

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**BİNA-KENTSEL MEKAN ARAYÜZ ÖZELLİKLERİNİN
KENTSEL YAYA MEKANLARINA ETKİSİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Seran Burcu ÖZSEL**

Anabilim Dalı : Disiplinlerarası Program

Programı : Kentsel Tasarım

OCAK 2009

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**BİNA-KENTSEL MEKAN ARAYÜZ ÖZELLİKLERİNİN
KENTSEL YAYA MEKANLARINA ETKİSİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Seran Burcu ÖZSEL
(519061009)**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 26 Eylül 2008
Tezin Savunulduğu Tarih : 26 Ocak 2009**

Tez Danışmanı : Prof. Dr. Hasan ŞENER (İTÜ)

**Diğer Jüri Üyeleri : Prof. Dr. Ahmet Cengiz YILDIZCI (İTÜ)
Prof. Dr. Orhan HACIHASANOĞLU (İTÜ)**

OCAK 2009

ÖNSÖZ

Uzun süren yüksek lisans eğitimimi bu tez çalışması ile sonlandırdığım için mutluyum. Tüm bu süreçte gerek tez konusunda, gerekse araştırma yapma ve araştırmacı olma konusunda fikirlerinden faydalanma fırsatı bulduğum değerli hocam Prof. Dr. Hasan Şener'e,

Çalışmama yönelik yaptıkları yorum ve eleştirileriyle tezimi geliştirmeme yardımcı olan jüri hocalarım Prof. Dr. Ahmet Yıldızcı ve Prof. Dr. Orhan Hacıhasanoğlu'na,

Kaynaklar konusundaki yardımları için Yard. Doç. Dr. Dilek Yıldız'a,

ve Taşkışla'daki eğitim hayatım boyunca gösterdikleri sabır için aileme teşekkür ederim.

Şubat 2009

Seran Burcu Özsel

Mimar

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÇİZELGE LİSTESİ.....	vii
ŞEKİL LİSTESİ.....	ix
ÖZET.....	xi
SUMMARY	xiii
1. GİRİŞ	1
1.1 Problemin Tanımı ve Araştırmanın Amacı	1
2. KENTSEL MEKAN VE KENTSEL DIŞ MEKAN KAVRAMI.....	5
2.1 Kentsel Mekan.....	5
2.1.1 Kentsel mekan çeşitleri	6
2.1.2 Kentsel mekan elemanları	7
2.1.2.1 Kentsel mekan elemanı olarak sokak.....	7
2.2 Kentsel Dış Mekan	8
3. KENTSEL YAYA MEKANLARI	9
3.1 Yaya ve Yaya Mekanı	9
3.1.1 Yaya mekanlarının tarihsel gelişimi	10
3.2 Yayalaştırma.....	11
3.2.1 Yayalaştırma uygulamalarının başlangıcı ve gelişimi	12
3.2.2 Yayalaştırmanın amaçları	14
3.2.2.1 Yayalaştırmanın çevresel amaçları	14
3.2.2.2 Yayalaştırmanın sosyal amaçları.....	15
3.2.2.3 Yayalaştırmanın ekonomik amaçları.....	15
3.2.3 Yayalaştırmanın yararları.....	16
3.2.3.1 Yayalaştırmanın çevresel yararları.....	16
3.2.3.2 Yayalaştırmanın sosyal yararları.....	17
3.2.3.3 Yayalaştırmanın ekonomik yararları.....	17
3.2.4 Yaya-araç ayırımı açısından yayalaştırma biçimleri.....	18
3.2.4.1 Tamamen yayalaştırma	18
3.2.4.2 Kısmen yayalaştırma.....	18
3.2.4.3 Araç ve yayanın birlikte olduğu yayalaştırma	19
3.3 Yayalaştırma Uygulamalarına Dünyadan ve Türkiye’den Örnekler.....	20
3.3.1 Kopenhag kenti yayalaştırma projesi	20
3.3.2 Kadıköy tarihi çarşı canlandırma projesi	22
3.3.3 Talimhane kentsel tasarım projesi.....	24
4. BİNA-KENTSEL MEKAN ARAYÜZ ÖZELLİKLERİNİN KENTSEL YAYA MEKANLARINA ETKİSİ	27
4.1 Bina-Kentsel Mekan İlişkisinde Arayüz	27
4.2 Bina-Kentsel Mekan Arayüz Özellikleri.....	29
4.2.1 Arayüzdeki kullanım özelliklerinin kentsel yaya mekanlarına etkisi	31
4.2.1.1 Yaya mekanında kullanımların işlevselliğinin sağlanması	31
4.2.1.2 Yaya mekanında kullanımların çeşitliliğinin sağlanması	33
4.2.1.3 Yaya mekanında kullanımların sürekliliğinin sağlanması	35

4.2.2 Arayüzdeki biçimsel özelliklerin kentsel yaya mekanlarına etkisi	38
4.2.2.1 Yaya mekanında görsel kalite ve karakterin sağlanması	39
4.2.2.2 Yaya mekanında görsel çeşitliliğin ve hareketin sağlanması	40
4.2.2.3 Yaya mekanında kapalılığın ve ölçeğin sağlanması	43
4.2.2.4 Yaya mekanında şeffaflık ve görülebilirliğin sağlanması	48
5. BİNA-KENTSEL MEKAN ARAYÜZ ÖZELLİKLERİNİN KENTSEL YAYA MEKANLARINA ETKİSİNİN ÖRNEKLERLE İNCELENMESİ	53
5.1 Ortaköy Meydanı ve Çevresi Yaya Bölgesi	53
5.1.1 Ortaköy Mecidiye Köprüsü Sokak'ta arayüz özelliklerinin etkisi	56
5.1.1.1 Arayüzdeki kullanım özelliklerinin etkisi	56
5.1.1.2 Arayüzdeki biçimsel özelliklerin etkisi	58
5.2 Kumkapı Yaya Bölgesi	60
5.2.1 Kumkapı Çap Arız Sokak'ta arayüz özelliklerinin etkisi	63
5.2.1.1 Arayüzdeki kullanım özelliklerinin etkisi	63
5.2.1.2 Arayüzdeki biçimsel özelliklerin etkisi	65
6. SONUÇ	67
KAYNAKLAR	71
ÖZGEÇMİŞ	75

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 4.1 : Bina-kentsel mekan arayüz özelliklerinin yaya mekanlarına etkisi. 30

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1.1	: Günümüz kentinde aracın yayaya üstünlüğü ve yayanın yalnızlığı (Appleyard ve diğ., 1981)	1
Şekil 3.1	: Yanlış planlanan yayalaştırmanın, kent trafiğine olumsuz etkisi (Gruen, 1973)	11
Şekil 3.2	: (a) Avcılar Marmara Caddesi ve (b) Nuruosmaniye Caddesi'nin tamamen yayalaştırılması	18
Şekil 3.3	: Sultanahmet'te bir sokağın kısmen yayalaştırılması	19
Şekil 3.4	: (a) Beyoğlu Talimhane'de ve (b) Kadıköy Neşet Ömer Sokak'ta araç ve yayanın birlikte olduğu yayalaştırma	19
Şekil 3.5	: Kopenhag'ın ana alışveriş caddesi olan Strøget'in yayalaştırma öncesi ve sonrası görünümü (Gehl ve Gemzøe, 2001)	20
Şekil 3.6	: Kopenhag'da yayalaştırılan alanlarda açık hava kafeleri ve oturma gruplarıyla durağan yaya aktivitelerine imkan verilmesi (Gehl ve Gemzøe, 2001)	21
Şekil 3.7	: Kadıköy Tarihi Çarşı'da ticari hareketliliği sağlayan dükkanlar	23
Şekil 3.8	: Kadıköy Çarşı'da yayalaştırma ile birlikte oluşan açık hava kafeleri	23
Şekil 3.9	: Talimhane'de yayalaştırılan zemine taşan açık hava kafeleri oluşması ..	25
Şekil 3.10	: Talimhane Kentsel Tasarım Projesi'nde ele alınan bina cepheleri (İBB Projeler Daire Başkanlığı, Kentsel Tasarım Müdürlüğü, 2004) ...	25
Şekil 3.11	: Talimhane projesi kapsamında yapılan cephe rehabilitasyon çalışması (İBB Projeler Daire Başkanlığı, Kentsel Tasarım Müdürlüğü, 2004) ...	25
Şekil 4.1	: Bina kentsel mekan arayüzünün yatayda (a) ve düşeyde (b) sürekliliği sağlaması (Curran, 1983)	27
Şekil 4.2	: Mekandan geçenleri izleme ve sosyalleşme imkanı sunan kafeler, Strøget (Gehl ve Gemzøe, 2001)	32
Şekil 4.3	: Arayüzdeki kullanım çeşitliliğinin yaya mekanındaki yaşamı canlandırması	33
Şekil 4.4	: Arayüzdeki kullanım çeşitliliğinin kullanıcı çeşitliliğini de sağlaması, Sofyalı Sokak	34
Şekil 4.5	: Tek çeşit kullanıma sahip mekanların, gece (a) ve gündüz (b) kullanım farkına sebep olması, Nevizade	35
Şekil 4.6	: Zemindeki kullanımların yatayda yaya mekanına, düşeyde ise üst katlara kadar taşınması, Nevizade	36
Şekil 4.7	: Zemin katta dış mekana taşan, yayalara yönelik kullanımların bulunması (Velioğlu, 1990)	37
Şekil 4.8	: Zemin katta yaya mekanına taşan kafelerin, mekandan geçen insanları izleme imkanı vermesi (Bentley ve diğ., 1993)	38
Şekil 4.9	: Arayüzdeki biçimsel özelliklerin yaya mekanına görsel kalite ve farklı bir karakter kazandırması, Shambles Meydanı	39
Şekil 4.10	: Arayüzdeki çeşitliliğin yaya mekanı görünümünde yarattığı farklılık (Bentley ve diğ., 1993)	40

Şekil 4.11 : Arayüzdeki yüzeysel ve kütsel biçimlenişin yaya mekanında çeşitliliği sağlaması, Havana	41
Şekil 4.12 : Arayüzdeki kütsel hareketlerin yaya mekanında hareketliliği sağlaması, Shambles.....	42
Şekil 4.13 : Arayüzdeki ılık-gölge etkileriyle hareketlilik sağlayan cephelerin (A), düz cephelere (B) göre daha kaliteli yaya mekanları oluşturmaları (Jacobs, 1993).....	43
Şekil 4.14 : Bina yüksekliği ile mekan genişliğinin oransal ilişkilerinin sırasıyla (a)=1:1, (b)=1:1,5 ve (c)=1:2 olduğunda mekansal kapalılığa etkisi (Curran, 1983)	45
Şekil 4.15 : Bina kütselinin zemin katta geri çekilmesiyle yayanın mekandaki dolaşım alanının artması ve mekansal kapalılığın sağlanması (Schumacher, 1978)	45
Şekil 4.16 : Arayüzdeki geçiş elemanları ile bina ölçeğinin insan ölçeğine yaklaştırılması, Ortaköy	46
Şekil 4.17 : (a) Fransız Sokağı ve (b) Sultanahmet'teki yaya mekanlarında arayüze eklenen elemanların mekanın görsel algı ve ölçeğine etkisi	47
Şekil 4.18 : Çok katlı binalarda belirli bir yükseklikten sonra yaya mekanı ile ilişkinin kesilmesi (Gehl, 1987)	48
Şekil 4.19 : Arayüzde sağlanan şeffaflığın, yayanın bina içindeki kullanımlarla ilgili bilgi edinmesini sağlaması (Velioğlu, 1990)	49
Şekil 4.20 : Zemin katta kentel dış mekana açılan iç mekan, Paris	50
Şekil 4.21 : Açıklıkların iç ve dış mekan arasındaki akışı sağlaması, Nevizade	51
Şekil 5.1 : Ortaköy Yaya Bölgesi'nde Mecidiye Köprüsü Sokak	54
Şekil 5.2 : Mecidiye Köprüsü Sokak'ta arayüzdeki biçim ve kullanım ilişkisi.....	54
Şekil 5.3 : Ortaköy Mecidiye Köprüsü Sokak silüetleri	55
Şekil 5.4 : Ortaköy Mecidiye Köprüsü Sokak	56
Şekil 5.5 : Mecidiye Köprüsü Sokak'ta arayüzdeki kullanımların niteliği ve dağılımı.....	57
Şekil 5.6 : Mecidiye Köprüsü Sokak'ta arayüzdeki kullanımların çeşitliliği	57
Şekil 5.7 : Mecidiye Köprüsü Sokak'ta arayüzdeki kullanımların süresi.....	57
Şekil 5.8 : Mecidiye Köprüsü Sokak'ta arayüzdeki yüzey ve kütle biçimlenişi	59
Şekil 5.9 : Mecidiye Köprüsü Sokak'ta arayüzdeki şeffaflık ve görülebilirlik	59
Şekil 5.10 : Kumkapı Yaya Bölgesi'nin gece (a) ve gündüz (b) görünümü.....	60
Şekil 5.11 : Kumkapı Yaya Bölgesi'nde Çap Ariz Sokak	61
Şekil 5.12 : Çap Ariz Sokak'ta arayüzdeki biçim ve kullanım ilişkisi	61
Şekil 5.13 : Kumkapı Çap Ariz Sokak silüetleri.....	62
Şekil 5.14 : Çap Ariz Sokak'ta arayüzdeki kullanımların niteliği ve dağılımı.....	64
Şekil 5.15 : Çap Ariz Sokak'ta arayüzdeki kullanımların çeşitliliği	64
Şekil 5.16 : Çap Ariz Sokak'ta arayüzdeki kullanımların süresi.....	64
Şekil 5.17 : Çap Ariz Sokak'ta arayüzdeki yüzey ve kütle biçimlenişi.....	66
Şekil 5.18 : Çap Ariz Sokak'ta arayüzdeki şeffaflık ve görülebilirlik.....	66

BİNA-KENTSEL MEKAN ARAYÜZ ÖZELLİKLERİNİN KENTSEL YAYA MEKANLARINA ETKİSİ

ÖZET

Modern yaşamın gereklerine göre şekillenen günümüz kentinde giderek önemini ve önceliğini yitirmeye başlayan “kentsel dış mekanlar”ı ve “yaya”yı yeniden kent yaşamına kazandırmaya yönelik bir çözüm olarak geliştirilen “yayalaştırma”, pek çok kentte yaygın olarak kullanılan bir kentsel tasarım yöntemidir. Ulaşımdan kent planlamaya, peyzaj mimarlığından mimarlığa kadar pek çok farklı disiplinin farklı ölçülerde katkıda bulunduğu yayalaştırma çalışmalarının sonuçları çoğu zaman öngörüldüğü gibi olamayabilmektedir. Gerek tasarım ve uygulama aşamasında bazı temel unsurların hesaba katılmaması, gerekse kullanıma ve kullanıcıya yönelik düzenlemelerin eksikliği ya da yetersizliği, yayalaştırılmış alanların insanların ilgisini çekmekte yetersiz kalmasına sebep olarak, kullanımını ve başarısını olumsuz yönde etkilemektedir.

Yayalaştırma uygulamalarındaki bu problemlerden hareketle, bu çalışmada, “yayalara ayrılmış kent mekanlarında mimari unsurların rolü”ne dikkat çekmek istenmiştir. Bu amaçla öncelikle binanın kentsel mekanla etkileşim yüzeyini oluşturan “arayüz” kavramı irdelenmiş, arayüz özelliklerinin, sınırladığı kentsel yaya mekanlarının kullanımına ve kalitesine etkisi tespit edilmeye çalışılmıştır. Çalışma kapsamında yapılan bu tespitlerin, kentsel yaya mekanlarına yönelik yapılmış veya ileride yapılacak olan çalışmalara bir rehber oluşturması amaçlanmıştır.

Tez çalışması altı bölümden oluşmaktadır.

1. Bölümde, problemin tanımı yapılmış, çalışmanın amacı ve kapsamı belirtilmiştir.
2. Bölümde, kentsel mekan kavramının tanımı yapılmış, alt başlıklarıyla incelenmiş, kentsel mekanların önemli parçası olan kentsel dış mekanlar üzerinde durulmuştur.
3. Bölümde, kentsel mekanların günümüzdeki sorunlarına çözüm olarak oluşturulan yayalaştırılmış mekanlar incelenmiştir. Öncelikle yaya ve yaya mekanı kavramları çeşitli özellikleriyle tanımlanmış, tarihsel süreç içinde gelişimi anlatılmış, daha sonra yayalaştırma konusu ele alınarak, yayalaştırmanın önemi, gelişimi, amaç ve faydaları belirtilmiş, dünyada ve Türkiye’de yapılan yayalaştırma uygulamaları incelenmiştir.
4. Bölümde, bina-kentsel mekan ilişkisinde önemli bir arakesit unsuru olan “arayüz” kavramı tanımlanarak, arayüzün bina ile kentsel yaya mekanı ilişkisinde etkili olan unsurları, biçim ve kullanım özellikleri olmak üzere iki ana başlıkta toplanmış ve bu unsurların kentsel yaya mekanlarının kullanımına ve kalitesine etkisi irdelenmiştir.
5. Bölümde, İstanbul’daki yayalaştırma uygulamalarından iki örnek seçilerek, bir önceki bölümde edinilen bilgiler ışığında bu alanlara yönelik analizler yapılmış ve değerlendirmelerde bulunulmuştur.
6. Bölümde, çalışmanın sonuç değerlendirilmesi yapılarak, çalışmada edinilen bulgulara ve saptamalara yönelik yorumlarda bulunulmuştur.

THE EFFECT OF BUILDING-URBAN SPACE INTERFACE FEATURES ON URBAN PEDESTRIAN SPACES

SUMMARY

As a solution to regain the “urban outdoor spaces” and the “pedestrian” that are gradually losing their precedence and significance in today’s city which is shaped according to the consequences of modern life, “pedestrianization” is an urban design method commonly used in many cities. However, the pedestrianization studies contributed by varied fields ranging from transport planning to urban planning, landscape architecture to architecture in varied different levels, may not result as they are often projected. Whether because of some main factors that are not considered at the design stage or the application stage, or the lack or inefficiency of arrangements for the uses and users, the pedestrian districts sometimes fail to attract people’s attention which affects their use and success negatively.

Moving from these problems in pedestrianization applications, this study aims to point to “the role of architectural features in urban spaces allocated to pedestrians”. Setting out with this goal, firstly the concept of “interface” forming the interaction surface of building with pedestrian space is examined, then the effect of interface features in this interface on the use and quality of the urban pedestrian spaces is tried to be determined. Consequently, it is intended that these determinations form a guide to the studies regarding urban pedestrian spaces that are already made or will be made in the future.

The thesis consists of six chapters.

Chapter 1 makes the definition of the problem to be discussed and indicates the aim of the study.

Chapter 2 makes the conceptual explanations about the urban space with its subtitles and emphasizes the significance and the necessity of urban outdoor spaces.

Chapter 3 examines the pedestrian districts in two main titles; the pedestrian space and the pedestrianization. First, the pedestrian concept and the pedestrian space is defined with its various features and its evolution in time. Then the pedestrianization is discussed by indicating their evolution, main goals and objectives. Finally, three pedestrianization examples made in and out of Turkey are examined.

Chapter 4, comprising the main research subject of the study, defines the concept of “interface” which is an important intersection element in building-pedestrian space relationship, examines it in two titles as form and use features and investigates the effect of these features to the use and quality of urban pedestrian spaces.

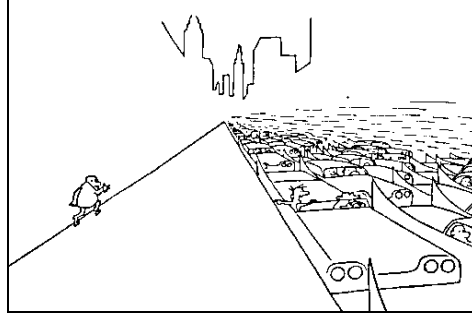
Chapter 5 analyzes and evaluates two different pedestrian districts in İstanbul according to the information gathered in the previous chapter.

Chapter 6 concludes the study by the evaluation of the results gathered at the end of this research and makes some suggestions for future pedestrianization projects.

1. GİRİŞ

1.1 Problemin Tanımı ve Araştırmanın Amacı

Modern yaşamın kent ve kent mekanları üzerindeki etkisine açıkça şahit olduğumuz günümüz dünyasında, yaşam biçimlerindeki değişiklikler (özel hayata eğilim, bina içlerine kapanma, arabalara bağımlılığın artması vb.), insanları “izole edilmiş bireyler”e dönüştürerek kentsel çevreyle etkileşimlerinin azalmasına, çevreyle yeterince bütünleşememelerine ve dolayısıyla toplumdaki kamusal yaşamın ve kamusal kültürün zayıflamasına neden olmaktadır. Kentteki kamusal yaşamın azalması, başta kent meydanları ve sokakları olmak üzere insanların özgürce kullanabildikleri yaya mekanlarına yansımakta ve kentsel yaşamın bu mekanlarda giderek önemini ve varlığını yitirmesine sebep olmaktadır.



Şekil 1.1 : Günümüz kentinde aracın yayaya üstünlüğü ve yayanın yalnızlığı.

Kentsel mekanların önemli bileşenlerinden olan bu yaya mekanlarının hem insan-çevre etkileşimi hem de toplum hayatı için yadsınamaz bir önemi vardır. Ancak günümüz modern hayatında, yaya mekanlarının kamusal mekan olarak potansiyeli göz ardı edilmiş, sadece içinden geçip gidilen yerler haline gelmiş ve kent yaşamındaki sosyal ve kamusal rolü giderek zayıflamıştır. Bunun yanı sıra, insanları özel ortamlarından kamusal ortama geçmeye teşvik eden kamusal aktivitelerin bu yaya mekanlarındaki eksikliği ya da yetersizliği, kullanıcı ilgisini ve yoğunluğunu azaltmış, dolayısıyla yaya alanlarının canlılığını ve kullanımını olumsuz yönde etkilemiştir.

Yaya mekanlarının yanı sıra günümüzde bu mekanları çevreleyen binalar da çağdaş yaşamın bir yansıması olarak mekandaki yaşamdan daha izole ve bağımsız hale gelmişlerdir. Bütüncül bir yaya mekanı oluşturmaktan ziyade, günümüzde pek çok bina tekil olarak işlevlendirilmekte ve cephelerini oluşturdukları yaya alanlarının görsel ve estetik karakterine olumlu bir katkıda bulunamamaktadır.

Bina ile yaya mekanı arasındaki işlevsel, fiziksel ve görsel ilişkinin eksikliği ve binaların içinde, yaya mekanıyla paylaşabilecekleri ve yaya mekanının yaşaması için gerekli olan kamusal kullanımların yokluğu da insanların birbirleriyle etkileşim ve sosyalleşme olanaklarını azaltmıştır. Ayrıca binalarda, yayaya yönelik ve yaya hareketini destekleyen düzenlemelerin yetersizliği ya da eksikliği de yayaları mekandan daha çok uzaklaştırarak, yaya mekanındaki kamusal hayatı zayıflatmıştır.

Bu problemler göz önünde bulundurularak, yayayı ve yaya mekanlarını yeniden kente kazandırmak ve kent yaşamının ayrılmaz bir parçası haline getirmek için birçok yaya mekanı yeniden ele alınmış veya potansiyel alanlar yayalaştırılmıştır. Bu uygulamalarla sadece yaya mekanının çevresinin görsel ve fiziksel kalitesini arttırmak ve yeniden canlanmasını sağlamak amaçlanmamış, kentli için yeni ve nitelikli kentsel mekanların oluşması ve bu alanlardaki sosyal ve ekonomik canlılığın artırılması da hedeflenmiştir.

Gerçekleştirilen yayalaştırma uygulamalarının pek çoğu olumlu sonuçlanırken bir kısmı ise öngörüldüğü gibi başarılı olamamıştır. Bunun sebebi tasarım ve uygulama sürecinde ulaşma, mimariye veya peyzaja yönelik bazı temel unsurların ve gerekliliklerin dikkate alınmamış olmasıdır.

Çalışma kapsamında yapılan kaynak araştırmasında, mimarlık, kent planlama, peyzaj mimarlığı gibi farklı disiplinlerin yaya mekanlarının tasarımında ve başarısında etkili olduğu görülmüştür. Literatürdeki yayalaştırma ve yaya alanlarına yönelik yapılan çalışmalara bakıldığında ise bu konuların çoğunlukla kent planlama ve kent peyzajı açısından değerlendirildiği görülmüştür. Kemal Ahmet Aru, “Yayalar ve Taşıtlar” (1965) adlı kitabında, bir ulaşım sistemi olarak yaya taşıt ayrımı üzerinde durmuş ve yaya bölgelerine yönelik farklı uygulamaları incelemiştir. Tezer (1990), Özkal (1990) ve Karabay (1993)’ın çalışmalarında, yaya-taşıt ayrımı ile yaya yollarının ulaşım açısından değerlendirilmesi, yayalaştırmanın temel ilkeleri ve kentlileşmedeki rolü ele alınmıştır.

Kavi (2003) ve Döllük (2005)'ün çalışmalarında ise yaya mekanlarının peyzaj kalitesi açısından değerlendirmesi yapılmış, kent peyzajına etkisi incelenmiştir.

Yaya alanlarına yönelik olarak bu alanda mimari açıdan bir değerlendirmenin eksikliğini göz önünde bulundurarak bu çalışma, genel olarak “yayalara ayrılmış kent mekanlarında mimari unsurların etkisi”ni incelemektedir. Bu amaçla öncelikle binanın yaya mekanıyla etkileşim yüzeyini oluşturan “arayüz” kavramı irdelenmiş, bu arayüzdeki biçim ve kullanım özelliklerinin, kentsel yaya mekanlarının kullanımında ve kalitesinde ne ölçüde etkili olduğu belirlenmeye çalışılmış ve iki farklı yayalaştırma uygulaması üzerinde yapılan alan çalışması ile de birtakım sonuçlara ulaşılmıştır. Bu çalışma kapsamında elde edilen sonuçların, daha önce yapılmış olan yayalaştırma çalışmalarının eksikliklerinin tespitinde ya da ileride yapılacak olan yayalaştırma çalışmalarına bir rehber kaynak olarak kullanılması amaçlanmıştır.

2. KENTSEL MEKAN VE KENTSEL DIŞ MEKAN KAVRAMI

2.1 Kentsel Mekan

Kentsel mekan kavramını anlayabilmek için öncelikle “kent”in tanımını yapmak gerekir. Kent; sürekli toplumsal gelişme içinde bulunan ve toplumun, yerleşme, barınma, çalışma, gidiş-geliş, dinlenme ve eğlenme gereksinimlerinin karşılandığı yerleşme birimidir (Keleş, 1998). Kentler, içlerindeki sosyal, kültürel ve ekonomik yaşamı yansıtan kentsel mekanlarının niteliğiyle değerlendirilmektedir. Hatta artık günümüzde iyi bir kent, kentliye canlı, çeşitli ve zengin bir kentsel mekan yaşantısı sunan kent olarak tanımlanmaktadır (Velioğlu, 1990).

Kentsel mekanlar ise, dış mekanlar içinde kentin büyük ölçüde binalarla tanımlanan fakat binaların dışında kalan bölümleri olup, kentlerdeki toplu yaşam sonucu ortak ya da kişisel gereksinmelerin karşılandığı mekanlar olarak tanımlanmaktadır (Yıldız, 1996). Baykal (1996), kentsel mekanı, genellikle insanın yaşamıyla ilgili dört ana işlevin; barınma, çalışma, ulaşım, eğlence-dinlenme eylemlerinin geçtiği mekanlar bütünü olarak tanımlar.

Kentsel mekanlar insanların fiziksel ihtiyaçları yanında sosyal ve psikolojik ihtiyaçlarını da karşılayabildikleri yerlerdir. Kentlilere sosyal etkileşim için ortam sunan kentsel mekanlar, kentlilere yönelik çeşitli etkinliklerine ortam oluşturarak kentteki toplumsal yaşama katkı sağlar (Kavi, 2003).

Kentsel mekanların, insanların toplumsal yaşamı üzerindeki etkileri oldukça önemlidir. Kentsel mekanlar, toplumsal ve kamusal kullanımlarıyla, insanları bir araya getirir, birbirleriyle iletişim ve etkileşim kurmalarını ve sosyalleşmelerini sağlar. Sokaklar, meydanlar, parklar, açık alanlar gibi kentsel mekanlar, kentin toplanacağı, birbirleriyle karşılaşacağı, etkileşim içine girebileceği, bireysel ve birlikte kendilerini ifade edecekleri toplumsal ve davranışsal uzlaşma alanlarıdır (Erdönmez ve Akı, 2005).

2.1.1 Kentsel mekan çeşitleri

Kentsel mekan içinde kentlinin kullanımına açık mekanlar; “özel mekanlar” ve “kamusal mekanlar” olarak iki grupta toplanabilir.

Özel Mekanlar; yapıların içinde yer alan, özel kişilerin mülkiyetinde ve denetiminde olan, yalnızca belirli kişilerin kullanabileceği, özel yaşamın sürdüğü ve çoğunlukla dışarıyla görsel bağlantısı sınırlı olan mekanlardır. Bu mekanlar genelde kullanıcısı tarafından ve onun isteklerine göre belli oranda biçimlendirilerek karakter kazanır ve yine kullanıcısının denetimi altında bulunurlar

Kamusal Mekanlar; insanların hem bireysel hem de toplumsal ihtiyaçlarına cevap veren, kent insanının ortak kullandığı, her yaşta insanın kullanımına açık mekanlardır. Özünde toplum için planlanan, düzenlenen, toplumun yararlandığı ve toplu yaşamın etkinliklerinin sürdüğü, kamuya ait mekanlardır. Caddeler, sokaklar, meydanlar, yaya yolları, yeşil alanlar kamusal mekanlara örnek olarak gösterilebilir (Çubuk, 1978).

Özel ve kamusal mekanlar arasında geçişi sağlayan, ne tam olarak özel ne de tam olarak kamusal olan mekanlar vardır. Bunlar “yarı özel mekanlar” ve “yarı kamusal mekanlar” olarak tanımlanır.

Yarı Özel Mekanlar; çevresinde yaşayan kişiler tarafından ortaklaşa olarak kullanılan, fiziksel toplumsal mekanlardır. Kişi mülkiyetinde olup, ancak kişinin istediği gibi kullanamayacağı, toplumsal bir denetimin söz konusu olduğu mekanlardır (Kavi, 2003). Yarı özel mekanlar, bina ile kentsel mekan arasında bir geçiş, bir hazırlık mekanı olduğu gibi, aynı zamanda binanın kentle olan ilişkisini kuran mekanlardır. Yarı özel mekanlara, bahçeli konutlarda ön bahçe, ya da apartmanlardaki balkonlar örnek olarak gösterilebilir.

Yarı Kamusal Mekanlar ise, kullanıcılarına ortak işlevler sunan, mülkiyetleri bir grup kentliye ait olabildiği gibi, kamu yönetiminin elinde de bulunabilen, sosyal ilişkilerin çeşitlendiği konut dışı kullanım mekanlarıdır (Hatipoğlu, 1994). Avlular, ortak bahçeler, otopark, merdiven ve koridorlar, yarı kamusal mekanlara örnek olarak gösterilebilir.

2.1.2 Kentsel mekan elemanları

Kentsel mekanın iki temel elemanı, kentlere işlerlik kazandıran ve kentsel yaşamın odak noktaları olan “sokak” ve “meydan”dır. Sokaklar ve meydanlar, kentin fiziksel ve mekansal kalitesini sağladığı gibi, devirler boyunca kentlerin sosyal hayatında en önemli unsurlar olmuştur (Aru, 1965).

Kentsel mekanda, sokaklar yolları, iletişim ağlarını ve hareket kanallarını temsil ederken, meydanlar merkezi, düğüm noktaları ve toplanma mekanlarını temsil eder. Bu bağlamda hareketli ve bağlayıcı mekan niteliğindeki sokaklarda süreklilik duygusu hakimken, toplayıcı ve kaynaştırıcı özelliğe sahip statik mekan niteliğindeki meydanlarda kapalılık duygusu hakimdir.

Kavramsal olarak baktığımızda ise meydanlar, mimari elemanlarla sınırları belirlenmiş, mekansal kapalılığa sahip ve belirli toplumsal işlevlere ortam sağlayan kentsel odak noktaları olarak tanımlanabilir (Pardorokes, 1992). Sokaklar ise, kentlerdeki ulaşım ve dolaşım ağını oluşturan, aynı zamanda kentlileri biraraya getiren sosyal mekanlar olduklarından, kentteki en yalın iletişim ortamlarıdır.

2.1.2.1 Kentsel mekan elemanı olarak sokak

Kentsel dokuyu oluşturan temel unsurlardan olan sokaklar, binalar tarafından sınırlanmış, yaya ve araç dolaşımı ya da başka aktiviteler için kullanılan, kısmen dar, çizgisel mekanlardır (Rapoport, 1991). Kenti farkedilir kılan ve kent karakterini tanımlamada önemli unsurlar olan sokaklar, kentin mimari ve estetik karakterini yansıtarak, kent imajının oluşmasında etkin rol oynar. Ayrıca insanın algısına farklılık katarak, kentsel çevrenin anlamlandırılmasına, okunabilirliğinin sağlanmasına, dolayısıyla kent kimliğinin belirlenmesine yardımcı olur (Şener ve Erem, 2003).

Kentin hareket ve ulaşım aksları olmasının yanında sokaklar, kentsel yaşamın ortaya çıktığı, sosyal olayları içinde barındıran kamusal mekanlardır (Çetintürk, 2002). Kentteki sosyal yaşam için önemli ve gerekli unsurlar olan sokaklar, kentliler arasındaki sosyal ve kültürel etkileşimi destekleyerek de toplum olma hissinin oluşmasına yardımcı olur. Bu bağlamda Jacobs (1993), sokakların insan aktiviteleri için gerekli potansiyel kullanımları barındırarak iletişim ve sosyalleşme olanakları sağladığını ve toplumsal yaşamı canlandırdığını belirtir. Sosyalleştirme rolünün yanı sıra sokaklar, ticari alışverişlerin de mekanı olduklarından, kent ekonomisine de önemli bir katkıda bulunmaktadır.

2.2 Kentsel Dış Mekan

Kentsel mekan kavramının yanında tanımlanması gereken diğer bir kavram da “kentsel dış mekan”dır. Kentsel dış mekanlar, kentsel mekan bütünü içinde yapıların dışında kalan alanlardır. Bu alanlar, kentlinin yoğun olarak kullandığı ve kentsel eylemlerde bulunduğu yapılaşmamış mekanlar, doluluk ya da boşluklar olarak tanımlanabilirler.

Bu anlamda kentlilerin iletişim aracı olan sokaklar, caddeler ve meydanların kentsel dış mekanı oluşturduğu söylenebilir. Kavi (2003), kentsel dış mekanları, dört farklı gruba ayırmaktadır. Bunlar; düzenlenmiş yaya alanları (parklar, dinlenme-eğlenme ve spor alanları vb.), alışveriş alanları (çarşı, alışveriş sokağı, pazar yerleri vb.), geçiş alanları (sokaklar, yollar, ulaşım alanları, kaldırımlar) ve bölgelerden (meydanlar) oluşmaktadır.

Kentsel dış mekanların kamusal yaşantıdaki önemi yadsınamaz bir gerçektir; özellikle de bir iletişim aracı olarak kentsel dış mekanlar etkin bir role sahiptir. (Çubuk, 1978). Sosyal iletişimin en kolay biçimde gerçekleşebileceği yerler olan kentsel dış mekanlar, insanların diğer birey ve kitlelerle iletişim ve etkileşim içinde bulunabilmelerine olanak sağlar. Ayrıca insan-çevre etkileşimindeki rolünün yanı sıra, bu mekanların insanın çevre algısı üzerinde de etkin bir rolü vardır.

Kentsel dış mekan yaşantısının en önemli ögesi, insan ve onun aktiviteleridir. Velioğlu (1990), insanın, yapısı gereği toplumsallaşmak ve çevresi ile bütünleşmek zorunda olduğunu vurgulayarak, insan için, sosyo-kültürel yaşantısını sürdürdüğü kentsel dış mekanların ve bu mekanlardaki yaşantı ve aktivitelerin hayati önemi olduğunu belirtir. Hatipoğlu (1994) da kentsel dış mekanların ve içerdiği yaşantının, insanın çevresiyle bütünleşmesindeki rolüne dikkat çeker ve insanın sosyal yaşantısının önemli ve büyük bir bölümünü sürdürdüğü kentsel dış mekanların, kişiye diğerleriyle bir arada olma ve toplumsallaşma şansı verdiğini belirtir.

3. KENTSEL YAYA MEKANLARI

3.1 Yaya ve Yaya Mekanı

Yayan hareket eden insanı tanımlayan yaya kavramı, en temel ulaşım birimidir. Kentte, kamusal bir mekanda yaya olarak var olmak, çevreyle ve insanlarla fiziksel ya da sosyal ilişki kurmak için önemli bir olanaktır. Gehl (1987), yaya olmanın, kentsel çevreyle ve toplumla yakından kaynaşabilmeyi sağladığını belirtir. Rapoport (1991) ise yayaların, düşük hızda hareket etmeleri sayesinde, çevredeki biçim ve işlevlere yönelik pek çok farklılığı algılayabildiklerini ve bu şekilde kentteki mekanların ve etkinliklerin daha bir farkında olabildiklerini belirtmektedir.

Keleş (1998), “yaya”yı, “kent içinde belli uzaklıklara yürüyerek ulaşan kimse” olarak tanımlar. Yayanın kentsel mekanlardaki temel eylemi olan “yürümek”, kentsel çevreyi daha iyi idrak edebilmeyi, onunla ilgili daha detaylı bilgiye sahip olabilmeyi ve yayanın çevresi ile bütünleşebilmesini sağlar. Ayrıca yürüyerek kentteki yapılaşmış çevrenin detayları algılanabileceğinden, kentsel çevrenin kalitesi ayırt edilebilir ve değerlendirilebilir. Yıldız (1996) da yürümenin algısal ve sosyal yönünü vurgulayarak, insanlara çevreyi çok yönlü ve güçlü olarak algılama şansı vermesi, insanların birbirleri ile karşılaşma ve iletişim kurma olanağını arttırması nedeniyle kentin kullanılmasında ve yaşanmasında son derece etkili olduğunu belirtir. Bu anlamda kent mekanlarında yayanın varlığının ve yaya yoğunluğunun, kentin yaşayıp yaşamadığının bir göstergesi olduğu söylenebilir (Robertson, 1994).

Yayalara ayrılmış ya da yayaların öncelikli olduğu kentsel mekanlar olan yaya mekanları da, yaya akışının ve hareketinin bir yerden başka bir yere aktarılmasını sağlayan mekanlardır. Otaner (2003), yaya mekanlarını yayalara yönelik birtakım düzenlemelerin, donatı ve kullanımların olduğu, çeşitli yaşamsal faaliyetlerle zenginleştirilmiş toplumsal yaşam çevreleri olarak tanımlar. Bu anlamda yaya mekanları aynı zamanda, çeşitli yaya aktivitelerini barındırarak ve kamusal aktiviteler sunarak, insanların birtakım fiziksel ve sosyal gereksinimlerini karşılayabildikleri, kenti yaşatan ve kent hayatını canlandıran mekanlardır.

Kamusal alanların temel elemanlarından biri olan yaya mekanları, ayrıca bir bireyin toplumla ve fiziksel çevreyle en yakın ve en yoğun ilişkisini kurabildiği sosyal ortamlardır. Yaya mekanlarının pek çok toplumsal aktiviteye olanak sağlayarak, karşılaşma, buluşma ve toplanma yerleri olarak hizmet ederler. Bu şekilde çevrede sosyal canlılık yaratırken, bir yandan da yaya yoğunluğunu arttırarak, kentlerdeki ticari aktivitenin gelişmesine yardımcı olurlar.

3.1.1 Yaya mekanlarının tarihsel gelişimi

Eski çağlarda, insanların bir araya geldikleri, çeşitli sosyal, kültürel, ticari aktivitelerini gerçekleştirdikleri, kentlerin en canlı yerleri sokaklar ve meydanlardır. Bu toplanma alanlarına “agora” ve “forum” denilmiştir (Arı, 1965). Ortaçağ ulaşım sisteminde de yaya trafiği hakimdir. Pitoresk kent mekanlarında, sokaklar ve meydanlar insan ölçeğine göre planlanmıştır. Rönesans ve Barok dönemlerinde ise formal düzende yayaların güvenliği ve rahatı tam olarak sağlanmıştır.

18. yüzyıl başlarında geometrik ve dekoratif planlar içinde yine yaya trafiği ön planda olmuştur. Bu dönemde Fransa’da yayalar için yapılan üstü kapalı geçiş yolları daha sonra tüm Avrupa’da yaygınlaşmıştır. Yayaları trafikten ayırmak ve onları olumsuz hava koşullarından korumak amacıyla kemerlerden oluşan üstü kapalı galeriler yapılmış ve bunların altında kurulan alışveriş merkezleri de halkın birbiriyle iletişim kurabilmesini sağlamıştır.

19. yüzyılın ilk yarısında ise, yollar geleneksel karakterini giderek kaybetmeye başlamıştır. Endüstrinin hızla gelişmesiyle, kent yollarında giderek araçlar hakim olmaya başlamış ve ulaşım, giderek büyük kentlerde sorun haline gelmeye başlamıştır. Önceden yayalar kentlerde rahat ve güven içinde dolaşabiliyorken, 19. yüzyılda ulaşımında kaldırım ve yol olmak üzere ayrı bir şebeke oluşturulmuştur.

20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ise yayalar, hızla artan motorlaşma endeksiyle kentlerde kendilerine yer bulamamaya başlamışlardır. Sayıları giderek artan motorlu taşıtlar, yaya yollarını, kaldırımları, meydanları ve parkları taşıt ulaşımı ve otopark gereksinimini karşılamak için kullanmaya başlamışlardır.

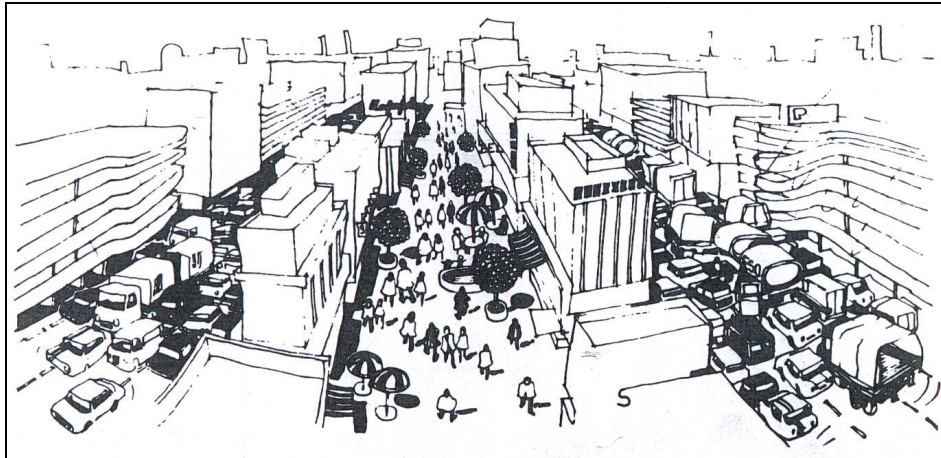
Taşıtların kentlerde, özellikle kent merkezlerinde meydana getirdikleri bu sorunların önlenmesi amacıyla, 20. yüzyıldan itibaren kentlerde taşıtlara tamamen veya kısmen kapalı yaya yolları planlanmış, ayrıca taşıtların kent merkezlerinden geçmelerini engelleyici çalışmalar yapılmaya başlanmıştır (Özkal, 1990).

20. yüzyılın özellikle ikinci yarısından itibaren Avrupa ve Amerika kentlerinde mevcut olumsuzlukları aşma arayışına girilmiş, bunun sonucu “yaya-taşıt ayrımı ve yayalaştırma”, kentsel tasarımda yeni bir kavram olarak ortaya çıkmış ve uygulamaları başlamıştır. Bu yaklaşımda araçlar kadar yayalar da göz önüne alınmaktadır. Kavramın gelişmesiyle, belirli yollarda trafik yoğunluğunun azaltılması gerektiği görülmüştür. Sonuçta, kent merkezlerinin araç trafiğinden arındırılması ve yayalaştırılması, günümüz kentlerinin ihtiyacı olmuştur (Kavi, 2003).

3.2 Yayalaştırma

Yayalaştırma, sokakları yeniden yapılandırma yöntemlerinden en etkili olanıdır. Pek çok kentin sokak çevrelerini değiştirmeye yardımcı olan yayalaştırma, temelde sokağı yayaya geri vermek ya da yaya hareketine öncelik vermeyi amaçlar. Genel bir planlama uygulaması olarak yayaları ve araçları bir dereceye kadar ayırmak, yayaya dolaşım özgürlüğü sağladığı gibi, yaya alanlarını daha insancıl ve daha güvenli kılar.

Yayalaştırma, bir kenti yürünebilir kılmak için yapılan planlama ve tasarım girişimi olarak da tanımlanabilir. Yayalaştırılmış kent mekanları, kentin, yaya yoğunluğunun veya yaya yoğunluğu oluşturacak işlevlerinin en fazla olduğu kesimlerinde, genellikle taşıt trafiğinden arındırılmış ve sadece yayalar tarafından kullanılan alanlardır (Döllük, 2005). Bu anlamda yayalaştırılacak sokak ya da caddelerin ulaşım anlamında trafiği aksatmayacak şekilde planlanması gerekir. Aksi takdirde, yayalara ayrılan sokağın taşıt yükü, çevre yollardaki trafiği olumsuz yönde etkileyebilir.



Şekil 3.1 : Yanlış planlanan yayalaştırmanın kent trafiğine olumsuz etkisi.

Yaya-taşıt ulaşımını düzenlemenin yanında yayalaştırma, giderek önemini yitiren kent merkezlerindeki açık alanlardaki ekonomik ve sosyal yaşamı canlandırarak yeniden kent yaşamında odak noktaları haline gelmesini sağlar. Bunun yanında yayalaştırma ile sağlanan iyi bir yaya dolaşım ağı, otomobile bağımlılığı azaltmakta, kentsel mekanda insan ölçeği ile ilişki kurulmasını, algısal ve çevresel kalitenin artmasını sağlamaktadır.

Yayalaştırma, pek çok kentin fiziksel ve sosyal çevresinin gelişmesini ve değişmesini sağladığı gibi, yayalaştırılan sokağın çevresinin ve sokağa cephe veren binaların görsel ve fiziksel kalitesinin artırılmasına da yardımcı olur. Sokak çevresinin yeniden tasarlanması yaya algısını zenginleştirirken, çeşitli kullanımlarla yeniden işlevlendirilmesi, sokak boyunca doyurucu bir yaya deneyimi sağlar. Sokağa kazandırılan bu yeni kamusal işlevler de, insanlar arasında sosyal etkileşim için olanaklar sağlar ve sokak içinde bir toplum hissi yaratmaya yardımcı olur.

Kent içinde, bireylerin, kenti yaşamak, anlamak ve rahatlamaları için taşıt gürültüsüz mekanlara gereksinim vardır (Karabay, 1993). Yayalaştırma, insanları vasıtaların gürültüsünden, tehlikesinden ve çevresel olumsuzluklarından uzak bir biçimde kentin sunumlarından yararlandırmayı, insanın daha sakin ve rahat bir ortam içinde yürüyerek kentte dolaşabilmesini, alışveriş yapmasını ve kentin bir sokağını veya caddesini algılamasını sağlar (Tapan, 2006).

3.2.1 Yayalaştırma uygulamalarının başlangıcı ve gelişimi

Yayalaştırma ilk olarak Avrupa’da, II. Dünya Savaşı’ndan olumsuz etkilenen kent merkezlerinin yeniden yapılanma çalışmalarının bir parçası olarak gündeme gelmiştir. 1950’lerden sonra giderek yaygınlaşan yayalaştırma çalışmaları, kentsel yenilemenin yanı sıra, tarihi kent merkezlerindeki dar sokaklarda trafik sıkışıklığının artmasından kaynaklanan çevresel problemlerin çözümü için de bir yöntem olarak benimsenmiştir. Zamanla sosyal, ticari ve kültürel donatıların da bu yaya mekanlarına eklenmesiyle, yayalaştırmanın, kent merkezlerinin sosyal ve ekonomik açıdan gelişmesini ve canlanmasını da sağladığı görülmüştür.

1970'lerde Avrupa'da yaya-araç trafiğinin ayrımı giderek daha çok benimsenmiş, pek çok kentte yoğun araç trafiğinin kısıtlandığı ya da tamamen kaldırıldığı, yaşanabilir yaya mekanları oluşturulmaya başlanmıştır. Bu uygulamalarla, insanların kentte fiziksel, sosyal ya da ekonomik pek çok ihtiyacını karşılayabileceği kentsel mekanlar oluşturulmuştur. Diğer taraftan tarihi kent merkezi ve çevresindeki ulaşım sistemi de tekrardan ele alınmış, mevcut tarihsel çekirdek korunarak, bu çekirdeğin etrafından geçen ring yolu ile transit trafik, merkezden dışarıya alınmıştır (Karabay, 1993).

Amerika'daki yayalaştırma çalışmaları ise, 1950'li yılların sonunda kent merkezlerinde yaya alanlarının kullanımına yönelik alışveriş alanlarının (pedestrian mall) oluşturulmasıyla başlamıştır. Fakat Avrupa'daki uygulamalardan farklı olarak, Amerika'daki yayalaştırma uygulamaları, kent merkezini korumak ve iyileştirmekten ziyade, ekonomik açıdan kalkındırmayı amaçlamaktadır (Robertson, 1994). Bu uygulamalarda esas hedeflenen, kent merkezinde gerileyen perakende ticaretin, kent dışında yer alan büyük alışveriş merkezleri ile ekonomik anlamda rekabet edebilmesini sağlamaktır. Dolayısıyla kent merkezindeki potansiyel alanların yenilenerek yaya alanlarına dönüştürülmesiyle, kent merkezindeki azalan yaya yoğunluğunun tekrar artması sağlanmış ve bu sayede artan ticari satışlarla da perakende ticaretin kent dışına kayması önlenmiştir (Rubenstein, 1992).

1960'lı yıllarda yayalaştırma uygulamalarının kent yenileme çalışmalarındaki başarısı fark edilmiş ve kentlerde yaya alanlarına giderek daha çok yer verilmeye başlanmıştır. 1970'li yıllarda ise, Avrupa'daki gelişmeye paralel olarak yaya alanlarına yönelik uygulamalar hızla artmış, 1980'lerde de birçok kent merkezinde yayalaştırma uygulamaları bir gelenek haline gelmiştir (Karabay, 1993).

Amerika'da büyük bir hızla yayılan ve 150'den fazla kent merkezinde gerçekleştirilen yayalaştırma uygulamalarının çoğu başarılı olmasına karşın, bir kısmı asıl amaçlarına ulaşmakta başarısız olmuş, bu uygulamalarda beklenen sosyal ve ekonomik gelişmeler sağlanamayınca bu alanlar tekrardan araç trafiğine açılmıştır.

3.2.2 Yayalaştırmanın amaçları

Yayalaştırma uygulamalarının öncelikli hedefleri, fiziksel çevrenin niteliğini arttırmak, araç ve yaya dolaşım ağını düzenlemek ve toplumdaki sosyal ve ekonomik yapıyı geliştirmek olarak sıralanabilir. zkal (1990) yayalaştırmanın amaçlarını, ulaşım ve altyapıya yönelik olarak araç trafiğinin kontrol ve idare edilmesi; çevresel kalitenin sağlanması yönelik olarak eski ya da tarihsel öneme sahip alanların korunması ve yeniden canlandırılması; sosyal çevrenin geliştirilmesine yönelik olarak da insanların çok çeşitli gereksinimlerine yanıt verecek ve aralarındaki sosyal etkileşimi güçlendirecek kullanım ve düzenlemelerin oluşturulması olarak sıralar.

Brambilla ve Longo (2003), araç trafiğinden uzak yaya bölgeleri oluşturmanın nedenlerinin öncelikle insanları yürümeye teşvik etmek, gürültü ve hava kirliliğini azaltmak, kentsel korumayı desteklemek ve görsel çevreyi geliştirmek olduğunu belirtir. Bu şekilde motorlu araçların tehlikelerinden uzak, güvenli ve çekici bir çevrenin sağlanmasıyla, insanları mekana çekerek, insanların kentteki sosyal yaşama katılımının desteklemesi ve aynı zamanda toplum kimliğini güçlendirilmesinin amaçlandığını belirtir.

Yukarıdaki açıklamalardan yola çıkarak yayalaştırma çalışmalarının amaçlarını “evresel”, “sosyal” ve “ekonomik” amaçlar olmak üzere üç ana başlıkta toplanmış, bunlara ek olarak bir de yayalaştırmanın “ulaşım”a yönelik amaçları incelenmiştir.

3.2.2.1 Yayalaştırmanın evresel amaçları

Gülersoy ve diğ. (1992), yayalaştırmanın fiziksel çevreye yönelik amaçlarını; trafiğinin olumsuz etkilerinden uzak, gürültü ve hava kirliliği olmayan, sağlıklı kentsel mekanların oluşturulmasının yanında, tarihi ve geleneksel dokunun korunmasının sağlanarak, kentsel imaj kalitesinin yükseltilmesi olarak tanımlar. Korumanın bu anlamda yayalaştırmada çevresel iyileştirmeye yönelik etkin bir amaç olduğu söylenebilir. Genellikle yayalaştırılan sokak ve caddelerde az ya da çok sayıda tarihi yapı barındırıldığından, bu yapıların ve dokunun korunarak, bakım ve onarımının sağlanması, hatta uygun kullanımlarla yeniden işlevlendirilmesi, yaya mekanının zenginleşmesini ve fiziksel imajının güçlenmesini sağlar. Bunların yanı sıra, çeşitli kent mobilyaları, aydınlatma ve yeşillendirme çalışmaları da yaya alanlarının daha çekici ve kullanılabilir olmalarına yardımcı olur (Karabay, 1993).

3.2.2.2 Yayalaştırmanın sosyal amaçları

Karabay (1993), yayalaştırmanın sosyal çevreye yönelik amaçlarını; her yaştaki kullanıcıların istek ve ihtiyaçlarına cevap verebilen, yaşanabilir kentsel mekanlar oluşturmak; bireylerin kent yaşamına katılımını desteklemek ve insanların bu mekanlarda bir araya geldiklerinde toplumsal etkileşimin artması ile kentlerin sosyal yapısını güçlendirmek olduğunu belirtir.

Yayalaştırma ayrıca bireylerin birbirleriyle iletişim ve etkileşim kurmasını, sosyalleşmesini, mekandaki faaliyetlere ve toplumsal yaşama katılmasını sağlayarak toplumun bütünleşmesini hedefler. Bu şekilde, toplumsal yaşama canlılık ve hareket kazandırıldığı gibi, toplumun geliştirilmesi ve yenilenmesi de sağlanmış olur (ınaroğlu, 2002).

3.2.2.3 Yayalaştırmanın ekonomik amaçları

Yayalaştırma ile insanların mekanda alışveriş yapmaları teşvik edilerek, o bölgeye belirli bir ekonomik hareketliliğin getirilmesi ve perakende ticaretin geliştirilmesi hedeflenir. Yayalaştırılmış alanlar, tarihsel değere sahipse, buraların yenilenerek aslına uygun olarak işlevlendirilmesi de bölgenin emlak potansiyelinin ve değerinin artmasını sağlar. Bu bakımdan yayalaştırılan alanlar, yeni yatırımların teşvik edilmesi ve bölgeye yatırımcıların çekilmesi için önemli ortamlardır (ınaroğlu, 2002).

Yukarıda belirtilen temel amaçların dışında, yayalaştırma ile hedeflenen diğer bir unsur da yaya-taşıt trafiğinin yeniden düzenlenerek ulaşım sisteminin sağlıklılaştırılmasıdır. Araç trafiğinin tehlikesinden uzak, yayalara rahatça yryebilecekleri güvenli ve emniyetli bir ortam sunan yayalaştırma ile aynı zamanda, kent içi ulaşımın da yönlendirilmesi amaçlanır. Bunun için bir taraftan kent merkezinin dışarıdan evre yollarla çevrelenip kent iinin araç trafiğinden arındırılması sağlanırken, bir taraftan da toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi ve kullanımının teşvik edilmesiyle, kent merkezine erişebilirliğin kolaylaşması sağlanır. Bu şekilde araç kullanımını azaltıcı önlemlerin yanı sıra, yaya mekanı çevresinde araçlar için yeterli park alanlarının oluşturulmasıyla da kent içine araç girişi engellenmiş olur (Karabay, 1993).

3.2.3 Yayalaştırmanın yararları

Araç trafiğinden arındırılarak yaya kullanımına açılan alanlar, bir kent için önemli sorunların başında gelen kirlilik, gürültü vb. çevresel sorunları önemli oranda azaltarak insanlara daha yaşanabilir, sağlıklı ve güvenli bir kentsel yaşam ortamı sunar. Yayalaştırılmış alanlar, insanların kullanımını teşvik eden görsel ve fiziksel unsurları barındırmanın yanında, tarihi değere sahip kentsel mekanların tarihsel kimliğinin korunarak ve yenilenerek yeni bir imaj kazanmasını sağlar.

Yayalaştırılmış alanlar aynı zamanda, içerdikleri çeşitli kullanımlar ve düzenlemeler sayesinde, insanların kentte birbirleriyle karşılaşmaları, buluşmaları ve sohbet etmeleri için ortamlar sağlar. Bu şekilde insanların sosyalleşme ihtiyacını karşılarken aynı zamanda gezerek alışveriş yapmalarını sağlayarak, alanda belirli bir ekonomik hareketlilik yaratır. Dolayısıyla yayalaştırma, bir taraftan kentteki sosyal yaşamı canlandırırken bir taraftan da kentte ticari yaşamın hareketlenmesine yardımcı olur (Teziş, 1994).

Kavi (2003), yayalaştırılan alanların, kafe, restoran ve büfe gibi kullanımları bulundurması ile insanların “fizyolojik” gereksinimlerini; diğer insanlarla buluşma ve iletişim kurma imkanı sağlamaları nedeniyle “sosyolojik” gereksinimlerini; alışveriş yapma olanağı sağlaması nedeniyle de “ekonomik” gereksinimlerini karşılayarak kentliye faydalı olduğunu belirtir. Bu çalışmada yayalaştırmanın kente ve kentliye katkıları; çevresel, sosyal ve ekonomik katkılar olmak üzere üç başlıkta toplanmıştır.

3.2.3.1 Yayalaştırmanın çevresel yararları

Yayalaştırmanın en önemli çevresel faydalarından biri, yaya mekanı ve çevresindeki hava, gürültü ve görüntü kirliliğinin önemli ölçüde azaltılmasını sağlamasıdır. Araç trafiğinin alandan uzaklaştırılması ile araçların sebep olduğu kirlilikten kurtulan çevre, yayalar için daha sağlıklı ve güvenli hale gelir.

Yayalaştırmanın diğer bir çevresel katkısı ise kentsel mekandaki fiziksel imajın iyileştirilmesini sağlamasıdır. Yayalaştırma ile, çevrenin tamamen yenilenmesi, yayalara yönelik yeni düzenleme ve işlevlerle fiziksel ve görsel kalitesinin artırılması sağlanır. Yayalaştırılan alan eğer tarihsel bir dokuya sahipse, yayalaştırma ile o tarihi çevrenin ve değerlerinin korunması sağlanmış olur.

Yayalaştırma kentte güvenli bir yaya dolaşım ağının oluşmasını sağladığı gibi, çevresindeki trafiğin yönlendirilmesine de yardımcı olur. Bunun yanında, kent içinde araç kullanımının azaltılmasını sağlayarak yaya hareketlerinin güvenli ve tehlikesiz bir ortamda gelişmesini sağlar. Bu şekilde insanları yürümeye teşvik ederek, insan sağlığına da olumlu katkılarda bulunmuş olur.

3.2.3.2 Yayalaştırmanın sosyal yararları

Yayalaştırma, insan odaklı bir düzenleme olduğu için öncelikle mekanı kullanan kentliye olumlu etkilerde bulunur. Yayaalara ayrılmış kent mekanları, bireyin kenti daha iyi algılamasını sağladığı gibi, diğer insanlarla iletişim ve etkileşimde bulunarak kent yaşamına katılmasına, kentsel çevreyle daha rahat bağ kurmasına yardımcı olur (Suher ve diğ., 1991).

Yayalaştırılmış kent mekanları, bireye katkısının yanı sıra, toplumsal yaşamın şekillenmesine ve toplum bilincinin oluşmasına da katkı sağlar. İnsanların bir araya geldikleri, birbirleri ile etkileşime geçtikleri ve sosyal bağlarının kuvvetlendiği, aynı zamanda kültürel alışverişlerin yaşandığı yaya mekanları, kent için bir cazibe merkezi haline gelerek kent yaşamının canlanmasına destek olur (Döllük, 2005).

Yayaalara ayrılmış olan alanlar, insanların sosyal ihtiyaçlarına cevap veren kullanım ve etkinliklerle yaşayan kentsel mekanlar oluşturulmasına katkıda bulunur. Bu mekanlar aynı zamanda günün çoğu saatinde belirli bir yaya yoğunluğu oluşturduğundan güvenli bir ortam yaratılmasına da yardımcı olur.

3.2.3.3 Yayalaştırmanın ekonomik yararları

Yayalaştırma, yaya alanı ve çevresindeki kentsel mekanların yoğun ve uzun süre kullanılmasını sağladığından, buradaki ticari dükkanların da daha sık kullanılmalarını teşvik eder. Bu şekilde mekandaki ticari hareketliliğin artmasıyla kentsel mekan ve çevresi ekonomik olarak canlandırılmış olur.

Yayalaştırılan mekanlarda bulunan dükkanlarda alışverişin ve perakende ticaretin artmasının yanında çevresel kalitenin artması, çevrenin değerlendirilmesini sağlamakta, bu da bölgeye yeni yatırımcıların çekerek yaya mekanının ekonomik değerini yükseltmektedir (Döllük, 2005).

3.2.4 Yaya-araç ayrımı açısından yayalaştırma biçimleri

Yaya-araç ayrımına göre yayalaştırma biçimleri üç başlıkta incelenmiştir. Bunlar sadece yayaaların kullanımına ait mekanlar oluşturan “tamamen yayalaştırma”; araç trafiğinin kısıtlandırıldığı “kısmen yayalaştırma”; araç trafiğinin aktığı fakat hızının kısıtlandığı “araç ve yayanın birlikte olduğu yayalaştırma” şeklinde sıralanmıştır.

3.2.4.1 Tamamen yayalaştırma

Taşıtlar tarafından kullanılan mevcut yolların tamamen araç trafiğine kapatılmasıyla olmaktadır. Yaya mekanına araç girişi yalnızca acil durumlarda ya da mekandaki kullanımların servis ihtiyaçlarını karşılamak için belirli saatlerde yapılır. Bu tür yaya mekanları aynı zamanda lineer bir meydan şeklinde kullanılırlar. Yayaalara yönelik çeşitli kullanım ve düzenlemelerin yapılmasının yanı sıra mevcut yer döşemeleri yenilenir, sokak ağaçlandırılır, donatı elemanları eklenir ve heykel, su ögesi gibi diğer unsurlarla yayaya kaliteli ve zengin bir çevre hazırlanır (Rubenstein, 1992).



Şekil 3.2 : (a) Avcılar Marmara Caddesi ve (b) Nuruosmaniye Caddesi'nin tamamen yayalaştırılması.

3.2.4.2 Kısmen yayalaştırma

Yolun bir şeridinin veya tamamının belirli bir zaman aralığında trafiğe kapatılması olarak tanımlanabilir. Bu tür uygulamaların, hem yaya hem de araç trafiği yoğunluğunun az olduğu yollarda yapılması tercih edilir. Bu alanlarda taşıt yolu daraltılarak yaya kaldırımları genişletilir ve yaya kullanımına yönelik donatılarla da mekan zenginleştirilir.

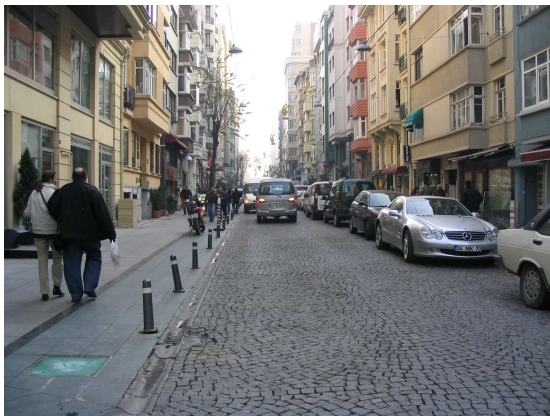


Şekil 3.3 : Sultanahmet'te bir sokağın kısmen yayalaştırılması.

3.2.4.3 Araç ve yayanın birlikte olduğu yayalaştırma

Yayalaştırılacak yolun kısmen yayalaştırılmasının olanaksız olduğu durumda araç ile yayaların bir arada bulunduğu ve kontrollü bir araç trafiğinin olduğu yayalaştırma şeklidir. Bu durumda yaya güvenliğinin artırılması için taşıt hızını düşürücü önlemler almak gerekmektedir. Bunlar; zemin çizgileri ve kaplamalarına farklılık getirilerek ve yol boyunca çeşitli şekillerde daralma ve genişlemeler yaratılarak taşıt hızının düşürülmesiyle, ya da ağaçlandırma, değişik bitki kompozisyonları ve yapay elemanlar gibi çeşitli ayırıcılarla yaya ve araç yolunun ayrılmasıyla sağlanabilir (Çınaroğlu, 2002).

Bu yollarda trafik tek bir şeritten akar ve kullanım önceliği, yayadan taşıta doğru sıralanmaktadır. Dolayısıyla araç-yaya birlikteliğinin olduğu yayalaştırılmış yollar tasarlanırken, yaya ölçeği daha önceliklidir. Ayrıca bu yollardaki çevrenin kalitesi de diğer araç yollarına nazaran daha yüksektir (Robertson, 1994).



Şekil 3.4 : (a) Beyoğlu Talimhane'de ve (b) Kadıköy Neşet Ömer Sokak'ta araç ve yayanın birlikte olduğu yayalaştırma.

3.3 Yayalaştırma Uygulamalarına Dünyadan ve Türkiye’den  rnekler

3.3.1 Kopenhag kenti yayalaştırma projesi

Danimarka’nın Kopenhag kentindeki yayalaştırma çalışmaları, yayalaştırma uygulamalarına en iyi örneklerden birisi olarak kabul edilmektedir. 1960’lı yıllarda başlayıp 1990’ların ortasına kadar aşamalı olarak süren uygulamalar sonunda büyük başarı elde edilmiş ve kentteki yayalaştırma uygulamaları, daha sonra pek çok Avrupa kentinde yapılan çalışmalara da örnek teşkil etmiştir.

Kopenhag’daki yayalaştırma çalışmalarına ilk olarak 1962 yılında, kentin ana alışveriş caddesi olan Str get’in yayalaştırılmasıyla başlanmış, zamanla diğ r araç yolları da sistemli ve çok aşamalı bir biçimde yaya mekanlarına d n şt r lm ştir. 1962’den 1996’ya kadar geçen sürede, kentte yayalara ayrılan alanlar altı katına çıkarılmış, kamusal mekanların sayısı ve kalitesi artmış, kentte yeni ve aktif bir kent kültürü ortaya çıkmıştır. Zamanla kullanımlarının çeşitlenmesi ile de canlı bir kent merkezi ve kent yaşamı oluşturulması sağlanmıştır (Döllük, 2005).



şekil 3.5 : Kopenhag’ın ana alışveriş caddesi olan Str get’in yayalaştırma öncesi ve sonrası görünümü.

Kopenhag kentinde yapılan bu yayalaştırma uygulamalarının başarısında etkili olan unsurlar şunlar olmuştur:

- Bölgedeki mevcut eski ve tarihi binalar restore edilerek yenilenmiş, yeni kullanımlarla da bu yapıların tekrardan yaşaması ve devamlılığı sağlanmıştır.
- Yayalaştırılan alanları her türlü iklimsel koşulda kullanılır kılabilcek fiziksel düzenlemeler yapılmıştır.

- Alanın sürekli bakımını yapan ve kontrol eden sistemler kurularak, yaya mekanlarında yaşamsal kalite ve memnuniyet düzeyi yüksek seviyede tutulmuştur.
- Yaya alanlarında hareketliliği sağlayan, alışveriş dükkanları, bir kısmı açık hava kafeleri olarak da kullanılan kafeler, restoranlar gibi kentsel fonksiyonların sayısı artırılarak bu alanlara daha çok insan çekilmesi sağlanmıştır.
- Yaya mekanı tasarımındaki yenilemelerle ve yaya mekanına taşan kafeler ve oturma gruplarıyla, insan seyretme gibi durağan yaya aktivitelerine de imkan sağlanmıştır.
- Ticari dükkanların gece vitrinlerini kapatmalarına izin verilmemiştir. Bu uygulamayla, daima açık ve ışıklandırılmış vitrinler sayesinde geceleri canlı olan sokak mekanında güvenlik hissi de sağlanmış olmaktadır.
- Kent merkezinde, geceleri insan hareketliliği oluşturan ve mekana ışık sağlayan konut kullanımları özellikle teşvik edilmiştir. Hatta merkezdeki nüfusun önemli bir kısmının buradaki dükkan ve kafelerin üst katlarında yaşaması sağlanmıştır. Böylece hem bölgedeki yaya mekanlarının gece kullanımı mümkün olmuş, hem de gece boyu aydınlık olan bu konutların pencereleri sayesinde mekanda güvenlik hissi oluşturulmuştur (Döllük, 2005).



Şekil 3.6 : Kopenhag’da yayalaştırılan alanlarda açık hava kafeleri ve oturma gruplarıyla durağan yaya aktivitelerine imkan verilmesi.

3.3.2 Kadıköy tarihi çarşı canlandırma projesi

Kadıköy Belediyesi ve ÇEKÜL Vakfı arasında 2004 yılında imzalanan bir protokolle projelendirilen ve 2006 yılında uygulamasına başlanan “Kadıköy Tarihi Çarşısı’nı Canlandırma Projesi” ile, günümüzde ekonomik, fiziksel ve tarihi değerlerini giderek kaybetmeye başlayan Tarihi Çarşı ve çevresine yeniden hayat kazandırılması amaçlanmıştır. 18. yüzyıldan itibaren Kadıköy’ün başlıca konut ve ticaret merkezi olan ve günümüzde özellikle balıkçıları, baharatçıları, antikacıları, eski kitapçıları ve nostaljik dükkanları ile ünlü olan Tarihi Çarşı bölgesi, dönemin özgün mimari yapılarının yanında kilise ve cami gibi anıtsal yapıların da bulunduğu zengin bir tarihi dokuya sahiptir.

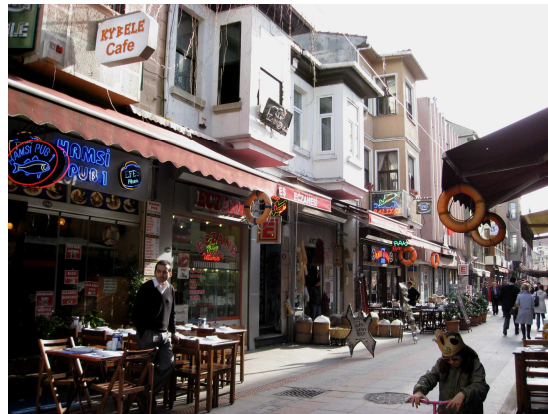
Bu anlamda projenin öncelikli hedefi, bölgedeki mevcut tarihi dokunun korunması olmuş, bununla beraber projede sürdürülebilir kentsel yenileme hedefleri gözetilerek, eski yapıların yenilenmesine, devamlılığının sağlanmasına ve yeni yapıların da tarihi doku ile uyumunun sağlanmasına yönelik kentsel tasarım kararları getirilmiştir. Kadıköy Tarihi Çarşı Canlandırma Projesi kapsamında gerçekleştirilen uygulamalar özetle şöyle sıralanmıştır (Kadıköy Belediyesi Fen İşleri Daire Başkanlığı, 2007):

- Projenin her aşamasında esnaf ve konut sahiplerinin katılımının esas olduğu bilgilendirme ve değerlendirme toplantıları yapılmış, böylece çarşıdaki kullanıcılarının istekli bir şekilde projeye sahip çıkması sağlanmıştır. Bunun yanında belediye ile projeyi ilgilendiren kurum ve kuruluşlar arasında da gerekli işbirliği sağlanarak, çalışmalar uyumlu bir şekilde yürütülmüştür.
- Uygulama öncesi yapılan anket çalışmaları ve gözlemlerle bölgenin genel sorunları tespit edilmiş, yapılan analizlere göre de çalışmalara başlanmıştır.
- Tarihi Çarşı yeniden yapılandırılarak bölgenin tarihsel imajı yeniden yaratılmıştır. Mevcut yapı stoğu değerlendirilerek tescilli yapılar restore edilmiş ve yeni fonksiyonlar kazandırılarak korunması sağlanmıştır.
- Bölge, acil durumlar ve servis amaçları dışında araç girişlerine kapatılarak yayalaştırılmıştır. Aşamalı olarak yapılan yayalaştırma çalışmaları geniş bir alana yayıldığından, çevresel kirliliğin önemli ölçüde azalması sağlanmıştır.
- Yaya haklarına öncelik veren çeşitli fiziksel düzenlemelerle yayaların güvenliği sağlanmaya çalışılmıştır.

- Bölgedeki binaların genelinde cephe iyileştirme çalışmaları yapılmıştır. Bina cephelerinde dış cephe boyası ve temizliğinin yanı sıra, tabela, pano, klima gibi cepheye eklene öğeler, ilke kararları ile standart hale getirilmiştir.
- Tarihi Çarşı'nın üç ayrı bölgesine yerleştirilen heykel grupları ile küçük alanlar oluşturulmuş, böylece çarşı içinde yeni bekleme, buluşma ve sohbet etme alanları yaratılmıştır.
- Yaya alanlarındaki aydınlatma sistemi yenilenerek gergi modeline dönüştürülmüş, yayalar için engel teşkil eden direk adedi en aza indirilmiştir.
- Bölgedeki yaya alanlarının tümünde altyapı yenileme ve sert zemin uygulamaları ile tüm yaya alanlarının sağlıklılaştırılması sağlanmıştır. Mevcut zemin kaplaması tamamen değiştirilmiş, yerine granit plak taş döşenmiştir. Bunlara ek olarak, bina kenarları boyunca görme engellilere yönelik takip taşları döşenmiştir.



Şekil 3.7 : Kadıköy Tarihi Çarşı'da ticari hareketliliği sağlayan dükkanlar.



Şekil 3.8 : Kadıköy Çarşı'da yayalaştırma ile birlikte oluşan açık hava kafeleri.

3.3.3 Talimhane kentsel tasarım projesi

İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Beyoğlu Belediyesi işbirliği ile 2004 yılında uygulanmış olan “Beyoğlu Talimhane Bölgesi Kentsel Tasarım Uygulama Projesi” ile, bölgede giderek eskimeye başlayan yapı dokusunun yenilenmesi, beraberinde işlevlerin de yenilenerek, yayalara yönelik kullanımlarla canlandırılması ve bu şekilde bölgenin bir turizm, kültür ve eğlence merkezi haline gelmesi amaçlanmıştır.

Bu amaçla öncelikle, geniş bir alana yayılan bölgedeki araç trafiği sınırlandırılarak, yaya öncelikli bir bölge haline getirilmiştir. Yayalaştırılan alanlardaki eskimiş binalar ve cepheleri tekrar elden geçirilerek yenilenmiş ve insanları bölgeye çekecek çeşitli dükkan, kafe ve restoran gibi kamusal işlevlerin sayısının artırılmasıyla da canlı bir kentsel mekan oluşturulmaya çalışılmıştır. Bunların yanında, bölgede özellikle otellerin yoğunlaşmasıyla, bölgeye turistik bir kimlik kazandırılması da sağlanmıştır.

Talimhane Bölgesi’nde uygulanan kentsel tasarım projesi ile gerçekleştirilen konular şunlar olmuştur:

- Projenin tasarım süreci, bölgede yaşayanların katılımı ile gerçekleştirilmeye çalışılmıştır. Projede katılımcı bir yaklaşım ele alınmış, kamu-özel-sivil toplum örgütlerinin aktörlerini bir araya getirerek uygulanması ve işletilmesi mümkün bir düzenlemeyi hedeflemektedir.
- Diğer uygulamalardan farklı olarak bölgede “yayalaştırılmış sokak ağı” modeli uygulanmıştır. Bu proje ile bölgedeki beş cadde araç trafiğine kapatılarak 25 bin metrekarelik alan yaya kullanımına açılmıştır.
- Bölgeye, sadece ihtiyaç duyulan servis araçlarının ve turistik işletmelere hizmet veren araçların belirli saatlerde girebilmesi sağlanmıştır. Araç çıkışlarının da sadece bir caddeden verilmesi ile, bölgedeki araçların şehir trafiğine kontrollü karışması amaçlanmıştır.
- Proje kapsamında bölgedeki bina cephelerinde iyileştirme çalışmaları yapılmıştır. Bina cephelerine eklenen levha ve benzeri elemanların yol açtığı görüntü kirliliğini ortadan kaldıracak düzenlemeler yapılmıştır.
- Alandaki mevcut zemin döşemesi tamamen yenilenerek, yol mekanını sınırlamak üzere farklı renklerde granit taş kaplama ve küp taş kullanılmıştır.

- Çeşitli kent mobilyaları kullanılarak yaya mekanının çevresi görsel olarak zenginleştirilmiştir.
- Özellikle geceleri yayaların güvenliğinin sağlanması amacıyla alanlarda özel güvenlik kontrol sistemi kullanılmıştır.



Şekil 3.9 : Talimhane’de yayalaştırılan zemine taşan açık hava kafelerinin oluşması.



Şekil 3.10 : Talimhane Kentsel Tasarım Projesi’nde ele alınan bina cepheleri.

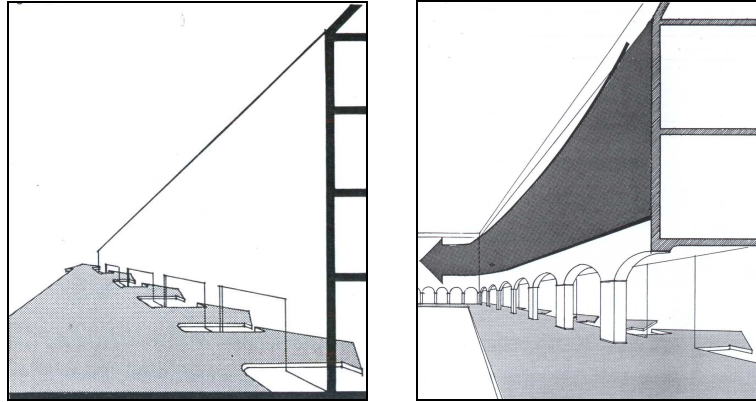


Şekil 3.11 : Talimhane projesi kapsamında yapılan cephe rehabilitasyon çalışması.

4. BİNA-KENTSEL MEKAN ARAYÜZ ÖZELLİKLERİNİN KENTSEL YAYA MEKANLARINA ETKİSİ

4.1 Bina-Kentsel Mekan İlişkisinde Arayüz

Bina ile sınırladığı kentsel mekan arasında oluşan ara yüzeyi temsil eden ve düzlemsel olmasının yanında hacimsel bir niteliğe de sahip olan “arayüz”, binanın kentle ve kentliyle kurduğu ilişkide önemli bir role sahiptir. Kent mekanını sınırlayan arayüz, binanın kentle temasında öncelikli yüzey olmasının yanında, kentli ile etkileşiminde de önemli bir unsurdur. (Karakoç, 2004), arayüzün insanların binalarla kurduğu ilişkideki etkinliğini, insanların kent içinde hareket ederken binalarla kurduğu ilişki ve diyalogun, en çok arayüzler üzerinden olmasından kaynaklandığını belirtir. Bunun yanı sıra bina-kentsel mekan arayüzü aynı zamanda kentlilerin kente açıldığı yer olduğundan, kent yaşamının fiziksel ve sosyal çerçevesinin boyutlandığı yerdir (Konuk, 1991) .



Şekil 4.1 : Bina-kentsel mekan arayüzünün yatayda ve düşeyde sürekliliği sağlaması.

Taşıdığı özelliklerle iç-dış, kamusal-özel mekan ilişkisinin derecesini ve etkinliğini belirleyen arayüz, kimi zaman bu farklı mekanları ayıran, kimi zamansa birleştiren bir unsurdur. Diğer bir deyişle, bina iç mekanı ile kentsel dış mekan arasında bir arakesit unsuru olan arayüz, bu iki mekânı hem ayırıcı hem de bağlayıcı role sahiptir. Yıldız (1996), arayüzün bir yandan içerdeki özel yaşamla dışarıdaki kamusal yaşamı birbirinden ayıran bir sınır oluşturduğunu, bir yandan da birbirleriyle buluşturan bir ortam oluşturduğunu belirtmektedir.

Sahip olduğu bu bağlayıcı özelliğıyle arayüz, bina ile kentsel mekan arasında mekansal, görsel ve işlevsel bağların kurulmasını sağlar. Bu şekilde iki mekan arasındaki etkileşimi ve sürekliliğı güçlendirerek, kentsel mekanın kullanımının ve canlılığının artmasına yardımcı olur.

Bina ile kentsel mekan arasında işlevsel bağın kurulmasında, arayüzdeki kullanımlar önemli role sahiptir. Arayüzde iç ve dış mekanı kaynaştıran ve destekleyen kullanımların bulunması, binadaki özel mekanla dışarıdaki kamusal mekanın bağlantısını kurarak, bina içi kullanımlarla dış mekan kullanımları arasındaki işlevsel bütünlüğün ve sürekliliğın oluşmasını sağlar. Böylece arayüz, kentsel dış mekanı desteklerken, bina iç mekanına da insanları çekmiş olur. Bu şekilde kamusal ve özel mekanlar arasında yaşamsal akışı da sağlayan arayüz, özel yaşamla toplumsal yaşamın kaynaşmasını sağlar.

Arayüzün, mekanlar arasındaki işlevsel bağlantıyı kolayca sağlamasında önemli olan unsur ise, barındırdığı kullanımların niteliğı ve mekansal olarak dağılımlarıdır. Arayüzde kamusal kullanım ve aktivitelerin bulunması, yaya mekanında bir çekim alanı yaratarak yaya hareketini ve akışını besler. Kamusal kullanımlardan özellikle sosyal aktivite üreten ve insanlar arasında sosyal etkileşimi kolaylaştıran aktivitelerin arayüzde barındırılması, mekanı kullanan yayalar için aktif bir sosyal yaşam ortamı yaratır.

Bina ile kentsel mekan arasındaki görsel ve mekansal bağın kurulmasında ise arayüzde sağlanan şeffaflık etkili bir unsurdur. Arayüzde şeffaf cephelerle ve açıklıklarla sağlanan görsel geçirimsizlik, içerideki özel mekan ile dışarıdaki kamusal mekan arasında görsel bir bağ oluşturduğu gibi, iki mekanın mekansal olarak bütünleşmesini de sağlar Bina ile kentsel mekan arasındaki bağ kuran bu geçirgen sınırların oluşması, iç ve dış, kamusal ve özel mekanlardaki ortak aktiviteleri teşvik eder ve yaya hareketinin bir taraftan öbür tarafa akışını kolaylaştırır ki bu da kentsel mekandaki yaşamın canlılığı ve mekanın kullanılabilirliği için önemli bir unsurdur.

4.2 Bina-Kentsel Mekan Arayüz Özellikleri

Bina-kentsel mekan arayüzü, çeşitli özellikleriyle kentsel yaya mekanlarını etkiler. Bu çalışmada kentsel yaya mekanları üzerinde etkili olan bina-kentsel mekan arayüz özellikleri, “kullanım özellikleri” ve “biçimsel özellikler” olmak üzere iki başlıkta toplanmıştır. Bunlardan kullanım özellikleri, arayüzdeki kullanımların çeşitliliği, niteliği ve dağılımını; biçimsel özellikler ise arayüzdeki yüzeysel ve kütsel biçimlenişi kapsamaktadır.

Bina-kentsel mekan arayüzündeki kullanım özelliklerine baktığımızda, bina iç mekanı ile-kentsel mekan arayüzünde barındırılan kullanımların çeşitliliğinin, kullanıcı çeşitliliğini sağlaması, mekanının kullanım süresini uzatması, işlevselliğin sağlanması, yaya yollarının ihtiyaçlarını karşılayan ve yaya mekanını besleyecek nitelikte kullanımların yatayda yaya mekanına, düşeyde de üst katlara taşınmasıyla iç ve dış mekanlar arasında kullanım sürekliliğinin ve dolayısıyla yaşamsal sürekliliğin sağlanmasının, yaya mekanını ve mekanın kullanımını etkileyen unsurlar olduğu görülmektedir.

Bina-kentsel mekan arayüzündeki biçimsel özellikler ise, arayüzün yüzeysel ve kütsel biçimlenişiyle oluşan özelliklerini içerir. Arayüzdeki yüzeysel biçimleniş, binanın cephe yüzeyindeki elemanların düzenlemelerini (yüzeydeki malzeme, renk, doku, stiller, doluluk-boşluklar ve açıklıkların boyutları, oranları, detaylar) ve kullanım sırasında cepheye eklenen elemanları (güneşlikler, saçak, tente, çiçeklik, tabela vb.) kapsar. Arayüzdeki kütsel biçimleniş ise, bina kütesinin üçüncü boyuttaki hareketlerini (yükseklik farklılıkları, balkon, cumba vb. çıkıntılar, arkad, portik vb. geri çekilmeler, yatay ve düşeydeki hareketlilik) kapsar.

Arayüzdeki biçimsel özelliklere baktığımızda ise, arayüzün yüzeysel ve kütsel biçimlenişiyle, yaya mekanının görsel karakterinin ve kimliğinin sağlanması, mekanda kapalılık etkisinin, kuşatılmışlığın, insan ölçeğinin ve görülebilirliğinin sağlanması, dolayısıyla yaya için mekanda güvenlik hissinin oluşması, ayrıca yaya mekanında hareket ve çeşitliliğin oluşturularak mekanın canlılık ve zenginlik kazanması, yaya mekanını ve kullanımını etkileyen unsurlardır.

Çizelge 4.1 : Bina-kentsel mekan arayüz özelliklerinin yaya mekanlarına etkisi.

BİNA - KENTSEL MEKAN ARAYÜZ ÖZELLİKLERİ	KULLANIM ÖZELLİKLERİ	
	KULLANIMLARIN ÇEŞİTLİLİĞİ	
	KULLANIMLARIN NİTELİĞİ VE DAĞILIMI	
	YÜZEYSEL BİÇİMLENİŞ	
BİÇİMSEL ÖZELLİKLER	KÜTLESEL BİÇİMLENİŞ	
	• Hareketli yaya aktivitesine yönelik kullanımlar (Alışveriş yapma, yürüme, dolaşma) • Durağan yaya aktivitesine yönelik kullanımlar (Oturma, dinlenme, yemek yeme, sohbet etme)	■ Farklı işlevlerle mekandaki kullanıcı çeşitliliğini sağlayarak mekanın canlılığını artırır. ■ Kullanımlardaki çeşitlilik, yayaların mekanda uzun süre kalmasını sağlayarak mekanın kullanım süresini artırır. ■ Farklı işlevler, mekanın, günün ve yılın farklı zamanlarında yaşayabilmesini sağlar ki bu da kullanım sıklığını ve sürekliliğini artırır.
	• Ticari kullanımlar (Mağaza ve dükkanlar) • Sosyal ve kültürel kullanımlar (Kafeler ve restoranlar, Sergiler ve Sanatsal Faaliyetler) • Yaşamsal kullanımlar (Konutlar ve Oteller)	■ Mekandaki yayanın ihtiyaçlarına yönelik kullanımları barındırarak yayaları mekana çeker ve böylece yaya mekanının canlılığını koruyabilmesini sağlar. ■ Zemin katta bulunan kamusal ve ticari kullanımlarla dış mekandaki yaya aktivitesini destekler ve besler. ■ Yaya mekanıyla ilişkili kullanımların yatayda dış mekana, düşeyde binanın üst katlarına taşmasıyla, iç ve dış kullanımları birbirine bağlayarak kullanım ve yaşam sürekliliğini sağlar.
	• Cephe düzenlemeleri (Malzeme, renk ve doku farklılıkları, yatay ve düşey hareket vb.) • Cephe elemanları (Saçaklar, kornişler, tente ve güneşlikler, örtüler) • Cephe açıklıkları (Pencereler ve kapılar)	■ Yaya mekanını tanımlayarak görsel ve estetik karakter kazandırır; imaj ve kimliğini güçlendirir. Bu da yayalar için görsel ilgi yaratarak insanları mekanı çeker ve mekandaki kullanım yoğunluğunu artırır. ■ Bina ve yaya mekanının arasında görsel bağlantıyı ve sürekliliği sağlayarak iç ve dış mekan görülebilirliğini ve kullanımlara ilgiyi artırır, mekanın kullanımını destekler. ■ Yüzeye eklenen elemanlarla, dış hava koşullarına karşı fiziksel korunma sağlar ve yayaların dış mekandaki hareketini, dış mekanı kullanımını artırır.
	• Kitlesel hareket (Çıkımlar, cumbalar, balkonlar, geri çekilmeler, yatay düşey hareket, yükseklikler) • Geçiş mekanları (Arkadlar, eşikler, saçaklar) • Kenar düzenlemeleri (Sınır elemanları, oturma elemanı, zemin kaplamaları)	■ Yaya mekanında insan ölçeğini ve bina-kentsel mekan arasında oransal ilişkinin kurulmasını sağlayarak yayaların mekanı algılamalarını, kendilerini güvende ve rahat hissetmelerini sağlar. ■ Yaya mekanına hareket, çeşitlilik ve görsel zenginlik katarak mekana ilgiyi artırır, dolayısıyla mekanın kullanım sıklığını ve yoğunluğunu artırır. ■ Bina ve yaya mekanı arasında bir sınır oluşturarak bina kenarında mekansal kapalılık sağlar. Ayrıca mekanda soysal etkileşimi artırarak mekanı canlandırır.

4.2.1 Arayüzdeki kullanım özelliklerinin kentsel yaya mekanlarına etkisi

Bina-kentsel yaya mekanı arayüzündeki kullanım ve aktivitelerin, yaya mekanına ve mekandaki kentsel yaşama önemli bir etkisi vardır. Arayüzdeki kullanımlar, yaya mekanının da kullanımını etkileyerek mekanın işlevsel niteliğine ve içerdiği kentsel yaşama önemli katkıda bulunur. Arayüzdeki kullanım özelliklerinin kentsel yaya mekanlarına etkisi, yaya mekanındaki kullanımların işlevselliğinin sağlanması, çeşitliliğinin sağlanması ve sürekliliğinin sağlanması olarak üç başlıkta ele alınmıştır.

Arayüzdeki kullanımların işlevselliği, mekanda yaya potansiyelinin ve yaya sirkülasyonunun oluşmasını sağlayarak canlı ve yaşayan bir yaya mekanı oluşumuna destek olur. Diğer taraftan, arayüzün sahip olduğu kullanımların çeşitliliği, kullanıcı çeşitliliğini de beraberinde getirerek yaya mekanındaki canlılığı artırırken, zamansal olarak da mekanın uzun süre kullanılabilmesini ve mekandaki yaşamsal sürekliliği sağlar. Arayüzdeki kullanımların sürekliliği ise, bina ile kent mekan arasında işlevsel bağın ve sürekliliğin sağlanarak bina içindeki kullanımların yaya mekanındaki aktiviteyle, dolayısıyla kentle ve kentliyle kaynaşmasına yardımcı olur.

4.2.1.1 Yaya mekanında kullanımların işlevselliğinin sağlanması

Kentsel mekanlara yaşam kazandıran ve canlılık sağlayan en önemli unsur, mekanı kullanan insanlardır (Pardorokes, 1992). Bu bağlamda kentsel mekanların kullanımı ve yaşamsal sürekliliğinin sağlanması için, öncelikle mekanın, kullanıcısı olan insanların ilgisini çekecek, gereksinimlerine cevap verecek nitelikte işlevleri bünyesinde barındırması, yani işlevselliğinin sağlanması gerekmektedir. Kullanımların işlevselliği sayesinde yaya mekanına daha fazla insan çekilerek, kentsel mekanın canlanması sağlanır. Tersine, mekandaki insanların gereksinimlerini karşılamayan veya insanlara yönelik kullanımları içermeyen kentsel mekanlar, kullanımı kısıtlı olacağından başarısız olacaktır (Carr ve diğ., 1992).

Kentsel yaya mekanlarında, insan ihtiyaçlarına yönelik kullanımlar iki başlık altında toplanabilir. Bunlardan birincisi; yürüme, gezinme ve alış-veriş yapma gibi “hareketli yaya aktiviteleri” ne yönelik kullanımlar, ikincisi ise; dinlenme, yeme-içme ve barınma gibi “durağan yaya aktiviteleri” ne yönelik kullanımlardır. Bina-kentsel mekan arayüzünde, mekandaki hareketli ve durağan yaya aktivitelerini besleyen ve destekleyen kullanımların barındırılması, yaya mekanının canlılığının ve kullanımının artmasına yardımcı olur.

Yaya mekanındaki hareketli aktiviteler, mekanda ilgi uyandırarak insanları mekanı kullanmaya yöneltir. Hareketli yaya aktivitelerine yönelik kullanımlar, yayayı yürümeye ve keşfetmeye teşvik eden ticari ve kültürel kullanımlardır. Bunlar yayayla doğrudan ilişkili olan ve yoğun kullanılan ticari dükkan ve mağazalar ya da kültürel ve sanatsal faaliyetlere yönelik atölye, galeri ve salonların olabilir. Bina-kentsel mekan arayüzünde bu şekilde hareketli yaya aktivitelerine yönelik kullanımların bulunması, insanları mekana çekerek mekanda belirli bir yaya akışı oluşturur ve bu sayede mekanın canlı kalmasını sağlar. Ayrıca bu kullanımlar yer yer dış mekana taşarak mekandaki yaya hareketini beslerken, aynı zamanda insanlar arası etkileşimin artmasını ve yaya deneyiminin zenginleşmesini sağlar.

Durağan yaya aktivitelerine yönelik kullanımlar ise sosyal aktivite üretirler, yayayı mekana çekip mekanda belli bir süre kalmasını sağlar. Bu kullanımlar, yayalara oturup dinlenme, yemek yeme ve sosyalleşme fırsatı veren restoran, kafe vb. kamusal kullanımlar olabileceği gibi, barınma işlevini gören konutlar gibi özel kullanımlar olabilir. Bu kullanımların arayüzde bulunması, insanlar arasındaki sosyal bağların artmasını ve yaya mekanındaki yaşamın canlanmasını sağlar.



Şekil 4.2 : Mekandan geçenleri izleme ve sosyalleşme imkanı sunan kafeler, Strøget.

Bina-kentsel mekan arayüzünde yer alan durağan yaya aktivitelerine yönelik kullanımlardan yeme-içme kullanımları, yaya mekanlarını en çok yaşatan kamusal kullanımlardır. Yaya mekanı ile yakın ilişkili kafe, bar ve restoran gibi kullanımlar, insanları mekana çekerek yaya mekanında hareket ve canlılık sağlar. Ayrıca bu kullanımlar, insanların dış mekanda oturup dinlenmesi, mekandan gelip geçenleri izleyerek diğer kullanıcılarla birlikte sosyalleşmesi için de olanaklar sunar. Bu şekilde insanlar arasındaki sosyal ve görsel temasın güçlendirilmesi, yayaların uzun süre mekanda kalmasını, dolayısıyla mekanın kullanım süresinin uzamasını sağlar.

Bu kullanımların yanında yaya mekanının yaşaması için gerekli kullanımlardan bir diğeri de konut ve konaklama kullanımlarıdır. Arayüzde bulunan konut kullanımları, günün neredeyse her saati yaşadığından, yaya mekanının da uzun süre yaşayabilmesi ve mekanda dolaşan yayaların kendilerini güvende hissetmeleri için son derece önemlidir.

4.2.1.2 Yaya mekanında kullanımların çeşitliliğinin sağlanması

Başarılı ve etkileyici yaya mekanları, barındırdıkları karma kullanımlarla ve aktivitelerin çeşitliliğiyle nitelendirilirler (Tibbalds, 1992). Francis (1989), kullanım çeşitliliğinin önemini, yaya mekanlarının, kullanım çeşitliliğiyle gerçek anlamda kamusal olduğunu belirterek vurgular. Yaya mekanında farklı kullanımların oluşturduğu çeşitlilik, mekanda değişik aktivitelerin bir arada var olmasını sağlayarak mekana yaşam ve canlılık katar. Jacobs (1992), kullanım ve aktivite çeşitliliğinin yaya mekanındaki yaşamı canlandırdığını belirterek, karma kullanımlarla insanlara değişik deneyimler sunan yaya mekanlarının, en başarılı yaya mekanları olduğunu belirtir. Moughtin (1992) de yaya mekanlarındaki başarının çoğunlukla, yayanın mekanda uzun süre kalmasını sağlayan kullanımların çeşitliliğine bağlı olduğunu vurgular ve pek çok aktiviteyi tetikleyen kullanım çeşitliliğini, canlı ve hareketli bir yaya mekanı için bir ön koşul olarak görür.



Şekil 4.3 : Arayüzdeki kullanım çeşitliliğinin yaya mekanındaki yaşamı canlandırması, Ortaköy.

Kentsel yaya mekanını sınırlayan arayüzdeki kullanımların çeşitliliği, aynı zamanda yaya mekanına çekicilik kazandıran ve mekanın imajına katkıda bulunan bir unsurdur. Paumier ve diğ. (1990), arayüzde farklı kullanımların birarada yer almasının, mekandaki yaya aktivitesini ve yaya ilgisini arttırarak, yayayı mekana çektiğini ve böylece mekanın kullanımını teşvik ettiğini dile getirir.

Gehl (1978) arayüzdeki kullanım çeşitliliğinin, sınırladığı mekanın kullanımını olumlu yönde etkilediğini vurgular ve arayüzde barındırılan çeşitli kullanımların, pek çok insanı mekana çekerek yaya mekanındaki yaşamsal aktiviteleri etkilediğini, böylece yaya mekanının kullanımını desteklediğini belirtir. Lillebye (2001) da arayüzdeki kullanım çeşitliliğinin, yaya mekanında değişik aktivitelerin bir arada var olmasını sağlayarak yaya mekanındaki aktiviteyi zenginleştirdiğini ve bunun yanında mekanın ticari ve sosyal karakterini de güçlendirdiğini ifade eder.

Kentsel yaya mekanında sağlanan kullanım çeşitliliği ayrıca, farklı kullanıcıların farklı amaçlar için yaya mekanına gelmesini sağlayarak yaya mekanını canlandırır. Aynı şekilde bina-kentsel mekan arayüzünde de farklı kullanıcıları çekecek çeşitlilikte kullanımların var olması, mekana gelen kullanıcı çeşitliliğini sağlayarak yaya mekanında yaşantı çeşitliliği oluşturur. Arayüzde farklı kullanımların birarada olması ayrıca, kullanıcılara mekandaki kullanımlar arasında seçim yapma şansı tanır ve bu sayede mekana gelen kullanıcı sayısını artırarak yaya mekanında canlılık ve hareket sağlar (Süngü, 1998).



Şekil 4.4 : Arayüzdeki kullanım çeşitliliğinin kullanıcı çeşitliliğini de sağlaması, Sofyalı Sokak.

Bina-kentsel mekan arayüzündeki kullanımların çeşitliliği, mekana gelen kullanıcı çeşitliliğini sağlamasının yanında, mekanın kullanıldığı zaman aralıklarını da çeşitlendirir. İnceoğlu ve diğ. (1989), kentsel mekanların, kendilerini çevreleyen binaların kullanımına bağlı olarak farklı zamanlarda yaşadığını belirtir. Bu anlamda yaya mekanını çevreleyen arayüzdeki kullanımların çeşitliliği, yaya mekanının çeşitli zaman aralıklarında aktif olmasını sağlar. Özdirlik (2000), arayüzde kullanım çeşitliliğinin sağlanmasının, sınırladığı yaya mekanının günün, haftanın ve yılın farklılaşan zaman dilimlerinde kullanılabilmesini ve böylece mekandaki kentsel yaşantının zamansal anlamda bir sürekliliğe sahip olmasını sağladığını belirtir.

Yıldız (2004), yaptığı çalışmada kullanım ve aktivite çeşitliliğinin bireylerin mekanda kalış süresi üzerinde önemli bir etkisi olduğunu, kullanım çeşitliliğinin, yayanın mekanda uzun süre kalmasını sağladığını ortaya koymuştur. Gehl (1987) de, kentsel yaya mekanlarının, sunduğu kullanım çeşitliliğiyle insanları yılın çoğu günü ve çoğu saatleri boyunca mekana çekebildiği ve bu sayede kullanılabilirliğinin arttığını belirtmektedir.

Diğer taraftan baktığımızda, arayüzde tek çeşit bir kullanımın olması, yaya mekanının kullanıldığı zaman aralığının kısıtlı kalmasına sebep olacağından, mekandaki yaşamın devamlılığı tam olarak sağlanamayacaktır. Örneğin günün sadece belirli zaman dilimlerinde işlerlik gösteren, özellikle de gündüz kullanılıp, gece kullanılmayan ya da geceleri kullanılıp gündüz kullanılmayan bir yaya mekanının kent yaşamına yeterli bir katkısı olmamaktadır. Bu nedenle, yaya mekanlarının farklı kullanımlarla desteklenerek gündüz ve gece kent yaşamına katılması gerekmektedir (Karabay, 1993).



Şekil 4.5 : Tek çeşit kullanıma sahip mekanların, gece (a) ve gündüz (b) kullanım farkına sebep olması, Nevizade.

4.2.1.3 Yaya mekanında kullanımların sürekliliğinin sağlanması

Binanın kentsel yaya mekanıyla ve kentliyle ilişkisinde önemli bir diğer unsur da arayüzdeki kullanımların dağılımıdır. Arayüzdeki kullanımların yatay ve düşeydeki dağılımlarının doğru şekilde olması, iç ve dış kullanımlar arasındaki işlevsel ilişkiyi kuvvetlendirerek yaya mekanındaki hareketin içeriye nüfuz etmesini sağlar. Bu şekilde iki mekan arasında bir kullanım sürekliliği oluşturulduğu gibi mekanların bütünleşmesi de sağlanmış olur.

Yaya mekanındaki yaşantıyı besleyici nitelikteki kamusal kullanımların, dūřeyde dış mekanı sınırlayan arayüzde yer alması, yatayda ise dış mekanla en yakın ilişki kurulabilen, insanların en kolay ulaşabileceği zemin katlara yerleştirilmesi, binanın kentsel mekanı ve yaya aktivitelerini beslemesini ve desteklemesini sağlar (Veliođlu, 1990).

Arayüz kullanımlarının dūřey düzlemde sürekliliğinin sağlanması, zemin kattaki kamusal kullanımlarının üst kotlara da taşınmasıyla olur. Bu, kullanım ve yaya hareketinin dūřeyde devamlılığını sağladığı gibi, kentlinin zemin düzlemiyle beraber binanın üst düzlemlerine de görsel ve eylemsel taşınabilmesini ve iç-dış mekan arasında kullanım ve yaya hareketinin devamlılığını sağlar.



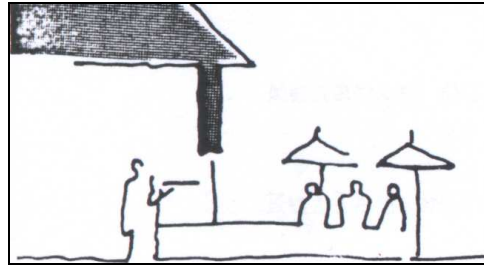
şekil 4.6 : Zemindeki kullanımların yatayda yaya mekanına, dūřeyde ise üst katlara kadar taşınması, Nevizade

Arayüz kullanımlarının yatay düzlemde sürekliliğinin sağlanması ise bina içindeki kullanımların yaya mekanına taşmasıyla ya da dış mekandaki yaya aktivitesinin binadaki iç mekana nüfuzu ile olabilir (Schumacher, 1978). Bentley ve diğ. (1993), arayüzdeki bazı kullanımların bitişikteki yaya mekanına taşarak oradaki aktiviteye katkıda bulunurken aynı zamanda yaya mekanındaki aktivitelerden de faydalandığını belirtir. İç-dış, kamusal-özel mekan arasındaki bu işlevsel etkileşim, kentsel mekandaki yaya hareketinin devamlılığını ve akışını sağladığı gibi, hem yapı içindeki kullanımın canlılığını hem de kentsel mekandaki canlılığı artırarak her iki mekandaki yaşantıyı kuvvetlendirir (Karakoç, 2004).

Zemin kat kullanımları

Binanın kentsel mekanla kurduğu ilişkide önemli unsurlar olan zemin katlar, içerdikleri kullanımlarıyla yaya mekanının kullanımında ve canlılığında etkin bir role sahiptir. Eichner ve Tobey (1991), zemin kat kullanımlarını, yaya mekanının karakter ve başarısını belirleyen unsurlardan biri olduğunu belirtir. Yaya mekanı ile doğrudan temas halinde olan zemin kat kullanımları, iç mekanı, dışarıdaki yaya mekanı ile ilişkilendirerek yaya mekanındaki etkinlikleri besler ve destekler. Bunun yanı sıra, zemin katunda yer alan aktif kullanımlar, yaya mekanında ilgi ve aktivite yaratarak mekanın kullanımını teşvik eder ve bu sayede yaya mekanını canlandırır (Tibbalds, 1992).

Yaya mekanını sınırlayan arayüzdeki zemin kat kullanımlarının, mekandaki yaya deneyimi üzerinde de doğrudan etkisi vardır. Yayaalara yönelik, yaya aktivitelerini ve hareketini besleyen ve teşvik eden kullanımların zemin katlarda barındırılması, mekanda dolaşımı daha cazip ve eğlenceli hale getirir. Diğer taraftan, zemin katta yaya mekanındaki yaşantı ile ilişkili kullanımların yer alması, dış mekanla kuvvetli bir bağ kurulmasını sağladığı gibi, yaya aktivitelerinin desteklenerek mekanda aktif ve zengin bir yaşam oluşmasını da sağlar. Zemin kat kullanımlarının, mekandaki canlılığı sağlamanın yanında yaya mekanlarına diğer bir katkısı ise mekandaki güvenlik hissini arttırmalarıdır (Carmona ve diğ., 2003).

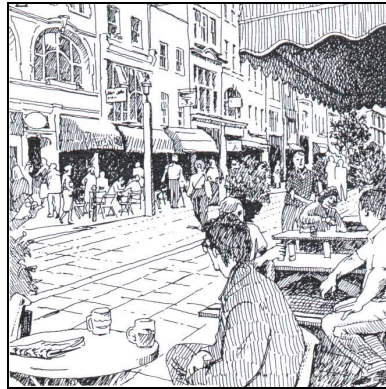


Şekil 4.7 : Zemin katta dış mekana taşan, yayaalara yönelik kullanımların bulunması.

Yaya kullanımları için önemli bir potansiyele sahip olan zemin katlar, çeşitli buluşma, biraraya gelme ve kamusal hizmet mekanlarını barındırarak mekandaki yaya aktivitelerini canlandırır, destekler ve insanlar arası sosyal etkileşime imkan veren ortamlar oluşturur. Zemin katların bu şekilde sosyal kullanımlara ayrılması, yaya mekanının sosyal yaşamını canlandırdığı gibi, mekana aktif yaşam getirerek, bu mekanlara yaşanılıyor hissi verir (San Francisco Planning Department, 2002).

Zemin katlardaki kullanımların ayrıca yaya mekanına taşan nitelikte olması, iç mekanla dışarıdaki yaya mekanının ilişkilerini kuvvetlendiren, mekanının canlılığını arttıran ve mekana yaşam kazandıran bir unsurdur. Zemin kattaki kullanımların yaya mekanına doğru yönlendirilmesi veya taşması, iç mekandaki kullanımların yaya mekanındaki aktiviteyle ilişkilendirilerek kentsel yaşantıya katılmasını sağlarken, dış mekandaki yaya aktivitelerinin de bina içi mekanlara nüfuzunu ve akışını sağlar. Bu şekilde karşılıklı kullanımlar birbirini besleyerek yaya mekanında canlı bir kentsel yaşantı oluşturulmuş olur (Özdirlik, 2000).

Kentsel yaya mekanlarında özellikle zemin katlarda yer alan dükkan ve kafelerin önlerindeki alanlara taşmaları ve buralarda da hizmet vermeleri, yaya mekanının canlanması ve yaşaması için gerekli bir unsurdur. Zemin katta yaya mekanına taşan ve oturma imkanı sunan kullanımlar aynı zamanda mekandan geçen diğer insanları izlemek için bir ortam sağlayarak insanlar arasındaki görsel ve sosyal temasın geliştirilmesine yardımcı olur.



Şekil 4.8 : Zemin katta mekanına taşan kafelerin, mekandan geçen insanları izleme imkanı vermesi.

4.2.2 Arayüzdeki biçimsel özelliklerin kentsel yaya mekanlarına etkisi

Binanın yaya mekanı ve yaya ile kurduğu ilişkiyi tanımlayan arayüzdeki yüzeysel ve kütsel biçimleniş, yaya mekanının karakterini, fiziksel-görsel kalitesini, imaj ve kimliğini etkilemesinin yanında mekanda sağladığı tanım, kapalılık hissi, ölçek, hareket ve şeffaflıkla yayanın algı ve hareketini etkileyerek kentsel yaya mekanının kullanımını teşvik eden bir unsurdur. Bunun yanında arayüzdeki biçimsel unsurlar, binanın görsel ve fiziksel olarak kentsel mekana katılımını sağladığı gibi, yayaların ilgisini çekerek, yaya deneyimini zenginleştirir ve yaya mekanının kullanımının artmasına yardımcı olur.

4.2.2.1 Yaya mekanında görsel kalite ve karakterin sağlanması

İnsanlar kentle ve kentsel çevreyle ilişkilerini öncelikle görsel olarak kurduklarından, kentsel çevrenin algılanmasında görsel unsurların önemli bir etkisi vardır. Lillebye (2001), kentsel mekanlardaki görsel kalitenin, mekanın yaşanabilirliği için gerekli bir ön koşul olduğunu belirtmektedir. Nasar (1989)'ın da insanların çevresini algılamasında en önemli ölçütlerden biri olarak tanımladığı görsel kalite, bu bağlamda kentsel mekanların yaşanabilirliği için gerekli bir ön koşuldur. Yıldız (2004) da kentsel mekanlardaki görsel niteliklerin, mekanların kullanımını desteklediğini, kullanıcıların mekanı güzel, çekici ve özgün bulduklarında, mekanda daha uzun zaman geçirdiklerini belirtir. Bu açıklamalardan yola çıkarak, kent mekanlarındaki görsel çevrenin ana unsurlarından biri olan mimari yapıların, kentsel yaya mekanlarındaki görsel algılamada dikkat çekici ve etkin bir rolü olduğunu söyleyebiliriz.

Mimari yapılar, kentsel yaya mekanlarına görsel niteliğini ve karakterini, arayüzleri aracılığıyla kazandırır. Kentsel yaya mekanını sınırlayan ve belirleyen arayüz, biçimsel özellikleriyle yaya mekanına özgün karakterini kazandırarak mekan kimliğinin oluşmasını sağlar (Çakmaklı, 1992). Giritlioğlu (1991), arayüzün biçimsel karakterini oluşturan yüzey elemanlarının düzenlemesinin, yaya mekanının görsel kalitesinde ve farklı bir karakter kazanmasında etkili olduğunu vurgular. Carmona ve diğ. (2003) de arayüzün çeşitli form, biçim ve cephe düzenlemeleri ile, sınırladığı yaya mekanını ve çevresini görsel olarak zenginleştirdiğini ve bu şekilde yaya algısını etkileyerek ve mekana ilgiyi arttırdığını belirtmektedir.



Şekil 4.9 : Arayüzdeki biçimsel özelliklerin yaya mekanına görsel kalite ve farklı bir karakter kazandırması, Shambles Meydanı.

Özyörük (1995), arayüzde yüzey biçimlenişindeki düzenlemelerin kentsel mekanın karakteri üzerinde etkili olduğunu belirtirken, Yıldız (1996), bina-kentsel mekan arayüzündeki biçimlenişin algısal önemini vurgulayarak, arayüzdeki biçimlenişlerin kentsel mekanın karakterinde önemli farklılıklar oluşturmasının yanında, yayanın görsel algısını yönlendirip genişleterek çevreyi kavramasını kolaylaştırdığını ve bu şekilde güçlü bir kent imgesinin oluşmasını sağladığını belirtir. Rapoport (1991) da arayüzdeki mimari ve estetik unsurların, yayanın mekanı algılamasını etkileyerek kentsel deneyimde tanımlayıcı özellikler sağladığını ve bu şekilde, yaya mekanının imaj ve kimliğini geliştirerek, kentlinin içinde bulunduğu yaya mekanıyla ve çevresiyle kuvvetli bağlar kurabilmesini sağladığını ifade eder.

Yaya mekanında görsel ilgi ve kalite bina cepheleriyle sağlanırken, yaya seviyesinde genellikle mekanı sınırlayan zemin kat cepheleri tarafından sağlanır. Yayanın bina ile görsel temasının öncelikli kurulduğu yer olan zemin kat cephelerinin görsel niteliği, yaya hareketine yakınlığı nedeniyle yaya algısını etkilemede önemli bir unsurdur. Bu anlamda zemin kat cephelerindeki görsel ve biçimsel özellikler, yayanın ilgisini çekerek mekanı ilginç ve davetkar yaptığı gibi, dış mekandaki yaya akışını iç mekanlara doğru çekerek hem iç hem de dış mekandaki kullanım yoğunluğunun artmasını da sağlamaktadır.

4.2.2.2 Yaya mekanında görsel çeşitliliğin ve hareketin sağlanması

Çeşitlilik, yaya mekanının görsel olarak ilgi çekici bir görünüme sahip olmasında ve yayaların görsel deneyimlerinde önemli bir etkidir (Carmona ve diğ., 2003). Çeşitlilik, yaya mekanını görsel olarak zenginleştirmesinin yanında mekana canlılık ve hareketlilik kazandıran bir unsurdur. Arayüzdeki biçimsel unsurların çeşitliliği, yaya mekanında görsel çeşitliliği ve sürekliliği sağlayarak yaya algısını ve ilgisini arttırırken, aynı zamanda mekanda zenginlik sağlayarak yaya mekanının görsel karakterini güçlendirir.



Şekil 4.10 : Arayüzdeki çeşitliliğin yaya mekanının görünümünde yarattığı farklılık.

Bina-kentsel mekan arayüzündeki mimari ayrıntılar, girintiler ve çıkıntılar, doluluk-boşluk oranları, düşey ve yatay yapılanma, malzeme, doku, stiller ve renkler, yaya mekanlarındaki görsel çeşitliliğin sağlanmasında etkili unsurlardır. Arayüzdeki bu mimari unsurların çeşitliliği ayrıca yaya mekanının zenginleşmesinde, çekicilik ve ilginçlik kazanmasında da rol oynar ki bu da yaya deneyimini zenginleştiren, yaya mekanında yürümenin hazzını ve mekanın kullanımını arttıran unsurlardır.

Arayüzdeki kütsel ve yüzeysel biçimlenişin, yaya mekanında ve yayaaların dış mekanlarda dolaşırken çevreyi algılamalarında çeşitlilik sağladığını ifade eden Gül (1989), yaya mekanındaki çeşitliliğin, arayüzün kütsel biçimlenişinde, düşey ve yatayda ileri çıkmalar, geri çekmeler ve yükseklik farklılıkları ile sağlanırken, yüzeysel biçimlenişinde ise daha mimari ayrıntıdaki unsurlar, girinti ve çıkıntılar, açıklıklar, doluluk-boşluklar, ritim ve oranlar, saçaklar, malzeme, stil, renk ve doku farklılıkları vb. unsurlar ile sağlandığını belirtir.



Şekil 4.11 : Arayüzdeki yüzeysel ve kütsel biçimlenişin yaya mekanında çeşitliliği sağlaması, Havana.

Arayüzdeki yüzeysel ve kütsel hareketler, yaya mekanında çeşitliliği sağlamanın yanında, mekanda zengin bir görselliğin ve sürekliliğin oluşmasını da yardımcı olur (Süngü, 1998). Yaya mekanını sınırlayan arayüzde sağlanan bu görsel çeşitlilik ve zenginlik aynı zamanda insanları keşfe yönelterek mekanda yürümeye teşvik eden, gezinmeyi zevkli hale getiren ve dolayısıyla insanları çekerek yaya mekanının kullanımını arttıran bir unsurdur.

Yaya mekanındaki çeşitliliğin sağlanmasında en etkili yüzey, yayaların görsel temasının en yoğun olduğu zemin kat cepheleridir. Bu anlamda yaya mekanı boyunca zemin kat cephelerinde biçimsel unsurlarla sağlanan görsel çeşitlilik, yaya mekanını görsel olarak zenginleştirdiği gibi, mekanda yürüyen yayalar için de ilgi çekici bir görsel deneyim sağlar. Bu şekilde yaya mekanına ilgi ve canlılık katan zemin kat cepheleri aynı zamanda yaya mekanının kullanımını da desteklemiş olur.

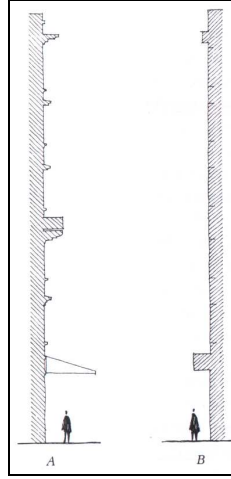
Bina-kentsel mekan arayüzündeki yüzeysel ve kütsel biçimleniş, çeşitliliği sağlamanın yanında, yaya mekanının dinamik bir görünüm kazanmasında da önemli bir role sahiptir. Arayüzdeki dışa çıkmalar, geri çekilmeler, yatay ve düşeydeki hareketler, bina yüksekliklerinde farklılaştırmalar gibi kütsel biçimlenmeler, yaya mekanına hareketlilik kazandırarak mekanda çeşitlilik ve görsel ilgi yaratmaktadır. Curran (1983) kütsel harekete ek olarak, arayüzdeki yatay-düşey organizasyonunun mekanda hareketi sağlamadaki önemine dikkat çeker. Bu anlamda arayüzde yatay elemanların kullanımının, mekanda yönlendirici ve süreklilik gösteren bir hareketi ifade ettiğini, dikey elemanların ise harekette kesiklikler ve duraklamalar oluşturduğunu belirtmektedir.



Şekil 4.12 : Arayüzdeki kütsel hareketlerin yaya mekanında hareketliliği sağlaması, Shambles.

Arayüzdeki yüzeysel biçimlenişte yaya mekanına hareket katan diğer bir unsur da yüzeydeki ışık-gölge oluşumlarıdır. Arayüzde pilastrlar, çıkıntılar, girintiler, nişler, kornişler gibi unsurlarla sağlanan hareketlilik, bina yüzeyine üç boyutlu bir etki vererek gölge-ışık algılanmasını kolaylaştırdığı gibi, bu hareketlilikle sağlanan ışık-gölge farklılıkları, yaya mekanına görsel derinlik hissi vermektedir (Carmona ve diğ., 2003).

Arayüzdeki hareketliliğin, oluşturduğu ışık ve gölgelerle, yaya algısını etkilediğine dikkat çeken Jacobs (1993), bina cephesinde ne kadar fazla hareketlilik olursa, gözün dikkatini o kadar çok çektiğini, dolayısıyla cephe üzerinde hareket eden ışığın, üzerinden geçerek değiştirebileceği karmaşık cephelerin de yayaların ilgisini daha çok çekeceğinden, hareketli cephelere sahip yaya mekanlarının, sade cepheli yaya mekanlarına göre daha kaliteli mekanlar oluşturduğunu belirtir.



Şekil 4.13 : Arayüzde ışık-gölge etkileriyle hareketlilik sağlayan cephelerin (A), düz cephelere (B) göre daha kaliteli yaya mekanları oluşturması.

4.2.2.3 Yaya mekanında kapalılığın ve ölçeğin sağlanması

Bir kentsel mekanın yaşayabilmesi ve kullanılabilmesi için öncelikle sınırlanmış ve tanımlı olması gerekmektedir (Özcan, 1998). Kentsel mekanları sınırlayan ve mekansal olarak tanımlayan mimari yapılar, aynı zamanda yaya mekanında “mekan hissini” de sağlamış olurlar. Velioğlu (1990), kentsel mekanların binalarla sınırlanıp tanımlandığı durumlarda, kullanıcının çevreyi daha rahat benimsediğini ve mekanda daha fazla vakit geçirdiğini vurgular. Kentsel mekanda sağlanan sınırlılıkla insanın mekan içinde kendini sınırlanmış hissetmesi de, mekanı algılamasını ve çevresiyle ölçülebilen ilişkiler kurmasını sağladığı gibi insana korunmuşluk ve kapalılık hissi vermektedir (Gül, 1989).

Kentsel mekanın en temel gerekliliklerinden biri, sınırlayıcı elemanların mekanı yeterince tanımlayacak şekilde fiziksel kapalılık etkisini sağlamasıdır. Pardorokes (1992), kentsel mekanın başarılı olmasında en önemli faktörlerden birinin mekansal kapalılık olgusu olduğunu, belli sınırlarla tanımlanmış, kapalı mekanda insanın kendini rahat ve güvenli hissettiğini belirtir.

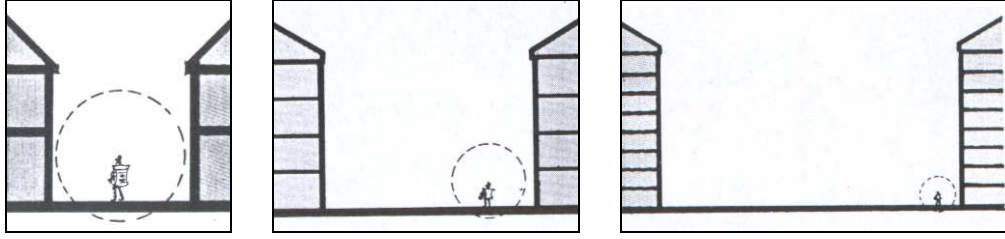
Kentsel mekanın kapalılık etkisine sahip olması, insana “kuşatılmışlık” hissi verir ve mekanın kolay okunabilmesini sağlar. Diğer bir deyişle kapalılık hissi sayesinde insan, içinde bulunduğu mekanı kolayca tanımlayabilmekte, kendini bu mekanda yerleştirebilmekte ve kendini güvende hissetmektedir (Turalı, 1996). Dolayısıyla mekansal kapalılık, yaya mekanında insanın kapalılık ve kuşatılmışlık ihtiyacını sağlamanın yanında kentsel mekanda korunma hissi verir. Buradan yola çıkarak kentsel mekanın kapalılığının, mekandaki yayaların ruhsal konforunu sağlaması ve mekanı daha çok kullanması bakımından önemli bir etken olduğunu söyleyebiliriz.

Alexander ve diğ. (1977) de insanların, belirli bir derece kapalılığı olan kentsel mekanlarda kendilerini konforlu hissedebildiklerini, bu sayede mekanda çeşitli aktiviteler düzenlediklerini ve sosyal etkinliklere katıldıklarını belirtir. Aynı şekilde Yıldız (2004), kamusal mekanlarda kapalılık algısının sosyal etkileşimi artırdığını, dolayısıyla mekanda sağlanan kapalılığın, kentsel mekanların kullanımını ve yaşanabilirliğini olumlu yönde etkilediğini söylemektedir.

Kentsel mekanlardaki kapalılık, esas olarak bina-kentsel mekan arayüzündeki oransal ilişkiye bağlıdır. Kentsel mekanı sınırlayan düşey yüzeyler olan binaların yüksekliği ile yatayda yaya mekanının genişliği arasındaki oransal ilişki, kapalılık miktarı üzerinde etkilidir ve bu ilişkinin oluşturduğu kuşatılmışlık aynı zamanda yaya mekanının mekansal niteliğinin bir göstergesidir (Lillebye, 2001).

Arayüzdeki bu oransal ilişkide, düşeyde bina yüksekliğinin yataydaki mesafeye oranı -belirli sınırları geçmemek kaydıyla- ne kadar büyük olursa, mekanda daha çok kapalılığın algılandığı söylenebilir. Bina yüksekliğinin mekan derinliğine göre çok yüksek olması durumunda, mekandaki yayada baskı hissi oluşturacak, tersine bina yüksekliğinin mekan derinliğine göre çok düşük olması da, açıklıktan dolayı mekan hissini kaybolmasına neden olacaktır (Baykal, 1996).

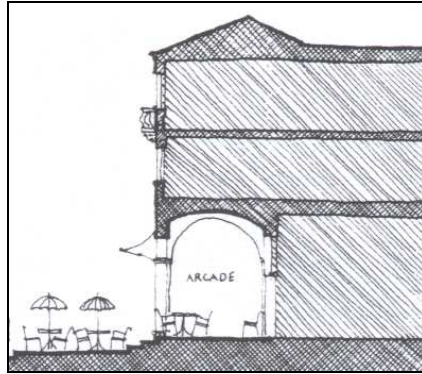
Kentsel mekanlarda, binalar arasındaki mesafe (d), binaların yüksekliğine (h) eşit ($d/h=1$) olduğunda, tam bir kuşatma ve kapalılık sağlanmaktadır (Ashihara, 1970). Yaya mekanlarında, d/h oranının 1, 2 ve 3 olduğu durumlar, kapalılık etkisi açısından olumlu oranlardır. Bu oran, 3’ten büyük ($d/h>3$) olduğunda, mekanda karşılıklı etkileşim gittikçe yok olmaya ve mekan duygusu tamamen kaybolmaya başlamakta, dolayısıyla kapalılık sağlanamamaktadır. Oran 1’den küçük ($d/h<1$) olduğunda ise kentsel mekan fazla kapalılık etkisiyle giderek sıkışık ve ezici bir etki oluşmaktadır.



Şekil 4.14 : Bina yüksekliği ile mekan genişliğinin oransal ilişkilerinin sırasıyla (a)=1:1, (b)=1:1,5 ve (c)=1:2 olduğunda mekansal kapalılığa etkisi.

Jacobs (1993), bu konuda yapılan bir araştırmaya göre, yaya mekanını sınırlayan bina yüksekliklerinin (h) mekandaki yatay mesafeye (d) oranının en az 1:4 olduğu zaman mekanda bir tanımlama hissinin sağlanabildiğini, bina yüksekliklerinin kentsel mekanın genişliğine oranı eşit ($h:d=1:1$) olduğunda ise, yaya mekanında güçlü bir mekansal tanım oluştuğunu belirtir. Yüksekliğin genişliğe oranı azaldığında sınır öğeler birbirlerinden uzaklaşacağından, mekandaki kapalılık hissi azalacaktır. Yüksekliğin genişliğe oranı arttığında ise, yaya bakış açısını değiştirmeden üst katları göremeyeceğinden, yüksekliği algılaması zorlaşacak, mekanda sıkışıklık hissi oluşacak ve mekana giren ışık miktarı da azalacağından, yaya algısı olumsuz yönde etkilenecektir (Carmona ve diğ., 2003).

Mekansal kapalılığın sağlanmasında önemli bir diğer unsur, arayüzdeki kütsel ve yüzeysel biçimlenişteki hareketlerdir. Arayüzde geri çekmeler veya öne çıkmalar, doluluk ve boşluklarla yatayda ve düşeyde sağlanan kütsel ve yüzeysel hareketler, yaya mekanında kapalılık duygusunun oluşmasına ve mekan hissinin güçlenmesine yardımcı olur (Paumier ve diğ., 1990). Örneğin bina kütselinin zemin kat seviyesinde geri çekilmesi, kapalılığı sağladığı gibi, yayanın dolaşım alanını artırarak, oturma, bekleme, dinlenme gibi yaya aktivitelerine de imkan ve yer sağlar (Curran, 1983).



Şekil 4.15 : Bina kütselinin zemin katta geri çekilmesiyle yayanın mekandaki dolaşım alanının artması ve mekansal kapalılığın sağlanması.

Kapalılığın yanı sıra arayüzdeki biçimlenişin kentsel yaya mekanlarındaki diğer bir önemli etkisi de mekanda insan ölçeğini sağlamasıdır. Kentsel yaya mekanlarına karakterini ve ölçeğini veren “insan” faktörü olduğundan, yaya mekanın, kullanıcısı olan insanın ölçeğine uygun olması o mekanın başarısı ve kullanımı için gerekli bir unsurdur. Kentsel mekanda insan ölçeğinin fiziksel ve oransal olarak sağlanması, insanın kendisini o mekanla ilişkilendirebilmesini, mekanla birebir ilişki kurmasını ve kendisini o mekana ait hissetmesini sağlar ki bu da mekanın yaya tarafından kullanımını artırır (Yıldız, 1996).

Kentsel yaya mekanının insan ölçeğine uygun nitelikte olması aynı zamanda insanın mekandaki algısal memnuniyetini artırarak mekanı kullanırken kendisini rahat ve güvenli hissetmesini sağlar. Tersine, mekanın insan ölçeğini sağlayamaması ise, kullanıcıyı ruhsal açıdan olumsuz yönde etkiler. Dolayısıyla mekanda insan ölçeğinin başarıyla sağlanması, yayalar için güvenlik ve korunma hissi sağlayarak insanları yaya mekanını kullanmaya teşvik etmektedir (Tibbalds, 1992).

Kentsel yaya mekanında insan ölçeğinin sağlanmasında, bina-kentsel mekan arayüzündeki kütleli ve yüzeysel biçimlenişin önemli bir etkisi vardır. Arayüzdeki kütleli biçimlenişte zemin katın ileri çıkarak insan ölçeğine yakın mekanlar oluşturması ya da üst katların geri çekilerek yükseklik etkisinin hafifletilmesi, mekanda insan ölçeğinin sağlanmasına yardımcı olur (Karakoç, 2004).



Şekil 4.16 : Arayüzdeki geçiş elemanları ile bina ölçeğinin insan ölçeğine yaklaştırılması, Ortaköy.

Kütle biçimlenişinin yanında, arayüzdeki yüzeysel biçimleniş de kentsel mekanda insan ölçeğinin sağlanmasında etkilidir. Bina yüzeyindeki açıklıklar, yatay-düşey hareketler ve mimari elemanların yanı sıra arayüzde oluşan eşikler, arkaclar ile yüzeye eklenen saçak, tente ve örtü gibi elemanlar da bina ölçeğini insan ölçeğine yaklaştırarak yaya mekandaki insan ölçeğinin kontrolünü sağlar (Mildan, 1993).

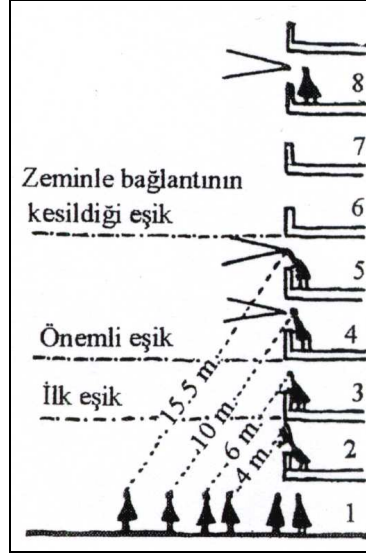


Şekil 4.17 : (a) Fransız Sokağı ve (b) Sultanahmet'teki yaya mekanlarında arayüze eklenen elemanların mekanın görsel algı ve ölçeğine etkisi.

Kentsel yaya mekanlarında insan ölçeğinin sağlanmasında önemli bir diğer unsur da bina ile sınırladığı kentsel mekanın oransal ilişkisidir. Giritlioğlu (1991), arayüzdeki bu oransal ilişkinin, mekanın yayalar tarafından algılanabilir ve kavranabilir olmasında önemli bir rolü olduğunu vurgular. Bu oransal ilişkide, binaların yüksekliği kentsel mekanın genişliğine göre çok yüksek olduğu takdirde, mekanda insan ölçeği kaybolacak ve mekanın yaya tarafından algılanması da zorlaşacaktır.

Bu bağlamda, yaya mekanını sınırlayan binaların yüksekliği, hareket halindeki yayaları doğrudan etkilediğinden, mekandaki insan ölçeğinin sağlanmasında ve dolayısıyla yaya mekanının kullanımında ve başarısında dikkat edilmesi gereken bir unsurdur. Velioğlu (1990), yaya mekanında insan ölçeğinin çoğunlukla göz seviyesinde sağlandığı için, binanın yayanın yürüdüğü alana yakın olan, kendi görüş alanı içine giren ve bire bir ilişki kurduğu bölümü olan zemin seviyesine yakın kotların özellikle önemli olduğunu belirtir. Dolayısıyla, kentsel mekanda insanın çevresiyle kurduğu ilişkide yatayda hareket ve algılama daha kolay olduğundan, mekanda insan ölçeğinin sağlanması açısından az katlı yapılar, çok katlı yapılara göre daha uygundur.

Çok katlı yapılar, genellikle zemin kattan üst katlara gidildikçe, ikinci kattan itibaren insanın algı sınırlarından çıkmakta, hatta daha da yukarılara çıktıkça belirli bir mesafeden sonra ilişki tamamen kopabilmektedir. Gehl (1978), bina yüksekliğinin kentsel mekanla ve mekandaki yayayla ilişkisiyle ilgili olarak, zemin kotu ile anlamlı ilişkinin binanın ancak ilk birkaç katunda kurulabildiğini, üçüncü ve dördüncü katlar arasında bu ilişkinin azaldığını, beşinci katın üzerinde ise zeminle işitsel, görsel ya da sosyal bir bağlantı kurulamadığını belirtir.



Şekil 4.18 : Çok katlı binalarda belirli bir yükseklikten sonra yaya mekanı ile ilişkinin kesilmesi.

4.2.2.4 Yaya mekânında şeffaflık ve görülebilirliğin sağlanması

Kentsel yaya mekânlarının görsel karakterini oluşturan unsurlardan biri de bina-kentsel mekân arayüzünde sağlanan şeffaflık ve görülebilirliktir. Yaya mekânlarını sınırlayan cephelerdeki şeffaflık, iç ve dış mekânlar arasındaki görsel geçirgenliği arttırarak, yaya mekânının sınırlarının görsel olarak genişlemesini sağlar. Algılanan mekânın genişlemesi ve iç-dış mekân arasında sağlanan görsel etkileşim, yürümeyi daha zevkli ve konforlu kılacağından, yaya mekânının kullanımını da olumlu yönde etkiler.

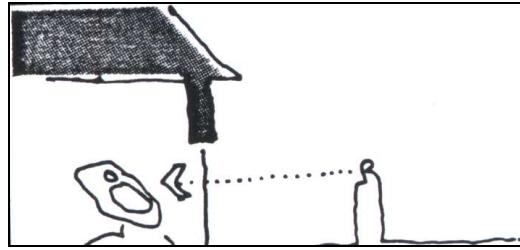
Arayüzde sağlanan şeffaflık aynı zamanda, iç mekânın dışarıdan, dış mekânın da içeriden görünür olmasını sağlayarak iki mekân arasında görsel ve mekansal bağların kurulmasını kolaylaştırır. Bunun yanı sıra, arayüzde yeterli miktarda görülebilirliğin sağlanması, iç mekândan dış mekâna akışı ve nüfuzu kolaylaştırarak bina içi kullanımların yaya mekânı ile ilişkilerinin artmasına yardımcı olur.

Velioğlu (1990), arayüzdeki şeffaflığın, iç-dış mekân arasındaki temas yüzeyini arttırarak mekânlar arasında görsel ilişkinin kurulmasını ve bu şekilde aralarındaki işlevsel ilişkinin güçlendirilerek, iki mekân arasındaki kullanım sürekliliğini sağladığını belirtir. Bina ile kentsel mekân arasındaki bu görsel ve işlevsel ilişki aynı zamanda mekânların bütünleşmesini sağlayarak, bina içindeki kullanımlara ilgiyi arttırdığı gibi yaya mekânının kullanımının da artmasına yardımcı olur.

Arayüzdeki şeffaflık aynı zamanda insanların kentsel mekanda kendilerini güvende hissetmeleri için önemlidir. Yaya mekanı seviyesinde sağlanan şeffaflık ve görülebilirlik, dış mekanın iç mekandakiler tarafından gözlemlendiği (gözlerin sokak üzerinde olduğu) hissini verdiğinden ve dış mekandaki insanlara da iç mekanda insan varlığını anımsattığından, yayanın mekanda kendini güvende hissetmesini sağlar.

Şeffaflık, görsel erişimin ve görülebilirliğin sağlanması açısından da önemli bir unsurdur. Görülebilirlik, yani içeriğin dışarıdan, dışarının da içeriden görünür olması, yaya mekanının algısını ve kullanımını doğrudan etkiler. Alexander ve diğ. (1977) insanların yaya mekanından bina içindeki mekanları görebildikleri zaman, algılarının genişlediğini ve zenginleştiğini belirtmektedir. Bunun yanında insanların bina içindeki mekanları kullanmaları için de o mekanı görmeleri önemlidir.

Gehl (1987), şeffaflığın, iç mekanla dış mekan arasında görsel teması sağlayarak iç ve dış mekandaki kullanımlarla ilgili bilgi edinmeyi sağladığını belirtir. Kentsel mekanlarda iç mekanlarda ne olduğunu görebilmenin aynı zamanda bir davet unsuru olabileceğini de vurgulayan Gehl, yaya mekanından geçenlerin, iç mekanda ne olduğunu gördükleri takdirde içerdeki etkinliğe katılma arzusu duyacağını belirtmektedir. Carr ve diğ. (1992) de yayaları dış mekandan içeriye çeken unsurun görülebilir iç mekan olduğunu söyler ve dış mekandaki yayaların, içeride ne olduğu ile ilgili daha fazla bilgileri olduğunda içeri girmeye meyilli olduklarını belirtir.



Şekil 4.19 : Arayüzde sağlanan şeffaflığın, yayanın bina içindeki kullanımlarla ilgili bilgi edinmesini sağlaması.

Arayüzde şeffaflıkla sağlanan görsel erişim de, yayaların iç mekanda ne olduğundan haberdar olmasına yardımcı olur. Bu şekilde yaya mekanındaki kamusal aktivite, iç mekanlara doğru yönlendirilebilir ve böylece yayalar bu mekanları kullanmaya teşvik edilir. Bir mekanın dışarıdan görünür olması ise kullanıcıların o mekanın rahatlığını ve güvenliğini değerlendirebilmeleri açısından önemli bir unsurdur (Perinçek, 2003).

Zemin kat cephesi

Yayanın bina ile ilk temasını kurduğu yüzey olan zemin kat cephesi, yaya hareketine yakınlığı dolayısıyla yaya algısını doğrudan etkilediğinden, bina ile yaya mekanı arayüzünde önemli bir unsurdur. Zemin kat cephesinin fiziksel biçimlenişinin yanı sıra yaya mekanını etkileyen diğer bir özelliği ise görsel ilişkiyi sağlayan şeffaflıktır.

Zemin kat cephesindeki şeffaflık, kentsel mekanın ve içerdiği kamusal yaşamın bina içlerine uzanmasını sağlayarak iki mekan arasındaki mekansal, görsel ve işlevsel sürekliliğin oluşmasına yardımcı olur (Şener ve Yıldız, 1999). Alexander ve diğ. (1977), zemin kat cephesinin, bina ile yaya mekanı arasındaki görsel bağlantının kurulmasındaki ve insanları mekana çekmedeki önemine dikkat çeker. Zemin kat cephelerinin yeterince görsel geçirimsizlik sağladığı takdirde, bina içlerindeki kullanımları yaya mekanı ile rahatça paylaşabildiğini ve böylece bina ile yaya mekanının görsel ve işlevsel olarak bütünleşmesine yardımcı olduğunu belirtir. Gehl (1987) de zemin kat cephesinin, binanın en kamusal kısmı olduğundan zemin kat kullanımları için en yüksek görünürlüğü ve şeffaflığı sağlaması gerektiğini, yaya mekanı seviyesinde sağlanan bu şeffaflıkla, bina içindekilerle dışarıdan geçen yayalar arasındaki görsel bağlantının desteklendiğini söylemektedir.

Zemin katta şeffaf cepheleri sayesinde kentsel dış mekana açılan iç mekanlar, yaya hareketini içeriye çekerek yaya mekanındaki kullanımlarla ve yaşamla kolayca bütünleşebilmeyi sağlar. Özellikle kamusal kullanımların bulunduğu zemin katlardaki cephe şeffaflığı, içteki kullanımın teşhir edilmesi ve dışarıdakilere de görünüm sağlanması için özellikle önemlidir (San Fransisco Planning Department, 2002). Bunların yanında şeffaf cephelerin yüksekliklerinin fazla olmasıyla, iç mekana bol ışık ve hava girmesi de sağlanmış olur.



Şekil 4.20 : Zemin katta kentsel dış mekana açılan iç mekan, Paris.

Arayüzdeki açıklıklar

Bina-kentsel mekan arayüzünde şeffaflığı ve görülebilirliği sağlayan diğer bir önemli unsur da yüzeydeki açıklıklardır. Arayüzde iç-dış, kamusal-özel mekanlar arasındaki görsel ve mekansal akışı sağlayan açıklıklar, bina ile yaya mekanının temas yüzeyini ve etkileşimini arttıırırlar. Özel mekanla kamusal mekan arasında görsel bağlantı ve sürekliliği oluşturan açıklıklar ayrıca iki mekan arasında işlevsel bağın kurulmasına da yardımcı olur.

Curran (1983), arayüzdeki açıklıkların sadece iç ve dış mekanların görsel ve işlevsel bağlantısını sağlamakta kalmadığını, kamusal alanın da görsel ve mekansal uzantısını sağladığını ifade eder. Bunun yanında açıklıkların sembolik anlamlar da sağlayarak iç kullanımlar hakkında bilgi verdiğini vurgulayan Curran, bu noktada işlevsel açıdan açıklıkların boyutlarının, içerdikleri kullanımların içeriğiyle ilgili bize bilgi verdiğini, örneğin özel kullanımların açıklıklarının boyutu sınırlıyken, kamusal kullanımların büyük açıklıkları sayesinde, dışardaki yaya mekanının iç mekana görsel ve mekansal uzantısını sağladığını belirtir. Giritlioğlu (1991) da arayüzdeki açıklıkların, iç ve dış mekan arasında akışı sağladığını, açıklıkların alanlarının büyük olmasının, mekandaki görsel algının sınırlarını genişlettiğini, açıklıkların alanlarının küçük olmasının ise mekanda enine bir daralma ve itici bir etki yarattığını söylemektedir.



Şekil 4.21 : Açıklıkların, iç ve dış mekan arasındaki akışı sağlaması, Nevizade.

Gehl (1987), arayüzdeki en belirgin açıklıklar olan pencere ve kapıların, mekanda yürüyen yayalara insanın varlığını anımsattığını ve arayüzün bu açıklıkları içerdiği takdirde mekanda yürümeyi cazip hale getirdiğini belirtmektedir. Carmona ve diğ. (2003) de açıklıkların mekanda insan varlığının bir göstergesi olduğunu ve iç mekandaki yaşamı açığa vurduğunu belirtir. Bu şekilde farklı mekanlar arasındaki geçişi sağlayan açıklıkların, aynı zamanda iki mekan arasındaki ilişkinin mahremiyet derecesini de ortaya koyduğu söylenebilir (Karakoç, 2004).

5. BİNA-KENTSEL MEKAN ARAYÜZ ÖZELLİKLERİNİN KENTSEL YAYA MEKANLARINA ETKİSİNİN ÖRNEKLERLE İNCELENMESİ

Bu bölümde, bina-kentsel mekan arayüz özelliklerinin yaya mekanlarına etkisi, İstanbul’da eş zamanlı uygulanmış olan iki farklı yayalaştırma projesi üzerinden incelenmiştir. Örnek olarak ele alınan yaya alanları, Ortaköy Yaya Bölgesi ile Kumkapı Yaya Bölgesi’dir. Her iki uygulama da literatür taramasından edinilen bilgiler ışığında, binanın kentle ve kentliyle kurduğu ilişkide etken olan unsurlara göre analiz edilmiş ve değerlendirilmiştir.

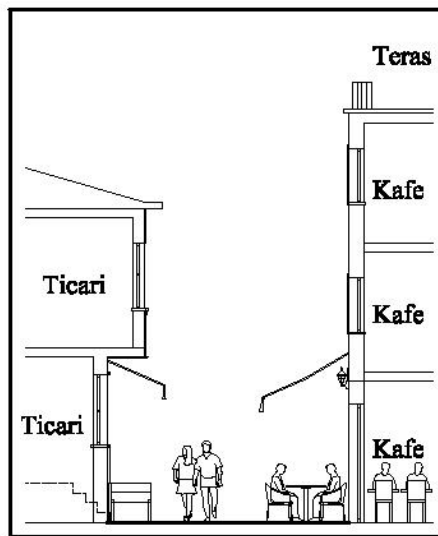
5.1 Ortaköy Yaya Bölgesi

Beşiktaş Belediyesi tarafından 1992 yılında “Ortaköy Meydanı ve Çevresi Düzenleme Projesi” ile uygulamasına başlanan ve 2005 yılında çevre binaların da yeniden elden geçirilmesiyle tekrardan yenileme çalışmaları yapılan Ortaköy Yaya Bölgesi, hem tarihi bir yerleşim yeri olmasından, hem de deniz kıyısında yer alması sayesinde İstanbul’un önde gelen kentsel yaya mekanlarından biridir. Kullanım olarak daha çok yeme-içme, ve eğlence mekanlarını barındıran Ortaköy, az sayıda alış-veriş dükkanının yanı sıra belirli günlerde kurulan sokak pazarı sayesinde belirgin bir ticari hareketliliğe sahiptir.

Bu çalışmada Ortaköy Yaya Bölgesi’nde detaylı olarak incelenilen yaya mekanı, “Mecidiye Köprüsü Sokak”tır. Sokak, ana yoldan gelen yaya akışını Ortaköy Mecidiye Camiisi’ne ve Ortaköy Meydanı’na yönlendirdiğinden, bir geçiş alanı oluşturmakta ve genellikle durağan yaya aktivitelerinden çok, hareketli yaya aktivitesine sahne olmaktadır. Yaya mekanında yeme içme mekanları, alışveriş dükkanları ve konut kullanımları birarada yer almakta ve mekan böylece günün farklı saatlerinde canlılığını koruyabilmektedir. Bunun yanında, çoğunlukla zemin üstü iki ya da üç katlı tarihi binalarla sınırlanan sokağın, Ortaköy’ün görsel karakterine ve kimliğine uygun ve görsel ve estetik anlamda da zengin bir yaya mekanı olduğu söylenebilir.



Şekil 5.1 : Ortaköy Yaya Bölgesi'nde Mecidiye Köprüsü Sokak.



Şekil 5.2 : Mecidiye Köprüsü Sokak'ta arayüzdeki biçim ve kullanım ilişkisi.



Şekil 5.3 : Ortaköy Mecidiye Köprüsü Sokak silüetleri.



Şekil 5.4 : Ortaköy Mecidiye Köprüsü Sokak.

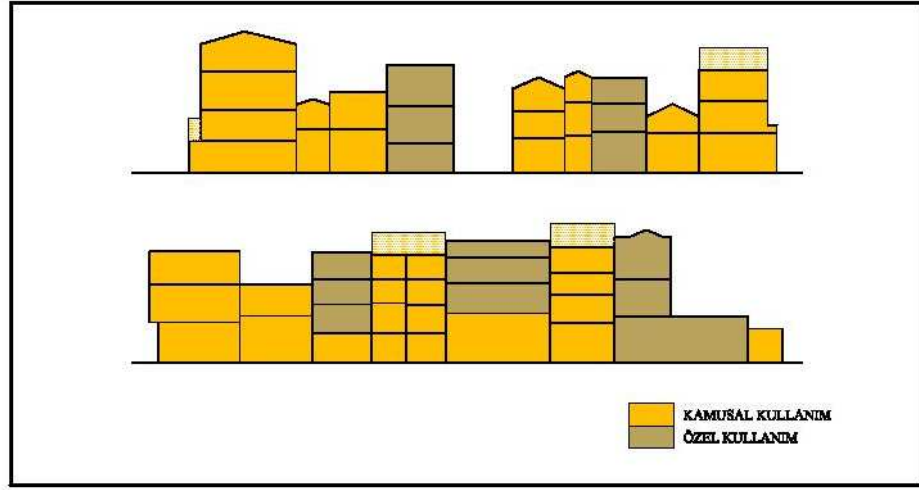
5.1.1 Ortaköy Mecidiye Köprüsü Sokak'ta arayüz özelliklerinin etkisi

5.1.1.1 Arayüzdeki kullanım özelliklerinin etkisi

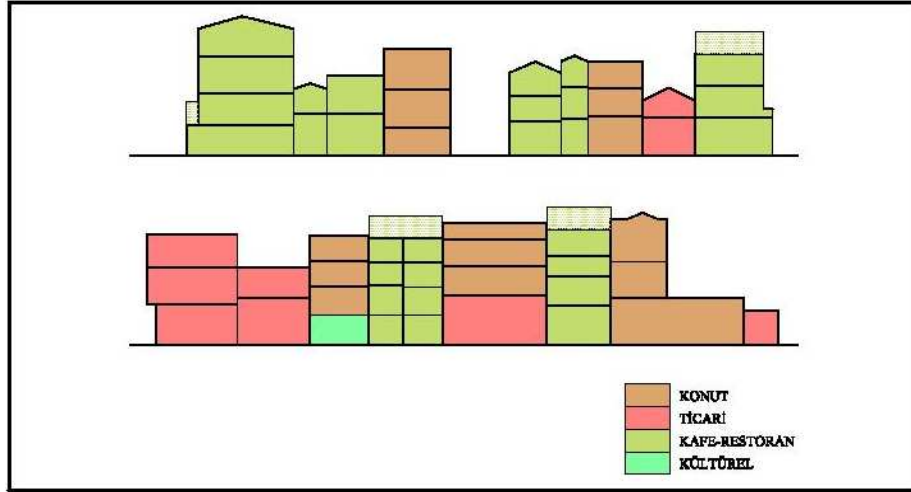
Arayüzdeki kullanımların çeşitliliğine bakıldığında yeme içme mekanları, alışveriş dükkanları ve konutların birarada olduğu görülmektedir. Bu kullanım çeşitliliği mekana farklı kullanıcıların günün farklı saatlerinde gelerek mekanı kullanmasını sağlamaktadır. Yaya mekanında ağırlıkta olan kafe, restoran ve satış dükkanları gibi kullanımların, mekandaki yaya yoğunluğunu arttırdığı görülmektedir. Bu işlevler farklı kullanıcıları bir araya getirmesine ve sosyalleşme imkanı vermesine karşın, arayüzde yoğunlukla farklı işlevlerin bir arada yer almaması ve tek bir işlevin zeminden yukarı katlara devam etmesi, yer yer işlevsel monotonluk yaratmaktadır.

Arayüzdeki yeme içme ve eğlence amaçlı kullanımlar, gündüz kullanımının yanı sıra gece de insanları çekerek mekanın günün farklı saatlerinde yaşamasını sağlamakta ve mekandaki kullanım sürekliliğini arttırmaktadır. Arayüzde konut kullanımlarının da bulunması, mekanı geceleri de yaşayan güvenli bir alan haline getirmektedir.

Arayüzdeki kullanımların dağılımına baktığımızda, zemin katta yer alan dükkanların, tezgahlarıyla kısmen yaya mekanına taşarak yaya sirkülasyonunu beslediği görülmektedir. Ayrıca zemin kattaki yeme içme işlevlerinin de yaya mekanına taşarak, dışarıyla bağlantı sağladığı, üst katlara ve teras katlara kadar da taşınabildiği gözlenmiştir. Bu arayüzdeki kullanımların yatayda ve düşeyde bir sürekliliğinin olması, aynı zamanda mekanlar arasındaki işlevsel ve yaşamsal sürekliliği de sağlaması açısından olumlu bulunmuştur.



Şekil 5.5 : Mecidiye Köprüsü Sokak'ta arayüzdeki kullanımların niteliği ve dağılımı.



Şekil 5.6 : Mecidiye Köprüsü Sokak'ta arayüzdeki kullanımların çeşitliliği.



Şekil 5.7 : Mecidiye Köprüsü Sokak'ta arayüzdeki kullanımların süresi.

5.1.1.2 Arayüzdeki biçimsel özelliklerin etkisi

Yaya mekanında tarihi binaların çoğunlukta olması, mekana görsel ve estetik zenginlik kazandırmasının yanı sıra mekanın imajını da güçlendirmektedir. Bunun yanında, arayüzdeki yüzey biçimlenişleri, farklı malzeme ve renk kullanımları, yatay ve düşeydeki hareketler de yaya mekanının görsel algısını zenginleştirmektedir.

Arayüzde şeffaflık ve görsel geçirgenlik, kamusal kullanımların olduğu cephelerde ve özellikle zemin katlarda sağlanmıştır. Buralarda görsel geçirimsizlik sayesinde iç-dış mekanlar arasındaki görsel ilişki rahatça kurulabilmesine karşın, ticari ve konut kullanımlarının olduğu arayüzlerde açıklıkların daralmasıyla bu ilişki zayıflamakta, iç mekanın dış mekandan görülebilirliği engellenmektedir.

Bunun yanı sıra arayüzdeki kütsel hareketler, yatayda öne çıkmalar, düşeyde de yükseklik farklılıkları, mekana bir hareket ve çeşitlilik katmakta, mekan boyunca monotonluğu engelleyerek yayanın algısını zenginleştirmektedir. Ayrıca bina yüksekliklerinin fazla olmaması, zemin üstü iki ve üç kat yüksekliğinde olması, dar olan yaya mekanıyla bina arasındaki oransal ilişkinin insan ölçeği ve yaya algısı sınırlarında ($d/h:0.6<1$) kalmasını ve dolayısıyla yayanın kendini mekanda rahat hissetmesini sağlamaktadır. Bu oransal ilişki aynı zamanda yayanın ihtiyaç duyduğu kapalılık ve kuşatılmışlık etkisini mekanda oluşturmaktadır.

Arayüzde sınırlar ve geçiş mekanları çoğunlukla saçak, tente ve örtü gibi ek elemanlarla sağlanmıştır. Bu elemanlar bina ile kentsel mekan arasındaki ölçek farkını yumuşattığı gibi, dış mekan kullanımı için fiziksel koruma sağlamaktadır.



Şekil 5.8 : Mecidiye Köprüsü Sokak'ta arayüzdeki yüzey ve kütle biçimlenişi.



Şekil 5.9 : Mecidiye Köprüsü Sokak'ta arayüzdeki şeffaflık ve görülebilirlik.

5.2 Kumkapı Yaya Bölgesi

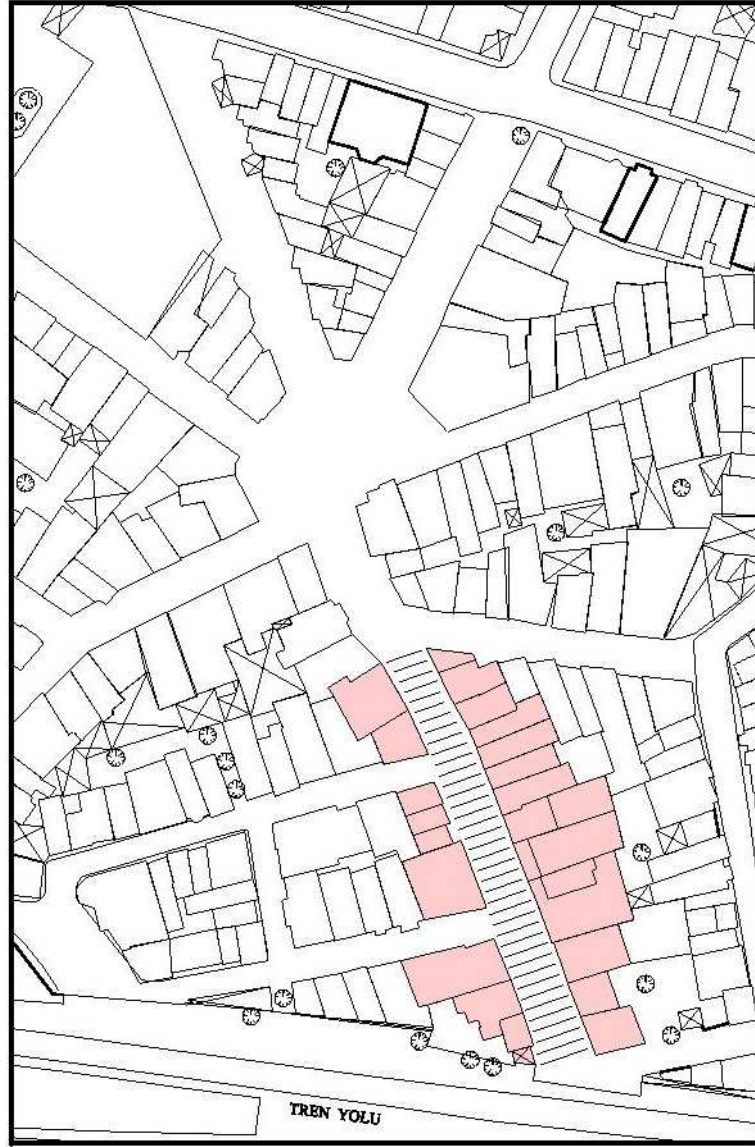
İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından 1990'lı yılların başında projelendirilerek uygulamaya konulan “Kumkapı Yayalaştırma Projesi” ile Kumkapı'daki eskimeye yüz tutmuş bölgenin fiziksel ve işlevsel olarak yenilerek canlandırılması amaçlanmıştır. Alandaki mevcut tarihi dokunun ve altyapının yenilenmesiyle, bölge, balık lokantalarının yoğunlukta olduğu bir yeme-içme ve eğlence mekanına dönüşmüş ve özellikle akşamları sunduğu canlı sokak yaşamıyla da İstanbul'un önemli turistik mekanlarından biri haline gelmiştir.

Kumkapı Yaya Bölgesi'nde detaylı olarak incelenmek üzere seçilen yaya mekanı, “Çap Ariz Sokak”tır. Önceleri konut ve ticari kullanımların ağırlıkta olduğu sokakta, yayalaştırma uygulamasından sonra balık lokantalarının sayısının artmasıyla konut ve diğer kullanımlar giderek azalmış, günümüzde sadece restoranların bulunduğu bir sokak haline gelmiştir. Zamanla sokak tek bir işlevle sınırlı kalmış ve yaya mekanının farklı amaçlar için kullanılmasına engel olmuştur. Sokakta kullanım çeşitliliğinin olmaması ayrıca mekanın kullanım süresi ve sıklığının belirli zaman dilimleriyle kısıtlı kalmasına sebep olmuştur. Bölge, gün boyunca akşam ve geceleri, hafta boyunca da hafta sonları daha yoğun olarak kullanılmakta, diğer gün ve saatlerde ise kullanım yoğunluğu belirgin olarak azalmaktadır.

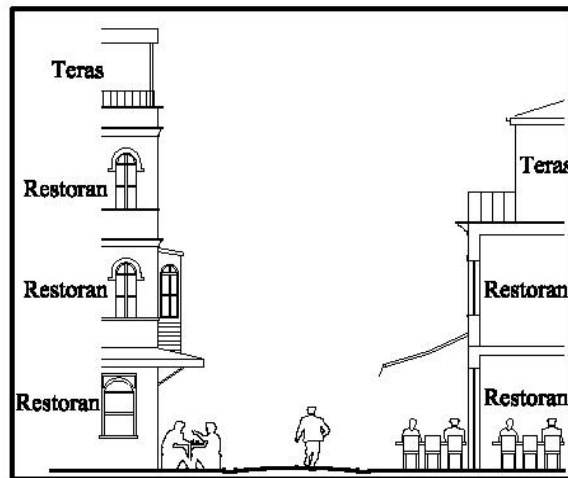


Şekil 5.10 : Kumkapı Yaya Bölgesi'nin gece (a) ve gündüz (b) görünümü.

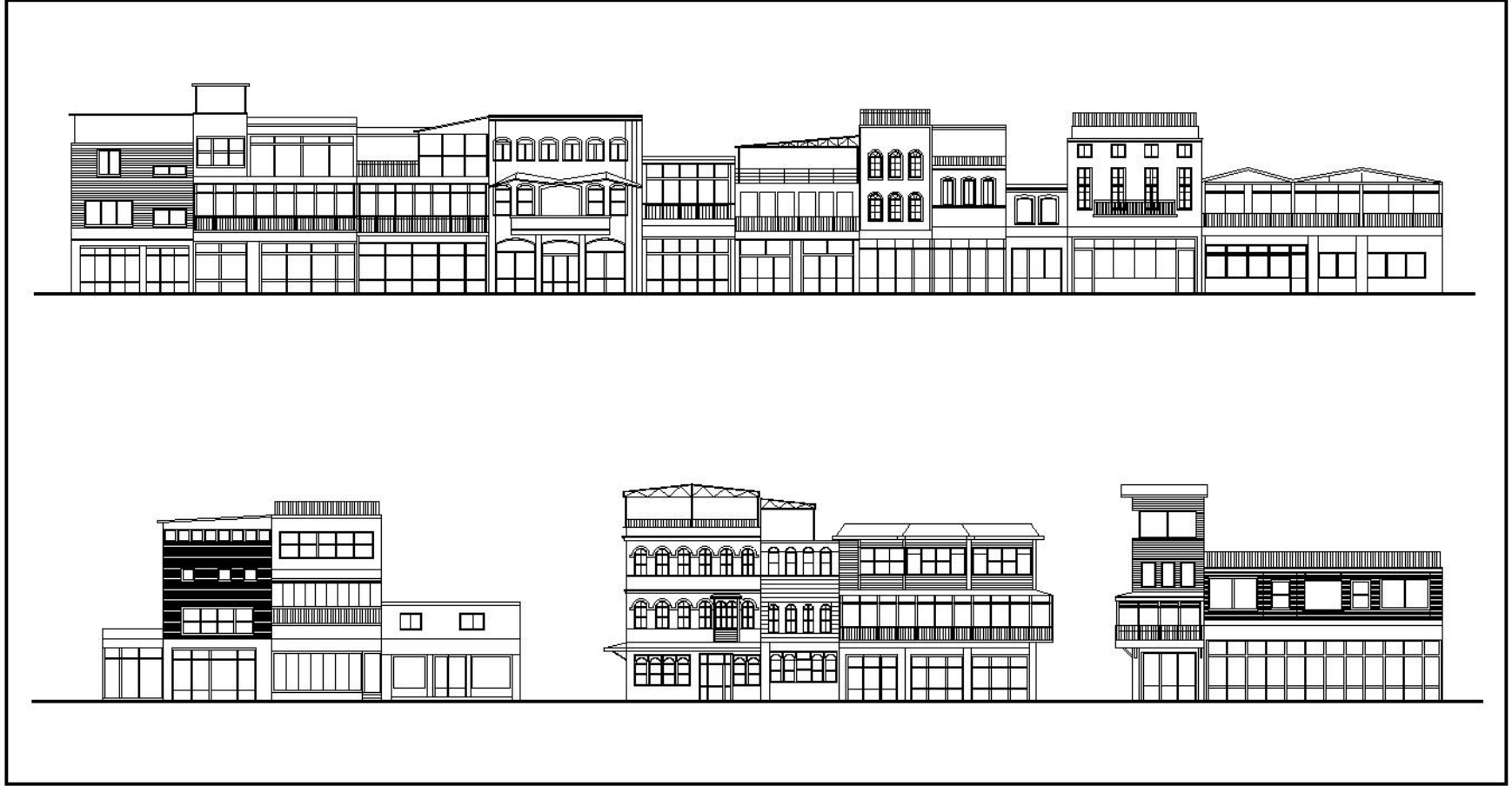
İşlevsel olumsuzluğun yanı sıra, tarihi bir yerleşim yeri olan bu bölgede bina kullanıcıların ve içlerindeki kullanımların değişmesiyle bina içlerinde ve dışlarında birtakım değişiklikler yapılmış ve bu değişiklikler yer yer sokağın bütüncül yapısını olumsuz etkilerken, bina cephelerinde oluşturduğu karmaşa da yaya mekanının görsel algısına zarar verebilmektedir.



Şekil 5.11 : Kumkapı Yaya Bölgesi'nde Çap Ariz Sokak.



Şekil 5.12 : Çap Ariz Sokak'ta aryüzdeki biçim ve kullanım ilişkisi.



Şekil 5.13 : Kumkapı Çap Arız Sokak silüetleri.

5.2.1 Kumkapı Çap Ariz Sokak'ta arayüz özelliklerinin etkisi

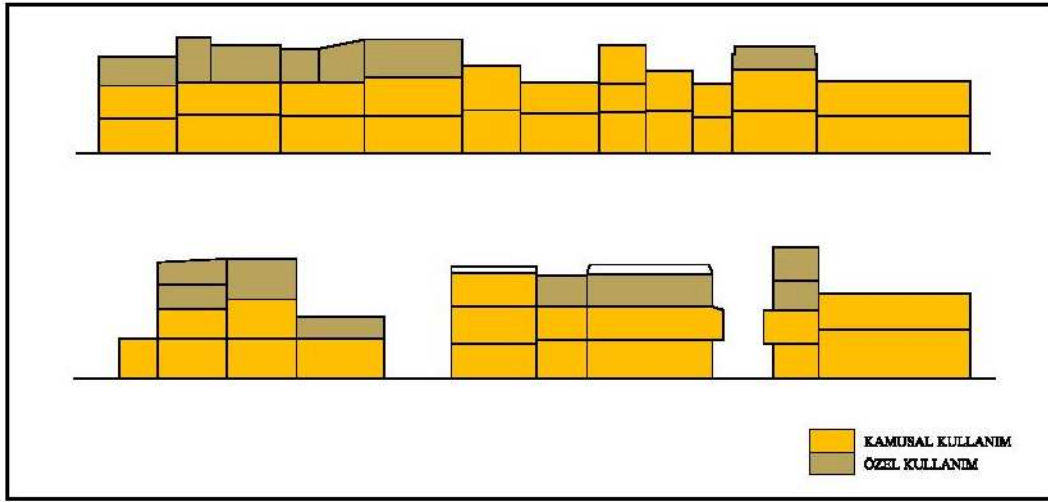
5.2.1.1 Arayüzdeki kullanım özelliklerinin etkisi

Arayüzdeki kullanımlara bakıldığında, yaya mekanına tek çeşit bir kullanımın hakim olduğu ve bunların da neredeyse tamamının yeme-içme kullanımları olduğu görülmektedir. Arayüzdeki kullanımların çeşitli olmaması, yaya mekanı boyunca işlevsel bir monotonluk yarattığı gibi mekana gelen kullanıcıların çeşidini de kısıtlamaktadır. Bunun yanı sıra, yaya mekanını tek bir işlev yaşattığından, bu işlev zamansal olarak mekanı sürekli beslemekte yetersiz kalmakta ve kullanıcıların mekanda kalış süresi de bu kullanımların süresiyle sınırlı kalmaktadır.

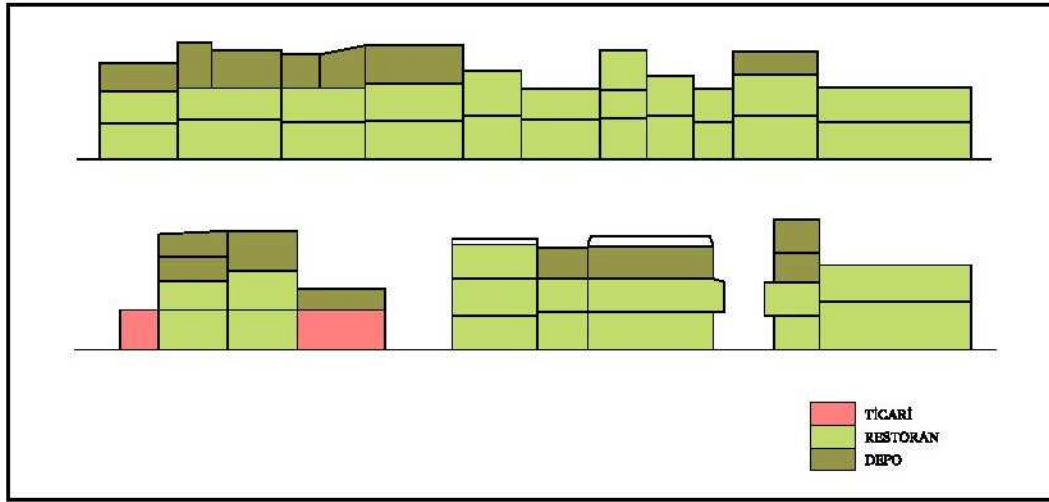
Arayüzdeki baskın kullanım olan restoranlar, akşamları daha yoğun kullanıldıklarından, mekanı akşamları canlı tutmasına karşın, gündüz daha seyrek kullanıldığından, yaya mekanının kullanımı gündüz azalmaktadır. Dolayısıyla bölge, gece çok canlı olmasına ve yoğun kullanılmasına karşın, gündüz az miktarda kullanıcıyı mekana çekebilmede, bu da yaya mekanının gece ve gündüz kullanım yoğunlukları arasında belirgin farklar oluşturmaktadır.

Yaya mekanında dikkati çeken diğer bir olumsuzluk, yeme-içme işlevi dışında insanlar arasında etkileşim ve iletişimi arttıracak sosyal ve ticari kullanımların olmamasıdır. Arayüzde bu tip kamusal kullanımların bulunmaması, mekandan geçen yayalara başka kullanım alternatifleri sunulamamasına neden olmaktadır ki bu da mekanda yeterli yaya sirkülasyonu oluşturulmasında ve yayayı mekanda uzun bir süre tutmakta yetersiz kalınmasına neden olmaktadır. Dolayısıyla mekanın, farklı amaçlar için yayaların gelmesini sağlayacak, yaya aktivitesi oluşturacak ya da mekandaki yaya hareketinden yararlanacak kullanımlara ihtiyacı vardır.

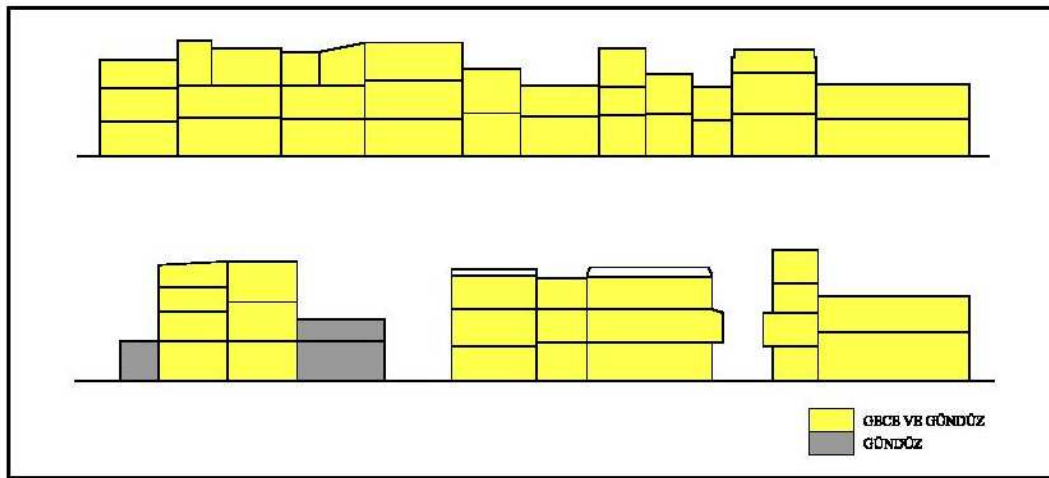
Diğer taraftan, arayüzdeki kullanımların dağılımına bakıldığında, zemin kat kullanımlarının yatayda yaya mekanına taşarak iki mekan arasında işlevsel ve mekansal sürekliliği sağlaması, yaya mekanının canlılık kazanması açısından olumlu bir unsurdur. Zemin kat kullanımlarının üst katlara ve teras katlara kadar devam etmesi, zemindeki yaya hareketinin binanın üst kotlarına taşınmasını sağlamakta, bu şekilde düşeyde arayüz boyunca sağlanan kullanım sürekliliği ile de yaya mekanının binanın üst katlarıyla ilişkisi güçlenmektedir.



Şekil 5.14 : Çap Ariz Sokak'ta arayüzdeki kullanımların niteliği ve dağılımı.



Şekil 5.15 : Çap Ariz Sokak'ta arayüzdeki kullanımların çeşitliliği.



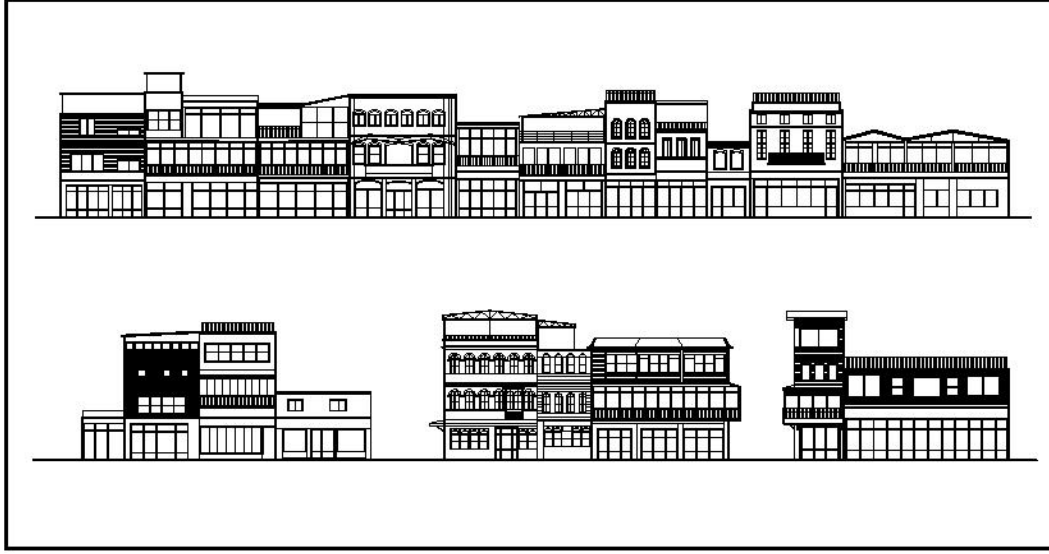
Şekil 5.16 : Çap Ariz Sokak'ta arayüzdeki kullanımların süresi.

5.2.1.2 Arayüzdeki biçimsel özelliklerin etkisi

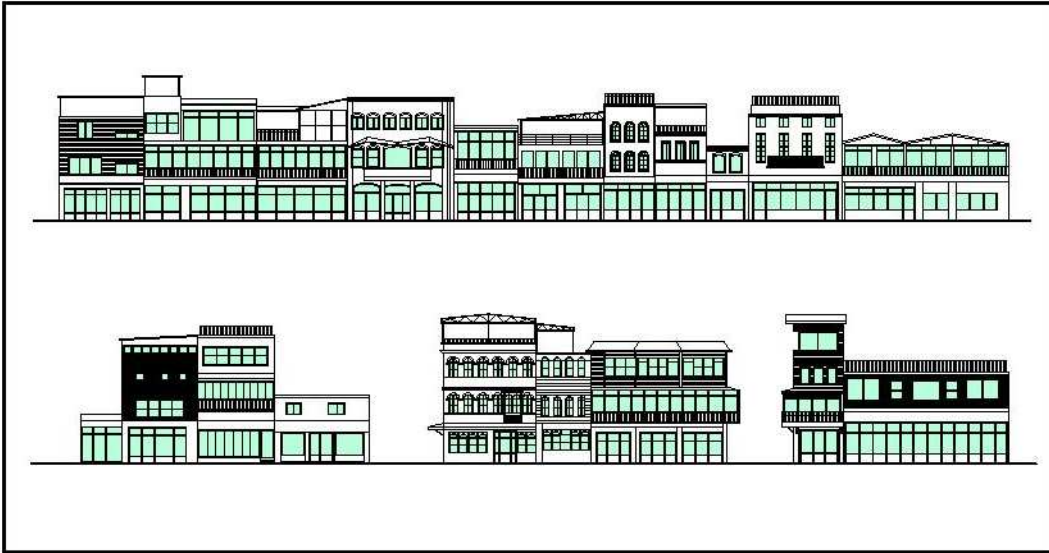
Yaya mekanının tarihi binalarla çevrili olması, mekanın mimari ve estetik kalitesini arttıran bir unsurdur. Bunun yanı sıra arayüzde renk, doku ve malzeme farklılıkları, yatay ve düşey hatlar gibi yüzeysel hareketler ile, yükseklik farklılıkları, çıkmalar ve balkonlar gibi kütleli hareketlerin çokça bulunması mekan boyunca görsel çeşitlilik ve hareketlilik sağlamaktadır. Fakat bunun yanında arayüzde ek elemanların çok fazla kullanılması mekanda görsel anlamda bir karmaşa yaratmakta ve yaya algısını olumsuz yönde etkilemektedir.

Bina ile yaya mekanı arasındaki oransal ilişkiye bakıldığında ise mekanda yeterli miktarda ($d/h: 0.8 < 1$) kapalılık sağlandığı görülmektedir. Mekanı sınırlayan binaların çok katlı olmaması ve arayüzde yer yer saçak, tente ve örtü gibi geçiş elemanlarının kullanılması da mekanda insan ölçeğini sağlamakta ve yaya algısını olumlu etkilemektedir.

Yaya mekanı boyunca bina-kentsel mekan arayüzünde kamusal kullanımların çoğunlukta olmasından dolayı, özellikle zemin ve üstü katlarda cepheler saydamdır. Bu şekilde arayüzde sağlanan şeffaflıkla, zeminden üst kotlara kadar bina iç mekanının yaya mekanı ile görsel olarak ilişki kurması ve bütünleşmesi sağlanmıştır. Bu aynı zamanda iç-dış görsel temasını ve görülebilirliği artırarak yaya mekanının sınırlarını görsel olarak genişlettiği gibi, mekanda yürüyen yayanın içerideki kullanımla ve kullanıcılarla ilgili bilgi edinmesini de kolaylaştırmaktadır. Diğer taraftan, arayüzde sağlanan şeffaflık, yayaların özellikle akşamları mekanda yürürken kendilerini güvende hissedebilmelerini sağlamaktadır.



Şekil 5.17 : Çap Ariz Sokak'ta arayüzdeki yüzey ve kütle biçimlenişi.



Şekil 5.18 : Çap Ariz Sokak'ta arayüzdeki şeffaflık ve görülebilirlik.

6. SONUÇ

Bu çalışmada, yayalara ayrılmış kent mekanlarının kullanımında ve sürekliliğinin sağlanmasında mimari unsurların rolü irdelenmeye çalışılmıştır. Bu amaçla yapılan kavramsal çalışmada öncelikle bina ile kentsel yaya mekanı arasında oluşan “arayüz” kavramı ele alınmış, bu arayüzün kentsel yaya mekanının kullanım ve kalitesine hangi unsurlarıyla ve nasıl etki ettiği araştırılmaya çalışılmıştır. Kavramsal çalışma sonucunda elde edilen veriler ışığında, arayüzde etkili olan belirli unsurlar saptanmıştır. Daha sonra bu unsurların etkisini sınamak adına bir alan çalışması yapılmış ve seçilen iki yayalaştırılmış mekanın bu unsurlara göre değerlendirilmesi yapılarak bir sonuca ulaşılmıştır. Bu bağlamda başlangıçta belirtilen amaçlar doğrultusunda bu çalışmada aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır.

Yayalaştırma çalışmalarının tasarım, uygulama ve kullanım aşamalarında mimari konuların önemi ortaya konulmuştur. Kentsel yaya mekanlarını çevreleyen mimari yapıların, yaya mekanının gerek görsel ve fiziksel niteliğinin güçlendirilmesi, gerekse mekanın işlevsel ve yaşamsal niteliğinin artırılmasındaki etkin rolü belirlenmiştir.

Yayalaştırılmış kent mekanlarında bina ile kentsel mekan ilişkisinin yeniden sorgulanması sağlanmıştır. Bu iki farklı (iç-dış, kamusal-özel) mekanın arakesitinde oluşan “arayüz”ün, bu bağlamda etkin ve önemli bir kavram olduğu anlaşılmıştır. Bina-kentsel mekan arayüzünün gerek barındırdığı kullanımların niteliğiyle, gerekse de cephedeki yüzey, kütle ve mekansal biçimlenişle, kentsel yaya mekanının kullanımında ve zaman içinde sürekliliğinin sağlanmasında etkili bir unsur olduğu ortaya konulmuştur.

Son bölümde iki farklı yayalaştırma uygulaması üzerinde yapılan alan çalışması ile de yukarıda belirtilen arayüz unsurlarının yaya mekanlarındaki etkisi incelenmiştir. Buna göre, yayalaştırma çalışmalarında mekanı çevreleyen binalardaki fiziksel veya görsel iyileştirmelerin tek başına yeterli olamayacağı görülmüş, arayüzde yayaya yönelik birtakım kullanımların, görsel ve mekansal düzenlemelerin bulunmasının, yaya mekanının başarısında ve kullanımında gerekli olduğu anlaşılmıştır.

Yaya mekanlarındaki kullanımlara yönelik analizde, arayüzde barındırılan kullanımların niteliğinin, yaya mekanının niteliğini oluşturduğu ve mekana yayayı çekebilmesinde öncelikli etken olduğu saptanmıştır. Ortaya çıkarılan diğer bir bulgu da arayüzdeki kullanımların çeşitliliğinin, mekanın kullanımını etkilediği gibi, mekana gelen kullanıcı profilini de etkilediğidir. Yaya mekanının tek çeşit bir kullanımla çevrilmesinin, mekana gelen kullanıcıya alternatif sunamadığından, kullanıcı çeşidini sınırladığı, dolayısıyla mekanın kullanım yoğunluğunu azalttığı görülmüştür. Bunun aynı zamanda mekanın kullanımını zamansal olarak etkilediği tespit edilmiştir. Arayüzdeki kullanımların çeşitlendirilmemesinin, yaya mekanının günün sadece belirli bir zaman diliminde yaşamasına neden olduğu; tersine, arayüzde kullanım çeşitliliğinin sağlanmasının, yaya mekanının kullanım süresini ve yayaların mekanda kalış süresini arttırdığı ve böylece mekanın canlılığını koruduğu tespit edilmiştir.

Yaya mekanlarındaki kullanımlar arasında, özellikle dışarıdaki yaya mekanına taşan ticari dükkanların ve kafelerin, insanlar arasındaki etkileşimi ve sosyal teması arttırdığı, insanların mekanı kullanım süresini uzattığı ve mekana canlılık ve yaşam kattığı gözlenmiştir. Fakat bu kullanımların tek başına yeterli olamayacağı, farklı kamusal kullanımların da yaya mekanında bulunması gerekliliği anlaşılmıştır. Bu bağlamda yaya mekanında var olan kullanımların artırılması ve özellikle de toplumsal kaynaşmayı sağlayacak sosyal ve kültürel kullanımların mekana kazandırılması, daha fazla çeşitte kullanıcıyı mekana çekeceği gibi, yaya mekanındaki kentsel yaşantının sürekliliğini sağlamak açısından da yararlı olacaktır.

Bunların yanında konut kullanımlarının da yaya mekanında özellikle güvenlik hissinin sağlanmasında önemli rolü olduğu anlaşılmıştır. Arayüzde bu kullanımlara yer verilmemesi durumunda, belli bir saatten sonra mekanın ıssızlaştığı ve yaya mekanının terk edilmiş hissi verdiği görülmüştür.

Kullanım özelliklerinin yanı sıra, yapılan gözlemlerde, arayüzün yüzey biçimlenişindeki renk, doku ve malzeme farklılıklarının, yaya mekanında çeşitlilik ve görsel zenginlik sağladığı, üçüncü boyuttaki kitle hareketlerinin de hareket ve ışık-gölge farklılıkları yaratarak mekanda monotonluğu önlediği görülmüştür. Dolayısıyla arayüzdeki bu görsel ve biçimsel unsurların, yayaların mekan algısını olumlu yönde etkileyen, yaya deneyimini zenginleştiren ve yayaları mekanı kullanmaya teşvik eden bir etken olduğu görülmüştür.

Bunların yanı sıra, arayüze eklenen saçak, tente, güneşlik, örtü vb. elemanların, mekandaki yayaların fiziksel konforunu sağlamasının yanında, mekana belirli bir ölçek ve görsel anlamda bir hareket kazandırdığı da belirlenmiştir. Fakat uygulama sonrası zamanla kullanıcılar tarafından yapılan birtakım ek düzenlemelerin arayüzde yoğun olarak kullanılmasının, mekanda algıyı karmaşıktırdığı gibi, yaya mekanın görsel bütünlüğünü de olumsuz yönde etkilediği tespit edilmiştir. Dolayısıyla, uygulama sonrası da yayalaştırılmış mekanların görsel bütünlüğünün bozulmaması için, bina sahiplerinin ve bina kullanıcılarının bu konularda bilgilendirilmesi ve yönlendirilmesi gerekliliği anlaşılmıştır.

Arayüzde etkili olduğu görülen diğer bir unsur da cephe şeffaflığı olmuştur. Özellikle zemin katlarda sağlanan şeffaflık ve geçirgenliğin, iç ve dış mekanlar arasında görsel ve mekansal süreklilik oluşturarak, yürürken mekanın sınırlarının daha geniş algılanmasını sağladığı görülmüştür. Saydam cephelerin aynı zamanda içerinin dışarıdan, dışarının da içeriden görülebilirliğini kolaylaştırması, özellikle geceleri mekanda yürürken insanın kendini güvende hissetmesi ve mekanı gece de rahatça kullanması açısından olumlu bir unsur olduğu anlaşılmıştır.

Yukarıda belirtilen tüm bu bulgulara sonuç olarak baktığımızda, “bina-kentsel mekan arayüz özellikleri”nin yayalaştırılmış kent mekanlarının kalitesinde ve kullanımında önemli bir etken olduğu görülmüştür. Dolayısıyla, bu çalışma kapsamında ele alınan konuların, yaya mekanlarına yönelik uygulamalarda özellikle dikkate alınması gerektiği saptanmış ve burada vurgulanan unsurların, gerek yapılmış olan yayalaştırma uygulamaların iyileştirilmesinde ve eksikliklerinin giderilmesinde, gerekse ileride yapılacak olan yayalaştırma çalışmalarının başarısında etkili olabileceği düşünülmüştür.

KAYNAKLAR

- Akarsu, A.**, 2002. Kentsel dış mekan yaşantısının desteklenmesi bağlamında kent unsurlarına ilişkin sorunların saptanması ve çözüm önerileri, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Alexander, C., Ishikawa, S., Silverstein, M., Jacobson, M., Fiksdahl-King, I., Angel, S.**, 1977. A Pattern Language: Towns.Buildings.Construction, Oxford University Press, New York.
- Aru, K. A.**, 1965. Yayalar, Taşıtlar: Şehir Dokusunda Yeni Ulaştırma Düzenleri, İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Yayınları, İstanbul.
- Appleyard, D., Gerson, M. S., Lintell, M.**, 1981. Livable Streets, University of California Press, Berkeley.
- Ashihara, Y.**, 1970. Exterior Design in Architecture, Van Nostrand Reinhold Co., New York
- Baykal, G.**, 1996. Kentsel Yenileme, Sıhhileştirme ve İyileştirmede Etkili Bir Düzenleme Aracı Olarak Kentsel Tasarım, *Yüksek Lisans Tezi*, MSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Bentley, I., Alcock, A., Murrain, P., McGlynn, S., Smith, G.**, 1993. Responsive Environments, Butterworth Architecture, Oxford.
- Brambilla R. ve Longo, G.**, 2003. Time-saver Standards for Urban Design, McGraw-Hill, New York.
- Carmona, M., Health, T., Oc, T., Tiesdell, S.**, 2003. Public Places-Urban Spaces, Architectural Press, Oxford.
- Carr, S., Francis, M., Rivlin, L. G., Stone, A. M.**, 1992. Public Space, Cambridge University Press, Cambridge.
- Curran, R.J.**, 1983. Architecture and the Urban Experience, Van Nostrand Reinhold Co., New York.
- Çakmaklı, D.**, 1992. Bina-Kentsel Çevre İlişkisi, YTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı İşliği, İstanbul.
- Çetintürk, S.**, 2002. Kentsel Kamusal Mekanların Tasarım Sürecinde Çağdaş Yaklaşımlarla Yeniden Ele Alınması ve Adana Örneği, *Lisans Bitirme Tezi*, MSÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.
- Çınaroğlu, E.**, 2002. Turizm Ticaret Alanında Yayalaştırma Ölçütleri, Hisarönü Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Çubuk, M.**, 1978. Kentsel Kamusal Mekanlar Alanlar, *Yapı Dergisi* **30**, no. 11-12, sf. 25-45

- Döllük, G.**, 2005. Yayalaştırılmış Sokakların Kent Peyzajına Katkısı: 58. Bulvar ve İstiklal Caddesi Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Eichner, R. B. ve Tobey, H.**, 1991. Beyond Zoning, in *Public Streets For Public Use*, Ed. Moudon, A. V., Columbia University Press, New York.
- Erdönmez, M. E. ve Akı, A.**, 2005. Açık Kamusal Kent Mekanlarının Toplum İlişkilerindeki Etkileri, *YTÜ Mimarlık Fakültesi e-Dergisi*, **1**, no. 1.
- Francis, M.**, 1989. Control as a Dimension of Public-Space Quality, in *Public Places and Spaces*, Eds. Altman I., Zube, E. H., Plenum Press, New York.
- Gehl, J.**, 1987. Life Between Buildings, Van Nostrand Reinhold Co., New York.
- Gehl, J. ve Gemzøe, L.**, 2001. New City Spaces, Danish Architectural Press, Copenhagen.
- Giritlioğlu, C.**, 1991. Şehirsel Mekan Öğeleri ve Tasarımı, İTÜ, İstanbul.
- Gruen, V.**, 1973. Centers for the Urban Environment: Survival of the Cities, Van Nostrand Reinhold Co., New York.
- Gül, A.**, 1989. Kapalı Kentsel Dış Mekanları Düzenleme İlkeleri, *Yüksek Lisans Tezi*, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Gülersoy, N., Tezer, A., Eyüboğlu, E., Yiğiter, R.**, 1992. Tarihi Şehir Merkezlerinin Gelişme Sürecinde Yayalaştırmanın Etkileri, Beyoğlu İstiklal Caddesi Örneği, *Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu II*, İstanbul.
- Hatipoğlu, H.**, 1994. Kentsel Yapılaşmış Çevrenin Oluşumunda Dış Mekan Yaşantısının Yeri ve İşlevi : İstanbul Taksim Meydanı Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- İnceoğlu, N., İnceoğlu, M., Şener, H., Yıldızcı, A.**, 1989. Kamu Mekanları Tasarım İlkelerinin Örneklerle İrdelenmesi, *Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu*, İstanbul.
- Jacobs, A. B.**, 1993. Great Streets, MIT Press, Cambridge.
- Karabay, H.**, 1993. Kentlileşmede Etkin Bir Politika: Yayalaştırma ve Araçları, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Karakoç, E.**, 2004. Yapının Kentsel Mekana Katılımı, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Kavi, F.**, 2003. İstanbul'daki Yaya Yolu Düzenlemelerinin Bitkisel Tasarım Açısından Değerlendirilmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Keleş, R.**, 1998. Kentbilim Terimleri Sözlüğü, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara
- Lang, J. T.**, 1994. Urban Design: The American Experience, Van Nostrand Reinhold Co., New York.
- Levent, T.**, 1999. İletişim Mekanları Olarak Yaya Bölgeleri, Örnek Çalışma: Yüksel Yaya Bölgesi, *Yüksek Lisans Tezi*, ODTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

- Lillebye, E.**, 2001. The Architectural Significance of the Street as a Functional and Social Arena, in *The Sustainable Street: The Environmental, Human and Economic Aspects of Street Design and Management*, Eds. Jefferson, C., Rowe J., Brebbia, C., WIT Press, Southampton.
- Mildan, S. B.**, 1993. Ticaret Alanları Tasarım İlkelerinin Yaya Kullanımı ve Taşıt İlişkileri Yönünden İncelenmesi: İstanbul Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Moughtin, C.**, 1992. Urban Design: Street and Square, Butterworth Architecture, Oxford.
- Nasar, J. L.**, 1989. Perception, Cognition, and Evaluation of Urban Places, in *Public Places and Spaces*, Eds. Altman I., Zube, E. H., Plenum Press, New York.
- Otaner, Z. F.**, 2003. Uygulanabilir ve Sürdürülebilir Kentsel Geliştirme İçin Kamusal Alanların Kullanımı ve Türkiye İçin Bir Çerçeve Önerisi, *Doktora Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Özcan, N. B.**, 1998. Kentsel Mekanın, Bina Kabuğunun Katkısı Açısından İncelenmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Özdirlik, B.**, 2000. Kentsel Açık Alan/Mekanlar ve Sistemler Üzerine Bir Araştırma, *Yüksek Lisans Tezi*, MSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Özkal, A.**, 1990. Şehirlerde Yaya Alanları ve Yayalaştırma, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Özyörük, İ.**, 1995. Mimari Ürün ve Kentsel Dış Mekanın Etkileşimi: Geçişim Bölgesi, *Yüksek Lisans Tezi*, ODTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Pardorokes, V.**, 1992. Kentsel Mekan Tasarım İlkeleri ve Mimari Oluşuma Etkileri, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Paumier, C. B., Ditch, W. S., Dimond, C. C., Rich, D. P.**, 1990. Designing the Successful Downtown, Urban Land Institute, Washington, D.C.
- Perinçek, V. S.**, 2003. Kamusal Alan-Kamuya Açık Özel Mekan İlişkisinde Geçiş Bölgeleri, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Rapoport, A.**, 1991. Pedestrian Street Use: Culture and Perception, in *Public Streets For Public Use*, Ed. Moudon, A. V., Columbia University Press, New York.
- Robertson, K. A.**, 1994. Pedestrian Malls and Skywalks: Traffic Separation Strategies in American Downtowns, Avebury, Aldershot.
- Rubenstein, H. M.**, 1992. Pedestrian Malls, Streetscapes and Urban Spaces, John Wiley & Sons Inc., New York.
- San Francisco Planning Department**, 2002. The Market and Octavia Neighborhood Plan, *Draft for Public Review*, **02**, no.12.
- Seçkin, Y. Ç.**, 2004. Tarihi Kentlerdeki Açık Mekanların Değişen Kullanımlarının Değerlendirilmesi: Amasya Örneği, *Doktora Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

- Schumacher, T.**, 1978. Buildings and Streets: Notes on Configuration and Use, in *On Streets*, Ed. Anderson, S., MIT Press, Cambridge.
- Suher, H., Ocakçı, M., Berköz, L.**, 1991. Kent Merkezinde Yaya-Taşıt İlişkileri, Yayalaştırma, *Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu I*, İstanbul.
- Süngü, I.**, 1998. Kentsel Blok ve Kentsel Mekan İlişkisi Olarak Kent Mimarlığı ve Yeni Tasarımlar, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Şener, H. ve Yıldız, D.**, 1999. Kentsel Mimari ve Kentsel Mekana Katkı, Ulusal Kentsel Tasarım Kongresi; Kentsel Tasarım: Bir Tasarımlar Bütünü, Bildiriler, İstanbul.
- Şener, S. ve Erem, Ö.**, 2003. An Analysis Method for Architectural Identity of the Streets : A Case Study on Cumhuriyet and Halaskargazi Streets in İstanbul, in *Quality of Urban Life: Policy Versus Practice*, İstanbul.
- Tapan, M.**, 2006. Kumkapı Yayalaştırma Projesi Üzerine, *Mimar-ist*, **20**, no. 02/06, sf:73-74
- Tezer, A.**, 1990. Tarihi Şehir Merkezlerinde Koruma Ulaşım Etkileşimi Sorunlar Çözümler ve Beyoğlu Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Teziş, S.**, 1994. Şehir Merkezlerinde Yaya Alanları, *Yüksek Lisans Tezi*, MSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Tibbalds, F.**, 1992. Making People-Friendly Towns: Improving the Public Environment in Towns and Cities, Longman, London.
- Turalı, M.**, 1996. Kent ve Kent Mekanlarının Değerlendirilmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Velioğlu, S.**, 1990. Dış Mekan Yaşantısına Bağlı Olarak Mimari Ölçekteki Fiziksel Biçimleniş Değerlendirmeye Yönelik Bir Model, *Doktora Tezi*, MSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Yıldız, D.**, 1996. Peyzaj ile mimarlık-kentsel tasarım ilişkileri ve mimari tasarıma etkileri, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Yıldız, D.**, 2004. Binalarla Tanımlanmış Dış Mekanların Kullanım Değerini Saptamaya Yönelik Çok Faktörlü Bir Analiz Modeli, *Doktora Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

ÖZGEÇMİŞ

1980 yılında Ankara’doğdu. 1998 yılında Nişantaşı Anadolu Lisesi’nden mezun oldu. 2003 yılında İTÜ Mimarlık Fakültesi Mimarlık bölümünü bitirerek İTÜ’de Kentsel Tasarım Programı’nda yüksek lisans eğitimine başladı. 2004-2005 öğretim yılında Erasmus değişim öğrencisi olarak École d’Architecture de Grenoble’da eğitim gördü. Brigitte Weber Mimarlık ve Tuncer Çakmaklı Mimarlık’ta mimar olarak çalıştı. 2007 yazında Baltimore’da Terralogos Eco Architecture firmasında staj yapan Seran Burcu Özsel’in Tasarım Dergisi’nin 2002 yılında düzenlediği Ekolojik Konut Öğrenci Yarışması’ndan bir eşdeğer ödülü vardır.