done. Information about the birth and the progress of cinema in the world and in Turkey has been given. Cinema has been discussed in the context of interaction, emphasizing social aspects. Afterwards, a survey has been made in definite places of İstanbul in order to reveal Turkish cinema audience‟s habits. Then, the place of cinema has been evaluated as an architectural space emphasizing the interaction, while citing the architectural and technical data about movie halls. At the last chapter of the work, the Alkazar Movie Hall, situated in Beyoğlu İstanbul, has been examined in the context of historical process, aspects and various data introduced within the thesis.

**Yazar:** Berna ARSLAN 418071004 bernaclone@hotmail.com

**Danışman:** Prof.Dr. Hasan ŞENER

**Tezin adı:** Motoryatlarda İç Mekan Tasarım Süreç ve Kriterleri / Interior Design Process and Criterias of Motoryachts

**ÖZET**

Son yıllarda Türkiye yat üretim sektöründe dünya sıralamasında en üst seviyelere gelmiştir. Birçok yerli ve yabancı müşteri yat siparişi vermek için yerli üreticileri tercih etmektedir. Bunun en önemli nedeni ülkemizde sunulan kaliteli ve ucuz işçiliktir. Ancak üretilen bu yatların bir kısmı tasarım eğitimi almamış kişiler tarafından yapılmaya devam etmektedir. Yaygın olan bir diğer uygulama da yerli firmaların tasarım projelerini ya hazır olarak ya da talep üzerine yurt dışındaki firmalardan satın almasıdır. Ülkemizde eğitim almış birçok tasarımcı da satın alınan bu projelerin orjinaline sadık kalıp ancak ihtiyaç görülen noktalarda kendilerinden bir şey katabilmekte veya üretim yapılırken sadece kontrol etmek durumunda kalmaktadırlar. Özetle kendi özgün yat tasarım projelerini hazırlayan firma sayısı oldukça azdır. Motoryatlar genel olarak eğlence, dinlenme, gezinti, spor ve barınma gibi sosyal amaçlarla kullanılır. Bu yatlarda kullanıcısının istekleri doğrultusunda konforlu ve fonksiyonel mekanlar yaratmak iç mekan tasarımcısının görevidir. Ancak bu tasarım sürecinin sağlıklı bir şekilde ilerleyip sonlandırılabilmesi için tasarımcı fiziksel şartları, teknede yer alan tüm sistemlerin çalışma prensiplerini, ilgili denetim kuruluşlarının koyduğu kuralları kavramış olmalıdır. Bu tezin amacı: ülkemizde yeni yeni gelişmeye başlayan yatçılık sektörünün ve yat tasarımının bireysel ve ulusal önemini vurgulamak; suda ilerleyen ve suda bir yaşam vaad eden yatların, tasarım aşamasında ne tür süreçlerden geçtiğini analiz etmek, süreci etkileyen sistem ve kriterleri tanımlayarak iç mimarın süreçteki rolünü ve diğer disiplinlerle olan ilişkisini ortaya koymaktır. Tezin birinci bölümünde; çalışma konusu tanıtılarak, çalışmanın amacı, kapsamı ve araştırmada kullanılan yöntemlerden bahsedilmektedir. İkinci bölümde; yat ve yatçılık tarihinden, sektörün bugünkü durumundan bahsedilmekte, yatlara ilişkin genel bir tanımlama yapılmakta ve gövde yapılarının ne gibi kriterlere göre şekillendiği açıklanmaktadır. Üçüncü bölümde; yat tasarımında konsept tasarımdan final tasarım aşamasına kadar ne tür süreçlerden geçildiği, iç-dış mekan tasarımları yapılırken hangi sistemlerin tasarıma yön verdiği ve hangi kriterlerin göz önünde bulundurulması gerektiği üzerinde durulmaktadır. Ayrıca; yüzer mekan olan yatlar ile binalar arasındaki farklar üzerinde durularak, söz konusu farkların tasarıma nasıl girdi oluşturduğu üzerinde tartışılmaktadır. Dördüncü bölümde; tasarımcı ve mühendislerin yat tasarım sürecindeki rolü irdelenmektedir. Beşinci bölümde tezin amacını destekler nitelikte, iç mimarların yat tasarım sürecindeki rolünün tespitine yönelik bir alan çalışması yapılmıştır. Türkiye’de üretilmiş farklı boylardaki beş motoryat künye ve görselleriyle birlikte verilmiş, bu yatlar gezilerek mühendis ve tasarımcılarıyla kişisel görüşmeler yapılmıştır. Alan çalışması yapılan bu motoryatların içinde tezde ortaya konan iç mimari tasarım kriterleri açısından olumsuz nitelikleri fazla olan tekne analiz edilerek yeni bir mekan tasarımı önerisinde bulunulmuştur. Bunun yanısıra yat tasarım ve üretim firmalarında çalışan tasarımcı ve mühendisler üzerinde uygulanan anket verilerine dayanarak tasarım sürecinde yer alan farklı meslek gruplarının rolü incelenmiştir. Altıncı ve son bölümde ise tezde belirlenen iç mekan tasarım kriterleri ve yapılan alan çalışması ışığında, iç mimarların yat tasarım sürecindeki rolüne ve önerilen revizyon çalışmasına ilişkin sonuçlar yer almaktadır.

**ABSTRACT**

Recent years in Turkey, has come to the highest level at the world‟s range of yacht industry. Many domestic and foreign customers prefer to order their yachts to domestic manufacturers. The most important point of that is the good quality and low price option of our country. However, many yachts are being kept producing by people who don‟t have design education. Another common practice for domestic companies is to purchase the design projects at hand or as custom from foreign ones. Many educated designers have to keep these projects original by adding something form themselves merely when it is needed or only control the construction. To sum it up, the number of firms, create their original yacht design projects are almost negligible. Motoryachts are generally used for special purposes like entertaintment, excursion, recreation, sport and accommodation. In these yachts, creating comfortable and functional spaces according to its user demands, is the mission of interior architect. However, to progress the design process and terminate it instrumentally, the designer needs to comprehend the physical conditions, principles of all the systems in the boat and the regulations set up by inspection foundations. The purpose of this thesis is to emphasize the individual and national significance of yachting industry and yacht design, begins to develop recently. Additionally, it aims to analyse – the yachts move on water and offer a life afloat- what kind of processes have been applied at the design stage and to propound the role of interior architect and its relations with other disciplines by defining about the systems and criterias which affect the process. In the first chapter, the subject of the study has been presented and study purpose, scope and research methods have been discussed. In the second chapter, yacht and yachting history and the current state of the industry has been mentioned, after a general description of yachts was done, it has been explained according to what kind of criterias their hull forms take shape. In the third chapter, it has been emphasized from concept design to final design stage what kind of processes were gone through in yacht design, while making interior- exterior design, which systems conduct the design and which criterias should be taken into consideration. Furthermore; It has been discussed how question differences form input, with an emphasis on differences yachts -as an aquatic space- between buildings In the fourth chapter, it has been analysed the role of designers and engineers in the yacht design process. In the fifth chapter, supporting the purpose of the thesis, it has been done an area work intended for determining the role of interior architects in yacht design process. Five motoryachts which were produced in Turkey in different lenghts, have been introduced with their specification and visual images, these were visited and personal interviews were made with their engineers and designers. In the motoryachts which were made area work on, in the point of interior design criterias have been propounded in the thesis, it was suggested a new space arrangement by analysing the yacht had unfavorable qualities. Besides, it was examined the role of the different tribes in design process based on a survey data which applied on designers and engineers, work in yacht design and yacht building companies.

In the sixth and last chapter, it has been included the results about the role of interior architects in yacht design process and proposed revision study, in the light of interior design criterias were defined in the thesis and area work.

**Yazar:** Alper AKAR 418071002 alperakar@yahoo.com

**Danışman:** Prof.Dr. Hasan ŞENER

**Tezin adı:** İstanbul Şehir İçi Belediye Otobüslerinin Yolcu Odaklı İç Mekân Analizi ve Değerlendirmesi / Passenger Oriented Analysis and Evaluation of İstanbul City Bus Interiors

**ÖZET**

Sanayi Devrimi sonrası küresel çapta baş gösteren kırsaldan kente göçler, refah ortamı sâyesinde hızla artan dünya nüfusunun şehir merkezlerini genleştirmesine yol açtı. Eski şehir merkezlerinin etrafına halkalar halinde eklenen yeni yerleşimler, kent hayatının akışını dramatik şekilde değiştirdi. Bu yeni yaşam tarzıyla artık yalnızca şehirler arası ulaşım değil, şehir içi ulaşım da sistematik olarak çözülmesi gereken bir mesele hâlini aldı.

Şehir içi ve şehirler arası ulaşımın ana hatlarını yer üstü ve yer altı raylı sistemlerle oluşturarak 1900‟lü yıllara giren, sosyoekonomik seviyesi yüksek şehirler; devam eden küresel nüfus artışının etkisiyle farklı şehir içi ulaşım sistemlerine yöneldiler. Özellikle dizel motor teknolojisinin gelişimiyle tercih edilmeye başlanan otobüs sistemleri; 20. yüzyıl boyunca gelişmiş toplumlarda ikincil, gelişmekte olan toplumlarda ise birincil kara yolu ulaşım sistemi olarak benimsendi.

İkinci gruba ait olan İstanbul gibi şehirlerde, nüfus artışı kaynaklı trafik sorunlarına lâstikli kara yolu taşıtlarıyla çözüm aranması, öncelikle bu taşıtların ait olduğu sistemlerin aksamasına sebep olmaktadır. Bu aksama, dolaylı ya da dolaysız olarak; erişilebilirlik, güvenlik, yolcu memnûniyeti gibi konularda düşüşe yol açmakta ve toplu taşıma sisteminin hizmet kalitesini düşürmektedir.

Tezin ele alınış amacı, İstanbul şehir içi belediye otobüslerinin iç mekân tasarımının küresel ve yerel kriterleri karşılayıp karşılamadığının tespit edilmesidir. Bu amaçla, ulusal mevzuat kapsamındaki kriterler saptanmış, mevzuat hâricinde gerekli görülen kriterler ise literatür taraması ile derlenmiştir. Tüm bu kriterler doğrultusunda her tip belediye otobüsü içinde analizler yapılmış, elde edilen veriler değerlendirilmiştir. Bu çalışmalara ek olarak, her tip otobüste seyir hâlinde anket doldurulmuş, böylece yolcuların iç mekân uygulamalarına dair memnûniyetleri saptanmıştır. Ulaşılan tüm verilerin ışığında; daha yüksek düzeyde erişilebilirlik ve daha fazla yolcu memnûniyeti sağlayacak iç mekân tasarımına yönelik öneriler, çalışmanın sonuna eklenmiştir.

**ABSTRACT**

Urban immigration caused by The Industrial Revolution evoked the expansion of city centers due to increasing world population stimulated with global prosperity. The new settlements changed the city life in a dramatic way while they were linking as circles around the old city centers. This new urban lifestyle was bringing along the specific need to solve local public transportation as much as intercity transportation.

Cities owning advanced socio-economic attributes were ready for 1900s with their overground and underground rail systems but they started to change their tendency regarding to alternate public transportation systems due to proceeding increase of world population. Especially the improved diesel engine technology was reason to choose buses as secondary systems for developed cities, and as primary systems for developing cities.

Cities like İstanbul; which belongs to second group, are unsuccessful to solve their traffic problems if they try to solve it within the same land route public transportation systems which already cause the problem. Precautions taken damage firstly the system herein, as they diminish; the accessibility, the safety and the passenger satisfaction which all reducing the total service quality of the system.

The aim of the thesis is to determine if the interior design of Istanbul city buses fulfill regional and global design criteria. For that purpose, national regulations concerning the bus journey are determined initially. In case they do not include all the required aspects, new design criteria are generated through literature survey. Therefore, studies performed inside all type of buses to check their compatibilities to national legislation and global design criteria. As secondary study method, a satisfaction survey is filled by passengers on a bus travel. All findings and suggestions to provide better accessibility and better passenger satisfaction are presented at the last chapter of the work.