İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KENTSEL MEKÂN OLARAK CADDELERİN MEKÂNSAL KARAKTERİNİN YÜRÜNEBİLİRLİK BAĞLAMINDA İRDELENMESİ BAĞDAT CADDESİ ÖRNEĞİ

DOKTORA TEZİ

Zeynep YAZICIOĞLU HALU

Anabilim Dalı : Mimarlık

Programı : Bina Bilgisi

MAYIS 2010

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KENTSEL MEKÂN OLARAK CADDELERİN MEKÂNSAL KARAKTERİNİN YÜRÜNEBİLİRLİK BAĞLAMINDA İRDELENMESİ BAĞDAT CADDESİ ÖRNEĞİ

DOKTORA TEZİ

Zeynep YAZICIOĞLU HALU
(502012006)

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 15 Şubat 2010
Tezin Savunulduğu Tarih : 27 Mayıs 2010

Tez Danışmanı : Prof. Dr. Ferhan YÜREKLİ (İTÜ)
Diğer Jüri Üyeleri : Prof. Dr. Hale ÇIRACI (İTÜ)
Prof. Dr. Belkıs ULUOĞLU (İTÜ)
Prof. Dr. Emre AYSU (YTÜ)
Prof. Dr. Hüseyin CENGİZ (YTÜ)

MAYIS 2010

ÖNSÖZ

Yaşadığımız yerle ve çevreyle kurduğumuz ilişkiler ve farkındalıklar bizi sosyal bir insan yapan en temel öğedir. Bu düşünceyle, tez çalışmasına ilk başladığım günden itibaren tüm çocukluğumun geçtiği ve hızlı değişimine tanık olduğum Erenköy, Bağdat Caddesi ve çevresiyle ilgili bir araştırma yapmayı hedeflemiştim. Mimar gözüyle yaşadığım ve beni büyüten çevreyi değerlendirmek belki de benim için bir vefa borcuydu. Gelecek nesillere, bahçelerinde koşturup beni ben yapan dostluklar kurduğum, çam ağaçlarından fıstık topladığım çevreyi, yalnızca betimlemek benim için yetersiz kalacaktı.

Doktora süreci ilerledikçe çok iyi bildigimi düşündüğüm bu çevreyi nasıl ele almam gerektiği, yalnızca belgeleme değil bilimsel verilerin nasıl derleneceği, subjektif gözlemlerin objektif bilimsel verilere nasıl dönüştürüleceği gibi konular saçıldı. Bu konulardan bazılarına yönelik genellemeler bazı parametreleri yakalamımı sağladı. Ancak en ilginç süreç, anketler sırasında çevrede yaşayanlarla yaptığım görüşmeler ve röportajlarda yaşanandı. Bu süreç, bazı gözlemlerimin ne kadar tutarlı olduğunu gösterirken bazılarının da ne kadar değişken olabileceğini gösterdi.

Bir diğer nokta, İstanbul'a ilişkin yapılmış çalışmaların çoğunun sürekli olarak Avrupa Yakası odaklı belli bir çevre içinde kısıtlı kaldığını hayretle fark etmemdi. Bu benim konuya daha da özenle ve önemle sarılmama yol açtı.

Tüm süreçte gerekli kuramsal altyapıyı kurabilmemde çalışmalar yapmış pek çok araştırmacıdan, kitaptan ve yayından faydalandım. Öncelikle, bu araştırmacılara ve pek çok yayına ulaşmamı sağlayan, başta İTÜ kütüphanesi olmak üzere, çok sayıda kütüphane ve yayınevine çok şey borçlu olduğumu belirtmem gerekiyor.

Konuyu her aşamasında destekleyen ve tutarlı bulan tez danışmanım Prof. Dr. Ferhan Yürekli'ye, tez izleme jürimde bulunup vakit ayıran ve kritiklerini esirgemeyen değerli Prof. Dr. Hale Çıracı'ya ve Prof. Dr. Belkıs Uluoğlu'na, konuya farklı yönlerle bakmamı sağlayan çok değerli bilim adamı Prof. Dr. Hüseyin Cengiz'e ve Prof. Dr. Emre Aysu'ya katkılarından dolayı teşekkür ederim.

Mimarlık mesleğine çok erken yaşlardan itibaren hayran olmama ve mimar olmaya karar vermeme sebep olan babama, her konuda destek olup güç veren anneme ve kardeşlerime, tüm çalışmalarım sırasında varlığıyla bana güç veren, destekleyen ve yardım eden sevgili eşime sonsuz teşekkürler.

Mayıs 2010

Zeynep YAZICIOĞLU HALU
Yüksek Mimar

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ ..... **iii**
İÇİNDEKİLER ..... **v**
KISALTMALAR ..... **ix**
ŞEKİL LİSTESİ ..... **xi**
ÇİZELGE LİSTESİ ..... **xvii**
ÖZET ..... **xxi**
SUMMARY ..... **xxiii**
1. GİRİŞ **1**
1.1. Sorunun Belirlenmesi 1
1.2. Çalışmanın Amacı ve Önemi 6
1.3. Çalışmanın Kapsamı 8
1.4. Çalışmanın Yöntemi 9
2. İNSAN-ÇEVRE-DAVRANIŞ BİLİMLERİ BAĞLAMINDA MEKÂN VE KENTSEL MEKÂN **11**
2.1. Mekânın Tanımı 20
2.2. Mimari Mekân 22
2.3. Kent ve Kentin Bileşenleri 24
2.4. Kentsel Mekân ve Tanımlamaları 29
2.4.1. Kentsel Mekânın Karakterini İrdeleyen Teoriler 36
2.4.2. Kentsel Tasarım ve Teknikleri 45
2.5.Kentsel Mekânın Özellikleri 53
2.5.1. Algısal/Kavrayışsal Özellikler 56
2.5.1.1. Algı Türleri 57
2.5.1.2. Yer ve Yer Duygusu 63
2.5.1.3. Çevresel Betimleme ve Anlam 67
2.5.1.4. Kimlik ve İmge 70
2.5.2. Sosyal/Davranışsal Özellikler 73
2.5.2.1. Kamusal Mekân/ Özel Mekân 75
2.5.2.2. Aktivite 76
2.5.2.3. Kamusal Mekân Ağı ve Hareket 80
2.5.2.4. Güvenlik 85
2.5.3. Fiziksel/Biçimsel Özellikler 88
2.5.3.1. Organik ve İnorganik Kentsel Mekân 89
2.5.3.2. Kentsel Mekânın Dokusu 93
2.5.3.3. Fiziksel Özelliklerin Alt Bileşenleri 99
Arsa Kullanımı, Fonksiyon ve Merkez 99
Yapı Adası Dokusu 107
Binaların Yapısı 109
Sokak Dokusu 111
2.6.Bölüm Sonucu 114
3. KENTSEL MEKÂNIN KARAKTERİ ve CADDELER **119**
3.1. Mekânsal Karakter ve Parametreleri 119

3.2. Kentsel Mekânın Karakteri ve Parametreleri 130
3.3. Kentsel Mekân Olarak Caddelerin Mekânsal Karakteri 154
3.3.1. Caddenin Tanımı ve İşlevi 157
3.3.2. Caddelerin Sınıflandırmaları 163
3.3.3. Caddelerin Mekânsal Karakter Parametreleri 178
3.4. Bölüm Sonucu 199
4. YÜRÜNEBİLİRLİK KAVRAMI VE CADDELERDE YÜRÜME 205
4.1. Yürüme ve Yürünebilirliği Tanımlama 206
4.1.1. Yürüme ve Yürümenin Faydaları 209
4.1.2. Yürünebilirlik 212
4.1.3. Geçmişin Yürünebilir Kentleri 214
4.2. Caddelerde Yürüme İsteğini Etkileyen Parametreler 217
4.3. Yürüme İhtiyaçları Hiyerarşisi 238
4.3.1. Yapılabilirlik 241
4.3.2. Güvenlik 241
4.3.3. Ulaşılabilirlik 242
4.3.4. Yararlılık 243
4.3.5. Fiziksel Konfor 244
4.3.6. Sosyalleşme 245
4.4. Bölüm Sonucu 246
5. MODEL ve YÖNTEM 249
5.1. ÖNERİLEN MODEL ve BİLEŞENLERİ 249
5.2. ÇALIŞMANIN YÖNTEMİ ve SINIRLARI 255
5.2.1. İnsan-Çevre-Davranış Bilimlerinde Uygulanan Yönt. Örnekler 259
5.2.2. Çalışmada İzlenen Yöntem ve Teknikler 266
5.2.2.1. Anket Tasarımına Yaklaşım ve Soru Kâğıdının Hazırlanması 273
5.2.2.2. Analiz Çalışmalarına Yaklaşım 273
6. BAĞDAT CADDESİ'NİN ÖNERİ MODELLE İNCELENMESİ 275
6.1. Çalışma Alanının Seçilme Nedenleri ve Ölçütleri 275
6.2. Alan Çalışmasının Mekânsal ve Zamansal Sınırları 276
6.3. Bağdat Caddesi'nin Kentle İlişkisi 279
6.4. Kadıköy Bağlamında Bağdat Caddesi'nin Tarihi Verileri ve Özellikleri 283
6.4.1. Bizans Dönemi 285
6.4.2. Osmanlı Dönemi 286
6.4.3. Cumhuriyet Dönemi 297
6.5. Bağdat Caddesi'nin Kullanıcı Algısını Etkileyen Özellikleri 305
6.5.1. Bölgesel Özellikler 306
6.5.1.1. İklim Özellikleri 306
6.5.1.2. Bitki Örtüsü 309
6.5.1.3. Topografya 311
6.5.2. Bireysel Özellikler 312
6.5.2.1. Nüfus Yapısı 312
6.5.2.2. Yaş Grupları 316
6.5.2.3. Cinsiyet 318
6.5.3. Topluluk Özellikleri 319
6.5.3.1. Hane Halkı Büyüklüğü 319
6.5.3.2. Eğitim Durumu 321
6.5.3.3. Mesleki Dağılım 323
6.5.3.4. Doğum Yerine göre Nüfus Dağılımı 324
6.6. Bağdat Caddesi'nin Mekânsal Özellikleri 327

6.6.1. Algısal / Kavrayışsal Özellikleri 327
6.6.1.1. Algı Türleri 327
6.6.1.2. Yer ve Yer Duygusu 331
6.6.1.3. Çevresel Betimleme ve Anlam 332
6.6.1.4. Kimlik ve İmge 336
6.6.2. Sosyal / Davranışsal Özellikleri 340
6.6.2.1. Kamusal Mekân / Özel Mekân 341
6.6.2.2. Aktivite 347
6.6.2.3. Kamusal Mekân Ağı ve Hareket 354
6.6.2.4. Güvenlik 359
6.6.3. Fiziksel / Biçimsel Özellikleri 361
6.6.3.1. Organik ve İnorganik Kentsel Mekân 361
6.6.3.2. Kentsel Mekânın Dokusu 363
6.6.3.3. Fiziksel Özelliklerin Alt Bileşenleri 373
Arsa Kullanımı, Fonksiyon ve Merkez 375
Yapı Adası Dokusu 385
Binaların Yapısı 388
Sokak Dokusu 399
Üçüncü Boyut 406
6.7. Bağdat Caddesi'nin Yürüme ve Yürünebilirlik Verileri 409
6.8. Bölüm Sonucu 415
7. SONUÇLARIN TARTIŞILMASI ve ÖNERİLER 417
7.1. Öneriler 429
KAYNAKLAR 431
EKLER 449
EK A Anket Soru Kağıdı 451
EK B Bağdat Caddesi Enine Kesitler 453
EK C Bağdat Caddesi üzerindeki mağazaların listesi 467
EK D Bağdat Caddesi'ne İBB (2009)'un Şaşkınbakkal Meydanı prj. önerisi 470
ÖZGEÇMİŞ 473

KISALTMALAR

ABD : Amerika Birleşik Devletleri
APA : American Planning Association (Amerikan Planlama Kurumu)
CABE : Commission for Architecture and the Built Environment (İngiltere'nin Mimarlık ve Yapma Çevre Komisyonu)
CIAM : Uluslararası Modern Mimarlık Kongresi
DETR : Department of the Environment, Transport and the Regions (İngiltere'nin Çevre, Ulaşım ve Bölgeler Birimi)
DQI : Design Quality Indicator
EBS : Environment Behaviour Studies (İnsan-Çevre-Davranış Çalışmaları)
EDRA : The Environmental Design Research Association (Çevresel Tasarım Araştırma Kurumu)
İBB : İstanbul Büyükşehir Belediyesi
MİA : Merkezi İş Alanı
ODPM : The Office of the Deputy Prime Minister (İngiltere'nin Başbakanlığa bağlı kurumu)
PPS : Project for Public Places (Kamusal Mekânlar için Projeler, A.B.D. menşeli sivil toplum örgütü)
RCAHMS : Royal Commission on the Ancient-Historical Monuments of Scotland
UIA : International Union of Architects
ULI : Urban Landscape Institute
UYGAR : İTÜ Çevre ve Şehircilik, Uygulama Araştırma Merkezi

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa No

Şekil 2.1 : Çevrenin bileşenleri 15
Şekil 2.2 : Çevre-Davranış arasındaki ilişki ve mekanizmalar 16
Şekil 2.3 : Çevre-Davranış arasındaki karşılıklı mekanizmalar 17
Şekil 2.4 : İnsan-Çevre ilişkilerindeki mekânizmaları anlamaya ilişkin Rapoport'un açılımı: Okların büyüklüğü hipotetik olasılığı ve uygulanabilirliği sembolize etmektedir. (Rapoport, 2000) 18
Şekil 2.5 : Organizasyon eylemi 21
Şekil 2.6 : Kentsel mekânın özelliklerini oluşturan üç ana faktör 36
Şekil 2.7 : Bobigny düşük gelirliler için konut tasarımı, 1954-1958, Tasarım: Georges Candilis, Shadrach Woods ve Alexis Josic, Bobigny, Paris, Fransa, (Url-4) 48
Şekil 2.8 : Cumbernauld Konut Grubu, 1955*,* Tasarım: Geoffrey Copcutt, Cumbernauld, İngiltere, (Url-5). 49
Şekil 2.9 : Cumbernauld Şehir Merkezi*,* ara yollardan görünüm,Tasarım: Geoffrey Copcutt, Çizim: Michael Evans,1963, RCAHMS (Royal Commission on the Ancient and Historical Monuments of Scotland) database, (Url-6) 49
Şekil 2.10 : Kavramsal çerçeve 54
Şekil 2.11 : İnsan-insan görsel ve duyusal ilişki kurma olanakları 60
Şekil 2.12 : Gordon Cullen'ın Seri Görüş adını verdiği çalışma, (Cullen,1961) 62
Şekil 2.13 : Down ve Stea'nın önerdiği çevresel biliş ve algılamanın esasları 63
Şekil 2.14 : Mekânların doğası ile ilgili görsel benzetme, (Canter, 1977) 64
Şekil 2.15 : Kentsel tasarım düşüncesiyle bir yerin taşıması gereken özellikler 66
Şekil 2.16 : Kentsel dokuda silüet: tarihsel süreç içinde oluşturduğu siluet kentlerin imgesidir (Gallion, 1950) 72
Şekil 2.17 : Kentsel mekânın karakterini oluşturan Algısal / Kavrayışsal Özellikler 73
Şekil.2.18 : Yapı kabuğu ve yapı içi fonksiyonların kentsel mekândaki aktiviteleri çeşitli biçimlerde beslemesi 81
Şekil 2.20 : Kentsel mekânın karakterini oluşturan Sosyal / Davranışsal Özellikler 87
Şekil 2.21 : Biçimlenme açısından kentsel mekânın grupları 89
Şekil 2.22 : Parma ve Saint Die'nin şekil-zemin ilişkilerini gösteren çizimler, (Rowe ve Koetter, 1978). 91
Şekil 2.23 : Tipo-Morfolojik Yaklaşımla Kentsel Mekânın Dokusunu Etkileyen Faktörler 94
Şekil 2.24 : Farklı doluluk-boşluk özellikleriyle kent dokuları, (Trancik, 1986) 96
Şekil 2.25 : Tipo-Morfolojik Yaklaşımla Kentsel Mekânın Dokusunu Oluşturan Üç Karşıtlık 97
Şekil 2.26 : Burgage Döngüsü, (Larkham, 1996) 110
Şekil 2.27 : Kentsel Mekânın Mekânsal Karakterini Oluşturan Fiziksel /Biçimsel Özellikler 113

Şekil 2.28 : Kentsel Mekanın Karakterini Etkileyen 5 Ana Unsur: Kent Bütünü, Tarihi Veriler, Algısal / Kavrayışsal Özellikler, Sosyal / Davranışsal Özellikler ve Fiziksel / Biçimsel Özellikler 115
Şekil 2.29 : Kentsel Mekanın Karakterini Etkileyen Üç Ana Özellik: Algısal / Kavrayışsal, Sosyal / Davranışsal ve Fiziksel / Biçimsel Özellikler... 116
Şekil 3.1 : DQI Mekânsal karakter parametresi ana prensipleri 124
Şekil 3.2 : Çevresel etkinin boyutları, (Nasar, 1988)..... 133
Şekil 3.3 : Brunswik'in Lens Modeli ve Çevresel Estetik için önerdiği çalışma taslağı. (P) olasılıklar çok çeşitli ve farklı şekillerde sosyo-fiziksel sahneler ortaya koyabilirler. Fiziksel niteliklerin kentsel etki, iyi olma ve mekânsal davranışı doğrudan etkilediği belirtilmiştir, (Altman & Zube, 1989)..... 134
Şekil 3.4 : PPS'in önerdiği, başarılı kentsel mekânlarda bulunması gereken nitelikler (Url-16)..... 143
Şekil 3.5 : Yer kalitesi ve yaşam kalitesi bağı ilişkisi 151
Şekil 3.6a : Kentsel Kalitenin Boyutları (Llewelyn Davies Yeang, 2006; Florida 2002, 2005, kaynaklarından yaranılarak hazırlanmıştır) 152
Şekil 3.6b : Aynı ölçekte farklı şehirlerdeki cadde/yol sistemleri..... 162
Şekil 3.7 : APA sınıflandırmasına göre yollar..... 164
Şekil 3.8 : Türkiye'de Yol Sistemleri Hiyerarşisi, (Url- 7) 167
Şekil 3.9 : Nevsky Prospekt, St. Petersburg Ana Caddesi..... 170
Şekil 3.10 : Saint Michel Caddesi, Paris..... 171
Şekil 3.11 : Montreal Bulvarı, Kanada 173
Şekil 3.12 : Camden Town, Londra, İngiltere 174
Şekil 3.13 : Ramblas, Barcelona, İspanya 174
Şekil 3.14 : Buchanan Caddesi, Glasgow, İskoçya..... 175
Şekil 3.15 : Madison Caddesi, Wisconsin, A.B.D. 175
Şekil 3.16 : Rue-Mouffetard, Paris, Fransa 176
Şekil 3.17 : Bahnhofstrasse, Zürih, İsviçre..... 176
Şekil 3.18 : Auckland Caddesi, Melbourne 177
Şekil 3.19 : Budapeşte, Macaristan..... 177
Şekil 3.20 : Caddenin genişliğinin bina yüksekliğine oranı, (Carmona vd., 2003)..... 181
Şekil 3.21 : Caddelerde Oran, İtalyan Kentlerine ait sokakların dönemsel olarak yüksekliğinin genişliğine oranları, (Ashihara,1983) 181
Şekil 3.22 : Caddelerin Mekânsal Karakterinin Özellikler. 199
Şekil 4.1 : İnsanın yürümesini etkileyen faktörler..... 218
Şekil 4.2 : Rapoport'un yaya aktiviteleri sınıflandırması: Statik ve Dinamik Aktiviteler 224
Şekil 4.3 : Karmaşıklığın farklı olduğu iki caddeden örnek, a. Rue de Rivoli, Paris b. Singapur, (Rapoport, 1991)..... 227
Şekil 4.4 : Hızın hareketteki etkisi, göze çarpan detaylarda farklılaşma: a. 5dk. yürüyüş, b. 5 dk. taşıtla ulaşım, (Rapoport, 1991) 228
Şekil 4.5 : Alfonzo'nun Maslow'a dayandırdığı Yürüme İhtiyaçları Hiyerarşisi ... 236
Şekil 4.6 : Caddelerde Yürüme İhtiyaçları Hiyerarşisi, Alfonzo'dan (2005) adapte edilmiştir 240
Şekil 5.1 : Kentsel mekânın (Caddelerin) karakterini yürünebilirlik bağlamında incelemeye yönelik genel model 251
Şekil 5.2 : Caddelerin mekânsal karakterini yürünebilirlik bağlamında incelemeye yönelik detaylı model..... 252

Şekil 5.3 : Kentsel Mekanın Kullanıcılar Tarafından Belirlenmiş Değerleri, (ODPM, 2004) 259
Şekil 5.4 : Kentsel Mekânda Kalite Denetleme Aracı Soru kağıdı, (ODPM, 2004) 260
Şekil 5.5 : Sanoff'un okul binalarını ve açık alanları kalite bağlamında değerlendiriği soru kağıdı, (Sanoff, 2001) 261
Şekil 5.6 : Kentsel Mekânın Karakterine Yönelik "Place Game" Soru kağıdı, (Url-15) 262
Şekil 5.7 : Dresden'deki üç önemli cadde 264
Şekil 6.1 : Kadıköy İlçesinin İstanbul içindeki konumu 279
Şekil 6.2 : İBB tarafından Kadıköy Merkez - E5 Otoyolu Ara Bölgesi ve Tez Araştırma Alanı 280
Şekil 6.3 : Bağdat Caddesi ve araştırma alanı 281
Şekil 6.4 : Araştırma Alanıyla Kesişen Mahalleler 281
Şekil 6.5 : Araştırma alanının hava fotoğrafı 281
Şekil 6.6 : Marmara Denizi, Bağdat Caddesi, Trenyolu ilişkisini gösteren kesitler, Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi ve Ethem Efendi Caddesi'nden 281
Şekil 6.7 : İstanbul ve Kadıköy'ün Tarihsel Gelişimi 284
Şekil 6.8 : 1776 tarihli Kauffer Haritası'nda Kadıköy ve Bağdat Caddesi (Akbulut, 2004). 287
Şekil 6.9 : Kurbağalıdere'nin 19. yy görünümü 288
Şekil 6.10 : Selamiçeşme, (Yazıcıoğlu Halu, 2003) 288
Şekil 6.11 : Erenköy Galip Paşa Cami, 19 yy. sonu, (Yazıcıoğlu Halu, 2009). 288
Şekil 6.12 : Çatalçeşme, (1550), (Yazıcıoğlu Halu, 2009). 289
Şekil 6.13 : Çatalçeşme ve arkasında köşk, (Yazıcıoğlu Halu, 2009). 289
Şekil 6.14 : 19.yy. Son dönemi Bağdat Caddesi çevresindeki Konutlardan Örnekler: Çatalçeşme'deki Köşk, (Yazıcıoğlu Halu, 2009). 291
Şekil 6.15 : Suadiye'de Köşk, (Yazıcıoğlu Halu, 2009). 291
Şekil 6.16 : Stolpe Haritası, 1863 ve 1880 tarihleri arasında düzeltmelerle yayınlanmıştır. 293
Şekil 6.17 : Hattat Diyarbakırlı Musa Azmi'nin yazdığı 20. yy başında Kadıköy ve Bağdat Caddesi'ni gösteren harita, (Arseven, 1913) 295
Şekil 6.18 : 1940'larda Suadiye Plajı 297
Şekil 6.19 : 1940'larda Bağdat Caddesi, Çiftehavuzlar 298
Şekil 6.20 : 1950'ler Bağdat Caddesi ve çevresinde yapılan konutlardan örnekler 300
Şekil 6.21 : İstanbul ve Kadıköy'ün hakim rüzgar yönü. 307
Şekil 6.22 : Bağdat Caddesi ve çevresinde yetişen ağaçlardan örnekler 308
Şekil 6.23 : Bağdat Caddesi'nde etkili hakim rüzgar yönü 309
Şekil 6.24 : Bağdat Caddesi bitki örtüsü ve düzenlemelerinden örnekler 310
Şekil 6.25 : Yıllara Göre İstanbul Nüfusunun Türkiye İçindeki Payı 312
Şekil 6.26 : İstanbul Nüfusunun Türkiye ve Marmara Bölgesindeki Payı 313
Şekil 6.27 : Türkiye, Marmara Bölgesi ve İstanbul Nüfus Artış Endeksi 313
Şekil 6.28 : İstanbul Metropoliten Alanında Doğu-Batı Nüfus Değerleri 314
Şekil 6.29 : İstanbul Ortalaması ile İlçelerinin Nüfus Artış Hızı Karşılaştırması 315
Şekil 6.30 : Kadıköy Planlama Alanı Yaş Grupları Dağılımı 317
Şekil 6.31 : Bağdat Caddesi Kullanıcıları Yaş Grupları Dağılımı 317
Şekil 6.32 : Kadıköy Planlama Alanı Cinsiyet Dağılımı 318
Şekil 6.33 : Bağdat Caddesi Kullanıcıları Cinsiyet Dağılımı 319
Şekil 6.34 : Bağdat Caddesi Kullanıcıları Hane Halkı Büyüklüğü 320

Şekil 6.35 : Kadıköy Planlama Alanı Nüfusunun Mezun Olunan Okula Göre Dağılımı 322
Şekil 6.36 : Bağdat Caddesi Kullanıcılarının Mezun Olduğu Okula Göre Dağılımı..... 322
Şekil 6.37 : Kadıköy Planlama Alanında Mesleki Dağılım..... 323
Şekil 6.38 : Bağdat Caddesi Kullanıcılarının Meslek Dağılımı..... 324
Şekil 6.39 : Kadıköy Planlama Alanı Doğum Yerlerine Göre Nüfus Dağılımı 325
Şekil 6.40 : Bağdat Caddesi Kullanıcıları Doğum Yerlerine Göre Nüfus Dağılımı 325
Şekil 6.41 : Bağdat Caddesi Suadiye'den geçen enine kesit, EN_KES 04 328
Şekil 6.42 : Bağdat Caddesi'nin Görünüşüne İlişkin Veriler 329
Şekil 6.43 : Bağdat Caddesi'nin algısal olarak net karakterinin kanıtları, (Yazıcıoğlu Halu, 2006-2009)..... 330
Şekil 6.44 : Bağdat Caddesi'nin başlangıç ve bitiş noktalarının algılanmasına ilişkin veriler. 331
Şekil 6.45 : Bağdat Caddesi'ndeki ağaçların verdiği görsel etkiye ilişkin veriler... 331
Şekil 6.46 : Bağdat Caddesi'nin uyandırdığı aidiyet duygusuna ilişkin veriler 331
Şekil 6.47 : Bağdat Caddesi'nin Nirengi Noktaları 332
Şekil 6.48 : Bağdat Caddesi'nin Odak Noktaları..... 333
Şekil 6.49 : Bağdat Caddesi'nin Sınırları 333
Şekil 6.50 : Bağdat Caddesi'nin Bölgeleri..... 334
Şekil 6.51 : Bağdat Caddesi'nin Bağlantı Elemanları 334
Şekil 6.52 : Anket Sonuçlarına Göre Bağdat Caddesi'nin Algılanan İmge Haritası 336
Şekil 6.53 : Bağdat Caddesi'nin statü değeri..... 338
Şekil 6.54 : Bağdat Caddesi kullanıcılarının Cadde'ye geliş sıklığı..... 340
Şekil 6.55 : Bağdat Caddesi kullanıcılarının Cadde'ye geliş sebebi 340
Şekil 6.56 : Bağdat Caddesi'nde Farklı Kat / Kot Kullanımları, (Yazıcıoğlu Halu, 2009)..... 342
Şekil 6.57 : Bağdat Caddesi'nde Farklı Kat / Kot Kullanımları, (Yazıcıoğlu Halu, 2009)..... 343
Şekil 6.58 : Bağdat Caddesi'ndeki ara mekânların yarı kamusal ve yarı özel kullanımları, (Yazıcıoğlu Halu, 2009). 344
Şekil 6.59 : Bağdat Caddesi'nde Farklı Kaldırım Kullanımları, (Yazıcıoğlu Halu, 2009). 345
Şekil 6.60 : Bağdat Caddesi'nin açık / kapalı mekan kullanım olasılıkları..... 346
Şekil 6.61 : Bağdat Caddesi kullanıcılarının kaldırımlara ilişkin verileri 346
Şekil 6.62 : Bağdat Caddesi kullanıcılarının arkadaş/tanıdık ile karşılaşma olasılığı..... 347
Şekil 6.63 : Bağdat Caddesi kullanıcılarının arkadaş/tanıdık ile buluşma imkanı .. 348
Şekil 6.64 : Bağdat Caddesi'nin alışveriş olanakları 348
Şekil 6.65 : Farklı Cadde Kullanıcıları: Alışveriş Yapanlar..... 349
Şekil 6.66 : Farklı Cadde Kullanıcıları: Bebek Gezdirenler..... 349
Şekil 6.67 : Farklı Cadde Kullanıcıları: Köpek Gezdirenler 349
Şekil 6.68 : Farklı Cadde Kullanıcıları: Buluşanlar..... 350
Şekil 6.69 : Farklı Cadde Kullanıcıları: Satış Yapanlar..... 350
Şekil 6.70 : Farklı Cadde Kullanıcıları: Oturanlar..... 351
Şekil 6.71 : Farklı Cadde Kullanıcıları: Vitrin Bakanlar..... 351
Şekil 6.72 : Bağdat Caddesi'nin eğlence mekanları 352
Şekil 6.73 : Bağdat Caddesi'nin kültürel mekanları..... 352
Şekil 6.74 : Bağdat Caddesi'nin gösteri ve mitingler için uygunluğu..... 352

Şekil 6.75 : Bağdat Caddesi'nin farklı mevsimlerde kullanım olanakları 354
Şekil 6.76 : Bağdat Caddesi'ne yaya olarak ulaşım kolaylığı 355
Şekil 6.77 : Bağdat Caddesi'nde yaya / taşıt birlikteliği 355
Şekil 6.78 : Bağdat Caddesi ve Çevresinin Yol Ağı Sistemi..... 356
Şekil 6.79 : Bağdat Caddesi'nin Kuzey-Güney Düşey Bağlantıları..... 356
Şekil 6.80 : Bağdat Caddesi ve Çevresi'ndeki İstasyonlar ve İskeleler 357
Şekil 6.81 : Bağdat Caddesi'ne bağlanan düşey akslardaki yarı özel mekan kullanımları, (Yazıcıoğlu Halu, 2009) 368
Şekil 6.82 : Bağdat Caddesi'ne araçla ulaşım kolaylığı 359
Şekil 6.83 : Bağdat Caddesi'nin algılanan güvenlik hissi 359
Şekil 6.83 : Bağdat Caddesi'nin uzunluğuna ilişkin kullanıcı görüşü..... 362
Şekil 6.84 : Bağdat Caddesi'nin eğimine ilişkin kullanıcı görüşü 362
Şekil 6.85 : Bağdat Caddesi'nin fiziksel/biçimsel özelliklerini etkileyen tarihi süreçler 363
Şekil 6.86 : 1966 Yılı Bağdat Caddesi ve çevresi hava fotoğrafı, (Url- 25)..... 364
Şekil 6.87 : 1966 Yılı Bağdat Caddesi ve çevresi hali hazır haritası, (Url-25). 365
Şekil 6.88 : 1982 Yılı Bağdat Caddesi ve çevresi hava fotoğrafı, (Url-25)..... 366
Şekil 6.89 : 2005 Yılı Bağdat Caddesi ve çevresi hava fotoğrafı, (Url-25. 368
Şekil 6.90 : 2005 Yılı Bağdat Caddesi ve çevresi hali hazır haritası, (Url-25). 369
Şekil 6.91 : Bağdat Caddesi kullanıcılarının mahalleler ile ilgili görüşleri..... 372
Şekil 6.92 : Bağdat Caddesi kullanıcılarının Bağdat Caddesi-mahalle ilişkisine ilişkin görüşleri..... 373
Şekil 6.93 : Bağdat Caddesi ve çevresinin araştırma kapsamında belirlenmiş alt bölümlerini gösteren hava fotoğrafı. 375
Şekil 6.94 : Bağdat Caddesi ve çevresindeki yeşil alan kullanımları 376
Şekil 6.95 : Bağdat Caddesi ve çevresinin bakımı ve temizliği 376
Şekil 6.96 : Bağdat Caddesi ve çevresindeki otopark imkânları 377
Şekil 6.97 : Bağdat Caddesi üzerinde bulunan binaların işlev çeşitliliği 377
Şekil 6.98 : Bağdat Caddesi üzerinde bulunan binaların zemin kat fonksiyon analizi 378
Şekil 6.99 : Bağdat Caddesi üzerinde bulunan binaların birinci kat fonksiyon analizi 378
Şekil 6.100 : Bağdat Caddesi'ndeki binaların zemin kat fonksiyon analizinin grafiği 379
Şekil 6.101 : Bağdat Caddesi üzerindeki tek fonksiyonlu binalar..... 381
Şekil 6.102a : Bağdat Caddesi'nin gündelik hayat için bir merkez olmasına ilişkin kullanıcı görüşleri 385
Şekil 6.102 : 1960 Bağdat Caddesi ve Çevresi Yapı Adası Dokusu Analizi 387
Şekil 6.103 : 2005 Bağdat Caddesi ve Çevresi Yapı Adası Dokusu Analizi 388
Şekil 6.105 : 1960 Bağdat Caddesi ve Çevresi Doluluk-Boşluk Dokusu Analizi... 390
Şekil 6.106 : 2005 Bağdat Caddesi ve Çevresi Doluluk-Boşluk Dokusu Analizi... 391
Şekil 6.107 : Bağdat Caddesi kullanıcılarının çevredeki binaların görünüşüyle ilgili fikirleri 392
Şekil 6.108 : 1960 Bağdat Caddesi ve Çevresi Sokak Dokusu Analizi 401
Şekil 6.109 : 2005 Bağdat Caddesi ve Çevresi Sokak Dokusu Analizi 403
Şekil 6.110 : Bağdat Caddesi ve çevresindeki binaların yoğunluğuna ilişkin kullanıcı görüşleri..... 407
Şekil 6.111 : Bağdat Caddesi ve çevresinin üçüncü boyuta yönelik kat adedi analizleri 407

Şekil 6.112 : 1960, Bağdat Caddesi ve Çevresinin Bostancı Yönünden Görünüşü, (Yazıcıoğlu Halu, 2010) 408
Şekil 6.113 : 2005, Bağdat Caddesi ve Çevresinin Bostancı Yönünden Görünüşü (Yazıcıoğlu Halu, 2010) 408
Şekil 6.114 : Bağdat Caddesi'nde yaya yoğunluğu ölçümü yapılan noktalar 410
Şekil 6.115 : Bağdat Caddesi Hafta İçi Yaya Yoğunluğu 411
Şekil 6.116 : Bağdat Caddesi Cumartesi Günü Yaya Yoğunluğu 411
Şekil 6.117 : Bağdat Caddesi Pazar Günü Yaya Yoğunluğu 412
Şekil 6.118 : Bağdat Caddesi Haftalık Yaya Yoğunluğu İndisi 412
Şekil 6.119 : Bağdat Caddesi'nde Lynch imge elemanlarının sorgulanmasıyla belirlenen alt merkez ve yürüme yoğunluğunun en yüksek olduğu alan 413
Şekil 6.120 : Bağdat Caddesi, Şaşkınbakkal, Marks&Spencer, *Plan.* 414
Şekil 6.121 : Bağdat Caddesi, Kantarcı, Divan, *Plan*. 414
Şekil 6.122 : Bağdat Caddesi, Erenköy, Ethemefendi Köşesi, *Plan*. 414
Şekil D1 : Bağdat Caddesi'ne İBB (2009)'un Şaşkınbakkal Meydanı Projesi önerisi 471

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa No

Çizelge 2.1 : İnsan İhtiyaçları ve kentsel tasarım prensipleri arasındaki ilişki (Maslow 1954, Walmsley 1988, Bentley vd. 1985, Punter ve Carmona 1996) 35
Çizelge 2.2 : Kentsel Mekânın Bileşenleri: Kamusal Mekân ve Özel Mekân 74
Çizelge 2.3 : Kentsel Mekândaki Aktiviteler, (Gehl, 2008, 1987) 77
Çizelge 2.4 : Kentsel Açık Mekânın Tipolojisi, Kaynak: Kit Campbell Associates. 80
Çizelge 2.4a : Kentsel Mekânda Bina-Yapı Adası İlişkisi 92
Çizelge 2.5 : Tipo-Morfolojik Yaklaşımla Kentsel Mekânsal Kurgu ve Kurgunun Alt Bileşenleri 113
Çizelge 3.1 : Voordt ve Wegen'in(2005) Mekânsal Karakter Parametreleri 126
Çizelge 3.2 : Greene tarafından temel tasar öğeleri esas alınarak belirlenen Mekânsal Karakter Parametreleri, (Greene, 1992) 129
Çizelge 3.3 : Kentsel Mekâna yönelik etkili uygulamanın önündeki dört önemli engel 140
Çizelge 3.4 : PPS' e göre, Başarılı kentsel mekânlarda bulunması gereken nitelikler 144
Çizelge 3.5 : Enviro Solutions (2001)'un önerdiği, Ana Mekânsal Karakter Parametreleri, (Url-19) 147
Çizelge 3.6 : Yer Duygusu: Şekil, Kimlik& Fiziksel Kalite için yönergeler 149
Çizelge 3.7 : Giriş, Bağlantı ve Hareket için yönergeler 150
Çizelge 3.8 : Yaşanabilirliğin Boyutu 151
Çizelge 3.9 : Mekân ve göstergelerin temel parametre öğeleri, (Trip,2007) 153
Çizelge 3.10 : Cadde ve sokakların gelişim/değişim süreçleri 159
Çizelge 3.11 : Araştırmacıların ve Kurumların Yaptıkları Sokak, Yol ve Cadde Sınıflandırmaları, Marshall (2005)'ten adapte edilmiştir..... 165
Çizelge 3.12 : CABE (2002), Caddelerin Mekânsal Karakter Parametreleri 184
Çizelge 3.13 : Jacobs (1996), Caddelerin Mekânsal Karakter Parametreleri 185
Çizelge 3.14 : APA (2007), Caddelerin Mekânsal Karakter Parametreleri..... 188
Çizelge 3.15 : PPS (2008), Caddelerin Mekânsal Karakter Parametreleri 193
Çizelge 3.16 : APA, PPS, Jacobs ve CABE'in Caddelerin Mekânsal Karakterine Yönelik Parametreleri 197
Çizelge 3.17 : APA, PPS, Jacobs ve CABE'in Caddelerin Mekânsal Karakterine Yönelik Parametrelerinin Caddelerin Özellikleri ile Çakıştırılması ... 198
Çizelge 3.18 : Kentsel Mekânın Mekânsal Karakterini İnceleyen Araştırmacılar ve Kurumlar 201
Çizelge 3.19 : Caddelerin mekânsal karakterini irdelemeye yönelik öneri parametreler..... 203
Çizelge 4.1 : İnsanın Algı Sınırlarıyla Yürümeye Karar Vermesini Etkileyen Faktörler 219
Çizelge 6.1 : Kadıköy'ün Ortalama Sıcaklık Değerleri..... 306

Çizelge 6.2 : Yıllara Göre Türkiye ve İstanbul Nüfus Değerleri 312
Çizelge 6.3 : İstanbul Metropoliten Alanında Doğu-Batı Nüfus Değerleri ve Oranları..... 314
Çizelge 6.4 : Kadıköy İlçesi, Kadıköy Merkez-E5 Otoyolu Ara Bölgesi Mahalle Nüfus Dağılımı..... 316
Çizelge 6.5 : Kadıköy Planlama Alanı Yaş Grupları Dağılımı..... 317
Çizelge 6.6 : Bağdat Caddesi Kullanıcıları Yaş Grupları Dağılımı..... 317
Çizelge 6.7 : Kadıköy Planlama Alanı Cinsiyet Dağılımı..... 318
Çizelge 6.8 : Bağdat Caddesi Kullanıcıları Cinsiyet Dağılımı..... 319
Çizelge 6.9 : Kadıköy Planlama Bölgesi Hane Halkı Büyüklüğü..... 320
Çizelge 6.10 : Bağdat Caddesi Kullanıcıları Hane Halkı Büyüklüğü..... 320
Çizelge 6.11 : Türkiye - Mezun Olunan Okula Göre Dağılım..... 321
Çizelge 6.12 : Kadıköy Planlama Alanı Nüfusunun Mezun Olunan Okula Göre Dağılımı..... 321
Çizelge 6.13 : Bağdat Caddesi Kullanıcılarının Mezun Olduğu Okula Göre Dağılımı..... 322
Çizelge 6.14 : Kadıköy Planlama Alanında Mesleki Dağılım..... 323
Çizelge 6.15 : Bağdat Caddesi Kullanıcılarının Meslek Dağılımı..... 323
Çizelge 6.16 : Kadıköy Planlama Alanı Doğum Yerlerine Göre Nüfus Dağılımı..... 324
Çizelge 6.17 : Bağdat Caddesi Kullanıcıları Doğum Yerlerine Göre Nüfus Dağılımı..... 325
Çizelge 6.18 : Bağdat Caddesi Kullanıcılarıyla Yapılan Ankette Görüşülenlerin Demografik ve Sosyo-ekonomik Verilerinin Toplu Listesi 326
Çizelge 6.19 : Anket Sonuçlarına Göre Bağdat Caddesi'nin Algılanan İmge Elemanları 335
Çizelge 6.20 : Bağdat Caddesi kullanıcılarının Cadde'nin Algısal / Kavrayışsal Özellikleri hakkındaki görüşleri 337
Çizelge 6.21 : İstanbul, Kadıköy ve Araştırma Alanının Mekansal Fiyat Analizi (Eğdemir'den (2001) adapte edilmiştir)..... 339
Çizelge 6.22 : Bağdat Caddesi kullanıcılarının Cadde'nin Sosyal / Davranışsal Özellikleri hakkındaki görüşleri 353
Çizelge 6.23 : Bağdat Caddesi kullanıcılarının Cadde'nin Fiziksel / Biçimsel Özellikleri hakkındaki görüşleri..... 374
Çizelge 6.24 : Bağdat Caddesi üzerindeki marka mağazacılığın Cadde'ye geliş tarihleri 380
Çizelge 6.25 : 1960-2005 yılları arasında Bağdat Caddesi ve çevresindeki yapı adaları sayıları ve değişimi..... 386
Çizelge 6.26 : 1960 yılında Bağdat Caddesi ve çevresindeki yapı adaları sayısı..... 386
Çizelge 6.27 : 2005 yılında Bağdat Caddesi ve çevresindeki yapı adaları sayısı..... 386
Çizelge 6.28 : 1960-2005 yılları arasında Bağdat Caddesi ve çevresindeki yapı adaları ve değişimi 386
Çizelge 6.29 : 1960 Yılı Bağdat Caddesi ve çevresindeki araştırma alanındaki Bina Sayısı 390
Çizelge 6.30 : 2005 yılı Bağdat Caddesi ve çevresindeki araştırma alanındaki Bina Sayısı..... 391
Çizelge. 6.31 : 1960 yılı Bağdat Caddesi ve çevresindeki Araştırma Alanı Alt Bölümler Bina ve Yapı Adası Sayısı..... 393
Çizelge 6.32 : 2005 yılı Bağdat Caddesi ve çevresindeki Araştırma Alanı Alt Bölümler Bina ve Yapı Adası Sayısı..... 394

Çizelge 6.33 : 1960- 2005 yılları arasında Bağdat Caddesi ve çevresindeki araştırma alanındaki Bina Sayısı Değişimi 394
Çizelge 6.34 : 1960-2005 yılları arası Bağdat Caddesi ve çevresindeki bina sayısı ve değişimi 397
Çizelge 6.35 : 1960-2005 yılları arasında Bağdat Caddesi ve çevresindeki araştırma alanının verileri (m²) 397
Çizelge 6.36 : 1960-2005 yılları arasında Bağdat Caddesi ve çevresindeki dolu alanlar ve değişimi(m²) 397
Çizelge 6.37 : 1960-2005 yılları arasında Bağdat Caddesi ve çevresindeki boş alanlar ve değişimi (m²) 398
Çizelge 6.38 : 1960-2005 yılları arasında dokuyu oluşturan öğelerin değişim tablosu 399
Çizelge 6.39 : 1960 yılındaki kavşak sayıları 401
Çizelge 6.40 : 2005 yılındaki kavşak sayıları 403
Çizelge 6.41 : 1960-2005 yılları arasındaki kavşak sayısı ve değişimi 404
Çizelge 6.42 : 1960-2005 Yılları arasında sokak dokusu ve değişimi 405

KENTSEL MEKAN OLARAK CADDELERİN MEKANSAL KARAKTERİNİN YÜRÜNEBİLİRLİK BAĞLAMINDA İRDELENMESİ: BAĞDAT CADDESİ ÖRNEĞİ

ÖZET

İnsanın yaşadığı çevre ile etkileşimi, gelişen yeni iletişim ve haberleşme araçlarıyla farklı bir boyut kazanmıştır. Günümüzde, mimarlık, planlama, tasarım ve kentsel tasarım disiplinleri bu sebeple insanın çevresiyle olan ilişkilerini yeniden sorgulamakta ve yeni yaklaşımlar üretmeye çalışmaktadır. Bu disiplinler birbirleriyle daha iç içe geçmiş ilişkiler kurmakta, çalışma alanları ve konuları daha akışkan zeminlerde konumlanmaktadır. Bu bağlamda psikoloji, sosyoloji, sağlık, felsefe, mühendislik ve sosyal antropoloji gibi farklı disiplinlerden de konuların gerektirdiği şekillerde faydalanılmaktadır.

Bu çalışmanın konumlandığı İnsan-Çevre-Davranış Bilimleri yaklaşımı da tüm bu disiplinler arası sorgulamaların ve çalışmaların yapılmasına imkan tanıyan yapısından dolayı seçilmiştir. İnsanın bulunduğu çevre ve mekanla kurduğu ilişkiyi derinlemesine incelemesi, geleceğe uzanan yolda yeni tasarımlar yaparken yol gösterici olabilir.

Bu yaklaşımla, bu tez çalışmasında, gelişen iletişim ve haberleşme olanaklarıyla daha içe dönük yaşama yönelen insanın, toplum içinde kendisini konumlandırıp tanımladığı ve dışa açıldığı mekân olan kentsel mekanlar çalışmanın temelini oluşturmaktadır. Yaşadığımız çevredeki mekânsal kurguda yollar, sokaklar, caddeler, meydanlar ve avluların oluşturduğu kentsel mekânlar önemli birer temsiliyet mekânıdır. Bu kentsel mekânlar arasında caddeler hareket kanalları olmalarının yanında sosyalleşme merkezi olmalarıyla da önemli bir yaşam alanı oluştururlar. Caddelerin sosyalleşme merkezi olmaları farklı ulaşım sistemlerine imkân tanımaları, gündelik ihtiyaçları karşılayacak işlevlere sahip olmaları, farklı insan-insan ilişkilerine olanak tanıyacak insan yoğunluğuna sahip, olasılık ve rastlantısallıkları arttıracak, sürprizli, gizemli, karmaşık, algısal olarak çabuk kavranabilen ve net karakterde olmalarıyla ilgilidir. Bu bağlamda caddelerin sosyalleşme merkezi olmaları insanların caddeyi yaya olarak kullanabilmeleriyle yakından ilişkilidir. Yaya hareketinin belli yoğunluklarda gözlendiği caddeler yaşayan ve canlı caddelerdir.

Kentli olma deneyiminin yaşandığı ve yüzyıllardan beri en temel ve basit ulaşım aracı olan yürüme deneyim, kültürel kimlik ve kişisel gelişim anlamlarında çok önemlidir. Yürümenin, mekânda insanın kendisini konumlandırması için yaptığı en dolaysız ve önyargısız hareket olduğu söylenebilir. Kentlerde, kamusal mekândaki insan-çevre ve insan- insan paylaşımın yapıldığı en önemli alanlar olan sokaklar ve caddeler de temelde yürümenin mekânı olabildikleri ölçüde başarılı olurlar. Burada başarı ile kastedilen, sağlanmak istenen sosyal ortamdır. Kamusal mekân yürümenin mekânı olabildiği ölçüde sosyal ve algısal anlamına ulaşır. İnsanın çevresini kendi yürüyüş hızı ve bakış açısıyla algılamasına imkan tanıyan yürüme çok farklı sebebe ve ihtiyaca dayanarak yapılabilir. Ulaşım amacıyla olduğu kadar, gündelik ihtiyaçların giderilmesi, sağlık ve sosyalleşme amacıyla da yürünebilir. İnsanın farklı yürüme amaçlarına hizmet eden caddeler ise, sosyalleşme merkezleri olarak

karşımıza çıkmaktadır. Dolayısıyla kentsel mekân olarak caddeler yürünebilirlikleri ölçüsünde iyi birer sosyalleşme mekânıdır.

Bu tez çalışması üç ana bölüm şeklinde ele alınmalıdır: İkinci, üçüncü ve dördüncü bölümler kavramsal çerçevenin çizildiği bölümlerdir. Beşinci bölüm ise kavramsal çerçevesi çizilen konuya yaklaşımın geliştirildiği ve bu yaklaşıma yönelik modelin kurgulandığı bölümdür. Kurgulanan kuramsal modele, kavramsal altyapı ve çerçeveye dayanarak model bir alan çalışmasıyla altıncı bölümde test edilmiştir.

Alan çalışması amacıyla İstanbul Anadolu Yakası'ndaki önemli bir aks olan Bağdat Caddesi seçilmiştir. İstanbul'un geçirdiği mekânsal değişim süreçlerinden etkilenmesi ve çevresinde ruhsatlı/yasal yapı stoğunu barındırmasıyla Bağdat Caddesi önemli bir akstır. Tarihsel süreklilik içinde prestij ve statü sembolü olmanın yanında insanların bir araya gelmesine hizmet eden bir rekreasyon alanı ve sosyalleşme merkezidir. Bağdat Caddesi'nin canlılığı ve içerdiği yaşam enerjisi, onu çevreleyen mahalleler ve konut dokusu ile beslenmekte, aynı zamanda Cadde'de mahalleleri besleyerek karşılıklı bir devinim sağlanmaktadır. Bu devinimin kendisini gösterdiği en belirgin nokta, insanların adeta arka bahçeleriymişçesine Bağdat Caddesi'nde yürüyen insanlar seline katılmasıdır. Bağdat Caddesi'nin içerdiği yürüme olgusu, sağlık, sosyalleşme ve günlük ihtiyaçların karşılanması amaçlarının hepsine hizmet etmesi bakımından önemlidir. Alan çalışması için seçilen Bağdat Caddesi, modelin sınanması ve sorgulanması için kullanılmıştır.

Bu tez çalışmasında, literatür taraması, arşiv araştırmaları, analizler, bilgisayar uygulamaları. anket ve röportaj tekniklerinden faydalanılmıştır. Modelin kullanıcı odaklı yaklaşımının subjektif veriler içermesi sebebiyle bu verilerin objektif değerlendirmelere dönüştürülebileceği parametreler oluşturulmuştur. Düzenlenen anket çalışmasıyla kullanıcı profilinin oluşturulmasının yanında, mekâna ilişkin kullanıcı görüşleri de objektif verilere dönüştürülmüştür. Analiz çalışmaları da Bağdat Caddesi'nin mekânsal karakterindeki değişimlerin belirlenmesi amacıyla yapılmıştır. Tüm bu veriler ışığında ulaşılan bilgilerle Bağdat Caddesi'nin kullanıcı yoğunlukları, kullanım amaçları ve yürümeyi desteleyen yapısı ortaya konmuştur. Çalışma verilerin sonuçlarının değerlendirilmesiyle sonlanmaktadır.

SPATIAL CHARACTERISTICS OF STREETS AS WALKABLE URBAN SPACES, BAĞDAT STREET CASE STUDY

SUMMARY

With advancing communication technologies, the interaction of people and the environment they live in has taken on a new direction. Today, architecture, planning, designing and urban planning disciplines are all questioning the interactions of people with their surroundings and trying to come up with new approaches. These disciplines mutually develop more interconnected relations and their topics and items of interest are constantly positioned on more unstable grounds. In this context, psychology, sociology, health, philosophy, engineering and social anthropology are all used as needed, in order to benefit from what they have to contribute.

The Human-Environment-Behavioral Studies approach that this study is based on, has been selected because of convenience for inter-disciplinary questioning and studies. The environment that people live in and their thorough examination of the relationship they build with that environment, may be leading while developing new designs for the future.

With this approach, public spaces, which people position and realize themselves in, constitute the base of this study. In the spatial structure of our environment, the roads, alleys, streets, squares and courtyard that make up public spaces are important "representation" locations. Among these, streets are especially significant living environments because they are considered as "movement channels" and "socializing centers." The fact that streets are perfect for socializing comes from their enabling different transportation styles, having facilities which satisfy everyday needs, having a population density which facilitates various human-human relationships, and an unpredictable, mysterious, complex, yet comprehensively simple nature. Thus, the acceptance of streets as centers of attraction and socializing is closely related with the ease of using the street as a pedestrian. The streets with active and various pedestrian movements are considered "living streets."

For centuries, the "walking" process, whereby people experience being a resident of the city, has been of crucial importance as the most basic and simple means of transport. It can easily be stated that walking is the most direct and prejudice-free activity for people to position and realize themselves. In cities, streets can be considered "successful" to the extent that they provide people the ability to walk and experience human-environment and human-human interaction. What is meant with "success" is the facilitation of a social environment. Public environments can achieve social and perceptive meaning according to how much they support walking. As an action enabling people to perceive their environment in relation to their walking speed and point of view, walking can be performed for various reasons and motives. People can walk in order to satisfy daily needs, health issues or social requirements. The streets appealing to the different walking needs of people generally become centers of attraction and socializing. Thus, as public spaces, streets can be considered successful in accordance with their walkability.

This research should be evaluated in three pieces: second, third and the forth chapters are the conceptual framework of the study. The approach of the study and the theoretical model has been developed in the fifth chapter.

In the sixth chapter theoretical model and the conceptual framework have been tested by means of a case study. Bağdat Street in İstanbul's Anatolian site is chosen for its unique location and its frequent usage by users. Bağdat Street is also unique for containing legal housing areas nearby. It has been affected by the spatial evolution and changing public development rules of İstanbul.

In the historical continuum Bağdat Avenue and being in Bağdat Avenue is always been the symbol for public status and prestige. It helps people to get together, to see each other and meet each other. Also it helps public interaction by being recreational space and helps people to socialize. Neighbourhoods, surrounding Bağdat Avenue, is one of the main source of the vital energy and liveliness of the avenue. The avenue and the neighbourhood is so unseperable that can not be thought seperately. This interaction of the neighbourhoods and the avenue finds its place in walking people for recreation, but also for health and daily activities. Bağdat Avenue is chosen to justify the theoretical model proposed.

Literature reviews, searching archieves records, analyzes of the site, questionnaires and public surveys are the research methods used in this study. The proposed model of the thesis is user-focused. Parameters have been proposed to verify the user-focused model and to convert the subjective data of the users to objective variables. Surveys and questionnaires helped to analyze the user profile but also user reviews about the space have been transformed into objective variables.

By analyzing the spatial characteristics of Bağdat Street, transformations and changings of the spatial structure have been determined. With all the information from the data collected, user densities, usage purposes and the encouraging space organization for walking have been put forth. Research is completed by evaluating the results.

1. GİRİŞ

1.1 Sorunun Belirlenmesi

Geleneksel mimarlık anlayışında mimar, tasarımıyla hizmet ettiği güce karşı sorumludur, ancak çağdaş mimarlık anlayışında mimarlık yalnız güce değil aynı zamanda topluma ve üretim yaptığı mekâna, kente veya yere karşı da sorumludur. Batılı bakış açısının bireyselliği merkez alan sosyal yaklaşımının yanında, mimarlık anlayışı bireyselliğin devam edebileceği toplumsal mekânlar yaratmayı hedeflemektedir. Kent yaşamı ve mekânı bireyin tekil kendisini tanımlayıp konumlandırabildiği mekânların yanı sıra, toplumsal ifadenin de gerçekleştiği mekândır. Modern anlayışta, kent mekânları özelle kamusalın karşılaştığı kimi zaman kesiştiği ve çakıştığı, farklı kullanımlara, beklentilere ve ihtiyaçlara hizmet eden mekânlar sunabilmelidir. Buna göre 21.yy.da mimarlık ya da planlama gibi disiplinler, yaptıkları tasarımlarda toplumsal çevreyi, fiziksel çevreyi ve kentsel gereklilikleri de bir mesleki yükümlülük olarak ele almalıdırlar. Tüm bu düşünsel değişimler geleneksel kent planlama anlayışını da farklı bir noktaya doğru çekmektedir.

Bu noktada planlama ve tasarım arasındaki dil birliğini temel alan bir mekân anlayışı giderek güçlenmektedir. Bu ortak dil, ne salt planlamadan gelen kuralcı ve toplumcu bir anlayış, ne de geleneksel mimari tasarımdan gelen birey odaklı anlayışın izlerini taşımaktadır. Fiziksel çevrede yapılan tasarımların insanla olan ilişkisinin gelişimi ve değişimi söz konusudur. Fiziksel çevre-insan etkileşimi son derece karmaşıktır. İnsanın çevreyle olan ilişkisinin ve etkileşiminin anlamsal olarak çözümlemesi mekânda gizlidir. Nesne ve çevre arasındaki statik-dinamik[1] algılamasında olduğu gibi kentsel mekân içinde var olan caddelerin ve sokakların mekânsal bütünler olarak

[1] Rapoport (1990) mekanları statik ve dinamik mekanlar olarak ikiye ayırmaktadır. Bu ayrımda statik mekanların, insanların toplanacağı, geniş açıklıklar, yeşil alanlar, meydanlar ve plazaları gösterirken, dinamik mekanı hareketin kanalları olan cadde ve sokaklar olarak tanımlamaktadır.
Statik-Dinamik ilişkisinin; kentsel mekânın tanımlanması ve analiz edilmesinde yerel ve küresel bakış açısıyla ölçülmesi değerlendirilmesi mümkündür. Hillier vd. (1987) yerel statik ölçümü bağlılık, yerel dinamik ölçümü kontrol, küresel statik ölçümü entegrasyon, küresel dinamik ölçümü seçim olarak açıklamaktadırlar. Statik / Dinamik, Yerel / Küresel ölçümler arasındaki ilişkiler araştırıldığında en önemli olanın bağlılık ve entegrasyon arasındaki ilişkinin anlaşılabilirlik olduğunu vurgularlar.

nasıl çalıştıkları önem kazanmaktadır. Kentsel mekânda tasarım, çevre - insan etkileşiminin formüle edilmesi, kentin biçimsel yapılanışı ve kentsel mekânda ihtiyaç hiyerarşilerinin belirlenmesi çalışmaları günümüzde giderek artan bir önem kazanmaktadır.

Kentin kendi kendini inşa ettiğini kabul edersek, olayları ya da eylemleri kentsel formların yapılandırıcısı olarak gören bazı güncel çalışmalarda[2], kentsel olaylar ve kentin maddesel formları arasındaki ilişkiler göz önünde bulundurulmaktadır. Kentsel / kamusal mekânın en temel özelliği, özel mekânın dışlayıcı karakterinin aksine, dâhil ediciliğidir. Sokak, cadde, meydan gibi kentsel kamusal mekânlar birbirlerinden farklılıklarına rağmen herkesi içine alan kentin bütünleşme araçlarıdır. Bir yerleşimin sakinlerinin veya orayı kullananların ortak özelliği kentte paylaştıkları kamusal mekândır. Kamusal mekânlar kentlilerin ya da değişik kullanıcıların kültürel birikimlerini paylaştığı, aktardığı ve birbirlerini yeniden tanıdığı yerlerdir. Aynı zamanda kentin tanımlanması ve o kente dair imaj oluşumu bağlamında kullanıcılarının kentli olma deneyimini, kültürel kimliklerini ve kişisel gelişimlerini yaşadığı mekânlardır.

Kentli olma deneyiminin yaşandığı ve yüzyıllardan beri en temel ve basit ulaşım aracı olan yürüme deneyim, kültürel kimlik ve kişisel gelişim anlamlarında çok önemlidir. Yürümenin, mekânda insanın kendisini konumlandırması için yaptığı en dolaysız ve önyargısız hareket olduğu söylenebilir. Kentlerde, kamusal mekândaki insan-çevre ve insan- insan paylaşımın yapıldığı en önemli alanlar olan sokaklar ve caddeler de temelde yürümenin mekânı olabildikleri ölçüde başarılı olurlar. Burada başarı ile kastedilen, sağlanmak istenen sosyal ortamdır. Kamusal mekân yürümenin mekânı olabildiği ölçüde sosyal ve algısal anlamına ulaşır.

Mekân karakteri ile ilgili araştırmalar yapan kentsel tasarımcılar, mimarlar ve planlamacılar mekânların fiziksel aktivite anlamında daha iyi yürüme koşulları sunmasının yanında sosyal ve duyusal ihtiyaçları da karşılamalarıyla ilgilenirler. Ancak, yürünebilirlik ile ilgili araştırmaların çoğunlukla küçük ölçekli ve detaylı değil daha genel yaklaşımlar olduğu saptanmıştır. Genellikle yaklaşım büyük ölçekte

[2] ODPM, CABE, PPS, vb. kuruluşlar kentsel mekanlarla ilgili (meydan, cadde, sokak, kimi zaman bir mahalle bazında) ihtiyaç hiyerarşilerini belirleyip, kentsel mekânlarda yenileme çalışmaları yapmaktadırlar. Amaçları, kentlinin daha benimsediği ve içselleştirdiği yaşayan mekanlar tasarlamaktır.

planlama ve ulaşım merkezli, yayalaştırma, sokak/caddelerin taşıt trafiğine kapatılması, trafiğin baskısının azaltılması gibi konuları kapsamaktadır.

Kentlerde kamusal mekânla ilgili karşılaştığımız pratik ve kavramsal problemlerin birçoğu metodolojiktir. Bunun sebebi "kamusal mekân" denildiğinde neyin anlaşıldığı ya da neyin kastedildiğinin anlaşılmamasının nedeni olan yetersiz bilgilenmedir. Aslında bu karmaşanın anlaşılabilmesi sosyal, politik, fonksiyonel ve estetik konuların gelişigüzel değil de bilimsel anlamda uzmanların araştırmaları ve ilgili iyi çözümlerle aşılabilir.

Kentsel/ kamusal/yarı kamusal mekânın ve çevrenin özellikleri, estetik değerlerini, aktivitelerini, simge ve anlamını da içermektedir. İnsanlara bu mekânlara ait duyguları ve aktiviteleri sorularak ve eşzamanlı olarak bu mekânların mekansal özellikleri gözlemlenerek, belirli çevrelerin ve mekânların "yürünebilirlik" ölçümü elde edilebilir.

Buradaki yürünebilirlik kavramı, mekânın aynı zamanda bir rekreasyon alanı ve merkez olma özelliklerini içermektedir. Yürünebilirlik ile kastedilen yalnızca fiziksel şartlara bağlı yürüme veya sağlık amacıyla yürümeden daha geniş kapsamlıdır. Yürünebilirliğin bu kapsamda anlamı, yürüyerek fiziksel donatılara ve ihtiyaçlara ulaşmanın yanında aynı zamanda yalnız yürümek için yürümek anlamındadır. Dolayısıyla salt amacı yürümek olan bir yürüyüş, sosyal, psikolojik ve algısal bileşenleri de beraberinde getirmekte, yalnızca o mekânda bulunmak, gözlem yapmak, görmek ve görülmeyi de içerir.

Bu anlamıyla Bağdat Caddesi, çok farklı katmanlardaki yürüme ihtiyacını karşılamasıyla örnek mekân olarak seçilmiştir. Kentsel bir mekân ve kamusal bir alan olan Bağdat Caddesi'nin tez kapsamında kurgulanan model çerçevesinde incelenmesine çalışılacaktır.

Sorular:

- İnsanların kendilerini konumlandırıp tanımlayacağı, farklı algısal özelliklerini harekete geçireceği, her türden algısal, sosyal ve fiziksel ihtiyaçlarını karşılayacağı bir kentsel mekâna ihtiyaçları vardır. Sokaklar ve caddeler bu anlamda, önemli kentsel kamusal mekânlardır.

- Sokak ve caddelerin sahip oldukları algısal, sosyal ve fiziksel karakteristikler yayaların farklı mekânsal ihtiyaçlarını karşılayabilir boyutlarda olmalıdır.

İhtiyaçların karşılanamadığı mekânlarda mekânsal kimlik kaybolmakta, mekânların etkili kullanımı da zorlaşmaktadır. Mekânların etkili kullanımının azalması, görsel, fiziksel, duyusal ve duygusal anlamda mekânsal kalitenin azalmasına neden olmaktadır. Mekânsal kalitenin azalması, o mekânlara gidilme tercihlerini etkilemektedir.

- Kentsel mekânlardan duyulan hoşnutsuzluk; kullanıcılarının o yerlerdeki olaylara ve eylemlere kayıtsız kalmasına çevresiyle birlikte bu yerleri bir bütün olarak algılayamamasına neden olmaktadır. Bu yabancılaşmayla birlikte insanın kendi türüyle ve yerle kurduğu ilişki hem psikolojik, hem de fiziksel anlamda sağlıklı olmamaktadır.

- İnsanların bir mekânı aktif olarak kullanması da, o mekânda geçirilen sürenin artması, kullanılma sıklığının artması, farklı amaçlarla ve araçlarla kullanım olanakları gibi etkenlerle değerlendirilebilir. Kamusal mekânların ulaşım anlamında verimli kullanımı denildiğinde akla ilk olarak taşıt trafiği ve taşıt trafiğine bağlı işlevler ve düzenlemeler gelmektedir. Ancak taşıt trafiğine nazaran yaya trafiği ve yaya/taşıt birlikteliğinden doğan mekânlar daha zengin merkezler ve ara mekânlar oluşturmaktadır. Yaya/taşıt birlikteliği olanak ve ihtimalleri arttırmaktadır. Yürüme ve bir mekânda yürüyebilme bu anlamda, kentsel mekânlarda kullanımın çeşitliliği, insan-insan etkileşimi, kişisel faydaları, mekânın yaşaması, her türlü olasılığın ve ticaretin artması gibi olumlu etkiler getirmektedir. Bu yönden yürümenin bir ulaşım biçimi olduğu günlerde kurulmuş yerleşimler, günümüzde daha insan ölçeğinde yürünebilir mekânlar ve olasılıklar sunmaktadır.

- Çizilen bu çerçeve içinde yürüme ve yürünebilirliğin sosyalleşmenin aracı olduğu kentsel mekânları irdeleyip, gelecek tasarımlara yön verecek ipuçları yakalanabilir. Böylelikle, yeni mekânlar tasarlanırken yürümeyi de bir ulaşım biçimi olarak ele alıp bir değişken olarak tasarıma entegre etmek mümkün olacaktır. Bu amaçla, sosyalleşmenin aracı olarak yürümenin etkili bir araç olduğu Bağdat Caddesi bir kentsel mekân olarak alan çalışmasına konu olarak seçilmiştir.

Bu değerlendirmeler sonucunda:

- Caddeler birer kentsel kamusal mekân mıdır?
- Caddelerin insan-çevre ilişkileri nasıldır?
- İnsan-Çevre ilişkileri bağlamında caddeler belirli mekânsal özelliklere sahip, kentsel kamusal alanlar mıdır?

- Caddeler belirli mekânsal özelliklere sahip ise, bu özelliklerin yürüme ve yürünebilirlik ile ilişkisi nasıldır?
- Caddeler aynı zamanda birer alt merkez midir?
- Caddeler eğer yürünebilir bir kamusal alan ve sosyal merkez ise çevredeki konut dokusu ile ilişkileri nasıldır?
- Caddeler özelinde ve kentsel mekânlar genelinde mekânsal karakterin irdelenebilmesi için bir model önerilebilir mi?
- Caddeler özelinde ve kentsel mekânlar genelinde mekânsal karakter, yürümeyi etkileyen faktörler bağlamında irdelenebilir mi?

Bu çalışma kapsamında bu soruların cevapları Bağdat Caddesi örneği üzerinde aranacaktır. Bağdat Caddesi'nin bu sorulara verdikleri cevapları anlamlı kılabilmek için sorular Bağdat Caddesi bağlamında şu şekilde özelleştirilmiştir:

Bağdat Caddesi bir kentsel kamusal mekân mıdır?

- Bağdat Caddesi bir Cadde olarak caddelerin mekânsal karakter parametrelerini taşımakta mıdır?
- Bağdat Caddesi, kamusal mekân olarak bireyin kendisini tanımlayıp konumlandırabildiği bir mekân olmanın yanında, toplumsal ifadenin de gerçekleştiği mekân mıdır?
- Bağdat Caddesi'ndeki çeşitli ve değişik aktiviteler kullanıcıları için yeterli midir?
- Bağdat Caddesi geçirgenliğe ya da geçişliliğe sahip midir?
- Bağdat Caddesi mekansal değişimlere açık mıdır?

Bağdat Caddesi'nin insan-çevre ilişkileri nasıldır?

- Bağdat Caddesi, bir kentsel mekanın insan-çevre-davranış ilişkileri bağlamında taşıması gereken mekansal özelliklere sahip midir?
- Bağdat Caddesi insan-çevre ilişkisine bağlı olarak erişilebilir/ulaşılabilir midir?

İnsan-Çevre ilişkileri bağlamında Bağdat Caddesi belirli mekânsal özelliklere sahip, yürünebilir bir kamusal alan mıdır?

- Bağdat Caddesi taşıt/yaya birlikteliğinin de sağlandığı çeşitli aktivitelere cevap verebilen, sosyal / davranışsal, fiziksel / biçimsel ve algısal / kavrayışsal özelliklere sahip önemli bir kentsel mekân ve bir alt merkez midir?

- Tarihsel süreklilik içinde, yerel veya ulusal yönetimlerin belirlediği değişimler Bağdat Caddesi'ndeki yürümeyi etkilemiş midir?
- Yürünebilir bir kamusal alan ise Bağdat Caddesi belirli özellikleri taşımakta mıdır?

Bağdat Caddesi bir merkez midir?

- Bağdat Caddesi, tüm bu özellikleriyle İstanbul'da bir alt merkez, Kadıköy'de merkez midir?
- Bağdat Caddesi bir sosyalleşme merkezi midir?
- Bağdat Caddesi bir merkez ise, çevresindeki beslenen/besleyen konut dokusuyla nasıl bir ilişki içindedir?
- Tarihsel süreçte değişim içinde Bağdat Caddesi'nin işlevi çok fonksiyonlu yapıdan tek fonksiyonlu yapılara dönüşecek midir?

Bağdat Caddesi yürünebilir bir kamusal alan ve merkez ise çevredeki konut dokusu ile ilişkisi nasıldır?

- Değişim/Dönüşüm/Süreç içinde Bağdat Caddesi'nin çevresindeki sokak dokusu ile ilişkili sürekli yapısı süreklilik gösterebilecek midir?
- Bu belirli özellikler çerçevesinde bir model oluşturulabilir mi?

1.2. Çalışmanın Amacı ve Önemi

Çalışmanın konusu olan "KENTSEL MEKÂN OLARAK CADDELERİN MEKÂNSAL KARAKTERİNİN YÜRÜNEBİLİRLİK BAĞLAMINDA İRDELENMESİ: BAĞDAT CADDESİ ÖRNEĞİ" temel olarak toplumsal odaklıdır. Bu çalışmayla kentsel/ kamusal mekânlarda olması beklenen yürümeye dayalı mekânsal karakterin tarihsel süreç içerisinde gelişip gelişmediği irdelenmeye çalışılacaktır.

Subjektif bakış açısıyla yakalanan gözlemlerin, objektif değerlendirmelere dönüştürülmesi ve bilimsel bir veri olarak ortaya konmasına çalışılacaktır. Ancak bu şekilde geleceğe ışık tutacak bir modele ulaşılabilir.

Bu kapsamda çalışmanın amaçları;

- Caddelerin mekânsal karakterinin irdelenmesi,
- Caddelerin mekânsal karakterinin sahip olduğu özelliklerin ortaya konması,

- Caddelerin mekânsal karakteri ile kullanıcı arasındaki etkileşimin ne gibi değişkenlerle hareket ettiğinin belirlenmesi,
- Caddelerin mekânsal karakterinin yürümeye karar verme sürecindeki etkisinin araştırılması,
- Yürümeye karar veren kullanıcının değerlendirme süreçlerinin neler olduğu,
- Caddelerde yürümeye uygun ortam sağlanması için gerekenleri ortaya konması,
- Bu süreç sonunda sosyalleşme ile yürüme arasındaki ilişkinin kurulması,

hedeflenmektedir.

Bu amaçlar doğrultusunda,

- Bağdat Caddesi'nin geçirdiği tarihi süreçler ve kentle ilişkisini ortaya koymak;
- Kullanıcı verilerinin bilgiye dönüştürülmesi ile Bağdat Caddesi kullanıcı profilini belirlemek;
- Bu kullanıcı profilinin, Bağdat Caddesi'nin rekreasyon alanı (gezinti ve piyasa mekânı) ve bir alt merkez olarak yürüme ile ilişkisini kurgulamak;
- Bağdat Caddesi'nin mekansal karakterinin tarihsel süreklilik içinde ortaya konması;
- Bağdat Caddesi'nin barındırdığı işlevlerin belirlenmesi ve hizmet ettiği konut dokusu ile ilişkilerinin kurgulanması;
- Bağdat Caddesi'nin geçirdiği süreçlerin üçüncü boyut etkilerinin belirlenmesi;
- Bu çerçeve ile Bağdat Caddesi'nin çevresiyle kurduğu yürüme ilişkilerinin sorgulanması;

denenmiştir.

Aynı zamanda,

- Bu çalışma ile yapılacak tespitlerin/bulguların değerlendirilmesi ile ileride Bağdat Caddesi üzerinde çalışacak yerel yönetim ve bilim adamlarına veri sağlanması, araştırma ve arşiv tarama gibi bilgi süreçlerinin azaltılması,
- Diğer bilimsel çalışmalara yol gösterici olması,
- Bağdat Caddesi'nin irdelenmesi ile yeni kamusal mekânların planlanması ve tasarlama aşamalarında da tasarıma yardımcı olacak ölçütlerin belirlenebilmesine bir model oluşturulması, amaçlanmaktadır.

1.3 Çalışmanın Kapsamı

Çalışma çevre–insan-davranış odaklı olup, Bağdat Caddesi'nin mekânsal karakterini kentsel mekân, yürüme ve yürünebilirlik bağlamında irdelemektedir.

Bu kapsamda çalışmanın kavramsal çerçevesini mekân, kentsel mekân, cadde, yürüme ve yürünebilirlik kavramları oluşturmaktadır. Tanımı, anlamı ve açılımı yapılmış bu kavramlar insanın çevresiyle olan ilişkisini sorgulayabilmek için insan-çevre-davranış bilimleri bağlamında ele alınmıştır. Çalışmanın literatür araştırmasının ana eksenini bu kavramlara insan-çevre-davranış bilimleri temelinde yaklaşan çalışmalar oluşturmaktadır. Bu yönde, mekân, kentsel mekân ve caddelere ilişkin yapılan literatür taraması aralarında kültür, kimlik, kişilik, kişiselleştirme, kullanıcı gereksinmeleri, mahremiyet, memnuniyet, esneklik ve ulaşılabilirlik gibi birbirinden farklı yüzden fazla kavramı içermektedir. Ancak bu kavramlar içeriklerinin benzerliği doğrultusunda bu çalışmada ana başlıklar altında toplanmıştır.

Bu tez çalışması, araştırma alanı olarak seçilen kentsel mekân Bağdat Caddesi'nin yürüme ve yürünebilirlik kriterlerini, mimari tasarım ve planlama bağlamında, karşılayıp karşılamadığı ve mekân kalitesi açısından gerekli koşulları içinde barındırıp barındırmadığı konularıyla sınırlandırılmaktadır.

Fiziksel alan olarak çalışma alanı, Kızıltoprak-Bostancı arasında, Kadıköy İlçesi içinde konumlanan 5,5 km uzunluğunda Bağdat Caddesi'dir. Kullanıcılara ilişkin ve işlevlere ilişkin anket ve analizler caddenin bütünü için yapılmıştır. Konunun gerektirdiği bölümlerde bir rekreasyon ve sosyalleşme merkezi olan Bağdat Caddesi'nin içinde bulunan alt merkezler de tanımlanmıştır. Bu alt merkezleri besleyen, konut dokuları ve caddenin bu dokularla ilişkisi de ayrıca gerekli bölümlerde incelenmiştir.

Konu kapsamında psikoloji, sosyoloji, felsefe gibi bilim dallarından ve teknolojik gelişmelerden çalışmadaki mimari söylem ve üretimler için yararlanılacaktır.

Değerlendirmelerin sonuçları, Bağdat Caddesi'nin geleceğine yönelik önerilerin yanında yeni tasarlanacak /üretilecek veya yenilenecek mimari ve kentsel mekânlar için bir dizi parametre modelinin önermesini de içermektedir.

1.4 Çalışmanın Yöntemi

"KENTSEL MEKÂN OLARAK CADDELERİN MEKÂNSAL KARAKTERİNİN YÜRÜNEBİLİRLİK BAĞLAMINDA İRDELENMESİ: BAĞDAT CADDESİ ÖRNEĞİ", deneysel bir çalışmadır. Kentsel mekanın algısal / kavrayışsal, sosyal / davranışsal ve fiziksel / biçimsel özellikleri ile insan davranışı ve algısındaki yürümeye etkisi araştırılmaya çalışılmıştır.

Çalışmanın odaklandığı insan-çevre-davranış kavramlarının aralarındaki ilişkilerin son derece karmaşık olduğu bilinmektedir. Çevre-insan arasındaki ilişkiler çevresel psikoloji ve insan-çevre etkileşimi gibi konu başlıklarıyla günümüzde de incelenmeye devam edilmektedir. Mekân-İnsan arasındaki bağ, çevre-insan etkileşiminden doğan ilişkilerle tanımlı bir yeri ve mekânı var eder. Yapılı çevredeki bu ilişkileri tanımlamak için var edilen mekân büyük önem kazanır. Bu çalışmada, günlük yaşamdaki ilişki insan-kentsel/ kamusal mekân ilişkisine dayalı mekânsal etkileşim ve bu etkileşimin yürümeye sevk eden yapısı ile ilgili olarak, literatür araştırması yapılmıştır. Bu çerçevede *kente, kentsel mekana* ve *mekansal karaktere* yönelik çalışmalar yapmış araştırmacılar incelenmiş, konunun ilerlemesine paralel önce *Cadde* daha sonra da *Yürüme* kavramlarına ilişkin çalışmalar yapmış araştırmacılarla kapsam daraltılmıştır.

Kavramsal çerçevenin ana başlıkları şu şekildedir:

- İnsan-Çevre-Davranış Bilimleri
- Kent
- Kentsel Mekân
- Cadde
- Yürüme ve Yürünebilirlik

Kavramsal çerçeve ile ulaşılan kuramsal model, Altman vd. (1980-1994), Zube vd. (1994), Bechtel ve Churchman (2002), Bell vd. (2005), Voordt ve Jong (2002), Zeisel (2006) ve Bechtel vd.(1987)'nin belirttiği yaklaşımlardan, alan çalışması ile sınanmıştır. Örnek alan olarak seçilen Bağdat Caddesi önerilen modelle sorgulanmıştır. Araştırma yöntemi olarak *alan çalışmasının* seçilme sebebi, alan çalışmasının bir konu, yer veya özne hakkında derinlemesine bilgi sahibi olmaya elverişli yapısı ve bir bölgeyi, mekânı, binayı, topluluğu veya bölümü detaylı bir şekilde inceleyip tanımlamaya olanak vermesidir. Bunun yanında, seçilen alan

sınırlandırmaya olanak veren yapıdadır. Bağdat Cadddesi'nin, hem fiziksel, hem sosyal hem de algısal özellikleri bakımından sınırları belirlidir. Seçilen alan konunun yaklaşımı bağlamında bir caddedir. Bağdat Caddesi ve etkilendiği/etkilediği alan, önerilen model bağlamında, caddelerin birer kentsel mekan olması savıyla irdelenmiştir. Bu sebeple, kentsel mekanın karakterini belirleyen özellikler Bağdat Caddesi'nde irdelenmiştir. Bu özelliklerin farklı yöntemler gerektirmesinden ve çok disiplinli yapısından dolayı farklı araştırma metodlarından yararlanılması uygun görülmüştür.

Bu metodlar:

- *Literatür taraması,*
- *Arşiv araştırmaları,*
- *Analizler,*
  - *Hava fotoğrafları, Haritalar, Fotoğraflar ve Dokümantasyon çalışmaları,*
  - *Kesit Okumaları,*
  - *Saha Çalışmaları,*
  - *Bilgisayar Uygulamaları.*
- *Anket,*
  - *Röportaj ve Görüşmedir.*

Kullanılan yöntemler arasında, araştırmacıların önerdiği yöntemlere ek olarak *kesit okumaları, hava fotoğraflarının incelenmesi ve bilgisayar uygulamaları* vardır.

Kavramsal çerçeve ile ulaşılan kuramsal modelle yaklaşılan Bağdat Caddesi, öncelikle kentsel mekanın özellikleri bağlamında sorgulanmıştır. Bu sebeple caddelerin mekansal karakterinin şekillenmesinde ilk etmenler olan kent bütünü ve tarihi verilerin Bağdat Caddesi'nin mekansal karakterine etkileri araştırılmıştır. Sınırlarla tanımlanmış olan araştırma alanı İnsan-Çevre-Davranış Bilimleri bağlamında kullanılan yöntemlerle irdelenmiştir. Bu irdeleme modelde önerilen kentsel mekânın karakterini belirleyen özelliklerin alanda sınanması ile başlayıp, kullanıcı verilerinin ortaya konmasıyla devam etmekte ve yürümenin alanda sorgulanmasıyla son bulmaktadır.

2. İNSAN-ÇEVRE-DAVRANIŞ BİLİMLERİ BAĞLAMINDA MEKÂN VE KENTSEL MEKÂN

İnsan, gelişmiş bir beyine, soyut düşünme yeteneğine, konuşma kabiliyetine, alet kullanma ve üretme becerisine sahip canlı türüdür. İnsan beyni çok sayıdaki özelliğinin yanında soyut düşünme, anlam verme ve kendini gözleyebilme yetenekleri ile diğer canlılardan ayrılır. Doğayı anlayabilir, denetimi altına alabilir ve kendi amaçları doğrultusunda doğanın güçlerini kullanabilir. İnsan aklı ve zihninin kendini gözleyebilme, zamanı algılayabilme ve özgür irade ile düşünebilmesini sağlayan, çevresini fark etmesine yardımcı olan özelliği bilinçtir. Bilinç insanın kendisi ve çevresi ile ilişkisini düzenlemesini sağlar. İnsan varlığı, Aristoteles'ten beri birçok düşünür için bu sebeple, "akıllı adam", "bilen adam", "düşünen hayvan", "düşündüğü için varolan varlık", "konuşan varlık", "politik hayvan" olarak tanımlanmaktadır. Daha yakın zamanlarda Hegel felsefesinde görüldüğü gibi 'toplumun bir öğesi', Marx'ın tanımladığı gibi ise 'toplumsal ilişkilerin bütünü, toplumsal varlık', Kierkegaard'ın anladığı gibi ise de 'isteme dayalı bir bireyselliğin oluştuğu varlık alanı' olarak karşımıza çıkmaktadır.

Hegel'in tin felsefesi, Marx'ın Marxist felsefesi ve Heidegger'in (1962, 2009) varoluşçu felsefesi, "konstrüktif düşünme" adı altında toplanabilecek bir düşünme türünü yansıtırlar. Bu düşünme türünün özelliği, insan varlığının heterojen varlık kategorilerinden sadece birine hiyerarşik öncelik tanıyarak ve ona dayandırarak değerlendirmeleri ve yorumlamalarıdır. Bu nedenle, insanı tüm boyutlarıyla tanımlamaktan uzaktırlar.

Fenomenolojik düşüncelerin üstünde temellendiği 'Ontolojik düşünce disiplini' ise, konstrüktif düşünce disiplininden farklı olarak, insanı bir bütünlük içinde yorumlamaktadır. Çağdaş ontolojinin kurucusu Hartmann'a göre, ontoloji reel dünyayı ve onun bütünlüğünü araştırır (Hartmann, 2003).

1. Gerçek varlık alanı: güncel somut yaşamı yansıtır.

2. Gerçeküstü, ideal varlık alanı; insanın düşünsel yaşamını gösterir. Bu alan kavramların oluşmasını sağlar.
3. Estetik varlık alanı: İnsanın sezgisel ifadeler alanıdır. Kavramsal simgelere olanak verdiği kadar, görsel simgelere de imkan tanır.

Teorik açıdan, bu kavramlar pratik yaşantıya yansımaz. Bütünleşmek ve toplumsallaşmak zorunda olan tarihsel, kültürel, inançsal, siyasal ve ekonomik oluşumlar içinde olan ve yaratma yeteneğiyle donatılmış dinamik bir varlık olan insan, organik, inorganik, psişik ve geist varlık tabakalarından oluşur.

Bu teorik yaklaşımlarla tanımlanmasından anlaşılacağı gibi, insan çevresiyle bütünleşmek ve toplumsallaşmak isteğindedir. Araştırma konumuzun temellerini oluşturan kentsel mekanlar, insanın toplumsallaşmak yolunda sosyal yaşantısının büyük bir bölümünü sürdürdüğü bir bileşendir. Bu kentsel mekanlar içinde ilişkilerin iyi kurulması, bireyde sosyo-kültürel, tarihsel bilinç ve sahiplenme, çevreyi benimseme ve güven duygusu gibi olumlu etkiler uyandıracaktır. İnsan ve onu kuşatan çevresi ile ilişkileri irdelemeye yönelik geliştirilmiş en önemli çalışma alanı insan-çevre-davranış bilimleridir.

İnsan-Çevre-Davranış Bilimleri yaklaşımında mimarlık ve kentsel tasarım disiplinleri birer artistik dışa vurumculuk olarak değerlendirilmezler. Bunun tersine, yaklaşım mimarlığın problem çözmeye dayanan bir bilim olduğu yönündedir. Aynı zamanda problemlerin bulunmasını, ortaya konmasını ve tanımlanması da içerir. Bu yaklaşımda, mimarlığın yanında kentsel tasarım, peyzaj mimarlığı, iç mekân tasarımı hatta ürün tasarımını da içine alacak şekilde tasarım disiplinleri Çevresel Tasarım olarak adlandırılmaktadır.

Çevresel Tasarımın amacı uygulayıcının artistik özelliklerini ortaya koyması değildir. Aksine, bu yaklaşımda tasarımcının kişisel tatmini problemi ortaya koymaya ve çözmeye dayanmaktadır. Bu sebeple, tasarımcıların kullanıcıyı da düşünerek, kendilerinin de test edebilecekleri çevreler üretmeleri gerekmektedir. Ancak bu şekilde tasarımın amacı, kullanıcılara uygun/uyumlu çevreler ve alt bileşenlerini yaratmak olabilir. Bu yaklaşımda, tasarımın amacı, yerleşim alanları ve her türlü alt bileşeninin, (mobilyası, sokağı, caddesi, binası vb.) kullanıcının beklentilerine cevap veren, ihtiyaçlarını, aktivitelerini karşılayan ve onları destekleyici özellikte düşünülmesidir. Bu sebeple, bu yaklaşıma, kullanıcı odaklı bir

tasarım anlayışı da denilebilir. Bu şekilde yapılan bir tasarımın (binalar veya herhangi bir fiziksel çevre) insanın özelliklerine uyması ve bu özelliklere dayanması gerekmektedir. İnsanın özelliklerinin değişen yapısı genel anlamda kullanıcıların kültürel özelliklerine ve kullanıcıların sosyo-ekonomik yapısına dayanmaktadır. Çevre-Davranış Bilimleri ışığında kentsel mekâna yaklaşımlar da bu faktörlerin değişen ağırlıkları ile kendi içinde farklı yönlere dallanmaktadır.

Çevresel Tasarım Araştırma Kuruluşu (The Environmental Design Research Association -EDRA)[3] bu amaçla 1968 yılında kurulmuş en eski organizasyondur. Aralarında bir grup tasarımcı profesyonel, öğrenci, eğitimci ve sosyal bilimcinin bulunduğu EDRA'nın amacı, çevresel tasarım araştırmalarının ilerlemesine, gelişmesine ve yaygınlaşmasına yardımcı olmaktır. EDRA'nın resmi internet sitesinde kuruluşun amacı, insan /yapma çevre/ doğal çevre arasındaki ilişkilerin anlaşılmasına yardımcı olmak ve insanların ihtiyaçlarına cevap veren çevreler tasarlamak olarak belirtilmektedir.

EDRA'nın insanların ihtiyaçlarına cevap veren çevreler tasarlamak hedefi çok genel bir hedeftir. Bu hedef doğrultusunda farklı araştırmacılar kullanıcılara uyumlu çevreler yaratmak amacıyla kullanıcıların fiziksel özelliklerini, algısal özelliklerini ve kültürel özelliklerini incelemiştir. Bu amaçla Rapoport (1990b), kullanıcıların özelliklerine uygun tasarım yapmanın öncelikle tasarımın bilgiye dayalı olması gerekliliği ile sağlanabileceğini belirtmektedir[4]. İnsan-çevre ilişkisi üzerine yapılan kuramsal çalışmalar ve araştırmalar çok önemlidir. Bu araştırmalar sayesinde tasarım, araştırma ağırlıklı bilginin uygulamasına dönüşmektedir. Ancak bilgi sayesinde insanların her türlü farklı özellikleri sınıflandırılabilir, üzerinde fikir

[3] EDRA- The Environmental Design Research Association (Çevresel Tasarım Araştırma Kuruluşu) ile ilgili detaylı bilgi için, URL,1.

[4] Çevre-Davranış Bilimlerinde bilgiye dayalı tasarım araştırmaları için bkz. :
Zeisel, J., 2006, *Inquiry by Design: Environment/Behavior/Neuroscience in Architecture, Interiors, Landscape, and Planning*, W. W. Norton&Company; Revised edition, NewYork.
Rapoport, A., 2005, *Culture, Architecture and Design*, Locke Science Publishing, Chicago.
Wapner, S. vd.,(ed.) 2000, *Theoretical Perspectives in Environment and Behaviour Research*, Kluwer Academic/Plenum Publishers, NY.
Rapoport, A.,1990a, *The Meaning of the Built Environment*, Tucson, University of Arizona Press (Revised Edition).
Rapoport, A.,1990b, *History and Precedent in Environmental Design,* Plenum Press, NewYork.
Altman, I., Zube, E. H., 1989, Human Behaviour and Environment, Volume 10, Public Places and Spaces, Plenum Press, New York.

yürütülebilir, hipotezler üretilip, öneriler getirilebilir. Bu amaçla, insanların birbirleriyle ve çevre ile olan ilişkileri araştırılmalıdır.

Tasarımın araştırma tabanlı bilginin uygulamasına dönüşmesi, bu yaklaşımda çok önemlidir. Bu bilginin 'mükemmel' olması gerekmediği gibi, mükemmel olması da imkânlı değildir. Ancak, araştırmadaki bilginin belirli bir zaman ve belirli bir durum için geçerli olması gerekmektedir. Bu demektir ki, literatürü bilmek ve takip etmek, tasarımın güncel ve çağdaş araştırmaya dayanmasına yardımcı olmaktadır. Bilim ve araştırmada içgüdüler araştırmacıyı bir hipoteze götürebilirler ve gereklidirler; ancak bilgi, tasarımcıların kişisel referanslarına ve içgüdülerine dayanmamalıdır. Bu yaklaşımda, içgüdülerin yönlendirdiği bu hipotezlerin kabul edilmeden önce test edilmeleri ve sorgulanması gerekmektedir.

İnsan-Çevre ilişkilerine dayanan bu yaklaşımı benimseyen tasarımcıların, bilgiye dayalı yaklaşımları onları nedensiz kopyalamalardan, benzeşmelerden uzak tutmaktadır. Bu yolla, tasarım yaparken ilk itki için gereken başlama adımı tasarım konusunun içinde yatmaktadır. Böylelikle tasarıma başlamak için başvurulan esinlenme, metaforlar veya daha önce yapılmış tasarımlar bir kenara bırakılarak sorular sorulmaya başlanmaktadır;

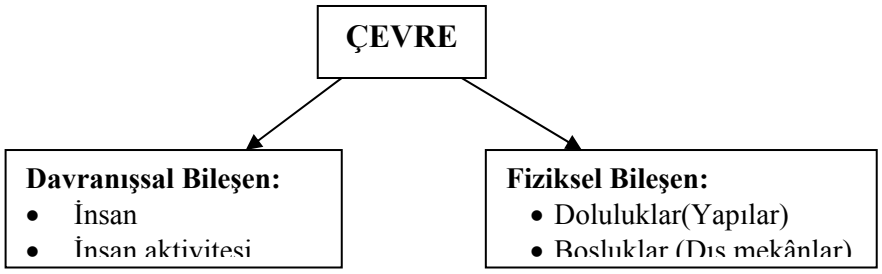
- Tasarım yapılacak yeri kimler kullanmaktadır?
- Alıştıkları bir yaşama düzenleri var mıdır?
- İnanışları nasıldır?
- Alışkanlıkları nelerdir?
- Kültürel özellikler nelerdir?
- İklimsel özellikler nelerdir?
- vb.

Bu yaklaşımda sorular konunun özelliği çerçevesinde arttırılabilir. Böylelikle her soru bir sorunu veya durumu ortaya koymaktadır. Ortaya konan her durum için mevcut yaşantı düzeni, insan hareketleri, insanların fiziksel, psikolojik veya algısal beklentilerinin neler olduğu ortaya konmaktadır. Saptanan özelliklerin her durum için öne çıkan farklı ağırlıkları olmaktadır. Yapılan tasarımın içeriğine göre değişen bu ağırlıklar her tasarımı birbirinden farklı kılmaktadır.

Çevreyi bu yaklaşımla tanımlamak gerekirse,

- İnsanın fizyolojik ihtiyaçları ve bunlardan doğan amaçları için imkan sağlar,
- İnsanın amaçlarını gerçekleştirmesi için gerekli davranış örüntülerine imkanlar sağlar,
- İnsanın amaçlarını gerçekleştirmesinde gerekli olan psikolojik koşulları, belli simgesel ve etkileyici görevleri yerine getirerek destekler.

Bu yaklaşımdan da anlaşılacağı gibi, insan çevresi ile daima bir aktivite kanalıyla etkileşim içerisindedir. Velioğlu (1990), insanın, çevrenin algılanmasında, nesne ile ilişkisinden farklı olarak salt bir gözlemci değil, rol oynayan, katılan ve kuşatılan bir öğe olduğunu belirtmektedir. Bu çerçevede problem alanımızı oluşturan kentsel mekân, insanın kısa veya uzun zaman sürelerinde yaşadığı, karşılıklı etkileştiği ve eylemlere katıldığı farklı mekânsal örüntüleri barındıran ve kapsayan bir çevredir. Bu tanımlamalar çevrenin temelde iki bileşen aracılığıyla insanla etkileşim içinde olduğunu göstermektedir (Şekil 2.1.).



Şekil 2.1 : Çevrenin bileşenleri.

Bu görüşler ışığında;

a) *İnsan ve insan aktiviteleri* çevrenin davranışşal bileşenini

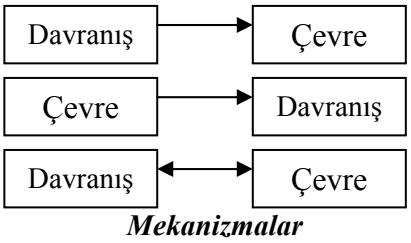
b) *İnşa edilmiş doluluklar (yapılar) ve boşluklardan (dış mekanlar)* oluşan kurgunun ise çevrenin fiziksel bileşenini oluşturdukları

söylenebilir.

Kentsel mekânı İnsan/Çevre/Davranış bağlamında irdeleyen çalışmalar özellikle insan ve aktivitelerine odaklanmıştır. Kentsel mekânı Çevre-Davranış İlişkileri bağlamında değerlendiren çalışmaların en önemli özelliği, önerdikleri yaklaşımların yalnız belli bir ölçekteki mekâna değil farklı ölçeklerdeki mekânlara uygulanabilir olmasıdır. Bu çerçevede Rapoport'un(2005) önerdiği ve EBS (Environment

Behaviour Studies)[5] adını verdiği yaklaşım bu tip bir mekana yaklaşım için önerilmiş genel bir modeldir. Bu model 3 ana soruya dayanmaktadır:

1. Yapma çevrenin hangi özelliklerini insanların hangi bio-sosyal, psikolojik ve kültürel özellikleri (birey ve grup olarak) etkiler/etkilemelidir?
2. Hangi etkiler hangi çevrelerdeki hangi insan topluluğunun hangi özelliklerini hangi koşullar altında ne zaman, nasıl ve neden etkilemektedir?
3. İnsanlar ve çevre arasındaki bu iki yönlü etkileşimi tanımlayarak, çevre-insan arasında bir mekanizma olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu mekanizmalar nelerdir?(Şekil 2. 2.)



Şekil 2.2 : Çevre-Davranış arasındaki ilişki ve mekanizmalar.

Bu sorular, yaklaşımda önerildiği gibi irdeleme, yeni ve farklı sonuçları araştırma amacındadır. Birinci soruda,

— çevrenin biçimlenmesinde insanın, birey ve grup olarak, hangi niteliklerinin önemli olduğu

üzerinde durulmaktadır. İnsanın bütün özellikleri hakkında bilgi sahibi olmak amacıyla sorulmaktadır. Sorunun cevabında ulaşılacak bilgi, insanın evrimi, biyolojik yapısı, psikoloji, sosyal ilişkiler, kültürel özellikler vb. konularda olabilecektir.

İkinci soru,

— çevrenin insanı nasıl ve ne düzeyde etkilediği

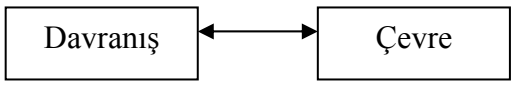
konusunu derinlemesine irdelemek amacıyla sorulmaktadır. Böylelikle, detaylı bir biçimde insanın çevreden nasıl etkilendiği ve etkilenmenin doğurduğu sonuçlar ortaya konabilecektir. Bu soru, tasarıma yönlendirecek cevapları içinde barındırmaktadır. Çevrenin insanlar üzerindeki etkisinin büyük olmasından hareketle tasarımın da bu etkiyi destekler nitelikte olması gerekmektedir. Çevre-İnsan

[5] EBS (Environment Behaviour Studies / İnsan-Çevre-Davranış Çalışmaları), Rapoport, A., 2005, *Culture, Architecture and Design*, Locke Science Publishing, Chicago.

etkileşiminin yeterli düzeyde gerçekleşemediği durumlarda bu tip mekânlar yaşamamaktadır.

Bu *soru*nun sorulmasına sebep olan etkenlerden biri, insanların belirli bir çevrede rastgele yaşamaya başlamış olmaları yanılgısıdır. Oysaki insanlar ve bütün canlılar rastgele değil, bilinçli olarak belli çevreleri yaşamak için seçmektedirler. Dolayısıyla çevreden gelen etkilenme insanın seçimi ile varılmış bir sonuçtur. Yaşam alanının özellikleri yaşamı destekleyici veya itici olmalarıyla tercih edilir veya zaman içinde terk edilir.

Aynı zamanda, çevrenin insan davranışları, düşünceleri ve duyguları üzerinde belirleyici bir etkisi yoktur; ancak kolaylaştırıcı, olanak sağlayıcı veya engelleyicidir. Rapoport'un (2005) belirttiği gibi engelleyici çevrelerin insan üzerinde destekleyici çevrelerden daha çok etkisi olduğu söylenebilir. İnsanları engellemek onları bir hareketi veya davranışı yapmaya yönlendirmekten daha kolaydır. Bazı durumlarda, yeni davranışların çevrenin değişimini takip ettiği gözlenir. Bu durumlarda çevrenin bir 'katalizör' görevi gördüğü, daha önceden engellenmiş bir davranışın açığa çıkması için uygun ortamın sağlanmış olduğu söylenebilir.



Mekanizmalar

Şekil 2.3 : Çevre-Davranış arasındaki karşılıklı mekanizmalar.

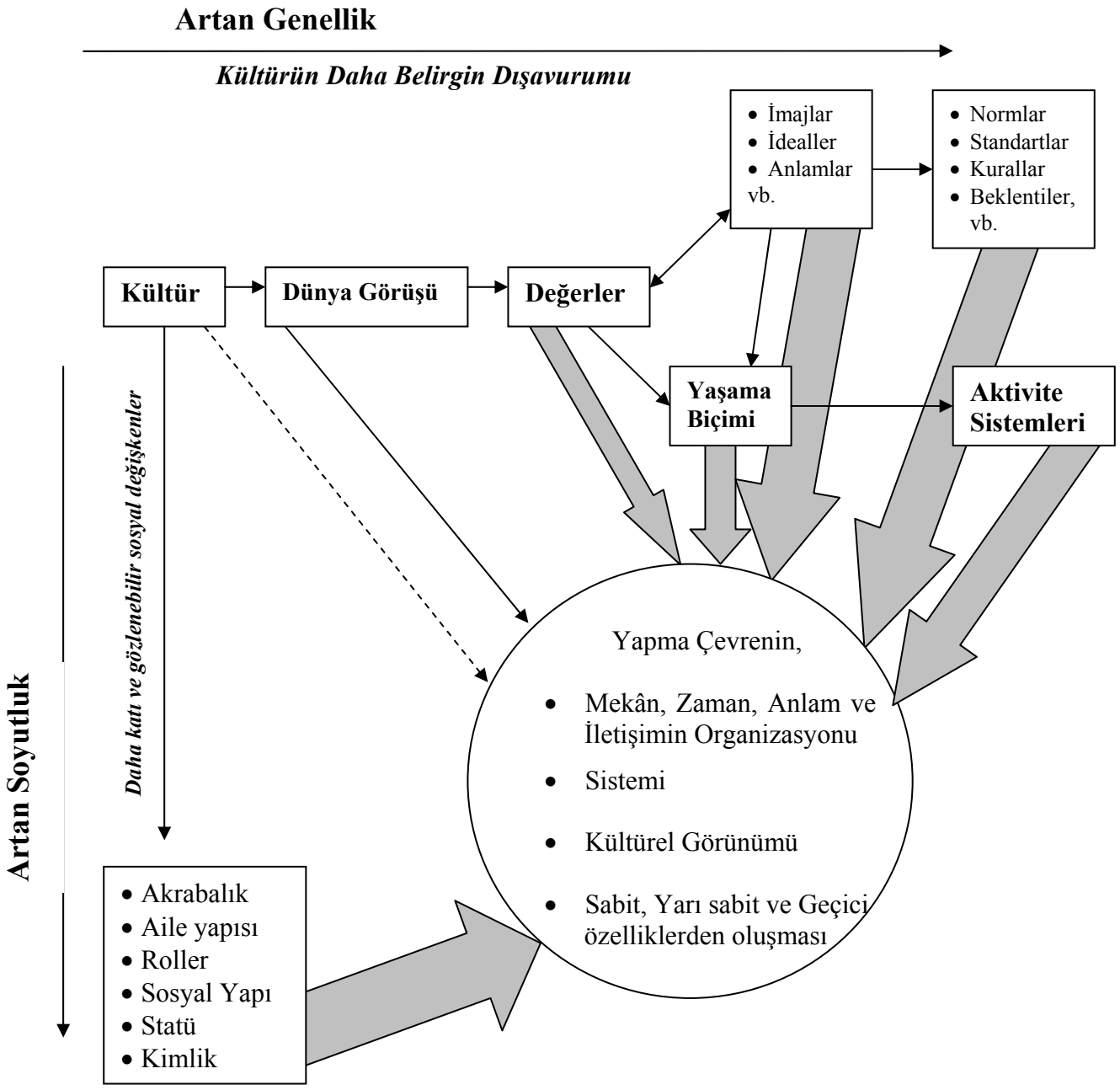
Üçüncü soruda ise,

- *Çevre ile insanı bağlayan mekanizmaların neler olduğu,*

konusu üzerinde durulmaktadır. Bu mekanizmaların neler olduğunu belirlemek onları destekler nitelikte mekânlar tasarlamak için gereklidir (Şekil: 2.3.) .

Her mekânda değişen etkilerle bu mekanizmaların bir kısmı aynı anda ve beraber hareket etmektedir. Bazı durumlarda yalnızca bir mekanizma daha etkin olabilmektedir. Çevre ile davranış arasındaki alışverişi tanımlamak amacıyla sıralanmış mekanizmalara çağdaş ve yeni bilimsel araştırmalarla, insanın sinir sistemi ve beynin işleyişi (neuroscience/nöroloji bilimi) ile ilgili yapılan araştırmaların verileri yeni katkılar sağlamaktadır[6].

[6] Zeisel, J., 2006, *Inquiry by Design: Environment/Behavior/Neuroscience in Architecture, Interiors, Landscape, and Planning*, W. W. Norton&Company; Revised edition, NewYork. Yazarın aynı adla



Şekil 2.4 : İnsan-Çevre ilişkilerindeki mekanizmaları anlamaya ilişkin Rapoport'un açılımı: Okların büyüklüğü hipotetik olasılığı ve uygulanabilirliği sembolize etmektedir. (Rapoport, 2000).

Dolayısıyla, bu mekanizmalar listesi genişletilebilir ve genişletilmelidir. İnsanın psikolojik ve zihinsel haritası üzerine yapılan yeni araştırmalar çevre ile insan arasındaki ilişkiye de ışık tutmaktadır. Yol/Yön bulma, hafıza veya öğrenme ile ilgili yeni açılımlar ve algı ile ilgili yeni çalışmalar insan ile çevre arasındaki yeni mekanizmaları tanımlamak için kullanılabilecektir.

1981 yılında yayınlanan eserinden farklı olarak bu kitapta nöroloji bilimi çalışmalarının tasarım araştırmalarına etkisi ile ilgili bir bölüm eklenmiştir.

Çevre-Davranış çalışmalarında bu mekanizmaları inceleyen farklı modeller bulunmaktadır. Bu modellerin hepsinde birbirinden farklı mekanizmalar ve bu mekanizmaların açılımları ele alınmıştır. Konuyla ilgili pek çok modelin ortak özelliklerinden dolayı 4 ana başlıkta toplanabileceği görülmektedir:

1. İnsanın fiziksel, duygusal, entelektüel yetenek ve performans sınırlarını ele alıp, bu özelliklerinden yararlanarak fiziksel çevre ve öğelerinin tasarlanmasında kullanılan "mekanistik model",
2. İnsanın iç durumlarını irdeleyen "algısal-kavrayışsal-içgüdüsel model",
3. İnsanın iç durumlarından çok, ne yaptığını inceleyen "davranışsal model",
4. İnsan ve çevreyi karşılıklı etkileşim içinde gören ve insan ve çevreyi tek bir ünite olarak inceleyen "ekolojik model" dir.

Rapoport (2000)[7], bu modellerin tek tek ele alınması yerine bu modellerin çakıştığı bir yaklaşımı benimsemiştir. Kültür ekseninde mekanizmaları tanımlamış ve mekanizmaların da alt bileşenleri olduğunu belirtmiştir. Şekil 2.4. ten görüleceği gibi bu mekanizmalar kültürden doğmakta ve yapma çevreyi oluşturmaktadır.

Bunun yanında insan-çevre arasındaki bu mekanizmaların hepsi birbirinin aynı etkiye sahip değildir. Bazı mekanizmalar daha etkin/baskın olabilirken diğerleri daha çekinik olabilmektedir[8]. Bir mekânı insan-çevre-davranış bilimleri doğrultusunda inceleyebilmek için yola çıkan bu modellerin ortak noktaları vardır. Bu modellerin hepsinin ortak noktası insanı temel alan çalışmalar olmalarıdır.

Bu çalışmada kentsel mekân olarak caddelere yaklaşım insan-çevre- davranış bilimleri temelinde ele alınmıştır. İnsan-kentsel mekân ilişkisi yukarıda belirtilen modellerden birisine dayanmamakta, Rapoport'un belirttiği gibi modellerin çakıştığı bir yaklaşım benimsenmektedir. Bu yaklaşımı oluşturabilmek için öncelikle mekânın ne olduğu irdelenecektir.

---

[7]Rapoport'un, bu mekanizmalarına ilişkin olarak bkz. Rapoport, A., 2000, "Science, Explanatory Theory, and Environmet-Behaviour Studies", *Theoretical Perspectives in Environment-Behaviour Research (Underlying Assumptions, Research Problems and Methodologies)*, ed. Wapner,S. vd., Kluwer Academic/Plenum Publications, NewYork. Bu makalede daha önce kurguladığı mekanizmalar ve bu mekanizmaların ilişki zincirlerine de yer vermiştir. Makalede mekanizmaların nasıl değişip geliştirilebileceğine değinmektedir. Rapoport daha sonraki yayınlarında da burada yer verilen grafiği temel alarak çalışmalar yapmıştır; bkz. Rapoport, A., 2005, *Culture, Architecture and Design*, Locke Science Publishing, Chicago.

[8] İlerleyen bölümlerde insan/çevre arasındaki bu mekanizmalar, kentsel mekan caddeler bağlamında, daha geniş bir biçimde ele alınmıştır.

2.1 Mekânın Tanımı

Mekân mimarlıkta üretilen nesne, yaşam için tasarlanan bir üründür. Mimarlık mesleğinin diğer insanlar tarafından anlaşılabilmesidir. Mekân, mimarlığın ve bir mimari ürünün vazgeçilmez bir niteliği, bir mimari ürünü var eden temel koşuldur.

Mekân: 1.Yer, bulunulan yer. 2. Ev, yurt. 3. Eskidil, Astronomi, Uzay, gibi kelimelerle açıklanmaktadır. Sözcük isim olarak Türkçeye Arapçadan girmiştir[9]. Genel anlamda bir mekânı var edebilmek için onun her yönden belirli yüzey ya da mimari elamanla (duvar, döşeme vb.) sınırlanması gerekmemektedir. Diğer bir deyişle mekân herhangi bir boşluğun (uzayda, yeryüzünde, bir yerde, vb.) belirli bir parçasının ya da tamamının sınırlandırılması ile var edilen tanımlı bir mekânı da kapsamaktadır.

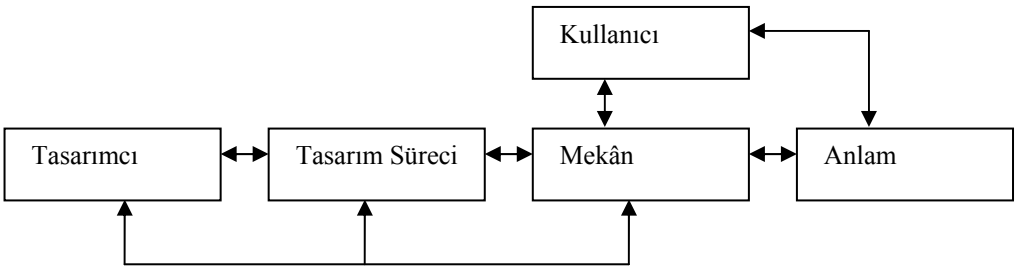
Güneşin yaydığı ışıkla temas eden herhangi bir ağacın gölgesinin sınırları da mekân olarak tanımlanabilir. Burada ışık herhangi bir engelleyici olmadığı halde, bir mekânı belirleyebilir. Demek ki mekânı oluşturan sınırlama fiziksel elamanlarla olabileceği gibi, yalnızca görsel de olabilmektedir. Meiss[10], Aristo'nun bir çeşit ardışık, gökyüzü ile sınırlı en küçükten en büyüğe kadar bütün şeyleri içeren zarflar dediği tanıma dayanarak, mekânı içsel olarak tamamen dolu, dışsal olarak da sınırlı ihtiyaçsal bir oyuk olarak tanımlamıştır. Boşluk diye bir şeyin olmadığını, her şeyin bir konumu, vaziyeti ve yeri olduğunu eklemiştir (Meiss, 1990).

Bu bakış açısıyla mekân, nesnelerin ya da yaşayan şeylerin bir kabı veya bütün bu nesnelerin ya da türlerin birbiri ardına belirli bir düzende, aynı zarfın içindekiler gibi, en darından en genişine sarmalandıkları ve tamamının da belli bir gökyüzüyle sınırlandığı alan olarak tanımlanabilir. Mekân yalnızca duvarlarla ya da yüzeylerle sınırlandırılmış, bir iç hacim, "iç mekân" olarak düşünülmemelidir. Binaların tek başlarına ve diğer binalarla birlikte oluşturduğu bir "dış mekân" da vardır. Geometri bilgisi dâhilinde en, boy, yükseklik ile oluşturulan bir yapıyı, üç boyutlu bir kütlenin ötesinde tanımlı hale getiren de mekândır. Çünkü bir yapının içinde veya dışında yaşanan insan ilişkilerinin bütünü veya devingenliği sayesinde yapı mekân olarak anlamlandırılabilir. Mekân, bir mimari yapının üç boyutluluğunun ötesinde insan ilişkileri ve nesnel etkileşimleriyle onun dördüncü boyutudur.

---

[9] Kaynak: (Url- 2).
[10] Meiss, P.V. (1990), *Elements of architecture: from form to place,* London: E &FN Spon.

Mimari tasarım; mimarlığın temelini oluşturan mekân tasarlama ve mekân yaratma eylemlerinin ürün olarak ortaya konmasında geçen düzenli bir süreci ifade eder.



Şekil 2.5 : Organizasyon Eylemi

Bu düzenli süreç aynı zamanda da organizasyon eylemidir. Tasarımcının düşüncelerini bir araya getirerek oluşturduğu mekân, tasarım ürünü olmakla birlikte, kullanıcı – mekân ilişkilerine ve etkileşimlerine cevap vermeye başlamasıyla bir anlam kazanır. Mekânın oluşturulmasına kadar geçen her aşama yani düşünce ürününün (soyut) bir fiziksel nesne (somut) olarak inşa edilmesi bir organizasyon sonucudur (Şekil 2.5.). Bu organizasyon eylemi boyunca tasarımcıyı ve mimarı ilgilendiren konu, mekânda olması hedeflenen özellikleri oluşturmak için kurgu ve ilişki arasındaki bağın tanımlanması için kullanılabilecek araçların neler olabileceğini belirlemektir. Böyle bir araç tasarımcı düşünme evresinde iken gerekli değildir. Zaten tasarımı yapmak ve kurgusunu oluşturmak için gerekli bilgi ve biliş, o ana kadar uzun süreli hafızasında depoladığı kendi belleğinde (usunda) mevcuttur. Ancak tasarım aşamasındaki ya da düşüncedeki imgelerin gerçek ve yaşanan dünyaya aktarılması sırasında araçlar bir gerekliliktir.

Mekân kavramına, literatürde ilk yaklaşım yazılı en eski bilinen kaynak olduğu için Vitruvius'dan gelmiştir. Vitruvius'un (2005) insan vücudunun dikey duruşunu arketipsel bir mekân olarak kabul ettiği görülmektedir. Norberg Schulz, Vitruvius'un yaklaşımından yararlanarak bu dikeyliğin yatay düzlemdeki yansımasını "varoluşsal mekân" olarak adlandırmaktadır. Schulz, mekân sözcüğünün çok anlam içerebileceğini belirtmiş, geçmişten günümüze sözcüğün tanımına bakarak, günümüzde matematiksel (üç boyutlu geometri) ve algısal mekân kavramlarının kullanımı olduğunu söylemiştir. Existance, Space and Architecture adlı kitabında mekânı varoluşsal ve mimari mekân olarak incelemiş ve mimari mekânı varoluşsal mekânın somutlaşması olarak tanımlanmıştır (Norberg-Schulz, 1971).

Bachelard da (1968) hayal gücü ile kavranan mekân üzerinde durur; "araştırmacının ölçümü ve fikrine ilgisiz bir mekân olarak kalamaz. Onun deneyimlenmesi / tecrübe

edilmesi gerekir ve mekânın, tüm tarafsızlığıyla değil, fakat tüm hayal gücü yargılarıyla tecrübe edilmesi gereklidir" demektedir.

Yücel (1981) mekânı; Merleau–Ponty (1960), Heidegger (1962), ve Schulz'un, (1971) görüşleri doğrultusunda: "bu durumda tüm 'varoluşu mekânsal' olan ve mekânın 'ne kendi dışında bir nesne, ne de bir iç deneyim' olmadığı, insan için esas mekân, toplumsal yaşamın içinde geçtiği, toplumca kabul edilmiş kültürel şemalara uygun biçimde kavrandığı varoluşsal mekândır " olarak tanımlamaktadır.

Bu mekân tanımlamalarına paralel olarak mimari mekânı yaşam ve geometrik olmak üzere ikiye ayırabiliriz. Yaşam mekânı kullanıcısıyla ilişkisinin, etkileşiminin sonucunda mekânın bireyde bıraktığı duygusal edinimler olarak ifade edilmektedir. Geometrik mekân, yaşam mekânının aksine genel, "homojen, türdeş ve evrensel" bir dili ve yapıyı ifade etmektedir. Bununla birlikte mimarlık mekanında geometrik mekânı Schulz "tasarım mekânı", Lefebvre sosyal bir ürün olarak, "temsili mekân" olarak[11] adlandırmaktadır. Geometrik mekânı mimari anlamda tasarlanan, yaşam mekânını ise tasarlananın kullanılması ve sınırlanan kadarıyla yaşanılması olarak ele almak mümkündür.

2.2 Mimari Mekân

Mimarinin mekân yaratma eylemi olarak tartışılması 1880-1890'lardan sonra başlamıştır. Önceki dönemlerde mimari teori açıkça yaratılan mekândan ziyade kapalı mekânları şekillendiren etkenlerle ilgilenmiştir. Mimari genel olarak içine girilebilen bir heykel ya da "donmuş müzik" olarak görülmüştür. Tabi ki burada gönderme yapılan şey açıkça mimari mekân kavramıdır. Bu anlamda, geçmişte mimarlık iç mekân kurgusu olarak ele alınmıştır. Geçmişten günümüze iç mekânlar, mekânsal faktörlere göre değişmiştir; farklı plan şemaları, mekân ve hacim gereksinimleri ile doğmuştur. Açık bir mimari mekân kavramı genel olarak yirminci yüzyılda vurgulanan kavramdır. Bir Alman mimarlık tarihçisi olan ve mimariyi de direkt mekân olarak niteleyen kuramcı, Gottfried Semper (1989) şöyle demektedir: "Duvar, bölme ya da paravanla kapatılmış mekân, kapalı bir yer/mekân olarak

[11] Lefebvre, H., (1991), The production of space / translated by Donald Nicholson-Smith, Oxford : Blackwell,
Lefebvre, H., (1996), Writings on cities / selected, translated, and introduced by Eleonore Kofman, Elizabeth Lebas, Oxford : Blackwell Publishing,

görünür; bu durum ikincil konseptlere kesinlikle ihtiyaç duymayan bir mimari unsurdur".

Schulz[12] ise, mimari mekânı içinde yaşayan kullanıcıların fizyolojik, psikolojik ve toplumsal gereksinimlerini karşılayan bir uzay parçası, bir boşluk olarak tanımlamaktadır. Mimari mekânın varoluşsal mekânın somutlaşmış hali olarak tanımlanabileceğini belirtmektedir. Von Meiss (1990) mimari mekânın, nesnelerin ya da sınırların birbirleriyle olan ilişkisinden ya da sınırların tanımladığı yüzeylerden, doğduğunu belirtmektedir. Nesnenin kendisinin bir mimari mekan özelliği taşımadığını da belirtmektedir. Bu sınırların, hemen hemen gözlemlenebilen sınırlar olduğunu, bu sınırların hiç bölünmeyen/bozulmayan bir formun sürekli yüzeyleri oluşturduğunu ya da, buna zıt olarak, sadece birkaç işaret oluşturduğunu savunmaktadır (örneğin 4 kolon). Bu özellikler Francis Ching'in (1996) "Mimarlık, Form, Mekân ve Düzen" kitabında detaylı olarak tasvir edilmiştir. Bu uyarıcıların (yüzeylerin), gözlemciyle kurduğu ilişkilerin nesne ve özne arasında olduğunu ve gözlemcinin belirgin olmayan sınırı bu ilişkiyle yorumlayabileceğini belirtmektedir. Kuban, (1992) mimari mekânın, onun biçimsel olduğu kadar insan yaşamına ilişkin özelliklerini de içermesi gerektiğini ve mekânın hareketle, ışıkla var olabileceğini bu niteliklerle beraber ele alınması gerekliliğini vurgulamaktadır. Meiss, (1990) mekânı var eden nitelikleri; mekânın derinlikleri, mekânın yoğunlukları, mekânın açıklıkları, ışık ve gölge, mekânsal kaynaşma/ iç içe geçme, mekânsal çatışma/kesişme ve iç içe geçme/ sızma olarak, bir bütün olarak değerlendirilmesi üzerinde durmaktadır.

Bu tanımlara paralel olarak her yapı iki adet mekân kavramının oluşumuna etki etmektedir. Bunlar, yapıtın kendisi tarafından oluşturulan duvar, tavan, döşeme gibi mimari elemanlarla sınırlandırılan iç mekân ve yapıtın dış yüzeylerinin, çevresindeki diğer yapılarla birlikte oluşturduğu dış mekândır. İnsanların, bina içinde ve dışında, birbirleriyle ve bu mekânlarla kurdukları etkileşimli ilişkiler "mimari mekânı" oluşturmaktadır. Dış mekânda yapıların birbirleriyle ve diğer öğelerle olan ilişkilerinin, yakınlıklarının oluşturduğu bu mekâna ise "kentsel mekân" denilmektedir.

[12] Schulz, C.N., (1971), *Existence, Space and Architecture*, Studio Vista, London.

Joedicke (1985)[13] mekân ayrımı görüşünü destekleyerek; "Mekânı sınırlandıran öğelerin farklılığına göre mimari mekân ve doğal mekân ayrımı yaparız. Bu öğeler; duvarlar, tavanlar, döşemeler, sütunlar, kolonlar ve kirişler ise mimari mekândan söz ederiz. Bu öğeler; yeryüzü, gökyüzü, ufuk, çalılık, ağaçlar ve bulutlar ise doğal mekândan söz edilebilir. Mimari mekânın veya doğal mekânla birlikte mimari mekânın özel durumu olan kentsel mekânlar; sokaklar, binalar veya bunlarla birlikte yeşil mekânlar, ağaçlar vb. ile sınırlanır" demektedir.

Yücel, mekânın algılanabilirliğiyle doğru orantılı olarak, boşluk ve zaman içinde sınırlandırılmışlığı üzerinden kavranabileceğini belirtmektedir.[14] Şimdiki zaman aralığında meydana gelen bu karmaşıklığı anlayabilmemiz için çevrede var olan bilgilerin, vücudumuzda bulunan tüm duyusal organlarla deneyimlenmesi ve yorumlanması gereklidir. Mekânın algılanması da aynı biçimde gerçekleşmekle beraber algılamanın, mekânda var olan etkin duruma göre, duyu organlarına olan etkisi değişebilmektedir. Bu bazen görme, bazen işitme, bazen dokunma, bazen de koku alma duyumuzun öncelik kazanmasına neden olur.

Yapılan bu mimari mekân tanımlamalarıyla mimari mekânın çevresindeki ve içindeki faktörlerle birlikte tanımlanması gerektiği anlaşılmıştır. Mimari mekânın tekil iç mekân kurgusundan oluşmadığı, onu çevreleyen algısal, sezgisel, fiziksel vb. çok farklı etmenle şekillendiği ortaya çıkmaktadır. Mimari mekânın içinde var olduğu yapma çevre -kent- ve doğal çevrenin de tanımlanması gerektiği anlaşılmıştır. Bu doğrultuda kentsel mekânın tanımlanabilmesi için onun içinde varolduğu kent ve kent mekânının da tanımlanması gerekmektedir. Bir sonraki bölümde bu amaçla kent ve kenti oluşturan bileşenler irdelenmiştir.

2.3. Kent ve Kentin Bileşenleri

Geleneksel yerleşimlerden günümüzün çağdaş yerleşmelerine kadar olan gelişim sürecinde yerleşim birimleri çeşitlilikler göstermiştir. Bu farklılaşma toplumların kültürel değerleri, yerleşim alanının topografik özellikleri, gelişen teknoloji, değişen siyasi eğilimler gibi birçok faktör tarafından şekillenmiştir. Ortaya çıkan kentler

[13] Detaylı bilgi için bakınız; Joedicke, J., (1985), *Space and Form in Architecture*, Karl Kramer Verlag,Stuttgart.
[14] Detaylı bilgi için bakınız; Yücel, A., (1981*), Mimarlıkta biçim ve mekanın dilsel yorumu üzerine*, İstanbul

birbiriyle ilintili elemanlardan oluşan ve birbirini tamamlayan bir sistemdir. Her toplum için farklılaşan bu sistem bir mekânsal strüktür oluşturur. Bu mekânsal strüktürler kent mekânlarıdır. Kentin mekânsal strüktürünü oluşturan kentsel mekânlar birbirlerine yaya ve taşıt ulaşımı gibi kanallarla bağlanmaktadır ancak esas bütün kentin kendisidir. Bu anlamda kentsel mekânın ne olduğunu, nasıl kurgulandığını anlayabilmek için öncelikle içinde varolduğu kentin ne olduğunu anlamak gerekir. Kent sözcüğü, eski Türkçedeki "kend" ten gelmektedir, anlamı, halkının çoğu ticaret, sanayi ve yönetim ile ilgili işlerle uğraşan yerleşme alanı demektir. Kent, tarım dışı işlerle uğraşan insanların toplanmasıyla meydana gelen iktisadi, demografik ve sosyal bir karmaşadır. Kent tecrit edilmiş bir organizma değil, çevresiyle sürekli ilişki içinde bulunan dinamik, canlı bir yapıdır. Kentsel mekânlar kentin yaşayan dinamik yapısının dışa yansıdığı yüzüdür. Farklı insanların birbirleriyle karşılaştığı, sosyal, ticari ve kültürel etkileşimin, değiş tokuşun yaşandığı mekânlardır. Bireyin içinde bulunduğu mekân hakkındaki yargıları o mekânı ne kadar tanıdığına, o mekân içinde ne kadar yaşadığına bağlıdır. Kentsel mekân bu çerçevede değerlendirildiğinde, yapay ve doğal, içinde yaşanan mekân bütününün, özel bir durumun oluşturduğu, bireyler tarafından duyusal ve duygusal olarak algılanan, kavranan öznel ve subjektif karakterli yorumudur. Kentler insanın değiştirme ve anlama gücünün ötesinde geniş, doğal varlıklardır.

Kente ilişkin bu açıklamalar doğrultusunda, kentsel mekânın tanımının oldukça geniş kapsamlı olduğu gözlenebilir. Fiziksel bileşenler (üç boyut) temel alınarak, kültürel ve sosyal etmenlerin eklenmesiyle, kişinin istek ve ihtiyaçları göz önünde bulundurularak ve bu kişilerin sayısını çoğaltarak topluluklar haline getirildiğinde, meydana gelen olgu kenti ortaya çıkarır.

Charles Correa (2005), kent ve kentsel mekânı tanımlamayı şu şekilde yapmaktadır: "Bir köyde *köyün delisi* vardır, bir kasabada ise iki ya da daha fazla *deli* olabilir. Ama esas önemli olan bu kasabada o iki delinin karşılaşmasıdır. Kentler ise, pek çok delinin farklı mekânlarda farklı olasılıklarla karşılaşıp farklı renkler doğurduğu mekânlardır. Kırmızı bireylerden oluşan her toplumda az sayıda "mavi" bireyler de vardır. Bu mavi bireyler farklıdır, Einstein da olabilir, köyün delisi de. 250 nüfuslu bir köyde tek bir mavi birey varken, 100.000 kişilik bir kentte artık mavi bireyler gruplaşmaya başlar ve yaydıkları enerjiyle çevrelerindeki kırmızıları da morlaştırırlar. Kentler, işte bu gibi farklı enerji üretim mekânları oldukları için

değerlidir"[15]. Correa için kentsel mekân, mavilerin kırmızıları morlaştırdıkları mekânlardır. Kentsel mekânlar, bu benzetmedeki gibi, mavilerin kırmızıları morlaştırma etkinliğinin geçtiği mekânlardır. Correa'nın değindiği biçimdeki kentlerin oluşumu, özellikle fiziksel biçimlenme olarak, endüstrileşme sonrası dönemde yaşanmıştır. Artan nüfus ihtiyacı kentlerin metropollere dönüşmesine sebep olmuştur. Bu süreç modernist dönemdeki kentleri yaratmıştır.

Çalışmamızın temelini oluşturan caddelerin kentlerdeki yerini inceleyebilmek için modern kentlerin mekansal sınıflandırmalarının neler olduğuna değinmekte yarar vardır. Kentin bileşenlerini sınıflandıran çok sayıda kaynak vardır. Ancak tüm sınıflandırmalara kaynak oluşturmuş iki temel yaklaşımdan hareket etmekte yarar vardır. Bunlardan birincisi Lynch'in (1984) Good City Form adlı kitabında yaptığı sınıflandırmadır. Bu sınıflandırmaya göre Lynch kentin bileşenlerine yönelik altı mekansal olgu belirlemektedir:

1.Kentin Genel Fiziksel Biçimlenmesi:
   a. Yıldız Şemalar
   b. Uydu Kentler
   c. Lineer Kentler
   d. Dikdörtgen Grid Sistemli Kentler
   e. Diğer Grid Sistemli Kentler
   f. Barok-Aksiyel-Dokusal Ağ
   g. Dağınık Kırsal Yerleşme Biçimi
   h .İçe Dönük Kent (İslam-Doğu Kenti)
   i. Mandala Biçimli Hint Kenti
   j. Çağdaş Megaform ve Ütopyalar
2. Kent Merkezinin Biçimlenmesi
      a. Merkez Modeller
      b. Özel veya genel fonksiyonlu Merkezler
      c. Lineer Merkezler
      d. Komşuluk Merkez ve üniteleri
      e. Alışveriş Merkezleri
      f. Mobil Merkezler
3. Kentin Dokusu:

[15] UIA 2005, Istanbul, 22. Dünya Mimarlık Konferansı'nda Charles Correa'nın yaptığı konuşma; "Mavilerin Kırmızıları Morlaştırdıkları Alanlar: Kentler" başlıklı konuşması kentler ve kentsel mekânlar üzerine kuruluydu.

a. Hücreler (Komşuluk Ünitesine Bağlı olarak)

b. Dağınıklık veya kompaktlık

c. Ayırım veya toplama

d. Karakteristik mekansal dokular

e. Konut tipleri

1. Yüksek lineer bloklar
2. Yeşil içinde kuleler
3. Yoğun az katlı bloklar (4-6 kat)
4. Zeminden girilen 2-3 katlı bloklar
5. Avlulu evler
6. Sıra evler
7. Tek evler
8. Çoğalan evler

4. Kentin Dolaşım Sistemi

a. Sirkülasyon sistemi

b. Sirkülasyon ağlarının biçimi (grid, aksiyel)

c. Sirkülasyon türlerinin ayrımı (yaya, araç, servis)

d. Seyahat mesafesi

e. Kanal (yol) prototipleri

5. Kentin Açık Alanları

a. Açık alanın dağılımı

b. Kent formunun çevresel dış doğa ile ilişkisi

c. Açık alan sınıflandırması

1. Bölgesel parklar
2. Kentsel Parklar
3. Meydan ve Plazalar
4. Lineer Parklar
5. Oyun alanları ve bahçeleri
6. Boş ve kullanılmayan alanlar

6. Temporal Organizasyon

a. Büyüme Oranı

b. Geliştirme ve yenileme stratejileri

c. Kullanımın zamanlanması (dönüşümlü mekan kullanımı)

P.D. Spreiregen (1965) ise, kenti tüm özellikleri ile incelemeye yönelik sınıflamanın, aşağıdaki her kavram ve özellik için görsel bir inceleme sonucu harita, skeç ve

tespitler oluşturulması ile yapılabileceğini savunmaktadır. Söz konusu görsel inceleme yirmi ana başlık altında toplanmaktadır.

1. Topografya
2. Mikroklima, güneş, rüzgar, fırtına yönleri
3. Biçim
4. Model, doku, dolu-boş özellikleri
5. Yollar ve akslar
6. Bölgeler, kent parçaları
7. Nirengiler, odaklar
8. Açık alanlar
9. Vista olanakları
10. Çekim, toplama, bağlama alanları
11. Özel aktivite merkezleri ve genel aktivite dağılımı
12. Görsel niteliği yüksek merkezler
13. Zayıf ve güçlü oryantasyonlu alanlar
14. İşaret alanları
15. Karışıklık, çelişki alanları ve noktaları
16. Tarihsel niteliği yüksek kesimler ve öğeler
17. Komünite strüktürü
18. Koruma, geliştirme, yenileme alanları
19. Arındırılması gereken kısımlar
20. "Sokaktaki adamın" izlenimleri

Araştırma konumuzu oluşturan caddelerin, Lynch sınıflandırmasına ve Spreiregen'in kenti anlayabilmek için gerekli kavramlara nasıl dayandırıldığı Bölüm 3'te daha detaylı olarak irdelenecektir. Araştırma konusunun mimari ve kentsel mekân özelliklerinden dolayı, çalışmaya mekân kavramı, mimari mekân ve kentsel mekân kavramları tanımlanarak yaklaşılmıştır. Bu tanımlamalardan sonra, çalışmamızın temelini oluşturan caddelerin kentlerdeki yerini inceleyebilmek için modern kentlerin mekânsal sınıflandırmalarının ve bileşenlerinin neler olduğu ortaya konmuştur. Caddelerin bu sınıflandırmalarda kent merkezinde, kent dokusunda, kentin dolaşım sisteminde ve kentin açık alan sistemlerinde önemli yerleri olduğu sonucuna varılmıştır.

2.4. Kentsel Mekân ve Tanımlamaları

Kentin tanımlamasının farklı bir yöne kaydığı modernist yaklaşımın ardından doğan Kentsel Tasarım disiplini kente olan ilgiyi yeniden canlandırmıştır. Kentin parçalarının birbirleriyle uyum içinde çalışabilmesi için doğan kentsel tasarım, kentteki yaşamın canlı ve aktif olabilmesi için kentsel mekâna yönelmiştir. Kentsel mekân pek çok farklı ölçekteki bileşeni ile mimarlık, şehircilik ve kentsel tasarım disiplinlerinin ortak noktasında durmaktadır. Bu bölümde kentsel mekânın ne olduğu tanımlanırken kentsel mekânı tasarlamaya yönelik yaklaşımlar ve teoriler irdelenecektir. Ashihara (1970), günlük hayatta mekânın çoğunlukla katıksız olarak yaratıldığını ve yağmur altında açılan bir şemsiyenin bile geçici bir mekân oluşturduğunu ifade etmiştir. Mimari mekânın üç düzlemden (duvar, zemin, tavan), dış mekânın ise iki düzlemden (duvar, zemin) oluşmasının sonucunda kentsel mekânları "Çatısız mimari" olarak değerlendirmiştir.

Tarihsel süreç içinde, dünya üzerinde var olmuş medeniyetler boyunca kentsel mekânlar için değişik yaklaşımlar ve tanımlamalar getirilmiştir. Broadbent'e göre (1995) Eski Yunan çağından beri kentsel mekânların tasarım felsefesini belirleyen üç ana yaklaşım olagelmiştir:

a) Kusursuz bir planla başlanmalı ve bitirilmeli ki bu rasyonalist bir yaklaşımdır.
b) İnsan duyularının anlayabileceği bir olguyla başlanmalı ki bu deneyci bir yaklaşımdır.
c) Deneme yanılma yoluyla şehirde nelerin ayakta durabileceği belirlenmeli, ki bu da pragmatik bir yaklaşımdır.

Yunan medeniyetinde, kentsel mekân, agorayı ve onun etrafında şekillenen odeon, hamam vb. gibi o kentin kutsal tanrısı/tanrıçası için yapılan tapınağın arasında kurulan yol bağıyla tanımlanmaktadır. Roma medeniyetindeyse, bu kurgu; forum ve diğerleriyle olan ilişkileri, örneğin stadyum, ana cadde veya tören mekânları ile kurulan askeri ve politik ilişkiyle sınırlı diğer bina gruplarını da içine alan mekân bütündür.

Yunan medeniyetinde sosyal ve politik ilişkiler ana kentsel mekânları oluştururken, Roma medeniyetindeki mekânlarda ise düzen ve gücün bir arada denetlendiği, askeri/politik görüşlerin birbirleriyle rekabet halinde olduğu, devamlı gerilimin/değişimin olduğu görülmektedir. Romalılar, uzun ömürlü olarak tarihte var

olabilen, sürekliliğiyle de en güçlü karakteristikte kentlerini ve kent mekânlarını meydana getirebilen dünya üzerindeki nadir medeniyetlerden biridir. Bu nedenle kentsel mekânları inceleyen birçok çalışmada; Roma kent dokusu ve mekân biçimleri, temel veri olarak kullanılmaktadır. Mısır da ise bu olgu dini ve tekil güç etrafında şekillenmiştir. Anıtsal olan ve gelecekte yaşanacak yaşam için inşa edilmiş piramitler ve tapınaklarla kentsel mekân kurgulanmıştır. Mimari ürünlerinin kalıcılığı, anıtsal tapınak ve saray binaları ile sınırlı kalmıştır.

Kentlerin oluşumunda tarihsel sürekliliğin kabulü soyut olmamakla birlikte insan yaşamının oluşturduğu medeniyet ve onun devamlılığı ile birlikte bu süreçte kentlerin biçimsel olarak değişimi ve gelişimi de, toplumlarıyla birlikte var olmuş ya da zamanla dünya üzerinden yok olmuştur. Cullen'a, (1976) göre kent iki dünyanın birleşimidir: İlki insanların maddi ihtiyaçlarını karşılayan dünya (sağlık, konfor, özel yaşam) ve maddi dünyayı bizzat tecrübe eden kişisel değerler, ikincisi kentin kişiliğini belirleyen duyuşsal seviyedir ve aşağıda belirtilen özelliklere sahiptir:

• Kent ve insan arasında yakın bir ilişki oluşmasını sağlar.
• Çok etkileyici ve dramatiktir.
• Kentsel mekân teşvik edici ve heyecan verici aktiviteler içerir.

Cullen açıklamasını teorik olarak ortaya koymaz; aksine, mekân oluşumlarının çok sayıda taslak ve fotoğraf örnekleriyle açıklar. Mekânsal tecrübeye dayanarak insanların sadece kentlerdeki günlük hayatı incelemeye ve anlamaya ihtiyaç duyduklarını ve kentsel mekânın tasarım ilkelerinin, gözlem yapanların duygusal tepkileri ve görsel tecrübeleriyle ilişkili olduğunu belirtmektedir.

Kentsel mekân, halkın rahatlıkla ulaşabildiği yapılaşmış ya da doğal olan her türlü çevreye tekabül etmektedir. Kentsel mekan, tüm caddeleri, meydanları, yolları ya da konut yerleşimlerinin olduğu alanları içine alarak ticari ya da kamusal kullanımların bulunduğu mekanları temsil etmektedir. Bu mekânlarda halk kamusal / özel mekânlara kısıtlanmadan girebilmektedir.

Madanipour (1999), kentsel kamusal mekânı herkesin fiziksel olarak erişebildiği ve yabancıların çok az kısıtlamalarla girebildikleri, kasabalar, şehirler ve kırsal mekânların içlerinde kalan mekânlar olarak tanımlamıştır. Bazı yazarlar ise kamusal mekân kavramını genişletmek için şöyle demiştir: "insanların evde ya da işte olmadıkları zamanlarda kullandıkları her hangi bir yer" (Shonfield, 1998). Kentsel

mekân öz anlamı ile kentin binalarla tanımlanan fakat binaların dışında kalan bölümleridir. Temelde varoluşsal mekânın somutlaşmış şekli olan mimari mekânla doğrudan ilişkilidir. Geçmişte kentsel mekân ve mimari mekân, aralarındaki süreklilik nedeniyle aynı anlamda mekânlar olmasına karşın, modernizm ile birlikte mimari mekân yapısal ve algısal olarak yalıtıma uğramış ve birbirinden bağımsız binaların mekânı karakterine bürünmüştür. Bu bağımsız binalara gösterilen ilgiye karşın binalar arasında kalan mekânların nitelik ve organizasyonu büyük ölçüde şansa bırakılmış, sonuçta kentsel mekânlar planlamadan arta kalan mekânlar olarak bırakılmıştır.

Her toplum, hayatı üzerine odaklayacağı, varlığını ya da varoluşunu simgeleyen bir merkeze ihtiyaç duyar. Kentsel mekânlar böyle bir simge olabilirler ve aynı zamanda bir kentin nabzıdırlar. Bu mekânlar ortak paylaşılan kimliği, kültürü simgeleyen kesişme noktalarını (nodes*)[16], kavşakları, kenarları (edges*), yapılandırırken biçimsel ve anlamsal boyutta o yere ait yaşanılanlar ve yaşayanlar hakkında da bize ipuçları sunmaktadır. İnsanın yaşam biçimlerinin değişmesine paralel, kentsel mekânların kullanımları ve fiziksel biçiminin değişime uğramıştır. Tercih edilme olasılıkları o mekânları kullanan / yaşayan insanlar tarafından belirlenmiştir. Bu sebeple, kentsel mekânlar, değişen sosyo-ekonomik koşullara ve kentlerin kültürel dokusuna cevap verebilen "yaşayan organizmalar" olarak da kabul edilmektedir (Alexander vd., 1977).

Kentsel yaşam kültür ile değiştiğinden ve geliştiğinden yeni ihtiyaçlara cevap verebilecek kentsel mekânlara ihtiyaç olabilmektedir. Varolan kentsel mekânlar ya tamamıyla hem biçimsel hem de işlevsel olarak değiştirilirler ya da var olan haliyle yenileştirilirler. Kentsel mekânları tanımlarken Paul D. Spreiregen (1975) şöyle der: " onlar kentlerin tampon görevi gören mekânları ya da bölgeleridir. Onlar insanlar için insanları karşılıklı temas/kontak ile yakınlaştırarak, tehlikeli/ani trafiğe karşı onlara barınak sağlarlar. İnsanları sokak ağı yoluyla karmaşa ve gerilimden kurtararak bir araya gelmelerini sağlayan bir "yer" yaratmaktadırlar".

Kentsel mekânlar aynı zamanda insanların bütünlük/bütünleşme duygusunu oluşturmak için bir araya gelmelerine izin veren sosyal bağlayıcılar olarak hizmet etmektedirler. İstanbul'daki kentsel mekânlar, tarihsel geçmişiyle birçok farklı kültürdeki ve kimlikteki kullanıcısına bu bağlamda iyi birer örnektir. Kentsel

[16] Detaylar için bakınız Lynch, K.,(1960), Alexander, C., vd. (1977), Moughtin, C., (2003)

mekânlar, kamusal mesajların ve fikirlerin paylaşıldığı ve aktarıldığı yerlerdir. Bu aynı zamanda toplumsal bir aradalık ve kaynaşma sağlar. Bu mekânların kaybolması veya yok olması o kentte yaşayan insanların birbirinden uzaklaşmalarına ve birbirleriyle olan insani ilişkilerinin azalmasına sebep olabilmektedir.

Kentsel mekânın gruplar tarafından kullanımını Hester (1975)[17] şöyle tanımlamaktadır: "Farklı insanlar ve kullanıcı grupları; dini, etnik ve hayat döngüsündeki aşama farklarını esas alarak, kentsel mekânları farklı şekillerde kullanırlar. Büyüklük ve heterojenlik de kamu ile özel arasındaki dengeyi etkiler, şöyle ki heterojenlik özel mekânın yalnız kişiye ait mülke indirgenmesine sebep olabilir". Her toplum biraz özel ve kamu karışımına sahip olsa da, her birine verilen önem ve atfettikleri değerler, yerleşim yerleri, kültürler ve zamanlar arasındaki farklılıkları açıklamaya yardım etmektedir. Farklı insanlar ve kullanıcı grupları, Hester tarafından tanımlanan dini, etnik ve hayat döngüsü aşama farklarını esas alarak kamu mekânlarını farklı şekillerde kullanırlar. "Büyüklük" ve heterojenlik de kamu ve özel olan arasındaki dengeyi etkiler.

Carr, Francis, Rivlin ve Stone'a (1992) göre, kamu refahı, kamu mekânını yaratmada ve geliştirmede en öncelikli motivasyondur. İyi caddeler rahat ve güvenli hareket için ortam sağlar, meydanlar sosyal etkileşim için mekân yaratır ve parklar "şehirlerin ciğerleri"dir, temiz hava, güneş ışığı ve "rahatça oturup dinlenmek için fırsat" yaratan kırların yerine geçer. Çekici ve insanları rahatlatmaya davet eden mekânlar, döngüyü sağlayan bir sonuç olarak perakende iş için ekonomik faydalar sağlar. Kamusal mekânlar aynı zamanda, insanların bütünlük/bütünleşme duygusunu oluşturmak için bir araya gelmelerine izin veren, sosyal bağlayıcılar/bir araya getiriciler olarak da hizmet ederler.

Kamu mekânlarının, ilk ortaya çıkışları ve zamanla nasıl değiştikleri fiziksel, kültürel ve politik etkenler ile belirlenmektedir. Kentsel kamusal mekânlar,

• Sosyal Kamu Hayatı (kültürel etkenler): buluşma arzusuna hizmet eden, etkileşim ve sosyalleşmeye hizmet eden;
• İşlevsel Kamu Hayatı: insanların günlük ihtiyaçlarını karşılamaya hizmet eden;
• Sembolik Kamu Hayatı: insanların aidiyet duygusu hissetme ihtiyacına ve daha büyük bir grubun parçası olma ihtiyacına hizmet eden; mekanlardır.

[17] Kaynak: (Url- 3).

Ekonomi bilimi de kamu hayatında olumlu bir etkiye sahiptir. Örneğin, caddelerde bulunan mağazalar kaldırım kullanımını teşvik eder. Kamu mekânları insanların bir araya gelmesine ve birlik olma duygusunu paylaşmaya olanak sağlar. Bu birlik duygusu, toplum olarak sahip olunan duyguların ve hakların gözden geçirilmesini ve bazen politik harekete neden olan duyguların da dile getirilmesini doğurur. Carr'a (vd.1992) göre, kamu mekânını ve hayatını, politik doğayı anlamadan, anlamak mümkün değildir. Bu nedenle, kamu hayatı en demokratik haklardan biridir. "Kamu hayatı farklı grupları birbirinden bir şeyler öğrenebilsin diye bir araya getirme potansiyeline sahiptir ki bu belki de birden çok sınıfa, kültüre sahip ve heterojen bir toplumun en zengin/önemli niteliğidir". Hester'e göre ise, kamu mekânının kullanılabilir olması için öncelikle büyüklük, eğim, kapalılık, açıklık, (güneşe ve rüzgâra göre) oryantasyon ve uyum gibi bazı fiziksel özelliklere sahip olmalıdır.

Kentler, kentsel mekânlardan oluşur. Rob Krier (1979) tarafından kent; "Kentin özelliklerine uygun, kentsel mekânı içeren ya da onunla birlikte yapılandırılan yerleşme" olarak tanımlanır. Rob Krier "kentsel mekânı" tanımlarken, estetik olarak değerlendirilmezler ise tüm dış mekânların kentsel mekân olarak adlandırılabileceğini belirtmiştir. Spreiregen de (1975), Krier'le aynı görüşü paylaşarak: "Bizim bilinçli olarak dış mekânı kentsel mekân olarak algılamamızın sebebi (algılamamıza izin veren şey), onun geometrik özellikleri ve estetik niteliklerinin açık görünebilirliği ve okunabilirliğidir" demektedir.

Carr, Francis, Rivlin, ve Stone (1992) : "Kentsel mekânlar, ihtiyaca cevap veren, demokratik ve anlamlı olmalıdır… İhtiyaca yanıt veren mekânlar, kullanıcıların ihtiyaçlarına hizmet edebilen ve bu şekilde tasarlanan mekânlardır. İnsanın kentsel mekandan öncelikli beklentileri, ihtiyaçlarıyla orantılı olarak, **rahatlık, dinlenme, aktif/pasif katılım, keşfetme** ve **insani ihtiyaçlarıdır**. Demokratik mekânlar, kullanıcı grupların haklarını korur. Bu haklar, tüm gruplar tarafından kullanılabilir/sahip olunur ve hem hareket etme özgürlüğü hem de geçici iddia ve sahiplik/iyelik için imkân sağlar…" demektedirler. (Çizelge 2.1.)

Pluta da (2003), günümüz dünyasında geniş pazar ekonomisi gelişimi ve bilgi ve iletişim teknolojilerindeki hızlı gelişmelerle farklı insan ihtiyaçlarından fizyolojik, yakın ilişki ve estetik ihtiyaçların öne çıktığını belirtmektedir. Devamlılığı olan mimari tasarım, devamlılık arz eden yerleşim planlaması ve kentsel tasarım gibi fizyolojik ihtiyaçları gidermek için gerekli araçlar ilk adım olarak görülür. Önem

sırasında ikinci adım, bir yer kimliğinin oluşturulması ve vurgulanması için yakın ilişki ve estetik ihtiyaçlara ve bu ihtiyaçları gidermek için gerekli temel araçlara (kentsel mekânların şekilsel kompozisyonu) verilir. Kamu mekânı herkes tarafından sahiplenildiği için, herkes tarafından değiştirilebilir. Bu anlamda kamusal mekânlar sadece diğerlerinin hakları ile sınırlandırılan güç ve kontrol duygusunu sunabilirler. Sürekli kullanılan kamu mekânı pek çok anısıyla kişinin sürekli değişen bir dünyada kişisel devamlılığı duygusunu dile getirmeye yardımcı olur. Kişilerin birbiriyle çakışan anılarının oluşması ve paylaşılan deneyim ile bir "yer" toplum için kutsal bir hale gelebilmektedir. The Urban Task Force (1999) kamusal mekânlara daha stratejik bir yaklaşım için vurgu çağrısında bulunmuştur. Bu kurum planlamadan sonra arta kalan mekânların eksikliklerini vurgulamış ve 'merkezden kenara' sokak ağları ve kamusal mekânın "iç halkaları" gibi kavramları savunmuştur. Kamusal mekân üzerine stratejiler geliştirilmesi ve kamusal mekânın daha net bir hiyerarşisinin oluşturulması için yerel otoriteleri desteklemiştir. Aynı zamanda ulusal bir program kapsamında kasabalarda ve şehirlerde daha kapsamlı yeşil yaya güzergâhlarının yaratılmasını da savunmaktadırlar.

Sonuç olarak, kentsel mekân üzerine stratejiler geliştiren araştırmacılar kentsel mekânları birçok yönden incelemişlerdir. Araştırmacıların ve kuramcıların "kentsel mekân" için ortaya koyduğu görüşler ve çalışmalar ışığında bir kentsel mekânın incelenebilmesi için değerlendirilmesi gereken noktalar açığa çıkmaktadır. Bu çalışma kapsamında yaklaşım şu şekildedir:

Çalışmamızın başında belirttiğimiz gibi çevrenin iki bileşeni vardır:

Davranışsal Bileşen ve Fiziksel Bileşen

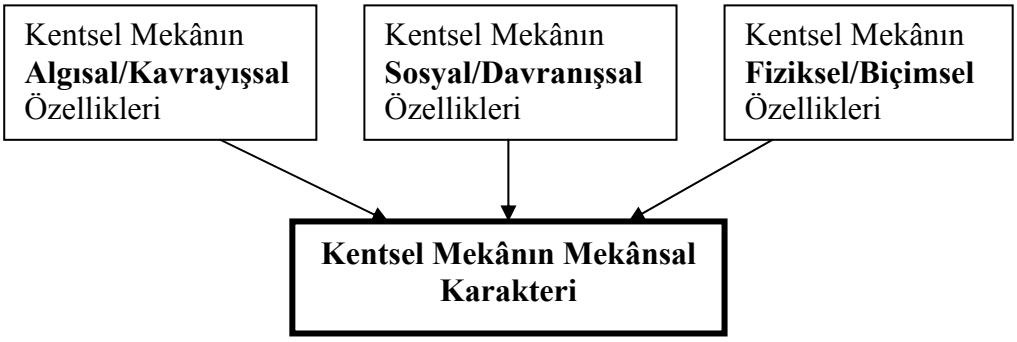
a. İnsan ve insan aktiviteleri çevrenin davranışşal bileşenini oluştururken,

b. İnşa edilmiş doluluklar (yapılar) ve boşluklardan (dış mekanlar) oluşan kurgunun ise çevrenin fiziksel bileşenini oluşturdukları görülmektedir.

Dolayısıyla bir mekanın mekansal biçimlenmesini irdeleyebilmek için o mekandaki insan/insan aktiviteleri ve fiziksel biçimlenmelerin irdelenmesi gerekmektedir. Bu yaklaşımla kentsel mekânın irdelenebilmesi için o mekânın algısal özellikleri, sosyal özellikleri ve fiziksel biçimlenme özelliklerinin incelenmesi gerekmektedir(Şekil 2.6.).

Çizelge 2.1 : İnsan İhtiyaçları ve kentsel tasarım prensipleri arasındaki ilişki (Maslow 1954, Walmsley 1988, Bentley vd. 1985, Punter ve Carmona 1996).

İnsan İhtiyaç ve Arzuları	**Mimari Tasarım Prensipleri (Konut içi)**	**Kentsel Tasarım ve Planlama Prensipleri (Ev Dışı)**
FİZYOLOJİK GEREKSİNİMLER **(Yemek, barınma, sağlık)**	- Yeterli iskan (devamlılığı olan bina dizaynı, ekolojik materyaller ve teknikler vb.) - Rahatlık (rahat iç mekan mobilyaları, detaylar ve modern tesisatlar) - Erişilebilirlik (çocuk, yetişkin ve özürlü gibi çeşitli kullanımlar için) - Sağlamlık	- Yeterli (devamlılığı olan) yerleşim planlaması ve kentsel dizayn, geçirgenlik - Rahatlık (rahat kentsel detaylar ve cadde mobilyaları) - Erişilebilirlik (değişik kullanıcılar ve değişik ulaşım yöntemleri için) - Yeterli elektrik, su ve telefon hizmetleri ve servisler) - Sağlamlık
GÜVENLİK GEREKSİNİMLERİ **(Emniyet, Mahremiyet, Asayiş)**	- Kameralı izleme sistemi (iç mekanlarda bireysel ve kurumsal korunma) - Mahremiyet sağlamaya yeterli tasarım (örneğin duvar veya çitle çevirme) - İç mekanların güvenliği (merdiven, asansör, balkon ve galeri gibi unsurların doğru dizaynı) - Erişilebilirlik - Kirliliğin en aza indirgenmesi	- Kameralı izleme sistemi (dış mekanlarda bireysel ve kurumsal korunma) - Güvenlik elde etmek için yeteli kentsel dizayn ve planlama (yol güvenliği dahil) - Erişilebilirlik - Kirliliğin en aza indirgenmesi
AİT OLMA GEREKSİNİMİ **(Yakın İlişki, Eşya)**	- Açıklık - Bir Yer Kimliği (iç mekânın iyi mekansal kompozisyonu, uygun, yaşanabilir iç mekanlar yaratma, yeterli iç iletişim sistemleri, düzgün yapı sistemleri ve fonksiyonellik.	- Açıklık - Bir Yer Kimliği (kentsel mekanın iyi mekansal kompozisyonu, kentsel kompozisyonun unsurları, uygun şekillendirmel) - Topluluk aktiviteleri
SEVGİ GEREKSİNİMİ (Bilişsel / Estetik / Entelektüel / Tensel Uyarılma)	- Kültürel veya eğlence imkânları - Zenginlik (özel bir tür iç dizayn ile uygun bir atmosfer, detay, mobilya, sembol, aydınlatma tipleri, zarafet, basitlik ve karmaşıklık) - Görsel uygunluk	- Kültürel veya eğlence imkânları - Zenginlik (özel bir tip mimari ve kentsel detaylarla yaratılmış uygun bir atmosfer, mobilya, aydınlatma vb.) - Kaliteli peyzaj - Görsel uygunluk
SAYGINLIK GEREKSİNİMİ **(İtibar, Statü, Tanınma)**	- Sahiplik - Bireysellik - Aileye ve gruba aidiyet	- Sahiplik - Bireysellik - Yerel topluluğa aitlik
KENDİNİ GERÇEKLEŞTİRME GEREKSİNİMİ **(Yaratıcılık, Özgüven, Davranış Özgürlüğü)**	- Kişiselleştirme ve dizayna katılım imkânları - Çeşitlilik (iç mekânların ve fonksiyonların esnekliği ve çeşitliliği) - Türlü ihtiyaçların giderilmesi (kuşak farklılıkları)	- Kişiselleştirme ve dizayna katılım imkânları - Çeşitlilik (dış kentsel mekânların esnekliği ve çeşitliliği) - Türlü ihtiyaçların giderilmesi (kuşak farklılıklarına adaptasyon)



Şekil 2.6 : Kentsel Mekânın Özelliklerini oluşturan üç ana faktör.

Kentsel mekânın özelliklerini besleyen bu üç faktör ve bu faktörlerin arasındaki mekanizmaları detaylı bir biçimde incelemek gerekmektedir. Bölüm 2.5.'te bu faktörleri inceleyebilmek için kentsel mekanın karakterini tanımlamaya ilişkin teorilerin irdelenmesi ve kentsel mekanın tasarlama alanı olan kentsel tasarım disiplinin şekillenmesi irdelenecektir. Böylelikle kentsel mekânın özelliklerini araştırmak için altyapı oluşturulacaktır.

2.4.1. Kentsel Mekânın Karakterini İrdelemeye İlişkin Teoriler

İnsan-çevre bilimleri bağlamında kentsel mekânın barındırması gereken özellikler kullanıcıların ihtiyaçlarının tatminine bağlıdır. Mimari ölçekte insan-çevre bilimleri bağlamında kullanıcı gereksinimleri ile şekillenen mekânlar konu kentsel mekânlar olduğunda daha da geniş perspektifte bir yaklaşımı gerektirmektedir. Mimarlıkta yapıtın gereklilikleri karşılayıp karşılamadığı bir takım kaliteler üzerinden değerlendirilmektedir. Görsel ve düzen kalitesi ile sorgulanan mekân, sembolik ve kültürel anlamlar ile bağlanmaktadır. Bu çerçeveden hareketle kentsel mekânlar, hem mimari mekânları hem de büyük ölçekte kent mekânlarını içermeleri bakımından oldukça kritiktir. Bunun yanında insan-çevre yaklaşımının doğasını oluşturan tasarıma şüpheci yaklaşım, bilimsel tutarlılık arayışı ve sorgulama, mekânların ölçeklerinden bağımsız olarak bu mekânların hepsine benzer bir biçimde yaklaşabilmeyi getirmektedir.

Kentsel mekânın veya mimari mekânın şekli ve görünümü, deneyim ve davranışı da etkilemektedir. Mekânsal karakterleri incelemeye çalışan araştırmacıların, alıştıkları/tanımadıkları çevrelerde çalışırken aldıkları hareket kararları, mekânsal çevrenin şekli, görünüşü ve karar noktalarının görsel-mekânsal özellikleri ile oluşan düzenli taslakları da içermelidir. Ayrıca, "olasılık ve koruma" veya "savunulabilir

mekân" gibi çevresel psikolojiden alınmış birçok teori, insan davranışını ve deneyimini, çevrenin belirli özelliklerine bağlı olarak açıklamaktadır.

Mekânsal boyutu tanımlayan temel sıfatlar güçlü duyusal çağrışımlara sahiptir (herhangi bir mekânın dar, küçük, ferah, geniş vb. olmasının tanımlanması gibi). Benzer olarak, Joedicke(1985), mimari mekânın en temel niteliğinin, deneyimin önemli bir tamamlayıcısı olan ferahlığı olduğunu belirtmiştir. Yapılan birçok araştırmada mekânın boyutlarına olan duygusal tepkilerin son derece yoğun olabileceği gösterilmiştir. Çünkü bir mekânın boyutları, tercih edilecek olan işlevlere göre değişiklik göstermektedir.

Hall (1966), proksemiks teorisiyle, izleyiciye olan uzaklığa göre mekânın farklı bir kullanım çeşitliliği oluşturduğunu ortaya koymuştur. Sonuç olarak kullanılan mekânın sadece boyutlarını tanımlayan ölçümler, bize herhangi bir mekânın görünür niteliklerini elde etmeye ve mekânsal davranışlarla ilgili birtakım ipuçlarına ulaşmaya yardımcı olabilecek niteliktedir.

Appleton (1988), "olasılık ve koruma" teorisiyle insanların mekânlardaki yerleşimine dayalı olarak, onlara çeşitli sığınaklar sunabilen ve aynı zamanda diğer mekânlara bakma imkânı tanıyan çevreleri tercih ettiğini iddia etmiştir. Savunulabilir mekân teorisiyle de Newman, (1972, 1996) olasılıkların tek bir yönde genişlediğini, böylece açık mekânlardaki asimetrilerin önemli olabileceğini belirtmiştir. Kaplan(1988a,b), ortaya koyduğu "gizem" teorisi ile çevre kaynaklı davranışsal ve duygusal tepkilerin bu yönde yapılan çalışmalar ilerledikçe; elde edilen yeni bilgilerle mekân kalitesini daha farklı boyutta geliştirilebileceğini belirtmektedir.

1970 ve 1980'lerin sonunda, o zamanlar Oxford Teknik Okulu olarak bilinen ekip kentsel tasarım alanına "Yanıt Veren Çevreler: Tasarımcılar İçin Elkitabı" adıyla (Responsive Environments: A Manual for Designers) bir yaklaşım getirmiştir (Bentley vd.,1985). Bu yaklaşım daha demokratik, çevreyi kuvvetlendiren, kullanıcılarına uygun tercih derecelerini arttıran ihtiyaçları vurgulamıştır. Bu yaklaşımda, bir yerin tasarımının, insanların tercihlerini nasıl etkilediği tartışılmıştır:

- Nereye gidebilecekleri ve gidemeyecekleri,
- Kullanışlı kullanım mekânları,
- Sundukları fırsatları ne kadar kolaylıkla kavrayabildikleri,
- Sunulan bir mekânı farklı bir amaç için ne derece kullanabildikleri,

• Bir yerin detaylı görünümünün tercihler üzerinde farkındalık yaratıp yaratmadığı,
• Duyusal deneyimdeki tercihleri,
• Bir yere kendi damgalarını ne kadar vurabildikleri,

gibi özetlenebilir.

Bu yaklaşım göreceli olarak mekânları tepki verici hale getirmek konusunda yedi anahtar konuya odaklanmıştır: *geçirgenlik, çeşitlilik, uyumluluk, canlılık, görsel uygunluk, zenginlik ve kişiselleştirmedir.*

Lang, J., (1994, 2005) kentsel mekânlar için, insan ihtiyaçlarının düzenleyici prensibi olarak Maslow'un (1943) fizyoloji, emniyet ve güvenlik, aidiyet, saygınlık ve kendini gerçekleştirme adımlarından oluşan 'ihtiyaç hiyerarşisini' kullanmıştır.

Alexander vd., (1977) şehirler, mahalleler, evler, bahçeler ve odalar için detaylı dokular tanımlamıştır. 250 den fazla dokudan oluşan koleksiyonunu

- Topluluk karakterini korumak,
- Yerel merkezlerin oluşturulması,
- Konut yapıları,
- Çalışma toplulukları,
- Yol ağı,
- Açık kamusal mekân,
- Küçük ortak mekân,
- Sosyal kurumlar,
- Çalışma grupları,
- Yerel dükkânlar ve toplanma mekânları,
- Gruplar halinde binaların düzenlemesi,
- Mekândaki binaların bireysel pozisyonları,
- İç ve dış mekân arasındaki ilişki ve bina tasarımına ait detaylar,

olarak sıralamıştır

Ayrıca, Alexander, vd., (1987) pratikte her bir gelişme ya da her bir inşaat projesinin tasarlanmasındaki ilkeler olarak, şehrin her seviyedeki bütünlüğünün yani kamusal mekânların inşasından bir binanın yapımına, detay tasarımına kadar; korunabilmesini ve bir bütün olarak büyüyebilmesini önermişlerdir. Bu, organik tasarım prensipleri ile bir şehrin planlanması aşamasında dikkate alınması gereken üretken bir planlama sürecine dönüştürülmüştür. Planlama süreci, şehir planlamacılığı konseptine yakın

bir kavram olan büyümenin içeriğini ve karakterini açıklayan görüşlerden oluşmaktadır. Bunlar soyut ya da teorik konseptler olarak açıklanmak yerine "Buraya ne inşaa edilecek?" ya da "Tasarım ne şekilde olmalı?" gibi daha gerçekçi bir şekilde ele alınır(Alexander vd.,1987). Bu yaklaşımda dört nokta üzerinde durulmaktadır:

- Merkezlerin oluşturulması
- Pozitif kamusal mekânların tasarımı: Kamusal mekânlar birtakım binalardan arta kalan dış mekânlarla oluşturulamaz; aksine binalarla birlikte tasarlanan ve oluşturulan şehri çevreleyen "pozitif mekânlardır".
- Binaların iç organizasyonu (örneğin girişin yeri, oda düzenleri, iç avlular vs.) Binanın üzerinde bulunduğu caddede ve içinde bulunduğu mahalledeki konumunu dikkate alarak uyumlu bir şekilde tasarlanması.
- İnşaat: Binaların detayları aynı zamanda şehrin bütünlüğünü de etkiler. Binanın çeşitli öğelerinin tasarımı ve inşası; cephe, pencereler, kolonlar v.b. üç boyutlu bir şekilde organize edilmelidir. Böylelikle bu öğeler binanın kütlesi ve görselliği ile bir uyum ve bütünlük içinde olabilir.

Jacobs ve Appleyard (1987) özellikle Amerikan şehirlerinin, tüketici toplumun bireysel ve özel sektöre olan vurgusu ile özelleştiğini belirtmiştir. Artan araba kullanımı, bu eğilimlerin "yeni bir şehir şekliyle" yani zayıf kalitedeki kentsel çevrelerin oluşması ile sonuçlandıklarını belirtmişlerdir. Zayıf kalitedeki kentsel çevrelerin doğuşu; genel konulardan çok bireyselliğe odaklanan, hayatı ve kültürü özelleştiren ve kamu mekânından çekilen homojenizasyon ve standartlaştırma gibi çeşitli sosyo-ekonomik eğilimlere yanıt olarak ortaya çıkmıştır.

Jarvis'e (1993) göre herhangi bir mahalli yerleşim mekânında başarı oranı, topluluk ve yerleşim planlarının uygulanmasında yaşanacak yerlerin zıt özelliklerinin ne kadar başarıyla dengelendiği ile ölçülebilir olduğudur. Jarvis tarafından belirlenen zıt özellikler şunlardır: *uygunluk, aykırılık; satın alınabilirlik, lüks; gelenek, inovasyon; birlik, çeşitlilik; güvenlik, heyecan.*

William H. Whyte'ın (2001, 1980, 1988) çalışmaları, insanların kamu mekânlarını nasıl kullandıkları konusunda ilgi uyandırmıştır. New York'un bir dizi açık mekânının fotografik çalışmalarını kullanarak Whyte, bu tür az kullanılmış gözüken birçok mekânın şehrin teşvik edici bölgelere ayrılan düzeninin parçası olduğunu göstermiştir. Aynı zamanda bu şekilde, geliştiricilere (planlamacı, tasarımcı ve

mimarlara) verilen bu yerlerin 'gelişim' konusunda başarısız olduklarını belirtmiştir. The Social Life of Small Urban Spaces (1980), adlı kitabının yayımlanmasıyla Whyte'ın çalışması önemli bir kaynak oluşturmuştur.

PPS (Project for Public Spaces- Kamusal Mekânlar için Projeler) adlı kar amacı gütmeyen kuruluş, William Whyte'in çalışmalarına dayanılarak kurulmuştur. 1975 yılından bugüne 26 ülkede 2000 noktadaki kamusal mekânları insan odaklı tasarım anlayışı, program ve kullanım yardımıyla canlı ve yaşayan halk mekânlarına dönüştürmüştür. Kuruluşun ana hedefi, yerel değerleri ve halkın ihtiyaçlarını karşılayan mekânlar yaratmaktır. Bu bağlamda, Whyte en sosyal mekânların genellikle aşağıdaki özelliklere sahip olduğunu belirtmiştir.

- Tercihen yoğun bir hat üzerinde, hem fiziksel hem de görsel olarak girilebilen mekân,
- "Sosyal" mekânın parçası olan sokaklar,
- Sokağa açılan mekânların kaldırımlarla neredeyse aynı seviyede olması,
- Oturmak için farklı oturma yerlerinin bulunması,
- Tercihle ve karakterle, kişilik arasında iletişime imkân veren yer değiştirebilen oturma yerleri.

Bu teoriler, belirli görünümler için, mekânın kapsamının ve açıklığının birlikte ele alınabileceğini göstermiş ve yaklaşımların neler olabileceğini ortaya koymuşlardır.

Mekânın karakterine yönelik[18] araştırma yapan diğer teorisyenler de, incelemelerini algı ve bilgi süreçleri üzerine kurgulamışlardır. Çevrelerin ve kentsel mekânların; algılanabilirliğine ve onların mekânsal belleğe kodlanma kolaylığına göre o yere ait imajların değişiklik gösterebileceğini belirtmektedirler. Birçok araştırmacı, herhangi bir yere ait yapısal ve çevresel özelliklerin, duygusal[19] deneyimi de etkilediğini ileri sürmüştür. Algı ve bilgi süreçleri ile ilgilenen teorilerde, genellikle etkenleri tanımlamak için, *karmaşıklık, çeşitlilik, görsel dağılım, algısal zenginlik, düzen, okunabilirlik, açıklık ve uyumluluk* gibi bir grup karşılaştırıcı kavram ve terim kullanılmıştır. Bir bütün olarak ele alındığında, en azından iki temel boyut, sıklıkla

[18] Yapılan araştırmalar bazen sadece estetik bazen de o mekâna ait işlevsel değerlerin belirlenmesi ile sınırlılık göstermektedir. Çalışmalar genellikle tek yönlü olarak ve birkaç gösterge ile yürütülmektedir. Örneğin Mehrabian & Russell'ın bilgi oranının parçası olarak ele aldığı "yenilik" ve "belirsizlik" kavramları (1974) sadece duygusal tepkilerle sınırlı kalmıştır.

[19] Detaylar için bakınız Osgood, Suci & Tannenburn (1957); Berlyne, (1972); Mehrabian & Russell, (1974); Ward & Russell, (1981); Kaplan, (1988a,b) ; Nasar, (1988, 1998); Lozano, (1988); Stamps, (2002)

karşılaştığımız *karmaşıklık ve düzen* kavramlarıdır. Weber (1995) yapılan psikolojik deneylerde genellikle karmaşıklığın etkileri üzerine yoğunlaşıldığını belirtmektedir.

Deneysel çalışmalarda karşılaşılan yöntem zorluklarından diğeri de şekillendirilmiş çevreler arasındaki karşılaştırılabilirlik konusudur. Kentsel mekânlar gibi geniş ölçekli mekânların iki boyutlu görünümünün araştırılması için, Hillier& Hanson (1984) ve Hillier, (1996) "space syntax" teknikleri (mekân sentaksı) adıyla, mekânsal yerleşimin nicel tanımlayıcılar için temel oluşturan; matematiksel grafik ifadesine de aktarılabilmesine izin veren bir yöntem geliştirmişlerdir. Bu teknik, incelenen mekânı yalnızca iki boyutlu çalışmayla ele alması sebebiyle Avrupa'daki bazı araştırmacılar[20] tarafından eleştirilmektedir. Bütün bu teorilere, Kevin Lynch'in Good City Form adlı kitabında değinilmiştir. Lynch'e göre(1984a), kenti mekânsal bir olgu olarak açıklamaya çalışan teoriler üç ana başlık altında toplanabilmektedir:

- **Planlama ve Karar Verme Teorileri**

Kenti, kompleks toplumsal kararların bir sonucu olarak oluşan ve ekonomik, sosyal, politik yönelimlerden etkilenen ve sürekli değişim içinde olan bir mekânizma olarak görür. Bu tip teoriler, doğaları gereği, fiziksel planlamadan çok kavramsal düzeyde açıklamalar içeren niteliktedirler.

- **Fonksiyonel Teoriler**

Kent formunun nasıl oluştuğuna ve nasıl işlediğine değinen yaklaşımları içeren fonksiyonel teorilerin başlıcaları şunlardır:

- "Kentler tek defaya özgü süreçlerdir" yaklaşımı.

Bu yaklaşımda, her kentin kendine özgü, kültürel, iklimsel, ekonomik ve politik etkilerle biçimlenen bir hayat hikâyesi vardır. Kent ancak bu hikâyenin anlatımıyla betimlenebilir. Doğaldır ki, bu tip bir yaklaşım, ancak konuya özgü bir anlatım getirebilir, açıklayıcı bir bilimsel kimlik içermez, anti-teorik niteliktedir.

- "Kent insan gruplarının bir eko-sistemidir" yaklaşımı.

Sosyolojik ağırlıklı bu yaklaşımda, sosyal sınıfların birbirleriyle ilişkileri, ekonomik aktiviteler, çalışma ve barınma zonlarının organize edilmesi gibi konular önemli ilgi

[20] Liège Üniversitesinden (Belçika) LEMA (Laboratory of Architectural Methodology) ve J. Teller, bazılarıdır.

alanlarıdır. Sosyo-kültürel değerler ve fiziki çevreye yansımaları istatistiki bulgular da kullanılarak inceleme konusudur. Çoğunlukla tek merkezli, halka, dalga ve ışınsal akslar doğrultusunda gelişen çalışma ve barınma gibi alanların özellikle belirlendiği şehir biçimleri, bu yaklaşımın fiziksel sonuçlarıdır. Doğası gereği daha çok iki boyutlu, şematik plansal çalışmalar içerdiğinden, bu tip teoriler, mekânsal bir olgu olarak kent ve çevre kalitesi ile ilgili yeterli açıklama getirememektedir.

- "Kent bir mal üretim ve dağıtım mekânıdır" yaklaşımı.

Kenti ekonomik bir makine olarak gören düşüncelerden temellenir. Kent mekânını ekonomik bir kaynak ve araç olarak görür ve bu mekânın ekonomik olarak en faydalı organizasyonunu hedefler. Endüstriyel üretim, taşımacılık, enerji dağıtımı gibi kavramları ön planda tutar. Ekonomik çerçeve ile sınırlı bir yaklaşımdır.

- "Kent bir çekim alanıdır" yaklaşımı.

Kenti, modern fizikteki "elektromanyetik çekim gücü teorisi" ışığında modelleştiren bir eğilimdir. Kentler, mekân içindeki insan gruplarından oluşurlar ve bu gruplar birbirini çeker, iter ve boşlukta, belirli bir iletişim ağının etkisiyle sürekli olarak yer değiştirirler. Temel hedef, çok güçlü bir iletişim sisteminin oluşturulması (mekânsal örgütlenme ve teknolojik iletişim sistemleri ile) ve bilmeye dayalı olarak, bilgiye erişebilirliğin maksimize edilmesidir.

- "Kent birbirine bağlı zincirleme kararlar bütünüdür" yaklaşımı.

Kenti, insanlarca geliştirilen kararlar ve hedefler doğrultusunda şekil değiştiren bir bütün olarak ele alır ve bilgisayar teknolojisinin de yardımıyla, bu bütünü açıklamaya yönelik modeller oluşturmaya çalışır. Bu tür teoriler, doğaları gereği, soyut, kurgusal niteliktedir ve insani değerlerle ilişkilerinde zayıftırlar.

- "Kent bir çelişkiler arenasıdır" yaklaşımı.

Mekân ve kaynak kullanımına bağlı olarak kentsel biçimlenişe değişik güç odaklarının amaçlarının çatışması, baskın çıkması veya etkisiz kalması açısından bakan bir anlayıştır. Sosyo-politik nitelikte bir yaklaşımdır.

- **Normatif Teoriler**[21]

Çok soyut düzeydeki "Planlama ve Karar Verme Teorileri" bir kenara bırakıldığında, kent formunun nasıl oluştuğunu ve nasıl işlediğini açıklamaya yönelik "Fonksiyonel Teoriler" in, konstrüktif nitelikte olmalarından dolayı tek boyutlu bir karakter içerdikleri görülmektedir. Bu nedenle, fonksiyonel teoriler "ontolojik bir bütünlük olan insan"ın değer sistemleri ile mekânsal çevre ilişkilerini açıklamakta yetersizdir.

Buna karşın, yerleşim formunun insani değer sistemleriyle ilişkilerini incelemeyi ve fiziksel formu insani değer sistemleriyle açıklamayı hedefleyen normatif teoriler, "insan varlığı bağlamında iyi bir şehir nasıl olmalıdır?" sorusunu yanıtlayabilecek zenginlikte, teorik yaklaşımlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Lynch'e göre, bu alanda, üç önemli tip normatif teori karşımıza çıkmaktadır.

- Kosmik Teoriler

Fizik ötesi ve dini inanaçların fiziksel formu, yani kenti biçimlendirmesi durumu olarak açıklanabilecek bu tip yaklaşımın en önemli örnekleri, Çin ve Hint teorileridir. Dini ve sosyal hiyerarşinin tam anlamıyla fiziksel bir karşılığı olarak planlanan ve inşa edilen Pekin şehri, hiyerarşiyi yansıtacak şekilde parçalara ve alt parçalara bölünmüş ve merkezdeki kutsal-yasak şehri koruyacak şekilde iç içe avlulardan oluşmuş bir kurgusal şehirdir.

Birçok Hint şehri ise, Hint felsefesinde bütünleşme inancına yönelik "Mandala" biçiminde inşa edilmişlerdir. Batıda, Rönesans dönemindeki "ideal kent" planlarında da, izlenebileceği gibi bu tip yaklaşımlarda net, arınmış, matematiksel bir form, simetri gibi biçimsel özellikler, inanılan dünya görüşünün doğruluğunun kanıtı ve yansıması olarak kullanılmışlardır.

---

[21] Normatif teoriler arasında Jacobs, Alexander, Jacobs, Appleyard ve Lynch sayılabilir. Bu yazarlarla ilgili bkz.
Jacobs, J., (1961), *The Death and Life of Great American Cities,* Random House.
Alexander, C., (1979) *The Timeless Way of Building,* Oxford University Press, NewYork.
Jacobs, A. B. & Appleyard, D., (1987), "Toward an Urban Design Manifesto", *Journal of American Planning Association,* vol. 53, no.1, Chicago
Lynch, K., (1981), *Good City Form*, MIT Press, Cambridge, MA. (1984, 1988 yeniden basım)
Ayrıca normatif teoriler ile ilgili bkz.
Larice, M. & Macdonald, E., (2007), *Urban Design Reader*, Routledge Press, NY.
Carmona, M. & Tiesdell, S., (2007), *Urban Design Reader*, Elsevier, Architectural Press, NY, Oxford.

- “Makine Şehir” Teorisi

Kenti, insanın somut yaşamındaki hedef ve ihtiyaçları doğrultusunda, rasyonel olarak oluşturulması gereken pratik bir makine olarak görür. Savunma amaçlı sur duvarlı şehirler, rasyonel dik açılı grid sisteme göre biçimlenmiş askeri amaçlı Roma kolonileri, Amerikan tarımsal yerleşmeleri ve şehirleri, açık alanlar, ucuz barınma, iyi ulaşım, Le Corbusier’in netlik, ekonomiklik, faydalılık, iyi sağlık şartları, düzen, çağdaş yaşam konforu gibi kavramlardan hareketle oluşturdukları kent planları ve çağdaş mimari ütopyalar, bu pratik bakış açısının yansımalarıdır. Bu yaklaşımın insani değerler bağlamında yeni bir yaşam dikte edici olduğu, tarihsel sürekliliği göz ardı ettiği ve insanı moral değerleri ile tam olarak kavrayamadığı söylenebilir.

- Organik Teori

İki yüzyıllık bir geçmişi olan ve kenti (18-19 yy.larda biyolojinin gelişmesine de bağlı olarak) canlı bir organizma olarak gören bir anlayıştır. Ekolojik dengenin korunması, doğayla bütünleşme, patolojik olmayan hücresel büyüme gibi kavramları hedefleyen yaklaşımın mekânsal sonuçları; ışınsal dokular, yeşil kuşaklı yerleşmeler, romantik-eğrisel biçimler, doğal nitelikli malzeme kullanımı, az yoğun ve az katlı bahçeli konut gruplarına yönlenme olarak karşımıza çıkmaktadır. (Geddes, Olmsted, Unwin ve Ebenezer Howard’ın çalışmaları) Makine biçimini model alan makine şehir teorisine zıt olarak bu yaklaşım, bitki ve hayvan organizmalarını ve bu organizmaların kan dolaşımı, sindirim, solunum, beslenme gibi sistemlerini kentsel problemlerde kullanmak üzere yorumlamayı da denemiştir.

Tüm bu sınıflandırmaların sonucunda Kevin Lynch ise, kent formunu bütüncül olarak irdeleyebilecek ve niteliği hakkında sonuca varmakta kullanılabilecek normatif bir teori önermektedir. Good City Form adlı kitabında, geniş olarak açıkladığı bu teorisini beş ana ve iki yardımcı kavramdan oluşturmaktadır. Kentsel formun performansını ölçebilen söz konusu örtüşük yedi kavram şunlardır:

1. “Vitality- Canlılık”
2. “Sense- Hissiyat/Duygu”
3. “Fit- Uygunluk”
4. “Access- Erişim”
5. “Control-Kontrol”
6. “Efficiency- Verimlilik”
7. “Justice- Adalet”

Özetle Lynch'e göre, iyi bir kentsel çevre; canlı organizmaların yaşamlarını destekleyen, mekânsal niteliği yüksek, insanın davranışsal ihtiyaçlarına uyabilme yeteneğine sahip, ulaşılabilirlik değeri yüksek, kentlinin kontrolü altında olan ve bu beş özelliğin belirli bir denge içinde yan yana bulunduğu, fayda ve bedelin adilce bölüşüldüğü bir fiziksel çevredir. Ya da daha genel olarak kent, süreklilik içeren, bağlantıları güçlü, karakterli, değişime elverişli açık bir mekânsal kurgudur.

Sonraki bölümlerde, mekânsal karakteri irdelemeye ilişkin bu teoriler ışığında kentsel mekânın mekânsal karakteri ve parametreleri ortaya konulacaktır. Özellikle, çevre-davranış bilimleri bağlamında mekânsal karaktere yaklaşan normatif teoriler bu parametrelerin oluşturulmasında temel niteliktedir. Bunun yanında, kenti ve kentsel mekanı irdelemeye ilişkin teorilerin de Bölüm 2.4.'te ortaya konan mekansal karakteri irdelemeye ilişkin üç özellik ile hareket ettikleri görülmektedir. Araştırmacılar da teorilerini, Algısal/Kavrayışsal özellikler, Sosyal/Davranışsal Özellikler veya Fiziksel/Biçimsel Özellikler üzerine kurgulamışlardır. Bölüm 2.4.2.'de bu özellikler çerçevesinde kentsel mekanı tasarlamaya ilişkin disiplin olan kentsel tasarım ve teknikleri irdelenecek, böylelikle bir kentsel mekanı tasarlamada bu özelliklerin kullanılıp kullanılmadığı sorgulanacaktır.

2.4.2. Kentsel Tasarım ve Teknikleri

Kentsel tasarım, şehir planlaması ve kentsel gelişim içinde önemli bir yer tutan uygulamaları kapsamakta, yeni teknikler ve çağdaş kentsel konularla ilgili farklı vurgular ortaya koymaktadır. Kentsel tasarım disiplini, toplumlardaki kültürel, politik, sosyal ve ekonomik değişimlerin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Bu değişimler, yaşam kalitesi ve çevresel değerlerle, kentin bu değişimlere bugün ve gelecekte nasıl adapte olacağı yönünde düşünülmesini doğurmuştur.

Kentsel tasarımı konu alan temel tartışma ise, konunun ne 'büyük mimari' ile ne de kentsel planlama ile sınırlı olmamasından kaynaklanmaktadır. Kentsel tasarım, yalnızca planlama ile mimarlık arasında yer almamakta, kentsel planlama ile ilgili farklı ölçeklerdeki uygulamalarda problem çözmeye yönelik öneriler getirmeyi hedeflemektedir (Greed & Roberts, 1998). Günümüzde kentsel tasarım toplumsal hâkimiyete ve onun üç boyutlu etkisine odaklanmıştır. Bu, kentsel mimarlığın kamusal yüzünün yeniden gözden geçirilmesine ve kentsel mekânların estetik ve algısal karakterinin yeniden tanımlanmasına olanak sağlamıştır.

Her ne kadar yeni teorilerin çoğu, geleneksel İngiliz şehir ve fiziksel çevre planlamasını da içine alarak Avrupa etkisine sahip olsa da; çağdaş İngiliz kentsel tasarımı, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra yeni fikirler için bir karışım potası görevi gören, Amerika'dan etkilenmiştir. Amerikan kentsel mekânları yirminci yüzyılla birlikte hızla büyürken, kent ile taşra arasındaki çizgiyi çizmek de gittikçe zorlaşıyordu. Savaş sonrası dönemde, büyüyen fonksiyonel şehrin metropol alanları kentsel doku ile çakışmamaktaydı. 'Kentsel tasarım' büyüyen bu şehir dokusu içinde uygun coğrafi bağlamda doğmuştur. 'Kent' coğrafi bir alanı temsil etmekten çok, kültür ve yaşam biçimini temsil etmekteydi. Fiziksel ve yönetimsel olarak nasıl adlandırılırsa adlandırılsın kentsel tasarım, şehir, kasaba ve uydu kentleri içine alabilmektedir.

19. yüzyılın sonlarında endüstri kenti artık etkisini yitirmiş, yeni yüzyıl ile birlikte değişime hazır bir toplum yapısı oluşmuştur. Endüstri kentine karşılık ortaya çıkan açık düzen, yeni bir yaşam tarzını temsil etmiştir. "Bahçe şehirler" ve "ışınsal şehirler", değişkenlik, kişisel mahremiyet ve toplu halde yaşama zorunluluğundan kurtulmak gibi kavramları içeren yeni kentsel yaşam tarzını da beraberinde getirmiştir. Kişisel mekân kavramının popüler hale gelmesiyle modern toplumda kollektif yaşama eğilimi değişmiştir. Açık düzen tasarımlar, özel sahipliği yüksek ve çekirdek aile yapılı hale gelen topluma şehirden onları izole eden, şehir dışında doğayla buluşturan bir kent dokusu sağlamıştır. Modernizm, kentsel gelişmeye bağımsız tasarlanan ve karakteristik özelliği giderek azalan objelerle yaklaşır. Böylelikle modern kent giderek soyutlanmış, sosyal ve kültürel öğeler içermeyen parçalar koleksiyonu haline gelmiştir. Bu kadar tanımsız ve akışkan sınırlar ve değişen odaklarla, kentsel tasarımın kapsamını tanımlamak oldukça zordur. Geniş anlamıyla kentsel tasarım kent formuyla ilgili olan her şeyle ilgilenir. Kentsel tasarım, planlama sürecinde, şehirdeki insan aktiviteleri için uygun çerçevenin çizilmesine yardımcı olan üç boyutlu elemandır.

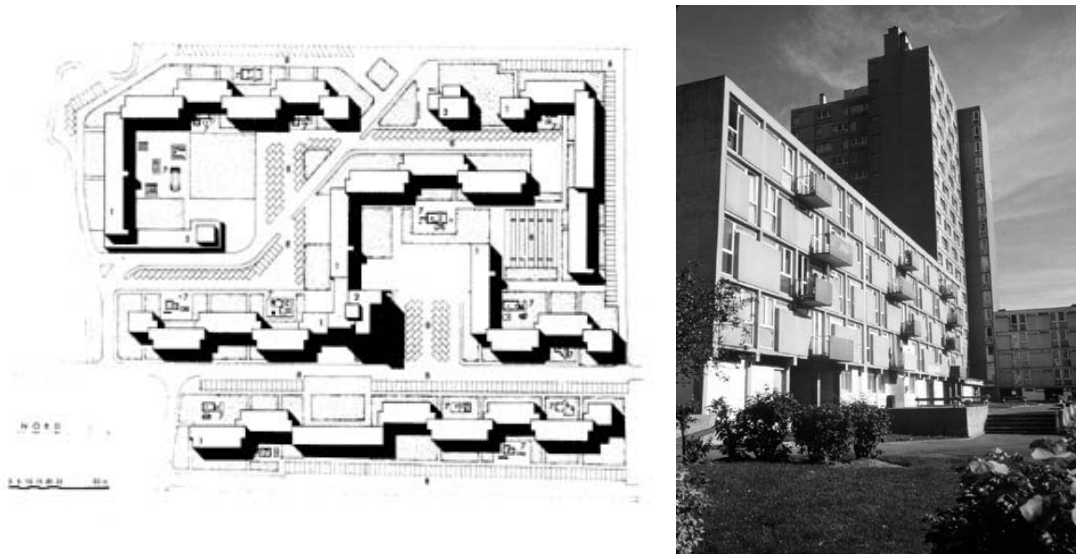
Modernist dönemdeki şehir planlama eğilimi, katı ve kesin kurallarla tanımlı, işlevsel olarak bölgelenmiş kentsel gelişmeler yönündedir. Bu eğilim, modern mimarlığın ve şehirciliğin gelişimi için 1920'lerde toplanan Uluslararası Modern Mimarlık Kongresi (CIAM)'nin mirasıdır[22]. Aralarında Le Corbusier ve Walter Gropius'un da

[22] CIAM Kongresi Atina Anlaşması ile ilgili Türkçe yayın için*: Atina Anlaşması,* çev. Ayda Yörükhan, yazan: Milletlerarası Modern Mimari Kongresi, Ankara,İmar ve İskan Bakanlığı, 1969.

bulunduğu daha çok Avrupalı tasarımcılardan oluşan bu grup, mimarlıkta 'Uluslararası Stil' olarak da bilinen akımın doğmasına yol açmıştır. CIAM, Le Corbusier'nin baskın etkisi altında, bölgelenmiş, tek fonksiyonlu ve yüksek katlı gelişmeler önermekteydi. Bu fikirler, 1931 Atina Antlaşması'yla kesinlik kazanırken**,** şehir merkezleri gelişimi için de yeni bir yol açılıyordu (Mumford, 2000). Eş zamanlı olarak, ABD'de Olmsted, Mumford, Perry ve diğerleri kökeni İngiliz 'Garden City' kavramına dayanan, kentsel formun organik görüntüsünü temel alan alternatif bir akım gelişiyordu (Lynch, 1984). Bu alternatif, merkezi olmayan- decentralized-, az yoğunluklu ve daha kırsal bir karakterde, hiyerarşik olarak organize edilmiş, komşuluk ilişkileri üzerine kurulu 'süper bloklardır'.

Birbirinden çok farklı bu kavramların her ikisi de, şehirlerin mevcut geleneksel kent dokusunun tahrip edilmesini hızlandırmış ve eski dokuya meydan okumuştur. ABD'de 1961 yılında, ekonomist Jane Jacobs, modern şehir planlamasının her iki kavramına ilişkin güçlü kritiği 'The Death and Life of Great American Cities'i yayınlamıştır. Bu eser, arsa kullanımı ve mülkiyet kavramlarına, yüksek yoğunluklu geleneksel şehir apartmanlarına ve geleneksel şehir caddesinde paylaşıma dayalı aktivitelere yeni bir ışık tutmuştur. Kentin sosyal kullanımı, tasarımı ve ekonomisi üzerine analizler içeren Jacobs'un eseri, 20.yy'da kadın gözüyle kenti ele alan ilk yaklaşımdır. Çağdaş kentsel tasarım ve kentsel yenileme üzerine yapılan pek çok çalışma, Jacobs'un(1961) bu çalışmasından ilham almıştır. Karışık kullanım ve yoğunluk, şehir merkezlerinin yeniden canlandırılması, doğal gözetleme koşulları ve kompakt, çevreyle barışık kent formu kavramları onun fikirleriyle bir rönesans yaşamıştır.

Alison ve Peter Smithson, Aldo van Eyck, Giancarlo De Carlo ve Ralph Erskine'in de aralarında bulunduğu CIAM grubundan Avrupalı genç modernist mimarlar, 1953 yılında Team X adlı grubu kurmuşlardır. Zucchi'nin (1992) belirttiği gibi, Team X, Uluslararası Stilin dışladığı, sosyal etkileşime olanak sağlayan, alçak ve orta yükseklikte, yüksek yoğunlukla örülmüş kentsel strüktürler tasarlama ve araştırmaya yönelmiştir. De Carlo, Van Eyck ve Erskine'in fikirleri ve uygulamalarıyla, Team X, katı modernist kentsel tasarıma 'insani' bir etki getirmek iddiasında olmuştur. Team X'in felsefesi uygulamada çok çeşitlilik göstermiştir.



Şekil 2.7 : *Bobigny Düşük Gelililer için Konut Tasarımı, 1954-1958*, Tasarım: Georges Candilis, Shadrach Woods ve Alexis Josic, Bobigny, Paris, Fransa, (Url- 4).

İngiltere'de, Smithson'lar (1967), motorlu taşıtların yeni bir kentin strüktürünü oluştururken, çağdaş kent formunun katalizörü görevini gördüğünü öne sürmüşlerdir. Kent merkezlerinin yenilenmesinde, yaya ve tekerlekli taşıtların ayrılması fikri, Smithson'ların yaklaşımı ve Le Corbusier'nin 'havadaki sokaklar' fikrine dayanmıştır. Bu fikirler, aralarında Sheffield'taki Park Hill[23] projesinin de olduğu, pek çok yüksek yoğunluklu megastrüktürel konut grubu tasarımlarında uygulanmıştır (Şekil 2.7.). Şehir ölçeğinde, Team X yaklaşımı Candilis ve Woods'un [24] Toulouse kenti için tasarladığı genişleme alanı Toulouse-Le-Mirail için tasarladığı 100.000 kişilik planlamadır (Kostof, 1991,1999).

Team X'in fikirleri, gruba dahil olanların ötesinde pek çok tasarımcının fikirlerini etkilemiş, yeni jenerasyon İngiliz tasarımlarına yön vermiştir[25]. Geoffrey Copcutt'ın 1961 yılında tasarladığı Cumbernauld Şehir Merkezi ve Gosling, Maitland, ve Lowe'nin (1984) 1970 yılında tasarladığı Irvine yeni şehir merkezi alanı bu etkinin örnekleri olarak gösterilebilir (Şekil 2.8., Şekil 2.9.).

[23] Park Hill Yerleşimi,1961, tasarım: Ivor Smith & Jack Lynn, Sheffield, İngiltere. Park Hill projesi için : URL, 5.

[24] CANDILIS, JOSIC & WOODS. Friquart, Louise-Emmanuelle, Les Quartiers de Toulouse: Le Mirail, Le Projet Candilis; Toulouse, 2006. French.

[25] İngiltere ve İskoçya'daki kent, kent merkezi, kentsel mekân ve konut düzenlemelerinin büyük çoğunluğu RCAHMS (Royal Commission on the Ancient and Historical Monuments of Scotland) veritabanına girilmiştir.



Şekil 2.8 : Cumbernauld Konut Grubu, 1955, Tasarım: Geoffrey Copcutt, Cumbernauld, İngiltere, (Url-5).

Otomobilin, zorunlu bir ihtiyaca dönüşmesi ve kendi ihtiyaçlarını doğurması, modernist tasarım yaklaşımını benimsemiş şehir plancılarını ve mimarlarını çıkmaz bir yola sürüklemiştir.



Şekil 2.9 : *Cumbernauld Şehir Merkezi,* ara yollardan görünüm,Tasarım: *Geoffrey Copcutt*, Çizim: Michael Evans,1963, (Url- 6, RCAHMS (Royal Commission on the Ancient and Historical Monuments of Scotland) database.

Bunun yanında, Amerikan üniversitelerinde, kentsel tasarıma yönelik farklı kaynaklara dayalı yeni fikirler filizlenmekteydi. 1950'li yıllarda Massachusetts Institute of Technology'de (MIT), Kevin Lynch ve Donald Appleyard kentlerin algısal yapısını yeni tekniklerle analiz ve temsil etmeyi tasarlamaya çalışmaktaydı. Burada da, Avrupa modernizminin etkileri belirgindir. Almanya'da, Bauhaus okulunda geliştirilen soyut grafik anlatım, MIT'de Byorgy Kepres tarafından temsil ediliyordu (Appleyard, Lynch, Myer, 1964).

Kevin Lynch'in ilk ve en önemli eseri, *'Şehrin Görünümü (The Image of the City)',* bu dönemde başlayıp üç Amerikan kentiyle ilgili uzun yıllar devam eden bir dizi araştırma projesinin sonucudur (Lynch, 1960; yeni basım 1988). Kentin okunabilirliği üzerine beş eleman sunan bir sonuçla biten araştırmada, Lynch bu elemanları, kullanıcıların bilinçsiz olarak kentsel mekânlarını organize etmek için oluşturdukları 'zihinsel haritalar' olarak değerlendirmektedir. Lynch'in bu çalışması, şehirdeki insanın kişisel algı ve davranışına yönelik bir bilim dalının doğmasına yol açmıştır. Kent plancılarına göre, Lynch'in, kullanıcıların kentin yapısıyla ilgili algısal soyut fikirlerini ve deneyimlerini yaratıcı bir şekilde grafik düzlemde gösterime aktarması, en önemli yönüdür.

Pensilvanya Üniversitesi'nden, David Crane, Lynch'in, Jacobs'un ve diğerlerinin fikirlerinden yola çıkarak 'Kapital Ağ / Capital Web' kavramını ortaya atmıştır. Bu kavramla Crane, kent yapısının metropolitan ölçekte oluşturulabilmesi için fiziksel ve algısal mekânizmaların ortaya çıkarılması ve kamusal mekânın ana bileşenleriyle kentsel fiziksel altyapı sistemlerinin çakıştırılması gerekliliğini ortaya atmıştır (Buchanan, 1988). Genç kuşak şehir plancılarından bir grup ile aralarında Herbert Gans, Paul Davidoff ve Britton Haris gibi CIAM tipi kentsel planlama eğiliminin fiziksel mekânı katı bir şekilde tanımlamasına karşı çıkan sosyal bilimler alanında çalışan teorisyenler, Crane'in altında çalıştılar. Londra'da Architectural Association'daki çalışmaları sırasında Team X grubunun fikirlerinden etkilenmiş olan Güney Afrikalı mimar Denise Scott Brown'u da aralarına aldılar.

Scott Brown daha sonra Robert Venturi ile popüler mimarlık ve şehircilik kavramlarına farklı bir etki getiren bir ortaklık kurmuştur. Venturi'nin 'Complexity and Contradiction in Architecture' adlı eserinde mimarlıkta Uluslararası Stilin minimalist ve elitist dogmalara dönüşmesi sorgulanmıştı. Bu eser, daha sonra post-

modernizm olarak adlandırılacak yaklaşıma temel oluşturacak kavramların değerlendirildiği bir eserdir. Venturi, Brown ve Izenour (1977) savaş sonrası Amerikan kentsel mekânını inceledikleri 'Learning from Las Vegas' adlı kitaplarında, ticaretin bir aks üzerinde gelişmesi anlamına gelen 'Strip Development (Çizgisel Gelişim)' kavramını tekrar değerlendirmişlerdir. Kentsel mekânları konu alan bilimsel bir disiplin olarak kentsel tasarım 1970'lerin sonlarında kendisine bir yer edinebilmiştir. 1960 ve 1970'lerde şehir planlama, ulaşım planlama ve mimarlık toplumun kritik gündemini oluşturmaktaydı. 1980 ve 1990'lara gelindiğinde ekonomik ve yönetimsel politikaların değişmesiyle gelişim endüstrisinde ve kamusal alanlarda değişim yaşanmıştır. Daha önceki yıllarda keskin çizgiler ve net tanımlamalarla ayrışan kentsel kavramlar da daha akışkan bir hale gelmiştir. Mimarlar bazı temel ve baskın rollerini terk etmişler ve yapım yönetimi gibi bazı yeni roller edinmişlerdir. Şehir planlama daha çok düzenleyici, tavsiye edici ve ılımlı bir rol takınmıştır (Lloyd-Jones, 1998).

Özetle bu bölümde, Sanayi devrimi sonrasında çok fazla önem kazanan modern kent problemlerini çözmeye yönelik, günümüz sosyo-politik uygulama mekanizmaları bağlamında geçerlilikleri olan ve günümüzde fiziksel kentsel tasarımda kullanılan bazı tekniklere değinilmiştir. Bu tenikleri sınıflandırmak gerekirse:

Açık Alan Tekniği:

S.B. Zisman'ın "kentsel tasarım, nereyi yapılaştırmak değil, nereyi yapılaştırmamaktır" sözü, bu yaklaşımı açıklayabilir. Bu teknikte, temel hedef, öncelikle çeşitli amaçlar için kullanılacak ve kentsel dolulukların tekliğine karşılık süreklilik içeren açık alanların sistematize edilmesidir. Her türlü kentsel dış mekan, meydan, sokak, cadde, parklar, yeşil kuşak alanları, yaya kaldırımları, ulaşım aks ve sistemleri, bu teknikte fiziksel kurguyu biçimlendiren temel öğelerdir. Tasarlanan bütüncül açık alan sistemi, çeşitli yapı ve yapı gruplarını besleyen, gelişmeye açık bir nitelik taşır.

Ulaşım Sistemi Tekniği:

Louis Kahn'ın 1950'li yıllarda Philadelphia kenti için hazırladıkları planlama çalışmaları ile ilk kez gündeme gelen bir tekniktir. Planın özelliği, sabit yapı ve yapı grupları ve statik kentsel dış mekanları değil, hareketi ve sirkülasyonu planlamasıdır. Bölge ölçeğinde ulaşım sağlayan "ekspres yollar" ve bu yolların kent sınırlarındaki

yükünü alan “kent otoparkları” ve bu otoparklardan kentin içini besleyen “hafif trafikli yollar” ve bu yolların ulaştığı yapı girişleriyle ilişkili “ikincil park yerleri” bu sistemin temel elemanlarıdır. Sirkülasyon ağının baskın öğe olarak alındığı benzer yaklaşımları, Le Corbusier’in “yedi yol” ilkesine bağlı olarak biçimlendirdiği kent planlarında, Alvar Aalto’nun sirkülasyon ağını ağaç dalları biçiminde oluşturduğu Otaniemi Teknik Üniversitesi planlamasında ve yine ağaç dalları biçiminde bir sirkülasyon ağı içeren Candilis, Josic, Woods’un Toulouse kenti gelişme planında görmekteyiz.

Kapital Ağı Tekniği:

Kentsel sirkülasyon, altyapı hizmetleri, canlı kentsel merkezler oluşturulması gibi kamu hizmetlerini, yıllık parasal olanaklar ve bütçe çerçevesinde birbirleriyle ilişkili olarak programlayıp aşamalı biçimde uygulamayı öngören bir anlayıştır. Kentsel çevrenin kalitesini kamunun parasal olanakları doğrultusunda yükseltmeyi amaçlayan bu teknik, özellikle A.B.D.’de Philadelphia’da kentsel sirkülasyonun iyileştirilmesi ve kent parçalarının yenileştirilmesi konularında kullanılmıştır.

Kamu Politikaları Tekniği:

Kentsel çevre bağlamında, kamu yararları doğrultusunda hedefler saptanması ve bu hedeflerin yönetim ve uygulama mekanizmaları yoluyla güncel hayata ve fiziksel sonuca ulaştırılması çalışmalarını içeren bir yaklaşım biçimidir. Çalışmalara, yörenin özellik ve ihtiyaçlarının irdelenmesini kapsayan ‘policy plan’ yön verir. Plan çoğunlukla, ulaşımın iyileştirilmesi, endüstri ve ulaşım ilişkisinin iyi kurulması, kent yoğunluğunun dengeli dağıtılması, rekreasyon alanlarının geliştirilmesi, kıyı şeridinin düzenlenmesi, sokak, cadde ve meydanların çevresel fiziksel kalitesinin yükseltilmesi gibi genel ve her kente özgü değişiklik gösterebilecek hedefler içerir.

Fiziksel Planlama Tekniği:

Kentsel dış mekanlar, kitleler (yapı grupları), sirkülasyon ve kentsel aktivitelerin temel öğeler olarak alınıp, bu bileşenlerin fiziksel, fonksiyonel özelliklerini, yoğunluk ve alan kullanımı gibi konuları belirleyen kontrol amaçlı ‘master plan’ ve ‘imar planı’ oluşturulmasıdır. 1940 yılında, mimar Berlage’nin Amsterdam kenti için hazırladığı plandan sonra Avrupa, Amerika ve ülkemizde yaygın olarak kullanılmaktadır.

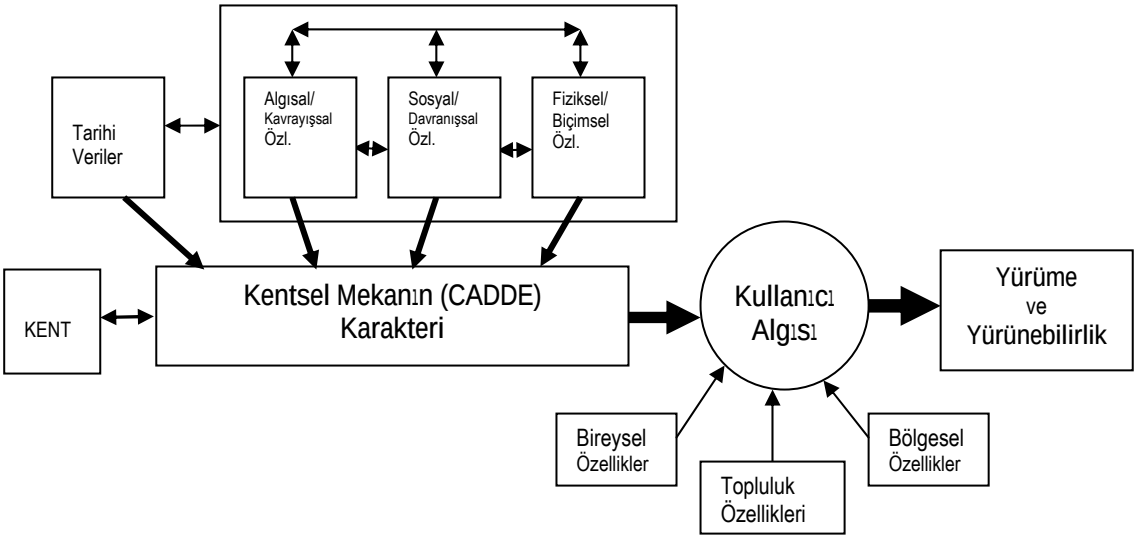
Kentsel mekanı tasarlamaya yönelik kurgulanan bu tekniklerin hepsi farklı dinamiklerle hareket etmektedir. Bu tekniklere, bir önceki bölümde anlatılan teorilerin uygulamaya dönüştürülmesi için kullanılan teknikler olarak bakılabilir. Önerildikleri dönemlerin problemlerine çözüm getirecek şekilde kurgulanmışlardır. Ancak günümüzde, bu tekniklerin hepsini kapsayıp, odağına da insanı koyan yaklaşımlara gerek olduğu saptanmıştır. Bu sebeple bütüncül yaklaşımlar getirilmesi gerekliliği doğmuştur. Çevre-Davranış bilimlerine dayandırılan kenti ve kentsel mekanı bütüncül bir şekilde ele alan yaklaşımlara ihtiyaç vardır. Bu tekniklerin de özünde Bölüm 2.4.'te önerilen kentsel mekanın üç özelliğine hizmet etmeye çalıştığı açıktır. Fiziksel mekân ihtiyaçları, kamusal yaşamın ihtiyaçları, ketin sirkülasyonuna ve ulaşım sistemine yönelik ihtiyaçların hepsini bütüncül bir şekilde ele almak gerekmektedir. Bu sebeple kentsel mekânın Algısal/ Kavrayışsal, Sosyal/Davranışsal ve Fiziksel / Biçimsel Özelliklerinin alt bileşenlerinin kurgulanması gerekmektedir. Ancak bu şekilde model geniş kapsamlı hale gelebilecektir. Bir sonraki bölümde, kentsel mekânın özelliklerinin alt bileşenleri ortaya konulacaktır. Böylelikle, kentsel bir mekân olarak caddeleri irdelemeye yönelik bir model kurgulanabilecektir.

2.5. Kentsel Mekânın Özellikleri

Kentsel mekânın, içinde bulunduğu ve karşılıklı etkileşim halinde olduğu *kent bütünüyle ilişkisi,* Bölüm 2.3.'te kent ve kentin bileşenlerine yönelik tanımlamaları açıklanan, Lynch (1984) ve Spreiregen (1965)'e dayandırılarak ortaya konulmuştur. Bu araştırmacılar, görsel haritalar, tespitler ve analizlere dayanarak, kentin açık alanları ve dolaşım sistemine[26] ilişkin verilerin, kent ve kentsel mekan yaşantısına dayalı kavramlarla ilişkili olduğunu belirtmişledir. Bölüm 2.4.'te ise kentsel mekanın tanımlamalarına yönelik çalışmalar yapmış Ashihara (1970), Cullen(1976), Madanipour (1999) Alexander vd., (1977), Carr, vd.(1992), Appleton (1988,1991), Newman, (1972, 1996), Bentley, vd.,(1985), Whyte (2001,1988,1980) ve diğer araştırmacılara dayanılarak kentsel mekanın karakterini inceleyebilmek için üç mekansal özelliğin irdelenmesi gerektiği ortaya konmuştur: *algısal/ kavrayışsal özellikler, sosyal/ davranışsal özellikler ve fiziksel / biçimsel özellikler.*

[26] Sokak, cadde ve yollar gibi dolaşım sisteminin parçalarının birbirleriyle olan ilişkileri, doku, genişlik, uzunluk, hiyerarşik yapılanma gibi değerlendirmelerle ele alınmıştır.

Bu bölümde Bölüm 2.4.'te ortaya konan kentsel mekanın tüm özellikleri tanıtılacak ve alt bileşenleri belirlenecektir. Bu noktada, araştırmanın genel kavramsal çerçevesinin çizilmesinde, çalışmanın ilerlemesinde kopukluklar yaşanmaması adına ara bir kavramsal çerçeve çizilmiştir (Şekil 2.10.).



Şekil 2.10 : Kavramsal Çerçeve

Kuramsal modele ulaşabilmek için, bu çerçeve ile her bölümün birbirine eklenerek ilerlemesinin takip edilmesi hedeflenmiştir. Bölümler ilerledikçe bu çerçeve genişleyecek ve sonunda modele ulaşılacaktır.

Mekânsal özellikler bağlamında kentsel mekânın karakterini etkileyen kent bütünü ve algısal/ kavrayışsal, sosyal/ davranışsal ve fiziksel / biçimsel özelliklerin yanında tarihsel sürekliliğin ve geçmiş yaşamdan günümüze taşınan izlerin de kentsel mekânın şekillenmesinde önemli bir yeri vardır. *Tarihi veriler* fiziksel tarihi varlıklarının yanında, insanın geçmiş bilgi ve deneyimlerinde de önemli yer tutmakta ve algısal, sosyal, fiziksel özellikleri de etkilemektedirler. Tarihi verilerin kentsel mekanla kurduğu bağı ortaya koyabilmek için, Campbell, vd (1976), Marans ve Rodgers (1975) ve Marans (2003)'ın kavramsal ve ampirik yaklaşımları temel alınmıştır. Campbell, vd (1976), Marans ve Rodgers (1975) ve Marans (2003)'ın yalnızca kentin mekânsal karakterini değil, mahalle, ilçe veya cadde gibi kentin alt parçalarını da incelemeye yönelik yaklaşımları geçmiş deneyimlerin yerini belirlemek anlamında önemlidir. Mekânın karakterini kalite bağlamında değerlendiren bu çalışmalardan ilki, yaşam kalitesi deneyiminin kavramlaştırılmasında bireylerin algılama, değerlendirme ve memnuniyetlerinin ölçülmesi yaklaşımını kullanan Campbell vd.(1976)'dir. Bu çalışmada, çok boyutlu

ve bütüncül deneyim konularına ağırlık veren araştırmacılar, bireylerin yaşamlarının değerlendirilmesinin değişik boyutlarını ölçme, karşılaştırma ve açıklamaya ilişkin önemli bir ölçüt belirlemişlerdir: Memnuniyet. Çalışmalarında, yaşama kalitesini anlamada, memnuniyetin yanı sıra, yaşanılan ortamın özelliklerinin ve bireysel özelliklerin de önem kazandığını belirtmişlerdir. Memnuniyeti, bireylerin yaşam boyutunun özelliklerini algılaması ve değerlendirmesi olarak ele almaktadırlar. Yaşam boyutunu algılama ve değerlendirme dolayısıyla memnuniyet ise, fiziksel çevre sorunları, fakirlik ve suçluluk oranı gibi, yaşamın objektif özelliklerinden etkilenmektedir. Geçmişte bu tür çalışmalar, yaşamın belirli objektif boyutlarını değerlendirmeye yönelmiş olsa da yerleşme ölçeğinde objektif-subjektif ilişkisini inceleyen çalışmalar oldukça sınırlı kalmıştır. Campbell ve arkadaşlarının başlattıkları çalışmayı, Marans ve Rodgers (1975) ve Marans (2003) kavramsal ve ampirik açıdan geliştirmişlerdir.

Marans ve diğerlerine göre, bireylerin görüşleri, yaşanılan ortamın özelliklerinin algılanma ve değerlendirilmesinin yanında, bireyin özellikleri ve geçmiş deneyimlerinden de etkilenmektedir. Bireyler şimdiki deneyimlerini geçmiş deneyimleriyle karşılaştırarak değerlendirmektedirler. Ayrıca bireylerin yerleşme biriminin özelliklerini değerlendirme ve algılaması, yerleşme özellikleri ile doğrudan ilişkilidir. Bu çalışmada da kentsel mekânın bilgi ve deneyim bağlamında tarihi verilerden etkilendiği ortaya konarak bu doğrultuda ilerlenecektir.

Bunun yanında, bu modelin temel varsayımı, mahalle gibi herhangi bir birimde yaşam kalitesinin tek bir ölçüt ile ölçülemeyeceği, yerleşmenin birçok özelliğinin ölçülmesi gerekliliğidir. Bu ölçütler bir arada ele alındığında, yerleşme biriminin genel yaşam kalitesini yansıtmaktadır. Modelin ikinci önemli varsayımı ise, sadece objektif koşulların yerleşmelerin gerçek kalitesini ifade etmediği ve 'kalite'nin bir birimde yaşayanların yaşamlarını yansıtan subjektif bir olgu olduğudur. Araştırmacılar, yaşam kalitesinin mekânsal karakter bağlamında hem subjektif hem de objektif değerlendirmelerle ele alınması gerektiğini belirtmektedir. Bir mekanın değerlendirilmesinde tek bir ölçütün kriter olarak alınamayacağından hareketle bu çalışmada, ölçütlerin arttırılıp bütüncül bir biçimde ele alınması gerekliliği yönündeki saptamalar doğrultusunda kavramsal çerçeve çizilmiş, kentsel mekanın özellikleri ve alt bileşenleri ortaya konmuştur.

2.5.1. Algısal / Kavrayışsal Özellikler

Çevremizin farkına varmamız, çevremizi algılamamız ve özellikle bir 'yeri' deneyimlememiz kentsel tasarımın en temel konularından biridir. 1960'lı yıllardan günümüze çevresel algı farklı disiplinler tarafından incelenmiştir. Çevresel imaj çalışmaları, sembolizm ve yapma çevrenin anlamı üzerine yapılan çalışmalarla derinlik kazanmıştır. Çevresel algıya olan ilgi, 'yerin ruhu' ve 'yaşanmışlık' üzerine yapılan kentsel mekan çalışmaları ile daha da artmıştır. Bu bölümde öncelikle insanların çevrelerini nasıl algıladıkları ve bir yeri, nasıl deneyimledikleri üzerinde durulacak, bir yerin kullanıcısında uyandırdığı anlam ve o yerin kimliği kentsel mekan bağlamı üzerinde kurgulanacaktır. Böylelikle bir yer olarak kentsel mekânın algısal/kavrayışsal özelliklerini belirleyen faktörler ortaya konulmuş olacaktır.

Algı, çeşitli bilim dallarındaki bilim adamları tarafından şu şekilde tanımlanmaktadır: Algı çevreden elde edilen bilgileri ve belirli amaçları içeren bir süreçtir (Lang, 1994)[27]. Çok yönlü bir süreç olan algı, güdülerimizin ve isteklerimizin, ihtiyaçlarımızın rehberidir denilebilir. Ortamı keşfetmek için çeşitli algılama sistemlerimizi kullanırız, daha ince detaylara dikkat etmeyi öğrenir, olguyu daha geniş ve/veya daha kesin şekilde kategorize ederiz (Gibson 1966, 1979). Algılama, organize edilmemiş uyarıcıları algılanan ve kullanılabilir deneyimlere dönüştürür. Algılama terimi duyusal organlar vasıtası ile çevreden alınan bilginin nesne, olay, ses, tat vb. deneyimlere tercüme edilmesi olarak tarif edilir. Duyum veya mekânın insanda his yaratması insanın fizyolojik kısıtlamaları, yaşadığımız an, geçmiş ve geleceğimiz tarafından kısıtlanmış belirli bir mekân ve mekân noktasında çevresindeki dünyayı anlayabilme sürecidir (Gluck, 1991). Moles'a (1966) göre ise, algılama, duyularla bir şeyin farkına varma ve akıl yolu ile bilgi edinme süreçlerini içerir ve "seçmek" demektir. Buna göre algılamanın aktif bir süreç olduğu, güdümlü tepkilerin yardımıyla açıklanamayacağı, kişilere göre değişen bir olgu olduğu, dolayısı ile deneyimlere dayanacağı ve algılamada amaçların/gereksinimlerin önemli olduğu ortaya çıkmaktadır. Algılamanın biyolojik boyutunda bütün insanların mekân algılamasının aynı olduğu söylenebilir. Fakat kesin olan bir şey vardır ki her toplum mekânını hem teknolojik hem de sanatsal olarak değişik şekillerde kullanır. (Bolter,

[27] Detaylı bilgi için bkz. Lang, J., (1994), *Urban design : the American experience*, New York : Van Nostrand Reinhold.

1986) Yapılmış olan algı tanımlamalara paralel olarak, mekânın algılanması açısından iki farklı görüşü savunanlar kısaca şöyle tarif edilebilir:

• Mekânın algılanması kültürel olarak etkilenen bir fenomendir.
• Mekân evrensel bir insan fenomeni olarak aynı şekilde algılanır.

Hareket, çevrenin algılanmasında dikkate değer bir rol oynamaktadır. Nakayama'ya (1985) göre hareket algısının önemli olmasının yedi muhtemel nedeni vardır. Bunlar: üçüncü boyutu algılayabilmemizi sağlamak, çarpışmaya ne kadar zaman kaldığını hesaplayabilmek, nesneyi yerden ayırt edebilmek, kendi hareketlerimizle ilgili bilgileri saptayabilmek, göz hareketlerini uyarabilmek, biçim düzenlerini kavrayabilmek, hareket eden objeleri algılayabilmek. Warren (1995) daha da ileri gider ve hareket ve aksiyonun bir bütün olarak algıdaki önemini vurgular. Geleneksel olarak, algı ve hareket problemleri mantıksal olarak bağımsız bir şekilde ele alınmıştır. Algının amacının boyut, mesafe, şekil, renk ve hareket gibi nesnel miktarların telafi edilmesi olduğu varsayılmıştır; böylece takip edecek davranışa temel oluşturabilecek durumun genel amaçlı bir tasviri sağlanmış olur. Görmenin, hareketle aynı bağlamda düşünülmesi algının bu görüşü açısından önemli anlamlar ifade eder. Hareketten bağımsız bir şekilde sabit "snapshot" olarak düşünüldüğünde belirgin olan algının bazı istisnalarının çok önemli olmayacağını bize göstermiştir. Böylece, herhangi bir andaki yargılar niteliksel ya da olaylara uygun olmayan bir şekilde olabilir, fakat hareket esnasında uyarlayıcı (adaptif) hareket insan-çevre iletişiminden doğar. Nakayama'nın (1985) belirttiği gibi, renk görüşü ve "stereopsis" araştırmacılar tarafından en çok ilgiyi görürken, şu açıktır ki rengin işlemden geçirilmesi bütün türlerde mevcut değildir ve çift gözle görüntü sadece gözleri yanda olan hayvanlarla sınırlıdır. Böylece, birçok hayvan ya renk görüntüsünden ya önemli binokular görüntüden, ya da her ikisinden de mahrumdur.

2.5.1.1. Algı Türleri

Algı, (bazen karıştırılarak "bilme"(cognition) olarak da değinilir) kentsel çevreyi sadece görmek ya da hissetmekten daha çok şeyle ilgilenir; uyarıcının (Stimulus) daha karmaşık süreci ve algılanışına atıfta bulunur. Bell vd. (1990) Ittelson'un (1978), görüşüne katılarak algının eşzamanlı çalışan dört boyutunu belirlemiştir. Bu boyutlar:

• Bilişsel: bilgiyi düşünmeyi, düzenlemeyi ve saklamayı içerir. Özünde, çevreyi hissetmemizi sağlar.

• Duygulanım: çevreyi algılamamızı etkileyen hislerimizi içerir- aynı şekilde çevrenin algılanışı hislerimizi etkiler.

• Yorumlayıcı: bulunduğumuz çevreden türeyen anlam ve çağrışımlarını kapsar. Bilgiyi yorumlarken, yeni tecrübe edilmiş uyarıcı (stimuli) ile birlikte karşılaştırmanın dört noktası için hafızamıza güveniriz.

• Değerlendirici: değerler, tercihleri ve 'iyi' ile 'kötü' kararını kapsar.

Ertürk (1984), algı teorilerinin iki ana grupta toplanabileceğini belirtmiştir. Bunlar:

1. Duyuya Dayanan Teoriler
   • Deneyimsellik
   • Rasyonalizm
   • Gestalt Teorisi
2. Bilgiye Dayanan Algılama Teorisi

Bu sınıflamalara ve teorilere dayanarak; bu çalışmada "algı" iki grupta incelenmektedir: Duyusal Algı ve Bilişsel Algı.

Duyusal Algı

Algı, çevremizdeki bilginin toplanması, sentezlenmesi, düzenlenmesi ve anlamlandırılmasından oluşur. Çevremizi algılamakta ve hissetmekte kullandığımız çok önemli dört duyu vardır:

1. Görme: Diğer bütün duyu organlarının bir araya gelmesinden daha fazla bilgi sağlamamıza yarayan baskın duyu organıdır. Mekân içinde yönlenmemizi görsel olarak sağlarız. Porteous'un (1996) belirttiği gibi, görme aktiftir ve araştırır: 'Biz bakarız, kokular ve sesler ise bize gelir'. Görsel algı, uzaklık, renk, biçim, doku gibi çok farklı değişkenlere bağlı karmaşık bir olgudur.
2. Duyma: Görsel mekân, önümüzdeki objeleri mekândaki konumlarıyla belirlerken, akustik mekân kesin sınırları olmadan da bizi sarar. Duyma, bilgi bakımından fakir, ancak duygusal bakımdan zengindir. Bağırma, müzik, gök gürültüsü, su sesi veya yaprakların hışırtısı bizi etkiler.
3. Koku: Duyma gibi koku da çok gelişmiş bir duyumuz değildir, ancak bilgi bakımından duymadan da daha fakir olmasına rağmen koku, şüphesiz ki duygusal anlamda çok güçlüdür.

4. Dokunma: Kentsel bağlamda Porteous'un(1996) belirttiği gibi, dokuyla ilgili deneyimlerimizin büyük bir kısmını, ellerimizden ziyade ayaklarımızla veya oturduğumuzda kaba etlerimizle algılarız.

İnsan, bu duyu çeşitlerinin hepsini bir bütün olarak algılar, tekil boyutlar yalnızca özel durumlarda veya vurgulandığında fark edilir. İnsanın duyusal algı olanaklarına ilişkin kentsel mekanı tanımlamaya ilişkin önemli çalışma Gehl'in çalışmalarıdır. Jan Gehl, fiziksel çevre özellikleri, hareket şartları ve insanların birbirleriyle olan konumlarına göre, insan-insan, görsel-duyusal ilişki kurma şartlarını ve olanaklarını aşağıdaki grafikle açıklamaktadır (Gehl, 2008)(Şekil 2.11.). Bu noktada, insanın çevrenin fiziksel bileşeni olan fiziksel mekân kurgusu ve çevrenin davranışsal bileşeni olan başka insanlarla ilişkileri çerçevesinde, insanın fiziksel ve duyusal algı olanaklarının irdelenmesi yararlı olacaktır. Bunlar, duyulardan en önemli ikisi olan 'görme' ve 'duyma' ile insana mekân içinde yer değiştirme imkânı sağlayan 'yürüme'dir.

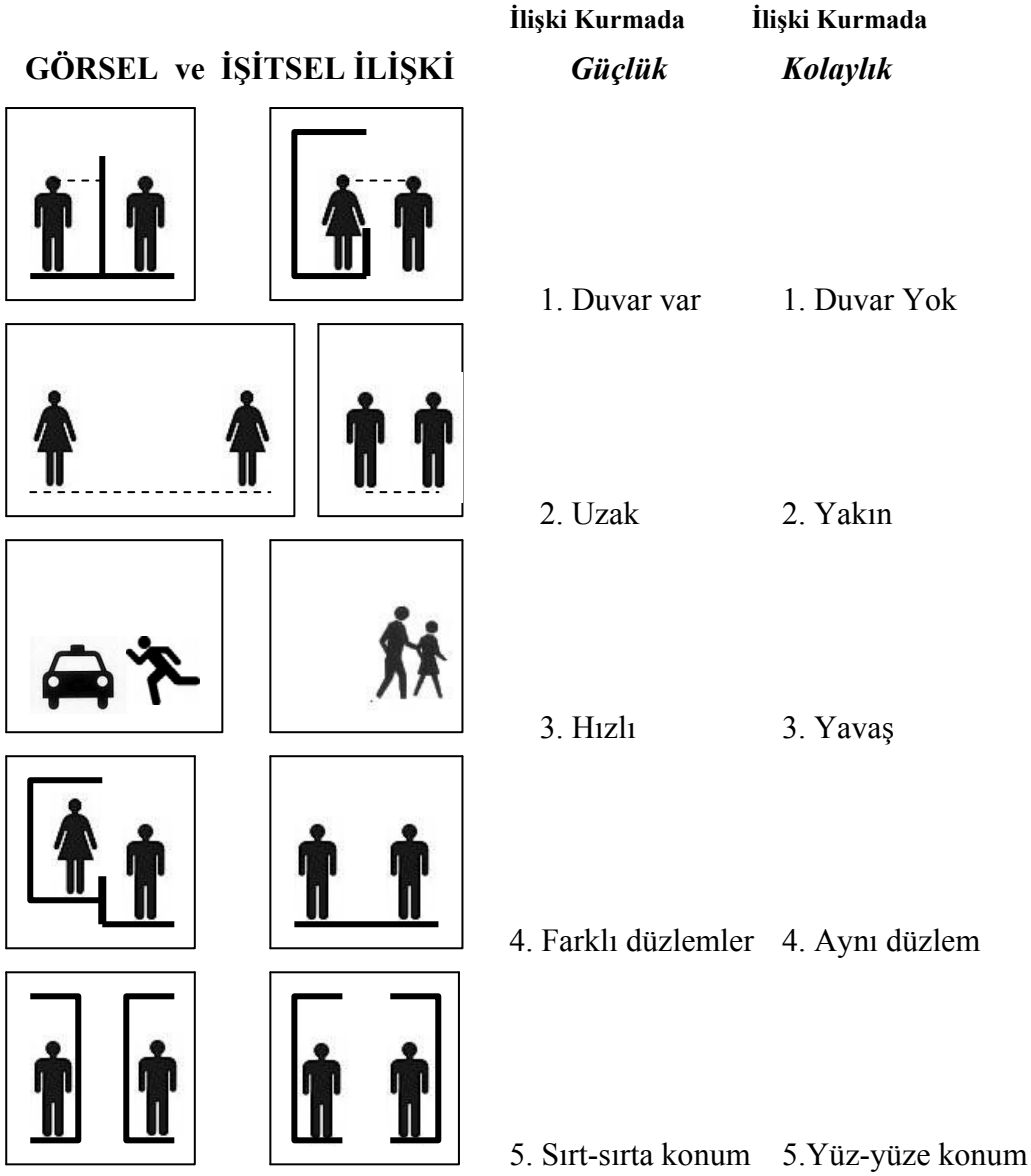
Görme, duyma ve yürüme insanın bir mekânı algılaması için gerekli en temel fonksiyonlardır. Bu üç temel bileşen çevrenin fiziksel ve algısal haritasının insanda oluşması için gereklidir.

Görme, Gözün yataydaki görüş açısı (130°) düşeydeki görüş açısına (75°) oranla fazladır. İnsanın yatayda hareketinin kolaylığı da göz önüne alınırsa, 'görme' diğer duyulara oranla en geniş kullanım alanına sahip algı olanağıdır. Görme, uzaklığa bağlı olarak aşağıdaki biçimde gerçekleşir. Çevre ve ışık şartlarına da bağlı olarak, 50-100 metre mesafeleri içinde, göz bu sınırlar içindeki objelerin niteliğini ayırt edebilir (insan, bitki vb). 0-100 metre arası mesafeler ise, insanın sosyal yaşantısını organize ettiği mesafeler olarak karşımıza çıkmaktadır.

- >100 metre: Bu sınır içinde göz, insan veya insan gruplarının ne yaptıklarının ayırtına varamaz.
- 70-100 metre: Bu mesafelerde, çevre şartlarına da bağlı olarak göz, insanın cinsiyetini, yaşını ve hangi eylem içinde bulunduğunu algılayabilir.
- 30 metre: Bu mesafeden göz, insanın detay özelliklerini algılayabilir (vücut özellikleri, saç biçimi, yaşı vb).
- 20-25 metre: Bu mesafeden göz, insanın duygularına ve ruh haline ilişkin çıkarımlar yapılabilir. Bu mesafe, tiyatrolardaki maksimum oturma mesafesi

olup, abartılı makyaj ve hareketler yardımıyla izleyicinin oyuncuları algılamasının sağlandığı uzaklıktır.

- 1-3 metre: Normal bir konuşmanın da gerçekleştiği bu mesafe, tüm ayrıntıların görüldüğü bir uzaklıktır.



Şekil 2.11 : İnsan-insan görsel ve duyusal ilişki kurma olanakları.

Duyma ise çevre ile ilişki kurmada fonksiyonel olanaklar içeren ikinci duyudur.

- 0-7 metre: Bu mesafe içerisinde karşılıklı konuşma çok rahat bir şekilde gerçekleştirilebilir.

- 7-35 metre: Bir konuşmacıyı dinlemek ve soru sorup cevap almak yoluyla ilişki kurmak mümkündür, ancak bu mesafeden normal bir konuşma gerçekleştirilemez.

- >35 metre: Bağırma söz konusu olmadığı sürece duyma gerçekleşemez (Gehl ve Gemzoe, 1996).

Yürüme[28]*,* insanın, çevresi ile bütünleşme, çevreyi tanıma, başkaları ile ilişki kurma, amaçlarını gerçekleştirme bağlamlarında, algının sürekliliği çerçevesinde en büyük olanağı, mekân içinde yer değiştirebilmesi ve hareket edebilmesidir. Yaya hareketi, görme ve duymaya bağlı ilişki kurmada en uygun hareket biçimidir. Genellikle, uygun yürüme mesafesi 400-500 metre arasındadır. Yürünen yolun geometrisi, yüzey şartları ve çevre koşulları yürümeyi rahat, keyifli veya yorucu, sıkıcı hale getirebilir.

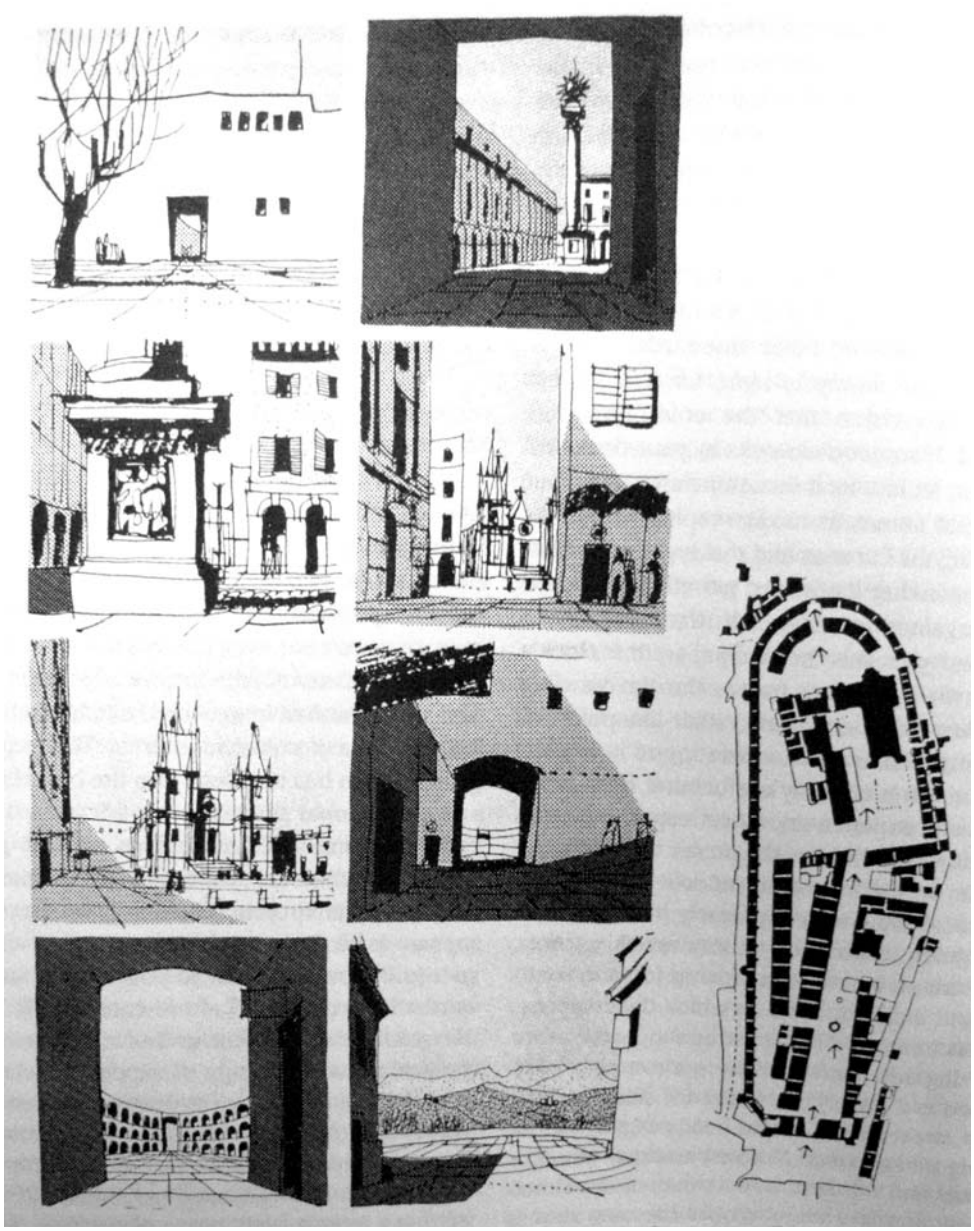
İnsanlar genellikle gidecekleri yeri görebildikleri durumlarda dolaysız ve kestirme rotaları tercih ederler. Duyusal algı olanaklarının sınırlarına odaklanarak kentsel mekanı tanımlamaya çalışan çalışmalar vardır. Bu çalışmalar genellikle görsel algı olanakları ile ilgilidir. Pitoresk çalışmalar genelde görsel algıya dayalı nesne odaklıdır ve kurulmuş bir sahne veya insan hareketlerinin destekleyicisi gibi gözüken çevrenin görsel manzarasının altını çizer. Pitoresk tarzdaki kentsel tasarım üzerine en çok hatırlanan çalışmalardan biri Gordon Cullen'ın (1976), "The Concise Townscape"dir. Cullen, modernizmin, teknik ve kısır duruşu ile zarar görmüş olduğunu belirterek, tasarımcı ve mimarların dikkatini çekmiştir. Hem mimari hem tasarım becerilerine sahip farklı bilim dalları arasında kentsel tasarımın kapsamını biçimlendirmede yardımcı olmuştur (Şekil 2.12.).

Bosselmann da (1998)[29] Gordon Cullen'ın görüşleri doğrultusunda değişik kentsel mekânlarda yakın bir zamanda dört yürüyüş yaparak, Cullen'e eleştiri getirmiştir. Bosselmann, Cullen'in değişik mekânlarda yaptığı yürüyüşlerin mesafe bakımından aynı uzunlukta olduğunu ama yaşanılan durumun algısının zamansal olarak da, yürüyüşten elde edilen tecrübe olarak da, anlam olarak da değiştiğini belirlemiştir. Bosselmann ayrıca yürüyüşünü değişik karakterdeki, büyüklükteki ve birbirinden farklı kentsel dokuda olan kent parçalarında yapmıştır.

[28] Bkz. 'Yürürme Kavramı' Bölüm 4'te detaylı bir şekilde ele alınmıştır.

[29] Bosselmann, P. (1998), *Representations of Places: Reality and Realism in City Design*, University of California Press, Berkeley. Bosselmann Venedik'te yaptığı dört dakikalık yürüyüş ile aynı sürede Kyoto, Barcelona, NewYork, SanFrancisco, Paris vb. ondört şehirde yaptığı yürüyüşleri karşılaştırmıştır. Bu yürüyüşleri ve karşılaştırmaları plan ve eskiz çizimleriyle görsel olarak da desteklemiştir. Bu konuyla ilgili bkz.
Carmona, M.&Tiesdell, T., (2007), *Urban Design Reader*, Architectural Press, Elsevier, Oxford.

Pitoresk çalışma, Camillo Sitte (1889)[30] ve Raymond Unwin'i de (1909) kapsar. Ayrıca, bu konuda en çok bilinen Edmund Bacon'ın (1974) çalışmasıdır. Mimarlık kitle ve mekândan oluşmaktadır, Bacon, (1974) mimarlığı "daha önceki ve beklenen mekân deneyimi ile ilişkili olarak katılımcıda belirgin bir mekân deneyimi üretmek için mekânın boğumlanması" olarak tanımlamıştır. Tasarımcılar, kendilerini tasarlanan nesnenin kullanıcıları gibi görebilmek ve hissedebilmek için katılımcılar gibi bir duruş edinmelidirler.

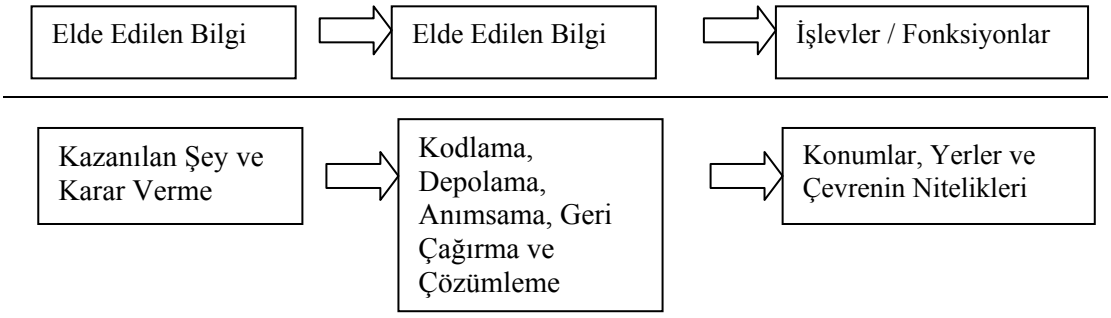


Şekil 2.12 : Gordon Cullen'ın Seri Görüş adını verdiği çalışma, (Cullen, 1961).

[30] Bkz.; Collins, G. R. and C.C. Collins, 2006, *Camillo Sitte: the birth of modern city planning*, "City planning according to artistic principles"adlı kitabın 1889 Avusturya baskısı çevirisi, New York: Dover Boks on Architecture .

Bilişsel Algı

Çevresel biliş ve algılama, literatürde dönüşümlü olarak, çevresel algılama, çevresel biliş, çevresel imaj ve bilişsel harita olarak da kullanılmaktadır. Çevresel algılama ve bilişin oluşumu (bilişsel harita) Downs ve Stea (1973) tarafından şu şekilde tanımlanmaktadır. "Bir süreçte, bir bireyin kendiliğinden elde ettiği bilgilerin psikolojik dönüşümlerinin bir dizisinden oluşturduğu, kodlamalar, depolamalar, anımsamalar ve göreli yerler hakkında çözümlediği, birleştirdiği, bir olgudur. Bu da o kişinin kendi günlük yaşamına ait mekânsal çevresini belirlemektedir." (Şekil 2.13.)



Şekil 2.13 : Down ve Stea'nın önerdiği çevresel biliş ve algılamanın esasları[31].

2.5.1.2. Yer ve Yer Duygusu

Çevresel imaj çalışmaları, sembolizm ve yapma çevrenin anlamı üzerine yapılan çalışmalarla derinlik kazanmıştır. Çevresel algıya olan ilgi, 'yerin ruhu' ve 'yaşanmışlık' üzerine yapılan kentsel mekan çalışmaları ile daha da artmıştır. Çevresel Biliş terimi (bilişsel harita); algıları, bilişleri ve çevre hakkındaki inanışlarımızı da kapsamaktadır. Aslında insanlar gerçek dünyayı doğrudan algılamazlar. Gerçek dünya ile algılanan dünya arasında duran en azından iki grup filtre vardır. İlk filtre bizi çevreleyen kültürden gelen kültür imgesidir. İkinci filtre ise kişinin kendi içinden gelen kişisel imgedir. Bundan dolayı aynı A gerçek dünyası farklı kültürlerden gelen ve farklı kişiliklere sahip iki farklı kişi tarafından A' ve A" olarak algılanabilir (Rapoport, 1977). David Canter (1977), bir mekânın Aktiviteler-Kavrayış-Fiziksel Nitelikler arasındaki karşılıklı etkileşimin bir sonucu olduğunu söylemiştir. Farklı bireylerin mekân anlayışlarındaki farklılık onların çevreleri ile

[31] Detaylı bilgi için bkz.
Downs, R.M., & Stea, D., (Ed), 1973, *Image and environment: Cognitive mapping and spatial behavior*. Chicago: Aldine.
Altman, I. & Zube, E. H.,(ed), 1989, *Public Places and Spaces*, Human Behaviour and Environment, Volume 10, Plenum Press, New York.
Altman. I., & Chemers. M, 1980, *Culture and environment*, Cambridge: University press edition.

olan farklı etkileşimlerinden kaynaklanmaktadır. Çevreleri ile olan farklı etkileşimler mekân kavramında da farklılık yaratmakla birlikte aynı zamanda bu farklılığın da sebebidir. Bilişsel sistemimiz aynen bir haritanın içerdiği gibi bilgiler içerir. Fakat bireyler arasında idrak açısından farklılıklar olabilir. Örneğin, bir çiftçinin 1 millik mesafesi şehirde yaşayan bir kişiye 3 mil gibi gelebilir, Avrupalılar Amerikalıların akşam yemeğine çıkma isteklerinin fazlalığı karşısında hayrete düşebilirler ve Amerika'daki bir mahallenin büyüklüğü Avrupa şehirlerindekilerle karşılaştırıldığında çok daha büyük görünür (Canter, 1977).



Şekil 2.14 : Mekanların doğası ile ilgili görsel benzetme, (Canter , 1977).

Mesafe hesabındaki bu farklılık gözlemcinin farklı bir altyapıya ve geçmişe sahip olması, insanların kilometre hesabında göreli yargı ya da mutlak hesap kullanıp kullanmamaları ve bağlantının bir engel (bir dağ gibi) veya düzgün ve dosdoğru bir yol aracılığı ile olup olmaması ile ilgilidir (Şekil 2.14.).

Pocock ve Hudson (1978) kentsel mekânın veya bir çevrenin zihinsel görüntüsünün şöyle olduğunu belirtmiştir:

- Bölgesel: tüm şehri kaplamayan
- Sadeleştirilmiş: bilginin büyük kısmını çıkaran,
- İdyosenkratik: her bireyin kentsel görüntüsünün eşsiz olması
- Biçimi bozulmuş: gerçekten, uzaklıktan ve yönden çok öznelliğe dayanan

Algısal yargıların[32] içerdiği etkilerin varlığı önemli bir sonuca yol açar. Bu da, duyuların (duyu organları üzerinde etkisi olan) psikologlar tarafından algılar, kavramalar ve onlarla özdeşleşen insan deneyiminin diğer konulardan bağımsız olarak çalışılmasının gerçekten mümkün olmadığıdır. Canter, (1974) bu durumu şöyle açıklamaktadır: "keskin göz", "hassas kulak" gibi terimlerle duyularımızla çevreyi algılamayı basite indirgeyerek bahsetmek, psikolojik anlamda pek bir şey

[32] Detaylı bilgi için bkz., Aydınlı, S., (1986) Mekansal Değerlendirmede Algısal Yargılara Dayalı Bir Model, Doktora Tezi , İTÜ, İstanbul

ifade etmez. Hâlbuki bazı psikologlar, bazen bunu göz ardı edip dil alışkanlıklarına yakalanırlar. Bu tasvirler/açıklamalar doğru gösterilmemelidir çünkü hiçbir duyu organı bir grup insan tarafından etkilenemez. Yukarıda bahsedilen karışıklık genel algısal prensiplerin bulunamayacağı anlamına gelmez fakat algının göreceli yargılara ya da kesin düzeylerden çok içerik etkileri ile ilgili prensipleri vardır. Bu, konulan prensiplerden herhangi birisinin doğal ya da kaçınılmaz kanunlar rolü verilemeyeceği anlamına gelir. Bu prensiplerin değişen değerlerin kılavuzları olarak düşünülmesi daha iyidir.

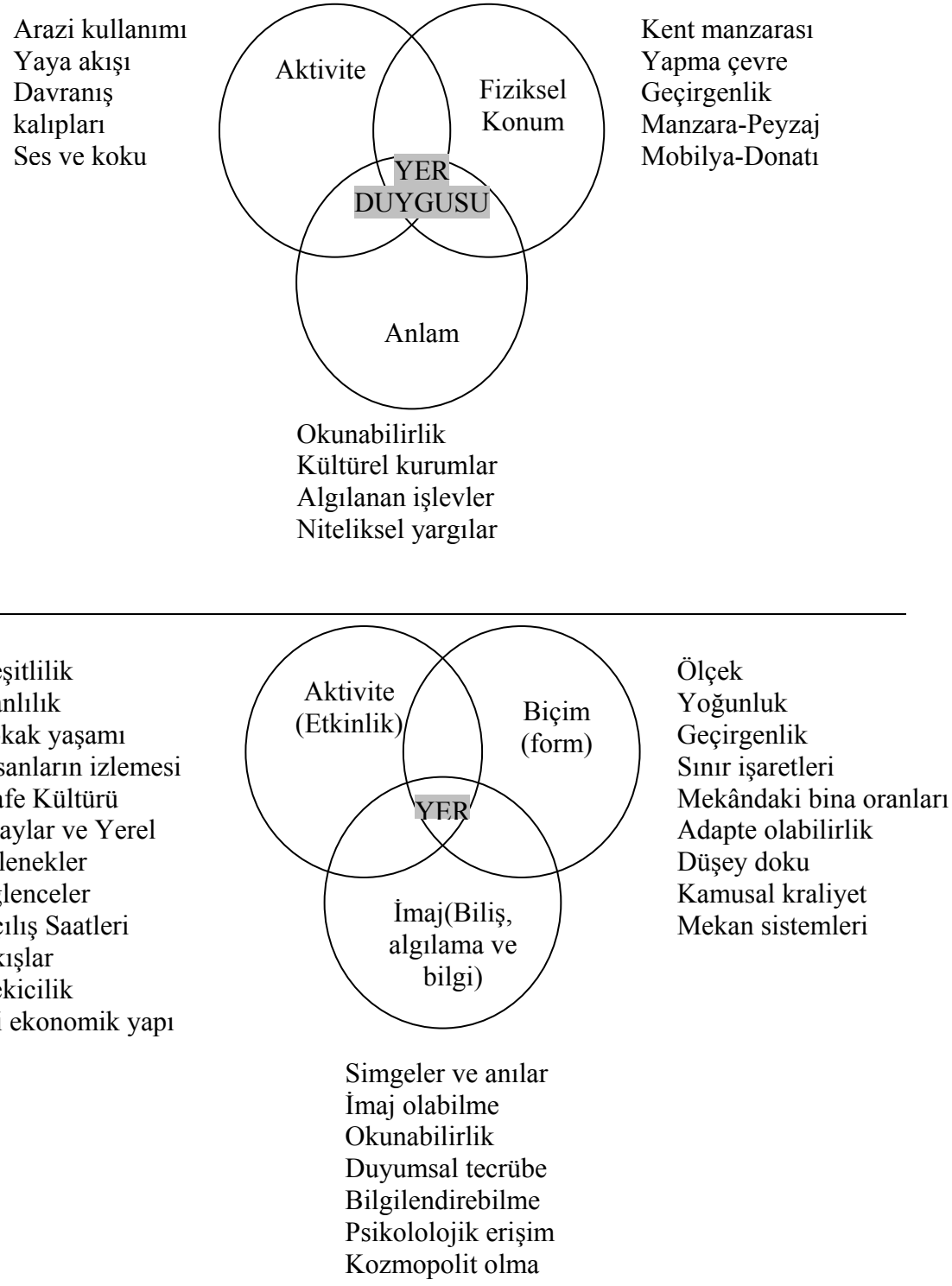
Yer çalışmaları köklerini, psikologların mülkilik çalışmalarından almıştır. Mekân teorileri insanların çevreleri ile olan ilişkilerinin önemine dayanmaktadır ve henüz birçok nedenden dolayı çevre-davranış kategorisi içine tam olarak oturmamaktadır. Moudon, (1992) yer çalışmalarının üç türde olabileceğini belirtmiştir: "ilk olarak, sadece pozitivist araştırma stratejilerini uygulamazlar. İkinci olarak, ilgi hem nesne hem özne için merkezi olmasına rağmen, nesneyi tasarımın önemli bir uğraşı olarak belirtmişlerdir. Üçüncü olarak, bu çalışmalar insan-çevre ilişkilerinin algısal tarafı kadar hissi yanını da araştırmaktadır. Son olarak ve belki de en temel fark, türetilmiş etiğe ve sınırsız etik yorumlarına olan eğilimleridir". Yer çalışmaları[33] geniş çapta araştırmayı içine alır. Moudon, Norberg- Schulz (1980, 1985), Thiel (1986), Lynch (1984a,c) ve Charles Moore (1988)[34] 'dan yer çalışmalarının temsilcileri olarak bahsetmiştir. Ashihara'da (1983) bu gruba dahildir ancak pitoresk ve imaj çalışmalarıyla olan sıkı bağları nedeniyle farklı yerde durmaktadır. Moudon "yer çalışmaları" ismini bu seçici çalışmaları kapsayabilmek ve fiziksel çevre ile onun duyusal ve hissi içerikleri üzerindeki önemini yansıtabilmek için seçmiştir. Ancak, pek çok çalışmada yer kavramının, çevre davranış çalışmaların ınerkezinde ele alındığını da vurgulamak gerekmektedir (örneğin, Canter 1977; Rapoport 1990a; Appleyard 1981). Montgomery'e göre (1998), başarılı bir kamu bölgesi veya bir yer için anahtar "mümkün olduğunca karmaşık" olması gereken "işlem esasıdır", "birçok faklı seviye ve katmanda ekonomik aktivitelerin işlem esası olmadan iyi bir kentsel mekân oluşturmak mümkün olmayacaktır". Tüm işlemler ekonomik olmadığı için

[33] Kentsel mekan ve kentsel tasarıma ilişkin tarihsel süreç içerisinde hem uygulamaya yön veren hem de kuramsal olarak öne çıkan yazıları derleyen Urban Design Reader adlı kitapta, yer çalışmaları ile ilgili metinlerin orijinal hallerine ulaşılabilir.
Larice M.,& Macdonald E., 2007, *Urban Design Reader,* Routledge, NY.

[34] Keim, K., (ed) 2004, *Moore, Charles Willard, You have to pay for the public life : selected essays of Charles W. Moore,* Cambridge, Mass. : MIT Press.

kentsel mekânlar ve kentler ayrıca sosyal ve kültürel işlemler adına bir mekan sağlamalıdır. Montgomery canlılığın bazı anahtar göstergelerini listelemektedir:

- Yerleşim bölgesi dahil başlıca mekanda geniş çeşitliliğin kullanılması;
- Yerel olarak sahiplenilmiş hisseler veya bağımsız işletmeler, özellikle dükkânlar;
- Açılış saatleri, akşam ve gece aktivitelerinin varlığı.



Şekil 2.15 : Kentsel tasarım düşüncesiyle bir yerin taşıması gereken özellikler.

Canter, (1977) Relph'in (1976) çalışmasını izleyerek mekânları; "aktivitelerin", "fiziksel katkıların" ve "kavramların" işlevi olarak görmüştür. Relph ve Canter'in fikrinin üstüne ekleyerek, Punter (1991) ve Montgomery (1998) kentsel tasarı düşüncesi içerisinde yerin parçalarını yerleştirmiştir. Bu diyagramlar (Şekil 2.15.). kentsel tasarım hareketlerinin nasıl katkıda bulunduğunu ve mekân duygusunu nasıl geliştirdiğini göstermektedir.

2.5.1.3. Çevresel Betimleme ve Anlam

Algıya dayalı çevresel betimleme alanındaki kilit çalışma Kevin Lynch'in The Image of the City (Kentin İmgesi, 1960) adlı eseridir. Bu çalışma, bilişsel ve zihinsel haritalama teknikleri ve Boston, Jersey City ve Los Angeles sakinleriyle söyleşileri içerir. Temel olarak okunabilirlik kavramı üzerine giderken, insanların kent içinde yönlerini nasıl bulduklarının araştırmasını yapmaktadır. Lynch, zihinsel olarak çevremizi düzenlerken uygun dokular ve imajlar yardımıyla kendimize nasıl kolaylık sağladığımızı irdelemektedir. Belirgin bir imaj, kişinin daha kolay ve hızlı hareket etmesini sağlar. Çalışması sırasında Lynch, şehrin küçük bir bölümünün temasının, büyük resimde kentin zihinsel haritasını etkilediğini ortaya koymuştur.

Kentleri bölgeler, odak noktaları, bağlantı elemanları gibi daha basit ve tanımlı gruplarla ifade edebilmek Lynch'in 'betimlenebilirlik' kavramını ortaya atmasına imkan vermiştir. Her ne kadar imajlar farklı gözlemciler tarafından farklı şekillerde algılanabilirse de, Lynch, kentin kollektif bir belleği olduğunu ortaya koymaya çalışmaktadır. Bu anlamda çalışılabilir bir çevrenin barındırması gereken üç özellik vardır: Kimlik, strüktür ve anlam. Her insanın içinde bulunduğu çevre, kentin parçaları ve bu parçaların birbiriyle olan fiziksel ilişkilerine ait zihinsel imgeyi oluşturur. Üst üste binen bu imgeler, birbirini destekler nitelikte etki kazanır.

1. Kimlik: Bir nesneyi diğerlerinden ayrı kılan özellikler.
2. Strüktür: Bir nesnenin gözlemci ve diğer nesnelerle mekansal ilişkisi.
3. Anlam: Nesnenin gözlemciye göre anlamı.

Anlam, kullanıcıların kişisel altyapılarına göre değişen boyutlar kazanabilmesine rağmen betimlenebilirlik, fiziksel özellikleri kimlik ve yapıyla ilişkilendirdiği için böyle bir genellemeye gidilebilir. Çalışmasının sonucunda Lynch beş ana fiziksel eleman ortaya koymuştur:

Bağlantı elemanları (yollar): Sokaklar, yollar, kanallar gibi gözlemcinin hareket ettiği izlerdir. Lynch bağlantı elemanlarının kişilerin görsel haritalarında ve belleklerindeki en baskın eleman olduğunu belirtir. Bağlantı elemanlarının kimliğini kaybettiği veya birbiriyle karıştırıldığı durumlarda bütün görüntü bulanır. Bağlantı yolları, pek çok sebeple kentin algısal imgesinde önemli yer tutarlar. Genel kullanım, özelleşmiş kullanımlar, karakteristik mekan özellikleri, farklı cephe özellikleri görsel ün veya önemleri, ya da kentin yapısı ve topoğrafyasındaki özel yerleri sebebiyle önemli olabilirler.

Sınırlar: Sınırlar, ya kullanılmayan yollar ya da bölgeler arasında sürekliliğin kesildiği alanlar olarak tanımlanabilir (kıyılar, tren yolları, gelişim alanları veya duvarlar gibi). Sınırlar, yarı geçirgen bariyerler gibidir. En baskın sınırlar, görsel anlamda geçirgen, biçim olarak sürekli, hareket anlamında ise geçirgen olmayan sınırlardır. Pek çok kentin çok keskin sınırları vardır. İstanbul'un görüntüsünde Boğaziçi kentin Avrupa ve Asya yakalarını ayıran çok keskin bir sınırdır. Su kenarında kurulan kentler (Chicago, Hong Kong, Stokholm veya Paris, Londra, Budapeşte gibi) için kıyılar çok önemli sınırlardır.

Bölgeler: Bölgeler, gözlemcinin zihinsel olarak farklı bir mekana girdiğini hissettirir. Belirli bir fiziksel karakteri doku, mekan, form, detay, sembol, kullanım, yaşayanlar, topoğrafya gibi tematik sürekliliklerle belirleyen, kenti bu biçimde alt başlıklarla hissetmeye yarayan mekansal bölümlerdir. Ayırıcı elemanları olmasına rağmen, tamamen tematik bir bölümlenme yaratmayan bölgeler, yalnızca kente aşina olan biri tarafından hissedilebilir. Daha kuvvetli bir görsel imajın yaratılabilmesi için bu belirtilerin güçlendirilmesi gerekir. Bölgelerin kesin ve kati sınırları olabildiği gibi, daha belirsiz ve bölgenin içine girdikçe belirsizleşen sınırları da olabilir.

Odak (düğüm) noktaları: Odak noktaları, aynı zamanda referans noktalarıdır. Bunlar, stratejik öneme haiz, herkesin birey olarak davranışlarının odak noktası olan yoğun alanlardır. Odak noktaları, temel olarak kesişmelerin olduğu veya basit anlamıyla belirli bir kullanım için veya fiziksel karakter açısından tematik yoğunlaşmaların olduğu alanlardır. Baskın odak noktaları, hem yoğunlaşmayı, hem de kesişimi işlevsel ve fiziksel bağlamda barındırırlar.

Nirengi noktaları(İşaretleşen Anıtlar): Kentsel alanın tümünde algılanabilen referans noktalarıdır. Kuleler, tepeler gibi kentin farklı açılarından ve mesafelerinden algılanabilen elemanlardır. Bunların yanında heykeller, ağaçlar, işaretler gibi daha bölgesel ve küçük ölçekli nirengi noktaları da vardır. Arka planıyla zıtlık oluşturan nirengi noktaları, özellikle belirli bir mekansal alanda yer alıyorsa, gözlemci tarafından çok daha iyi algılanabilmektedir. Lynch, bir nirengi noktasının en önemli fiziksel özelliğini onun "tekliğine" bağlamaktadır.

Lynch'in elemanlarının hiçbiri birbirinden yalıtılmış değildir. Hepsi bir bütün olarak genel görüntü hakkında bilgi vermektedir. Lynch'in orijinal çalışması sınırlı bir insan grubu üzerinde yapılmıştı. Bu çalışma, pek çok farklı bağlamda yeniden ele alındı. Lynch, her durumda ana fikrin aynı kaldığını, ancak kişinin algılayışının aldığı kültüre ve alışkanlıklarına bağlı olduğunu belirtmektedir. Kentin imgesinin farklı kültürlerde ve mekanlarda şaşırtıcı derecede birbirine benzediğini öne sürmüştür. Lynch geleneğinden yola çıkan farklı çalışmalar yapılmıştır. Hollanda'da De Jonge (1962) Amsterdam'ın Rotterdam ve Lahey'e göre yaşayanları tarafından daha okunabilir bir kent olduğunu saptamıştır. Francescate ve Mebane (1973), Milano ve Roma ile ilgili yaptıkları çalışmalarında her iki kentin de okunabilirliğinin yüksek olduğunu, ancak farklı elemanların öne çıktığını saptamışlardır. Milano'luların zihinsel haritaları, şehrin yollarının ışınsal dokusu ile belirlenmektedir. Bunun yanında Roma'lılarınki ise nirengi noktalarının ve tarihi elemanların yarattığı sınırlarla, tepelerle ve Tiber Nehri ile belirlenmektedir.

Tüm bunların yanında, Lynch'in saptamalarına karşı eleştiriler de yapılmıştır. Bu eleştiriler, gözlemci çeşitliliği, anlam ve sembolizmin gözardı edilmiş olması yönünde ağırlık kazanmaktadır. Sorgulanan kişilerin farklı geçmişlerden ve deneyimlerden gelmesi en önemli eleştiri noktasıdır. Francescate ve Mebane'nin (1973) Milano ve Roma ile ilgili, Appleyard'ın (1976) Ciudad Guyana ile ilgili yaptıkları çalışmalar göstermiştir ki sosyal sınıf ve alışılagelmiş kullanım kişilerin kent imajlarının değişmesine yol açmaktadır. Diğer bir eleştiri de, Dovey'den (2008) gelmektedir, kentsel çevrenin insanlar üzerindeki anlamının ve insanların bu çevre hakkında ne hissettiklerinin önemsenmemesidir. Zaman zaman çevresel anlam ve fikir, nesnenin kendisinin bile önüne geçebilmektedir. Örneğin, emlakçılar yalnızca bir ev satmak yerine, imrenilen bir yaşam tarzını pazarlamaya çalışırlar.

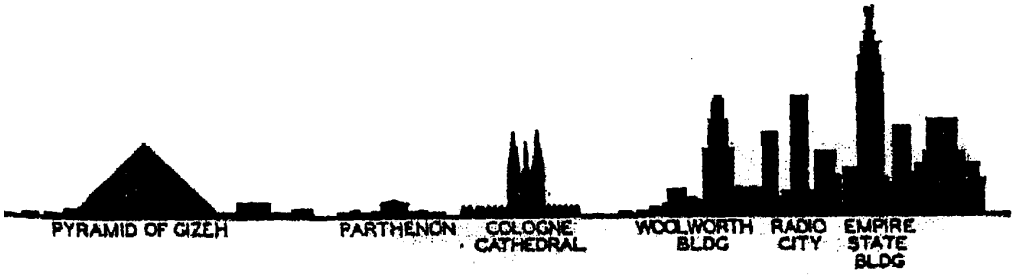
Kişinin çevresindeki anlamlar hem yorumlanıp hem de üretildiği için, hangi anlamın nesnede hangisinin kişinin zihninde olduğunu ayırt etmek zordur. Belirli elemanların anlamı, çoğu insanın gözünde benzer ve sabittir. Knox ve Pinch'in (2000) belirttiği gibi, mal sahiplerinin mimarlar ve planlamacılar kanalıyla göndermek istedikleri mesaj ve tüketicilerin aldığı mesaj farklılık göstermektedir. Mimarlığın ve mimarlığın sembolizminin gerçekte verilmek istenen ve karşıdaki kişi tarafından algılanan anlamı arasındaki fark, Barthes (1968) tarafından 'yazarın ölümü' olarak tanımlanır. Buradaki 'yazarın ölümü' 'Mimesis', yani bir görüntünün, kelimenin veya nesnenin, sadece ve sadece bir yazar, mimar ya da sponsor tarafından verilmiş olan kati anlamınının son bulmasını ifade etmektedir. Bu kavramı bir çevreyi okumaya uyarladığımızda, farklı nesnelerin farklı kişilere farklı anlamlar ifade edebileceğini ve anlamın değişebileceğini görmekteyiz.

2.5.1.4. Kimlik ve İmge

İnsan ve kentsel mekân bir arada düşünüldüğünde yerleşim ve birey, birbirinden ayrı düşünülemez. Bu birlikte yaşam, bütünün parçalarını birer birer incelediğimizde ayrı ayrı özellikler ortaya koyarlar. Ortaya çıkan sistemin genel karakteri de kentin kimliğini meydana getirir. Kimlik doğadaki herhangi bir canlıyı veya objeyi başka canlı veya objeden ayıran, öncelikle onun görsel, işitsel, v.b. diğer duygularla algılanan, kendine özgü olma durumudur. Kimlik eşitlik değil daha çok bireysellik, teklik, özgünlük anlamındadır. Proshansky ve diğerlerine göre (1976), kendine özgü olma durumu kuşkusuz diğer canlı ve cansız varlıklarla kurulan ilişkilerle anlaşılabilir. Bu yüzden "ilişki" kimliğin ortaya çıkmasındaki gerekli eylem biçimidir. Bir diğer tanımlamada kişiliğin toplumsal kabulü olan kimlik, bireyi diğerlerinden, bütün ötekilerden ayıran, ruhsal ve bilinçsel özelliklerin tümüdür.

Kent, uzun zaman aralığı ve mesafede algılanan bir mekân kurgusudur. Kenti ve kentsel mekanı, yalnızca en, boy, yükseklik ve zamandan oluşan dört boyutlu bir şemayla tanımlamak yetersizdir. Kentsel mekanda, insanın algı ve sezgileriyle kavradığı, bilgi birikimi, deneyimi, kültürü ile değerlendirdiği daha çok öğeden oluşan gizli-açık mesajlar vardır. Toplum kökenli bu "mesaj"lar kentsel mekanın kimliğinin oluşmasında söz sahibi ana unsurlardır. Kent kimliği onu görmeyenlerde bile çağrışımlar oluşturacak denli kuvvetlidir. Her kentin sokak-meydan dokusu dışında, özgün hikâyeleri vardır. Onu dolduran insan araç, mobilya, anıt, devinim,

müzik, ışık, renk, koku, cümbüşü her birinde farklıdır. Her kentin yazarları, ressamları, mimarları, yoksulları, ayyaşları olagelmiştir. Bu kimlik, bazı zamanlarda "kimliksizleşmek" olarak karşımıza çıksa da, bu değişkenlik ve tanımsızlık bile kent kimliğinin parçası olabilir **(**Erkmen, 1990). Bugün kentler, kültürel geleneklerin ihmali ve mekânlardaki kimlik kaybının sembolü haline gelmiştir. Buna paralel kentsel mekanlar da, giderek çevre değerlerinin hızla tüketildiği, kültürel değerlerin ihmal edilmeye, mekân kimliğinin kaybolmaya başladığı, sosyo-psikolojik problemlerin arttığı semboller haline gelmeye başlamıştır. Aynı zamanda kentlerin geçmişlerinden geleceklerine sürekliliği sağlayan tarihsel gelişme sürecinde elde ettikleri kentsel kimlik elemanlarının kaybedilmesiyle de yakından ilgilidir. 20. yüzyılın akımı olan modernizm etkisi altındaki kentler veya kent parçaları, birbirlerinden ayrılamaz niteliğe sahip olmaları nedeniyle eleştirilmiştir. Kentsel kimlik elemanlarının kaybedilmesine yönelik değişimler, şehrin dolayısıyla toplumun hafıza kaybına uğramasına yol açmaktadır. Bu olgu, kentlerde yaşayan kuşakların birbirlerine aktardıkları değerlerin somutlaştığı elemanların kaybedilmesine, böylece kentlerde geçmiş ile geleceğin bağlantısının kopmasına yol açarak, kentlerde süreklilik, aitlik gibi önemli kavramları ortadan kaldıracaktır. Kentsel mekân toplum tarafından tanımlanabilir olmalıdır. Aksi takdirde tanımlanamaz mekânlar kimlik kargaşası yol açmakta ve kaos oluşmaktadır. Dolayısıyla, kent mekânlarının sahip olması gereken en önemli özellik tanımlanabilirliktir. Kevin Lynch'a göre (1960) çevresel imajlar gözlemcilerin gördüklerini seçtiği, düzenlediği ve onlara anlam yüklediği uzaklıklar ve ilişkiler öneren çevrenin iki yönlü süreci ile sonuçlanmaktadır. Benzer olarak, Montgomery (1998) de kimliğin bir yerin gerçekte nasıl olduğu ile ilgili olduğunu belirtmektedir. İmaj ise bu yerin kişide uyandırdığı hisler ile ondan aldığı etkilerle birlikte kimliğin algılanmasının birleşimidir (Şekil 2.16.). Bir kentin ve kentsel mekânın kimliğini sadece görsel olarak tanımlamak yetersizdir. İşitsel, dokunsal, düşünsel veya kokuya yönelik birçok yolla kentler hakkında yeni şeyler öğrenilir. Kentsel mekanın tarihi ile ilgili hikâyelerin, efsanelerin, halkın dilindeki söyleyişlerin, yerel müziklerin, tarihsel veya coğrafi özelliklerin kullanılmasıyla o mekan üzerinde bir "hava" yaratılır. Batılılar buna "mood" demektedirler. Bu "hava" mekanın daha kolay anlaşılmasına yardımcı olur. Kentsel mekanın kimliğini oluşturan elemanlar Doxiadis' in (1968) çevre sınıflamasından yararlanılarak, doğal, beşeri, ve insan eliyle yapılmış çevreden kaynaklanan kimlik elemanları başlıklarıyla değerlendirilebilir.



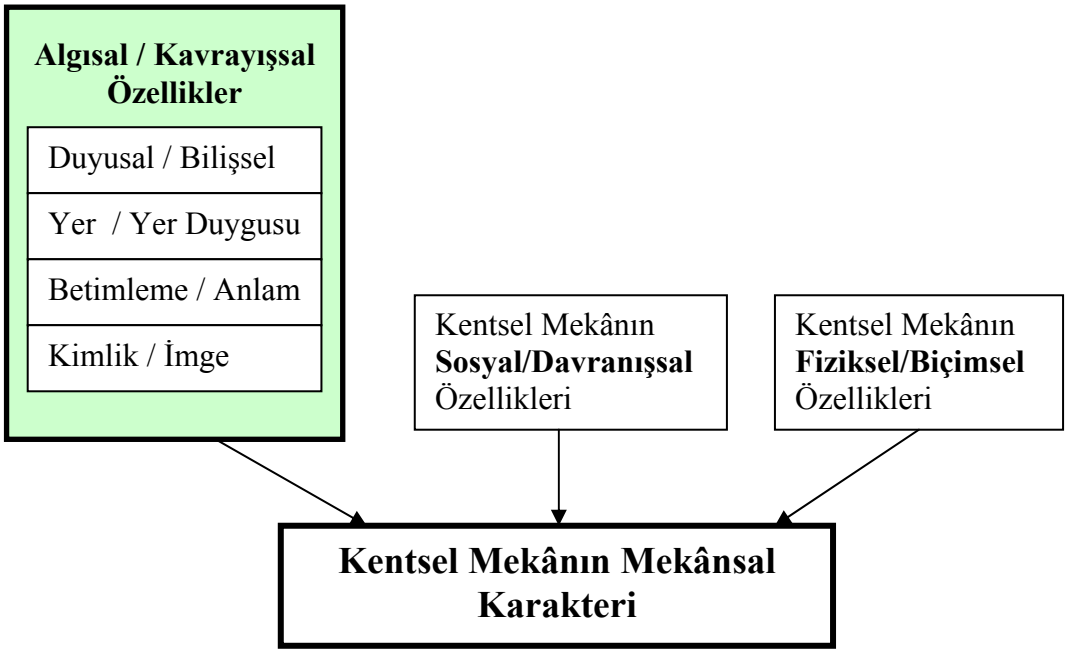
Şekil 2.16 : Kentsel dokuda sliüet: tarihsel süreç içinde oluşturduğu siluet kentlerin imgesidir, (Gallion, 1950).

—Doğal çevreden kaynaklanan kimlik elemanları: iklimsel, topografik jeolojik ve bitki örtüsü gibi, yerleşmeleri etkileyen faktörler.

——Sosyal çevreden kaynaklanan çevre elemanları; demografik, geleneksel ve kültürel stürüktürler olarak özetleyebiliriz. Kültürel özellikler kimlik elemanları olarak sosyal çevredeki en etkin faktördür.

—Yapma (insan eliyle) çevreden kaynaklanan kimlik elemanları; şehirlerdeki insan gereksinimlerinden kaynaklanan, eylem alanları ve bu eylem alanlarının karşılıklı ilişkileriyle biçimlenen, insan eliyle yapılmış objelerden oluşur.

Kent kavramının algılanması ise bir bütün olarak düşünülmelidir. Kent parça parça algılanır. Bu algılanan mozaiklerin bir araya gelmesi, bir imge oluşturur ve kentin kimliği değişik kesimlerin algıladığı bu imgeler mozaiğine göre kurulur. Mozaiğin her parçasının oluşmasına insan elinin katkıları farklı düzeyde ve nitelikte olur. **Sonuç olarak,** Çevremizin farkına varmamız, çevremizi algılamamız ve özellikle bir 'yeri' deneyimlememiz kentsel tasarımın en temel konularından biridir. 1960'lı yıllardan günümüze çevresel algı farklı disiplinler tarafından incelenmiştir. Çevresel imaj çalışmaları, sembolizm ve yapma çevrenin anlamı üzerine yapılan çalışmalarla derinlik kazanmıştır. Çevresel algıya olan ilgi, 'yerin ruhu' ve 'yaşanmışlık' üzerine yapılan kentsel mekan çalışmaları ile daha da artmıştır. İnsanların çevrelerini nasıl algıladıkları ve bir yeri, nasıl deneyimledikleri, bir yerin kullanıcısında uyandırdığı anlamı ve o yerin kimliği insan-çevre-davranış bilimleri bağlamında incelenmiştir. Bu araştırmalar sonucunda bir kentsel mekanın mekansal karakterinin ortaya konabilmesi için yapılan çalışmalardan bir bölümünün kentsel mekanı algısal/kavrayışsal özellikler bakımından incelendikleri saptanmıştır. Bu saptamalara dayanarak, bu çalışmada, kentsel mekanın Algısal/Kavrayışsal Özellikleri şu şekilde ortaya konmaktadır: Duyusal / Bilişsel, Yer / Yer Duygusu, Betimleme / Anlam, Kimlik / İmge (Şekil 2.17.).



Şekil 2.17 : Kentsel mekanın mekansal karakterini oluşturan Algısal / Kavrayışsal Özellikler.

2.5.2. Sosyal / Davranışsal Özellikler

İnsanların; dünya, toplum ve kendileri ile barışık olabilmeleri için kendilerini, kimlikleri ile mekâna yerleştirmeye ihtiyaçları vardır. Kent, gelişimi sırasında insana bir kimlik duygusu veren objeleri ve insanın diğer insanlarla paylaştığı yapılaşmış bir bütünü içermektedir. Mekâna hayat veren en önemli elemanlar, onu kullanan insanlardır. İnsan, bir birey olarak var olmasına rağmen, kendini hissetmesi, tanıması, duyularını keşfetmesi ve öğrenmesi ve duyularıyla algıladıklarıyla, öğrendikleriyle, keşfettikleriyle; beğenilerini, yargılarını ve düşüncelerini sosyal bir ortam içinde, diğer insanlarla oluşturur.

İnsan, kültürü ve çağı ile bütünleşmek zorunda olan dinamik bir varlıktır. Bu anlamda, insanın, Bölüm 2.5.1.'de detaylı açıklanan, fiziksel duyusal özelliklerine dayanan algılarının getirdiklerini deneyimleyebileceği bir tek alan vardır: Kentsel Mekân. İnsanın, sosyalleşip diğer insanlarla sosyo-kültürel bir deneyim yaşayabildiği, insan için en hayati kavram olan bütünleşmenin gerçekleşebileceği alan kentsel mekânlardır. Velioğlu'na (1990) göre kentsel mekân, insanın içinde yaşadığı "kentsel fiziksel çevre kurgusu" ve bu kurgudaki dış mekânlar ve bu mekânlardaki yaşantı ve aktivitelerdir. Kentlinin kent mekânını kullanması, hareket, alışveriş, dinlenme, boş vakit değerlendirme ve spor etkinlikleri gibi eylemlerle gerçekleşmektedir. Ancak kent mekânının en önemli özelliği, toplumsal ve kültürel

özellikleri yansıtmasıdır. Bundan dolayı da kent mekânının içeriği toplumsal ve kültürel farklılıklara göre çeşitlenmektedir: agora, forum, cami avlusu, cadde, bulvar gibi.

Antropolog Edward Hall (1966) insanın duyusal ve fiziksel özelliklerine bağlı olarak, insan-insan ilişkisinin kurulması bağlamında bir dizi sosyal uzaklık (social distance)tan söz etmektedir. Genel olarak dört ana grupta topladığı mesafeler şu şekildedir:

- 'yakın/samimi uzaklık' (0-145 cm) rahatlık, neşe, kızgınlık gibi mimiklerin ve ifadelerin sözkonusu olduğu ifade,
- 'kişisel uzaklık' (0-45-130 cm) yakın arkadaşlar veya aile üyelerinin konuşma mesafesi,
- 'sosyal uzaklık' (130-375 cm) arkadaşlar arası normal konuşma mesafesi (komşular, iş arkadaşları)
- 'kamusal uzaklık' (>375 cm) daha formel durumlarda söz konusu olan uzaklık, insanın başkalarının konuşmalarını duyup görebildiği ancak onlara katılmadığı uzaklık.

Hall'un insanın fiziksel ve duyusal algısal özelliklerine dayandırarak ortaya koyduğu uzaklıklar, kentsel mekânlarda, Newman'ın (1972) yaptığı kategori ile karşılık bulmaktadır (Çizelge 2.2.).

Çizelge 2.2 : Kentsel mekânın bileşenleri: Kamusal Mekân ve Özel Mekân.

KENTSEL MEKÂN			
Kamusal Mekânlar		**Özel Mekânlar**	
Doluluklar:	**Boşluklar:**	**Doluluklar:**	**Boşluklar:**
Kamusal Yapılar: sanayi, tarım, hizmet, dinlenme,	arsa, arazi, park, bahçe, yol, sokak, cadde, meydan	konut, işyeri, ticaret, sanayi, tarım, hizmet, dinlenme, eğlenme	arsa, arazi, park, bahçe, tarım alanı

2.5.2.1. Kamusal Mekân / Özel Mekân

Newman (1972), kentsel mekânları, kamusal ve özel mekânlar olarak ikiye ayrır. Kamusal mekânlar toplumun ortak kullanımına ait mekânlar iken, özel mekânlar bireysel kullanıma ait mekânlardır. Kamusal ve özel mekânların her ikisinde de doluluklar ve boşluklar vardır. Boşluklar, kamusal ve özel dış mekânları oluştururlar. Kamusal ve özel dış mekânların birbiriyle çakıştığı ve kesiştiği alanlar vardır. Bu kesişme noktaları, genellikle yarı-kamusal ve yarı-özel alanlardır.

Benzer biçimde Jan Gehl (1987, 2001, 2006, 2008) de kentsel mekânın dört tip üzerinden ele alınması gerektiğini belitmektedir.

1. Kamusal Mekân
2. Yarı Kamusal Mekân
3. Yarı Özel Mekân
4. Özel Mekân

1. Kamusal mekân:

Kamusal mekânı sosyal işlevlerinin ve pratik sınırlarının içinde, her kentlinin ya da bütün insanların fiziksel ve psikolojik anlamda giriş yapabildiği mekânlar olarak tanımlayabiliriz. Gehl, geleneksel cadde-sokak ve meydanları da kamusal mekân olarak tanımlar. Kamusal mekânın yaşanamamasının nedenleri olarak da:

• Kamusal mekânlarda fiziksel ve psikolojik girişlerin birbirinden farklı olduklarını

• Engeli bulunan bazı grup ya da bireylerin bu mekânlara fiziksel anlamda giriş için problem yaşadıklarını, bu problemin nedeni olarak da fiziksel geçişler için varolan kamusal mekânın tasarımının yetersizliğini,

• Bazı grupların da, o mekâna ait duydukları korku yüzünden psikolojik anlamda o mekânları yaşayamadıklarını, belirtmektedir.

Bu nedenle kamusal mekânın fiziksel kullanımı için iyi tasarlanması, psikolojik bağlamda da o mekâna ait imajın, güvenilir bir mekân olma karakteristiğini taşıması üzerinde durmaktadır.

2. Yarı Kamusal Mekân:

Yarı kamusal mekân, kullanımlarının ve insan eylemlerinin yönetim birimi tarafından denetlendiği mekânlardır. Bazı çocuk oyun mekânlarını, büyük alışveriş merkezlerini, plazaların giriş mekânlarını, bazı meydanları, bazı sokakları, vb. boşlukları kapsamaktadır.

3. Yarı Özel Mekân

Bu mekân bazı kişi ya da kişilerce veya organizasyonlar tarafından halkın bu mekânları kullanmasının belli bir gerekçeye dayandırarak geçiş yapabilecekleri mekânlardır. Bu tür mekânlara savunulabilir mekân (defensible space)[35]da denmektedir. Daha çok özel mülklerdeki açık mekânlardır. Konut önündeki bahçeler ya da binaların ön bahçeleri olabilir.

4. Özel Mekân

Bu mekân, özel faaliyetlerin olduğu ve meydana gelebildiği kişiye ya da belli bir kuruma ait açık mekânlardır. Halkın ya da toplumun girişinin çok kısıtlı olduğu mekânlardır. Bunlar bina veya konut iç avluları, bahçeleri, parklarını, servis mekânlarını kapsamaktadır.

Bu açık mekânlar birbirleriyle etkileşim halindedirler. Toplumun ya da insanların, bu özel mekânları titiz bir biçimde kullanmaları hedeflenir. Aslında kentin tamamının bu mekânlar arası ilişkilerle oluştuğunu da söyleyebiliriz.

2.5.2.2. Aktivite

Bilgi teknolojilerinin gelişimi ve değişimi ile kamusal mekândaki yaşam son 20-30 senede çok büyük değişim göstermiştir. Bu değişim, sokak ve meydanlardaki dış mekân yaşantısının gelişmesiyle farklı yönlere de kaymıştır. Değişim, eski kentsel geleneğin yeni bir versiyonu şeklinde de değildir, tamamen yeni bir fenomendir. Gündelik yaşamın, ev, kişisel bilgisayarlar, özel otomobiller, özel çalışma mekânları ve kontrollü/güvenlikli alışveriş merkezleri ile daha özel mekânlara doğru kaydığı günümüzde, kent ve kentsel mekâna, kamu hayatını düzenlemeye ilişkin çok daha etkili, önemli ve yeni roller düşmektedir. Dolaylı iletişim olanaklarının (telefon, internet vb.) ve özelleşmiş mekânların artması sonucu, insanların doğrudan doğruya duyuları ile çevreyle iletişime geçmeleri daha da çekici hale gelmektedir. Bilgi toplumu kente, bu bağlamda, ‘buluşma/bir araya gelme mekânı’ olarak önem vermekte ve yeni anlamlar yüklemektedir.

[35] İlk Çalışma Newman, (1972) tarafından yapılmıştır. 1996 yılında eser tekrar güncellenmiştir.

Kentsel mekânın kamusal yaşamın içindeki bu yeni rolü, Gehl[36] (2008, 1987), Carmona ve diğerleri (2003) gibi araştırmacıların kentsel mekândaki insanların bir araya gelebilme olanaklarını arttırıcı dinamikleri irdelemeye yöneltmiştir. Bu doğrultuda, kentsel mekânın kamusal, yarı kamusal, yarı özel ve özel alanlarını fonksiyonel düşünceye paralel olarak sınıflandırmaya gidilmiştir. Dış mekân yaşantısında bu anlayışla, aktivitenin önemi belirgin hale gelmektedir. Böylelikle, insan ihtiyaçlarına farklı yönlerden cevap veren ve insanların birbirleriyle etkileşimi için yeni olanaklar sağlayan kentsel mekânlar yaratmaya yönelinmiştir. Gehl'e (2008, 1987) göre insanın kentsel bir çevrede gerçekleştirdiği dış mekân aktiviteleri genel olarak üç ana grupta toplanabilir:

1. Zorunlu aktiviteler (işe gitmek gibi)
2. Teklifsiz-tercihe bağlı aktiviteler (kendiliğinden oluşan önceden planlanmamış aktiviteler, temiz hava almak için dışarı çıkmak, yürürken bir arkadaşla karşılaşmak vb.)
3. Planlı sosyal aktiviteler (törenler, festival gösterileri vb.)

Bu aktivite türlerinin, gerçekleşme, sıklık ve yoğunluklarının fiziksel çevre şartlarından etkilenme düzeyleri ise, farklılık göstermektedir. (Çizelge 2.3.)

Çizelge 2.3 : Kentsel mekândaki aktiviteler, (Gehl 2008, 1987).

	Fiziksel Çevrenin Niteliği	
	Zayıf	Güçlü
Zorunlu Aktiviteler		
Teklifsiz-TercihеBağlı Aktiviteler		
Planlı Sosyal Aktiviteler		

[36] Gehl, J. 2008 (1987), yenilenmiş baskı, *Life Between Buildings: Using Public Space,* Danish Architectural Press. Kopenhagen.
Gehl'in 'Three Types of Outdoor Activities' adlı yazısı, Larice M. & Macdonald E.,(2007)*Urban Design Reader,* Urban Reader Series, Routledge Press, NY. adlı kitapta, aralarında Whyte ve Jacobs'ın da bulunduğu diğer konuyla ilgili makalelerle birlikte bulunabilir.

Carmona ve diğ.(2003)'ne göre fiziksel çevre şartlarından en güçlü olarak etkilenen teklifsiz aktiviteler dinamik niteliktedir. Zorunlu ve planlı-sosyal aktiviteler ise statik karakterdedir. Teklifsiz dinamik aktiviteler "iki insanın tesadüfî olarak aynı mekân da karşı karşıya gelmesi" olarak irdelendiğinde görme, duyma ve konuşmaya bağlı bu en temel ilişki biçimi, başka tür ilişkilerin başlangıcı, kurulmuş ilişkileri geliştirme ve sürdürme yolu ve şansıdır. Başka aktivitelere ilham vericidir. İnsanların karşılaşma sıklıklarının arkadaşlık derecelerini belirlediği bilinen bir gerçektir. Gehl'in (1996, 2006) belirttiği başka bir örnek de, alışveriş eyleminin doğasından kaynaklanan, sadece satın almak değil vitrin bakmak, çarşıya çıkmak vb. içeren, bir stimulasyon ve buna bağlı olarak da doyum etkisi yaptığıdır. Bu noktadan hareketle Lynch (1984) insan ve insan aktivitelerinin diğer insanlar için fiziksel nesne ve çevreden daha çekici olduğunu belirtmektedir. İnsanlar başkalarının yaptıklarıyla ilgilenirler. Nasıl ki, çocuklar özel düzenlenmiş parklara sokakları, insanlar caddeyi, sokağı gören ya da sokaktaki cafeleri tercih ediyorsa ya da sokak çalgıcısının yaptığı canlı müzik cdye tercih ediliyorsa, dolaşım ve etkileşim alanı fazla olan, insanların birbirlerini görebildikleri alanlar da o kadar tercih sebebidir. Çevrenin davranışsal bileşenini oluşturan insan-insan ilişkisidir. Dış mekân yaşantısının canlı ve çekici olabilmesi için insan-insan ilişkisinin kurulabileceği mekânsal kurgunun yaratılmış olması gerekmektedir.

İnsan-Çevre-Davranış ilişkileri bağlamında kentsel mekânın sosyal/davranışsal özelliklerinin bileşenlerini Gehl ve Newman'ın sınıflamalarıyla ele aldıktan sonra, sınıflamayı aktivite ile çakıştıran yaklaşımlar bulunmaktadır. Bu yaklaşımlar, kentsel mekânın kamusal ve özel alanlarını aktivitelere ve fonksiyonlara paralel olarak ele almışlardır. Carr vd.,'ne (1992) ait bu sınıflandırma kamusal ve özel mekânları detaylandırmaya yöneliktir. Bu bağlamda, Carr vd. kentsel mekânı on ana tip üzerinden incelemektedir.:

1. Kamusal Parklar
    - Kamusal / Merkezi Parklar
    - Kent/Şehir Parkları
    - Halk Parkları
    - Mahalle Parkları
    - Küçük / Cep Parklar
2. Meydanlar ve Plazalar
    - Merkez Meydan veya İş/ Alışveriş Merkezleri

- Ortak İş / Alışveriş Merkezleri
- Anıtsal Merkezler

3. Pazarlar
   - Halk Pazarları
4. Caddeler /Sokaklar
   - Yaya Yolları
   - Trafiğe Kapalı Mağaza Sokakları
   - Trafiğe Açık Mağaza Sokakları
   - Trafiğe Sınırlı Olarak Kapalı Sokaklar
   - Eski Merkezi İzler
5. Çocuk Oyun Parkları
   - Oyun Parkları
   - Okul Avluları
6. Halka Açık Mekânlar
   - Halk Bahçeleri
7. Doğal Yeşil veya Ağaçlı Yollar
   - Eğlence Amaçlı Doğal Mekânlar
8. Atriyum veya Market Yerleri
   - Atriyum
   - Market Yerleri veya Özel Alışveriş Merkezleri
9. Şirket / Kurum veya Mahalli Yerleşim Mekânları
   - Kurum/ Şirket Mekânları veya Günlük Halkın Kullanımına Açık Mekânlar
10. Kıyı Mekânlar (Nehir veya Deniz Kenarları)
    - Limanlar, Plajlar, Nehir Kenarları, İskeleler, Göl Kenarları

Kentsel mekânı kamusal ve özel mekânlara dayandırarak sınıflandıran bir diğer çalışma, İngiltere'de yapılmış Essex Design Guide Urban Place Supplement' tır (EPOA) (2006)[37]. Essex Design Guide kentsel mekânı sekiz tip üzerinden incelemektedir:

1. Caddeler – etrafı binaların ön cepheleri ile çevrili olan mekân.
2. Patikalar – bunlar ne caddelerdir ne de kaldırımlar; az kullanılan fakat caddeleri, meydanları ve diğer mekânları birbirine bağladıkları için çok önem arz eden yapılardır.
3. Meydanlar – daha çok oturmaya ve sosyalleşmeye uygun, görsel olarak sakin ve hareketsiz mekânlardır.
4. Cep Parkları – kentsel blok yapısı içerisinde yer alan küçük mekânlardır.

[37] Ayrıca bkz. EPOA, 2006, Urban Place Supplement Strategic Environmental Assessment and Sustainability Appraisal Environmental Report (2006)

5. Eğlence (rekreasyon) Mekânları – genellikle daha önceki açık mekân planlamalarından miras kalırlar. Sportif faaliyetler için yapılmış provizyonlardır.
6. Açık Mekân – gayri resmi eğlence mekânları, manzara/peyzaj baskın.
7. Parklar – resmi manzara ama açık mekân ve sportif faaliyetleri de içerir, boyutuna göre, çeşit çeşit işlevler için yapılmış provizyonlardır.
8. Kıyı arsası/Su cephesi – yukarıdakilerden herhangi birisine veya birilerine ev sahipliği yapabilir.

Diğer bir çalışma da "Scottish Executive Central Research Unit" in bir incelemesidir (Kit Campbell Associates 2001). Daha çok kentsel mekânın açık alanlarının tanımlanması problemini ele almış, ortak bir tipolojinin ulusal rehberlik ve mevzuatta bulunmadığı önerisinde bulunmuşlardır. Açık mekânı iki ana tip üzerinden incelemişlerdir. (Çizelge 2.4.) Kentsel Açık Mekânı direkt ya da dolaylı olarak topluluklara çevresel, sosyal, ekonomik olarak faydalar sağlayan ya da sağlama potansiyeli olan, bir köyün, kasabanın ya da şehrin sınırları içerisinde bulunan inşa edilmemiş ya da inşa edilmiş toprak parçası olarak tanımlamaktadırlar. Yeşil alanlar, kentsel mekânlar içerisinde, yeşillendirilmiş arsa ya da yapı, su ya da jeolojik özellikler içeren açık mekânın bir alt kümesidir. Kamusal mekânları ise, yurttaşlık işlevi olan kentsel meydanlar, pazaryerleri ve diğer kaldırımlı ya da sert peyzajlı bölgeleri içeren açık mekânların alt kümesi olarak nitelendirmektedirler.

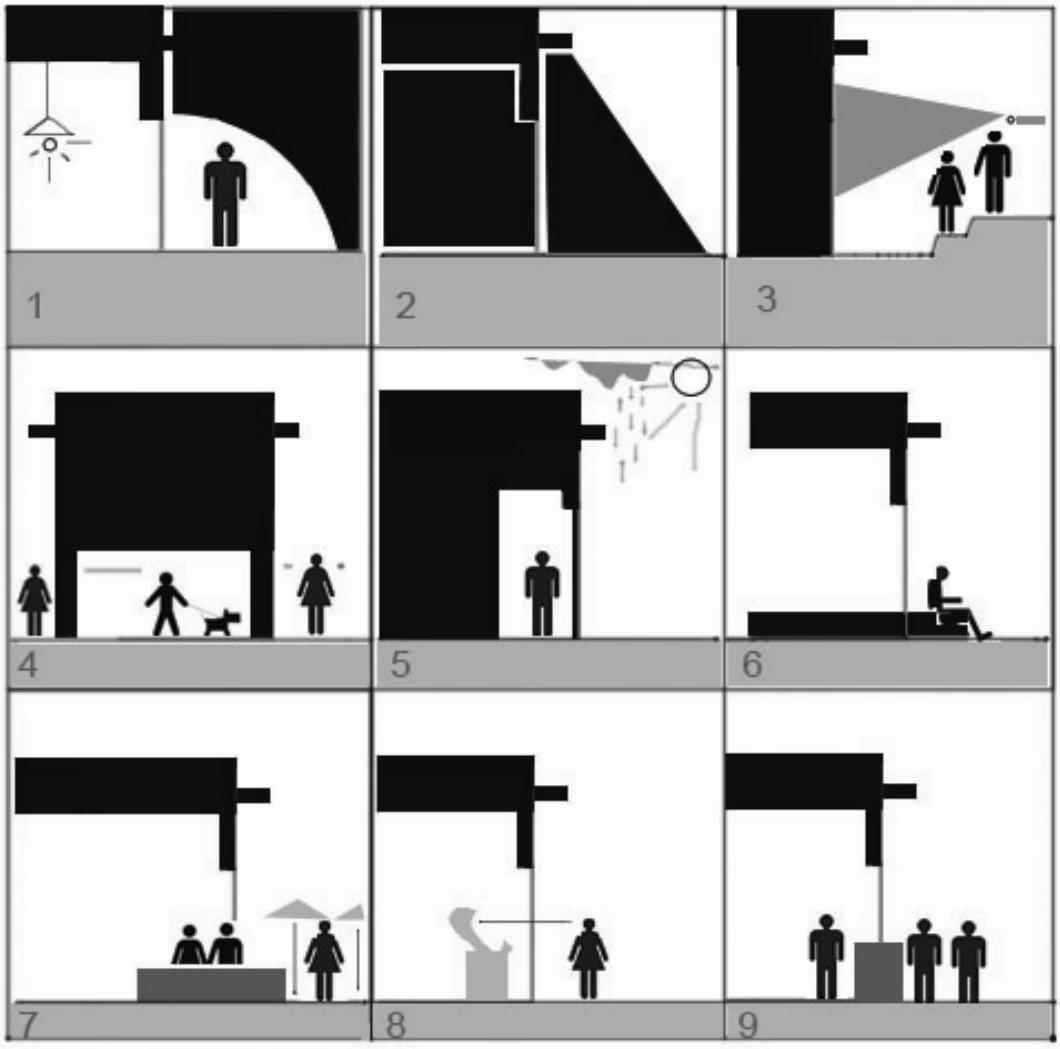
Çizelge 2.4.: Kentsel Açık Mekânın Tipolojisi, (Kit Campbell Associates, 2001).

Kentsel Açık Mekân	
Yeşil Alanlar • Parklar ve bahçeler • Çocuk oyun mekânları • Spor aktivite alanları • Yeşil koridorlar • Doğal/yarı doğal yeşil mekânlar • Diğer işlevsel yeşil mekânlar	Kamusal Mekânlar • Meydanlar • Pazaryerleri • Yaya caddeleri • Gezinti yerleri • Deniz kenarları

2.5.2.3. Kamusal Mekân Ağı ve Hareket

Aktivitenin kentsel mekânların yaşayan sosyal mekânlara dönüşmesindeki payı büyüktür, ancak aktivitenin tek başına kentsel mekânı sosyal mekâna dönüştürdüğü de söylenemez. Bu dönüşüm için gerekli olan başka açılımlar da vardır. Hareket ve hareketin sağlanabileceği mekânsal ağ, bu aktivitelerin birbirlerine bağlanmasına

yardımcı olacak diğer unsurdur. Hareket kanalları sayesinde kamusal ve özel mekânlar birbirleriyle ve çeşitli aktivitelerle çakışabilmektedir. Bu anlamda Velioğlu'nun (1990) önerdiği kentsel mekânlara yönelik üçlü formülasyon önemlidir. Velioğlu mekânın, hareketin ve kullanımın organize edilmesi ile hareket, aktivite ve sosyal mekânların çakıştırılabileceğini belirtmiştir. Bu bağlamda hareketin kanalları ve kamusal ağ daha çok önem kazanmaktadır. Hareket kanallarını fiziksel olarak sınırlandıran yapı ve yapı gruplarının biçimsel oluşumu da bu anlamda önemlidir. Doluluk ve boşluklardan oluşan kentsel kurgudaki dolulukların, kitlesel özellikleri ile dış mekândaki hareketi besleyecek, organize edecek ve yönlendirecek yapıda olması çok önemlidir (Şekil 2.18.).



Şekil. 2.18 : Yapı kabuğu ve yapı içi fonksiyonların kentsel mekândaki aktiviteleri çeşitli biçimlerde beslemesi.

Dış mekân, mekân duygusu uyandıracak şekilde tasarlanmalıdır. Dolu-boştan oluşan kurgunun bütünlüğü, insan-kentsel çevre ilişkisinin sağlığı açısından da büyük önem taşımaktadır. Kadastral dokunun insanı kuşatan yapısının yanında, yapıların dış mekânı beslemesi, belirlemesi ve dış mekândaki hareketi yönlendirmesi gerekmektedir. Dış mekânın mekân duygusu uyandıracak şekilde tasarlanması, insanı saran ve kuşatan bir fiziksel çevre yaratması çok önemlidir. Kentsel fiziksel çevredeki dış mekânlar, Schulz'a (1971)göre, soyut olarak yakınlık duygusu içeren *yerler*, kapalılık duygusu içeren *alanlar* ve süreklilik duygusu içeren *yollardan* oluşmaktadır (Norberg-Schulz, 1971). Spreiregen'e (1965) göre ise, bu kurgu içinde alanlar toplayıcılık ve kaynaştırıcılık özelliklerine sahip statik mekân niteliğindeki rezervuarlar, yollar ise bağlayıcı, dinamik mekân niteliğindeki kanallardır. Bağlayıcı koridor niteliğindeki kanalların, mekânsal nitelik içermeleri için, karşılıklı olarak iki yönde sınırlanmaları yeterlidir. Buna karşın, toplayıcı nitelikteki alanların hemen hemen tüm çevrelerinin sınırlanması, mekânsal açıdan karakter kazanmaları için gereklidir. Bu noktada önemli husus, dış mekânların boyutsal olarak "insan ölçeği"ne bağlı olarak sınırlandırılmalarıdır. İnsan ölçeği göz önüne alındığında boyutsal olarak 3 tip dış mekânla karşılaşılmaktadır (Sprieregen, 1965):

Yakınlık ölçeği (intimate space): <27 metre
Kentsel ölçek (urban space): <150 metre
Anıtsal ölçek (Monumental space): >1300 metre

Buna paralel olaral Lynch, 25 metre çapındaki bir dış mekânın, sosyal ilişkiler kurulması bakımından, son derece olumlu bir mekân olduğunu ve dış mekân açısından iyi organize edilmiş kentlerde 110 metreden daha büyük dış mekânlara rastlanmadığını vurgulamaktadır (Lynch, 1984). Böylelikle, *yapının önemli görevlerinden birinin de, kitlesel özellikleri ve cephe yüzeyleri ile dış mekânı sınırlamak ve tanımlamak* olduğu ortaya çıkmaktadır. Güncel dış mekân yaşantısının sürdürüldüğü dış mekânların, yapı kitleleri ve yüzeyleri ile bilinçli olarak sınırlanıp tanımlandığı durumlarda, bu mekân kurgusu, kullanıcıda "kendisi için düzenlenmişlik etkisi" uyandırmakta, çevreyi benimsemesine ve daha fazla vakit geçirmesine neden olmaktadır. Ayrıca dolaşıma bağlı olarak, ölçekli bir dizi kanal ve rezervuardan oluşan ardışık ve sürekli bir dış mekân kurgusunun, ölçeksiz total bir dış mekâna oranla, kullanıcıda mekân duygusu uyandırdığı ve bu tanımlı kurgunun, özellikle konut alanlarında komşuluk ve dayanışmayı geliştirdiği bilinmektedir

(Cullen, 1961). Bu noktada önemli konu, mekânsal kurgunun açıklık ve netliğinin yanında, kontrollü bir sürpriz niteliğini de içermesidir (Velioğlu, 1990).

Yapılar, dış mekân aktivitelerini içeren dış mekânı fiziksel özellikleri ve cephe yüzeyleri ile belirlerken, aynı zamanda, *barındırdıkları programın temel öğeleri olan fonksiyonlarla da iç mekân-dış mekân ilişkisi çerçevesinde taşma yoluyla mekânı beslerler.* Böylelikle, dış mekân canlılığına katkıda bulunurlar (Şekil 2.18.). Buna paralel olarak Christopher Alexander, "A Pattern Language" adlı yapıtında "kenar etkisi" başlığı altında, kentsel bir dış mekânı belirleyen sınır öğesinin aktivite canlılığı içermediği durumlarda, dış mekân bütününün canlılığının azaldığını vurgulamaktadır **(**Alexander vd., 1977). Bu noktada önemli konu, yapı programında bulunan ve dış mekân yaşantısını besleyecek nitelikteki fonksiyonların dış mekânla ilişkilerinin uygun biçimde kurulmasıdır.

Kentsel mekânlarda binaların mekânı besleyecek ve sınırlayacak şekilde tasarlanmasıyla mekan ve kullanım organize edilmektedir. Ancak hareketin organize edilmesi için dokunun da ele alınması gerekmektedir. Kadastral doku bir kentin kamusal mekân ağını belirlerken aynı zamanda özel mülkün kamusal alanla çakıştığı noktayı da oluşturur. Kamusal mekân ağı, hareketin mekânını içerirken aynı zamanda sosyal mekânı da içerir. Bu sosyal mekân ise kamusal 'kraliyetin' ayrılmaz bir parçasıdır. Yaya hareketi sokakların sosyal mekân olması anlayışı ile uyumludur. Yaya hareketi ile kişilerarası ilişkiler arasında bir bağlantı vardır. Ancak, araç hareketinde tersine salt dolaşım vardır. Ulaşımın yaya veya atla olduğu dönemlerde hareketin mekânı ile sosyal mekân çakışmakta idi ancak, hareketin farklı boyutlar kazanmasıyla, yaya trafiği ve taşıt trafiği mekânı olarak mekânlar da farklılaşmıştır. Aynı zamanda, sosyal mekân otomobil tarafından esir alınmış ve 'sokak' kavramının sosyal yapısı 'yol' kavramıyla hareket ve dolaşım içeren bir yönde değişiklik göstermiştir. Yapı adalarının dokusu ve kamusal mekân ağı, ayrıca temel altyapı elemanları ve kentsel mekânın nispeten daha geçici elemanları, zemin üstünü oluşturur ve David Crane'in 'capital web' kavramını oluştururlar. Buchanan'a (1988) göre 'capital web', bir kentin strüktürünü, arsa kullanımları ve değerleri, yoğunluğu ve kullanıcıların onun içinde nasıl hareket ettiğini, gördüğünü ve hatırladığını tanımlayan kavramdır. Değişimin tek sebebi, kentsel rant ile yeni ve daha büyük binalar yapmak değildir. Aynı zamanda kentsel mekân karakterinin değişmesindeki diğer önemli etken hızlı araç trafiğidir. Sıkı gridal dokulu yollardan, içe kapalı süper

blokları çevreleyen hızlı taşıt yollarına doğru bir dönüşüm de yaşanmıştır. Farklı ulaşım sistemlerinin entegrasyonu ile kentin dönüşümün ilk başlangıcı, raylı sistemlerin-trenyolu- ve kanalların gelişmesi ile olmuştur. Bu sistemler, ayrık ve özel altyapı sistemleri gerektirirken, at arabaları ve otomobiller, yaya ile aynı mekânı paylaşmışlardır. 18. ve 19. yüzyılda bu paylaşımda yayalara kaldırımlar ayrılmış ve yolların merkezi taşıtlara bırakılmıştır (Taylor, 2002). 20. yüzyılın başlarında, daha radikal fikirler doğmuştur. Sayıca artan taşıt trafiğini karşılamak için yeni yol sistemlerine gereksinim duyulmuştur. Le Corbusier'nin trafiğin yoğunluğuna göre keskin bir şekilde ayıran önerileri, daha sonraları trafik akışını hiyerarşik bir düzene koyma çalışmaları ile 1938 ve 1942 yıllarında Alker Tripp'in 'Yol Trafiği ve Kontolü' gibi çalışmalarla devam etmiştir.

Hiyerarşik yol sistemleri, bazı yolların daha hızlı ve yoğun trafik yüklerini kaldıracak şekilde tasarlanması anlamına gelmektedir. Bu tip yollar, yaya kesişimleri azaltılmış, diğer yollarla bağlantıları sınırlandırılmış ve özel/şahsi çıkışlar açılması yasaklanmış yollardır. Günümüzde de, bu hiyerarşik yol düzeni devam etmektedir. Ana dağıtım yolları, bölgesel dağıtım yolları, yerel dağıtım yolları ve mahallesel ulaşım yolları olarak adlandırılabilecek yollar, Türkiye'de Karayolları Genel Müdürlüğü'nün sorumluluğu altında bulunan otoyollar, devlet yolları ve il yolları olarak tanımlanmaktadır. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün yol ağı içinde olmayıp, diğer kuruluşların sorumluluğundaki yollar ise, Köy Yolları, Turistik Yollar, Orman Yolları, Şehiriçi Yolları'dır. Turistik yolların yapım ve bakımı, Turizm Bakanlığınca sağlanan finansmanla Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılmaktadır. Köy yolları İl Özel İdare Müdürlüklerinin, Orman yolları Orman Bakanlığı'nın, Şehiriçi yolları ise Belediyelerin sorumluluğundadır (Url-7)

Geleneksel sokak dokusu olan bir yerleşimde, yeni bir yol ağı sistemi tasarlandığında, bazı yeni caddeler ve sokaklar açılması gerekmekte ve bazı yollar daha ana arterlere dönüşmektedir. Bunun için bazı binalar yıkılmakta, istimlak edilmekte ve Pope'un 'grid erozyonu' olarak tanımladığı durum oluşmaktadır (Pope, 1996). Bu grid erozyonu sonucunda, her bölgenin otoyollara açılımın olduğu 'basamaklı yol ağları' oluşmaktadır.

Genellikle, hiyerarşik yol ağı sistemi önceden yerleşim yapılmamış alanlara uygulandığında daha başaralı olmaktadır. Böylelikle daha geniş yollar açılabilmektedir. Kaba ve geniş hücreli yol ağı sistemi daha genel trafik yükünü

taşırken, aradaki sokak ve caddeler yerel trafik yükünü taşımaktadırlar. Süper blok alanlarında, ara sokakların kısayollar/kestirmeler yaparak büyük yollarla kesişmemesi de önlemlidir. Böylelikle bu hafif trafik için tasarlanmış olan yolların ağır yük altında kalması önlenebilir. Bu amaçla yerel yol sistemleri belli noktalarda çıkmaz sokaklar yapacak şekilde de tasarlanabilir. Bu düşüncelerle, mimar olmanın yanında yol mühendisi de olan Buchanan(1988), şehri tekil fonksiyonlu süper bloklar yerine, karışık fonksiyonlarla çevresel alanlara bölmeyi önermiştir. Çok tartışılan bu konularda, Buchanan, kolay ulaşım ile sokağın konut ve mimari dokusunu korumanın çelişebilen karakterini fark etmiştir. Trafik ile kentsel yaşam kalitesi arasındaki dengeyi kurmak zor bir konudur.

Ana yolların kentin bölgeleri arasındaki hareketi engellemesi, kısıtlaması ve hatta bazı durumlarda bariyer görevi görmesi çağımızın en önemli kentsel sorunlarındandır. Lefebvre, kentsel mekânın hızlı trafik yolları tarafından nasıl parçalandığını ve yok edildiğini belirtmektedir **(**Lefebvre, 1991). Kent parçaları arasındaki hareket, harekete bağlı sosyal bir aktivite değil, yalnızca hareket deneyiminden ibaret olmaktadır. Sosyal mekânı ve hareketin mekânını barındıran yürünebilir caddeler, binaları ve mekândaki aktiviteleri birbirine bağlar. Yalnız hareketi barındıran caddeler ise, mekânları böler ve birbirinden ayırır. Appleyard ve Lintell, bu bağlamda üç San Francisco caddesini karşılaştırmıştır. Bu caddeler pek çok yönden birbirlerine benzemelerine rağmen, taşıdıkları trafik ve sosyal kullanım yönlerinden farklılaşmaktadırlar (Appleyard ve Lintell, 1972). Yollar, mekânları ayırırken, yaya köprüleri ve yer altı geçitleri ile bağlantı sağlanmaya çalışılmaktadır. Ancak genellikle bu bağlantılar yayalar için elverişsiz koşullar yaratmaktadır, bu sebeple pek çok ülkede yer altı geçitleri ve köprüler kaldırılarak hem zemin geçitler yapılmaktadır.

2.5.2.4. Güvenlik

Yukarıda tartışıldığı gibi, güvenlik ve trafik akışı sebebiyle otomobili geleneksel sokak dokusuna eklemek sosyal mekânı hareketin mekânı ile çakıştırmak anlamına gelmektedir. Ancak, Buchanan'ın(1988) belirttiği gibi sürdürülebilir kentsel mekân, farklı hareket sistemlerine ve ihtiyaçlarına cevap verebilirken, sosyal etkileşime ve değişime de imkân tanıyabilmelidir. Carmona ve diğerlerinin belirttiği gibi, kamusal mekân ağının rolünü hareketin mekânı olmak ya da sosyal mekân olmak gibi bir ayrım yaparak tanımlamak yerine, çok amaçlı bir kamusal mekân ağı içerisinde

hareketin mekânı ile sosyal mekânı kati biçimde ayrılmaları gereken noktalarda ayırmak diğer durumlarda ise çakıştırmak benimsenmelidir. (Carmona ve diğ., 2003).

Alexander, yayalar ile akan trafiğin ayrıştırılmasını ağaç dallanması strüktürüne benzetmektedir. Genelde bu ayrımın iyi olmasına rağmen, bazı durumlarda bu ayrımın iyi sonuçlar vermediğini belirtmektedir. Örneğin, taksilerin ancak yaya ile taşıt trafiğinin çakıştığı mekânlarda çalışabildiğine değinmektedir. Akan trafik içinde dolaşan taksiye daha çok müşteri bulma ihtimali doğar, böylelikle yaya da herhangi bir noktadan taksiye ulaşma imkânı kazanır ve taksinin ulaşabildiği herhangi başka bir noktaya taşınmış olur. Bu sebeple Alexander'ın belirttiği gibi, taksinin bulunduğu kamusal mekân ağları yaya ile taşıt trafiğinin çakışmasını ve örtüşmesini gerektirir (Alexander, 1965).

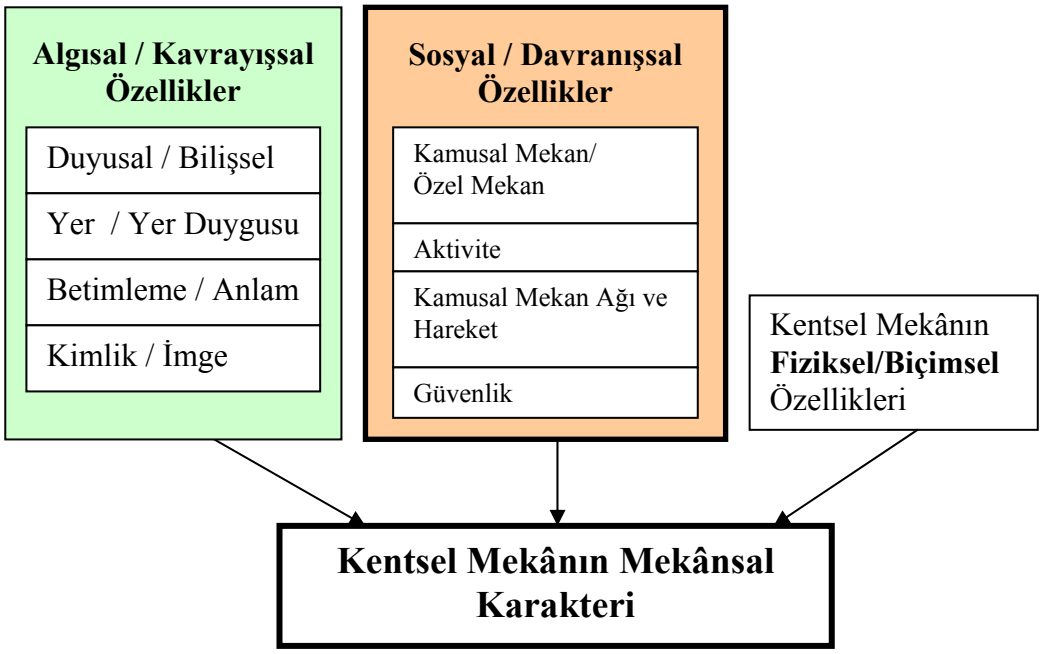
'Yol'lara her zaman ihtiyaç duymamızın yanında, pek çok yorumcu 'sokak'ların sosyal mekân olduğunu ve bölücü/ayırıcı değil bağlayıcı/birleştirici rolünün yeninden keşfedilmesi gerektiğini savunmaktadır. Pek çok yazar (örn., Appleyard, 1981; Moudon, 1991; Hass-Klau, 1990; Jacobs, 1996; Loukaitou-Sideris ve Banerjee, 1998) sokakların kamusal yaşama katkısına ve sokak-kaldırım ilişkisinin nasıl sosyal amaçlarla kullanabileceğine dikkat çekmektedir.

Loukaitou-Sideris ve Banerjee, Kaliforniya şehirlerinin birbirinden nasıl kopuk ve parçalanmış olduğuna değinirken, yolların, Modernist söylemdeki gibi, gerekli hareketi sağlayan kanal veya Şehir Güzelleştirme söylemindeki gibi estetik görsel eleman olmanın yanı sıra, kentsel tasarımın yolların kent parçalarını birbirine bağlayan sosyal rolünü de yeniden keşfetmesi gerektiğini belirtmektedirler (Loukaitou-Sideris ve Banerjee, 1998).

Bu noktadaki problem, hareket ihtiyacının caddelerin sosyal mekân olma potansiyelini azaltması değil, trafiğe yayalardan daha çok önem verilmesidir. Buchanan da, kamusal mekânın sosyal fonksiyonu kaybetmesinden yakınmakta ve sosyal mekânın yalnızca hareketin mekânı olarak algılandığını belirtmektedir (Buchanan, 1988). Bu anlamda, otomobil imtiyaz kazanmaktadır. Sheller ve Urry (2000), araç trafiğinin konut alanları ve sokak aralarından geçerek sakin yaya trafiğini böldüğünü belirtmektedir. Aberdeen'de yapılan bir araştırma yaya trafiğinin taşıt trafiğine oranının 4:1 olduğu mekânda, yayalara ayrılan mekânın 1:4 olduğunu tespit etmiştir. Bu sonuçlar, kent içinde yayalaştırılmış bölgelerin arttırılması için

kullanılmıştır. Mekânlarda, farklı hareket biçimlerinin ihtiyaçlarına cevap verecek uzlaştırıcı tasarım anlayışı gereklidir. Pratikte, bu genellikle sosyal mekânı otomobilin etkilerinden koruyan, otomobil ile ulaşılabilen, yaya ağırlıklı bir mekân tasarımı olarak özetlenebilir (Moudon, 1991; Hass-Klau, 1990). Bu fikir, 'shared streets-[38]paylaşılan caddeler' olarak kavramsallaştırılmıştır. İngiltere'de 'konut bölgesi', Almanya ve Hollanda'da 'woonerf'[39] olarak adlandırılan yerleşim alanlarında yaya hareketi ve taşıt trafiği aynı mekânı paylaşmaktadırlar**.**

Sonuç olarak,



Şekil 2.20 : Kentsel mekânın mekânsal karakterini oluşturan Sosyal / Davranışsal Özellikler.

İnsan-Çevre-Davranış ilişkileri bağlamında kentsel mekânların sosyal özellikleri dikkate alınarak sınıflandırılması yapılmıştır. Bu sınıflandırma ile kentsel mekânlar şu şekilde ayrışmaktadır:

1. Kamusal Mekân
2. Yarı Kamusal Mekân
3. Yarı Özel Mekân
4. Özel Mekân

---

[38] Michael Southworth ve Eran Ben-Joseph. 'Streets and the shaping of towns and cities' adlı kitabın elektronik kaynağına Palo Alto reprodüksiyonu ile, Calif.: ebrary, 2008, kaynağından da ulaşılabilir.

[39] 1960'ların sonlarında Delft Teknik Üniversitesi'nde profesör olan Niek de Boer 'woonerf' adını verdiği caddeler tasarlamıştır. Bu caddelerde hem yaya hem taşıt trafiği vardır.

Gelişen dolaylı iletişim olanakları ile daha çok özel mekânlara kayan insan yaşamının, sosyalleşebilmek için kentsel mekâna olan ihtiyacı daha da artmıştır. Fonksiyonel bakış açısı ile, insan aktivitesi, kentsel mekânın bileşenlerini tanımlayan ve özel mekânla kamusal mekânları birbirine yaklaştıran/ayrıştıran bir rol oynamaktadır. İnsanın sosyal bir varlık olarak 'sosyalleşebilmesine' imkan tanıyan ara mekânlar, kesişimler ve tesadüflere imkan tanıyan kentsel mekânlar kurgulanmalıdır. Böylesi bir kentsel mekân kurgusu, aktivitelerin çakışması ile imkânlı hale gelmektedir. Aktivitenin kentsel mekânların sınıflandırılmasında ve mekânların hiyerarşilerinin kurulmasında büyük etkisi vardır. İç /Dış mekân yaşantılarının karşılaştığı ve ayrıştığı mekânların belirlenmesi, bu tanımlamaların değişime açık yapısı büyük önem taşımaktadır.

2.5.3. Fiziksel / Biçimsel Özellikler

Kentsel mekânın ve mekânların fiziksel ve biçimsel özelliklerini, mekân geometrilerinin temel özelliklerini açığa çıkarmak için uğraşan çalışmalar genellikle tipoloji ve morfoloji çalışmaları olarak yorumlanmaktadır. Bu konuyla ilgili çalışmalardaki araştırmalar, kentsel mekânın niteliklerini ve geometrisini anlamaya çalışır. Bu çalışmaların arkasındaki taban varsayım, kentsel şekli oluşturan mekân öğelerinin; meydanların, sokakların (ulaşım kanalları gibi) varlığını incelerken, mekânın öğelerini ve öğeler arası ilişkilerin incelemesini de içermektedir. Bu tip çalışmalarda, morfoloji kavramının anlamı olan, form bilimi ve formu etkileyen faktörler bütününün incelenmesi ana hedeftir. Christopher Alexander (1965), Martin ve March (1972) ve March' ın (1977) çalışmaları bu kategoriye örnektir.

Tipo-morfolojik yaklaşımlar, algılanan mekânın bir bütün olması ve mekânı oluşturan öğelerin yakın çevresinde belirli sınırları bulunan başka öğeler tarafından belirlenmesinden yola çıkarak hem mekânın alt bileşenlerini ortaya koymakta hem de mekânı biçimlenmeleri doğrultusunda sınıflamaktadırlar.

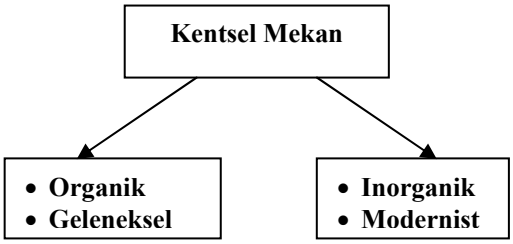
Bu yaklaşım mekâna bütüncül yaklaşmaktadır. Bu sebeple, kentsel mekanı, kentin ayrı bir mekanı olarak tanımlamamaktadır. Tipo-morfolojik yaklaşımlar arasında, mekân bütününe kent mekânı açısından bakmak için morfolojik yani kent formunu oluşturan bütüncül bir ele alışla bakan farklı yaklaşımlar vardır.

Tipo-morfolojik çalışmalar kentin şekli, kentin dokusu ve kentin dokusunun alt bileşenlerini şekillendirme sürecini tanımlama ve açıklamada kullanılmaktadır. Bu

konuda çalışan coğrafyacılar kentsel morfoloji hakkında sadece kentin şeklini belgeleme üzerinde dururken, diğerleri, mimarları da kapsayarak, binalar ve bunlarla ilişkili açık mekânların kentin şeklinin önemli öğeleri olduğuna ikna olmuş ve kentin fiziksel özelliklerini açıklamak için türlerine göre sınıflandırmaya odaklanmışlardır.

2.5.3.1. Organik ve İnorganik Kentsel Mekân

Tipo-morfolojik yaklaşımların kentsel mekanı kentin herhangi bir noktası olarak gören yaklaşımından dolayı, kentsel mekanın bileşenleri ile kentin bileşenleri aynıdır. Bu yaklaşımla kenti ve kentsel mekanı öncelikle biçimlenme bakımından Organik/İngorganik ya da Geleneksel/Modernist olarak ikiye ayırmaktadırlar (Şekil 2.21.)



Şekil 2.21 : Biçimlenme açısından kentsel mekanın grupları.

Geleneksel yerleşimlerde kentsel form, fiziksel organizasyon ve mekânı şekillendiren genel kurallara dayalı olarak oluşmuştur. Bunun sonucu olarak geleneksel yerleşimlerde tasarım fiziksel özellikler ve ihtiyaçlarla şekillenmiştir. Geleneksel yerleşimlerin morfolojisi, mekânın fiziksel özellikleri ve üzerinde yaşayan grubun sosyal gereksinimlerinin bir araya gelmesiyle ortaya çıkmıştır. Morfolojik faktörler, Lozano'ya göre, dört ana grupta toplanarak incelenebilir;

— Korunma ve savunma esas alınarak insan ve doğa yapımı oluşumlar. Eski kentlerin kuruluşunda savunma çok önemli bir faktördür. Ortaçağ'da, kolay savunulabilme faktörü nedeniyle, kent yerleşmeleri, tepeler ve zor ulaşılan arazilere doğru kaymıştır**.**

— Diğer bölgelerle irtibat kurulabilmesi için gerekli fiziksel ve ekonomik etkenler. Mal değişiminde önemli rol oynayan yollar, kavşaklar, nehir ağızları, doğal limanlar kent kuruluşlarındaki ekonomik nedenlerdir. Örneğin, Erzurum Bağdat Yolu üzerinde kurulmuş bir transit şehridir. Deniz kenarları, yerleşmelerde etkin yerlerdir, çünkü karada yerleşimlerin birbirine bağlanmasına göre deniz, kentleri daha iyi bağlar**.**

— Yerleşim ihtiyacına cevap vermek için bölgenin topografyasının durumu. Eski çağlarda insanlar besinlerini kolay sağlayabilmek için, verimli araziler seçiyorlardı. Su kenarları, orman yakınları, havası ve manzarası güzel yerler de kent kuruluşlarını etkileyen coğrafi yerlerdir.

— Çeşitli bina çözümlemeleri ortaya çıkartmış olan iklim şartları. Eski yerleşimlerden beri, iklim şartları mekân yaratmada önemli rol oynamıştır. Amaç en uygun yaşam şartlarının sağlanması olduğundan; tasarımda, mevcut iklimin olumlu taraflarından en fazla yararlanmak, olumsuz taraflarından da en az etkilenmek için çeşitli tipler geliştirilmiştir.

Bu dört ana grup birlikte düşünüldüğünde büyük ölçekli yerleşimlerin, tipoloji, arazi kullanımı, yoğunluk, dağılım, sistematik organizasyon, büyüme ve değişme karakterlerini açıklar.

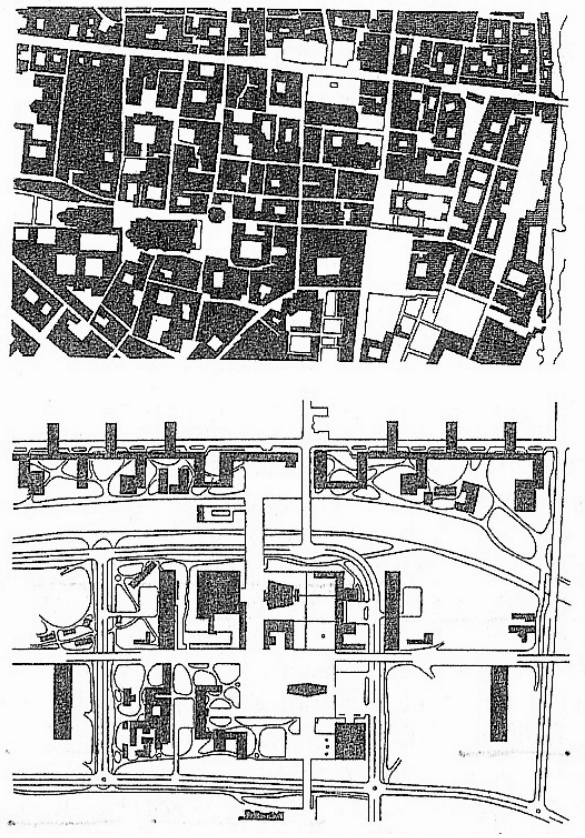
Yukarıda anlatılan farklı tiplerdeki konut yerleşim kriterleri ile kentler, organik ve inorganik yapıya sahip olabilirler. Bu iki grup arasındaki fark şöyle özetlenmekte: "Düzensiz kent, gelişimin üzerinde yaşayan insanlara bırakılması sonucudur. Eğer bir yönetim kadrosu toprağı parçalara bölüp, kullanıcı yerleşmeden önce parsellerse bunun sonucu olarak düzgün dokulu kentler oluşur" (Kostof, 1991).

Tarihi kentlerin çoğunda her iki durum da söz konusudur. Organik dokulu tarihi kentin etrafında düzgün dokulu yerleşmeler oluşmuştur. Kent dokusunun organik olması veya olmaması sadece planlamaya bağlı değildir. Uzun ve artan kentleşme tarihinin olduğu ülkelerde, genellikle kentsel ızgaralar(grid) bozulmuştur. Genellikle bu tip kentler 'organik' olarak tanımlanırlar. Organik kentler ya doğal yollarla ve kendiliğinden oluşmuşlardır ya da insan eliyle değil de kendiliğinden oluşmuş izlenimi bırakırlar. Genellikle yaya hareketi temelli ve yerel topografyanın etkisiyle şekillenmişlerdir. Bill Hillier (1996) hareket ile kentsel ızgara oluşumu arasındaki ilişkiyi irdelemiştir. Onun en önemli savı, hareketin kentsel mekânın oluşumunu yönlendiren en önemli etken olduğudur. Kentsel hareketin en önemli tekil belirleyicisi ise, kentin ızgara strüktürüdür.

İdeal ve düzgün ızgaralar genellikle planlanmış ve bir geometrik disiplin içerisindedir. Düz ve dik açılı sokak dokusu, yapımının kolaylığından dolayı, tarih içinde Antik Yunan ve Roma'dan günümüze çoğu Avrupa kentinde tercih edilmiştir. Yalnız Avrupa'da değil, Çin'de ve ABD'de de düzenli ızgara sistemleri kimi zaman

dini veya kimi zaman sembolik anlamlarından dolayı tercih edilmişlerdir. Yeni Dünya Amerika'da da çok sayıda düzgün ve düzenli ızgara sistemi örneği vardır. Bunun yanında, yaşanmışlık ile bozulmuş ızgara sistemlerinin daha duygusal bir hava içermesi, yaşantı ile değişip dönüşmemiş sistemlere monotonluk ve yeknesaklık eleştirilerinin gelmesine yol açmıştır.

Morfolojik biçimlenme açısından kentleri ele alan Carmona ve diğerleri (2003) ise kentleri, organik ve inorganik kentler olarak değil, 'geleneksel' ve 'modernist' olarak sınıflandırdıkları iki tip kentsel mekân sistemi olarak belirtmektedirler. Geleneksel mekânlarda yapılar büyük yapı adalarının parçaları olarak konumlanırken aynı zamanda bu yapılar ve yapı adaları dış mekânı hem belirlemekte hem de dış mekânın oluşmasına sebep olmaktadırlar.



Şekil 2.22 : Parma ve Saint Die'nin şekil-zemin ilişkilerini gösteren çizimler, (Rowe ve Koetter, 1978).

Modernist kentsel mekân ise, bağımsız duran binaların bir araya gelmesinden oluşmaktadır. Modern dönemde, kamusal mekân ağının morfolojik yapısı iki önemli yönde değişmiştir. (Pope, 1996; Bentley, 1998). Birincisi, kentsel yapı adalarının elemanı olan binaların oluşturduğu ve tanımladığı sokak ve meydanlardan amorf

mekânda ayrık düzende tekil duran binalara; ikincisi ise birbirine entegre olmuş küçük sokak dokularından birbirilerinden kopuk içe dönük yerleşim alanlarını saran yol ağlarına dönüşümdür. Her durumda bu değişimlere bir reaksiyon vardır.

Gelenekeksel ve modernist kentsel mekânın farklı dokularını gösteren pek çok örnek bulunabilir. Üstteki planda (Şekil 2.22.) Parma'nın sıkı kent dokusu ve kentsel blokların nasıl cadde, sokak ve meydanları tanımladıkları ve küçük ölçekli sokak dokusunun oluşturduğu ağ görülebilmektedir. Binalar genellikle alçak katlı ve benzer yüksekliklerdedir. Yüksek binalar istisnadır ve dini veya yönetimsel öneme sahiptirler. Sokak dokusu nispeten küçük hücrelerden oluşan gridal bir sistemdir.

Saint-Die'nin planında ise, binalar bağımsız olarak mekânda durmaktadırlar ve çevreleyen yol sistemi geleneksele göre daha geniştir. Binalar 'süper bloklar' olarak bir sistemin parçasıdırlar ve gridal yapıyı oluşturan sistem oldukça büyüktür. Süper bloklar büyük ana yollarla çevrilidir. Modernist kentsel mekânlar daha önceden hiç imara açılmamış arsalar üzerinde yapıldığı zaman anlamını bulmaktadır.

Çizelge 2.4a : Kentsel mekanda Bina-Yapı Adası İlişkisi.

	Küçük Yapı Adası Dokusu	Süper Blok Yapı Adası Dokusu
Mekânı tanımlayan ve kapatan binalar	**A**	**B**
Mekânda elemanlar olarak binalar	**C**	**D**

Carmona ve diğerleri'nin (2003) önerdiği tabloda (Çizelge 2.4a.) binalar ve yapı adaları ilişkileri verilmiştir. Bu ilişkiler iki yönden ele alınmıştır: İki boyutlu yapı adaları sistemleri ile -küçük ve süper blok yapı adaları- üç boyutlu biçim ilişkisi -mekânları tanımlayan/kapatan/kuşatan veya mekândaki serbest binalar-. Binaların bulundukları mekânlarla kurdukları ilişkiler, Parma'da olduğu gibi, küçük yapı adası dokusu ve mekânı tanımlayan/kapatan binalar (tip **A**) olabildiği gibi, Saint Die'de olduğu gibi mekânda eleman olarak serbest düzende dağılmış süper bloklardan oluşan yapı adası dokusunda da olabilir (tip **D**). Burada ilginç olan nokta hangi noktada binalar arasındaki boşlukların mekâna dönüştüğüdür. Bunların yanında **C** ve **B** tipindeki kombinasyonlar da mümkündür. Örneğin, Hong Kong veya Londra'da, tip **C** gibi, yüksek binalar sıkı ve küçük bir kent dokusundan çıkmaktadır**.**

2.5.3.2. Kentsel Mekânın Dokusu

Her tipo-morfolojik çalışma belirli bir yönde yapı türleri ile ilgili çalışmalardır, yapıların şekillerinden ve mimari biçemlerinden çok bu yapıların ve onların çevrelediği açık mekânların arasındaki ilişki ile ilgilidirler. Böylece, yapıları ve onları tamamlayan açık mekânları, genellikle toprak mülkiyetinin sınırları ile tanımlanan bir araya getirici birim mekânlar olarak görmektedirler. Bu mekânların sahipleri ya da kullanıcıları buraları yaratır veya işletirler. Hepsi bir arada kentsel dokuyu oluşturur.

Büyük ölçekteki yerleşmeler incelendiğinde dokunun morfolojik araştırmaların temelini oluşturduğu gözlenir. Doku; farklı parçaların kompozisyonunun bir araya gelerek oluşturdukları biçimin, incelikle ve ayrıntılı olarak işlenmesinden meydana gelir, bu tarz bir arada formlara örnek doku diyebiliriz. İlk yerleşimlerden bugüne geldiğimizde kent formlarının oluşumlarının, gelişimlerinin ve değişimlerinin birbirlerinden ne kadar farklı olduğunu görmekteyiz. Bu farklılık birçok veri grubunun çok karmaşık bir şekilde bir araya gelmesinden kaynaklanmaktadır. Kısaca Lozano'nun da belirtildiği gibi, kent oluşumu şu şekilde özetlenebilir, çeşitli bileşenlerin bir araya gelerek, "doku" olarak adlandırılabilecek, az veya çok sayıda tekrar eden elemanların arka arkaya gelerek ve farklı kalıplar meydana getirecek biçimde organize olmasıdır (Lozano, 1990). Kentsel doku, geometrik olarak çeşitli şekillerde bir araya gelen yapılar ve bunların sınırlandırdığı boşluklar, sokaklar, meydanlar ve avlular gibi açık mekânlardan oluşur (Aydınlı, 1992).

Yukarıda bahsedilen örnek dokular birleştirici görev yaparlar ki bu da büyük formu oluşturur. Kent formu bütünleşik olarak birçok elemanın bir araya gelmesi sonucu oluşur. Buna kent (örnek) dokusu denebilir. Kent dokusu, en sade anlatımla; "Tüm bireylerden bir şeyler taşıması sebebiyle toplumun adeta parmak izidir" denilebilir (Lozano, 1990). Bunun sonucunda kent dokuları kentlerin oluşumuna göre farklılıklar gösterir. Moudon, (1992) kentsel dokuyu: "binalar ve açık mekânları türlerine göre sınıflara ayırarak:

1. Birbirini takip eden bina geleneklerine ait olan farklı kuşakları ya da her kuşağı temsil eden türler,
2. Kastedilen insanların bulunduğu farklı sosyo-ekonomik sınıfları temsil eden türler" olarak iki türde inceler

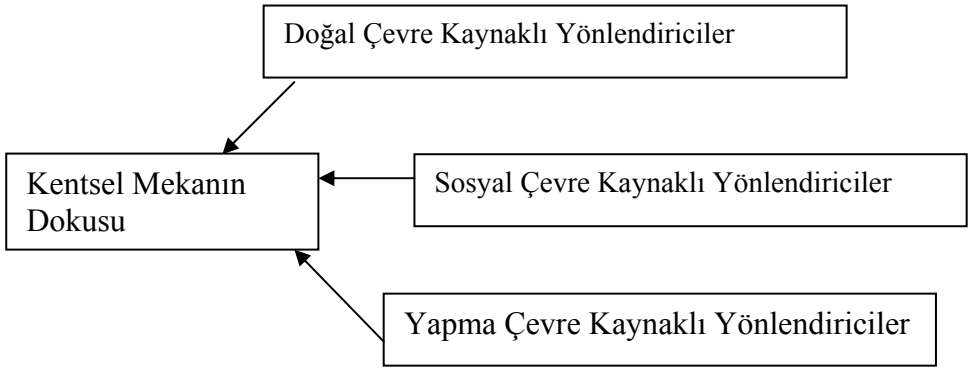
Aldo Rossi (1973) kentin iki şeyi içerdiğini ortaya koymuştur: genel kentsel doku ve anıtlar. Genel kentsel doku, sokak ve meydanları belirleyen binalardan oluşmuştur. Bu durum kesinlikle zamanla, insanlar yeni binalar inşa ettikçe ya da onları yeniledikçe değişir. Bu anıtların varlığı, her şehre kendine has karakterini veren geniş ölçekli yapılardır. Kentin sakinleri tarafından bir kuşaktan diğerine geçen kentin hatıralarını şekillendirirler. Leon Krier (1990) çalışmasında, bir kenti işlevsel bölgelere ayırmanın (uyuma, çalışma ve tüketme aktiviteleri arasındaki ayırım) kentin sosyal, ekonomik, kültürel yaşantısına zarar verdiğini saptamıştır. Bu problemi hafifletmek için, tüm kentsel işlevlere uyum sağlayan 33 hektara kadar mekanlar olan bir "geçici mesken" sistemi önermiştir. Leon Krier dört çeşit kentsel mekân tanımlamıştır. Bunlardan üçü geleneksel kentsel mekân, dördüncüsü ise modernist kentsel mekân şeklidir,

1. Kentsel bloklar, sokakların ve meydanların örüntülerinin bir sonucudur: örüntü tipolojik olarak sınıflandırılabilir,

2. Sokak ve meydanların örüntüsü blokların konumunun sonucudur: bloklar tipolojik olarak sınıflandırılabilir,

3. Sokak ve meydanlar kesin resmi türlerdir: kamu "odaları" tipolojik olarak sınıflandırılabilir,

4. Binalar kesin resmi türlerdir: bir mekânda bulunan binaların rastlantısal bir dağılımı vardır (kaynak: Krier, 1990).



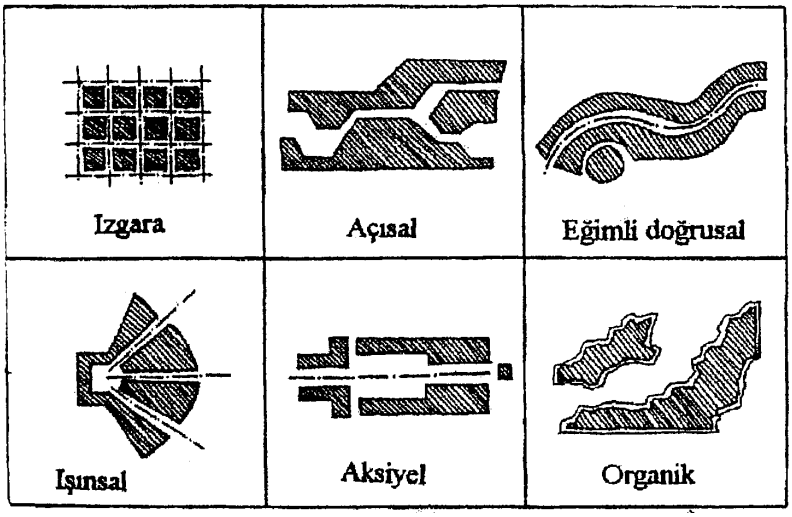
Şekil 2.23 : Tipo-Morfolojik Yaklaşımla Kentsel Mekanın Dokusunu Etkileyen Faktörler.

Kentsel mekânın dokusunu etkileyen faktörleri Kostof (1992) üçe ayırmaktadır. Doğal çevre kaynaklı yönlendiriciler, sosyal çevre kaynaklı yönlendiriciler ve yapma çevre kaynaklı yönlendiriciler (Şekil 2.23.).

- *Doğal Çevre Kaynaklı Yönlendiriciler:* Bugün varolan şehirlerin kuruluşuna etki yapan en önemli faktör, coğrafi etkenlerdir. Eski çağlarda insanlar, besinlerini kolay sağlayabilmek amacıyla verimli arazileri yerleşim için seçiyorlardı. Su kenarları ve havzalar hem iklimsel özellikleri hem de ulaşım imkânlarıyla yerleşim için önemli bir özellik olmuştur. Bunun yanında iklimsel özellikler de diğer bir yerleşim sebebidir. Isı, nem, rüzgâr, yağmur, ışık gibi iklimsel yönlendiriciler o bölgede oluşacak yaşam formunu da her yönüyle etkilemektedir. İklimsel farklılıklar bina tipolojilerine, malzemelerine, dokusu ve rengine, çatı biçimine, sokak oluşumuna kadar her boyutu etkilemektedir. Topografyanın da bir yerleşmenin kuruluşundaki kentsel dokuda çok önemli bir yeri vardır. Eğimli veya düz araziler kent formunu da belirler, hatta kentlerin kurulma sebepleri de olabilirler.
- *Sosyal Çevre Kaynaklı Yönlendiriciler:* Nüfus artışı ve göç kent dokusunu etkileyen başlıca etkenlerdendir. Göç, sadece fiziksel çevreye olan etkisi ile değil aynı zamanda kentlerin geleneksel organizasyonlarına yansıyan kimlik değişimi ile de sosyal bir olgudur. Göçün beraberinde kültür çelişkileri yaşanmakta ve kültürleşme ortaya çıkmaktadır. Kültürel veriler kent dokularının oluşumundaki en önemli verilerdir. Fiziki çevreye ait veriler ve sosyal ve ekonomik veriler her zaman kent formlarını açıklamaya yetmez. Kent dokusu orada yaşayan toplumun kültürel dokusuyla çok yakından ilgilidir.
- *Yapma Çevre Kaynaklı Yönlendiriciler:* Yapma çevre ve doğal çevre birlikte fiziksel çevreyi oluştururlar. İnsanların barınma, çalışma, dinlenme ve eğlenme gereksinimlerinin karşılanması için tasarlanan mekanlar ve bu yapıların birbirleriyle ulaşılabilir ve kullanılabilir olmasını sağlamak için kurulan ağ sistemi (altyapı, ulaşım, enerji vb.) yaşanılan mekanları oluşturur. Ortaya çıkan bu sistemler bütününe, yapma çevre denilmektedir. Yapma çevre, kişinin doğa üzerinde kendine yaşamak için oluşturduğu yerdir. Kent dokusuyla insan arasında karşılıklı etkileşim söz konusudur. Kent dokusu oluşurken, çevreye ait fiziksel ve topluma ait sosyal etkiler doku gelişimini yönlendirirken doku da içindeki yaşamı yönlendirir. Örneğin, eski doku içindeki konut ağırlıklı şehir merkezlerinin gelişerek ve fonksiyonunun değişerek, merkezi iş alanlarına dönüşmesi doku karakterinin tamamen

değişmesine yol açar. Bölgedeki sürekli kullanım ortadan kalkıp iş saatleri içinde kullanılan bir alana dönüştüğü için köhneleşme başlar.

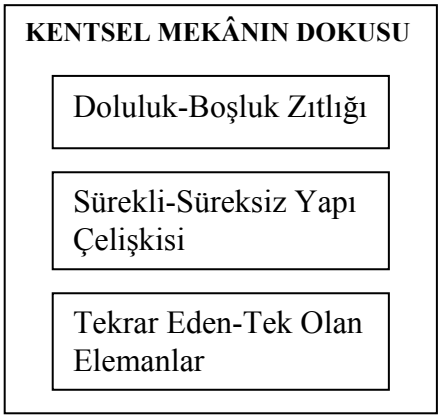
Tipolojik olarak kent dokuları ele alınırsa farklı doluluk-boşluk düzenleri ile karşılaşırız (Şekil 2.24.). Genellikle planlı kent denildiğinde akla gelen ızgara sistem (ızgara doku) bunlardan sadece bir tanesidir. Kent dokularının farklı oluşması ve gelişmesi Kostof'un (1992) belirttiği gibi değişik etkenlere bağlıdır.



Şekil 2.24 : Farklı doluluk-boşluk özellikleriyle kent dokuları, (Trancik, 1986).

Karmaşık toplumsal formlardan oluşan kent dokusu, temelinde bir dizi çelişkilerle anlaşılabilir. Dünya çelişkilerle doludur ancak bunlar bağdaşamaz zıtlıklar olarak değil, çevremizdeki karışık doğanın sunduğu birleştiriciler olarak düşünülmelidir. Kent dokusunu, dolayısıyla formunu oluşturan öğeler Lozano tarafından üç karşıtlık yardımıyla şu şekilde sınıflandırılmıştır. Bu üç çelişki sadece açıklayıcı niteliklerinden dolayı değil, tasarımcılara uygulamada sağladığı kolaylıklardan dolayı da önem kazanmıştır (Lozano, 1990).

- *Doluluk-boşluk zıtlığı:* Bu zıtlığın ilk bakıştaki açıklaması; yapı adalarının, yapılarla da birlikte kullanılabilecek açık alanları veya sirkülasyon alanlarını kuşatarak oluşturduğu bütün olarak yapılabilir. Bu planda figür ve arka plan etkisi yaratır. Örneğin zaman içinde yol-bina gelişiminde ortaçağda yaya yollarının katı bloklarla sınırlandırıldığı 19.yy.da orta avlulu apartmanların oluştuğu, 20.yy.da modern anlayıştaki tipik dizi binalar ve aralarından geçen basit anlamda trafik işlevli caddelerin yapıldığı görülmektedir.



Şekil 2.25 : Tipo-Morfolojik Yaklaşımla Kentsel Mekanın Dokusunu Oluşturan Üç Karşıtlık

- *Sürekli-süreksiz yapı çelişkisi:* Nicelik bakımından iki farklı elemandırlar. Biri alan üzerinde birbirine bağlayıcı, uzayan bir etkiye sahiptir, diğeri ise, bunların aralarındaki elemandır. Sürekli yapılar; alt yapılar, yollar, ray sistemleridir. Süreksiz yapılar, dokuyu tamamlayan evler, camiler, parklar, v.b.dir.
- *Tekrar eden-tek olan elemanlar:* Bu zıtlık bize kent dokusunun, çeşitli tiplerdeki elemanların birçok sayıdaki tekrarı ve kombinasyonları sonucu olduğunu anlatır. Çeşitli zamanlarda kümelenmiş halde veya izole halde bazı elemanlardan oluşur. Ortaya çıkmıştır ki kent imgesi, benzeyen elemanların görsel tekrarı ve aynı zamanda da tek başına olan elemanların egemen etkisiyle yaratılır.

Kamusal mekân ağının en önemli dönüşümü, yapı adalarının ayrılmaz ve tamamlayıcı bir parçası olan meydanları, sokakları tanımlayan binalardan, tekil binalara dönüşümüdür. Modernist 'işlevselci' anlayış, iç mekânın dış mekânı belirleyeceği ilkesiyle hareket etmektedir (Le Corbusier, 1927). Carmona ve diğerlerine (2003) göre, içten dışa doğru anlayışla hareket ederken, işlevsel gereklilikler, hijyen, ışık, hareket, açıklık vb kavramlar üzerinde durulurken, binalar uzayda ve mekânda bulunan nesneler, bir çeşit heykeller halini almıştır Bu sebeple, kamusal mekânla ilişkiler geri planda kalmıştır.

Daha büyük ölçekte ise, sağlıklı yaşam koşulları sunma temeline dayanan Modernist kentsel mekân, kentsel alanlarda otomobilin gerekliliği ile de, binaların çevresini saran ve binaların çevresinde serbestçe hareket eden bir öneri sunmaktadır. Hareket ve hareketin mekânı, binalarla çevrelenmek ve sarılmak yerine, binaları çevrelemekte

ve sarmaktadır. Bu anlamda, Le Corbusier, geleneksel sokakları, dar bir geçit ya da yarık gibi görmektedir (Broadbent, 1995). Kamu sağlığı ve planlama standartları da bu doğrultuda değişirken, yoğunluk zonlaması, yol genişlikleri, görüş açıları, altyapı hizmetleri ve gün ışığı açıları gibi pek çok yeni standart gelmiştir. Tekil binalara doğru yönlenme aynı zamanda her bir binanın özgün ve farklı karaktere sahip olabilmesiyle de itici güç kazanmıştır. Binalar, çevreden fiziksel olarak ayrık veya yüksek ve/veya mimari açıdan farklı olabilir. Bu özellikleriyle tekil bağımsız binalar yerel dokudan farklı bir karakter yaratmaktadırlar.

Modern dönemden önce, dini yapılar, belediye binaları, saraylar gibi genellikle kamu yapıları özgün ve dokudan farklılaşan bir fiziki görünüm sergilerlerdi. Oysa 20.yüzyılın kentleşmesi, Meiss'in (1990) belirttiği gibi, obje ve nesnelerin türetilmesi üzerine kurulu olup, dokuyu göz ardı etmektedir. Bu tür yapılar, toplumda veya hiyerarşik düzendeki yerleriyle uyuşmayan mekânda kendilerini obje gibi gösteren bir yapı sergilerler. Geleneksel kent dokusu içerisinde bağımsız duran binalar inşa edildiğinde, kentsel dokuda bir çökme yaşanmaktadır. Bitişik nizamlı geleneksel bir mekânda, yan yana gelen binalar bir duvar etkisi yaratmakta ve sokak cephesini bu etki ile oluşturmaktadırlar. Bu etki ve yoğun doku içindeki arka boşluklar, kentsel yapı adalarını bir örüntü şeklinde oluşturmaktadır. Bu örüntüdeki bir kırılma sokağı oluşturan bu duvar etkili cepheyi de bozabilmektedir.

Kentsel doku, ortak çıkarlar doğrultusunda her bir parselin sahibinin belli kurallar çerçevesinde davranmasını dikte edebilmektedir. Ancak eğer, bir girişimci kurallar doğrultusunda hareket etmezse, farklı kişisel stratejiler olaya dahil olmaktadır. Eğer komşuluk ilişkisi olan binalar yıkılır, parseller büyütülür veya farklı konfigürasyonlarla yeniden yapılırsa, arsa sahipleri yalnızca cephelerini korumaya veya arka bahçelerini ya da dokuyu korumaya güvenemezler. Bitişik strüktürler birbirine benzememeye, boyutları farklılaşmaya başladıkça, bağlam güvenilmez olmaya başlar ve mal sahibi/girişimci bağımsız duran yapılar tasarlamaya doğru yönlenir. Böylelikle, yapı adası ve kentsel doku değişmeye, parseller değişmeye ve yapılar değişmeye başlar. Bunun sonucunda, özellikle 20. yüzyılın ikinci yarısında olduğu gibi kentler, sokak ve meydan dokularından, tekil hareket eden binalar ve onları çevreleyen çoğu zaman mekân hissi uyandırmayan peyzajlara ve boş alanlara, aralıklara doğru değişir. Modernist fikirlerle modern inşa ve yapım teknikleri farklı

bir kent anlayışı ile sonlanmıştır. Trancik'e(1986) göre, bağımsız binalar toplulukları otoyollar ve otopark alanlarıyla çevrelenmiş dışa kapalı gruplar haline gelmiştir.

2.5.3.3. Fiziksel Özelliklerin Alt Bileşenleri

Modern kentsel mekânların barındırdığı sorunların görülmesi, geleneksel kentsel mekâna olan ilgi ve saygının artmasına sebep olmuştur. Çağdaş pek çok kentsel tasarım projesi, mekânda tekil duran binalar yerine, geleneksel kent dokusu karakterinden etkilenerek, yapı adaları ve bloklarının mekânı tanımlaması kurgusu üzerine kurulmaktadır.

Kentsel mekânı tipo-morfolojik açıdan değerlendiren bu yaklaşımlar ışığında kentsel mekanın alt bileşenlerini ortaya koymak gerekmektedir. Kent morfolojisi yerleşimlerin biçim, form ve dokularını inceler ve tasarımcıların yerel dokuların gelişiminin ve değişiminin yapısı hakkında bilgi sahibi olmasını sağlar. Çalışmanın ilk adımı geleneksel yapıdaki değişimi analiz etmektir. Çalışmalar, yerleşimlerin çok sayıda anahtar elemanla okunabileceğini göstermiştir. Bu anahtar elemanlardan en önemlilerini, yapı adalarının dokusu, arsa kullanımı ve fonksiyon, bina strüktürü ve sokak dokusu olarak ele almıştır. Binalar ve barındırdıkları fonksiyonlar en değişken elemanlardır. Yapı adalarının dokusu daha uzun süre devamlılık gösterse bile adaların bölünmesi veya birleşmesi ile değişiklik gösterirler. Sokak dokusu en kalıcı ve uzun devamlılık gösteren elemandır.

Arsa Kullanımı, Fonksiyon ve Merkez

Bölüm 2.5.2. de Kentsel mekanın sosyal/ davranışsal bileşenlerinden biri olarak Aktivite ve aktivitenin kent mekanındaki yeri ve önemi ele alınmıştır. İnsan aktivitesinin kentsel mekanların şekillenmesinde ve mekan hiyerarşilerinin belirlenmesindeki yeri de aynı bölümde ortaya konmuştur. Bu bölümde ise, kentsel mekanın fiziksel biçimlenmelerinin alt bileşenleri irdelenmeye çalışılacaktır. Fiziksel olarak mekanın şekillenmesindeki öncelikli bileşen o mekanın nasıl ve ne amaçla kullanıldığıdır. Dolayısıyla kentsel mekanın ve o mekanı besleyen mekanların fonksiyonları önem kazanmaktadır. Bir kentsel mekanın aktivite zenginliği ve tesadüfi aktivitelere imkan tanıma oranı arttıkça, mekanlar daha yaşayan mekanlar haline gelmektedir. Dolayısıyla buradan fonksiyon çeşitliliğinin artmasının iyi sonuçlar verdiği çıkarımında bulunulabilir. Yeterli yoğunluktaki aktivite ve insan genellikle canlı, sürekli ve devamlı karma kullanım için ön şart olarak görülmektedir.

Jane Jacobs (1961), kent yaşamının yeterli yoğunlukların sağlanması konusunda yapması gereken çok şey olduğunu belirtmektedir. Jacobs' a göre, örneğin NewYork'un Greenwich kasabası hektar başına düşen 310 ile 500 arasındaki bina yoğunluğu ile optimum çevre şartlarındadır. Benzer biçimde İngiltere'nin Urban Task Force adlı kuruluşu da hektar başına 400 bina ile Barselona'nın Avrupa'nın en kompakt ve canlı kenti olduğunu belirtmektedir.

Karma Kullanım: Yaşayan ve iyi kullanılan bir kamusal kraliyet tasarlayabilmek için gerekli bir diğer nokta farklı arsa kullanımları ve aktivitelerin farklı mekansal ve zamansal odaklanmalarla toplanmasıdır. Fonksiyonel zonlamaya (bölgeleme) dayalı yaklaşımın yarattığı mekan sterilizasyonuna ve savaş sonrası planlama ve kentsel gelişmelere tepki olarak, kullanımların karma/karışık olması kentsel tasarım anlayışında kabul görmüştür. Alanlarda karma kullanım üç şekilde olabilmektedir:

1. Tek fonksiyonlu binaların karışık dizilimi ile,
2. Binaların kendi içinde karışık fonksiyonlar taşıması ile,
3. Her iki biçimin karışık dizilimli kullanılması ile.

Tercihen son iki yaklaşım karma kullanımda Carmona ve diğ. (2003)'ne göre tercih sebebidir. Karma kullanım, modernist kentsel tasarımın ayrılmaz bir parçası olmasına rağmen zonlama çok eleştirilmiştir. Jacobs (1961), konut alanlarının, komşuluk birimlerinin ve mahallelerin yaşayan ve canlı mekânlar olmasının farklı işlevlerin örtüşmesi veya iç içe geçmesiyle mümkün olduğunu belirtmektedir. Kentlerin sokak ve caddeleri ile bölgelerinde 'Coşkulu bir çeşitlilik' yaratmak için dört şart önermektedir:

- Bölge, bir ana fonksiyondan daha fazlasını sunmalıdır, tercihen iki ve daha fazla fonksiyon.
- Yapı adaları kısa uzunlukta olmalıdır, sokak kesişmelerinin ve köşelerin artması için gereklidir.
- Bölgede, farklı yaş ve durumdaki bina çeşitliliği fazla olmalıdır.
- Her ne amaçla olursa olsun, insan sayısı, çeşitliliği ve yoğunluğu fazla olmaldır.

Yukarıda açıklananların yanında, zonlama tek başına bütün problemlerin bizatihi sorumlusu değildir. Zonlamanın tipi ve nasıl uygulandığı önemlidir. Leon Krier (1990) iki çeşit zonlama olduğunu belirtmektedir: 'kapsamlı zonlama' katı kurallarla sınırlandırılmamış her şeyi destekler; 'özel ve ayrıcalıklı zonlama' ise, zorunlu ve kurallar dâhilinde olan şeyler haricindeki her şey yasaklanmıştır. Bu durumda

genellikle sorgusuz mekanik bölgelemeler yaratılmaktadır. Alan kullanımlarının ve fonksiyonların özelleşmiş ve ayrı olması sıkı sıkıya bağlı bir düzen ilkesinden hareketle doğmaktadır. Zonlamaya yapılan eleştiriler yine de zonlamanın arkasındaki mekanizmaları boşa çıkarmamaktadır. Bazı yorumcular ise belirli kurallarla kontrol edilen alanlar tanımlamaktansa zonlamanın kurallarının içeriğinin daha önemli olduğunu, vurgu ve önemin 'kullanım ve işlevden' 'form'a çekilmesi gerektiğini belirtmektedirler (örn. fonksiyonelden tipo-morfolojik zonlamaya) (Moudon, 1994). Uygulamada ise, alan kullanımına dayalı geleneksel yöntemler belirli kurallarla tanımlı kullanım kadar formu da belirlemektedir. Geçtiğimiz onyılda ise, özellikle Yeni Urbanistler tarafından forma dayalı zonlama daha açık bir biçimde kentsel tasarım çalışmalarında kullanılmıştır.

Pek çok Avrupa ülkesinde savaş sonrası fonksiyonel zonlama politikaları terk edilmiştir. Her ne kadar zararlı endüstriyel alanların konut alanlarından uzaklaştırılması amacından doğmuş olsa da, fonksiyonel zonlamada zihniyet kullanımların ayrıştırılması yönünde kalıcı olmuştur. Sosyal, yönetimsel, finansal ve politik tutuculuğun yanında, pazar ayrışması, ürün farklılaşması ve mülk fiyatlarına yönelik dengelerin sağlanabilmesi için fonksiyonel zonlama halen desteklenmektedir. Pazar faktörleri de tekil fonksiyonlu alanların oluşmasında bir etkendir. Müteahhitler ve girişimcilerin mülkten en iyi fiyatı alabilmek için alanların tekil fonksiyonlu olmasını destekledikleri de görülmektedir. Bir işlevin yerleştiği ve kabul gördüğü alanlarda benzer işlevler yine benzer fiyatları getirmektedir.

Llewelyn-Davies (2000), karma kullanımın faydalarını şu şekilde sıralamaktadır:

- Hizmetlere daha kolay ulaşım
- İşe olan seyahati kısaltma
- Sosyal etkileşim için daha fazla olanak
- Halk içinde farklı sosyal grupların biraradalığı
- 'Sokaktaki gözler' fikri ile daha güvenli yaşam çevreleri
- Daha fazla enerji korunumu ve mekanların/binaların daha etkin kullanımı
- Yaşam tarzı, lokasyon ve bina tipi açısından daha fazla seçenek
- Daha canlı bir yaşam çevresi ve sokak yaşamı
- Kentsel hizmetlerin ve küçük ticaretin daha sürekli olabilmesi.

Fonksiyonel zonlama, ve tekil fonksiyonlu alanlar seçim şansını azaltmanın yanında, araba bağımlılığını arttırmaktadır. Bunun yanında karma kullanımlı alanlar yürümeyi

desteklemekte ve en azından farklı ulaşım yöntemlerine olanak tanımaktadırlar, bu bağlamda daha sürdürülebilir çevreler yaratmaktadırlar. Bunun yanında yaşam tarzına ilişkin daha fazla seçenek sunmaktadırlar. Llewelyn-Davies(2000), karma kullanımı şu örnekle açıklamaktadır: " karma kullanım alanlarında bir mağaza veya dükkanın üstünde, yanında, 5dk. yürüme mesafesinde ya da dükkana hiç yakın olmayan bir yerde oturabilirsiniz". Böylelikle karma kullanımlı alanlarda, farklı yaşam tarzlarına uygun olanaklar bulunabilir. Aksine, kent dışında, banliyölerde ve uydu şehirlerde her şey için arabaya bağımlı tek bir yaşam tarzı sunulmaktadır.

Karma kullanımı destekleyecek bu faktörlerin yanında, özellikle aynı binanın içinde farklı fonksiyonlar bulunmasına karşı görüşler de vardır. Karma kullanımlı binaların geliştirilmesi ve yapılması ek bir maliyet gerektirebilmektedir. Farklı fonksiyonların farklı yangın merdiveni, kaçışları, güvenlik kapıları gibi farklı yönetmeliklere tabii olması maliyeti arttırmaktadır. Binanın idaresi yönünden düşünüldüğünde, güvenlik sebebiyle binada oturanlar farklı kullanımları istemeyebilmektedir. Bunun yanında, farklı kiralama periyodları ve farklı ederler mali yönden sıkıntı yaratmaktadır.

Şehir merkezi: Llewelyn-Davies'e göre (2000), genellikle karma kullanım mevcut Merkezi İş Alanı'na veya şehir merkezine konut fonksiyonun getirilmesi veya konut alanlarına küçük ticaret veya finans gibi işlevlerin getirilmesi yolu ile yapılmaktadır. Bu noktada şehir merkezinin ne olduğu irdelenmelidir. ULI (Urban Landscape Instute) şehir merkezleri ve onları yaratmak için on kuralı da içeren seminerlerinin sonucunu "Şehir Merkezi Nedir?" in tanımını yaparak sunmaktadır.

Şehir merkezi dayanıklı, yürüyüşe müsait ve birleşik açık-mekanlı, vatandaşların toplum bağlarını bir araya getiren ve güçlendiren enerji yüklü ve açıkça tanımlanabilen kamu mekânları çevresinde organize olmuş çok kullanıcılı bir gelişmedir. Yatay ve dikey ikamet mekânı olarak kullanımı ile birlikte perakende, yeme-içme ve serbest kullanımla da bağlanmıştır. Ofis, konukseverlik, şehir kültürü ve diğer kültürel kullanımlar gibi en az bir tip gelişim, şehir merkezine dahil edilmiştir. Şehir merkezi, çevresiyle güçlü bağlarla bağlanmakla birlikte toplumun en yoğun, aralıksız ve en çeşitli bölümüne yayılmalıdır.

Başarılı Şehir Merkezleri Geliştirmenin On Kuralı:

1. Dayanıklı ve hafızada kalan bir kamu mekânı yaratmak
2. Piyasa gerçeğini önemsemek

3. Riski paylaşmak, ödülü paylaşmak
4. Gelişim ve finansal karmaşıklık için plan yapmak
5. Çoklu kullanımı bir araya getirmek
6. Uzun dönem görüşü ile rahatlığı dengelemek
7. Yoğunluğun sunduğu faydaları yakalamak
8. Topluluk ile bağ kurmak
9. Sürdürülebilirlik için yatırım yapmak
10. Yoğun, yerinde yönetim ve programlamaya adanmak

Merkezler için başka bir çalışma Alexander[40] tarafından yapılmıştır. Şehir merkezlerini ve içerdiği nesneleri, yaşamları ve bütünlükleri otuz yılı aşkın bir sürede incelemiştir. Yaşayan şehir merkezlerinde tekrar eden 15 yapısal özelliğe rastlamıştır. Bu özellikler Pattern Language ' a göre:

1. Ölçek, 2. Güçlü merkez, 3. Sınırlar, 4. Tekrar, 5. Pozitif mekan, 6. İyi şekil, 7. Lokal Simetri, 8. Anlaşılmaz/Derin Kenetlenme ve belirsizlik, 9. Karşıtlık, 10. Değişkenlik, 11. Yaklaşıklık, 12. Tekrar/Eko, 13. Boşluk, 14. Sadelik ve içsel dinginlik, 15. Ayrı olmama, prensipleri olarak sıralanabilir.

Farklı kriterlere göre yapılmış kent kademelenmesi içerisinde kent merkezleri, kentin en önemli organı, beyni niteliğindedir. Bir başka ifadeyle kent merkezleri; kentin, bütün yerleşmeler içerisindeki konumunu belirlemede en kritik görevi üstlenmiş parçasıdır. Bu nedenledir ki; tarih boyunca sahne alan medeniyetlerde; saraylar, mahkemeler, dini ve askeri tesisler gibi kentlerin geleceğini belirleyen yapılar, kent merkezlerinde yer seçmeyi tercih etmişlerdir. Şehir merkezini tanımlamaya yönelik Türkiye'de yerel yönetimlerde izlenen yaklaşım ekonomik faaliyetler üzerinden olmaktadır. Kentte yaşayan nüfusun özellikle ekonomik faaliyetlerde bulunmak için yoğun olarak kullandığı mekanlar şehir merkezleri olmuştur (Kılınçaslan, 2002). Bu yaklaşımda kent merkezlerinin kademelenmesinde; kent merkezinde yer alan işlevler ile meydana gelen ekonomik faaliyetlerin türü ve yoğunluğu belirleyici olmaktadır.

[40] Ayrıca bakınız Alexander, C., vd.(1977) bu patternler şunlardır: Ring Roads (17), Quiet Backs (59), Small Public Squares (61), Sleeping in Public (94), Wings of Light (107), Sheltering Roof (117), Common Areas at the Heart (129), Zen View (134), Light on Two Sides of Every Room (159), Low Sill (222), Climbing Plants (246), Things From Your Life (253), Bakınız Alexander,C.,(1993)

Allen Philbrick'e göre kent merkezlerinde yoğun olarak meydana gelen işlevsel ve ekonomik değişimlere göre yapılan merkez kademelenmesi; perakende ticaret, toptan ticaret, depolama ve aktarma, finans ve bankacılık, denetim, liderlik şeklinde olmaktadır. Bu alanların mekânsal dağılımı; ulaşım, teknolojik gelişmeler, nüfusun yapısı ve gelir düzeyindeki farklılıklar gibi nedenlerle farklılık göstermektedir.

Kent merkezlerinin kademelenmesinde belirleyici bir başka faktör, uzmanlık ve beceri isteyen mal ve hizmetleri bünyesinde bulundurma yoğunluğudur. Bütün faktörler göz önüne alındığında, kent merkezlerinin kademelenmesinde oluşan hiyerarşi; Kent Merkezleri, Bölgesel Ticari Merkezler, Uluslararası Ticaret Merkezi şeklindedir. Bu statüdeki kademelenmenin en altında Merkezi İş Alanı (MİA) yer almaktadır. Merkezi İş Alanı, Metropoliten kentlerde genel olarak doğal ve sosyo-ekonomik şartların etkisiyle yer seçimi yapan, kentin yönetim, kontrol, iletişim, finans, ticaret ve hizmet bakımından ihtisaslaşmış üst düzey birimlerini bünyesinde barındıran bölgesidir. Merkezi İş Alanları'nın etki alanı bütün Metropoliten kenti içine almakla birlikte, özellikle kentin dışında yer alan yerleşmelerdeki mal ve hizmet talebini karşılamak üzere farklı büyüklükte alt merkezler oluşmuştur. Bu alt merkezler; hizmet ve idari fonksiyonlardaki ihtisaslaşma düzeylerindeki farklılık nedeniyle oluşan etki alanlarının büyüklüğü ve coğrafi konumları itibariyle kendi içerisinde 1. derece, 2. derece, 3. derece merkezler olarak üçe ayrılmıştır. Bu merkezlerden 1. derece merkezler; alt merkezler kademelenmesi içerisinde etki alanı en büyük ve Merkezi İş Alanı ile olan iletişimi en üst düzeyde olan merkezdir. 2. derece merkezler; etki alanları 1. derece merkezlere göre daha küçük olan ve kendi etki alanları içerisindeki yerleşmelerin hizmet ve ticaret ihtiyacını karşılayan merkez durumundadırlar. 3. derece merkezler ise daha çok kendilerinin ve komşu ilçelerin ihtiyacını karşılayabilecek düzeyde merkezlerdir (URL,8). Yukarıda yapılan kent merkezleri hiyerarşisi içerisinde, her üst kademe merkez kendinden alt kademede olan merkezlerin bütün mal ve hizmetlerini bünyesinde bulundurmaktadır (Kılınçaslan, 2002).

Metropoliten kentlerde, yaşanan teknolojik, ekonomik ve sosyal gelişmeler neticesinde üretim ve kentleşme alanlarında meydana gelen değişimlere bağlı olarak işlevsel uzmanlaşmalar meydana gelmektedir (Çıracı, 1994). Bu uzmanlaşmış alanların, kent içerisinde iletişim, ulaşım gibi önemli konulara ve kentin kendine has

dinamiklerine bağlı olarak yaptığı yer seçimi, kentin Merkezi İş Alanı'nı oluşturmaktadır.

Merkezi İş Alanı, kentin kültürel, sosyo-ekonomik yaşamının merkezi durumundadır. Kültürel ve sosyo-ekonomik alan içerisinde yer alan değişik fonksiyonlar arasında iletişimi sağlayan gerekli kurum ve kuruluşlar da bölgede yer alır. Örnek olarak banka, finans kuruluşları, kültürel faaliyetlerin her çeşidi, haberleşme, perakende satış, servis, otel ve bürolar bu alanda yoğun bir şekilde yer almaktadır. Bu nedenle Metropoliten kentin beyni durumunda olan Merkezi İş Alanında alınan kararlar sadece kenti etkilemekle kalmayıp aynı zamanda ülkeyi etkileyecek karar niteliğindedir (Kıray, 1984). Genellikle konut ve imalat fonksiyonu Merkezi İş Alanında yer almaz. Büyük çaplı sanayi faaliyetleri geride idari bürosunu bırakmak şartıyla bu alanlardan uzaklaşmıştır. Kısacası MİA bir üretim veya imalat yeri değil, bu faaliyetlerin kontrol edildiği yerdir (Kıray, 1998a,b). Aynı zamanda Merkezi İş Alanları; yığılma ekonomilerinin sağlandığı, hizmet ettikleri bölgeler içerisinde erişilebilirliğin üst düzeyde olduğu, çoğunlukla yüz yüze kontağı gerektiren faaliyetlerin yer aldığı, kent içerisinde en yüksek arazi değerlerine sahip alanlardır (Ocakçı, 1989).

Yukarda da genel başlıklarla belirtilen MİA fonksiyonları detaylı olarak incelendiği zaman çeşitlilik arz etmektedir. Bu nedenle MİA içerisinde yer alan işlevler, kentin kendine has özellikleri nedeniyle farklılık göstermekle birlikte genel olarak üç grupta toplanabilir. Bunlar;

MİA'da Yerleşmesi Zorunlu Olan İşlevler

- Günlük ihtiyaçlar dışında satış yapan perakende ticaret
- Toptan ticaret yapan işyerlerinin satış birimleri
- Otel ve lokantalar
- Sanayi sınıfına giren kuruluşlardan; emeğe dayalı üretim yapılan büyük alan gerektirmeyen veya az sayıda işgücü gerektiren sanayiler, dağıtım kolaylığı nedeniyle pazar yerine yakınlık gerektiren sanayiler (nitelikli mobilya ürünleri, ekmek-pasta-süt vb. gıda ürünleri vb.), iletişim kolaylığı ve yığılma ekonomilerinin yönlendirmesi sonucu oluşan sanayiler (basım yayın sanayi) (Oçakcı, 1989).

- Ulaştırma ve haberleşme hizmetleri
- Ulaşım, otopark alanları

• Sosyal ve kişisel hizmetler

MİA'da Yerleşmesi Zorunlu Olmayan İşlevler

• Günlük ihtiyaçlar doğrultusunda satış yapan perakende ticaret
• Toptan ticaret
• Otel ve lokantalar
• Ulaştırma ve haberleşme hizmetleri
• Depolama hizmetleri
• Mali kurumlar ve taşınmaz mallarla ilgili sigorta hizmetleri
• Sosyal ve kişisel hizmetler
• Sanayi kuruluşları
• Boş bina ve arsalar
• Sürekli kullanılan konut alanları

Bu işlevler dışında kent merkezinde yer alan ve bir çekim noktası oluşturan idari, dini ve eğitim yapıları da Merkezi İş Alanı'nın farklı bir karakteristiğini oluşturmaktadır. Merkezi İş Alanı içerisinde, üçüncü sektör olarak tanımlanan hizmet sektörünün varlığı giderek baskın hale gelmektedir. Bu nedenle günümüzde Merkezi İş Alanı içerisinde yer alan işlevleri, Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü tarafından hazırlanan hizmetler sınıflamasıyla sınırlamak mümkündür;

• Üretici Servisler: Profesyonel hizmetler, finans ve sigorta şirketleri ile emlak işleriyle uğraşan firmalar
• Dağıtıcı Servisler: Toptan ve perakende ticaret, ulaşım ve haberleşmeyle ilgili firmalar
• Kişisel Servisler: Turizm amaçlı otel, bar, restoran vb. işyerleri, her türlü kültürel ve eğlence faaliyetlerinde bulunan işyerleri ile yerel ve kişisel hizmete yönelik firmalar
• Sosyal Servisler: Çeşitli sağlık ve eğitim hizmetinde bulunan özel firmalar yer almaktadır (OECD, 2006)

Arsa kullanımı ve arsanın fonksiyonu diğer elemanlara göre daha geçici ve değişkendir. Bu geçicilik pek çok yönden bölgelerin değişmesi ve dönüşmesi için ilk itki olmaktadır. Değişen fonksiyonlar, yeniden yapılanmaya ve yeni binaların tasarlanıp yapılmasına yol açmaktadır. Daha ötesinde arsa veya yapı adalarının birleşmesine veya değişmesine yol açabilmektedir. En son aşamada ise sokak dokusunun bölünmesine veya değişmesine yol açabilmektedir.

Yapı Adası Dokusu

Kentsel mekanın fiziksel özelliklerinin alt bileşenlerinden ilki olan arsa, arsaların kullanımı ve arsaların merkez konumunda olması açıklanmıştır. Bu bölümde bir alanın fiziksel bileşeni olan diğer eleman olan yapı adaları irdelenecektir. Yapı adaları strüktürünün düzeni ve konfigürasyonu hareketin dokusunu belirlemeye ve gelecek gelişimler için parametreler ortaya koymaya yardımcı olmaktadır. Bu tür strüktürler, temel tipolojiler, kodlar, fiziksel parametrelerle ilgili kurallar ile birlikte, mimari form ve içerik ile ilgili herhangi bir önerme veya belirleme yapmadan, tutarlı ve 'iyi' kentsel form oluştururlar. Bu, binaları tasarlamadan kenti tasarlamak fikri ile benzeşmektedir (Barnett, 1982). Yapı adalarının dokusu ve yapısı, farklı boyut ve oranlarda morfolojik değişime imkân tanımaktadır. Sokak dokusu, infrastrüktürün en esnek ve elastik elemanı iken, sokak dokusunun boyutlarının hem sağlam ve tutarlı hem de uzun zaman kalıcı olabilmesi gereklidir.

Mikro klima, güneş yönlenmesi ve rüzgârın yanında, yapı adalarının biçimi ve boyutları bir mekânın karakterinin ortaya çıkmasına sebep olan en önemli etkenlerdendir. Dar sokak dokuları, yıl boyunca az güneş ışığı almalarıyla, çok kuzey veya çok güney iklimlerin ürünüdür. Yeni kentsel dokular tasarlarken veya eski dokuları iyileştirirken, bölgenin yaşaması için ticari alanlar oluşturulması ile sosyal mekânlar ve dolaşım mekânları arasındaki dengenin iyi kurulması gerekmektedir. Küçük bloklar, yaya geçirgenliği, mekânların sosyal kullanımı, büyük bloklar ve yapma çevre ile açık alanların dengeli dağılımı gibi konular kentsel yapı adalarının dağılımında göz önünde tutulması gereken temel konulardır. Farklı biçim ve büyüklüklerdeki yapı adaları yapı çeşitliliği ve farklı kullanım alanları ve fonksiyonları beslemekte ve desteklemektedir.

Yapı adalarının büyüklükleri yerel bağlamdan çıkabilmektedir. Kentsel bir dokunun var olduğu veya eski sanayi yerleşimlerinin olduğu bölgelerde, yapı adalarının büyüklükleri 'kentsel iyileştirme' yaklaşımı ile elde edilebilmektedir. Mevcut doku veya eski dokudan kalıntılar, birbirinden kopmuş kent parçaları mevcut veya eski bağlantılarla yeni gelişen alanları bağlamakta yararlı olmaktadırlar. Daha önceden yeşil alan olan veya gelişim alanı olmayan bölgeler yerleşime açıldığı zaman ise durum daha farklıdır. Mevcut veya kalıntı bir eski doku olmadığı için bağlamı baştan oluşturmak gerekmektedir. Yapı adalarını oluşturmak için kavramsal ipuçları sınırlıdır. Bu durumlarda, topografya, doğa koşulları, manzara, yönlenme gibi

etmenlerin yanı sıra, fonksiyonel ihtiyaçların analizi de (konut, ofis, alışveriş, endüstri vb.) yapı adalarının büyüklüklerinin belirlenmesinde etken olmaktadır. Bunun yanında, tarih içerisinde yaşamını sürdürmüş, değişim ve dönüşümlere adapte olmuş dokuların örneklenmesi de bir yöntemdir. Krier, Avrupa'da organik gelişmiş pek çok tarihi kentte, küçük ve tipolojik anlamda en karışık yapı adalarının şehir merkezinde olduğunu, merkezden dışarıya çıkıldıkça çepere doğru yapı adalarının da binaların da büyüyüp karışık fonksiyonların azaldığını belirtmektedir (Krier, 1990).

Küçük yapı adaları canlılık, geçirgenlik, görsel çekicilik ve okunabilirlik açısından savunulmaktadır. Jane Jacobs, 'The Death and Life of Great American Cities' adlı kitabında bir bölümü 'Küçük Yapı Adalarının İhtiyacı' olarak ayırmıştır **(**Jacobs, 1961). Krier de, küçük yapı bloklarının daha kentsel bir doku oluşturduğunu belirtmektedir. Küçük yapı adalarının oluşturduğu yüksek yoğunluklu dokunun, kent kültürüne, sosyal, kültürel ve ekonomik yönden katkılarının çok fazla olduğunu belirtmektedir (Krier, 1990). Yapı adalarının büyüklükleri, mevcut çevre içerisindeki bir arsa ise, bağlantılar, kısayollar ve geçişler ile bağlamının dokusu göz önünde bulundurularak, belirlenebilir.

Küçük yapı adalarının, yapı adasını çevreleyen tek bir binadan oluşabilmesinin tersine, büyük kentsel yapı adaları daha çok yapı adasını çevreleyen ve kuşatan bitişik nizam çok sayıda binadan oluşur. Küçük yapı adalarında, iç avlulu veya atriumlu tek bir bina oluşumuna sıkça rastlanır. Bu tip yapı adalarının ön cepheleri kamusal alanı tanımlarken, arka cepheleri özel veya yarı özel mekânlara açılır. Yapı adasını çevreleyen bu bina dizisinin derinliği binaların derinliğidir, ki binaların derinliği de ışık ve havalandırma ile paralel olarak değişir. Yapı adası büyüdükçe ortada bulunan iç boşluk da büyür. Büyüklüğüne bağlı olarak bu iç boşluk, otopark, özel veya ortak bahçeler, spor olanakları gibi fonksiyonlar için değerlendirilebilir. Llewelyn-Davies'e (2000) göre ise, bu tip yapı adaları büyüdükçe çeşitliliğe imkân tanıyan fırsatlar artmaktadır, örneğin 90m.* 90m. boyutlarında bir ada iç boşluğunda özel/yarı özel bahçelere ve diğer farklı fonksiyonlara imkân tanımaktadır.

Farklı gelişen dokuların, nokta blokların ve yapı adası bloklarının, yoğunluk ve alan kullanımı açısından matematiksel yönüne değinen Martin ve March (1972)'ın elde ettiği veriler önemlidir. Manhattan merkez alanında yaptıkları araştırmada yapı adası bloklarının nokta bloklara göre alan kullanımı açısından daha yoğun olduğunu tespit etmişlerdir. Park ve Sekizinci Cadde ile 42 ve 57. caddeler arasında yaptıkları

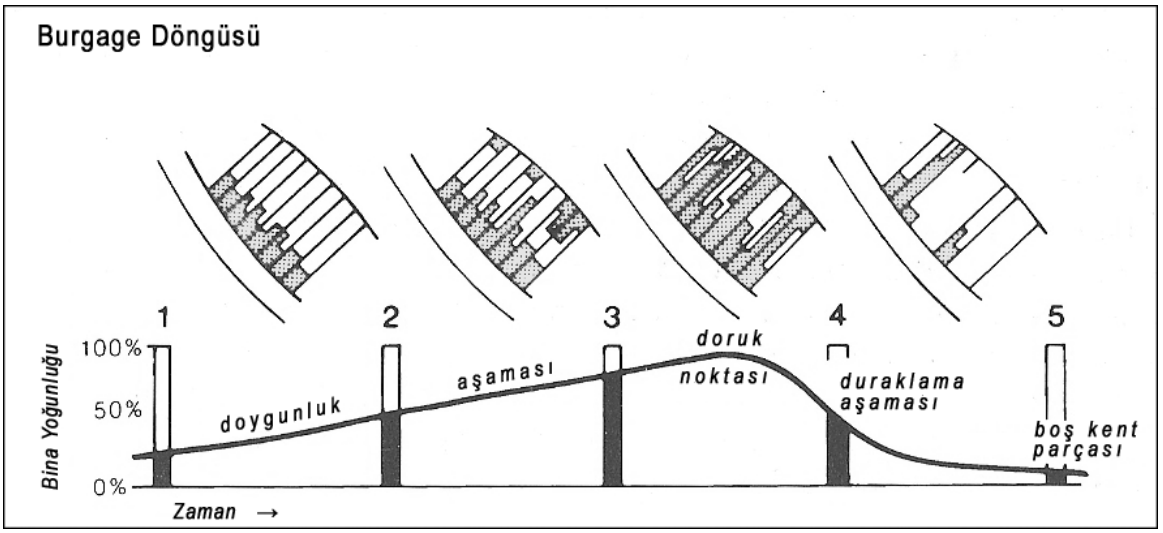
araştırmada benzer bölgelerin nasıl farklı organizasyonlarla geliştiklerini göstermişlerdir. Bölgenin 36 katlı Seagram Binası modeliyle gelişmiş olduğu varsayımı ile ne kadar büyük bir zemin mekânının kazanılabileceğini hesaplamışlardır. Tersi olarak, Seagram tipi nokta blokları yapı adası blokları ile yer değiştirildiğinde ise, yüksek bloklardaki kadar geniş caddeler daha dar düzenlenmiş ve yapı adası blokları 8 kat yüksekliğinde düşünülmüştür. Bu şekilde binalar arasında 20 tane Washington Meydanı çıkabilecek alan ortaya çıkmıştır. Bu araştırmanın sonucu, yapma çevre ve açık alan ilişkisini ortaya koymaktadır. Seagram tipi nokta blok dokularında, açık alanlar trafik koridorları olarak kullanılmakta, yapı adası bloklarında ise açık alanlar trafiğe kapalı avlular ve meydanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu çalışma, kentsel yerleşim düzeninin iki boyutta değil üç boyutta okunması gerektiğini ortaya koymaktadır.

Binaların Yapısı

Yapı adaları sürekli bir değişim ve bina gelişim döngüsü içerisindedir. Carmona ve diğerleri'ne göre (2003), İngiltere'de bu döngü ortaçağ 'burgage' yapı adalarının dönüşümüyle başlamıştır. Yazarların 'Burgage Döngüsü' olarak adlandırdıkları bu terim, İngiltere ve İskoçya'da kullanılan 13. yüzyılda ortaya çıkmış bir terimdir (Şekil 2.26.). Bu sisteme, kısaca, krala veya lorda ait bir kasabanın kiralık evler sistemi de denilebilir. Genellikle, dar cephesi sokağa bakan, ince, uzun ve dar bir arsa ve üzerindeki evi kapsayan bir arsanın kiralanması sistemine 'Burgage' denilmektedir (URL, 9; Larkham, 1996).

Carmona ve diğ. nin 'Burgage Döngüsü' adını verdikleri ince, uzun, dar ve bitişik nizam parsellerden oluşan döngü adını buradan almaktadır. Bu şekilde dizilen cephesi sokağa bakan bitişik yapılar eğer yaya trafiğine yakınlık ve ulaşılabilirlik olanaklarıyla beslenirlerse giderek artan bir sayıya ulaşırlar.

Böylece yapı adası doygunluğa ulaşma aşamasında ilerler. Arsanın arka bölümlerine sıçrama yapan yapılar giderek arka bahçe veya iç bahçeleri de doldurmaya başlar. Arka tarafa eklenen bu yapılar, bağımsız binalar şeklinde olabildikleri gibi, çoğunlukla sokak cephesindeki binaya ek veya uzantı şeklinde de gelişirler. Yeni büyük ve yüksek binalar da diğerlerinin yerini alabilir.



Şekil 2.26 : Burgage Döngüsü, (Larkham, 1996).

Zaman içinde, gelişim ile birlikte yapı adasındaki açık mekânlar, küçük boşluklara dönüşmeye başlar. Sokakla direk ilişkisi olmayan arka mekânlar da yüksek yoğunluklara ulaştığında 'tıkanma noktasına' gelinmiş olur. Tüm yapı adası 'geliştikten' sonra döngünün tepe noktası 'doruk noktası' safhasına gelinir. Bu aşamadan sonra, tamamen yeniden dönüşümden önce, kısmen veya tamamen temizlik olabilir. Gelişimin baskısına göre, yapı adalarının dokusunda da değişiklikler olabilir. Yapı adaları birleştirilerek daha büyük yapılara olanak tanıyan parseller yaratılabilir.

Loyer (1988), burgage döngüsüne benzer bir gelişim ve dönüşümü 18. ve 19. yüzyıl Paris'i için de anlatmaktadır. 19. yüzyıl endüstri kasabaları ve 20. yüzyıl uydu yerleşimleri için de benzer dönüşümler yaşanmıştır (Whitehead, 1992). Carmona ve diğerleri'nin (2003) belirttiği gibi İngiltere gibi burgage döngüsü geleneksel ve yerel bir olgu olmayan pek çok Yeni Dünya ülkesi aynı süreçleri yaşamıştır. Moudon (1986), San Francisco'nun Alamo Meydanı ve çevresindeki konut yerleşmesi için benzer bir süreci, bina blokları, yapı dokusu ve boşlukların gelişimi açısından irdelemiştir.

Bazı binalar (dini yapılar, kamusal binalar vb.) bazı sebeplerle diğerlerinden daha uzun süre ayakta kalırlar. Bu sebepler, yapımlarında kullanılan işçilik, süsleme ve bezemeler, tasarım yetkinlikleri gibi ekonomik ve sembolik sebepler olabilir. Bu tip binalar o bölgede yaşayanlar ve ziyaretçiler için anlamlı olabilir ve bir sembol özelliği taşıyabilirler. Korumanın diğer 'normal' binalara uygulanmadığı durumlarda bu 'normal' binalar yeni ve değişen ihtiyaçlara uyum sağlayabildikleri sürece var

olabilirler. Uzun süre yaşayan binalar, ömürleri boyunca farklı işlevler ve /veya artan azalan yoğunluklu kullanımlara ev sahipliği yaparlar. Örneğin, eski bir belediye binası İngiltere'de, bekârlar için yüksek getirili konut, daha sonra ofis ve sonra öğrenci konutu olarak kullanılabilmiştir.

Yapı adaları parsellere ve arsalara bölünür. Bu parseller sırt sırta, her biri yüzünü sokağa vermiş, arkada ortak sınırlara sahip olabilirler. Ya da parseller ana caddeye açılırken, arkada görünmeyen cephede servis yolları da bulunabilir. Nadiren, parseller her iki cephede de ana caddeye bakabilirler. Zaman içinde, parseller alınıp satıldıkça, sınırlar değişebilir. Büyük parseller parçalanabildiği gibi, küçük parseller birleşebilir. Küçük parsellerin birleşmesiyle daha büyük binalar inşa edilebilir ve doku değişir. Carmona ve diğ. (2003) genellikle bu sürecin küçük parsellerin birleşmesi yönünde ilerlediğini belirtmektedirler. Ekstrem durumlarda, merkez alanlarda alışveriş merkezi yapılması gibi, pek çok yapı adası birleşip hatta ara yolları da kapsayarak ve özelleştirerek değişim yaşanabilir. Yapı adalarının bozulması ve birleşmesi pek çok eski kent dokusunu bozmasına rağmen, özellikle Avrupa'da halen eski şehir merkezi dokularının yapı adaları bozulmamış durumda olabilmektedir. Buna rağmen bu dokuların barındırdıkları binalar çok daha hızlı bir değişim içerisindedir. Bu da binaların yapı adalarından daha hızlı değiştiğini göstermektedir**.**

Sokak Dokusu

Sokak dokusu, yapı adalarının altlığını oluşturur ve bu yapı adalarının arasında kamusal alanlar ve hareket kanalları veya kamusal mekân ağı bulunur. Yapı adaları mekânı veya mekân yapı adalarını tanımlayabilir. Çoğu yerleşimin zemin kat planı faklı zaman dilimlerinden planların örtüşmesi olarak düşünülebilir. İngilizcede 'palimpsest' olarak tanımlanan bu durum, bir metafor olarak silinip yeniden yazılmış parşomen anlamına gelmektedir. Nasıl ki önceden yazılmış bir kâğıttaki yazıyı sildiğimizde halen eski yazının izlerini taşıyorsa mevcut dokular için de eski kullanımların izleri devam etmektedir. 20. yüzyılın yol ağı eski zamanların sokak dokusunu keserek, tanımsız alanlar bırakmaktadır. Sokak dokuları ve mekânları yüzyıllar süren kullanılmışlıklar sonunda gelişir ve farklı zaman dilimlerinin 'hayaletleri' özellikle zemin kat planlarında kendilerini hissettirmektedir. Örneğin

Floransa'da eski Roma dönemi sokak dokusu şehrin merkezinde halen hissedilmekte ve varlığını devam ettirmektedir.

Sokak ve kadastral dokunun kentsel tasarıma kazandırdığı bir diğer önemli kriter de yapı adasının geçirgenliğidir. 'Geçirgenlik' bir yerleşimin farklı yollar ve alternatiflere içinden veya kenarından geçilmesine izin vermesidir. Farklı hareketlere fırsat tanımanın da ölçütüdür. Aynı zamanda 'ulaşılabilirlik' için de önemli bir unsurdur. 'Görsel geçirgenlik' bir çevredeki farklı rotaları görebilmek anlamına geldiği gibi, 'fiziksel geçirgenlik' bir mekândaki hareket kabiliyeti anlamına gelmektedir. Bazı durumlarda görsel geçirgenlik mevcut iken fiziksel geçirgenlik olmayabildiği gibi tersi durumlar da olabilir.

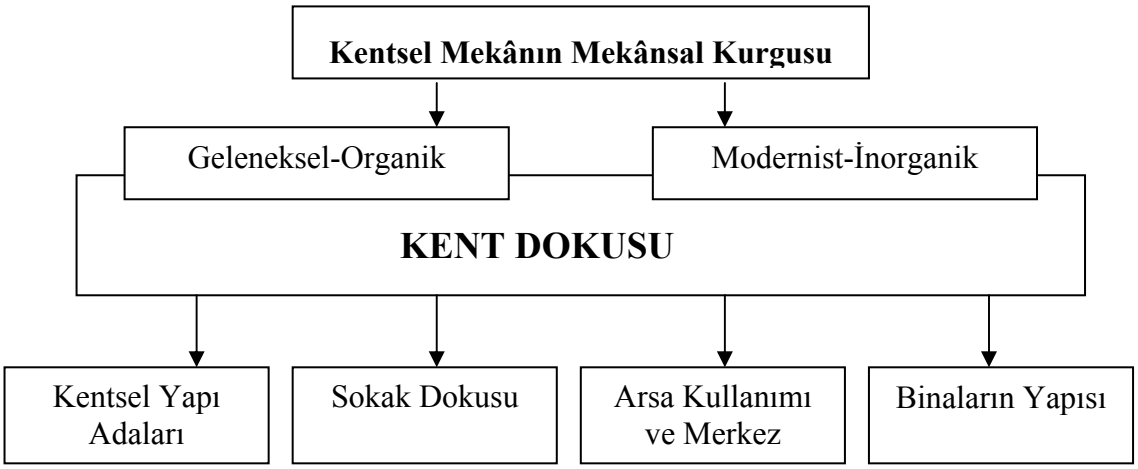
Kadastral dokunun çok sayıda yapı adası ve sokak dokusundan oluştuğu durumlarda düzgün bir kentsel mekân kurgusu oluşur ancak daha az sayıda ve büyük yapı adalarından ve yol dokularından oluşan kentsel mekân kurgusu daha kaba bir kurgudur. Daha küçük ve sık yapı adalarından oluşan bir kurgu daha fazla alternatif ve daha geçirgen bir mekân sunar. Bu tip kurgular görsel geçirgenliği de arttırırlar. Kişinin alternatiflerini daha rahat görmesine imkân tanırlar.

Sonuç olarak, bu bölümde, kentsel mekânın fiziksel/biçimsel özellikleri tartışılmıştır. Genel olarak, çağdaş referanslarla arsa kullanımı, fonksiyon dağılımları, merkez özellikleri, kentsel yapı adaları ve ızgara sistemli, geçirgen sokak dokuları incelenmiştir (Çizelge 2.5.).

Geçirgenliğin baştan sağlandığı mekânlarda, ayrışma ve dağılma daha zor olmaktadır. Doku yaşamını daha uzun süre devam ettirebilmektedir. Geçirgenliği sağlayan ortamların değişime uyumu da daha kolay olmaktadır. Tersi bağlamda, baştan ayrık düzende ve dışa kapalı kurgulanmış bir sistemin, bağlantılı bir kurguya ve dışa açılıma kurgulanması çok zordur.

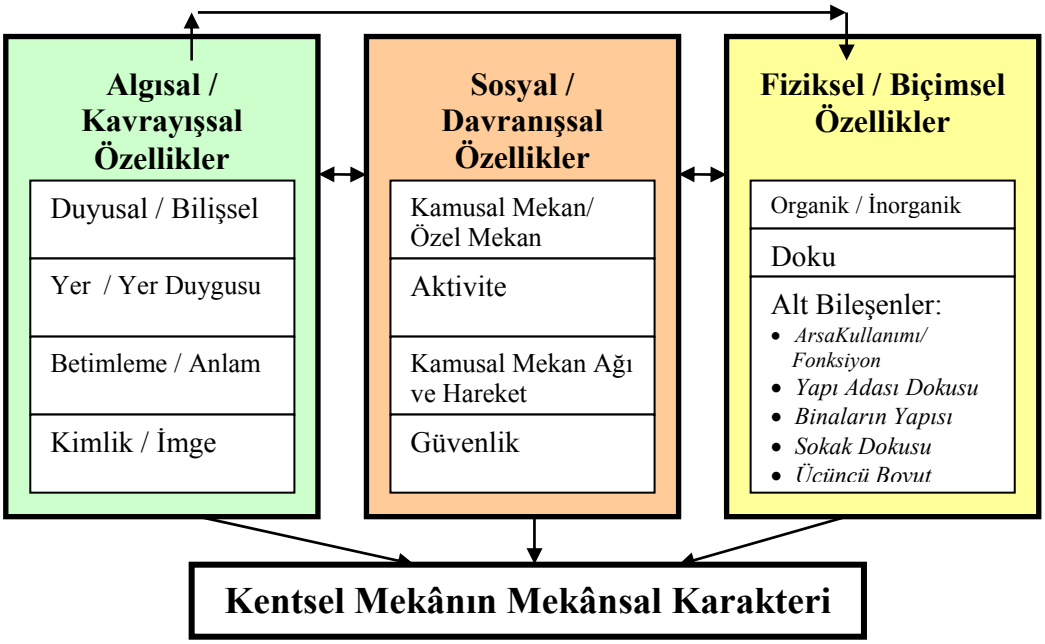
Geçirgenliği sağlayabilmek için, çıkmaz sokaklar yerine, bütün sokakların bir yere açılması ve başka sokaklarla veya mekânlarla bağlanması zorunludur. Bu kural, geçirgen ızgara sistemleri karşımıza çıkarmaktadır.

Çizelge 2.5 : Tipo-Morfolojik Yaklaşımla Kentsel Mekansal Kurgu ve Kurgunun Alt Bileşenleri



Bu bölümde ayrıca çağdaş kentsel mekan tasarımında otomobilin nasıl entegre edileceği de üzerinde düşünülen bir konudur. Otomobil, yürüme, tren, bisiklet vb diğer hareket imkânlarını bastırmaktadır. Aynı zamanda otomobille ulaşım imkanı olmayanları da zorlamaktadır. Ulaşımı tekelleştirmektedir. Carmona ve diğerlerinin önerisi, diğer ulaşım formlarına öncelik verilerek bir planlama yapılması ve sonra otomobilin bu sisteme entegre edilmesidir.

Bu araştırmalar sonucunda kentsel mekânın özelliklerinden sonuncusu olan fiziksel / biçimsel özellikler ve onun bileşenleri ortaya konmuştur (Şekil 2.27.) Bir kentsel mekanın mekansal karakterini inceleyebilmek için bu özelliklerin ve bileşenlerinin incelenmesi gerekmektedir.



Şekil 2.27 : Kentsel Mekanın Karakterini Oluşturan Fiziksel /Biçimsel Özellikler

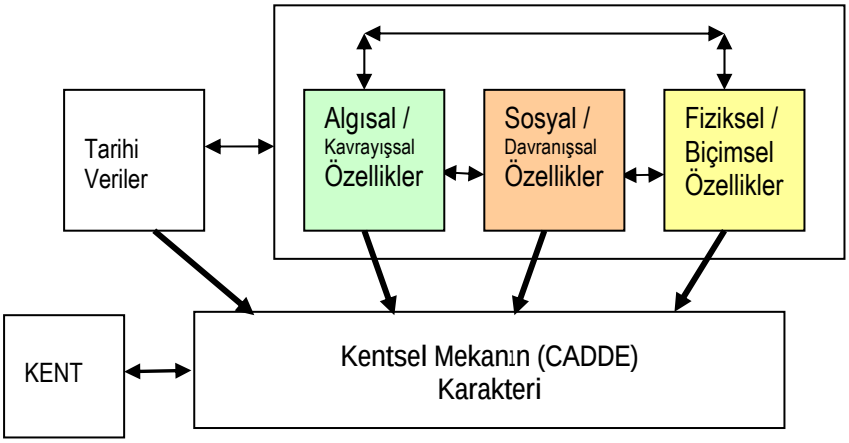
2.6. Bölüm Sonucu

1. Bu çalışma, insanın çevresi ile ilişkileri bağlamında kurgulanmıştır. İnsanın onu kuşatan çevresi ile ilişkilerini irdelemeye yönelik geliştirilmiş çalışma alanı olan insan-çevre-davranış bilimleri bağlamında kentsel mekan ele alınmıştır. İnsan-çevre-davranış bilimlerinin en temel çalışma sistemi olan problemin ortaya konması ve çözümlenmesine dayalı yaklaşım benimsenmiştir. Böylelikle kullanıcıların beklentilerine cevap veren, ihtiyaçlarını ve aktivitelerini cevaplayan ve onları destekleyen kentsel mekânların tasarlanması için bir model önerilecektir. İnsan-çevre ilişkileri algı, kavrayış ve davranışsal tepki olarak üç psikolojik süreçten oluşur. Bu nedenle kentsel mekanı belirleyen fiziksel çevre, insanın algı, kavrayış ve davranış ile ilgili doğası gereğince şekillenmelidir. Bölüm 2.1. ve 2.2.'de insan-çevre-davranış bilimlerine dayanarak mekanın ve mimari mekanın ne olduğu sorgulamasından çevrenin ve mekanın iki temel bileşeninin esas olduğu ortaya konmuştur. Bu bileşenlerden davranışsal bileşen, insan ve insan aktivitelerini içerirken; fiziksel bileşen, inşa edilmiş dolulukları ve boşlukları içermektedir. Dolayısıyla kentsel bir mekânın mekansal karakterini incelerken çok yönlü bir çalışma yapılması gerekmektedir. Hem insanın algısal ihtiyaçlarını hem de fiziksel ihtiyaçlarını destekleyen mekanlar yaratılmalıdır.

2. Bu bağlamda kentsel mekânın, içinde bulunduğu ve karşılıklı etkileşim halinde olduğu kent bütünü hakkında da bilgi sahibi olmak gerekmektedir. Bu amaçla, Bölüm 2.3.'te, kentsel mekanın fiziksel ve algısal özelliklerine dayalı kent ve bileşenleri ile ilgili sınıflandırmalar irdelenmiştir. Bu sınıflandırmalarda, Lynch sınıflandırmasında 'kentin açık alanları' ve 'kentin dolaşım sistemi' başlıkları altında, Spreiregen sınıflandırmasında ise, görsel haritaların ve tespitlerin bir çoğunda kentsel mekan ve kentsel kamusal mekan yaşantısı ile ilgili kavramlara önemli yer verildiği görülmüştür. Böylelikle, kentsel mekânların kentin önemli yaşamsal parçaları olduğu ve kent ile kentsel mekan etkileşimi ortaya konmaktadır.

3. Bölüm 2.4.'te ise kentsel mekana yönelik yapılmış farklı tanımlamalar ve yaklaşımlar üzerinde durulmuştur. Kentsel mekana yönelik çalışmaların çevrenin fiziksel bileşeni ve davranışsal bileşenini tanımlamaya yönelik çalışmalar olduğu tespit edilmiştir. Araştırmacıların kentsel mekan konusunu ele alış biçimlerinden, konunun yalnızca davranışsal ve fiziksel bileşenlerle ele alınabilecek nitelikte

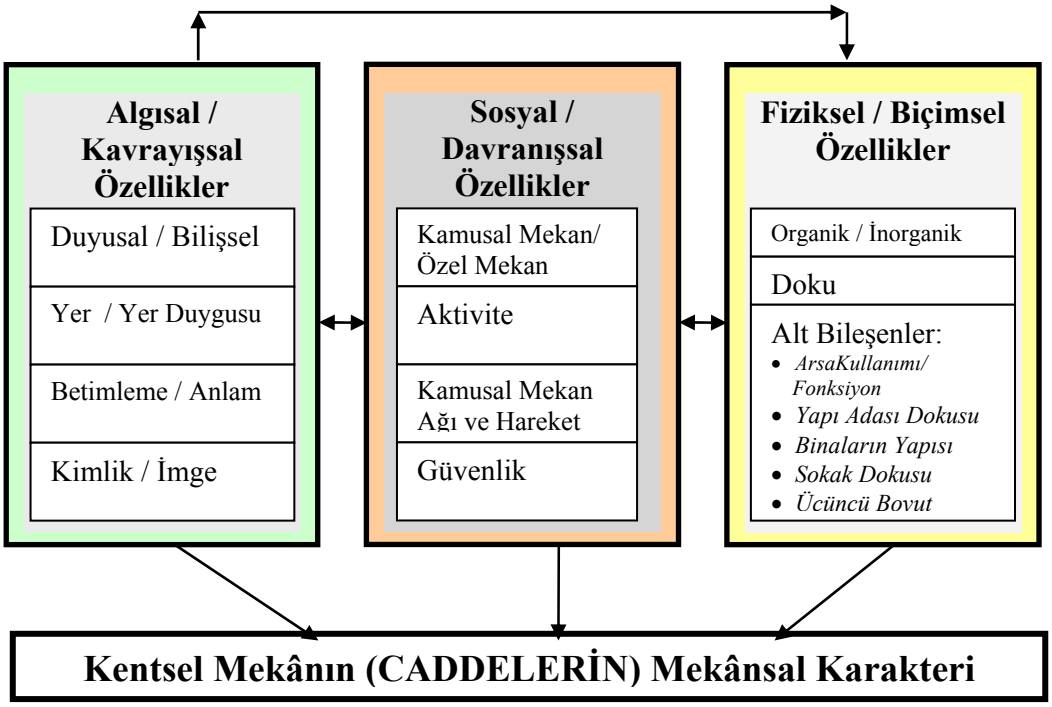
olmadığı, daha detaylı bir yaklaşım gerektiği saptanmıştır. Kentsel mekanın mekansal karakterini belirleyen özelliklerin sosyal, ekonomik, fonksiyonel, görsel, fiziksel, algısal, psikolojik, kavrayışsal ve davranışsal pek çok farklı mekanizmadan etkilendiği belirlenmiştir. Bütün bu özellikleri barındıracak mekansal karakteri ortaya koyabilecek bir araştırma modeli ortaya konmuştur. Kentsel mekanın mekansal karakterini inceleyebilmek için onu besleyen bu farklı özelliklerin de incelenmesi gerekmektedir. Bu farklı özellikler kent bütününden kaynaklı özellikler, tarihi veriler ve fiziksel mekana yönelik algısal/kavrayışsal, sosyal/davranışsal, fiziksel/biçimsel özellikler olarak beş grupta toplanmıştır.



Şekil 2. 28 : Kentsel Mekanın Mekansal Karakterini Etkileyen 5 Ana Unsur: Kent Bütünü, Tarihi Veriler, Algısal / Kavrayışsal Özellikler, Sosyal / Davranışsal Özellikler ve Fiziksel / Biçimsel Özellikler

4. Önerilen bu ara çerçeve, kaynaklandığı bilimsel disiplinler (insan-çevre-davranış bilimleri ve çevresel psikoloji) nedeniyle soyut düzeydedir. Bu sebeple önerilen bu model, kent planlama ve kentsel tasarım disiplinlerindeki teoriler ve uygulama mekanizmaları ışığında tekrar irdelenmiş ve sınanmıştır. Bu amaçla, Bölüm 2.4.1.'de kentsel mekânın mekansal karakterini irdelemeye yönelik teorilerin neler olduğu ve Bölüm 2.4.2.'de kentsel mekanın uygulama alanı olan kentsel tasarım disiplinin hangi kavramlarla hareket ettiği incelenmiştir. Kentsel mekana yaklaşım teorilerinin üç gruba ayrıldıkları saptanmıştır. Bunlardan 'planlama ve karar verme teorileri' nin çok genel olmaları nedeniyle, 'fonksiyonel teorilerin' ise konstrüktif nitelikte oldukları, yalnızca kendi bakış açılarından irdelemekle sınırlı olmaları nedeniyle, kentsel mekanı ve kenti tüm özellikleriyle açıklayamadıkları ortaya çıkmıştır. Kenti ve kentsel mekanı, insanı değerler sistemleri ve fiziksel çevre ilişkisi olarak kapsamlı biçimde irdeleyebilecek teorilerin 'Normatif teoriler' olduğu belirlenmektedir.

Normatif teorilerin insan varlığının farklı beklentilerine cevap veren mekânlar tasarlamaya yönelik temeli, önerilen insanın farklı beklentilerinin kentsel mekanın mekansal karakterinde karşılanabilir olmasıyla uyum içerisindedir. Kentsel mekanı tasarlamaya yönelik uygulamalı bir disiplin olarak kentsel tasarım ve tekniklerinin irdelendiği Bölüm 2.4.2.'de, kentsel mekan ve mekandaki aktivitelerin, 'Açık Alan Tekniği'nde kenti biçimlendiren temel unsurlar olduğu, 'Ulaşım Sistemi Tekniği'nde harekete bağlı olarak öncelik kazandığı, 'Kapital Ağı Tekniği' ve 'Kamu Politikaları Tekniği'nde ise çoğunlukla temel hedeflerden biri olarak yer alıp detaylandırıldığı görülmektedir.



Şekil 2.29 : Kentsel Mekanın Karakterini Etkileyen Üç Mekansal Özellik: Algısal / Kavrayışsal, Sosyal / Davranışsal ve Fiziksel / Biçimsel Özellikler

5. Tüm bu bilgiler ışığında, kentsel mekanın mekansal karakterini oluşturan özellikler olarak önerilen üç özelliğin kabul edilebilir olduğu saptanmıştır. Bölüm 2.5.' te bu özellikler derinlemesine ve detaylı olarak incelenmiştir. Kentsel mekanın mekansal karakterini irdelemeye yönelik farklı araştırmacıların yapmış oldukları araştırmalar doğrultusunda üç özellik ve alt bileşenleri saptanmıştır. Burada dikkat çekici ve önemli nokta, her bir özelliğin aslında bir noktada diğer özelliklere bağlandığı ve birbirinden bağımsız düşünülemeyeceğidir. Tüm özellikler bir bütün halinde bir kentsel mekanın oluşumunda farklı şekillerde ve ağırlıklarda rol oynamaktadırlar.

Önerilen bu kavramsal çerçeve ve bileşenleri, Bölüm 3'te, mimarlık, kent planlama ve kentsel tasarım disiplinlerindeki teoriler ve uygulama mekanizmaları ışığında tekrar irdelenecek ve sınanacaktır. Çalışma konumuzun temel eksenini oluşturan Caddelerin önemli birer kentsel mekan olmasından hareketle, kentsel mekanın mekansal karakterini oluşturan parametreler ortaya konacaktır. Farklı araştırmacıların otaya koydukları kentsel mekanın mekansal karakter parametreleri irdelenecektir. Böylelikle kentsel bir mekan olarak caddelerin incelenebilmesi için gerekli mekansal karakter parametreleri ve caddelerin özelliklerine ulaşılabilecektir.

3. KENTSEL MEKÂNIN KARAKTERİ VE CADDELER

Bu bölümde, Bölüm 2'de, mekân ve kentsel mekân tanımlamalarına dayanarak, ortaya konan kentsel mekânın özellikleri sınanacaktır. Bir kentsel mekânın incelenebilmesi için önerilen bu özellikler, mekânsal karakter ve parametreler bağlamında irdelenecek ve sorgulanacaktır. Bu amaçla, caddelerin de birer kentsel mekân olmasından hareketle, kentsel mekânın mekânsal karakterini oluşturan parametreler bu bölümde ortaya konacaktır. Böylelikle kentsel bir mekân olarak caddelerin incelenebilmesi için gerekli mekânsal karakter parametreleri ve caddelerin özelliklerine ulaşılabilecektir. Bu bölüm, mekânsal karakter, kentsel mekânın mekânsal karakteri ve caddelerin mekânsal karakteri olmak üzere üç alt bölümden oluşmaktadır.

3.1. Mekânsal Karakter ve Parametreleri

Fiziksel olarak yapılandırılmış çevrenin görsel duruşu, sakinlerinin refahını ve mutluluğunu arttırabilecek kişilikli kentler yaratma açısından önemlidir. Kentsellik; kentsel mekândaki kamu yaşantısı yoluyla beslenmektedir. Kentsel mekâna insan-çevre-davranış araştırmalarının yaklaşımı da kullanıcı merkezli bir yaklaşımdır. Bu sebeple, kentsel mekânın mekânsal karakterinin belirli mekânsal değerlere sahip olması gerekmektedir. Bölüm 2.4.1. de açıklanan İnsan-Çevre-Davranış bilimleri paralelindeki mekânsal karakteri incelemeye yönelik teorilerin ortak noktaları, mekânsal karaktere yönelik değerlendirmeleri özünde değerler ve kalite kavramı üzerine kurgulamalarıdır.

Cold (2001), Stokols (1988, 2000)[41]'u referans göstererek mekân kalitesine üç temel yaklaşım ortaya koymuştur. Bunlar, minimalist, enstrümantal ve tinsel yaklaşımlardır(Cold, 2001)[42].

[41] Stokols, D. ve Jamner, M.S., 2000, Promoting human wellness [electronic resource] : new frontiers for research, practice, and policy, Berkeley : University of California Press.
[42] Ayrıca bu konuyla ilgili bkz. Farmer, B. ve Louw, H.(eds), 1993, Companion to contemporary architectural thought, Routledge, London

Minimalist – İklime, düşmanlara vb. karşı bir koruma olarak bina,
Araçsal (Enstrümantal) – Davranışsal ve ekonomik verimlilik/ etkinlik elde etmek için bir araç olarak mimari,
Tinsel - Fiziksel ortamlar sadece araçlar olarak görünmezler, önemli insan değerlerinin oluştuğu içerikler olarak da görülürler. Bu üçüncü yaklaşım karşısındakini anlama ve genel insan ihtiyaçlarını, yer kavramını (fiziksel, sosyal, sembolik), tasarım kavramının gerçekleştirilmesi ve ruhsal mimarinin yaratılması için gerekli olan kültürel ve sanatsal cesaret ile ilgili teknik ve ekonomik gelişmeleri gerektirir. Sadece estetik ve kültürel değerden çok daha fazlasıdır. Kullanım kalitesinin kendi içinde çalışılabilir ve tanımlanabilir olmasına rağmen bu bileşen daha geniş anlamda mimari kalitenin vazgeçilmez bir parçasıdır.

Lynch (1990), uğraştığımız olgunun (fenomen), doğasından dolayı öznel olduklarını; fakat toplumun bilgilendirildiğinde ve aynı amaca yönlendirildiklerinde birçok öznel yargının aşağı yukarı uyuşacağını belirtmektedir. Lynch, kamusal hareketin temeli için aranan kriterleri en genel biçimde şöyle sıralamaktadır:

Rahatlık: Duyusal ihtiyaçlar rahatlık sınırı içinde olmalıdır: çok sıcak, çok gürültülü, çok parlak, çok soğuk, çok sessiz, çok bilgi yüklü veya çok boş, çok dik, çok düz, çok kirli, çok temiz olmamalıdır. Rahatlık sınırı insandan insana değişecektir.

Çeşitlilik: Kentte ve kentsel mekânda makul oranda duygu ve çevre çeşitliliği olmalıdır. Sakin ve teşvik edici, kalabalık ve boş, sık ve açık, kısıtlayıcı ve serbest mekânlar olmalı ve bu değişik çevrelerin hepsi kolayca erişilebilir olmalıdır. Bu sakinlerin tercih ettikleri çevreyi seçebilmeleri ve aranan çeşitlilik ve değişiklik ihtiyacını sağlamak için gereklidir. "Makul" çeşitliliğin tanımlanması daha da zordur fakat kabaca görsel çevrenin belli başlı zıtlıkları ve belli bir erişim sınırı içinde olmaları gereken yerleri tanımlanabilir.

Kimlik: Şehirdeki yerlerin güçlü görsel kimlikleri olmalıdır: diğer yerlerden görsel olarak ayırt edilebilmeli, tanınabilir, hatırlanabilir ve canlı olmalıdır. Bu bir caddenin diğer yüz caddeyle aynı görünmemesi ya da bir yerleşim bölgesinin çevresindeki mekândan ayırt edilebilmesi anlamına gelir. Her bir yer diğer bütün yerlerden radikal bir şekilde farklı olamaz: önemli merkezler ve caddeler eşsiz olabilir ama birçok yer

sadece ince farklara sahip olur. Bu kimlik özelliği, ya da genelde söylendiği gibi "yer duyusu" güzel bir çevrenin temel taşıdır. O olmazsa bir gözlemci o dünyadan bir şey algılayamaz çünkü parçalarını ayırt edemez veya hatırlayamaz. Yer duygusu olursa, kişi ilişkiler kurmaya başlar; sahiplik duygusu için görsel bir temeli olur; yerlerin ve insanların eşsizliğinin tadına varır.

İlgililik: Bu ayırt edilebilir parçalar öyle ayarlanmalıdır ki normal bir gözlemci onları ilintilendirebilmeli ve onların mekânda yarattıkları biçim düzenini anlayabilmelidir. Bu evrensel bir kural değildir; çünkü öyle bazı zamanlar olur ki, bir çevrenin parçalarının gizli, gizemli veya karmaşık olması gerekir. Fakat bir şehrin genel çerçevesinde ve onun kamusal mekânlarında, bir yerin başka bir yerle olan bağlantısı açık olmalıdır. Rutin işlerine giden insana karşı mekân açık olmalı ve hafızada kalmalıdır. Bu yapı basit ve adapte edilebilir olmak zorundadır, çünkü farklı insanlar şehri farklı şekillerde kullanmaktadırlar, gördüklerini organize etmek için farklı tercihleri vardır ve şehir sürekli olarak değişmektedir. Açık(anlaşılır) yapının yol bulma işi için bariz bir değeri vardır, ama daha hayati değerleri de vardır: duygusal güvenlik, yurttaşlık gururu ve uyum temeli, ya da birisinin dünya bilgisini genişletme aracı. İnsanlara karmaşık bir şeyin ilişkilerini sezme gibi estetik bir zevk verir.

Yine, "yeterli" yapının tanımını netleştirmek mümkün olmayabilir. Fakat bir yerin görsel yapısındaki temel hataları bulmak, bu hataları testlerle ve röportajlarla desteklemek nispeten daha kolaydır. Öznel olmasına rağmen bu kriterlerin, bazen bilinçaltından olsa da, çok sayıda insan tarafından paylaşılma olasılığı vardır ve onların kullanımı ile arzu edilenden sapmalar gösterilebilir. Bu noktadan sonra yer yumuşamaktadır, ancak bir tane daha kriter eklenmelidir:

Anlam: Görsel çevre, gözlemcilerine anlamlı gelmelidir yani görünür karakteri hayatın diğer yönleriyle de uyuşmalıdır. Bir yerin işlevi, aktiviteleri, tarihi, geleceği, toplum yapısı, insani değer ve amaçları o yerin anlamını da oluşturmaktadır. İnsanlar şehirsel bir mekânı "okurlar"; pratik bilgiler ararlar; meraklıdırlar ve gördüklerinden etkilenirler. Anlam ve değerlerin toplumlarda farklılaşmasına paralel mekânın sembolik rolü çok az anlaşılmaktadır. Kısa vadeli planlamalarda, temel işlevlerin ve tarihin ifadesi; kamusal yönlendirme ve kontrol işaretlerinin açıklığı doğal mekânların sergilenmesi; sosyal kurumların dikkat çekici tasarlanması gibi anlamın daha genele hitap eden yönler ile sınırlanılmaktadır.

Rapoport (2000) mekânsal değerleri tasarımda fark edilen, göze çarpan farklılıklar olarak ele almaktadır. Algılanan ya da gözlemlenen düzende oluşan çeşitlilik de bu unsurlardandır. Potansiyel fark edilir farklılıkların göz önüne alındığını ve çalışmasının sadece bunlarla sınırlı olduğunu belirtmektedir. Bunların hepsinin aslında fark edildiğini anlamak, deneysel tecrübeye dayalı bir sorudur. Kullanıcılara fark edilir gelip gelmediğinin keşfedilmesi gerekir. Eğer fark edilmiyorsa, farklılıklar göze çarpan farklılıklardan değildir. Kişisel ve grup değişkenlerinin, birbirleriyle uyumları ve öğrenimleri tasarımcının kontrolünün ötesindedir. Rapoport (2000) tasarımcıların yapabileceklerinin eşikleri/ basamakları ve sinyallerin gücünü kontrol etmek olduğunu belirtmektedir. Tasarımcının amacı, farklı gruplar için potansiyel fark edilen farklılıkları istenen düzeye getirmektir. Bu potansiyel göze çarpan farklılıkların özellikleri belirlenebilir. Böylece çevrelerde yeterli sayıda unsurun göze çarpar ve fark edilir hale getirilmesi sağlanabilir. Rapoport, bu yaklaşımla algılanan karmaşıklığın uygun seviyelere ulaşabildiğini belirtmektedir.

Gibson'a (1966) göre, özünde göze çarpan farklılıklar arka plandakiler ile ilgilidir. Göze çarpan farklılıklar, çeşitli duygulara hitap eden modeller ve çağrışımlar algısal kalitelerle uyumlu olduğunda ve birbirini desteklediğinde daha güçlü olurlar. Böylece, mekânların kalitesini, durumunu ve sosyal kimliğini belirlemede genellikle en önemli rolü bu öğelerin belirginliği ve anlamı güçlendirmektedir (Rapaport, 2000). Rapoport, mekânsal karakteri inceleyebilmek için gereken göze çarpan farklılıkları yani parametreleri şu şekilde sınıflandırmaktadır:

A. FİZİKSEL FARKLILIKLAR

A1. GÖRÜNTÜ

- *Nesneler*: Şekil, büyüklük/ hacim, yükseklik/ uzunluk, renk, materyaller, doku, detaylar.
- *Mekân kalitesi:* Büyüklük/ Hacim, Şekil, Bariyerler ve Bağlantılar, Kaynaşmalar, Geçişler vb.
- *Işık ve gölge*: Işık ve gölge, ışık seviyeleri ve ışık kalitesi, ışıktaki geçici değişimler.
- *İnsan yapımına karşı doğal olan, bitki örtüsü tipi.*
- *Algılanan yoğunluğun görsel bakış açıları.*
- *Yeniye karşı Eski.*
- *Düzene karşı çeşitlilik/ değişim.*
- *İyi düzenlenmiş olana karşı bakımsız kalmış, ihmal edilmiş olan*
- *Ölçek ve kentsel yapının en küçük ünitesi*

- *Yol dokusu:* Topografik -Doğal ya da insan yapımı
- *Yer:* Önemli bir yerde olma, karar noktalarında, tepelerde vb.

A2. KİNESTETİKLER:
- *Seviye değişiklikleri, eğimler, hareketin hızı* vb.

A3. SES:
- *Gürültülüye karşı sessiz.*
- *İnsan yapımı seslere* (endüstri, trafik, müzik, konuşma, kahkaha) *karşı doğal sesler*. (rüzgâr, ağaçlar, kuşlar, su vb.)
- *Ölü olana karşı diri olan.*
- *Sesteki geçici değişimler.*

A4. KOKULAR:
- *Doğal olanlar* (bitkiler, çiçekler, deniz, yiyecekler….)

A5. HAVA HAREKETİ

A6. ISI

A7. DOKUNMA:
- *Ayağın altındaki doku.*

B. SOSYAL FARKLILIKLAR

B1. İNSANLAR: Konuştukları dil, davranışları, kıyafetleri, fiziksel tipleri.

B2. AKTİVİTELER: Çeşit ve yoğunluk, kulüpler, restoranlar, pazarlar, vb.

B3. KULLANIM: Alışveriş, oturma, endüstri vb. tek bir amaca yönelik olana karşı karışık amaçlı kullanım.

B4. ARABAYA KARŞI YAYALAR**,** diğer ulaşım araçları, harekete karşı durgunluk.

B5. NESNELER: İşaretler, reklâmlar, yiyecekler, kullanılan nesneler, çitler, bitkiler, bahçeler, dekorasyon malzemeleri vb.

B6. ŞEHRİN NASIL KULLANILDIĞI: öndeki/ arkadaki bölgeler, özel / kamu bölgeleri, içeriye yönelik x dışarıya yönelik bölgeler.

B7. HİYERARŞİ VE SEMBOLİZM: anlam, sosyal kimliğin ve statünün işaretleri.

C. Zamana ilişkin farklılıklar

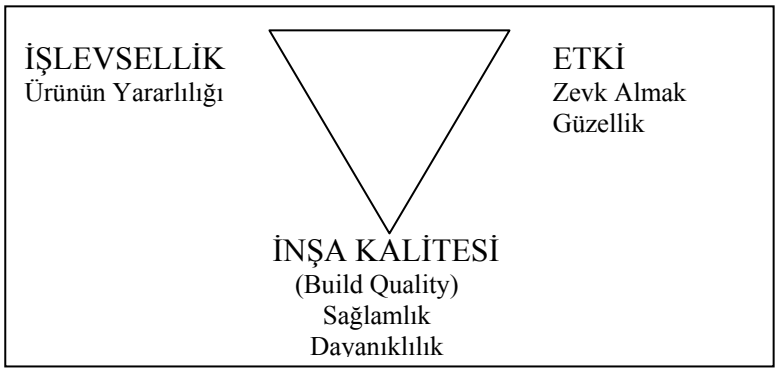
C1. UZUN DÖNEM*:* Süreklilik ve stabilite karşısında A durumundan B durumuna geçiş. Farklılıkların hepsi kısa veya uzun dönemde iyi ya da kötü olarak değerlendirilebilirler.

C2. KISA DÖNEM: Gece/gündüz kullanımı, haftalık vb kullanım yoğunluğu. Aktivitelerin ritmi.

Rapoport bütün bu kavramların kültürel sınırlarla ve davranış kuralları ile ilgili olduğunu belirtmektedir. Hepsi değişkendir.

Mekânların mekânsal karakterlerini irdelemeye yönelik, mimarlık ve kentsel tasarım ölçeğinde çalışan farklı gruplar vardır. Mekânların mekânsal değerlerini ve kalite sınıflamalarını belirleyebilmek, tasarıma bir takım parametreler getirmek ana amaçlarıdır. Özellikle 21. yüzyılda bu yönde eğilim daha da artmıştır.

1999 yılında birçok şirket ve kurumun desteği ile İngiltere'de kurulmuş olan DQI (The Design Quality Indicator)[43], öncelikle okul binaları ve çevresinin mekânsal kalite açısından değerlendirmesine eğilmiştir. Ancak DQI'nın geliştirdiği yaklaşımlar günümüzde kentsel mekânların değerlendirilmesi için de kullanılmaktadır. Kentsel mekâna yönelik ilk çalışmaları 2005 yılında olan kurum, tasarım bakımından mekânları değerlendirirken şu modeli kullanmaktadır[44]: (Şekil 3.1.)



Şekil 3.1 : DQI Mekânsal karakter parametresi ana prensipleri[45].

Çalışmaları FAVE başlığı altında, **F**undamental: Olgusal, **A**dded **V**alue: Eklenen değer, **E**xcellence: Mükemmeliyet, açılımları olmak üzere üç adımda yapılmaktadır. Çalışmalar görüşme tekniği ile yapılır. Kullanılan mekânsal karakter parametreleri şunlardır:

İşlevsellik (Functionality)

- Erişim, Giriş (Access)
- Mekân (Space)
- Kullanımlar (Uses)

İnşa Kalitesi (Build Quality)

- Performans (Performance)
- Mühendislik (Engineering)
- İnşa etmet (Construction)

[43] DQI'ya destek veren kurum ve kuruluşlar, CABE-Commission for Architecture and the Built Environment, CIC-The Construction Industry Council, DTI-Department of Trade and Industry, Constructing Excellence ve The Office of Government Commerce (OGC).
[44] Bilgi için kaynak: URL,10.
[45] Bkz., kaynak: URL, 11.

Etki (Impact)

- Kentsel & Sosyal Entegrasyon (Urban & Social Integration)
- İçsel Çevre (Internal Environment)
- Biçim & Materyaller (Form & Materials)
- Karakter & Yenilik (Character & Innovation)

Mekânsal karakter parametreleri ile ilgili diğer bir çalışma Voordt ve Wegen'in (2005) yaptıkları parametre çalışmasıdır. Mimari karakter pararmetrelerini kalite ile ilişkilendirerek dört ana başlık altında incelemektedirler(Çizelge 3.1.).

Mekânın işlevselliği ya da yararlılık değeri: Pratikte bir mekânın kullanılabilirliği ve mekânda olması gereken aktiviteler için yerin ne kadar uygun olduğudur.

Mekânın Estetik Değerleri: Binanın veya bir yerin ne dereceye kadar güzel, teşvik edici ya da orijinal olarak algılandığı ve nasıl deneyim edildiği ile ilgilidir. Mekânın hoş, sıcak, geniş vb. olarak algılanması veya ne dereceye kadar kültürün bir parçası olarak görüldüğüyle de ilişkilidir. Kültürel değer orijinallik, açıklamacılık, çevre ile ilişki, tarihi değer, tasarım kalitesi ve deneyimsel kaliteyi kapsamaktadır. Gelecek değeri ise, mekânın sürdürülebilirliğine, diğer amaçlara uygunluğuna (esneklik) ve zaman içinde kazanacağı değere (kültürel tarihin bir parçası olarak değer) ilişkin verileri içermektedir. Mekânın tüm bu değerleri o mekânın estetik değerini oluşturmaktadır.

Mekânın Ekonomik Değerleri: Mekânın finansal kaynaklarının ne kadarının etkili ve verimli bir şekilde kullanılabildiği ile ilişkilidir. Eğer bina/yer/mekân bir yatırım objesi gibi görünüyorsa, onun ekonomik değeri, elde edilen getirinin düzeyine bağlıdır.

Mekânın Teknik Değerleri: Mekânda kurulan yapıların, strüktürü, malzemesi ve teknik servislerinin özelliklerini tarifleyen fiziksel kalitedir. Binanın veya bir yerin ne dereceye kadar güvenli, sağlıklı, sıcaklık bakımından uygun olduğunu teknik özellikler belirlemektedir. Nem, aydınlanma, doğal ışık ve akustik gibi öğelerin ne derece ele alındığı veya alınması gerektiği de bu değerlerle belirlenir.

Çizelge 3.1 : Voordt ve Wegen'in (2005) Mekânsal Karakter Parametreleri.

PARAMETRELER	**Göstergeler**
Mekânın **İŞLEVSELLİĞİ**	• Ulaşım ve Park Olanakları • Erişilebilirlik • Etkililik • Esneklik • Güvenlik (ergonomik, kamusal) • Mekânsal Yönlenme • Bölgesellik • Mahremiyet • Sosyal İlişki • Fiziksel iyi olma durumu (aydınlatma, gürültü, ısıtma, havalandırma, rutubet) • Sürdürülebilirlik
Mekânın **ESTETİK DEĞERLERİ**	• Görsel Kalite • Düzen • Karmaşıklık • Sunumsal Değer • Sembolik ve Göstergebilimsel Değer • Tarihsel ve Kültürel Değer
Mekânın **EKONOMİK DEĞERLERİ**	• Yatırım Maliyeti • Kullanım Maliyetleri • Zamanla Sağlanan Gelir • Kamu ve Özel Düzenlemeler
Mekânın **TEKNİK DEĞERLERİ**	• Yangın Güvenliği • Yapısal Güvenlik • Yapı Fiziği • Çevresel Uyumluluk • Sürdürülebilirlik

Stephen (1996) ise, mekânda olması gerekli nitelikleri şu şekilde sınıflandırmıştır:

Boyut ve Ölçü: Yükseklik, Derinlik, Genişlik

Pozisyon ve Hareket

Pasif Görsel Kaliteler: Renk, Ton, Doyum, Değer; Transparanlık, Şeffaflık; Yansıma (Mat, Parlak, Kısmen Aynalı), Doku (Yüzey Dokusu, Sert Doku)

Aktif Görsel Kaliteler: Işık Kaynağı Tipi, Örneğin Ampul, Fosfor, Işıklandırma; Işığın Rengi; Mesafe, Yön ve Işık Kaynaklarının Yayılımı

Dinamikler ve Ek Yapılar

Fiziksel Kaliteler – Pasif: Kütle, sertlik, kırılganlık, esneklik, kristallik, örneğin kırılma halinde ufak parçalara bölünmek, izotop ve yönlenme, ısı, ses, elektrik dalga vs. için yalıtım/geçirgenlik özellikleri

Fiziksel Kaliteler – Aktif: Isı ve Diğer Radyasyon Şekillerini Yayma

Dokusal Kaliteler: Kabarıklık, Bulanıklık

Davranışlar: Düşme, yörünge (mahrek) boyunca takip, renk değiştirme, ayrıştırma, büyüme, oturma, dağılma, serinleme, nem kaybetme ya da kazanma, genişleme veya çekme eğilimleri, hayvan davranışları ve eğilimleri, insan davranışları ve eğilimleri

Atmosfer: Renk, Donukluk, Nemlilik, Hava Akımları

Sesler: Tepkisel Sesler, otonom sesler (örneğin kaynayan su, canlı varlıkların sesleri)

Gerald Franz (2005) temel mekân parametrelerini belirlerken, Joedicke (1985) ve Appleton (1988) tarafından belirlenen kavramları kullanarak görsel anlamda mekân kalitesini isovist ve grafik analiz yöntemiyle ölçme çalışması yapmıştır. Çalışmasını şekillendirirken, Benedikt'in (1979) çalışmalarını temel alarak isovist ve görsel grafik analizlerle küçük ölçekli çevrelerin mekânsal özelliklerini incelemek için nesnel olarak karar verilebilir temel öğeler olarak sunmuş olduğu isovistler üzerine kurgulamıştır. Franz çalışmasında "isovistleri" basit bir gözlem noktasından görülebilir mekânı tanımlayarak, mekânsal özelliklere hâkim görüş sunan çokgenler olarak tanımlamıştır. Bu çokgenlerden, mekân, çevre uzunluğu, kapalı ya da açık sınırların uzunluğu gibi denk mekânların yerel fiziksel özelliklerini yansıtan birçok nicel tanımlayıcı türeyebildiğini belirtmiştir. Belirli bir gözlem noktasının dışında kalan bir çevrenin mekânsal özelliklerini daha iyi tanımlayabilmek için Turner vd., (2001) tüm çevre üzerine düzenli olarak dağılan mevkilerin görselliğini hesaplayarak, bir çevre içerisinde bütünleşen çoklu mevkileri ele alan mekân görsel grafik analizlerini geliştirmiştir. Bu teknik, ardından görsel kararlılıkta olduğu gibi

(örn. gruplanma, katsayı) ve entegrasyon (en kısa yol uzunluğu anlamında) gibi küresel değerler ve orijinal mekân sentaksıyla benzer olarak ikincil ölçümleri sunar. Görsel grafik incelemelerinin başka bir avantajı da, bunun "aşağıdan yukarı" olan katı yaklaşımıdır. Böylece sosyal olarak başvurulabilir ve inceleme süreci geniş çapta otomasyon uygulaması potansiyeline sahip olur. Franz (2005), çalışmasının açıkça Gibson'ın (1979) ekolojik görsel algı teorisiyle ilişkili olduğunu belirtmesine rağmen, isovistlerin ve görsel grafiklerin davranışsal ilintileri, temel olarak psiko-fiziksel deneysel bulgularca desteklenmemiştir. Buna rağmen, isovistlerin mekânsal özelliklerini algılayıcı bakış açısıyla tanımlamaktadır. Bu arada mekânsal davranış ve deneyim için uygun olan mekânın çevresel özelliklerini yakalamış olduğunu ve ilk deneysel kanıtın araştırması sonucunda bulunduğunu belirtmektedir.

Franz'ın kullandığı dört temel mekânsal karakter parametresi ve açılımları şunlardır:

Ferahlık kalitesinin, sadece isovist mekân (mahalle boyutları olarak da bilinir) ve ayırıcının kavisli parçasının mekânı veya yakın ya da orta mekânı gibi temel ölçümler yoluyla kolaylıkla tahmin edilebilir olması beklenmektedir. Böylece, kavisli bölme matematiksel olarak daha önemsiz ve çoğunlukla belirsizdir, görsel grafikleri çoklu derinlik parçalarına bölerek ve belirlenen ölçümlerde gerçek ve teorik olarak görülebilir grafik boğumları arasındaki oranı ölçerek (ölçümler: serbest, yakınlık, orta mekân) daha fazla uzaklık etkisi için deneme yapılmasına karar verilmiştir.

İkinci nitelik olan **açıklık,** olasılık ve koruma, savunulabilir mekân ve tahmin edilebilirlik teorileri ile oluşturulmuş, bitişik odalara açılan manzaranın sayısı ve fiziksel kapsamın oranı olan iki farklı fiziksel yöne ilişkilendirilmiş gözükür. Önceki muhtemelen kümelenmiş katsayı ve sonrasında açıklık oranı gibi ayırıcıların dışbükeyliğini tanımlayan ölçümlerle ele alınmıştır. Ayrıca, akıcı ve bitişik ayırıcı Mekânlar arasındaki göreceli farklılık olarak görsel grafik üzerinde hesaplanan ve açıklama katsayısı denen daha davranış odaklı bir ölçüm tasarlanmıştır. Açıklama, aktif olarak kullanıldığında daha uygun olabilir. Açıklık ile ilgili ölçümler ve ferahlık arasındaki mesafeyi hafifletmek için, tüm bu ölçümler temel olarak sabit ölçekli kullanılır.

Karmaşıklık kavramının, ya bilgi ve özelliklerin kesin sayısını ya da göreceli bilgi yoğunluğunu göstermesi beklenir. Karmaşıklığı ölçmek için mantıklı yaklaşımlar, bu nedenle, güncel isovist, nokta yoğunluğunu ve kümelenen katsayı veya isovist keskinliği oluşturan köşe ve bölmelerin sayısı olabilir. Benzer ölçümler, kusursuz çokgenleri tanımlamak için Berlyne (1972) ve silüet oluşturmak için Stamps (2002) tarafından başarılı bir şekilde kullanılmıştır. Daha farklı teorik bir altyapıdan türemiş olmasına rağmen, açıklığı ele alan ölçümlerle örtüştüğü açıkça görülmüştür.

Çizelge 3.2 : Greene tarafından temel tasar öğeleri esas alınarak belirlenen Mekânsal Karakter Parametreleri, (Grene, 1992).

PARAMETRELER	**Göstergeler**	**Yönergeler**
İŞLEV **Tasarım, herkes için kullanışlı olmalıdır**	• Bağlantı • Emniyet • Konfor/Ferahlık • Çeşitlilik	• Erişim/Etkileşim/Örtüşme • Güvenlik/Mahremiyet/Etkinlik • Fiziksel kolaylık/Görsel huzur/ • Seçim /Değişiklik
DÜZEN **Tasarım, kolaylıkla anlaşılabilmelidir**	• Uyumluluk • Açıklık • Devamlılık • Denge	• Giriş/Kenar/Manzara/Silüet/Sınır • Strüktür/Bitişiklik/Kapalılık • Sistem/Ardışıklık/Ritim • Örüntü/Vurgu
KİMLİK **Tasarım, ayırt edici ve tanınabilir olmalıdır**	• Odak • Birlik • Karakter • Özellik	• Görsel odak/Düğüm noktası • Kavram /Tekrar • Bütünlük/Sadelik/Tarz • Tarihi Kalite/Sembolizm
CAZİBE/ÇEKİM **Tasarım, hoş ve çekici olmadır**	• Ölçek • Uygunluk • Canlılık • Uyum	• İnsan/ İnsancıl • Oran/Orijinallik/Aşinalık • Uyarıcı/Gerilim/Hareket • Işık/Renk/Doku/Ses/Koku

4. Son olarak, kuralcı mimari teori, (Ching. 1996) nadir çokgen bölümlerinin simetri veya kesin ve göreceli sayısı gibi isovistler içinde fazla şekilleri arayarak görsel **düzen**e katkıda bulunan özelliklerin tahmininde bulunulabilmesi için önerilmiştir.

Ayrıca literatürde var olan hiçbir ölçüm bu tür etkenlerle ilişkili olmadığından temel ölçümlerin birçok matematiksel bileşeni üretilmiştir. Araştırmasının ikinci basamağı olarak, dört temel mekânsal kalite olan ferahlık, açıklık, karmaşıklık ve düzen geçici olarak isovist ölçümlere dönüşmüştür.

Gerald Franz'ın da belirttiği gibi çalışmada sadece mekânın görsel fiziksel özellikleri üzerine yoğunlaşılmış ve o mekânın duygusal yargılarına yönelik bir bütünsel çalışmayı içermemektedir. Çalışmasını desteklemek için gerçek mekânların algılanmasıyla, bilgisayar ortamında üretilmiş sanal mekânlarla da karşılaştırmalar yapmıştır.

Sherwin Greene (1992) de tasarımla ilişkili mekânsal karakter değerlendirmesi için dört adet ana prensip belirlemiştir. Her ana prensip, dört adet kalite parametresini içermektedir: İşlev, Düzen, Kimlik, Cazibe/ Çekim (Çizelge 3.2.).

3.2. Kentsel Mekânın Karakteri ve Parametreleri

Kentsel mekânın mekânsal kalitesi hayatımızın da kalitesini etkilemektedir. Bir kentin kullanıcıları olarak hepimiz hangi yaşta olursak olalım ya da nerede yaşarsak yaşayalım kapıdan dışarıya her adım atışımızda kentsel mekânı kullanırız. Bu sebeple kentsel mekân, sivil toplum kuruluşlarının, devlet/kamu kuruluşlarının ve çok çeşitli bilimsel altyapıdaki bireysel araştırmacıların ilgisini çekmektedir. Bu ilgi çerçevesinde yapılmış çok sayıda araştırma vardır.

Kentsel mekânın mekânsal karakterini ve parametrelerini ortaya koyabilmek için öncelikle bu konuda yapılmış çalışmaların incelenmesi gerekmektedir. Bu konuda yapılmış çalışmalar, bir önceki bölümde anlatılan mekânsal karakter parametrelerinin temelinde şekillenmektedir. Kentsel mekânın mekânsal karakteri ve parametrelerine yönelik çalışmalar iki ana eksendedir. Birinci yöndeki çalışmalar daha kavramsal ve kuramsaldır, ikinci yöndeki çalışmalar ise daha uygulamaya yönelik çalışmalardır. Uygulamaya yönelik çalışmalar genellikle çeşitli sivil toplum örgütleri, devlet veya kamu kuruluşlarının istekleriyle kavramsal yönde çalışmalar yapan araştırmacılara yaptırılmıştır. Bu çalışmalar genellikle iyi ve yaşayan kentsel mekânlar ortaya koyabilmek için bir takım parametreler önermektedir. Devlet, kamu kuruluşları ve sivil toplum örgütlerinin kentsel mekâna yönelik yaptığı/yaptırdığı araştırma ve çalışmalardan A.B.D., İngiltere ve Yeni Zelanda'da yapılmış önemli, çağdaş ve

güncel çalışmalar vardır. Bu çalışmalar özellikle kentsel mekânın mekânsal karakterini ortaya koymaya yönelik parametreler sunmaları açısından önemlidir.

Önceki bölümlerde mekânın tanımlanması, kentin tanımlanması, insan-çevre-davranış bilimleri yaklaşımı ile kentsel mekâna ilişkin teorilerin neler olduğu ortaya konarken de kentsel mekânın mekânsal karakterini ve parametrelerini ortaya koymak için yapılmış kavramsal ve kuramsal çalışmalar üzerinde durulmuştur. Bu bölümde daha detaylı bir biçimde konu irdelenecektir.

Meiss (1990) "tasarladığımız mekânlardaki yankıyı, orada yer alacak aktivite ve materyallerin kokusunu, ortaya çıkacak duyusal deneyimi hayal etmeyi deneyelim" demektedir. Kentsel çevreyi yaşamak tüm duyuları içermektedir ve bazı durumlarda duymak, tatmak, koklamak ve dokunmak, görmekten daha önemli olabilir. Ama temel olarak kentsel çevrenin estetik hazzı görsel ve kinestetiktir.

Carmona vd., (2003) ayrıca kentsel çevrelerdeki görsel takdirin algı ve kavramanın ürünü olduğu belirtmektedirler. Yani algıladığımız uyarıcı (stimuli), algılayış şeklimiz, nasıl bir süreç içinde olduğumuz, toplanan bilgiyi nasıl yorumladığımız ve yargıladığımız, beynimiz ve hislerimize nasıl hitap ettiği ile ilişkilidir. Bu tür bilgiler, yerel çevre hakkında ne hissettiğimizden (onu umursuyor muyuz?) ve bizim için ne anlama geldiğinden (ona nasıl değer verdiğimiz gibi) ayrılamaz ve belirgin bir şekilde bundan etkilenmektedir. Belirgin kişisel bir unsur olarak estetiğin, sosyal ve kültürel olarak öğrenilmiş kişisel tadın basit ifadelerin ötesine geçen öğeleri vardır. "Güzellik" kavramı sosyal ve kültürel olarak oluşmuştur (en azından toplum içinde), o halde güzellik kısmen algılayanın beyninde basitçe bulunmasından çok nesneye oturmalıdır.

Bölüm 2.4.1.'de açıklandığı gibi, Kevin Lynch, A Theory of Good City Form adlı kitabında, kent formunu bütüncül olarak irdeleyebilecek ve niteliği hakkında sonuca varmakta kullanılabilecek normatif bir teori önermektedir. Analitik bir yaklaşımla, tasarım ile ilgili bir hipotez geliştirmeye çalışmıştır. "İyi şehir formu teorisi" (A theory of good city form) bölümünde iyi bir yerleşim yerinin özelliklerini ortaya koymuştur. Lynch (1984) daha önceki normatif teorilerin yeterli olgunluğa ulaşmamış olmasından dolayı normatif teorilerin geliştirilmesi gerektiğini belirtmektedir[46]. Kitapta, geniş olarak açıkladığı bu teorisini beş ana ve iki yardımcı

[46] Kentsel mekânın mekânsal karakterine ilişkin teorilerle ilgili bkz. Bölüm 2.4.1.

kavramdan oluşturmaktadır. Kentsel mekânın performansını ölçebilen söz konusu örtüşük yedi kavramsal parametre şunlardır:

Vitality- Canlılık": Yerleşmenin, canlı organizmaların yaşamlarına destek olma derecesi. Yaşamı desteklemesi ve güvenli bir yapıda olması.

"Sense- Hissiyat/Duygu": Yerleşmenin, mekânsal niteliklerinin kullanıcıların algı ve kavrayışına açık olması. Mekânın toplumun kültürel özellikleri ile uyum içinde olma derecesi.

"Fit- Uygunluk": Yerleşme formunun değişik kullanıcı istek ve davranışlarına uyabilirlik derecesi.

"Access- Erişim": Yerleşmenin, harekete bağlı olarak ulaşılabilirlik yeteneği. Çevrenin insanların başka insanlara, aktivitelere, kaynaklara, hizmetlere, bilgiye, servislere ve yerlere ulaşabilme olanağı içermesi.

"Control-Kontrol": Yerleşme ve bileşenlerinin, kullanıcıların veya kentlinin kontrolunde olma derecesi.

"Efficiency- Verimlilik": İlk beş kavramın bir kent bütünü içerisinde kendi içlerinde dengeli olması.

"**Justice- Adalet":** Yerleşmenin, içerdiği fayda ve bedelin kentli arasında adil olarak bölüşümü.

Özetle Lynch'e göre, iyi bir kentsel mekân; canlı organizmaların yaşamlarını destekleyen, mekânsal niteliği yüksek, insanın davranışsal ihtiyaçlarına uyabilme yeteneğine sahip, ulaşılabilirlik değeri yüksek, kentlinin kontrolü altında olan ve bu yedi özelliğin belirli bir denge içinde yan yana bulunduğu, fayda ve bedelin adilce bölüşüldüğü bir fiziksel çevredir. Ya da daha genel olarak kent, süreklilik içeren, bağlantıları güçlü, karakterli, değişime elverişli açık bir mekânsal kurgudur.

Kentsel mekânın mekânsal karakterini değerlendirmeye yönelik çalışmalar yapan bir diğer araştırmacı Jack Nasar'dır. Nasar (1998), çalışmalarını insan-çevre-davranış bilimleri temeline dayandırmakta ve Lynch'in yaklaşımını takip etmektedir. Kentteki insanı memnun edecek şekilde planlama ve tasarımın nasıl yapılacağı konusuna yoğunlaşmaktadır. 'Measuring Community Appereance' adını verdiği kullanıcıların hangi çevreleri neden beğendiklerini irdeleyen çalışmasında, bu beğeniyi sınayabilmek için ortaya parametreler koymaktadır. İzleyenlerin ve kullanıcıların;

sanatı, edebiyatı ve müziği tecrübe etme veya etmeme tercihinde bulunabilirken, kentsel mekânlarda ve tasarımında böyle bir tercihin bulunamadığını belirtmektedir. Gündelik hayatta, kentin kamusal mekânlarının kullanıcılarını tatmin etmesi gerekliliği üzerinde durmaktadır. Jack Nasar (1998) "beğenilen" çevrelerin değerlendirilmesine yönelik bir model önermektedir. (Şekil 3.2.). Her durumda, önemli olan çevrenin kalitesinin izleyici tarafından algılanış şeklidir. Nasar, (1989, 1998) tarafından mekânsal değerler son derece genelleştirilmiş tercihler serisine dönüştürülmüştür:

1. **Doğallık:** doğal olan çevreler veya doğallığın yapılmış öğelerden üstün olduğu yerler.

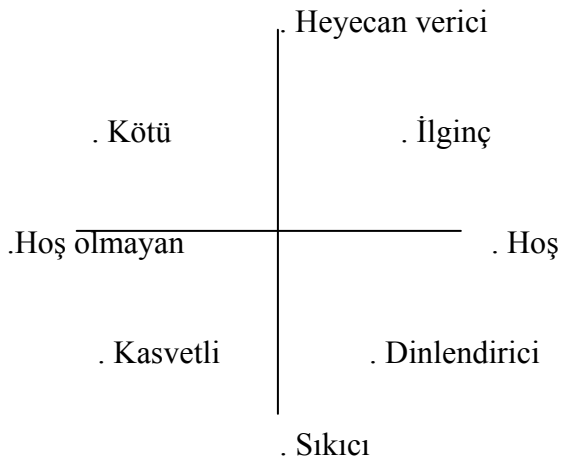
2. **Bakım:** bakılan ve ilgilenilen çevreler.

3. **Açıklık ve tanımlanmış mekân**: tanımlanmış açık mekânın panorama ve keyifli öğelerin manzaraları ile harmanlanması.

4. **Tarihsel önem/içerik:** uygun birliktelikleri teşvik eden çevreler.

5.**Düzen:** organizasyon anlamında, tutarlılık, uygunluk, okunabilirlik, belirginliği içermektedir.

Nasar, çalışmalarında bu parametrelere ulaşmadan önce Brunswik'in[47] Lens Modelini kullanmaktadır. Nasar çalışmasını açıklarken bu modelin; beş parametre içerdiğini ve bu beş ölçümün birbirine olasılıksal olarak ilişkili olması gerektiğini vurgulamaktadır(Şekil 3.3). Bu ölçüm ve parametreler şunlardır:

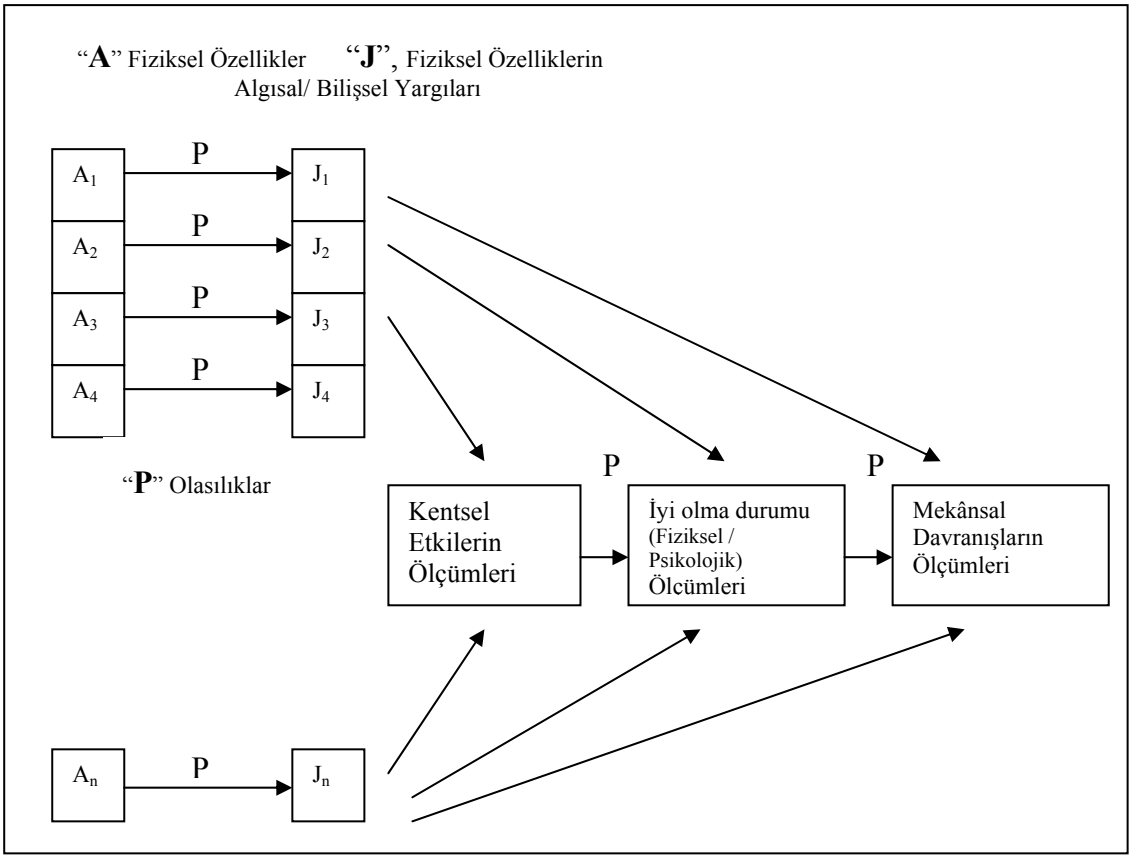


Şekil 3.2 : Çevresel etkinin boyutları, (Nasar, 1988).

[47] Detaylı bilgi için bakınız; Craik, K. H. (1983). The psychology of the large scale environment. In N. R. Feimer & E. S. Geller (Eds.), *Environmental psychology: Directions and perspectives* (pp. 67-105). New York: Praeger.

1. fiziksel değerler;
2. kentsel etki;
3. iyi olma durumu (ölçümler için Wohlwill, 1976);
4. algısal/bilişsel (ölçümler için Ward&Russell, 1981);
5. mekânsal davranış (ölçümler için Maslow 1954).

Bu beş ölçümün birbirine olasılıksal olarak ilişkili olması gerekliliği vurgulanmaktadır.



Şekil 3.3 : Brunswik'in Lens Modeli ve Çevresel Estetik için önerdiği çalışma taslağı. (P) olasılıklar çok çeşitli ve farklı şekillerde sosyo- fiziksel sahneler ortaya koyabilirler. Fiziksel niteliklerin kentsel etki, iyi olma ve mekânsal davranışı doğrudan etkilediği belirtilmiştir (Altman ve Zube, 1989).

Kentsel mekânın değerlendirilmesine yönelik diğer bir çalışma, Allan Jacobs ve Donald Appleyard'ın, (1987) "Towards an Urban Design Manifesto" adlı çalışmalarıdır. Bu çalışmada, "geleceğin iyi kentsel çevresi" için yedi hedef parametre önermişlerdir.

1. Yaşanabilirlik: kentsel mekânın herkesin göreceli konforla yaşayabildiği bir yer olmalıdır.
2. Kimlik ve kontrol: insanlar çevrenin bir kısmının, kişisel ya da toplu olarak, kendilerine ait olduğunu hissetmelidirler.
3. Fırsat, hayal ve keyif verici: insanlar kentsel mekânı geleneksel kalıplardan uzak, deneyimlerini genişletebilen ve eğlenebilinen bir yer olarak hissetmelidir.
4. Gerçeklik ve anlam: insanlar kentsel mekânın, yerleşim şeklini, kamu işlevlerini, ve sunulan diğer fırsatları anlayabilmelidir.
5. Toplum ve kamu hayatı: kentsel mekânlar toplum ve kamu hayatında vatandaşlarının birlikteliğini teşvik etmelidir.
6. Kentsel özgüven: artan bir şekilde şehirler ve kentsel mekânlar, enerji ve diğer nadir kaynakların kullanımı açısından, daha fazla kendi kendini geçindirebilen yerler olmalıdır.
7. Herkes için olan bir çevre: iyi çevreler herkes için girişe uygun yerlerdir. Her vatandaş asgari seviyede çevresel canlılık, kimlik, kontrol ve fırsat yetkisine sahiptir.

Benzer biçimde Lynch(1990) ilerleyen yıllarda yaptığı çalışmalarında kentsel mekânlarda olması beklenen mekânın işlevi merkezli dokuz adet parametre belirlemiştir.

1. Erişilebilirlik: kentsel mekânlar ve aktivite merkezleri arasında gidip gelme ve iletişim kurma zaman ve efor olarak uygun bir şekilde sağlanabilmelidir.
2. Yeterlilik: kabul edilir bir kalitede olan iskân, okul, eğlence ve alış veriş gibi hizmetlerin miktarı ve elde edilebilirliğidir. Burada çoğu, dayandıkları, birincil amaçlara referans yaparak geliştirilmiş standartları kapsamaktadır. Bu standartlar küresel niceliklerin yanı sıra yerel anlamda elde edilebilirlik ve seçenekle de ilgili olmalıdır. Adalet prensipleri de dâhil edilmelidir. Bu tür standartlar ister istemez mekândan mekâna ve zamandan zamana değişiklik göstermektedir.
3. Uygunluk: Sistemin uygunluğu ve işlevle alakalı olan parçaların koordinasyonu. Bu özellik şunları içerebilir: fiziksel hizmetlerle onların içerisindeki aktivitelerin benzerliği, sirkülasyon kapasitesinin akışa uygunluğu, ya da bir şehrin görünen yapısı ile işleyişi arasındaki uyumu gibi. Yapı ve aktivite arasındaki uyum üzerine oldukça bol bilgi olmasına karşın görsel uygunluk konusundaki çalışmalar henüz yeni başlamaktadır.

4. Çeşitlilik: hizmet, kalite ve aktivite çeşitliliğinin dağılımı ve bu dağılımın mekânsal karışımıdır. Böyle bir karışım ve dağılımın uygun bir düzeyi olabilir ki buna seçim, gelişme ve diğer amaçlar sebep olur. Bir şehrin zenginliğini değerlendirmek için çeşitlilik, sezgisel bir kriter olarak sıklıkla kullanılmasına rağmen bu kriterin nasıl ölçüleceğine dair az güvenilir bilgi vardır.
5. Adapte olabilirlik: Bir çevrenin yeni işlevlere en az masrafla adapte olabilme yeteneğidir. Bu yeni işlevler daha önceden öngörülebilir ve bu şekilde mekânsal yapı gelecekteki gelişimi göz önünde bulundurarak tasarlanabilir. Eğer gelecekteki değişiklikler tahmin edilemez nitelikte ise genellenmiş adapte olabilirlik tercih edilir ki bu da çok tartışılmış fakat çok az anlaşılmış bir kavramdır. Daha önceki tecrübelerden bazı benzerlikler çıkarılabilir fakat bu tanımlanması ve ölçülmesi oldukça zor bir özelliktir. Adapte olabilirliğin özel bir yönü esnekliktir: Şehir sisteminin ani gerilimleri absorbe edebilmesi, çökmeyi engellemesi ve bu tip durumları kolaylıkla atlatabilme yeteneğidir. Teknik açıdan, bu şehrin "sağlığı"dır. Ne tür kentler ve kentsel mekânların büyük yangın, patlama, sel, deprem, salgın hastalık, isyan, trafikte çökme ya da önemli bir işlev değişikliği gibi durumlarda kendisini rahatlıkla toparladığı adaptasyon yeteneği ile ilgilidir. Bu konuda çok az bilgiye sahibiz, fakat birçok ilginç çalışma bu konu üzerinde yapılabilir.
6. Açıklık: Bir başka Mekânsal yön ise açıklıktır: çevrenin bireyler veya küçük gruplar tarafından değişik şekillerde kullanılabilme ve modifiye edilebilme rahatlığının derecesidir. Algısal bir özellik olan kentsel mekânın açıkça ayırt edilebilen ve kolaylıkla yapılandırılabilen, zamanda ve mekânda devamlılığı olan ve güçlü bir imaj yaratan duyusal bir yapıda olmasıdır. Temelde anlam amacına yardımcıdır, fakat gelişme, taahhüt, seçim ve belki de zihinsel sağlık ve erişilebilirlik gibi değerlerle de ilintilidir
7. Güvenlik: Kentsel mekânın asayişe dayalı kaza ve ölümler ile salgın hastalık, ölüm ve afet durumlarını en aza indirebilme derecesidir. Güvenlik üzerinde çalışılan bir konudur, özellikle de trafik güvenliği ve salgınlar üzerine tatmin edici çalışmalar vardır. Bu bilgi genişletilebilir fakat kabul edilebilir risk derecesini belirlemek oldukça zordur.
8. Stres: İklim, efor, ve algısal uyarıyla ilgili olarak birey üzerine oldukça az veya oldukça çok fiziksel ve fizyolojik stres yaratan bir çevre. Bu amacın bazı kısımları (iklim standartları gibi) net analiz ve emirden kolay etkilenen ve yaygın

bir şekilde kabul gören değerler olarak görülür. Diğer bazı yönlerin ise tanımlanması çok daha zordur.

9. Verimlilik: Şehir sisteminin kendisidir; dengeleyen ve kısıtlayan kriterdir: Belirli bir inşaat ve şehrin işleyiş maliyetiyle diğer amaçlar yönünden maksimum fayda ya da belli bir başarı düzeyinde minimum maliyetin sağlanması. Diğer amaçlarla ilişkilendirilmeden tanımlanamaz ancak önemi çok barizdir. Bir şehir sisteminin parçalarının yapılışı ve bakımı ile ilgili bilgiye sahibiz ancak tüm sistemin diğer tüm sistemlerle karşılaştırılması konusunda neredeyse hiçbir bilgiye sahip değiliz. Değişik şablonların sosyal ve idari masrafları üzerine olan bilgimiz de oldukça eksiktir. Toplam maliyetin değeri biçilmiş şeylerden oluşan komplekslerle ilintilendirilmesi kolay değildir.

Lynch'in (1990) mekânın işlevi merkezli parametreleri bu şekilde özetlenebilir.

1980'lerde "University College of London" bünyesinde kurulmuş olan (Bill Hillier ve diğer akademisyenler) Space Syntax yöntemi[48] ile iyi işleyen kentsel mekânların ilkelerini ortaya koymuşlardır. Kamu mekânlarının deneysel işlevselliği üzerindeki Spacesyntax çalışmaları, mekânların performanslarında belirgin bir rol oynayan anahtar fiziksel ve mekânsal tasarımın özelliklerini tanımlamıştır (Hillier ve Hanson, 1984). Araştırmaları, başarılı kamu mekânları için iki temel özellik göstermektedir:

- Çevredeki sokaklara kamu mekânından kolay giriş derecesi,
- Çevredeki sokaklardaki hareket eden insanların yoğunluğu.

Tamamlayıcı bir rol oynamak için iyi işleyen kamusal mekânlara yönelik başlıca parametreleri şöyle özetlemişlerdir:

- Çevreleyen mekâna iyi erişebilirlik: Durağan aktivite seviyeleri, kamu mekânı ve çevresi arasındaki erişilebilirlik derecesi ile doğrudan bağlantılıdır. Mekâna rahat erişilebilirlik, insanların aynı yerde bulunma seviyelerini aktifleştirmek için büyük önem taşır. Sıklıkla, başarılı mekânlar yayaların hareketlilik ağının içerisinde, örn. önemli yaya rotalarının bağlantı noktalarında, stratejik noktalara yerleşmişlerdir.

[48] Space Syntax ile ilgili bkz. Özkan Özbek, M.,2007, Fizik Mekân Kurgularının Sosyal İlişkiler Üzerinden Arnavutköy Yerleşimi Bütününde Mekân Dizimi (Space Syntax) Yöntemi İle İncelenmesi, MSGSÜ, Doktora Tezi, İstanbul.
Ayrıca bkz. Url-12.

- Mekânın içinden geçen yaya rotaları: Mekânın kullanım seviyesini en fazla düzeye getirmek için rotaların mekânın kalbine doğru birçok yönden hareketliliği sağlaması gerekir.
- Yaya hareketliliğinin yüksek seviyesine yakınlığı: Durma ve hareket etme aktivitelerinin seviyeleri arasında güçlü bir bağlantı vardır. Canlı ve işlek kentsel mekânlar yaya hareketliliğinin yüksek seviyede olduğu rotalara yakın yerleşmiştir.
- Çevredeki kentsel mekâna çok yönlü bakış: Kamu mekânlarındaki geniş görsel mekânlar kullanıcılarının yönlenmesine yardımcı olur. Bu bağlamda, insanlar çevredeki mekânlara iyi görüş açılarının olduğu yerlerde oturmayı tercih ederler.
- Aktif mekân kullanıcılarının yakınlığı: Perakende ve yiyecek-içecek birimleri mekân kullanımını ve aktiviteyi arttırır. Bunun yanında mekândaki varlıklarıyla kamusal mekânların doğal gözetimine katkıda bulunurlar. Aktif mekân kullanımı kamu mekânlarının kullanım sürelerinin artmasına da katkıda bulunur.
- Yeterli oturma mekânı ve sokak donatımı: Nitelikli oturma mekânı, aydınlatma ve peyzaj ile kentsel mekânlar durağan aktiviteleri teşvik eder.

Kentsel mekânın mekânsal karakterine yönelik parametreler öneren çalışmalara süreli yayınlarda da sıkça rastlanmaktadır. John Montgomery (1998)'nin yaklaşımı bu tip yaklaşımlara örnektir. Montgomery (1998), Sherman'nın (1988) başarılı kentsel mekânlar yaratma fikrine dayandırdığı çalışmasında, başarılı kentsel mekânların göstergelerini şu şekilde sıralamaktadır:

1. Planlama görülebilir olmalıdır ve sonuçlar kendi akışında oluşmuş gibi doğal durmalıdır.
2. İlginç ve dayanıklı mekânsal formda olmalıdır.
3. Sokakların ve sokak yaşamının "alışıklığı" takdir edilmelidir.
4. Kişiyi daha fazlasını aramaya yönlendiren gizli yerleri olmalıdır.
5. Vatandaşların farkındalıklarını koruyan, diyalog konuları sağlayan can sıkıntısını önleyen sürprizleri olmalıdır.
6. Deneyleri teşvik etmeli ve yapılacak heyecanlı şeylere sahip olmalıdır.

7. Sıcak ve arkadaş canlısı bar ve kafelerin de dâhil olduğu resmi olmayan günlük buluşmalar için fırsat sağlayan mekânları olmalıdır.
8. İnsanların farklı fiyatlarda ve serbestlik dereceleriyle alış veriş yapabilecekleri mekânlar olmalıdır.
9. Oturmak ve beklemek için çeşitli konforlu yerleri olmalıdır yaşamaya değer bir kentsel mekân aynı zamanda oturmaya değer bir kentsel mekândır.
10. Yalnızlığı önlemek ve gizlilik ile mahremiyeti korumak ihtiyaçları arasında iyi bir denge olmalıdır.
11. Değişen mevsimler ve iklim koşullarına adapte olabilen mekânsal kurguda olmalıdır.
12. Hisleri yükseltecek: Bağlılık, arkadaşlık, konukseverlik; bir yere ait olma duygusu, tarihi ve kültürel devamlılık, eğlence ve mizah duygusu, dedikodu için fırsat, açık görüşlülük, canlılık, fantezi, görkem, renk, güzellik ve estetik dürtüsü gibi farklı duygu durumlarına hitap etmelidir.

Bu bölümün başında belirtildiği gibi, kentsel mekânın mekânsal karakterini irdelemeye yönelik çalışmalar iki yönlüdür. Kavramsal ve kuramsal çalışmaların uygulamaya yönelik boyutunu oluşturan ikinci tip çalışmalar daha çok çeşitli sivil toplum örgütleri, devlet veya kamu kuruluşlarının önerdikleri ve uyguladıkları çalışmalardır. Uygulamaya yönelik örneklerden, bu çalışma kapsamında ele alınan birinci yaklaşım, İngiltere'dendir. İngiltere'de devletin kentsel mekânın değerlendirmesine ilişkin araştırmasının sonuçlarının toplandığı Kentsel Araştırma Özetinde[49], kentsel mekânların önemi: "Başarılı, gelişmiş ve zengin toplumların karakteristik özelliklerini yansıtan caddeler, parklar, temiz, güvenli ve çekici açık mekânlardır. Bu mekânlar yerel halkın gurur duyduğu ve vakitlerini geçirmek istediği yerlerdir" olarak vurgulanmıştır. Kamusal mekânın ve yaşanan çevrenin kalitesi, başka hiç bir yerde kentsel mekânlarda olduğundan daha önemli değildir. Kentsel mekân, mekân elde etmek, 'kapmak' için, rekabetin en şiddetli olduğu yerdir; nüfus yoğunluğunun ve talebin en çok olduğu yer burasıdır. İngiltere'de yapılan araştırmalarda; kentsel mekânda daha iyi ve başarılı uygulamanın oluşmamasının nedenleri olarak çeşitli engeller tespit edilmiştir. Ayrıca başarıya ulaşmak için sekiz adet çapraz aşama önerilmiştir. Kentsel Araştırma Özeti'ne göre etkili uygulamanın önündeki engeller şunlardır: (Çizelge 3.3)

[49] Urban Research Summary Number 15, 2004, (Url-13).

• Koordinasyon eksikliği;

• Düzenleyici güçlerin zayıf kullanımı;

• Koordine edilmemiş yatırım;

• Korumaya (güvenliğe) verilen önceliğin azlığı.

Çizelge 3.3 : Kentsel mekâna yönelik etkili uygulamanın önündeki dört önemli engel

Daha iyi koordinasyonun önündeki engeller	Daha iyi düzenlemelerin önündeki engeller
• Para (fon) eksikliği • Kural oluşturmadaki ve uygulamadaki zayıf bağlantılar • Belirsiz ifade edilmiş kurallar • Girişimlerin parça parça olması	• Düzenleme rejimleri arasındaki koordinasyon eksikliği • Uygulama için kaynakların yetersizliği • Kanunların ve yan kanunların yama şeklindeki doğası • Yargılamak için yetersiz güçler • Yetersiz uygulama güçleri
Daha iyi yatırımların önündeki engeller	Daha iyi bakım ve korumanın önündeki engeller
• Kamusal fon akışının farklı taleplerinden dolayı parça parça olması • Bu fonların elde edilmesi ve yönetilmesi için gerekli olan maliyet ve zaman • Fonların kentsel mekânın bütün yönlerini kapsamadaki başarısızlığı • Birçok otoritenin yatırım oluşturmak için uyumlu bir stratejisinin olmaması • Kapital yatırımı fonu bakım ve koruma masraflarını karşılamama eğilimi göstermesi	• Bakım ve koruma için yetersiz oranda yatırım • Müşteri ve müteahhit fonksiyonları arasındaki sorunlu ilişki • Toplumun beklentileri ve yapılabilecekler arasındaki uyumsuzluk • Bir projenin ilk aşamalarında bakım ve koruma rutinleri ile bazı kullanıcılar arasında çatışmaya neden olan bazı mekânların yoğun kullanımı

Bu araştırmada kentsel mekânda daha iyi ve başarılı uygulama için önerilen sekiz çapraz aşama da şunlardır:

1. Hareketlerin entegrasyonu: Öngörüleri temel alarak, kentsel mekânın planlanması ve daha iyi bir yönetimin sağlanabilmesi için sorumluluklar arası, bölümler arası, hükümet içi ve acenteler arası bütün önemli sorumlulukların tanımlanması ve kendi içinde entegre edilmesi,
2. Diğerlerini de içermek: Mümkün olan her yerde özel sektör ortaklarını ve toplumu aktif bir şekilde dahil ederek ve onlarla iletişim kurarak, kentsel mekânın daha iyi yönetilmesi için stratejiler geliştirirken dahil edici (kapsayıcı) olunması,
3. Standartları tespit etmek: Var olan uygulamaları ve tasarım özelliklerini aktif bir şekilde sorgulamak; standartları ve beklentileri yükselterek daha kaliteli servis ve sonuçlar üretilmesini amaçlamak.

4. Kaynakları çekmek: Bir yandan kentsel mekânın yönetimi için yeterli kaynakları tahsis etmek, öte yandan var olan standartların üzerine değer katmak için aktif bir şekilde ek kamusal ve özel sektör kaynaklarını araştırmak.
5. Uzun dönem için bırakmak: Yönetim ve geliştirme sürecini de düşünerek uzun vadede akıllı yatırımlar yapılması.
6. Şartlara ve ortama cevap verme: Yerel ortamların özel gereksinimlerini dikkatlice düşünmek. Gerektiğinde standart mekân yönetim yaklaşımlarını değiştirmek ya da önemli bölgelerin çökmesini engellemek için adanmış yönetim stratejilerinin tanımlanması,
7. Başarıyı gözlemleme: Yönetim süreçlerinin ve girişimlerin başarı ve etkinliğinin aktif olarak gözlemlenmesi ve sürekli olarak daha iyi yapılabileceklerin sorgulanması.
8. Öngörü ile yönetmek: "kaliteyi" temel ve önemli bir ilke haline getiren kentsel mekân ve onun yönetimiyle ilgili öngörünün erken bir aşamada belirlenmesi, olarak gösterilmiştir.

Kentsel mekânı işlevsel hale getirmek için gerekli olan teknik gereksinimlere ek olarak, kamusal mekânın çekici, güvenli ve bakımı iyi yapılan bir yer olması da beklenir. Bunu başarmak için maddi kaynaklara ve iyi bir organizasyona ihtiyaç vardır.

İngiltere'de devlete, mimarlık, kentsel tasarım ve kentsel mekâna ilişkin danışmanlık yapan CABE -Commission for Architecture and the Built Environment- (Mimarlık ve Yapma Çevre Komisyonu) adlı bir komisyon vardır. CABE kentsel tasarımı "insanlar için yerler yapma sanatı" olarak tanımlayarak daha geniş bir tanım getirmiştir CABE, (2001)[50]. Komisyonun ortaya koyduğu ilkeler doğrultusundaki rapor mekânların çalışma şekli ve nasıl gözüktüğü kadar toplum güvenliği gibi konuları da içermektedir. İnsanlar ile mekânlar, hareket ve kentsel şekil, doğa ve yapılanmış doku arasındaki bağ ve başarılı köy, kasaba ve şehirler tasarlamakla ilgilenir. Komisyonun ortaya koyduğu rapor, kentsel tasarımın, her biri mekân kavramı ile ilişkili, yedi hedef parametresini tanımlamıştır (CABE/DETR, 2001).

[50] CABE/DETR, (2001), The value of urban design: a research project by CABE and DETR, Thomas Telford Ltd; (Url-14).

1. Karakter: kendine has kişiliği olan mekân.

   İnsanların kentsel mekânları ile özdeşleşmiş olay ve aktiviteleri tanıyabilme ya da hatırlayabilme dereceleri. Bir mekânı diğerinden ayıran şekil, görüntü ve kullanım gibi özellikleri içerir.

2. Süreklilik ve kapalılık: kamu ve özel mekânların açıkça ayrıldığı mekân.

   Kentin kökeninin, büyümesinin ve değişiminin, kentin kamusal çevresiyle uyumlu olmasını sağlamak koşuluyla yerel halkın farklı mekânlar arasında geçişinin sağlanması.

3. Kamu mekânının kalitesi: çekici ve başarılı açık hava mekânlarına sahip mekân. Şehrin kamusal çevrelerinin insanların görme, dokunma, koklama, duyma ve hareket duyularına hitap etme derecesidir.

4. Harekette serbestlik: ulaşması ve içinde hareket etmesi kolay mekân.

   Diğer yerlere, insanlara, aktivitelere, kaynaklara, hizmetlere ve bilgiye göreceli olarak direkt ve sorunsuz olarak ulaşabilme yetisidir. Bağlantı alternatifleri yaratmayı ve fiziksel erişimsizlikten dolayı şehrin hiçbir kısmını izole etmemeyi içerir.

5. Okunabilirlik: Görsel bütünlük içinde kamusal mekânların dağılımı, biçimi ve barındırdıkları işlevlerin algılanması. Mekânların birbirleriyle ilişkilerinin kolaylıkla kavranabildiği mekânsal form.

6. Uyum sağlanabilirlik: Değişimlere adapte olabilen mekân.

   Kentsel mekânın fiziksel yapısı ile kamusal mekânın kapasitesi arasındaki uyum. Aynı zamanda insanların yapmak istediği çeşitli hareketlere imkan veren yapı.

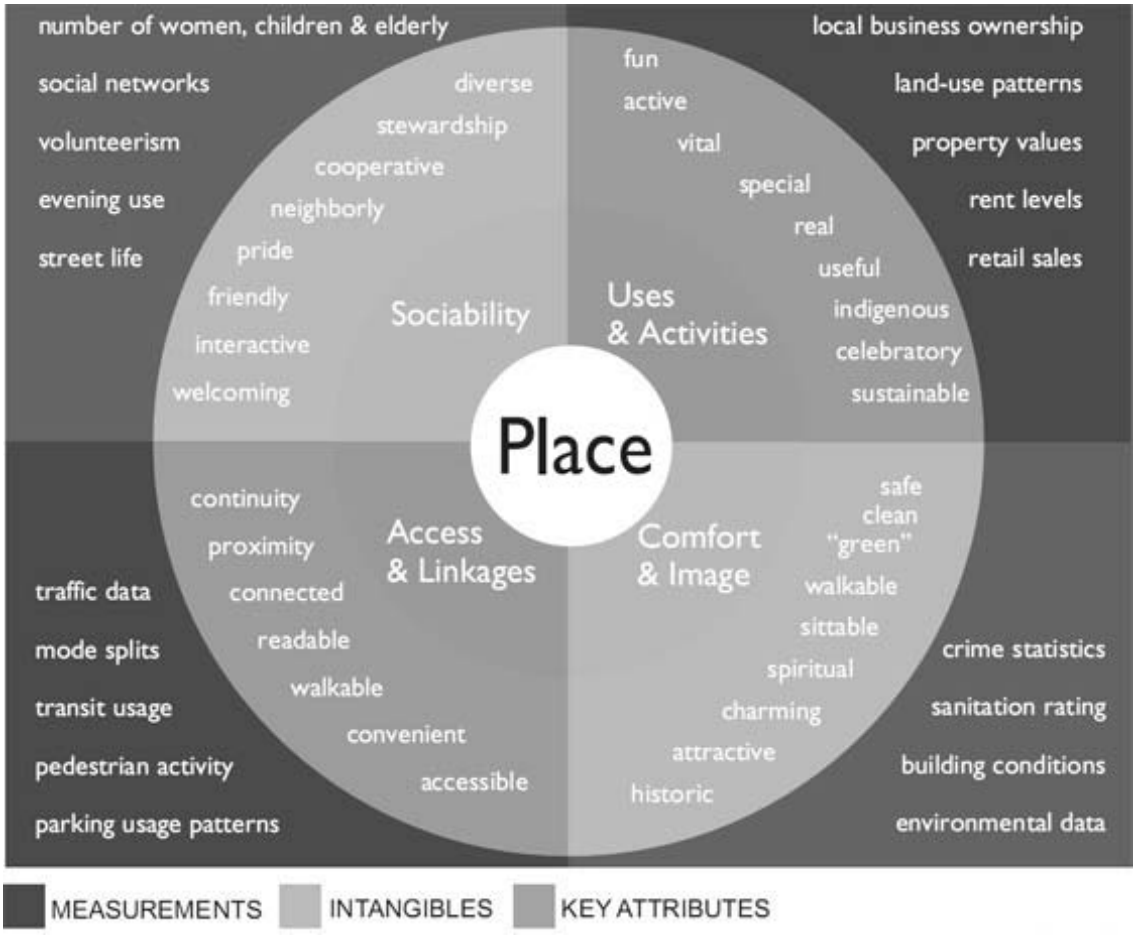
7. Çeşitlilik: çeşitlilik ve seçme şansı sunan mekân.

   Kentsel mekânın yapısının insanların değişik kullanımlarına fırsatlar sunmalıdır.

Son zamanlarda kentsel mekânın değerine yönelik yapılan araştırmalarda, kentsel mekan ‘yaşam kalitesi’ bağlamında ele alınmaktadır. Bunun yanında bu çalışmalar mekânı ve yaşamı içine alacak biçimde genişlemiştir. Bu yöndeki çalışmalar kentsel mekânı “yer” bağlamında değerlendirmektedir. Kentsel mekâna yönelik değerlendirmeleri “yer” bağlamında ele alıp, kentsel mekâna yönelik parametreler ortaya koyan diğer bir grup da Amerika Birleşik Devletleri merkezli PPS (Project for Public Places -Kamusal Mekânlar için Projeler) organizasyonudur. PPS (Url-15). 1975 yılından bugüne 26 ülkede 2000 noktadaki kamusal mekânları insan odaklı tasarım anlayışı, programlama ve kullanım yardımlarıyla canlı halk mekânlarına

dönüştürmüştür. Yerel değerleri koruyarak yaşayan mekânlar yaratmak ana hedefleridir. Teknik yardım, araştırma, eğitim, planlama ve tasarım önerileri sunan çok etkili kar amacı gütmeyen bir kuruluştur. 2000'in üzerindeki kamusal mekân projesi deneyimleri ile ortaya koydukları başarılı kentsel mekânların dört ana işlevi yerine getirmesi gerektiğini, belirtmektedirler. Bu dört ana işlev ana mekânsal karakter parametreleridir (Şekil 3.4, Çizelge 3.4.):

1. Sosyalleşme,
2. Kullanım ve Aktiviteler,
3. Erişim ve Bağlantılar,
4. Rahatlık ve İmaj.



Şekil 3.4 : PPS'in önerdiği, başarılı kentsel mekânlarda bulunması gereken nitelikler (Url-16).

PPS (2008a), aynı zamanda birçok kentsel mekânın neden başarısız olduğunu da açıklamaktadır:

1. Oturulacak yerlerin yokluğu,
2. Bir araya gelme (sosyalleşme) noktalarının yokluğu,

3. Başarısız girişler ve görsel olarak erişimi olmayan mekânlar,

4. İşlevsel olmayan özellikler,

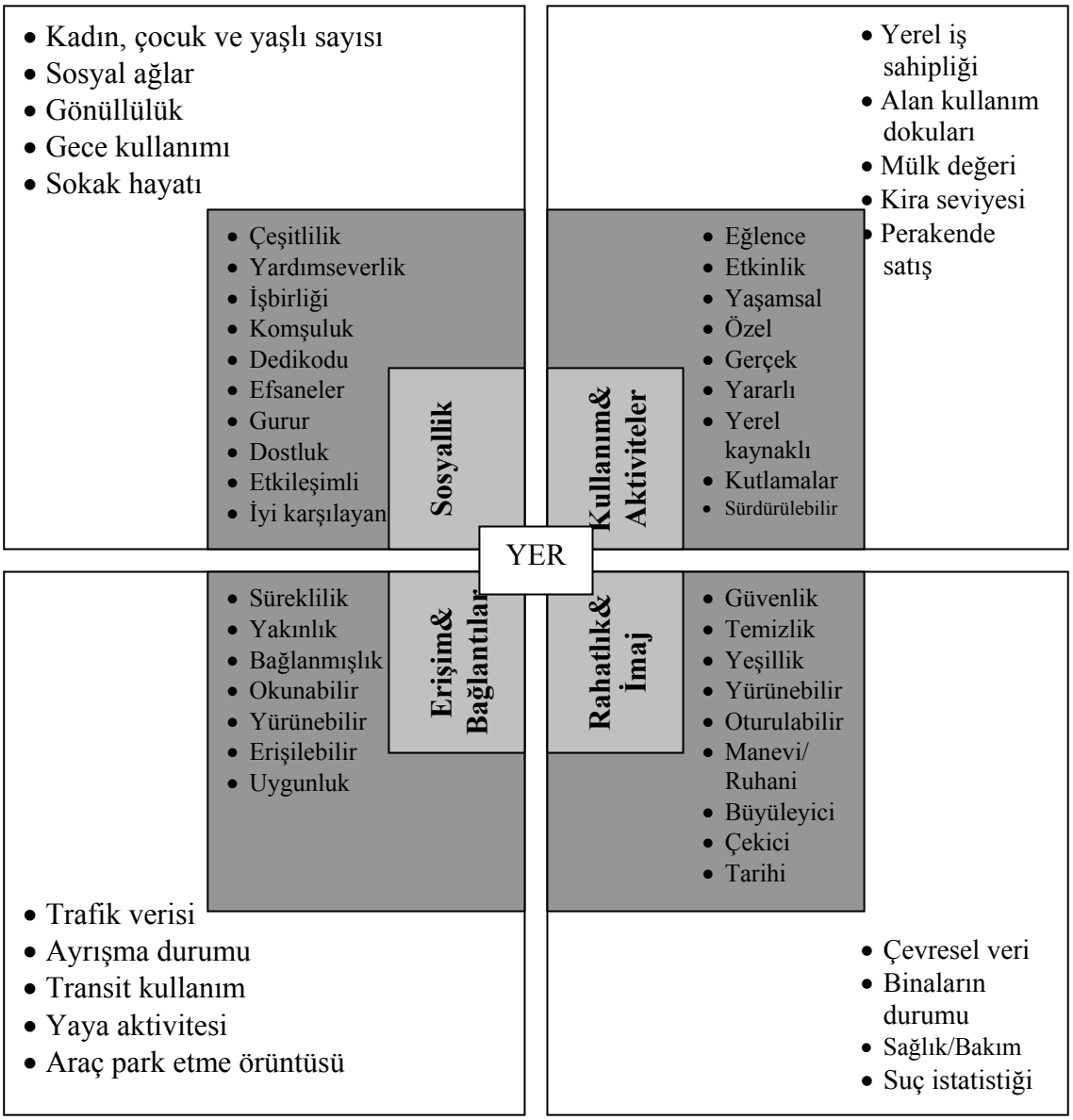
5. İnsanların gitmek istediği yerlere gitmeyen yollar
(ya da insanların gitmek istediği yerlere giden yolların yokluğu),

6. Bir mekânın araçlar tarafından baskın olarak kullanılması,

7. Bir mekânın çevresindeki ölü bölgeler ve boş duvarlar,

8. Uygunsuz bir şekilde yerleştirilmiş ulaşım araçlarının durakları.

Çizelge 3.4 : PPS' in önerdiği, başarılı kentsel mekânlarda bulunması gereken nitelikler.



Kamusal mekânın karakteri, değerleri ve kalitesi üzerine diğer bir çalışma da Essex Tasarım Kılavuzu Kentsel Yer Eki'dir (Essex Design Guide Urban Place Supplement, 2006)[51] Essex Tasarım Kılavuzu kentsel mekânın niteliksel parametrelerini onbir başlık altında incelemektedir. Bunlar:

1. Ölçek,
2. Kapalı mekân,
3. Erişim,
4. Materyaller,
5. Detay çalışmaları,
6. Devamlılık,
7. İşçilik,
8. Mikro iklim,
9. Benimseme, yönetim ve bakım,
10. Kamusal sanat,
11. Emniyet ve güvenlik.

İngiltere'nin başbakanlığa bağlı kurumu ODPM (Office of the Deputy Prime Minister), (2004)[52] ise kentsel mekândaki mekânsal karakteri DETR (Department of the Environment, Transport and the Regions) & CABE (Commission for Architecture and the Built Environment), (2000)'in "By Design"[53] adlı araştırma sonuçlarına dayandırarak on adet parametre üzerinden incelemektedir.

1. Temizlik,
2. Erişilebilirlik,
3. Çekicilik,
4. Konfor ve Ferahlık,
5. Kapsama,
6. Canlılık ve Uygulanabilirlik,
7. İşlevsellik,
8. Ayırıcılık,
9. Emniyet ve Güvenlik,
10. Sağlamlık.

[51] Essex Planning Officers Association, (Url-17).
[52] ODPM, 2004, Living Places -Caring for Quality, Office of the Deputy Prime Minister: London; (Url-13).
[53] CABE/DETR, 2000, By Design: Urban Design in the Planning System: Towards Better Practice, CABE, London; (Url-18).

Bir diğer kentsel mekânın mekânsal karakter parametreleri yaklaşımı da Yeni Zelanda Hükümeti Çevre Bakanlığı öncülüğünde ve bünyesinde 1999 yılında "Kentsel Konfor Projesi" adıyla (Urban Amenity Project) kurulmuştur. Kentsel Konfor Projesi kapsamında Çevre Bakanlığı yaşama, çalışma ve eğlence için başarılı yerler yaratma kılavuzu ortaya koymuştur[54] (Çizelge3.5.). 1991 de yapılan bölge antlaşmalarıyla bu proje 2000'li yılların başından itibaren geliştirilerek yürütülmektedir. Konfor (Rahatlık) başlığı altında bir kentte "yaşanabilirlik" kavramıyla kent kaliteleri tanımlanmıştır. Yapılan çalışmalarda "Konfor" nedir? Sorusuna karşılık çeşitli tanımlamalar ve yaklaşımlar geliştirmişlerdir; (amenities: bir yeri rahat ve güzel yapan özelliklerin tümü olarak tanımlanmıştır).[55]

Rahatlık şunlardan oluşur:

• Rahatlık nitelikleri – fiziksel ses ölçümleri gibi somut ve ölçülebilir konulardır.

• Rahatlık değerleri – insanların ses algısı, kültür, algılama, beklenti, arzu ve toleransları gibi daha soyut konulardır.

Kentsel rahatlık belirteçleri ulusal seviyede çok az anlam ifade eder. Yerel olarak anlamları vardır. Ulusal anlamda kentsel rahatlık çok önemli bir kaynak yönetme işidir. Ancak bu, yerel bağlamda kullanılabilecek ulusal kentsel rahatlık belirteçleri geliştirmenin faydalı olmayacağı anlamına gelmez. Rahatlık ve konfor gereksinimleri yaşadığımız, çalıştığımız yere, geldiğimiz kültüre bağlı olarak farklı anlamlar ifade edebilir. Ancak Enviro Solutions'a(2001) göre bu, genellemeler yapılmasının önüne geçmemelidir. Bu bağlamda, açık mekânlara yönelik amaçları da şu şekilde özetlemişlerdir:

1. Ulaşılabilir açık mekânlar
2. İyi kalitede açık mekânlar
3. Açık mekânların ihtiyaçlarının yeterli şekilde karşılanması,
4. Farklı tiplerin iyi aralıkta olması,
5. Kentsel mekânda iyi dağılımda olmaları.

---

[54] Enviro Solutions New Zealand Ltd. and Glasson Potts Fowler Ltd., (2001), *The Quality of our Built* Environments: *an Urban Amenity Guide*.

[55] Bu çalışmaların tümü için bkz. Url-19:
Technical paper 63, Urban Amenity Indicators: the liveability of our urban environments,
Technical paper 64, Key Urban Amenity Approaches,
Technical paper 65, Urban Amenity Trials Report,
Technical paper 66, Background Report to the Urban Amenity Project: Case Studies,
Technical paper 67, Background Report to the Urban Amenity Project: Trials.

Çizelge 3.5 : Enviro Solutions (2001) Ana Mekânsal Karakter Parametreleri (Url-19).

Parametre	**Ana Elemanlar**	**Özellikler**
Yer/Mekân Duygusu	Tarih Mimarlık İnsanlar Manzara	• Bu mekânı farklı yapan nedir? • İmzası, özü, belirli özelliği nedir? • Bu mekânla ilgili neler hissediyorsunuz?
Okunabilirlik	Bilindik/Tanıdık	• Mekân tanıdık mıdır? • Yolunu bulabilir misin?
Fiziksel hoşluk/güzellik	Çevre Ölçek	• Hoş bir yer mi? • Yaşamak, çalışmak, oynamak için iyi bir yer mi? • Güvenli mi? • Rahat mı? • İyi bir imajı var mı?
Çeşitlilik	Seçim Deneyim	• Hayat tarzı seçimleri konusunda seçenekler var mı? • Çalışma, yaşama, oynama yerleri bakımından seçenekler var mı?
Dinamiklik/Dinçlik	Uyum sağlama yeteneği	• Değişme potansiyeli var mı? • Değişme yeteneği var mı? • Amacını yerine getiriyor mu? • Ne kadar uyumlu?
Ulaşılabilirlik/ Erişilebilirlik	Erişilebilir	• Kolaylıkla ulaşılıyor mu?
Verimlilik	Hizmetlerin kalitesi	• Hizmetler iyi işliyor mu? • Gelecek nesilleri burada nasıl bir gelecek bekliyor? • Nasıl bir kent biçimi sizin hayat tarzınıza hitap eder?
Aidiyet	Katılım Dahil olma Temsiliyet	• Maddi olarak karşılanabilir mi? • Seçenek var mı? • Farklılık katabilir misiniz? • Etkileyebilir misiniz?
İyi olma durumu	Rahatlık, ferahlık	• Mekân sizin ruhunuza hitap ediyor mu? • Mekânın enerjisinin sizde uyandırdığı his nedir? • Bu yerde yaşamaktan mutlu musunuz? • Aitlik duygusunu hissediyor musunuz?

Kentsel mekânı yer bağlamında ele alan çalışmalara örnek teşkil edebilecek bir diğer çalışma da Roger Tym & Partners, (2006) tarafından İngiltere'nin Kuzeydoğu Bölgesel Gelişim Ajansı 'One North East' [56]için hazırlanmıştır. Bu çalışmada yerin değeri, bilgiye dayalı ekonomilerin gelişiminde kritik bir öneme sahip olarak açıklanmıştır. Yaşamanın, çalışmanın ve boş vakitlerimizde kullandığımız çevrenin kalitesinin, bir mekânın ve böylece insanların ve işletmelerin mekânsal kararlarının algılanmasını şekillendirme konusunda temel bir rol oynadığı görülmüştür. Yüksek

[56] One North East -Regional Development Agency (RDA), North East England, (Url-20).

kaliteli tasarım- yerin kalitesinin anahtar bir öğesi olarak- diğer gelişim fırsatları için bir katalizör görevi görürken, ticari olarak çekiciliği olmayan yerleri daha tercih edilir ve karlı, kazançlı mekânlar haline dönüştürebilir. Tasarım ve erişim ifadeleri hem yer projelerinin hem de planlama sistemlerinin iş süreçlerinin bir gereksinimidir. Kaynaklar iyi tasarımı teşvik etmek için bölgesel bir seviyede geliştirilmiştir.[57] Deneyimden yola çıkarak, her verinin tüm projelere uygulanabilir olamayacağı belirtilmiştir. Buna rağmen, güçlü ve zayıf taraflarını belirlemek, proje geliştirme ve uygulama konusunda başka çalışmalarında elde edildiğinin altını çizmek için bir denetim listesi oluşturulmuştur. Ölçütler birçok kategoride bulunmaktadır.

Roger Tym & Partners çalışmasında "yerin değerini" dört ana başlık altında incelemektedir. Bu başlıklar şu şekildedir:

1. Canlılık, Kullanım ve Aktiviteler: Karşılaştırmalı analizler, kullanımda ne kadar değişiklik ve çeşitlilik varsa belirli bir yerde oluşan ekonomik ve sosyal aktivitelerin o kadar sürdürülebilir olabileceğini belirtmektedir. Tek başına kullanılan veya zor tanımlanmış gelişmeler, kısa süreli kazançlar sunarken, zamanla daha az değişken ve uyum sağlanabilir olmaktadır. Yeni yapılan mekânsal düzenlemeler, binaları çeşitli işlevler ve mekân kullanımlarına imkân veren yüksek kaliteli kamu mekânlarıyla tamamıyla birleştirmelidir. Bina şekli ve yerleşimi, farklı türler ve büyüklükler için ekonomik koşulları sağlayabilecek şekilde değişken ve uyarlanabilir olmalıdır.
2. Yer Duygusu, İmaj, Kimlik& Fiziksel Kalite: Olumlu ve ayırt edici bir kimliğe sahip olan mekânların, çekici ve baskın kimliği olmayan yerlerden insanları kendine çekmek için daha fazla şansları vardır(o bölge sakinlerini, yatırımcıları, turistleri ve ekonomik aktivitelere katkıda bulunanları çekmek için). Yapılanmış yerlerin, şekillerinde ve gelişmiş kimliklerde Çizelge 3,6'daki özellikleri içeren bazı çeşitlilikler olmalıdır.

[57] Yeni Zelanda'nın Çevre Bakanlığı tarafından Kentsel Tasarım Araçları (2006, ikinci baskı 2007) adı altında kullanılabilecek ve varolan hemem hemen bütün kılavuzları ve ölçüm yöntemlerini içeren çalışma için bakınız:
Urban Design Toolkit (2006, 2007), (Url-19); Ayrıca bakınız: (Url-21).

Çizelge 3.6 : Yer Duygusu: Şekil, Kimlik& Fiziksel Kalite için yönergeler.

Genel	**Kamu mekânı düzenlemesi**
Birey ölçeği ve yüksek kalitede mimari	İşlevsel ve sembolik önemin açık olduğu kamu mekânlarının hiyerarşisi
Bina Silüeti	Canlı ve samimi kamu mekânları & güzergahları
Ayırt edici görünümler	Güvenlik ve korunma hissi
Doğal özellikler	Karışık olmayan, kolaylıkla korunabilen sokaklar/kamu mekânları
Bölgesel olarak ayırt edilmiş yapı şekilleri	Tarihi bina ve mekânların yeniden kullanımı
Kendi bağlamına karşılık veren sokak şekilleri	İyi tasarlanmış aydınlatma ve sokak donanımı
Doğal/kültürel anlamın özel mekânları	Özürlü ve yaşlılar da dahil olmak üzere herkesin ihtiyaçlarına uygun mekânlar
Uygun bina malzemeleri	Bölgesel olarak uygun, çekici ve güçlü malzeme
Yerel kültür ve geleneklere hitap etmek	Serbest ve sosyal aktiviteleri desteklemek için kamu mekânlarında çeşitlilik

3. Giriş, Bağlantı ve Hareket : Stratejik seviyede, anahtar öğeler arasındaki bağlantı açıkça anlaşılabilir olmalıdır. Bu hem kısa hem uzun süreli dönemde projelerin çevreleri ile bütünleşmesi açısından önemlidir. Ayrıca, bağlantılı aktiviteler özellikle tasarımın tüm olası kullanıcıların kullanımına olanak verdiğini gösterme açısından göz önünde bulundurulmalıdır (Çizelge 3.7.).
4. Topluluk Katılımı: Projenin yer yapıcı boyutu içinde toplumsal ve kültürel değerlerinin geniş çaplı bölümleri için uygun koşullar gerekebilir. Başarılı yenileme sadece yükseltilen değişime ve nihai olarak karar verilene değil, kurumsal paydaşların proje vaatlerini yerel karakter ve kimliklerle birlikte sağladığı tarzlara da dayanır.

Llewelyn Davies Yeang, kentlerin durumu için (Llewelyn-Davies, 2006a,b) "yaşanabilirliği" araştırırken, yaşanabilirliğin geniş kapsamlı bir tanımı içine dahil olan bir dizi kriter önererek aşağıdaki tanımlamadan ayrıntılarıyla bahsetmiştir. Taslak dört geniş konu ve Çizelge 3.8.'de belirtilen on üç parametre önermektedir.

"Yer kalitesi", kavranması zor ve tartışılabilir bir terimdir. Kavram sadece fiziksel, sosyal ve ekonomik açıdan ele alınmış, ancak gitgide bir mekânı diğerinden ayırmaya ve böylece özellikle bölgenin rekabetçi pozisyonunu olumlu olarak etkileyen araştırmayla ilişkili ve bir yeri tanımlamaya yardımcı olan bir dizi karmaşık faktörü ima eder hale gelmiştir.

Çizelge 3.7 : Giriş, Bağlantı ve Hareket için yönergeler.

Okunabilirlik	**Algılanabilirlik**
Doğal sınırlar ve odak noktalar	Sokaklar, yaya kaldırımları ve binalardan gözlenebilen açık mekânlar
Görüş ve görüş mekânları	Kamu ve özel mekânlar arasındaki belirgin ayırım
Açık ve gidiş-gelişe elverişli güzergahlar	Bina sınırlarında boşluklardan kaçınma
Fark edilebilir bölgeler ve toplanma mekânları	Cadde ve sokakların bölgesel olarak uygun ölçekte bina ve ağaçla çevrelenmesi
Belirli mekânlara giriş kapıları	Bakımsız ve kullanılmayan mekânın kalmaması
Kenar ve tamponlar	Güvenlik
Sanat ve zanaat çalışmaları	Aydınlatma
Toplu işaretler ve yol işaretleri	Yaya yürüme bölgelerinin düşünülmesi
Toplu taşımanın iyi olduğu yoğunluk	Uygun peyzaj düzenlemesi ve şehir tasarım ölçütleri
Yollar, kaldırımlar ve iyi bağlanan güzergahlara bağlanan kamu mekânları	Pasif gözetimin desteklenmesi
Temel hizmete girişin kolaylığı	
İnsanların gitmek istedikleri yerlere direk güzergahlar	
Güvenli ve yüksek kaliteli güzergahların seçimi	
Şehrin içinde ve çevresinde hareket için geliştirilmiş fırsatlar	
Güçlendirilebilir ulaşımın teşvik edilmesi	
Cadde/Sokakların istikrarlı ele alınış şekli, yerel ve stratejik bağlantıların yansıması	Polis aracılığıyla düzeni sağlamak / CCTV

Bir "yerin kalitesi"nin en umut verici tanımlamalarından biri de, "yer kalitesi"ni "yaşamın kalitesi" bağlamına oturtan Andrews'den (2001) gelmektedir. Yerin kalitesi "Yaşamın Kalitesine katkıda bulunan dış çevredeki faktörlerin toplu ölçütü" iken, Yaşamın Kalitesi "bir mekânın sakinleri ya da ziyaretçileri açısından memnuniyet, yerine getirme, refah duygusu" olarak tanımlanmaktadır. Bartlett Planlama Okulu (ODPM, 2004), yaşanabilirliği "yerel seviyede insanların yaşam kalitesini etkileyen günlük konular" (vurgulanan) olarak tanımlamıştır. Bu tanım, kavramın yerel olarak belirlenmiş doğasını vurgulayan Yaşamın Kalitesi taslağındaki bağlama uygundur (Çizelge3.8.).

Çizelge 3.8 : Yaşanabilirliğin Boyutu.

A. ÇEVRESEL DEĞERLER
1. Gürültülü / Sessiz
2. Kirli / Temiz
3. Kalabalık / Tenha
4. Yapım kalitesi iyi / kötü
B. YERİN FİZİKSEL DEĞERLERİ
5. Yapma çevrenin 'ürün' değeri
6. Terk edilmiş mekânın seviyesi
7. Parkların ve yeşil alanların kalitesi
8. Halk mekânının değeri
C. YERİN İŞLEVSEL DEĞERİ
9. Yayaların yürümesine elverişli
10. Halkın ulaşımına açıklık
11. Servislerin canlılığı ve yaşanabilirliği
D. GÜVENLİ YERLER
12. Suç oranları
13. Sosyal olmayan davranışlar

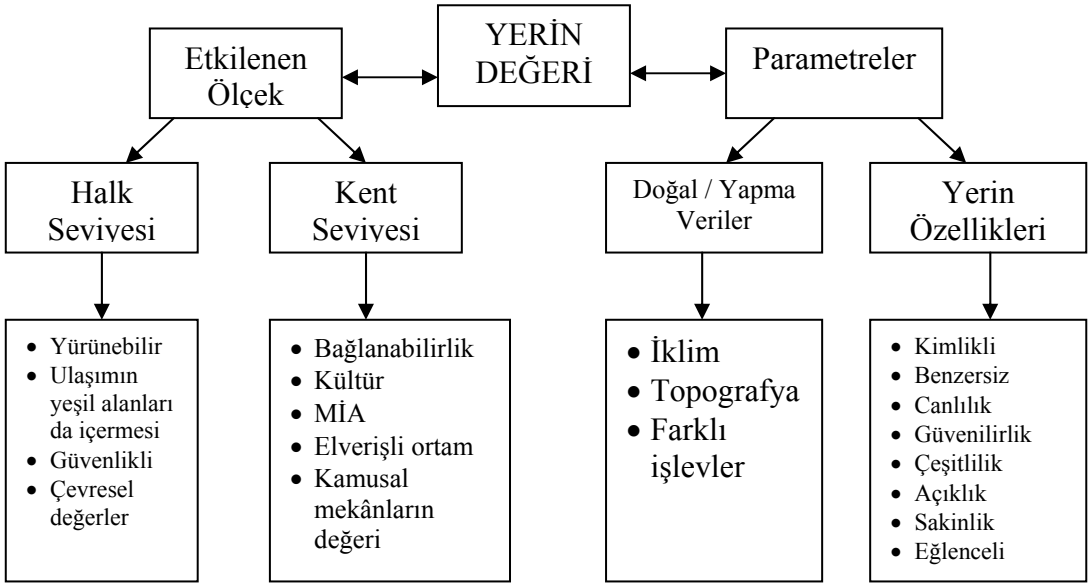
Llewelyn Davies Yeang'a göre mekânsal (yer) kalite var olur ve gelişir. Çünkü insanların bulundukları toprağa değer verdiklerini ve bunun çoklu mekân kullanımında, kurumsal paydaşların etkileşimiyle ortak değerler yaratarak ortaya çıktığını belirtmektedir. Llewelyn Davies Yeang, kentlerde kenar bir bölgenin de, mekânsal belli özelliklere sahip olduğunu belirtir. Bunlar: mekânsal çeşitlilik, ekonomik ve sosyal işlevsellik, kültürel çeşitlilik, sosyal adalet, sürdürülebilirlik, çekicilik ve birey ölçümüdür (Şekil 3.5).



Şekil 3.5 : Yer kalitesi ve yaşam kalitesi bağı ilişkisi.

Scott Baum, Tan Yiğitcanlar, Stephen Horton, Koray Velibeyoğlu ve Brendan Gleeson (2007), Griffith Üniversitesi, URP (Urban Research Program) bünyesinde; Kentsel Araştırma Programı çerçevesinde "The Role of Community and Lifestyle in

the Making of a Knowledge City" adlı çalışmada; Llewelyn Davies Yeang'ın (2006 a,b) tanımladığı yaşam kalitesi ve yer kalitesi çalışmalarını temel alarak bir yerin kalitesini Şekil 3.6a'daki gibi tariflemişlerdir.



Şekil 3.6a : Kentsel Kalitenin Boyutları (Llewelyn Davies Yeang, 2006; Florida 2002, 2005, kaynaklarından yaranılarak hazırlanmıştır).

CABE (Url-14), kamu mekânları ile ilgili araştırmalar için "Mekân şekillendirici" (Spaceshaper) adlı bir çalışma başlatmıştır. Mekân şekillendirici, herhangi birinin- yerel bir topluluk ya da bir profesyonel- kullanım için var olan mekânı geliştirmek için zaman ve para yatırmadan önce, kamu mekânının kalitesini ölçmeye yarayan kullanışlı bir araçtır. Mekân şekillendirici aşağıdakiler için yararlıdır:

- Mekân hakkında tartışmak için planlı bir şekilde personel ve kullanıcıları bir araya getirmek,
- Bir mekânın zayıf ve güçlü taraflarını belirlemek,
- Mekânın herkesin ihtiyacını ne derecede karşıladığını ölçmek,
- Zamanla insanların görüşlerindeki değişimi izlemek.

olarak sıralanmıştır.

Bölgeyi ziyaret etmek, sürecin ayrılmaz bir parçasıdır. Katılımcıların mekânın bireysel olarak algılayışını kaydeden "Mekân şekillendirici" anketini doldurmaya hazırlar. "Mekân şekillendirici" bu algıyı, bölgeyi 41 özelliğe karşı oranlayarak elde eder. Bu, sekiz belirli parametre kapsamaktadır. Bu parametreler:

1. Giriş: yolunu bulmak ve dışarı çıkıp dolaşmak,
2. Kullanım: Mekânın sunduğu aktivite ve fırsatlar,
3. Diğer insanlar: Mekânın insan-insan aktiviteleri için ne gibi imkanlar sunduğu,
4. Bakım: Mekânın ne kadar temiz tutulduğu ve ilgilenildiği,
5. Çevre: Mekânın ne kadar güvenli ve rahat olduğu,
6. Tasarım ve görünüş: Mekânın nasıl göründüğü ve hangi malzemelerin kullanıldığı,
7. Topluluk: Mekânın yerel insanlar için ne kadar önemli olduğu,
8. Siz: Mekânın sizi nasıl hissettirdiği; bu sekiz kavramla ilişkili mekânın kalitesinin ölçülebilir ve değerlendirilebilir olduğu belirtilmektedir.

Trip (2007) ise, Florida,(2002, 2005), Glaeser vd., (2001) ve Gertler'in (2004) çalışmalarından yararlanılarak bir yerin kalitesi için aşağıdaki parametreleri önermiştir (Çizelge 3.9).

Çizelge 3.9 : Mekân ve göstergelerin temel parametre öğeleri, (Trip, 2007).

Parametre	**Gösterge**
Çeşitlilik	İşlevsel çeşitlilik, ayırt edici mahalleler, yeterli yoğunluk
Belirli etkinlikler	Bireysel spor etkinlikleri, kişi başına düşen eğlence mekânları, yeme-içme, toplanma alanları
Canlılık	Kültürel etkinlikler, performans mekânları
Teknoloji	Yaratıcılık, ileri teknoloji ürünlerin bağıntılı yüzdesi
Yetenek	Mekânın adaptasyon yeteneği
Yaratıcılık	Bohem, sanatsal yaratıcılığa sahip insanların yüzdesi
Tolerans	Farklı grupların yer alabilme oranı
Estetik	Mimarlık, parklar, kentsel miras
Çevre	Sürdürülebilirlik, doğal çevre varlığı, çevre nietliği
Güvenlik	Suç oranları

Tim Townshend, Jerome Hassler ve Ali Madanipour (2007) İngiltere'nin North East Bölgesi'nde yaptıkları kentsel mekânlara yönelik çalışmalarında (Public space vitality: in the North East Region), başlığı altında "Görsel Analiz"[58] yoluyla yaptıkları mekân çalışmaları dört meydan ve bir sokak olmak üzere toplam beş adet yeri kapsamaktadır. Townshend ve diğerlerinin (2007) incelemelerinde "görsel analiz" başlığı altında, kullanılan mekânsal karakter parametreleri (CABE, (2004); Carmona vd.(2003); DEMOS, (2005); RICS, (2006) çalışmalarından yararlanılarak) şunlardır:

[58] Ayrıca, Görsel analizle ilgili bilgi için bakınız; Aydınlı, S., (1992), Mimarlıkta görsel analiz, İTÜ Mimarlık Fakültesi.

1. Giriş, Okunabilirlik ve Bağlantı: Bu bölüm, her durum çalışmasındaki yayaların erişilebilirliğini, kendilerine sunulan seçenek ve güzergâhlarda mekânların ne kadar anlaşılabilir olduğunu ve kendi mevkileri içerisinde diğer önemli mekân ağlarıyla ne kadar bağlantılı olduğunu ortaya koymaktadır.
2. İmaj, Yer Duygusu ve Algılama: Bundan sonraki bölüm, güçlü ya da zayıf bir mekân duygusunun ve kullanıcıların bu yerlerde bulunmak sonucunda sahip oldukları algının bulunduğu her durum çalışmasının sahip olduğu görüntünün gücünü göz önünde bulundurmaktadır.
3. Kullanımlar, Aktivite ve Sağlamlık: Son bölüm, mekânların kullanımlarının çeşitliliğinin ve yoğunluğunun, ne kadar uyumlu olduğunu, aktivite ve değişime ne kadar uygun olduğunu göz önünde bulundurmaktadır.

3.3. Kentsel Mekân Olarak Caddelerin Mekânsal Karakteri

Caddelerin ne olduğu, nasıl yaşadığı ya da nasıl yaşayan bir cadde tasarlanacağı ile ilgili yapılmış konuya özel çalışmalar sınırlıdır. Caddeler, çoğunlukla, kentsel tasarım, kentsel dış mekânlar, açık alanlar, sirkülasyon sistemleri veya trafik ve ulaşıma dayalı mühendislik bilimleri alanlarında yapılan çalışmaların alt elemanı olarak ele alınmıştır. Bazı çalışmalarda ise, caddelere yönelik yapılan sınıflamalarla alt başlıklara indirgenen cadde ve sokaklar yalnız bu bağlamları ile ele alınmıştır: konut caddeleri, ticari caddeler vb. Bir başka yaklaşım da caddeleri tarihsel süreçle ele alan, genellikle belirli bir bakış açısıyla yapılmış fiziksel biçimlenmeye yönelik tarihsel sınıflandırma ve kronolojik gelişim çalışmalarıdır.

Caddeleri fiziksel biçimlenme özellikleriyle ele alan Allan B. Jacobs(1996) aynı zamanda bu biçimlenmeyi sosyal hayatla çakıştırarak konuya yaklaşmıştır. Caddeleri, doku oluşturan elemanlar olarak gördüğü yaklaşımını farklı şehirlerdeki sokak ve cadde dokularıyla karşılıklı olarak incelemiştir. Benzer biçimde caddelerin fiziksel özellikleriyle yapılan bir diğer yaklaşım, Marshall (2005)'ın sokak dokularının nasıl bir strüktür oluşturduğu ile ilgilenen çalışmadır. Streets & Patterns adlı kitabında sokaklar arasındaki hiyerarşi, doku tipi, gidilecek yolun rotasının çizilmesi, bağlantılılık ve karmaşıklık, strüktürün oluşturulması gibi kavramlara değinen Marshall, sirkülasyon, mekânsal organizasyon ve sokak strüktürünü, matematiksel ve geometrik teorilerin trafik mühendisliğine uygulanmış biçimi ile irdelemektedir.

Cadde ve sokakları tarihsel bakış açısıyla ele alan yaklaşımlara örnek ise, Moughtin'in yaklaşımıdır. Moughtin (2003) meydanları, caddeleri ve sokakları kentsel mekân bütününün bir parçası olarak ele almıştır. Kentsel tasarım kavramının içerdiği temel tasarım öğelerini inceleyen çalışmasında, konu Avrupa özelinde tarihsel bir kronoloji olarak ele alınmıştır. Cadde ve sokakları tarihsel süreç içerisinde fiziksel biçimlenmeleriyle ele alan diğer bir çalışma da Southworth ve Ben-Joseph'e (2003) aittir. 'Streets and the Shaping of Towns and Cities' adlı kitaplarında İngiltere ve Kuzey Amerika'daki profesyonel ve teknik yayınları tarayarak ikiyüz yıldır yapılmış projeleri incelemişlerdir. Bu incelemelerinde her dönemi şekillendiren süreçleri ele almışlardır. Sokakların doğru kullanımının fiziksel ve sosyal çevre üzerindeki etkilerini araştırmışlardır.

Kentsel mekân olarak cadde, sokak ve meydanların sosyal /davranışsal özelliklerine dayanan önemli bir çalışma ise Gehl ve Gemzoe'ye aittir. Gehl ve Gemzoe (2001)'in kentsel mekânı kamusal alan ve sosyal mekân olarak ele alan yaklaşımlarına yönelik kitaplarında özellikle Avrupa şehirlerinden ve sınırlı sayıda Avustralya ve Güney Amerika'dan cadde ve meydan incelenmiştir. Sosyal mekân olarak caddeleri inceleme iddaalarına rağmen çalışma, bu mekânların fiziksel özelliklerini betimlemeye yönelik fotoğraf ve çizimlerden öteye gidememiştir.

Türkiye'deki kentler ve kent dokusu içerisinde sokak ve caddelerle ilgili en önemli çalışma Kemal Ahmet Aru'nun (1998) Türk kentinin biçimlenmesine ilişkin çalışmasıdır. Farklı Türk kentlerini derinlemesine irdeleyen çalışmada sokak dokuları ve değişimi ile ilgili bölümler de bulunmaktadır. Kent düzeyinden mahalle düzeyine kadar olan çalışmada farklı Türk kenti plan şemaları ve mahalle dokusu şemaları ortaya konmuş, bu planlar bağlamında gelecek için tasarım yöntemleri önerilmiştir.

Bu çalışma kapsamında kentsel mekânın mekânsal karakterinin irdelenmesine yönelik yapılan araştırmalarda caddeleri insan-çevre- davranış bilimleri bağlamında ele alan yaklaşımlardan, APA-American Planning Association-, PPS-Project for Public Spaces-, Allan Jacobs, Amos Rapoport ve Donald Appleyard'ın caddelerle ilgili daha detaylı ve geniş perspektifli çalışmaları olduğu saptanmıştır. Bu çalışmalar Avrupa özelinde değil, dünyadaki cadde biçimlenmesini insan odaklı olarak ortaya koymayı amaçlayan çalışmalardır. Bu sebeple bu çalışmalar esas alınmıştır.

Allan Jacobs(1996) çalışmasında Hindistan, Kuzey Amerika, İngiltere, Avrupa, Mısır, Kore, Brezilya gibi çok farklı ülkelerdeki büyük caddelerin fiziksel

biçimlenmesini ve oluşturdukları dokuları incelemiş ve doku haritalarını çıkarmıştır. Bunun sonucunda 'büyük cadde' parametrelerini ortaya koymuştur.

Rapoport (1990b) ise, insan-çevre-davranış bilimleri bağlamında, bu çalışmanın da dayanak noktasını oluşturan, 'insan odaklı tasarım yapabilmek için öncelikle bilginin ortaya konması gerekmektedir', anlayışıyla konuyu bir özel çalışma olarak ele almıştır. İyi tasarımın yapılabilmesi için öncelikle durumun tespitinin yapılıp ortaya konması, daha sonra bunun genele yaygın hale getirilip getirilemeyeceğinin test edilmesi ilkesiyle hareket eden Rapoport, cadde ve sokakları da bu yönde ele almıştır. 192 farklı yerdeki cadde ve sokağın haritasını ve fotoğrafını kanıt olarak sunduğu çalışmasında cadde ve sokakları insanın yürüme davranışı bağlamında irdelemiştir. En eskisi M.Ö. 7. yüzyıl Çatalhöyük yerleşimine dayanan çalışması, tarihsel genişliği, fiziksel olarak çok farklı yerleşimi ve ülkeyi kapsıyor olmasıyla son derece önemlidir.

Rapoport (1991), bir diğer çalışmasında da, caddeleri fiziksel/biçimsel özellikleri yönünden incelemenin yanında kullanım ve aktiviteler yönünden de incelenmesi gerektiğini belirtmektedir. Morfolojik tanımlama ile 'binalar arasında kalan çizgisel alan' olan cadde, kullanıma yönelik tanımlama getirilmeden yaşayan bir mekân haline gelememektedir. Kullanıma yönelik tanımlama ile 'bulunduğu yerleşmenin içindeki belirli aktivitelerin geçtiği kamusal sosyal mekân' olan cadde ancak çakışık bakış açıları ile yaklaşılıp tasarlandığı zaman yaşayan bir mekân haline dönüşmektedir.

Caddeler, özellikle 20.yüzyılın ikinci yarısından günümüze barındırdıkları iletişim imkânları ve sosyal hayatla öne çıkmaya başlamıştır. Yalnız taşıt trafiğine hizmet eden otobanlar, servis yolları veya herhangi bir bağlantı yolundan farklı olarak insanlara sosyalleşme imkânı veren, insanları bir araya getiren mekânlar olma özellikleri günümüzde daha da büyük önem kazanmıştır. Barındırdıkları farklı odaklarda toplanmalarla veya çizgi halinde giden yapısı boyunca barındırdıklarıyla veya kesişmelerde barındırdıklarıyla veya insanı belirli tek bir noktaya odaklamayıp farklı ilgi odaklarıyla büyük caddeler öne çıkar. En basit anlamıyla, caddeler insanın dışarıda olmasına imkân sağlar. Cadde, kentli insanın en basit şekilde ulaşacağı dış sosyal ve ticari karşılaşma ve değişimlerin olduğu dış mekânlardır. Kentlerin barındırdığı en önemli özellik olan sosyal yaşamın ilk ve en önemli yeri caddelerdir. Cadde harekettir: izlemek, geçip gitmek, insan hareketini izlemek, özellikle farklı

mimikler, yüzler, kıyafetler ve ifadelerin değişerek akıp gittiği bir yoldur. Bir caddede sosyal anlamda yürümek başkalarıyla anlam kazanan bir şov, bir geçittir. Her zaman mutluluk ve neşe değildir, aynı zamanda dilenciler, farklılıkları olan insanlar, görgüsüzler veya özürlüler de caddenin kullanıcılarıdır. Farklı kullanıcılar bir caddenin ritmini oluşturur. Örneğin, Bağdat Caddesi'nde güneşli bir cumartesi öğleden sonrası genç, yaşlı bazen farklı semtlerden gelen çok sayıda insanla karşılaşabilir. Bir Pazar sabahı ise yakın çevrede oturanlar spor amaçlı yürüyüşe çıkarlar. Caddeler, bazı zamanlarda da insanın kendi kendine kaldığı, daha kişisel kendisine açıldığı mekândır. Caddeler, tüm bu beklentilere cevap veren farklı mekânları, bu mekânların farklı kesişim noktalarını barındırdıkları ölçüde başarılı birer kentsel mekân olmaktadırlar. Caddelerin birer kentsel mekân olduğu savıyla yaklaşmak gerekirse önceki bölümde kentsel mekânların tanımlamaları, sınıflandırmaları, kentsel mekânın mekasal karakterine yaklaşım teorileri ve parametrelerin tamamı caddeler açısından da üzerinde durulması gereken noktalardır. Çalışmanın bu noktasında, caddelere kentsel mekân olarak yapılan yaklaşımlar doğrultusunda caddenin tanımlaması, sınıflaması ve fiziksel özelliklerine yönelik irdelemeler yapılacaktır.

3.3.1. Caddenin Tanımı ve İşlevi

> **cadde**
> *a.* Ana yol
> **yol**
> *a.* 1. Karada, havada, suda bir yerden bir yere gitmek için aşılan uzaklık, tarik. 2. Karada insanların ve hayvanların geçmesi için açılan veya kendi kendine oluşmuş, yürümeye uygun yer: *"Bahçeleri bahçelere toprak yollar bağlardı."* -Ç. Altan. 3. Genellikle yerleşim alanlarını birbirine bağlamak için düzeltilerek açılmış ulaşım şeridi: *"Yolda oynayan çocuklara ne olduğunu sordu."* -Ö. Seyfettin. 4. İçinden veya üstünden bir sıvının geçtiği, aktığı yer: *Su yolu. Sel yolu.*

Türk Dil Kurumu sözlüğünde 'cadde' için oldukça kısa bir tanım yapılmıştır(Url-22; 23). Yola endeksli bu tanımlama bu çalışma kapsamındaki caddenin aynı zamanda bir kentsel mekân olması fikrini barındırmaktan uzaktır. Bu bağlamda caddeye kentsel mekân olarak getirilmiş tanımlamaların irdelenmesi gerekmektedir. İki noktayı birbirine bağlamak, bir noktadan diğerine ulaşırken bırakılan iz, anlamlarında

kullanılan oldukça çok sayıda terim vardır: Yol, sokak, cadde, patika, yaya yolu, taşıt yolu, bulvar, otoyol, rota vb. Ancak burada temel olan iki farklı kavram vardır: Yol ve cadde. Yol, atla, yaya olarak veya taşıtla ulaşımı ve iletişimi sağlayan çizgi olarak tanımlanabilir. Burada ki temel nokta, iki nokta arasındaki harekettir. Ancak cadde, yol olmanın yanında, bir yerleşim alanında bulunmayı da içermektedir. Caddenin tanımında, iki tarafının yapılı çevre (binalar) ile kapanmış olması durumu vardır. Bu anlamda cadde, aslında kapalı bir hacim ve mekândır.

Geçmişte demokratik kentsel mekân olarak kullanılan cadde, Norberg-Schulz'a (1971) göre, günümüzde dolaşım işlevini yerine getiren bir unsura indirgenmiştir. Schulz, caddeyi ve sokağı daha kolay düşünülebilen bir form, geçmişte de, bölgenin ve kasabanın karakterini bir bütün olarak, ziyaretçiye yoğun bir şekilde sunan "küçük bir evren" olarak tanımlamaktadır. Bir küçük evren olarak caddeler geçmişten günümüze her zaman çatışmanın mekânını da oluşturlar. Bu çatışmayı, kimi zaman farklı kullanıcıların kesişmesi veya karşılaşması kimi zaman ise farklı yönetim ve iktidar savaşlarının merkezi olarak gören yaklaşımlar vardır. Appleyard (1991) caddeleri, değişime açık yapıları ve doğaları ile, kamuya ait olmalarına rağmen, belirsiz ve farklı güç odaklarının merkezine koymaktadır. Tanımlı mekânsal biçimlenmeleri ve kontrollü girişleri olan binaların aksine, sokak ve caddeler herkese açıktır. Yüzey değişimleri, işaretlendirmeler ve levhalar ile aynı sokak bir anda işlev değiştirebilmektedir.

Moudon (1991) caddeleri, otomobilin trafik kanalları olmaktan daha fazlası olarak tanımlamaktadır. Caddeleri, kentin kamusal kentsel mekânlarını organize eden ve birbirine bağlayan kanallar olarak tanımlamaktadır. Rapoport (1990b) ise yine caddeleri kanallar olarak tanımlamaktadır. Rapoport' a göre, cadde, temelde sirkülasyon için kullanılan bazen de farklı aktivitelerle desteklenen, yerleşim alanlarında binalarla çevrelenen, dar veya geniş doğrusal bir elemandır. Marcus vd.'ne göre ise (1998) caddeler gündelik hayatın peyzajında önemli bir yer tutan elemandır. İnsanlar ulaşım, seyahat, alışveriş veya diğer insanlarla ilişki kurmak için caddeyi sosyal bir mekân olarak kullanırlar. Francis (1989) sosyal hayatın ve öğrenmenin mekânının 'cadde' olduğunu belirtmektedir.

Genel olarak caddenin mekân-formu haritada kuzey-güney, doğu-batı arasındaki uzaklık olarak tanımlanmaktadır. Geçmişteki kasabalarda veya şehirlerde, cadde ve sokakların sahip olduğu meyilli açılar, eğimli/kıvrımlı çizgiler görünüşü canlandıran

"kapalı perspektifi" yaratmıştır. Mekânsal karakter için binaların kitlelerden çok yüzeyler gibi görünmesi kararlılık oluşturur. Eğer kitle etkisi baskın ise, binalar "şekilsel/ figürsel özellik" kazanır ve aralardaki mekânların birleşmesiyle cadde daha alt bir yüzeye geriler. Doğru bir form haline gelmesi için, cadde şekilsel/figürsel bir karaktere sahip olmalıdır. Bu da yüzeyin sürekli olarak sınırlandırılması aracılığıyla elde edilir ki bu belli bir yoğunluğu öngörmekle kalmaz ve tarihsel olarak bu değişim, "geçit-caddesi" (Alexander, 1977) kavramı ile bağlantılıdır.

İngiltere ve A.B.D.'deki cadde ve sokakların tarihsel gelişimi ile çalışmalar yapmış olan Southworth ve Ben-Joseph (2003) kitaplarında[59] her dönemi şekillendiren süreçleri incelemiş ve caddelerin şekillenmesine ilişkin tarihsel bir kronolojiye ulaşmışlardır. Standartların geliştirilmesinde etkili olan dönemlerin arka planlarını, tasarım prototipleri, yönetimsel odaklar, konstrüksiyon teknikleri ve normatif tasarım kriterleri bağlamında incelemişlerdir. Bu incelemelerinin sonucunda cadde ve sokakların standardizasyonunu şu şekilde sınıflandırmışlardır (Çizelge 3.10.):

Çizelge 3.10 : Cadde ve sokakların gelişim/değişim süreçleri

1820-1870	Pitoresk akımdan etkilenen modern sokak tasarımlarının kökleri
1870-1930	Erken endüstri şehri Motor ve endüstri çağının sokakları
1930-1990	Sokak standartlarının yönetimlerin hedeflerine dönüşmesi Yaşayan sokaklar
1990-_	Yaşayan, yürünebilir, sağlıklı ve güvenli sokaklar

1933 yılında Atina da yapılan Uluslararası Modern Mimari Kongresi CIAM (Congress Internationaux d'Architecture Moderne)[60] sonucu ortaya çıkarılan Atina Sözleşmesi mimari ve Modern Akımın şehir planlamasındaki teorisini belirginleştirmiştir. Yirminci yüzyılın ilk yarısında yaşamış olan Le Corbusier, Gropius, Jacobus Oud vb. tasarımcıların fikirleri, kent planlamacılarına rasyonalizmin dogmaları olarak kendini göstermiştir.

[59] Southworth, M. ve Ben-Joseph, E. (2003), Streets and the Shaping of Towns and Cities, McGraw-Hill, New York. Kitapların yazarlar, sokak ve cadde standartlarının kronolojik gelişimi ile ilgili olayları sıraladıkları bir ek yapmışlardır, s.152-155.

[60]Bkz. Milletlerarası Modern Mimari Kongresi, 1969, Atina Anlaşması: Jean Giraudoux'nun önsözü ile / çev. Ayda Yörükhan, , Baskı, Ankara : İmar ve İskan Bakanlığı.
Mumford, E. P., 2000, The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960, MIT Press, Cambridge, Mass.

1950'li yıllarda işlev, yapı ve standardizasyona verilen öncelikli önem sarsılmış ve insan davranışı, katılım ve kentsel planlama/mimarlığın daha sosyal yanları üzerine olan fikirlere daha çok önem verilmeye başlanmıştır. Bu akımın ön saflarında, CIAM'ın içindeki bir grup olan Team 10[61] ile adı geçen, Peter ve Alison Smithson olmuştur. Bazı mimar-kent plancılarının düşüncesinde bu değişiklik caddenin kentsel tasarım bazında meşru bir unsur olarak tekrar gözden geçirilmesini sağlamıştır. Smithson ve Smithson (1967) şöyle der: "….sıkı örülü bir gelişim içeren sıkı örülmüş bir toplumda, doğası gereği bir güven ve sosyal kaynaşma hissi mevcuttur. Bu hissiyat ise cadde şeklinin basit düzeni ve açıklığı ile doğrudan ilgilidir: yaklaşık 40 evin ortak açık bir mekân bakıyor olması. Cadde sadece erişim ve ulaşım için bir araç değil, aynı zamanda sosyal ifade biçiminin sahne aldığı mekândır."

Yol gibi kelimeler bir yerden diğerine hareketi anlatırken, cadde ve sokak kelimesi temel olarak sirkülâsyona adanmamış kamusal kullanım için ayrılmış bir mekânı anlatır. Tanım olarak cadde, en az hareket kadar çevrili mekân ve aktivite sağlayan çok fonksiyonlu bir mekândır. Temel işlevleri şunlardır:

- Taşıtlar ve yayalar için sirkülasyon,
- Binalara erişim ve yine binalar için ışık sağlama ve havalandırma,
- Elektrik, su, telefon gibi kamu hizmetleri için bir rota,
- Özellikle araçlar için depolama mekânı,
- İnsan etkileşimi ve sosyalleşmesi için kamusal mekân, geçit törenleri ve protestolardan tesadüfî karşılaşmalara kadar her işleve cevap vermesi beklenmektedir.

Appleyard'a (1991) göre, farklı gruplar, girişimciler, kamusal kurumlar veya meslekler cadde mekânı üzerinde kontrol sahibi olmaya çalışırlar. En güçlü veya iyi organize olmuş grup bu gücü kazanır. Herkes caddeden tam olarak beklediğini alamaz ancak en fazla sayıda insana en fazla yarar sağlanması bu konuda esas olmalıdır. Özetle, kamusal kuruluşların yaşlılar, çoçuklar, yayalar, engelliler ve yoksullar gibi zayıf kullanıcıları gözetmesi ve bu yönde yaklaşımlar geliştirmesi gerekmektedir. Geleneksel olarak trafik ve ulaşım, sokak ve caddelerin yapısını baskın olarak şekillendirmektedir. Ancak, çağdaş yaklaşımlarda caddenin maksimum kullanıcıya ulaşmasını hedeflemek gerekmektedir. Appleyard'a göre caddenin kullanıcıları ve şekillendiricileri şu şekilde sınıflandırılabilir:

[61] Bkz. Bölüm 2.4.2. Kentsel Tasarım ve Teknikleri

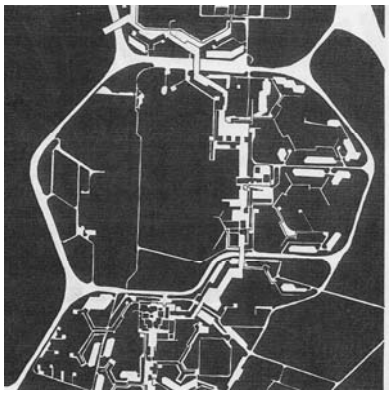
- Seyahat edenler (araçlar, yayalar, bisikletliler, yayalar, vb.)
- Mekânda bulunanlar (çevrede çalışanlar, yaşayanlar, kurumlar, vb.)
- Kamusal kurumlar (belediye, polis, itfaiye, servisler, vb.)
- Yaşayanlar
- Mühendisler
- Tasarımcılar (mimarlar, peyzaj mimarları, kentsel tasarımcılar)

Caddenin şekillenmesinde etkili olan kullanıcı ve şekillendiricilerdir. Bu gruplar arasında çatışma ve çekişmeler olmaktadır. Caddelerle ilgili önemli çalışmaları olan Allan B. Jacobs (1996) araştırma ve gözlemlere dayalı dünyadaki önemli caddelerle ilgili kitabı "Great Streets-Büyük Caddeler" de caddelerin sosyal, fiziksel/biçimsel, algısal ve fonksiyonel boyutlarıyla ilgili tespitler yapmıştır. Jacobs, yaya trafiği ile taşıt trafiğinin beraberce işlediği bulvar ve caddelerin insanları birbirine daha yaklaştırdığını, bu caddelerin daha yaşamsal caddeler olduğunu saptamıştır.

Kent sakinleri caddelerin hareket ve trafikten öte sembolik, sosyal, toplumsal ve politik yerini algılarlar. Caddeleri ve bölgeleri üzerinde planlanan değişimlerin, dönüşümlerin farkında olurlarsa buna karşı bir fikir geliştirip tavır alırlar. Bazen bu, Bağdat Caddesi'nde 1987 yılında olduğu gibi, cadde trafiğinin akış yönü, sinyalizasyon sistemi, kaldırımlar ve yaya yollarının yeniden tasarlanması gibi büyük köklü değişiklikler olabilir. Bu tür değişiklikler, caddeyi "büyük" bir cadde yapmak için yapılan tasarımlar ve uygulamalar olabildiği gibi yalnızca bir spor klubünün -Fenerbahçe- 100. yılı anısına yapılacak geçit töreni için dikilen direkler arası taklar gibi de olabilir. Amerika Birleşik Devletleri, San Francisco'da, benzer bir dönüşümü Market Street'te yapmak için 1967 yılında yapılan halk seçimi sonucunda oyların üçte ikisi olumlu çıkmış ve dönüşüm 24.5 milyon dolara mal olmuştur. Zaman içinde bu ve benzeri değişim ve dönüşümler dünyanın pek çok kentinin pek çok caddesinde uygulanmıştır.

Caddeler, kent dokusu içinde geniş alanlar kaplarlar. Jacobs'un (1996) belirttiği gibi Amerika Birleşik Devletleri'nde (A.B.D.)'de şehrin büyük çoğunluğunu yolların oluşturduğu %25~%35 lik bölümü kamusal mekânlara ayrılmıştır. Yüzdeler Avrupa kentlerinde ve dünyadaki pek çok tarihi kentte değişmekle birlikte hep dikkate değerdir (Şekil 3.6b).[62]

[62] Bu konuyla ilgili Allan B. Jacobs'ın kitabı "Great Streets" e bakınız. Jacobs aynı metrekareye düşen farklı kent dokularının plan üzerinde analizini yapmış ve karşılaştırmalı olarak yayınlamıştır.



Toulouse-le-Mirail- Fransa



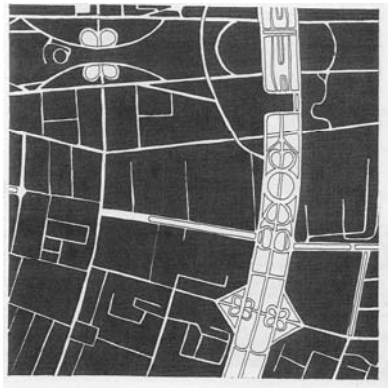
Antalya- Türkiye



Savannah- A.B.D.



Amsterdam-Hollanda



Brasil- Brezilya



Ahmedabad-Hindistan



Seul-Kore



Barselona-İspanya

Şekil 3.6b : Aynı ölçekte farklı şehirlerdeki cadde/yol sistemleri

Cadde ve sokaklar her zaman kamusaldır ve kamusal mekândan söz ettiğimiz zaman ilk akla gelen cadde ve sokaklardır. Bunların yanında caddeler sürekli bir değişim içerisindedir. Bu değişimler, altyapı sistemlerinin değişmesi, kaldırımların genişletilmesi veya daraltılması, asfaltın kaldırım kaplamalarının yenilenmesi gibi farklı değişimler yaşanmaktadır. Bunun yanında caddeye cephesi olan binalar da değişmektedir Her değişim beraberinde gelişim için imkânlar getirmekte, bazen bu imkânlar imkânsızlıklara da dönüşmektedir. Caddeler bu dönüşümler sırasında düşünülüp tasarlanırsa, dolup taşacak mekânlara, ticaretin ve insanların buluştuğu sosyal mekânlara dönüşüm de kolaylaşacaktır. Caddeler ve sokaklar bu işlevleri kazanıp olumlanmaya başlayınca kentin yaklaşık üçte birlik bölümü tasarlanmış olacak ve kentin bütününe katkısı çok büyük olacaktır.

A.B.D. ve Avrupa'da, 1960'lar boyunca, şehirlerin sınırları dışarı doğru genişledikçe otomobil kullanımı da artmış ve büyük alışveriş merkezlerinin neredeyse hepsi yalnızca otomobille ulaşılabilir hale gelmiştir. 1970'lerin sonlarına doğru, birçok eski ana cadde hareketli merkezler olarak yeniden canlanmaya başlamış ve günümüzde ABD'deki birçok yerleşim biriminde ana caddelerde gözle görülür bir canlanma hissedilmeye başlamıştır. Bunun yanında, eskiden hiç ana caddesi olmayan birçok banliyö de yeni ve yeşil bir kent merkezi kurarak ya da ticari bölgeleri yeniden tasarlayarak bir ana cadde aksı yaratma çabası içine girmiştir.

Türkiye'de ise, özellikle, 1980'lerle birlikte sosyal ve ekonomik değişimler, yaşam ve tüketim alışkanlıklarının da değişmesi ile sonuçlanmıştır. Bu değişimler, büyük kentlere hızlı göç dalgalarını da beraberinde getirmiş ve yeni gelişen konut alanlarına yeni bağlantı yollarının ve 'caddelerin' açılmasını getirmiştir.

3.3.2. Caddelerin Sınıflandırmaları

Cadde ve sokaklara ilişkin sınıflandırmalar Vitruvius'un[63] antik tiyatrolardaki sokak teması ve sınıflandırmalarıyla başlayabilir. Vitruvius'un üçe ayırdığı sokak teması halen Avrupa kentlerinde sürekliliğini korumaktadır. Birincisinde, kolonlar, heykeller ve krala ait objelerle tasvir edilen mekân, ikincisinde balkonarı, sıra pencereleri ile özel konutların olduğu bir sokak tasvir edilmektedir. Üçüncüsü ise,

[63] Bkz. Vitruvius, P., 2005, Vitruvius : mimarlık üzerine on kitap, çev. Suna Güven; bilim ed. Fikret Yeğül, dil ed. Bülent Artamlı, Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı Yayınları,
Vitruvius, 1960, The Ten Books of Arcbitecture (translated by Morris Hicky Morgan), Dover Publications, New York, Book V, Chapter 1.

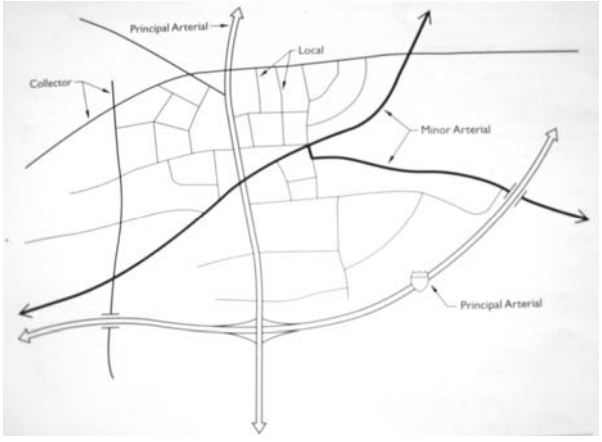
ağaçlar, manzara ve peyzaj öğeleri ile süslü kırsal yolunu tasvir etmektedir. Anthony Vidler(1986), bu tanımlamanın Rönesansın çevre kurgusunu tanımladığını belirtmektedir.

Bir diğer yaklaşım, Alberti[64] ve Palladio[65]'dan gelmektedir. Her ikisi de şehirlerin içinden geçenler ve şehirlerarasında olanlar olmak üzere iki ana tip 'yol' tespit etmişlerdir (Moughtin, 2003). Şehirleri birbirine bağlayan caddelerden bahsederken Alberti(1986): "Kırsal mekân içinden geçen yollar güzelliklerini en çok içinden geçtikleri o kırsal mekânın kendisinden alırlar; zengin görüntüsünden, ürünlerle dolu tarlalardan, evlerin bulanık görüntüsünden ve köylerinden, umut vaat eden halinden, bazen denize, bazen de alımlı bir tepeye bakarken" gibi özetlemektedir.

Palladio(1965) bu temayı alarak " şehrin çeşitli geniş mekânlara sahip olarak rahat ve yaşanabilir olması adına yolların kenarlarında ağaçların olması gerektiğini ve bu sayede seyahat edenlerin güneşin bulduğunu yakmak için aranan sıcaklığından korunabilmesini ve yeşillikten aynı derecede de gözlerin de faydalanabilmesini" önermektedir.

Alberti bir şehre girildiğinde şehrin caddelerinin şöyle olması gerektiğini tavsiye eder: "eğer şehir asil ve kudretli ise yolların da azametli ve görkemli bir havaya bürünebilmesi için geniş ve düz olmaları gerekir." demektedir.

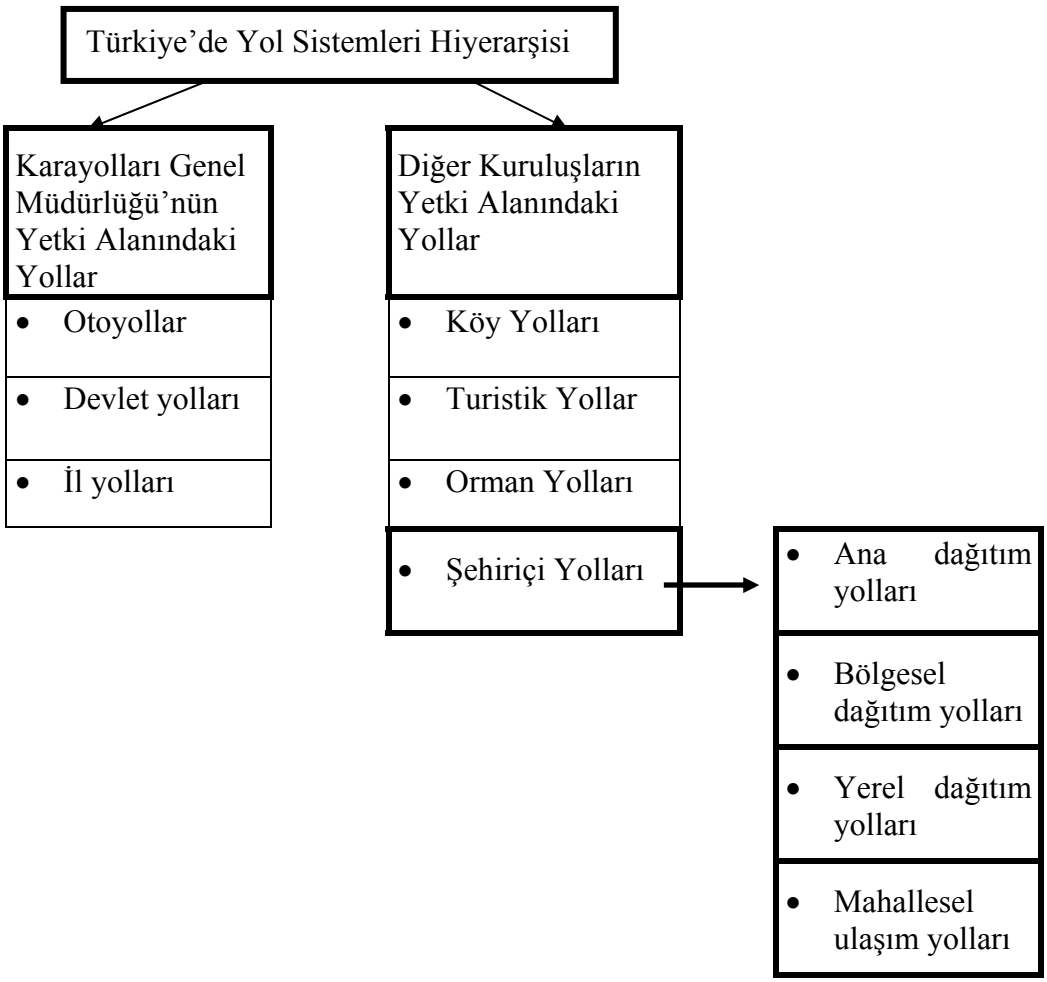
APA-American Planning Association'ın konuya yaklaşımı caddeleri dört ana başlık altında sınıflandırmaktır: Ana Arterler, Alt arterler, Toplayıcı yollar ve Yerel (lokal) yollar (APA, 2007), (Şekil 3.7.).



Şekil 3.7 : APA sınıflandırmasına göre yollar

[64] Bkz. Alberti L. B., 1986, The Ten Books of Arcbitecture (The 1755 Leoni edn), Dover Publications, New York, Book ıv, Chapter VIII;
[65] Bkz. Palladio A., 1965, The Four Books of Architecture, Dover Edition, New York, Third Book, Chapter III

APA (2007) sınıflandırması ulaşım sistemlerinin entegrasyonu açısından yapılmış bir sınıflandırmadır. Hiyerarşik bir yol sistemi önerisi olan bu yaklaşım bazı yolların daha hızlı ve yoğun trafik yüklerini kaldıracak şekilde tasarlanması anlamına gelmektedir. Bu tip yollar, yaya kesişimleri azaltılmış, diğer yollarla bağlantıları sınırlandırılmış ve özel/şahsi çıkışlar açılması yasaklanmış yollardır. Günümüzde de, bu hiyerarşik yol düzeni sistemi kullanılmaya devam etmektedir.



Şekil 3.8 : Türkiye'de Yol Sistemleri Hiyerarşisi, (Url-7).

Türkiye'de Karayolları Genel Müdürlüğü'nün sorumluluğu altında bulunan yollar

- Otoyollar,
- Devlet yolları,
- İl yolları,

olarak tanımlanmaktadır (Şekil 3.8.). Karayolları Genel Müdürlüğü'nün yol ağı içinde olmayıp, diğer kuruluşların sorumluluğundaki yollar ise,

- Köy Yolları,
- Turistik Yollar,
- Orman Yolları,
- Şehiriçi Yolları'dır.

Turistik yolların yapım ve bakımı, Turizm Bakanlığınca sağlanan finansmanla Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılmaktadır. Köy yolları İl Özel İdare Müdürlüklerinin, Orman yolları Orman Bakanlığı'nın, Şehiriçi yolları ise Belediyelerin sorumluluğundadır (Url-7). Şehiriçi yollar ise İBB (Url-8) tarafından şu şekilde sınıflandırılmaktadır:

- Ana dağıtım yolları
- Bölgesel dağıtım yolları
- Toplayıcı yollar
- Yerel dağıtım yolları
- Mahallesel ulaşım yolları

Cadde, sokak ve yolların sınıflandırmasıyla ilgili yapılan Çizelge 3.11'deki araştırma sonucu Marshall (2005)'ten alınmış ve Türkiye'deki yol sistemi eklenerek adapte edilmiştir. Bu çizelge doğrultusunda araştırmacıların cadde ve sokakları sınıflandırırken izledikleri yolu 3 ana tema altında toplamak mümkündür. Bu temalar:

Sistematik olarak uygulanan sınıflandırma konuları:

1. Trafik hızı
2. Yolculuk uzunluğu
3. Varış noktası
4. Stratejik rol
5. Sirkülasyon (Dolaşım) X Ulaşım
6. Yönetim

Kısmen geliştirilmiş sınıflandırma konuları:

7. Ulaşım sisteminin rolü
8. Ulaşımın kontrolü
9. Trafik yükü
10. Taşıma yöntemi
11. Diğer kent kullanıcıları
12. Çevre
13. Cephe
14. Yol genişliği

Farklı sınıflandırma konuları:

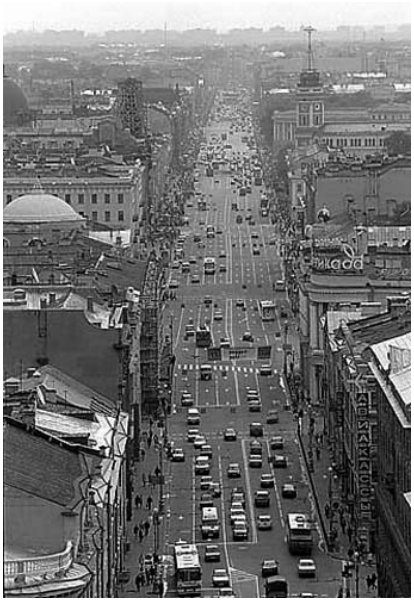
15.Cadde kesiti
16.Cadde cephesinin formu
17.Bitkilendirme
18.Cadde/Sokağın karakteri
19.Kentsel karakter
20.Mekânsal biçim ve karakter
21.Görsel aks
22.Toplumsal ve sosyal rol
23.Kentsel biçimlenme
24.Strüktürel rol
25.Koridor görevi
26.Bölgesel görev
27.Alan kullanımı ve cephelerin işlevi
28.Ticari rol
29.Merkez
30.Kentsel kullanımlar ve kullanıcılar
31.Yaşama mekânı
32.Yaya kullanımı
33.Toplu taşıma
34.Sürdürülebilirlik

Çizelge 3.11.'de detaylı şekilde görülebilecek sınıflandırma yaklaşımlarının hepsi cadde ve sokakların farklı özelliklerini temel alarak yapılan yaklaşımlardır. Bu sınıflandırmalar arasından, **Jacobs (1996), APA (2007) ve PPS'**in**(2008a,b,c)** sınıflandırmaları insan-çevre-davranış bilimleri bağlamında yaklaşımlar olduğundan bu çalışma kapsamında temel alınmıştır. Jacobs'ın ***Büyük Caddeler***, APA ve PPS'in ***Ana Caddeler*** olarak nitelendirdiği caddeler çalışma konumuzu oluşturmaktadır.

APA(2007), bir yerleşim yeri ve dokusu içinde önemi olan caddeleri ***'Ana Caddeler'*** olarak ele almış ve ana caddelere tanımlamalar getirmiştir. Bu bağlamda ana cadde, genellikle bir kentin popüler bir konumunda bulunan ve yerleşim biriminin kalbi olarak düşünülen tipik bir yapıdır. Bir ana caddenin formu, tipik olarak şehrin ana aksı boyunca uzanan ve ticari yapılarla bezenmiş, dükkânların ön vitrinleriyle ve otopark alanlarıyla dolu bir koridor şeklindedir. Başarılı bir ana cadde, söz konusu yerleşim biriminin, daha büyük bölgesel ölçekte kendine bir yer edinmesini ve kendine özgü bir kimliğe sahip olmasını sağlarken, aynı zamanda

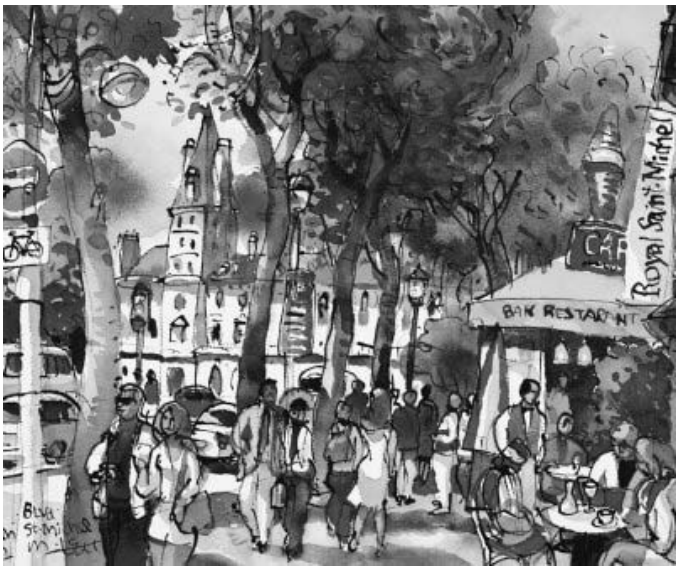
küçük ve orta büyüklükte işletmelerin de ortaya çıkması için imkânlar hazırlar. Yürünebilir bir ana cadde aynı zamanda tek bir amaç için yapılan araba yolculuklarının sayısını da azaltır.

Ana caddeler, çeşitli ürün ve hizmetler, keyif veren bir çevre ve kullanıcılar için elverişli erişim imkânları sundukları ölçüde büyüyüp gelişirler. Tasarım ve fiziksel görünüm, yaşanabilirlik ve ekonomik başarıya doğrudan etki ederler. Ana cadde, görsel açıdan insanı harekete geçirecek, onların zaman geçirmek ve incelemek isteyecekleri bir alan olmalıdır. Caddeler, işlevlerine, trafik ve yaya yüklerine, hizmet ettikleri alanlara göre farklı niteliklerdedirler. Bazı caddeler daha ticarete dönük iş mekânları iken bazı caddeler, aynı zamanda siyasi mekânlardır. Politik kutlamaların veya miting ve yürüyüşlerin yapıldığı bir grubun söylemini aktardığı mekânlardır. Marshall Berman (1998) kitabı *Katı Olan Her şey Buharlaşıyor (All That is Solid Melts into Air)* da St. Petersburg'un caddesi Nevsky Prospekt'in halkın sosyal ve politik söylemleri için kendilerine yarattıkları alan olması bakımından dikkat çekici olduğunu belirtmekte, kişisel ve politik hayatın caddelerde beraberce aktığını vurgulamaktadır (Şekil 3.9).



Şekil 3.9 : Nevsky Prospekt, St. Petersburg Ana Caddesi.

Jacobs'a (1996) göre ise, ister fikirlerin ve umutların karşılıklı değişimi için bir zemin yaratsın ister büyük grupların dışa vurumlarına sahne olsun, cadde kontrolü en güç olan politik mekânlardan biridir. İnsanların en güçlü ve coşkulu fikirlerini dillendirdikleri toplanma alanlarından olan meydanlara oranla caddelerin kontrolü çok daha zordur.



Şekil 3.10 : Saint Michel Caddesi, Paris.

Jacobs(1996), APA(2007)'nın Ana Cadde tanımlamasına karşılık ***'Büyük Cadde'*** tanımlamasını getirmektedir. Jacobs'a göre caddelerin fiziksel olarak kentteki yerinden, bağlayıcılık özelliğinden veya işelevsel özelliklerinden daha önemli bir nokta vardır. Bu, caddelerin insanlar tarafından tercih edilme sebebini belirleyen, caddelerin insan odaklı yaklaşımıdır (Şekil 3.10.). 'Büyük Caddeler' kavramını Jacobs (1996) şu şekilde açıklamaktadır: "Bazı mekânlar, bazı caddeler vardır, buralara daha sık gidilir. Burada yapılması gereken bir iş veya bir zorunluluk olmamasına rağmen daha sık gidilir. Bu tip caddelere yalnızca ekonomik veya işlevsel sebeplerle değil, kişide uyandırdığı hatıralar, mutlu eden beklendik veya beklenmedik anlar, karşılaşılabilecek tanıdık tanımadık arkadaş ve dostlar için gidilir. Bu mekânların her konuda barındırdıkları olasıklıkları diğerlerine oranla çok daha fazladır. Böyle caddeler birer sosyalleşme mekânıdır". Kuşkusuz bu mekânlar, fiziksel, algısal, sosyal ve psikolojik özellikleriyle diğerlerinden farklıdır. Paris Saint-Michel'de veya Barcelona Ramblas'ta geçirilen pozitif duygular bırakan bir günün ardından insan "ne kadar güzel bir gündü, Ramblas büyük bir cadde" diyebilir. Özellikle Jacobs'a göre en iyi caddeler "büyük (great) olarak tanımlanır. Burada Jacobs'ın "büyük" tanımı sözlük anlamının muazzam, önemli, ulu, sayıca çok gibi anlamlarından çok seçkin, karakter ve kalite yönünden üstün nitelikli, etkili, yaşamsal boyutu olan anlamlarında kullanılmaktadır.

Kentsel mekânda en doğru veya en önemli fiziksel cadde düzenlemelerini araştırırken, caddeyi büyük ve önemli yapanın yalnız doğru fiziksel biçimleniş ve tasarım olduğu iddiasında bulunmak ispatlanması zor bir durumdur. Diğer taraftan, bir caddenin fiziksel tasarımının veya kentsel mekândaki herhangi bir tasarımın kalitesinin iyi olmasıyla değil, ekonomik ve sosyal karakteristik anlamlarının doğruluyla ölçülebileceği savı vardır. Jacobs' a göre, her ikisi de doğrudur, bu sebeple caddeler tasarımcılar tarafından tasarlanmalıdır, bunun yanında diğer disiplinler de en az tasarımcılar kadar sürecin içinde olmalı ve fiziksel çevrenin yanında sosyo-ekonomik beklentileri de değerlendirmelidirler. Büyük bir cadde tasarlamak için bir takım kati kurallar gerekmektedir. Bunlardan sadece bir tanesi değil bütün ölçütlerin yerine gelmesi önem taşımaktadır.

Bütün cadde ve çevreleyenlerinin, yapı adaları, doluluk ve boşluklarla bir dokusu vardır. Caddeyi saran yapının yönlenmeleri, biçimi, sayıları, doğası ve boyutları farklı olabilir. Ancak bütün bunlar aynı zamanda o caddeyi farklı ve özel yapan şeylerdir. Bir cadde kendisini çevreleyen yapılar grubunun veya doğal çevresinin etkisi olmadan düşünülemez. Bazen bir caddenin konumu onu özel yapan unsurdur. Önemli olan bir caddenin mekânsal olarak ele alındığında onu özel yapan şeyin varlığını bulmak ve ona göre düşünmek gerektiğidir. Cadde boyunca dizilen binalar, caddenin kendi fiziki yapısı gibi caddeyi çevreleyen doku da zaman içinde değişir. Bu sebeple, bir caddenin fiziki, sosyal, algısal yapısı incelenirken bağlamından onu saran, yaşatan, kuşatan konut dokuları, bina yapıları, işyerleri, yeşil alanları da beraber değerlendirilmelidir.

Tüm bunların yanında, dünyadaki önemli 'büyük' caddeler incelendikten sonra, büyük caddelerin kendi içlerinde barındırdıkları bir sihir veya büyü olduğunu da kabul etmek gerekmektedir. Jacobs'a (1996) göre, genellikle bu caddelere gitmek zorunda oldunduğu için değil, orada bulunmak için gidilmektedir. Bu caddeler işlevsel olmalarının yanında aynı zamanda eğlencelidirler. Bu caddeler, genellikle bulundukları çevre için sembol, simge niteliğinde olma ve ortak bir geçmiş belleğinde yerleri olma yönünden dikkat çekicidirler.

Özetle, sadece taşıt trafiğinin belirlediği değil insan yaşamının ve yaya hareketinin de farklı boyutlarda katıldığı bir cadde, bir konut bölgesi veya bulunduğu çevre için yaşamsal öneme sahip olabilir ve yaşar**.**

Caddelerin sınıflandırılmasına ilişkin diğer bir yaklaşım ***PPS-Project for Public Spaces***-in yaklaşımıdır. İster küçük, ister büyük olsun, dünyanın en güzel şehirleri hep büyük caddeleriyle anılırlar; bunlar geniş bulvarlar ya da dar, virajlı yollar olabilir. Bunlar bir bakıma şehrin kan damarlarını oluşturan ve etrafa hayat pompalayarak en önemli yerleri birbirine bağlayan öğelerdir. Günümüzün en büyük caddeleri, geleneksel kullanım amaçlarının çok dışına çıkabilmiş caddelerdir. Yayalar ve anlamlı etkileşimler üzerine yapılan vurgular sayesinde, büyük caddeler modern toplumların sosyal ihtiyaçlarını karşılayabilmektedirler. PPS (2008b; Url-15), caddeleri bu bağlamda şu şekilde sınıflandırmaktadır:

Bulvarlar, geleneksel olarak birden fazla şeridi olan ve yoğun araç trafiğini kaldırabilecek şekilde tasarlanmış yollardı. Ancak günümüzün en başarılı bulvarları, gezinti, alışveriş, yeme-içme ve sosyalleşme gibi halka açık etkinliklerin yapıldığı yerler haline gelmiştir. Yayaları kendine çeken mağazalar ve diğer aktivitelerin dengeli bir karışımını sunan bu tür bulvarlar, şehrin en çekici yerleri haline gelmektedir (Şekil 3.11).



Şekil 3.11 : Montreal Bulvarı, Kanada.

Ticari Caddeler, zemin katlarda son derece baskın sayıda bulunan mağazalar sayesinde tam bir alışveriş yeri şeklinde öne çıkarlar. Ticari caddeler, geniş kaldırımları, belirgin şekilde işaretlenmiş yaya geçitleri, ulaşım araçlarına kolay erişim ve yürüyüş için keyif verici bir yer olması bakımından, yayalara motorlu taşıtlara göre her konuda öncelik sağlanan yerlerdir. Bu tür caddelerin en hareketli olanlarında açık hava kafeteryaları, ilginç dükkan vitrinleri, kaldırımlara kadar taşan mallar, gazeteci tezgahları, seyyar satıcılar gibi hem gece hem gündüz aktif olan bir sürü heyecanlı etkinlik sayesinde, iç ve dış mekân arasındaki çizgiler belirgin

olmaktan çıkar. Devasa alışveriş merkezleri ve zincir mağazalar yerine küçük ve yerel dükkanlar, ticari caddelere canlı ve seçkin bir görünüm verir (Şekil 3.12).



Şekil 3.12 : Camden Town, Londra, İngiltere.

Efsane Caddeler, o şehre başka herhangi bir mekândan çok daha fazla kimlik ve imaj kazandıran caddelerdir. Paris dendiğinde insanların akıllarına ilk gelen efsane cadde Champs Elysees ve ucunda Arch de Triumph ile cadde boyunca klasik Paris tarzında gezinen ve oturan insanlar olmaktadır (Şekil 3.13).



Şekil 3.13 : Ramblas, Barcelona, İspanya.

Yaya Caddeleri, genellikle şehrin merkezinde olan ve motorlu araç trafiğine kapalı bulunan caddelerdir. En başarılı yaya caddeleri, gelip geçen insanları açık havada oturup bir kahve içecek, sokak satıcılarından alışveriş yapacak, durup sohbet edecek, bir sokak gösterisini seyredecek şekilde cezbeden caddelerdir. Bu caddeler, şehrin havasını en iyi şekilde soluyabilecek imkanı kullanıcılara tanır. Avrupa ve Asya'da oldukça popüler olan bu tür caddeler, Kuzey Amerika'da ise seyrek görülür. 1970'li yıllarda birçok Amerikan şehir merkezinde inşa edilmiş olan ve ticari caddelerde

arabaları yasaklamasına rağmen otobüslere izin veren (ancak hiçbir zaman tam anlamıyla trafiğe kapalı bir cadde hissi vermeyen) "transit geçiş" yapısıyla karıştırılmamalıdır (Şekil 3.14.).



Şekil 3.14 : Buchanan Caddesi, Glasgow, İskoçya.

Ana Caddeler, genellikle bir şehirde ilk gidilen yerlerdir ve mağazalar, işyerleri ve kütüphaneler, müzeler ya da postane gibi önemli yapıları barındıran caddelerdir. Günümüzün en başarılı ana caddeleri de bu şekilde karışık fonksiyonlu kullanım örneklerine, konut alanlarına yakın bir konuma ve ulaşıma kolay erişimi sahiptirler. Bu sayede de diğer caddelerin yapamadığı bir şekilde şehir merkezinde canlılık yaratırlar (Şekil 3.15.).



Şekil 3.15 : Madison Caddesi, Wisconsin, A.B.D.

Pazar Caddeleri, ticari caddelerden belirgin şekilde ayrılırlar çünkü buralarda zemin kat seviyesindeki dükkânların yanı sıra sokak satıcıları (işportacılar) da bulunur. Bu seyyar satıcılar genellikle sahipleri tarafından işletilirler ve yerel ürünler ve yiyecekler sunarlar. En iyi pazar caddelerinde müşterilerle satıcılar arasındaki iletişim deneyimi, bir markette ya da mağazada olduğundan çok daha ileri seviyededir. Pazarların kurulduğu caddelerde genellikle mahalle halkı alışveriş yapar, ancak şehrin kendine özgü otantik havasını solumak isteyen turistlerin de ilgisini çekecek niteliktedirler (Şekil 3.16.).



Şekil 3.16 : Rue-Mouffetard, Paris, Fransa.

Transit Geçiş Caddeleri, birçok ulaşım modeli arasında geçiş yapılabilen caddelerdir. Bunların en iyi örneklerindeki canlılık, çok farklı fonksiyonlardaki araçların (arabalar, otobüsler, raylı sistemler, bisikletler ve tabii yayalar) karışık kullanımından ve ticari kullanım türlerinin uyumlu bir karışımından ileri gelmektedir (Şekil 3.17.).



Şekil 3.17 : Bahnhofstrasse, Zürih, İsviçre.

Rıhtım Caddeleri, genellikle tarihi olarak endüstriyel amaçlarla kullanılmıştır. Sonraları rıhtım boylarınca uzanmış olan bu caddeler ilk başlarda ulaşım için ana arterler olarak kullanılmış ve şehirden ve çevresindeki mahallelerden rıhtıma olan erişimi sağlamışlardır. Günümüzdeki rıhtım caddelerinin en başarılı olanlarında farklı ve değişken fonksiyonlar bulunmakta ve şehrin farklı yerlerinden geçerken genellikle bunlar farklılık göstermektedir. Bunlar yalnızca deniz kıyısına erişimi sağlamakla kalmaz, ayrıca güzel kıyı manzaraları da sunarlar; bunun önemi büyüktür çünkü suya bakmak insanın güçlü bir içgüdüsüdür. Bir rıhtım caddesinin en önemli işlevi, deniz ile şehrin geri kalanı arasında keyifli ve kolay bir bağlantı kurmaktır (Şekil 3.18.)



Şekil 3.18 : Auckland Caddesi, Melbourne.

Büyük Yerleşim Caddeleri, evlerin konforlu bir uzantısı şeklinde cazip bir mahalle atmosferi sunarlar. En iyi yerleşim caddelerinde bir topluluk hissi vardır; verandalar, sahanlıklar, merdivenler, küçük ön bahçeler ya da komşuların durup birbirleriyle sohbet etmeleri için bir bahane oluşturan banklar bu öğelerden sadece birkaçıdır. Büyük yerleşim caddeleri, sadece insanları evlerine ulaştırmaktan daha fazlasını yaparlar. Onlar aynı zamanda gezintiyi ve komşularla sosyalleşmeyi sağlayan "yerlerdir" (Şekil 3.19.)



Şekil 3.19 : Budapeşte, Macaristan.

Appleyard, (1981) trafiğin cadde kenarında yaşayan insanlar üzerindeki etkilerini araştırmıştır. O'na göre cadde ortamının üç çeşidi vardır. Bunlar:

• Hafif trafikli caddeler (2000 araç/gün, en yoğun saatte 200 araç)yaşamak için ideal,

• Orta trafikli caddeler (8000 araç/gün, en yoğun saatte 550 araç) gürültü,

• Yoğun trafikli caddeler (16000 araç-gün, en yoğun saatte 1900 araç).

Bu sınıflandırmayla cadde trafik tehlikesi, gürültü ve stresi, yaşayanların birbirini ne kadar yakından tanıdığı, bir kişinin kaç tane arkadaşı olduğu ve cadde boyundaki evleri bakımından analiz edilir (Appleyard, 1981). Appleyard, arzu edilen sessizlikteki cadde ortamını elde etmek için katılımcı bir sürecin yapılmasını gerçekleştirecek bir cadde yönetimini savunmaktadır (Appleyard, 1981).

3.3.3. Caddelerin Mekânsal Karakter Parametreleri

Kamusal kentsel mekânlar olan caddeler, benzerleri meydanlar kadar çok incelenmemiştir. Caddelerin yapısı, şekli, biçimi, işlevi, sosyal mekân olması, insan hareketi, güvenliği ve hareketin mekânı olması bugüne kadar her boyutu kapsayacak şekilde incelenmemiştir. Bugüne kadar pek çok cadde inşa edilmiş, kullanılmış, kullanıma açılmış olmasına rağmen, teorik anlamda bilgi üretimi, parametre oluşturulması oldukça kısıtlıdır. Caddelerin kentsel mekân olmasından hareketle, kentsel mekânların mekânsal karakteristiğini oluşturan üç özellik olan fiziksel/biçimsel özellikler, algısal/ kavrayışsal özellikler, sosyal/davranışsal özellikler caddelerde bulunmaktadır.

Caddelerin fiziksel ve biçimsel şekillenmesine yönelik çalışmalarda, caddelerin şekilleri çeşitli zıtlık belirten özellikler çerçevesinde incelenmiştir. Caddeler düz veya kavisli, uzun veya kısa, geniş veya dar, çevrelenmiş veya açık, biçimsel veya biçimsel olmayan özellikleriyle incelenebilir. Cadde şekilleri bunlar dışında ayrıca ölçek, oran, kontrast, ritim ve diğer cadde ve meydanlar ile arasındaki bağlantılar bağlamında incelenebilir. İnceleme yöntemi ne olursa olsun, caddenin şekli ile direkt olarak ilintili iki temel özelliği vardır; caddenin hem bağlayıcı bir yol olması hem de mekân özelliği taşıması. Caddeleri motorlu taşıtlar için tasarlanmış bir rota (yol) olarak kabul etmek o kadar yaygın bir yaklaşımdır ki bir mekân olarak işlevi çoğu zaman göz ardı edilmiştir. Alexander(1977) bu işe bir son verilmesi taraftarıdır: "Caddeler günümüzde olduğu gibi sadece üzerinden geçilip gidilecek yerler olarak değil üzerinde kalınacak yerler olarak da görülmelidirler." Bu nedenle şöyle bir öneri sunar: "Kamusal bir yolun ortasına bir şişkinlik (çıkıntı/yükselti) yapın ve iki ucunu da daha dar yapın ki böylece yol bir çevrelenmişlik şekli alsın ve sadece içinden geçilecek bir yer olmaktan çıkarak üzerinde durulabilecek bir mekâna dönüşsün"demektedir.[66]. Bu yaklaşım Norberg-Schulz'un (1971) yol için belirlediği sembolik tanımdan çok uzaktır: "İnsan bir düzlemde yollar seçer ve bunları inşa eder ve bu deneyim onun varoluşsal mekânına daha belirli bir yapı kazandırır. İnsanın doğanın dizginlerini eline alması, içinde yaşadığı mekândan ayrılması, amacı ve çevre hakkında tasavvur ettiği imge doğrultusunda seçtiği bir yolda seyahat etmesi

[66] ayrıca bkz. pattern 31, 32, 52, 55, 100, 120.

anlamına gelir. Bu yüzden yol, insanın temel varoluş unsurunu temsil eder ve en belli başlı orijinal sembolden birisidir".

Lynch'e göre ise (1960) bir yolun bir başı ve bir sonu vardır, boylu boyunca kesişme noktaları ve düğüm noktaları vardır. Kullanım bağlamında: "caddeler, özel kullanım ve aktivitelere yönelik yerler olabildiği gibi, zıtlık gösteren unsurlar barındırır, ama her şeyden öte, gözlemciye birbiri ile bağlanmış mekânların uyarıcı ve akılda kalıcı bir resmini sunmak" zorundadırlar.

Cadde tasarımında en iyi mekân duygusu eğer ön cephelerin mekânsal hacmi pozitif form (yani çevreleyen mimarinin genel yerleşimi önünde duran şekil) olarak algılamışsa elde edilir. Gibberd'e (1955) göre: " Cadde, binaların ön cephesi değildir, binaların bir seri cadde resmi oluşturmak için gruplandırıldıkları mekândır; ya da alternatif olarak bir cadde, meydanlar gibi daha geniş mekânlara açılabilecek bir mekândır."

Birçok araştırmacıya göre bir caddenin bir mekân veya şehir içinde bir dış oda olarak işlev görebilmesi için kamusal meydanın sahip olduğu çevrelenmişlik özelliğine benzer nitelikler barındırması gerekmektedir. Collins ve Collins(1986) bu durumu : "İdeal caddenin tamamen çevrelenmiş bir birim oluşturması gerekir ki bir kişinin ne kadar çok izlenimi onun içerisinde kapalı kalırsa, tablosu da o kadar mükemmel olur, insan, baktığı noktadan sonsuzlukta kaybolmadığı mekânlarda kendini rahat hisseder" diyerek açıklamaktadır.

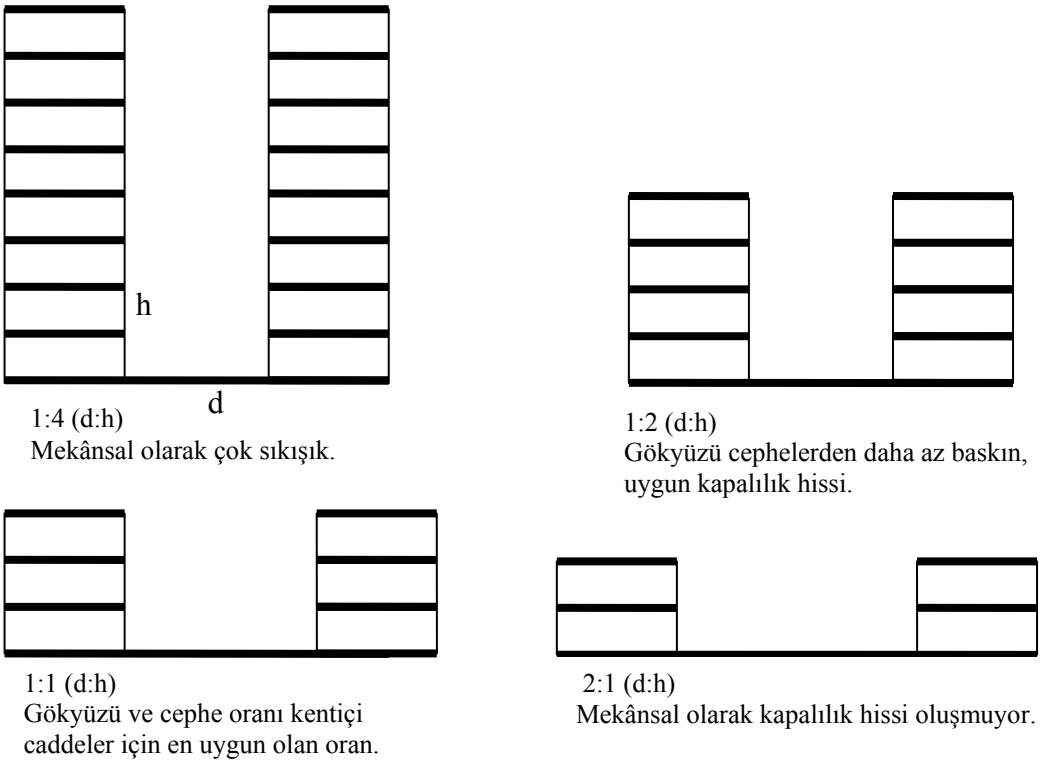
Essex Design Guide'a (2006) göre, bir caddenin görünen uzunluğu binaların ön cephelerinin hizasının girintili çıkıntılı olması sağlanarak azaltılabilir. Eğer ki bir cadde ya da caddenin bir bölümü çevrelenmişlik niteliği taşırsa, o zaman bu caddenin bir girişi, mekânın kendisi ve bitiş veya çıkış olmak üzere üç ana unsurdan meydana geldiğini varsaymak gerekir. Bir cadde aynı zamanda bir yol olduğuna göre ve de bir yol iki yönlü olduğuna göre, mekân iki yönde sonlanmalı veya kapanmalıdır. Bir cadde basit bir patika yolundan çok daha fazlasıdır, birbiri ile bağlantılı bir sıra mekândır ve sadece içinden geçip gidilecek bir yer değil üzerinde kalınabilecek bir mekândır. Norberg-Schulz'un kendi sözleri ile belirtmek gerekirse " … bir cadde oraya gelen bir ziyaretçiye yoğun bir şekilde o mahallenin veya kasabanın karakterini bir bütün olarak, "mini bir evren" olarak yansıtırdı. Bir cadde, bir başka deyişle, orada geçen hayat tarihinin detaylarını şekillendiren bir kısmını temsil eder."

Lynch'e (1960) göre ise cadde, düğüm noktaları sıraları ile canlanmış bir yoldur ve bu noktalarda diğer yollar kesişir ya da buralarda aktiviteler o kadar yoğun bir hal alırlar ki o mekân ve diğer yerler yol güzergâhı ve hareket işlevi olarak ön plana çıkmak için birbirleri ile yarışırlar. "Bu tip yerler ya da düğüm noktaları birbirleri ile 200 ila 300 metre arasında olmaları gerekir" demektedir.

Konforlu caddeler tasarlamak için bugüne kadar çeşitli teknikler önerilmiştir. Essex tasarım kılavuzuna göre bir caddenin görünen uzunluğu binaların ön cephelerinin hizasının girintili çıkıntılı olması sağlanarak azaltılabilirken, Moughtin (2003) kapı/geçit kullanımını tavsiye ederek Gotik ve Rönesans dönemi kapılarının derin gölgeli kemerlerinin etkili sonlandırıcı görünümlerine referans vermektedir.

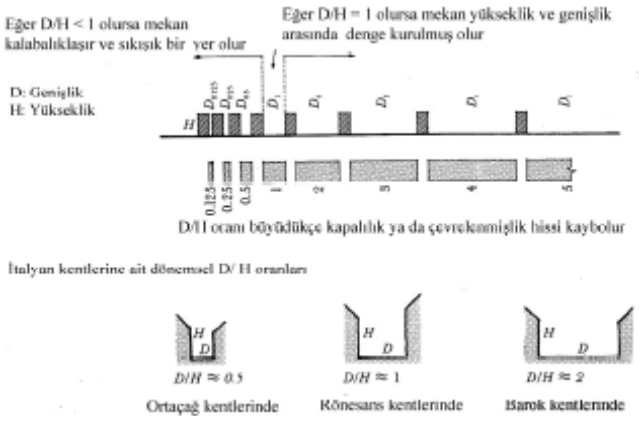
Yol Kesiti ve Oran, Kamusal mekânın en önemli parçalarından biri olan caddeler, işlevsel seviyede hayatımızı etkilerken aynı zamanda birbirimize ve kamusal otoritelere nasıl ulaştığımızı da etkilerler. Bireyler olarak bizim yaşadığımız ve çalıştığımız yerlerdeki vatandaşlığımızı nasıl paylaştığımızı bir bakıma test etme yerleridir. Bu bağlamda fiziksel yapı olarak caddelerin nasıl birer bağlayıcı olduğu önem kazanmaktadır. Caddelerin iki noktayı birbirine bağlaması yalnızca kendi doğrultusu yönünde gerçekleşmemektedir. Geçtiği doğrultunun yanında geçerken ikiye ayırdığı diğer yöndeki parçaları da birbirine bağlamakla yükümlüdür. Bu yöndeki bağlayıcılık aynı zamanda konunun başında değindiğimiz caddelerin mekân hissinin ve kapalılık hissinin de oluştuğu kesitidir. Bu kesite ilişkin yapılmış çalışmalar bulunmaktadır. Bu çalışmalar genellikle caddenin kesitini oran kavramı ile ilişkilendirmektedir. Ancak oran tanımı içerisinde, Hellenistik Yunan döneminde olduğu gibi simetri fikrini barındırıyorsa, o zaman bu terim cadde tasarımında kullanıldığında uzunluğun genişliğe ve yüksekliğine olan basit orantısı (crude ratio) kavramının ötesine geçer: kavramın içine caddenin bölümlerinin birbirleri ile arasındaki ilişkisi ve bütün kompozisyon çerçevesindeki oranı da dahil olur. Hatta giriş, gelişme ve sonuç olarak klasik üçlü alt bölümleme fikrini de kısmen dahil eder. Bu şekilde oluşturulan biçimsel melodik yapılanma düz cadde tasarımı için bunun ortaçağdan kalma karşı pitoresk modeline göre daha önemlidir. Caddeleri oran kavramı bağlamında ele alan Serlio(1982) konuya şu şekilde yaklaşmaktadır: "Düz cadde bize daha kısıtlı bir çalışma mekânı sunar; mükemmeliyetinin başlıca bağlı olduğu unsurlar şöyle sıralanabilir: uzunluğu ve genişliği arasındaki iyi oran, içinde barındırdığı bina türleri ve anıtsal bitişi" olarak özetler.

Caddenin görünümü caddenin kesitiyle tanımlanır; cadde genişliğinin bina yüksekliğine oranı, caddenin hizası, caddenin bölümlerinin uzunluğu, cadde duvarları ve bitişleri ve cadde yüzeyinin tasarımı gibi. Cadde genişliği büyüdüğünde caddenin görünüm ve kapalılık etkisi azalır (Şekil 3.20).



Şekil 3.20 : Caddenin genişliğinin bina yüksekliğine oranı, (Carmona ve diğ. 2003).

Bu alanda kabul gören önemli eserlerden birisi de Ashihara'nın (1970, 1983) dış mekân üzerine yaptığı çalışmalarıdır (Şekil 3.21).



Şekil 3.21 : Caddelerde Oran, İtalyan Kentlerine ait sokakların dönemsel olarak yüksekliğinin genişliğine oranları, (Ashihara, 1983).

Ashihara'nın yaklaşımında, kentsel mekân olarak caddenin önemli özelliği cadde genişliğinin (D) bina yüksekliğine (H) olan oranıdır. D/H = 1 bir ortalama olarak kabul edilir ve D/H nin 1'den büyük ya da küçük olmasına göre uzamsal nitelikler değişiklik gösterir. D/H 1'den daha büyük olursa, mekân genişler ve eğer 2'yi aşarsa çok daha geniş ve pahalı olur demektedir. Ama eğer D/H 1'den küçük olursa, mekân gitgide daha da küçülür ve sonunda sıkışık bir hal alır. Denge D ve H'nin oranında 1'e ulaşınca elde edilir. Tasarımlarında, Le Corbusier 5 ve hatta 10'a yakın oranlar uygulamış olsa da, D/H oranlarında 1, 2, 3 en uygun olanlardır (Ashihara, 1970). Burada bahsedilen açık mekân, D/H oranları, Carmona ve diğerlerinin (2003) yol kesitleri ile ilgili bulguları ile benzerlik göstermektedir.

Kentsel mekânda önemli olan bir diğer olgu mağaza ön cephelerinin genişliğinin (W) caddenin genişliğine (D) olan oranıdır. Ashihara, (1970) Japonya'da alış-veriş yoğunluğu çok ve kalabalık olan Motomachi Caddesinde yaptığı çalışmada, W/D=0.6 gibi çok uygun olan bir ortalamaya sahip olduğunu bulmuştur. W/D oranının caddenin genişliğinden daha kısa olan bir dizi mağazanın, kent peyzajına bir Asyalı karakteri kazandırdığını belirtmektedir. W/D=1 oranının ise modern bir görünüşe ve karaktere sahip olduğunu belirtmektedir.

Çağdaş yaklaşımlarda cadde ve sokakların özellikleri 'Streetscape' (Sokağın manzarası/görünümü) kavramı üzerinden incelenmektedir. CABE (2002) "Sokak manzarası"[67] terimini, sokağın veya caddenin tasarım kalitesi ve yarattığı görsel etki olarak kullanmaktadır. Caddenin özellikle taşıt yolu ve yaya yolu (kaldırım) bölümleri üzerinden değerlendirmeler yapılmaktadır. APA (2007) ise, *sokak manzarasını,* yol yatağını, yolun temelini, kaldırımlarını, peyzaj düzenlemesini ve sokağı sınırlandıran yapıların cephe karakterlerini de içine alacak şekilde sokağın/caddenin tasarlanması olarak açıklamaktadır. Başarılı bir cadde tasarımı için bu özelliklerin her birinin ayrı ayrı ele alınması gerekmektedir. Özellikle yaya kullanımının arttırılması ve yayanın deneyimlediği mekân hissinin mükemmelleşmesi sokak manzarasının tasarlanmış ve düşünülmüş olmasına bağlıdır. Algısal/ kavrayışsal ve sosyal/davranışsal özelliklerle beraber, tüm diğer unsurların ve özelliklerin yanında fiziksel özellikler yönünden zayıf veya kullanıcıyı

[67] CABE, (2002), Paving the Way –how to achieve clean, safe and attractive streets, Thomas Telford Ltd for the Office of Deputy Prime Minister.

desteklemeyen mekânlar mevcut kullanımların da geriye gitmesine, alışkanlıkların kaybolmasına yol açabilmektedir. Kullanıcılar caddelerin mekânsal karakterine ve kalitesine içgüdüsel olarak tepki verir, tercihlerini bu şekilde belirlerler. Bu tepkilerin bir kısmı binaların kullanımı ve aktiviteleriyle ilgilidir, fakat caddenin yarattığı genel his de en az bunlar kadar önemlidir.

Sokak mobilyalarının, peyzaj düzenlemelerinin, aydınlatmanın ve diğer hayatı kolaylaştıran unsurların sokağın manzarasında önemli bir yeri vardır. Başarılı bir sokak/cadde tasarımının ağaçlar ve banklar gibi yayalara hitap eden ihtiyaçlar ile cadde, sokak ve kaldırımların ulaşıma dayalı fonksiyonel ihtiyaçlarının dengeli bir biçimde sentezlenmesi gerekmektedir. Plancı, tasarımcı ve uygulamacıların Bölüm 3.3.2.'de açıklanan caddenin hiyerarşik işlevsel yapısına uygun yaklaşımlarla tasarıma veya yenilemeye yaklaşmaları gerekmektedir. Caddeleri fiziksel yapısı, uzunluğu, kesiti ve oranı bağlamında ele alan çalışmalar, caddelerin temelde fiziksel/biçimsel mekânsal özellikleri bağlamında konuya yaklaşmaktadır. Bu çalışma kapsamında konunun insan-çevre-davranış bilimleri temeliyle bütüncül bir biçimde ele alınması hedeflenmiştir. Bu bağlamda caddelerin mekânsal karakterini her üç özellik bağlamında inceleyen bütüncül yaklaşımlar çalışmamız açısından büyük önem taşımaktadır. Bu anlamda Jacobs (1996), APA (2007), PPS (2008) ve CABE(2002)'in yaklaşımları konuyu insan-çevre-davranış bilimleri bağlamında ele almaları ve bütüncül yaklaşımları açısından önemlidir. Bu araştırmacılar ve kurumlar, cadde ve sokakların fiziksel, algısal ve sosyal biçimlenmesinin tercih edilme sebeplerini etkilediğinden hareketle, mekânsal karaktere yönelik parametreler ortaya koymuşlardır.

CABE(2002), tarafından "Paving The Way" adlı çalışmada, caddeler veya *sokak manzaraları* (streetscape) hakkında bazı genel varsayımlar yapılmıştır. Burada belirtilen temel özellikler cadde veya sokak manzaraları üzerine geliştirilen literatüre ve CABE tarafından görüşülen kişilere ve fikirlerine dayanmaktadır (Çizelge 3.12.). CABE (2002)'ye göre, başarılı cadde ve cadde manzaralarını test eden kalitenin temel göstergeleri beş başlıkta sayılabilir:

Çizelge 3.12 : CABE (2002) Caddelerin Mekânsal Karakter Parametreleri.

CABE (2002)
Rahat ve güvenli
Farklı işlevler
Görsel olarak basit
Bakım/Onarım
Yerel karakter ve aktiviteye uygun
Erişim ve dağıtım

1. Yayalar ve özürlüler için **rahat ve güvenli** olması, (Comfort & safety)
2. Sadece bir işlevin baskın olmadığı, **farklı işlevleri** barındıracak şekilde tasarlanmış olması, (Domination by functions)
3. **Görsel olarak basit** ve dağınıklıktan arınmış olması, (Visual simplicity) Bir caddenin basit mi yoksa karmaşık bir mekân mı olduğuna bakılmaksızın taban döşemesinin (asfalt, taş, vb) basitliği ve netliği, cadde mobilyası, ışıklandırma ve peyzajın basit net ve çözüme yönelik olması
4. **Bakımlı olması;** hizmetler ya da reklâmların diğer bütün cadde işlevlerinden daha geri planda olması, (Utilies subordinate)
5. Tasarım ve detay olarak **yerel karakter ve aktivite** ortamlarına **uyumlu** olması,(Fitting to character & activity)
6. **Erişim**, dağıtım ve **araç barınması** için uygun **düzenlemelerin** yapılması, (Ordered for access & storage)

Jacobs (1996)'ın, yaşayan, canlı ve onun deyimiyle 'büyük' caddeler tasarlamak için ortaya koyduğu parametreleri ise şu şekilde sıralanmaktadır:

İnsanların keyifle vakit geçirmek isteyecekleri bir mekân

- Bu noktada esas önemli olan, bir caddeyi "büyük" yapan ölçütler neler olmalıdır sorusu üzerinde düşünülmesi gereken bir konudur. İncelemeye başlandığında, bir caddenin iyi işleyebilmesi ve büyük bir cadde olması için gereken ilk ve en önemli konunun, caddenin var olduğu mekâna ve o mekânın halkına hizmet etmesi olduğu göze çarpmaktadır. Toplumun diğer üyelerini birbiriyle bağlarken, aynı zamanda herkese hizmet etmelidir. En iyi

caddeler, her çeşitten farklı insanla rastlaşmaların, başkalarını görmenin ve buluşmanın kolay olduğu caddelerdir.

- Bunun yanında herkesin ulaşımına olanak tanıyan, kolay bulunabilir ve ulaşılabilir olmalıdır.
- En iyi caddeler katılımı destekleyen caddelerdir. İnsanlar konuşmak ya da oturmak ve izlemek, pasif katılımcı olmak için gelebilirler. Sosyal ve ekonomik statü katılım için bir gereklilik değildir.
- Kaldırımlar, bu aktivitelerin geçmesine olanak tanıyacak fiziksel boyutlarda olmalıdır.
- Caddeye katılım yalnızca yayaların katılımı değil, aynı zamanda mağaza sahiplerinin, caddeyi oluşturan binalarda çalışanların ve yaşayanların da katılımıyla olabilmelidir.

Çizelge 3.13 : Jacobs (1996) Caddelerin Mekânsal Karakter Parametreleri.

Jacobs (1996)	
Ana parametreler	*Alt parametreler*
Keyifle vakit geçirmek istenecek mekân	Ağaçlar Başlangıç ve Bitiş Noktalarının Varlığı Yapı Çeşitliliği Özel Tasarım Detayları Ara Boşluklar Kaldırımlar Ulaşılabilirlik Yoğunluk Uzunluk Eğim Otopark Alanları Zıtlık Zaman
Fiziksel Konfor	
Tanımlama	
Gözün Yakaladığı Farklı Değerler	
Şeffaflık / Saydamlık	
Tamamlayıcılık	
Bakım /Onarım	
Yapım ve Tasarım Değerleri	
Örnek değeri	

Fiziksel Konfor

- Çevreleyen binaların cadde ile orantılı yükseklikte olması, ışık ve gölgelere farklı imkânlar sağlaması gerekmektedir.
- Büyük bir cadde, içinde bulunmak, vakit geçirmek, oynamak, yaşamak ya da çalışmak için en imrenilen ve özenilen cadde olmalıdır.
- Bir büyük cadde, fiziksel olarak rahat ve güvenli olmalıdır.
- Güneşli ve sıcak günlerde gölgelikli ve serin, kışın soğuk günlerde ise güneşe açık olmalıdır.

- Rüzgâr köprüleri olmamalıdır. Rüzgâra karşı korunaklı olmalıdır.
- Kalabalık yayaların rahatça hareket edeceği mekânsal boyutlarda olmalıdır.
- Caddede bulunan yayaların fiziksel olarak güvende olmaları, araba veya kamyonun çarpmasından endişe etmemeleri gerekmektedir. Yayaları huzursuz edecek, kazalara sebebiyet verecek fiziksel elemanlar caddede ve kaldırımlarda olmamalıdır.
- Özürlüleri de düşünerek basamaklar yerine/yanında rampalar kullanılmalıdır.
- Cadde, insan ile taşıt trafiğinin beraberce ve rahat bir şekilde işlemesine imkân tanımalıdır. Bu sayede trafik yalnız taşıt egemen olmaktan çıkıp yaya ile taşıtın birlikte hareket edebildiği ve daha fazla alternatife olanak sağlar hale gelebilir.
- Hırsız ve yankesicileri önlemek için fiziksel koşullarda değişiklik yapılmak yerine -arkasına saklanılmasın diye ağaç dikilmemesi veya bina girişlerinin içeriye çekilmemesi gibi- caddenin doğru güneş ışığı ve aydınlatma elemanlarıyla aydınlatılması önemlidir.

Tanımlama İnsanda yarattığı aidiyet duygusu ve insanı saran fiziki, algısal ve görsel yapısı.

Gözün Yakaladığı Farklı Değerler: Her caddenin kendisine özgü kent mobilyaları, elemanları olmalıdır.

Şeffaflık / Saydamlık: Caddeye cephesi olan binaların saydam ve şeffaf cephelerinin olması.

Tamamlayıcılık*:* Çevreleyen binaların yüksekliklerinin aynı, benzeşik, yakın ya da harmonik oluşu

Bakım /Onarım

Yapım ve Tasarım Değerleri: En iyi caddeler hatırda kalan caddelerdir. Etkili ve uzun süreli iz bırakırlar.

Örnek değeri: iyi ve büyük bir caddenin diğerleri için örnek teşkil etmesi gerekir. Jacobs, 'büyük' bir caddenin mekânsal karakterine ilişkin parametreleri tanımladıktan sonra, bu parametreleri destekleyen unsurları da şu şekilde sıralamaktadır:

- Ağaçlar
- Başlangıç ve Bitiş Noktalarının Varlığı
- Yapı Çeşitliliği, Az sayıda yapı yerine çok ve grup oluşturan yapılar
- Özel Tasarım Detayları
- Caddenin Barındırdığı Ara Boşluklar
- Kaldırımlar
- Ulaşılabilirlik
- Yoğunluk
- Uzunluk
- Eğim
- Otopark Alanları
- Zıtlık
- Zaman

Jacobs'a göre, en iyi caddeler için ölçütleri belirlemek bir şeydir, bilmek başka bir şeydir; bu nedenle, parametreleri ortaya koymak önemlidir. Ancak kuşku ve objektif bir şekilde sorgulayarak yaklaşmak gerekir. Kullanıcıların, uzmanların fikirlerini ve yargılamalarını öğrenmek ve bunun yanında başka caddelerle karşılaştırmalar da yapmak daha objektif bir bakış açısı getirebilir. Tüm bunların yanında, kişisel gözlem, deneyim ve yargılamalarla birlikte "büyük" caddelerin biraz da büyüsü olduğunu kabul etmek de gerekmektedir.

Caddelerin mekânsal karakterini irdelemeye yönelik bir diğer çalışma da Amerikan Planlama Birliği'nin (American Planning Association-APA) (2007) yaptığı araştırmadır. APA, yeni bir ana cadde tasarlarken ya da varolan bir ana caddeyi canlandırırken, gözönünde bulundurulması gereken parametreleri şu şekilde açıklamıştır:

1. Binaların formu
2. Cadde görünümü
3. Otopark alanları
4. Trafik
5. Yayalar
6. Bisiklet kullanımı
7. Kamusal/Özel Ortaklıklar

Çizelge 3.14 : APA (2007) Caddelerin Mekânsal Karakter Parametreleri

APA (2007)	
Ana parametreler	*Alt parametreler*
Binaların formu	Zeminde Dükkanı Olan Binalar
	Yükseklik ve Hacim
	Küçük Açıklıklar
	Kapı ve Vitrin Açıklıkları
	Çatı Şekilleri ya da Profilleri
Cadde Görünümü	Cadde Ağaçları
	Aydınlatma
	Yol Bulma Sistemleri
	Açık Alanlar
	Diğer Öğeler
Otopark alanları	Cadde Kenarına Park
	Otoparklar
	Kat Otoparkları
Trafik	
Yaya Bağlantıları	
Bisiklet Kullanımı	
Kamusal/Özel Ortaklıklar	

1. Binaların Formu

Ana caddeler boyunca inşa edilmiş olan çevrenin vereceği etki, mağaza vitrinlerinin, yükseklik ve hacimlerin, kapı ve pencere açıklıklarının, çatıların şekilleri ve profillerinin hepsiyle ilgilidir.

Zeminde Dükkanı Olan Binalar

Zemin katında camlı vitrinleriyle dükkanlar ve üzerinde bir ya da iki kat bulunan geleneksel binalar, ana caddelerin temel elemanlarıdır. Bu tür binalar, ticaret amaçlı etkinlikler için tasarlanmışlardır. Zemin katta bulunan büyük camlı vitrinler, yayaların mağazalara bakmasını ve sergilenen ürünleri incelemesine imkan verir. Zemin katında dükkan bulunan binaların ince uzun yapıları sayesinde, aynı yapı adasında birçok dükkanı gruplamak mümkün olur. Buna karşılık bu dükkanlar da cadde boyunca yürüyerek alışveriş yapan insanlara birçok ürün ve hizmet sunarlar. Binaların arka taraflarındaki depo alanları, ürünlerin ara sokaklardan ve arka caddelerden teslim alınıp verilmesine imkan tanır. Zemininde dükkan bulunan binalar ticaret etkinlikleri için tasarlanmışlardır ve fiziksel görünümleriyle karakteristik özellikleri bu amaca hizmet eder. Bu binaların caddeyle kesişen açıklıklarının oluşturduğu uyum, tüketicilerin

kafasında yer eden ve ticaret etkinlikleriyle özdeşleştirdikleri güçlü bir görsel imaj meydana getirir.

Yeni binalar, çevredeki ve yapı adasının bütünündeki diğer binalarla uyumlu olmalıdır. Dükkanları ön cepheleri, üst katlar ve bir cadde boyunca tekrar ederek giden yapılar bütün caddenin görsel uyumuna katkıda bulunur ve yayalarla sürücülere yönlerini bulmakta kolaylık sağlayan fiziksel bir ritm duygusu verirler. Bir ana caddede yapılan bina iyileştirme çalışmaları, binanın kendisinin özelliklerinin yanı sıra, caddenin genel tasarım karakteristiğiyle de uyumlu olmalıdır.

Yükseklik ve Hacim

Bir ana cadde boyunca sıralanmış binaların yükseklikleri nispeten aynı olmalıdır, ancak tipik olarak 2 veya 3 katlık bir minimum ortalama yüksekliğe sadık kalmak, bir maksimum yükseklik sınırı oluşturmaktan daha önemlidir. Binaların ölçekleri ve boyut oranları da tutarlı olmalıdır. Geniş binalar mümkün olduğunca caddenin ön cephe ritmine uyumlu bölümlere ayrılmalıdır.

Küçük Açıklıklar

Binalar kaldırımla aynı hizada olmalıdır, ancak girişler, avlular ve oturma alanları gibi yayalara yönelik tasarlanan ve sürücülern yavaşlayıp yayalarla park halindeki araçlara dikkat etmelerini kolaylaştıran açıklıklar bu kurala istisna oluşturur.

Kapı ve Vitrin Açıklıkları

Tipik bir dükkan önü bölgesinde, zemin kattaki vitrinlerden dolayı şeffaflık düzeyi çok yüksektir; yeni yapılan binalarda da bu özellik sürdürülmelidir. Geleneksel ana cadde binalarında vitrin ve pencere açıklıklarının oranı nispeten sabit olarak görülmektedir. Üst katlardaki pencere yerleşimlerinin oran ve yüksekliklerini de mevcut yapıyla tutarlı şekilde yapmaya çalışmak, yapı adasındaki tüm binalarınüst kat pencereleri arasında yatay bir orantı kurmak bakımından faydalı olacaktır.

Çatı Şekilleri ya da Profilleri

Çatı profilleri genel olarak ana cadde boyunca uyumlu bir görünüm sergiler. Birçok binanın tipik düz çatıları olsa da, mansart çatılar ya da başka tür çatılarla da tutarlı profiller yakalanabilir.

2. Cadde Görünümü

Ana caddelerde bulunması arzu edilen birçok cadde görünümü öğesi ve tasarım detayı vardır. Bu elemanlar görsel olarak zengin ve cazip bir ortam yaratır ve sürücülere görsel ipuçları ve uyarılar vererek yayaların çoğunlukta olduğu bir bölgeye girdiklerini bildirirler.

Cadde Ağaçları

Cadde ağaçları oldukça etkili görsel işaretlerdir. Genel bina yoğunluğu ve ölçeğinin de yardımıyla, ana caddenin bölgesini tanımlamaya yararlar. Büyüdükleri zaman caddenin üzerinde bir kubbe etkisi yaratır ve hem gölge, hem de estetik bir görünüm sağlarlar.

Aydınlatma

Ana cadde koridoru boyunca yapılan aydınlatma, yayalar ön planda tutularak gerçekleştirilmelidir; böylece akşam saatlerinde de caddenin aktif olması sağlanabilir. Bölgenin görünümü ve gece saatlerinde güvenlik hissi üzerinde gözle görülür bir etkisi olması için, sokak lambalarının direkleri 3 ila 3,60 m. yükseklikte olmalıdır. Daha yüksek olan yol aydınlatma lambalarına ek olarak ya da onların yerine yerleştirilebilirler.

Yol Bulma Sistemleri

Yol bulma işaretleri, ziyaretçileri çevredeki otoyollardan ana caddeye doğru yönlendirmek ve cadde bölgesi içinde yönlerini bulmalarına yardımcı olmak için kullanılabilir. Bu işaretler aynı zamanda bölgenin kimliğini ve mekân hissini de ön plana çıkarır. İşyerleri bölgedeki bu tür sistemleri kullanarak bölgesel reklamlar ya da etkinlik sponsorlukları yapabilirler.

Açık Alanlar

Bahçeler ve küçük parklar gibi kamusal ya da yarı kamusal alanlar, ana caddelerin önemli öğeleridir. Kaldırıma bitişik olan nispeten küçük açıklıklar bile caddeye ve yakındaki işyerlerine hayat verir. Açık alanlar kolayca görülebilir olmalıdır; yaya akışına bitişik ya da onu kesen şekilde, yeterli miktarda oturma alanı, gölge ve kötü hava şartlarından korunma imkanı sağlamalı, bir fıskiye ya da çardak gibi bir merkez noktasına sahip olmalıdır.

Diğer Öğeler

Bir ana cadde alanında kullanılabilecek diğer görsel işaretler arasında asma saksılar ya da çiçeklikler olabilir. Kaldırımlarda reklam panoları, banklar, çöp kutuları, su sebilleri ve bisiklet parklarına ayrılmış alanlar da bulunmalıdır.

3. Otopark Alanları

Ana caddenin otopark imkanları müşterilerin, satıcıların, çalışanların, ziyaretçilerin ve çevrede oturanların park ihtiyacını karşılayacak şekilde olmalıdır. Hem ticari binaların iş hacmini yükseltecek, hem de uzun süreli parkeden araçlar tarafından suistimal edilmesini önleyecek şekilde kuralları olmalıdır. Ayrıca engelli ziyaretçilerin de rahatça kullanabileceği şekilde erişimi kolay olmalıdır. Hem bu

amaçları sağlayan, hem de ana caddenin karakterini olumsuz yönde etkilemeyecek olan otopark alanları sağlamanın birçok yolu vardır.

Cadde Kenarına Park

Cadde üstündeki park yerleri genellikle çok çabuk dolar. Bu alanlara parketmek genellikle en fazla iki saatle sınırlı tutulur ve genellikle kısa alışverişler yapan müşterilere yönelik olarak düşünülür. Bu alanlar caddeye paralel ya da açılı olabilir. Cadde üzerine park edildiği zaman trafiği sakinleştirecek bir etki oluşur, ancak parketmiş araçlar caddenin daraldığı hissini verirler.

Otoparklar

Otoparklar, örneğin işyerleri caddede olan çalışanlar gibi, uzun süreli parkedecek kişilere yönelik çözümlerdir ve cadde kenarına parketmekten daha verimli bir yöntemdir. Uygun bir konuma yerleştirilecek olan paylaşımlı otoparklar, ziyaretçilere sadece bir kez parkecdecekleri bir ortam sunabilir. Otoparklar, ana caddenin ön cephesindeki binaların arkasına yapılıp ara sokaklarla bağlanabilir; ana caddeye bitişik bir yapı adasına inşa edilebilir ya da aşırı kalabalık bir bölgeye kurulacaksa uydu bölgelere kurulup servis araçlarıyla ulaşım sağlanabilir. Genel bir kural olarak, otoparklar normal ticari binaların oluşturduğu aksa, yani bir binanın ön girişiyle cadde arasına konmamalıdır. Eğer başka alternatif yoksa, binalar arasında küçük otoparklar kabul edilebilir, ancak bunlar cazip bir parmaklık, duvar ya da çit yardımıyla caddenin akıp giden cephesine uyumlu hale getirilmelidir.

Kat Otoparkları

Kat otoparkların işletmesi kamuya ya da kişiye ait olabilir. Otopark için bu şekilde bir yapı inşa etmek, zeminde bulunan otopark alanlarına göre çok daha maliyetlidir. Ancak, park yeri kıtlığı çekilen ana caddelerde, trafiğe ve günlük yaşama engel olmayan bir noktaya kurulacak bir kat otoparkı binaları yıkarak otopark alanı açmaya tercih edilir. Katlı otoparkların çevresine dükkanlar konabilir, hatta üst katları konut amaçlı olarak bile kullanılabilir.

4. Trafik

Trafik, canlı ve yoğun bir ana caddenin kritik bir öğesidir ve elle tutulur bir varlık gibi yönetilmesi gerekir. Bunu yapmanın yolu, cadde koridoru üzerindeki trafiğin hızını ve cadde boyunca yapılan yolculuğun doğasını denetlemekten geçer. Şehir

merkezindeki birçok ana cadde, yaklaşık 40 km/s hızında bir trafiğe göre tasarlanmıştır. Ancak şehir merkezinden uzaklaştıkça 70 km/s trafik hızları görülebilir. Bazen ana caddeler, kentler arasında uzanan ve yoğun trafiğin büyük kısmını taşıyan otoyollar olur. Cadde kenarındaki park alanları ve yukarıda bahsedilen cadde elemanlarının yanı sıra, genişletilmiş kaldırımlar gibi trafiği yavaşlatan fiziksel elemanlar, aynı zamanda yayaların güvenliğinin de arttırılmasına katkıda bulunur.

5. Yaya Bağlantıları

Kaldırımlar, şehir merkezindeki eski ana caddelerde sıkça kullanılan, ancak yeni banliyö bölgelerinde ya çok seyrek kullanılan ya da hiç kullanılmayan elemanlardır. Kaldırımlar, yayaların hareketli araçlardan tamamen güvende oldukları yaya bölgelerini belirlemekte her zaman gerekli olan öğelerdir. Yoğun yaya hareketlerini ve cadde elemanlarını taşıyabilmek için ideal olarak en az 3 metre eninde olmaları gerekir. Yayalar için bağlantı yolları da en az caddenin kenarlarındaki normal kaldırımlar kadar önemli olabilirler. Arka taraflardaki park alanlarından inen yürüme yolları, yayaların yönlerini bulmaları ve güvenlikleri açısından gereklidir. Bazı binaların caddeden geriye inşa edildikleri şehir dışı ortamlarda otoparklarla bina önlerinin arasında ikinci bir dolaşım sistemi yaya hareketlerini kolaylaştırabilir.

6. Bisiklet Kullanımı

Bisikletliler genellikle potansyel müşteriler olarak görülmezler. İnsanların bisikletlerini kilitleyip bırakabilecekleri park alanları ve ana caddeyi bisikletliler için daha rahat ve güvenli hale getirecek bisiklet yolları çok elverişli olabilir. Böylece insanlar hem işlerini yapıp hem de egzersiz yapmış olacakları için caddedeki dükkanlar için potansiyel müşteri de olacaklardır.

7. Kamusal/Özel Ortaklıklar

Ana caddelerde yapılacak geliştirme ya da iyileştirme faaliyetlerini planlarken, kamusal ve özel yatırımlar arasında bağlantı kurulmalıdır. Kritik bir kamusal yatırım, genellikle sonrasında özel yatırımları da beraberinde getirecektir. Kamusal otoparklar gibi yarı özel kuruluşlar, özel otoparkların binalara ya da açık alanlara dönüşmesini sağlayabilir. Cadde iyileştirmeleri, yayalar için yapılan iyileştirmelerle birleştirildiği zaman, hem trafik, hem de ana caddedeki yaya aktivitesi üzerinde olumlu etki yapabilir. Başarılı bir cadde geliştirirken ve yönetirken, hem kamusal hem de özel

sektörden bütün ortakları konulara dahil etmek önemli bir konudur. APA (2007) aynı zamanda, fiziksel özelliklerle ilgili olarak şu alt parametrelere de dikkat edilmesi gerektiğini belirtmektedir:

- Kaldırım boyutları ve yürüme zonunun belirlenmesi
- Yaya/hizmet yoğunluğunun belirlenmesi
- Sokak mobilyalarının konumunun belirlenmesi
- Sokak manzarasının elemanlarının belirlenmesi (Zemin döşemesi, Peyzaj elemanları, Aydınlatma, Sokak mobilyası, Kamu hizmetleri/özel alan kullanımı)

PPS(2008) ise, büyük caddelerin başarısına katkıda bulunan 10 temel özelliği şöyle sıralamaktadır:

Çizelge 3.15 : PPS (2008) Caddelerin Mekânsal Karakter Parametreleri.

PPS (2008)
Etkinlikler ve Gidilecek Yerler
Kimlik ve İmaj
Aktif Kenar Kullanımları
Tesisler
Yönetim
Mevsimsel Stratejiler
Farklı Kullanıcı Grupları
Trafik, Transit Geçişler ve Yayalar
Farklı Kullanım ve Modların Karıştırılması
Mahallenin Korunması

1. Etkinlikler ve Gidilecek Yerler

Yapacak birşeylerin olması, insanların bir yere gelmeleri (ve sonra tekrar tekrar gelmeleri) için onlara bir sebep olur. Yapacak hiçbir şey olmadığı zaman, bir yer boş kalır, bu da başka problemlere yol açabilir. Etkinlikleri ve ziyaret edilecek yerleri planlarken, kadınlar ve erkekler, farklı yaş grupları, günün farklı saatleri ve tek başlarına olanlar ile grup halinde olan insanlar için çeşitli değişik etkinliklerin hepsini birden göz önüne almak çok önemlidir. Bu çeşitli özelliklerin hepsini birleştirerek herkes için cazip bir yer yaratabilirsiniz.

2. Kimlik ve İmaj

Herhangi bir yerin iyi bir imajı ve kimliği olması, başarısı için kritik önem taşır. Olumlu bir izlenim yaratmak için, bir yerin temiz ve düzenli tutulması ve kendine özgü bir kimlik hissi taşıması gerekir. Bu kimliği oluşturmak için, bazı yerel ve güçlü özellikleri ön plana çıkarmak gerekir. İşyerleri, yayalar ve sürücüler de kendi davranışlarını bu vizyona ve yer olma hissine göre ayarlarlar.

3. Aktif Kenar/ Kaldırım Kullanımları

Binaların tabanları insan ölçeğinde olmalı ve iç mekânlarla dış mekânların etkileşimine olanak vermelidir. Zemin katların hem yayalara hem de sürücülere hitap edecek aktif kullanımlara sahip olmaları tercih sebebidir. Örneğin cadde boyunca uzanan bir dizi dükkan düz bir duvardan ya da boş alandan hem daha ilgi çekici, hem de yürüme bakımından daha güvenlidir. Kaldırımlardaki etkinlikler aynı zamanda araç trafiğinin yavaşlamasını da sağlar. En azından kenar bağlantıları görsel olmalı ve yanından geçenlerin iç mekândaki etkinlikleri ve estetiği görüp hoşça vakit geçirmelerine izin vermelidir. Bu kenar kullanımları yılın her zamanında etkin olmalıdır ve caddenin her iki tarafını birleştirmelidir.

4. Tesisler

Başarılı ve büyük caddelerde birçok etkinliğin yapılabileceği çeşitli tesisler bulunur. Bunların arasında temizliği sağlamak için konulan dekoratif çöp kutuları, güvenliği arttırmak için cadde ışıkları, bisiklet park noktaları ve hem kamusal, hem de özel oturma alanları bulunur. İnsanlara oturmak istedikleri yeri seçme özgürlüğü verilmesi genellikle atlanan bir konudur. Cadde üzerindeki bu tür tesisleri, kullanımlarını da göz önünde bulundurarak dağıtmak gerekir.

5. Yönetim

Alanı yönetme sorumluluğunu üstlenen aktif bir yapı, bir caddenin başarısı için temel gereksinimlerden biridir. Bu sadece caddeyi temiz ve güvenli tutmayı değil, ayrıca çevrede yaşayanları yönetmeyi ve caddenin günlük aktiviteler ortaya çıkaracak şekilde programlanmasını da gerektirmektedir. Aktiviteler, küçük sokak performanslarından kaldırım tezgahlarına ve kültürel ya da mevsimsel kutlamalara kadar uzanabilir.

6. Mevsimsel Stratejiler

Güçlü bir yönetim varlığı ya da çok çeşitli etkinlikler bulunmayan yerlerde, insanların ilgisini bütün sene boyunca canlı tutmak zordur. Pazarlar, geçit törenleri ve eğlence etkinlikleri gibi mevsimlik stratejilerle cadde senenin tüm günlerinde canlı tutulabilir. Bir caddenin kendine has ve çekici bir havası varsa, hava durumu genellikle tahmin edildiğinden daha az etkili olacaktır.

7. Farklı Kullanıcı Grupları

Daha önce de belirtildiği gibi, farklı gruplara hitap edecek etkinlikler sunmak çok önemlidir. Farklı ırklardan, cinsiyetlerden ve gelir düzeylerinden insanlar karıştırıldığı zaman, bu gruplardan hiçbirinin mekânda baskın olmaması ve diğerlerinin istenmiyormuş ya da oraya ait değilmiş hissine kapılmaması sağlanacaktır.

8. Trafik, Transit Geçişler ve Yayalar

Başarılı bir cadde, ulaşması ve gelip geçmesi kolay olan caddedir. Hem yakından, hem de belli bir uzaklıktan görülmesi kolaydır. Kolay erişilebilen mekânlarda otopark imkanları çoktur ve ideal koşullar altında toplu taşımaya uygun, yürümeye ve bisiklete binmeye elverişlidir. Çevredeki yerlere ulaşım ve bağlantılar planlama sürecinin bir parçası olmalıdır. Otomobil trafiği mekânda baskın olmamalı ve diğerlerinin rahatını engellememelidir. Bunu yapmanın yolu genellikle hızları düşürmek ve cadde mekânlarını farklı ulaşım seçeneklerine paylaştırmaktan geçer.

9. Farklı Kullanımların ve Modların Karıştırılması

Kamusal ve özel mekânların arasındaki ayrımı bulanıklaştırmak için, zemin katların kullanımları ve mağaza etkinlikleri kaldırımlara ve caddelere kadar taşmalıdır. Paylaşımlı cadde mekânları aynı zamanda hiçbir ulaşım tarzının diğerlerinden daha çok öne çıkmayacağı anlamını da taşır.

10. Mahallenin Korunması

Büyük caddeler etraflarındaki çevreyi ve bağlamı da desteklerler. Ticari amaçlı caddelerden yakındaki konut alanlarına geçişte belirgin sınırlar bulunmalı ve cadde özelliklerindeki belirgin değişikliklerle mekân değişimi hissi verilmelidir.

Bu bölümde kentsel mekân olarak değerlendirilen caddelerin mekânsal karakterini insan-çevre-davranış bilimleri bağlamında ele alan dört yaklaşım temel alınmıştır

(Çizelge 3.16). Burada hedef, bu yaklaşımlardan hareketle caddelerin mekânsal karakterini irdeleyebilmek için ortak parametreler ortaya koyabilmektir.

Ortak parametrelerin ortaya konabilmesi için bu parametreler, Bölüm 2.5. te detaylı bir şekilde açıklanan kentsel mekânın özellikleri bağlamında gruplanmıştır. Bu şekilde dört araştırmacının ortak noktalarının kensel mekânın özellikleriyle çakıştırılmasından hareketle (Çizelge 3.17) bir caddenin mekânsal karakterini irdelemeye yönelik parametreler dizisi önerilmiştir.

Çizelge 3.16 : APA, PPS, Jacobs ve CABE'in Caddelerin Mekânsal Karakterine Yönelik Parametreleri.

APA (2007)		Jacobs (1996)		PPS (2008)	CABE (2002)
Ana parametreler	*Alt parametreler*	*Ana parametreler*	*Alt parametreler*		
	Zeminde Dükkanı Olan Binalar			**Etkinlikler ve Gidilecek Yerler**	**Rahat ve güvenli**
	Yükseklik ve Hacim			**Kimlik ve İmaj**	**Farklı işlevler**
	Küçük Açıklıklar	**Keyifle vakit geçirmek istenecek mekân**		**Aktif Kenar Kullanımları**	**Görsel olarak basit**
	Kapı ve Vitrin Açıklıkları	**Fiziksel Konfor**	Ağaçlar Başlangıç ve Bitiş Noktalarının Varlığı Yapı Çeşitliliği Özel Tasarım Detayları Ara Boşluklar Kaldırımlar Ulaşılabilirlik Yoğunluk Uzunluk Eğim Otopark Alanları Zıtlık Zaman	**Tesisler**	**Bakım/Onarım**
Binaların formu	Çatı Şekilleri ya da Profilleri	**Tanımlama**		**Yönetim**	**Yerel karakter ve aktiviteye uygun**
	Cadde Ağaçları	**Gözün Yakaladığı Farklı Değerler**		**Mevsimsel Stratejiler**	
	Aydınlatma			**Farklı Kullanıcı Grupları**	**Erişim ve dağıtım**
	Yol Bulma Sistemleri	**Şeffaflık / Saydamlık**		**Trafik, Transit Geçişler ve Yayalar**	
	Açık Alanlar	**Tamamlayıcılık**			
Cadde Görünümü	Diğer Öğeler	**Bakım /Onarım**		**Farklı Kullanım ve Modların Karıştırılması**	
	Cadde Kenarına Park	**Yapım ve Tasarım Değerleri**			
	Otoparklar	**Örnek değeri**		**Mahallenin Korunması**	
Otopark alanları	Kat Otoparkları				
Trafik					
Yaya Bağlantıları					
Bisiklet Kullanımı					
Kamusal/Özel Ortaklıklar					

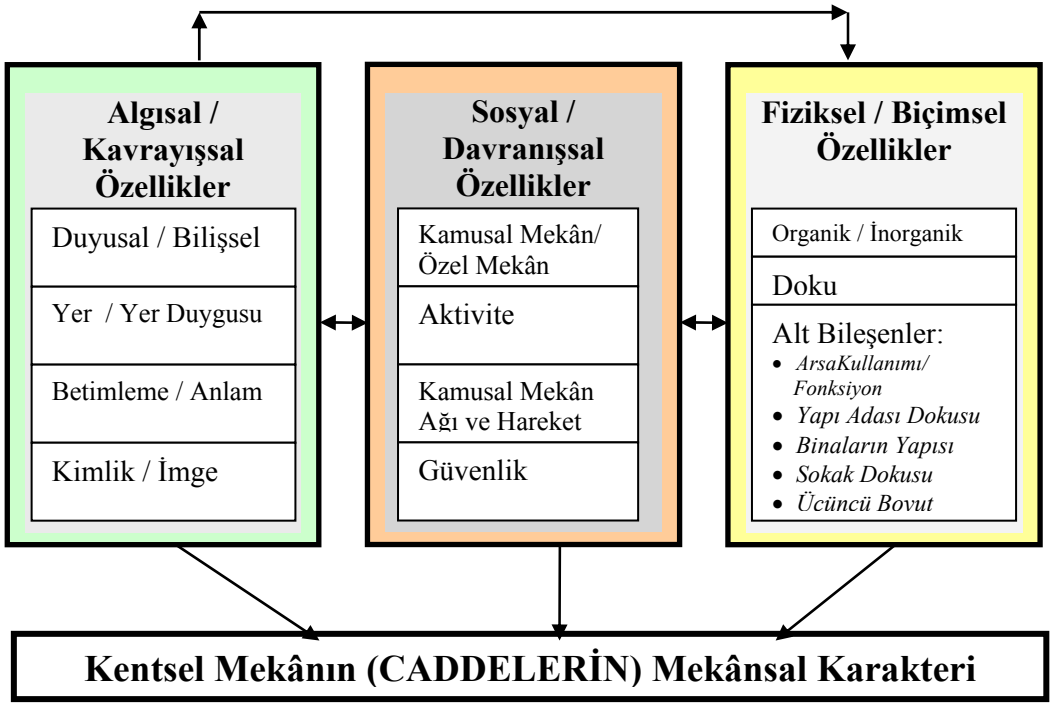
Çizelge 3.17 : APA, PPS, Jacobs ve CABE'in Caddelerin Mekânsal Karakterine Yönelik Parametrelerinin Caddelerin Özellikleri ile Çakıştırılması.

APA (2007)		Jacobs (1996)		PPS (2008)	CABE (2002)
Ana parametreler	*Alt parametreler*	*Ana parametreler*	*Alt parametreler*		
	Zeminde Dükkanı Olan Binalar	**Keyifle vakit geçirmek istenecek mekân**	Ağaçlar	**Etkinlikler ve Gidilecek Yerler**	**Rahat ve güvenli**
	Yükseklik ve Hacim		Başlangıç ve Bitiş Noktalarının Varlığı	**Kimlik ve İmaj**	**Farklı işlevler**
	Küçük Açıklıklar		Yapı Çeşitliliği	**Aktif Kenar Kullanımları**	**Görsel olarak basit**
	Kapı ve Vitrin Açıklıkları	**Fiziksel Konfor**	Özel Tasarım Detayları	**Tesisler**	**Bakım/Onarım**
Binaların formu	Çatı Şekilleri ya da Profilleri	**Tanımlama**	Ara Boşluklar	**Yönetim**	**Yerel karakter ve aktiviteye uygun**
	Cadde Ağaçları		Kaldırımlar	**Mevsimsel Stratejiler**	
	Aydınlatma	**Gözün Yakaladığı Farklı Değerler**	Ulaşılabilirlik	**Farklı Kullanıcı Grupları**	**Erişim ve dağıtım**
	Yol Bulma Sistemleri	**Şeffaflık / Saydamlık**	Yoğunluk	**Trafik, Transit Geçişler ve Yayalar**	
	Açık Alanlar	**Tamamlayıcılık**	Uzunluk		
Cadde Görünümü	Diğer Öğeler	**Bakım /Onarım**	Eğim	**Farklı Kullanım ve Modların Karıştırılması**	
	Cadde Kenarına Park	**Yapım ve Tasarım Değerleri**	Otopark Alanları		
	Otoparklar	**Örnek değeri**	Zıtlık	**Mahallenin Korunması**	
Otopark alanları	Kat Otoparkları		Zaman		
Trafik					
Yaya Bağlantıları					
Bisiklet Kullanımı					
Kamusal/Özel Ortaklıklar					

Algısal / Kavrayışsal Özellikler Sosyal / Davranışsal Özellikler Fiziksel / Biçimsel Özellikler

3.4. Bölüm Sonucu

Bölüm 3, 3.1. ve 3.2.'de Bölüm 2.5'te ortaya konan kentsel mekânın üç özelliği (Şekil 3.22), kentsel mekân ve mekânın şekillenmesi üzerinde çalışmalar yapan araştırmacılar ve kuruluşlar bağlamında sorgulanmıştır. Çizelge 3.18.'de görülebileceği gibi araştırmacıların bir kentsel mekânın mekânsal karakterini sorgulamalarından ortaya çıkan parametreler ile Bölüm 2.5.'te önerilen kentsel mekânın incelenebilmesi için değerlendirilmesi gereken özellikler uyuşmakta ve birbirini tamamlamaktadır.



Şekil 3.22 : Caddelerin Mekânsal Karakterinin Özellikleri.

Her araştırmacı, değişen oranlarla, konunun farklı bir özelliğine ağırlık vermektedir. Ancak konunun bütüncül bir yapı ile ele alınması gerekmektedir. Böylelikle mevcut kentsel mekânlar değerlendirilirken veya yeni tasarımlar yapılırken toplum tarafından daha anlamlı ve kabul edilebilir mekânsal çözümlemeler getirilebilecektir. Bölüm 2.5.'te önerilen değerlendirmeye yönelik kentsel mekânın özellikleri bu yönden holistik bir yapı sergilemektedir. Çizelge 3.18.'de görülen araştırmacı ve kurumların ortaya koydukları parametreler bu açıdan da önem taşımaktadır. Yapılan çalışmalarda bugüne kadar bütünsel bir yaklaşım sunulamamıştır. Şöyle ki, ele alınan

mekânsal karakter çerçevesinde ya yerlerin sadece fiziksel özellikleri irdelenmiş ya da o mekânda yaşayan insanların sosyo-morfolojik yapıları ortaya konmuştur. Kısaca araştırmalar çoğu kez sübjektif bakış açısıyla irdelenmiş ve inceleme ya sadece nesne üzerine ya da özne üzerine kurgulanmıştır. İncelenecek yerin; tasarım özellikleri, fiziksel özellikleri, nerenin inceleneceği, nasıl ve hangi parametrelerle inceleceği gibi konular ele alınmalıdır. İncelenecek yerin doğal ya da tasarım özellikleriyle beraber yerel yaşam ve kullanıcı özelliklerini de göz önünde bulunduracak şekilde çalışmalara başlanmalıdır. Bu bağlamda çalışmada Çizelge 3.18'deki araştırmacılara dayanarak bir öneri model hazırlanmıştır. Çalışmada Bağdat Caddesi bu öneri model çerçevesinde irdelenecektir.

Bölüm 3.3.'te, bu noktadan hareketle, kentsel mekân olarak değerlendirilen caddelerin mekânsal karakterini insan-çevre-davranış bilimleri bağlamında ele alan APA (2007), Jacobs (1996), PPS (2008) ve CABE (2002)'in yaklaşımları temel alınmıştır (Çizelge 3.16. ve 3.17). Burada hedef, bu yaklaşımlardan hareketle caddelerin mekânsal karakterini irdeleyebilmek için ortak parametreler ortaya koyabilmektir. Ortak parametrelerin ortaya konabilmesi için bu parametreler, Bölüm 2.5. te detaylı bir şekilde açıklanan ve Bölüm 3.1 ve Bölüm 3.2'de sınanan (Şekil 3.22.), kentsel mekânın özellikleri bağlamında gruplanmıştır. Bu şekilde dört araştırmacının ortak noktalarının kensel mekânın özellikleriyle çakıştırılmasından hareketle, bir caddenin mekânsal karakterini irdelemeye yönelik parametreler dizisi önerilmiştir (Çizelge 3.19).

Çizelge 3.19 : Caddelerin mekânsal karakterini irdelemeye yönelik öneri parametreler

Algısal / Kavrayışsal Özellikler	
Duyusal / Bilişsel	Basitlik
	Netlik
	Şeffaflık
	Saydamlık
Yer / Yer Duygusu	Yerel karaktere uyum
	Başlangıç/Bitiş noktalarının varlığı
	Yapım ve Tasarım Değeri
	Cadde Ağaçları
Betimleme/ Anlam	Zaman
	Aidiyet
	Tanımlama
	Zıtlık
	Aydınlatma
	Cadde Ağaçları
Kimlik / İmge	Örnek Değeri
	Statü
	Gözün yakaladığı farklı değerler
	Yürünebilir
	Açık Alanlar

Sosyal / Davranışsal Özellikler	
Kamusal/ Özel Mekan	Kaldırım Kullanımları
	Kamusal / Özel Ortaklıklar
	Kamusal / Özel alan çakışmaları
Aktivite	Keyifle vakit geçirmek istenen mekan
	Farklı Etkinlikler
	Gidilecek yerler
	Farklı Kullanıcı Grupları
	Mevsimsel Stratejiler
	Yürümeye dayalı aktiviteler
Kamusal Mekan Ağı /Hareket	Yaya Bağlantıları
	Yürünebilirlik
	Trafik
	Transit geçişler
	Erişilebilirlik/Ulaşılabilirlik
	Bisiklet kullanımı
Güvenlik	Rahat
	Güvenli
	Yol bulma sistemleri

Fiziksel / Biçimsel Özellikler		
Organik / İnorganik	Uzunluk	
	Eğim	
	Doğrusal / Eğrisel Yapı	
Doku	Mahalle	
	Besleyen mahalle	
	Beslenen mahalle	
	Yoğunluk	
Alt Bileşenler	Arsa kullanımı	Farklı kullanımlar
		Yapı çeşitliliği
		Bakım/onarım
		Tesisler
	Fonksiyon	Farklı işlevler
		Otopark alanları
		İşlev çeşitliliği
		Merkez olma
	Yapı Adası Dokusu	Yapı adası büyüklükleri
		Birleşimleri
		Parçalanması
	Binaların Yapısı	Binaların Formu
		Yanyana gelişler
	Sokak Dokusu	Kesişim
		Süreklilik
		Bağlantılılık
		Yürünebilirlik
	3.Boyut	Yoğunluk
		Zeminden kopuş

4. YÜRÜNEBİLİRLİK KAVRAMI VE CADDELERDE YÜRÜME

Çalışmanın geldiği noktada, belirlenen ana hedef olan yürünebilir caddelerin mekansal karakterini şekillendiren parametreler, kullanıcının caddelerde yürümesini etkileyen ölçütler olarak belirlenmeye çalışılacaktır. Bu amaçla öncelikle literatüre dayanarak, yürüme, yürünebilirlik ve yürümeyi etkileyen değişkenleri ortaya koyma çabasındaki çalışmalar irdelenecektir.

İnsanın, çevre ile bütünleşmesini sağlamak için kullandığı en büyük olanaklardan biri hareket yeteneğidir. İnsan, mekân içinde yer değiştirmek yoluyla, çevresiyle ilgili değerleri ardışık olarak kavramakta ve senteze ulaşmaktadır. Bu çalışma kapsamında, yürüme ve yürünebilirlik insan-çevre-davranış bilimleri ışığında ele alınmıştır. İnsan-çevre-davranış bilimlerinin genel önermesi, tasarımın bilgiye dayalı olması ve bu bilginin çevre-davranış ilişkisiyle alakalı olmasına dayanmaktadır. Yürüme ve yürünebilirliğe dayalı bilginin insan-çevre arasındaki etkileşimden doğmasından hareketle, yürünebilir mekânlar tasarlamaya veya mevcut mekânların yürünebilirliğinin irdelenebilmesine yönelik bir model böylelikle önerilebilecektir. Bu çalışma kapsamında ele alınan yürüme ve yürünebilirlik terimlerinin tanımı yalnızca fiziksel bir aktivite anlamındaki yürüme değildir. Yürümenin sosyal, algısal ve fiziksel bir olgu olduğundan hareketle konuya yaklaşılmıştır. Yürüme insanın sosyalleşmek için kullandığı en basit ve masrafsız yöntemdir.

Yürüme ve yürünebilirliğe ilişkin bilgiyi genelleyebilmek için, kanıtlara dayalı kavramlara, teorilere ve modellere ihtiyaç vardır. Bu, görünen büyük kaosun içindeki düzeni ve aradaki önemli farklılıkları açığa çıkarabilmek için tek yoldur. Dokular sadece bu şekilde görülebilir. Yürüme ve yürünebilirlik konusunun seçilmesindeki temel sebep de budur. İnsanlık tarihi kadar eski olan bir aktivitenin(yürüme), her kültürdeki insan grubu tarafından yapılıyor olması onun genellenebilir yapısını daha da etkili kılmaktadır. Rapoport (1977,1990 a,b), yaya ve yaya mekânlarına ilişkin 192 noktayı incelediği çalışmasında (1990b) yaya mekânlarını ve yürümeyi seçme sebebini şu şekilde açıklamaktadır: "…İnsanoğlunun, hatta hayvanların bile, bir tür olarak, belirgin karakteristikleri varsa ve uzun zamandır belli bir şeyi belli bir şekilde

yapıyorlarsa, bunun sağlam dayanakları ve sebepleri olmalıdır. En azından bu en temel aşamada yanlışlanması gereken bir hipotezdir. Bunun yanında, eğer gözle görülür değişiklik ve değişkenlik, değişmez süreçlerin dışavurumuysa bu çok önemlidir. Çünkü tamamen farklı şeyler üretmek için sebepler değişmemektedir. Bu, farklı çözümlerin aynı amaca nasıl ulaştıklarını karşılaştırmalı bir şekilde değerlendirmeğe imkân tanımaktadır…". Bu, Rapoport'un kanıtları mümkün olduğunca genişletme gerekliliğini de doğurmuştur. Araştırması, tüm tarihi süreci kullanmak, sadece yakın geçmiş değil, arkeolojik verileri de, bugünkü çevreleri de incelemeyi kapsamaktadır. Bu yaklaşımla, batı geleneğinin ötesine geçip tüm diğer kültürlerin ürettiklerini de içine almayı gerektirmiştir. Bu çalışma kapsamında, ele alınan yürüme ve yürünebilirlik kavramları da Rapoport'un sebepleriyle benzer özellikler taşımaktadır. Ancak, bu çalışma kapsamında dünya üzerinden çok sayıda mekân seçilmesi yoluna gidilmemiş, bu konuda çalışmalar yapmış farklı araştırmacıların yaklaşımları değerlendirilmiştir. Bu araştırmacıların temel özelliği yürümeyi destekleyen mekânsal karaktere dayalı parametreler önermeleridir.

Bu bölümde, yukarıda çizilen çerçeve doğrultusunda, yapma çevrenin yürümeyi destekleyen yapısı ele alınmıştır. Yapma çevre, kentsel mekânlar ile sınırlandırılmıştır. Dolayısıyla, araştırmalarını, kentsel mekânların yürümeyi destekleyen yapısına dayandırarak parametreler öneren güncel çalışmalar irdelenmiştir. Bu irdelemeler sonucunda, yürünebilirliği oluşturan parametreler önerilmiştir.

4.1. Yürüme ve Yürünebilirliği Tanımlamak

'*Flaneur*' ve '*Teferrüç*' ten '*Piyasa*'ya Yürüme

Bölüm 2.5.'te çizilen kavramsal çerçevede tarihsel verilerin kentsel mekânın karakterinin şekillenmesinde önemli bir rolü olduğu, Marans ve Rodgers (1975) ve Marans (2003)'e dayandırılarak belirtilmişti. Rapoport (1990b, 2000, 2005) da benzer biçimde tarihsel faktörlerin yapma çevre üzerinde ve dolayısıyla kullanıcı algısında, yaşanılan ortak geçmişte yeri olduğunu belirtmiştir[68]. Marans ve diğerlerine göre, bireylerin görüşleri, yaşanılan ortamın özelliklerinin algılanma ve değerlendirilmesinin yanında, bireyin özellikleri ve geçmiş deneyimlerinden de

[68] Bkz. Bölüm 2 İnsan-Çevre-Davranış Bilimleri Bağlamında Mekân ve Kentsel Mekân

etkilenmektedir. Bireyler şimdiki deneyimlerini geçmiş deneyimleriyle karşılaştırarak değerlendirmektedirler. Ayrıca bireylerin yerleşme biriminin özelliklerini değerlendirme ve algılaması, yerleşme özellikleri ile doğrudan ilişkilidir. Dolayısıyla, geçmişten gelen sürekliliğin, yürümeye yönelik davranışın süreklilik gösteriyor olması önemlidir. Böylelikle kullanıcıların zihninde, toplumda ve kültürde yürüme kabul görür olmaktadır. Bu kabul de yürüme davranışını pozitif yönde etkilemektedir.

Yürümenin bir ulaşım biçimi olduğu dönemlerde kurulan kentlerde ve ülkelerde, hem bireylerin hem de toplumun kollektif geçmişinde derinden etkili olan yürüme, ve yürümenin deneyimsel boyutu, bu toplumlarda günlük hayata ve sanata da daha önceleri dahil olmuştur. Artan teknolojik imkanlarla daha içe dönük bir yaşantı sürdüren modern insanın sosyalleşip, buluşacağı, rastlaşacağı veya kenti deneyimleyebileceği mekânların (caddeler) yürünebilirliği günümüzde çok farklı disiplinden araştırmacı, sanatçı, tasarımcı veya mühendisi, caddelerin yaşayan mekânlara dönüşmesi için gereken yaya kalabalığının hangi unsurlara bağlı olarak arttığını araştırmaya yönlendirmiştir. Özellikle bugün gelinen noktada, A.B.D.'deki kentsel mekânların ölü mekânlara dönüşmüş olması ve aktivite eksikliğine bağlı sağlık sorunlarının artması, yürümenin ve yürüyen insanların önemine ilişkin çalışmaların artmasına sebep olmuştur. Sözü edilen, yürümenin geçmişe dayandığı toplumlarda ise karşımıza üç önemli kavram çıkmaktadır: *Flaneur, Teferrüç* ve *Piyasa*.

Bu bağlamda 19.yy'da yürümeyi deneyimsel bir faaliyet olarak ele alan ve sanatının önemli bir unsuru haline getiren Charles Baudelaire ve literatüre armağanı *Flaneur* önemli bir yer tutmaktadır. *Flaneur* terimi, Fransızca'da, gezinen, dolaşan, aylaklık eden anlamlarına gelmektedir. Baudelaire *flaneur*'ü kenti deneyimlemek için dolaşan ve gezinen kişi olarak ele almıştır. Paris'in, baş mimar ve şehir plancısı Hausmann tarafından yeniden planlanmasından önceki dönemdeki kentteki kalabalık, Baudelaire'in edebiyatının kahramanlarını oluşturur. Paris'in başıboş gezen insanlarının oluşturduğu bu kahramanlar, kozmopolit metropolün yapısında yer alan, her türlü farklı insanı içeren, hokkabazlar, haydutlar, aylaklar veya kumarbazlardır (Benjamin, 2002; Baudelaire, 2003). Benjamin'e göre, cadde flaneur için konuta dönüşür; sokaktaki adam kendi dört duvarının arasında nasıl evinde olduğunu duyumsarsa, flaneur de bina cepheleri arasında kendini evindeymiş gibi

hissetmektedir. Flaneur bakınmaktan, kalabalık içinde barınmaktan zevk alan ama özellikle kimliğini, o dönemki pasajlarda bulan gezinendir. Hausmann'ın açtığı bulvarların pasajların önüne geçmesiyle Flaneur de önemini kaybeder (Benjamin, 2002). 20. yüzyılda flaneur farklı şekillerde karşımıza çıkmaktadır; artık sadece pasajlarda değil tüm kente yayılmıştır. Flaneur ile ilgili diğer önemli bir nokta, onun zaman kısıtlaması olmadan dolaşmasıdır (Tekin, 2005). Onun avare gezinmesi, zamanın rasyonelleştirdiği modern işbölümüne karşı bir gösteri yürüyüşü gibidir. Bu anlamda Flaneur'ün çalışmamızda önemli bir yeri vardır. Dilimize '*piyasa yapmak, piyasaya çıkmak, asfalta çıkmak*' olarak yerleşmiş biçiminde yürüme, her türlü ulaşım, fiziksel aktivite veya günlük ihtiyaçları gidermenin ötesine geçmekte ve önemli bir sosyalleşme yöntemine dönüşmektedir.

Flaneur'ün Baudelaire edebiyatında yer bulmasına paralel dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nda da da gezinti, zevk amaçlı dolaşma ve çevreyi estetik anlamda duyumsama ihtiyacı vardır. Bu ihtiyaç özellikle erken 18. yüzyıl Osmanlı'da, Kağıthane ve Boğaziçi'ne üst sınıfların yeni yazlık yerleşme alanların yapılmasıyla giderilmektedir (Tanyeli, 1999). Lale Devri ile okuma, eğlence, yemek yeme, gezme, ortam değiştirme, barınma ve estetik duyumsamada geçerli olan geleneksel tutumlar kırılmıştır. Estetik duyumsama ve sosyalleşme aracı olarak gezinme, Osmanlı'da, halka yaygın kimliğini çayırlarda bulmuştur. Savaşta başlıca ulaşım aracı olan atın beslenmesi için çayırlar Osmanlı'da büyük önemi vardı. . Atların çayıra çıkarılması, yeni doğan atların padişaha sunulması gibi törenlerin de yapıldığı çayırlar resmi törenlerin dışında halkın '*teferrüç*' amacıyla kullandığı mekânlardı. "Açılma, ferahlama, gezinti" anlamlarına gelen Arapça '*teferrüç',* gamın kederin giderilmesi için kıra çıkmak, gezmekle üzüntüyü gidermek anlamlarında kullanılmıştır. Çayırlar, bu bağlamda, önemli birer teferrüç mekânlarıydı. İstanbul'da, Padişaha ait atların otlağı olan Uzunçayır ve Yoğurtçu Çayırı'nın yanında, Kuşdili Çayırı ve Haydarpaşa Çayırı özellikle Anadolu yakasının önemli teferrüç mekânlarındandı (Giz, 1994). Yazıcıoğlu'nun (2009) belirttiğine göre, meşrutiyetin ilan edilmesinden sonra, özellikle Kuşdili çayırı, yürümeye ve piyasa yapmaya dayalı çok önemli bir sosyalleşme ve rekreasyon alanı haline gelmiştir. Her türden farklı gösterinin yapıldığı, cambazhanelerin ve hokkabazların, ip cambazlarının ve bohçacıların bulunduğu Kuşdili Çayırı'na halkın yoğun ilgisi vardır. Aktivitelerin çokluğunun yanında çayırların bu kadar aktif birer yürüme mekânı haline gelmesinde diğer bir

unsur kadınların da bu seyrana katılabiliyor oluşudur. Gruplar halinde gelen kadınlar, çayırda bir baştan bir sona dolaşarak piyasa yapmaktadırlar. Özellikle Giz'in (1994) belirttiğine göre bilerek ailenin yaşlı hanımları ile gezintiye gelen genç kızlar, fazla yürümekten yorulan yaşlı büyüklerini bırakarak yalnız dolaşabilmekte böylelikle atla gezinti yapan erkeklerle konuşup, görüşme ve piyasa yapma imkanı bulabilmektedirler.

Osmanlı İmparatorluğu öncesinde de Türkler, dinamik ve devingen yapıları ile, kentlerini kurarken ulaşım, topografya ve iklim koşullarına koşut yaklaşım sergilemişlerdir (Aru, 1998). Geçmişi harekete ve göçerliğe dayanan Türk yerleşik düzenlerinde, kentlerin yürünebilirliğinin ve bağlantılarının oldukça kuvvetli olduğu belirtilmelidir. Cezar (1977), Selçuklular'ın, yalnızca kentin içindeki ulaşım sistemine değil, İpek ve Baharat Yolu'na dayanan kentler arasındaki önemli bağlantı yollarına da, çok büyük önem verdiğini belirtmiştir.

Bu bağlamda tanımlanan bir yürüme faaliyeti içinde yoğun bir sosyalleşme ve rekreasyon ihtiyacını barındırır. İnsanların bulundukları mekânı keşfetmesinin yanında, farklı şekilde deneyimlemesine imkan tanıyan, farklı aktiviteleri barındıran ve insan-insan aktivitesine olanak tanıyan mekânlar, insanın görme ve görülme ihtiyacını da karşılamaktadır. Bu çalışma kapsamında alan çalışması olarak seçilen Bağdat Caddesi, yürümenin **'***Flaneur*', '*Teferrüç*' ve '*Piyasa* ihtiyaçlarını karşılaması bakımında seçilmiş önemli bir akstır. Bu aksta yürümenin kendisi, olayın öznesidir.

4.1.1. Yürüme ve Yürümenin Faydaları

Kentsel dış mekân yaşantısının en temel eylemlerinden olan yer değiştirme hali, aynı zamanda da insanların güncel yaşamlarındaki en basit ulaşım biçimidir. Fiziksel çevre ve başka insanlarla ilişki kurma durumunda ise, en kolay ve elverişli hareket biçimi olarak 'yaya hareketi' karşımıza çıkmaktadır. Bu nedenle, insan-insan ilişkisinin sağlıklı kurulmasına dayanan kentsel mekân yaşantısı için yaya hareketinin güçlü biçimde organize edilmiş olması önem kazanmaktadır. Yaya hareketlerinin ve akışlarının uygun ve anlamlı şekilde toplanıp aktivitelere kanalize edilmesi temel bir gereklilik olmaktadır. Yaya hareketinin gözetildiği ulaşım, planlama ve kurgu anlayışındaki kentsel mekânların, kamusal mekân olmanın yanında sosyal işlevleri de öne çıkmaktadır. Bu tip kentsel mekânlar, algısal, sosyal

ve fiziksel özellikleri bakımından yaya hareketine olanak tanımaktadırlar. Günümüzde gelişen iletişim araçlarıyla özel hayatın ve iş hayatının getirdiği içe dönük yaşam anlayışı, yürüme tabanlı mekânsal kurgularla dış mekân yaşantısına dönüştürülebilir. Bunun yanında, yürümenin, insan sağlığı üzerinde de çok önemli bir yeri vardır. Sağlık için yapılan yürüyüş kalp damar hastalıkları, stres vb. pek çok hastalığa karşı önerilmektedir. Bu kısa girişten anlaşılacağı gibi yürümenin, insan yaşamında çok önemli bir yeri vardır. Yürümenin faydaları kısaca şu şekilde özetlenebilir:

- İnsanın kullanabileceği en ucuz ve çevreye en az zarar veren ulaşım biçimi olması; (Crawford, 2000)
- Sosyal hayat üzerindeki birleştirici etkileri, sosyalleşme; (Leyden, 2003)
- İnsanın mekânı farklı bakış açıları, noktaları ve hızlarıyla algılayabilmesi; (Rapoport 1990)
- İnsan sağlığı üzerindeki etkileri; (Frank vd, 2003; Pucher ve Dijkstra, 2003; Baran vd, 2009)
- İnsan-insan aktivitelerinin zenginlik kazanması, vb. (Cervero ve Kockelmann, 1997)

Yürüme ve bisiklete binme rekreasyonel bir faaliyet olmanın yanında aslında ulaşımın temel elemanlarındandır. Ulaşım planlamasının ve tasarımının bu yönde ele alınması gerekliliğine dair yaklaşımlar özellikle Amerikan kentlerinde çağdaş yaklaşımlarda öne çıkmaktadır. Bunun sebebi Amerikan kentlerinin otomobile bağımlı kurgusudur. Geleneksel düzende, yürümenin bir ulaşım biçimi olduğu yıllarda kurulmuş kentlerde yaya hareketine dayalı organik yapı halen gözlenmektedir. Ancak günümüzde Türkiye'de de yeni yapılan konut alanlarının otomobile bağımlı bir düzene doğru ilerlediği görülmektedir. Bu bağlamda, yeni yapılan planlamalarda yerel, bölgesel ve ülke düzeyinde yürümenin ve bisiklete binmenin bir ulaşım biçimi ve ulaşımın bir parçası olarak ele alınması ve desteklenmesi gerekmektedir. Buna rağmen Frank vd (2003)'ne göre, A.B.D.'de otomobil ile ulaşıma harcanan para bisiklet ve yürümeye oranla 1000:1 civarındadır.

Sağlık : Yürüme ve yürüme ile fiziksel mekân arasındaki ilişkiye dayalı çalışmalar özellikle son yirmi yılda hızla artmıştır. Yürüme ve yürümeyi destekleyen mekânlar tasarlamaya yönelik çalışmalar, A.B.D.'de obezite ve fazla kiloya bağlı artan sağlık sorunlarıyla daha da büyük önem kazanmıştır(Frank vd, 2003). Bu amaçla yerel

yönetimlerin hazırladığı çok sayıda plan ve rapor vardır.[69] Yürüme, hem fiziksel hem de zihinsel yönden insana fayda sağlayan bir aktivitedir. Kalp-damar sağlığının yanında, stresi azaltması, kemik ve kasları güçlendirmesi, kilo kontrolü ve zihinsel aktiviteyi canlı tutması sağlık yönünden en önemli faydalarıdır (Baran vd., 2009). Türkiye'de önemli bir gündem maddesini oluşturmamasına rağmen, son yapılan araştırmalar, obezitenin ülkemiz için de bir tehdit oluşturduğu göstermiştir (İşeri ve Arslan, 2008). İşeri ve Arslan(2008)'in araştırmasına göre, Türk nüfusunun %56'sının normalden fazla kilolu, % 16'sının ise obez olduğu saptanmıştır. A.B.D.'ye oranla yürüme aktivitesi çok daha yüksek olan Avrupa ülkelerinde obezite, diyabet ve yüksek tansiyon gibi sağlık sorunları çok daha düşüktür (İşeri ve Arslan, 2008; Pucher ve Dijkstra, 2003). Pek çok araştırmacı, yarım saatlik düzenli yürüyüşün uzun zaman diliminde sağlığın korunması açısından çok büyük faydaları olduğunu ortaya koymuştur (Frank vd. 2003).

Sosyalleşme: Yürüme, zihinsel anlamda da sağlığa katkı sağlamaktadır. Stres atmak, farklı mekânlar ve insanlar görmek için yapılan yürüyüşler aynı zamanda insanın sosyalleşerek zihnini de zinde tutmasına yardımcı olmaktadır. Bir topluluğa ait olma duygusu da bu şekilde beslenmektedir. Yürümenin sosyalleşmenin ve aidiyetin bir aracı olduğu yönünde Leyden'in(2003) yaptığı çalışma önemlidir. İrlanda'da yaptığı araştırmasında, yürünebilir mahallelerde yaşayanların, mahallelerini ve mahalleliyi daha fazla tanımak, politik olarak daha katılımcı olmak, birbirine güvenmek gibi, daha yüksek sosyal zenginliğe sahip olduğunu ortaya koymaktadır.

Ulaşım: Avrupa, Hindistan'da, Çin'de, Türkiye'de ve dünyanın pek çok eski yerleşiminde yürüme halen etkili ve önemli bir ulaşım aracı olmayı sürdürmektedir. Crawford'un (2000) belirttiği gibi, Avrupalılar Amerikalılara göre çok daha fazla yaya ve bisikletli seyahat gerçekleştirmektedir. A.B.D.'de 1990 yılında, tüm seyahetlerin % 9'u yaya olarak yapılırken, % 84'ü araba ile yapılmaktadır. Bunun yanında İsveç'te oran % 39 yaya, % 36 araba ile olmaktadır. Türkiye'de ise, İstanbul özelinde yapılan araştırma sonucunda, düzenli olarak gerçekleştirilen günlük seyahatleri oluşturan işe veya okula erişim amaçlı seyahatlerin % 24'ünün otobüsle, % 23'ünün ise yürüyerek yapıldığı saptanmıştır (Türkoğlu vd., 2008). Hollanda ve Almanya'da yürüme ve bisiklete binme yaşın artmasıyla doğru orantılı olarak artmakta ve 75 yaş üstünde seyahatlerden yarısı yaya ve bisikletli olarak

[69] Bkz. Wisconsin Department of Transportation (2002), City of Boulder (2003).

yapılmaktadır (Pucher ve Dijkstra, 2003). Aksine Amerikalılar 75 yaş üstünde 2000 yılında yalnızca seyahatlerin % 6'sını yaya olarak yapmaktadır (Frank vd., 2003).

Çevre korunması, sürdürülebilirlik: Yürümenin artmasıyla artan faydalar yalnızca bunlarla sınırlı kalmamakta aynı zamanda 'yeşil' bir ulaşım biçimi olmasından dolayı çevreyi korumaya da katkı sağlanmaktadır.

4.1.2. Yürünebilirlik

Yürünebilirlik kavramı, Avrupa ve A.B.D.'de yapılan güncel yayınlarda daha çok ve özellikle üzerinde durulan bir kavramdır. Her ne kadar kavram ülkemizdeki literatürde çok yerleşmemiş olsa da, kentlerimizin bugün geldiği noktada üzerinde önemle durulması gerekmektedir. Yeni konut alanlarının artan bir hızla tasarlandığı ülkemizde, bu konut alanlarının merkezden kopuk ve yürümeyle sağlanabilecek sosyalleşme imkanından uzak olduğu gözlenmektedir. Şu anda üst düzey ve çağdaş yaşam alternatifi sunmayı vadeden bu tip yerleşimler, gelecekte sosyalleşme imkanlarından uzak yapıları ile sıkıntı yaşayacaklardır.

Bu bağlamda yürünebilirlik kavramının tanımını yapmak ve performans kriterlerini belirlemek daha da önem kazanmaktadır. Yürünebilirlik, Michael Southworth'a göre (2005), "yapma çevrenin, yayaları *konfor ve güvenlik* içinde *belirli bir zaman ve eforla* farklı noktalara bağlarken, görsel anlamda da ilgi çekici vistalar sunarak, yürümeyi destekleyip teşvik eden bir yapı sunmasıdır". Yürünebilirlik katsayısı yüksek bir yerleşim, her gün gidilen noktalara yaya ulaşımının sağlandığı yerleşimlerdir. Son zamanlarda, asıl amacı motorlu araçlarla taşıma olan ulaşım yolları tasarlamanın yol açtığı sorunları çözme çabalarının bir sonucu olarak, "yürünebilir" ve "yürünebilirlik" terimlerine yeni anlamlar yüklenmiştir. Yerleşik hayat düzeninin toplum sağlığı üzerindeki olumsuz etkilerini yok etme arayışları, yürünebilirlik ve yürümenin sağlık, güvenlik ve oturanların refahı üzerindeki rolüne daha da hassas bir şekilde odaklanma ihtiyacı doğurmuştur (APA, 2007).

Yürünebilir çevreler tasarlanmasına giden yolda farklı aktörler devreye girmektedir. Temelde bu aktörler, özellikle, kentsel tasarımcılar ve ulaşım planlamacılardır. Kentsel tasarım ve ulaşım planlama geçtiğimiz yüzyılda farklı yönlerde gelişim ve değişim göstermiştir. Kentsel tasarım, küçük ve orta ölçekte, yapma çevrenin deneyimsel boyutuna odaklanırken, ulaşım planlama, şehir ve bölge ölçeğinde, daha çok motorlu taşıtlara yönelik, işlev ve kapasite konularına odaklanmaktadır. Makro

ölçekte bakıldığında, şehir planlamacılar ve kentsel tasarımcılar, çevrenin ve yol ağlarının tasarımıyla ilgili konuların yanı sıra, farklı amaçlı arsa kullanımlarını da göz önüne almaktadırlar. Mikro ölçekte ise yürünebilirlik, detaylara ve kaldırımların, yaya geçitlerinin, bina cephelerinin ve insan ölçeğindeki diğer öğelerin tasarımlarına çok dikkatli bir şekilde eğilmeyi gerektirmektedir.

Southworth'a (2005) göre ulaşım planlamanın 'bilimsel' devrim geçirmesinden önceki dönemde, A.B.D.'deki inşaat mühendisleri çalıştıkları bölgenin coğrafi ve fiziksel karakteriyle de ilgilenmekteydi. Yol, ulaşım ihtiyaçlarını karşılamanın yanında doğaya uyumlu ve kullanıcının deneyimini arttırıcı yönde tasarlanmaktaydı. Bu yönde Türkiye'de de yapılmış pek çok örnek bulunmaktadır. Toros Dağları'ndan panoramik bir şekilde Akdeniz'e açılan Sertavul Geçidi'ndeki veya Bolu Dağları arasından kıvrılan eski yollar buna birer örnektir. Ancak bunun zıttına modern otoyollar, doğa ve peyzajla hiçbir ilişki kurmaz iken, daha düz, hızlı ve etkili ulaşım sağlamaktadır. Otoyolda, manzarayı izlemek veya farkına varmak için herhangi bir itki sağlanmadığı gibi durup bakmak için olanak da bulunmamaktadır.

1930'larla başlayan sokak ve yol tasarımı iki yönde ilerlemiştir: ulaşım planlamanın/mühendisliğinin teknik yönünde uzmanlaşma ve yere özgü tasarım anlayışında uzmanlaşma. Ulaşım planlama mühendisleri 'büyük' ölçekli soyut kavramlar olan, kapasite, yoğunluk, ihtiyaç, akış hızı, yolculuğun başlangıç/bitiş noktası analizi ve tıkanıklık noktaları gibi konulara odaklanırken; tasarımcılar, mimarlar ve peyzaj mimarları daha 'küçük' ölçekte lokal yerlerin biçimi ve kullanımı üzerinde odaklanmıştır. Ulaşım analizleri nadiren çevrenin kalitesi ve kullanıcı algısını göz önünde bulundurmaktadır. Yaklaşım, daha çok yayalara, motorlu trafiğin hızını azaltan elemanlar olarak bakmak yönündedir (Ramsey, 1990).

Bunun yanında, yine de bazı ulaşım planlamacılar, peyzaj, yolun tasarımı ve sokak mobilyaları gibi küçük ölçekli değerlerin yaya davranışını etkileyen önemli unsurlar olduğunu belirtmektedir. Susan Handy'nin belirttiği gibi, " yaya gördüğü, duyduğu, kokuları aldığı ve hissettiği için, kent formu yürüme tercihi açısından büyük önem taşımaktadır"(Handy, 1996). Bunun yanında, kentsel tasarım değişkenleri, neredeyse her zaman, verilerinin kısıtlılığından dolayı konunun dışında tutulmaktadır. Her ne kadar bazı ulaşım planlamacılar, yapma çevre ve yaya tabanlı ulaşıma yönelik bir model kurgulamaya çalışsalar da, büyük ölçekli veriye dayalı ulaşım araştırmalarını, yerlerin tasarım kalitesini karakterize etmeye yönelik kullanmak etkili sonuç

vermemektedir. Motorlu taşıtlara ilişkin bilgi ve veriye oranla, daha esnek ve akışkan olan yaya ve bisikletli davranışına yönelik veri çok azdır. Bunun yanında yapma çevrenin kalitesiyle ilgili bilgi veren sokak ölçeği, doku, geçirgenlik, saydamlık, peyzaj karakteri veya manzara gibi özelliklerin hiçbirisine motorlu taşıtların ölçeğinde rastlanmamaktadır.

Sonuç olarak yürünebilir bir yerleşim birimi, her yaştan ve yetenekten kullanıcıların, sadece rekreasyon ve sosyalleşme amaçlı değil, aynı zamanda kullanım ve seyahat amaçlı olarak yürümek için kendilerini güvenli, rahat, elverişli ve verimli hissedecekleri bir yerdir.

Bu çalışma, yayaların kentsel mekânlardaki ihtiyaçlarını değerlendirmek ve yürünebilir kentsel mekânlar tasarlamak için bir dizi kriterler demeti önermek üzere kurgulanmıştır. Her ne kadar bisiklete binenler de yayalarla benzer ihtiyaçları paylaşsalar da, bazı temel ve önemli farklar bulunmaktadır. Bu sebeple bisiklet bu çalışmada ele alınmamıştır.

4.1.3. Geçmişin Yürünebilir Kentleri

Otomobil çağından önce kentlerin yürünebilir olması bir gereklilikti. Herkesin yürüyerek veya en fazla atlı araba gibi imkanlarla işe, pazara ve her türlü aktiviteye gittiği düşünüldüğünde, kentlerin şekillenmesinde yürümenin rolü daha iyi anlaşılabilir. Yaya akış doğrultuları, odak ve toplanma noktaları fiziksel kurguyu etkilemekteydi. Bu tür kurguların en temel özellikleri; kent büyüklüğünün insanın yürüme performansı sınırları içinde olması, kentsel yaşamda etkin yapı ve dış mekânların yayaya ait alanlar içinde olması, dış mekânların boyutsal biçimlenişinde insan ölçeğine bağlı kalmasıdır. Aktivite dokularının iyi örülmüş, sıkı ve yüksek yoğunluklu olması gerekliliği de tamamen bu sebebe dayanmaktadır. Türkiye'deki pek çok yerleşimde olduğu gibi, İstanbul'un eski semtlerinin ve köylerinin yoğun, sıkı ve küçük ölçekli dokusu bu sebepten kaynaklanmaktadır. Kanlıca, Anadoluhisarı, Rumelihisarı, Emirgan gibi semtlerde yürümeye dayalı sıkı ve yoğun doku halen gözlenebilmektedir. Cami ve etrafında toplanan çarşı ile ona uzanan konut dokusu halen varlığını sürdürmektedir. Southworth'un (2005) belirttiği gibi, bu tip yerleşimlerde, tüm yaşamsal faaliyetlerin bulunduğu merkez alan ile en uzak yerleşim alanı arasındaki mesafe maksimum 800 metredir.

19. yüzyılda yaşanan endüstri devriminin etkisi, özellikle Avrupa ve A.B.D.'de, yürünebilir kenti sekteye uğratmamıştır. İşçiler yürüyerek ya da at arabalarıyla fabrikalara taşınmaktadır. Bu dönemde kentler, yürünebilir olmasına rağmen her türlü temiz su imkanları, temiz hava gibi sağlık donatımından yoksun bir yaşam sürdürmüşlerdir. Bu dönemin sağlık problemleri yerini günümüzde otomobile bağımlı bir hayat tarzının getirdiği durağan ve fiziksel hareketi azalmış yaşam tarzının sağlık problemlerine bırakmıştır (Frank vd, 2003).

Motorlu taşıtların gelişmesiyle daha kısa zamanda daha uzak mesafelere gidilebilmesi, endüstri devriminin etkisiyle kentlere yoğun göçün yaşanması ile birleşince, kentler giderek daha da büyümüştür. Kentlerin fiziksel büyüklüklerini kat edebilmek için daha hızlı trafiğe izin veren yollar yapılmıştır. Önceleri yayalara ait olan ve insan ölçeğinde biçimlenen sokaklar, zamanlar motorlu taşıtlara terk edilmiş ve motorlu taşıma şartlarına göre biçimlenmeye başlamıştır. 1853'te III. Napolyon döneminde mimar Hausmann'ın yaya ve yoğun araç hareketini gerekli boyutlarda yan yana ele alan ve kente sürekli bir yeşil doku kazandırmak fikri ile geniş ulaşım aksları 'bulvarlar'dan hareketle oluşturduğu Paris Planı, getirdiği yeni, dış mekân anlayışı ile zamanına damgasını vurmuştur (Velioğlu, 1990). İçlerinde Viyana, Berlin, Kanberra, Atina, Meksiko, Washington, Milano ve İstanbul gibi birçok kentin bulunduğu çok sayıda kent bu anlayışa göre planlanmış veya geleneksel dokuları tahrip edilmiştir (Denel, 1982). Bulvar çözümü, insan ölçeğinden uzaklaşılması, yolun iki yanındaki yayalar arasındaki ilişkinin kopması gibi olumsuz özelliklerine karşın, yaya alanlarının yeterli genişlikte olması, yeşil doku ve yapılarla sınırlanıp, beslenmesi ve böylelikler kentsel yaya promenadının desteklenmesi gibi olumlu özellikler de içermektedir.

Modern dönem planlamalarında gözlenen temel özellik ise, sokak, bulvar gibi yapıların sınırlandırılmasıyla varolan ulaşım akslarının yok olması ve yapılarla ulaşım akslarının ayrı öğeler olarak yorumlanmasıdır. Böylelikle, yapı gruplarının fiziksel ve fonksiyonel desteğinden uzak, ıssız ve çekici olmayan ulaşım aksları ortaya çıkmıştır. Kentleri birbirine bağlayan ana yollar zamanla, fiziksel büyüme içinde kaybolmuş ve İstanbul örneğinde olduğu gibi, bu yollar da zaman içerisinde kentin iç bağlantı yollarından (Boğaziçi Köprüsü bağlantı yolları, E5) biri haline gelmiştir. Aktivite kaynağı yapılar arasında aktivite içermeyen yollar oluşması nedeniyle dış mekân sürekliliğini ve canlılığını yitirmiştir. Fiziksel büyüklük,

ekonomik faaliyetlerin de artmasıyla daha çok iş imkanı ile birleşince artan nüfus için gerekli konut alanları merkezlerden kopuk dışa kapalı konut alanlarının doğmasına yol açmıştır. Özelikle İstanbul'da hızla çoğalan bu tip yerleşimlerin yapı adası büyüklükleri ve sokak dokuları taşıt trafiği göz önünde bulundurularak tasarlanmıştır. Bu sebeple, kendi içlerinde bulunan donatı alanlarına bile yürüyerek gitme imkanları bulunmamaktadır. Kentle olan tüm bağlantıları da özel otomobil ile olmaktadır. Hızlı akan trafiğe yönelik yapılmış yol ağı sistemi yaya hareketini ve bağlantısını tamamen dışarıda bırakmıştır. Robertson'a göre (1994) bunun sonucu olarak, yayalar, yükseltilmiş meydanlar, yaya üst geçitleri, yapay yeşil alanlar ve alışveriş merkezlerine yönlendirilmiştir.

Günümüz endüstrileşme sonrası kentinde modern dönemin olumsuz deneyimleri ışığında özellikle modern sonrası çalışmalarda, dış mekân yaşantısını destekleyecek şekilde yaya hareketini ön plana çıkaran çalışmalara rastlanmaktadır. Bu noktada özellikle vurgulanması gereken nokta, insana büyük kolaylıklar sağlayan motorlu trafik ile yayayı tamamen koparmayan çözümlere ulaşmak ve yaya hareketini motorlu trafik ile desteklemektir.

İyi bir trafik sisteminin, bireyselden toplu taşımaya kadar çeşitlilik ve süreklilik içeren yani hiyerarşik ve sürekli, oryantasyonu güçlü ve seçme şansı sunan bir karakterde olması gerekmektedir.

Kentsel mekânlardaki yaşantı çerçevesinde yaklaşıldığında ise, modern kentin büyüklüğü ve karmaşıklığı da göz önünde bulundurularak, temel ilke, fiziksel ve fonksiyonel nitelikleri nedeniyle kentsel yaşantı içinde sosyo-kültürel ve ticari anlamlarda önem taşıyan alanların, olabildiğince 'süreklilik' içerecek şekilde yayaya ayrılması olmaktadır. Bu noktada mevcut kentsel çevrelerdeki güncel çabaların;

- Tarihi niteliği ve karakteri yüksek geleneksel dokularda, mevcut fiziksel kurguyu zedelemeksizin, tüm yol ve sokakları, yaya ağırlıklı karma bir trafik sistemi çerçevesinde maksimum düzeyde kullanmak,
- Çağdaş kent parçalarında ise, tamamiyle araçlara ayrılmış geniş aks ve arterlerde trafik akış yoğunluğunu ve hızını azaltmak (trafik calming), kaldırmak ve aksı yayaya ve çok düşük hızla hareket edecek yaya zonu araçlarına (tramvay vb.) tahsis etmek,

üzerine yoğunlaştığı görülmektedir.

4.2. Caddelerde Yürüme İsteğini Etkileyen Parametreler

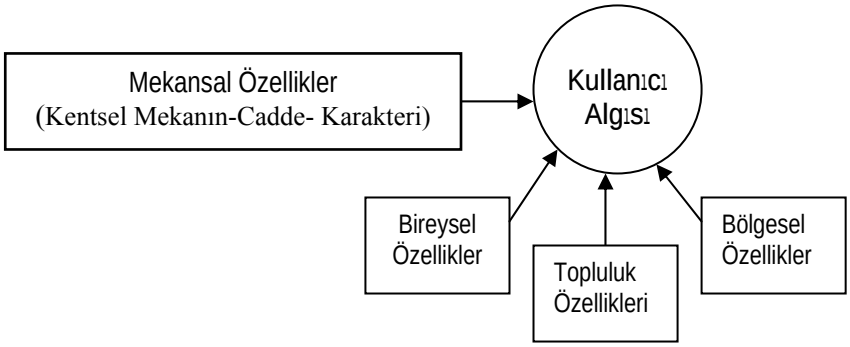
Yürüme ve yürünebilirlik hızlı kentleşme ile değişen yaşam biçiminin getirdiği yeni sorunlar arasındadır. Birbirini doğuran ve birbirinden beslenen pek çok sebeple, kentlerimizde yürümenin artık bir ulaşım biçimi olmaktan çıktığı düşünülmektedir. Fiziksel sınırları büyüyen kentlerde bir noktadan diğerine yürüyerek gitme imkânı, örneğin evden işe yürüyerek gitmek, kalmamış olmasına rağmen, tercih edilen ulaşım biçimi ne olursa olsun, ara mesafeler yürüyerek kat edilecektir. Özellikle toplu taşıma araç noktalarına ulaşım (duraklar, istasyonlar, iskeleler vb.) veya toplu taşıma araçları değiştirilirken ara mesafeler yine yürüyerek kat edilecektir. Dolayısıyla büyük ölçekte bakıldığında kentin ulaşım sisteminde halen yeri olan yürüme, büyük ölçekte kentin algılanmasında da etkili bir elemandır. Bunun yanında diğer bir yaklaşım daha küçük ölçekte yerleşim birimleri ölçeğinde olmalıdır. Yani kentin birbirine bağlanan parçalarının her birinin kendi içinde de yürümeyle ulaşımın sağlanabiliyor olması gerekmektedir.

Bu çalışma kapsamında ele alınan yürüme ve yürünebilirlik kavramı da bu bağlamda, küçük ölçekte ele alınmıştır. Kentin içindeki önemli caddelerin hem bulundukları mekânlara hizmet eden birer aktivite merkezi olması, hem de kentin diğer parçalarıyla bulundukları noktayı bağlayan elemanlar olmaları bakımından yürümeye imkan tanıyor olmaları daha da büyük önem kazanmaktadır. Böylelikle, hem kendi içinde algısal, sosyal ve fiziksel özellikleriyle kuvvetli birer çekim alanı yaratılmış olmakta, hem de bu çekim alanı kent bütünü ile birleşme noktalarını barındırmasıyla kentle bütünleşme akslarına dönüşmektedir. Bu tip caddelerin yürünebilir olması, hem toplu taşıma olanaklarının çakışmasına imkan tanıyarak kent bütünüyle cadde çevresinde yaşayan insanları bağlamakta; hem de algısal, sosyal ve fiziksel anlamda cadde çevresinde yaşayanlar için birer aktivite merkezine dönüşmektedir.

Yürünebilir çevreler tasarlamak Bölüm 4'te sayılan faydalarından dolayı her anlamda sağlıklı, sosyal ve etkileşim içerisinde yaşayan bir toplum için gereklidir. Bu bağlamda araştırmacılar, yürünebilir kentsel mekanlar tasarlamak veya mevcut mekanları yürünebilirlik bağlamında değerlendirmek için parametreler ortaya koymuştur. Ancak yürümeye ilişkin ölçümler yürünebilirliğin tahmini için yeterli ölçütler olmamaktadır. Yürünülen rotanın kalitesi de, bu anlamda, anahtar bir kriter olmasına rağmen tek unsur değildir. Bu noktada, kentsel mekanın karakterini

belirleyen parametreler gibi yürüme isteğini etkileyen faktörlere de bütüncül ve disiplinler üstü bir bakış açısı gerekmektedir. Konuya bu açıdan disiplinler üstü ve bütüncül bir bakış açısıyla yaklaşabilmek için, yürüme konusunun araştırma alanında olduğu sağlık, planlama, tasarım, psikoloji ve sosyoloji gibi farklı disiplinlerdeki araştırmalar irdelenmiştir. Bu araştırmalar özellikle, çevre-davranış bilimleriyle, çevre verilerinin insanın yürüme isteği üzerindeki etkisi üzerinde odaklanmaktadır. Bu bağlamda, Appleyard (1981), Handy (1996), Baran vd. (2009), Brown vd. (2007), Türkoğlu vd. (2008), Bosselmann, vd (1999), Leyden (2003), Isaacs, (2000, 2001) Rapoport (1990b), Day vd. (2006), Marshall (2005), Frank vd. (2007, 2003), Jacobs (1996), Southworth (2005), Addy, vd. (2004), Cervero ve Kockelmann (1997), Alfonzo (2005) ve APA (2007) araştırmanın literatürünü oluşturmaktadır.

Yürüme isteğini etkileyen verilere ilişkin çalışmalar yapmış araştırmacılara dayanarak insanın (Kullanıcının) yürüme isteğini etkileyen dört ana unsur olduğu belirtilebilir. Bu anlamda, önerilen modelde, yürümeye karar verme aşamasında olan insanın algısı dört ana veri ile şekillenmektedir.



Şekil 4.1 : İnsanın yürümesini etkileyen faktörler.

1. *Mekansal Özellikler*: Bu çalışmada, fiziksel çevrenin özellikleri mekansal karakter özellikleri olarak ele alınmıştır. Çalışılan mekanın bir kentsel mekan olmasından hareketle kentsel mekanın özellikleri fiziksel çevre özellikleri olarak ele alınmıştır.

İnsanın mevcut çevreden aldığı mekansal özelliklere dayanan algısal, sosyal ve fiziksel biçimlenme verileri; tarihi süreklilik ve tarihi veriler, kent bütününden kaynaklanan veriler, yer duygusu, estetik, güvenlik, aktivitelere erişebilirlik, mahallenin yerleşim dokusu, nüfus yoğunluğu, kentleşme düzeyi, karma alan kullanımı, kaldırımlar, aydınlatma, ulaşım, park alanları, otopark alanları vb. olarak sıralanabilir.

2. *Bireysel özellikler*: Biyolojik, psikolojik ve demografik verilerdir. Yaş, cinsiyet, kişinin sağlığının elverişli olması, kişinin yürümeye eğilimli yapısı vb. olarak sıralanabilir.

3. *Topluluk Özellikleri:* Kişinin bulunduğu kültürün yürümeye bakış açısı, sosyal çevrenin yürümeyi destekleyen yapısı ve tarihsel süreklilik içinde yürümenin alışkanlık olarak varolması. Gelir, ev-araba sahipliği, eğitim vb. sosyo-ekonomik özellikler topluluk hareketi ve kültürün oluşmasında etkilidir. Arkadaşlarla beraber yürüyüş, hayvan gezdirme, bebek gezdirme, gezinti, vakit geçime veya spor amacıyla yürüyüş vb.

4. Bölgesel Özellikler: Eğim, hakim rüzgar, sıcaklık, bitki örtüsü vb. verileri içeren, iklim, topografya ve coğrafi veriler.

Mekansal, bireysel, topluluk ve bölgesel özellikler olarak gruplandırılan bu dört etken kullanıcının bir mekanda yürüme ile ilgili karar verme sürecini etkilemektedir (Çizelge 4.1.). Bireysel, bölgesel ve topluluk özellikleri kullanıcının bir mekanın mekansal özelliklerini değerlendirilmesinde aracılık etmektedir.

Çizelge 4.1 : İnsanın Algı Sınırlarıyla Yürümeye Karar Vermesini Etkileyen Faktörler

İnsanın Algı Sınırları Koşulları	*Etkenler*	*Değişkenler*
Bireysel özellikler	Psikolojik veya bilişsel etkenler	Subjektif normlar Algılanan davranış kontrolü Alışkanlıklar Kişisel yarar Fiziksel aktiviteden zevk alma Bilinç
	Demografik etkenler	Yaş Cinsiyet Nüfus Yapısı
	Biyolojik etkenler	Ağırlık
Topluluk-grup özellikleri	Sosyo-ekonomik etkenler	Sosyal çevrenin desteklemesi Hane Halkı Büyüklüğü Eğitim Durumu Mesleki Dağılım Doğum Yeri
	Kültürel etkenler	Yürümenin kabul edilebilirliği
Bölgesel özellikler	İklim	Sıcaklık Yağış Rüzgar
	Bitki Örtüsü	
	Topografya	Eğim

Bu dört etkenden mekansal özellikler, mevcut çevrenin sağlayıcılığıyla ilgilidir. Diğer üç etken ise, kişinin algı sınırları ile belirlenmektedir. Örneğin bir insan sağlıklı yaşamaya özen gösteriyor ve yürüyüşün sağlıklı yaşam için önemli olduğunu düşünüyorsa, bu insan daha temel sebeplerle yürümektedir. Aktivite veya egzersiz gibi motivasyonların olmadığı bir insan ise daha farklı parametrelerle yürümeye karar vermektedir. Kişinin psikolojik sağlığı, beklentileri, motivasyonu, duygusal ve bilişsel algı düzeylerinin hepsi bulunduğu mekandaki yürüme isteğine karar vermede etkilidir.

Demografik değişkenler de kişinin yürümeye karar vermesinde etkilidir. Kişi yaşı veya kilosundan kaynaklanan özelliklerden dolayı, farklı mekansal beklentilerin karşılandığı durumlarda bile yürümeyebilmektedir. Fiziksel ortamın uygun koşulları sağlıyor olması, kişinin o davranışı yapabiliyor olması anlamına gelmemektedir.

Topluluk özellikleri arasında olan kültürel özellikler de yürümeye karar vermede etkilidir. Kişinin bulunduğu toplumun yürümeyle kurduğu ilişki ve yürümenin kabul edilebilir yapısı, toplumsal subjektif normlar, geçmiş deneyim ve bilgi, yürüme ile yapılan aktivitelerin varlığı da önemli birer etkendir. Örneğin pazara gitmek veya sosyalleşmek amacıyla yürüyerek dolaşmak gibi aktivitelerin tarihsel süreklilik içinde varolduğu fiziksel çevrelerde yürüme bir alışkanlık ve yaşam biçimi haline gelmektedir. Yürümenin tarihsel süreklilik içindeki yapısına değinen çalışmalar oldukça sınırlıdır (Rapoport, 1990a,b).

Bölgesel özellikler de yürümeye karar vermeyi etkileyen önemli algısal veriler sunmaktadırlar. Eğim, deniz veya kıyı konumu, rüzgar yönü, iklim yapısı gibi özellikleri insan farkında olmadan algılar ve bu özelliklere tepki verir. Her ne kadar mekansal şartlar barındırdıkları farklı özelliklerle belirli bir kalitede olurlarsa olsun, rüzgar köprülerinin olduğu ya da eğiminin yürümeyi zorlaştıracak konumda olduğu mekanlarda insanlar yürümek istemezler. Aynı şekilde yürünülecek mekanın bulunduğu mahalle ölçeğinin de yürümeye karar verme de önemli bir rolü vardır. Bu etkenlerle yürümeye karar veren insan, bulunduğu çevreye ilişkin özellikleri göz önünde bulundurarak karar verme aşamasına geçer.

Ulaşım, kentsel tasarım, mimarlık, planlama veya sağlık disiplinlerinde çalışan araştırmacılar insanın yürüme davranışını etkileyen faktörleri irdelemişlerdir. Bu araştırmacıların hepsi konuya farklı bir perspektiften yaklaşmıştır. Araştırmalar,

bireysel, grup, bölgesel ve fiziksel çevre değişkenlerinin hepsinin yürümeyi etkilediğini göstermiştir. Ancak, çalışmalar bu değişkenlerden hangisinin daha belirgin ve belirleyici olduğunu veya kişinin fiziksel aktvitesini nasıl etkilediğini net bir şekilde ortaya koyamamaktadır.

Bu çalışmada ortaya konan model, kavramsal çerçevesi ile, bireysel, grup, bölgesel ve değişkenlerinin hepsinin kişinin bir mekanda yürümeye karar verme aşamasında mekandan kaynaklanan veriler arasından seçtiği parametreler üzerinde farklı etkileri olduğunu ortaya koymaktadır. Bu çalışmada mekansal özellikler kentsel mekanlar ve caddelerin özellikleri olarak ele alınmıştır.

Yapılan araştırmalarda yürüme davranışına ilişkin bütüncül yaklaşan araştırmaların sınırlı olduğu saptanmıştır. Ancak, incelenen bu araştırmacıların insanın yürüme isteğini,

- **Tarihi süreklilik, rotanın bağlamı ve zamanın etkisi,** (Rapoport, 1990a,b; Isaacs, 2000, 2001; Bosselmann, vd., 1999;),
- **Bireysel özelliklerin memnuniyete ve yürüme isteğine etkisi** (Marans, 2003; Marans ve Rodgers, 1975; Campbell, vd., 1976; Alfonzo, 2005, Frank,vd. 2007, Handy, 1996, Frank vd. 2003),
- **Kültür ve sosyal yapının etkisi** (Rapoport, 1991, 1990a,b, 2005)**,**
- **Sokakların, yolların veya dokunun bağlantılılığı** (Southworth, 2005; Marshall, 2005; Moudon, vd., 2006); **Rota çeşitliliği** (Rapoport, 1991); **Farklı ulaşım sistemlerinin çakışması** (Southworth, 2005; PPS 2008),
- **karma alan kullanımı** (Frank vd, 2007; Cervero ve Kockelmann, 1997, Addy, 2004) ; **zemin kat kullanımları** (Cervero 1988); **yoğunluk ve çeşitlilik** (Cervero ve Kockelmann, 1997, **İş ve nüfus yoğunluğu** (Frank vd 2007); **ticari hizmet mekanlarına yakınlık** (Cervero ve Kockelmann, 1997)**;**
- **Yaşayan ve yoğun mahalle dokusunun varlığı, konut dokusu**, (PPS, 2008), **yoğun insan-insan aktivitesi** (PPS, 2008; Leyden, 2003; Rapoport, 1990b),
- **Asayişe yönelik algılanan güvenlik hissinin yüksekliği** (Baran, vd., 2009; Day, vd. 2006; Powell, vd., 2003); **Güvenli ulaşım ve trafik** (Day, vd. 2006; Pucher ve Dijkstra, 2003),

- **Yolun fiziksel elemanları, görünümü, estetik değeri ve yaya dostu tasarım** (kaldırım genişliği, aydınlatma elemanlarının ve ağaçların varlığı, yolun kesiti, iklim koşullarından korunma vb. tasarım detayları) (APA, 2007; Ashihara 1970, 1983; Carmona vd. 2003; Southworth 2005; Jacobs, 1996; Stamps 1997, Jacobs 1996, CABE 2002, Alfonzo 2005, Day, vd. 2006)

gibi faktörlerin baskın varlığına dayandırdıkları saptanmıştır. İnsanlar bir mekanda yürümeye karar verirken, çizilen bu çerçevede, oldukça geniş çevresel ve sosyal verilerin varlığı ile hareket etmektedir.

Konunun kavramsal çerçevesini oluşturan literatür çalışması arasından, özellikle *caddelerdeki* yürüme isteğini oluşturan etmenleri, insan-çevre-davranış bilimleri bağlamında ele alan yaklaşımlar seçilmiştir. Böylelikle, hem yeni tasarlanacak caddeler ve kentsel mekanların tasarımına veri oluşturacak arka plan yaratılmış hem de mevcut caddelerin yaya kullanımlarının iyileştirilmesi için aranacak kriterler demeti önerilmiş olacaktır.

Bu amaçla, özellikle *caddelere* yönelik çalışmalar yapmış, Rapoport (1990b), Southworth (2005), APA (2007) ve Alfonzo (2005)'in önerdiği parametreler bu bölümde detaylı olarak açıklanacak ve tanımlanacaktır. Bu araştırmacıların hepsinin ortak özelliği yürüme ve yürüme davranışını etkileyen faktörleri parametrik olarak önermeleridir. Hepsinin diğer bir ortak noktası kentsel mekan ve cadde tanımlamalarını, bu çalışmanın da kavramsal altyapısını dayandırdığı araştırmacılara, teorisyenlere ve kurumlara dayandırmasıdır[70]. Alfonzo'nun (2005) yürüme isteğini etkileyen parametreleri önerdiği modeli bu çalşmada da temel alınmıştır.

Rapoport'a göre, Çevre-Davranış yaklaşımıyla yürüme konusu değerlendirildiğinde, yürümenin iki ana çerçevede şekillendiği görülmektedir: kültürel (istek, alışkanlık ve yürüme eğilimi) ve algısal (yürümeyi destekleyecek yerleşim karakteri). Bunun yanında insanların kişilik özelliklerinden kaynaklanan farklı öznel yaklaşımları olabileceği gibi, gruplara özel yaklaşımları da olabilir. Bu bakış açısıyla, Rapoport'a göre, yürüme isteğini belirleyen üç ana etken olduğunu söylemek doğru olacaktır:

1. Kültürel (istek, alışkanlık ve yürüme eğilimi)
2. Algısal (bir yerleşimi yürümeye eğilimli hale getiren özellikler)
3. Alt Kültürel (farklı kişilik özelliklerinin etkileri)

[70] Bkz. Çizelge 3.19. Kentsel Mekanın mekansal karakterini ….

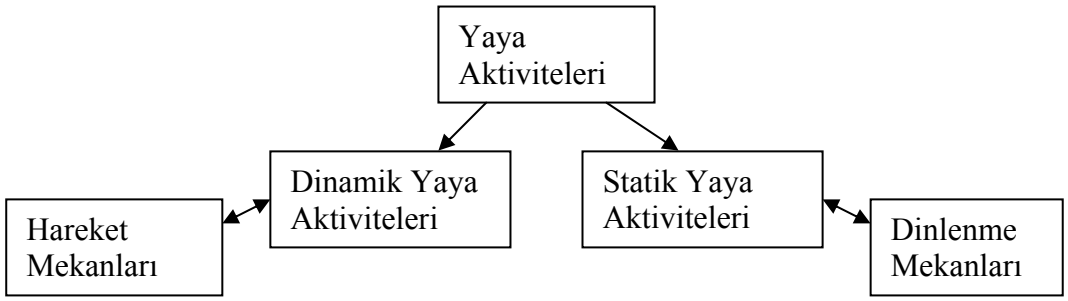
Yürümenin neredeyse insanlık tarihi kadar eskiye dayanan sürekliliğinden, değişmez ve ortak yapısından dolayı, kültürler arasında değişen amacına ve sıklığına rağmen, bilimsel olarak genellenebilir yapısıyla irdelenebilir olduğu gerçektir. Diğer ulaşım biçimlerinin tersine yürüme milyonlarca yıllık bir geçmişe dayanmaktadır ve daha da önemlisi, arkeolojik olarak bulunan eski yerleşimlerdeki yürümeye dayalı doku günümüz yaya çevrelerine de uyarlanabilmektedir. Çünkü algısal yapı halen değişmemiştir. Başka ulaşım araçlarının karakteristikleri de benzer algısal ihtiyaçlar ve mekanizmaları gerektirmiştir. Dolayısıyla Rapoport'a göre (1990b) her ne kadar insanlar farkında olmasalar da, yürüme karakterine uygun mekânlara tepki vermekte, oraları seçmekte ve bu tip yerleşimlerde daha çok yürümektedirler. Yürüme ve yürümeyi destekleyici fiziksel karakter en çok tek ulaşım yönteminin yürüme olduğu fiziksel biçimlenmelerde görülebilmektedir. Bu sebeple yürüme konusu, *kültürler üstü ve tarihi değerlendirmelerin yapılmasına uygun* bir yapıdadır.

Bunun yanında çevrenin insan üzerindeki etkisi de düşünülmesi gereken diğer bir konudur. Rapoport'a (1990b) göre, yalnızca fiziksel çevrenin yürümeye uygun olarak tasarlanması insanları bu yöne sevk etmemektedir. Tersi yönden bakmak gerekirse, insanların yapmak istedikleri şeyleri bloke etmenin daha kolay olduğu da söylenebilir. İnsanları pozitif yönde şartlandırmak ve onların davranışlarını teşvik edecek yönde mekânlar yaratmak daha zor olandır. Diğer bir deyişle, insan, motivasyon ile zor fiziki koşulların üstesinden gelebilirken, yapma çevre motivasyon doğurmamaktadır(Rapoport, 2005). Bu yönden tarihsel süreç içerisinde insanların yürüme ile ilişkili olarak kurdukları mekânları analiz etmek, yorumlamak ve genellemek doğru çözümlere götürebilmektedir. Bu noktada hangi fiziksel mekân karakteristiklerinin yürümeyi destekleyici olduklarını sorgulamak gerekmektedir.

Rapoport(1990b) bu tür bir yaklaşımın sorunun kendisi bakımından yanlış olduğunu belirtmektedir. İnsanlar onları etkileyecek mekânlar içine konmazlar ancak o mekanları seçerler. Farklı kişi ve gruplar farklı mekânları farklı öncelikler ve beklentilerle seçerler. Her yerleşim herkesi aynı derecede de etkilemeyebilir. Bu seçim süreci insanlardaki kültürel farklılaşmalardan ve karakteristik özelliklerden geçerek ortaya çıkmaktadır. Her canlı türü kendisine uygun fiziksel ve sosyal yaşam şartlarını seçmektedir. Bu noktada bu seçimin nasıl yapıldığını ortaya koyabilmek önem taşımaktadır. Hangi karakteristiklerin neden seçildiğinin ortaya konması gerekmektedir. Bu bağlamda, istekler genellikle ihtiyaçlardan doğsa dahi, yapılan

tercihler öngörülmeyen ya da istenmeyen sonuçlar doğurabilir. Dolayısıyla, istek ve ihtiyaçları doğru bilgi ile ortaya koymak gerekmektedir.

Yayaların ne tür mekânları seçtiği bu noktada önemlidir. Rapoport (1990b, 1991), yaya aktivitelerini dinamik ve statik olarak ikiye ayırmaktadır. Dinamik aktiviteler, yürümeyi veya gezintiyi içerirken statik aktiviteler oturmayı ve dinlenmeyi içerirler. Hepsi yaya temelli aktivitelerdir, ancak farklı karakteristik özellikleri bulunmaktadır. Dinamik hareket mekânları doğrusal, dar ve karmaşık yapılardadır ki bu da kişiyi yürümeye ve gezintiye yüreklendirir. Dinlenme mekanları ise daha durağandır, geniş ve açıklıktır. Yeşil alan içerir, oturma, gibi aktivitelere izin verir.



Şekil 4.2 : Rapoport'un yaya aktiviteleri sınıflandırması: Statik ve Dinamik Aktiviteler

Statik yaya aktivitelerinin ve dinamik yaya aktivitelerinin birbirine yakın olduğu hatta iç içe geçebildiği caddeler yürüme açısından teşvik edicidir. Bu gibi mekânlar, meydanlar, bulvarlar veya caddeler, bir noktadan görsel izlemeye olanak tanırlar. Bu izleme özellikle, insanların birbirini izlemesidir. Sosyal anlamda bir sahne niteliğindeki bu caddelerde gerekli karmaşıklık seviyesi özellikle insan faktörü ile sağlanmaktadır. Görme ve Görülme mekânı; Paris'in Champs Elysées'si, İstabul'un Bağdat Caddesi, Tel Aviv'in Dizengoff Caddesi, Barselona'nın Paseo Colon'u bu tip caddelerdir. Rapoport'a göre (1990b) bu caddelerin, en önemli özellikleri insan davranışı ve çeşitliliği açısından *Karmaşıklık* kavramıdır. Bu amaçla, bazı uygulamalarda, uygun yürüme alanı bırakıldıktan sonra kaldırımlar çeşitli elemanlarla daha da daraltılarak veya bölünerek aktivite çeşitliliği yaratılmaktadır. Gereğinden büyük açık alanlar veya kaldırımlar bu amaçla açık pazar alanlarına çevrilmektedir (PPS, 2008). Bu şekilde statik aktiviteler ve dinamik aktiviteler birbirine yakınlaşmakta veya iç içe geçmektedir. Bu da mekanın daha çok yaşamasına ve bir sosyal mekan haline gelmesine yol açmaktadır. Mekanın seçimi kültüre, aktivitenin doğasına (yürüme veya oturma) ve algısal karakteristik

özelliklerine bağlıdır. Bu özellikler, statik ve dinamik yaya mekanlarında veya taşıt mekanlarında aranabilir.

Diğer bir önemli nokta, çevrenin insan üzerindeki etkisini tek başına sormak yerine olaya daha birbiriyle ilişkili olarak bakmak gerekliliğidir. Rapoport (1990b): " *Hangi çevresel karakteristiğin hangi gruplar üzerindeki hangi etkisi; hangi durumlar altında etkildir?*" şeklinde bir soru sorarak ilişkileri birbirine bağlamaktadır. Bu bağlama gereklidir, çünkü çevrenin tek başına bir etkisinden söz edilemez. Çevre-insan-davranış ilişkileri çok daha karmaşık bir doku sergilemektedir. Kimi durumlarda çevrenin bir fiziksel, özelliği bir çeşit kullanıcı grubu için öne çıkabilecek önemli bir özellik olarak ortaya koyabilmektedir. Bu özellik o mekanı farklı kılarken aynı zamanda fiziksel biçimlenmesini de etkilemektedir.

Rapoport'un benimsediği, Çevre-Davranış Modelinde, çevre-insan arasındaki ilişki, kültürel, algısal ve fiziksel çevre değişkenleri arasındaki karmaşık (birçok parçadan oluşan) etkileşimler sonucunda ortaya çıkmaktadır. Çevre-Davranış Çalışmaları bakış açısıyla, algının doğası ve bilginin işlenebilmesi için, insanın yürüme hızı gibi fizyolojik özelliklerine bağlı olarak, farklı ilgi noktalarına ihtiyaç duymaktadır. Bu ihtiyaçtan dolayı da yapma çevreden belirli bir karmaşıklık düzeyi, mekansal karakter ve kültürel kurallar beklemektedir. Yerleşimler, kültürel, algısal ve fiziksel uygunluklarıyla seçilmekte, yürümeyi destekleyici olabildikleri gibi toplumda iletişimin sağlanması için katalizör görevi de görebilmektedirler. Yürümeyi daha eğlenceli, ilginç, keyifli bir hale getirebilir veya destekleyebilirler. Bu anlamda, bunun gibi bir çalışma temelde oldukça basit bir soru ile başlayabilir: Hangi koşullar altında yayaların caddeleri daha çok kullanması beklenir? Yürümeyi destekleyen parametreler nelerdir? Yürüme isteğini etkileyen faktörler nelerdir? Bu soruya göre Rapoport'un önerdiği parametreler şunlardır:

1. *Teknoloji:* Tekerleğin icat edilmesinden önceki tek temel ulaşım yolu yürümedir.
2. *Güvenlik:* Trafikten, hırsızlıktan korunma.
3. *Çevresel faktörler:* Gürültü, Duman, kaldırım döşemesi.
4. *İklim ve hava koşulları:* Yağmur, rüzgar, güneş, güneş ışığı ve gölge vb. (her ne kadar kültür tarafından içselleştirilip yorumlansa dahi).
5. *Topografya:* Tepeler ve eğim. Farklı insanları farklı farklı etkiler (engelliler, yaşlılar, vb.). Esasen burada kastedilmek istenen algılanan topografyadır.
6. *Mesafe-Uzaklık:* Ulaşılacak hedefe varılacak mesafe.

7. *Servis- Hizmet imkanları:* Dükkanlar, mağazalar, kafeler, büfeler, tuvalet, oturma elemanları vs.
8. *Kültür:* Yürümenin kabul edilebilirliği, uygun davranış modelleri, yerleşimler.
9. *Belirli algısal ve fiziksel karakteristik:* Yeterli karmaşıklık düzeyi, yeterli ilgi alanı, yürümeyi destekleyici algısal ve fiziksel karakteristik.
    - *Karmaşıklık*
    - *Göze çarpan farklılıklar*
    - *Hızın Algıdaki Ektisi*

Genel anlamda, çoğu aktivite gibi yürüme de özelikle son iki faktörün etkisindedir. (kültür ve belirli fiziksel algısal karakteristik). Çünkü diğerleri bu son iki faktörün alt bileşenleri, çıkarımları ve dolaylı etki alanında kalan maddelerdir. Başka bir değişle yürüme, kültürel ve fiziksel faktörlere bağlı bir fonksiyondur.

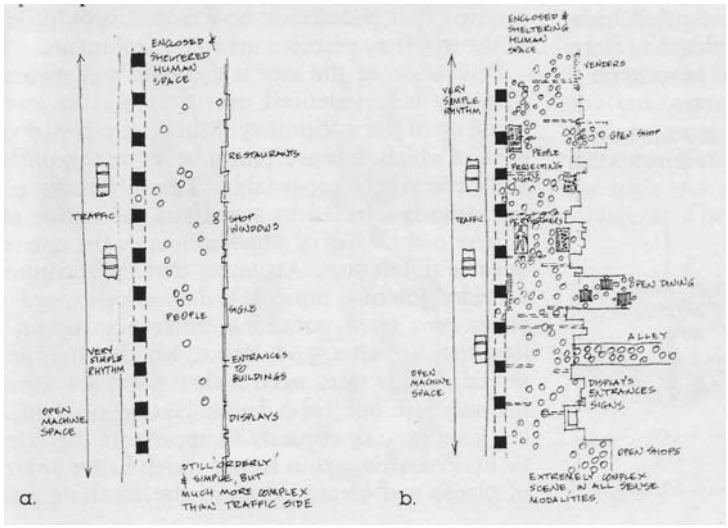
Yürüme gibi her aktivite, temel olarak kültürel tabanlıdır, yazılı olmayan kuralları, alışkanlıkları, gelenekleri, yaşam kültürü ve biçimsel özellikleri vardır. Yalnız fiziksel dışavurumu değil aynı zamanda sosyal dışavurumu da bu yönde şekillenmektedir. Dolayısıyla en iyi İtalyan meydanını veya irrasyonel sokak dokusunu herhangi bir yere tasarlamak, orada iyi bir açık alan kullanımı olacağı anlamına gelmez. Örneğin benzer büyüklüklerdeki İngiliz kasabası ile Amerikan kasabası karşılaştırıldığında, sokakta ve kaldırımlarda geçirilen vakit İngiliz kasabasında Amerikan kasabasına göre %400 daha fazladır (Rapoport, 1990). Amerikan kasabasının iklimsel olarak daha ılıman olmasına rağmen İngiliz kasabasında sokakta geçirilen saatlerin daha fazla olması, kültürel ve fiziksel faktörlerin beraber işlediğini göstermektedir. Bu yalnız İngiltere veya Amerika özelinde değil, farklı kültürler bazında da değişkenlik gösteren bir yapıdadır. Kişilerin girginlik, sokulganlık, sıcakkanlılık gibi özellikleriyle değil, yazılı olmayan kurallarla kültürün farklılaşmasından kaynaklanmaktadır. Kültürün dışarıda geçirilen vakit ve sokak kullanımı üzerinde büyük etkisi vardır. Kültürel bir alt yapı ile desteklenen yürüme olgusu, yazılmamış kuralların algısal değişkenleriyle beslenmektedir. Dolayısıyla kültür ve algısal değişkenlerle beslenen mekan da, yürümeyi destekleyici ve teşvik edici bir fiziksel yapıya bürünmektedir.

Rapoport(1990b), son olarak yürümeyi destekleyen unsurların son maddesi olan ‘belirli algısal ve fiziksel karakteristikler’in alt açılımlarını yapmaktadır. Bunlar özellikle küçük ölçekli çalışmalarda, yerleşim birimlerinde, mahalle, sokak ve caddelerde aranması gereken özelliklerdir. İlki daha önce de açıklandığı gibi

*Karmaşıklık*tır. Rapoport (1990), caddelerin karmaşıklık bağlamında taşıması gereken özellikleri ise şöyle belirmektedir:

Karmaşıklığı besleyen yapılar:

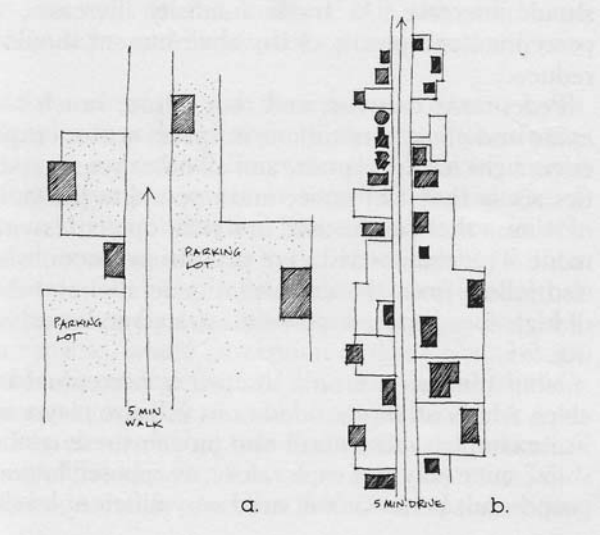
- Farklı olası rotalar,
- Mevkii,
- Karma Kullanım,
- Aktivite değişimleri ve çeşitliliği,
- Sürpriz ve gizem,
- Açık uçlu tasarım, zaman içinde değişime imkan tanıma,
- Yolun sistemi, gridal veya irrasyonel dokuda olması.



Şekil 4.3 : Karmaşıklığın farklı olduğu iki caddeden örnek,
a. Rue de Rivoli, Paris b. Singapur, (Rapoport, 1991).

Karmaşıklığı besleyen bu yapılardan özellikle yolun sistemi ile ilgili şu görüşe yer vermektedir: " Güç ve merkezi otorite etkisi kaybolduça gridal sistem kaybolmakta, sistem daha eğrisel, irrasyonel hale gelip daha karmaşık çözümler doğmaktadır". Aynı zamanda gridal yapı sokak sisteminin nasıl bir topografyaya oturduğuyla da ilgilidir. Eğimli topografyalar gridal doku ile birleştiğinde daha karmaşık sistemler ortaya çıkmaktadır.

Diğer bir alt bileşen *göze çarpan farklıklar*dır. Bu farklıklar her yönde olabilir. Farklı ölçeklerde, büyüklüklerde ve sıklıktaki farklı duyuları uyaran arttıkça mekanda yürümek daha keyifli hale gelmektedir. Potansiyel göze çarpan farklı eleman sayısı arttıkça, insanların onların farkına varma ihtimali ve karmaşıklığı deneyimleme imkânı artmaktadır.



Şekil. 4.4 : Hızın hareketteki etkisi, göze çarpan detaylarda farklılaşma: a. 5dk. yürüyüş, b. 5 dk. taşıtla ulaşım, (Rapoport, 1991).

Son alt bileşen olan *hızın algıdaki etkisi* ise, konuya daha farklı bir yönden yaklaşılabilecek bir parametredir ve süre başına düşen gözün yakaladığı farklı değerlerin bütünüdür denilebilir. Yayalar ve motorlu taşıtlar bu yönden farklılıklar gösterirler. Yürüme ve bisiklete binme esnasında yavaş bir gözlem imkanı vardır ve gözün yakaladığı farklı değerler daha detaylı olabilmektedir. Ancak hızlı trafikte giderken farklı algısal zaman beklentilerine odaklı farklılık ve karmaşıklık vardır. Rapoport (1991), bu yönde algılanan karmaşıklığın hıza bağlı olduğunu ve hız arttıkça elemanların fiziksel olarak büyük ölçeklerde olmaları gerektiğini belirtmektedir. Genellikle yayalar göz yüksekliğini görür ve üstüne bakmazlar.

Bu bağlama dayandırdığı çalışmasında Rapoport, kanıt olarak çok farklı ülkelerden 192 sokak ve caddeyi göstermektedir. Bu sokak ve caddeler yukarıda açıklanan Rapoport'un parametrelerini destekleyecek kanıtlardır. Bu kanıtlardan çıkardığı görsel algısal elemanlara dayalı karmaşıklık yaratan unsurları da şu şekilde sınıflandırmıştır:

A. Kapalılık Hissi

B. Ani Değişimler

a. sokak/caddenin genişliğinde varyasyonlar
b. dönüşler
c. zıtlıklar
d. çok sayıda öne çıkan eleman(ağaç, kapı, saçak vb.)

C. Kısa ve Kısıtlı Görüş Açıları

a. yükseklik değişimleri

b. başın üstünden geçen elemanlar
c. açılar, eğimler, kıvrımlar vb.
d. kavşaklar

D. Çok Sayıda Yüzeyin Caddeyi Kuşatması

a. farklı ve çok sayıda birimin birlikteliği
b. dokuları da farklı çok sayıca birimin birlikteliği
c. detayları, balkon vb. farklı çok sayıca birimin birlikteliği
d. malzeme farklılıkları
e. renk farklılıkları
f. irrasyonel düzenle ritim oluşturmaları
g. ani değişim / yüzey kopmaları

E. Zeminin Farklılaşması

a. Zeminin dokusunun farklılaşması
b. zeminin ışığının, gölgelerin farklılaşması

F. Çok Sayıda Gidilebilecek Rota

a. çok sayıda seçim noktası
b. dolu / boş oranında ani boşluklar oluşması

Konu bağlamında irdelenen ikinci araştırmacı **Michael Southworth**(2005)'e göre, yürümenin desteklenmesi için faydacı yaklaşımların ötesine geçilmelidir. Yürünülen rotanın pek çok kalitesi yürümeyi destekler kılacak faktörlere dönüşebilmektedir. Yapma çevrenin tasarımı ile yürüme teşvik edilebilir. Southworth (2005), yürümeyi destekleyen ve teşvik eden, yapma çevreye ilişkin parametreleri şu şekilde açılamaktadır:

1. Hem yerel hem de kentsel ölçekte **Rotanın bağlanabilirliği**
2. **Farklı ulaşım sistemleri ile bağlantı**: otobüs, metro, tren vb.
3. Özellikle yerel hizmete dayalı**, yoğun ve farklı alan kullanımlı dokular**
4. Hem trafik hem de suça dayalı vukuata karşı **Güvenliğin sağlanmış olması**
5. **Rotanın fiziksel kalitesi,** kaldırım, peyzaj, aydınlatma ve işaret levhaları
6. **Rotanın bağlamı,** sokak tasarımı, yapma çevrenin görsel anlamda ilgi çekici olması, şeffaflık, hacimsel ölçek, tanımlama vb.

Bağlantılılık:

Southworth (2005), bağlantıların yapı adaları ve sokak dokusu ile ilişkili olduğunu belirtmektedir. Sokak dokuları ne kadar birbirine bağlanan, süreklilik gösteren yapıda olurlarsa, yürünebilirlik artmaktadır. Aynı zamanda yapı adalarının boyutlarının da çok kaba, hantal ve iri olmaması gerekmektedir. Geçirgenliği yüksek yapı adaları, ara bağlantılar ve kısa yollarla birbirine bağlanan sokak dokusu ile birleştiği zaman yürünebilirlik için anlamlı bir altyapı oluşmaktadır. Kavşak ve kesişimleri artmış sokak dokuları daha geçirgen yapıları ile bağlantılığı

arttırmaktadır. Çıkmaz sokaklar, trenyolu, suyolu gibi topografik özellikler ya da hızlı akan trafiğin olduğu otoyol gibi arterler yaya ulaşımı için bariyer teşkil edebilmektedir. Doğal topografik veriler pozitif bir özelliğe dönüştürülebilme kapasitesine sahipken, otoyol gibi unsurların bu yönde bir eğilimleri de yoktur. Otoyollar ya da tren yolları ancak yer altı veya üstü geçitlerle aşılabilmektedir. Çıkmaz sokakların ise, en azından yaya ve bisiklet ulaşımına imkan tanıyacak geçitleri barındırması gerekmektedir.

Farklı ulaşım sistemleri ile bağlantı:

Mahalle ölçeğindeki bir dokunun kendi içerisinde iyi bağlantılar kurmasının yanında kent bütünü ile bağlanması da önemlidir. Makul bir süre içerisinde kent bütünü ile bağlantı sağlanabilecek toplu taşıma araçlarına ulaşım bu noktada önem kazanmaktadır. Metro, otobüs, vapur, metrobüs, tren ve hatta taksi gibi farklı ulaşım sistemlerinin yürüme aksıyla çakıştırılması bir bölgenin yürünebilirliğini arttıran önemli bir unsurdur. Ulaşım sistemlerinin yaya akışı ile çakıştığı noktalara belirli aralıklarla duraklar yerleştirilmesi bu anlamda önemlidir. 10-20 dakika mesafelerle ya da 400-800 metre aralıklarla yerleştirilen duraklar bu ihtiyacı karşılayacak niteliktedir (Southworth, 2005). Yayalaştırılmış sokaklar, caddeler ya da alanlar uygun yerlerde toplu taşıma sistemleri ile kesiştirildiği ve kent bütünü ile bağlandığı zaman otomobil bağımlılığı da azalmaktadır (Cervero, 2002).

Yoğun ve farklı alan kullanımlı dokular:

Yürünebilir bir mahallenin yada kentin günlük ihtiyaçları karşılayacak aktivite dokusuna sahip olması gerekmektedir. Bu da kişinin yürüyerek 10-20 dakikada, maksimum 800 metre uzaklıktaki donatılara erişebilmesi ile mümkün olmaktadır (Southworth, 2005). Mahalle ölçeğinde erişimin sağlanması beklenen aktiviteler, kafe, banka, postane, ilkokul, dini tesis, market, manav, sağlık ocağı, kütüphane, spor salonu ve park vb. dir. Ancak bir komşuluk birimi olarak mahalle her ne kadar ilkokul ve park merkezli olarak kurgulansa dahi günümüzde artan mekan gereksinimleri ile ilkokullar merkezden kent çeperine doğru kaymaktadır. Bu tip okullara da yürüyerek ulaşım mümkün değildir. Mevcut düzenlemelerle düşük yoğunluklu ve farklı işlevli yerleşimlerin büyük düzenlemeler yapılmaksızın yürünebilir yerleşimler haline getirilmesi Southworth'e (2005) göre çok zordur. Bu bağlamda, yeni tasarlanan yerleşimlerde yoğunluk ve farklı alan kullanımı baştan kurgulanmalıdır.

Güvenlik:

Yürünebilirliği etkileyen en önemli faktörlerden bir diğeri de kuşkusuz yayanın güvenliğidir. A.B.D. ve Avrupa'da yapılan çalışmalar yayaların kazalarda, otomobil yolcularına oranla, 23 kat daha riskli olduğunu göstermektedir. Yaya/otomobil kazalarına ilişkin çalışmalarda trafiğin güvenli hale getirilmesi için yaya geçitlerinin düzenlenmesi, geçiş sürelerinin uygun ayarlanması, engellilerin ihtiyaçlarının dikkate alınması, kaldırım genişliklerinin uygun boyutlarda olması gibi parametrelerin sağlanması gerekmektedir. Trafiğin yavaşlatılması için sokaklara kasislerin konulması, sokakların daraltılması, göbek ve refüjlerin yerleştirilmesi de diğer bir yaklaşımdır. Bunun yanında yayanın diğer suçlara karşı korunmasına karşı alınabilecek önlemler, güvenlik kameraları ile caddenin/sokağı kontrol edilmesinin yanında, yaşayanların varlığı ve gece aydınlatması sayılabilir. Gece, özellikle iş saatleri dışında yaşayanların olmadığı alanlar suç oranlarının artmasına sebep olmaktadır.

Rotanın Kalitesi:

Yürüyüş rotasının belirli ve tanımlı bir doğrultusunun olması, fiziksel yapısının da yürümeye elverişli düzenlenmiş olması gerekmektedir. Kaldırımlar, çukurlar, direkler ve tümsekler gibi unsurlarla bölünmemelidir. Engellilerin ve bebek arabalarının ulaşımına imkan tanımalıdırlar. Bunun yanında en az 2-3 kişinin yan yana geçebilmesine veya yürüyebilmesine olanak vermelidir.

Hava koşulları da göz önünde bulundurularak buzlanma, kar veya yokuş gibi unsurlar göz önünde bulundurulmalı, gerekli durumlarda merdivenli çözümlere gidilmeli, parmaklık ve trabzanlar yapılmalıdır.

Elektrik direği, otobüs durağı, posta kutuları vb. sokak mobilyalarının yaya hareketini ve akışını engellemeyecek, yaya geçitlerine veya ışıklara denk gelmeyecek şekilde yerleştirilmesi gerekmektedir.

Yeşil alanların ve yeşil bantların yaya ile taşıt trafiğini ayıracak şekilde yerleştirilmesinin yanında, ağaçların hem gölge verecek hem de caddeyi tanımlayacak şekilde dikilmesi yürümeyi destekleyici bir diğer unsurdur.

Rotanın Bağlamı:

Monoton ve sıkıcı bir fiziksel çevre, her ne kadar her yönden yukarıda sayılan özellikleri yerine getirse de, yürüme için davetkâr olmayabilir. Rotanın bağlamı bu

yönden büyük önem taşımaktadır. Rotanın kullanıcısına ilgi çekici unsurlar sunması gerekmektedir. Bu konu, aslında en kaygan ve değişken yapıyı oluşturmaktadır. Görsel çevrenin ilgi çekici olması, saydam cephelerin çokluğu, ağaçlar ve manzaralar etkili unsurlardır. Şeffaf bir çevre kullanıcının birinci elden kendisinin sosyal ve doğal hayatı algılamasına ve hissetmesine olanak tanımaktadır. Algılanan deneyim bu noktada çok önemlidir.

APA (2007) ise, yürünebilir caddeleri insanın fiziksel özelliklerine dayandırdığı yaklaşımında, yürüme hızları ve yürünebilecek mesafeleri dikkate almaktadır. İnsanların yürüme hızları, yürünebilir bir yerleşim biriminin ya da mahallenin büyüklüğünü belirlemeye yardımcı olan kritik bir ölçüdür. Genellikle birçok kullanıcı, evlerinden 5 dakikalık yürüme mesafesinde bulunan yerlere yürüyerek gider (Untermann, 1984). Eğer mesafe daha fazlaysa, otomobili olan kişilerin otomobil kullanma olasılıkları daha fazladır (yürüme deneyiminin kaliteli olmadığı veya örneğin trafik sıkışması, park yeri yokluğu ya da yüksek park ücretleri gibi istenmeyen durumlar hariç). Saniyede 1 metrelik hızla, bir kişi 5 ila 10 dakika içinde 300 – 600 metre yol katedebilir. Saniyede 1,2 metrelik hızla yürüyen birisi ise 5,5 dakika içinde yaklaşık 450 – 500 metre gidebilir. 400 metrelik bir yürüyüş standart alındığında, yürünebilir bir mahallenin büyüklüğü yaklaşık 50 hektar olur.

Yürüme isteğini etkileyen değişkenleri şu şekilde belirtmektedirler:

- ***Yaya yollarının fiziksel yapısı***

- Yürümek İçin Gerekli Olan Genişlik

Normal boyda bir insan, ayakta dururken 45 – 60 cm'lik bir genişliğe ihtiyaç duyar. Yürüyen bir insanın ise yaklaşık 90 – 120 cm'ye ihtiyacı vardır, çünkü sağa sola kayma ya da bir çanta taşıma gereksinimi olabilir. Yürüme genellikle sosyal bir etkinlik olduğundan, iki kişinin yanyana yürümesi için en az 150 cm'lik temiz ve engelsiz bir alan gereklidir. Bir kaldırım bir duvara, binaya ya da parmaklıklara bitişik olduğunda ise 30 – 60 cm'lik ek bir alan daha gerekir.

- Kaldırım Tasarımı

İyi tasarlanmış kaldırımlar, yürümeyi desteklemek için rahatlık, güvenlik ve hoşa gitme hissi vermelidir. Tasarım yapılırken, cadde ve kaldırım arasında bir tampon bölge bırakılmalıdır. Ticaret alanlarında bu tampon bölgeler genellikle "kent mobilyası alanı" denen ve direklerin, ağaçların, itfaiye pompalarının, trafik

ışıklarının, bankların ve çiçekli bölgelerin bulunduğu alanlardır. Düşük yoğunluklu bir ticari bölgedeki kent mobilyası alanı en az 120 cm genişliğinde olmalıdır; genellikle bu alanlar 150 ila 240 cm boyunda olurlar. Konut alanlarında ise, "araç trafiğinden yeşil bantla ayrılmış" kaldırımlar ya da "içeriye alınmış" kaldırımlar yaratmak için sürekli şekilde devam eden yeşil kuşaklar ya da park alanları önerilir. Yeşil kuşaktaki ağaçlar, caddeye ve kaldırımlara gölge veren bir ağaç, kubbe etkisi yaratır. İdeal koşullarda, ağaçların sağlıklı bir şekilde büyüyebilmeleri için yeşillendirilen alanın en az 180 cm olması gereklidir. Kısıtlı durumlarda bile, dar da olsa bir bitki şeridi konmalıdır. Bu yeşil kuşak, yayaları motorlu taşıtlardan ayırır ve kaldırıma eğim vermeye gerek kalmadan kaldırım taşları döşenmesine izin verir. Tersi durumlarda ADA (Americans with Disabilities Act) yasasının çiğnenmesi söz konusu olabilir. Eğer bir yeşil kuşak yer kısıtlaması sebebiyle yerleştirilemiyorsa ve kaldırım kenar taşlarına bitişik yapılmak zorundaysa, genişlikte ek bir tampon bölge olarak 30 – 60 cm daha bırakılmalıdır. Bombeli kenar taşlarından kaçınmak gerekir, çünkü park eden sürücüler bunların üzerine çıkarak yayaların alanına girebilirler.

- ***Caddenin fiziksel yapısı***

- Cadde Tasarımı

Caddenin kendisinin tasarımı, insanların yürürken kendilerini rahat ve güvende hissetmeleriyle çok yakından ilgilidir. Yayalar, aşırı yoğun ya da aşırı hızlı trafik olan caddelerden uzak durma eğilimindedirler (Appleyard, 1981). İnsanların yürümesini teşvik etmek için, konut alanlarındaki caddeler 40 km/s'ten yüksek hız yapılamayacak şekilde tasarlanmalıdır. Daha büyük bulvarlarda ise hız düzeyi en fazla 55-60 km/s olacak şekilde tasarım yapılmalıdır. Konut alanlarında bunun anlamı genellikle daha dar caddeler ve küçük kavşaklar olmaktadır. Özellikle motorsiklet kullanıcıları, bu kavşaklara 40 km'lik "tasarlanan hızdan" daha hızlı girmekten çekineceklerdir.

- Yaya Geçidi Tasarımı

Yayalar caddeden karşıdan karşıya geçerken büyük bir tehlikeyle karşı karşıya kalırlar; bu sebeple güvenli, iyi işaretlenmiş yaya geçitleri tasarlamak konusu son derece önemlidir. Araçların hızlarının düşürülmesi ve geçiş mesafesinin kısaltılması güvenliği arttırır. Park yasağı olmayan caddelerde, kavşaklara ya da apartman bloklarının arasındaki boşluklara konacak genişleme bölgeleri birçok fayda sağlayacaktır: caddeye giren ve caddeden ayrılan trafiği yavaşlatmak, geçiş

mesafesini azaltmak ve motorsikletlileri görmekle onlar tarafından görülmeyi kolaylaştırmak gibi. Ticaret bölgelerinde, yayaları karşıdan karşıya çift yönlü olarak geçebilmelerine imkan tanımak için yaya geçitleri en az 3,60 m eninde olmalıdır. Geniş caddelerde orta refüjler ya da ucunda "burnu" olan adalar, yayalar için ek koruma sağlayabilir. Yayaların orta adalardan geçmeleri için ideal genişlik 180 cm civarıdır. Yayaların karşıya geçmek için ne kadar zamanları kaldığını gösteren ışıklı sayaçlar da faydalı olacaktır. Bloklar arası geçiş noktalarında, refüjlü adalar önerilmektedir. Orta adalar konusunda yaratıcı bir fikir, geçiş yolunun 45 derece eğim yaparak yayaları trafiğin geliş yönüne doğru bakmaya zorladığı tasarımdır (açılı yaya geçidi). Bir kişi caddeyi geçerken yanarak motorsikletlileri uyaran kaldırım içi ışıklar da ekstra güvenlik sağlayacaktır.

- ***Karışık Fonksiyonlu Alan Kullanımı***

Makro ölçekte bakıldığında, alanların farklı şekillerde kullanılması, yakınlarda insanların yürüyerek gidebilecekleri yerler olmasını garanti altına alır. Yürünebilir yerleşim birimi tasarımı, mağaza alanları, umumi alanlar, eğitim ve eğlence alanlarının konut kullanımına benzer şekilde geleneksel kentsel tasarım teknikleriyle tasarlanması temeline dayanır. Yayaların yürüyebileceği 400 – 800 metre yarıçapındaki daireye "yaya bölgesi" denir. Uygun yoğunluk düzeylerinde, böyle bir yaya bölgesinin içinde genel olarak bir market ya da okul bulunacaktır. Bu şekilde farklı kullanım alanları, sadece insanların yeteri kadar yakındaki noktalara yürümelerini teşvik etmekle kalmaz, gündüz ve gecenin farklı saatlerinde caddelerde daha fazla insanın bulunmasına katkıda bulunarak güvenliği arttırıcı bir etki de yaratır.

- ***Yolların Bağlanması***

Yürünebilir yerleşim birimlerinde, elverişli bağlantı yolları bulunmalıdır; bu sayede yayalar gidecekleri noktaya uzun mesafeler yürümek zorunda kalmazlar. 600 metrelik bir varyant bir motorsikletli için hiç zahmetli olmamasına rağmen, bir yayanın her gidiş-gelişine fazladan birkaç dakika ekleyecektir. Tipik olarak 900 metreden kısa olan küçük yapı adaları, bağlantı yolları olduğu takdirde yürünebilirliğe katkıda bulunacaktır.

Birçok yaya, sadece karşıya yaya geçidinden geçmek için yolunu değiştirip yürüyeceği mesafeyi 400 – 600 metreden daha fazla uzatmak istemez. Bunun sonucunda, yüksek yaya yoğunluğu olan bölgelerde, 1200 metreden daha büyük yapı

adalarının aralarında dikkatlice tasarlanmış bağlantı yolları konmalı ve yayaların güvenliğini arttırmak için genişletilmiş kaldırımlar, orta refüjler gibi özellikler kullanılmalıdır. Cadde ağının yer şekilleri dolayısıyla kesintiye uğradığı yerlerde (buradan dikine geçişleri önlemek veya başka amaçlarla), yayalar ve bisikletliler için güvenli patikalar yapılmalıdır.

Bağlantıları elverişli olan bir yol ağı, yüksek hızlı trafiğe elverişli ve yüksek kapasiteli ana arterlere aşırı yoğun motorlu araç trafiğinin yığılmasını da önleyecektir. Bu yollar genellikle yayalara pek uygun olmadığı için, yürünebilirliğin önünde ciddi bir engel teşkil edecektir.

- ***İnsan Ölçeğinde Tasarım***

Mikro ölçekte, yürünebilir yerleşim birimleri tasarlamak, motorlu taşıtlara yönelik tasarım yapmaktan çok daha fazla ayrıntıya dikkat etmeyi gerektirir. Saniyede 1 metre hızla ilerleyen yayalar, bina cephelerindeki detayları, vitrindeki eşyaları, kaldırımın eğimini ya da bankın kalitesini farkederler. Şehir planlamacılar ve kentsel tasarımcılar, caddeleri ve kaldırımları oluşturan çeşitli detayların dikkate alınmasını sağlamak için mimarlar ve trafik uzmanlarıyla birlikte çalışmalıdırlar. İnsan ölçeğinde yapılacak tasarımlar, yayaların kendilerini daha iyi hissetmelerine yardımcı olacaktır.

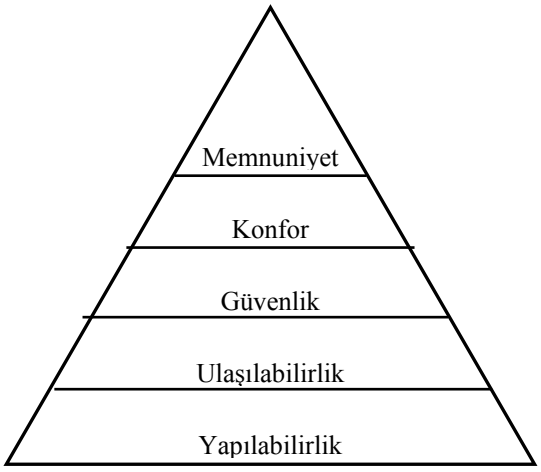
- ***Daha Eski Yerleşim Birimleriyle Uyumlu Olmak***

İkinci Dünya Savaşı öncesinde Amerika Birleşik Devletleri'nde kurulan yerleşim birimlerinin çoğu, yürünebilirlikle ve karışık fonksiyonlu alan kullanımıyla ilişkilendirilen özelliklerin pek çoğunu barındırmaktadır. Bu yerleşim yerlerinin yüksek trafik hacmi ya da araçların yüksek hızları sebebiyle bozulduğu yerlerde, trafiği rahatlatacak programlar uygulamak ve güvenli, yürünebilir alanları geri kazanmak için ihtiyaç duyulan canlandırma stratejilerini sağlamak için gerekli adımlar atılmalıdır. Tek amaçla kullanılan banliyö bölgelerinde, yürünebilirlik kavramını kurgulamak oldukça zor olabilir. Buralarda caddeler genellikle geniştir ve yayalar için cazip değildir. Trafiği rahatlatacak önlemler genellikle işe yarayacaktır, ancak aşırı geniş caddeler ve bağlantıların olmaması problemlerini gidermek için daha başka şeylerin de yapılması gerekir. Yaklaşımlardan biri "yol diyeti"dir; burada fazlalık şeritler kaldırılarak yerine otoparklar, bisiklet yolları ya da dönüş şeritleri konur. Böylece aynı zamanda araç trafiği hızı da daha güvenli düzeylere düşürülür.

Bu tekniğin birçok uygulamasında, dört şeritli yollarda şerit sayısı ikiyi düşürülür, ortalara refüj eklenir ve bisiklet yolları, otoparklar kurulur. Genellikle yolun kapasitesi değişmez, ancak araç hızları azalır, güvenlik artar ve yürüme oranı yükselir. Alınabilecek diğer tedbirler, yapı adaları arasına geçiş yolları ve yaya bağlantıları eklemek, kısacası mümkün olan her durumda yeni bağlantılar yapmaktır.

Yürüme davranışını etkileyen faktöreleri disiplinlerarası, çok katmanlı ve teorik bir model ile ortaya koyma çabasında olan bir diğer çalışma **Alfonzo'nun (2005)** çalışmasıdır. Alfonzo (2005), kişisel, grup, bölgesel ve fiziksel çevreye ilişkin verilerin yürüme davranışını nasıl etkilediğini ele alan araştırmasında, sosyo-ekolojik kuramsal model ile çevresel ve davranışsal faktörlerin yürüme davranışını nasıl etkilediğini araştırmıştır.

Alfonzo'nun, *Yürüme İhtiyaçları Hiyerarşisi* olarak adlandırdığı, insanın yürümeye karar vermesini etkileyen parametreleri ortaya koyduğu çalışması, Maslow'un (1954) insan ihtiyaçları hiyerarşisine dayanmaktadır. Maslow'un teorisinde insanın motivasyonu ihtiyaçları doğrultusunda şekillenmektedir. Bu ihtiyaçlar önceliğe göre sıralanmaktadır. Daha temel ve basit ihtiyaçlar tatmin edilmeden bir sonraki ihtiyaca geçilememektedir. Benzer ihtiyaç strüktürü, insanların yürümeye karar vermelerini etkileyen değişkenler bağlamında da değerlendirilebilir.



Şekil 4.5 : Alfonzo'nun (2005) Maslow'a (1954) dayandırdığı Yürüme İhtiyaçları Hiyerarşisi.

5. Feasibility- Yapılabilirlik
4. Accessibility- Ulaşılabilirlik
3. Safety- Güvenlik
2. Comfort- Konfor
1. Pleasurability- Memnuniyet

Yürüme ihtiyaçları hiyerarşisi bu yönde beş aşama önermektedir. Bu en temelde yapılabilirlik ile başlamakta, insanın yürümeyi yapabilecek fiziksel durumda olmasını belirtmektedir.

5. Yapılabilirlik:

Alfonzo, yapılabilirliği, yürüme ihtiyacını doğuran en temel durum olarak tanımlamaktadır. Kişinin yürümeyi istemesine sebep olan durumun ortaya çıkması ve yürüyebilecek fiziksel durumda olması anlamına gelmektedir. Bir noktadan bir noktaya gitmeyi ulaşım biçimi olarak yürüyerek kat etmenin uygun olduğu durumlarda ve yalnızca gezinti amacıyla çıkılan yürüyüşlerde de yapılabilirlik söz konusudur. Ulaşım biçimi olarak yürümenin tercih edilmesi için yürümenin mekanda yapılabilir olması gerekmektedir. Aynı durum gezinti amaçlı yürüyüşler için de geçerlidir. Kişinin yaşı, kilosu veya fiziksel durumunun yanında, yürümeye ayrılacak zaman ve diğer sorumlulukları da, yürümenin yapılabilmesini etkileyen faktörlerdir. Evde bulunan yaşlı veya çocukların varlığının yanında, ebeveynlerin çalışma durumları da yürümeyi yapabilmeyi etkileyen sorumluluk faktörleri arasında düşünülmektedir.

4. Ulaşılabilirlik:

Alfonzo (2005) ulaşılabilirlik tanımı içine, doku, kalite, çeşitlilik ve aktivitelere yakınlık gibi kavramları da alarak geniş bir yelpazeden yaklaşmaktadır. Yolun ve kaldırımların genişliği, yapısı ve niteliğinin yanında dokunun süreklilik içeren yapısını da katmaktadır. Dışa kapalı konut grupları veya nehir vb. fiziksel elemanlarla yürünecek aksın bölünmesi ve sürekliliğinin bozulmasının ulaşılabilirliği etkilediği belirtmektedir. Bunun yanında, ulaşılabilirliğin, belli bir sürede ulaşılabilecek nokta çeşitliliğinin yanında farklı alan kullanımlarını da içine aldığını belirtmektedir.

3. Güvenlik:

Güvenliği, Alfonzo(2005), kişinin suçtan korunması olarak açıklamaktadır ve kastedilen asayiş anlamındaki güvenlik kavramıdır. Hızlı akan araç trafiğinden korunmayı bu bağlamda ele almamıştır. Asayişin kentsel formun özelliklerinden etkilendiği gibi, bazı kişi veya gruplarından da etkilendiğini belirtmektedir. Özellikle tercihe bağlı bir aktivite olması sebebiyle gezinti amacıyla çıkılan yürüyüşün asayiş verilerinden daha baskın olarak etkilendiğini belirtmektedir. Çevresel pek çok özellik

güvende olma hissini etkilemektedir. Grafiti, çöp yığınları, boş veya yıkıntı binaların varlığı ve vandalizm gibi uygarlaşmamışlık göstergelerinin yanında barlar, tekel büfeleri vb. gibi mekanlar da korkuyu tetiklemektedir. Oscar Newman'ın (1972) savunulabilir mekan teorisi (defensible space theory) mülkün kişiselleştirilmesi ve bölgesel kontrolun varlığının yanında sokak lambaları, ve güvenlik kameraları da güvende olma hissini pozitif olarak etkilemektedir.

2. Konfor:

Alfonzo'nun hiyerarşik strüktürüne göre yapılabilirlik, ulaşılabilirlik ve güvenlik ihtiyaçları karşılandığında bir sonraki aşama olan konfora geçilebilmektedir. Konfor, yayaya yürürken kolaylık, uygunluk ve memnuniyet sunan çevreler faktörlerle sağlanabilmektedir. Alfonzo'ya göre, yaya ile taşıt trafiğinin ayrılması, hız sınırları, caddelerin eni ve uzunluğu, kaldırımların eni, her türlü hava koşullarına karşı yayayı koruma, sokak mobilyaları gibi özelliklerin varlığı konforun sağlanması ile yürümeyi arttıran özelliklerdir.

1. Memnuniyet:

Hiyerarşide diğer aşamalar sağlandığında memnuniyet aşamasına geçilmektedir. Memnuniyet bir mekanın yürüyüş için ne kadar keyifli, ilginç ve çekici olduğu ile ilgilidir. Çeşitlilik, canlılık, karmaşıklık ve gizem gibi daha soyut kavramların yanında, aktivite düzeyi, mimari ölçek ve içerik, kentsel mekan elemanları, sokağın manzarası, tarihi binalar, dışarıda yeme/içme mekanları, ağaçlar, diğer insanlar ve renk kullanımının varlığı gibi daha somut verilerin de memnuniyet üzerinde etkisi olduğunu belirtmektedir.

4.3. Yürüme İhtiyaçları Hiyerarşisi

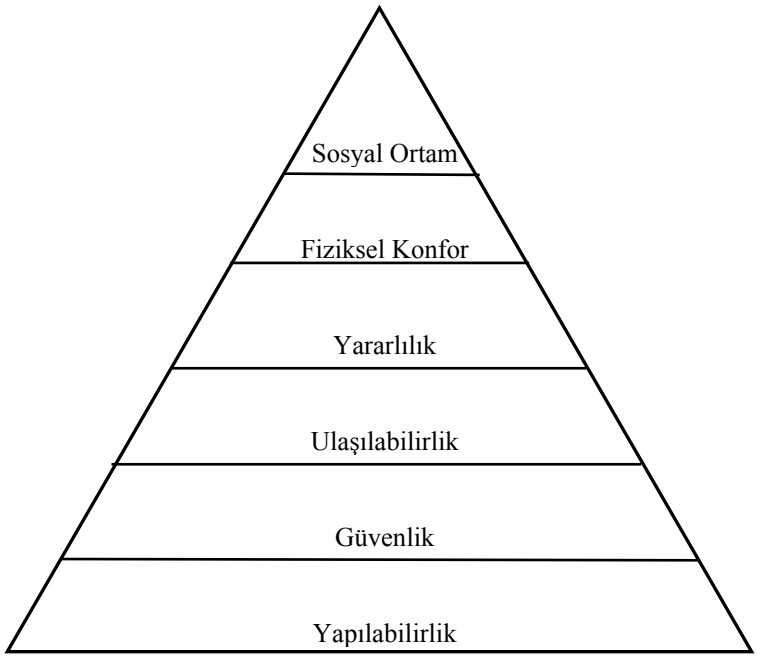
Yürümenin gerçekleşebilmesi için gereken ortamı bir ihtiyaçlar dizisi haline getirmek mümkündür. Bu yönde Alfonzo (2005) Maslow'un (1954) insan ihtiyaçlarına dayandırdığı modeli ile ihtiyaçlar dizisini bir hiyerarşik düzen içinde önermektedir. Alfonzo'nun (2005) önerdiği hiyerarşideki elemanlar yürümeye karar verme sürecinde yürünecek çevrenin barındırdığı ve insanın algısına ulaşan özelliklerdir. Bu özellikler, bir davranışın sergilenebilmesi için, içinde bulunulan çevrenin sahip olması gereken özellikleridir (Gibson, 1966, 1977, 1979). Örneğin, düz, yatay ve uygun boyutlarda bir yatak kişinin uyumasını sağlayacak ortamı

sağlamakta ve uykuyu desteklemektedir. Ancak, uykuya dalma davranışının olabilmesi için kişinin, çevresinin bu davranışı sağladığını algılayabilmesi gerekmektedir. Kişinin algıları, alışkanlıkları ve motivasyonu çevrenin sağlayıcılığını algılamada etkilidir.

Çevrenin sağladıkları ile insanın kurduğu ilişkinin algılar, alışkanlıklar ve motivasyon ile olan ilişkisi yürüme davranışına karar vermeyi etkileyen paramatreleri ortaya koymada da belirleyicidir. Aynı çevredeki iki kişiden birinin yürümek için gerekli güvenlik unsurlarını algılayabildiği durumlarda, diğer kişi bu unsurların sağlanmadığını algılayarak yürümekten çekinebilir. Bu nedenle, kişinin algısı yürümeyi etkileyen parametrelerle bulunduğu mekanın taşıdığı özellikler arasında durmakta ve hangi özelliklerin yürüme davranışı üzerinde etkili olduğunu belirlemede önemli rol oynamaktadır. Yürünecek mekanın bir kentsel mekan olduğu durumlarda hiyerarşinin verileri kentsel mekanın özelliklerinin barındırdığı elemanlardır. Bu elemanlar Bölüm 2.5.'te detaylı bir şekilde açıklanan kentsel mekanın mekansal karakterini oluşturan özelliklerdir. Yürüme davranışına karar verme durumundaki kişi, algısal özelliklerinin el verdiği ölçüde, kentsel mekanın özellikleri arasından uygun olan parametreleri seçmekte ve karar verme sürecine bu şekilde gitmektedir.

Bu süreçte karar verme aşamasında, kentsel mekanın karakterini oluşturan özelliklerden hangilerinin seçileceğine, insanın içinde bulunduğu farklı algısal dinamikler yön vermektedir. İnsanın karar verme sürecini etkileyen dinamikler mekansal özelliklerden sonra, Bölüm 4.2.'de açıklanan bireysel, topluluk ve bölgesel özelliklerdir. İnsanının yürümeye karar verme sürecinde algısını etkileyen bu etkenler, bulunulan mekanda hangi parametrelerin yürüme kararını etkileyeceği arasında arabuluculuk yapmaktadır.

Hiyerarşik strüktüre göre, en temel ihtiyaç giderilmeden bir sonraki aşamaya geçilememektedir. Örneğin, güvenlik ihtiyacı karşılanmadan, konfor veya memnuniyet göz önüne alınmamaktadır. Başka bir deyişle, ne kadar konforlu veya memnuniyet verici olursa olsun, kendisini bulunduğu mekanda güvenli hissetmeyen kimse, o mekanda yürümek istememektedir.



Şekil 4.6 : Caddelerde Yürüme İhtiyaçları Hiyerarşisi, Alfonzo'dan (2005) adapte edilmiştir.

Maslow'un (1954) motivasyon teorisinde olduğu gibi, yürüme ihtiyaçları hiyerarşisini de şekillendiren çok bileşen vardır. Öncelikle, bir ihtiyacın tüm beklentileri tamamen karşılanmadan da bir sonraki ihtiyaca geçilebilir. Örneğin kişinin ulaşılabilirlik ihtiyacı tam olarak karşılanmamasına rağmen, o mekanda kendisini güvende hissediyor olabilir. Bunun yanında, ihtiyaçlar hiyerarşisi her zaman belirtildiği gibi aynı sırayla ilerlemeyebilir. Bazı insanlar farklı beklentileri, özellikle daha temel beklentileri sağlamadan, diğer ihtiyaçları hedef olarak koyabilmektedir. Özellikle konu yürüme davranışı olduğunda, aynı anda çok farklı faktörler birden devreye girmektedir. Kişinin ruh haline göre değişen ve tanımlamayacağı sebeplerle yürümek keyif verici olabilmektedir. Benzer biçimde, kişilik yapısından kaynaklanan özelliklerle ancak tanımlayamayacağı sebeplerle kişi yürümekten hoşlanmayabilmektedir. Tüm bunların yanında, motivasyon bir davranışın tek bileşeni değildir. Bir davranışı yapmaya motive etmek davranışın yapılacağı anlamına gelmemektedir. Tüm beklentilerin ve ihtiyaçların karşılanmasının kişinin yürüyeceği anlamına gelmeyeceği gibi, beklentilerin tamamen karşılanmadığı durumlarda da yürünmeyeceği anlamına gelmektedir. Dolayısıyla önerilen yürüme ihtiyaçları hiyerarşisinin gerçekleşmesi gerekli olmadığı gibi yeterli de değildir.

4.3.1. Yapılabilirlik

Alfonzo'nun önerdiği yürüme ihtiyaçları hiyerarşisinde yapılabilirlik piramidin en altında yer almaktadır. Yapılabilirlik hem fiziksel anlamda insanın yürüme davranışını yapabilir olması anlamına gelmekte hem de zaman ve sorumluluklar gibi faktörlerin etkisiyle yürümeyi tercih ediyor olması anlamına gelmektedir. Kişinin yürümeyi isteyecek motivasyonda olması da hem kişinin algısal özelliklerinden, hem bulunduğu toplumdan hem de yürünecek mekanın coğrafya ve topografyasından etkilenmektedir. Rapoport (1990)[71] bunu kültürün yürümeye elverişli yapıda olması olarak açıklamaktadır. Yine kültürün etkisi altında olan alışkanlıklar ve alışkanlıkların sürekliliği de, kişinin yürümeyi istemesini etkilemektedir.

Yaş, kilo ve fiziksel özellikler ile kişinin demografik yapısı da temel bir özelliktir. Hürüme ihtiyaçları hiyerarşisinin öncesinde bu etkenler kişinin algısının süzgecinden geçirilerek, kişi yürümeye karar verir. Bu süzgeçten geçtikten sonra bulunduğu mekandaki parametrelere kimi zaman farkında olarak kimi zaman da bilinçaltıyla tepki vererek harekete geçer. Yapılabilirlik, bu hiyerarşinin ilk adımıdır.

4.3.2. Güvenlik

Yürümeyi etkileyen parametreler hiyerarşik yaklaşımla ortaya konulduğu zaman, güvenlik önemli bir faktör olarak öne çıkmaktadır. Alfonzo (2005), önerdiği hiyerarşik yapılanmada güvenliği ulaşılabilirlik parametresinden sonra ele almış olsa da, aslında yürünecek mekânın güvenlik hissini veriyor olması, ulaşılabilirlikten daha önemli bir algısal beklentidir. Bu yönde yapılmış oldukça yakın tarihli, özellikle de konuya İstanbul bağlamında yaklaşmış bir araştırmanın sonuçlarına göre, hem gündelik ihtiyaçların giderilmesi için yapılan yürüyüş hem de rekreasyon amacıyla yapılan yürüyüş, kişinin kendisini güvenli hissetmesinden etkilenmektedir (Baran, vd., 2009). Alfonzo'nun (2005) ve Baran vd.'nin (2009) çalışmalarında ele alınan güvenlik hissi, asayiş ve suçu içeren hissedilen güvenlik anlayışıdır.

Ancak bunların yanında, bu çalışmada önerilen güvenlik parametresi trafik ile bağlantılı güvenli ulaşımı da kapsamaktadır. Alfonzo(2005), bu anlamda trafik ve ulaşım ile ilgili güvenlik anlayışını 'konfor' başlığı altında ele almaktadır. Asayişe dayalı güvenlik hissi, trafiğin yarattığı kazaya karşı korkudan daha baskın olsa dahi,

[71] Bkz. Bölüm 4.2. Caddelerde Yürüme İsteğini Etkileyen Mekansal Karakter Parametreleri, Rapoport (1990).

bu çalışmada trafikten ve suçtan korku da aynı başlık altında ele alınmıştır. Çünkü yoğun araç trafiğinin, karma kullanımların ve komşuluk ilişkilerinin kuvvetli olduğu mahellelerde asayişe dayalı suça eğilim de daha azdır (Appleyard, 1981). Bazı araştırmalar, algılanan güvenlik hissinin zemin katlarda bulunan dükkan vb. aktivitelerin varlığı ile arttığını belirtmektedir (Perkins, vd, 1993). Ancak bunun yanında, Newman (1972) fiziksel mekândaki insan varlığının ve aktivitesinin arttığı durumlarda algılanan güvenlik hissinin de arttığını belirtmektedir. Southworth de (2005) bu saptamayı destekler nitelikte, gece, özellikle iş saatleri dışında yaşayanların olmadığı alanlarda suç oranlarının arttığını belirtmektedir. Dolayısıyla algılanan güvenlik hissi dükkan ve mağaza varlığıyla gündüz saatlerinde artarken, gece bu dükkanların kapanmalarıyla oluşan boş ve ıssız alan ile güvenlik hissini ters yönde etkilemekte ve korkuya yol açabilmektedir. Konutun bu mekânlardaki varlığı bu anlamda önemlidir. Konut kullanıcılarının günün tamamında mekânı kullanıyor olmalarından dolayı güvenlik hissini arttırdıkları düşünülmektedir. Zemin katta konut ve dükkân fonksiyonlarının nasıl dağılmaları gerektiğine dair yapılacak çalışmalar bu konuda yol gösterici olacaktır.

Yayanın algılanan güvenlik hissini yüksek tutmaya yönelik alınabilecek önlemler arasında, güvenlik kameraları ile caddenin/sokağın kontrol edilmesinin yanında, sürekli yaşayanların varlığı ve gece aydınlatması sayılabilir.

Güvenli ulaşım anlamında ise, yaya/otomobil kazalarına ilişkin çalışmalarda trafiğin güvenli hale getirilmesi için yaya geçitlerinin düzenlenmesi, geçiş sürelerinin uygun ayarlanması, engellilerin ihtiyaçlarının dikkate alınması, kaldırım genişliklerinin uygun boyutlarda olması gibi parametrelerin sağlanması gerekmektedir. Trafiğin yavaşlatılması için sokaklara kasislerin konulması, sokakların daraltılması, ada ve refüjlerin yerleştirilmesi gibi önlemler de yaya hareketini arttırıcı etkilere sahiptir.

4.3.3. Ulaşılabilirlik

Ulaşılabilirlik bir insanın bulunduğu noktadan gitmek istediği noktaya en kolay şekilde varması anlamına gelmektedir. Caddeler, bulundukları yerleşim birimine hizmet etmenin yanında, bu yerleşim biriminin daha büyük ölçekte kentle

bağlanmasına hizmet etmektedirler. Bu anlamda caddenin ne tip bir cadde olduğu da önemli bir veridir[72]. (APA, 2007) .

Kent içinde ulaşılabilirlik kavramı farklı araştırmacılar tarafından; *Geçirgenlik* bağlamında sokak dokusunun yapısı ve sürekliliği (Carmona vd. 2003), *Farklı rotalar ve rota çeşitliliği* (Southworth 2005, Rapoport 1990), *Transit geçişler ve yaya hareketi* (PPS 2008), *Farklı ulaşım sistemlerinin kesişmesi* (PPS, 2008) *Toplu taşıma duraklarına yakınlık* (Southworth, 2005), *Erişim ve dağıtım* (CABE 2002) gibi farklı faktörlerle ele alınmıştır. Ancak bu faktörlerin hepsi ulaşılabilirlik başlığı altında toplanarak yürüme isteğini etkileyen bir parametreye dönüşebilecek yapıdadır.

Kentin bütünü ile caddeden kurulan ilişki, Southworth'ün (2005) farklı ulaşım sistemleri ile bağlantı olarak tanımladığı (aktarma), cadde üzerinde bulunan duraklar veya caddeyi keserek geçen farklı ulaşım sistemleri ile sağlanabilmektedir. Yaya ve taşıt birlikteliğinin olduğu caddeler, tek bir amaç için yapılan araba yolculuklarının sayısını azalmaktadır (Cervero, 2002; APA, 2007).

Kent bütününe caddeden ulaşılabilir olmanın yanında, insanların konutlarından rahatlıkla caddeye yürüyerek ulaşmaları gerekir. Fiziksel, algısal bariyerler ve kısıtlayıcılar olmaması gerektiği gibi sokak dokusunun yapısının da buna izin vermesi gerekmektedir. Bu anlamda, sokak dokusunun geçirgenliğinin yüksek olması gerekir.

Southworth'ün (2005) önerdiği bağlantılılık ve farklı ulaşım sistemleriyle bağlantı bu çalışmada ulaşılabilirlik parametresi olarak değerlendirilmektedir. Alfonzo'nun (2005) çalışmasında ulaşılabilirlik altında değindiği çeşitli, değişik ve farklı aktivitelere ulaşabilme ve bu aktiviteler arasındaki ilişkiler bu çalışmada kurulan kavramsal çerçeve ile 'yararlılık' adı altında farklı bir başlık altında değerlendirilmiştir.

4.4.4. Yararlılık

Yararlılık, bir yapma çevrenin kişinin alışveriş, yeme-içme, eğlence vb. günlük ihtiyaçlarını ne ölçüde karşılayabildiği ile ilgilidir ve bu anlamda yürümeyi etkilediği düşünülmektedir. Yararlılık ile bağlantılı olduğu düşünülen araştırmacıların konuya

[72] Bkz. Bölüm 3.3.2 Cadde Sınıflandırmaları: PPS (2008), APA (2007), Türkiye'de yol ağı ve cadde sınıflandırmaları, Jacobs (1996), Marshall (2005).

yaklaşımları şu şekildedir: Konut ve mahalle dokusunun varlığı (Baran vd, 2009, PPS 2008, Brown, vd, 2007); Yoğun doku (Carmona, vd. 2003; Cervero ve Kockelman, 1997; Baran vd. 2009); Zemin kat kullanımlarının varlığı (Cervero, 1988); Farklı ve karma işlevler (CABE, 2002), Yapı çeşitliliği (Jacobs, 1996), Konut alanları ile ticaret ilişkisi ve aktivite çeşitliliği (Handy, 1996). Araştırmacıların çalışmalarından özetlemek gerekirse, caddeyi besleyen yoğun bir dokunun varlığı ve dokuyu besleyecek yapıdaki bir cadde karakteri yürümeyi desteklemektedir. Southworth'ün (2005) üçüncü kriteri olan yoğun ve farklı alan kullanımlı dokuları bu anlamda ele alınabilir. Mahalle ölçeğinde bakıldığında, insanların günlük ihtiyaçlarını karşılamak için market, pazar, restoran, kafe ve her türlü çeşitli ticari dükkanlara yürüyerek gitme eğiliminde olduğu görülmektedir. Bu şekilde cadde, mahalleden beslenen ve sahip olduklarıyla mahalleyi besleyen bir yapıya bürünmektedir. Böylelikle mahallenin ihtiyaçları doğrultusunda cadde gelişmekte ve hizmet mekanlarının, çeşitli küçük ve orta büyüklükte işletmelerin ortaya çıkmasına yardımcı olmaktadır. Bu birbirini doğuran bir durum yaratmakta, artan faaliyetler ile aktivite zenginliğine ulaşılmakta, insan-insan aktivitesi artmaktadır. Bunun ötesinde, fenomenolojik araştırmalar günlük ihtiyaçların karşılanmasının, kullanım sıklığının artması ve aynı yerlere tekrar gidilmesini doğurmaktadır. Artan ziyaret sıklığı, insanda çevreye yakınlık hissini uyandırmakta ve bir rutine dönüşmektedir. Böylelikle, yer duygusu ve yere bağlılık oluşmaktadır (Seamon, 1980). Seamon'ın zaman-mekan ilişkisi olarak adlandırdığı bu süreç Jacobs'ın (1961) sokak yaşamı üzerine yaptığı çalışmaların temelini oluşturmaktadır.

4.3.5. Fiziksel Konfor

Herhangi bir çevrenin mekanın özelliklerine dayanan fiziksel konforu, yayaya yürürken kolaylık, uygunluk ve memnuniyet sunan çevreler faktörlerle sağlanabilmektedir. Alfonzo'ya (2005) göre, yaya ile taşıt trafiğinin ayrılması, hız sınırları, caddelerin eni ve uzunluğu, kaldırımların eni, her türlü hava koşullarına karşı yayayı koruma, sokak mobilyaları gibi özelliklerin varlığı konforun sağlanması ile yürümeyi arttıran özelliklerdir.

Literatürde insan davranışı üzerindeki çevresel etkenler, güneş, rüzgar, yağmur ve sıcaklık gibi iklim koşullarının insanın dış mekan yaşantısı üzerinde etkili olduğunu göstermiştir (Bosselmann,1984). İyi mikroklimatik koşullar fiziksel ortamın

sağladıklarının algılanabilmesi ve gerekli şekilde kullanılabilmesi için fiziksel konfor üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Kentsel mekanda fiziksel konforun sağlanabilmesine ilişkin araştırmalarda fiziksel özelliklere ilişkin, *mekanın görsel olarak basit ve net karakteri, kaldırımların genişliği, kaldırımlardaki gölgelik ve sundurmaların varlığı (*CABE, 2002; Jacobs,1996; APA, 2007; Carmona vd.,2003), *ağaçların varlığı ve sürekliliği* (Stamps, 1997), *mimari ölçek ve tasarım detaylarının düşünülmüş olması* (CABE 2002; Jacobs,1996; APA, 2007), *ara boşluklar, farklı kat/kot tasarımlarına yer verilmesi* (Rapoport, 1990), *aydınlatma elamanlarının varlığı ve mekanın bakım ve onarımının sürekli yapılıyor olması* gibi faktörlerin yürüme davranışı üzerinde etkili olduğu saptanmıştır.

4.3.6. Sosyalleşme

Yürümeye karar vermenin hiyerarşik strüktüründe fiziksel konforun da sağlanmasıyla, ortamın sosyal özellikler içerip içemediği sorusuna geçilmektedir. Yürünebilir çevreler tasarlamak, günümüzde özellikle ABD'de yürüme ve yürünebilirlik konusunun sağlık ile ilişkilendirilmesinden çok daha önce kentsel tasarım çalışmalarının önemli bir hedefidir. Kentsel tasarım araştırmacıları özellikle yaya hareketi için daha iyi çevreler tasarlamak için çevre duyusal özellikleriyle ilgili araştırmalar yapmıştır (Lynch 1960; Cullen 1961,1976; Bacon, 1974; Gehl, 1987; Rapoport, 1990; Jacobs, 1996; Bosselmann, 1998; Isaacs, 2000). Çevrenin duyusal özelliklerinin yanında sosyal rolü üzerinde yapılan çalışmalar ile çevrenin kullanıcının duyusal ihtiyaçlarını karşılamasının yanında, kullanıcılara arzu ettikleri davranışları sergileyebildikleri sosyal bir çevre sunması üzerinde odaklanmıştır (PPS, 2008a,b.c; URL15,16). Bu bağlamda Brown ve diğerleri (2007), fiziksel, sosyal, kültürel ve psikolojik faktörlerin bir arada ele alınmasına imkân tanıyan örtüşük yaklaşımlarla kullanıcının yürüme davranışına ilişkin çalışmalar yapılması gerektiğini belirtmektedir.

Aralarında, Southworth(2005) ve Alfonzo (2007)'nun bulunduğu insanın yürümeye karar vermesini etkileyen parametreler öneren güncel araştırmacılar, rotanın kalitesi ve bağlamı, çevrenin fiziksel konfor sağlayıcılığı, algılanan güvenlik hissi ve memnuniyete dikkat çekmektedir. Ancak her iki modelde de bulunulan çevrenin ve rotanın bir 'yer' olarak sosyalleşme mekanı olmasının önemine değinmemektedir. Oysa bir mekanın sosyalleşmeye ortam sağlıyor olması o mekanın kullanıcılarına

sunacağı insan-insan aktivitesi sağlaması anlamına gelerek yürümeye karar vermeyi etkileyen çok önemli bir parametreye dönüşmektedir. Yapılan araştırmalar göstermektedir ki, bir mekanın sosyal ortam sunarak yürümeye teşvik etmesi, farklı memnuniyet değişkenlerinin bir arada sunulması ile mümkündür. Sosyal ortama ilişkin bu değişkenler:

PPS'in (2008a) belirttiği gibi *mekanın farklı aktiviteler sunması ve farklı kullanıcılara hizmet etmesi*;

Leyden'in (2003) belirttiği gibi *mekanın politik katılım sağlanması;*

Herzog (1992), Kaplan (1988a,b), Rapoport (1990b) ve Nasar (1989)*'ın mekanın karmaşıklık ve çeşitliliğe imkan tanıyan düzen, uyum ve ahenk içindeki strüktürel bir yapıda olması;*

Herzog&Smith (1988); Velioğlu (1990)'nun belirttiği gibi, *çevrenin gizem içermesi;*

Rapoport (1990a) ve Baran ve diğerlerinin (2009) belirttiği gibi, *kalabalık, gürültü ve trafik gibi farklı değişkenlerle karmaşıklığın artması,*

Cervero (1998)'nun belirttiği gibi, *karma kullanımların ve zemin kat kullanımlarının artması;* gibi değişkenlerin hepsi birlikte mekanın sosyal ortam sunma ve sosyalleşmeye hizmet eden insan-insan aktivitesini arttırdığı belirlenmiştir. Zıtlıklar, uyumu bozan yapılar, statü değeri, aidiyet duygusu, mekanın sunduğu sürprizler ve yoğun insan varlığı mekanın sosyalleşme mekanına dönüşmesine yardımcı olan farklı etkenlerdir.

4.4. Bölüm Sonucu

Bu bölümde, yürüme ve yürünebilirliğin tanımlanmasıyla insanın bir mekanda yürümeye karar verme sürecinde nasıl hareket ettiği belirlenmeye çalışılmıştır. Bu amaçla yürümeye, yürünebilirliğe ve yürünebilir kentlerin tarihçesine ilişkin yapılan araştırmalar irdelenmiştir. Yürümenin tarihsel süreklilik içinde sosyalleşme olgusu olarak nasıl tanımlandığı ve bu bağlamda '*Flaneur*' ve '*Teferrüç*' ten '*Piyasa*'ya yürüme olgusu, dünyada ve Türklerde tanımlanmaya çalışılmıştır.

Yürümenin farklı yönlerden önemi ve faydalarının belirlenmesiyle, insanın bir mekanda yürümeye karar verme davranışını sergilemesinde aracılık eden, algıyı etkileyen değişkenler bireysel, topluluk ve bölgesel özellikler olarak belirlenmiştir.

Mekansal özelliklerin değerlendirilmesinde ve algılanmasında bu özellikler büyük önem taşımaktadır. Bu özelliklerin getirdiği veriler ile kullanıcı mekanda yürümeye karar verme sürecine geçmektedir. Bu süreçte ise, kişinin yürüyebilecek fiziksel şartlarda olmasıyla başlayan hiyerarşik bir beklentiler skalası önerilmiştir. Bu hiyerarşik skala ile güvenlik, ulaşılabilirlik, yararlılık, fiziksel konfor ve sosyal ortam/sosyalleşme ihtiyaçlarının tek tek karşılanması ile mekanda yürünmesi ve mekanın kullanımının arttığı öne sürülmüştür.

Bir mekanın yürünebilirliğinin ölçülebilmesi için güvenlik, ulaşılabilirlik, yararlılık, fiziksel konfor ve sosyal ortam/sosyalleşme parametreleri bağlamında değerlendirilmesi gerektiği sonucuna varılmıştır.

5. MODEL ve YÖNTEM

5.1. ÖNERİLEN MODEL ve BİLEŞENLERİ

Bu çalışma, kentsel mekan olarak caddelerin mekansal karakterini irdelerken bu karakterin yürümeyle ilişkisini sorgulamaktadır. Çevrenin insan davranışı üzerinde önemli bir etkisi olmasından hareketle, toplumun kesişme, bir araya gelme ve rastlaşma olanaklarını arttırıcı mekanlar olan kentsel mekanlar, farklı tipte harekete imkan tanıdıkları ölçüde de ihtimallerin arttığı zengin mekanlara dönüşmektedirler. Caddelerin bu anlamda, hem yaya hem de taşıt trafiğini barındırıyor olması bunun yanında yoğun bir konut dokusu içinde yer alması büyük önem taşımaktadır. Böylelikle caddeler, yaşayan dinamik mekanlara dönüşmekte, hem rekreasyon hem de günlük ihtiyaçların karşılanmasına hizmet etmektedirler. Yaşayan mekanların önemli bir verisi olan insan, caddelerde yürüyerek var olabildiği ve caddeye yürüyerek ulaşabildiği zaman, önceki bölümlerde açıklanan, pek çok fayda sağlanmaktadır.

Bu bağlamda, yürünebilir caddeleri etkiyen faktörler ortaya konulmuştur. Bu faktörler hiyerarşik bir düzen içerisinde önerilmiştir. İnsanın yürümeye karar vermesini etkileyen faktörlerin belirlenmesiyle, mevcut kentsel mekanların yürünebilirliğinin sorgulanmasının yanında gelecekte tasarlanacak kentsel mekanlara da veri oluşturacak bir araştırma modeli önerilmesi hedeflenmiştir (Şekil 5.1.ve 5.2.).

Çalışmanın yaklaşımında, ortaya konan araştırma konusunun çerçevesi, literatür araştırmasıyla çizilmiştir. Literatür araştırmasının ilerleyeceği yönü belirleyebilmek için kavramsal bir çerçeve oluşturulmuş ve bu çerçeve ile ilerleyen çalışma değişiklikler, eklenti ve çıkarımlarla gelişerek bir modele ulaşmıştır. Literatür çalışmaları, kentsel mekan, mekansal karakter, caddeler ve yürüme ekseninde gelişmiştir. Modele ulaşırken izlenen literatür araştırması şu şekilde formüle edilmiştir:

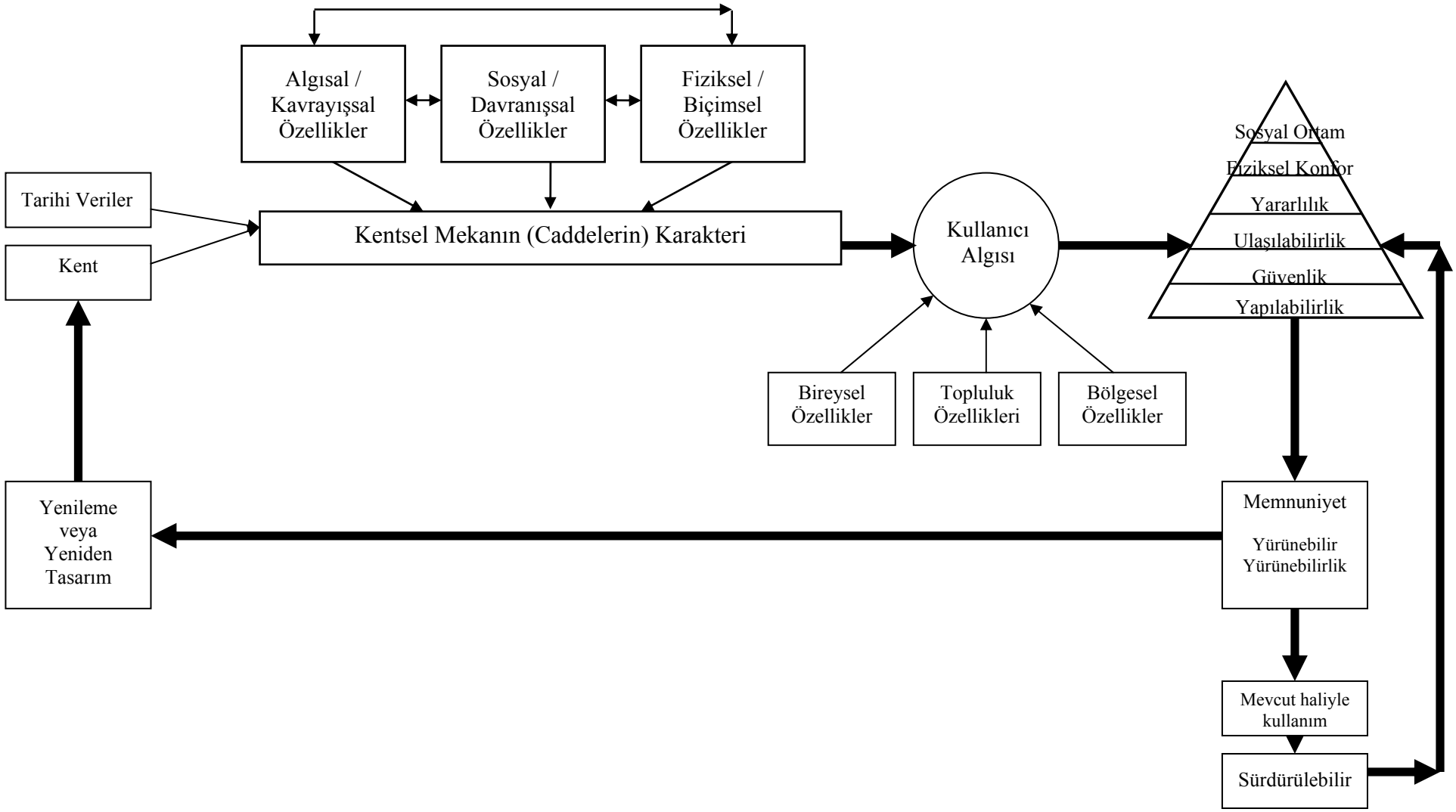
Caddelerin birer kentsel mekân olması savından hareketle, kentsel mekana yönelik araştırmacıların tanımlamaları ve bileşenleri irdelenmiştir. Bu bağlamda, kentsel

mekanın irdelenebilmesi için değerlendirilmesi gereken özellikler belirlenmiş ve bu özellikler araştırmacılar bağlamında sınanmıştır[73]. Bu sınama sonucunda, kentsel mekan olarak caddelerin irdelenebilmesi için holistik bir bakış açısıyla konuya yaklaşılması gerektiği saptanmıştır. Böylelikle, bütüncül bir yapı ile mekanın karakterini incelemeye hizmet edecek beş özellik ortaya konmuştur: kent bütünü, tarihi özellikler, algısal/ kavrayışsal, sosyal /davranışsal ve fiziksel /biçimsel özellikler. Bu beş özellikten kent bütününe ilişkin veriler ve tarihi özellikler geçmiş deneyimlerimizle ve bilgilerimizle şekillenmektedir. Diğer üç özellik ise bulunulan mekanın barındırdığı mekansal özelliklerdir.

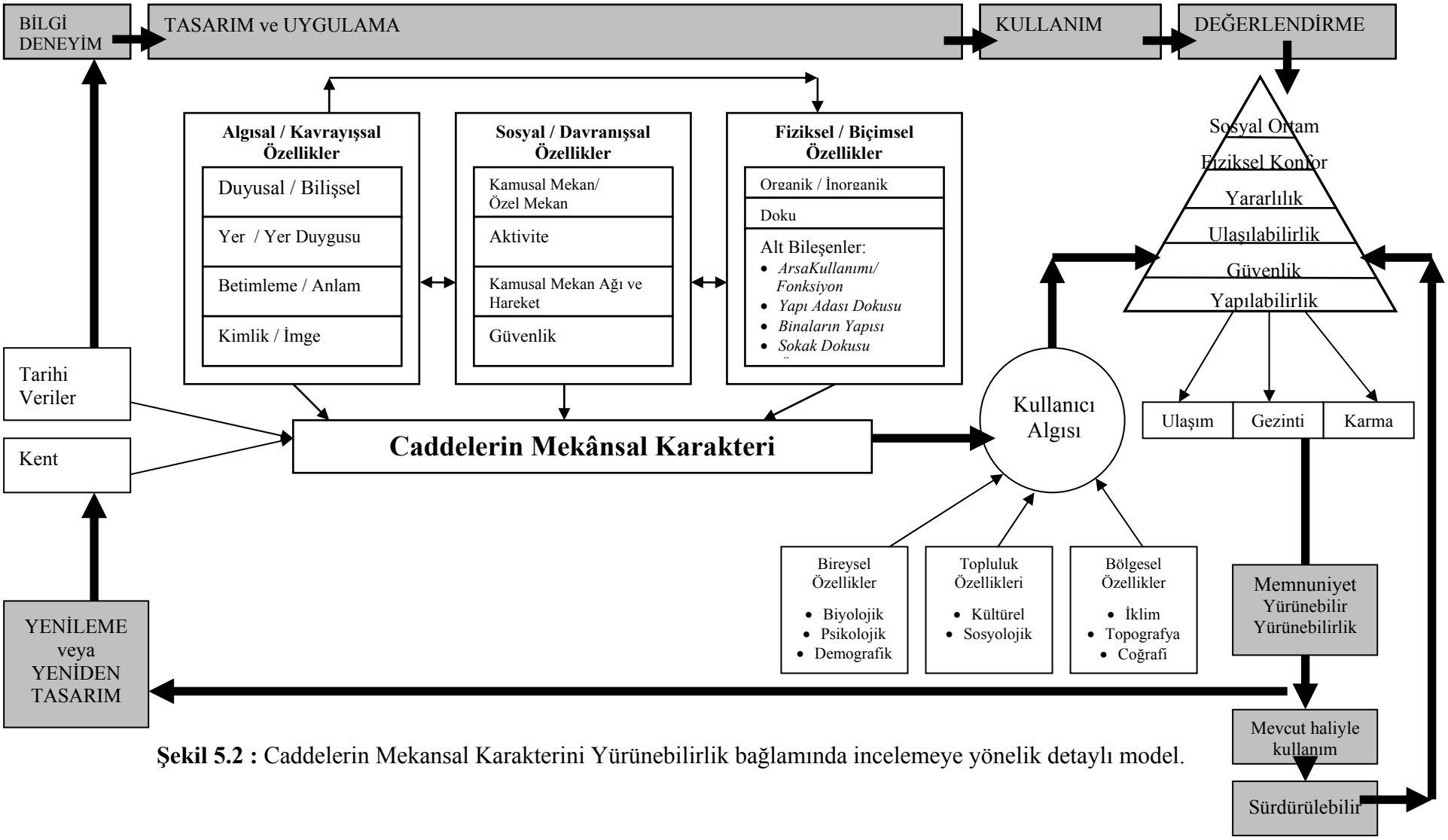
Caddelerin, yaşayan ve belirli niteliklere sahip kentsel mekanlar olarak algılanmasında payı olan değişkenler, bu konuda literatürde çalışmalar yapmış araştırmacılara dayandırılarak ortaya konmuştur. Bu bağlamda, yürünebilirliğin caddelerin karakterine dayanan özelliklerden olduğu saptanmıştır. Yürünebilirlik caddelerin kent bütününden, tarihi özelliklerinden ve algısal/ kavrayışsal, sosyal /davranışsal ve fiziksel /biçimsel özelliklerinden etkilenmektedir ve caddenin kullanıcısında uyandırdığı memnuniyet üzerinde de etkiye sahiptir. Bu çalışma kapsamında, yürünebilirlik, fiziksel bir aktivite, sağlık amacıyla yapılan aktivite veya gündelik ihtiyaçların giderilmesi için yapılan bir aktivite olmasının yanında sosyalleşme amacıyla yapılan bir aktivite olarak ele alınmıştır. Caddelerde yürünebilmesi sosyal ortam oluşumuna katkıda bulunurken caddelerin birer rekreasyon mekanına dönüşmesine olanak tanımakta ve önemli bir sosyal ihtiyacı karşılamaktadır.

Kentsel mekanlarda ve caddelerde yürünebilirliğinin sorgulanabilmesi için insanın yürümesini etkileyen faktörler saptanmıştır. Yürümeye karar verme aşamasındaki kullanıcılar, kendi bireysel özellikleri, topluluk özellikleri ve bölgesel özelliklerin etkisiyle karar verme aşamasına geçmektedir. Yürümeye etki eden bileşenler ve insanın yürümeye karar vermesini etkileyen değişkenler farklı araştırmacılara dayanarak ortaya konulmuştur. Bu yönde belirlenen yürüme ihtiyaçları hiyerarşisi Alfonzo (2005) in modeline dayanmaktadır. Mekânsal karakterin yanında, yürümeyi tetikleyen ve insan algısı üzerinde etkili olan bireysel, toplumsal ve bölgesel veriler ortaya konmuştur.

[73] Bu araştırmacılar için bkz. Çizelge 3.18. Kentsel Mekanın Mekansal Karakterini İnceleyen Araştırmacılar ve Kurumlar



Şekil 5.1 : Kentsel Mekanın (Caddelerin) karakterini Yürünebilirlik bağlamında incelemeye yönelik genel model.



Şekil 5.2 : Caddelerin Mekansal Karakterini Yürünebilirlik bağlamında incelemeye yönelik detaylı model.

Bu çalışmanın dayandığı, yürümeyi etkileyen faktörleri belirlemeye yönelik parametrik çalışmalar yapan araştırmacılardan Alfonzo (2005) ve Southworth (2005)'ün her ikisi de sosyalleşme ihtiyacını göz ardı etmektedir. Aynı şekilde bu yönde araştırmalar yapan Baran, vd. 2009; Brown, vd 2007; Alfonzo, 2005; APA 2007 ve PPS 2008 gibi araştırmacıların hiçbirisi yürümeyi tarihi verilere, tarihsel alışkanlığa ve kültürdeki sürekliliğe dayandırmamıştır.

Model, açıklanan literatür araştırması ve konunun savına paralel olarak Şekil 5.2'de görüleceği gibi, dört ana süreç ve bölüm içermektedir. Bu süreçler mevcut bilgimize ve deneyimlerimize dayanan tarihi verilerin ve kent bütünün etkisiyle başlamaktadır ve modelde bilgi ve deneyim sürecine denk gelmektedir. İkinci aşamada ise tasarım ve uygulamadan kaynaklanan bir fiziksel çevre vardır. Bu fiziksel çevre bu çalışma kapsamında bir kentsel mekan olan caddelerdir. Bu caddeler mevcut ve kullanımda olan caddeler olabildiği gibi yeni tasarlanacak caddeler de olabilirler. Üçüncü aşamada ise kullanım vardır. Kullanım ile kastedilen, mekanın kullanıcı ile buluştuğu ve kullanıcı verilerinin devreye girdiği andır. Dördüncü aşama, kullanımdan sonraki aşama olan mekanın değerlendirilmesidir. Bu çalışma bağlamında değerlendirme yürünebilirlik kapsamında yapılmıştır. Değerlendirme sonucuna göre, mekanın mevcut haliyle kullanıma devam edilebilmesi memnuniyetin sağlanması ile mümkün olmaktadır. Aynı zamanda mekanın yenilenmesi veya yeniden tasarlaması da gerekebilir. Yeniden tasarlama veya yenileme olduğu zaman ilk aşamaya geri dönülmesi ve mevcut bilgi birikimi ile mekanın gereksinimlerinin tekrar gözden geçirilmesi gerekmektedir.

Yürünebilir kentsel mekanlar ve caddeler sosyalleşmeye imkan tanımalarıyla toplumda dönüştürücü bir rol oynamaktadırlar. Önerilen model ile kentsel mekanların mekansal karakteri ortaya konmuş ve caddelerin kentsel mekan olduğu savıyla, yürümenin yüksek olduğu caddelerin aynı zamanda nitelikli mekansal çevreler sunduğu savı öne sürülmüştür. Bu çalışma kapsamında Yürünebilirlik bağlamında sınama yapılmıştır ancak öneri model ile kentsel mekanların barındırdığı diğer özellikler de sınanabilir. Model bu yönde açık uçludur ve başka araştırmalar için kullanılabilecek bir çerçeve sunmaktadır. Bu model ile caddelerin sorgulandığı gibi, meydanlar ve kapalı/açık alışveriş merkezleri de sorgulanabilir.

Çalışmada kurgulanan model doğrultusunda, yürümenin bir sosyalleşme aracı olduğu düşünülen Bağdat Caddesi alan çalışması kapsamında irdelenecek, sınanacak ve bulgular tartışmaya açılacaktır. Bu amaçla seçilmiş olan alanın kurgulanan modelle sınanması için izlenen yöntem bir sonraki bölümde açıklanacaktır.

5.2. ÇALIŞMANIN YÖNTEMİ

Bilimsel araştırmanın kabul edilebilmesi, tarafsız, tasdik edilebilir, geçerli ve güvenilir olmasında yatmaktadır. Archer'ın (1999) belirttiği gibi, önemli ve yeni bir bilgi üretmek için girişilen araştırma çalışmasında, daha önceki araştırmacıların kullandığı bilgi ve metodoloji incelenerek, araştırma yönteminin altında yatan genelleştirilebilecek prensiplerin anlaşılır biçimde ortaya konması gerekmektedir. Bu bağlamda, bilimsel çalışma, daha önceki bulguları tekrarlayabildiği gibi, çürütmeye de imkan vermelidir. Araştırmanın kendi kullandığı metodolojinin kanıtlanması ve ortaya konması hedeflenmelidir.

Bu araştırmanın tasarımı, kentsel mekan, cadde, yürüme ve yürünebilirlik bağlamında literatür çalışması ile çizilen kavramsal çerçeve ve kuramsal modele dayanmaktadır. Çalışmada yapılan literatür araştırmalarının temelini İnsan-Çevre-Davranış bilimleri oluşturmaktadır. İnsan-Çevre-Davranış bilimlerinde çalışan araştırmacılar, geçen otuz sene içerisinde, insan odaklı tasarım anlayışı ve araştırmanın ilerlemesi için çok sayıda yöntem araştırması da yapmıştır[74]. Bu yöntemlerin süregelen süreç içerisindeki ortak noktaları insan hareketi ve davranışının gözlenmesi ile tasarıma ve araştırmaya soru sorarak yaklaşımdır. Bu amaçla aralarında Altman vd. (1980-1994), Zube vd. (1994), Bechtel ve Churchman (2005), Bell vd. (2005), Voordt ve Jong (2002), Zeisel (2006) ve Bechtel vd.'nin (1987) bulunduğu araştırmacılar röportaj, anket, mevcut fiziksel verilerin kullanılması, plan ve arşivlerin taranması gibi yöntemleri ortak olarak

[74]İnsan-çevre-davranış bilimlerinde yöntem araştırmalarına ilişkin bkz.
Altman, I., Stokols, D., Wohlwill, J.F., Rapoport, A., Powell, M.L., Wermer, C.M, Wandersen, A., Zube, E.H., Christiensen, K., Low, S.M. & Churchman, A., 1980-1994, *Human Behaviour and Environment*, 1-13, Kluwer Publications, New York.
Bechtel, R.B., ve Churchman, A., 2005, *Handbook of environmental psychology*, New York, Wiley.
Bell, P.A., Fischer, J.D., Baum, A.S., Grene, T.C., 2005, *Environmental Psychology*, Psychology Press, New York.
Bechtel, R. B., Marans, R. W., Michelson W.,1987, *Methods in environmental and behavioral research*, New York : Van Nostrand.
Moore, G.T. ve Marans, R.W, 1997, *Advances in Environment, Behavior, and Design: Volume 4: Toward the Integration of Theory, Methods, Research, and Utilization,* Plenum Press, NewYork.
Voordt, D.J.M ve Jong, T.M., 2002, *Ways to study and research : urban, architectural and technical design***,** çev:W. Dijkhuis, Delft : DUP Science.
Zube, E., Marans, R.W. & Moore, G.T., 1987-1994, *Advances in Environment, Behaviour and Design,* Kluwer Publications, New York.
Zeisel, J., 2006(1981), *Inquiry by Design: Environment/Behavior/Neuroscience in Architecture, Interiors, Landscape, and Planning,* W. W. Norton&Company; Revised edition, NewYork. (geliştirilmiş basım)

kullanmaktadırlar. Bu yöntemler otuz yıllık insan-çevre-davranış bilimleri araştırma yöntemlerinden günümüze kadar gelen ve halen kullanılan yöntemlerdir.

Bu çalışmada kullanılan yöntem de insan-çevre-davranış bilimlerinde çalışmalar yapmış adları sayılan araştırmacılara dayanmaktadır. Böylelikle, araştırmacıların ortaya koyduğu tanımlamalar ve modellere dayandırılarak önerilen caddelerin mekansal karakterini irdelemeye yönelik model, önerilecek yöntem ile irdelenecektir.

Önerilen modelin ortaya konabilmesi ve kanıtlanabilmesi için, İnsan-Çevre-Davranış Bilimleri ekseninde, kullanılabilecek yöntemler, Altman vd. (1980-1994), Zube vd. (1994), Bechtel ve Churchman (2002), Bell vd. (2005), Voordt ve Jong (2002), Zeisel (2006) ve Bechtel vd.(1987)'nin yaklaşımlarına dayanarak üç şekilde yapılmaktadır. Araştırmanın ortaya konuş şekline göre değişen yaklaşım *Alan çalışması, İnceleme ve Deney*'dir.

Alan çalışması, bir konu, yer veya özne hakkında derinlemesine bilgi sahibi olmaya dayanmaktadır. Alan çalışmalarında konunun sınırlarının net bir şekilde çizilmesi gerekmektedir. Sınırları çizilen çerçevenin barındırdıkları ve birbirileriyle ilişkileri, gelişimi ve değişimi ortaya konmalıdır.

İnceleme, bir konu veya grubun içine yerleşmiş elemanların veya o elemanların çeşitlerinin ayırdına varmak için yapılan çalışmadır.

Deney ise, iki durum arasında farklı tutumların farklı etkilerini test etmek için kullanılan yöntemdir.

Bu bağlamda, araştırma çalışmasının ortaya koymaya çalıştığı hedefler doğrultusunda bir yaklaşım belirlenmesi gerekmektedir. Seçilen yaklaşımın gerekleri ve konunun sınamak istedikleri doğrultusunda bu yaklaşımlar, mülakat, anket, analiz, gözlem, deney ve ölçüm aletlerinin kullanılması gibi ölçüm yöntemleri ile konuyu desteklemek veya çürütmek amacıyla kullanılmalıdır. Bu yöntemlerin her birinin farklı avantaj ve dezavantajları vardır. Bu nedenle paralel olarak birkaç yöntem kullanmak daha doğru sonuca ulaşmayı sağlamaktadır.

Yöntem seçimi; bir ölçüde uzmanlık, zaman ve teknik imkânlar gibi sınırlandırıcı etkenlere ve değerlendirmenin ulaşması istenen derinliğine ve genişliğine bağlıdır. Hızlı genel değerlendirme ile vurgulanan talepler, araştırılan bilimsel soruşturmanın vurguladıklarından farklıdır. Hangi faktörlerin ölçüleceği açık olduğunda, nasıl ölçülebileceği değerlendirilmelidir. Fiziksel etmenlere bağlı, belirli ve açık

özellikleri değerlendirmenin yeterli olduğu durumlarda, yaklaşım daha kolay olabilir. Ancak, kullanıcı, yani insan odaklı yaklaşımlarda, subjektif yaklaşımların nasıl değerlendirileceği daha karmaşık bir sorundur. Soyut ve subjektif kavramların ölçülebilen değişkenlere dönüştürülerek daha somut hale getirilmeleri gerekmektedir. Voordt ve Wegen (2005), bu işlemi "*operasyonlaştırma*" olarak tanımlamaktadır. Değerlendirilip ölçülecek kriterler belirlendikten sonra bu kriterler tanımlanır. Tanımlamadan sonra, değişkenlerin neler olabileceği sorgulanır. Somut değişkenlerin ölçüldüğü yolun ispatlanması, çürütülmesi ve savunulması mümkün olmalıdır.

Voordt ve Jong (2002), mekânsal karakteri irdeleyebilmek amacıyla ölçüm yöntemlerini; Anketler, Bireysel Görüşmeler, Toplu Görüşmeler, Gözlem, Belgeleme Çalışmaları, Atölye Çalışmaları, Mekân Gezileri ve Sanal Gerçeklik, çalışmaları olarak ele almıştır.

Zeisel(2006), İnsan-Çevre-Davranış Bilimleri özelinde tasarım ve araştırmanın tanımını yaptığı kitabında, araştırmacıların ve tasarımcıların beraber çalışmasının hem yeni mekanlar tasarlamada hem de mevcut mekanların sürdürülebilirliğinde izlenmesi gereken yol olduğunu belirtmiştir. Bu anlamda insan-çevre-davranış araştırmalarının nasıl belli amaçlarla yürütülebileceğine ilişkin yöntemleri gözlem, görüşme, anket ve plan okumaları olarak belirtmiştir.

Altman vd. (1980-1994), Zube vd. (1994), Bechtel ve Churchman (2002), Bell vd. (2005), Voordt ve Jong (2002), Zeisel (2006) ve Bechtel vd.(1987) araştırmanın yaklaşımını alan çalışması, inceleme ve deney arasından seçtikten sonra yaklaşımda kullanılacak yöntemlerin araştırmada değerlendirilmek istenen konunun sorularına ve yapısına göre şekillenmesi gerektiğini belirtmektedirler. Bu anlamda araştırmanın yaklaşımı ister alan çalışması, ister inceleme ya da deney olsun kullanılabilecek yöntemleri şu şekilde sıralamaktadırlar.

1. GÖZLEM :
    - Fiziksel izlerin gözlenmesi: İnsanların fiziksel çevrelerini nasıl etkilediğinin gözlenmesi, (bir parkta insanların yürümeyle oluşturduğu bir patika veya odanın duvarına asılmış bir resim vb.)
    - Çevresel davranışın gözlenmesi: İnsanların belli bir fiziksel çevre bağlamında çevreyi nasıl kullandığının gözlenmesi.

2. RÖPORTAJ ve GÖRÜŞME: Bireylerin ve grupların belirli çevreleri nasıl deneyimlediklerine ilişkin bilgi toplamak amacıyla, mekanın kullanıcılarıyla yapılan görüşmeler.
3. ANKET: Bireylerin belirli bir çevre hakkındaki fikirlerini, algılarını, tutum ve tavırları hakkında bilgi toplayabilmek amacıyla yapılan ve gruplanabilecek sonuçlar çıkarılmasına yardımcı olacak çalışma.
4. ARŞİV ve LİTERATÜR TARAMASI: Gazeteler, dergiler, yönetim ve idare birimlerinin ellerindeki dökumanların araştırma yapılan mekana ve çevreye ait verilerin taranması, araştırma yapılan mekan hakkındaki diğer kaynaklara ulaşılması.
5. PLAN OKUMALARI: Araştırma yapılan mekanın planının, belirli gözlemler ve mekansal ilişkiler bağlamında açıklamalı olarak incelenmesi.
6. FOTOĞRAF vb. DOKÜMANTASYON: Araştırma yapılan mekana ait fotoğraf, çizim vb. her türlü mevcut dökumana ulaşmanın yanında, veri oluşturabilecek yeni fotoğraf vb. nin çekilerek araştırmada kullanılması
7. KULLANIM SONRASI DEĞERLENDİRME: Yapının, herhangi bir yerin veya mekanın kullanıma sokulduktan sonraki değerlendirmesidir. Yapıların kullanım ve yönetim aşamalarındaki değerlendirmelerini içeren belgelemeler, mekânların ve yerlerin kullanımlarının devamlılığı açısından önemli veriler sunmaktadır. KSD, araştırma/tasarım aşamasındaki projenin gelişimine veya yapılı çevrenin yönetiminin geliştirilmesine yönelik konuların öğrenilmesini teşvik etmektedir. Uygulama nedenleri, mekânın sağlık ve refahının iyileştirilmesi veya kullanım oranı farklı sebeplerle azalan mekanın canlandırılması, olarak gösterilmektedir. Bunun yanı sıra bazı uygulama hedefleri, bilimsel hedefler olarak değerlendirildiği gibi, yeni teorilerin oluşumuna veya yeni aletlerin gelişimine katkıda bulunabilmesi ile birçok yardımcı hedef bu ana hedeflerden elde edilebilir.

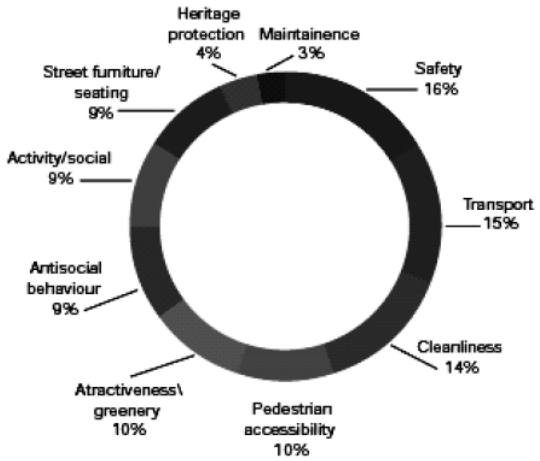
Bu yöntem ve tekniklere ek olarak bu çalışma kapsamında, gelişen bilgisayar uygulamalarından da yararlanılması yoluna gidilmiştir. Bu bağlamda plan okumaları, fotoğraf ve dokümantasyonlar bilgisayar ortamında uygun programların kullanılmasıyla görselleştirilmiştir. Aynı zamanda yalnızca plan ile bir mekândaki yaşantının ortaya konulamayacağından hareketle kesitlere başvurulmuş ve bu yönde kesit çizimleri yapılmıştır.

5.2.1. İnsan-Çevre-Davranış Bilimlerinde Uygulanan Yöntemlerden Örnekler

Bu çalışmada izlenen yöntemlerin belirlenebilmesi için yukarıda açıklanan yöntemleri kullanan çalışmalar ve yaklaşımları bu bölümde incelenmiştir. Bu bölümde insan-çevre-davranış bilimleri temeliyle yapılmış altı adet çalışma örnek olarak seçilmiştir. Bu çalışmalardan ilk dört tanesi, kentsel mekanın karakterini ortaya koymayı amaçlayan, diğer iki tanesi ise, caddelerin mekansal karakterini ve caddelerdeki yürüme olgusunu ortaya koymayı hedefleyen çalışmalardır**.**

Kentsel mekanın karakterini belirlemeye yönelik araştırmacılar ve kurumlar sıklıkla anket tekniğini kullanmaktadır. Özellikle bu tekniği kullanmalarındaki amaç hızlı bir biçimde o yerin kullanıcılarından ve ziyaretçilerinden araştırmaları için gerekli, bilgi ve veriyi toplayabilmelerine olanak sağlamasındandır. Bu esnada araştırmacı gözlem yoluyla o yere ait fiziksel özellikleri de tespit edebilmektedir. Groat ve Wang (2002) anket tekniğinin daha çeşitli ve geniş bilgi toplamaya elverişli olduğunu, ayrıca belirli bir zaman aralığında bu teknikle birçok farlı kullanıcıya da ulaşılabileceğini vurgulamaktadır.

Kentsel mekânın karakterini kaliteyi sorgulamak bağlamında ele alan ODPM için Bartlett School of Planning tarafından "Living Places: Caring for Quality" adlı çalışma[75] hazırlanmıştır. Çalışmada "Public Space Quality Audit Tool" **(**kentsel mekânda kalite denetleme aracı**)** ile kentsel mekândaki kaliteyi ölçmeye ve sonrasında değerlendirmeye yönelik bir soru kağıdı (Şekil 5.4.) hazırlanmıştır. Bu soru kağıdı ile örnek bir alan çalışması yapılmış ve Şekil 5.3.'deki bulgulara ulaşılmıştır.



Şekil 5.3 : Kentsel Mekanın Kullanıcılar Tarafından Belirlenmiş Değerleri, (ODPM, 2004).

[75] Matthew Carmona (Proje Yöneticisi), Claudio de Magalhães, Leo Hammond, Ruth Blum, Doshik Yang.



City/town: Space:
Assessor: Reason for visit:
Date/day: Time: Weather conditions (current and recent):
Other exceptional circumstances:

Public Space Objectives	Performance Criteria	Strengths	Weaknesses	Evaluation 0 = very unsuccessful 5 = very successful
Clean				
Litter, Fly tipping/posting/ carding, Car abandonment, Waste collection, Vandalism & graffiti, Dog fouling, Smell, Detritus/grime	A clean and well cared for place			0 1 2 3 4 5
Accessible				
By foot, By public transport, By car/parking, In the evening/night, At the weekends/holidays, Barrier free pavements	A place which is easy to get to and easy to move through			0 1 2 3 4 5
Attractive				
Aesthetic quality, Vegetation/ landscaping, Ambience/feel, Public art statuary, State of repair, Surfaces – grass cutting/paving, Street furniture coordination	A visually pleasing place			0 1 2 3 4 5
Comfortable				
Street furniture provision & comfort, Incidental sitting surfaces (low walls, grass, etc), Noise, Public toilets	Somewhere that is comfortable to spend time in			0 1 2 3 4 5
Inclusive				
Gender, Age, Race, Disabled access	A place that is welcoming to all			0 1 2 3 4 5
Vital and viable				
Vehicular movement, Type of activity, Range of activity, Appropriateness of activity	A place that is well used in relation to its predominant function(s)			0 1 2 3 4 5
Functional				
Ease of maintenance, Servicing to uses, Path (pedestrian)/road (vehicle) relationships	A place that functions well at all times			0 1 2 3 4 5
Distinctive				
Individuality, Honesty, Conservation, Sense of place	Somewhere that makes the most of its character			0 1 2 3 4 5
Safe and secure				
Lighting, CCTV, Management/ authority figures, Anti-social behaviour, Pedestrian safety	Somewhere that feels safe from harm			0 1 2 3 4 5
Robust				
Street furniture materials, Paving materials, Soft landscaping street furniture	A place that stands up well to the pressures of everyday use			0 1 2 3 4 5

Summary/observations Total Rating

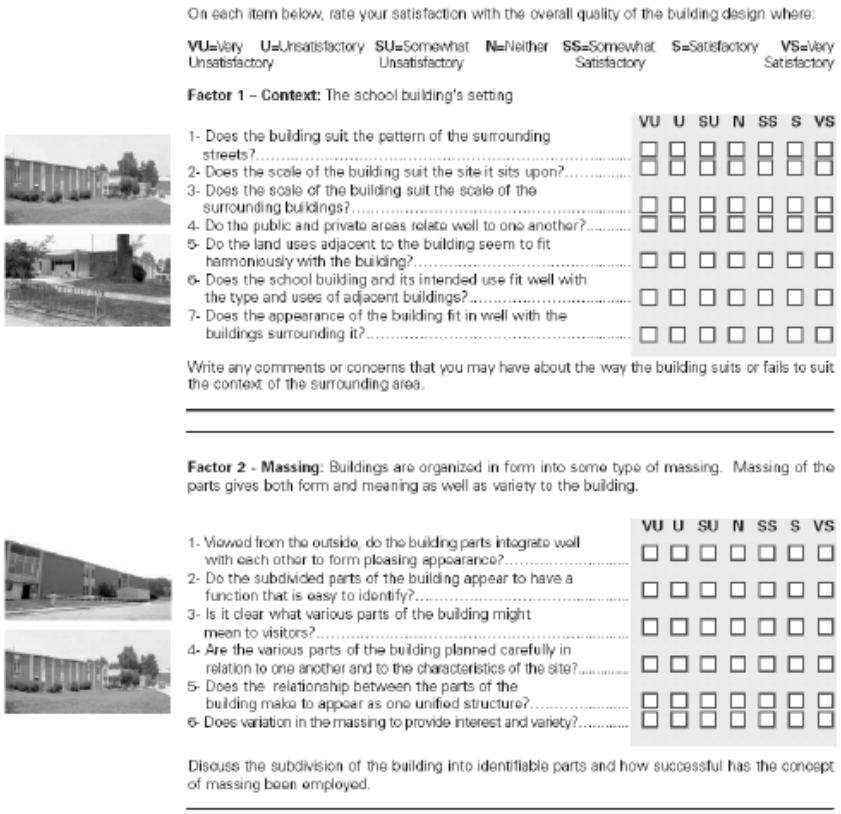
Şekil 5.4 : Kentsel Mekânda Kalite Denetleme Aracı Sorukağıdı, (ODPM, 2004).

Bu çalışmanın soru kâğıdındaki sorular 2 aşamadan oluşmaktadır.

1. Temel giriş soruları: Bu ilk soru kentsel mekânın kullanıcılarıyla ne zaman görüşüldüğünü, görüşme sırasındaki iklimsel koşulları ve görüşmenin nerede yapıldığını belirlemeye yönelik sorulardır ve yerel bağlamın taslağını çıkarmaya yardımcı olurlar.

2. İşleyiş üzerine sürekli sorular: Bu sorular altılı cevap skalası üzerinden kullanıcıların mekanı değerlendirmesine yönelik sorulardır. Günlük işleyiş ve kullanımda mekanın temizliği, ulaşılabilirliği, çekiciliği, rahatlığı, canlılığı, işlevselliği, güvenliği ve tasarım öğeleri sorgulanmaktadır.

Kentsel mekanı ve yapıları bir parametre dizisi ile sorgulamayı öneren bir diğer yaklaşım da Sanoff (2000, 2001)'un yaklaşımıdır. Sanoff, kullanıcıların mekânların veya yapıların mekânsal karakterini, Bağlam, Kütlesellik, Kesişim noktası, Yön bulma, Sosyal mekân ve Konfor'dan oluşan altı temel parametre açısından değerlendirebileceklerini belirtmektedir. Her bir mekan ya da binalar grubunun böyle bir değerlendirmeden geçmek zorunda olduğunu belirtir. Her bir parametrenin, bir dizi soru yardımı ile ve bir değerlendirme skalası ile değerlendirilmesi gerektiğini vurgulamaktadır. Bu süreçte belirtilen parametreleri açıklığa kavuşturmak için birtakım yorumlara ihtiyaç duyulduğu üzerinde durmaktadır. Kullanım Sonrası Değerlendirme ile çalışmanın çok yönlü ilerleyebileceğini de belirtmektedir. Bu amaçla yaptığı anket çalışmasında yedili bir skala üzerinden değerlendirme yapmaktadır (Şekil 5.5.).



On each item below, rate your satisfaction with the overall quality of the building design where:

VU=Very Unsatisfactory **U**=Unsatisfactory **SU**=Somewhat Unsatisfactory **N**=Neither **SS**=Somewhat Satisfactory **S**=Satisfactory **VS**=Very Satisfactory

Factor 1 – Context: The school building's setting

	VU	U	SU	N	SS	S	VS
1- Does the building suit the pattern of the surrounding streets?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
2- Does the scale of the building suit the site it sits upon?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
3- Does the scale of the building suit the scale of the surrounding buildings?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
4- Do the public and private areas relate well to one another?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
5- Do the land uses adjacent to the building seem to fit harmoniously with the building?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
6- Does the school building and its intended use fit well with the type and uses of adjacent buildings?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
7- Does the appearance of the building fit in well with the buildings surrounding it?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

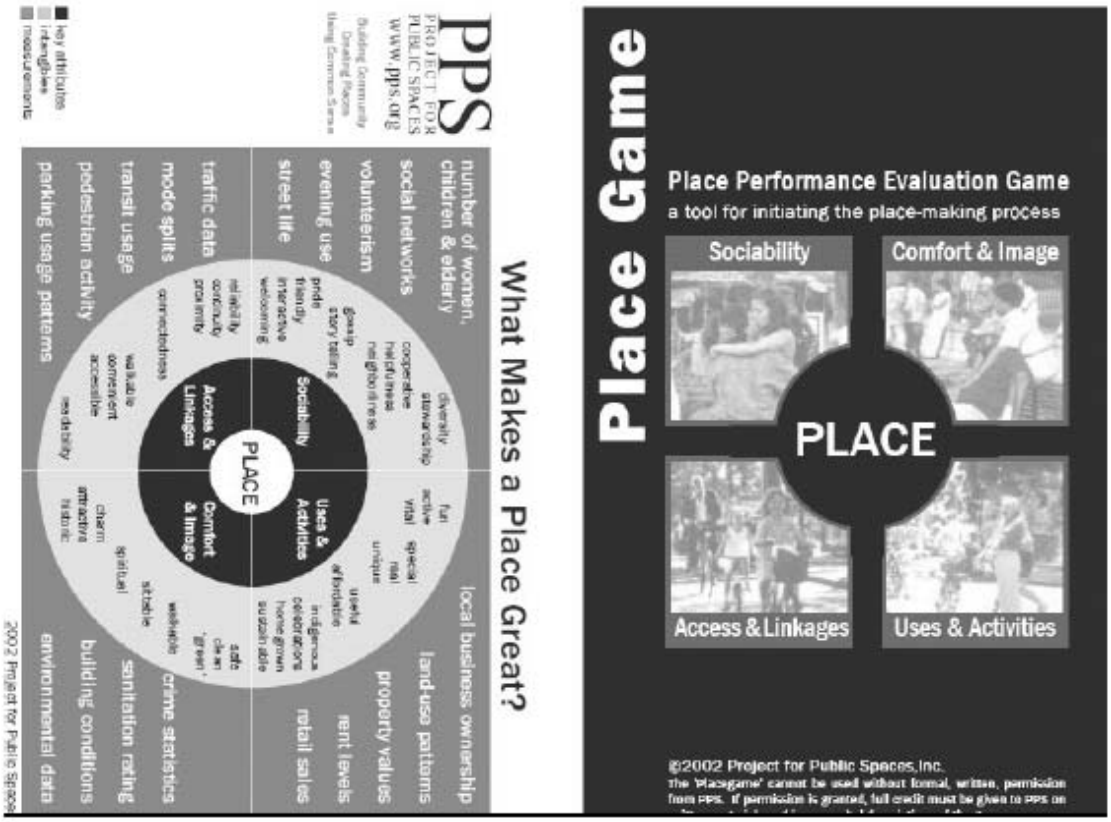
Write any comments or concerns that you may have about the way the building suits or fails to suit the context of the surrounding area.

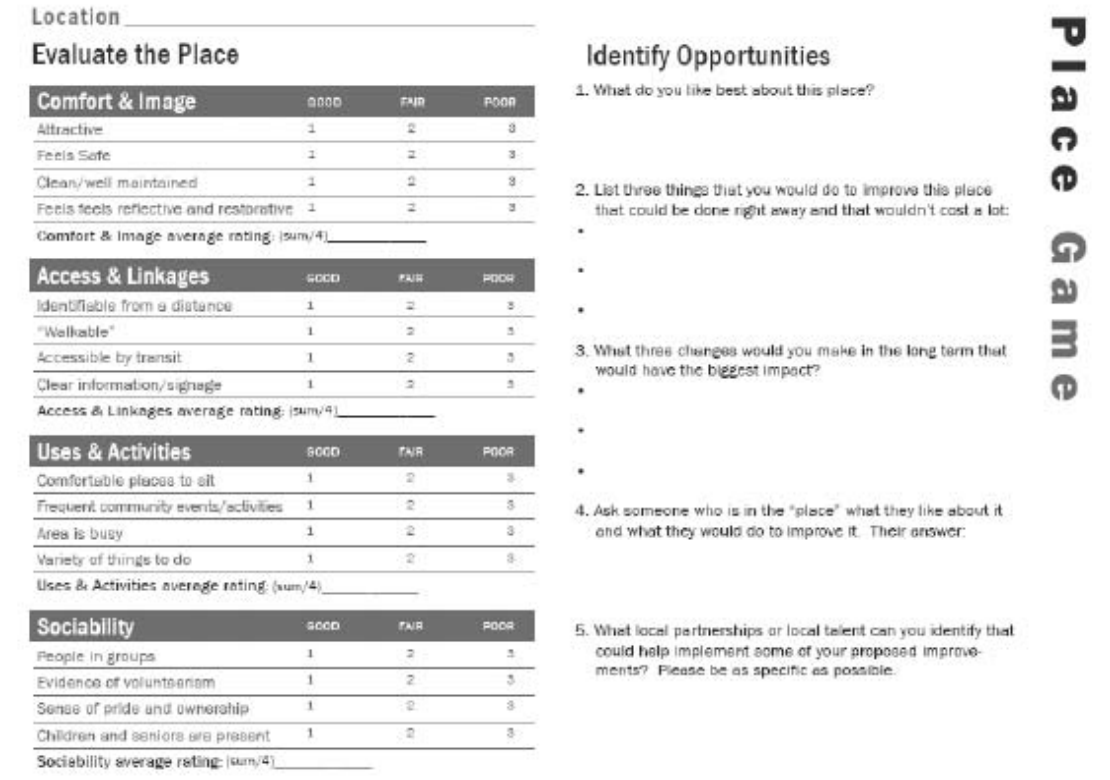
Factor 2 - Massing: Buildings are organized in form into some type of massing. Massing of the parts gives both form and meaning as well as variety to the building.

	VU	U	SU	N	SS	S	VS
1- Viewed from the outside, do the building parts integrate well with each other to form pleasing appearance?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
2- Do the subdivided parts of the building appear to have a function that is easy to identify?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
3- Is it clear what various parts of the building might mean to visitors?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
4- Are the various parts of the building planned carefully in relation to one another and to the characteristics of the site?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
5- Does the relationship between the parts of the building make to appear as one unified structure?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
6- Does variation in the massing to provide interest and variety?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Discuss the subdivision of the building into identifiable parts and how successful has the concept of massing been employed.

Şekil 5.5 : Sanoff'un okul binalarını ve açık alanları kalite bağlamında değerlendiriği soru kağıdı, (Sanoff, 2001).





Location _____

Evaluate the Place

Comfort & Image	GOOD	FAIR	POOR
Attractive	1	2	3
Feels Safe	1	2	3
Clean/well maintained	1	2	3
Feels feels reflective and restorative	1	2	3

Comfort & Image average rating: (sum/4)_____

Access & Linkages	GOOD	FAIR	POOR
Identifiable from a distance	1	2	3
"Walkable"	1	2	3
Accessible by transit	1	2	3
Clear information/signage	1	2	3

Access & Linkages average rating: (sum/4)_____

Uses & Activities	GOOD	FAIR	POOR
Comfortable places to sit	1	2	3
Frequent community events/activities	1	2	3
Area is busy	1	2	3
Variety of things to do	1	2	3

Uses & Activities average rating: (sum/4)_____

Sociability	GOOD	FAIR	POOR
People in groups	1	2	3
Evidence of volunteerism	1	2	3
Sense of pride and ownership	1	2	3
Children and seniors are present	1	2	3

Sociability average rating: (sum/4)_____

Identify Opportunities

1. What do you like best about this place?

2. List three things that you would do to improve this place that could be done right away and that wouldn't cost a lot:
   -
   -
   -

3. What three changes would you make in the long term that would have the biggest impact?
   -
   -
   -

4. Ask someone who is in the "place" what they like about it and what they would do to improve it. Their answer:

5. What local partnerships or local talent can you identify that could help implement some of your proposed improvements? Please be as specific as possible.

Place Game

Şekil 5.6 : Kentsel Mekanın Karakterine Yönelik "Place Game" Sorukağıdı, Url-15.

DQI'da benzer biçimde anket çalışması ile mekanı sorgulamaktadır ancak, anket tekniği kullanan diğer araştırma ve çalışmaların aksine DQI yüz yüze görüşmeyi yeğlemez. Bunun yerine o mekânları ya da yerleri kalite (tasarım kalitesi) açısından değerlendirmek isteyen gönüllü ya da yardımcı olacak kişileri sanal ortamda hazırlanan soruları yanıtlaması için davet eder. 2005 yılından beri uygulanan bu yöntemde, kullanıcılar bir yerin sorgulanmasını da talep edebilmektedirler. Bu anketin değerlendirmecisi olabilmek için DQI'nin internet sitesine girip kullanıcı olmak yeterlidir.

Anket tekniğini kullanan bir diğer yaklaşımda PPS, "Place Game" adlı bir anket geliştirmiştir. Bu anket ile kentsel mekânların kullanıcılarına ilişkin görüşlerini PPS'in Sosyallik, Kullanım&Aktiviteler, Erişim&Bağlantılar ve Rahatlık&İmaj olarak önerdiği dört ana başlık çerçevesinde irdelemeyi hedeflemektedirler[76]. PPS'in akte çalışması iki bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde dört ana başlık altında mekanın karakterine yönelik sorular yöneltilmiş ve üçlü değerlendirme ölçütü üzerinden değerlendirilmesi istenmiştir. İkinci bölümde ise, açık uçlu sorularla kullanıcının mekan hakkındaki düşünceleri sorgulanmıştır. Bu anket çalışmasının diğer iki anket çalışmasından en büyük farkı açık uçlu sorulara da yer vermesidir. Böylelikle daha subjektif değerlendirmeler de sonuca etki etmektedir (Şekil 5.6.).

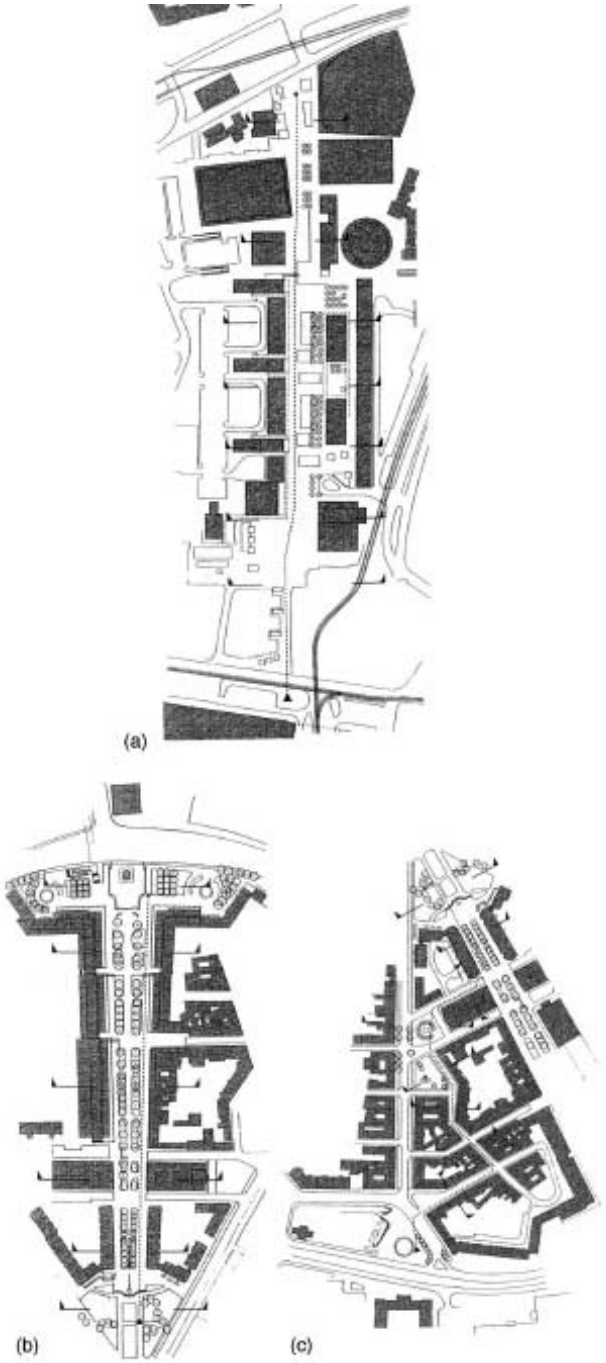
Yürümeyi cesaretlendirici tasarımın nasıl yapılması gerektiği üzerinde duran ve tasarım unsurlarını değerlendiren insan-çevre-davranış bilimlerine dayanan pek çok öncü çalışma bulunmaktadır (Lynch 1960, Appleyard 1981, Bosselmann vd. 1999).

Bu bağlamda, Almanya, Dresden'de yapılmış bir alan çalışmasına değinmekte yarar vardır. Bu çalışmada, Raymond Isaacs (2000, 2001) bir alan çalışması ile yayaların tepkilerini farklı tasarım özelliklerin sahip caddelerde test etmiştir. Dresden'deki, bu caddelerden birincisi, Modernist dönemde yapılmış bir cadde iken, diğer ikisi geleneksel dönemden caddelerdir. Bu alan çalışmasında Isaacs, açık uçlu sorulardan oluşan bir anket çalışması ile kullanıcıları sınamıştır.

Yürüyüş yapanlar çoğunlukla geleneksel caddeleri modernist caddeye (Pragerstrasse) tercih etmişlerdir. Pragerstrasse, 45 metrelik açıklığı, barındırdığı yüksek katlı binalarıyla, en yorucu ve sıkıcı cadde olarak belirtilmiştir. İnsanı ezen ölçeği ve monotonluğuyla boş ve tanımsız olarak nitelendirilmiştir. Diğer yanda geleneksel

[76] Bkz. Bölüm 3.2. Kentsel Mekanın Karakteri ve Parametreleri

dokudaki Hauptstrasse, ağaçları, çiçekleri, oturma köşeleri, heykelleri ve sokak lambalarıyla beğenilmektedir. Bu cadde de düz ve geniş (36-54 metre) olmasına rağmen, iki sıra halindeki ağaç dizisi caddedeyi üç parçaya ayırmakta ve ölçek yumuşamaktadır (Şekil 5.7.).



Şekil 5.7 : Dresden'deki üç önemli cadde; Dresden'deki yayalar en çok geleneksel Hauptstrasse(b)'yi ve daha küçük kompakt yapıdaki Rahnitzgasse (c)'yi modernist Pragerstrasse'ye(a) yürümek için tercih etmişlerdir.

Dört ve beş katlı sürekli bina dizisi caddenin sonundaki meydancığa ve heykele odaklanmaktadır. Caddenin belirli ve tanımlı bir başlangıç ve bitiş noktası vardır. Diğer geleneksel cadde olan Rahnitzgasse ise, meydanı, küçük sokakları ve küçük ölçekli dükkanları ve kafeleri ile ilgi çekmektedir. Bu çalışmada *mekansal değerlerin yanında, sosyal çevrenin de çok önemli* olduğu ortaya çıkmıştır. Kafelerde oturan insanları görmek, bankta oturan veya sokakta müzik yapan insanların varlığı önemli birer unsur olarak ele alınmıştır. Caddeler mekansal tanımlamanın yoksunluğu, fazla trafik, sokak yaşamının eksikliği, büyük ve monoton binaların varlığı gibi sebeplerle eleştirilmiştir. Pitoresk teorinin aksine yayalar düz ve doğrusal caddeleri, dar ve eğrisel sokaklara tercih etmektedirler.

Araştırma, tek başına güçlü estetik ve fiziksel değerlerin yaya aktivitesini desteklemediği, bunun yanında caddelerin kullanışlı sosyal mekanlar olması gerektiği saptaması ile sonlanmaktadır (Isaacs, 2000).

Yürüme ve yürümeyi etkileyen değişkenleri sorgulamak için bir diğer alan çalışması Brown vd. (2007)'ne aittir. Çalışmalarında, yürünebilirlikte etkili subjektif deneyimlerin anlaşılması ve bu deneyimlerin kentsel tasarımın yeni araştırma alanı ve odağı olabileceğini belirtmektedirler. Bu hipotezlerini alan çalışmasının sonuçlarına dayandırmaktadırlar.

Alan çalışmasında izledikleri yöntemde, A.B.D. Utah Üniversitesi'nden 25'er kişilik iki grup öğrenci'ye ve bir grup deneyimli araştırmacıya, düşük, karışık ve yüksek yürünebilirlik endekslerine sahip üç parçadan oluşan bir yürüme rotası verilmiştir. Katılımcılara, başlangıç noktasına giderken birer kılavuz ve demografik durumlarını sorgulayan bir bilgi kağıdı verilip doldurmaları istenmiştir. Verilen rotada yürüme esnasında, her dilimde öğrencilerin beğendikleri, beğenmedikleri ve rotaya ilişkin fikirlerini teybe kaydetmişleri istenmiştir. Aynı rotanın dönüş yolunda her katılımcıya rotanın her dilimi için 18 soruluk seçmeli cevaplardan oluşan bir anket yapılmış ve görüşleri tekrar sorgulanmıştır. Bu anket 5'li skala üzerinden (kesinlikle katılıyorum- kesinlikle katılmıyorum) kullanıcının görüşlerini değerlendirmektedir. Böylelikle aynı yöntemi uygulayan ve denek grubu olan 3 grup oluşmuştur. Sonuç verileri işlenmiş, teyp kayıtları yazılı hale getirilmiş ve ortak cevaplar gruplanmıştır. Veriler değerlendirilirken Irvine Minnesota Inventory'nin yürümeyi etkileyen faktörler olarak ortaya koyduğu değişkenleri esas almışlardır. Irvine Minnesota

Inventory, çevresel faktörlerin yürümeyi ne ölçüde desteklediğini ortaya koymak için tasarlanmış bir tür sorgulama yöntemidir (Day vd, 2006).

Anket, sorgulama ve gözlemleri sonucunda, üç rotanın birbirine göre yürünebilirliğini ortaya koymuşlardır. Araştırmalarının sonucunda, bir kent merkezinin yürünebilirlik bağlamında birkaç blokta bile çeşitlilik gösterdiğini belirtmektedirler. Çalışmadaki eğitimli oylayıcılar Irvine Minnesota göstergelerinin en çok çevrenin fiziksel ve sosyal özelliklerinden yürüme isteğinin etkilendiğini göstermektedir. En yürünebilir bölümün, trafik bakımından en güvenli, uygarlaşma düzeyinin daha yüksek ve daha sosyal bir ortam olduğunu belirtmektedirler. Bunun yanında, yapma çevrenin daha estetik görünüm sunmasının yanında, doğal özelliklerin ve yayanın konforuna yönelik özelliklerin de daha belirgin olduğunu belirtmektedirler. Brown vd,, (2007) fiziksel, sosyal, psikolojik ve kültürel faktörleri de içerecek karşılıklı etkileşim içinde bir yaklaşımın, yürüme davranışını incelemede gerektiğini belirtmektedir.

5.2.2. Çalışmada İzlenen Yöntem ve Teknikler

Bu çalışmada, Altman vd. (1980-1994), Zube vd. (1994), Bechtel ve Churchman (2002), Bell vd. (2005), Voordt ve Jong (2002), Zeisel (2006) ve Bechtel vd.(1987)'nin belirttiği yaklaşımlardan, alan çalışması, modeli sınamak için seçilmiştir. Örnek alan olarak seçilen Bağdat Caddesi önerilen modelle sorgulanmıştır. Araştırma yöntemi olarak *alan çalışmasının* seçilme sebebi, alan çalışmasının bir konu, yer veya özne hakkında derinlemesine bilgi sahibi olmaya elverişli yapısı ve bir bölgeyi, mekanı, binayı, topluluğu veya bölümü detaylı bir şekilde inceleyip tanımlamaya olanak vermesidir. Bunun yanında, seçilen alan sınırlandırmaya olanak veren yapıdadır. Bağdat Cadddesi'nin, hem fiziksel, hem sosyal hem de algısal özellikleri bakımından sınırları belirlidir. Seçilen alan konunun yaklaşımı bağlamında bir caddedir. Bağdat Caddesi ve etkilendiği/etkilediği alan, önerilen model bağlamında, caddelerin birer kentsel mekan olması savıyla irdelenmiştir. Bu sebeple, kentsel mekanın karakterini belirleyen özellikler Bağdat Caddesi'nde aranmıştır. Bu özelliklerin farklı yöntemler gerektirmesinden ve çok disiplinli yapısından dolayı farklı araştırma metodlarından yararlanılması uygun görülmüştür.

Bu metodlar:

- *Literatür taraması,*
- *Arşiv araştırmaları,*
- *Analizler,*
  - *Hava fotoğrafları, Haritalar, Fotoğraflar ve Dokümantasyon çalışmaları,*
  - *Kesit Okumaları,*
  - *Saha Çalışmaları,*
  - *Bilgisayar Uygulamaları.*
- *Anket,*
  - *Röportaj ve Görüşmedir.*

Kullanılan yöntemler arasında, araştırmacıların önerdiği yöntemlere ek olarak *kesit okumaları, hava fotoğraflarının incelenmesi ve bilgisayar uygulamaları* vardır.

Çalışmanın odaklandığı insan-çevre-davranış kavramlarının aralarındaki ilişkilerin son derece karmaşık olduğu bilinmektedir. Çevre-insan arasındaki ilişkiler çevresel psikoloji ve insan-çevre etkileşimi gibi konu başlıklarıyla günümüzde de incelenmeye devam edilmektedir. Mekân-İnsan arasındaki bağ, çevre-insan etkileşiminden doğan ilişkilerle tanımlı bir yeri ve mekânı var eder. Yapılı çevredeki bu ilişkileri tanımlamak için var edilen mekân büyük önem kazanır. Bu çalışmada, günlük yaşamdaki ilişki, yani bina ölçeğinden, kentsel/ kamusal mekândan, kent kavramına kadar ulaşan süreçte yapılı çevre-kullanıcı ilişkisi, mekânsal etkileşimi ve bu etkileşimin yürümeye sevk eden yapısı ile ilgili olarak, literatür araştırması yapılmıştır. Bu çerçevede *kente, kentsel mekana* ve *mekansal karaktere* yönelik çalışmalar yapmış araştırmacılar incelenmiş, konunun ilerlemesine paralel önce *Cadde* daha sonra da *Yürüme* kavramlarına ilişkin çalışmalar yapmış araştırmacılarla kapsam daraltılmıştır.

Kavramsal çerçevenin ana başlıkları şu şekildedir:

- İnsan-Çevre-Davranış Bilimleri
- Kent
- Kentsel Mekân
- Cadde
- Yürüme ve Yürünebilirlik

Bu kavramsal çerçeve ile ulaşılan kuramsal modelle yaklaşılan Bağdat Caddesi, öncelikle kentsel mekanın özellikleri bağlamında sorgulanmıştır. Bu sebeple caddelerin mekansal karakterinin şekillenmesinde ilk etmenler olan kent bütünü ve tarihi verilerin Bağdat Caddesi'nin mekansal karakterine etkileri araştırılmıştır. Sınırlarla tanımlanmış olan araştırma alanı İnsan-Çevre-Davranış Bilimleri bağlamında kullanılan yöntemlerle irdelenmiştir. Bu irdeleme modelde önerilen kentsel mekanın karakterini belirleyen özelliklerin alanda sınanması ile başlayıp, kullanıcı verilerinin ortaya konmasıyla devam etmekte ve yürümenin alanda sorgulanmasıyla son bulmaktadır. Bu akış ile, alana yaklaşımda kullanılan yöntemler şu şekildedir:

Bağdat Caddesi'nin kent bütünü ile ilişkisi bağlamında,

Bağdat Caddesi'nin kentle kurduğu fiziksel bağlantı ve kent içindeki konumu, *literatür araştırması*, Google Earth ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi internet sitesi[77] kaynaklı *hava fotoğraflarının incelenmesiyle* ve İBB'den alınan haritalar üzerinden yapılan *kesit çalışmalarıyla* tespit edilmiştir. Kent bütünü ile Bağdat Caddesi'nin ilişkisini sağlayan ana arterlerin kesitleri (Erenköy Ethem Efendi Caddesi ve Göztepe Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi) çizilmiştir. Bu kesit çizimleri, haritalar üzerinden alınan ölçülerin 'Leica Disto' marka lazermetre, 'Fisco Tracker' marka çelik şerit metre ve iki kişi yardımıyla yapılan ölçümlerle karşılaştırılmasından sonra Auto CAD programında çizilmiş ve Photoshop *bilgisayar programında* renklendirilmesi ile yapılmıştır.

Bağdat Caddesi'nin geçirdiği süreçler ve tarihsel özellikleri,

literatüre, eski haritalara ve fotoğraflara, romanlarda geçen anlatılara, eski filmlere, gazete köşe yazılarına, eski dergilere, bölgede yaşamış yazar, yönetici, bürokrat, asker vb. kişilerin hatıratlarına ve bu kişilerle görüşmelere dayanılarak irdelenmiştir. Aynı zamanda, tez çalışmasının ana hedefi olan, caddelerde yürüme olgusunun Bağdat Caddesi'nde nasıl şekillendiği yine aynı kaynaklardan irdelenmiştir.

Tarihsel yaklaşımdan hareketle, Bağdat Caddesi'nin geçirdiği süreçlerin ortaya konması ile Cadde'nin yalnızca fiziksel izinin araştırılması ve ortaya konmasının yeterli olmadığı sonucuna varılmıştır. Bağdat Caddesi'nin fiziksel izi ile ulaşım kanalı olmanın yanında, beslediği ve beslendiği konut dokusu ile beraber ele

[77] Hava fotğraflarına URL,25, şehir bilgi bankasından ulaşılabilir.

alınması gerektiği saptanmıştır. Bağdat Caddesi ve bu çalışmaya konu olan araştırma alanı, Cadde'deki yürümenin en yoğun olduğu bölümünün, güneyde doğal sınırlar olan Marmara Sahilleri ile kuzeyde yapay sınır olan Haydarpaşa- Gebze Trenyolu hattına kadar olan bölüm olarak belirlenmiştir.

Bağdat Caddesi'nin kullanıcı algısını etkileyen özellikleri,

bireysel, topluluk ve bölgesel özellikler olarak üç alt başlıkta incelenmiştir.

Bölgesel özellikle bağlamında, Kadıköy ve Bağdat Caddesi özelinde, iklim, bitki örtüsü ve topografya verileri irdelenmiştir. İklimsel veriler, sıcaklık ve rüzgar bağlamında, Göztepe Meteoroloji İstasyonu verilerine dayanarak derlenmiştir. Bitki örtüsüne ilişkin veriler literatür araştırmasına ve mevcut durumun fotoğraflanarak tespit edilmesine dayanmaktadır. Topografya verileri ise bölgenin eğimi bağlamında ele alınmış, haritalar, gözlem ve saptamalarla ortaya konmuştur. Eğimin etkisi, Bağdat Caddesi özelinde, Cadde'nin boyuna ve enine yapılan kesit çalışmaları ile net bir şekilde ortaya konmuştur.

Bireysel ve topluluk özelliklerinin sorgulanmasında, İBB Şehir Planlama Müdürlüğünün Kadıköy Merkez-E5 Otoyolu Ara Bölgesi olarak tanımladığı ve planlama alanı olarak belirlediği bölge, Bağdat Caddesi ve çevresini de içinde barındırmasından dolayı önemli bir veri oluşturmaktadır. İBB'nin bu alanın planlanması için 2002 ve 2005 yıllarında yaptığı anket çalışmalarından, Bağdat Caddesi'nin içinde bulunduğu alanı tanımlaması anlamında, faydalanılmıştır.

Bunun yanında Bağdat Caddesi kullanıcılarının bireysel, topluluk ve mekansal özelliklerinin belirlenmesi amacıyla 212 Bağdat Caddesi kullanıcısıyla anket ve röportaj gerçekleştirilmiştir. Bu anket çalışmalarından elde edilen verilere İBB anket verileriyle karşılaştırılmalı olarak yer verilmiştir. Böylelikle, bölgede yaşayanların profili ile Bağdat Caddesi kullanıcı profilinin karşılaştırılabilmesi imkanı doğmuştur.

Birseysel özellikler, nüfus yapısı, yaş ve cinsiyet bağlamında ele alınırken, topluluk özellikleri, hane halkı büyüklüğü, eğitim durumu, mesleki dağılım ve doğum yerine göre nüfus dağılımı bağlamlarında ele alınmıştır.

Bağdat Caddesi'nin mekansal özellikleri,

Literatür taraması, Arşiv araştırmaları; Analizler: Kesit Okumaları,Saha Çalışmaları ve Hava fotoğrafları, Haritalar, Fotoğraflar; Dokümantasyon

çalışmaları: Bilgisayar Uygulamalar; Anket: Röportaj ve Gözlemlere dayanılarak irdelenmniştir.

Algısal / Kavrayışsal Özelliklerinin belirlenebilmesi için öncelikle Cadde'nin kesitten okunmasına yönelik çalışmalar yapılmıştır. Kentsel mekanların karakteri irdelenirken ele alınması gerekli özelliklerin karşılıklı ilişkili ve bağlantılı yapıda olduğu vurgulanmıştır.

Bu bağlamda, Bağdat Caddesi'nin enine ve boyuna alınan kesitleri Cadde'nin yalnız algısal / kavrayışsal özellikleri bağlamında değil, farklı karakteristikleri hakkında da bilgi vericidir. Enine kesitler topografya değişimine ve caddeki yoğunluğa koşut olarak 14 noktadan alınmıştır. Kesitler, haritalar üzerinden alınan ölçülerin yerinde yapılan ölçümlerle karşılaştırılmasından sonra çizilmiştir. Yerinde yapılan ölçümler, 'Leica Disto' marka lazer metre, 'Fisco Tracker' marka çelik şerit metre ve iki kişi yardımıyla yapılmış, Auto CAD programında çizilmiş ve Photoshop *bilgisayar programında* renklendirilmiştir.

Bağdat Caddesi'nin algısal / kavrayışsal özelliklerini ortaya koyabilmek için başvurulan bir diğer yöntem anket çalışmasıdır. Bu anket çalışmasında, 212 Bağdat Caddesi kullanıcısına açık uçlu ve seçmeli sorulardan oluşan bir *anket* uygulanmış, daha sonra bu sorulardan elde edilen cevaplar işlenmiş ve derlenmiştir.

Bağdat Caddesi'nin Sosyal / Davranışsal Özelliklerinin belirlenebilmesi için adı geçen *anket*te Bağdat Caddesi kullanıcılarına Cadde'nin sosyal özelliklerini sorgulayan sorular hazırlanmıştır. Aynı zamanda cadde kullanıcılarıyla ve Bağdat Caddesi'nin etkileme/etkilenme alanı olarak yukarıda tanımlanmış bölgede yaşayanlarla *röportajlar* yapılmıştır.

Aynı zamanda yapılan anket çalışmasında sosyal /davranışsal özelliklerin irdelenmesine yönelik sorular da kullanıcılara yöneltilmiştir. Bu anket çalışmasında, 212 Bağdat Caddesi kullanıcısına açık uçlu ve seçmeli sorulardan oluşan bir *anket* uygulanmış, daha sonra bu sorulardan elde edilen cevaplar işlenmiş ve derlenmiştir.

Bağdat Caddesi'nin Fiziksel / Biçimsel Özelliklerinin belirlenebilmesi için tarihsel süreklilik içinde konuya yaklaşılmaya özen gösterilmiştir. Tarihsel süreklilikte, Bağdat Caddesi ve çevresindeki dokuda yaşanan değişimin ortaya konması hedeflenmiştir. Bu amaçla öncelikle, Bağdat Caddesi'nin tarihsel gelişiminde kırılma

noktaları olan 1923, 1960, 1985 ve 2005 yıllarına ait *harita ve hava fotoğrafları* araştırılmıştır.

1923 yılına ait basılı haritalar Atatürk Kitaplığı'ndan, 1960 yılına ait basılı haritalar İTÜ Çevre ve Şehircilik Uygulama Araştırma Merkezi (UYGAR) Kütüphanesi'nden[78], 1985 ve 2005 yılına ait hali hazır basılı ve dijital haritalar İBB Şehir Planlama Müdürlüğü'nden alınmıştır. Basılı haritalar taranarak dijital hale getirilmiştir.

Alınan haritaların doğruluğunu sorgulamak amacıyla hava fotoğraflarına da başvurulmuştur. Hava fotoğrafları İBB'nin internet sitesi[79] arşivinden alınmıştır. Ancak bulunabilen en eski hava fotoğrafı 1946 yılına aittir ve yarımdır, dolayısıyla 1923 haritalarını doğrulamaya yeterli değildir ancak kabaca bir fikir vermektedir. Bunun yanında, 1966 yılına ait hava fotoğrafı oldukça nettir ve 1960 haritalarını doğrular niteliktedir; benzer şekilde 1982 yılına ait hava fotoğraflarına ulaşılmıştır ki, bu fotoğraflar da 1985 yılı haritalarının doğruluğu hakkında bilgi vermektedir. 2005 yılına ait hava fotoğrafları ve haritalar da birbirini doğrular niteliktedir.

Alınan *haritaların plan notlarından* haritaların ait oldukları yıllardaki imar kurallarına ve yapılaşma bilgilerine ulaşılmıştır.

Tüm bu haritalar ve hava fotoğrafları arasından, hava fotoğrafları ile haritaların birbirleriyle uyum sağladığı belirlenen 1960 ve 2005 yıllarına ait haritalar seçilmiştir. Bu haritalar, elli yıllık bir zaman dilimindeki değişimi ortaya koyması ve Bağdat Caddesi'nin Avrupa yakasıyla köprüler yardımıyla bağlanmadan öncesi ve sonrasını yansıtması açısından önemli veriler sunması ihtimali yüksek olduğu için seçilmiştir.

Seçilen 1960 ve 2005 haritalarında Bağdat Caddesi ve çevresinin geçirdiği fiziksel değişim, modelde ortaya konmuş olan kentsel mekanın karakterini belirleyen fiziksel / biçimsel özellikler ve alt bileşenleri bağlamında irdelenmiştir. Bu amaçla, *analizler* yapılmıştır.

---

[78] İTÜ Çevre ve Şehircilik, Uygulama Araştırma Merkezi (UYGAR) Kütüphanesi harita listeleri için bkz. http://www3.itu.edu.tr/~csuygar/arsiv.html

[79] İBB hava fotoğrafları arşivi için bkz. http://sehirrehberi.ibb.gov.tr/map.aspx

Bağdat Caddesi'ni çevreleyen yapıların Cadde'yi kuşatan yapısı ve dokunun yoğunluğu hakkında bilgi sahibi olmak amacıyla 1960[80] ve 2005 yıllarına ait Kat Adedi Analizleri,

Bağdat Caddesi'nde bulunan işlevlerin dağılımlarını ortaya koymak amacıyla Cadde'deki binaların hem Zemin Kat, hem de Birinci Kat Fonksiyon Analizleri,

Bağdat Caddesi'ni besleyen / beslenen sokak dokusunu ve sokak dokusunun nasıl değiştiğini ortaya koymak amacıyla 1960 ve 2005 yıllarına ait Sokak Dokusu analizleri,

Bağdat Caddesi'ni besleyen/ beslenen yapı stoğunun yer aldığı yapı adalarının nasıl bir değişim gösterdiğini ortaya koymak amacıyla 1960 ve 2005 yıllarına ait Yapı Adası Dokusu analizleri,

Bağdat Caddesi'nin ve belirlenmiş etkilenme alanının 1960 ve 2005 yıllarına ait Doluluk / Boşluk Analizleri yapılmıştır.

İki boyutlu analizlerin araştırma alanındaki değişimi yalnızca iki boyutlu grafik verilerle açıklayan yapısının yeterli bilgiyi görsel olarak hissettirmemesinden dolayı, her iki yıla ait haritalar kat adedi analizleri, yapı adası dokusu analizleri, sokak dokusu analizleri ve doluluk / boşluk analizleri doğrultusunda üçüncü boyuta taşınmıştır. Bu işlem, dijital ortama taşınmış haritaların AutoCAD programında üçüncü boyuta taşınması ve Sketch UP programı ile modellenmesiyle yapılmıştır.

Bağdat Caddesi'nin yaya yoğunluğunun belirlenmesine yönelik,

Jacobs (1996)'ın çalışmasında kullandığı yaya ölçüm yöntemi benimsenmiştir. Bu bağlamda, Bağdat Caddesi üzerinde on adet gözlem noktası seçilmiştir. Seçim yapılırken yaya yoğunluklarının değişim ve kırılma gösterdiği noktaların seçilmesine önem verilmiştir. Böylelikle yaya yoğunluğunun dağılımı daha açık bir şekilde görülebilecektir. Yaya yoğunluğu sayımı, 13-20 Ağustos 2009 tarihleri arasında bir haftalık süreyle yapılmıştır. Gün içinde 07:00-08:00, 13:00-14:00, 18:00-19:00, 21:00-22:00 saatleri arasında birer saatlik dört zaman diliminde sayım yapılmıştır. Her noktada 10'ar dakikalık ölçümler yapılmış ve bu on dakikanın bir saatlik dilimi temsil ettiği öngörülmüştür.

[80] 1960 yılına ait kat adedi analizlerinde eldeki 1960 yılına ait halihazır harita üzerindeki kat adetleri esas alınmıştır.

5.2.2.1. Anket Tasarımına Yaklaşım ve Soru Kâğıdının Hazırlanması

Anket tasarımında PPS'in uyguladığı anket tekniği temel alınmıştır. Bu bağlamda modelde önerilen kullanıcı algısını etkileyen bireysel, topluluk, bölgesel ve mekansal özelliklerin ankette sorgulanması hedeflenmiştir.

Anket üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölüm, Bağdat Caddesi kullanıcılarının bireysel ve topluluk özelliklerine ilişkin verilerin sorgulandığı bölümdür. İkinci bölümde kullanıcılara açık uçlu sorular yöneltilerek, Bağdat Caddesi'ni, kullanma amaçları, sıklıkları, ulaşım yöntemleri, algıladıkları sınırlar vb. sorgulanarak subjektif değerlendirmelerin elde edilmesi amaçlanmıştır.

Üçüncü bölümde ise, Mekansal Özellikler bağlamında kullanıcı algısını etkileyen veriler modelde önerilen mekanın algısal / kavrayışsal, sosyal / davranışsal ve fiziksel / biçimsel özelliklerinden oluşan üçlü formülasyon çerçevesinde sorgulanmıştır. Bu bölümde kullanıcıların üçlü değerlendirme sistemi üzerinden Bağdat Caddesi'ni değerlendirmesi istenmiştir. Sonuçlar araştırmacının bilgisi dahilinde olan ağırlıklandırma yöntemi ile yüzde olarak ortaya konulmuştur.

Anket, Bağdat Caddesi'nde yağmursuz ve açık havalarda rastgele seçilen ve ankete katılmak isteyen 212 kullanıcıyla yapılmıştır. Buna ek olarak, anket Bağdat Caddesi üzerinde bulunan mağaza, dükkân ve ofislerde çalışanlara da yapılmıştır. Böylelikle geniş bir kullanıcı katılımının sağlanması hedeflenmiştir.

5.2.2.2. Analiz Çalışmalarına Yaklaşım

Analiz çalışmaları Bağdat Caddesi ve çevresinde belirlenen sınırlar içinde kaynaklardan elde edilen hava fotoğrafları ve hali hazır haritalar kullanılarak yapılmıştır. 1960 ve 2005 yıllarına ait hava fotoğrafları ve haliz hazır haritaların seçilmesiyle Bağdat Caddesi ve çevresinin geçirdiği değişimi ortaya koymak hedeflenmiştir. Bu amaçla, mekansal özelliklerden olan fiziksel / biçimsel özellikler bağlamında Sokak Dokusu, Yapı Adası Dokusu, Bina Doluluk / Boşluk Dokusu ve Kat Adedi analizleri yapılmıştır. Bunlara ek olarak, Bağdat Caddesi'nin bugünkü işlevsel dağılımını belgelemek amacıyla Fonksiyon analizleri yapılmıştır. Bina kat adedi analizlerinin iki boyutta Bağdat Caddesi'nin etkisini vermediği düşüncesiyle bu analizin verileri bilgisayar ortamına taşınmış ve Bağdat Caddesi ve çevresinin üç boyutlu görselleri hazırlanmıştır.

6. ALAN ÇALIŞMASI: Bağdat Caddesi ve Yakın Çevresi

6.1. Çalışma Alanının Seçilme Nedenleri ve Ölçütleri

Bu doktora çalışmasında alan çalışması olarak seçilen Bağdat Caddesi ve beslenen/besleyen yakın çevresi Bölüm 5.1.'de önerilen model ve Bölüm 5.2.'de açıklanan yöntemle bu bölümde ele alınacaktır. Bölüm 5.2.2.'de açıklandığı gibi, çalışmanın ilk aşamasında yalnız Bağdat Caddesi'nin alan çalışması olarak ele alınması düşünülmüş ancak sonraki aşamalarda, Cadde'nin onu kuşatan yakın çevresi ile birlikte ele alınmadan yeterli düzeyde anlaşılamayacağı sonucuna varılmıştır. Çalışmanın modelinde önerilen, bir kentsel mekânın barındırması gereken özelliklerle değerlendirildiğinde, caddelerin hizmet ettikleri çevre ile varoldukları saptanmıştır.

Bu çalışma kapsamında farklı araştırmacıların çalışmalarına dayanarak önerilen kentsel mekânın karakterini etkileyen özelliklerle, Bağdat Caddesi'ne yaklaşıldığı zaman, Cadde'nin çevresiyle beraber ele alınması gerekliliği doğruluk kazanmaktadır. Çizelge 3.18'de görülebilecek araştırmacılara, Çizelge 3.19'da görülebilecek caddelerin mekânsal karakterini etkileyen özelliklere, Şekil 2.28. ve 2.29.'da görülebilecek kentsel mekânın mekânsal karakterini etkileyen özelliklere dayanarak, bir kentsel mekânın bulunduğu bağlam içinde değerlendirilmesi gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Bağdat Caddesi'nin bir kentsel mekânın barındırdığı özelliklerden aktivite zenginliği, kullanıcı çeşitliliği, kamusal/ özel mekân ilişkileri, beslediği ve beslendiği mahalle dokusu, kullanıcısında uyandırdığı anlamı, aidiyet duygusu ve yerin kimliği gibi özellikleri bağlamında irdelenebilmesi için Bağdat Caddesi'nin bütünleştiği yakın çevresi ile beraber ele alınması gerekliliği doğmuştur.

Özetle, mekânsal ve zamansal sınırları belirlenen Bağdat Caddesi ve yakın çevresi araştırma alanı olarak seçilmiştir. Bağdat Caddesi ve yakın çevresinin seçilme nedenlerini sıralamak gerekirse:

- Bağdat Caddesi'nin tarihsel süreç içerisinde ulaşıma dayalı varlığını sürdürmesi,

- Bağdat Caddesi'nin ulaşım işlevini yüklenirken bağlayıcılık özelliği taşıması,
- Halen bağlayıcılık özelliğinin devam ediyor olması,
- Ulaşıma dayalı bağlayıcılık özelliğinin yanında, halk tarafından yoğun olarak kullanılıyor olması ve sosyalleşme mekânı görevi görmesi,
- Sosyalleşmenin yanında rekreasyon ihtiyacını da karşılaması,
- Kullanıcıların belleklerinde tarihten gelen özellikler, farklı olaylar veya aktivitelerle yer etmiş olması,
- İşlevsel anlamda da bulunduğu mekâna bir merkez görevi görerek yarar sağlaması,
- Yakın çevresinde yaşayanlara yürüme mesafesinde çok çeşitli işlevlere ulaşma imkânı sunması,
- Halen caddede yapılan en önemli aktivitenin yürüyüş yapmak olması,

gibi seçilme ölçütlerinin yanında,

- Bağdat Caddesi'nin örnek değeri taşıyor olması, Cadde'nin gelecekte tasarlanacak yeni yerleşmelerdeki cadde / sosyal hayat kurgusuna örnek oluşturabilmesi,
- Bağdat Caddesi'ndeki sosyal hayatın sürekliliği açısından gelecekte yapılabileceklerin ortaya konması,
- Gelecekte Bağdat Caddesi üzerine yapılacak araştırmalara veri oluşturulması anlamında da büyük önem taşımaktadır.

Yukarıda açıklanan ölçütlerle seçilmiş olan Bağdat Caddesi, ilerleyen bölümlerde önerilen model çerçevesinde irdelenecektir.

6.2. Alan Çalışmasının Mekânsal ve Zamansal Sınırları

Bağdat Caddesi'nde yaşayanlarla ve kullanıcılarla yapılan görüşmelere ve kişisel gözlemlere dayanarak, çalışmanın oldukça erken aşamalarından itibaren, Bağdat Caddesi'nin yalnızca kendi fiziksel izi ile değerlendirilmemesi gerekliliği ortaya çıkmıştır. Çalışmanın ilerleyen aşamalarında, bir kentsel mekanın karakterini meydana getiren bileşenler şekillendikçe, her kentsel mekanın onu var eden yakın

çevresiyle, kullanıcılarıyla, barındırdığı yapı stoğu ve en önemlisi konut stoğu ile var olduğu saptanmıştır. Bu sebeple, Bağdat Caddesi'nin düzenli kullanıcılarını oluşturan ve sürekliliklerinin büyük önem taşıdığına inanılan yakın çevrede yaşayanların hareket kanalları ve yaşam alanlarını da içerecek bir alan araştırma alanı olarak seçilmiştir.

Bu alanın belirlenmesindeki birinci faktör doğal verilerdir. Marmara Denizi kıyıları bu yönden doğal sınırları oluşturmaktadır. Literatür araştırmalarında Marmara Denizi kıyılarının Bağdat Caddesi ve çevresiyle, hem sosyal hem de kamusal alanlar olan, iskeleler, plajlar, açık hava sinemaları vb. mekânlarla sosyal, algısal ve fiziksel bağlar kurduğu saptanmıştır. Tarihsel süreklilik içinde Marmara Denizi kıyılarının Bağdat Caddesi üzerinde önemli bir etkisi olması ve doğal bir sınır elemanı olması sebebiyle birinci sınır elemanı olarak Marmara Denizi Kıyıları belirlenmiştir.

Araştırma alanının belirlenmesine yardımcı ikinci faktör, yapay bir eleman olan Trenyolu hattıdır. 19.yy.ın başında yapılmış olan ve hem Bağdat Caddesi hem de çevresinin gelişmesinde önemli bir yeri olan bu hattın, literatür araştırmasının tarihsel verilerine de dayanarak, çevre üzerinde önemli bir etkiye sahip olduğu saptanmıştır. Böylelikle araştırma alanının kuzey sınırlarını Haydarpaşa-Pendik demiryolu hattı oluşturmaktadır.

Bu şekilde kuzey ve güney sınırları belirlenen araştırma alanının doğu ve batı sınırlarının belirlenmesinde birkaç faktör devreye girmiştir. Bağdat Caddesi ismi ile anılan Cadde batıda Kızıltoprak'tan başlayarak doğuda Maltepe'ye kadar devam etmektedir. Batı sınırı olan Kızıltoprak'ta bir dar boğaz yaparak Boğaziçi Köprüsü bağlantı yoluna bağlanmakta veya Üsküdar'a doğru ad değiştirerek devam etmektedir. Doğu'da ise önemli bir ayrım Bostancı'da olmaktadır. Bostancı'ya kadar trenyolunun altında sahile paralel devam eden Bağdat Caddesi, Bostancı'da yön değiştirmekte ve trenyolunu keserek trenyolunun üst tarafına Maltepe ilçesine geçmektedir. Bu geçiş ile Cadde'yi çevreleyen sosyal yapı da değişmektedir. Bu sebeple, bu çalışmada Bağdat Caddesi olarak adlandırılan ve 5,5 km uzunluğunda olan Cadde, Bostancı-Kızıltoprak arasındaki bölümdür. Bağdat Caddesi'ne ilişkin yapılan fonksiyon analizleri Bostancı-Kızıltoprak arasında yapılmıştır. Ancak, çalışma ilerledikçe Bostancı- Kızıltoprak boyunca uzanan Bağdat Caddesi'nin de kendi içinde alt bölümlere ayrıldığı hem gözlemlerden, hem anket çalışmalarından hem de analizlerden anlaşılmıştır. Bağdat Caddesi'ni dikine kesen ve denizle

trenyolunu bağlayan aksların hem analizlerde hem de tarihsel süreklilik içerisinde önemli bir veri olduğu ortaya çıkmıştır. Bu verilerin aynı zamanda Bağdat Caddesi'nin en yoğun kullanıma sahip bölümü olduğunun saptanmasıyla araştırmanın yapılacağı alan belirlenmiş olmaktadır. Bağdat Caddesi'nin batı yönünde Trenyolu ve Marmara Denizi bağlantısını sağlayan Göztepe Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi ile doğu yönünde yine trenyolu ile Marmara Denizi'ni bağlayan Ayşe Çavuş Caddesi doğu-batı sınırlar olarak belirlenmiştir. Belirlenen alanın ana düşey aksını Erenköy Ethem Efendi Caddesi oluşturmaktadır (Şekil 6.3., Şekil 6.6.).

Tanımlanan fiziksel sınırlar içerisinde araştırma alanı Göztepe, Caddebostan, Erenköy ve Suadiye Mahalleleri'nden bölümler içermektedir (Şekil 6.4.).

Araştırma alanında yaşanan fiziksel değişimlerin ortaya konabilmesi için zamansal sınırlar belirlenmiştir. Bu bağlamda, alan çalışmasının zamansal sınırları belirlemede rol oynayan faktörler kentsel mekânın karakterini belirleyen tarihsel verilere ve özelliklere dayanılarak ortaya konmuştur. Bu bağlamda, 1973 yılında Boğaziçi Köprüsü'nün yapılması ile Avrupa yakasıyla bağlanan Anadolu yakasında, ikinci konut ve sayfiye mekânı kimliğinden bir dönüşüm yaşanmış ve Bağdat Caddesi ve çevresi daimi konut işlevi kazanmıştır. Buna ek olarak, 1965 yılındaki kat mülkiyeti kanununun etkisiyle Bağdat Caddesi ve çevresinde apartman üretimi ve nüfus yoğunluğu hızla artmıştır. Bu sebeple 1960 yılı araştırma alanı için kritik ve önemli bir tarihtir. Boğaziçi Köprüsü'nün açılmasından ve kat mülkiyeti kanununun yürürlüğe girmesinden önceki mekânsal karakteri belirlemesi açısından 1960 tarihi ilk zamansal sınır oluşturmaktadır.

İkinci zamansal sınır, 1986 Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün etkilerinin gözlenmesi, 1999 depremi sonrası olması ve 1998 tarihli iptal edilen nazım imar planı sonrasında yapılan düzenlemeleri içermesi bakımından önem taşıyan 2005 yılıdır. 2005 yılında araştırma alanının içinde bulunduğu Kadıköy ilçesi İBB tarafından, iki ayrı planlama alanı olarak ele alınmıştır. Bu alanlar, Kadıköy Merkez ve Kadıköy Merkez - E5 Otoyolu Ara Bölgesi'dir. Bağdat Caddesi'nin içinde bulunduğu Kadıköy Merkez - E5 Otoyolu Ara Bölgesi için 2005 yılında Kadıköy Merkez- E5 Otoyolu Ara Bölgesi nazım imar planı yapılmıştır (Şekil 6.2.). Dolayısıyla 2005 yılı Bağdat Caddesi ve çevresinin bugünkü mevcut durumunun şekillenmesine etkisi yönünden de önemli bir tarihtir.

6.3. Bağdat Caddesi'nin Kentle İlişkisi

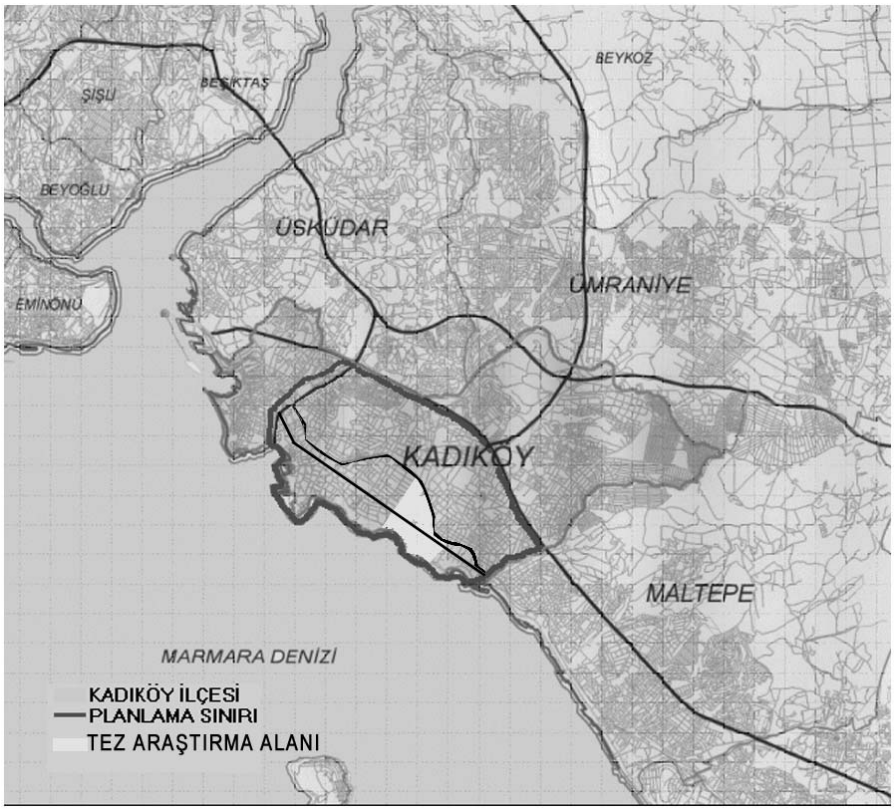
Bağdat Caddesi, İstanbul ili, Kadıköy ilçe sınırları içerisinde yer almaktadır (Şekil 6.1.). Bu doktora çalışması kapsamında alan çalışması amacıyla ele alınan, Bağdat Caddesi ve çevresi, İBB tarafından Kadıköy Merkez - E5 Otoyolu Ara Bölgesi planlama alanı olarak belirlenmiş 1952 ha'lık alanın içinde 285 ha'lık bir bölümü kapsamaktadır (Şekil 6.2.).

İBB kaynaklarına göre[81], Kadıköy Merkez - E5 Otoyolu Ara Bölgesi olarak tanımlanmış alan İstanbul ilinin nüfus bakımından en yoğun ikinci ilçesi Kadıköy'de yer almakta ve İstanbul Metropoliten Alanında 1. derece Kadıköy Alt Merkezi ile 3. derece Maltepe Alt Merkezi arasında kalan geçiş bölgesi özelliğini taşımaktadır.



Şekil 6.1 : Kadıköy İlçesinin İstanbul içindeki konumu.

[81] İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Planlama Müdürlüğü'nün 2005 tarihli 1/5000 Ölçekli Kadıköy Merkez – E5 (D100) Otoyolu Ara Bölgesi Nazım İmar Planı Raporu, Şehir Planlama Müdürlüğü, Altunizade, İstanbul.



Şekil 6.2 : İBB tarafından Kadıköy Merkez - E5 Otoyolu Ara Bölgesi ve Tez Araştırma Alanı.

Bağdat Caddesi'nin içinde bulunduğu alan, şehir içi ve şehirlerarası ana ulaşım ağları üzerinde yer almaktadır. Bağdat Caddesi'nin kuzeyinde sırasıyla Haydarpaşa-Gebze Ekspres Yolu (E-5) ve Haydarpaşa-Gebze banliyö tren yolu geçmekte, TEM otoyolu ise Kozyatağı kavşağı ile bağlanmaktadır. Aynı zamanda, Marmaray projesi kapsamında Kartal-Harem metro inşaatı da E5 yolu boyunca devam etmektedir (Şekil 6.3.).

Bunun yanında Bağdat Caddesi'nin güneyinde, kıyı kesiminde, deniz ulaşım araçları ile ulaşım imkânı sağlayan Bostancı vapur iskelesi, Bostancı deniz otobüsü iskelesi, Kalamış yat iskelesi ve Fenerbahçe kotra ve yat limanı bulunmaktadır.

İBB tarafından bir alt merkez olarak tanımlanmış bu alanının kent merkezi ile bağlantısını sağlayan toplayıcı yollar ise; Kadıköy-Tuzla sahil yolu, Bağdat Caddesi ve Kadıköy-Pendik minibüs hattının geçtiği yollardır. Buradan da anlaşılacağı gibi, Bağdat Caddesi, Maltepe ile Kadıköy ilçelerini birbirine bağlayan, toplayıcılık ve bağlayıcılık özellikleri kuvvetli önemli bir akstır.

Bağdat Caddesi batı yönünde, Üsküdar'a ve Boğaziçi Köprüsü'ne bağlanmakta böylelikle, Kartal, Maltepe ve Pendik'i batıya bağlamaktadır. Kadıköy-Tuzla Sahil Yolu ve E5'ten farklı olarak Bağdat Caddesi'nin sunduğu bağlantı sosyal bir yaşam alanı da sunmaktadır (Şekil 6.5.).

Bağdat Caddesi'nin kentin kuzeyi ile olan bağlantısı Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ile sağlanmaktadır. Kuzeyden gelen FSM Köprüsü Atatürk Caddesi'nin devamında Ethem Efendi Caddesi'ne bağlanmakta ve buradan Bağdat Caddesi'ne akmaktadır(Şekil 6.6.).

Kent bütünüyle fiziksel ilişkileri açıklandığı gibi ve çizimlerde görüldüğü gibi kurulan Bağdat Caddesi ve çevresinin tarihsel sürekliliği ve özellikleri bir sonraki bölümde ele alınmıştır.

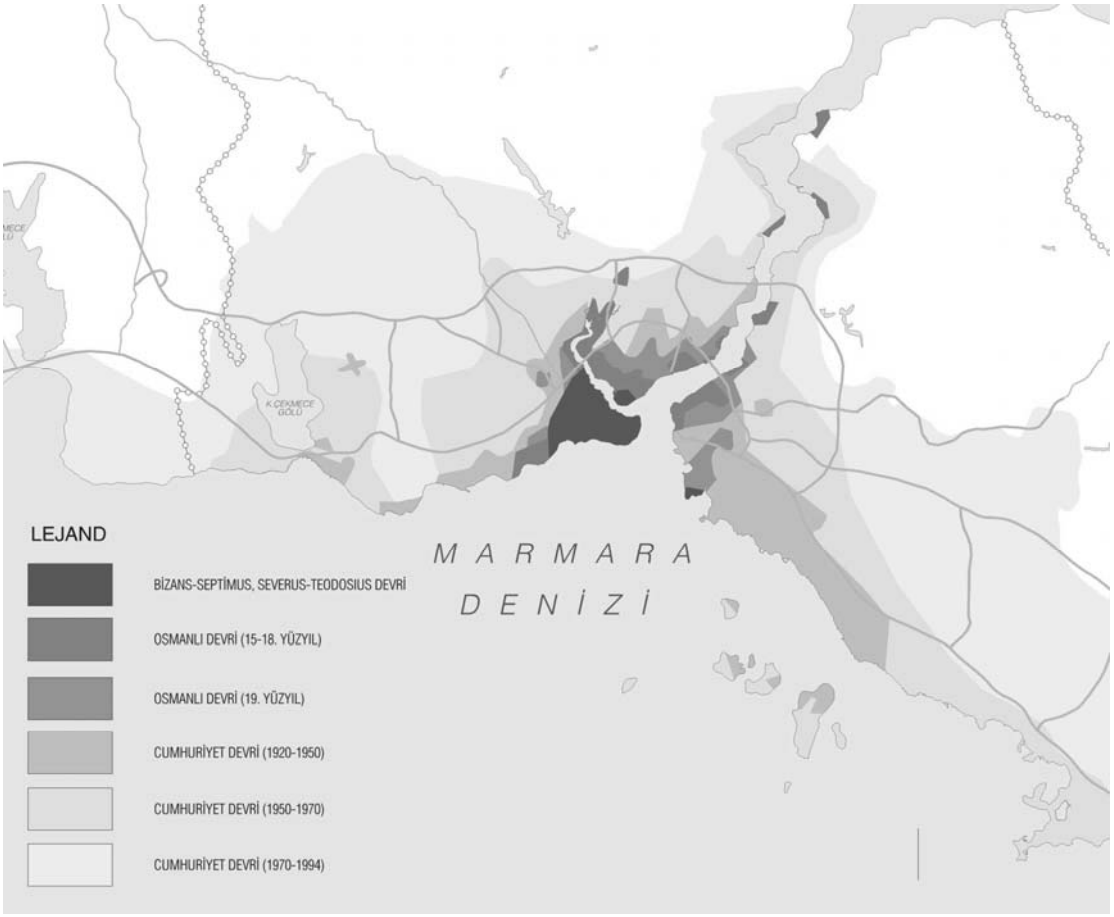
6.4. Kadıköy Bağlamında Bağdat Caddesi'nin Tarihi Verileri ve Özellikleri

Çağdaş kent bilimcilerden Kevin Lynch (1960) kent imgesini yaratan öğelerin yollar, işaretleşen anıtlar, kenarlar, kavşaklar ve bölgeler olduğunu belirtmektedir. Fiziksel ortamın tanımına ilişkin bu öğelerle İstanbul değerlendirilebilir. Lynch'in kent imgesini yaratan elemanlar arasında saydığı yolları, kenti tarih boyunca yapan elemanlar olarak ele alan Kuban (1998), Ayasofya Meydanı'ndan Beyazıt'a, Beyazıt'tan Aksaray'a ve Yedikule'ye, Beyazıt'tan Edirnekapı'ya, Galata'dan Beyoğlu'na, Kadıköy'den Bostancı'ya kadar olan yolların İstanbul'un imgesinde önemli bir yeri olduğunu belirtmektedir. Kuban bu yollara ek olarak İstanbul özelinde, denizin oluşturduğu suyollarının ve kıyı şeritlerinin imgelemde çok önemli bir yer tuttuğunu belirtmiştir

Araştırma konusunu oluşturan Bağdat Caddesi, Kuban'ın belirttiği kent imgesinde yeri olan bu önemli yollardan biridir. Bunun yanında Bağdat Caddesi'nin, yine Kuban'ın belirttiği, İstanbul içinde önemli yeri olan kıyı şeridiyle de yakın ilişkisi bulunmaktadır. Bağdat Caddesi'nin Marmara Deniziyle kurduğu ilişki hem iskeleler hem sosyal yaşam hem de kıyı boyu rekreasyon alanları ile olmaktadır.

Bağdat Caddesi'nin tarihi çerçevesi, tarihsel gelişimi ve tarihi özellikleri, İstanbul ve Kadıköy bağlamında ele alınarak bu bölümde irdelenmiştir. Böylelikle Bağdat Caddesi'nin tarihsel sürekliliği ortaya konarken, İstanbul ve Kadıköy'ün geçirdiği değişimlerden nasıl etkilendiği de ortaya konulmaktadır.

İstanbul, iki kıtayı ayıran suyolu Boğaziçi üzerinde kurulmuş, bir taraftan Asya'ya diğer taraftan Avrupa'ya uzanan bir kenttir. Günümüzde İstanbul'un ulaştığı hem fiziki hem coğrafi hem de sosyal boyutlar, onun bir kentten öteye metropolitan bir alan olduğunu gösterir niteliktedir. Bunun yanında halen İstanbul'u belirleyen en önemli sınırlar Boğaziçi, Haliç ve Marmara kıyılarıdır. İlk çağlardan beri İstanbul'un yerleşim bölgesi olarak seçilmesinin en büyük nedeni, Karadeniz ile Akdeniz'in ticaret ilişkisinin sağlandığı suyolu üzerinde bulunması ve Haliç gibi doğal bir limana sahip olmasıydı (Bölen ve diğ. 1993). M.Ö. 7.yy'da Megaralılar tarafından Byzantion adıyla kurulan kentin sınırları o zaman bugünkü Ayasofya ile Topkapı Sarayı'nın bulunduğu tepeleri kapsayan 2 km² lik bir alandı. Bunun yanında Kadıköy'de, Üsküdar yamaçlarında ve Galata'da koloni yerleşimlerinin kurulduğu bilinmektedir (Şekil 6.7.).



Şekil 6.7 : İstanbul ve Kadıköy'ün Tarihsel Gelişimi.

Kadıköy'deki yerleşmenin başlangıcını oluşturan tarihsel çekirdek, Haydarpaşa Koyu çevresi ile Moda Burnu'nun oluşturduğu alan içinde yer almaktadır. Günümüze uzanan yerleşme gelişiminin 19. yüzyılda hız kazanmasının yanında, Kadıköy ilçesi'nin tarihi, İstanbul merkezinden daha eskilere dayanmaktadır.

6.4.1. Bizans Dönemi

İstanbul'un tarih öncesine ait bilinen en eski yerleşme alanı, M.Ö. 4000-3000'e tarihlenen Fikirtepe Kültürüdür. M.Ö. 1000 yıllarında Fenikeliler tarafından Fikirtepe'de çeşitli kaynaklarda Harhadon adıyla anılan bir ticaret kolonisi kurulduğu bilinmektedir. Tahmin edildiğine göre, bu dönemde Kuşdili Deresi bir haliç şeklindedir ve kıyı çizgisi de bugüne göre daha içeridedir.

Daha sonra bu ilk yerleşmenin karşısında Moda Burnu ile Yoğurtçu arasında Kalkhedon (Bakır Ülkesi) adıyla ikinci bir yerleşme daha oluşur. M.Ö. 680'den sonra büyümeye başlayan bu yerleşim Apollon Tapınağı ve Haydarpaşa Çayırı'ndaki at yarışları ile ün salmıştır. İlerleyen dönemde Kalkedon adıyla anılan bu yerleşim, önce Moda Burnu'na, kısa sürede de Kocaeli Yarımadası ve Gebze'ye kadar uzanan bir devletin merkezi oldu.

M.Ö. 6. yy'ın sonlarında Perslerin egemenliğine giren Kalkhedon, M.Ö. 431-404 yılları arasında yapılan Peloponnesos Savaşı'ndan sonra bağımsızlığını kazanmaya çalıştı. M.Ö. 133 yılında Bergama Devleti'ne teslim olan Kalkhedon, nihayet M.Ö. 74'te Roma'nın hâkimiyetine girdi. Bu toplantı ile Kadıköy, önemli bir dini merkez haline gelmiştir. Bizantion'un Roma hâkimiyetine girmesinden sonra önemi azalmaya başlayan Kalkhedon, Roma'nın başkentini Bizantion'a taşıması ve Bizantion'un Constantinopolis adını alarak gelişmeye başlamasıyla birlikte, çöküş sürecine girmiştir (Eyice, 1976, Mamboury, 1951). Ünlü bahçeleriyle, kaliteli şarapları ve meyveleriyle Bizans İmparatorlarının gözde dinlenme mekânlarından biri olan Ortaçağ Kalkhedon'unun tiyatrosundan, hipodromundan, kiliselerinden ve Constantinus Sarayı'ndan bugüne herhangi bir iz kalmamıştır. Kadıköy'ün, Bizans döneminde tarımsal özellikleriyle öne çıkan mütevazı bir sayfiye kasabası görünümüne büründüğü söylenebilir.

Bizans Dönemi'nde Bağdat Caddesi'nin izinin varlığına ilişkin verileri Eyice (1994), Şaşkınbakkal ve Çatalçeşme'de bulunan bazı kalıntılarla ve Küçükyalı'da bulunan 9. yy. da yapıldığı bilinen Bryas Sarayına ait kalıntılarla açıklamaktadır.

6.4.2. Osmanlı Dönemi

14. yy.dan itibaren Osmanlı akınlarına maruz kalmaya başlayan Kalkhedon 1352-1353 yıllarında büyük ölçüde Osmanlı egemenliğine girmiştir. İstanbul'un fethinden sonraysa, Fatih Sultan Mehmet'in, Kalkhedon'u ilk İstanbul Kadısı Hızır Bey'e verdiği ve Kadıköy adının bu sayede ortaya çıktığına inanılmaktadır (Teoman, 1984, Akbulut, 2004).

II. Mehmet İstanbul'u fethettiğinde Kadıköy bugünkü çarşı çevresinde toplanmış bir köy görünümündeydi. Çoğunlukla tarım ve balıkçılıkla uğraşan Rumların yaşadığı Kadıköy'de fetihten sonra uzun süre önemli bir Türk nüfus yoğunlaşması görülmemektedir. İlk Türk mahalleleri bugünkü Osmanağa Cami'nin bulunduğu bölgede gelişmiştir. Önceleri burada bir mescit yaptırılmış, 1612'de şimdiki Osmanağa Cami yapılmıştır. İlerleyen dönemde, III. Mustafa'nın sahil ve iskele tarafında yaptırdığı İskele Cami'si ile bölge ve çarşı bu iki cami arasında gelişmiştir.

Osmanlı Dönemi'nde de, Kadıköy ve çevresi, Roma ve Bizans'ta olduğu gibi, üst düzey yöneticilerin rağbet ettikleri bir sayfiye ve mesire yeri olmuştur. Bunun yanında önemli bir tarımsal üretim alanı olmaya da devam etmektedir. Haydarpaşa, Çamlıca, Kuşdili, Acıbadem, Koşuyolu ve Fenerbahçe önde gelen çayır ve mesire alanlarıdır. Bunun yanında Bostancı'ya kadar uzanan alan içerisinde, sultan ve üst düzey yöneticilere ait köşk, sahil saray ve bahçeler ile daha iç kısımlarda köyler yer almaktadır (Akbulut, 1994). Kanuni Sultan Süleyman'ın Fenerbahçe'deki sahil sarayı ve bahçesi de yörenin yönetici sınıf arasındaki cazibesini gösteren bir diğer örnektir ki, II. Bayezid döneminde (1481-1512) yaptırılan bu saray Tezkiretü'l-Bünyan'a göre Mimar Sinan tarafından onarım görmüştür (Eyice, 1994).

16.yy. sonlarında III. Murad (1574-1595) tarafından bölgenin nüfusunun arttırılması yönünde girişimlerde bulunulmuştur. Buna rağmen 18.yy.'a ait çeşitli kaynaklar Kadıköy'de bu yüzyılda çoğu balıkçılıkla uğraşan Rumlardan oluşan 100-120 aile bulunduğunu belirtmektedir. Bunun yanında daha içerilerde, Merdivenköy, Erenköy ve İçerenköy taraflarında bağ ve bahçe tarımıyla geçinen önemli bir Türk nüfusu yer almaktadır. Kızıltoprak-Bostancı arasındaki bölüm İstanbul'un meyve-sebze ihtiyacını karşılayan önemli tarım alanlarıdır.

18. yy, özellikle Lale Devri boyunca Kadıköy'ün mesire yeri olarak öneminin arttığı bir dönem olur (Tanyeli,1999). Haydarpaşa, Kuşdili, Yoğurtçu çayırları ve Moda

Çayırı ve Uzunçayır halkın rağbet ettiği önemli gezinti alanlarıdır. Giz'in (1994) belirttiğine göre, çayırlar mesire yerleri olmanın yanında saray ve devlet büyüklerinin atlarının yanında ordu atları için de otlak görevini görmektedirler. Bahariye semti, yeniçeri ve bostancı askerlerine yazlık elbiselerin dağıtıldığı ve hıdrellez şenliklerinin yapıldığı mekandır. 1776 tarihli Kauffer haritasına göre, 18 yy. da Kadıköy bugünkü İskele ve Çarşı çevresindeki yapı adalarından ibarettir. Geride İbrahimağa'ya doğru mezarlılar, çevrede ise geniş bağ ve bostanlar bulunmaktadır. Acıbadem yönünde uzanan Haydarpaşa bağlarının yanında güneyde Moda Burnu'na kadar da bağlar bulunmaktadır. Bu bağlar arasında kalan Mühürdar bağları da kısaca Mühürdar olarak anılır.



Şekil 6.8 : 1776 tarihli Kauffer Haritası'nda Kadıköy ve Bağdat Caddesi (Akbulut, 2004).

Bizans Dönemi'ndeki tam güzergâhının bilinmeyişine karşılık Bağdat Caddesi'nin Osmanlı Dönemi'ndeki izi, bu yol kenarında değişik tarihlerde yapılan çeşme, namazgâh ve köprülerden takip edilebilmektedir.



Şekil 6.9 : Kurbağalıdere'nin 19. yy görünümü



Şekil 6. 10 : Selamiçeşme, (Yazıcıoğlu Halu, 2003).



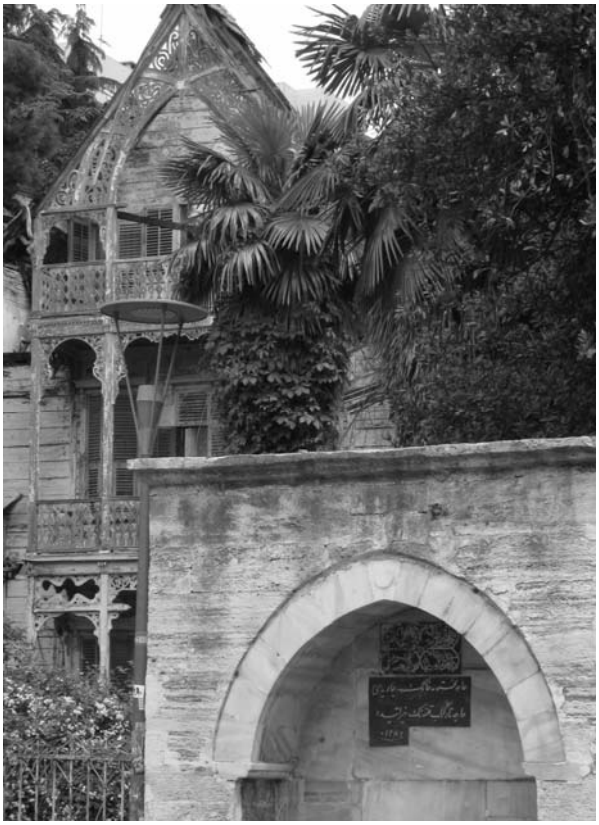
Şekil 6. 11 : Erenköy Galip Paşa Cami, 19 yy. sonu, (Y.Halu, 2003).

Kızıltoprak yönüne doğru Eyice'nin (1994) belirttiği Taşköprü, 1772 tarihli namazgah, Kızıltoprak Zühdi Paşa Cami, Selamiçeşme'de 1780 tarihli çeşme ve namazgah (Şekil 6.10.), Caddebostan'da Çukurçeşme, Erenköy'de Galip Paşa Cami (1899) (Şekil 6.11,); Suadiye'de İstanbul'un en eski çeşmelerinden 1550 tarihli

çeşme (Şekil 6.12.,6.13.) ve Bostancı da Bostancı Karakolu, Bostancıbaşı Çeşmesi, Köprüsü ve Namazgahı (Yazıcıoğlu, vd.,2000) ile Bağdat Caddesi'nin Osmanlı dönemindeki izi takip edilebilmektedir. Kauffer'in 1776 tarihli haritasında da Kadıköy'ün doğusunda Söğütlüçeşme yönünde iki ana yolun varlığı görülür (Şekil 6. 8.). Bu yollardan Kızıltoprak'a doğru devam eden yol Bağdat Caddesi'dir.



Şekil 6.12 : Çatalçeşme, (1550), (Yazıcıoğlu Halu, 2009).



Şekil 6. 13 : Çatalçeşme ve arkasında köşk.

19. yy'ın başında Kadıköy İskelesi ve çarşı çevresindeki mahalle, büyüklüğünü korumaktadır ve bölgenin temel karakterini mevsimlik kullanımlar oluşturmaktadır. Bunun yanında imparatorluğun girdiği savaşlardan dolayı mesire alanı çayırlar askeri faaliyetlerin mekânı da olmaya başlamaktadır (Akbulut, 1994). Kırım Savaşı öncesinde Kadıköy sınırları bugünkü Altıyol'a kadar uzanmaktadır. 1851 yılında Kadıköy dört mahalleye ayrılır. Bu mahalleler merkezde yer alan Osmanağa, Kızıltoprak tarafında Tuğlacı, Moda'da Caferağa ve Koşuyolu ile Selimiye'ye kadar geniş bir alanı kaplayan İbrahim ağa mahalleleridir.

Kadıköy ve Bağdat Caddesi kararlı bir gelişme gösterebilmek için 19. yy'ın ikinci yarısını beklemek durumundadır. Kadıköy ve Bağdat Caddesi'nin 19 yy.'ın ikinci yarısından sonra gösterdiği gelişmede özellikle üç olgunun yadsınamaz önemi olmuştur: *Ebniye Kanunu (1882), Şehir içi vapur işletmeciliği (1857) ve Haydarpaşa-Pendik demiryolu (1873).*

19. yy'ın ikinci yarısında Osmanlı'daki sosyo-ekonomik ve toplumsal yapıdaki hızlı değişimler sonucunda imara yönelik faaliyetler, ticaretin de gelişmesiyle artmıştır. Bunun sonucunda kentsel mekanlarda işlevsel alanların dağılımı, ulaşımın düzenlenmesi, kentte etkili olan yangınların tahrip ettiği fiizksel dokunun yenilenmesi ve yapılaşmanın denetimi için imar mevzuatları hazırlanmış[83], İstanbul Şehremaneti Dairesi kurulmuş (1854) ve Ebniye Kanunu (1882) yürürlüğe girmiştir. Bunlara ek olarak 1868 tarihinde yabancıların mülk sahibi olmalarının önünün açılması da yapı üretiminde ve Kadıköy'ün gelişiminde önemli bir yer tutmaktadır.

Ebniye Kanunu Osmanlı Devleti'nde imar ve inşaat işlerini belirli kurallara bağlamak amacını taşımaktadır. Yeni yapılacak olan yapılara ilişkin sıkı düzenlemeleri içeren bu yasanın dolaylı olarak Kadıköy'e ve Bağdat Caddesi'ne de önemli etkileri olmuştur. Yasa ile, İstanbul sur içinde bitişik nizam yapılacak yeni yapıların kâgir olması zorunluluğu, planlarda geometrik ölçülerin zorunlu tutulması, mahallelerde geometrik planlar öngörülmesi, ahşap ev yapımının yasaklanması ve çıkmaz sokaklara yer verilmemesi gibi ilkeler ortaya koymaktadır. Kâgir bina eğiliminde yangınların büyük payı vardır (Arı, 1994). Yasa ile ahşap binalara ancak, şehir merkezi dışında büyük bahçe içinde olmak kaydıyla izin verilmektedir.

Akbulut'un (2004)belirttiğine göre, 1868'de yabancıların da mülk sahibi olmalarına izin veren yasal düzenlemelerin ardından varlıklı Levantenler'in Kadıköy ve çevresindeki mülklerinde artış olur. Bu tarihlerde Moda Burnu'nda yerleşmiş olan varlıklı Levanten ve gayrımüslim üst düzey bürokratlar ve tüccarlar, Fenerbahçe Burnu'nda da yerleşirken, demiryolunun etkisiyle, Göztepe, Erenköy ve Bostancı çevresinde de daha farklı bir yerleşme karakteri belirmeye başlar.

[83] 1836 yılında ilk imar mevzuatı Moltke tarafından hazırlanan plandır. Bkz. Tekeli (1992).Tekeli bu imar mevzuatının Osmanlı kentinin geleneksel dokusundan farklı olarak, geometrik birbirini kesen yollardan oluşan bir kentsel yapı öngördüğünü ancak buradaki imar anlayışının batıdan esinlenilmiş olmasına karşın, salt taklit olarak algılanmaması gerektiğini belirtmektedir. Bu mevzuatta Osmanlı'ya özgü bazı özellikler de bulunduğu konusu üzerinde özellikler durmaktadır.



Şekil 6.14 : 19.yy. Son dönemi Bağdat Caddesi ve çevresindeki konutlardan örnekler: Çatalçeşme'deki Köşk, (Yazıcıoğlu Halu, 2009).

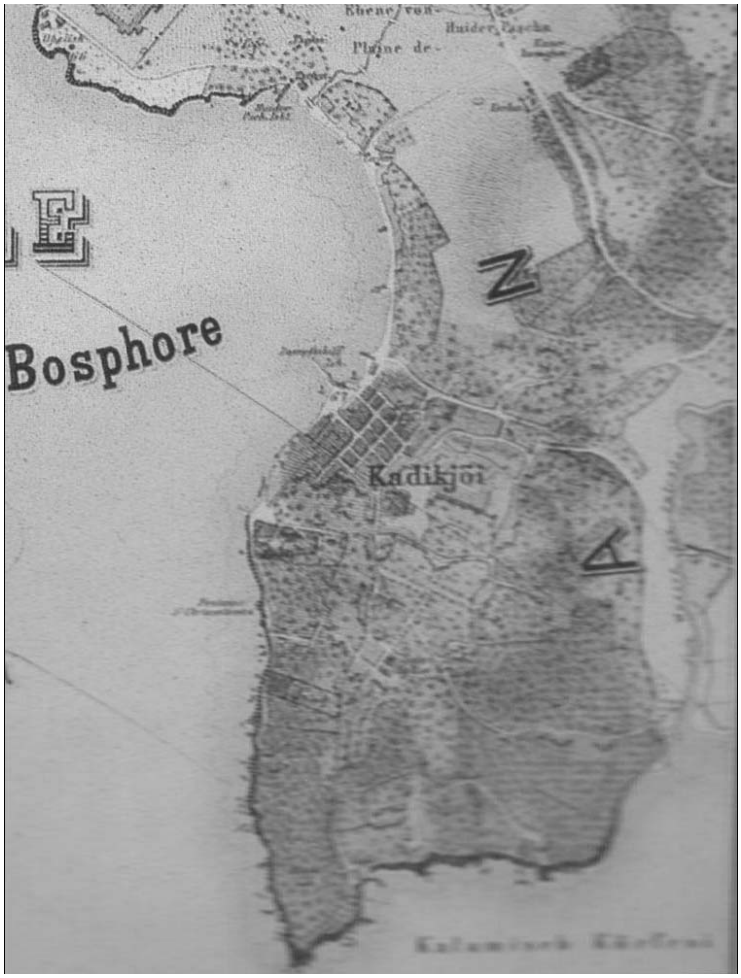


Şekil 6. 15 : Suadiye'de Köşk, (Yazıcıoğlu Halu, 2009).

19. yy.'ın ikinci yarısında, Mühürdar'da III. Mustafa'nın mühürdarına ait bağlar ve çevresinde Türk nüfus artmış, Moda Burnu ve çevresinde ise Galata ve Pera'da ticaretle uğraşan varlıklı gayrimüslim ve Levantenlerden, İtalyan, Fransız ve İngiliz'lerin oluşturduğu bir yerleşim görülmektedir. Ekdal'ın (2005), bu gruplarla ilgili anlattıklarına dayanarak, bu grupların temel özelliğinin kendi içlerinde bir yaşam sürmeleri ve Osmanlı sarayına yakın olmaları olduğu söylenebilir. Aralarında saray sarrafları veya saraydan özel izinle yapılan her türlü ticaretle uğraşan kişilerin bulunduğu bu gruplar 1870-1910 yılları arasında Moda Burnu'nda büyük yapı üretimi gerçekleştirmişlerdir. Bunun yanında sosyal faaliyetlerde de bulunmuşlar, her türlü kara ve deniz sporlarıyla ilgilenmiş, bu yönde kulüpler kurmuşlardır. Ticaretten kaynaklanan sınırsız servetle gerçekleştirdikleri yapı üretimleri de oldukça gösterişli ve dikkat çekicidir (Şekil 6.14, 6.15).

Bu tarihlerde, kaynaklara göre, 1860 yılında, Kadıköy büyük bir yangına maruz kalmıştır. Bu yangın Kadıköy'ün gelişiminde önemli bir dönüm noktası olur. İstanbul'un sur içindeki yangınlarla kıyaslandığında mütevazi görülebilecek bu yangın, kasaba görünümündeki Kadıköy için çok etkili olmuştur. Yangın sonrasında, ızgara plan uygulaması yapılmış, dönemin anlayışına uygun çağdaş bir kent formu elde edilmeye çalışılmıştır. 8-10 metre genişliğinde doğrusal sokaklar açılarak, çarşı içindeki yapı adalarının köşelerinin kırılması yoluyla meydancıklar elde edilmiştir. Yangın sonrasında Kadıköy fazla bir büyüme gösteremese de daha düzgün bir yol strüktürü içinde çabuk gelişmiştir (Kuban, 1970). O dönemde bir Avrupalı seyyah da bu duruma işaret ederek şöyle demektedir; "Kadıköy kısa bir süre önce tamamen yanmışken şimdi tıpkı bir Avrupa kenti gibi yeniden inşa edilmekte ve gözle görünür bir biçimde, her ulustan insanların barındığı İstanbul'un en gözde semti olarak gelişmektedir" (Dethier, 1993).

Akbulut'un (2004), Stolpe Haritası'na (1863-1880) (Şekil 6.16.) dayanarak belirttiğine göre, Sultan Abdülaziz döneminde Kadıköy merkezi Yoğurtçu'ya kadar gelişmiş, Haydarpaşa Koyu'nu çevreleyen yol üzerinde tek sıra halinde yapılar belirmeye başlamıştır. Haydarpaşa Askeri Hastanesi Kadıköy'ün kuzey sınırını oluşturmuştur. İbrahimağa'da yerleşim nüveleri ortaya çıkmıştır. 1876'da yapılmış olan Sultan Murad'ın av köşkü'nün yanında Mühürdar'da Serasker Rıza Paşa ve Gazi Ahmet Muhtar Paşa'ya ait köşkler yapılmıştır (Ekdal, 2005) .



Şekil 6.16 : Stolpe Haritası, 1863 ve 1880 tarihleri arasında düzeltmelerle yayınlanmıştır.

1840'lardan sonra başlayan düzenli vapur seferleri ile şehir çevresinde yer alan ve o zamana kadar şehir yaşantısından soyutlanmış olan Üsküdar, Kadıköy, Adalar ve Boğaziçi köyleri gibi denizaşırı banliyölerin de merkezle ilişkileri artar, yaz-kış oturulan sürekli yerleşmeler haline gelmeye başlar.

1873 yılında Haydarpaşa-Pendik demiryolunun hizmete girmesiyle Bağdat Caddesi'nin kuzeyinde istasyonlar çevresinde yerleşimler gelişmeye, ticari nüvelerin ortaya çıkmasıyla da mahalleler oluşmaya başlar (Kösebay Erkan, Ahunbay; 2008). Demiryolu paralelinde yerleşmenin önce hat boyunca, istasyon çevrelerinde noktasal olarak saçaklanmasına, ardından da yeni oluşan ya da mevcut, hat boyu yerleşmelerinin kalabalıklaşıp büyüyerek, nihayet esas yerleşmenin birer semt ve mahallesi haline dönüşmelerine neden olur.

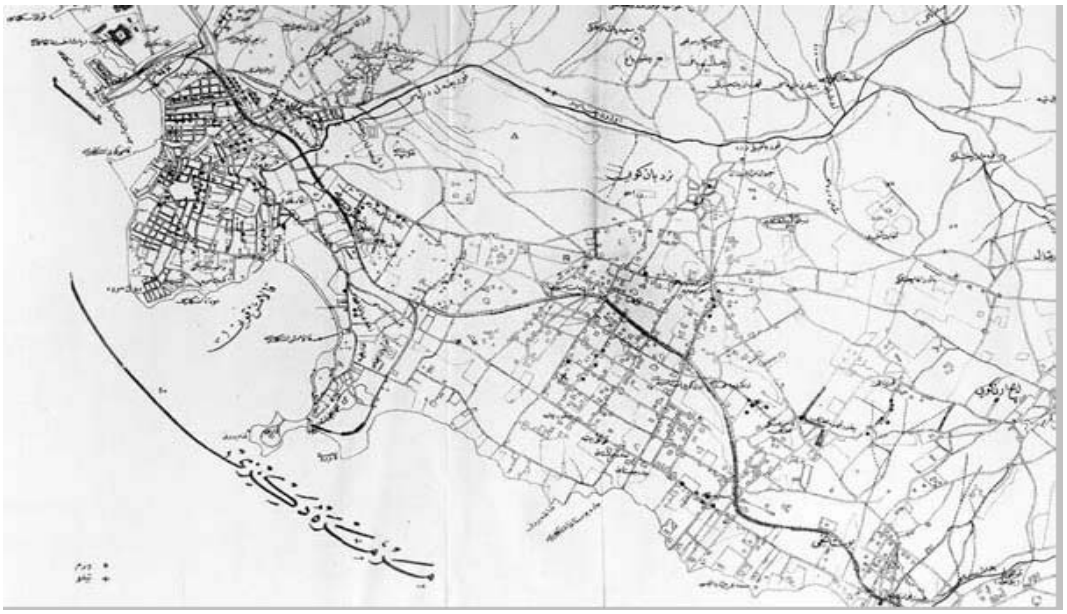
Bir yandan Moda ve Fenerbahçe'de gayrimüslim ve Levantenler mülk alımına hız verirken, Haydarpaşa-Pendik demiryolu boyunca da Türk üst düzey bürokratlar, satış

ve ihsan yoluyla hazinenin elinden çıkan mülklerle İstanbul'un en erken ve büyük boyutlu spekülatif hareketlerinden birini başlatır. Ebniye Kanununun getirdiği yeni olanaklarla, imara açılabilme koşulları değişmiş, Erenköy, Göztepe ve Bostancı gibi şehir merkezinin dışındaki semtlerde padişah iznine tabi olmadan imara açılabilmenin önü açılmıştır. Kanun, bağ, bostan ve boş arazileri bölerek parselasyon yapılması halinde mahalle oluşumuna katkı sağlayacak okul, karakol, cami vb. kamusal mekânlar yaratılmasını da zorunlu kılmıştır.

Açılan parseller arasındaki cadde ve sokaklara ilişkin düzenlemeler de getirilmiştir. Caddelerin genişliklerine göre, bina yükseklikleri belirlenmiştir. Örneğin, 15 "zira"dan geniş caddelerde -Bağdat Caddesi 20 zira(15 m) idi- kâgir binalar 30 zira, ahşap binalar 20 ziradan yüksek olamıyordu (Tekeli, 1994). Bu kanunla birlikte ilk spekülatif rant amaçlı girişim yapılmış, göçmenlerden biri olan Tütüncü Mehmet Efendi Göztepe'de aldığı 1.000 dönüm arsayı 10.25 dönümlük köşk parsellerine ayırarak, yüzden fazla Osmanlı paşasına ve bürokratına satmıştır (Şehsuvaroğlu, 1969). Göztepe çevresinde II. Abdülhamit döneminde 119 paşa oturduğu belirtilmektedir (Kalıt, 1989; Yerasimos, 1996).

19. yy.'ın son çeyreğinde hem Bağdat Caddesi hem de Kadıköy için önemli bir diğer gelişme 1872 yılında Kadıköy'ün X. Belediye Dairesi olmasıdır. II. Abdülhamit döneminin (1876-1909) sonlarına denk delen zaman diliminde, denizyolu ve demiryolu bağlantıları, yabancılara mülk satışına izin verilmesi ve Ebniye Kanunu ile Bağdat Caddesi'nin kuzeyinde trenyolu istasyonları etrafında mahalleler kurulmuş, Bağdat Caddesi'nin güneyinde de iskelelere paralel büyük yalılar ve yazlık köşkler inşa edilmiştir. 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı ve Balkan Savaşı sonrasında ise, Bulgaristan ve Romanya'dan gelen göçmen ailelerin Hasanpaşa, İkbaliye ve Göztepe'ye yerleşmeleriyle, ilçede ilk göçmen mahalleleri kurulmuştur.

Kadıköy ilçesinde, 19. yüzyılın son yirmi yılında, diğer önemli gelişme de Yeldeğirmeni'nde görülür. Haydarpaşa Koyu' nun gerisinde uzanan, askeri talimlerin yapıldığı Talimhane arazisinde düzgün sokaklarıyla bir mahalle belirir. 1885'den sonra Museviler Yeldeğirmeni'ne yerleşir. Yel değirmeni, Rumlar'ın da rağbet ettikleri bir yerleşmedir. 1903-1908 yılları arasında yapılan Haydarpaşa Garı ile diğer liman tesisleri ve demiryolu inşaatı ile işletmesinde çalışan Almanlar da Yeldeğirmeni'ne yerleşirler (Teoman, 1984). Yeldeğirmeni İstanbul'da ilk apartmanların yapıldığı yerlerdendir.



Şekil 6.17 : Hattat Diyarbakırlı Musa Azmi'nin yazdığı 20. yy başında Kadıköy ve Bağdat Caddesi'ni gösteren harita, (Arseven, 1913).

20. yy.ın başındaki Kadıköy, Musa Azmi'ye ait haritada açıkça görülebilmektedir(Şekil 6.17.). Bu haritada Kadıköy, Moda Burnu, Fenerbahçe, Haydarpaşa-Pendik banliyö hattı, Haydarpaşa-Pendik banliyö hattının Fenerbahçe'ye uzanan kolu, Göztepe istasyonu çevresindeki parselizasyon, Bağdat Caddesi ve Cadde üzerindeki yapılaşma haritadan okunmaktadır.

Bu tarihlerde, Kadıköy'ün merkezinde, mekânsal olarak büyük değişiklikler görülmemektedir. İskele çevresi cami ve kiliseler ile çeşitli dini yapıların toplandığı ve çarşının yer aldığı bir merkezdir. Kadıköy, 1912-1914 yılları arasında kimi önemli imar uygulamalarına sahne olur. Bazı yol yapımı ve altyapı uygulamaları yanı sıra Şehremini Cemil Paşa'nın şehir ve semt parkları oluşturma projesi kapsamında Kadıköy'de, Kuşdili Deresi'nin kıyısında, Yoğurtçu Parkı yapılır. Ayrıca, Iskele Meydanı'nda bulunan ve halen kullanılmakta olan belediye binası da bu dönemde inşa edilir. Bu dönemde, eğitime önem verilmiş, dönemin ulusal mimarlık ilkelerine uygun okullar inşa edilmiş; 1900-1902 tarihlerinde Kızıltoprak'ta Hamidiye Erkek/Kız Rüşdiye'si (bugünkü Kenan Evren Lisesi), 1911'de İnas Numune Mektebi (bugünkü Erenköy Kız Lisesi) adıyla İstanbul'un en eski kız lisesi açılmıştır Bahariye ve Moda'da ise, Fransız ve Ermeni okulları yer almaktadır. Cami ve Türk mezarlıkları ağırlıklı olarak İskele çevresinde ve Söğütlüçeşme civarında toplanmıştır.

Kadıköy I. Dünya Savaşı öncesi ağırlıklı olarak gayrımüslim ve Levantenler ile orta ve üst gelir gruplarının yaşadığı, İstanbul'un seçkin bir konut alanı olmuştur. Yeldeğirmeni ve Hasanpaşa'nın mütevazi mahalleleri kadar, Bahariye, Moda ve daha ötelere uzanan varlıklı semtlerin ve konakların burjuva yaşantısı Kadıköy'e, yüzyıl başında, iyice belirginleşen, farklı bir kimlik kazandırır. II. Abdülhamid döneminde devlet ileri gelenlerinin akınına uğrayan Kadıköy banliyöleri, varlıklı Levanten ve gayrımüslimlerin de rağbet ettiği yerlerden biridir.

20. Yüzyıl başlarında vapur seferleri sayesinde, Kadıköy, hala önemli bir sayfiye yeri olmasının yanısıra, İstanbul ile konut-işyeri ilişkisine de girmiş, yaz-kış oturulan, önemli bir yerleşme ve konut bölgesi haline gelmiştir. Savaş sonunda Kadıköy'ün merkezi, Haydarpaşa, Kuşdili Deresi ve Moda Burnu arasında oldukça geniş bir alana yayılmışken, Bağdat Caddesi çevresinde de köşklerle kurgulanmış yaşam devam etmektedir.

20. yy. başında Bağdat Caddesi ve çevresinin büyük bahçeler içinde köşklerle kurgulanmış mekânsal karakterine zıt olarak Kadıköy'ün merkezi tamamen dolmuştur. Buna paralel olarak, Kadıköy Çarşısı'nda halkın ihtiyacı olan her türlü tüketim maddesi bu dönemde bulunabilmekteydi(Giz, 1994). Giz'in belirttiğine göre, Yel değirmeni, Çarşı, Bahariye ve Moda konut alanları ve ticaret işlevlerine sahip iken, Haydarpaşa'nın kuzeyinde Tıp Fakültesi, Numune Hastanesi(1903), Veterinerlik Okulu, Askeri Hastane ve daha ileride 1862 yılında vakıf yoluyla kurulmuş olan Zeynep Kamil Hastanesi yer almaktadır. Kadıköy merkezinin vapur seferleriyle Avrupa yakası ile bağlanmasıyla artan yerleşik nüfus, Haydarpaşa'nın kuzeyinde yer alan bu hastanelerin varlığıyla da farklı bir boyut kazanmıştır.

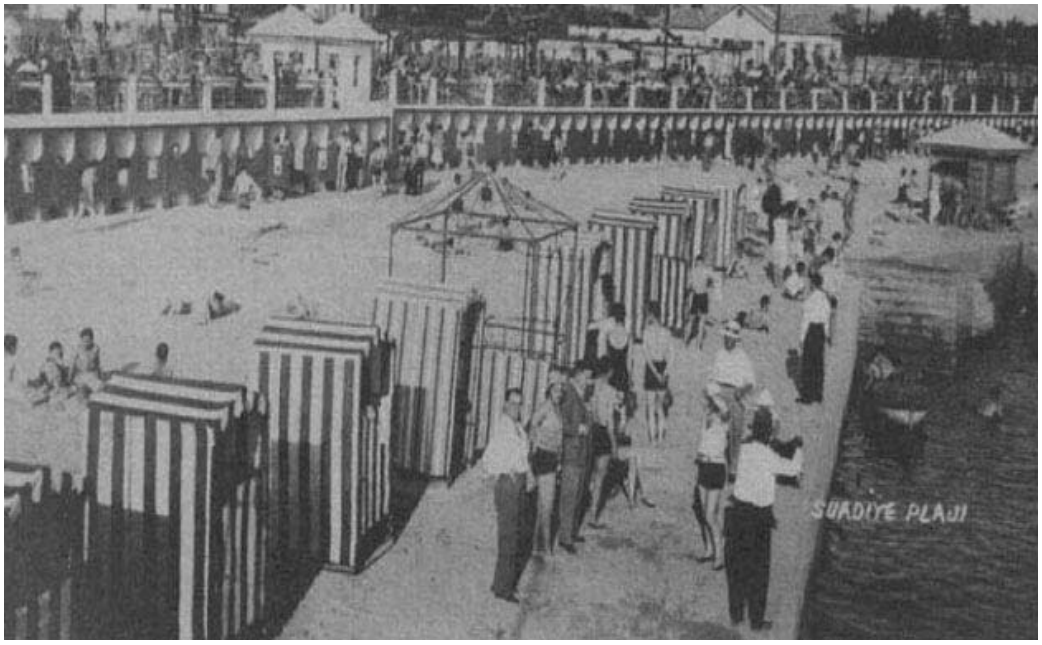
Bahariye Caddesi, bu çizilen yaşantıya koşut olarak gelişmiştir. 1927 yılında Bahariye Caddesi'nde açılan Süreyya Paşa Sahnesi ve sinemaları ile Kadıköy'ün merkezi yeni bir kültürel bir merkez kazanmaktadır. Bahariye Caddesi'nin önem kazanmasındaki diğer önemli bir etken tıp fakültesi, askeri hastane ve numune hastanesinin Kadıköy'de bulunmasıdır. Bu hastanelerde çalışan doktorların muayenehaneleri için de Bahariye Caddesi bir merkez olmuştur.

Kadıköy merkezinin yoğunlaştığı ve Bahariye Caddesi'nin yeşerdiği 19 yy. sonu ve 20. yy'ın başında Bağdat Caddesi çevresindeki Erenköy, Suadiye, Kızıltoprak ve Feneryolu semtlerine de Giz'in (1994) "II. Abdülhamid Devri paşalarının Kadıköy'e akını" olarak tanımladığı yoğun üst düzey yerleşim olduğu gözlenmektedir. Giz'in

belirttiğine göre, bu devirde Bağdat Caddesi ve çevresinde yaşayan vezir ve nazırlar ve hatta Osmanlı şehzadeleri çok sayıdadır. Bu Paşa'lar Bağdat Caddesi çevresinde bahçeler içerisinde köşkler yaptırmıştır[84].

6.4.3. Cumhuriyet Dönemi

Cumhuriyet arefesinde Kadıköy'ün İstanbul'un en gelişmiş semtlerinden biri olduğu söylenebilir. O dönem için İstanbul'un birçok yerinde olmayan kamu ve altyapı hizmetlerinin Kadıköy'de sağlanmış olduğu buna karşılık, yangın gibi İstanbul'un büyük kısmını tehdit ve tahrip eden bir afetin Kadıköy'ü pek az etkilediği görülür. Cumhuriyet'in kuruluşundan on yıl sonra kuzeyde Yeldeğirmeni'nden, güneyde Moda Burnu'na kadar olan alanın neredeyse tamamen dolduğu görülür. Haydarpaşa Çayırı'ndan arta kalmış ve henüz demiryollarının işgaline uğramamış bir parça Yeldeğirmeni ile demiryolu arasında bir dil şeklinde deniz kıyısına dek uzanmaktadır. Kadıköy banliyölerinde, bahçeler içindeki köşklerin oluşturduğu sayfiye karakteri yine devam etmektedir.

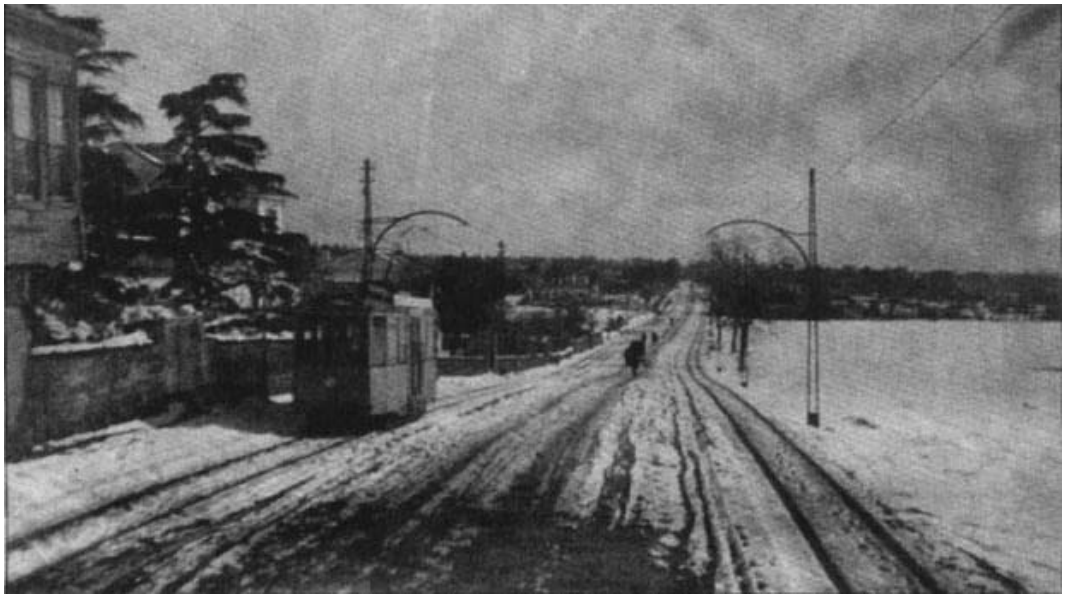


Şekil 6.18 : 1940'larda Suadiye Plajı.

1930'lu yıllarda Bağdat Caddesi için önemli iki gelişme olmuştur, *Plajların açılması* ve *Caddenin asfalt kaplanması*. Bağdat Caddesi, Eyice'nin(1994) belirttiğine göre, 1930'lu yıllara kadar ancak iki arabanın yan yana geçebileceği, tozlu ve kışın çamurlu toprak bir şose yol halinde iken, 1930'dan sonra Bostancı yönünden

[84] Bağdat Caddesi çevresinde 19. yy'ın ikinci yarısında ve 20. yy'ın başında yapılan köşkler ve yalıların mimarisi ve buradaki yaşantı ile ilgili bkz. Giz, A.,(1994); Alus, S.M. (1938); Eyice (1994); Ekdal (2005).

Fenerbahçe yolu kavşağına kadar asfalt kaplanmış, buradan Kadıköy-Üsküdar yönlerindeki devamı parke döşeli olarak bırakılmıştır. Bu durum böyle uzun yıllar sürmüştür. 1930'lu yıllarda Suadiye Plajı'nın yapılması, daha sonra Caddebostan Plajı'nın açılması ile plajlar dönemi başlamıştır. Giz(1994), bu dönemde Mustafa Kemal Atatürk'ün Suadiye Plajı ve Gazinosunu ziyaret ettiğini belirtmektedir. Suadiye Plajı'nın açılması Bağdat Caddesi için de önemli bir dönüm noktası olmuştur. 18. ve 19. yüzyılda Kuşdili Çayırı ve diğer çayırlarda sonrasında, 19. yy.'ın sonunda Fenerbahçe Burnu'nda atlı araba ile yapılan *piyasa* Bağdat Caddesi'ne taşınmaktadır. Giz'in (1994) belirttiğine göre Bağdat Caddesi Anadolu yakası gençliğinin yaz aylarında 17:00'den genellikle 20:00'ye kadar "asfalta çıkmak" denilen gezintiyi yaptığı ana arter olmuştur.



Şekil 6.19 : 1940'larda Bağdat Caddesi, Çiftehavuzlar.

1935 yılından sonra caddenin iki tarafından tramvay hatları geçirilmiştir. Önceleri bu tramvay hatlarının içleri balastlı, ayrı yolları varken, 1940'tan sonra caddeyi genişletebilmek için, raylar caddenin kotuna indirilerek trafik yolu daha rahat bir hale getirilmiştir. Caddenin iki tarafında bulunan araziler 1935'ten sonra küçük parsellere bölünmüş ve geniş bahçeler içinde, genellikle iki katlı küçük villalar inşa edilmiştir.

İstanbul'a 1937 yılında planlama çalışmaları yapmak üzere gelmiş olan Henri Prost'un yeni konut alanlarını tanımlarken Avrupa yakasında Taksim-Maçka arasını, Maçka-Beşiktaş-Mecidiyeköy üçgenini, Anadolu yakasında ise Moda ve Marmara sahillerini önerdiği görülmektedir (Tapan, 1998). Bütün Türkiye'de durağan bir

kentsel yapının hüküm sürdüğü 1940'larda, Kadıköy'de, özellikle banliyölerde ahşap köşklerin yıkılarak yerlerine betonarme villaların yapıldığı bir süreç belirginleşmeye başlar. Bu süreç 1960'ların ortalarına kadar az, çok devam eder. 1938-1948 yılları arasında Vali ve Belediye Başkanı Dr. Lütfi Kırdar'ın giriştiği ve İstanbul'daki üçüncü imar operasyonlarını oluşturan dönemde Kadıköy'de gerçekleştirilen projeler İstanbul yakasına nazaran adet ve ölçek olarak daha sınırlı kalır.

1950'li yıllarda tüm İstanbul gibi Kadıköy'ün de yaşantısını ve çehresini etkileyen iki önemli gelişme vardır. Türkiye'nin girmekte olduğu hızlı kentleşme süreci içinde büyük kentlerin çevrelerinde gecekondu mahalleleri oluşmaya başlamıştır. Kadıköy'de de ilk gecekondular 1950'lerin ikinci yarısında, 20. yüzyıl başlarına kadar bir eğlence ve gezinti yeri olan Fikirtepe çevresinde ortaya çıkar. 1950'lerdeki ikinci gelişme ise Menderes operasyonları olur. Her ne kadar Menderes operasyonları da daha öncekiler gibi ağırlıklı olarak şehrin Avrupa yakasında uygulamaya konulur ve Anadolu yakasında faaliyetler daha sınırlı tutulursa da, bu dönemde Kadıköy'de de bir dizi, yeni yol açılması ya da genişletilmesi türünden imar uygulamaları yapılır(Akbulut;1994). Bu yöndeki imar uygulamalarından Bağdat Caddesi de etkilenmiş, Cadde'nin bulunduğu Kadıköy ilçesinin genel planlaması 1952-1954 döneminde yapılmıştır. Bu planlamayla Bağdat Caddesi ve çevresinde 3 katlı 9.50 kotunda yapılara izin verilmiştir (Şekil 6.20).

Bununla birlikte 1950'li yıllar Bağdat Caddesi ve çevresinde az yoğun müstakil ve yer yer bahçeli yapılaşma türünün halen devam ettiği bir dönemdir. Bağdat Caddesi, 1958'de Adnan Menderes dönemindeki şehir düzenlemesi sırasında tekrar ele alınmış, tramvay yolu kaldırılmıştır. Eyice'nin (1994) belirttiğine gore, cadde aylar boyunca trafiğe kapatılarak yeniden genişletilmiş, kazılmış, iki yanındaki bahçeler istimlak edilmiş, duvarlar geriye alınmıştır.

1960'larda bu çalışmalar tekrar sürdürülerek yaya kaldırımları ile trafik yolu arasına iki sıra halinde çınar ağaçları dikilmiştir. Bu çınarlar günümüzde de caddenin önemli bir perspektifini oluşturmaktadır.



Şekil 6.20 : 1950'ler Bağdat Caddesi ve çevresinde yapılan konutlardan örnekler.

Bağdat Caddesi ve çevresinin özgün karakterini oluşturan ayrık düzende bahçe içinde evlerden oluşan mekânsal yapının dönüşümü ağırlıklı olarak 1960'larda gerçekleşir. 1965 Kat Mülkiyeti Kanunu ile bütün Türkiye'de olduğu gibi Kadıköy'de de az yoğunluklu bir yerleşme deseninin yerini çok yoğun apartmanlara bırakacağı bir sürecin önü açılmış olur. Işık ve Pınarcıoğlu(2005), YAPSAT olarak adlandırılan, kat karşılığı konut yapımı anlamına gelen bu sürecin, Türkiye'nin kentleşme sürecinde çok etkili enformel konut üretim sistemi olduğunu belirtmektedir.

Kadıköy'de bu süreci iki önemli faktör belirler. Bunlardan ilki 1955 İstanbul Sanayi Bölgeleri Planı ve 1966 Sanayi Sahaları Planı ile Maltepe, Pendik, Kartal, Tuzla kesiminin sanayi kullanımına açılması sonucu buralarda çalışanların önemli bir kısmının Kadıköy çevresine yerleşmesi, dolayısıyla nüfus ve konut talebinin artmasıdır. Diğeri ise, 1/5000 ölçekli 1972 Bostancı-Erenköy Bölgeleme Imar Planı ile Kızıltoprak-Bostancı arasında yapı yoğunluklarının (emsal 1.8 olarak) arttırılması ve bu yoğunluk artışını destekleyecek şekilde 1973 yılında hizmete giren Boğaz Köprüsü ve çevreyolunun Kadıköy ve Bağdat Caddesi çevresini cazip bir konut bölgesi haline getirmesidir (Akbulut;1994). Bağdat Caddesi ve çevresinde bu süreçte YAPSAT yöntemiyle üretilmiş çok sayıda apartman, eski köşklerin yerini almış, zamanla köşklerin bahçeleri de dâhil olmak üzere, tüm alan apartmanlaşmıştır.

Bağdat Caddesi ve çevresi, Boğaziçi Köprüsü'nün açılmasından sonraki süreçte çok hızlı ve yoğun değişimler geçirmiştir. Bedrettin Dalan'ın belediye başkanlığı yıllarında (1984-1989) Kalamış'tan itibaren sahilin doldurulması ve sahil yolunun yapılması, Bağdat Caddesi'nin trafik akış yönünün tek yönlü olarak Kadıköy yönünde düzenlenmesi, Bağdat Caddesi'nde trafiğin sinyalizasyon sistemiyle yönlendirilmesi böylelikle yayaların hemzemin geçitlerle geçişlerinin sağlanması ile de yeni bir dönem başlamıştır. Kalamış Koyu ve Fenerbahçe arasında yat limanı inşası (1985-1988) da bölge açısından önemli bir gelişmedir. Bir ucu Kadıköy İskelesi'ne kadar uzanan kıyı dolgu çalışmaları ile 900.000 metre kareden fazla alan kazanılmış ve 5 km. den uzun bir sahil yolu elde edilmiştir. Bu değişimin Bağdat Caddesi'ndeki ticaret işlevi üzerinde de etkileri büyük olmuştur.

Tüm bu gelişmeler ve nüfus artışı Kadıköy ilçesini ve Bağdat Caddesini aynı zamanda salt bir yatakhane kent olmaktan çıkarmıştır. Özellikle 1960'lar sonrasında Kadıköy'de ticaret ve hizmet sektörlerinin yoğunlaşma göstermesiyle, bu tarihlerden itibaren Kadıköy hızla Sirkeci-Eminönü-Karaköy-Beyoğlu gibi birinci kademe

merkezlerin ardından ikinci kademedeki metropoliten alt-merkeze dönüşmüş ve eski semt merkezi özelliklerini yitirmiştir.

1988 yılında Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün hizmete girmesiyle, II. Çevreyolu'nun tamamlanarak Kozyatağı bağlantılarının açılması ve Kozyatağı çevresi ile Söğütlüçeşme'de ofis kullanımlarının oluşturduğu alt merkezlerin belirmesi Kadıköy'ün metropoliten alt-merkez yönündeki işlevsel ve fizyolojik dönüşümünü pekiştiren gelişmeler olarak ortaya çıkmıştır.

1990'lara gelindiğinde konut alanları, Bağdat Caddesi'nin batı yönünde Boğaziçi Köprüsü bağlantı yollarına paralel gelişmiş, kuzey yönünde ise Fatih Sultan Mehmet Köprüsü bağlantı yolları yönünde gelişme baskısı yaratmaktadır. 1998 yılında yapılan planlama ile Bağdat Caddesi ve çevresindeki yoğunluğun (emsal 2.07 olarak) daha da artmasının önü açılmıştır. Bu süreçte, Yapsat'a dayalı olarak, tüm bölge apartmanlaşmıştır.

2000'lere girerken, hızlı kentleşmenin etkileri dışa kapalı konut alanlarının artması ile sonuçlanmıştır. 1999 yılında yaşanan depremler sonrasında kent kuzeye doğru genişleme baskısına dayanamamış ve Anadolu yakasında Bağdat Caddesi'nin kuzeyinde FSM Köprüsü bağlantı yollarına paralel dışa kapalı konut alanları artmıştır. Depremlerin ve kuzey yönündeki gelişmenin baskılarıyla Kadıköy ilçesine yönelik 2005 yılında yeni planlama çalışmaları yapılmıştır.

Bağdat Caddesi'nin fiziksel mekânına yönelik son değişiklik 2004 yılında caddenin tamamının 3 şerite indirilmesi ve yaya kaldırımlarının genişletilmesidir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin belirttiğine göre, planlanan sadece yaya kaldırımlarını düzenlemek değil, aynı zamanda yer altı otoparkları da yapmaktır. Bu otoparkların köprüler, çevre yolları, transfer noktaları ve tali yollarla entegre edilerek planlanması, ayrıca kentin estetiğine katkıda bulunması için, Bağdat Caddesi boyunca her iki yönde yeşil alan düzenlemeleri, yürüyüş ve bisiklet yolları ve meydan düzenlemesi çalışmaları da yapmak amaçlanmıştır. Proje kapsamında yapılacağı iddaa edilmiş olan en önemli işlerden birisini, bölgenin otopark sorununa kalıcı çözümler getirecek olan Şaşkın Bakkal, Erenköy ve Kızıltoprak Cadde Altı Kat Otoparkları oluşturmuştur. Ancak bu yer altı otoparkları 2008 itibariyle yapılmamış düzenleme yalnızca kaldırımların genişletilmesi olarak kalmıştır.

Bunun yanında, 2009 senesinde yapılan açıklamalarda, Şaşkınbakkal'da Bağdat Caddesi'nin yeraltına alınması ve bir meydan oluşturulması planlandığı belirtilmektedir (İBB, 2009).

Kadıköy günümüzde nüfus büyüklüğü, ekonomik faaliyet ve imaj açısından İstanbul'un en önemli ilçe ve semtlerinden birisidir. Kadıköy ilçesi üretim faaliyetleri sınırlı olmasına rağmen, ticaret ve hizmet sektörlerindeki yoğunlaşma ile bugün en önemli metropoliten alt merkezlerden birisi durumundadır. Kadıköy'deki ticaret ve hizmet sektörleri, Bağdat Caddesi, Bahariye Caddesi, Kadıköy Çarşısı ve Altıyol çevresindeki ticari oluşumlar, E-5 aksındaki önemli ticaret aktiviteleri ile iş merkezleri ve Kuşdili Çayırı'nda kurulan Salı Pazarı'nda toplanmıştır. Akbulut'un (2004) belirttiğine göre, Kadıköy'de hizmet sektöründe istihdam edilenlerin toplam işgücüne oranı 1970'de %10 iken, 1990'da bu %25'e erişmiştir.

Bugün Kadıköy merkezi (yaklaşık 84 ha.) büyük ölçüde konut dışı kullanımların yer aldığı bir metropoliten alt-merkez kimliğine bürünmüştür. Günümüzde Kadıköy, İstanbul'un çoğunlukla orta ve üst gelir gruplarının ikamet ettiği bir konut alanı kimliğini korumaktadır. Bağdat Caddesi de bu çerçeve içinde yoğun konut dokusu, sosyal ortamı, ticaret hizmetleri ile Kadıköy Merkezi ile Maltepe ilçesini birbirine bağlayan en önemli sosyal arterdir.

1988 yılında Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün hizmete girmesiyle, II. Çevreyolu'nun tamamlanarak Kozyatağı bağlantılarının açılması ve Kozyatağı çevresi ile Söğütlüçeşme'de ofis kullanımlarının oluşturduğu alt merkezlerin belirmesi Kadıköy'ün metropoliten alt-merkez yönündeki işlevsel ve fizyolojik dönüşümünü pekiştiren gelişmeler olarak ortaya çıkmıştır.

1990'lara gelindiğinde konut alanları, Bağdat Caddesi'nin batı yönünde Boğaziçi Köprüsü bağlantı yollarına paralel gelişmiş, kuzey yönünde ise Fatih Sultan Mehmet Köprüsü bağlantı yolları yönünde gelişme baskısı yaratmaktadır. 1998 yılında yapılan planlama ile Bağdat Caddesi ve çevresindeki yoğunluğun (emsal 2.07 olarak) daha da artmasının önü açılmıştır . Bu süreçte, Yapsat'a dayalı olarak, tüm bölge apartmanlaşmıştır.

2000'lere girerken, hızlı kentleşmenin etkileri dışa kapalı konut alanlarının artması ile sonuçlanmıştır. 1999 yılında yaşanan depremler sonrasında kent kuzeye doğru genişleme baskısına dayanamamış ve Anadolu yakasında Bağdat Caddesi'nin

kuzeyinde FSM Köprüsü bağlantı yollarına paralel dışa kapalı konut alanları artmıştır. Depremlerin ve kuzey yönündeki gelişmenin baskılarıyla Kadıköy ilçesine yönelik 2005 yılında yeni planlama çalışmaları yapılmıştır.

Bağdat Caddesi'nin fiziksel mekânına yönelik son değişiklik 2004 yılında caddenin tamamının 3 şerite indirilmesi ve yaya kaldırımlarının genişletilmesidir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin belirttiğine göre, planlanan sadece yaya kaldırımlarını düzenlemek değil, aynı zamanda yer altı otoparkları da yapmaktır. Bu otoparkların köprüler, çevre yolları, transfer noktaları ve tali yollarla entegre edilerek planlanması, ayrıca kentin estetiğine katkıda bulunması için, Bağdat Caddesi boyunca her iki yönde yeşil alan düzenlemeleri, yürüyüş ve bisiklet yolları ve meydan düzenlemesi çalışmaları da yapmak amaçlanmıştır. Proje kapsamında yapılacağı iddaa edilmiş olan en önemli işlerden birisini, bölgenin otopark sorununa kalıcı çözümler getirecek olan Şaşkın Bakkal, Erenköy ve Kızıltoprak Cadde Altı Kat Otoparkları oluşturmuştur. Ancak bu yer altı otoparkları 2008 itibariyle yapılmamış düzenleme yalnızca kaldırımların genişletilmesi olarak kalmıştır.

Bunun yanında, 2009 senesinde yapılan açıklamalarda, Şaşkınbakkal'da Bağdat Caddesi'nin yeraltına alınması ve bir meydan oluşturulması planlandığı belirtilmektedir (İBB, 2009).

Kadıköy günümüzde nüfus büyüklüğü, ekonomik faaliyet ve imaj açısından İstanbul'un en önemli ilçe ve semtlerinden birisidir. Kadıköy ilçesi üretim faaliyetleri sınırlı olmasına rağmen, ticaret ve hizmet sektörlerindeki yoğunlaşma ile bugün en önemli metropoliten alt merkezlerden birisi durumundadır. Kadıköy'deki ticaret ve hizmet sektörleri, Bağdat Caddesi, Bahariye Caddesi, Kadıköy Çarşısı ve Altıyol çevresindeki ticari oluşumlar, E-5 aksındaki önemli ticaret aktiviteleri ile iş merkezleri ve Kuşdili Çayırı'nda kurulan Salı Pazarı'nda toplanmıştır. Akbulut'un (2004) belirttiğine göre, Kadıköy'de hizmet sektöründe istihdam edilenlerin toplam işgücüne oranı 1970'de %10 iken, 1990'da bu %25'e erişmiştir. Bugün Kadıköy merkezi (yaklaşık 84 ha.) büyük ölçüde konut dışı kullanımların yer aldığı bir metropoliten alt-merkez kimliğine bürünmüştür. Günümüzde Kadıköy, İstanbul'un çoğunlukla orta ve üst gelir gruplarının ikamet ettiği bir konut alanı kimliğini korumaktadır. Bağdat Caddesi de bu çerçeve içinde yoğun konut dokusu, sosyal ortamı, ticaret hizmetleri ile Kadıköy Merkezi ile Maltepe ilçesini birbirine bağlayan en önemli sosyal arterdir.

6.5. Bağdat Caddesi'nin Kullanıcı Algısını Etkileyen Özellikleri

Bölüm 4'te ve Bölüm 4.2.'de açıklanan insanın yürümeye karar vermesini etkileyen özellikler Bölüm 5.1.'de önerilen modelde ortaya konmuştur. Bir mekanda yürümeye karar verme aşamasında olan kullanıcıyı etkileyen faktörler bu bağlamda mekasanl özellikler, bölgesel özellikler, bireysel özellikler ve topluluk özellikleri olarak ortaya konmuştur. Bu özelliklerden bölgesel, bireysel ve topluluk özellikleri kullanıcının algı sınırları ile doğrudan ilişkili iken, mekansal özellikler fiziksel ortamın sağlayıcılığıyla ilişkilidir. Bu bölümde kullanıcı algısına dayalı özellikler bağlamında Bağdat Caddesi ve çevresi sorgulanacaktır.

Bölgesel özelliklerin belirlenmesi için, iklim, bitki örtüsü ve topografya verileri irdelenmiştir. Bu sorgulamada, bölgesel özellikler, Kadıköy ve Bağdat Caddesi özelinde ele alınmıştır. İklimsel veriler, sıcaklık ve rüzgar bağlamında, Göztepe Meteoroloji İstasyonu verilerine dayanarak derlenmiştir. Bitki örtüsüne ilişkin veriler literatür araştırmasına ve mevcut durumun fotoğraflanarak tespit edilmesine dayanmaktadır. Topografya verileri ise bölgenin eğimi bağlamında ele alınmıştır. Haritalar, gözlem ve saptamalarla ortaya konan eğim durumu, Bağdat Caddesi özelinde, Cadde'nin boyuna ve enine yapılan kesit çalışmaları ile net bir şekilde ortaya konmuştur.

Bireysel ve topluluk özelliklerinin sorgulanmasında, İBB Şehir Planlama Müdürlüğünün Kadıköy Merkez-E5 Otoyolu Ara Bölgesi olarak tanımladığı ve planlama alanı olarak belirlediği bölge, Bağdat Caddesi ve çevresini de içinde barındırmasından dolayı önemli bir veri oluşturmaktadır. İBB'nin bu alanın planlanması için 2002 ve 2005 yıllarında yaptığı anket çalışmalarından, Bağdat Caddesi'nin içinde bulunduğu alanı tanımlaması anlamında, faydalanılmıştır. Bu çalışmada, İBB anket çalışmaları verileri ve bu çalışma kapsamında Bağdat Caddesi kullanıcılarıyla yapılmış anket çalışmaları verilerine, karşılaştırılmalı olarak yer verilmiştir. Böylelikle, bölgede yaşayanların profili ile Bağdat Caddesi kullanıcı profilinin karşılaştırılabilmesi imkânı doğmuştur.

Birseysel özellikler, nüfus yapısı, yaş ve cinsiyet bağlamında ele alınırken,

Topluluk özellikleri, hane halkı büyüklüğü, eğitim durumu, mesleki dağılım ve doğum yerine göre nüfus dağılımı bağlamlarında ele alınmıştır.

6.5.1. Bölgesel Özellikleri

Yürünecek mekanın iklim özellikleri, topografyası ve bitki örtüsünü içeren bölgesel özellikler Bağdat Caddesi bağlamında bu bölümde ele alınmıştır.

6.5.1.1. İklim Özellikleri

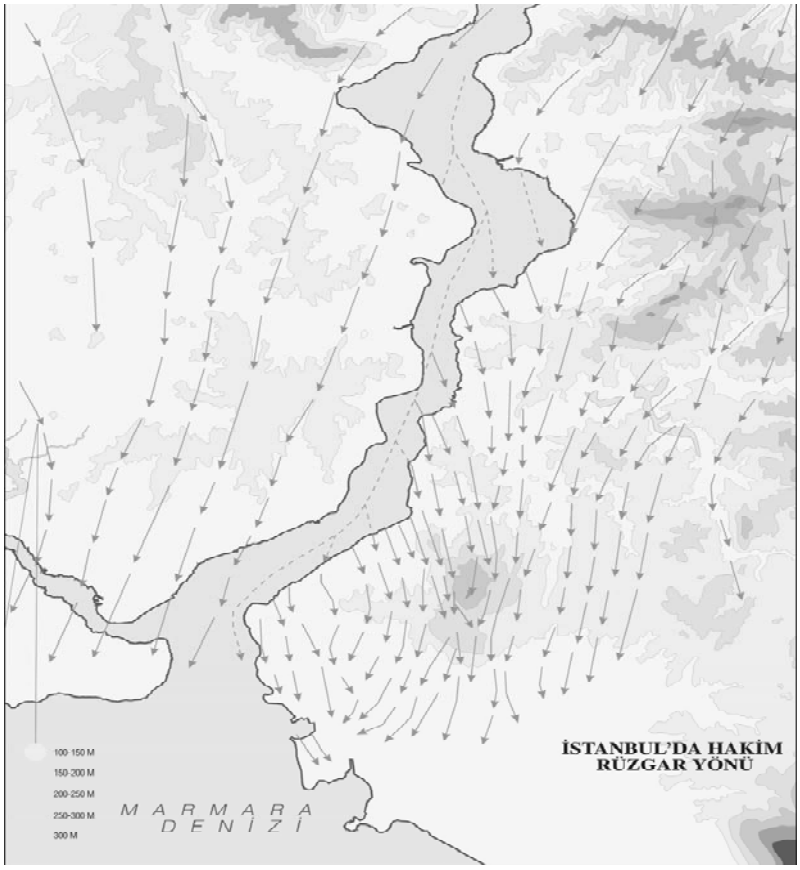
Bağdat Caddesi'nin bulunduğu bölge, coğrafi konum bakımından Akdeniz iklimi ile Karadeniz iklimlerinin özelliklerini yansıtan 'Marmara geçiş iklimi' etkisi altındadır. Bu etkiye bağlı olarak, yaz ayları sıcak ve az yağışlı, kış ayları ılık ve yağmurlu geçer. Kıyılardan içerilere gidildikçe denizin etkisi azalmaya başlar.

Ocak, şubat ve mart aylarında Balkanlardan ve kuzeyden gelen soğuk hava dalgaları etkisini gösterir. İkliminin gösterdiği çeşitliliğe bağlı olarak kimi yılların ocak ve şubat aylarında ılık havalara rastlanmaktadır. Kimi yılların yaz aylarında ise bunun tersi gerçekleşmekte, sıcaklık, mevsim normallerinin altına düşmektedir. Başka bir ifadeyle, İlkbahar ve Yaz aylarında ısının aniden düştüğü veya yükseldiği gözlemlenmektedir. Bağdat Caddesi'nin de yer aldığı Anadolu yakasının sıcaklık değerlerinin, Rumeli yakasından biraz daha yüksek olduğu gözlenir. İlçedeki sıcaklık, İstanbul şehir merkezi esas alındığında ortalama 1 derece daha yüksektir. Bağdat Caddesi ve çevresinde soğuk geçen aylar Aralık, Ocak, ve Şubat; en sıcak geçen aylar ise Temmuz ve Ağustos'tur.

Sıcaklık dağılışı Aralık, Ocak, Şubat ve Mart aylarında ortalama 6-7,5 ^{o}C, Haziran, Temmuz, Ağustos aylarında ise ortalama 21-24^{o}C'dir. Kaydedilen en düşük ve en yüksek sıcaklık Şubatta –4,5 ^{o}C ve Ağustosta 35 ^{o}C'dir. Ortalama sıcaklıklar bakımından, hiçbir ayın ortalamasının 0 ^{o}C'nin altına düşmediği belirlenmiş, yıl geneli ortalama sıcaklığının ise 14 ^{o}C olduğu tespit edilmiştir. Aşağıdaki tablolar da Göztepe istasyonundaki meteorolojik verileri yer almaktadır (Çizelge 6.1.).

Çizelge 6.1 : Kadıköy'ün Ortalama Sıcaklık Değerleri.

Ay	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık
Göztepe İstsyn.	6,1	5,8	7,5	12,2	16,7	21,6	23,8	23,9	19,9	16,0	11,3	8,0

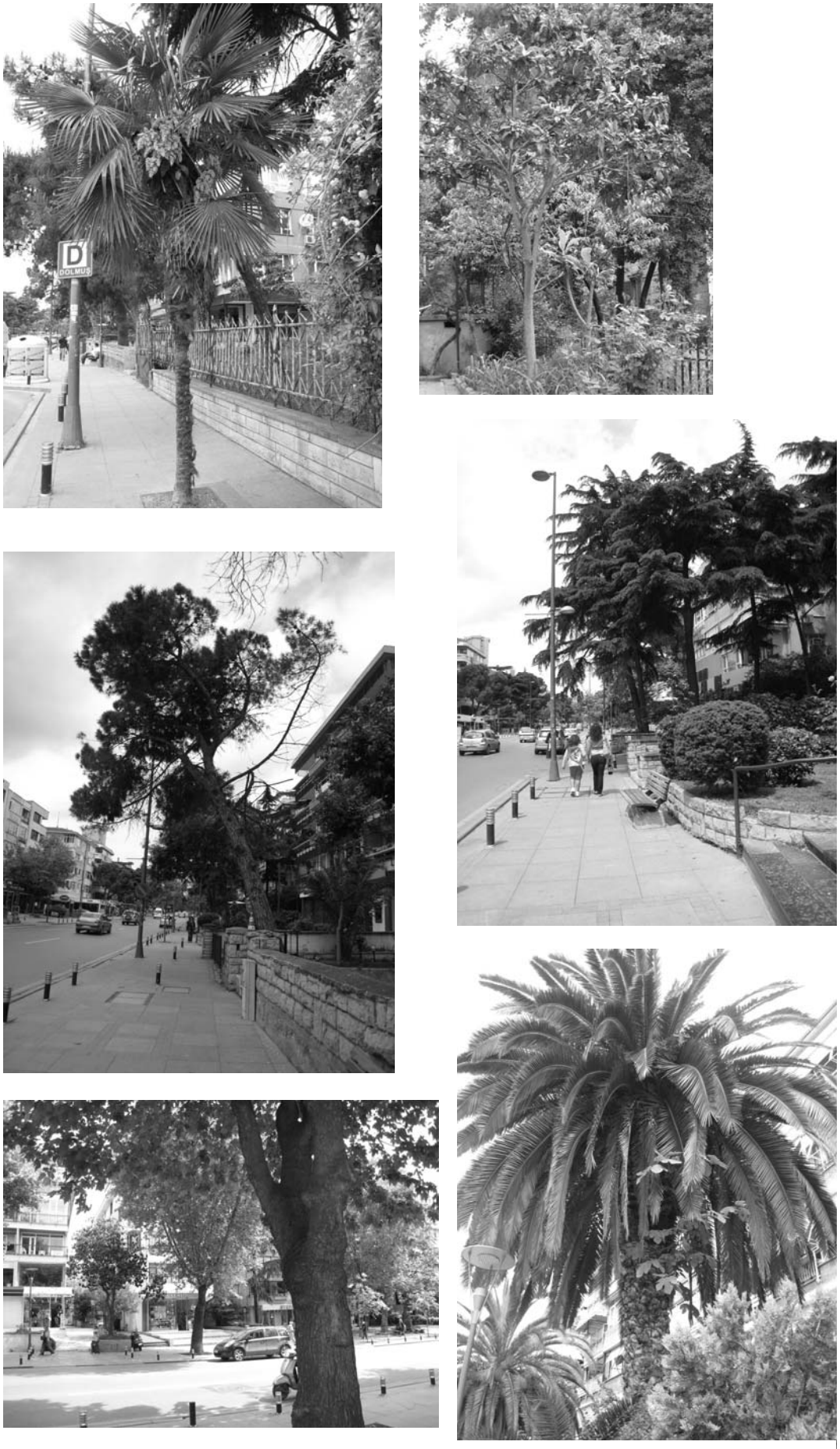


Şekil 6.21 : İstanbul ve Kadıköy'ün hakim rüzgar yönü.

İstanbul genel olarak "hafif ve mutedil meltemli" bir bölge içinde bulunmaktadır. Ancak Kış, İlkbahar, Sonbahar, aylarında rüzgarların hız kademeleri zaman zaman artar. Bu zaman aralığında esme yönü Nisan, Mayıs, Haziran, Temmuz, Ağustos, Eylül aylarında kuzeydoğu; Ekim, Aralık da kuzeybatı; Kasımda güneybatı; Ocak ve Şubatta batı-güneybatıdan eser (Şekil 6.21).

Yağış olarak; kış aylarında frontal yağışlar almakta, ilkbahar ve yaz aylarında konvektif yağışlardan yağış bilançosunu tamamlayabilmektedir. Maksimum yağışların Ekim, Kasım, Aralık, Ocak, Şubat aylarına rastladığı, diğer aylardaki yağış miktarlarının giderek azaldığı, Temmuz ve Ağustos aylarında minimum değerleri gösterdiği tespit edilmiştir.

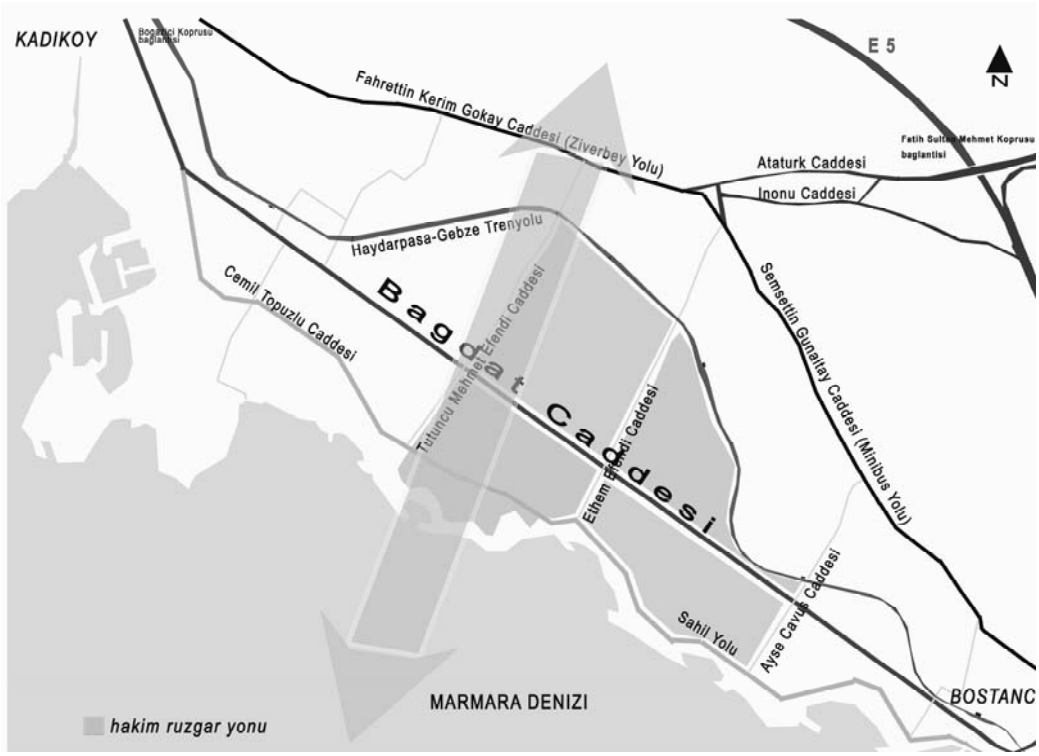
Yağışların ortalaması incelendiğinde en çok yağışın 110,8mm ile aralık ayında düştüğü görülmektedir. Günlük yağış miktarının en fazla düştüğü aylar Ekim ve Temmuz aylarıdır.



Şekil 6.22 : Bağdat Caddesi ve çevresinde yetişen ağaçlardan örnekler.

Temmuz, Ağustos ve Eylül ayları nemin en az olduğu aylardır. Yıllık ortalama rutubet %75 olup sıcaklığın düşük, yağışların arttığı kış aylarında %80'e çıkar buna karşılık yüksek sıcaklıkların görüldüğü kurak yaz aylarında %70'e kadar düştüğü görülür. Kar yağışının görüldüğü bölgede, yaz aylarında yağış toplamı 75 mm kadardır.

Bağdat Caddesi açıklanan iklimsel özellikler ve rüzgar verisi etkisi altındadır. Şekil 6.23.'de görüldüğü gibi Kadıköy'ün ve Bağdat Caddesi'nin etkisi altında kaldığı ana rüzgarlar kuzeydoğu ve güneybatıdan esmektedir.



Şekil 6.23 : Bağdat Caddesi'nde etkili hakim rüzgar yönü.

6.5.1.2. Bitki Örtüsü

Kadıköy'ün bitki örtüsü iklim özelliklerine bağlı olarak çeşitlilik göstermektedir. Küçükbakkalköy, İçerenköy, Göztepe, Bostancı, Fikirtepe ve Koşuyolu yöresi dar bitki kesimidir. Buralarda elma, armut, kiraz, dut, erik, ceviz, üzüm gibi meyve ağaçları görülür. Gazolina, çam, atkestanesi, çınar, söğüt, kavak, zeytin ağaçları vardır (Şekil 6.22.). Bağdat Caddesi ve çevresindeki eski köşklerin bahçe düzenlemelerinde dikilmiş olan çok sayıda nadir ağaç ve bitki günümüze kadar gelmiştir (Şekil 6.24.).



Şekil 6.24 : Bağdat Caddesi bitki örtüsü ve düzenlemelerinden örnekler.

6.5.1.3. Topografya

İstanbul ili içinde yer alan dağların büyük bir kısmı aşınmış olduğu için yerleşiminin fazlaca dağlık olmadığı söylenebilir. Bağdat Caddesi'nin içinde bulunduğu İBB tarafından Kadıköy Merkez-E5 Otoyolu Ara Bölgesi olarak adlandırılan alanda ise denizden kuzeydoğu istikametince yükseltinin artığı görülmektedir. Yer yer yapay veya doğal olarak tepecikler oluşmuştur. Bunun en önemlisi E-5 yoluna paralel olan yoğun bir şekilde konutların geliştiği Fikirtepe bölgesidir.

Eş yükselti analizine bakıldığında Bağdat Caddesi'nin içinde bulunduğu İBB tarafından Kadıköy Merkez-E5 Otoyolu Ara Bölgesi olarak adlandırılan alanda yükseltinin deniz, Kurbağalıdere ve Çamaşırcı deresinden başlayarak Kozyatağı kavşağına doğru yükseldiği görülmektedir. Alanda deniz seviyesinden Kozyatağı kavşağına doğru eş yükseltinin 0-80m aralığında değiştiği gözlenmektedir. Eş yükselti analizinde Dumlupınar, Fikirtepe ve Merdivenköy'ün Göztepe kavşağı kısmında yükseltinin hafif tepecikler oluşturduğu görülmektedir. Alanda eş yükselti analizi 10 m aralıklarla irdelenmiştir. 0-20 m aralığındaki alanlar %33'ünü, 21-40m aralığındakiler %31'ini, 41-60m aralığındakiler %27'sini ve 61-80 m aralığındakiler de %8'ini kaplamaktadır.

Planlama Alanının Fikirtepe ve Dumlupınar mahallelerine kadar olan kısmında eğimin ağırlıklı olarak %0-15 aralığında, bu mahallelerin E-5'e bakan kısmında ise eğimin % 30 üzerinde olduğu görülmektedir. Bu bölge alanımızda eğimin en fazla olduğu yerdir.

Sahrayıcedid mahallesinde de E-5 ve Göztepe kavşağına bakan alanda eğim %15-30 arasında değişirken, Bostancı mevkiinde çamaşırcı deresine bakan kısım ile E-5'e doğru çıkan kısımda % 5-20 aralığında değiştiği tespit edilmiştir.

Bağdat Caddesi'nden demiryoluna doğru deniz seviyesinden yüksekliğin 50 metreye kadar çıktığı saptanmıştır.

Bağdat Caddesi'nin eğiminin gösterdiği değişim ise, Cadde boyunca yapılan kesit çalışmalarıyla ortaya konmaktadır[84].

[84] Bkz. Ekler

6.5.2. Bireysel Özellikler

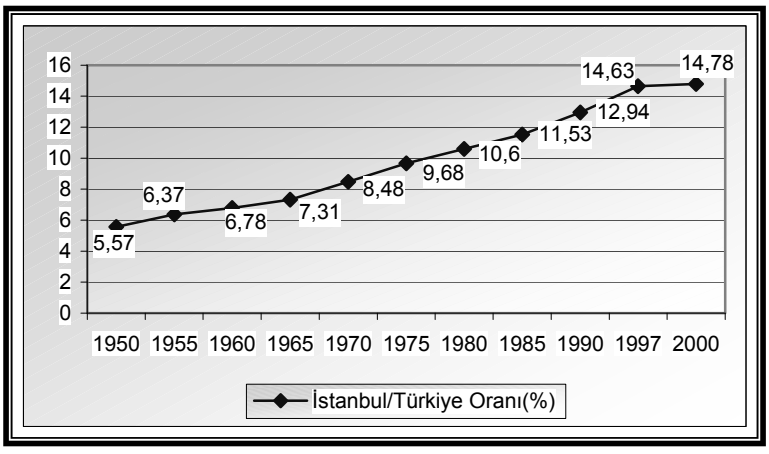
Bağdat Caddesi ve çevresi kullanıcılarının ve yaşayanların bireysel özellikleri nüfus yapısı, yaş ve cinsiyet bağlamında bu bölümde irdelenmiştir. Bağdat Caddesi kullanıcılarıyla yapılan anket çalışmaları, İBB 2002 ve 2005 anket çalışmaları ve TÜİK verileri bu bölümde, kullanıcıların nüfus yapısı, yaş ve cinsiyet durumlarını ortaya koymak için veri oluşturmaktadır.

6.5.2.1. Nüfus Yapısı

İstanbul nüfus büyüklüğü açısından, Türkiye'nin en büyük ili olma özelliğine sahiptir. 2000 genel nüfus sayımına göre 10.033 milyon olan İstanbul nüfusu Türkiye toplam nüfusunun %14,78'ini oluşturmaktadır.

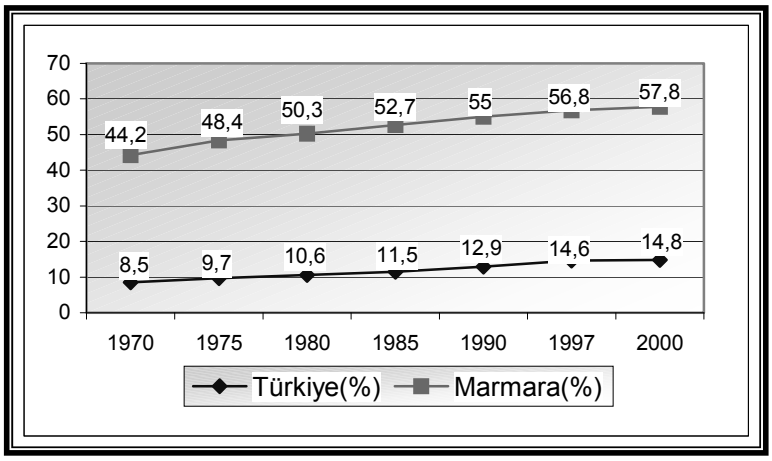
Çizelge 6.2 : Yıllara Göre Türkiye ve İstanbul Nüfus Değerleri.

Yıllar	Türkiye Nüfusu	İstanbul Nüfusu	İst./Tür. Oranı (%)
1950	20947188	1166477	5,57
1955	24064763	1533822	6,37
1960	27754820	1882092	6,78
1965	31391421	2293823	7,31
1970	35605176	3019032	8,48
1975	40347279	3904588	9,68
1980	44736957	4741890	10,6
1985	50664458	5842985	11,53
1990	56743035	7309190	12,94
1997	62865574	9198809	14,63
2000	67844903	10033478	14,78



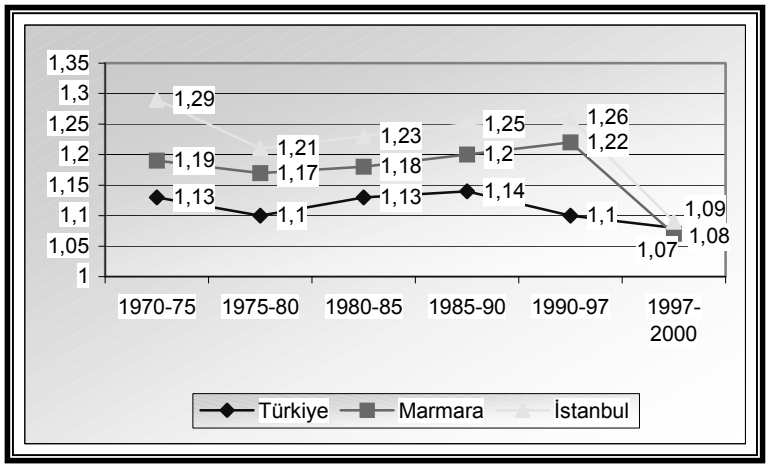
Şekil 6.25 : Yıllara Göre İstanbul Nüfusunun Türkiye İçindeki Payı.

İstanbul Metropolünün Türkiye nüfusundan aldığı pay 1950'de %5.57 iken, 1990'lara gelindiğinde %13'lere yükselmiştir. 1950'lerdeki sanayileşme ve tarımda makinalaşma çabaları sonucu kırdan kente göç olgusuyla birlikte, özellikle İstanbul Metropoliten Alanına nüfus hareketleri tarihsel süreç içinde hızlanarak devam etmiştir. Özellikle 1970'li yıllarla birlikte göç olgusu ivme kazanmıştır. Bununla birlikte İstanbul nüfusunun Türkiye nüfusundaki payı devamlı artış trendi izleyerek 1990 yılında %12.94, 1997 yılında %14,63 ve 2000 yılındaki sayıma göre de %14,78'lik paya ulaşmıştır (Şekil 6.25., Çizelge 6.2.)



Şekil 6.26 : İstanbul Nüfusunun Türkiye ve Marmara Bölgesindeki Payı.

İstanbul nüfusunun Marmara Bölgesi nüfusu içindeki payı ile ülke nüfusu içindeki payının benzer bir şekilde dengeli biçimde arttığı görülmektedir (Şekil 6.26.). 1990'da Marmara Bölgesi Nüfusunun %55'i İstanbul'da yaşarken bu oran 1997 yılında %56,8'e, 2000 yılında %57,8'e yükselmiştir. İstanbul Nüfus artış hızı kendi içinde bir miktar azalmasına rağmen 1970'den itibaren her dönemde Türkiye ve Marmara Bölgesinin üzerinde olmuştur (Şekil 6.27.).



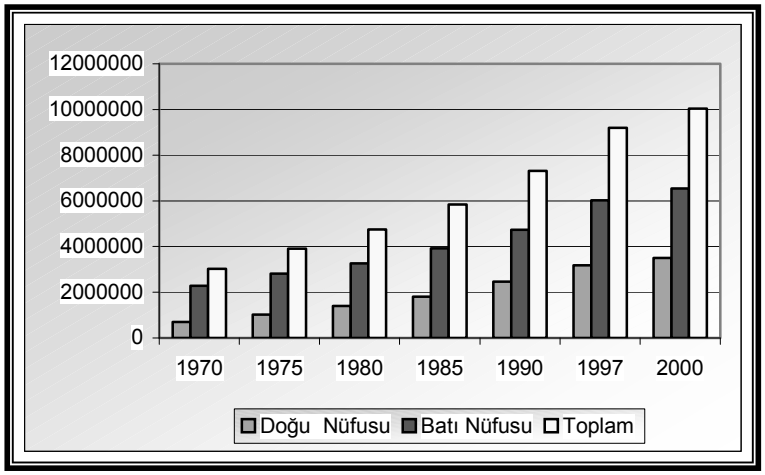
Şekil 6.27 : Türkiye, Marmara Bölgesi ve İstanbul Nüfus Artış Endeksi.

İstanbul, Marmara ve Türkiye'nin nüfus artış endekslerine baktığımızda 1990 yılına kadar benzer bir gelişim göstermektedir. 1990-1997 arası İstanbul ve Marmara'nın endeksi artarken Türkiye'ninki düşmektedir. 1997-2000 arasında ise nüfus artış endekslerinin düştüğü ve birbirine çok yakın rakamlara geldiği görülmektedir (Şekil 6.27.).

İstanbul Metropoliten Alanının, boğaz olgusu nedeniyle, fiziksel olarak birbirinden ayrılan Asya ve Avrupa kıtalarının her ikisinde birden yerleşmiş olması ilginç coğrafi özelliklerindendir. Doğu ve Batı yakaları olarak ifade edilen Metropolitenin bu iki ana parçasının nüfuslar, arasındaki oran süreç içinde daima çok farklı olmuştur (Çizelge 6.3., Şekil 6.28.).

Çizelge 6.3. İstanbul Metropoliten Alanında Doğu-Batı Nüfus Değerleri ve Oranları.

Yıllar	Doğu Nüfusu	Batı Nüfusu	Toplam
1970	695094	2281249	3019032
1975	1029164	2820388	3904588
1980	1404710	3264393	4741890
1985	1810725	3914215	5842985
1990	2460916	4734857	7309190
1997	3183458	6017351	9198809
2000	3494048	6539430	10033478

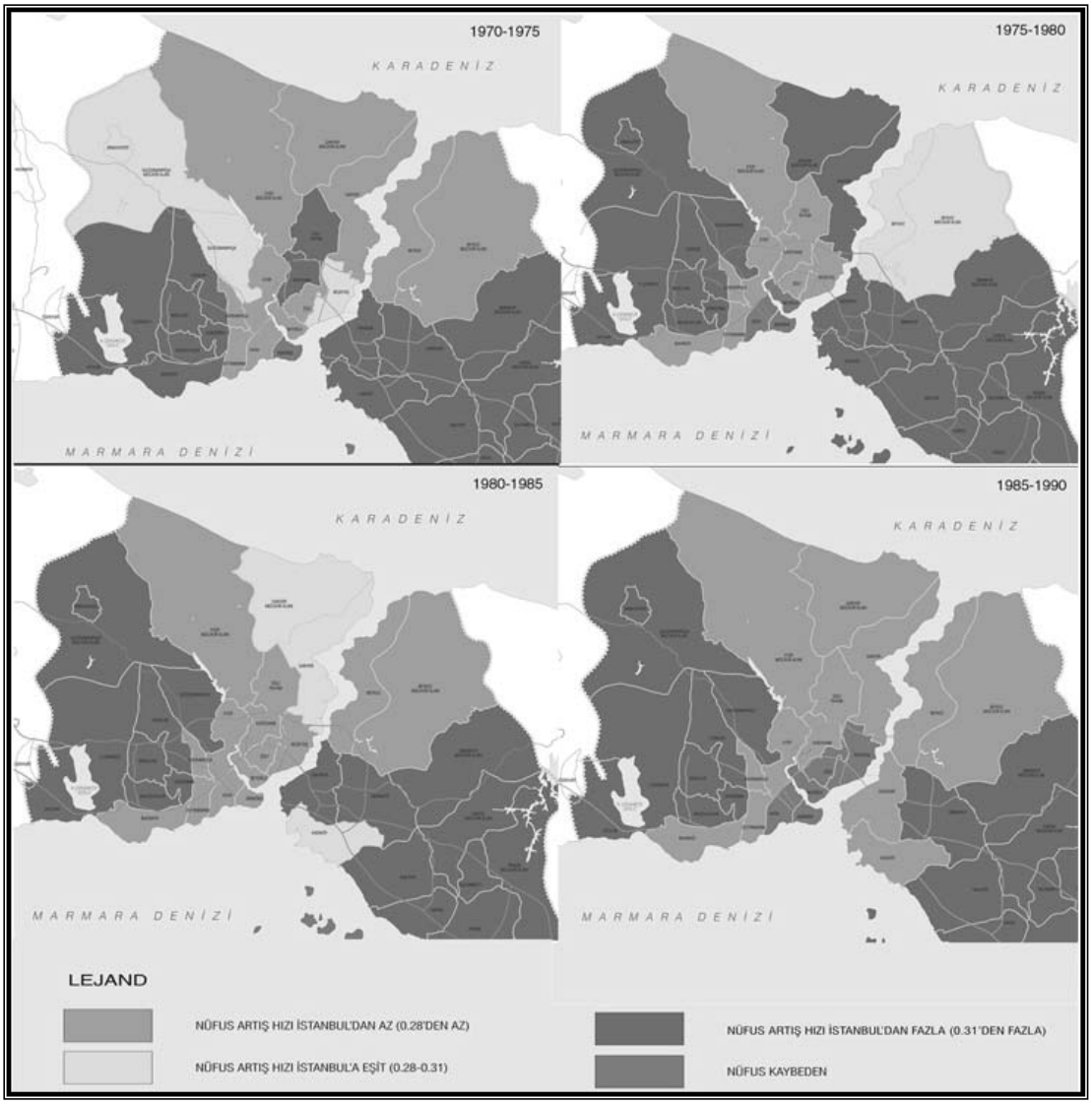


Şekil 6.28 : İstanbul Metropoliten Alanında Doğu-Batı Nüfus Değerleri.

Boğaz Köprüsü'nün yapımından önce İstanbul nüfusunun büyük kısmının Batı Yakası'nda yoğunlaştığı bilinmektedir. Ancak 1973 yılında Boğaz Köprüsü'nün hizmete açılmasıyla Doğu Yakası'nın Batı Yakasıyla bağlantısı sağlanmış ve ulaşılabilirlik düzeyi yükselmiştir.

Daha önceleri Batı yakasında yoğunlaşan sanayi ve dolayısıyla konut alanları Doğu yakasına kaymaya başlamıştır. Böylece sanayi çekim gücü ve Doğu Yakası Göç almaya başlamış, bu da hızlı bir nüfus artışına neden olmuştur. Ayrıca Balkanlar'dan İstanbul'a gelen göçmenlerin çoğunun Doğu yakasına yerleştirilmeleri, Büyük Nazım Plan Bürosu'nun Doğu Yakasına geliştirmeyi kaydırmak amacıyla aldığı plan kararlarının ve nüfus artışının nedenlerindendir.

Kadıköy, Doğu yakasının gelişimine paralel olarak göç almış bir yerleşmedir. Kadıköy'ün nüfus artış hızı incelendiğinde 1970-1990 yılları arasında nüfus artış oranının yüksek olduğu görülmektedir ve 1990-2000 yılları arasında ise bu değer düşmekte ve nüfus artışının 2000 yılında %1,60 olduğu görülmektedir (Şekil 6.29.).



Şekil 6.29 : İstanbul Ortalaması ile İlçelerinin Nüfus Artış Hızı Karşılaştırması.

Harita 15'de görüldüğü gibi Kadıköy ilçesinin nüfus artış hızı 1970-1980 arasında İstanbul'un nüfus artış hızından yüksek iken 1980-1985 yılları arasında İstanbul'un nüfus artış hızıyla eşitlenmektedir. 1985 sonrası ise Kadıköy ilçesi nüfus artış hızı İstanbul'un nüfus artış hızının altına düşüyor.

Çizelge 6.4 : Kadıköy İlçesi, Kadıköy Merkez-E5 Otoyolu Ara Bölgesi Mahalle Nüfus Dağılımı.

Mahalleler	Toplam Hane	Dolu Hane	Toplam Nüfus
Ondokuzmayıs	13802	13348	36040
Bostancı	14650	14266	38946
Caddebostan	10215	9950	25671
Dumlupınar	6053	5975	22944
Eğitim	5906	5686	17172
Erenköy	15035	14713	42079
Fenerbahçe	10172	9822	23475
Feneryolu	11493	11378	31858
Fikirtepe	6882	6773	21538
Göztepe	17760	17533	45060
Kozyatağı	14424	13994	38763
Merdivenköy	15022	14583	43749
Sahrayıcedid	12705	12398	35830
Suadiye	12003	11804	32107
Zühtüpaşa	4181	3911	9308
Genel Toplam	**170303**	**166134**	**464540**

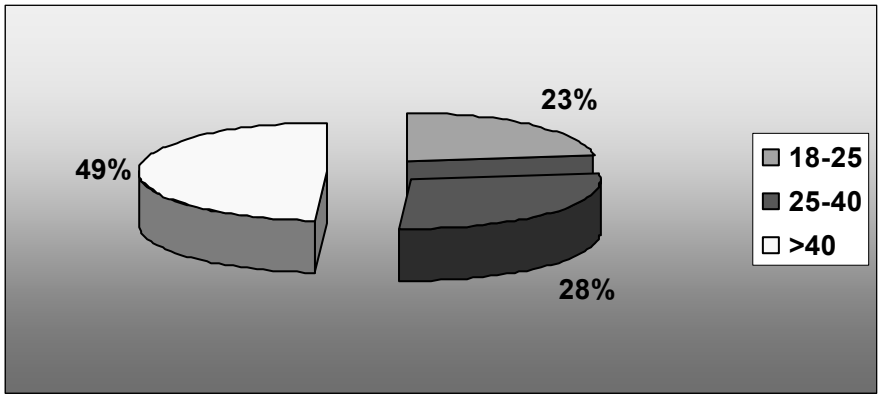
Kadıköy ilçesinde 2002 yılında yapılan arazi ve anket çalışmalarında çıkan nüfus dağılımına göre Kadıköy'ün plan bölgesindeki en kalabalık mahallesi 45060 kişi ile Göztepe'dir. Onu 43749 kişi ile Merdivenköy, 42079 kişi ile Erenköy izlemektedir. Plan bölgesindeki en düşük nüfusa sahip mahalle ise 9308 kişi ile Zühtüpaşa mahallesidir (Çizelge 6.4.).

6.5.2.2. Yaş Grupları

Kadıköy yerleşmesindeki nüfusun yaş gruplarının, İstanbul yaş piramidi ile karşılaştırılması sonucunda, yerleşmenin nüfus yapısının, İstanbul genelindeki nüfus yapısı ile paralellik taşıdığı görülmektedir.

Çizelge 6.5 : Kadıköy Planlama Alanı Yaş Grupları Dağılımı.

Yaş	Adet	%
18-25	1010	22,8%
25-40	1256	28,3%
>40	2171	48,9%
Toplam	4437	100,0%

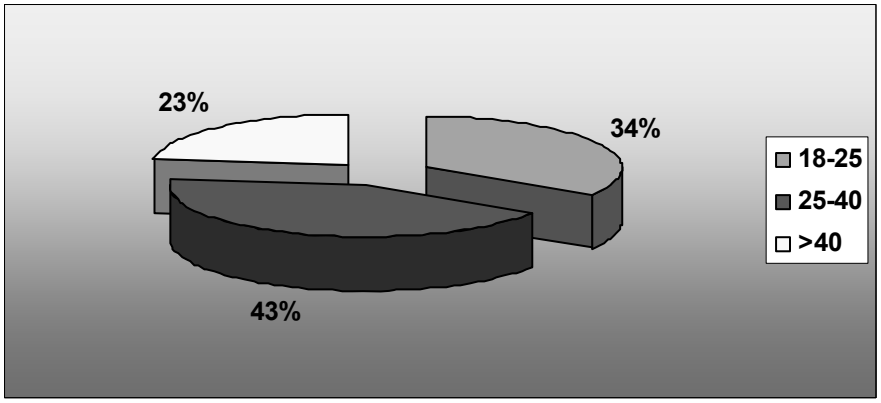


Şekil 6.30 : Kadıköy Planlama Alanı Yaş Grupları Dağılımı.

Kadıköy Planlama alanının nüfus yapısı incelendiğinde ise belirgin olarak ortaya çıkan nüfus grupları, erkek nüfusunda %9.7 değeri ile 20-24, %9.3 değeri ile 15-19 yaş grubu ve %9,2 ile 25-29 yaş grubudur. Kadın nüfusunda ise %11.4 ile 20-24 yaş grubu ilk sıralarda yer almaktadır. Bölge geneline baktığımızda genç nüfusun daha ağırlıkta olduğu görülmektedir.

Çizelge 6.6 : Bağdat Caddesi Kullanıcıları Yaş Grupları Dağılımı.

Yaş	Adet	%
18-25	72	34,0%
25-40	91	42,9%
>40	49	23,1%
Toplam	212	100,0%



Şekil 6.31 : Bağdat Caddesi Kullanıcıları Yaş Grupları Dağılımı.

Bu çalışmanın temel konusunun yürüme çerçevesinde şekillenmesinden ve yürüyüşün kişinin kendi istekleri doğrultusunda bireysel faktörlerden etkilenmesinden hareketle 18 yaş üstü nüfus temel alınmıştır. Bölge genelinde genç nüfusun ağırlıkta olmasına rağmen, 18 yaş üstü bireylerin dağılımında 18-40 yaş grubu %51 ve 40 yaş üstü grubun %49'luk değerlerle dengeli dağıldığı görülmektedir (Çizelge 6.5., Şekil 6.30.).

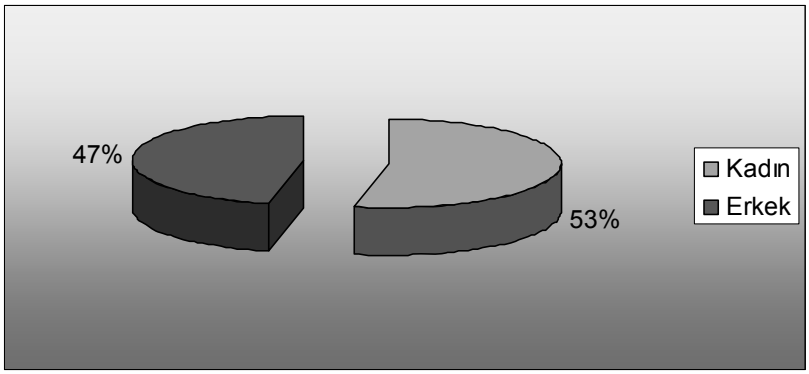
Bu doğrultuda Kadıköy planlama alanında 18-40 yaş arası ile 40 yaş üstü grupların sayıca yakın oranlarda olduğu saptanmıştır. Ancak Bağdat Caddesi'nde yürüyenlerin oranlarına bakıldığında aynı dengeli dağılım görülmemektedir (Çizelge 6.6, Şekil 6.31). 40 yaş üstü grup bölgede sayıca eşit olmasına rağmen daha az yürümektedir. Bu sonuç, İstanbul genelinde yürüme davranışı ile ilgili Baran vd. (2009)'un bulgularıyla paralel sonuçlar vermektedir. İstanbul genelinde olduğu gibi Bağdat Caddesi'nde de yaşlılar daha az yürümektedir.

6.5.2.3.Cinsiyet

İstanbul genelinde erkek nüfus oranı %51.97 iken Kadıköy planlama alanında %46,7'dir. İstanbul genelinde kadın nüfusun oranı %48.03 iken planlama alanı içerisinde %53.3'tür. İstanbul genelinin aksine Kadıköy planlama alanında kadın nüfus daha ağırlıklıdır (Çizelge 6.7., Şekil 6.32.).

Çizelge 6.7 : Kadıköy Planlama Alanı Cinsiyet Dağılımı.

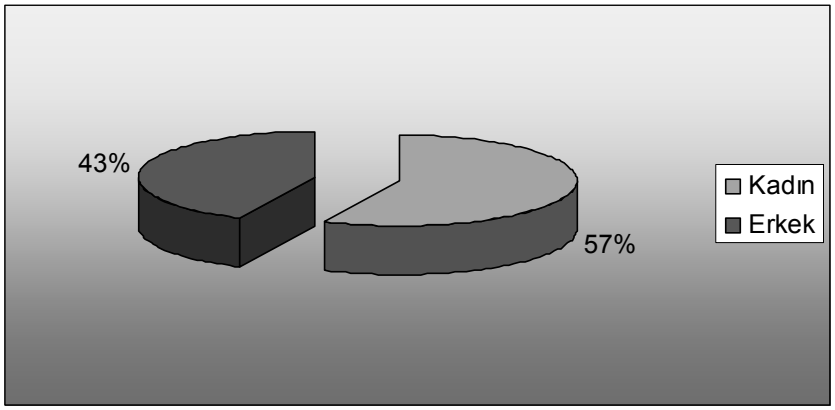
Cinsiyet	Adet	%
Erkek	2443	46,7
Kadın	2783	53,3
Toplam	*5226*	*100*



Şekil 6.32 : Kadıköy Planlama Alanı Cinsiyet Dağılımı.

Çizelge 6.8 : Bağdat Caddesi Kullanıcıları Cinsiyet Dağılımı.

Cinsiyet	Adet	%
Kadın	121	57,1%
Erkek	91	42,9%
Toplam	*212*	*100,0%*



Şekil 6.33 : Bağdat Caddesi Kullanıcıları Cinsiyet Dağılımı.

İstanbul ortalamasından daha yüksek kadın nüfusa sahip olan Kadıköy planlama alanı içerisinde Bağdat Caddesi kullanıcı oranlarına bakıldığı zaman kadın kullanıcıların Kadıköy ortalamasının bile üzerinde olarak % 57 'lik bir orana sahip olduğu görülmektedir (Çizelge 6.8., Şekil 6.33.). Kadınların Bağdat Caddesi'ni daha yoğun kullandığı söylenebilir. Bu Baran vd.(2009)'nin İstanbul'da yürüme davranışına ilişkin yaptıkları araştırma ile de paralel sonuç vermektedir. İstanbul genelinde de Bağdat Caddesi'nde de kadınlar erkeklere oranla daha fazla yürümektedir.

6.5.3. Topluluk Özellikleri

6.5.3.1. Hane Halkı Büyüklüğü

Hane halkı büyüklüğü Türkiye'de 5.05, Marmara Bölgesi'nde 4.04, İstanbul'da ise 4.09'dur. Kadıköy planlama alanında hane halkı büyüklüğünün anket sonuçlarına göre, 2.8 olduğu tespit edilmiştir (Çizelge 6.9.). Bu değer, Türkiye, Marmara Bölgesi ve İstanbul için tespit edilen hane büyüklüklerinden çok daha düşük bir değerdir. Bu da plan bölgesinin sosyo-ekonomik yapısını net olarak göstermektedir. Bu oran içerisinde Kadıköy planlama alanında çarpık yerleşim bölgesi olan Dumlupınar, Merdivenköy ve Fikirtepe mahallelerini çıkarırsak bölgenin ortalama hane büyüklüğü çok daha düşük çıkacaktır. Bağdat Caddesi kullanıcılarının hane halkı

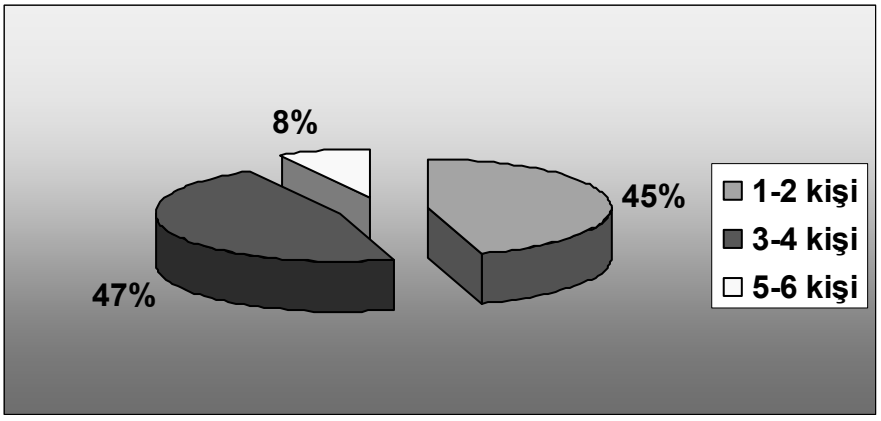
büyüklüğüne bakıldığında Kadıköy planlama alanı ortalamasında olduğu görülmektedir (Çizelge 6.10., Şekil 6.34.)

Çizelge 6.9 : Kadıköy Planlama Bölgesi Hane Halkı Büyüklüğü

Mahalleler	Toplam Hane	Dolu Hane	Ortalama Hane B.
Ondokuzmayıs	13802	13348	2,7
Bostancı	14650	14266	2,7
Caddebostan	10215	9950	2,6
Dumlupınar	6053	5975	3,8
Eğitim	5906	5686	3,0
Erenköy	15035	14713	2,9
Fenerbahçe	10172	9822	2,4
Feneryolu	11493	11378	2,8
Fikirtepe	6882	6773	3,2
Göztepe	17760	17533	2,6
Kozyatağı	14424	13994	2,8
Merdivenköy	15022	14583	3,0
Sahrayıcedid	12705	12398	2,9
Suadiye	12003	11804	2,7
Zühtüpaşa	4181	3911	2,4
Genel Toplam	170303	166134	Ortalama:2.8

Çizelge 6.10 : Bağdat Caddesi Kullanıcıları Hane Halkı Büyüklüğü

Hanehalkı Büyüklüğü	Adet	%
1-2 kişi	96	45,3%
3-4 kişi	99	46,7%
5-6 kişi	17	8,0%
Toplam	212	100,0%



Şekil 6.34 : Bağdat Caddesi Kullanıcıları Hane Halkı Büyüklüğü

6.5.3.2. Eğitim Durumu

Anket sonuçlarıyla Türkiye eğitim verileri karşılaştırıldığında, planlama alanında yaşayanların eğitim durumunun Türkiye standartlarına yakın olduğu saptanmıştır. Planlama alanında ilköğretim, ortaöğretim ve üniversite mezunları oranı %74 iken Türkiye oranının %84,5 olduğu görülmektedir (Çizekge 6.11).

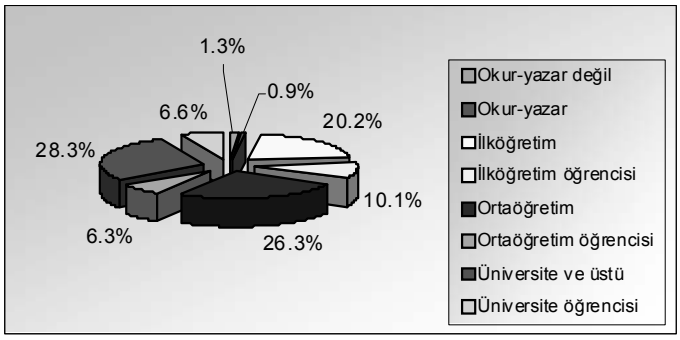
Çizelge 6.11 : Türkiye - Mezun Olunan Okula Göre Dağılım.

Eğitim Durumu	1975	%	1980	%	1985	%	1990	%
Mezun Olmayan	610672	28,63	34993	15,55	7958118	23,88	7843702	19,83
İlkokul	12110369	56,77	14215730	63,19	18775003	56,34	22681303	57,34
Ortaokul	1578346	7,40	2137065	9,50	2801358	8,41	3714984	9,39
Lise	1202374	5,64	1801623	8,01	2834649	8,51	3818149	9,65
Üniversite	333556	1,56	843788	3,75	952634	2,86	1497345	3,79
Toplam	21331366	100	22497522	100	33321763	100	39555483	100

Halkın mezun olunan okullara göre dağılımı incelendiğinde %28.3 oranıyla üniversite mezunlarının ilk sırada yer aldığı görülmektedir. Bunu %26.3 oranıyla ortaöğretim ve %20.2 oranıyla ilköğretim mezunları izlemektedir. Herhangi bir eğitim kurumundan mezun olmayıp da sadece okuryazar olanların oranı ise %0.9'dur. Planlama alanında, mahalleler bazında en çok üniversite mezunu bulunan mahalle %49'luk oran ile Fenerbahçe, en çok ortaöğretim mezunu bulunan mahalle %33'lük oran ile Bostancı ve Caddebostan, en çok ilköğretim mezunu bulunan mahalle %50'lik oran ile Fikirtepe'dir (Çizelge 6.12, Şekil 6.35).

Çizelge 6. 12 : Kadıköy Planlama Alanı Nüfusunun Mezun Olunan Okula Göre Dağılımı.

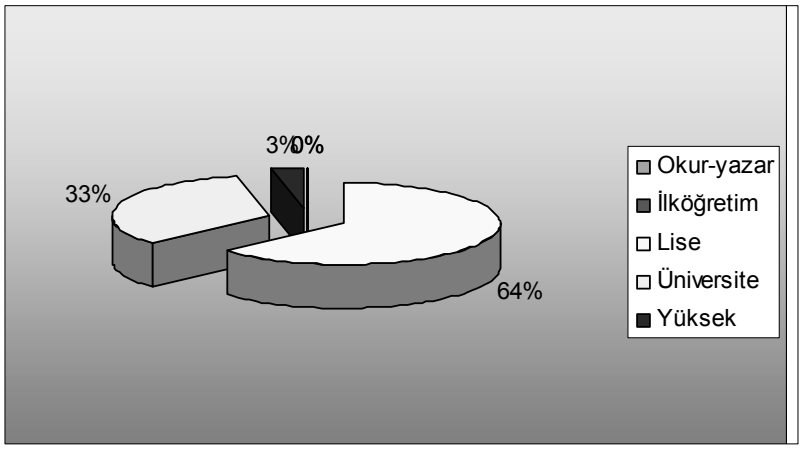
Eğitim	Adet	%
Okur-yazar değil	65	1,3
Okur-yazar	45	0,9
İlköğretim	1008	20,2
İlköğretim öğrencisi	504	10,1
Orta öğretim	1315	26,3
Orta öğretim öğrencisi	317	6,3
Üniversite ve üstü	1413	28,3
Üniversite öğrencisi	328	6,6
Toplam	*4995*	*100*



Şekil 6.35. : Kadıköy Planlama Alanı Nüfusunun Mezun Olunan Okula Göre Dağılım.

Çizelge 6.13.: Bağdat Caddesi Kullanıcılarının Mezun Olduğu Okula Göre Dağılımı.

Eğitim	Adet	%
Okur-yazar	0	0
İlköğretim	0	0
Lise	134	63,2%
Üniversite	71	33,5%
Yüksek	7	3,3%
Toplam	*212*	*100,0%*



Şekil 6.36 : Bağdat Caddesi Kullanıcılarının Mezun Olduğu Okula Göre Dağılımı.

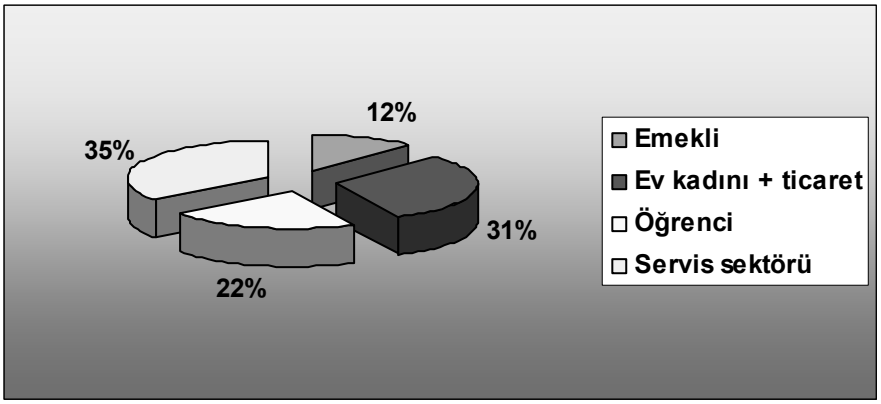
Eğitim bağlamında Bağdat Caddesi kullanıcıları değerlendirildiği zaman, Cadde kulacılarının eğitim düzeylerinin oldukça yüksek olduğu görülmektedir (Çeizelge 6.13., Şekil 6.36.). Bu sonuçlar İstanbul bağlamında yürüme davranışı araştırması sonuçlarıyla da paralellik göstermektedir (Baran vd. 2009). Böylelikle eğitim düzeyi arttıkça Bağdat Caddesi kullanımının arttığı söylenebilir.

6.5.3.3. Mesleki Dağılım

Hane halkı anketleri değerlendirildiğinde, Kadıköy planlama alanı nüfusunun %35,4'ünün faal durumda olduğu görülmektedir. Nüfusun %22'si öğrenci, %11,9'u emeklidir. Nüfusun %30,8'i ise ev hanımları, okul çağı öncesi çocuklar ve işsizlerden oluşmaktadır (Çizelge 6.14, Şekil 6.37.).

Çizelge 6.14 : Kadıköy Planlama Alanında Mesleki Dağılım.

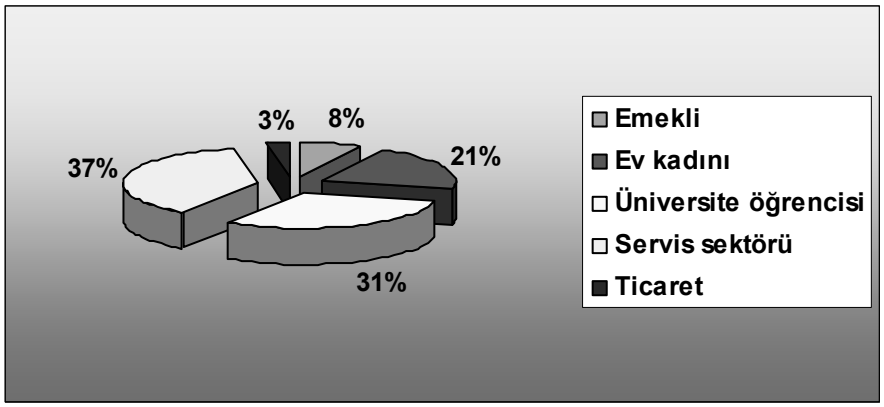
Meslek	Adet	%
Emekli	620	11,9
Ev kadını + ticaret	1609	30,8
Öğrenci	1149	22
Servis sektörü	1848	35,4
Toplam	*5226*	*100*



Şekil 6.37 : Kadıköy Planlama Alanında Mesleki Dağılım.

Çizelge 6.15 : Bağdat Caddesi Kullanıcılarının Meslek Dağılımı.

Meslek	Adet	%
Emekli	16	7,5%
Ev kadını	45	21,2%
Üniversite öğrencisi	65	30,7%
Servis sektörü	80	37,7%
Ticaret	6	2,8%
Toplam	*212*	*100,0%*



Şekil 6.38 : Bağdat Caddesi Kullanıcılarının Meslek Dağılımı.

Kadıköy planlama alanı yaşayanlarının meslek dağılımları ile Bağdat Caddesi kullanıcıları paralellik göstermektedir. Bu paralelliğin tek istisnası emeklilerin nüfus içindeki oranlarda Bağdat Caddesi'nde yürüyüş yapmadığıdır (Çizelge 6.15, Şekil 6.38.). Bu sonuç Bağdat Caddesi kullanıcılarının yaş grupları sonuçlarıyla da paralellik göstermektedir.

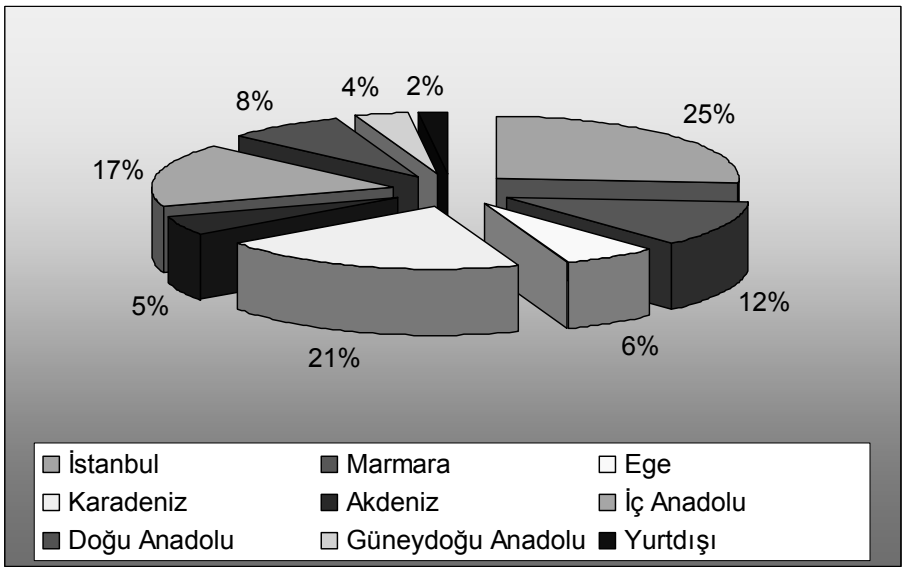
6.5.3.4. Doğum Yerine göre Nüfus Dağılım

Nüfusun doğum yerlerine göre dağılımı incelendiğinde, 26,1'inin yerli, %20,9'unun Karadeniz Bölgesi doğumlu olduğu görülmektedir. Ardından %16,5 oranıyla İç Anadolu Bölgesi doğumlular ve %11,9 oranıyla Marmara Bölgesi doğumlular gelmektedir (Çizelge 6.16., Şekil 6.39.).

Kadıköy planlama alanındaki doğum yerlerine göre nüfus dağılımı ile Bağdat Caddesi kullanıcılarının doğum yerlerine göre nüfus dağılımı karşılaştırıldığında Cadde kullanıcılarının ağırlıklı olarak İstanbul doğumlular olduğu görülmektedir (Çizelge 6.17., Şekil 6.40.).

Çizelge 6.16 : Kadıköy Planlama Alanı Doğum Yerlerine Göre Nüfus Dağılımı

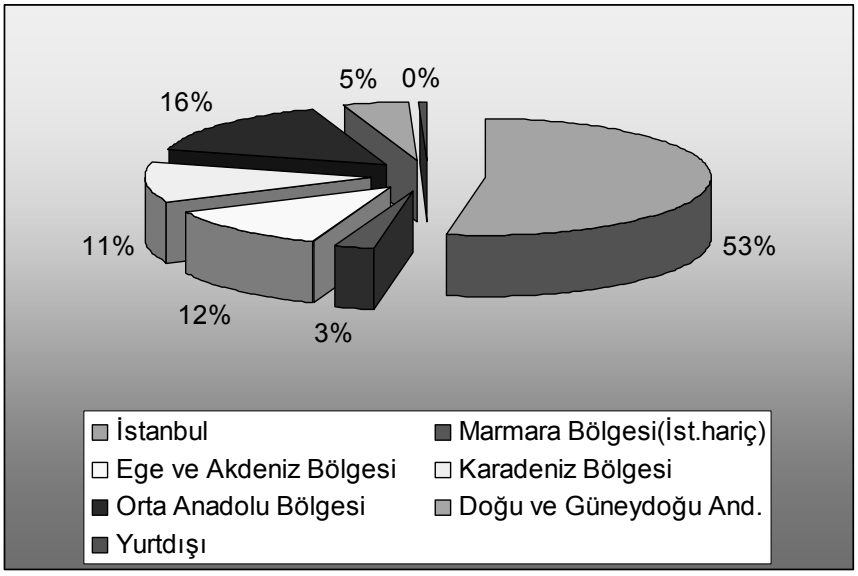
Doğum Yeri	Adet	%
İstanbul	418	26,1
Marmara	191	11,9
Ege	100	6,3
Karadeniz	334	20,9
Akdeniz	78	4,9
İç Anadolu	264	16,5
Doğu Anadolu	127	7,9
Güneydoğu Anadolu	56	3,5
Yurtdışı	32	2
Toplam	*1600*	*100*



Şekil 6.39 : Kadıköy Planlama Alanı Doğum Yerlerine Göre Nüfus Dağılımı.

Çizelge 6.17 : Bağdat Caddesi Kullanıcıları Doğum Yerlerine Göre Nüfus Dağılımı.

Doğum Yeri	Adet	%
İstanbul	112	52,8%
Marmara Bölgesi(İst.hariç)	6	2,8%
Ege ve Akdeniz Bölgesi	26	12,3%
Karadeniz Bölgesi	24	11,3%
Orta Anadolu Bölgesi	33	15,6%
Doğu ve Güneydoğu And.	10	4,7%
Yurtdışı	1	0,5%
Toplam	*212*	*100,0%*



Şekil 6.40 : Bağdat Caddesi Kullanıcıları Doğum Yerlerine Göre Nüfus Dağılımı.

Çizelge 6.18 : Bağdat Caddesi Kullanıcılarıyla Yapılan Ankette Görüşülenlerin Demografik ve Sosyo-ekonomik Verilerinin Toplu Listesi.

Görüşülenlerin Demografik ve Sosyo-ekonomik Özellikleri		
Özellikler	**N**	**%**
Yaş		
18-25	72	34,0%
25-40	91	42,9%
>40	49	23,1%
Toplam	212	100,0%
Cinsiyet		
Kadın	121	57,1%
Erkek	91	42,9%
Toplam	212	100,0%
Gelir (aylık bin TL)		
<1000 (düşük)	26	12,3%
1000-2000	65	30,7%
2000-4000	96	45,3%
>4000	25	11,8%
Toplam	212	100,0%
Doğum yeri		
İstanbul	112	52,8%
Marmara Bölgesi(İst.hariç)	6	2,8%
Ege ve Akdeniz Bölgesi	26	12,3%
Karadeniz Bölgesi	24	11,3%
Orta Anadolu Bölgesi	33	15,6%
Doğu ve Güneydoğu And.	10	4,7%
Yurtdışı	1	0,5%
Toplam	212	100,0%
İstanbul'da oturulan semt		
Bağdat Caddesi Çevresi	77	36,3%
Diğer	135	63,7%
Toplam	212	100,0%
Hanehalkı büyüklüğü		
1-2 kişi	96	45,3%
3-4 kişi	99	46,7%
5-6 kişi	17	8,0%
Toplam	212	100,0%
Meslek		
Emekli	16	7,5%
Ev kadını	45	21,2%
Üniversite üğrencisi	65	30,7%
Servis sektörü	80	37,7%
Ticaret	6	2,8%
Toplam	212	100,0%
Eğitim		
Lise	134	63,2%
Üniversite	71	33,5%
Yüksek	7	3,3%
Toplam	212	100,0%

6.6. Bağdat Caddesi'nin Mekansal Özellikleri

Bağdat Caddesi ve çevresini Bölüm 5.1.'de önerilen model ile irdeleyebilmek ve yürüme ile ilişkisini ortaya koyabilmek için, Bağdat Caddesi'nin kentsel mekan özelliklerinin sorgulanması gerekmektedir. Bu bölümde, bu bağlamda, Bölüm 3.4.'te ortaya konulan kentsel mekanın karakterinin özellikleri ve parametreleri Bağdat Caddesi'nde sorgulanacaktır. Böylelikle, Bağdat Caddesi kullanıcılarının Cadde'nin barındırdığı mekansal özelliklere verdiği tepkiler de tespit edilecektir.

Bu bölüm, kentsel mekanın özellikleri olan algısal/ kavrayışsal, sosyal/davranışsal ve fiziksel/ biçimsel özelliklerle üç alt bölümden oluşmaktadır.

Bağdat Caddesi, APA(2007)'in Ana Caddeler, PPS (2008)'in Ana Caddeler ve Yerleşim Yeri Caddeleri tanımlamalarına; Jacobs (1996)'ın Büyük Caddeler olarak tanımladığı caddelerin mekansal özelliklerini taşımaktadır. Bu bağlamda, Bağdat Caddesi, Ana Cadde ve Büyük Cadde olarak ele alınmaktadır ve bu çerçevede Bağdat Caddesi'nin taşıdığı mekansal özellikler irdelenmiştir.

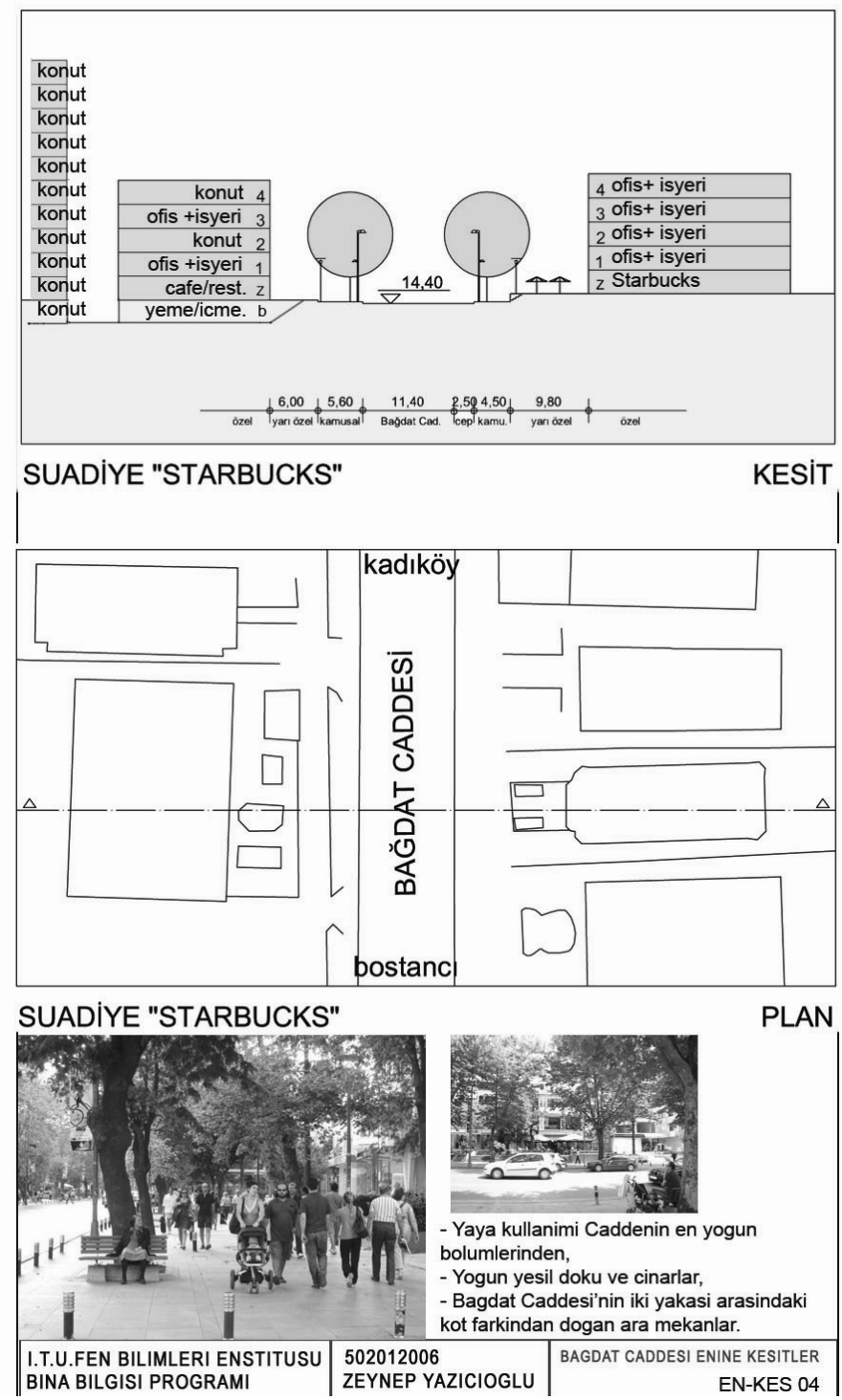
6.6.1. Bağdat Caddesi'nin Algısal / Kavrayışsal Özellikleri

Bölüm 2.5.1.'de detaylı bir biçimde açıklandığı gibi algı, çevremizin farkına varmamızda ve bir yeri deneyimlememizde bize yardımcı olan en önemli içsel duyudur. Çevreden elde edilen bilgileri içselleştirme süreci olan algı sayesinde, farklı olguları kategorize eder, daha geniş veya kesin yargılara varırız. Çevreden gelen uyarıcıların farklılaşmasına paralel olarak, farklı duyular farklı algı mekanizmalarının çalışması için devreye girmektedir.

6.6.1.1. Duyusal / Bilişsel Özellikler

Bu çalışmada çevrenin algısal / kavrayışsal özelliklerinin saptanmasında, öncelikle, çevremizi algılamamız için devreye giren farklı duyular ele alınmıştır. Bu duyuların izin verdiği ve sınırlarının ulaştığı noktalarla insan çevreyle karşılıklı olarak etkileşim içerisindedir. Duyusal ve Bilişsel Algı olarak tanımlanmış olan iki grupta değerlendirilen algı sistemi vardır. Öncelikle duyu organlarına ulaşan çevre verileri, daha sonra beyinde işlenerek bilmeye yönlenmektedir.

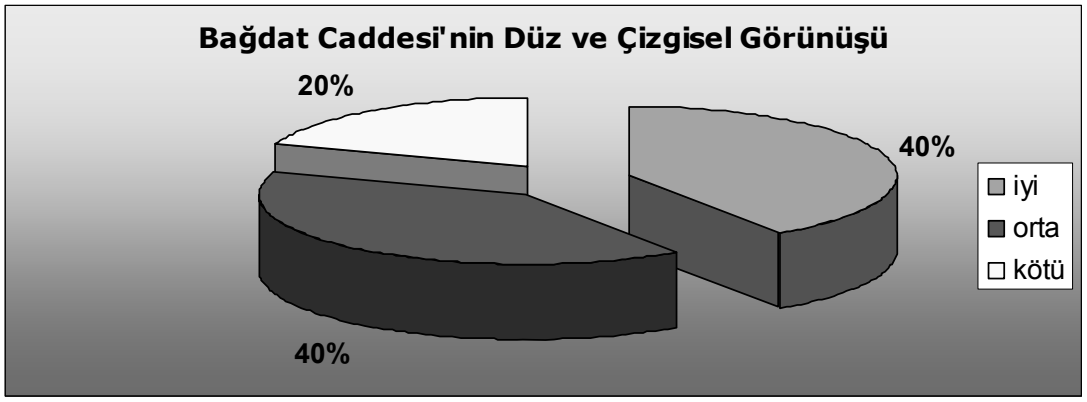
Bağdat Caddesi ve çevresi duyu organlarının sınırlarıyla tanımlanmaya çalışıldığı zaman, görme, duyma, koku alma ve dokunma ile değerlendirilebilir. Diğer duyular arasında öne çıkan görme, çevre ve ışık şartlarına bağlı olarak, maksimum 50 ila 100 metre arasındaki objeleri ayırdedebilmektedir. Bölüm 2.5.1.1'de açıklandığı gibi, 20-25 metrelik mesafe insanın duyularına ve ruh haline ilişkin çıkarımların yapılabildiği mesafedir.



Şekil 6.41 : Bağdat Caddesi Suadiye'den geçen enine kesit, EN_KES 04.

Görme, için ideal koşulları oluşturan uzaklıklar doğrultusunda Bağdat Caddesi incelendiğinde, insanın duygularına ve ruh haline ilişkin çıkarımlar yapılabilecek olan 20-25 metre mesafesinin sınırları içinde kalındığı görülmektedir. Bağdat Caddesi, enine kesitleri üzerinden değerlendirildiğinde her iki yakada yürüyen insanın caddenin diğer tarafında yürüyen insanı görebildiği saptanır. Bu caddenin, insan için çekici bir aktivite ve görülme mekânı olmasının en önemli sebeplerinden biridir. Bağdat Caddesi ve çevresinin 5,5 km'lik Bostancı-Kızıltoprak aralığında eni binadan binaya 40-45 metre iken, kaldırımların birbirine uzaklığı yaklaşık 25 metredir. Bu konuyla ilgili daha detaylı bir tespit yapılabilmesi için, Bağdat Caddesi ve çevresinin Bostancı-Kızıltoprak arasındaki semtlerinden geçen kesitler alınmıştır[85](Şekil 6.41.).

Bu kesitlerden anlaşılmaktadır ki, Bağdat Caddesi yaya kullanımı açısından caddenin iki yakasındaki yayaların birbiriyle göz teması kurmalarına, hatta birbirlerinin mimiklerini algılayabilmelerine olanak vermektedir. Bağdat Caddesi haricinde araştırma alanının diğer ana arterleri olan Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi, Ethemefendi Caddesi ve Ayşe Çavuş Caddesi de 15 metrelik genişlikleriyle görüş mesafesi açısından olumlu niteliktedir.



Şekil 6.42 : Bağdat Caddesi'nin Görünüşüne İlişkin Veriler

Bağdat Caddesi'nin görsel algı olanaklarıyla ilgili diğer önemli özelliği görsel olarak basit ve net karakterdeki mekansal yapısıdır. Bağdat Caddesi'nin kesintisiz ve doğrusal yapısı, kullanıcının çevresini kolay algılamasına yardımcı olmaktadır. Tek yönde akan trafik bu doğrusallığı daha da vurgulamaktadır.

[85] Bkz. Ekler, EN-KES 01-14.

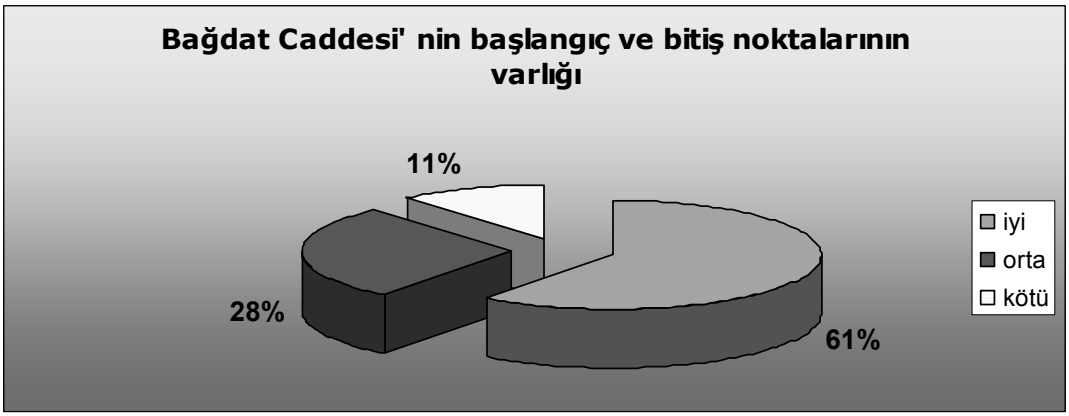


Şekil 6.43 : Bağdat Caddesi'nin algısal olarak net karakterinin kanıtları, (Yazıcıoğlu Halu, 2006-2009).

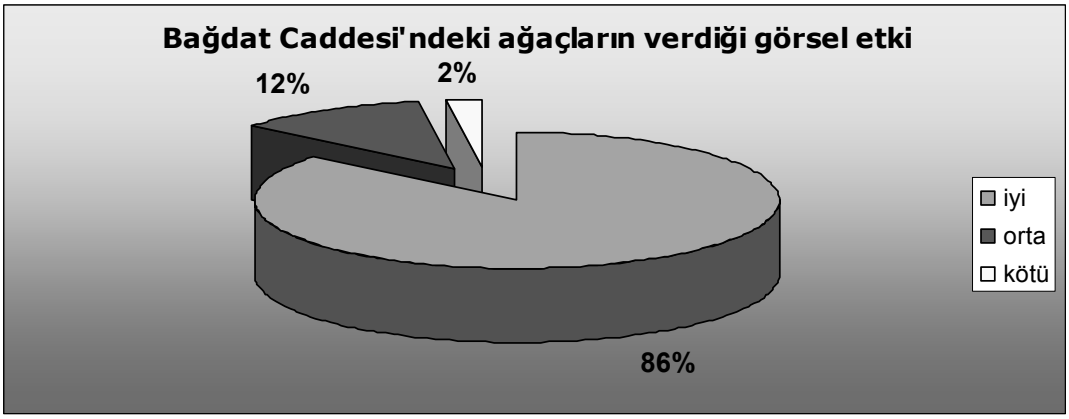
Bağdat Caddesi'nin kesintisiz, doğrusal ve basit aksiyel yapısına ilişkin soruya verilen Şekil 6.42.'deki cevaplar da bunu destekler niteliktedir. Bunun yanında, Şekil 6.43.'teki fotoğraflar da Bağdat Caddesi'nin aksiyel ve net yapısı hakkında bilgi vermektedir.

6.6.1.2. Yer ve Yer Duygusu

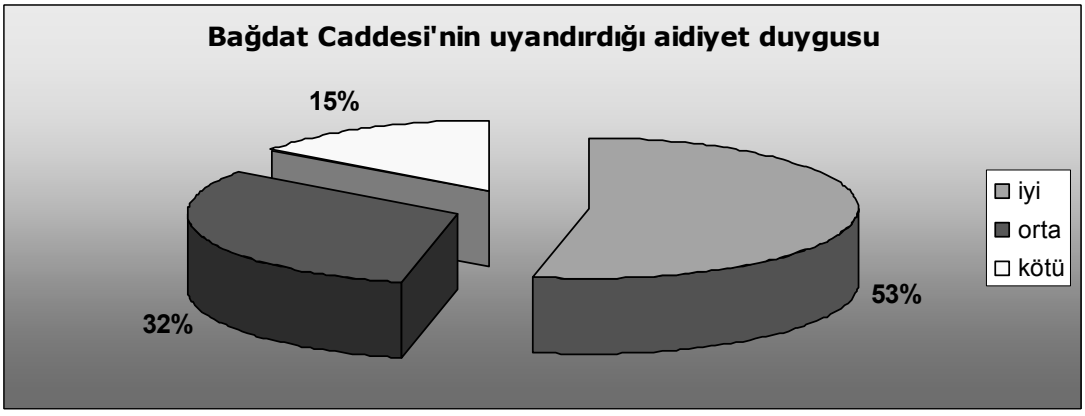
Bağdat Caddesi, algısal olarak net ifadesinin yanında başlangıç ve bitiş noktalarının varlığı ile de kullanıcı da mekânsal bir bütünlük hissi uyandırır. Bağdat Caddesi'nin başlangıç ve bitiş noktaları, Bağdat Caddesinin mekansal sınırlarının çizildiği Bölüm 6.2.'de açılandığı gibi Kadıköy yönünde Kızıltoprak'ta Cemil Topuzlu Caddesi ile karşılaştığı nokta ile Bostancı'da trenyolu ile çakıştığı noktadır.



Şekil 6.44 : Bağdat Caddesi'nin başlangıç ve bitiş noktalarının algılanmasına ilişkin veriler.



Şekil 6.45 : Bağdat Caddesi'ndeki ağaçların verdiği görsel etkiye ilişkin veriler.

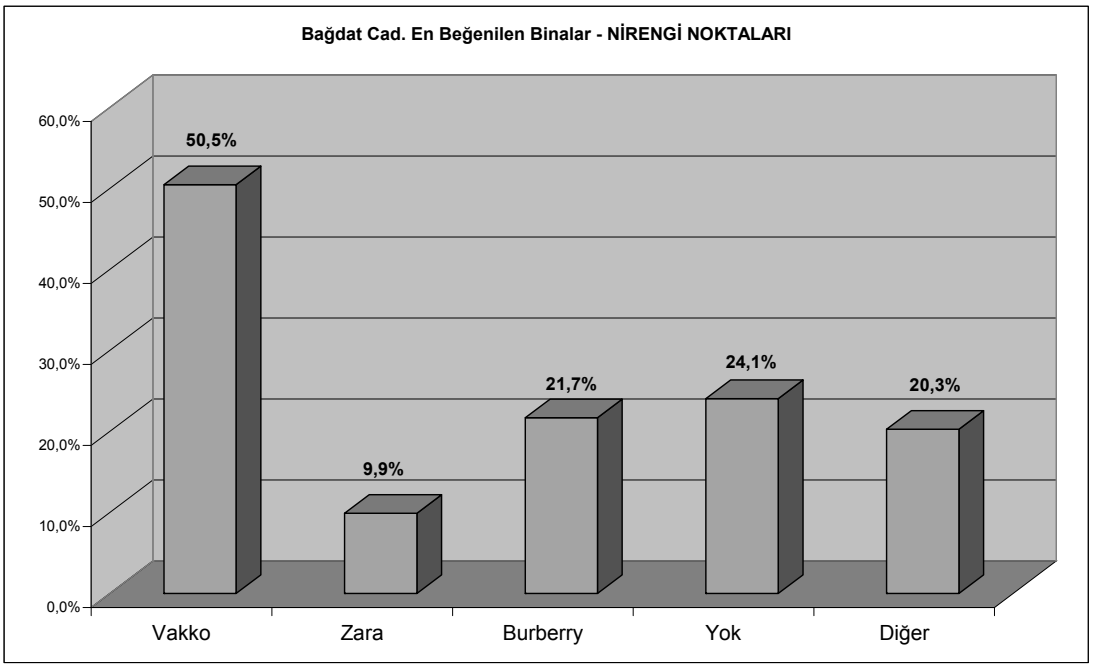


Şekil 6.46 : Bağdat Caddesi'nin uyandırdığı aidiyet duygusuna ilişkin veriler.

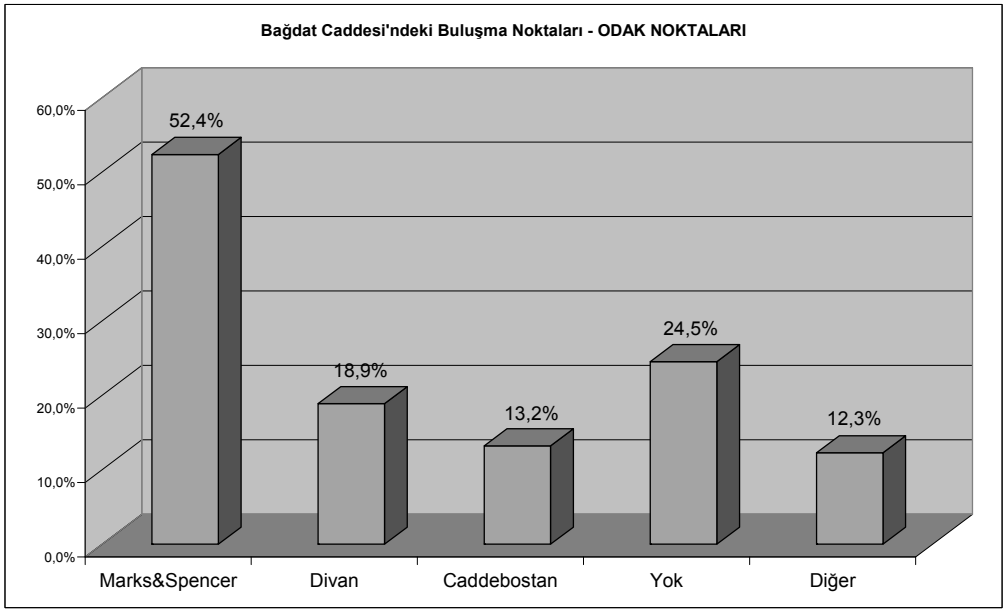
Bağdat Caddesi kullanıcılarıyla yapılan ankette, Cadde'nin başlangıç ve bitiş noktalarının varlığının hissedilip hissedilmeyeceği sorgulanmıştır. Sonuçlara bakıldığı zaman, %61'lik kullanıcının başlangıç ve bitiş noktalarını Caddede hissettiği yönünde sonuç çıkmıştır (Şekil 6.44). Anket sırasında yapılan çeşitli yorumlardan özellikle Bağdat Caddesi ve çevresinde oturan kullanıcıların Cadde'yi tanımladıkları, başlangıç ve bitiş noktaları olarak algıladıkları kuvvetli algısal eşikleri olduğu gözlenmiştir. Bunun yanında Bağdat Caddesi'nin yer duygusunu kuvvetlendiren bir diğer öğe olarak Cadde'nin çınar ağaçları sorgulanmıştır. Çınar ağaçları, %86'lık algılanma oranıyla Bağdat Caddesi ile algısal olarak ilişkilendirilmiştir. Anket sonuçlarına dayanarak, çınar ağaçlarının, Cadde boyunca süreklilik gösteren yapılarıyla, Cadde'yi tanımlayan, saran ve kuşatan önemli elemanlar olduğu söylenebilir(Şekil 6.45.).

6.6.1.3. Çevresel Betimleme ve Anlam

Bağdat Caddesi ve çevresinin kullanıcıların zihninde uyandırdığı anlam ve kullanıcıların Bağdat Caddesi ve çevresini ne şekilde betimledikleri, anket çalışmasının açık uçlu sorularına ve üçlü skala değerlendirmesine verilen cevaplarla belirlenmiştir.

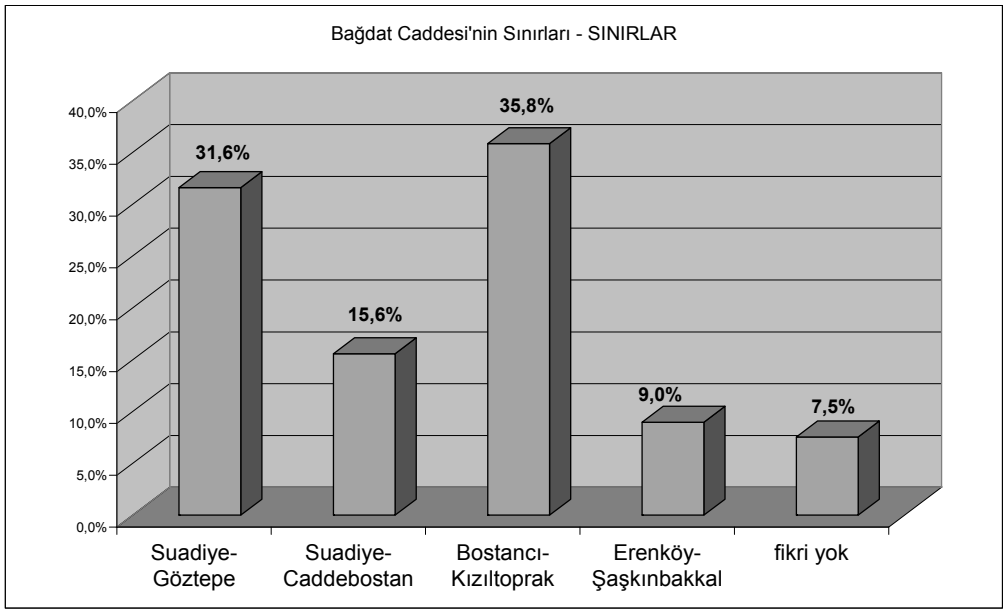


Şekil 6.47 : Bağdat Caddesi'nin Nirengi Noktaları.

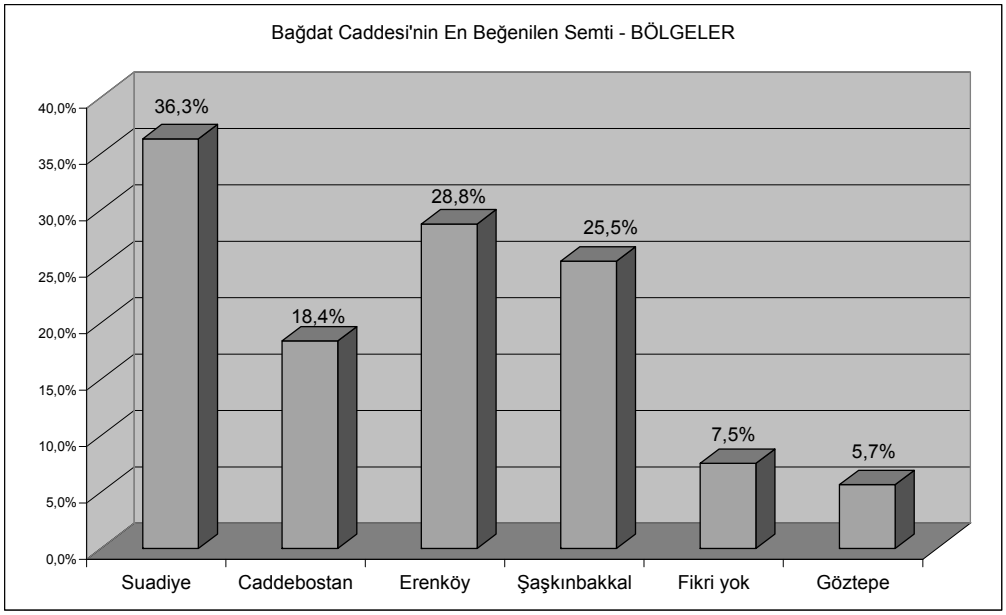


Şekil 6.48 : Bağdat Caddesi'nin Odak Noktaları.

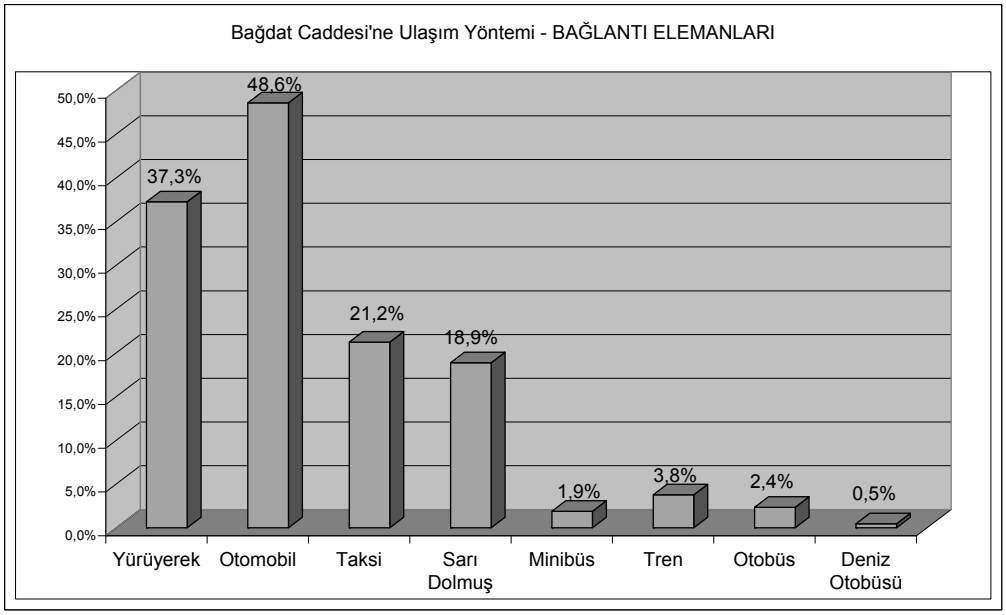
Bağdat Caddesi ve çevresinin betimlenebilirliği, Kevin Lynch'in algısal imge elemanları bağlamında test edilmiştir. Bu sebeple, açık uçlu soruların arasına Bağdat Caddesi ve çevresini Kevin Lynch'in Odak Noktaları, Nirengi Noktaları, Sınırlar, Bölgeler ve Bağlantı Elemanları olarak ele aldığı elemanlarla sorgulamaya yönelik sorular eklenmiştir. Lynch'in tanımladığı imge elemanlarıyla Bağdat Caddesi ve çevresi değerlendirildiğinde, kullanıcıların nirengi noktası ve odak noktalarını daha belirgin olarak algıladığı görülmektedir. Vakko Köşkü %50,5'lik bir oranla nirengi noktası olarak, Suadiye Marks&Spencer %52,4'lük bir oranla odak noktası olarak orta dereceyle algılanan elemanlardır (Şekil 6.47., Şekil 6.48.).



Şekil 6.49 : Bağdat Caddesi'nin Sınırları.



Şekil 6.50 : Bağdat Caddesi'nin Bölgeleri.



Şekil 6.51 : Bağdat Caddesi'nin Bağlantı Elemanları.

Sınırların algılanma düzeyi düşüktür. Kızıltoprak-Bostancı ve 'Cadde' bölgesi olarak Suadiye-Göztepe aralığı algılanmaktadır (Şekil 6.49.). Sınırlar ve bölgelere ilişkin soruların cevaplarındaki %7,5'luk "fikri yok" grubu da anket sırasında Bağdat Caddesi'nin kendisinin bir semt olduğunu dile getirmiştir. Bağdat Caddesi'nin bütünü bir bölge, mahalle ve semt olarak algılamaktadır. Bağdat Caddesi ve çevresinde, anket sonuçlarına göre, bölgeler düşük olarak algılanmaktadır. Caddebostan ve Fenerbahçe mahalleri Bağdat Caddesi'ne en fazla cephesi olan mahalleler olmalarına rağmen çok düşük algılanmaktadırlar. Bunun yanında,

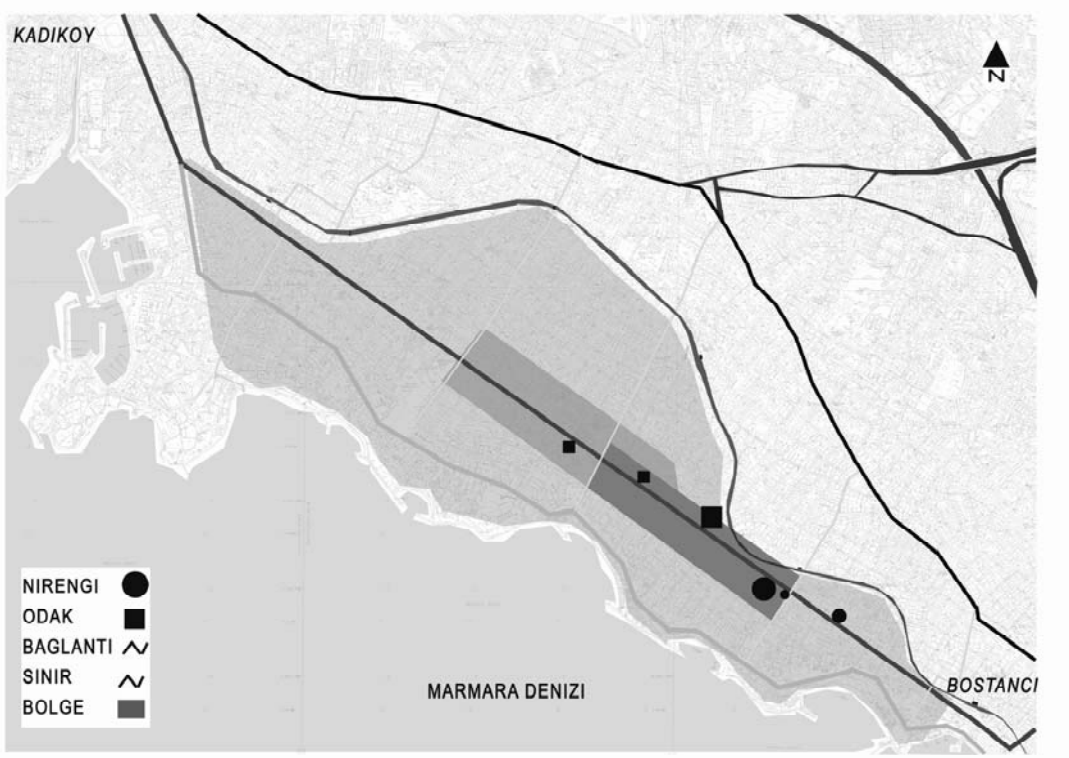
Suadiye, Erenköy ve Şaşkınbakkal görece daha fazla algılanmaktadır. Bu sonuç, yüz yüze görüşmelerde de Cadde kullanıcıları tarafından dile getirilmiştir(Şekil 6.50.).

Bu noktada en önemli tespit, bağlantı elemanlarının %48,6 ile düşük çıkmasına rağmen, izlenen yollarda tekrar eden elemanların Göztepe Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi, Ethem Efendi Caddesi ve Boğaziçi Köprüsü olması dikkat çekicidir. Yapay sınır olarak tanımlanan Tren yolunun bağlantı elemanı olarak % 3,8 gibi bir oranla neredeyse hiç kullanılmıyor olması da dikkat çekicidir. Benzer biçimde Şemsettin Günaltay Caddesi'nin (Minibüs Caddesi) %1,9 gibi bir oranla neredeyse hiç tanımlanmamış olması da dikkat çekicidir (Şekil 6.51, Çizelge 6.19.).

Çizelge 6.19 : Anket Sonuçlarına Göre Bağdat Caddesi'nin Algılanan İmge Elemanları.

Algılanan imge elemanları		***N***	***%***	***Algılama Yoğunluğu****
Nirengi Noktaları	Zara Suadiye Binası	21	9,9	Çok düşük
	Vakko Köşkü	107	50,5	Orta
	Burberry Binası	46	21,7	Çok düşük
	Diğer	43	20,3	Çok düşük
Odak Nokta.	Marks&Spencer	111	52,4	Orta
	Divan Pastanesi	40	18,9	Çok düşük
	Caddebostan köşesi	28	13,2	Çok düşük
Bağlantı Elemanları	**Özel Otomobil** ile-- Sahil Yolu Minibüs Cad. Ethem Efendi Cad. Tütüncü Mehmet Efendi Cad. Boğaziçi Köprüsü E5 Fatih Sultan Mehmet Köprüsü	103	48,6	Düşük
	Taksi ile---------- Sahil Yolu Minibüs Cad. Ethem Efendi Cad. Tütüncü Mehmet Efendi Cad. Boğaziçi Köprüsü	45	21,2	Çok düşük
	Sarı Dolmuş ile-----Sahil Yolundan	40	18,9	Çok düşük
	Minibüs ile----------Minibüs Caddesinden	4	1,9	Çok düşük
	Tren ile----------Tren yolundan sonra yürüyüş	8	3,8	Çok düşük
	Otobüs ile----------Sahil Yolundan sonra yürüyüş	5	2,4	Çok düşük
Sınırlar	Suadiye-Göztepe	67	31,6	Düşük
	Suadiye- Caddebostan	33	15,6	Çok düşük
	Bostancı-Kızıltoprak	76	35,8	Düşük
	Erenköy-Şaşkınbakkal	19	9	Çok düşük
	Fikri yok	16	7,5	Çok düşük
	Suadiye	77	36,3	Düşük
	Caddebostan	39	18,4	Çok düşük
Bölgeler	Erenköy	61	28,8	Düşük
	Şaşkınbakkal	54	25,5	Düşük
	Göztepe	12	5,7	Çok düşük
	Fikri yok	16	7,5	Çok düşük

***Algılama Yoğunluğu**
% 75-100 : Yüksek
% 50-75: : Orta
%25-50 : Düşük
%10-25 : Çok Düşük



Şekil 6.52 : Anket Sonuçlarına Göre Bağdat Caddesi'nin Algılanan İmge Haritası.

Anket çalışmalarıyla belirlenen Bağdat Caddesi'nin algılanan imgeleri Şekil 6.52.'de harita üzerinde görselleştirilmiştir. Böylelikle, Bağdat Caddesi'nin mekansal kurgusu içindeki algılanan bölgeler ve elemanlar plan düzleminde de görülebilmek ve Bağdat Caddesi ve çevresinin gelecekte nasıl bir gelişim izleyeceği üzerine saptamalar böylelikle yapılabilecektir.

6.6.1.4. Kimlik ve İmge

İnsan ve kentsel mekanın birlikteliğinden doğan birlikte yaşam sonucunda ortaya çıkan sistemin gelen karakteri kentin kimliğini meydana getirir. Kimlik, Bölüm 2.5.'te açıklandığı gibi doğadaki herhangi bir canlıyı veya objeyi başka canlı veya objelerden ayıran, öncelikle onun duygularla algılanan kendine özgü olma durumudur. Kimlik, eşitlik anlamında değil, bireysellik, teklik ve özgünlük anlamındadır ve bu kendine özgü olma durumu, diğer canlı ve cansız varlıklarla kurulan ilişkilerle anlaşılabilir. Bu yüzden 'ilişki' kimliğin ortaya çıkması için gerekli eylem biçimidir.

Bağdat Caddesi ve çevresi, tarihsel süreklilik içinde Bölüm 6.3'de açıklandığı gibi, fiziksel yapısıyla kent kurgusu içinde kendine has bir kimlik oluşturur.

Çizelge 6.20 : Bağdat Caddesi kullanıcılarının Cadde'nin Algısal / Kavrayışsal Özellikleri hakkındaki görüşleri.

Algısal / Kavrayışsal Özellikler

Duyusal / Bilişsel

- İstiklal Caddesi'nden benim için Bağdat Caddesi'nin en önemli farkı insanların SES farkı.
- İşyeri levhaları görüntü kirliliği yaratıyor, ya kaldırılmalı ya da aynı formata getirilmeli.
- Cadde'nin üstü tabela kaplı binalarla dolu.
- Bağdat Caddesi'nin şu anki görünümü ve atmosferi bence gayet iyi. Sadece biraz daha bakımlı olursa iyi olur.
- Mağazaların görünüşlerinde ve tabelalarında standartlaşmaya gidilse daha iyi olur.
- Cadde üzerindeki binalar aynı renklerde boyanarak daha uyumlu ve temiz hale getirilebilir.

Yer / Yer Duygusu

- Cadde'nin bütün havasını ağaçlar veriyor bu yüzden daha düzenli bakımları yapılmalı. Bu ağaçların Fenerbahçe Stadı'na kadar devamlılığı sağlansın.
- Cadde'nin havasını veren en önemli unsur insanları.
- Bağdat Caddesi dışında başka hiçbir cadde için sadece "CADDE" tabirini kullanmayız.
- Buluşacağımızda "Cadde"de buluşalım dememiz yetiyor.
- Cadde'nin kaçamak mekanları çok, en önemlisi hemen aşağısı deniz.
- Bağdat Caddesi benim için çoçukluğum ve huzurun mekanıdır.
- Pazar sabahı çıktığınızda sadece gerçek Caddeli'lerle karşılaştığınız sahil beldesi.
- Bağdat Caddesi'ne halk arasında "Cadde" denilmektedir.
- Biraz yağmur veya kar yağdığında ya da güneşli bir günde insanın içinde farklı duygular uyandırıyor. Öyleyse bir dünya caddesidir Bağdat Caddesi. Bu yönüyle sanatçıların üretim yapabileceği bir mekan haline getirilebilir.

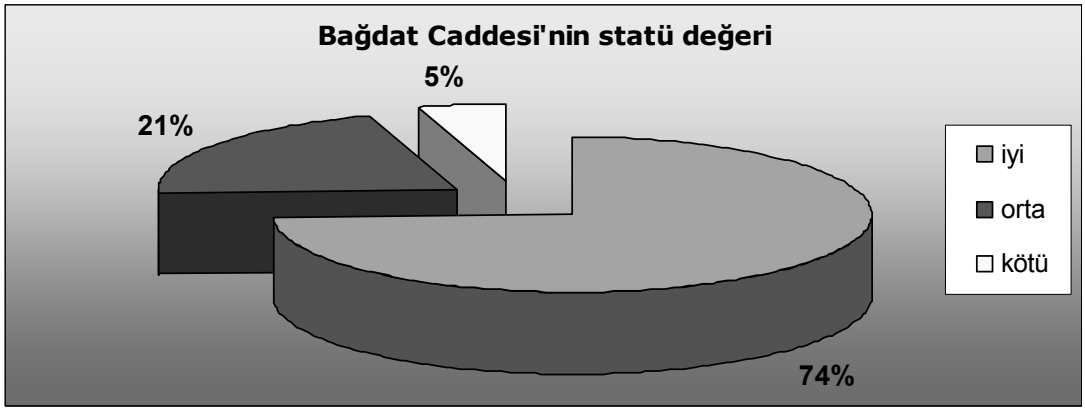
Betimleme / Anlam

- Benim için Bağdat Caddesi'nin anlamı: Alışveriş yapmak, yemek yemek.
- Gezinti yapmak için canım her sıkıldığında çıktığım yer Bağdat Caddesi'dir.
- Piyasa, piyasa, piyasa.
- Güneşli günlerde bebek arabaları bol, gezilesi cadde.
- Bağdat Caddesi'nin *alışveriş yapılan bölümüne* ayda iki kere gelirim.
- Bağdat Caddesi'nin bir semte ait olduğunu düşünmedim daha önce hiç. Daha çok kendisi bizzat bir semt gibi. Kendi içinde bir bütünlüğü var ve genel olarak bu bütünü beğeniyorum.
- Bağdat Caddesi nezih ve mutena; benim için kendi *arka bahçem.*
- Havası temiz, ailelerin yaşadığı bir alanın sosyalleşme merkezi.
- Bağdat Caddesi üzerindeki semtleri hep birbirine karıştırırım.

Kimlik / İmge

- Fenerbahçe demek Bağdat Caddesi demek.
- Bağdat Caddesi denildiğinde aklıma ilk sarı dolmuşlar geliyor, sarı dolmuş Cadde'nin simgesi.
- İstanbul'da Boğaz'ın yeri ayrıdır, ancak Bağdat Caddesi'ndeki insan yoğunluğu, özenli giyinmiş bakımlı insanlardan oluşur. Birbirine aşkla bakan gençlerin mekanıdır.
- Bağdat Caddesi elit kesime hitap ediyor.
- Bağdat Caddesi'nin sosyal statüsü İstiklal Caddesi kadar kozmopolit değil. Tek tip insanlarla karşılaşırsınız Bağdat Caddesi'nde.
- Bağdat Caddesi'nin insan profili farklıdır.
- Bağdat Caddesi'ni daha "elit" insan kesimi tercih ediyor.
- Bağdat Caddesi'nin kendine has bir kimliği var, bozulmamasından yanayım.
- Vakti bol insanlar geçidi.
- Sosyetik mekan

Caddesi'nin bu kimliği, dışarıya bir mesaj vermektedir. Nasıl ki kent kimliği onu görmeyenlerde bile çağrışımlar oluşturacak kadar kuvvetli ise, Bağdat Caddesi 'cadde' denildiğinde de insanların zihninde farklı çağrışımlar uyandırır. Aynı şekilde araştırma alanımızı oluşturan Caddebostan, Suadiye, Erenköy ve Göztepe mahallelerinin kapsama alanındaki bölgeler yalnız Bağdat Caddesi ile değil, aynı zamanda kendi kimlikleriyle de zihinlerde çağrışımlar uyandırır. Örneğin Erenköy ve Göztepe eski Türk filmlerinde ve romanlarında fıstık çamları altındaki büyük köşkleriyle, Caddebostan ve Suadiye ise plajları ve sayfiye evleriyle akıllarda yer etmiştir. İster Bağdat Caddesi olsun, ister Göztepe, Erenköy, Suadiye veya Caddebostan; bu kimlik bir sayfiye mekanı kimliğidir.



Şekil 6.53 : Bağdat Caddesi'nin statü değeri

Bu noktada, araştırma alanımız açısından en önemli algısal kimlik, bölgenin sahip olduğu sosyal statüdür. Bağdat Caddesi ve çevresi, Boğaziçi ve Nişantaşı bölgesi ile birlikte, statü mekanı olarak algılanmaktadır. Ankette kullanıcılara yöneltilen Cadde'nin kimliğini tanımlamaya yönelik soruda, Bağdat Caddesi'nin statü değeri sorgulanmıştır. Bu sorgulamada, Cadde'nin statü sembolu olduğu ortaya çıkmıştır. Kullanıcıların %74'luk bir oranı Bağdat Caddesi'ni statü sembolu olarak değerlendirmektedir (Şekil 6.53). Bunun yanında yaptıkları yorumlarda da Bağdat Caddesi'nde yaşamanın bir ayrıcalık olduğuna dair görüşler hâkimdir (Çizelge 6.21). Bağdat Caddesi'ni statü mekanı haline getiren süreç Bölüm 6.4.'te açıklandığı gibi, tarihsel süreçten süzülerek günümüze değin ulaşmıştır. Bağdat Caddesi ve çevresinin statü sembolü olması, arsa değerlerinin de yükselmesine sebep olmuştur. Eğdemir'in 'İstanbul'da Konut Fiyatlarının Mekânsal Analizi' adlı çalışması da Bağdat Caddesi ve çevresinin mekânsal fiyat analizlerinde yüksek değerlerde olduğunu desteklemektedir. Bu çalışmada, Bağdat Caddesi ve çevresi, konut ve yapı stoğu

bakımından İstanbul geneliyle kıyaslandığında, kalitesi yüksek ve çevre koşulları göreli iyi standartta olduğu belirtilmiştir (Çizelge 6.21.) (Eğdemir, 2001).

Çizelge 6.21 : İstanbul, Kadıköy ve Araştırma Alanının Mekansal Fiyat Analizi (Eğdemir'den (2001) adapte edilmiştir).

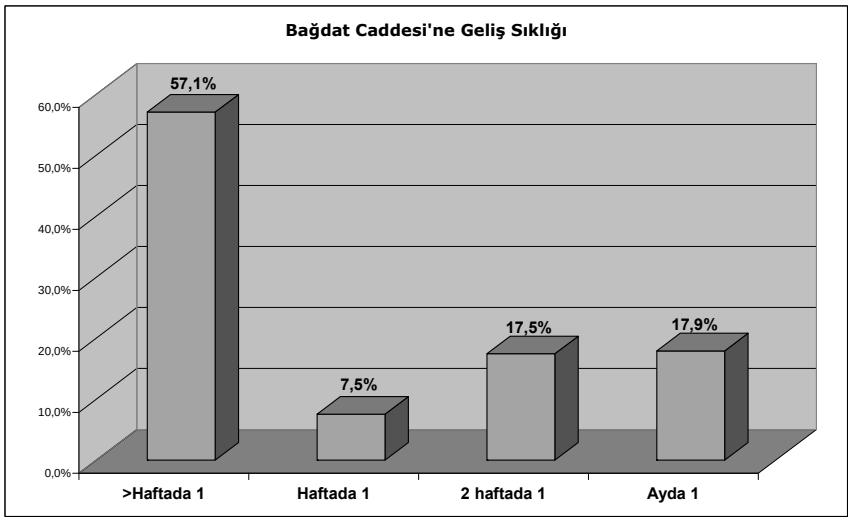
	İSTANBUL	**KADIKÖY**	**Bağdat Cad. ve Çevresi**	**TRENYOLU - MinibüsCad. Arası**
Ortalama Bina Yaşı (yıl)	11.2	12.8	20.8	10.0
Ortalama Konut Büyüklüğü (m²)	120.6	145	176	142.6
Ortalama Konut Fiyatı(dolar)	80.728	109.803	232.250	92.919
Ortalama Konut Birim Fiyatı (dolar/ m²)	582.8	655.5	1212.7	584.3
Bina Kalite Endeksi	5.02	7.2	7.5	7.6

Eğdermir'in araştırmasına, dayanarak yapılmış olan yukarıdaki tabloda, araştırma alanının konut stoğunun karşılaştırmalı olarak ederi ve büyüklükleri verilmiştir. Bu çalışmadan da anlaşılacağı gibi bölgedeki konutlar yapım yılları bakımından 20.8 yıl gibi oldukça yüksek bir ortalamada olmalarına rağmen, İstanbul, Kadıköy ve bir üstünde bulunan tren yolu-Minibüs Caddesi aralıklarından çok daha yüksek bir maddi değere sahiptir.

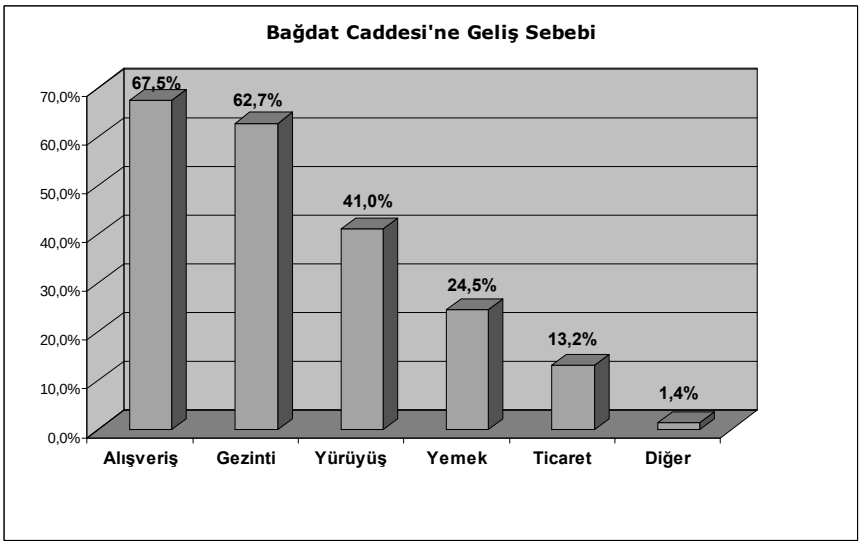
Bina kalitelerinin bölgenin kuzeyinde kalan Tren yolu-Minibüs Caddesi arası ile neredeyse aynı olmasına karşın, konut fiyatlarının yarı yarıya düşmesi dikkat çekicidir. Bunu ancak, tüketicilerin parasal tasarruflar, alışveriş kolaylığı, katma değer yaratma, kalite gibi işlevsel yararlar kadar, eğlence, heyecan, prestij, statü, yenilikleri keşfetme gibi hazcı yararlar elde etmeye dayalı olan, hedonik olgularla açıklama imkanı vardır. Bölge, sosyal çevrenin yarattığı hedonik konut fiyatı olgusundan dolayı daha yüksek mekânsal fiyattadır. Bu hedonik olgunun sebepleri caddenin algılanma düzeyinde statü sembolü olmasından kaynaklanmaktadır.

6.6.2. Bağdat Caddesi'nin Sosyal / Davranışsal Özellikleri

Bağdat Caddesi'nin sosyal ve davranışsal özellikleri çizilen kavramsal çerçeve ve kuramsal modele dayanılarak bu bölümde ele alınmıştır. Bu bağlamda, kentsel bir mekân olarak Bağdat Caddesi'nin sınanması amacıyla anket çalışmalarına, kullanıcıların görüşlerine, fotoğraflarla mevcut verilerin tespit edilmesine ve kesit çalışmalarına başvurulmuştur. Anket çalışmaları, 212 Bağdat Caddesi kullanıcısıyla yapılan açık uçlu ve üçlü skala üzerinden değerlendirilmeli olmak üzere iki yönlüdür. Anket yapılan kullanıcılar, Bağdat Caddesi'ne %57,1'lik bir oranla haftada birden fazla ziyaret gerçekleştirdiklerini belirtmişlerdir (Şekil 6.54). Bu oran Bağdat Caddesi ve çevresinde yaşadığını belirtenlerle benzerlik göstermektedir. Bağdat Caddesi'nin farklı sebeplerle sıklıkla kullanıldığı sonucuna varılabilir.



Şekil 6.54 : Bağdat Caddesi kullanıcılarının Cadde'ye geliş sıklığı.



Şekil 6.55 : Bağdat Caddesi kullanıcılarının Cadde'ye geliş sebebi.

Kullanıcılar, Bağdat Caddesi'ne en çok alışveriş amacıyla gelmektedir. Ancak, yürüyüş ve gezinti sebebiyle geldiğini belirtenler toplamı en büyük çoğunluğu oluşturmaktadır. Alışverişin de yürüyerek yapıldığı düşünüldüğünde baskın işlevin yürüme tabanlı olduğu düşünülebilir (Şekil 6.55.). Genel amaç ve sıklıkları belirlenen kullanıcı grubu Bağdat Caddesi'nin mekansal kurgusu içinde farklı sosyal /davranışsal özellikler ile karşılanmaktadır.

6.6.2.1. Kamusal Mekân / Özel Mekân

İnsan, algısal boyutlarda açıklandığı gibi çevresiyle sürekli etkileşimli olarak yaşayan, kültürü ve çağı ile bütünleşmek zorunda olan dinamik bir varlıktır. İnsanın sosyalleşip algının getirdiklerini deneyimleyebileceği bir tek alan vardır; kentsel mekan. Kentsel mekanlarda insan pek çok insanla karşılaşır, yan yana geçer ve aynı havayı teneffüs eder.

İnsanın içinde yaşadığı bu kentsel fiziksel çevre kurgusu, farklı kamusal ve özel alt mekanlardan ve bu mekanların çakıştığı ara mekanlardan oluşmaktadır. Bu kurguda yaşantı ve aktivite, kamusal ve özel mekanlar içinde geçmektedir. Kentlinin kent mekanını kullanması, hareket, alışveriş, dinlenme, boş vakit değerlendirme ve spor etkinlikleri gibi eylemlerle gerçekleşmektedir. Kent mekanının içeriği, toplumsal ve kültürel farklılıklara göre çeşitlenirken, içinde geçecek aktiviteler ve yaşantı ile evrilmektedir. Araştırma alanımızı oluşturan Bağdat Caddesi ve çevresi böyle bir kentsel mekandır. Kamusal ile yarı özel ve özel alanların sıkça kesiştiği ara kesitlere rastlanan Bağdat Caddesi, bu yönüyle farklı aktivitelere hizmet etmektedir. Bağdat Caddesi, Gehl'in tanımladığı zorunlu aktiviteler, teklifsiz-tercihe bağlı aktiviteler ve planlı sosyal aktivitelerin hepsine cevap vermektedir. Özellikle insanların tesadüfi olarak karşılaşması üzerine kurulu teklifsiz-tercihe bağlı aktiviteler kentsel mekanların yaşaması için önemli bir yere sahiptir.

Bu sebeple, farklı aktivitelere cevap verebilen mekanlar özel mekan ile kamusal mekanın çakıştığı, yarı özel ve yarı kamusal mekanların kullanımının arttığı mekanlardır. Bağdat Caddesi bu yönüyle zengin yarı kamusal ve yarı özel mekan kullanımlarına sahiptir. Kamusal ile özel mekan geçişleri Eklerdeki kesitlerden de okunabilmektedir. Yarı kamusal ve yarı özel mekanlar Bağdat Caddesi'nde özellikle *farklı kot kullanımları* ile daha da vurgulu bir görünüm elde etmektedirler. Bağdat Caddesi'nin mekansal karakterinde farklı kot kullanımları önemli bir yer tutmaktadır.



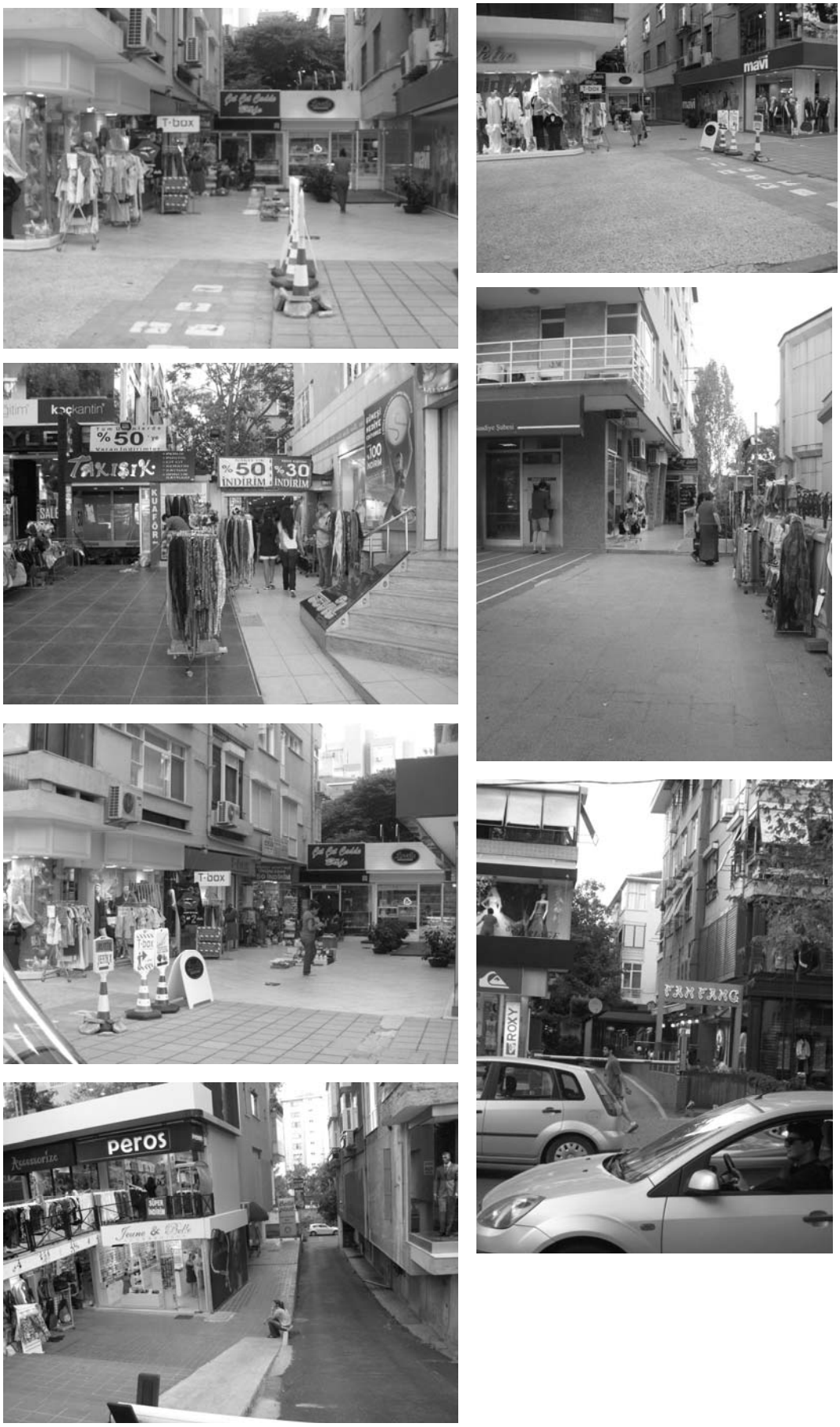
Şekil 6.56 : Bağdat Caddesi'nde Farklı Kat / Kot Kullanımları, (Yazıcıoğlu Halu, 2009).



Şekil 6.57 : Bağdat Caddesi'nde Farklı Kat / Kot Kullanımları, (Yazıcıoğlu Halu, 2009).

Bağdat Caddesi'nin mekansal karakterinde önemli bir yeri olan farklı kat/kot kullanımları fotoğraflardan da okunabilmektedir. Şekil 6.56 ve Şekil 6.57'de görüldüğü gibi, farklı kat/kot kullanımları yarı özel ve yarı kamusal mekanların aynı zamanda üçüncü boyutta da farklılaşmasına olanak vermektedir. Böylelikle mekanlar arasında akışkanlık sağlanmakla birlikte, farklı çözümler, zengin ara mekanlar doğmaktadır. Bu zengin ara mekanlar, bulundukları farklı kotların imkanlarını da kullanarak farklı mevsimsel/iklimsel çözümler sunmanın yanında, işlev çeşitliliğinin sağlanmasına da imkan tanımaktadır. Ara mekanların farklı işlevlere ev sahipliği yapması, mekanın yaşamasını desteklemenin yanında, kullanım saatlerinin farklılık gösterdiği işlevlerle mekanda algılanan güvenlik hissi de arttırmaktadır.

Üçüncü boyut farklılaşması ile sağlanan farklı kat ve kottaki ara mekanların yanında, kot farkı olmayan ara mekanlarda da kamusal/özel alan çakışmalarına yoğun bir biçimde rastlanmaktadır. Bağdat Caddesi'nin üçüncü boyuttaki ayrık düzen yapılaşması, zemin kattaki ara mekânların süreklilik gösteren işlevler kazanmasıyla bütüncül bir yapıya dönüşmektedir. Böylelikle, ara mekânlar sayesinde zemin katlarda kopukluk hissedilmemektedir (Şekil 6.58.).



Şekil 6.58 : Bağdat Caddesi'ndeki ara mekânların yarı kamusal ve yarı özel kullanımları, (Yazıcıoğlu Halu, 2009).

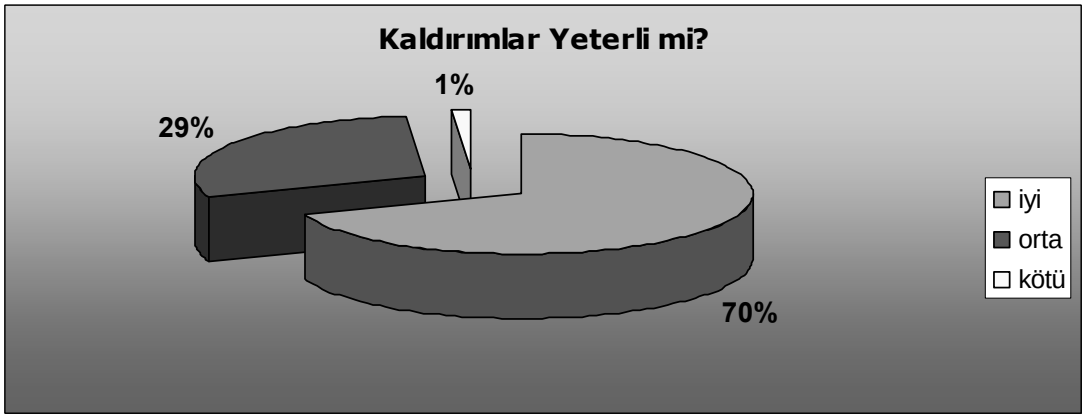


Şekil 6.59 : Bağdat Caddesi'nde Farklı Kaldırım Kullanımları, (Yazıcıoğlu Halu, 2009).

Kaldırımların kullanılmasında farklı kotlar, kapalı ve açık mekanların kullanımının tanımlanmasında belirleyici rol oynamaktadır (Şekil 6.59.). Bu bağlamda kullanıcılara yöneltilen soruya verilen cevaplar da bunu destekler niteliktedir. Bağdat Caddesi kullanıcıları açık ve kapalı mekanların kullanımlarından ve barındırdıkları olanaklardan %62 oranında memnundur. %31 oranında memnun olmadığını belirtenlerin en önemli yorumları, Bağdat Caddesi'nin 2004 yılında yapılan kaldırım yenileme çalışmalarından sonra kaldırımların çok fazla genişlediği, bu sebeple taşıt trafiğiyle emniyetsiz ilişki kurduğu yönündedir (Şekil 6.60.). Bu yönde sorulmuş diğer soruda, kaldırımların yeterliliği sorgulanmıştır. Bu bağlamda ise, Bağdat Caddesi kullanıcıları %70 oranında memnun olduklarını belirtirken, yalnızca %1'lik bir kesim memnun olmadığını belirtmiştir (Şekil 6.61.). Bu yönden Bağdat Caddesi'nin zengin kaldırım kullanımlarına olanak tanıyan bir yapıda algılandığı sonucu çıkmaktadır.



Şekil 6.60 : Bağdat Caddesi'nin açık / kapalı mekan kullanım olasılıkları.

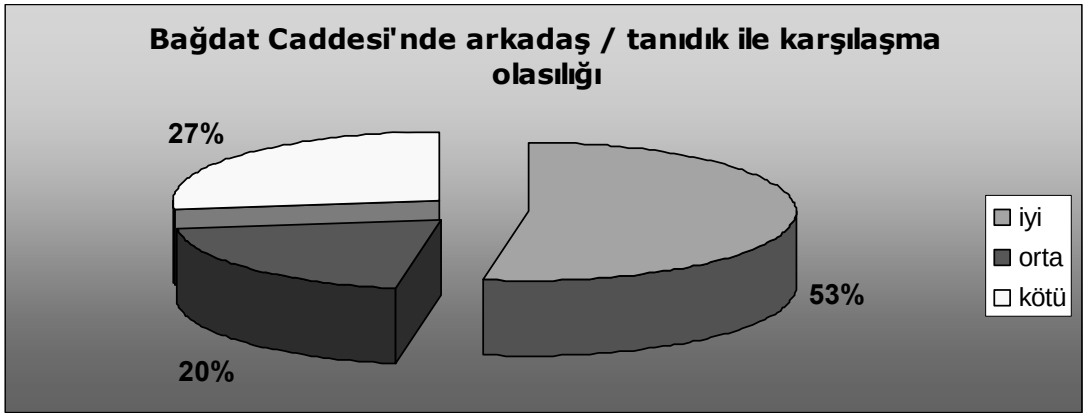


Şekil 6.61 : Bağdat Caddesi kullanıcılarının kaldırımlara ilişkin verileri.

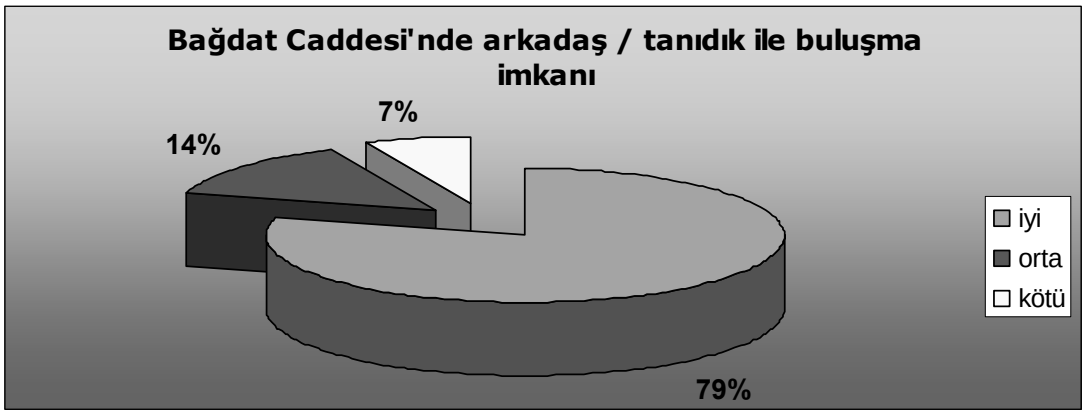
6.6.2.2. Aktivite

Bağdat Caddesi, algısal / kavrayışsal özelliklerde açıklandığı gibi, duyusal algı olanakları içerisinde insan-insan aktivitesine izin veren mekansal kurgudadır. Bu kurgu içerisinde, Bağdat Caddesi, fiziksel çevresinin niteliği bağlamında Gehl'in (2008, 1987) teklifsiz-tercihe bağlı aktiviteler olarak adlandırdığı aktivitelere imkan tanıyan bir kentsel mekandır. Bir kentsel mekanda artan teklifsiz-tercihe bağlı aktiviteler, o mekanın insan-insan etkileşimine daha yoğun olarak imkan tanımasına sebep olmaktadır. Mekanların yaşaması için en önemli etkenin insan varlığı olmasından hareketle, insanların bir mekanı zorlama olmadan ve kendi istekleriyle kullanma sıklıklarını arttırmaları oldukça önemlidir. Bu bağlamda kentsel mekanların farklı aktiviteler barındırması hem insan çeşitliliğini hem de mekana yapılan ziyaret sayılarını arttırmaktadır. Bu yönden Bağdat Caddesi değerlendirildiğinde Şekil 6.54.'te görüldüğü gibi, Bağdat Caddesi yoğun olarak kullanılmaktadır. Kullanıcıların büyük çoğunluğunu haftada birden fazla ziyaret edenler oluşturmaktadır.

Bağdat Caddesi'ne ilişkin ankette bu yönde sorulan sorulardan birincisi, teklifsiz-tercihe bağlı aktiviteler bağlamında sorulmuştur. Bağdat Caddesi kullanıcılarının %53'ü Bağdat Caddesi'nde tanıdıklarıyla karşılaşma olasılığının yüksek olduğunu belirtmiştir(Şekil 6.62.). Diğer soruda ise, planlı sosyal aktivite bağlamında arkadaş ve tanıdıklarla buluşma imkanı sorgulanmıştır. Planlı sosyal aktivitelerin %79'luk bir oranda olduğu tespit edilmiştir (Şekil 6.63.).

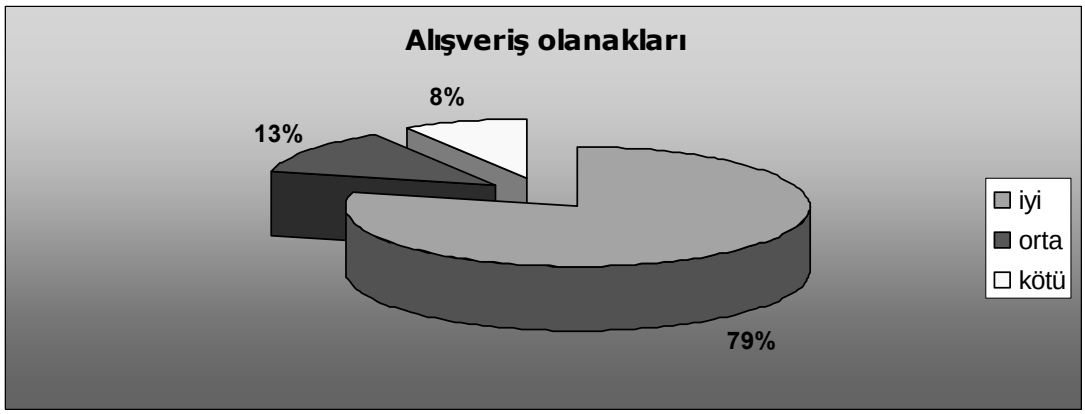


Şekil 6.62 : Bağdat Caddesi kullanıcılarının arkadaş/tanıdık ile karşılaşma olasılığı



Şekil 6.63 : Bağdat Caddesi kullanıcılarının arkadaş/tanıdık ile buluşma imkânı.

Aktiviteler bağlamında ise, açık uçlu soruların cevaplarında en yüksek oranda çıkan kullanım olan Bağdat Caddesi'nin alışveriş olanakları sorgulanmıştır. Bağdat Caddesi kullanıcılarının %79'u alışveriş olanaklarından memnundur, yalnızca %8'lik bir oran memnun değildir (Şekil 6.64.).



Şekil 6.64 : Bağdat Caddesi'nin alışveriş olanakları.

Bunun yanında, Bağdat Caddesi kullanıcıları, Cadde'yi yalnızca alışveriş amacıyla kullanmamaktadır. Aynı zamanda, yürüyüş, gezinti, bebek gezdirme, köpek gezdirme, oturma, yemek-yeme, vitrin bakma, satış yapma, buluşma ve ürün tanıtımı yapma amacıyla kullanmaktadır (Şekil 6.65,66,67,68,69,70,71.). Bağdat Caddesi'ndeki en önemli aktivite ise, bu aktivitelerin hepsini kapsayan boş vakitleri değerlendirme ve dinlenme amacıyla 'piyasa' yapmaktır.



Şekil 6.65 : Farklı Cadde Kullanıcıları: Alışveriş Yapanlar, (Yazıcıoğlu Halu, 2009).



Şekil 6.66 : Farklı Cadde Kullanıcıları: Bebek Gezdirenler, (Yazıcıoğlu Halu, 2009).



Şekil 6.67 : Farklı Cadde Kullanıcıları: Köpek Gezdirenler, (Yazıcıoğlu Halu, 2009).



Şekil 6.68 : Farklı Cadde Kullanıcıları: Buluşanlar, (Yazıcıoğlu Halu, 2009).



Şekil 6.69 : Farklı Cadde Kullanıcıları: Satış Yapanlar, (Yazıcıoğlu Halu, 2009).

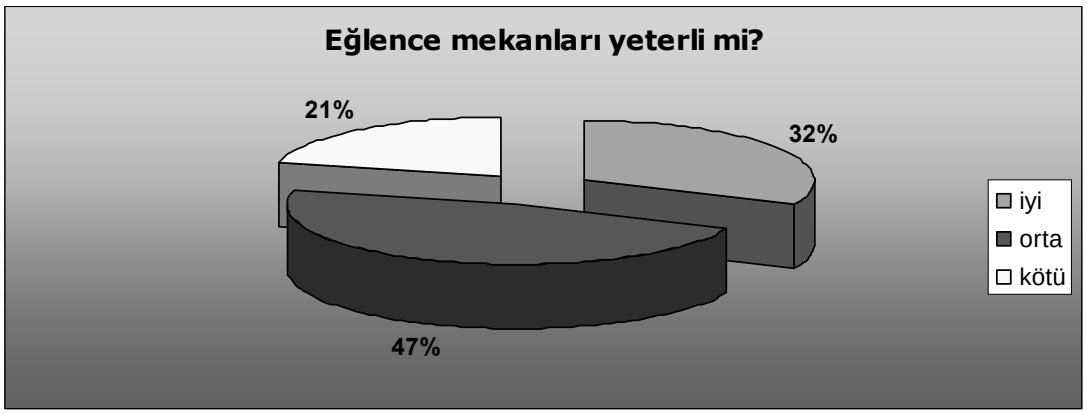


Şekil 6.70 : Farklı Cadde Kullanıcıları: Oturanlar, (Yazıcıoğlu Halu, 2009).

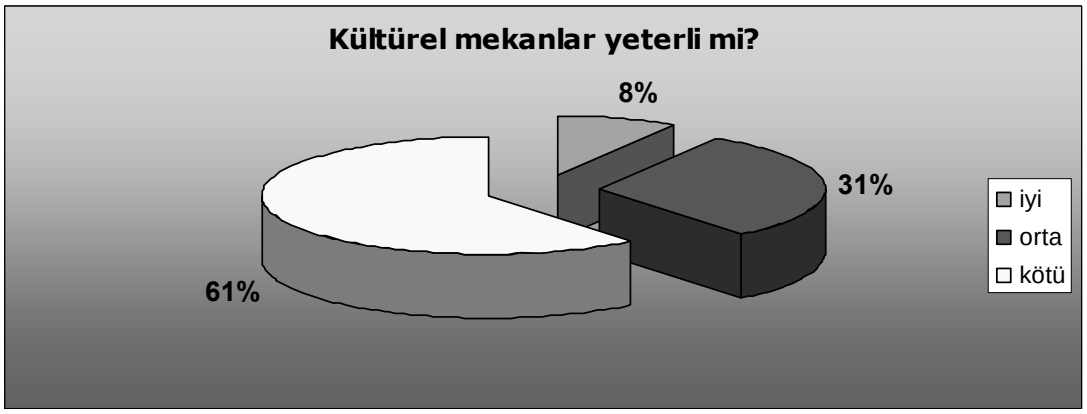


Şekil 6.71 : Farklı Cadde Kullanıcıları: Vitrin Bakanlar, (Yazıcıoğlu Halu, 2009).

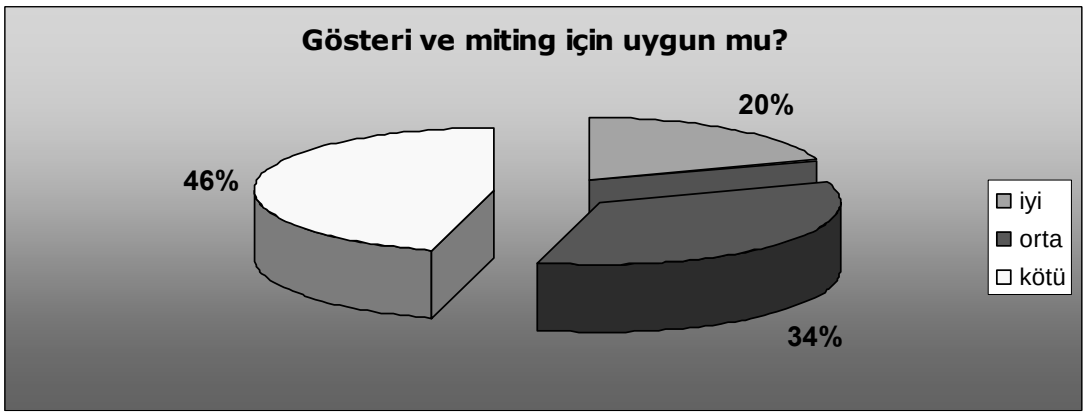
Anket çalışmasında, aktivitelere ilişkin bir diğer soru eğlence mekânlarının varlığına ilişkindir. Bu soruya kullanıcılar %21 oranında memnuniyet bildirmişlerdir. %47'si eğlence mekanlarının orta düzeyde yeterli olduğunu belirtmekte, %32'si ise eğlence mekanlarının yeterli olmadığını belirtmektedir (Şekil 6.72.).



Şekil 6.72 : Bağdat Caddesi'nin eğlence mekânları.



Şekil 6.73 : Bağdat Caddesi'nin kültürel mekânları.



Şekil 6.74 : Bağdat Caddesi'nin gösteri ve mitingler için uygunluğu.

Çizelge 6.22 : Bağdat Caddesi kullanıcılarının Cadde'nin Sosyal / Davranışsal Özellikleri hakkındaki görüşleri

Sosyal / Davranışsal Özellikler

Kamusal Mekan / Özel Mekan

- Bağdat Caddesi arabanın yaya üzerine çıkmadığı ya da park ederek yaya yolunu iptal edemediği tek cadde.
- Kaldırımlara sadece yazın masa, sandalye atılmalı; plastik camekanlar kaldırılsın.
- Otomobiller Cadde'yi trafik amacıyla kullansın, park etmek amacıyla değil.
- Yayalara ayrılan mekanın yeterli ve düzenli olduğunu düşünüyorum.
- Kaldırımlar çok kötü.
- Son kaldırım genişletmeleriyle, yoldan çok fazla alan çalındı. Bu da kaldırımlar da kullanılmayan alanlar yarattı.
- Bir önceki kaldırımlar daha oranlıyken şimdiki kaldırımlar orantısız büyük. Cadde ile kaldırım oranı bozuk.

Aktivite

- Benim için İstiklal Caddesi eğlence Bağdat Caddesi gezinti yapmak ve yemek yemek, kahve içmek demek.
- Kaldırımlarda ressamlar, özel gösteriler yapılması Cadde'yi daha hoş yapabilir.
- Mağaza önü konserle hoş oluyor ama trafik sorunu oluyor. Cumhuriyet Bayramı gösterileri ve yürüyüşü güzel ama fazla aktivite orada yaşayanların hayatlarını kısıtlıyor.
- Her türlü aktivite için çok kullanışlı mekan.
- Başka hiçbir caddenin olmadığı kadar hayat dolu bir cadde.
- Sanatla lüksün buluşturan ve bu yönde aktiviteleri rahatlıkla kaldırabilecek İstanbul'daki nadir semtlerden biridir Cadde.

Kamusal Mekan Ağı / Hareket

- Cadde'nin her iki yanına park eden araçların kaldırılması gerekiyor. Trafik rahat akamıyor.
- Son düzenlemelerle trafik şeritleri azaldığı için trafik yavaş akıyor; bir de buna sağa sola park eden araçlar eklenince, tam bir kabus.
- Evimden çıkıp yürüyerek ulaştığım ve her türlü ihtiyacımı bulabildiğim benim için vazgeçilmez yer.
- Özürlülerin de gezebileceği tek cadde.
- Yürüme mesafesiyle 10 dakika, arabayla 20 dakika. Yürümek her zaman çok daha pratik.
- İstiklal Caddesi dar bir tünelden gidermişçesine bir his verirken, Bağdat Caddesi ferah, aydınlık ve güneşli.

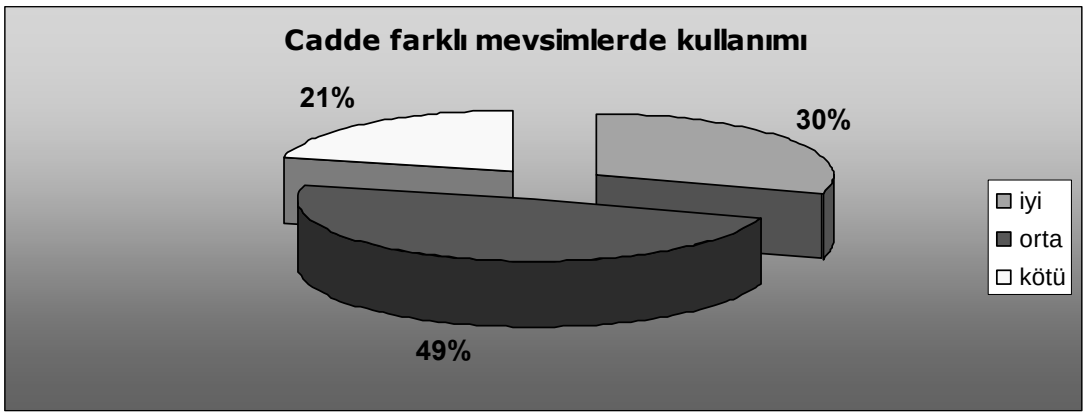
Güvenlik

- Gece geç saatte bile eve dönerken hiç korkmadığım kendimi evimde hissettiğim İstanbul'daki tek yer.
- Tinerci, travesti gibi insanlarla karşılaşma ihtimaliniz olmayan, korkmadan yürünebilecek az sayıdaki yerden birisi.
- Bağdat Caddesi'nin üzerindeki arabaların girmemesi için yapılmış küçük demir bariyerler var. Bunlar tam bir canavar. Kalabalıkta yürürken görünmüyor, insan çarpabiliyor.
- Yeni yapılan düzenlemelerle kaldırımlar çok genişledi, Cadde'den geçen arabaların kaldırıma çıkmasından korkuyorum, sanki Cadde'nin ortasında yürüyormuşum gibi geliyor.
- Arabalar kaldırıma çok yakın geçiyor.
- Bağdat Caddesi güvenli, sıcak, rahat ve aydınlıktır.
- Arabaların kaldırımların üzerine park etmesini yasaklamak için kullanılan bariyerler kimiz zaman vitrinleri izleyerek dolaşan insanların ciddi şekilde yaralanmasına sebebivet verivor.

Bağdat Caddesi'nin kültürel mekanlarına ilişkin soruya ise, %61 yetersiz olduğu yönünde cevap vermiştir(Şekil 6.73.).

Bunun yanında Bağdat Caddesi kullanıcılarının %49'u Cadde'nin miting ve gösteriler için kullanılmasını uygun bulmamaktadır. Kullanıcılarla yapılan görüşmelerde de bunu destekler yönde yorumlar yapılmıştır. Özellikle Bağdat Caddesi ve çevresinde yaşayan ve çalışan kullanıcılar miting ve gösterilerin Cadde'nin ulaşımında büyük sorunlara yol açtığını belirtmektedir. Bunun yanında, gösteri amacıyla yapılan düzenlemelerin-özellikle Fenerbahçe 100.yıl kutlamaları için dikilen direklerin- caddenin yürüme alanını tahrip ettiğini belirtmişlerdir (Şekil 6.74., Çizelge 6.22.).

Bağdat Caddesi'nin sosyal yaşama ilişkin özelliklerini etkileyen bir diğer unsur Cadde'nin farklı mevsimlerde kullanıma olanak tanıyan yapısına ilişkindir. Bu bağlamda kullanıcılara sorulan sorulara, %30 oranında farklı mevsimlerde kullanım olanaklarının iyi olduğu yönünde görüş bildirilmiştir (Şekil 6.75.).



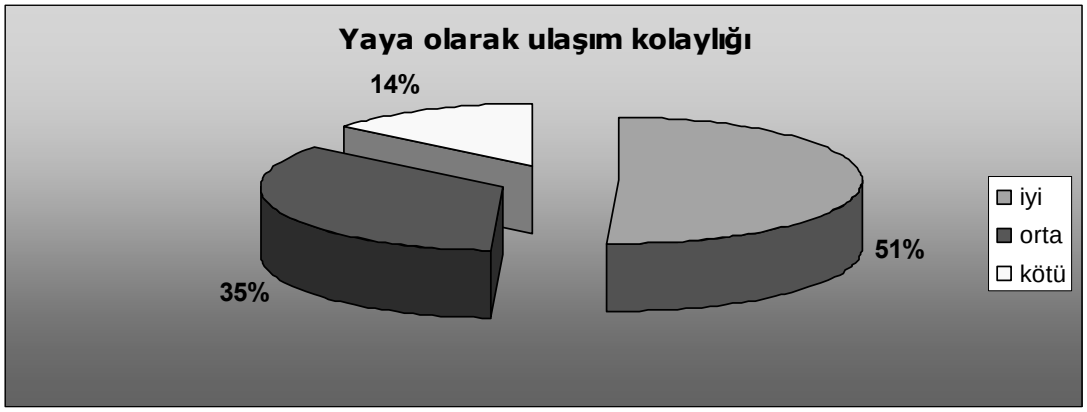
Şekil 6.75 : Bağdat Caddesi'nin farklı mevsimlerde kullanım olanakları.

6.6.2.3. Kamusal Mekân Ağı ve Hareket

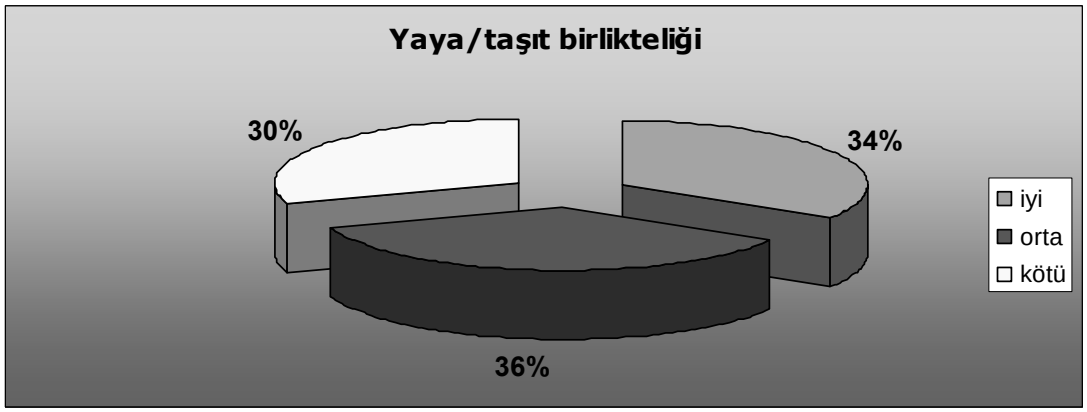
Kadastral doku, bir kentin kamusal mekan ağını belirlerken, aynı zamanda özel mülkün kamusal alanla çakıştığı noktayı da oluşturur. Kamusal mekan ağı, hareketin mekanını içerirken aynı zamanda sosyal mekanı da içerir. Bu sosyal mekan ise kamusal kraliyetin ayrılmaz bir parçasıdır. Algısal boyutlarda açıklandığı gibi, yaya hareketi bu kamusal kraliyette sosyal anlamda da çok önemli bir yer tutar. Bu anlamda araştırma alanımızı oluşturan Bağdat Caddesi ve çevresinde, dış mekan hareketi irdelendiğinde, hareketin yaya temelli olduğu görülmektedir. Çevreyi oluşturan fiziksel kurgu algıya açık ve nettir. Özellikle ana arter olan Bağdat

Caddesi, çizgisel ve sürekli bir karakter içermektedir. Barındırdığı yapılar, fiziksel olarak çok nitelikli olmamalarına karşın, bir aradalıkları ve yan yana gelişleriyle dış mekan hareketini yönlendirirler. Caddeye cephesi olan binalar bir duvar hissi uyandırmalarına rağmen, binalar arasındaki boşluklar arkaya geçişler için geçirgen bir yapı oluşturur. Bu bağlamda, kullanıcıların Bağdat Caddesi'nin hareketin kanalı ve kamusal mekan ağının ana arteri olmasına ilişkin yorumlarında, Cadde, aydınlık, güneşli ve ferah bir hareket kanalı olarak tanımlanmaktadır (Çizelge 6.22.).

Yaya hareketi ve yaya olarak caddelere erişilebilirlik de kamusal mekan ağının akıcılığının göstergesidir. Bu bağlamda, yaya bağlantıları ve erişilebilirliği sorgulanan Bağdat Caddesi kullanıcıları, %51 oranla Bağdat Caddesi'ne yaya olarak ulaşımın kolay olduğunu belirtmiştir. %14'lük oran ise, yaya bağlantılarının yeterli olmadığını belirtmektedir (Şekil 6.76).

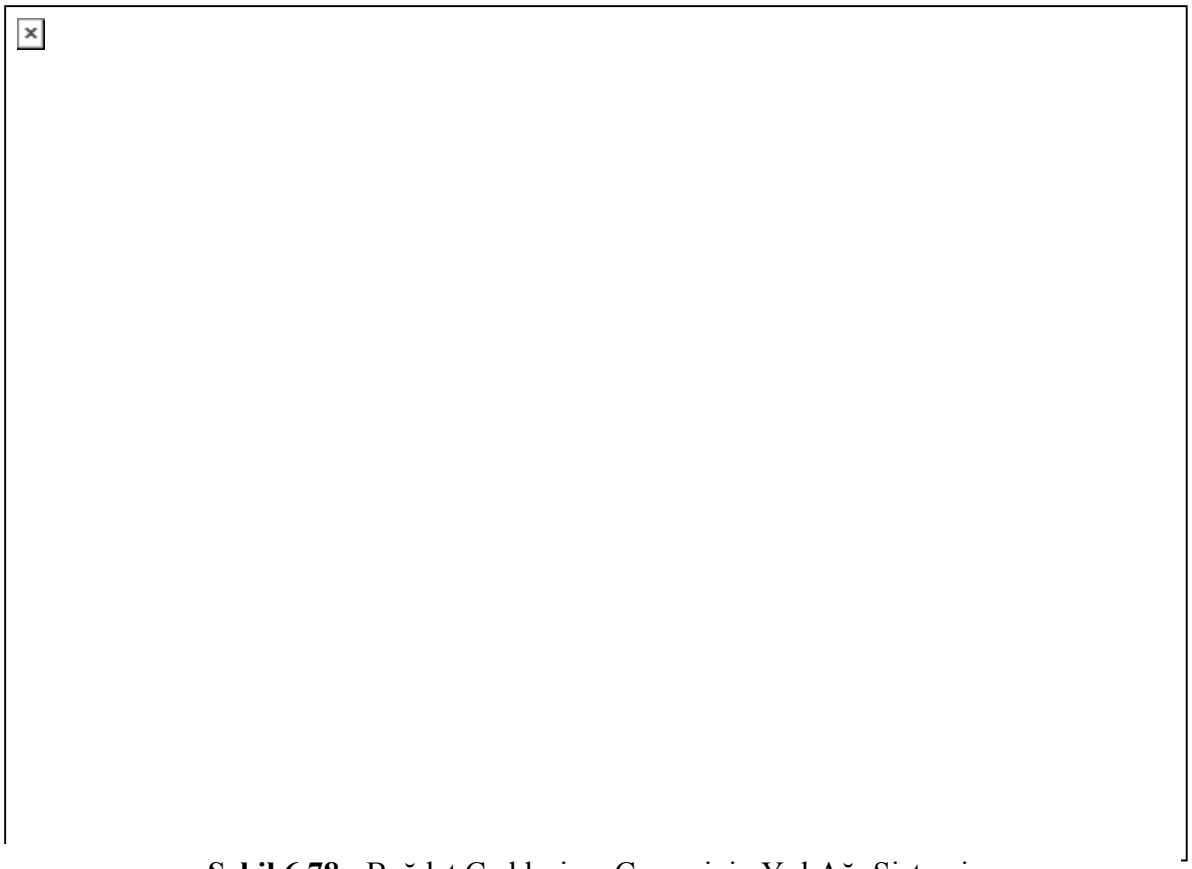


Şekil 6.76 : Bağdat Caddesi'ne yaya olarak ulaşım kolaylığı.

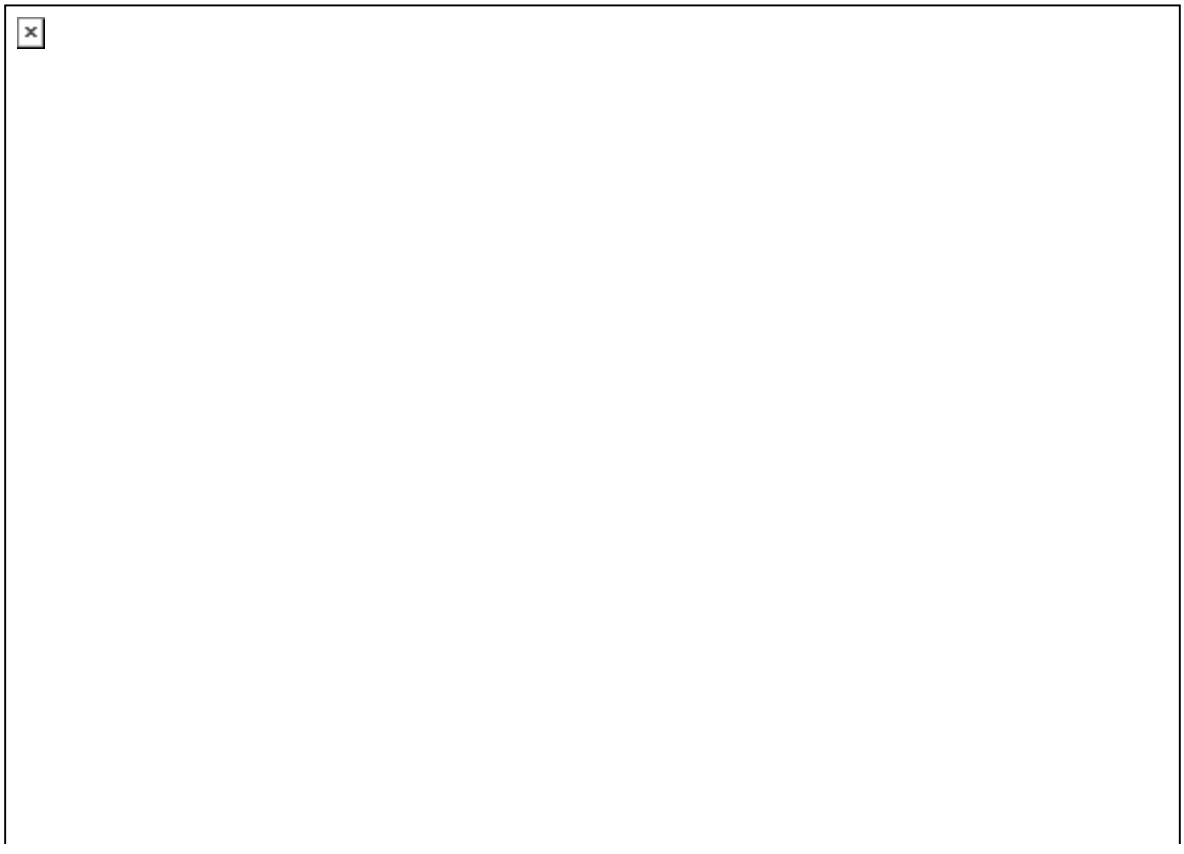


Şekil 6.77 : Bağdat Caddesi'nde yaya / taşıt birlikteliği.

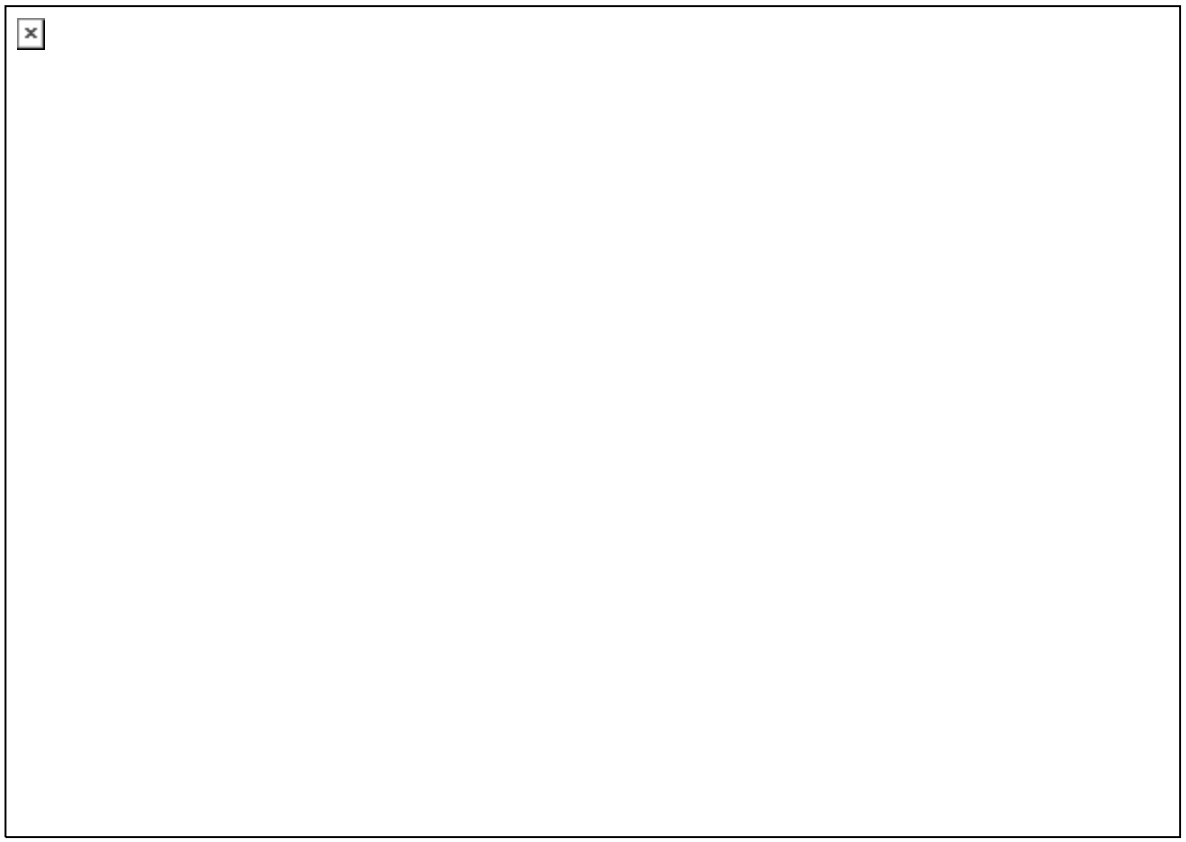
Kamusal mekan ağının ve hareketin sorgulanması amacıyla Bağdat Caddesi'nin yaya ve taşıt birlikteliğine ilişkin soru kullanıcılara yöneltilmiştir. Bu soruya neredeyse eşit bir dağılımla, %34 oranında memnuniyet bildirirken, %30 memnun olmadığını bildirmiştir (Şekil 6.77.).



Şekil 6.78 : Bağdat Caddesi ve Çevresinin Yol Ağı Sistemi.



Şekil 6.79 : Bağdat Caddesi'nin Kuzey-Güney Düşey Bağlantıları.



Şekil 6.80 : Bağdat Caddesi ve Çevresi'ndeki İstasyonlar ve İskeleler.

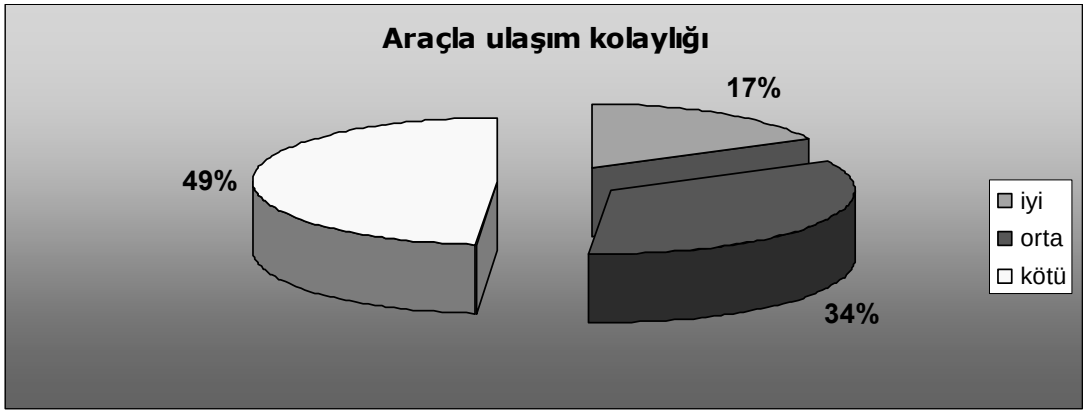
Bağdat Caddesi ve çevresinin kamusal mekan ağı ve ana hareket kanalları Şekil 6.78'de görülmektedir. Bu yol ağının, Bağdat Caddesi'nden sonraki en önemli elemanları Bağdat Caddesi'ne kuzey-güney doğrultusunda, düşey yönde bağlanan Göztepe Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi, Erenköy Ethem Efendi Caddesi ve Suadiye Ayşe Çavuş Caddesi'dir (Şekil 6.79.). Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi Boğaziçi Köprüsü ve E5 bağlantısı, Ayşe Çavuş Caddesi E5 bağlantısı, Ethem Efendi Caddesi ise TEM ve Fatih Sultan Mehmet Köprüsü bağlantısı sağlamaktadır.

Bağdat Caddesi ve çevresinin yukarıda sayılan bu önemli düşey aksları (lateral bağlantılar) kuzeyde trenyolu ile çakıştıkları noktalarda istasyonlar ile karşılaşmaktadır. Bağdat Caddesi'nden aşağı güney kesimine denize doğru inildiğinde ise, iskele ve plajlar ile karşılaşılmaktadır. İskele ve istasyonlar, Bağdat Caddesi ve çevresinin kent bütünü il ilişkiye geçmek üzere uç verdiği noktalardır. Özellikle lastik tekerlekli taşımacılığın bugünkü kadar yaygınlaşmadığı dönemde, bu iskele ve istasyonlar kente bağlantı hareket kanallarıdır. Bu yönüyle, iskele ve istasyonlarda kamusal mekan ağı içerisinde önemli bir yer tutmaktadır (Şekil 6.80.).

Kamusal mekan ağı ve hareket içerisinde bu düşey akslar, aynı zamanda Bağdat Caddesi'ndeki hareket, aktivite ve işlevlerin Cadde'nin kuzeyine ve güneyine yayıldığı kanalları da oluşturmaktadır. Böylelikle Bağdat Caddesi'nden içerileri, mahallelere doğru işlevler, aktivite ve hareket sızmaktadır. İşlevler ve hareket Bağdat Caddesi'nden içerilere doğru uzandıkça daha yerel hizmetlere dönüşmekte, ticaretin ölçeği küçülmektedir. Ancak Bağdat Caddesi ve çevresinin tek bir mahalle gibi algılanmasını sağlayan da bu içerilere doğru sızan hareket kanallarıdır (Şekil 6.81.).



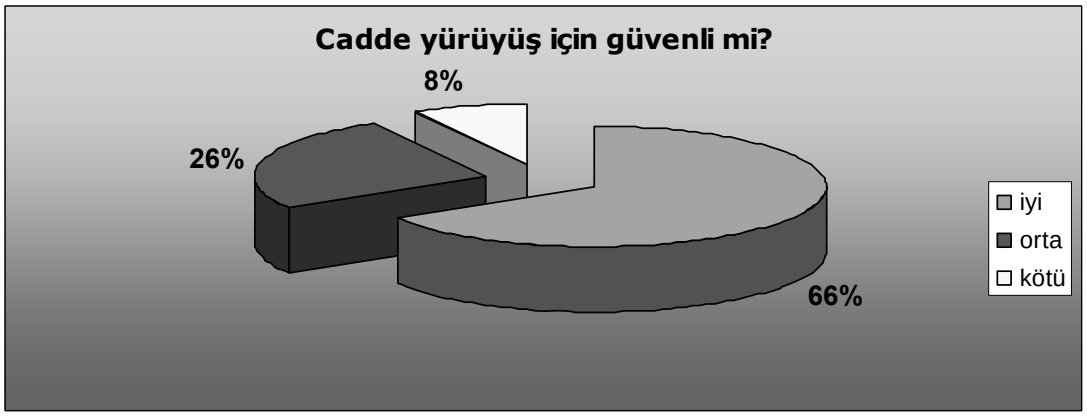
Şekil 6.81 : Bağdat Caddesi'ne bağlanan düşey akslardaki yarı özel mekan kullanımları, (Yazıcıoğlu Halu, 2009).



Şekil 6.82 : Bağdat Caddesi'ne araçla ulaşım kolaylığı.

Hareket kanalları ve kamusal mekan ağına ilişkin son sorgulama, araçla Bağdat Caddesi'ne ulaşımdır. Bu bağlamda bakıldığında, yaya hareketinin aksine araç ulaşımı yeterli ve memnuniyet verici düzeyde değildir. Kullanıcıların %49'u araçla ulaşımı yetersiz bulurken, yeterli bulanların oranı sadece %17'dir (Şekil 6.82.).

6.6.2.4. Güvenlik



Şekil 6.83 : Bağdat Caddesi'nin algılanan güvenlik hissi.

Bağdat Caddesi fiziksel olarak net ve doğrusal yapısı, etkin mekan kullanımları, gece aydınlatmaları, Cadde üzerinde bulunan çok işlevli binaları ile algılanan güvenlik hissi yüksek bir mekandır. Bu doğrultuda sorulan soruya kullanıcılar %66 'lık bir oranla güvenli olduğu yönünde cevap vermişlerdir.

Asayiş anlamında algılanan güvenlik hissi yüksek olan mekanın fiziksel elemanlarından kaynaklanan güvenlik problemleri vardır. Bu problemlerin en başında kaldırımların tasarımında kullanılan, otomobillerin kaldırıma çıkmasını engellemek için konulan, direkler gelmektedir. Tasarımdan kaynaklanan diğer bir güvenlik problemi, Bağdat Caddesi'nin son düzenlemelerinde trafik yolu ile

kaldırımları ayıran yeşil bandın kaldırılmış olmasıdır. Genişleyen kaldırımlar ile yaya ile akan trafik tanımlı bir şekilde ayrılamamakta, yayalar tehdit altında hissettiklerini belirtmektedirler. Bunun yanında, yoldan çıkan otomobiller, yeşil bantın da kaldırılmasıyla, kaldırıma çıkmaktadır. Bu tip kazaların yayaların can kaybıyla sonuçlandığı durumlar da yaşanmaktadır.

Yaya hareketi ve yaya olarak caddelere erişilebilirlik de kamusal mekân ağının akıcılığının göstergesidir. Bu bağlamda, yaya bağlantıları ve erişilebilirliği sorgulanan Bağdat Caddesi kullanıcıları, %51 oranla Bağdat Caddesi'ne yaya olarak ulaşımın kolay olduğunu belirtmiştir. %14'lük oran ise, yaya bağlantılarının yeterli olmadığını belirtmektedir.

Kamusal mekan ağının ve hareketin sorgulanması amacıyla Bağdat Caddesi'nin yaya ve taşıt birlikteliğine ilişkin soru kullanıcılara yöneltilmiştir. Bu soruya neredeyse eşit bir dağılımla, %34 oranında memnuniyet bildirirken, %30 memnun olmadığını bildirmiştir.

Bağdat Caddesi ve çevresinin kamusal mekân ağı ve ana hareket kanalları Şekil 6.78'de görülmektedir. Bu yol ağının, Bağdat Caddesi'nden sonraki en önemli elemanları Bağdat Caddesi'ne kuzey-güney doğrultusunda, düşey yönde bağlanan Göztepe Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi, Erenköy Ethem Efendi Caddesi ve Suadiye Ayşe Çavuş Caddesi'dir (Şekil 6.79.). Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi Boğaziçi Köprüsü ve E5 bağlantısı, Ayşe Çavuş Caddesi E5 bağlantısı, Ethem Efendi Caddesi ise TEM ve Fatih Sultan Mehmet Köprüsü bağlantısı sağlamaktadır.

Bağdat Caddesi ve çevresinin yukarıda sayılan bu önemli düşey aksları (lateral bağlantılar) kuzeyde trenyolu ile çakıştıkları noktalarda istasyonlar ile karşılaşmaktadır. Bağdat Caddesi'nden aşağı güney kesimine denize doğru inildiğinde ise, iskele ve plajlar ile karşılaşılmaktadır. İskele ve istasyonlar, Bağdat Caddesi ve çevresinin kent bütünü il ilişkiye geçmek üzere uç verdiği noktalardır. Özellikle lastik tekerlekli taşımacılığın bugünkü kadar yaygınlaşmadığı dönemde, bu iskele ve istasyonlar kente bağlantı hareket kanallarıdır. Bu yönüyle, iskele ve istasyonlarda kamusal mekan ağı içerisinde önemli bir yer tutmaktadır.

6.6.3. Fiziksel / Biçimsel Özellikleri

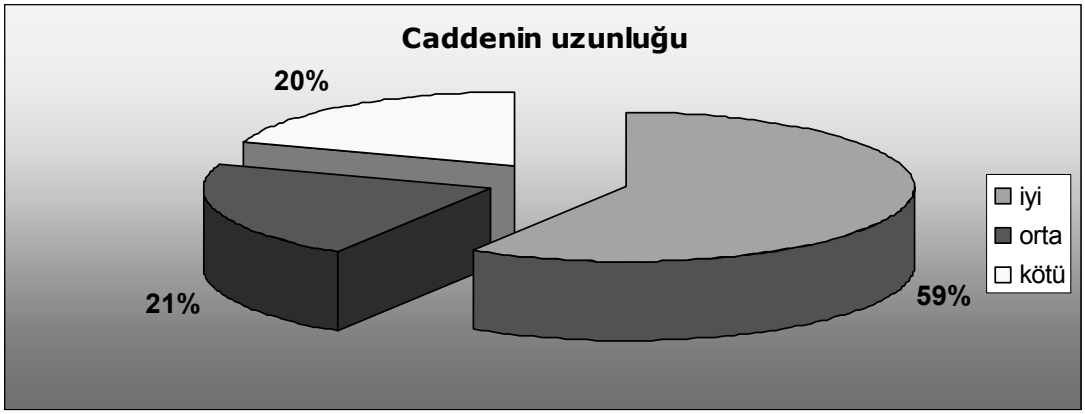
Bağdat Caddesi ve çevresinin mekansal karakterinin irdelenebilmesi için Cadde'nin fizikse l / biçimsel özelliklerinin de ele alınması gerekmektedir. Kentsel mekanların fiziksel / biçimsel özelliklerinin araştırılmasında, yalnızca mevcut verilerin ve mekanın bugünkü durumunun irdelenmesi yetersiz kalmaktadır. Bu sebeple, bu bölümde, Bağdat Caddesi ve çevresi farklı iki tarih çerçevesinde incelenmiştir. Öncelikle 1923, 1966, 1982 ve 2005 yıllarına ait hali hazır haritalar incelenmiştir. Bağdat Caddesi ve çevresinin aynı tarihlere ait hava fotoğrafları araştırılmıştır. Halihazır haritalar ve hava fotoğraflarından doğru verilere dayanan ve birbirini doğrulayan tarihler analizler için seçilmiştir. Bu bağlamda, 1966 ve 2005 yıllarına ait hava fotoğrafları ve hali hazır haritalar hem verilerinin kesinlikleri hem de hava fotoğraflarının birbirini doğrulaması sebebiyle seçilmiştir. Aynı zamanda bu iki tarih arasında geçen süreç Bağdat Caddesi ve çevresinin Avrupa yakasına fiziksel olarak bağlanmasından öncesini ve sonrasını göstermesi açısından önemli veriler sunmaktadır.

Bu bölümde Bağdat Caddesi ve çevresi, fiziksel/ biçimsel özelliklerin modelde önerilen bileşenleri doğrultusunda ele alınmıştır. Bu sebeple, bu bölüm 3 alt bölümden oluşmaktadır.

6.6.3.1. Organik ve İnorganik Kentsel Mekân

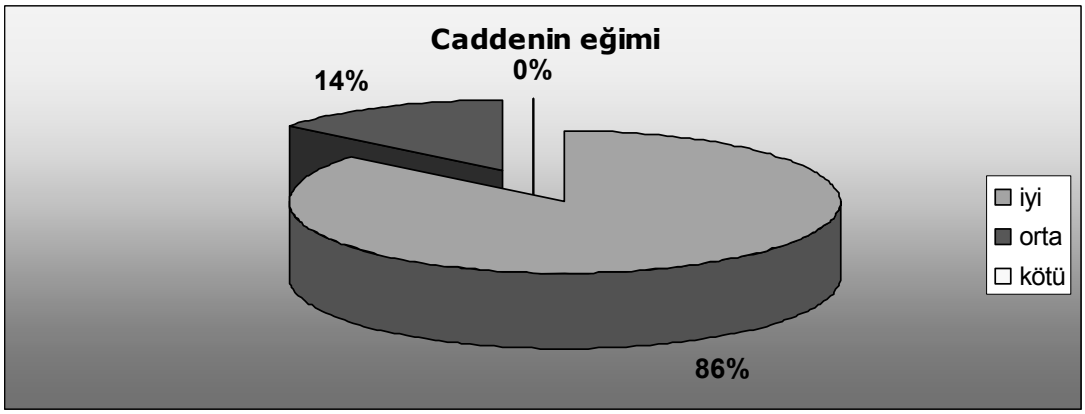
Bağdat Caddesi, fiziksel biçimlenme olarak, inorganik ve rasyonel yapıdadır. Bağdat Caddesi'nin çevresindeki mahalleler de benzer biçimde gridal sokak düzeniyle modern ve inorganik bir mekansal kurgu sergilemektedir. Bağdat Caddesi'nin plan düzlemindeki doğrusal yapısı, üçüncü boyutta değerlendirildiğinden yer yer değişen eğimli bir yapı ile karşılaşılmaktadır. Bu eğim ve eğimin değişimi Bağdat Caddesi'nde yapılan kesit çalışmalarıyla belgelenmiştir[1]. Bağdat Caddesi boyunca ve Bağdat Caddesi'nden sahile doğru yer yer değişerek devam eden eğim, Cadde'nin ara mekanlar kazanmasına yardımcı olmakta; böylelikle Cadde mekansal açıdan daha zengin olanaklar sunmaktadır. Aynı zamanda eğimin Bağdat Caddesi üzerindeki yaya hareketi üzerinde de etkisi vardır. Bu bağlamda, eğimin ve Cadde'nin uzunluğunun kullanıcılar üzerindeki etkisi anket çalışmalarında sorgulanmıştır.

[1] Bkz. EKLER: Bağdat Caddesi enine kesitler (EN-KES 01-14); Bağdat Caddesi boyuna kesitler.



Şekil 6.83 : Bağdat Caddesi'nin uzunluğuna ilişkin kullanıcı görüşü.

Bağdat Caddesi kullanıcıları Cadde'nin uzunluğunu %59 oranıyla iyi olarak yorumlamaktadır. Bölüm 6.6.2'de açıklandığı gibi kullanıcıların 'Bağdat Caddesi' olarak tanımladıkları bölüm değişmekle birlikte genel olarak kullanıcıların caddenin uzunluğundan memnun oldukları söylenebilir. Bağdat Caddesi'nin uzunluğundan memnun olmadığını belirten %20 oranındaki kullanıcı, görüşmelerde bunun sebeplerine ilişkin herhangi bir bilgi vermemiştir.

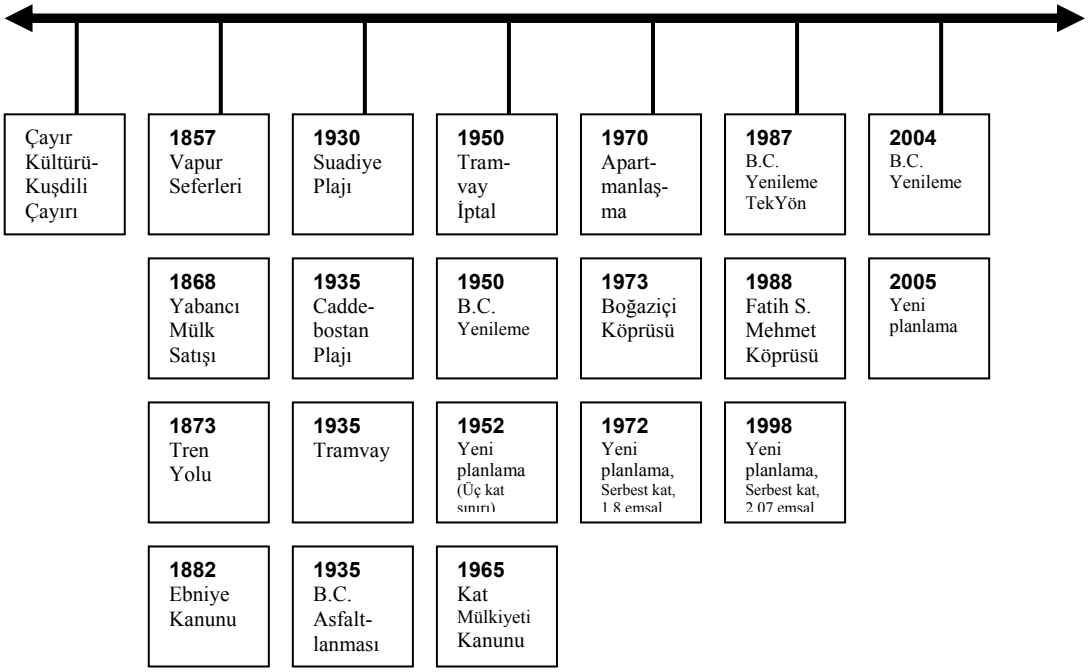


Şekil 6.84 : Bağdat Caddesi'nin eğimine ilişkin kullanıcı görüşü.

Bağdat Caddesi'nin uzunluğu için kullanıcıların bildirdiği görüş daha belirsiz iken, eğimi için bildirilen görüşler daha katidir. %86 oranında kullanıcı Cadde'nin eğiminin yürüme ve her türlü işlev için elverişli yapıda olduğunu bildirmişlerdir. Bazı kullanıcılar, Cadde'nin eğiminin yürüme güzergâhlarını belirlediğini ve Bağdat Caddesi olarak tanımladıkları alanın eğim ile paralel olduğunu bildirmiştir. Bu açıdan değerlendirildiğinde kullanıcıların Bağdat Caddesi'nin, plan düzleminde görülmeyen üçüncü boyuta ilişkin verisi olan, eğimi daha açık bir şekilde algıladıkları ve kullanıma yansıttıkları sonucuna varılabilir.

6.6.3.2. Kentsel Mekânın Dokusu

Bağdat Caddesi ve çevresinin mekansal karakterinin fiziksel / biçimsel özellikleri doku bağlamında irdelendiğinde, Cadde boyunca devam eden mahallelerin önemi fark edilmektedir. Bölüm 6.2.2.'de açıklandığı gibi kullanıcıların zihinlerinde Bağdat Caddesi'nin kendisi bir semt ve mahalle olarak algılanmaktadır. Bu bağlamda, Cadde'yi besleyen ve Cadde'den besleyen yakın çevresi önemli bir veri oluşturmaktadır. Bu yakın çevrenin ve mahallelerin dokusunun geçirdiği tarihi süreçler Bölüm 6.4.'te detaylı bir şekilde açıklanmıştır (Şekil 6.85.).



Şekil 6. 85 : Bağdat Caddesi'nin fiziksel / biçimsel özelliklerini etkileyen tarihi süreçler

1923 yılına ait hâlihazır haritada Bağdat Caddesi ve çevresindeki mahalleler bahçe içi evler, tarlalar, bağlar ve bostanlar ile karateristik bir sayfiye yeri görünümündedir. Büyük parseller içinde müştemilatlarıyla köşkler göze çarpmaktadır. Demiryolu ile Bağdat Caddesi arasında Göztepe Mahallesi'nde ızgara sistem ile düzenli bir yerleşim oluştuğu görülmektedir. Bu kısımdaki denize dik ana yollar, haritadan okunduğu şekliyle, Tepegöz Sokak, Tütüncü Mehmet Efendi Sokağı, Tanzimat Sokağı, Santral Ömer Paşa Sokağı, Ethem Efendi Sokağı; denize paralel yollar ise Göztepe Ortası Sokağı, İkinci Orta Sokağı, Taş Mektep Sokağı, Hamam Sokaklarıdır. Demiryolundan sahile doğru geçiş bugüne kadar değişmeden gelmiş olan üç noktadan sağlanmıştır. 1923 yılında, Tütüncü Mehmet Efendi Sokağı ve Ethem Efendi Sokağı, demiryolunu köprü ile, Santral Ömer Paşa Sokağı ise

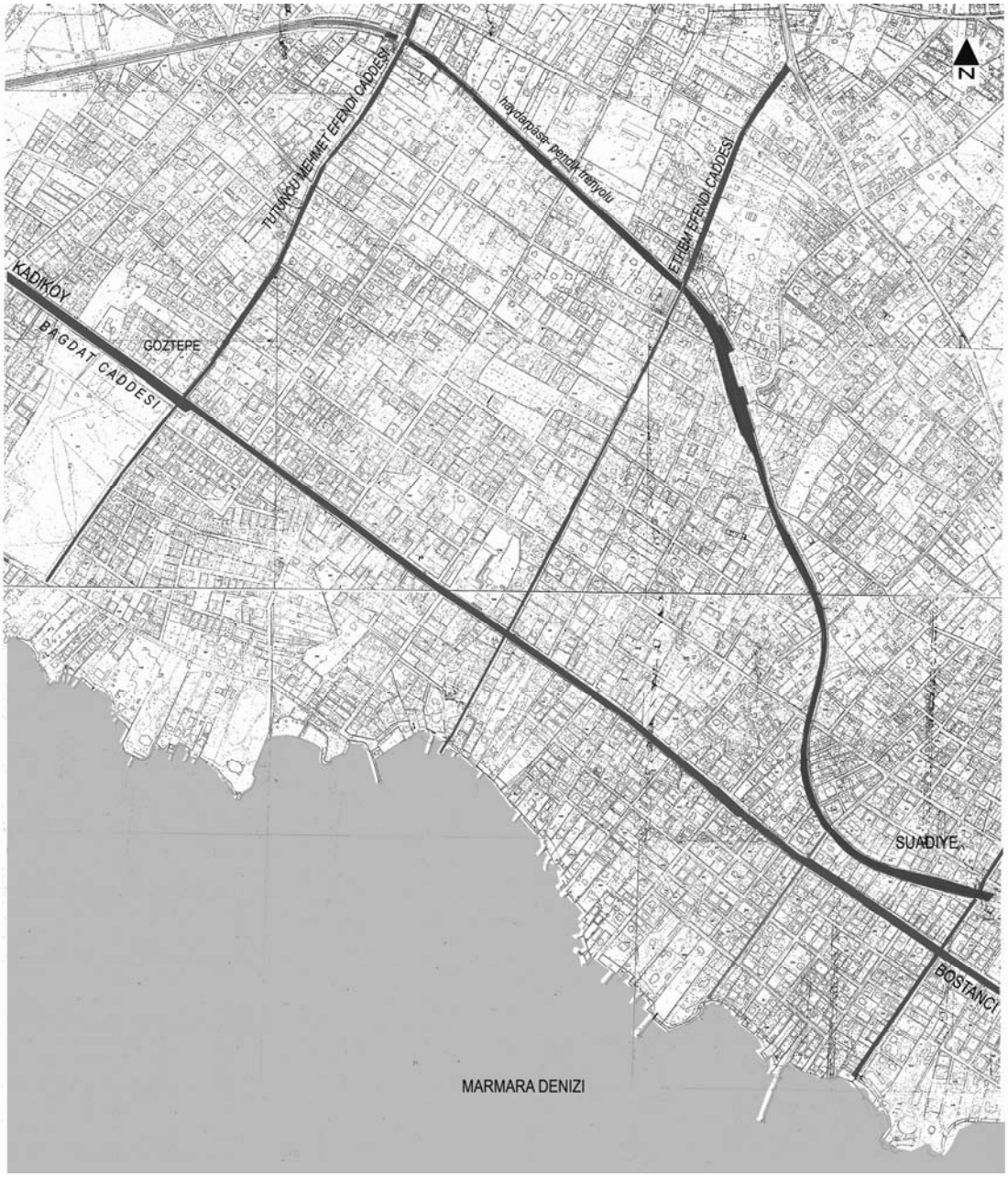
demiryolunu alt geçit ile kesmeden geçmektedir. Büyük parseller içindeki köşklere, Bağdat Caddesi'nden çıkmaz sokaklarla ulaşılmaktadır. O zamanki adıyla Caddebostanı Mahallesinde, denize dik inen Operatör Cemil Topuzlu ve Caddebostanı Caddeleri dikkat çekmektedir. Bugünkü Ethem Efendi Caddesi ve Plaj Yolu Sokağı tali iki yol olarak gözükmekte ve bunların aralarındaki denize paralel olan Kadırga Caddesi, bu bölge genelinde bugünkü dokuya en yakın parselasyon yapısını göstermektedir. Bağdat Caddesi'nin alt bölgesi, üst kısmına göre daha seyrek bir yerleşim karakterindedir ve daha ziyade bostanlar bulunmaktadır. Bostanlar arasında organik tali yol dokusu gözlemlenmektedir. O zamanki adı Çiftehavuzlar Caddesi olan sahil yolunun denizle arasındaki kısım, denize dik parselasyon içerisinde, deniz kenarında müstakil yalılardan oluşmaktadır. Caddebostan Vapur İskelesi ve Caddebostan Plajı karanın denizle buluştuğu yerde bölgenin karakteristik nirengi noktalarıdır.



Şekil 6.86 : 1966 Yılı Bağdat Caddesi ve çevresi hava fotoğrafı, (Url-25).

1966 yılına ait halihazır harita, 1950 sonrası hızlı gelişimin başladığı yılların etkilerinin incelenmesi açısından önem taşımaktadır. Bu döneme ait hâlihazır haritada, doluluk-boşluk oranında 1923 yılına göre hızlı bir değişim olduğu, parsellerin küçüldüğü ve binaların çoğaldığı görülmektedir (Şekil 6.86.). Deniz tarafından başlayarak, bugünkü Sahil Yolu olan Çiftehavuzlar asfaltı, Bağdat

Caddesi, Demiryolu, bugünkü Ziverbey Yolu ya da Fahrettin Kerim Gökay Caddesi denen Kayışdağı Caddesi birbirine paralel ana arterlerdir. Ziverbey Yolu, demiryolu ve Bağdat Caddesi; bölgede Ethem Efendi ve Tütüncü Mehmet Efendi Caddeleriyle dik kesilerek sahile kadar inmektedir ve bölgenin çevreyle bağlantısı bu iki sahile dik yol ile sağlanmaktadır. Yol dokusundaki önemli diğer bir gelişme çıkmaz sokak sayısındadır. 1923 yılının hâlihazır haritasına göre köşklere ve bostanlara giden çıkmaz sokaklar kapanmış ancak yeni oluşan çıkmaz sokaklarla, çıkmaz sokak sayısında bir değişiklik gözlenmemiş, fakat mekansal yapısı değişmiştir (Şekil 6.87)



Şekil 6.87 : 1966 Yılı Bağdat Caddesi ve çevresi hali hazır haritası, (Url-25).

Mekansal dokunun değişimi, küçülen parsellere ulaşım için, eski sokaklara çıkan yeni çıkmaz sokakların oluşmasıyla gerçekleşmiştir, bunun sonucu olarak kavşak sayılarında büyük bir artış gözlenmiştir. Bağdat Caddesi'nden sahile kadar olan kısımda da yapılaşma yoğunlaşmış, bu nedenle sahile dik inen ve bu dik yolları birbirine bağlayan yeni paralel yollar oluşmuştur. Sahildeki çıkmaz sokakların karakteri ise, sahil yolundan veya Bağdat Caddesi'nden sahile dik inen yollarla oluşmuştur.



Şekil 6.88 : 1982 Yılı Bağdat Caddesi ve çevresi hava fotoğrafı, (Url- 25).

Üçüncü olarak incelenen 1982 yılına ait hâlihazır harita, 1972 yılında tasdik edilen imar planı ve 1973 sonrası Boğaziçi Köprüsü'nün ve çevre yollarının etkileri açısından önem taşımaktadır. Özellikle İstanbul-Ankara Devlet Yolu ve Boğaziçi Köprüsü'nü bağlayan çevre yollar etrafında belirgin bir gelişme görülmektedir. Bu değişim, bölgeyi de etkilemiştir. Parseller imar planının da etkisiyle küçülmeye devam etmiştir. 1960 yılında görülen çıkmaz sokak dokusu 1985 yılının planında sokağa dönüşmüş böylece yeni sokaklar ve yeni yapı adaları oluşmuştur. Sahile dik yollar arasında demiryolu ile Bağdat Caddesi arasındaki Santral Ömer Paşa Sokağı gelişmiştir (Şekil 6.88.).

Diğer yerlere göre daha az doluluk gösteren demiryolu kenarı ve sahil kenarı, küçülen parseller ve yeni binalarla dolmuştur. Yapılan imar planında yükseklik, ana caddelere göre belirlenmiş, Bağdat Caddesi'nde 5 kat, sahile ve Sahil Yolu'na

cepheli parsellerde 3 kat, Sahil kesimi parsellerde, sahile ve Sahil Yolu'na cephesi olmayan yerlerde 4 kat izni verilmiştir. 1972 tarih tasdikli imar planında, ana arterlere göre, T.A.K.S. (Taban Alanı Kat Sayısı) ve yükseklik belirlenmiştir. Bu imar planının esasları aşağıdaki gibidir:

- Bağdat Çaddesi'nden yüz alan parsellerde, bina sahası emsali %25, h=15.50 m., 5 kattır. Ayrıca çekme veya çatı katı yapılamaz.
- Planda sahil adası olarak işaretlenmiş yapı adalarında -sahil ve sahil yolundan cephe almayan parsellerde- bina sahası emsali %25, h=12.50 m., ve 4 kattır. Ayrıca çekme veya çatı katı yapılamaz.
- Sahil veya sahil yolundan cephe alan parsellerde, bina sahası emsali %25, h= 9.50 m., 3 kattır. Ayrıca çekme veya çatı katı yapılamaz.
- Yukarıdaki maddeler dışında ve tasdik hududu dahilinde kalan diğer bütün parsellerde, bina sahası emsali %35, ayrık nizamda, 1,8 emsal, serbest düzende yapı yapılabilir (İBB,2005).

* Parsel sahiplerince teklif edilecek çıkmaz sokaklı ifrazlardan, çıkmaz sokakların -imar yolundan cephe alan parseller hariç- en az iki parsele hitap etmesi gerekmektedir. 3100 m2 ve sonrası için, parsel alanının %15' i (Teklif çıkmaz sokak hariç) kamu yararlı yeşil saha olarak terk edilecektir. Bu gibi tekliflerde, imar yolundan cephe alan parseller, civarın inşaat nizamına tabi olacak; ifrazdan sonra meydana gelen ve teklif sahibinin ihdas ettiği çıkmaz yoldan cephe alan parseller;

- -Azami bina sahası 150 m² ve Ayrık nizam.
- -Bina yüksekliği en çok h=9.50 m., 3 kat.
- -İfraz şartı en az cephe 18 m, en az parsel sahası 800 m² dir.

Dördüncü olarak 2005 yılına ait halihazır haritada, şu andaki mevcut dokuda Bağdat Caddesi üzerinde Göztepe Parkı ve Caddebostan Tarım İl Müdürlüğü'nün arsaları yeşil alan olarak görülmektedir. Yakın çevrede ise, Feneryolu'nda demiryolunun yanında bulunan Meteoroloji İstasyonunun bulunduğu alan dışında boş alan kalmamıştır. Caddebostan'dan itibaren kıyının doldurulmasıyla elde edilen alanda da yeşil alanlar ve Sahil Yolu göze çarpmaktadır. Bağdat Caddesi'nin tek yön yapılmasıyla, Sahil Yolu Kadıköy yönünde geliş trafiğinin ana arteri haline gelmiştir. Sahildeki açık alan düzenlemesi, yat limanı ve yürüyüş yolları ile sahil, yeşil bir rekreasyon alanı haline getirilmiştir (Şekil 6.89.).



Şekil 6.89 : 2005 Yılı Bağdat Caddesi ve çevresi hava fotoğrafı, (Url-25).

1998 yılında onaylanan imar planıyla, Bağdat Caddesi 25 m. genişliğinde, Sahil Yolu 20 m. genişliğinde düzenlenerek kentsel otoyol kapsamında, Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi 15 m genişliğinde, Ethem Efendi ve Santral Ömer Paşa Caddeleri 12,50 m genişliğinde düzenlenerek kent içi otoyol kapsamında ana arterler olarak değerlendirilmişlerdir.

Bağdat Caddesi ve çevresinin, 2005 yılına ait halihazır haritada görülen konut dokusu, 1998 tarih tasdikli "1/5000 ölçekli Kadıköy 2. Etap Nazım İmar Planı"nın kararlarının etkisiyle şekillenmiştir. Bu planlamada, bina yükseklikleri, T.A.K.S. ve K.A.K.S.'lar, konut alanları yoğunluklarına göre belirlenmiştir. Demiryolu ile Sahil Yolu arasındaki kısım genel olarak -Bağdat Caddesi'ne cephesi olan parseller az yoğun konut alanı olmak kaydıyla- yoğun konut alanı olarak belirtilmiş, yoğunluğu ve statüsü korunacak alanlar sınıfına sokulmuştur. Sahil Yolu'nun deniz tarafında yerleşme olan yerler az yoğun konut alanı olarak belirtilmiş ve yine yoğunluğu ve statüsü korunacak alanlar sınıfına sokulmuş; diğer alanlar, yeşil alanlar sınıfında koruluk alanlar ve rekreatif alanlar olarak değerlendirilmiştir. Bağdat Caddesi, Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi, Sahil Yolu ve Ethem Efendi Caddesi'nin demiryolunun üstünde kalan kısmından cephe alan parseller, karma kullanım ile ticaret ve konut alanı olarak belirlenmiştir (Şekil 6.90.).



Şekil 6.90 : 2005 Yılı Bağdat Caddesi ve çevresi hali hazır haritası, (Url-25).

1998 tasdik tarihli nazım imar planında belirtilen yükseklik, T.A.K.S. ve K.A.K.S. oranları şöyledir:

- Yüksek yoğunlukta konut alanı, net yoğunluk=800 kişi/ha.- 1500 kişi/ha.
- Yoğun konut alanı, net yoğunluk=800 kişi/ha, max.T.A.K.S.=%25, max.K.A.K.S.=2.07, h= serbest
- Orta yoğunlukta konut alanı, net yoğunluk=500 kişi/ha, max.T.A.K.S. =%25, max.K.A.K.S. =1.25, h= 15.50m. (5 kat)
- Az yoğunlukta konut alanı, net yoğunluk=300-400 kişi/ha, max.T.A.K.S. =%25, max.K.A.K.S.=1, h=12.50m. (4 kat) ve max.T.A.K.S. %25, max.K.A.K.S.=0.75, h=9.50m.(3 kat)

1998 yılına ait nazım imar planı 1999 depremlerinin ardından iptal istemiyle durdurulmuştur. Planların bütüncül bir yaklaşım izlememiş olması ve yeniden

yapılması gereklilikleri üzerine 2005 yılında yeni nazım imar planı ve 2006 yılında da yeni uygulama imar planı yapılmıştır. 2005 yılında yapılan yeni planlama "1/5000 ölçekli Kadıköy Merkez-E5 (D100) Otoyolu Ara Bölgesi Nazım İmar Planı" olarak adlandırılmıştır. Bu planın sınırları kuzeyde E5, batıda Kadıköy merkez alanı, doğuda Maltepe İlçesi ve güneyde Marmara Denizi ile sınırlı alanı kapsamaktadır. Bağdat Caddesi'nin de içinde bulunduğu planlamada, E5 üzerinde oluşan yüksek yoğunluklu siteler, uydu kentler ve Kadıköy ilçesindeki gecekondu semtleri bütüncül bir yapı ile ele alınmaya çalışılmıştır. Kadıköy ilçesindeki gecekondu bölgeleri olan Fikirtepe, Merdivenköy, Eğitim ve Dumlupınar mahallelerinin bulunduğu alana ilişkin de özel bir planlama ve tasarım geliştirilerek, Kadıköy ilçesi ile entegre edilmeye çalışılmıştır (İBB,2005).

2005 yılında yapılan bu planlama bugünkü ve yakın gelecekteki Bağdat Caddesi ve çevresinin mekansal karakteri üzerinde etkili olacağından bu çalışmada, yapılan planlamanın kararlarından Bağdat Caddesi ve çevresini önemli biçimde etkileyecek olanlara burada yer verilmiştir. Bu kararlar, yapı yerleşme, yoğunluk ve işlev gibi konularda belirleyici niteliktedir. 2005 yılında yapılan "1/5000 ölçekli Kadıköy Merkez-E5 (D100) Otoyolu Ara Bölgesi Nazım İmar Planı'nın Bağdat Caddesi ve çevresine ilişkin kararları şu şekildedir:

A.Genel Hükümler

"13.Konut ve Konut+Ticaret alanlarında ilgilisinin talebi halinde öğrenci yurdu ve kreş yapılabilir.

14.Konut alanlarında ilgilisinin talebi halinde yönetmelikteki şartları sağlamak koşuluyla ilgili kurum görüşleri alınarak özel ilköğretim ve özel ortaöğretim tesisleri yapılabilir.

15. 5000 m^2'den büyük park ve yeşil alanlarda bir deprem anında ilk yardım ve toplanma ihtiyaçlarına imkan verecek düzenlemeler yapılabilir.

21.Bağdat Caddesi, Recep Peker Caddesi (Tahtaköprü Caddesi) ve E-5'den yüz alan ilk binalarda maksimumTAKS:0.25, hmaksimum:15.50'yi geçemez. Ancak Bağdat Caddesi, Recep Paker Caddesi(Tahtaköprü Caddesi) ve E-5'den yüz alan parsellerin aynı zamanda yan veya arka sokaklardan yüz alması durumunda, bu yollardan yüz alan yapılar için bulundukları ada yapılanma koşulları geçerlidir.

22.Sahil adalarında denizden yüz alan binalarda(sahil parseli) hmaksimum:9.50 m.'yi geçemez. Sahilden yüz alan parsellerde birden fazla bina teklifi halinde sahile bakan

ilk yapının arkasındaki binalara sahil parseli statüsü uygulanır. Eğer sahil parselinin arka cephesinde yol var ise bu yola cepheli olarak yapılan son binada sahil adası statüsü uygulanır. Ancak yola cepheli bu son binanın denize bakan cephesinin sahil cephesi kadastral hududundan en az 40 m. mesafe olması şartı aranacaktır.

24.Yapılarda normal kat yüksekliği net:3.00 metreye kadar yapılabilir.

25.Plan bölgesi içinde kalan alanlarda parsel bünyesinde zemin altında otopark yapılması halinde bina ön cephe mesafesinin arkasında kalan alanda hafriyat yapılabilir.

30.Kamuya terkedilmiş 1000-10000 m² arası yeşil alanların zemin altında alanın %50'sini, 10000 m²'den büyük yeşil alanların %25'ini geçmeyecek şekilde yer altı otoparkı yapılabilir. Uygulama İlçe Belediyesi tarafından onanacak avan projeye göre yapılacaktır.

B.Özel Hükümler

B.1.KONUT YERLEŞME ALANLARI

Konut alanları yüksek ve az yoğunlukta olmak üzere iki bölümde tanımlanmıştır.

B.1.1.Yüksek Yoğunluklu Konut Alanları:

Yüksek yoğunluklu konut alanlarında maksimum TAKS:0.35, maksimum KAKS:2.07, h maksimum: serbest olarak uygulama yapılacaktır. TAKS:0.25'in üzerinde kullanılması halinde kullanılan TAKS değeri ile maksimum TAKS:0.35 değeri arasında kalan fark kadar açık ve kapalı çıkma yapılabilir. Maksimum kat alanı kullanımı 0.35'dir.

B.1.2.Az Yoğunluklu Konut Alanları:

Az yoğunluklu konut alanlarında maksimum TAKS:0.25, h maksimum:12.50 metreyi geçemez. Ancak; sahil adalarında; denizden yüz alan parsellerin 40 metre derinliğine kadar yapılan yapılarda maksimum TAKS:0.25, h maksimum:9.50 metreyi geçemez. Sahil parselinin arka cephesinde yol var ise bu yola cepheli son bina sahil adası yapılanma şartına dâhil olur.

B.3.KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI

B.3.5. Ticaret ve Konut Alanları

Bu alanlarda maksimum TAKS:0.25 olmak üzere dâhil olduğu yapı adasının KAKS ve h maksimum değerlerine göre uygulama yapılacaktır. Planda konut+ticaret olarak gösterilen alanlarda yola cephe veren ilk binalarda zemin katlar ve diğer yollardan yüz alan ve yol üstünde kalan bodrum katlar ticaret olarak kullanılacaktır, yoldan yüz alan ilk binaların tamamı ticaret (otel-motel hariç) olarak kullanılabilir. Bu alanlarda ilgili kurum görüşleri alınmak kaydıyla özel sağlık tesisleri yapılabilir. Diğer konut alanlarında ise parsel

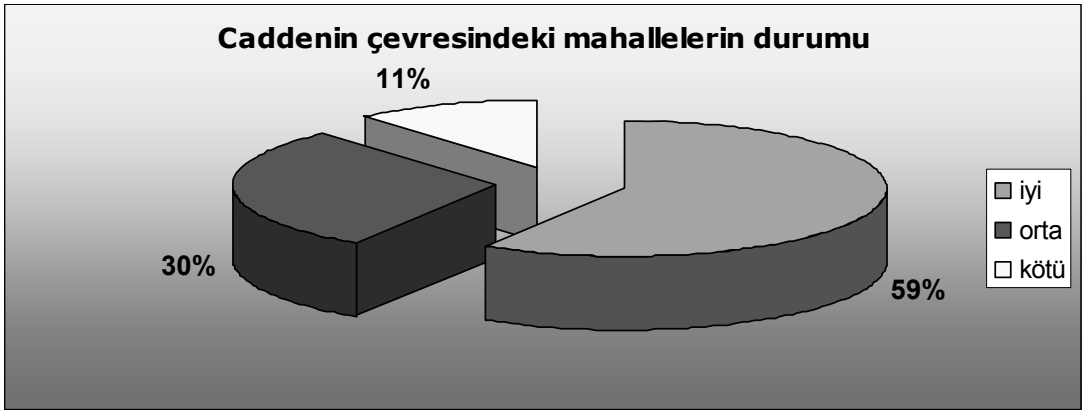
ilgilisinin tercihine bağlı olarak zemin katların tamamı veya yola cephe alan bölümleri ticaret olarak kullanılabilir. Ticaret olarak kullanılacak zemin katlarda maksimum yükseklik 4.50 metreyi geçemez. Bu alanlarda Bağdat caddesi, Recep Peker Caddesi (Tahtaköprü Caddesi) ve E-5'den yüz alan ilk binalarda maksimum TAKS:0.25, h maksimum:15.50'yi geçemez.

B.8.KENTSEL TEKNİK ALTYAPI

B.8.1.8.Caddealtı Otoparkları

Büyükşehir Belediyesinin yetkisinde olan Ana Cadde ve arterlerin altında ilgili kamu kurum ve kuruluşlarının uygun görüşleri alınmak ve ilgili otopark yönetmeliğine uygun olması kaydıyla caddealtı otoparkları yapılabilir. Caddealtı otoparkları uygulaması İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığınca onanacak avan projesi uyarınca yapılacaktır." (İBB, 2005)

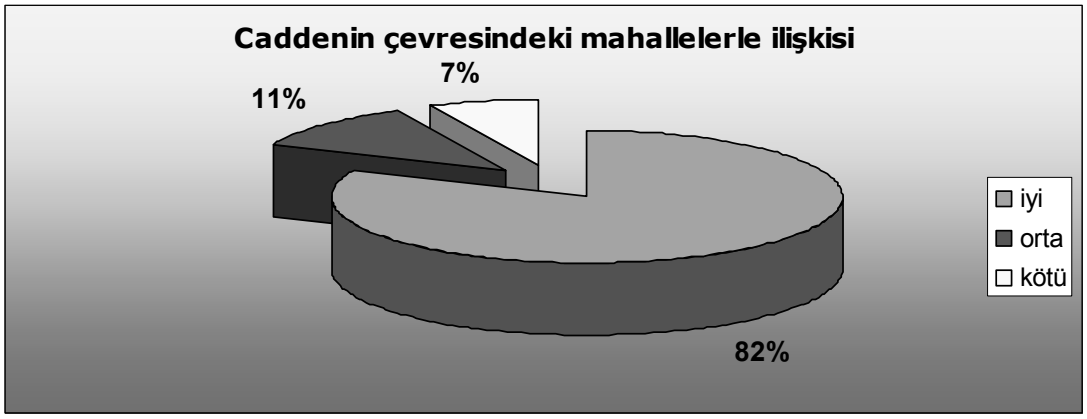
1923 yılından 2005 yılına kadar geçen sürede Bağdat Caddesi ve çevresindeki kentsel doku değişimi, 1966 ve 2005 halihazır haritaları ve hava fotoğrafları ile irdelenmiştir. Bu bağlamda, Bağdat Caddesi ve çevresinde bulunan mahallerle değerlendirilmesi gerektiği sonucuna varılmıştır. Bu bağlamda Bağdat Caddesi kullanıcılarına Bağdat Caddesi'nin çevresinde bulunan mahallelere ilişkin sorular yöneltilmiştir.



Şekil 6.91 : Bağdat Caddesi kullanıcılarının mahalleler ile ilgili görüşleri.

Bu bağlamda Şekil 6.91.'de görülen Bağdat Caddesi kullanıcılarının Cadde'nin çevresindeki mahallelere ilişkin fikirleri %59 oranıyla iyi olduğu yönünde iken yalnızca %11'lik oranla kötü olduğu yönündedir (Şekil 6.91.).

Kullanıcılara mahallelerle Bağdat Caddesi'ni,n ilişkisi sorulduğunda ise, %82 oranında kullanıcı memnuniyet bildirmiştir. Bu sonuç Bağdat Caddesi'nin çevresindeki mahallelerle değerlendirildiğini de destekler niteliktedir (6.92.).



Şekil 6.92 : Bağdat Caddesi kullanıcılarının Bağdat Caddesi-mahalle ilişkisine ilişkin görüşleri

Bölgenin değişim sürecini daha iyi değerlendirebilmek için her iki dönemdeki veriler kentsel mekânların fiziksel / biçimsel özelliklerinin alt bileşenleri doğrultusunda bir sonraki bölümde daha detaylı olarak ele alınmıştır.

6.6.3.3. Fiziksel Özelliklerin Alt Bileşenleri

Bağdat Caddesi ve çevresindeki dokunun mekânsal yapısını ve doku değişimini modelde önerilen fiziksel / biçimsel özelliklerin bileşenleri ile irdelemek için alanda çeşitli analizler yapılmıştır. Bu analizler, modelde önerilen parametreler bağlamında ele alınmıştır.

Bağdat Caddesi ve çevresindeki mekansal kurgu, alanın kullanımı, fonksiyonları, merkez özellikleri; yapı adalarının değişimi; binaların doluluk/boşluk dokusunun değişimi; sokak dokusunun değişimi ve üçüncü boyutta değişimler bağlamında sorgulanmıştır. Bağdat Caddesi ve çevresinde alan kullanımları ve merkez özellikleri bağlamında anket çalışmaları; fonksiyon bağlamında Bağdat Caddesi'nin Bostancı-Kızıltoprak arasında işlev analizleri yapılmıştır. Yapı adalarının değişimi; binaların doluluk/boşluk dokusunun değişimi; sokak dokusunun değişimi ve üçüncü boyutta değişimler bağlamında ise mekansal sınırları Bölüm 6.2.'belirlenmiş alanda analizler yapılmıştır.

Çizelge 6.23 : Bağdat Caddesi kullanıcılarının Cadde'nin Fiziksel / Biçimsel Özellikleri hakkındaki görüşleri

Fiziksel / Biçimsel Özellikler

Doku

- Yaşayan bir dokusu var.
- Canlılık göze çarpıyor.
- İnsan ölçeğine uygun ve tekrar eden binalarıyla insanı yormayan bir yapısı var. Bu anlamda İstanbul'un genel yapılaşmasına göre başarılı bir bölge.

Arsa Kullanımı

- Cadde'de cep parkları yapılmalı.
- Daha fazla yeşil alana ihtiyaç var.
- Tarım Köy İşleri'nin bahçesi tek güzel ve büyük yeşil alan.
- Bağdat Caddesi birçok yere göre daha bakımlı ancak popülaritesine göre değerlendirirsek bakımı yetersiz.

Fonksiyon

- Bağdat Caddesi'nin en önemli işlevi alışveriş.
- Bütün Bağdat Caddesi bir alışveriş merkezi.
- Kültürel aktivitelerin arttırılması gerekiyor ki gelen insan profili de biraz değişsin.
- İşyeri alanlarının artması, binalarda görüntü kirliliğine neden oluyor.
- Kişisel bakımlarımı yaptırdığım kuaför ve güzelik merkezi Bağdat Caddesi'ndedir. Karşıdan sırf bu sebeple ayda iki kere Cadde'ye geliyorum.
- Bütün Bağdat Caddesi, bence bir alışveriş merkezi gibi yönetilmeli; standartları, prosedürleri olmalı. Temizlik, güvenlik gibi konularda standardizasyon gerekiyor.
- Kültürel aktiviteler arttırılmalıdır.
- Tiyatroya gitmek için karşıya geçmemek gerek, Cadde bizim tarafın bu yönden en güzel merkezi olabilir.
- Gece eğlenceye karşıya İstiklal'e geçmeden Cadde'de alternatifler olabilir.
- İstiklal'deki eğlence anlayışı Cadde'ye yerleştirilmemelidir. Cadde'nin eğlence anlayışının da daha sakin ve nezih olması gerekiyor.
- Daha fazla kültürel, sanatsal etkinliğe açılabilir fakat çok da kozmopolit olmasından yana değilim.
- Çok fazla markayı bir arada barındıran bir alışveriş merkezi.
- Daha fazla tiyatro ve kültürel mekana gereksinim var.

Binalar

- Bakımlı ve dikkat çekici hale getirilebilirler, Cadde'nin havasını da daha güzel kılarlar.
- Kendine has, modern-klasik arası binalar var. Geniş bahçeleri olan "Erenköy Apartmanı" tarzı binaları Cadde'ye çok yakıştırıyorum.
- Hepsi birbirinden farklı ve karışık bir görüntü veriyor.
- İstanbul'un diğer birçok caddesinden farklı olarak daha özenli ve düzenli.
- Mağaza yoğunluğu biraz rahatsız edici olsa da, güneşlikler ve geniş pencereler; cadde genişliği ile oranlı bina yükseklikleri ile görece başarılı cephelerin tasarlanmış olduğunu düşünüyorum.
- Yüksek binalar ve modern cepheli plazaların yapılmaması gereken Cadde. Bu karakterini korumalı.
- Bağdat Caddesi üzerinde çok kaliteli ve mimar elinden çıktığı belli binalar çok değerli, içinde oturmak isteyeceğim türden. Caddeye dik gelen sokaklardaki yeni binaların bazıları da modern malzemelerin kullanıldığı nitelikli binalar.

Yapı adalarının değişimi; binaların doluluk/boşluk dokusunun değişimi; sokak dokusunun değişimi ve üçüncü boyutta değişimler bağlamında yapılan analizler 4 alt bölümde ele alınmıştır. Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi, Ethem Efendi Caddesi ve Ayşe Çavuş Caddeleri, Bağdat Caddesini ve sahili kuzeye bağlayan ana akslardır. Bu aksların Bağdat Caddesi ile kesiştikleri yerlerden bölümlenmeler yapılabilir. Ethem Efendi Caddesi'nin araştırma alanının merkezindeki konumuyla referans alınmasına karar verilmiştir.

Ethem Efendi Caddesi'yle Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi arasında kalan bölüm Ethem / Sol Bölümü, Ayşe Çavuş Caddesi ile kalan bölüme ise Ethem / Sağ Bölümü olarak adlandırılmıştır. Ethem Efendi'nin sahil tarafında kalan diğer iki bölüme ise Sahil / Sol ve Sahil / Sağ Bölümü adları verilmiştir (Şekil 6.93.)



Şekil 6.93 : Bağdat Caddesi ve çevresinin araştırma kapsamında belirlenmiş alt bölümlerini gösteren hava fotoğrafı.

Bağdat Caddesi ve Çevresi'nin Arsa Kullanımı

Arsa kullanımı bağlamında modelde önerildiği şekliyle yeşil alanlar, otopark işlevleri ve caddenin temizlik ve bakımına ilişkin veriler sorgulanmıştır. Bu bağlamda ankette, kullanıcılara yöneltilen yeşil alanların yeterliliği konusundaki soruya, kullanıcılar %67 oranında yetersiz buldukları yönünde cevap vermiştir (Şekil 6.94.). Bağdat Caddesi üzerinde genel kullanıma açık park niteliğindeki tek kamusal mekan Göztepe Parkı'dır. Caddebostan'daki Tarım İl Müdürlüğü arsasının da yeşil alanı

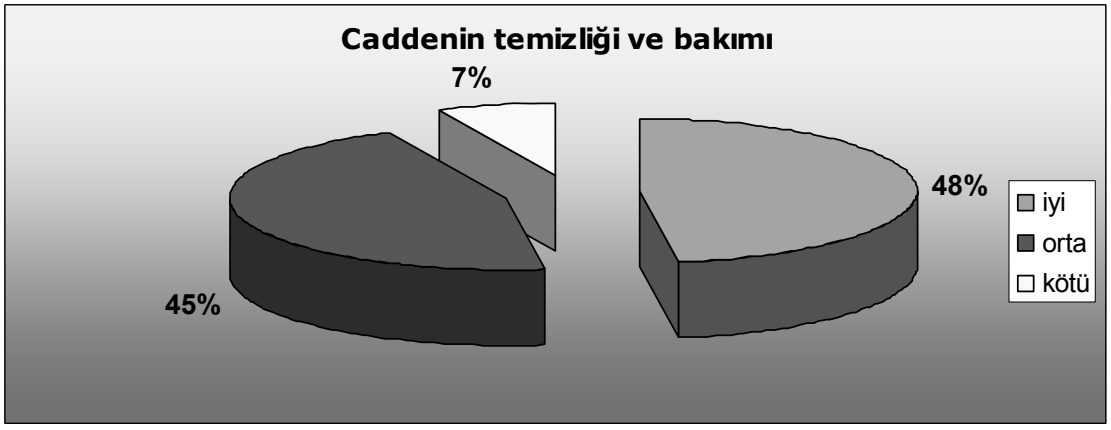
yüksek olsa da, burada ki yeşil pasif yeşildir. Genel kullanıma açık kamusal bir mekan değildir.

Bağdat Caddesi ve çevresinde binaların ayrık düzende yerleşimlerinden dolayı, binaların aralarında kalan alanlar genellikle küçük yeşil alanlardır. Bu alanlar yarı özel alanlar olup genellikle binaların otopark alanları olarak kullanılmaktadır. Ancak, Bağdat Caddesi ve çevresinin geçirdiği değişim süreci içinde yıkılan ve yenilenen binalar için yapılan yer altı otoparkları ile binalar yine ayrık düzende yerleşmelerine rağmen yeşil alanlar azalmaktadır. Yeni yapılaşma daha da topraktan kopuk ve çok katlı yapısıyla, taban alanı bina yerleşimlerinde azalmaya gidilmesine rağmen, yer altı otoparkları ile toprak kaybı yaşanmakta ve yeterli büyüklükte ağaçlandırma yapılamamaktadır.

Bağdat Caddesi üzerinde yer yer kopmalarla devam eden çınar ağaçları önceki bölümlerde açıklandığı gibi Cadde karakteri üzerinde etkin bir yere sahiptir.

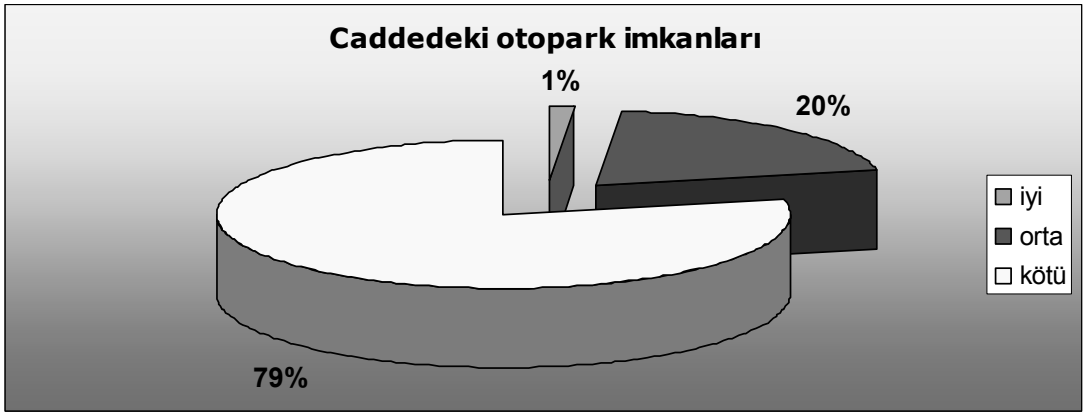


Şekil 6.94 : Bağdat Caddesi ve çevresindeki yeşil alan kullanımları.



Şekil 6.95 : Bağdat Caddesi ve çevresinin bakımı ve temizliği.

Bağdat Caddesi ve çevresinin bakımı ve temizliği konusunda yapılan sorgulamada ise, %48 oranında kullanıcı Cadde'nin temizliğinden memnun olduklarını belirtmiştir (Şekil 6.95.). Ancak, Bağdat Caddesi üzerinde yer alan özellikle yeme-içme fonksiyonlu ticari mekanların kendi yarı kamusal ve yarı özel alanlarının temizlik ve bakımını yeterli şekilde yapmadıkları gözlenmektedir.

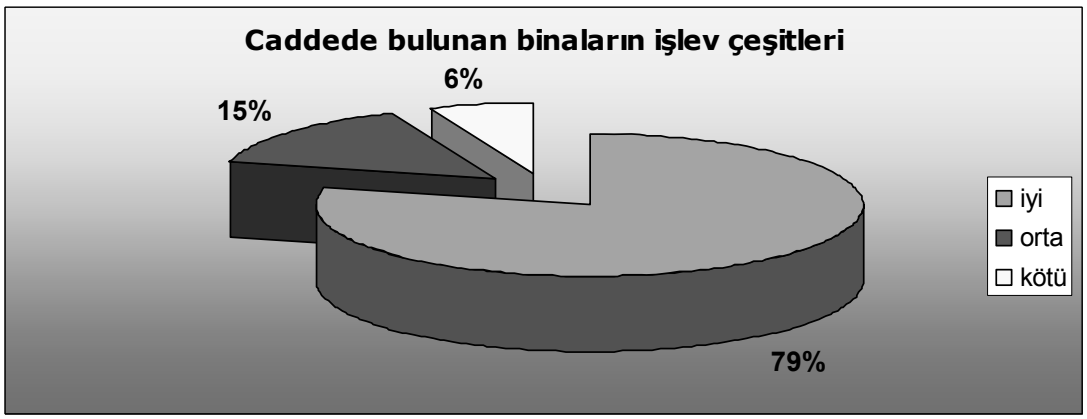


Şekil 6.96 : Bağdat Caddesi ve çevresindeki otopark imkânları.

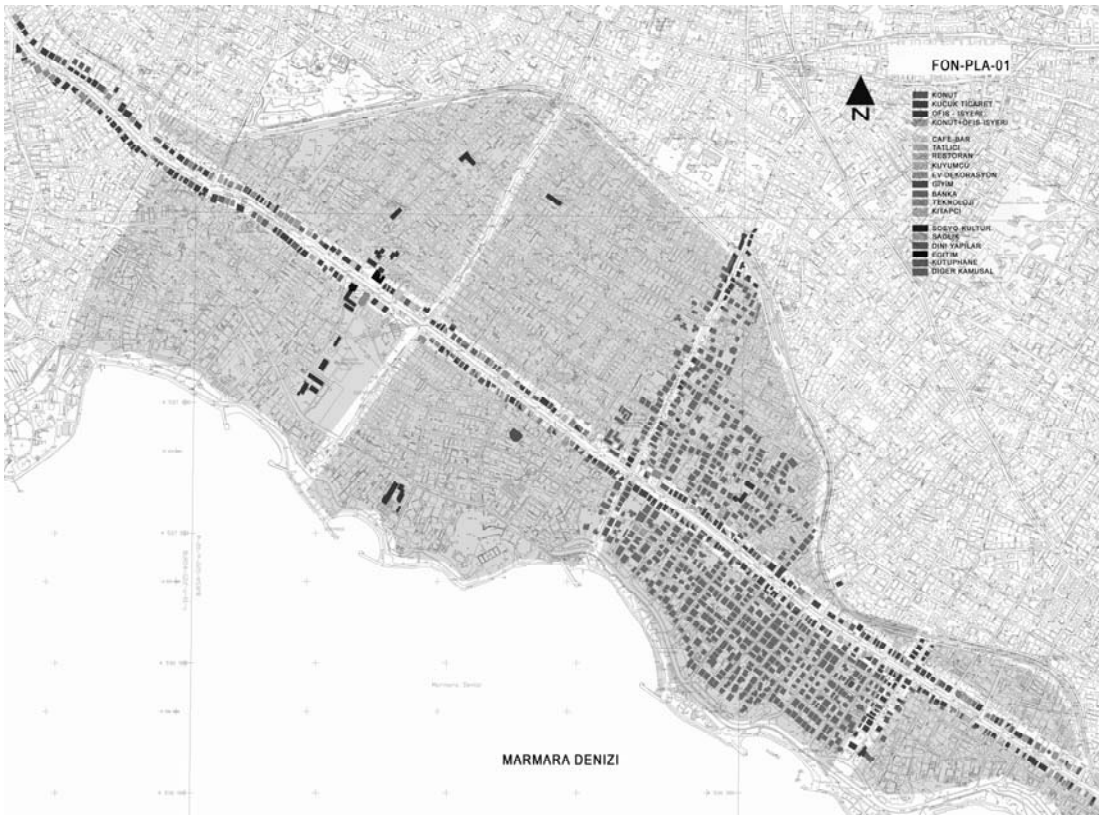
Bağdat Caddesi kullanıcılarının %79'u çevredeki otopark imkânlarının yetersiz olduğunu belirtmiştir. Bu bağlamda, otopark imkânlarının arttırılması gerekmektedir.

Bağdat Caddesi'nin Fonksiyon Dağılımı

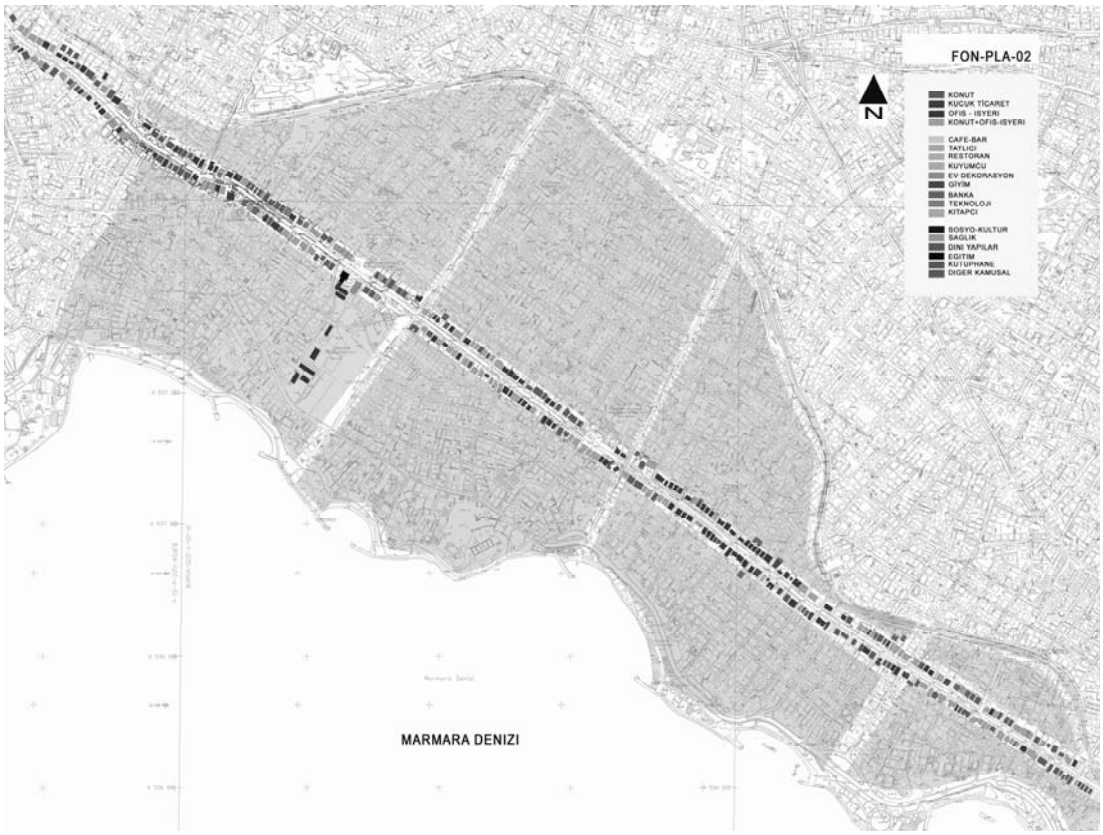
Bağdat Caddesi'nin üzerindeki binaların işlev dağılımları kullanıcı görüşlerine dayanarak yeterlidir. Kullanıcıların %79'u Bağdat Caddesi üzerindeki işlev çeşitliliğinden memnun olduklarını belirtmiştir (Şekil 6.97.). Bunun yanında Bağdat Caddesi üzerindeki binaların işlevlerini ve bu işlevlerin çeşitlerini tanımlayabilmek için analizler yapılmıştır. Bu analizler zemin kattaki ve birinci kattaki fonksiyonlara ilişkindir.



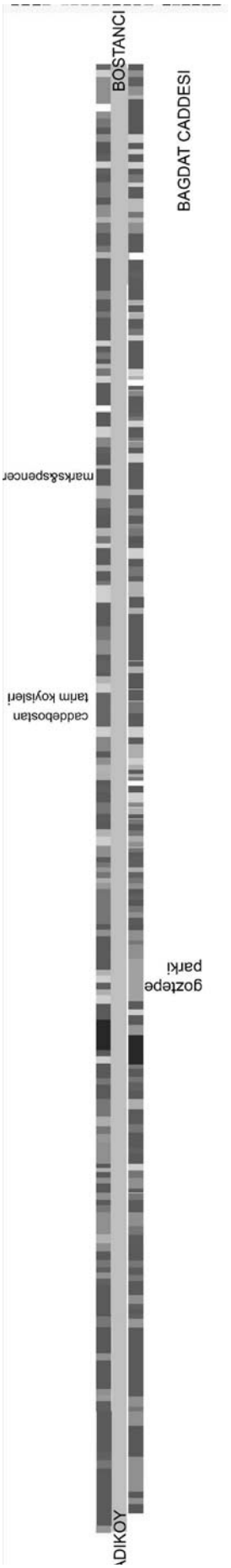
Şekil 6.97 : Bağdat Caddesi üzerinde bulunan binaların işlev çeşitliliği.



Şekil 6.98 : Bağdat Caddesi üzerinde bulunan binaların zemin kat fonksiyon analizi.



Şekil 6.99 : Bağdat Caddesi üzerinde bulunan binaların birinci kat fonksiyon analizi.



Şekil 6.100 : Bağdat Caddesi'ndeki binaların zemin kat fonksiyon analizinin grafiği.

Bağdat Caddesi üzerinde 367 adet bina bulunmaktadır. Bu binalarıdeğişen işlevlerle Bağdat Caddesi boyunca sıralanmaktadır. 1980 sonrası değişen yaşam tarzı ve tüketim alışkanlıkları ile Cadde üzerinde marka mağazacılık anlayışı yerleşmiştir. Özellikle tekstil sektörünün ve buna bağlı perakendeciliğin gelişmesiyle Cadde üzerinde özellikle giyim perakendeciliğine yönelik işlevler artmıştır (Şekil 6.24.). Giyim sektörüne ilişkin işlevler Bağdat Caddesi'nde Şekil 6.100'de görüleceği gibi, özellikle bir alanda yoğunlaşmaktadır. Bunlara paralel yeme-içme hizmetleri yer almaktadır. Bağdat Caddesi üzerindeki diğer önemli işlev ofis/işyeri fonksiyonudur. Özellikle Şekil 6.99.'da görüleceği gibi birinci kat kullanımlarında ofis/işyeri fonksiyonu büyük yer tutmaktadır.

Çizelge 6.24 : Bağdat Caddesi üzerindeki marka mağazacılığın Cadde'ye geliş tarihleri.

1985 Benetton, Erenköy (Boyner Holding)
1985 Levi's, Erenköy
1985 Beymen Club, Erenköy (Boyner Holding)
1987 Park Bravo, Şaşkınbakkal (Park Bravo Grup)

1991 Lacoste, Erenköy (Eren Holding)
1991 Swatch, Erenköy (Eren Holding)
1995 Marks&Spencer, Şaşkınbakkal (Fiba Holding)
1995 Çarşı, Şaşkınbakkal (Boyner Holding)
1997 Tommy Hilfiger, Erenköy (Unitim Holding)
1997 Quiksilver, Erenköy
1997 Louis Vuitton, Suadiye
1997 Vakko Köşkü, Suadiye
1998 Zara, Şaşkınbakkal (Park Bravo Grup)
1998 Mango, Erenköy

2000 Zara, Suadiye (Park Bravo Grup)
2000 Topshop, Suadiye (Sabancı Holding)
2000 Mothercare, Şaşkınbakkal (Demsa Grup)
2000 Nine West, Şaşkınbakkal (Park Bravo Grup)
2000 Agatha, Şaşkınbakkal
2002 Calvin Kelin, Erenköy (Eren Holding)
2003 Starbucks, Erenköy
2004 Nine West, Suadiye (Park Bravo Grup)
2004 Accessorize, Erenköy (Unitim Holding)
2004 Tommy Hilfiger, Suadiye (Unitim Holding)
2004 Çarşı-Boyner Dönüşümü, Şaşkınbakkal (Boyner Holding)
2005 Burberry, Suadiye (Eren Holding)
2005 Camper, Erenköy (Unitim Holding)
2006 Aldo, Suadiye (Unitim Holding)
2006 G-Star Jeans, Suadiye (Unitim Holding)
2007 Park Bravo, Suadiye (Park Bravo Grup)
2007 Naked, Suadiye (Unitim Holding)
2007 Swarowski, Erenköy
2008 GAP, Suadiye (Fiba Grubu)
2008 Dolce&Gabbana, Suadiye (Demsa Grup)



Şekil 6.101 : Bağdat Caddesi üzerindeki tek fonksiyonlu binalar.



Şekil 6.101 : Bağdat Caddesi üzerindeki tek fonksiyonlu binalar (devam).



Şekil 6.101 : Bağdat Caddesi üzerindeki tek fonksiyonlu binalar (devam).









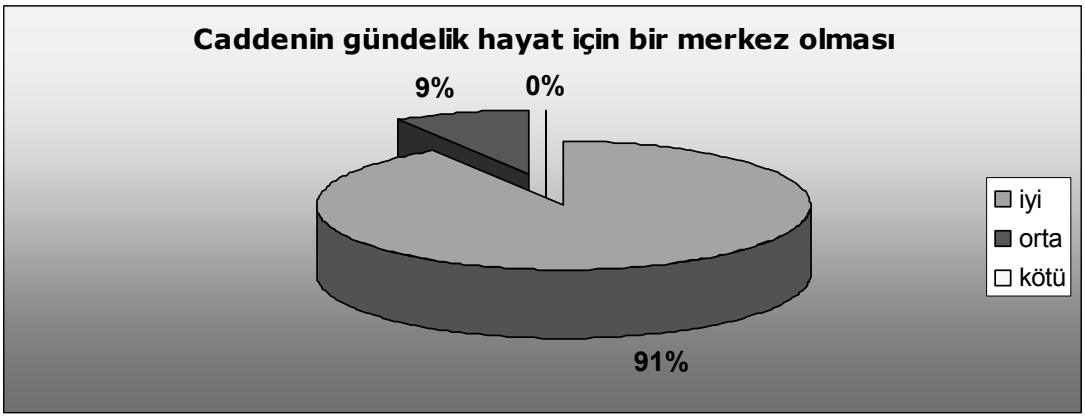




Şekil 6.101 : Bağdat Caddesi üzerindeki tek fonksiyonlu binalar (devam).

Bağdat Caddesi üzerindeki binalardaki işlev planda Konut, Ticaret ve Konut+Ticaret olarak tanımlanmıştır. 2005 yılına ait planda otel ve motel hariç her türlü sağlık, eğitim, kültür, ticaret, konut işlevlerine izin verilmiştir (İBB,2005). Artan işlev yükleri, değişen ticari kaygılar ve yaşam koşulları bunlara paralel değişen tüketim alışkanlıklarıyla Bağdat Caddesi üzerindeki işlevler yalnızca zemin katta yer alan 'dükkan' mantığıyla yetinemez duruma gelmiştir. Bu doğrultuda katlı mağazacılık Bağdat Caddesi üzerinde yer almaya başlamıştır. Katlı mağazacılık ile binalar yalnızca tek fonksiyonlu yapılar haline gelmiştir. Bağdat Caddesi üzerindeki 367 binadan 30'u bu şekildedir.

Bu işlevleriyle Bağdat Caddesi kullanıcılarının gözünde bir merkez olarak tanımlanmıştır. Bağdat Caddesi kullanıcılarına yapılan ankette kullanıcıların %91'i, Cadde'yi gündelik hayatları için bir merkez olarak algıladıklarını belirtmişlerdir(Şekil 6.102.)



Şekil 6.102a : Bağdat Caddesi'nin gündelik hayat için bir merkez olmasına ilişkin kullanıcı görüşleri.

Yapı Adası Dokusu Analizleri

Bağdat Caddesi ve çevresinde yapı adaları ve parsel sayıları, değişen oranlarda ancak hep artarak günümüze gelmiştir. 1923-1960 yılları arasında hızlı gelişmenin etkileri yapı adalarındaki değişiklikte görülmektedir. Diğer aralıklarda da artış devem etmiş ancak bu düzeye ulaşmamıştır. Parselasyon değişiminde 1923'ten 2005'e gelindiğinde görülen hızlı artış, yine bu dönemlerdeki büyük köşk bahçelerinin, tarlaların, bağların, yoğun bir yerleşmeye sebep olacak şekilde bölündüğünün kanıtıdır (Çizelge 5.8.). 1923 yılından 2005 yılına kadar ki sürede, yapı adaları ve parseller bölünerek (Şekil 6.102, 6.103.)artmıştır. Bugünkü binaların 20 kata ulaştığı da düşünülürse yoğunluk hızlı bir şekilde ve kontrolsüz olarak artmıştır(Çizelge6..25.,6.26.,6.27.).

Çizelge 6.25 : 1960-2005 yılları arasında Bağdat Caddesi ve çevresindeki yapı adaları sayıları ve değişimi.

YIL	1960	2005	değişim
Bağdat-Trenyolu Arası	40	67	67,50%
Bağdat-Sahil Yolu Arası	49	59	20,41%
Toplam	89	126	41,57%

Yapı adaları artan bağlantı ihtiyaçları ile hızla küçülmüş ve sayıca artmıştır. Sokakların artması ve yapı adalarının küçülmesi bölgenin geçirgenliğini arttırmıştır. Ulaşılabilirliğin artması bina sayısının da artmasına sebep olmuştur. **Ethem /Sol** Bölümünün hem yüzölçümü olarak araştırma alanı içinde ki en büyük alan olması hem de 1960 yılındaki yapı adalarının çok büyük olması en büyük değişimi geçirmesine sebeptir. **Ethem/Sağ** Bölümü ise, hem yüzölçümünün küçüklüğü hem de trenyolu ile sıkışmış bir alan olması itibariyle nispeten daha az değişmiştir. **Sahil/Sol** Bölümü ise, denizin kıyı çizgisine paralel giden yapısıyla inorganik bir doku oluşturmuş olması sebebiyle büyük yapı adalarından oluşmakta iken 2005 yılında yapı adaları küçülmüştür. Buna rağmen bu bölümde araştırma alanındaki en fazla çıkmaz sokak vardır.

Çizelge 6.26 : 1960 yılında Bağdat Caddesi ve çevresindeki yapı adaları sayısı.

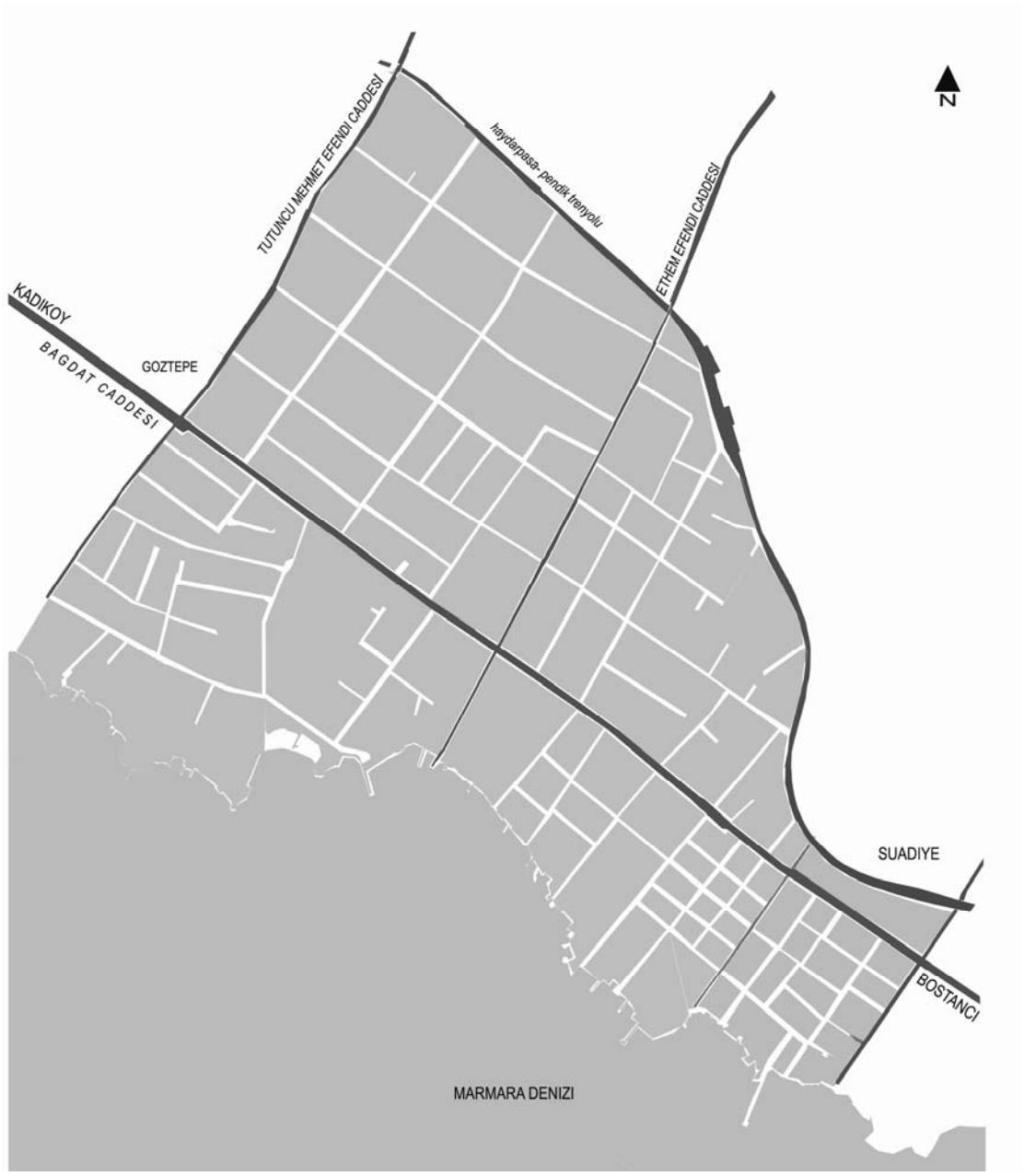
1960	**Toplam Yapı Adası**
ethem/sol	23
ethem/sag	17
sahil/sol	11
sahil/sağ	38
	89

Çizelge 6.27 : 2005 yılında Bağdat Caddesi ve çevresindeki yapı adaları sayısı.

2005	Toplam Yapı Adası
ethem/sol	41
ethem/sag	26
sahil/sol	18
sahil/sag	41
	126

Çizelge 6.28 : 1960-2005 yılları arasında Bağdat Caddesi ve çevresindeki yapı adaları ve değişimi.

	Toplam Yapı Adası-1960	**Toplam Yapı Adası- 2005**	**DEĞİŞİM**
ethem/sol	23	41	78,26%
ethem/sag	17	26	52,94%
sahil/sol	11	18	63,64%
sahil/sağ	38	41	7,89%
	89	***126***	41,57%



Şekil 6.102 : 1960 Bağdat Caddesi ve Çevresi Yapı Adası Dokusu Analizi.

Sahil/Sağ Bölümünde yapı adalarının değişimi çok azdır. Değişimin az olmasının sebebi, daha 1960 yılında iken bölgenin çok küçük yapı adalarına bölünmüş olmasıdır. Bu bölümdeki yapı adalarında 1960 yılında bina sayısı olarak doygunluğa ulaşılmamış olmasına rağmen, sokak dokusu ve yapı adası dokusunun küçük ve geçirgen olması onun günümüze kadar neredeyse değişmeden gelmesini sağlamıştır. Sahil tarafındaki bu bölümün değişiminin az olmasının bir diğer sebebi, imar kurallarının bu yapı adalarında yükselme sınırlarını daha kısıtlı tutmasıdır. Konut dokusu daha az yoğunluklu olan bu bölüm de bu sebeple mevcut yapı adası dokusu ihtiyacı karşılayabilmiştir(Şekil 6.102, 6.103.).



Şekil 6.103 : 2005 Bağdat Caddesi ve Çevresi Yapı Adası Dokusu Analizi.

Binaların Yapısı: Doluluk- Boşluk Dokusu Analizleri

Araştırma alanının morfolojik biçimlenmesinde önem taşıyan imar planlarının etkilerini görebilmek açısından Bağdat Caddesi ve çevresi 1960 ve 2005 tarihleriyle değerlendirilmiştir. Bu seçimin temel sebebi, Boğaziçi Köprüsü ile fiziksel bağlantı kurulmadan önceki ve sonraki gelişim süreçlerini ortaya koyabilmektir.

1972 yılında yapılan imar planı öncesi ve sonrasındaki mekansal karakter, mekandaki binalar bağlamında irdelendiğinde yoğunluğun değişimi görülmektedir.

Doluluk/boşluk dokusu analizleri bu bağlamda bina sayısının değişimini ortaya koymak açısından önemlidir.

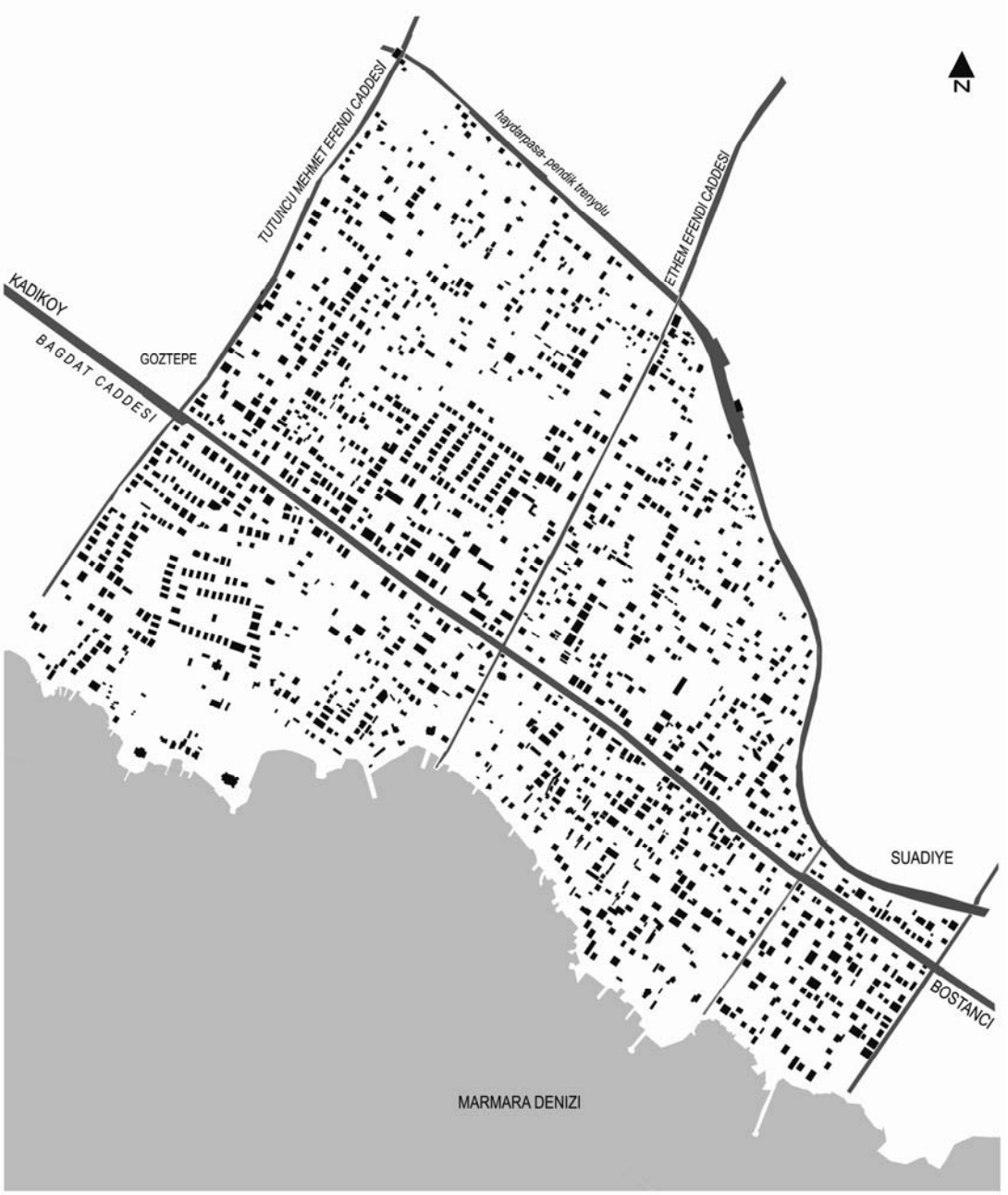
1923 yılındaki hava fotoğrafına dayanarak binaların % 11'inin korunarak bugüne geldiği belirlenmiştir. Bunlar bugünkü mevcut binaların % 2'sini oluşturmaktadır. 1923 yılına ait hava fotoğrafında binaların birbirlerinden uzak ve dağınık bir halde yerleştikleri görülmektedir. En düzgün yerleşim, Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi kenarında lineer bir yapıdadır. Bağdat Caddesi'ne cephesi olan parsellerdeki binaların konumları parsel ortalarına denk geldiğinden, aynı lineer etki sağlanmamıştır. Yerleşme, yapı adaları içinde büyük parsellerde bahçe içi evler karakterinde olduğundan dağınık haldedir. Bölgenin geneli bağlar, bostanlar ve tarlalarla kaplı olduğu için de büyük bölgesel açıklıklar vardır. Sahil tarafında alan olarak daha büyük köşkler yine birbirlerinden uzak olarak bulunmaktadır.

1960 yılında hızla artan yoğunluk doluluk-boşluk şemasında görülmektedir (Şekil 6.105.). Bağdat Caddesi ve çevresinde düzgün olarak dağılmış yerleşim karakteri, artık adaların ortaları boş kalacak şekilde, yol kenarlarına dizilmiş çağdaş kent dokusu görünümüne kavuşmuştur. Sahilde fazla yapılaşma olmamıştır.

1985 yılında Bağdat Caddesi ve çevresi ızgara sistem doluluk- boşluk şemasında mekansal karakter sergilemektedir. Yoğunluk, Bağdat Caddesi'nin, sahile doğru olan tarafında artmıştır. Sahil Yolu'yla deniz arasında yapılaşma hareketi başlamıştır. Demiryolu etrafında yeni yerleşim diğer yerlere göre daha azdır.

2005 yılında doku içinde kalan boşluklar, Feneryolu'nda meteoroloji istasyonunun arazisi, zirai donatım binasının arazi ve Göztepe Parkı'nın bulunduğu adadır. Tekrar eden elemanlar olarak, yapı adaları arasında binalardan geriye kalan orta avlular ve yollar göze çarpmaktadır. Sahilin doldurulmasıyla ortaya çıkan alan da insan eliyle doğaya eklenen boş alandır. Mevcut mekansal karakterde doku çok yoğun hale gelmiştir (Şekil 6.106.).

Bağdat Caddesi ve çevresinin doluluk/boşluk durumunu inceleyip sonuçlar çıkarabilmek için öncelikle alanın kendi içerisindeki alt gruplar incelenmelidir. Araştırma alanının sınırları belirlenirken ortaya konan yapay ve doğal sınırlandırıcılar açısından bölge değerlendirildiğinde Bağdat Caddesi'nin kuzeyi ve güneyi arasında yüzölçümü açısından büyük bir fark vardır.



Şekil 6.105 : 1960 Bağdat Caddesi ve Çevresi Doluluk-Boşluk Dokusu Analizi.

Çizelge 6.29 : 1960 Yılı Bağdat Caddesi ve çevresindeki araştırma alanındaki Bina Sayısı

1960	Bina Sayısı
Bağdat-Trenyolu Arası	820
Bağdat-Sahil Yolu Arası	601
Toplam	*1421*

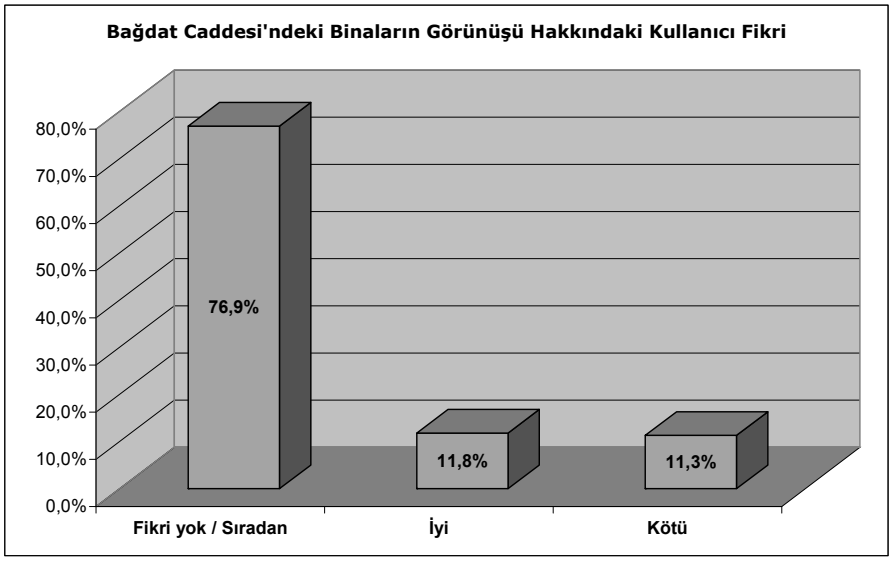


Şek il 6.106 : 2005 Bağdat Caddesi ve Çevresi Doluluk-Boşluk Dokusu Analizi.

Çizelge 6.30 : 2005 yılı Bağdat Caddesi ve çevresindeki araştırma alanındaki Bina Sayısı.

2005	**Bina Sayısı**
Bağdat-Trenyolu Arası	1169
Bağdat-Sahil Yolu Arası	846
Toplam	*2015*

Bu fark sonucunda alanın kuzeyi ile güneyi arasında bina sayıları farklıdır. 1960 Hâlihazır haritasından çıkarılan doluluk/boşluk analizi şemasından da görülebileceği gibi, bu dönemde Bağdat Caddesi'nin kuzey bölümünde sayıca daha fazla bina olmakla birlikte alanın bütününde homojen denebilecek bir dağılım vardır. Bağdat Caddesi'nin kuzeyi ile güneyi bina yoğunluğu açısından çok büyük farklılık göstermemektedir. (Çizelge 6.29., Şekil 6.105.).



Şekil 6. 107 : Bağdat Caddesi kullanıcılarının çevredeki binaların görünüşüyle ilgili fikirleri.

Bağdat Caddesi ve çevresindeki binaların doluluk / boşluklarının incelenmesinin yanında bina yapısının kullanıcılar tarafından nasıl algılandığı da sorgulanmıştır. Bu amaçla ankette açık uçlu sorular arasına Bağdat Caddesi'ndeki binalara ilişkin soruya % 76,9 oranında kullanıcı 'Fikri yok/Sıradan' şeklinde cevap vermiştir. Çoğunlukla kullanıcılar Cadde'nin binalarına bakmadıkları yönünde fikir belirtmişlerdir. Dolayısıyla bu bilgi, binalara ilişkin yapılan analizlerde üçüncü boyuta ilişkin bilgilerin daha da önem kazanmasına sebep olmaktadır. Bu sebeple Bağdat Caddesi ve çevresindeki alt bölümlerde bina doluluk / boşluk ilişkileri detaylı olarak incelenmiştir. Bölüm 6.6.3.3.'ün başında Bağdat Caddesi ve çevresi için belirlenen 4 alt bölüm ile bina doluluk/boşluk durumları incelenecektir. Öncelikle, 1960 yılı araştırma alanının Doluluk/Boşluk analizleri değerlendirildiğinde karşımıza çıkan durum şu şekildedir:

Çizelge. 6.31 : 1960 yılı Bağdat Caddesi ve çevresindeki Araştırma Alanı Alt Bölümler Bina ve Yapı Adası Sayısı.

1960	Toplam Bina Sayısı	Toplam Yapı Adası	YapıAdası/Bina Sayısı
Ethem / Sol	508	23	22
Ethem / Sağ	312	17	18
Sahil / Sol	300	11	27
Sahil / Sağ	301	38	8
	1421	***89***	***16***

Ethem/ Sol Bölümü Bağdat Caddesi, Ethem Efendi Caddesi, Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi ve Tren Yolu ile sınırlanmaktadır. 1960 yılı bina doluluk/boşluk analizlerinden görülebileceği gibi bu bölüm araştırma alanı içerisindeki en düzgün yerleşime sahip bölümdür. Genel olarak binalar alana yayılmış ve yer yer gruplanarak bir doku oluşturmuşlardır. Bağdat Caddesi'ne doğru doku sıklaşmaktadır. Ethem Efendi Caddesi'ne doğru bölgenin ilk sitelerinden ERKO sitesi yer almaktadır. Bu bölümün en önemli özelliği tren yolunun Bağdat Caddesi'nden 950 mt. uzaklaşarak en uzak olduğu noktayı barındırmasıdır. Bağdat Caddesi ve çevresinin mekansal karakterinde etkili olan ilk yapı grubu olan ahşap köşkler bu bölümde yapılmıştır. Bağdat Caddesi'nin etkisiyle 1960'larda yerleşim Bağdat Caddesi'ne doğru ağırlık kazanmıştır. Toplam bina sayısı 508 ile en fazla olan bölümdür. Yapı Adası başına düşen bina sayısı ise 22'dir. Yapı adaları bina yoğunluğu bakımından ikinci sıradadır. Yapı adalarının büyüklüğü ile yoğunluğu orantılıdır(Şekil 6.105, Çizelge 6.31.).

Ethem / Sağ Bölümü Ethem Efendi Caddesi, Ayşe Çavuş Caddesi, Trenyolu ve Bağdat Caddesi'nin sınırladığı alandır. 1960 doluluk/boşluk analizlerinden anlaşılacağı gibi, bu alan yer yer boşluklu dağınık bir düzen izlemektedir. Trenyolu kenarlarında yerleşim seyrelmektedir. Bunun temel sebebi, alanın yüz ölçümünün küçük olması ve tren yolunun Bağdat Caddesi'ne, 100 mt. gibi en yakın olduğu mesafede olmasıdır. Bu bölümde Tren yolu Bağdat Caddesi'ne doğru bir dar boğaz yapmaktadır(Şekil 6.105, Çizelge 6.31.).

Sahil / Sol Bölümü Ethem Efendi Caddesi, Bağdat Caddesi, Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi ve Marmara sahilleri arasında kalan bölümdür. 1960 yılı doluluk/boşluk analizlerinden görüleceği gibi, bu bölümde sahilde Caddebostan İskelesi bulunmaktadır. Sahil doldurulmadan önceki dönemde olduğu için, bu bölümde bulunan evlerin iskelelerle ve denizle yakın ilişki kurması beklenebilir, ancak, sahilde bulunan çok büyük yalılar ve yalı bahçelerinden dolayı bu ilişki

kurulamamıştır. Bu sebeple de bu bölümde olan yerleşimler Sahil Yolu ve Bağdat Caddesi'ne doğru yönlenmiştir. Ancak bu yerleşimler de düzenli ve lineer bir aks çizmezler. Daha çok kendi içlerine kapalı gruplar halinde ve Caddebostan iskelesi'ne doğru uzanan sahil yoluna bağlanacak biçimde dizilmişlerdir. Bu bölümde çok az yapı adası vardır, yapı adaları büyüktür, bu sebeple yapı adasına düşen bina sayısı 27 ile en yüksek olan bölümdür **(**Şekil 6.105, Çizelge 6.31.).

Sahil / Sağ Bölümü Ethem Efendi Caddesi, Bağdat Caddesi, Ayşe Çavuş Caddesi ve Marmara Sahilleri arasında kalan alandır. 1960 yılı doluluk/boşluk analizlerinden anlaşılacağı gibi, bu bölüm sahil/sol bölümünden daha dengeli dağılımlı bir yerleşim göstermektedir. Bunun temel sebebi, sahildeki binaların daha küçük ve sık dokuyla yerleşmiş villalar ve yalılar olmasındandır. Deniz cephesini oluşturan bu binaların iskelelerle ve denizle yakın ilişkisi vardır. Bunun yanında yerleşimdeki bu dengeli dağılımda, bu bölümün neredeyse tamamında Bağdat Caddesi ile deniz arasındaki mesafenin değişmemesinin de önemli bir rolü vardır. Bağdat Caddesi'nden dikine denize doğru inen sokaklar birer iskele ile sonlanmakta ve denize uzanmaktadır. Binalar bu denize dik inen sokaklar boyunca lineer olarak ve düzenli bir biçimde yerleşmiştir. Bu bölüm araştırma alanı içerisindeki 1960 yılı analizlerine göre en düzenli bölümdür **(**Şekil 6.105, Çizelge 6.31.).

Çizelge 6.32 : 2005 yılı Bağdat Caddesi ve çevresindeki Araştırma Alanı Alt Bölümler Bina ve Yapı Adası Sayısı.

2005	**Toplam Bina Sayısı**	**Toplam Yapı Adası**	**YapıAdası/Bina Sayısı**
Ethem / Sol	746	41	18
Ethem / Sağ	423	26	16
Sahil / Sol	458	18	25
Sahil / Sağ	388	41	9
	2015	*126*	*16*

Çizelge 6.33 : 1960- 2005 yılları arasında Bağdat Caddesi ve çevresindeki araştırma alanındaki Bina Sayısı Değişimi.

Bina Sayısı YIL	**1960**	**2005**	**değişim**
Ethem / Sol	508	746	46,85%
Ethem / Sağ	312	423	35,58%
Sahil / Sol	300	458	52,67%
Sahil / Sağ	301	388	28,90%
	1421	***2015***	41,80%

2005 yılı Bağdat Caddesi ve çevresindeki binaların doluluk/boşluk durumu analizlerini yorumlamak gerekirse;

Araştırma alanının Bağdat Caddesi'nin kuzeyinde kalan alan, Bağdat Caddesi-Trenyolu arası, yüzölçümünün de büyüklüğü sebebiyle, 1960 yılında olduğu gibi, Bağdat Caddesi ile Sahil Yolu arasında kalan bölümden sayıca daha fazla binaya sahiptir. Bunun yanında araştırma alanının bütününe homojen bir şekilde yayılmış binalar ile alan tamamen dolmuştur. Caddebostan Zirai Donatım müdürlüğü arsası ve Göztepe Parkı 1960 dokusundan 2005 dokusuna kadar yegâne boş alanlar olmaya devam etmektedir. Mevcut doku çok yoğun bir konut alanı haline gelmiştir (Şek 6.106., Çizelge 6.32.).

Ethem / Sol Bölümü, Bağdat Caddesi, Ethem Efendi Caddesi, Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi ve Tren Yolu ile sınırlanmaktadır. 2005 yılı bina doluluk/boşluk analizlerinden görülebileceği gibi bu bölüm araştırma alanı içerisindeki en büyük yüzölçümüne sahip bölümdür. Alan gridal bir düzenle, yapı adaları analizlerinde açıklandığı gibi, yapı adalarına bölünmüştür. Bölünen adalarda yerleşim daha da yoğunlaşmıştır. Sokak dokusu ile bölünen adalara ulaşım imkanı doğmuştur. Özellikle tren yolunu Bağdat Caddesi'ne bağlayan düşey aksların netlik kazanmasıyla bu aksların üzeri, bağlantı noktaları olmalarından dolayı, daha da yoğunluk kazanmıştır. Bunun yanında araştırma alanının en önemli iki düşey aksı olan Ethem Efendi ve Tütüncü Mehmet Efendi Caddeleri'ni birbirine bağlayan, Bağdat Caddesi'ne paralel giden ara sokakların önem kazanmasıyla, bu akslarda konut ve ticaret fonksiyonları iyice yoğunlaşmıştır.

Bu bölümde, eskiden kalan ahşap köşkler, kat mülkiyeti kanunu öncesi 3-4 katlı konutlar, YAPSAT ürünü apartmanlar ve değişen TAKS ve KAKS sonucu görülen +12 katlı apartmanlar ile doku tamamen doygun hale gelmiştir. Bu bölümde toplam bina sayısı 746'ya çıkmıştır (Şekil 6.106., Çizelge 6.32., Çizelge 6.33.).

Ethem / Sağ Bölümü Ethem Efendi Caddesi, Ayşe Çavuş Caddesi, Trenyolu ve Bağdat Caddesi'nin sınırladığı alandır. 2005 yılı doluluk/boşluk analizlerinden anlaşılacağı gibi, bu alan trenyolunun kavisli bölümüne denk gelmesinin de sebebiyle, daha dağınık bir düzen sergilemektedir. 1960 yılından 2005 yılına bu dağınık yapı çok da değişmemiştir. Bunun sebebi, Bağdat Caddesi'nden dikine bu

bölüme doğru çıkan sokakların süreklilik gösteremeden trenyolu ile çakışmasıdır. Bu sebeple gridal yapı oluşumu çok net bir biçimde gözlenememektedir. Aynı sebeple Bağdat Caddesi'ne paralel sokakların da süreklilik gösteremeden trenyolu ile kesilmesinden dolayı binaların yoğunlaştığı ana bir aksın söz konusu olduğu söylenemez. Dolayısıyla binalar bölgeye yayılmış durumdadır, çok net gruplaşmalar gözlenmemektedir. Tablodan da görülebileceği gibi %35.5 lik bir artışla bu böümdeki bina sayısı 2005 yılında 423'e ulaşmıştır (Şekil 6.106., Çizelge 6.32., Çizelge 6.33.).

Sahil / Sol Bölümü Ethem Efendi Caddesi, Bağdat Caddesi, Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi ve Marmara sahilleri arasında kalan bölümdür. 2005 yılı doluluk/boşluk analizlerinden görüleceği gibi, bu bölümde sahilin doldurulması ve sahil yolunun trafik için etkin kullanımı ve Bostancı gidiş yönü olarak belirlenmesi, bu bölgedeki bina sayısını oldukça arttırmıştır. Bu bölümde bina sayısı 458 'e çıkarak 52,67% lik bir artış göstermiş ve araştırma alanının bina sayısında en büyük artış gösteren bölümü olmuştur. Bunun bir diğer sebebi de 1960 yılındaki yaygın ve düzensiz yerleşim ve büyük yapı adalarıdır. Daha önce anlatıldığı gibi yapı adalarının bölünmesi ile bina sayısı artmıştır. Aynı zamanda Sahil Yolu bağlantısı ile bu bölüm daha ulaşılabilir olmuş ve bu da bina sayısının artmasına sebep olmuştur (Şekil 6.106., Çizelge 6.32., Çizelge 6.33.).

Sahil / Sağ Bölümü Ethem Efendi Caddesi, Bağdat Caddesi, Ayşe Çavuş Caddesi ve Marmara Sahilleri arasında kalan alandır. 2005 yılı doluluk/boşluk analizlerinden anlaşılacağı gibi, bu bölüm sahil/sol bölümünden daha gridal ve lineer bir yapı düzeni izlemektedir. Bunun birinci sebebi, daha 1960 yılında yapı adası ve sokak dokusunun şekillenmiş olmasıdır. Yapı adaları oldukça küçük ve düzenli yerleşmiştir. Binalar Bağdat Caddesi'nden denize inen akslar üzerinde dizilmişlerdir. Bunun yanında Ethem Efendi Caddesi ve Ayşe Çavuş Caddeleri'ni bağlayan Bağdat Caddesi'ne paralel sokaklar denize dik inen sokakları keserek binaların yerleşmesine imkan vermişlerdir. Bu bölümde bina dizilişleri sık ve düzenlidir. 1960 yılında düzenli ve sık bir dokunun oluşmuş olmasından dolayı, bu bölümde görülen değişim araştırma alanının en düşük seviyesindedir. Bina sayısı 388'e çıkmış değişim de araştırma alanının ortalamasının çok altında kalarak 28,90% olmuştur (Şekil 6.106., Çizelge 6.32., Çizelge 6.33.).

Bağdat Caddesi ve çevresinin alt bölümleri ele alındıktan sonra, alanın genel çerçevesini çizmek gerekmektedir. Bağdat Caddesi ve çevresi barındırdığı farklı doğal ve yapma çevre kaynaklı yönlendiriciler ile kendi içerisinde farklılıklar göstermekle birlikte, bütünün de benzeşik özellikler gösterir.

Bağdat Caddesi ve çevresi imar planlarının değişikliklerinden tamamen etkilenmiştir. 1972 sonrası imar planı etkileri ile 1960 yılı bina sayısı ve dolu/boş alan durumu ile 2005 yılı bina sayısı ve dolu/boş durumuna bakıldığı zaman, plan kararlarının etkileri görülmektedir. İmar planlarının, Bağdat Caddesi üzerinde ve sahil bölümleri hariç kalan bölge genelinde h=serbest, önce KAKS=1,80 ; sonra %15 daha artarak KAKS= 2.07 ve TAKS=%25 uygulaması ile bölgenin nasıl doygun hale geldiği hem doluluk/boşluk doku analiz haritalarında, hem de matematiksel verilere oturtulmuş aşağıdaki tablolarda görülebilmektedir (Şekil 6.106., Çizelge 6.34. Çizelge 6.35., Çizelge 6.36.)

Çizelge 6.34 : 1960-2005 yılları arası Bağdat Caddesi ve çevresindeki bina sayısı ve değişimi.

YIL	1960	2005	değişim
Bağdat-Trenyolu Arası	820	1169	42,56%
Bağdat-Sahil Yolu Arası	601	846	40,77%
Toplam	*1421*	*2015*	*41,80%*

Çizelge 6.35 : 1960-2005 yılları arasında Bağdat Caddesi ve çevresindeki araştırma alanının verileri (m²).

	Toplam Bina Taban Alanı	Yol Alanı	Toplam İnşaat Yapılabilir Alan	Boş Alanlar	Dolgu Alan	Toplam Alan
1960	327.800	120.318	2.576.108	2.368.626	0	2.696.426
2005	588.428	342.713	2.353.713	1.765.285	159.586	2.856.012

Çizelge 6.36 : 1960-2005 yılları arasında Bağdat Caddesi ve çevresindeki dolu alanlar ve değişimi(m²).

YIL	1960*	2005**	değişim
Araştırma alanı	327.800	588.428	79,51%

1960-2005 yılları arasındaki dolu alan hesabı yapılırken,

*1960 yılı için ortalama bina taban alanı 200 m² alınmıştır.

**2005 yılı verilerine ulaşmak için araştırma alanından yol alanları çıkarılarak hesaplanan, yerleşmeye uygun arazinin sabit T.A.K.S. değerleriyle (%25) çarpımının sonucu bulunmuştur.

Çizelge 6.37 : 1960-2005 yılları arasında Bağdat Caddesi ve çevresindeki boş alanlar ve değişimi (m²).

YIL	1960	2005***	değişim
Araştırma alanı	2.368.626	1.765.285	-25,47%

1960-2005 yılları arasındaki boş alan hesabı yapılırken,

Dokudaki boş alan değerlerinde, yol alanları dahil değildir.
*** Sahile yapılan dolgu alan 2005 yılı değerine eklenmiştir.

Araştırma alanındaki bina sayısı 1960-2005 yılları arasında %41,80 lik bir artışla 2015'e yükselmiştir. Araştırma alanını oluşturan bölge 1960 yılında 2.696.426 m² iken 2005 yılında sahil yolunun doldurulması ile 2.856.012 m²'ye çıkmıştır. Buna rağmen boş alanlar %25,47 lik bir azalma göstermiştir (Çizelge 6.34. Çizelge 6.35., Çizelge 6.36., Çizelge 6.37.)

Bağdat Caddesi ve çevresinde, dolu alanlar % 79,51 oranıyla büyük bir artış göstermiştir. 1960 yılı doluluk analizinde dolu olarak sayılan binalardan bir kısmının müştemilat/depo olduğu ve taban alanlarının da sınırlı olduğu düşünülürse bulunan % 79,51'lik dolu alanlardaki artışın daha da yüksek olduğu anlaşılacaktır (Çizelge 6.36.) Ayrıca, 2005 yılı bina sayıları ve yapılaşmış alanlar karşılaştırıldığında, artış oranlarının birbirine yakın çıkması doğal sonucu beklenmektedir. Ancak, sonuç bu yönde olmamıştır, imar planının önerdiği TAKS oranlarıyla hesaplanmış dolu alan %79,51 gibi bir oranla artarken, bina sayısının %41,80 gibi bir oranla artması henüz imar planının öngördüğü taban alanı doluluk miktarına gelinmediğini göstermiştir.

Bunun yanında, boş alanların aynı oranda azalmamasının sebebi, yerleşim yapılabilecek alanın sınırlı olmasındandır. Zeminde dolu alanlardaki büyük artış göstermektedir ki, araştırma alanı doygun hale gelmiştir ve inşaat yapacak yer kalmamıştır. Yeni yerleşimler yapıldıkça artan yol ve sokak yükü ile mevcut doku bu yükü taşıyacak durumda değildir. Bunun yanında yapılan bu çalışma zemin kat yerleşimi üzerine bir doluluk/boşluk analizidir. Üçüncü boyuttaki yükselme ve doluluk hakkında bilgi vermemektedir. Bu sebeple, Bağdat Caddesi ve çevresinin 1960 ve 2005 yıllarına ait üçüncü boyuta ilişkin analizlerinin de yapılması gerekmektedir.

Sokak Dokusu ve Kavşak Analizleri

Çalışma alanımızı oluşturan Bağdat Caddesi ve çevresinde yol oluşumu, topografyanın da izin veren doğal yapısıyla, denize dik ve paralel olmak üzere bir ızgara sistem ile oluşmuştur. Bugünkü mevcut yol dokusunun % 32.6'sı günümüze 1923 yılından ulaşmıştır.

1923 yılından bugüne korunarak gelen cadde ve sokaklar şunlardır:

- Bağdat Caddesi ile demiryolu arasındaki denize dik yollar: Tepegöz Sokak, Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi, Ethem Efendi Caddesi, Santral Ömer Paşa Caddesi, Cavit Paşa Sokağı, Katrancı Rıza Sokağı, Şerafettin Sokağı, Yeşil Bahar Sokağı, Güzel Sokak, Ayşe Çavuş Caddesi.
- Bağdat Caddesi ile deniz arasındaki denize dik yollar: Operatör Cemil Topuzlu Caddesi, Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi, Plaj Yolu Sokak, İskele Yolu, Ayşe Çavuş Caddesi, Ethem Efendi Caddesi.
- Bağdat Caddesi ile demiryolu arasındaki denize paralel yollar: Göztepe Ortası Sokağı, İkinci Orta Sokak, Taş Mektep Sokağı, Hamam ve devamı olan Kokar Pınar Sokağı, Sümer Sokak.
- Bağdat Caddesi ile deniz arasındaki denize paralel yollar Kadırga Caddesi, Cemil Topuzlu Caddesi (eski Caddebostan İskelesi'ne gelen cadde).

Bağdat Caddesi ve çevresindeki sokak dokusu değişiminin belirlenmesi için, 1960 ve 2005 yıllarına ait halihazır haritalar üzerinde yapılan yapı adası sayısı, kavşak sayısı, Sahil Yolu'na çıkan yol sayısı, Bağdat Caddesi'ne çıkan yol sayısı, demiryoluna çıkan yol sayısı ve çıkmaz sokak sayılarının toplu değerleri aşağıdaki gibidir (Çizelge 6.38.)

Çizelge 6.38 : 1960-2005 yılları arasında dokuyu oluşturan öğelerin değişim tablosu

YIL	YAPI ADASI SAYISI	KAVŞAK SAYISI	SAHİL YOLUNA ÇIK. SOKAK SAYISI	BAĞDAT CAD. ÇIK. SOKAK SAYISI	DEMİRYOLUNA ÇIK SOKAK SAYISI	ÇIKMAZ SOKAK SAYISI
1960	89	141	7	32	12	38
2005	126	210	18	34	16	14
değişim	41,57%	48,94%	157,14%	6,25%	33,33%	-63,16%

1923 yılında Bağdat Caddesi ve çevresindeki sokak dokusu büyük yapı adalarından oluşmaktaydı. Bu yapı adaları, tarlalar, bağlar, bostanlar ve köşklerin büyük bahçeli yerleşimlerini sağlayan büyük alanlı parselleri içerdikleri için, düzgün bir ızgara

sistem dokusu içinde, büyük alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Sokak dokusunda görülen organik yapı ise; ulaşımı sağlayan ana yollar (sokaklar) arasındaki tarla ve bağlara giden tali yollardır. Çıkmaz sokak karakteri, yine bu büyük alanlara sahip adalar içindeki bahçeli, hatta korular içindeki, köşklere ulaşımı sağlayan iç yollardır. 1923 yılında Bağdat Caddesi demiryolu tarafı inorganik bir ızgara sistem gelişimi göstermekte, deniz tarafı ise daha organik bir yapı sergilemektedir. Bunu kavşak şemasından takip etmek mümkündür. Bu durum, sahil tarafında sahile paralel yolların kıyı çizgisine paralel hareket ederek oluşmasından ve tarlalar arasındaki organik formlu yol dokusundan kaynaklanmaktadır. Bağdat Caddesi bölgedeki konumundan kaynaklanan önemden dolayı kendisine en çok yol çıkan ana arter durumundadır. Bahçelere giren yollar karakterinde olan çıkmaz sokaklar, çoğunlukla Bağdat Caddesi üzerindedir.

1960 yılına gelindiğinde Bağdat Caddesi ve çevresinde ızgara sistemin belirginleştiği görülmektedir. Adaların bölünmesiyle açılan yollar yeni kavşaklar oluşturmakta, organik yol dokusu Göztepe Parkı'nın karşı adalarının bulunduğu bölgeler dışında inorganik bir görünüm kazanmaktadır. 1960 yılında, sokak dokusunda görülen en önemli değişiklik kavşak sayılarındaki artıştır. Bu bölgedeki ana yollardan parsellere sağlanan bağlantı, yoğunluğun artmasının getirdiği bir zorlama ile yeni yollar açılarak sağlanmıştır. Izgara sistem içinde açılan yeni yollar, birbirleriyle ve ana yollarla kesişerek kavşak sayısındaki bu hızlı değişime sebep olmuştur. Artık bağlar, bostanlar kalmadığı için bunlara ulaşım için açılan organik tali yol yapısı ortadan kalkmıştır (Şekil 6.108. Çizelge 6.39.)

Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi'nin, Bağdat Caddesi hariç, kavşak sayısının diğer ana yollara göre daha fazla olmasının sebebi -bu caddenin denize dik konumundan dolayı yaptığı kavşaklar yataydaki yollarladır-, yatayda Bağdat Caddesi ve Sahil Yolu'na paralel yeni yollar açılmasının özellikle bu caddenin geçtiği güzergâhta daha fazla olmasından kaynaklanmaktadır. Bunun yanında, Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi'nin denizden 2 km uzunluğuyla en uzun düşey aks olmasıyla da ilişkilidir. Tren yolunun Bağdat Caddesi'nden en uzak olduğu nokta da buradadır. Dolayısıyla, bu bölümün araştırma alanı içindeki en büyük bölüm olması sebebiyle, daha fazla sokak ve kavşak gerektirmektedir. Sahile inen yollarda, bostanlara inen yolların yerini köşklere ve denize inen çıkmaz sokaklar aldığından kavşak sayısında önemli bir değişme olmamış, yolların kullanım amacı değişmiştir. Bağdat Caddesi'ndeki



Şekil 6.108 : 1960 Bağdat Caddesi ve Çevresi Sokak Dokusu Analizi.

Çizelge 6.39 : 1960 yılındaki kavşak sayıları.

YIL	TOPLAM KAVŞAK SAYISI	TÜTÜNCÜ MEHMET EFENDİ'DEKİ KAVŞAK SAYISI	ETHEM EFENDİ'DEKİ KAVŞAK SAYISI	SAHİL YOLUNDAKİ KAVŞAK SAYISI	BAĞDAT CADDESİNDEKİ KAVŞAK SAYISI	DEMİRYOLUNDAKİ KAVŞAK SAYISI
1960	141	11	8	7	24	2

kavşak sayısı değişmemiş burada da yine tali yollar ortadan kalkmış, bunların yerine denize dik yeni yollar açılmış ve parsel dokusunun değişmesiyle köşklere giden çıkmaz sokaklar devam ederek sokağa dönüşmüştür. Bu alandaki toplam kavşak sayısı içindeki ana yollardaki kavşak sayılarının toplam oranı azalmıştır. Bu durum,

gelişimin ana arterler ekseninden çıktığı ve alana yayılmaya başladığının göstergesidir(Çizelge 6.39..).

1985'te yoğunlaşmış doku fark edilmektedir. Çıkmaz sokaklar azalmış, gelişim daha çok demiryolu-Bağdat Caddesi arasında sıkışmıştır. 1960'ta üç yolun birleşmesiyle oluşan kavşaklar, dört yolun birleşmesiyle oluşan kavşaklara dönüşmeye başlamıştır. 1985 yılında sokak dokusu içindeki kavşak sayısının yatayda ve düşeyde yeni açılan yollarla ve çıkmaz sokaklarla artması beklenirken toplam kavşak sayısının artmaması Sahil Yolu'nda deniz tarafına doğru olan kısımdaki kavşak sayısındaki azalma ile açıklanabilir. Sahil tarafındaki bu kavşak sayısındaki düşüş, sahil kenarının eski önemini kaybetmesi ve yapılaşmanın daha çok iç kesimlerde hızlandığının göstergesidir. 1960 yılında olduğu gibi, ana arterlerdeki kavşak sayılarında önemli bir artış görülmemekle birlikte doku içindeki kavşak sayılarında artış düzgün dağılmış olarak devam etmektedir.

2005 dönemindeki en önemli gelişme Sahil Yolu'ndaki kavşakların artmasıdır (Şekil 6.109.). Bunun sebebi Bağdat Caddesi'ndeki yoğunlaşan trafiğe yardımcı olmak üzere Sahil Yolu'nun kullanılması tekrar bu kısımda gelişmeye sebep olmuştur. Sahilin 1988 tarihinde doldurulmasıyla, sahil artık tamamen eski dönemlerdeki özelliğini kaybetmiş ancak bu sefer de bina yoğunluğu açısından hareketlilik kazanmıştır.

1998 onaylı imar planında Sahil Yolu'na ticaret ve konut izni verilmiş, bu yol üzerinde, bankalar, oto galerileri, üst gelir grubuna hitap eden mağazalar gelişmiştir. Bu durum rantı artırdığından bölgedeki hareket artmıştır. Yapı adaları bölünmeye devam etmiş, yeni yollar açılmış ve ana arterlerdeki ticaret artışıyla birlikte, kavşak sayıları bölge genelinde ana arterlerle beraber artmıştır (Çizelge 6.40.).

1960-2005 yılları arasındaki sokak dokusu değişimi analizleri yapılırken, genel sokak dokusu ve kavşaklar birlikte incelendiğinde, bu dönemlere ait dokudaki gelişim ve değişim karakteri daha iyi anlaşılmaktadır. Sokak dokusuna ait bulguların değerlendirilmesinde, çıkmaz sokak sayıları, bölgedeki belirleyici eleman olan demiryolu, Bağdat Caddesi ve Sahil Yolu'na çıkan yol sayıları önemli rol oynamaktadır.



Şekil 6.109 : 2005 Bağdat Caddesi ve Çevresi Sokak Dokusu Analizi.

Çizelge 6.40 : 2005 yılındaki kavşak sayıları.

YIL	TOPLAM KAVŞAK SAYISI	TÜTÜNCÜ MEHMET EFENDİ'DEKİ KAVŞAK SAYISI	ETHEM EFENDİ'DEKİ KAVŞAK SAYISI	SAHİL YOLUNDAKİ KAVŞAK SAYISI	BAĞDAT CADDESİNDEKİ KAVŞAK SAYISI	DEMİRYOLUNDAKİ KAVŞAK SAYISI
2005	210	19	13	17	26	10

2005'de yol dokusu, bugünkü yoğun haline ulaşmıştır. Kavşaklar, ana arterler dışında, genellikle dörtlü kavşak görünümündedir (Şekil 6.109, Çizelge 6.40.).

Çizelge 6.41 : 1960-2005 yılları arasındaki kavşak sayısı ve değişimi.

YIL	TOPLAM KAVŞAK SAYISI	TÜTÜNCÜ MEHMET EFENDİ'DEKİ KAVŞAK SAYISI	ETHEM EFENDİ'DEKİ KAVŞAK SAYISI	SAHİL YOLUNDAKİ KAVŞAK SAYISI	BAĞDAT CADDESİNDEKİ KAVŞAK SAYISI	DEMİRYOLUNDAKİ KAVŞAK SAYISI
1960	141	11	8	7	24	2
2005	210	19	13	17	26	10
değişim	48,94%	72,73%	62,50%	142,86%	8,33%	400,00%

Kavşak sayılarındaki artış oranlarından da anlaşılabileceği gibi, yapı adaları parçalanmaya ve küçülmeye başlamıştır.1960 ve 2005 yılları sokak dokusu analizlerinden anlaşılacağı gibi, araştırma alanında %48, 94 olan kavşak sayısındaki artışın büyük bir bölümü Ethem Efendi Caddesi ile Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi arasında kalan bölümdedir (Çizelge 5.6). Sahil yolundaki yüksek kavşak sayısı artışının ana sebebi, Sahil Yolu'nun denizin doldurulmasıyla açılmasıdır.

Bunu daha iyi algılayabilmek için araştırma alanını bölümler halinde değerlendirmek doğru olacaktır.

Ethem / Sol Bölümü: 1960 ve 2005 sokak dokusu analizlerine bakıldığında görülebileceği gibi, % 48,94 lük kavşak sayısındaki artışın 72,73%'lük bölümü Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi'nde, 62,50%'lik bölümü ise Ethem Efendi Caddesi'nde olmuştur. Bunun temel sebebi, Ethem Efendi Caddesi ile Tütüncü Mehmet Efendi Caddeleri arasında kalan bölümün yapı adaları açısından büyük olmasıdır. Diğer bölümlerdeki yapı adaları 1960 tarihinde şekillenmiş ve günümüze kadar devam etmiştir (Şekil 6.108., Şekil, 6.109.).

Ethem / Sağ Bölümü: Bu bölüm tren yolunun Bağdat Caddesi'ne en yaklaştığı bölümdür. Tren yoluna çıkan çıkmaz sokakların bazıları halen günümüze kadar süreklilik göstermiştir. Sokak dokusunda çok fazla değişiklik gözlenmemiş, trenyoluna cephesi olan büyük bir yapı adasının parçalanması sonucu yeni sokaklar eklenmiştir(Şekil 6.108., Şekil, 6.109.).

Sahil / Sol Bölümü: Sahil yolu ile Bağdat Caddesi arasında kalan bu alanda sokaklar, denizin organik kıyı çizgisinden etkilenerek lineer ve düz akslar çizmemektedir. Özellikle kıyıdaki büyük köşklerin bahçeleriyle şekillenen Sahil Yolu'nun da bu sebeple kavisli yapısı Sahil yolu ile Bağdat Caddesi arasında kalan alanın da sokak dokusunun irrasyonel olmasına sebep olmuştur. Bu bölümde 1960 yılından 2005 yılına süreklilik gösteren çıkmaz sokaklar mevcuttur. Bu çıkmaz

sokaklar, bölümün ortasında yer alan büyük yapı adasının içine saplanmaktadır. Bu alanda bulunan tenis kortları ve tesislerine ulaşan çıkmaz sokak ile, Caddebostan Kültür Merkezi'ne Bağdat Caddesi'nden ulaşan yaya sokakları mevcuttur. Irrasyonel karakter halen devam etmektedir (Şekil 6.108., Şekil, 6.109.).

Sahil /Sağ Bölümü: Bu bölüm araştırma alanı içerisindeki sokak dokusunda en az değişiklik olan bölümdür. Bunun en temel sebebi, bölümün 1960 yılında küçük ve lineer yapı adalarına bölünmüş olmasıdır. Bir sonraki 'yapı adaları analizi' bölümünde ve 'doluluk/boşluk dokusu analizi'nde görülebileceği gibi yapı adası değişimi bakımından da, bina sayısındaki değişim bakımından da, bu bölüm en az değişiklik geçirmiş bölümdür. Sokak dokusu, lineer, gridal bir düzen izlemektedir. Bağdat Caddesi'nden dikine denize inen sokakları dik kesen Bağdat Caddesi'ne paralel sokaklar ile gridal bir doku oluşmuştur. 1960 yılında denize dik inip iskelelere dönüşen sokaklar bugün Sahil Yolu'na dik inen yer yer çıkmaz sokaklar olarak karşımıza çıkmaktadır (Şekil 6.108., Şekil, 6.109.).

Çizelge 6.42 : 1960-2005 Yılları arasında sokak dokusu ve değişimi.

YIL	1960	2005	DEĞİŞİM
KAVŞAK SAYISI	**141**	210	48,94%
ÇIKMAZ SOK. SAYISI	**38**	14	-63,16%
BAĞDAT CAD. ÇIKAN SOKAK SAYISI	**32**	34	6,25%
SAHİL YOLUNA ÇIKAN SOKAK SAYISI	**7**	18	157,14%
DEMİRYOLUNA ÇIKAN SOKAK SAYISI	**12**	16	33,33%

Araştırma alanı genelinde, kavşak sayısındaki artış, büyük yapı adalarının bölünerek küçük yapı adalarına dönüşmesi ve sokak ağı ile bağlanması ile açıklanabilir. Çıkmaz sokak sayısındaki azalma da aynı şekilde, çıkmaz sokakların girdikleri yapı adasında devam ederek, normal sokaklara dönüşmesi ve yapı adasının iç kesimlerine kadar uzanması ile açıklanabilir. Bunun yanında çıkmaz sokak sayısı %63,16'lık bir oranda azalmış gibi görünse de halen, yapıların arka bölümlerine uzanan otopark girişleri olarak süreklilikleri devam etmektedir.

Bağdat Caddesi'ne çıkan sokakların %6,25 gibi çok az bir oranda değişmesi, değişimin yönünün Bağdat Caddesi'nden iç kesimlere kaydığını, Bağdat Caddesi'ni düşeyde besleyen akslar değil, Bağdat Caddesi'ne paralel yönde bir bölünme olduğunu göstermektedir.

Sahilyoluna çıkan sokak sayısındaki %157,14'lük büyük artışın sebebi ise, Sahil Yolu'nun 1960 yılında Caddebostan İskelesi'ne kadar devam eden bir cadde olmasındandır. Araştırma alanının kıyı çizgisi, 1987 yılındaki kıyının doldurulması ile tamamen değişmiştir. Dolgu alanında açılan Sahil Yolu ile eskiden iskelelere inen sokaklar Sahil Yolu'na bağlanmıştır. Bu düzenleme ile Sahil Yolu Bostancı yönünde, Bağdat Caddesi ise Kadıköy yönünde tek yönlü olarak düzenlenmiştir. Bunun yanında yalnız Bağdat Caddesi ve Sahil Yolu değil ara sokaklar da trafik akış düzeninde tek yönlü işleyen halkalardır. Böylelikle tüm bölge kapalı devre sokak ağı sistemi ile örülmüştür.

Demiryoluna çıkan yol sayısındaki artış ise, demiryolu yanındaki yerleşmelerin yoğunlaşmasından dolayı, konutlara arkadan ulaşım için demiryoluna paralel yollar açıldığını göstermektedir. Aynı şekilde daha önce çıkmaz sokak olan demiryoluna çıkan sokaklar kapalı sokak ağları oluşturmuştur (Çizelge 6.42.).

Üçüncü Boyuta Ait Analizler

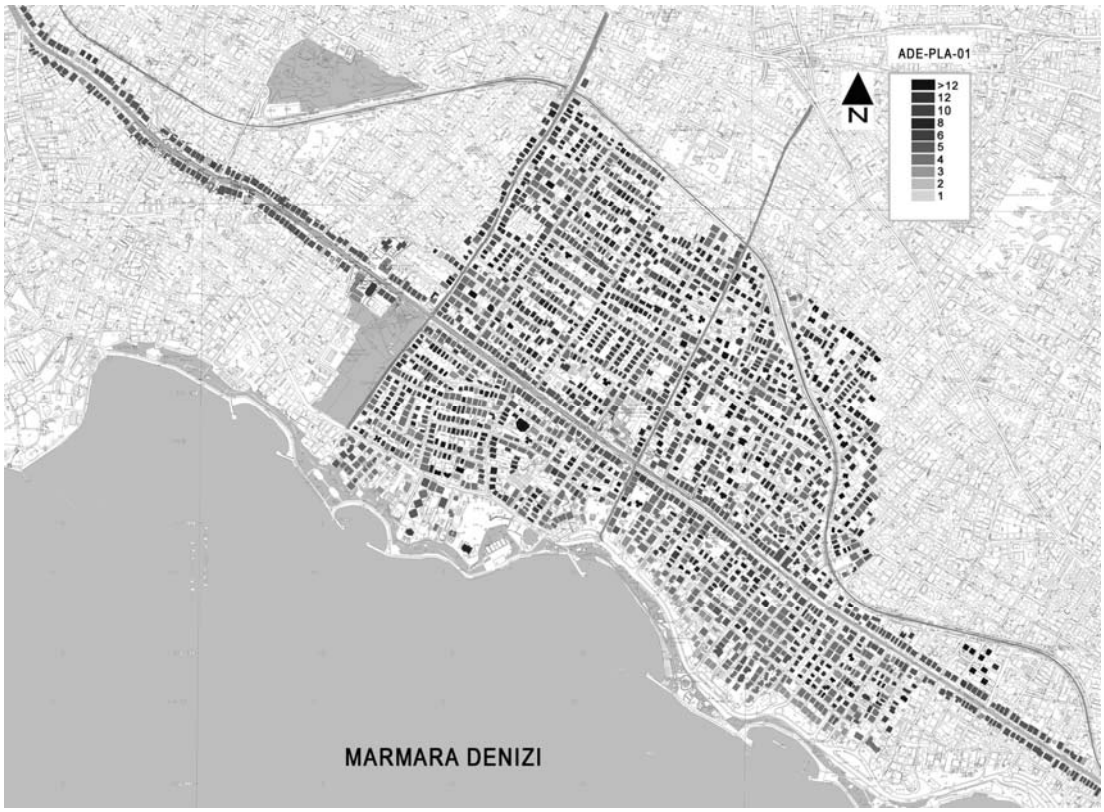
Bağdat Caddesi ve çevresinde Osmanlı Dönemi'nde ve Erken Cumhuriyet Dönemi'nde 1940'lara kadar yapılmış olan köşkler ve villalar üç-dört katlı idi. 1950'den sonra, Bağdat Caddesi ve çevresinde yüksek katlı binalar yapılmaya başlandı. Bağdat Caddesi ve çevresinde apartmanlaşma olarak adlandırılan bu süreç, Bağdat Caddesi'nin tarihi özelliklerinin ele alındığı Bölüm 6.4'te ve Şekil 6.85.'te, detaylı olarak açıklanmıştır. Bağdat Caddesi ve çevresinin mekansal karakterinin değişiminde önemli etkilere sebep olan plan kararları da Bölüm 6.6.3.2.'de ele alınmıştır.

1972 yılında onaylanmış imar planında, yükseklik, ana caddelere göre belirlenmiş, Bağdat Caddesi'nde yükseklik 5 kat, sahile ve Sahil Yolu'na cepheli parsellerde yükseklik 3 kat, sahile ve Sahil Yolu'na cephesi olmayan yerlerde 4 kat izni verilmiştir. 2005 nazım imar planında sahil tarafında üç-dört kata izin verilmiştir. Ancak buna rağmen Sahil Yolu'nda on iki katlı apartmanlar bulunmaktadır. Bunun dışında kalan yerlerde ise T.A.K.S. %25, yükseklik serbest bırakılmıştır. Böylece yirmi katlı apartman blokları yapılmaya başlanmıştır.

Bu çerçevede Bağdat Caddesi kullanıcılarına çevrenin yoğunluğuna ilişkin soruya %57 oranında memnun olmadığını bildirmiştir (Şekil 6.110.).

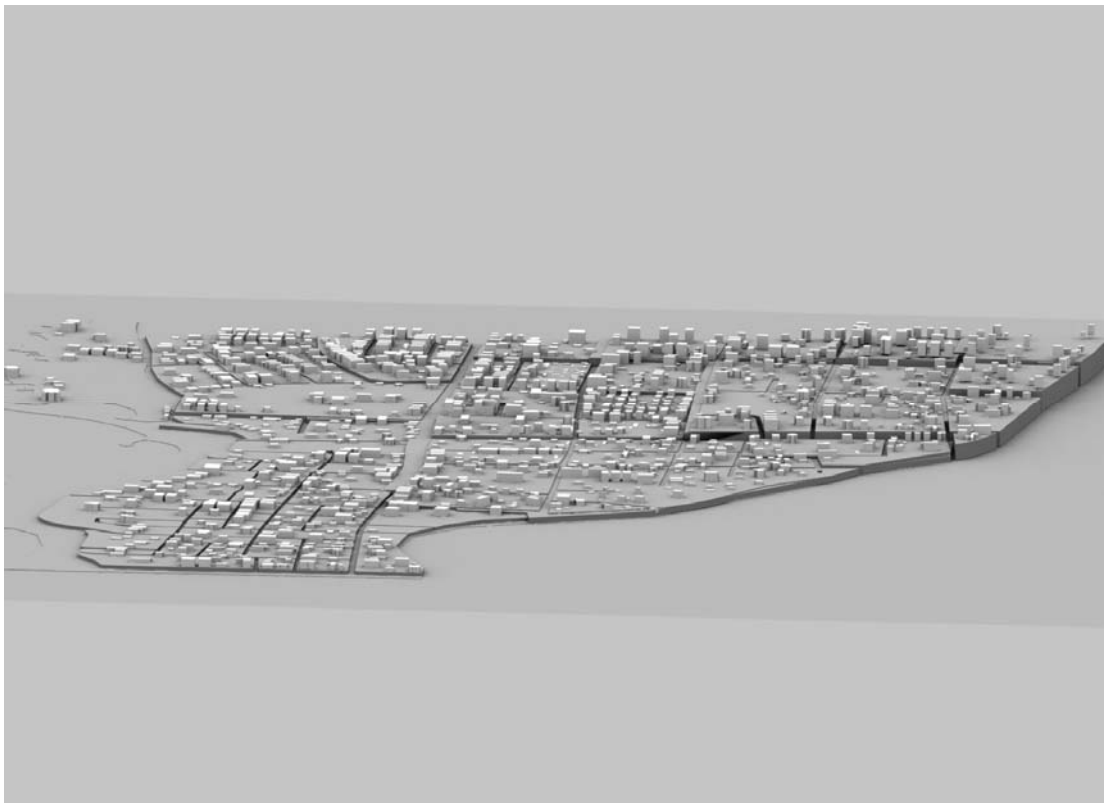


Şekil 6.110 : Bağdat Caddesi ve çevresindeki binaların yoğunluğuna ilişkin kullanıcı görüşleri

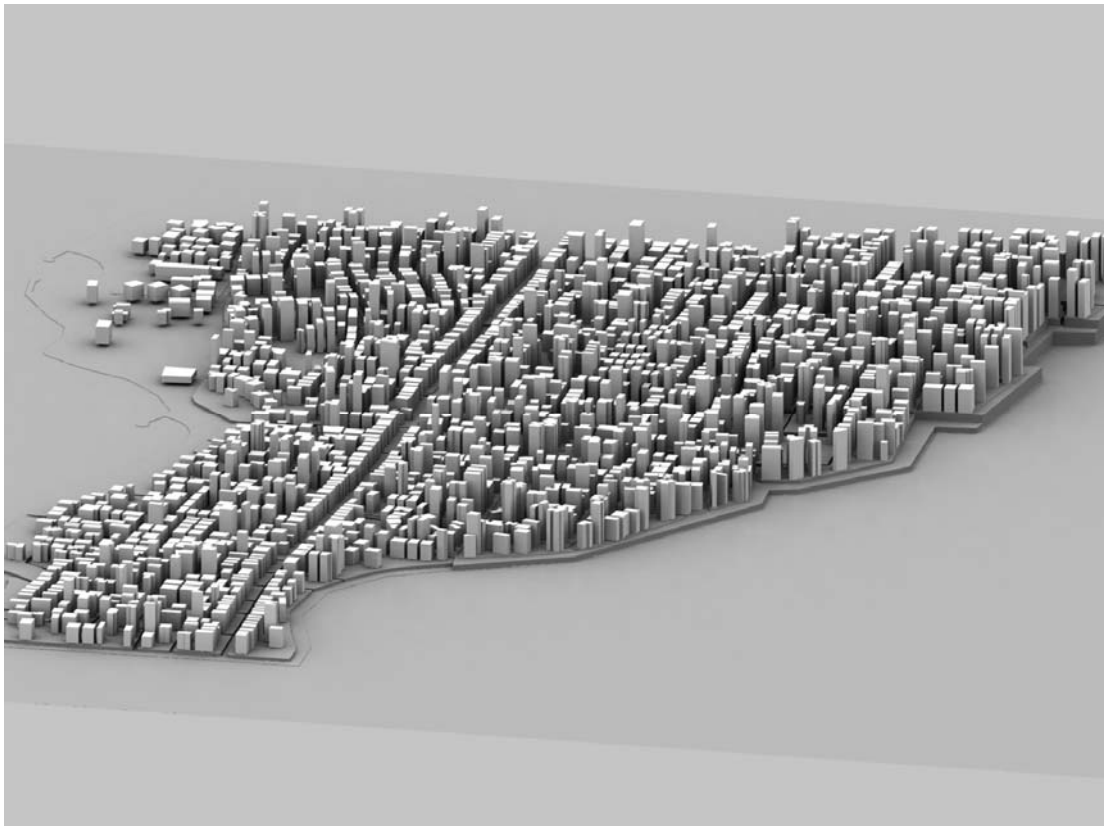


Şekil 6.111 : Bağdat Caddesi ve çevresinin üçüncü boyuta yönelik kat adedi analizleri.

Bağdat Caddesi ve çevresinin üçüncü boyuttaki etkisine ilişkin bilgisayar ortamında görselleştirmeler yapılmıştır. Şekil ‘de bu amaçla çıkarılan 2005 yılına ait Bağdat Caddesi ve çevresinin kat adedi analizi görülmektedir. Bilgisayar modelleri yıllar içindeki değişimi ortaya koymak amacıyla hem 1960 hem de 2005 tarihleri için yapılmıştır(Şekil 6.111.).



Şekil 6.112 : 1960, Bağdat Caddesi ve Çevresinin Bostancı Yönünden Görünüşü, (Yazıcıoğlu Halu, 2010).



Şekil 6.113 : 2005, Bağdat Caddesi ve Çevresinin Bostancı Yönünden Görünüşü, (Yazıcıoğlu Halu, 2010).

Bağdat Caddesi ve çevresinin mevcut durumuna gelene kadar geçen sürede geçirdiği sosyal, ekonomik ve yasal koşullar modellerde görülen farklı mekansal karakterlerle kendilerini göstermektedir. Bağdat Caddesi ve çevresi 20. yüzyılın başından bugüne yapılmış yasal ve ruhsatlı bina örneklerini barındıran bir mekansal kurgudadır. Bu kurgu içinde Bağdat Caddesi'nin yeri ve önemi de yadsınamaz boyutlardadır.

Üç boyutlu modeller, fiziksel / biçimsel özellikleri belirlemek için yapılan analiz, anket çalışmaları ve istatistiki verilerin görselleştirilmesi amacıyla 1960 ve 2005 tarihleri için yapılmıştır (Şekil 6.112, 113).

6.7. Bağdat Caddesi'nin Yürüme ve Yürünebilirlik Verileri

Bu çalışmanın modelinde ve yaklaşımında önerildiği gibi kentsel mekânın karakterinden gelen etmenlerle karşılaşan kullanıcı, bireysel, topluluk ve bölgesel özelliklerin aracılığıyla mekandaki yürüme davranışına karar vermektedir.

Süreç, yürüme davranışına karar veren kişinin yürüyebilecek fiziksel yapıda olmasıyla başlamaktadır. Bundan sonraki mekansal özelliklerden kaynaklanan ve kişinin bir mekanda yürümeye karar vermesinde etkili olan özellik güvenliktir. Bağdat Caddesi, bu bağlamda Bölüm 6.5. ve Bölüm 6.6.'da açıklandığı gibi algılanan güvenlik hissi yüksek bir mekandır.

Üçüncü adımda, bir kentsel mekanın ulaşılabilir ve erişilebilir olması gelmektedir. Bu bağlamda da Bağdat Caddesi, Bölüm 6.6.'da açıklanan mekansal özellikleriyle değerlendirildiğinde yakın çevreden yaya olarak ulaşılabilir nitelikte olduğu saptanmıştır.

Dördüncü adım, bir kentsel mekânın bulunduğu çevreye ve o çevrede yaşayanlara ne ölçüde yararlı olduğu ve ne gibi faydalar sağladığıdır. Bağdat Caddesi Bölüm 6.6.'da mekansal özellikler bağlamında detaylı bir şekilde açıklandığı gibi, günlük ihtiyaçların giderilmesine olanak tanıyan işlevler ve aktivite zenginliği barındırmakta, böylelikle çevrede yaşayanlara yararlı olmaktadır.

Fiziksel konfor mekanın sağladığı fiziksel gereklilikler ve bu gerekliliklerin kalitesi ile ilgilidir. Bu bağlamda da, eksiklikleri olmasına rağmen Bağdat Caddesi belirli fiziksel konfor şartlarını sağlamaktadır.

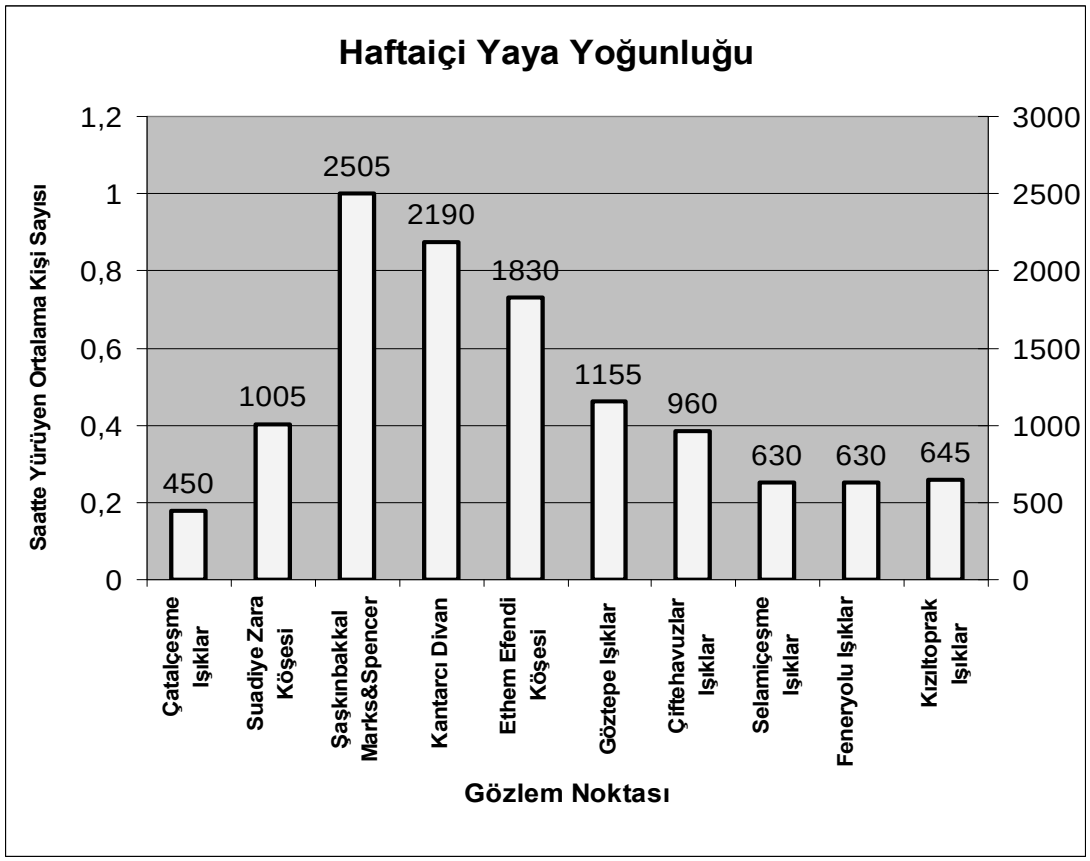
Yürümeye karar vermeyi etkileyen son adım sosyal ortam ve mekânın mekansal özelliklerle sağlanmasıdır. Bağdat Caddesi bu bağlamda, tarihsel sürekliliği içinde yürüme olgusunu barındırması, yine tarihsel süreklilikte statü ve prestij mekanı olmasıyla önemli bir sosyalleşme merkezidir. Kullanıcılarının içinde bulunmaktan memnun oldukları ve aidiyet duygusu yüksek bir 'yer' olarak Bağdat Caddesi'nde yürüyüş ve gezinti, '*piyasa*' kimliği kazanmaktadır. Bu yönüyle Bağdat Caddesi'nde ulaşım ve sağlık amaçlarıyla yürüyüş yapmanın yanında, sosyalleşmeye yönelik gezinti yapmak da kullanıcıları arasında yerleşmiştir. Yakın çevredeki kullanıcılar günlük ihtiyaçlarını karşılamak için yürüyerek ulaşmakta aynı zamanda da *piyasa* yapmaktadır.



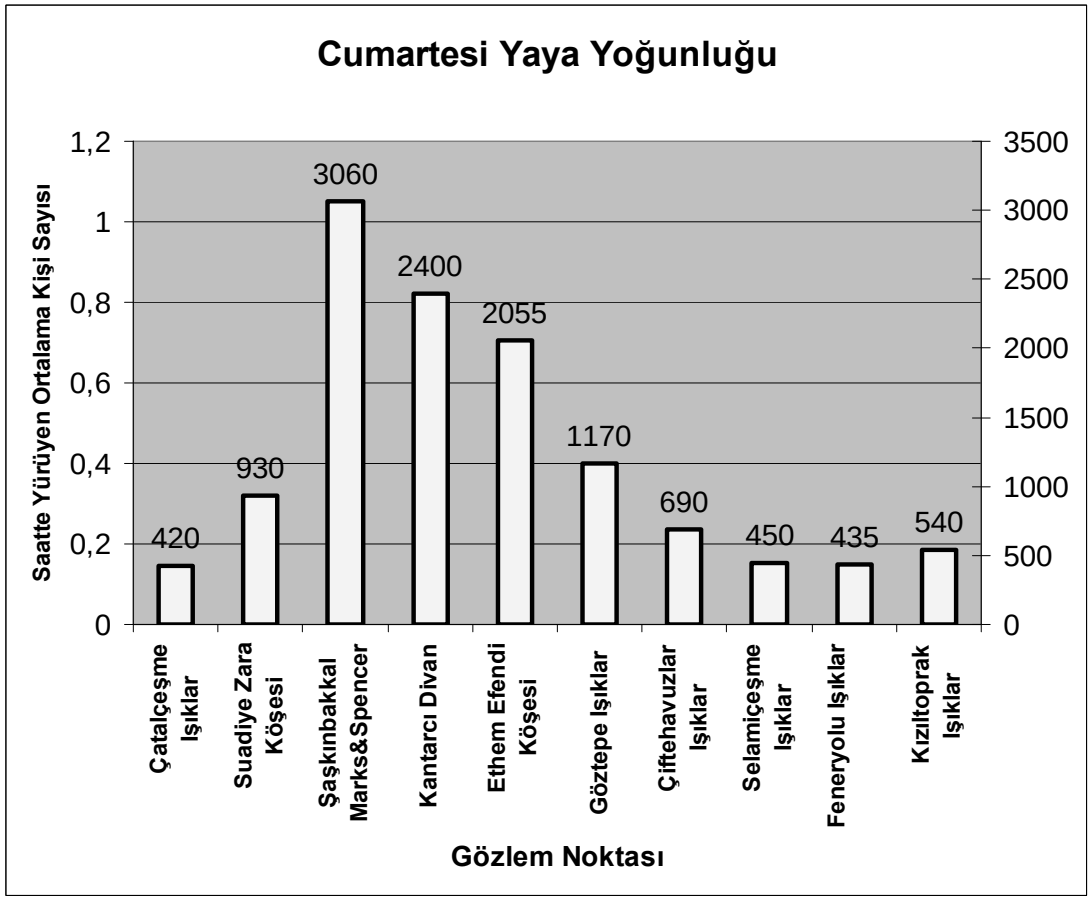
Şekil 6.114 : Bağdat Caddesi'nde yaya yoğunluğu ölçümü yapılan noktalar.

Yürüme ihtiyaçları bağlamında çerçevesi çizilen Bağdat Caddesi'nde yaya yoğunluklarının değişimine ilişkin yaya sayımı yapılmıştır. Bu sayımlar haftaiçi ve haftasonu günlerde, Cadde'nin yaya yoğunluğunun değişiminin gözlenebileceği noktalarda yapılmıştır.

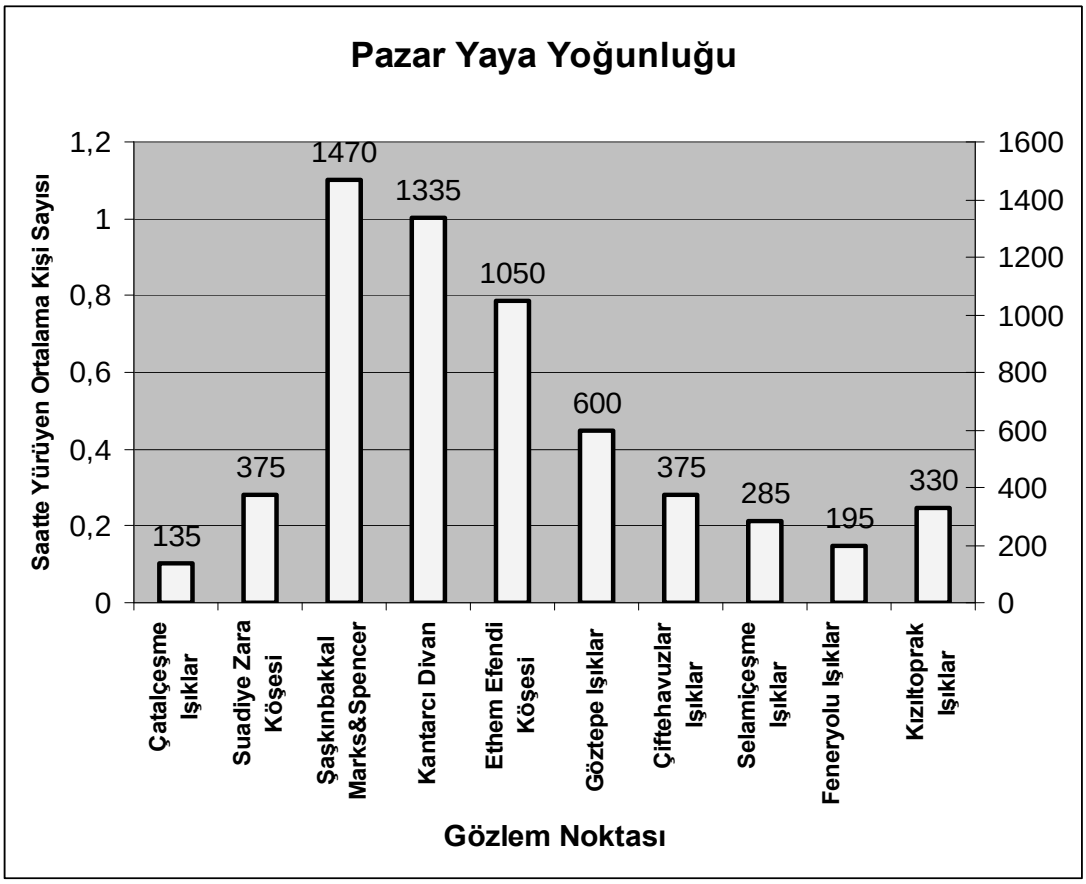
Bağdat Caddesi'nin yürüme yoğunluğu grafikleri yapılan ölçümlere dayanmaktadır. Şekil 6.115.,116.,117.118.'e dayanarak Bağdat Caddesi'nde (5,5 km'lik Bostancı-Kızıltoprak arasında) sabit olarak yürüyen bir kullanıcı grubu bulunmaktadır. Ancak, tarihsel süreklilik içinde Bağdat Caddesi içinde alt merkez kimliği kazanan Suadiye-Erenköy arası en yoğun yaya kullanımına sahiptir. Suadiye-Erenköy arası yaklaşık 1300 metredir (Suadiye Zara-Erenköy Ethemefendi arası) ve Şaşkınbakkal, Marks&Spencer bu bölümün tam merkezinde yer alan konumuyla hem Suadiye'ye hem de Erenköy'e yaklaşık eşit uzaklıktadır. Lynch'in imge elemanlarıyla sorgulandığında odak noktası olarak belirlenmiş olan Marks&Spencer'ın bulunduğu Şaşkınbakkal ışıklar yaya yoğunluğu ile de bunu desteklemektedir. Hafta sonu ve hafta içi sayımlarının hepsinde en yüksek yaya yoğunluğu bu noktalardadır.



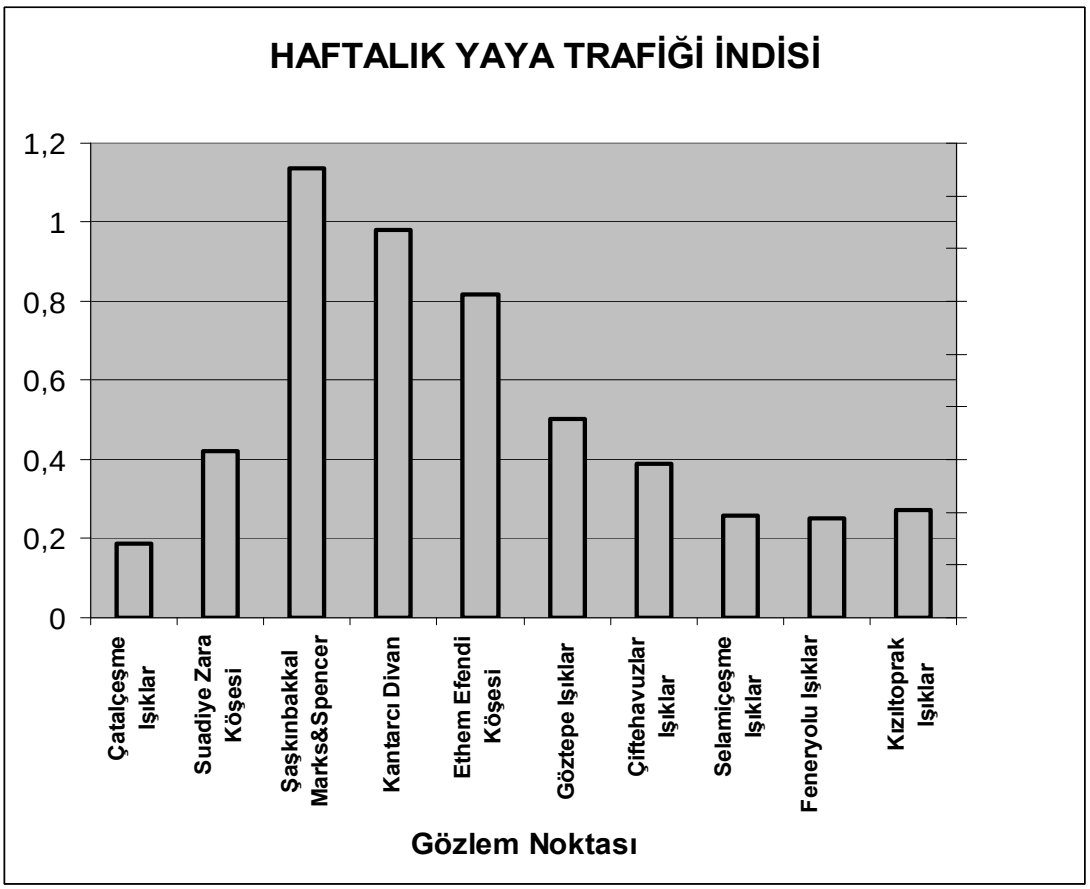
Şekil 6.115 : Bağdat Caddesi Hafta İçi Yaya Yoğunluğu.



Şekil 6.116: Bağdat Caddesi Cumartesi Günü Yaya Yoğunluğu.



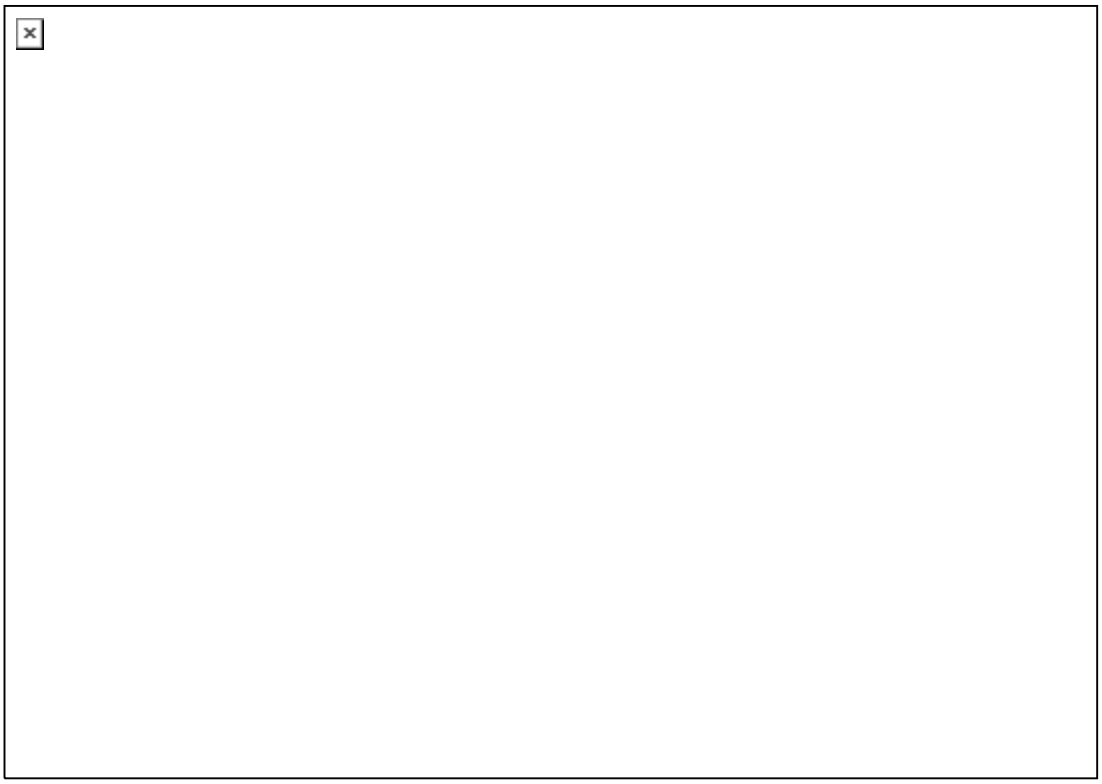
Şekil 6.117 : Bağdat Caddesi Pazar Günü Yaya Yoğunluğu.



Şekil 6.118 : Bağdat Caddesi Haftalık Yaya Yoğunluğu İndisi.

Bu çalışma kapsamında yapılan yaya yoğunluğu ölçümlerinin yaz ayına denk gelmiş olması, kullanım saatlerinin akşam saatlerine kaymasına yol açmıştır. Hafta sonu yoğunlukları yaz aylarında saat 16:00'dan sonra, kış aylarında ise saat 14:00'den sonra artmaktadır ve bu saatler en yoğun yaya trafiğinin gözlendiği saatlerdir.

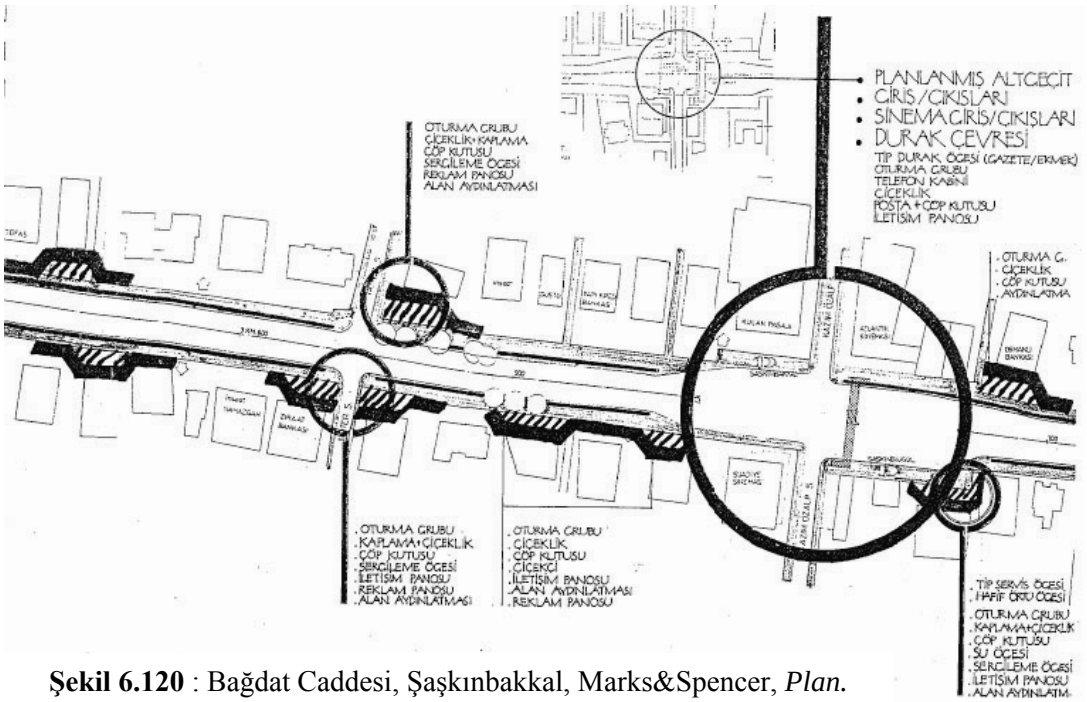
Şekil 6.115,116.,117.118.'e dayanarak, hafta sonu yaya yoğunluklarının piyasa, rekreasyon ve sosyalleşme amacı taşıdığı düşünülürse, hafta içi yoğunluklarının da oldukça yüksek olması Bağdat Caddesi'nin ulaşım ve günlük ihtiyaçların giderilmesi için de yoğun olarak kullanıldığı göstermektedir.



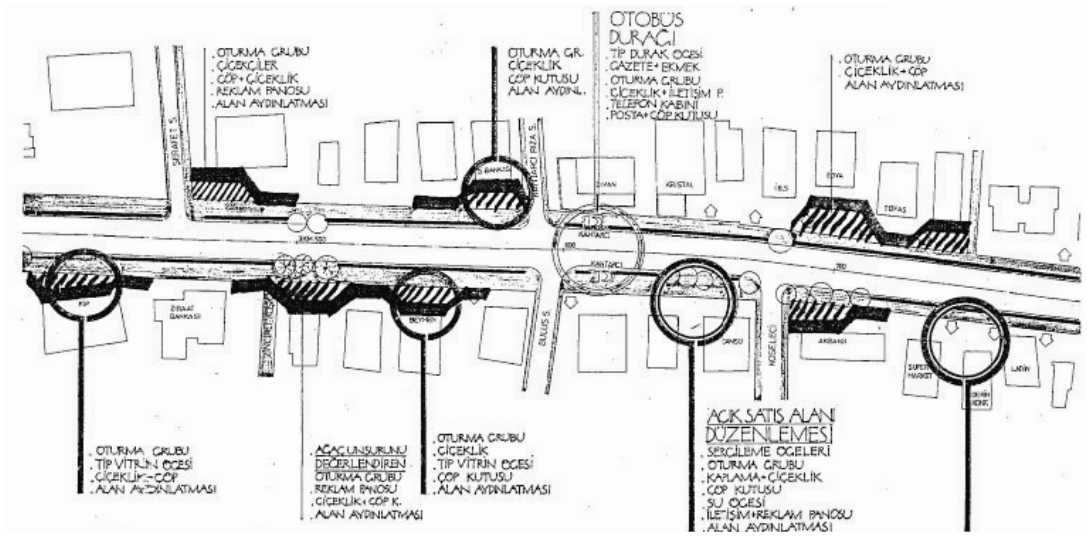
Şekil 6. 119 : Bağdat Caddesi'nde Lynch imge elemanlarının sorgulanmasıyla belirlenen alt merkez ve yürüme yoğunluğunun en yüksek olduğu alan.

Şekil 6.124.'te, Bölüm 6.6.'da Bağdat Caddesi'nin mekansal özellikleri bağlamında kullanıcılarla yapılan anket çalışmaları ve görüşmelere dayanarak çizilen grafik plan görülmektedir. Bu bölümde yürüme yoğunluklarına ilişkin Şekil 6.115,116.,117.118.'te sunulan veriler ışığında da yürümenin en yoğun olduğu alan Suadiye-Erenköy arası olarak ortaya çıkmaktadır. Bu bağlamda her iki veri birbiriyle örtüşmekte ve doğrulanmaktadır.

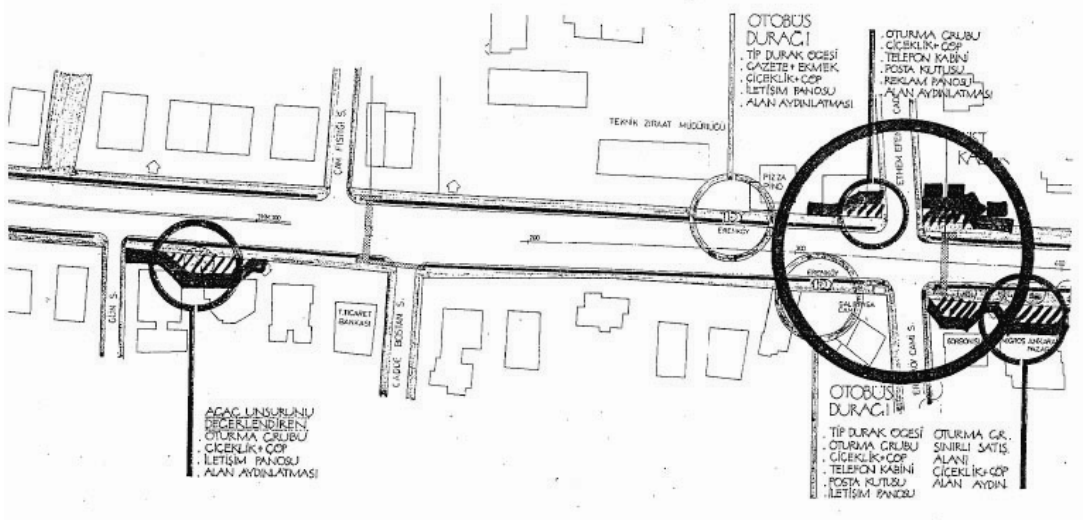
Bağdat Caddesi, Suadiye-Erenköy arasının mekansal karakterinin ve bu karakterin içerdiği elemanların ortaya konabilmesi amacıyla Şekil 6.120., 121. ve 122'de, Cadde'nin planı üzerindeki aktiviteler ve işlevler detaylı bir şekilde gösterilmiştir.



Şekil 6.120 : Bağdat Caddesi, Şaşkınbakkal, Marks&Spencer, *Plan.*



Şekil 6.121 : Bağdat Caddesi, Kantarcı, Divan, *Plan.*



Şekil 6.122 : Bağdat Caddesi, Erenköy, Ethemefendi Köşesi, *Plan.*

6.8. Bölüm Sonucu

Bu bölümde Bölüm 5'te kurgulanan kuramsal model ve yöntem çerçevesinde seçilen araştırma alanı olan Bağdat Caddesi ve çevresi sorgulanmıştır. 7 alt bölümden oluşan bu bölümde, öncelikle alan çalışmasının mekansal ve zamansal sınırları ve seçilme ölçütleri belirlenmiştir.

Üçüncü ve dördüncü alt bölümlerde, sınırları belirlenmiş Bağdat Caddesi ve çevresinin mekansal karakteri etkileyen birinci veri olan kent bütünüyle ilişkisi ve tarihi özellikleri detaylı bir şekilde ele alınmıştır.

Beşinci alt bölümde, kullanıcı algısını etkileyen ve mekânsal özelliklerden yürümeyi değerlendirmeye ilişkin seçilecek parametreleri belirleyen ve arabuluculuk yapan kullanıcı özellikleri belirlenmiştir. Bu amaçla Bağdat Caddesi kullanıcılarının nüfus yapısı, yaş grupları ve cinsiyetlerinin yanında, topluluk özellikleri olan kültürel ve sosyo-ekonomik yapıya ilişkin veriler derlenmiştir. Aynı zamanda Bağdat Caddesi ve çevresinin iklim, bitki örtüsü ve topografya verilerini içeren bölgesel özellikleri de ortaya konmuştur.

Altıncı alt bölümde ise, Bağdat Caddesi ve çevresi, modelde önerilen kentsel mekanın ve caddelerin mekansal karakterini etkileyen mekansal özellikler bağlamında sorgulanmıştır.

Son bölümde, Bağdat Caddesi'nin yürüme verileri elde edilerek yürümeye ilişkin Bağdat Caddesi'nde kullanıcıların yürümeye karar vermelerini etkileyen mekansal özellikler sorgulanmıştır.

Tüm bu çalışmalar sırasında öncelikle literatür taraması ve arşiv araştırmaları yapılmış; analizler, hava fotoğrafları, haritalar ve mevcut durumu tespit eden fotoğraflarla desteklenmiştir. Aynı zamanda analiz çalışmaları kapsamında, Bağdat Caddesi'ne ilişkin kesit çalışmaları ve plan çalışmaları yapılmış, bu veriler bilgisayar uygulamalarıyla görselleştirilmiştir. Bağdat Caddesi kullanıcılarının objektif ve subjektif değerlendirmeleri de konunun gerektirdiği şekillerde anket ve görüşmelerle elde edilmiştir. Anket ve görüşmelerden elde edilen veriler yine bilgisayar programında sayısallaştırılarak görsel hale getirilmiştir. Bağdat Caddesi'nin yürüme verilerine ilişkin de sayım ve ölçümler yapılmış, grafiklerle açıklanmıştır.

Modelin Bağdat Caddesi ve çevresinde sınanmasıyla, kentsel mekanların bu çalışmada kurgulanan kuramsal model ile ele alınabileceği sonucuna varılmıştır. Model, kentsel mekan olan meydan ve sokakların yanı sıra herhangi bir mekanın karakterinin sorgulanması amacıyla kullanılabilir.

7. SONUÇLAR ve ÖNERİLER

İnsanların kendilerini konumlandırıp tanımlayacağı, farklı algısal özelliklerini harekete geçireceği, her türden algısal, sosyal ve fiziksel ihtiyaçlarını karşılayacağı kentsel mekânlara ihtiyaçları vardır. Günümüzde insanlar, artan iletişim araçları ve telekomünikasyon yöntemleri ile birbirleriyle sanal ortamda görüşmeyi tercih eder hale gelmiştir. Internet, e-posta ve cep telefonları ile her türlü görsel ve duyusal iletişim ihtiyacını giderdiğini düşünen insan, aslında halen en temel ihtiyaç olan insan-insan ilişkisini yeni gelişen teknolojilerle gidermeye çalışmaktadır. Bu bağlamda, kentsel mekânların kentte ve toplumsal hayattaki önemi giderek daha da artmaktadır. İnsan-insan ilişkisine olanak tanıyan mekânların sağlanabilmesi amacıyla, mevcut kentsel mekânların iyileştirilmesi ve yeni tasarlanacak kentsel mekânların yaşayan mekânlar haline getirilmesi konuları bu açıdan öne çıkmaktadır.

Caddeler, bu yönüyle önemli birer kentsel kamusal mekândır ve pek çok yönden halkın farklı amaçlarına hizmet etmektedirler. Caddelerin hareket kanalları olması, caddeleri tesadüfi insan-insan aktivitelerinin yanında, insan-çevre ilişkilerinin de sağlandığı birer merkez haline getirmektedir. Yaşayan ve canlı caddeler bulundukları çevreyi başka çevrelere toplu taşıma, yürüme, özel otomobil ve taksi gibi farklı ulaşım olanaklarıyla bağlarlar. Bunun yanında, yakın çevrede yaşayan insanların günlük ihtiyaçlarını karşıladıkları birer merkez olarak, farklı işlevleri barındırırlar. Bu işlevlerin birbiri içinde aktığı ve sonunda ulaşım olanaklarıyla bağlandığı caddeler, hareketin mekânıdır. Hareketin getirdiği değişim ve dönüşümün yanında sabitliğin getirdiği süreklilik ve dinginliğin beraber bulunduğu caddeler, insan-çevre ve insan-insan ilişkileri bakımından olumlu kentsel kamusal mekânlardır. Kentsel mekânların değişim ve dönüşüme adapte olabilirliği, aynı zamanda tarih içinde mekânların sürekliliğinin sağlanması için de gerekmektedir. Değişim ve dönüşüm ile gelen merak, takip etme ve yenilik dürtüsü; süreklilik ve dinginlik ile kültüre dönüşmekte ve caddeler nesilden nesle kullanım alışkanlığı devam eden birer mekân haline gelmektedir.

Kullanımları süreklilik gösteren caddeler, her neslin kendi izlerini bırakacağı ama aynı zamanda geçmişten de izler bulacağı ve o mekâna ait olmaktan gurur duyacağı kentsel mekânlardır. Bu tip kentsel mekânlar olan caddeler, yaşayan, kullanılan ve insan aktivitesi zenginliği içeren caddelerdir.

Bu tez çalışmasında İstanbul Anadolu Yakası'nda yukarıda açıklandığı gibi kullanım alışkanlığı ve aidiyet duygusu yüksek bir kentsel mekân olduğu düşünülen Bağdat Caddesi kurgulanan modelin test edilmesi için seçilmiştir. Böylelikle bu araştırmada önerilen caddelerin insan algısını etkileyen tarihi, bireysel, topluluk, bölgesel ve mekânsal özellikleri Bağdat Caddesi'nde derinlemesine araştırılmıştır. Bu özellikler arasında yapma çevrenin tasarımı ile kurgulanan mekânsal kurgu ve bu mekânsal kurgunun alt bileşenleri daha detaylı incelenmiştir. Bilgi ve deneyimden gelen veriler ile yaklaşılan bir kentsel mekânda kullanıcı, mekânsal karakteri etkileyen tasarım ve uygulama kararları ile karşılaşmaktadır. Mekânsal karakteri etkileyen tasarım ve uygulama kararları kaynaklı algısal, sosyal ve fiziksel özelliklerin yanında, tarihsel süreklilik içinde taşınan izler ve kent bütününden kaynaklanan veriler bir bütünlük içinde kullanıcıya ulaşmaktadır. Kullanıcı tüm bu özellikleri algıladığında, kendi süzgecinden geçirirken onu etkileyen, bireysel, topluluk ve coğrafi özelliklerle hareket etmektedir. Bulunduğu mekâna ilişkin yargılarını ve kararlarını bu yolla şekillendirir.

Modelde önerilen kullanıcı algısını etkileyen tarihi, bireysel, topluluk ve bölgesel özellikler başka disiplinler tarafından da ele alınabilmeleri bakımından bu tez çalışmasının başka çalışmalara uç vermesi için olumlu birer veridir.

Bu çalışma kapsamında ele alınan diğer bir konu, kentsel mekânlarda yürüme davranışı ve yürünebilirliktir. Kullanıcının bulunduğu mekândan ona ulaşan mekânsal özelliklerden hangilerine dayanarak yürümeye karar vereceğini belirleyen etkenler, kullanıcının yaşı, cinsiyeti gibi bireysel özelliklerine, bulunduğu kültüre dayanan topluluk özelliklerine ve çevrenin iklimsel ve coğrafi özelliklerine dayanan bölgesel özelliklerine göre değişiklik göstermektedir. Bireysel, topluluk ve bölgesel özellikler mekânsal özellikler ile kullanıcı arasında arabuluculuk yapmaktadır. Bu aşamadaki insan, bu etkenlerle, mekândaki mekânsal özellikler kaynaklı değişkenleri hiyerarşik olarak gözden geçirmektedir. Mekândan kaynaklanan beklentilerin en üst noktasında sosyalleşme ve sosyal ortam sunulması gelmektedir.

Sosyalleşme ve sosyal ortama imkan tanıyan caddeler bu bağlamda, kullanıcı için güvenlik, fiziksel konfor, ulaşılabilirlik gibi bütün diğer etmenlerin sağlandığı caddelerdir. Bu tip caddelerde insan-insan ilişkisi en üst düzeydedir ve mekânsal karakter ile yürüme ilişkisi kurulmuştur. Sosyalleşmenin ve görme/görülmenin önemli bir bileşeni olan yürümenin sağlandığı caddeler önemli birer merkez olmaktadır. Bu tip caddeler, gündelik hayatın geçtiği, ulaşım, gezinti ve karma amaçlı yürümelerin gerçekleştirildiği mekânlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu noktada, caddelerin yürünebilir bir kamusal alan ve sosyal merkez olabilmesi için, bir 'yer' bağlamına oturmuş olması gerektiği akılda tutulmalıdır. Caddelerin bir 'yer' olabilmesi için onu saran ve kuşatan, caddeden beslenen ve caddeyi besleyen yoğun bir konut örüntüsü içinde olması gerekmektedir. Gereken insan ve hareket yoğunluğu ancak bu şekilde sağlanabilmektedir. Çevresindeki konut örüntüsü ile ilişkileri iyi kurgulanmış, güvenli, ulaşılabilir, çevresine yararlı, fiziksel konforu sağlanmış ve sosyal hayata olanak tanıyan caddeler yaşayan ve yürünebilir caddelerdir.

Kullanıcının bir mekânda yürüme isteğine karar vermesini etkileyen faktörler açıklandığı gibi dört ana başlık altında toplanmıştır. Bu özelliklerde, *Bölgesel, Bireysel ve Topluluk özellikleri* kullanıcının algı sınırları ile doğrudan ilişkili iken, *Mekânsal Özellikler* fiziksel ortamın sağlayıcılığıyla ilişkilidir. Bu bağlamda insanın yürümeye karar vermesini farklı yönlerden etkilemektedirler. **Bu bağlamda Bağdat Caddesi ve kullanıcıları ele alındığında,**

1. Bölgesel Özellikler bağlamında, Bağdat Caddesi'nin iklimsel özelliklerle ılıman iklim kuşağında olduğu, ortalama sıcaklık değerinin 14 ^{o}C olduğu saptanmıştır. Yine iklimsel özelliklerden rüzgarın Bağdat Caddesi'nde yürümeyi olumsuz etkilemediği ortaya konmuştur. Bağdat Caddesi hakim rüzgar yönüne kapalı yapısı ve Cadde'yi kuşatan binaların da duvar etkisi yaratmasıyla oldukça korunaklı bir iklimsel yapıdadır. Aynı iklimsel yapı farklı çeşitte bitki ve ağacın Bağdat Caddesi'nde yetişmesine olanak tanımaktadır. Böylelikle Cadde farklı yönde peyzaj düzenlemelerine imkan vermektedir. Bir diğer bölgesel özellik olan topografya, Bağdat Caddesi ve çevresinde yürüme davranışı üzerinde etkili olmaktadır. Bağdat Caddesi'nin farklı bölümlerinin farklı eğimlerdeki yapısı diğer faktörlerle birleşerek Cadde'nin Erenköy-Suadiye arasının daha yoğunluk kazanmasında etkilidir. Bunun yanında Cadde'nin yakın çevresiyle kurduğu ilişkide de yapay ve doğal sınırlar

kadar, eğimin de etkisi vardır. Sahil Yoluna ve Tren Yoluna doğru olan eğim, konut dokularının Bağdat Caddesi ile kurduğu yürümeye dayalı ulaşım ilişkisini etkilemektedir.

2. Bireysel Özellikler **bağlamında,** Bağdat Caddesi ve çevresi irdelendiğinde yoğun nüfus yapısı ile karşılaşılmaktadır ki bu yoğun nüfus Cadde'nin potansiyel kullanıcıları olmaları bağlamında önemlidir. Bağdat Caddesi kullanıcıları ve Cadde'de yürüyenler yaş grupları ve cinsiyetleri bağlamında ele alınmıştır. Cadde'yi en yoğun olarak kullanan grubun 18-40 yaş grubu arası olduğu saptanmıştır. Cinsiyet yönünden ise kadınların Cadde'yi daha çok kullandığı belirlenmiştir. Bağdat Caddesi çevresinde, nüfusun hem cinsiyet hem de yaş grupları bağlamında dengeli dağılımına rağmen, bu dengeli dağılım Cadde kullanıcılarında gözlenmemektedir. Bu yönde Bağdat Caddesi'nin tüm yaşayanlara yürümeye dayalı yeni imkânlar sunmaları sağlanmalıdır.

3. Topluluk Özellikleri **bağlamında,** Bağdat Caddesi kullanıcılarının sosyo-ekonomik durumları irdelendiğinde yüksek gelir grubu ve eğitimli grubun öne çıktığı görülmektedir. Bunun yanında Bağdat Caddesi kullanıcılarının hane halkı büyüklüğü 2,8 ile Türkiye ortalamasının altındadır. Bağdat Caddesi kullanıcılarının meslek yönünden dengeli dağılım sergiledikleri görülmektedir, ancak çevre nüfustaki emekli oranına göre emeklilerin Bağdat Caddesi kullanımı azdır. Ağırlıklı olarak, ücretli çalışanlar, üniversite öğrencileri ve ev kadınları Cadde'yi kullanmaktadır. Bunun yanında Bağdat Caddesi kullanıcılarının %53'ü İstanbul doğumludur.

4. Mekansal Özellikleri **bağlamında,**

4a. Bağdat Caddesi bulunduğu çevreye hizmete eden önemli kentsel kamusal bir mekandır. Bölüm 6'da detaylı bir şekilde açıklandığı gibi kullanıcı profilini ağırlıklı olarak 18-40 yaş grubu, eğitimli, üst gelir düzeyinde ve çoğunlukla kadınların oluşturduğu Bağdat Caddesi, ulaşım, bağlayıcılık ve hareket kanalı olmanın yanında, yakın çevresi ve hatta İstanbul için bir rekreasyon ve sosyalleşme merkezidir.

Bu bağlamda, kent bütünüyle ilişkisinden ve tarihi verilerinden kaynaklanan etmenlerle sosyalleşme mekânı özelliğini kazanmıştır. Tarihsel süreklilik içinde daima prestij ve statü sembolü olan Bağdat Caddesi ve çevresindeki yaşam günümüzde de bu özelliliğini devam ettirmektedir.

Algısal / Kavrayışsal özellikler bağlamında; Prestij, sosyal statü ve sosyal bir gruba ait olma duyguları uyandıran Cadde, Osmanlı Dönemi'nde piyasa ve sosyalleşmenin sembolü olan çayırların devamı niteliğindedir. Kadıköy'deki pek çok çayır ve özelikle Kuşdili Çayırı'nda 'teferrüç' olarak adlandırılan, çayır boyunca yürüyerek ya da atla çıkılan gezintiler, "gamı gidermek ve ferahlamak için kıra çıkmak, gezmekle üzüntüyü gidermek" amacı taşımaktaydı. Bugünkü Salı Pazarı'nın kurulduğu alandaki romanlara konu olmuş Kuşdili Çayırı'na ilginin temel sebebi, bu geçit törenine ya da sosyalleşmeye, daha doğrusu piyasaya kadınların da katılabiliyor olmasıydı. Çarşı-Pazar anlamına gelen İtalyanca asıllı bir kelime olan 'piyasa' dilimizde belirli bir yerde veya yolda gidip gelme anlamında kullanılmaktadır. Kuşdili Çayırı'nda ailenin yaşlı hanımları ile gelinen gezmede, genç kızlar birbirlerini kovalarcasına piyasaya katılırlardı. Bunun yanında Fenerbahçe Spor Kulübü'nün yönetici ve sporcuları da bu piyasada yerlerini almaktaydı.

1873'te Haydarpaşa-Pendik banliyö hattının açılması, Osmanlı şehzadelerinin saraydan çıkıp Erenköy ve Fenerbahçe'ye taşınmaları, Levantenlerin Moda Burnu ve Fenerbahçe burnuna yerleşmeleri ile 'piyasa mekanı' çayırlardan Fenerbahçe ve Moda'ya doğru kaymıştır.

Anadolu Yakası'nda, Cumhuriyetin ilk yılları ile gelen yeni yaşam tarzına koşut olarak, deniz ile geçirilen tatiller gündelik hayata damgasını vurmaktaydı. Bu modern kimlik, kadın erkek karışık bir şekilde deniz kenarında ve çevresinde sosyalleşmeyi getirmiştir. Deniz tatillerine yönelik daha çok Bağdat Caddesi'nin sahil tarafında yapılmış olan modern tarzdaki villalar, iç döşemeleri, mobilyaları ile de yeni bir hayatı işaret etmekteydi.

Plajlar bu sosyalleşmenin yeni mekânıdır. Ancak tek başına plajlar toplumun nesillerden beri içselleştirdiği "teferrüç" ve "piyasa" olgusuna hizmet etmemekteydi. Dolayısıyla bölgede açılmış olan iki büyük plaj arasında ve belli bir aks üzerinde yürünebilen, daha doğrusu piyasa yapılabilen mekân doğdu: *Bağdat Caddesi.*

Bağdat Caddesi'nin Suadiye-Erenköy arası yeni bir piyasa mekânıydı. Bu mekân tıpkı çayırların olduğu gibi yalnız yürüme amaçlı değil sosyalleşme, birbirini görme, yeni kıyafetleri, arabayı veya sevgiliyi gösterme ve kendini gösterme mekânına dönüştü. Tarihi gelenekler içinde var olan yürüyerek yapılan gezintiler, bugünkü piyasanın da köklerini oluşturdu.

Bağdat Caddesi'nin Suadiye-Erenköy arası günümüzde de Cadde'nin en yoğun olarak kullanılan bölümüdür. Bunun birinci sebebi, Suadiye-Erenköy arasının, Erenköy İstasyonu ile Caddebostan Plajı'nın ve Suadiye İstasyonu ile Suadiye Plajı'nın birbirine bağlandığı düşey akslar arasında kalan bölüm olmasıdır. Suadiye-Erenköy arası, plajlar döneminde yoğun olarak kullanılmış bir yaya aksıdır. İkinci sebep, Suadiye-Erenköy arasında, kesitlerle de doğrulandığı gibi, eğimin çok az olmasıdr.

4b. Değişen imar koşulları ve Avrupa yakası ile köprüyle bağlantı, Bağdat Caddesi ve çevresinde yapılaşmanın artmasına sebep olmuştur. 19. yy. sonunda trenyolunun gelmesiyle başlayan spekülatif imar faaliyetleri o günden bugüne kadar devam etmiştir. 19. yy. sonunda gridal parselizasyon sistemiyle kurulmuş olan mekansal yapı, günümüzde de halen varlığını sürdürmekte ancak artan yapı yoğunluğunun getirdiği yükü taşıyamamaktadır. Özellikle Bağdat Caddesi'nin kuzeyi ve FSM Köprüsü ile bağlantısını sağlayan düşey (lateral) bağlantılar mevcut doku içinde sıkışmıştır. Bu yönüyle Bağdat Caddesi ve çevresi kuzeyindeki trenyoluyla sıkışmış durumdadır.

Fiziksel / Biçimsel Özelliklerdeki analiz verilerine dayanarak Bağdat Caddesi ve çevresinin yapı stoğu bakımından doygunluğa ulaştığı söylenebilir. Artan konut baskılarıyla yapı adaları küçülmüş, sokak dokusu çıkmaz sokaklardan kurtularak daha geçirgen hale gelmiştir. Ancak halen trenyolu önemli bir sınır özelliği göstererek düşey bağlantıların yeterli düzeyde sağlanamamasına yol açmaktadır. E5'ten geçecek Kartal-Kadıköy metro hattı ve bu hatta ulaşımın da önemli bir veri olacağının bilinciyle düşey akslara yönelik geliştirme çalışmaları yapılmalı ve Bağdat Caddesi'nin metro hattı ile daha rahat bağlantısı sağlanmalıdır.

Fiziksel / biçimsel özellikler bağlamında diğer önemli nokta, Bağdat Caddesi ve çevresindeki alan konut stoğu ve kullanılan taban alanı bakımından doygun hale gelmiş olmasıdır. Daha çok konut ve bu konutlara ulaşım amacıyla küçülen yapı adalarıyla sokak dokusu daha geçirgen bir yapıya kavuşmuştur. Günümüzdeki tehlike, sokakların ve yapı adalarının daha yüksek veya daha yoğun bina üretimleri amacıyla yeniden birleşmesi ve kaba bir sokak/yapı adası dokusunun ortaya çıkmasıdır. Parsellerin birleşmesi, ilerleyen zamanda bütün yapı adasının tekelleşmesi ile imar planında serbest olan toplam kat adedi/yüksekliği ile birbirinden ve zeminden kopuk, hatta dışa kapalı konut gruplarının Bağdat Caddesi

ve çevresinde yerleşmesi tehlikesi vardır. Bu durum Bağdat Caddesi'nin ticaret işlevi ile de ilişkili farklı mekânsal çözümlere gidilmesini doğurabilecektir.

4c. Bağdat Caddesi'nin günümüzdeki işlevi ve işleve dayalı mekânsal karakter değişimi incelendiği zaman değişimi tetikleyen bazı faktörler öne çıkmaktadır.

Bu faktörlerden birincisi Kadıköy ve Bahariye Caddesi'dir. 20. yy'ın başında Kadıköy merkez ve Bahariye Caddesi'nin gelişmesini tetikleyen Kadıköy'ün iskeleyle Avrupa yakasına bağlı olması, Moda Burnu'ndan Mühürdar'a kadar konutların artması, Haydarpaşa'daki Askeri Hastane, Tıp Fakültesi ve Numune Hastanesi'nin açılması ile Bahariye Caddesi'nde 1927 yılında yapılan Süreyya Paşa Sahnesi ve sinemaları ile Kadıköy ve Bahariye Caddesi her yönüyle bir merkez karakteri kazanmıştır. Bahariye Caddesi hem kültürel bir merkez hem de çevredeki hastanelere bağlı olarak doktor ve diş hekimi muayenehaneleriyle hizmet fonksiyonları ile ön plana çıkmaktaydı.

Bu durum 1973 yılında, Boğaziçi Köprüsü'nün yapılmasına kadar olan süreçte bu şekilde devam etmiştir. Ancak öncüllüğünü kat mülkiyeti kanununun yaptığı süreçte, 1972 yılında TAKS ve KAKS uygulamalarına dayalı imar planlarının yapılması ve Boğaziçi Köprüsü'nün açılması ile Kızıltoprak'taki Boğaziçi Köprüsü bağlantı yolu ile Bağdat Caddesi Kadıköy'den kopmuştur. Günümüzdeki planlamada da Kadıköy ilçesi aynı noktadan Kadıköy Merkez ve Kadıköy Merkez-E5 Otoyolu Ara Bölgesi olarak iki planlama alanına bölünmüştür.

Boğaziçi Köprüsü ile Avrupa yakasına bağlanan Bağdat Caddesi ve çevresi 1980'li yıllara gelindiğinde Bölüm 6'da detaylı bir şekilde açıklandığı gibi yoğun birinci konut işlevi yüklenmiş bir yerleşim karakteri sergilemektedir. Yoğun nüfus barındıran Bağdat Caddesi ve çevresi, kendi ihtiyaçlarına hizmet edecek, farklı işlevleri barındıran bir merkez yaratmıştır: *Bağdat Caddesi.*

Her türlü hizmet sektörünü barındıran Bağdat Caddesi merkezleşme sürecinde Türkiye'nin geçirdiği ekonomik ve sosyal değişimlerden de etkilenmiştir. Bu etkileri Bağdat Caddesi özelinde irdelemek gerekirse şu şekilde bir gelişim ortaya çıkmaktadır:

- Tekstil yatırımları (1980)
- Marka kültürü (1985)
- Caddenin düzenlenmesi (1985-1987)
- Bahariye Caddesi'nin yayalaştırılması (1992)
- Alışveriş Merkezlerinin Açılması (Akmerkez 1993, Capitol 1993, Galleria 1989)
- Kafe kültürü (Starbucks) (2003)
- Suadiye Burberry Mağazasının Açılması (2005)

Bağdat Caddesi'nin merkezleşmesi süreci, 1980 öncesinde iplik, dokuma ve kumaş üretimde bulunan Boyner Holding, Eren Holding vb. firmaların bu dönemde yurtdışına fason üretim yapması ile başlamıştır. 1980 sonrası liberalleşme, dışa açılma ve ithalatın hız kazanması süreçleri ve arkasından gelen tekstil yatırımlarının hız kazanması sonucu Türkiye'de yerleşen perakendecilik sektörü ilk mağazalarını Bağdat Caddesi'nde açmıştır.

İlerleyen süreçte yurtdışına fason üretim yapan şirketlerin üretim yaptıkları firmaların temsilciliklerini alıp yurtiçinde şube açmalarıyla ilk pazarlıksız satış, müşteri memnuniyeti ve indirim günleri gibi kavramlar yerleşik hale gelmeye başlamıştır. Bu kavramlar, her ne kadar Vakko şirketinin 1960'lı yıllarda Beyoğlu'nda açtığı mağaza ile yerleştirmeye çalıştığı kavramlar olsa da, toplumun buna hazır olması için 1980'lerin beklenmesi gerekmiştir. 1980 sonrası toplumun alım gücünün yükselmesi ve o dönemde askeri dönemden sonra seçilmiş olarak başa gelmiş hükümetin politikalarında da Bağdat Caddesi önemli bir rol oynamıştır. İstanbul'da 1985 yılında yürütülmeye başlayan yoğun imar faaliyetlerinden payını alan Bağdat Caddesi yeniden düzenlenmiş, kaldırımlar ve yaya yolları yeniden tasarlanmış, yaya-araç birlikteliğine uygun sinyalizasyon sistemi ulaşım sistemine entegre edilmiş ve Bağdat Caddesi tek elden ve kapsamlı bir mekansal yenileme faaliyeti içine girmiştir.

Türkiye pazarına yeni giren firmalar da bu resimde yerlerini almış, 1985 yılında Türk pazarına giren ilk yabancı markalar olan Benetton ve Levi's ile az sayıdaki markalaşmış yerli firmalardan biri olan Mudo, ilk mağazalarını Bağdat Caddesi'nde açmıştır.

Bunu takip eden dönemde, 1990'lı yıllarda artan tekstil yatırımları, perakendecilik sektörünün de gelişmesine sebep olmuş, yurtdışına üretim yapan yerli firmalar üretim yaptıkları markaların temsilciliklerini almış ve marka kültürü yerleşmeye başlamıştır. Dünyada 1970'lerde iyice yerleşmiş 'marka kültürü' böylelikle Türkiye'ye taşınmıştır. Bu süreçte yurtiçinden de yerel markaların doğmasıyla markalar, Bağdat Caddesi'nde ilk şubelerini açmışlardır.

Esasen bu markalar, az sayıda belirli firmanın yurtdışından getirdikleri markalar ve kendi markalarından oluşmaktadır. Bu süreçte 1990'lara gelene kadar, yerli firmalar markalaşma yoluna gitmeye başlamıştır. 1990 yılında Bağdat Caddesi'nin mekansal gelişiminde önemli bir yeri olan ve bu araştırma kapsamında yapılan kullanıcı anketlerinde odak noktası olarak belirtilen (bugün Marks&Spencer ve Boyner'in olduğu) Şaşkınbakkal'da bulunan Atlantik ve Suadiye Sinemaları kapanmış ve binalar uzun süre boş kalmıştır.

1990'lar Türkiye'nin ilk alışveriş merkezi kavramıyla tanışmasına sahne olmuştur. Galleria, Akmerkez ve Capitol alışveriş merkezlerinin açılması tüketim alışkanlıklarının değişmesine sebep olmuş; artan tüketim ve bu tüketimi besleyecek markalaşmayı iyice hızlandırmıştır.

Alışveriş merkezlerinin açılmasının yanında, değişen yaşam koşulları ve artan özel otomobil sahipliği ile farklı bir alışveriş anlayışı doğmuştur. Alışveriş Merkezlerinin açılması, bu merkezleri besleyecek marka sayısının artmasına sebep olmuş, artan markalar prestij mağazalarını Bağdat Caddesi'nde açmıştır. Aynı tarihlerde (1992) Bahariye Caddesi'nin yayalaştırılması, otomobil ile ulaşım imkânı olan Bağdat Caddesi'ne olan ilgiyi daha da arttırmıştır.

1990'ların başında alışveriş merkezlerinin açılmasıyla çok daha fazla sayıda markanın ülkeye girmesi ve kendisine temsiliyet mekanı olarak Bağdat Caddesi'ni seçmesi, Cadde'nin mekansal gelişimi üzerinde etkili olmuştur. Bu markalardan Marks&Spencer hem katlı mağazacılığa olanak tanıyan, hem de prestijli bir konumda olan Şaşkınbakkal Atlantik Sineması'nın yerini seçmiştir. Aynı yıllarda Suadiye Sinemasının yerine de Çarşı mağazası açılmıştır. Bu yıllarda, sırasıyla Cadde boyunca dizilen marka mekânlar iyice artmıştır.

1990'ların sonlarında Vakko Köşkü'nün ve Louis Vuitton mağazalarının açılması da Cadde'nin mekânsal gelişimi açısından son derece önemli olmuştur. Bu markalar,

Erenköy-Şaşkınbakkal arasında yoğunlaşmış, aralarında yerel markaların da bulunduğu markalardan yerleşim mekânı olarak kendilerini soyutlamış, Suadiye'nin uç tarafında yer seçimi yapmışlardır. Erenköy-Şaşkınbakkal arasındaki yoğun araç trafiği de bu soyutlamanın bir diğer sebebidir. Suadiye araçla mağazaya ulaşım ve otopark imkânları açısından da daha elverişlidir.

2000'lerde Suadiye'ye bir diğer katlı mağazanın -Zara- yapılması ile Cadde'deki marka mekânların yeni yönü iyice belli olmuştur. Bu yıllarda, Suadiye'de, Bağdat Caddesi üzerindeki az sayıda büyük boşluktan biri olan mekâna yapılan binalarla fiziksel doluluk sağlanmıştır. Bu boşlukta yapılan binalardan birine dünya markası Burberry'nin gelmesi ve marka kimliğini yansıtan bir bina tasarlaması Suadiye bölgesinin marka mekân olarak daha da cazip bir yer haline gelmesine sebep olmuştur.

Bağdat Caddesi kullanıcılarıyla yapılan anket çalışmaları sonuçlarında, Burberry Binası ve Vakko Köşkü işaretleşen anıtlar olarak belirlenmiştir. Bu noktadan hareketle yeni yaya ve yürüme aksının işaretleşen anıtlara doğru kaydığı sonucuna varılabilir.

4d. 2000'lerden itibaren hem katlı mağazacılık, hem marka kimliğinin binaların mimari kimlikleri ile örtüştürülmesi Bağdat Caddesi üzerinde yerleşmiştir. Katlı mağazacılık daha önce de değinilen parsellerin birleşmesi, parsellerin tekelleşmesi ve daha ileride yapı adalarının birleşmesi tehlikesi yönündeki ilk adımdır.

Bu çalışma kapsamında yapılan araştırmalara dayanarak parsellerin tekelleşmesini doğuran katlı mağazacılığın belirli sınırlar içinde tutulması gerektiği sonucuna varılmıştır. Bunun sebebi, yapılan çalışmalarda kullanıcılar için bir kentsel mekanın kullanılmasındaki hiyerarşinin en temelindeki beklentinin güvenlik ihtiyacı olmasıdır. Parsellerin tekelleşmesi, konut+ticaret fonksiyonunun ticaret yönüne kaymasına ve konut işlevinin Bağdat Caddesi üzerinden yavaş yavaş çıkmasına sebep olacaktır. Mağazaların belirli kullanım saatleri, gece Bağdat Caddesi üzerinde algılanan güvenlik hissini etkileyecek ve gece kullanımları azalacaktır.

Bağdat Caddesi üzerindeki markalardan pek çoğu perakendecilik sektörü içinde yer alan sayılı birkaç firmanın elindedir. Bu grupların kendi markalarıyla Bağdat Caddesi üzerinde yeni katlı mağazalar açmaları ve hatta birleşerek AVM açma tehlikeleri vardır. Bağdat Caddesi üzerinde bir AVM açılması Cadde'nin lineer ve açık alan

kullanımlı alışveriş yapısını zedeleyerek, ölçeğin kaybolmasına yol açabilir. Günümüzde sayıları 30'u geçen katlı mağazalar giyim sektörünün yanında sağlık ve ev-dekorasyonunda yoğunlaşmıştır (Bağdat Caddesi üzerindeki toplam bina sayısı 367). Üniversitelerde verilen öğrenci projelerinde ve çeşitli mimari büroların portföylerinde çok sayıda bu yönde yapılmış ve yapılmakta olan ütopik proje olması da konunun daha hassas ele alınması gerektiğinin göstergesidir.

Mevcut durumda Bağdat Caddesi'nin yaya kullanımlarında en çok kadınlar ve gençler tarafından tercih edilme sebepleri arasında gösterilen güvenlik, oldukça önemli bir kentsel mekân sosyal kullanım parametresidir ve yukarıda sayılan sebeplerle Bağdat Caddesi üzerinde hassas bir biçimde ele alınmalıdır.

4e. Günümüzde Bağdat Caddesi'nde artan ve yerleşen kafe kültürü, yarı açık ve açık alan kullanımlarıyla, yarı özel ve yarı kamusal alanları değerlendirmekte ve Cadde'nin kullanım sürelerini uzatmaktadır. Bu bağlamda kafe kültürünün desteklenmesi olumlu sonuçlar doğurmaktadır. Ancak kafe kültürü ve eğlence sektörlerinin Bağdat Caddesi ve çevresinde nasıl şekilleneceği yönünde ciddi planlama çalışmaları yapılması gerekmektedir. Bugün özellikle Caddebostan İskele Sokak'ta yerleşen eğlence kültürü, hitap ettiği kullanıcı grubunu tatmin etmekte ancak bu sokak ve çevresinde yaşayanların bölgeden ayrılmalarına sebep olmaktadır. Yapılan görüşmelerde özellikle Bağdat Caddesi ve çevresinde yaşayan kullanıcıların bu noktada hassasiyet gösterdikleri gözlenmiştir.

4f. Bağdat Caddesi çevresindeki mahallelerle gridal düzende kurulu yatay/düşey akslarla olumlu bir ilişki sergilemektedir. Ticaret ve hizmet fonksiyonları Bağdat Caddesi'nden düşey akslar olan Göztepe Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi, Ömer Paşa Sokağı, Erenköy Ethem Efendi Caddesi ve Ayşe Çavuş Caddeleriyle içerilere doğru taşınmaktadır. Ancak bu işlev dağılımının da rastlantısal olduğu ve girişimcilerin inisiyatifine bırakıldığı plan kararlarından gözlenmektedir. Adı geçen caddelerde işlev konut+ticaret olarak belirlenmiş otel/motel hariç her türlü hizmet sektörüne izin verilmiştir. Bunun daha belirli ve tanımlı kurallar içine oturtulması, Bağdat Caddesi'nin, bu çalışma kapsamında titizlikle belirlenen sınırlarıyla çevresindeki mahallelerle birlikte ele alınması gerekmektedir.

4g. Bu çalışma kapsamında araştırılmış ve elde edilmiş veriler, Bağdat Caddesi'nin yürüme yoğunluğu grafiğine ulaşılmasıyla sonlandırılmıştır. Bu grafiğe dayanarak

Bağdat Caddesi'nde (5,5 km'lik Bostancı-Kızıltoprak arasında) sabit yürüyen kullanıcı tabanı bulunduğu saptanmıştır. Ancak, yukarıda da açıklandığı gibi, tarihsel süreklilik içinde Bağdat Caddesi içinde alt merkez kimliği kazanan Suadiye-Erenköy arası en yoğun yaya kullanımına sahiptir. Suadiye-Erenköy arası yaklaşık 1300 metredir (Suadiye Zara-Erenköy Ethemefendi arası) ve Şaşkınbakkal, Marks&Spencer bu bölümün tam merkezinde yer alan konumuyla hem Suadiye'ye hem de Erenköy'e yaklaşık eşit uzaklıktadır. Kullanıcı anketlerinde de odak noktası olarak belirlenen Marks&Spencer'ın bulunduğu Şaşkınbakkal ışıklar her yönüyle Bağdat Caddesi'nin kalbi ve odak noktasıdır.

Bu tez çalışmasında alan çalışması olarak seçilen Bağdat Caddesi, insan yoğunluğuna ve aktivitesine imkân tanıyan bir hareket kanalı olarak önemli bir yaya aksıdır. Çevresindeki konut örüntüsü ile ilişkileri iyi kurgulanmış, konut dokusu ve mahalleler sayesinde gereken insan yoğunluğuna sahip, güvenli, ulaşılabilir, çevresine yararlı, fiziksel konforu sağlanmış ve sosyal hayata olanak tanıyan yaşayan ve yürünebilir bir caddedir. Bağdat Caddesi kullanıcılarının yürümeye karar verme süreçleri önerilen yürüme ihtiyaçları hiyerarşisindeki gibi ilerlemektedir. Bağdat Caddesi'nde insanın yürümeye karar vermesini etkileyen güvenlik, yararlılık ve fiziksel konfor parametreleri karşılanmaktadır. Ancak bu parametrelerin kalitelerinin arttırılması yönünde girişimler yapılması gerekmekte, sosyal ortamın sağlanabilmesi için gerekli alt yapı daha kuvvetli hale getirilmelidir. Bu bağlamda, yenilenmesinde ve sürekliliğinin sağlanmasında bu tez çalışmasında önerilen parametrelerle yaklaşılması gerekmektedir.

Bağdat Caddesi, yürüme ihtiyaçları hiyerarşisi bağlamında ele alındığında, insanın yürümeye karar vermesini etkileyen ve piramidin en tepesinde bulunan sosyalleşme ihtiyacına cevap verebilen bir merkez ve rekreasyon mekanıdır.

Bu tez çalışmasında öne sürülen yaşayan, sosyalleşmeye imkân tanıyan ve canlı caddelerin insanın yürümesine dayalı aktivitelere ve insan-insan ilişkisine yer veriyor olması gerektiği savı da böylelikle doğrulanmaktadır.

7.1. ÖNERİLER

Bağdat Caddesi'nin etkilediği ve etkilendiği yakın çevresinin sınırları detaylı ve titiz çalışmalarla belirlenmelidir. Bu sınırların belirlenmesi, Bağdat Caddesi ve çevresinin bir konut bölgesi gibi bütüncül bir şekilde ele alınmasına yardımcı olacaktır. Bu bütüncül ele alış, planlamanın tek tip hale getirilmesi olarak yorumlanmamalı, ayrık düzen, bahçe içinde ve değişen yüksekliklerdeki yapı kurgusunun sürekliliği sağlanmalıdır. Yapı adaları ve sokak dokularının geçirgenliğini kaybetmemeleri sağlanmalıdır.

Bütüncül bir yaklaşımla ele alınmasıyla Bağdat Caddesi, mevcut işlevini sürdürürken, ulaşım konusunda yaşanan sıkıntıların, düşey akslarla bağlantı problemlerinin çözülmesi hedeflenmelidir. Bunun yanında otopark ve yeşil alan ihtiyaçları, işlev hiyerarşileri tanımlanmalı, Bağdat Caddesi ve çevresinde yaşayan kişi sayı belirlenmeli ve gelecek için hedefler konulmalıdır.

Bağdat Caddesi'ndeki işlevlerin alışveriş merkezleri yönetim politikaları benzeri politikalarla değerlendirilmesi gerekmektedir. Bağdat Caddesi'nin merkezi bir yönetim otoritesiyle işletilmesi, mekansal karakterin gelişmesine katkıda bulunurken aynı zamanda Cadde'nin dünya çapında bir sosyalleşme, rekreasyon ve alışveriş merkezine dönüşmesine sebep olacaktır. Bu sebeple belediyelerin, mağazaların, marka gruplarının ve perakendecilik sektörünün ortak çıkarlar doğrultusunda çalışarak yaşantı zenginliğinin gelişmesine olanak tanıyacak planlama ve tasarım çalışmaları yapmaları gerekmektedir.

Bu tez çalışmasında önerilen model ile Bağdat Caddesi'nin mekânsal karakterini etkileyen faktörler ortaya konmuştur. Önerilen model, kentsel mekanların mekan kurgularını yürüme bağlamında ele almayı önermektedir. Ancak bu tez çalışmasında önerilen modelle kentsel mekan olan meydanlar veya sokaklar da irdelenebileceği gibi, mekanın barındırdığı (yürünebilirlik yerine) farklı değişkenlerle de sınanabilir. Tez çalışmasında önerilen model, bu yönüyle farklı çalışmalara uç verebilecek niteliktedir. Ayrıca bu tez çalışmasında kullanılan farklı yöntemler ve bu yöntemlerin çakıştırılmasıyla subjektif değerlendirmeler objektif verilere dönüştürülmüştür. Tez çalışması bu yönüyle de deneysel bir çalışmadır ve tekrar sınanabilir.

KAYNAKLAR

Addy, C. L., Wilson, D. K., Kirtland, K. A., Ainsworth, B. E., Sharpe, P., & Kimsey, D, 2004. "Associations of perceived social and physical environmental supports with physical activity and walking behavior", *American Journal of Public Health*, 94(3), 440-443.

Akbulut, M. R, 1994. "Kadıköy"; *İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 4*. Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, T.C. Kültür Bakanlığı. İstanbul. s. 329-339.

Akbulut, M.,R., 2004. *Kentsel Tarih Araştırmalarında Bilgi Teknolojilerinin Kullanımıyla Yeni BirYöntem Geliştirilmesi(Kentsel Dönüşümde Kaos Kuramı ve Kadıköy-İstanbul Örneği),* Doktora Tezi, MSGSÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Alberti L. B., 1986. *The Ten Books of Arcbitecture (The 1755 Leoni edn)*, Dover Publications, New York, Book ıv, Chapter VIII.

Alexander, C., 1965. *Notes on The Synthesis of Form,* Cambridge: Harvard University Press.

Alexander, C., Neis, H., Anninous, A., King, I., 1987. *A New Theory of Urban Design,* New York: Oxford University Press.

Alexander, C., Silverstein, M., Ishikawa, S., 1977. *A Pattern Language,* New York: Oxford University Press.

Alfonzo, M., 2005. "To Walk or not to Walk? The hierarchy of walking needs", *Environment and Behaviour*, 37, 808-836.

Altman, I. & Zube, E. H.,(ed), 1989. *Public Places and Spaces*, Human Behaviour and Environment, Volume 10, Plenum Press, New York.

Altman, I., Stokols, D., Wohlwill, J.F., Rapoport, A., Powell, M.L., Wermer, C.M, Wandersen, A., Zube, E.H., Christiensen, K., Low, S.M. & Churchman, A., 1980-1994. *Human Behaviour and Environment*, 1-13, Kluwer Publications, New York.

Altman. I., & Chemers. M, 1980. *Culture and environment*, Cambridge: University press edition.

Alus, S. M., 1938. "Yoğurtçu'dan Bağdat Caddesi Boyu", *Akşam*, İstanbul.

Andrews C. J., 2001. "Analyzing quality-of-place", *Environment and Planning B: Planning and Design*, 28 (2) 201-217.

APA-American Planning Association-, Steiner, F. R. Butler, K., 2007. *Planning and Urban Design Standards*, Wiley Graphic Standards Series, Wiley, New Jersey.

Appleton, J., 1988. "Prospects And Refuges Revisited", Nasar, J.L.(ed), *Environmental Aesthetics: Theory, Research, and Application* (p. 27–44). New York: Cambridge University Press.

Appleyard, D., 1976. *Planning a Pluralist City: Conflicting Realities in Ciudad Guyana*, MIT Press, Cambridge, MA.

Appleyard, D., 1981. *Livable Streets*, University of California Press, Berkeley.

Appleyard, D., 1991(1987). foreword, *Public streets for public use*, edited by Moudon, A.V., New York : Columbia University Press.

Appleyard, D., Lynch, K., ve Myer, J. R., 1964. *The View from the Road,* MIT Press, Cambridge, MA.

Appleyard, D., ve Lintell, M., 1972. "The environmental quality of city streets: The residents' view point", *Journal of the American Insititute of Planners*, 38, 84-101.

Archer, B., 1999. *Araştırma Yöntemleri Üzerine*, çev: Alyanak, Ş., ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayaınları, Ankara.

Arı, H., 1994. *Ekonomik ve Toplumsal Gelişmelerin Apartmanlaşma Sürecinde Konut Birimlerine Etkileri*, Doktora Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Aru, K. A., 1998. *Türk Kenti*, YEM Yayınları, İstanbul.

Ashihara, Y., 1970. *Exterior Design In Architecture*, New York : Van Nostrand Reinhold.

Ashihara, Y., 1983. *The Aesthetic Townscape*, translated by Lynne E. Riggs: Cambridge, Mass: MIT Press.

Aydınlı, S., 1986. *Mekânsal Değerlendirmede Algısal Yargılara Dayalı Bir Model,* Doktora Tezi, İTÜ Fen Bil. Enstitüsü, İstanbul.

Aydınlı, S., 1992. *Mimarlıkta Görsel Analiz,* İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul.

Bachelard, G., 1968. *The Poetics Of Space, Books Aristotle. Poetics.* Translated By Leon Golden. Englewood-Cliffs: Prentice-Hill.

Bacon, E., 1974. *Design Of Cities,* London: Thames and Hudson.

Baran, P. K., vd., 2009. "Walking Behaviour in İstanbul: Individual Attributes, Neighbourhood Context and Perceived Safety", *ITU A-Z*, 6(1), 21-40.

Barnett, J., 1982. *An Introduction to Urban Design,* Harper & Row, New York.

Barthes, R., 1968. The death of the author in Barthes, *Image-Music-Text*, Flamingo, London.

Baudelaire, C., 2003. *Modern Hayatın Ressamı*, Çev.: Berktay, A., İletişim Yayınları, İstanbul.

Baum, S., vd., 2007. "The Role of Community and Lifestyle in the Making of a Knowledge City", *Urban Research Program Practice and Policy Paper 2*., Griffith University, Australia.

Bechtel, R. B., Marans, R. W., Michelson W.,1987. *Methods in environmental and behavioral research,* New York : Van Nostrand.

Bechtel, R.A. ve Churchman, A., 2005. *Handbook of Environmental Psychology*, Wiley, New York.

Bell, P.A., Fischer, J.D., Baum, A.S., Grene, T.C., 2005. *Environmental Psychology*, Psychology Press, New York.

Benedikt, M. L., 1979. "To Take Hold of Space: Isovists and Isovists Fields", *Environment and Planning B*, 6, 47–65.

Benjamin, W., 2002. *Pasajlar*, Çeviri: Cemal, A., Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

Bentley, I., 1998. "Urban Design as an anti-profession", *Urban Design Quarterly*, Sayı 65, s.15.

Bentley, I., Alcock, A., Murrain, P., McGlynn, S. ve Smith, G., 1985. *Responsive Environments: A Manual for Designers,* Oxford: Butterworth Architecture.

Berlyne, D. E.,1972. *Aesthetics and Psychobiology,* New York: Appleton.

Berman, M., 1998. *All That's Solid Melts into Air*, London: Verso.

Bolter, J. D., 1986. *Turing's man - western culture in the computer age,* North Carolina University Press.

Bosselmann, P., vd., 1984. *Sun, wind and comfort: a study of open spaces and sidewalks in four downtown areas,* Berkeley, CA: Institute of Urban and Regional Development, College of Environmental Design, University of California.

Bosselmann, P., 1998. *Representations of Places: Reality and Realism in City Design*, University of California Press, Berkeley.

Bosselmann, P., Macdonald, E., ve Kronemeyer, T., 1999. "Livable streets revisited" *J. Am. Plan. Assn.*, 65(2),168–180.

Bölen, F., Giritlioğlu, C., Türkoğlu, H. D., Korça P., Yirmibeşoğlu, F., 1993. *İstanbul Metropoliten Alanında İskan Yoğunlukları ve Arazi Değerlerinin Mekansal Dağılım Modeli,* Araştırma Projesi, TÜBİTAK, İstanbul.

Broadbent, G.,.1995. *Emerging Concepts in Urban Space Design*, Taylor & Francis; SPON Press, New York.

Brown, B.B, vd., 2007. "Walkable Route Perceptios and Physical Features: Converging Evidence for En Route Walking Experience", *Environment and Behaviour*, 39(1), 34-61.

Buchanan, P., 1988. "What city? A plea for public place in the public realm", *Architectural Review*, No. 1101, s. 31-41.

CABE, 2002. *Paving the Way –how to achieve clean, safe and attractive streets*, Thomas Telford Ltd for the Office of Deputy Prime Minister.

CABE/DETR, 2000. *By Design: Urban Design in the Planning System: Towards Better Practice,* CABE, London; e-book: http://www.cabe.org.uk/publications/by-design.

CABE/DETR, 2001. *The value of urban design: a research project by CABE and DETR*, Thomas Telford Ltd., http://www.cabe.org.uk/publications/the-value-of-urban-design.

Campbell, A., Converse, P. E., ve Rodgers, W. L., 1976. *The quality of American life: Perceptions, evaluations, and satisfactions*. New York: Russell Sage Foundation.

Candilis, Josic ve Woods, 2006. Friquart, Louise-Emmanuelle, *Les Quartiers de Toulouse: Le Mirail, Le Projet Candilis*; Toulouse.

Canter, D., 1974. *Psychology for Architects,* London: Applied Science.

Canter, D., 1977. *The Psychology of Place,* London: Architectural Press.

Carmona, M. ve Tiesdell, T., 2007. *Urban Design Reader*, Architectural Press, Elsevier, Oxford.

Carmona, M., Heath, T., Oc, T., ve Tiesdell, S., 2003. *Public Places, Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*, Architectural Press and Elsevier, Oxford, UK.

Carr, S., Francis, M., Rivlin, L.G. ve Stone, A.M., 1992. *Public Space,* Cambridge: Cambridge University Press.

Cengiz, H., vd., 2006. **"**Kadıköy Merkezinin Günümüz Koşulları İçin Yeniden Düzenlenmesinde Yöntem"**,** *İstanbul'un Eylem Planlamasına Yönelik Mekansal Gelişme ve Dönüşüm Stratejilerinin Belirlenmesi İçin Araştırma ve Model Geliştirme Çalışması,* YTÜ, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.

Cengiz, H., 2009. *Bahariye Caddesi'nin Geçmişten Günümüze Mekansal Kurgusu*, Kişisel Görüşme, YTÜ, İstanbul.

Cervero, R., 1988. "Land-use mixing and suburban mobility", *Transportation Quarterly,* 42, 429-446.

Cervero, R., 2002. "Built environments and mode choice: Toward anormative framework." *Transp. Res. Record*, Part D, 7 4 , 265–284.

Cervero, R., and Kockelman, K. 1997. "Travel demand and the 3 Ds: Density, diversity, and design", *Transportation Design D*, 2, 199-219.

Cezar, M., 1977. *Anadolu Öncesi Türklerde Şehir ve Mimarlık*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.

Ching, F. D. K., 1996. *Architecture Form Space and Order (*2nd edition), New York: Van Nostrand Reinhold.

CIAM (Milletlerarası Modern Mimari Kongresi), 1969. *Atina Anlaşması*: Jean Giraudoux'nun önsözü ile / çev. Ayda Yörükhan, yazan: Baskı: Ankara, İmar ve İskan Bakanlığı.

City of Boulder, 2003. *Transportation master plan 2003*, City of Boulder, Boulder, Colorado.

Cold, B. (Ed.)., 2001. *Aesthetics, well-being and health: essays within architecture and environmental aesthetics,* Aldershot, UK: Ashgate.

Collins, G. R. ve Collins, C.C., 2006. *Camillo Sitte: the birth of modern city planning. With a translation of the 1889 Austrian edition of his "City planning according to artistic principles"*, New York: Dover Books on Architecture.

Correa, C., 2005, *UIA 2005*. Istanbul, 22. Dünya Mimarlık Konferansı'nda Charles Correa'nın yaptığı konuşma; "Mavilerin Kırmızıları Morlaştırdıkları Alanlar: Kentler" başlıklı konuşması.

Craik, K. H., 1983. "The psychology of the large scale environment", N. R. Feimer & E. S. Geller (Eds.), *Environmental psychology: Directions and perspectives* (pp. 67-105). New York: Praeger.

Crawford, J., 2000. *Carfree cities*, International Books, Utrecht, The Netherlands.

Cullen, G., 1961. *Townscape*, The Architectural Press, London.

Cullen, G., 1976. *The Concise Townscape*. New York: Van Nostrand.

Çıracı, H., 1994. *İstanbul Merkezi İş Alanı Arazi Değer Modeli*, İTÜ Araştırma Fonu, İstanbul.

Day, K., vd., 2006. The Irvine-Minnesota inventory to measure built environments. *American Journal of Preventive Medicine*, 30, 144-152.

De Jonge, D., 1962. "Images of urban areas: Their structure and psychological foundations", *Journal of the American Institute of Planners*, 28, 266-76.

DEMOS, 2005. *People Make Places: Growing the public life of cities*, London, Demos.

Denel, S., 1982. Batılılaşma Sürecinde İstanbul'da Tasarım ve Dış Mekanlarda Değişim ve Nedenleri, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Doktora Tezi, İstanbul.

Dethier, P.A., 1993. "Boğaziçi ve İstanbul (19. Yüzyıl Sonu)"; (*Çeviren: Ümit Öztürk*). Eren Yayıncılık, İstanbul.

Dovey, K., 2008 (1999). *Framing Places: Mediating Power in Built Form,* Routledge, London.

Downs, R.M., ve Stea, D., (Ed), 1973. *Image and environment: Cognitive mapping and spatial behavior,* Chicago: Aldine.

Doxiadis, C. A., 1968. *Ekistics*, Hutchinson Co., London.

Eğdemir, G., 2001. *İstanbul'da Konut Fiyatlarının Mekansal Analizi*, Doktora Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Ekdal, M., 2005. *Kapalı Hayat Kutusu: Kadıköy Konakları*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

Enviro Solutions New Zealand Ltd. ve Glasson Potts Fowler Ltd., 2001. *The Quality of our Built Environments: an Urban Amenity Guide.*

EPOA (Essex Planning Officers Association), 2006. *The Essex Design Guide for Residential and Mixed Use Areas*, Essex County Council.

Erkmen, B., 1990. *Şehir Kimliği ve Şehir Mobilyası Üzerine*, Arredamento Dekorasyon, 17, 88.

Ertürk, S., 1984. *Mimari Mekanın Algılanması Üzerine Deneysel Bir Çalışma*, Doktora Tezi, KTÜ, Trabzon.

Eyice, S., 1976. "Bizans Devrinde Boğaziçi". İstanbul Üniversitesi. İstanbul.

Eyice, S., 1994. "Bağdat Caddesi"; *İstanbul Ansiklopedisi*, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, T.C. Kültür Bakanlığı, s. 528-531.

Farmer, B. ve Louw, H. (Ed), 1993. *Companion to contemporary architectural thought*, Routledge, London.

Florida, R., 2002a. *The rise of the creative class; and how it's transforming work, leisure, community and everyday life,* Basic Books, New York.

Florida, R., 2005a. *The flight of the creative class,* Harper Collins, New York.

Francescato, D. ve Mebane, W., 1973. "How citizens view two great cities", Downs, R. ve Stea, D. (1973)(ed), *Image and Environment,* Adline, Chicago.

Francis, M., 1989. 'Control as a dimension of public space quality', in Altman, I., and Zube, E.H., (eds.) *Public Spaces and places, Human Behaviour*, n.10, pp.147-171.

Frank, L., Engelke, P., ve Schmid, T., 2003. *Health and community design: The impact of the built environment on physical activity*, Island Press, Washington, D.C.

Frank, L., vd., 2007. Urban form relationships with walk trip frequency and distance among youth. *American Journal of Health Promotion*, 21, 305-311.

Franz, G., 2005. *An empirical approach to the experience of architectural space*, Dissertation at the Max Planck Institute for Biological Cybernetics, Tübingen and the Bauhaus University, Weimar.

Gallion, A. B., 1950. *The Urban Pattern,* Van Nostrad Company, Princeton, New Jersey.

Gehl, J. ve Gemzøe, L., 1996. *Public Spaces - Public Life*, Copenhagen: Danish Architectural Press and the Royal Danish Academy of Fine Arts, School of Architecture.

Gehl, J. and Gemzøe, L., 2001. *New City Spaces*, Copenhagen: Danish Architectural Press.

Gehl, J. vd., 2006. *New city life*, Denmark : The Danish Architectural Press.

Gehl, J., 2008 (1987). yenilenmiş baskı, *Life Between Buildings: Using Public Space,* Danish Architectural Press. Kopenhagen.

Gertler, M.S., 2004. *Creative Cities: What Are They For, How Do They Work, and How Do We build Them*?, Canadian Policy Research Networks, Ottawa.

Gibberd F., 1955. *Town Design*, Architectural Press. London.

Gibson, J. J. 1966. *The Senses Considered as Perceptual Systems,* Boston: Houghton Mifflin.

Gibson, J. J. 1979. *The Ecological Approach to Visual Perception*. Boston, MA: Houghton Mifflin.

Gibson, J. J., 1977. "The theory of affordances", In R. Shaw&J. Bransford (Eds.), *Perceiving, acting, and knowing: Toward an ecological psychology* (pp. 67-82). Mahwah, NJ: Lawrence, Erlbaum.

Giz, A., 1994. *Bir Zamanlar Kadıköy*, İletişim Yayınları, İstanbul

Glaeser, E. ve Mare, D., 2001." Cities and Skills", *Journal of Labour Economics*, 19, 2, 316-342.

Gluck M., 1991. "Making Sense of Human Wayfinding", *Review of Cognitive and Linguistic Knowledge for Personal Navigation with a New Research Direction,* D. M. Mark, A. U. Frank, eds., *Cognitive and Linguistic Aspects of Geographic Space*, pp. 117–135, Kluwer, Dordrecht.

Gosling, D., Maitland, B., Lowe,C., 1984. *Concepts of Urban Design* , London: Academy Editions.

Greed, C. ve Roberts, M., 1998. I*ntroducing Urban Design: Interventions and Responses*, Longman.

Greene S., 1992. Cityshape: Communicating and Evaluating Community Design, American Planning Association. *Journal of the American Planning Association*; Spring 1992; 58, 2; Academic Research Library, pg. 177–189.

Groat, L. N., ve Wang, D., 2002. *Architectural research methods*, New York: Wiley.

Hall, E. T., 1966. T*he Hidden Dimension*, Doubleday, Garden City, New York.

Handy, S., 1996. "Urban form and pedestrian choices: Study of Austin neighborhoods." *Transportation Research Record, 1552*, Transportation Research Board, Washington, D.C., 135–144.

Hartmann, N., 2003. Ontolojide Yeni Yollar / Nicolai Hartmann, çev. Lütfü Yarbaş, İlya, İzmir.

Hass-Klau, C., 1990. *The Pedestrian and City Traffic*, Belhaven Press, London.

Heidegger, M., 1962. *Being and Time*, New York: Harper and Row.

Heidegger, M., 2009. *Varlık ve Zaman*, çev. Kaan H.Ökten, Agora Kitaplığı Yayıncılık, İstanbul.

Herzog, T., 1992. "A cognitive analysis of preferences for urban spaces", *Journal of Environmental Psychology*, 12, 237-248.

Herzog, T., & Smith, G., 1988. "Danger, mystery and environmental preference", *Environment and Behaviour*, 20, 320-344.

Hester, R.T., 1975. *Neighborhood Space,* Dowden, Hutchingson & Ross, PA.

Hillier, B., 1996a. "Cities as movement systems", *Urban Design International,* 1, 47-60.

Hillier, B.. ve Hanson, J., 1984. *The Social Logic of Space,* Cambridge University Press, Cambridge.

Isaacs, R., 2000. "The urban picturesque: An aesthetic experience of urban pedestrian places." *J. Urban Design*, 5(2), 145–180.

Isaacs, R., 2001. "The subjective duration of time in the experience of urban places." *J. Urban Design*, 6(2) , 109–127.

Işık, O., Pınarcıoğlu, M., 2005. *Nöbetleşe Yoksulluk: Gecekondulaşma ve Kent Yoksulları, Sultanbeyli Örneği*, İletişim Yayınları, İstanbul.

Ittelson, W., H., 1978. Environmental perception and urban experience. *Environment and Behavior,* 10, 193-213.

İBB, 2005. *1/5000 Ölçekli Kadıköy Merkez- E5 (D100) Otoyolu Ara Bölgesi Nazım İmar Planı Raporu*, Şehir Planlama Müdürlüğü, Altunizade, İstanbul.

İBB, 2009. *Ulaşım Daire Başkanlığı, Ulaşım ve Trafik Düzenleme Komisyonu Kararı*, UTK2009/14-31, Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü, İstanbul.

İşeri, A. ve Arslan, N., 2008. "Obesity in Adults in Turkey: Age and Regional Effects", *European Journal of Public Health*, Vol. 19, No. 1, 91-94.

Jacobs, A. ve Appleyard, D., 1987. "Toward an Urban Design Manifesto", *Journal of the American Planning Association*, Vol. 53, No. 4, pp112–120.

Jacobs, A.B.,1996 (1993). *Great Streets*, The MIT Press.

Jacobs, J., 1984 (1961). The Death and Life of Great American Cities: The Failure of Town Planning , Harmondsworth: Penguin Books (ilk basım 1961).

Jarvis, F.D., 1993. *Site Planning and Community Design for Great Neighborhoods*, Home Builder Press, Washington DC.

Joedicke, J., 1985. *Space and Form in Architecture*, Karl Kramer Verlag,Stuttgart.

Kalıt, B., 1989. *Göztepe'de Ahşap Köşkler*, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Kaplan, S., 1988a. "Perception and landscape: conceptions and misconceptions", Nasar, J.L.(ed), *Environmental aesthetics: Theory, research, and application,* (pp. 45–55), Cambridge: Cambridge University Press.

Kaplan, S., 1988b."Where cognition and affect meet: a theoretical analysis of preference", Nasar, J.L.(ed), *Environmental aesthetics: Theory, research, and application, (*pp. 57–67), Cambridge: Cambridge University Press.

Keim, K., (ed) 2004. *Moore, Charles Willard, You have to pay for the public life: selected essays of Charles W. Moore*, Cambridge, Mass.: MIT Press.

Kılınçaslan, İ., 1981. *İstanbul Kentleşme Sürecinde Ekonomik ve Mekansal Yapı İlişkileri*, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul.

Kılınçaslan, İ., 2002. *Kentleşmenin Ekonomik Yönleri*, İTÜ Yayınları, İstanbul.

Kıray, M., 1984. İstanbul: Metropitan Kent, *Mimarlık Dergisi,* 1, 28-33.

Kıray, M., 1998a. *Değişen Toplum Yapısı*, Bağlam Yayıncılık, İstanbul.

Kıray, M., 1998b. *Kentleşme Yazıları*, Bağlam Yayıncılık, İstanbul.

Kit Campbell Associates, 2001. *Rethinking Open Space, Open Space Provision and Management:* A Report for the Scottish Executive Central Research Unit, Edinburgh: The Stationary Office.

Knox, P. ve Pinch, S., 2000. *Urban Social Geography: An intoduction*, Prentice Hall, Harlow.

Kostof, S., 1992. *The City Assembled . The Elements of Urban Form Through History* , London: Thames& Hudson.

Kostof, S., 1999 (1991). T*he City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History*, Thames & Hudson Ltd; New edition.

Kömürciyan, E.Ç., 1988. *İstanbul Tarihi XVII. Asırda İstanbul*, (Tercüme: H.D. Andreasyan.Yayına Hazırlayan: Kevork Pamukciyan), Eren Yayıncılık, İstanbul.

Kösebay Erkan, Y., Ahunbay, Z., 2008. "Anadolu Demiryolu Mirası ve Korunması", *İTÜ Dergisi a*, Cilt 7, Sayı 2, s.14-25.

Krier, L., 1990. "Urban Components", Papadakis, A. ve Watson H. (1990)(ed), *New Classicism,* Omnibus Edition, Academy Editions, London, s. 96-211.

Krier, R., 1979. *Urban Space*, New York, Rizzoli.

Kuban, D., 1970. "İstanbul'un Tarihi Yapısı". *Mimarlık 1970/5*. s. 26-48.

Kuban, D., 1992. *Mimarlık Kavramları*, Tarihsel Perspektif İçinde Mimarlığın Kuramsal Sözlüğüne Giriş, (4 Baskı) Yem Yayınları, İstanbul.

Kuban, D., 1998. *İstanbul Yazıları*, YEM Yayın, İstanbul.

Lang, J., 1994. *Urban design : the American Experience*, Van Nostrand Reinhold, New York.

Lang, J., 2005 (1974). *Urban Design: a typology of procedures and products,* London, Architectural Press.

Larice M. ve Macdonald E., 2007. *Urban Design Reader,* Routledge, NY

Larkham, P. 1996. *Conservation and the City*, Routledge, London.

Le Corbusier, 1927. *Towards a New Architecture* (1970 basımı), Architectural Press, London.

Lefebvre, H., 1991. *The Production of Space*, Basil Blackwell, London.

Lefebvre, H., 1996. *Writings on cities,* selected, translated, and introduced by Eleonore Kofman, Elizabeth Lebas, Oxford : Blackwell Publishing.

Leyden, K., 2003. "Social capital and the built environment: The importance of walkable neighborhoods." *Am. J. Public Health*, 93(9), 1546–1551.

Llewelyn Davies Yeang, 2006a. *The Northern Way Sustainable Communities Team Quality of Place: The North's Residential Offer Phase IIa Manchester City Region Case Study*, August 2006, Llewelyn Davies Yeang Architecture Planning Design, UK.

Llewelyn Davies Yeang, 2006b. *Quality of Place: The North's Residential Offer Phase IIa Report,* August 2006, Llewelyn Davies Yeang Architecture Planning Design, UK.

Llewelyn Davies Yeang, 2000. *Urban Design Compendium*, English Partnership/Housing Corporation, London.

Lloyd-Jones, T., 1998. "The Scope of Urban Desing", *Introducing Urban Design: Interventions and Responses*, ed. Greed, C., Roberts, M., Longman.

Loukaitou-Sideris, A. ve Banerjee, T., 1998. *Urban Design Downtown: Poetics and Politics of Form*, University of California Pres, Berkeley, CA.

Loyer, F., 1988. *Paris Nineteeth Century: Architecture and Urbanism*, New York.

Lozano, E. E., 1988. "Visual needs in urban environments and physical planning", *Environmental aesthetics: Theory, research, and application* (p. 395-421). New York:Cambridge University Press.

Lozano, E.E., 1990. *Community Design and the Culture of Cities: The Crossroad and the Wall*, Cambridge University Press, Cambridge, U.K.

Lynch, K., 1960. *The Image of the City*, MIT Press, Cambridge.

Lynch, K., 1984a. *Good City Form*, MIT Press, Cambridge.

Lynch, K., 1984b. *Site planning*, MIT Press, Cambridge.

Lynch, K., 1984c. "Reconsidering The Image of The City", Banerjee, T. ve Southworth, M.(1990)(ed), *City Sense and City Design: Writings and Projects of Kevin Lynch*, MIT Press, Cambridge, Mass, s 247-56.

Lynch, K., 1990. *City sense and city design: writings and projects of Kevin Lynch,* Banerjee, T. ve Southworth,M.(ed), Cambridge, Mass.: MIT Press.

Madanipour, A., 1996. *Design of Urban Space*, Chichester, John Wiley.

Madanipour, A., 1999. 'Why are the design and development of public spaces significant for cities', *Environment and Planning B: Planning and Design*, 26(6), 879-891.

Mamboury, E., 1951. *İstanbul Touristique*,. Çituri Biraderler Matbaası. İstanbul.

Marans, R. W. ve W. L. Rodgers, 1975. "Toward an understanding of community satisfaction in Hawley", Rock, A. ve V. (Ed.) *Metropolitan America in Contemporary Perspective*. New York: Halsted Press.

Marans, R.W., 2003. "Modelling residential quality using subjective and objective indicators: opportunities through quality of life studies", Paper presented, *IAPS Methodologies in Housing Research Conference*, Stocholm, Sweden.

March, L., 1977. *Architecture of Form,* Cambridge: MIT Press.

Marcus, Cooper, C. ve Francis, C., 1998. *People places : design guidelines for urban open space*, New York : John Wiley Son.

Marshall, S., 2005. *Streets and Patterns*, Spon Press, NY

Martin, L. ve March, L., 1972. *Urban Space and Structures*, Cambridge University Press, Cambridge.

Maslow, A., 1954. *Motivation and Personality*, Harper & Row, New York.

Maslow, A.,1943. A theory of human motivation, *Psychological Review*, 50, Issue 4, 370–396.

Mehrabian, A. ve Russell, J. A., 1974. *An Approach to Environmental Psychology*. Cambridge, MA: MIT Press.

Meiss, P. V., 1990. *Elements of Architecture: From Form to Place*, London: E & FN Spon

Merleau-Ponty, M., 1964 (1960). "The child's relations with others", *The primacy of perception* (pp. 96–155, Trans.), Northwestern Press, Evanston, IL.

Moles, A., 1966. I*nformation Theory and Esthetic Perception*, University of Illinois Press, Urbana, Illinois.

Montgomery, J., 1998. "Making A City: Urbanity, Vitality and Urban Design*", Journal of Urban Design,* 3, 93-116.

Moore, C. vd., 1988. *The Poetics of Gardens,* MIT Press, Cambridge.

Moore, G.T. ve Marans, R.W., 1997. *Advances in Environment, Behavior, and Design: Volume 4: Toward the Integration of Theory, Methods, Research, and Utilization*, Plenum Press, NewYork.

Moudon, A.V., 1986. *Built for Change: Neighborhood Architecture in San Francisco*, MIT Press, Cambridge, Mass.

Moudon, A.V., 1991 (1987). *Public streets for public use,* with a foreword by Donald Appleyard, New York : Columbia University Press.

Moudon, A.V., 1992. "A catholic approach to organizing what urban designer should know" in *Journal of Planning Literature*, Vol. 6, No. 4.

Moudon, A.V., 1994. "Getting to know the Built Environment: typo-morphology in France, Franck,K.& Scneekloth, L.(ed): *Ordering Space:Types in Architecture & Design*, Van Nostrand Reinhold, NewYork, pp.289-311.

Moughtin, C., 1996. *Urban Design: Methods&Techniques*, Architectural Press, Oxford.

Moughtin, C., 2003. *Urban Design: Street and Square.* Oxford: Butterworth Architecture.

Mumford, E. P., 2000. *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960*, MIT Press, Cambridge, Mass.

Nakayama K., 1985. 'Biological image motion processing: a review' , *Vision Research* (252) 5 pp 625-660.

Nasar J., L., 1988. *Environmental aesthetics: theory, research, and applications*, Cambridge University Press, Cambridge.

Nasar J., L., 1998. *The evaluative image of the city,* Thousand Oaks, CA : Sage Publications.

Nasar J., L.,1989. "Perception, cognition and evaluation of urban places", Altman I., Zube, E.H.(Eds.) *Public places and spaces, human behavior and environment: advances in theory and research, volume 10,* New York and London: Plenum Press, pp. 31-56.

Newman, O., 1972. *Defensible Space: People and Design in the Violent City,* London: Architectural Press.

Newman, O., 1996. *Creating Defensible Space*, US Dept.of Housing, Washington DC.

Norberg-Schulz, C., 1971. *Existence, Space and Architecture*, Studio Vista, London.

Norberg-Schulz, C., 1980. *Genius Loci: Toward a Phenomenology of Architecture,* London:Academic Editions.

Norberg-Schulz, C., 1985. *The Concept of Dwelling: On the Way to Figurative Architecture*, Rizzoli, New York.

Ocakçı, M.,1989. *Şehir Kimliği ve Çevre İlişkileri*, 17. Dünya Gençlik Günü, Bursa.

ODPM, 2004. *Living Places -Caring for Quality*, Office of the Deputy Prime Minister, London, e-book: http://www.communities.gov.uk/publications/communities/livingplacescaring

ODPM, 2004. *Living Places -Caring for Quality*, Office of the Deputy Prime Minister: London; e-book: http://www.communities.gov.uk/publications/communities/livingplacescaring

OECD, 2006. http://www.oecd.org/dataoecd/10/48/2079561.pdf.

Osgood, C., Suci, G. ve Tannenbaum, P., 1957. *The Measurement of Meaning,* Urbana, IL: University of Illinois Press.

Özkan Özbek, M.,2007. *Fizik Mekan Kurgularının Sosyal İlişkiler Üzerinden Arnavutköy Yerleşimi Bütününde Mekan Dizimi (Space Syntax) Yöntemi İle İncelenmesi*, MSGSÜ, Doktora Tezi, İstanbul.

Palladio A., 1965. *The Four Books of Architecture*, Dover Edition, New York, Third Book, Chapter III.

Perkins, D., vd., 1993. "The physical environment of street crime: defensible space, territoriality and incivilities, *Journal of Environmental Psychology*, 13, 29-49.

Pocock, D., ve Hudson R.,1978. *Images of the Urban Environment*, Macmillan, London.

Pope, A., 1996. *Ladders*, Princeton Architectural Pres, New York.

Porteous, J. D., 1996. *Environmental Aesthetics: Ideas, politics and Planning,* Routledge, London.

Powell, K., Martin, L., ve Chowdhury, P., 2003. "Places to walk: Convenience and regular physical activity." *Am. J. Public Health*, 93(9), 1519–1521.

PPS, 2008a. *Great Corridors, Great Communities*, Project for Public Spaces Publication, New York; e-book: http://www.pps.org/pdf/bookstore/Great_Corridors_Great_Communities.pdf.

PPS, 2008b. *Streets as Places: Using Streets to Rebuild Communities*, Project for Public Spaces Publication, New York; e-book: http://www.pps.org/pdf/bookstore/Using_Streets_to_Rebuild_Communities.pdf.

PPS, 2008c. *A Citizen's Guide to Better Streets: How to Engage Your Transportation Agency*, Project for Public Spaces Publication, New York; e-book: http://www.pps.org/pdf/bookstore/How_to_Engage_Your_Transportation_Agency_AARP.pdf.

Proshansky, H..M., Ittelson, H.W., Rivlin, G.L., 1976. *Environmental Psychology*, Holt, Rinehart & Winston Press, Chicago.

Pucher, J., ve Dijkstra, L., 2003. "Promoting safe walking and cycling to improve public health: Lessons from the Netherlands and Germany." *Am. J. Public Health*, 93(9), 1509–1518

Punter J.V. ve Carmona M., 1996. "Design policies in English local plans: the search for substantive principles and appropriate procedures", *Urban Design International,* 1(2), 125 -143.

Punter, J. V., 1991. "Participation in the Design of Urban Space", *Lanscape Design*, Issue 200, pp.24-7.

Ramsey, A., 1990. "A systematic approach to the planning of urban networks for walking."*The greening of urban transport: Planning for walking and cycling in western cities*, R. Tolley, ed., Belhaven Press, London.

Rapoport, A., 1977. *Human Aspects Of Urban Form : Towards A Man-Environment Approach To Urban Form And Design*. Oxford: Pergamon Press.

Rapoport, A., 1990a. *The Meaning of the Built Environment*, Tucson, University of Arizona Press (Revised Edition).

Rapoport, A., 1990b. *History and Precedent in Environmental Design,* Plenum Press, New York.

Rapoport, A., 1991. "Pedestrian Street Use: Culture & Perception", *Public Streets for Public Use*, edited by A. V.Moudon, Van Nostrand Reinhold Company, NY.

Rapoport, A., 2000. "Science, Explanatory Theory, and Environment-Behaviour Studies", *Theoretical Perspectives in Environment-Behaviour Research (Underlying Assumptions, Research Problems and Methodologies)*, ed. Wapner,S. vd., Kluwer Academic/Plenum Publications, NewYork.

Rapoport, A., 2005. *Culture, Architecture and Design*, Locke Science Publishing, Chicago.

Relph, E., 1976. *Place and Placelessness,* Pion, London

RICS, 2006. "Service Charges in Commercial Property -RICS Code of Practice", RICS Business Services Limited.

Robertson, K., 1994. Pedestrian malls and skywalks: *Traffic separation strategies in American downtowns*, Avebury Press, Aldershot

Rossi, A., 1973. *Die Architektur der Stadt: Skizze zu einer grundlegenden Theorie des Urbanen*. Düsseldorf: Bertelsmann. Original: Rossi, Aldo (1966). L' Architettura della Città.

Rowe, C. ve Koetter, K., 1978. *Collage City*, MIT Press, Cambridge, Mass.

Sanoff, H., 2000. *Community participation methods in design and planning*, New York : Wiley.

Sanoff, H., 2001. *School-building assessment methods*, National Clearinghouse for Educational Facilities, Washington.

Seamon, D., 1980. "Body-subject, time-space routines and place-ballets", Buttimer, A.& Seamon, D. (ed), *The human experience of space and place*, New York, NY: St.Martin's, 148-165.

Semper, G., 1989. *The four elements of architecture and other writings* (translated Mallgrave HF and Herrmann W) Cambridge University Press.

Serlio S., 1982. *The Five Books of Architecture*, unabridged reprint of the English edition of 1611, Dover Publications, New York, Second Book, The Third Chapter, Fol. 25 and Fol. 26.

Sheller, M. ve Urry, J., 2000. "The City and The Car", *International Journal of Urban & Regional Research*, 24, 737-57.

Sherman, B., 1988. *Cities Fit to Live In,* Channel 4 Books, London.

Shonfield, K., 1998. At Home with Strangers: Public Space and the New Urbanity, Working Paper 8: The Richness of Cities, London: Comedia and Demos.

Smithson, A., Smithson, P., 1967. *Urban Structuring*, Studio Vista, London.

Southworth, M., 2005. "Designing the Walkable City", *Journal of Urban Planning and Development*, 131, 246-257.

Southworth, M., Ben-Joseph, E., 2003. *Streets and the Shaping of Towns and Cities*, McGraw-Hill, New York.

Spreiregen, P. D., 1965. Urban Design: The Architecture of Towns and Cities, McGraw-Hill, New York.

Spreiregen, P., 1975. "Roots of Our Modern Concepts", *Urban Planning Theory,* Edited by M. Branch. Stroudsburg, Pa.: Dowden, Hutchinson, Ross.

Stamps, A. E., 2002. "Entropy, visual diversity, and preference", *Journal of General Psychology*, 129(3), 300–320.

Stamps, A. E., 1997. "Some streets of San Francisco: Preference effects of trees, cars, wires, and buildings", *Environment and Planning B: Planning and Design,* 24, 81-93.

Stephen B. D.,1996. The DESIGN of Virtual Environments with particular reference to VRML Centre for Electronic Arts Middlesex University.

Stokols, D. ve Jamner, M.S., 2000. *Promoting human wellness* [electronic resource] : new frontiers for research, practice, and policy, Berkeley : University of California Press.

Stokols, D.,1988. "Transformational processes in people-environment relations",In J. E. McGrath (Ed.), *The social psychology of time*. Beverly Hills, CA: Sage Publications, 233-252.

Şehsuvaroğlu, B. N., 1969. *Göztepe,* TTOK Yayınları, İstanbul

Tanyeli, U., 1999. "Başlangıcından Modernleşmeye Osmanlı Çağı", Sey, Y. (ed.), *Tarihten Günümüze Anadolu'da Konut ve Yerleşme*, Tepe Mimarlık Kültürü Merkezi Yayınları, İstanbul.

Tapan, M., 1998. "İstanbul'un Kentsel Planlamasının Tarihsel Gelişimi ve Planlama Eylemleri", *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, s. 75-88, Ed. Sey, Y., Tarih Vakfı Yayınları, Bilanço '98 Yayın Dizisi, İstanbul.

Taylor, D., 2002. "Highway Rules", *Urban Design Quarterly*, Sayı 81, s. 27-9.

Tekeli, İ., 1992. "İlhan Tekeli ve İlber Ortaylı İstanbul'u Konuşuyor", Söyleşi, *Arredamento-Dekorasyon Dergisi*, 1992-1, s.50-56, İstanbul.

Tekeli, İ., 1994. *The Development of the İstanbul Metropolitan Area*, Kent Basımevi, İstanbul.

Tekin, İ., 2005. *Beyoğlu - İstiklal Caddesi ve Yakın Çevresinde Kentsel Yaşamın Kesitler Üzerinden Okunması ve Caddedeki Kalabalık,* İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Teoman, Z., 1984. *Kadıköy ve Kadıköy'ün Öyküsü*", Gençlik Kitabevi, İstanbul.

Thiel, P., 1986. *Notations for an Experimental Envirotecture,* Seattle: College of Architecture and Urban Planning, University of Washington.

Townshend, vd., 2007. *Public Space Vitality: in the North East Region*, Global Research Unit, Culture NorthEast and One NorthEast, Newcastle University.

Trancik, R., 1986. *Finding Lost Space: Theories of Urban Design*, Van Nostrand Reinhold, New York.

Trip, J. J., 2007. "What makes a city? Planning for 'quality of place' The case of high-speed train station area redevelopment", *The series Sustainable Urban Areas* is published by IOS Press under the imprint Delft University Press.

Turner, A., Doxa, M., O'Sullivan, D., ve Penn, A., (2001). From isovists to visibility graphs: A methodology for the analysis of architectural space, *Environment and Planning B,* 28(1), 103– 121.

Türkoğlu, H. D., Bölen F., Baran K. P. ve Marans, R.W., 2006. "İstanbul'da konut alanlarında yaşam kalitesinin ölçülmesi", I*MP Konut ve Yaşam Kalitesi Grubu Raporu Cilt II*, İstanbul.

Türkoğlu, H. D., Bölen F., Baran K. P ve Marans, R.W., 2008. "İstanbul'da yaşam kalitesinin ölçülmesi", *İTÜ Dergisi a*, Cilt 7, Sayı 2, 103-113.

Untermann, R, 1984. *Accomodating the pedestrian: Adapting towns and neighbourhoods for walking and bicycling*, Van Nostrand Reinhold, New York.

Unwin, R.,1909. *Town Planning in Practice: An Introduction to te Art of Designing Cities and Suburbs,T.*Fisher Unwin, London.

Urban Task Force, 1999. *Towards an Urban Renaissance,* London: E&FN Spon.

Url-1: <*http://www.edra.org*>, alındığı tarih 29.06.2009.

Url-2: <*http://tdkterim.gov.tr/bts/?kategori=verilst&kelime=mekan&ayn=tam*>, alındığı tarih 20.07.2009.

Url-3: <*http://ocw.mit.edu*>, alındığı tarih 10.08.2009.

Url-4: <*http://housingprototypes.org/project?File_No=fra022*>, alındığı tarih 12.05.2008.

Url-5: <*http://www.open2.net/modernity/3_12_frame.htm*>, alındığı tarih 12.05.2008.

Url-6: <*http://www.treasuredplaces.org.uk/gallery/detail.php?id=20*>, alındığı tarih 12.05.2008.

Url-7: <*http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/Sitetr/kurumsal/yolagi.aspx*>, alındığı tarih 30.06.2008.

Url-8: <*http://www.ibb.gov.tr*>, alındığı tarih 30.09.2008.

Url-9: <*http:/en.wikipedia.org/wiki/burgage*>, alındığı tarih 11.06.2008.

Url-10:<*http://www.dqi.org.uk/dqi/Common/DQIFAVEguidewithoutquestions.pdf*>, alındığı tarih 11.09.2009.

Url-11: <*http://www.dqi.org.uk*>, alındığı tarih 11.09.2009.

Url-12: <*http://www.spacesyntaxistanbul.itu.edu.tr*>, alındığı tarih 08.10.2009.

Url-13: <*http://www.communities.gov.uk*>, alındığı tarih 08.10.2009.

Url-14: <*http://www.cabe.org.uk/publications/the-value-of-urban-design*>, alındığı tarih 09.10.2009.

Url-15: <*http://www.pps.org/pdf/pps_brochure.pdf*>, alındığı tarih 09.10.2009.

Url-16: <*http://www.placemakingchicago.com/about/qualities.asp*>, alındığı tarih 09.10.2009.

Url-17: <*http://www.the-edi.co.uk*>, alındığı tarih 23.10.2009.

Url-18: <*http://www.cabe.org.uk/publications/by-design*>, alındığı tarih 23.10.2009.

Url-19: <*http://www.mfe.govt.nz/publications/urban*>, alındığı tarih 18.12.2009.

Url-20: <*http://www.onenortheast.co.uk*>, alındığı tarih 18.12.2009.

Url-21: <*http://www.designstatement.co.uk*>, alındığı tarih 11.11.2009.

Url-22: <*http://tdkterim.gov.tr/bts/?kategori=verilst&kelime=cadde&ayn=tam*>, alındığı tarih 10.11.2009.

Url-23: <*http://tdkterim.gov.tr/bts/?kategori=verilst&kelime=yol&ayn=tam*>, alındığı tarih 10.11.2009.

Url-24: <*http://www3.itu.edu.tr/~csuygar/arsiv.html*>, alındığı tarih 10.09.2008

Url-25: <*http://sehirrehberi.ibb.gov.tr/map.aspx*>, alındığı tarih 10.09.2008.

Velioğlu, S., 1990. *Dış Mekan Yaşantısına Bağlı Olarak Mimari Ölçekteki Fiziksel Biçimlenişi Değerlendirmeye Yönelik Bir Model,* Doktora Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Venturi, R., Brown, D., Izenour, S., (1977). *Learning from Las Vegas: The Forgotten Symbolism of Architectural Form*, MIT Press; Rev Ed.

Vidler, A., 1986. "The Scenes of the Street: transformations in ideal and reality", Anderson, S., (ed.), *On Streets*, MIT Press, Cambridge, Mass.

Vitruvius, 1960. *The Ten Books of Arcbitecture* (translated by Morris Hicky Morgan), Dover Publications, New York, Book V, Chapter 1.

Vitruvius, P., 2005. *Vitruvius : mimarlık üzerine on kitap*, çev. Suna Güven; bilim ed. Fikret Yeğül, dil ed. Bülent Artamlı, Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı Yayınları.

Voordt, D.J.M., Jong, T.M. de (ed.), 2002. *Ways to study and research : urban, architectural and technical design,* translation: W. Dijkhuis, DUP Science Press, Delft.

Voordt, D.J.M., Wegen, H.B.R., 2005. *Architecture in use : an introduction to the programming, design and evaluation of buildings,* Amsterdam, Architectural Press.

Walmsley D.G., 1988. Urban Living: The Individual in the City, Longman, Harlow.

Wapner, S. vd.,(ed) 2000. *Theoretical Perspectives in Environment and Behaviour Research*, Kluwer Academic/Plenum Publishers, NY.

Ward, L. M. ve Russell, J.A.,1981. "The psychological represent of molar physical environment", *Journal of Experimental Psychology*, General, 110, 121-152.

Warren, W.H, 1995. "Self-motion: visual perception and visual control", Epstein W., Rogers S. (eds), *Perception of Space and Motion,* (2nd Edition) Academic Press, San Diego pp 263-325

Weber, R., 1995. "A Psychological Approach to the Structure and the Order of Perceived Architectural Space", *Aesthetics of Architecture,* Brookfield, VT: Ashgate Publishing Company.

Whitehead, J.W.R., 1992. *The Making of the Urban Landscape*, Blackwell, Oxford.

Whyte, W.H., 1988. *City; rediscovering the centre*. Doubleday, New York.

Whyte, W.H., 2001 (1980). *The Social Life of Small Urban Spaces,* WashingtonDC, PPS-Project for Public Spaces Publication.

Wohlwill, J. F., 1976. "Environmental aesthetics: The environment as a source of affect", *Human Behavior and Environment*, Vol. 1 (pp. 37–85). New York: Plenum Press.

Yazıcıoğlu,M.L, Pilehvarian, N.K., ve Urfalıoğlu, N., 2000. *Osmanlı Başkenti İstanbul'da Çeşmeler,* YEM Yayın, İstanbul.

Yazıcıoğlu, M. L., 2009. *Kuşdili Çayırı: Dünü ve Bugünü*, Kişisel Görüşme, İstanbul.

Yerasimos, S., 1996. "Batılılaşma Sürecinde İstanbul", *Dünya Kenti İstanbul-İstanbul World City Habitat II*, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.

Yücel, A., 1981. Mimarlıkta Biçim ve Mekanın Dilsel Yorumu Üzerine, İTÜ.

Yürekli, F., 1977. *Çevre Görsel Değerlendirmesine İlişkin Bir Yöntem Araştırması*, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul.

Zeisel, J., 2006 (1981). *Inquiry by Design: Environment/Behavior/Neuroscience in Architecture, Interiors, Landscape, and Planning*, W. W. Norton&Company; Revised edition, NewYork. (geliştirilmiş basım).

Zube, E., Marans, R.W. ve Moore, G.T., 1987-1994. *Advances in Environment, Behaviour and Design*, Kluwer Publications, New York.

EKLER

EK A: Anket Soru Kağıdı
EK B: Bağdat Caddesi Enine Kesitler
EK C: Bağdat Caddesi ve Yakın Çevresinde Bulunan Mağazalar
EK D: Bağdat Caddesi'ne İBB (2009)'un Şaşkınbakkal Meydanı Projesi önerisi

EK A: Anket Soru Kağıdı

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
Bina Bilgisi Doktora Programı

"BAĞDAT CADDESİ'NİN MEKÂNSAL KARAKTERİ" KONULU ARAŞTIRMA İÇİN DÜZENLENEN ANKET

Cinsiyetiniz, Adınız Soyadınız: (yazmak zorunlu değildir, lütfen cinsiyet belirtin)
Doğum yılı ve yeri:
Hanehalkı büyüklüğü: (çekirdek aileniz kaç kişiden oluşuyor?):
Eğitim durumu:
Mesleği: :
Oturulan Semt:
Gelir Durumunuz:

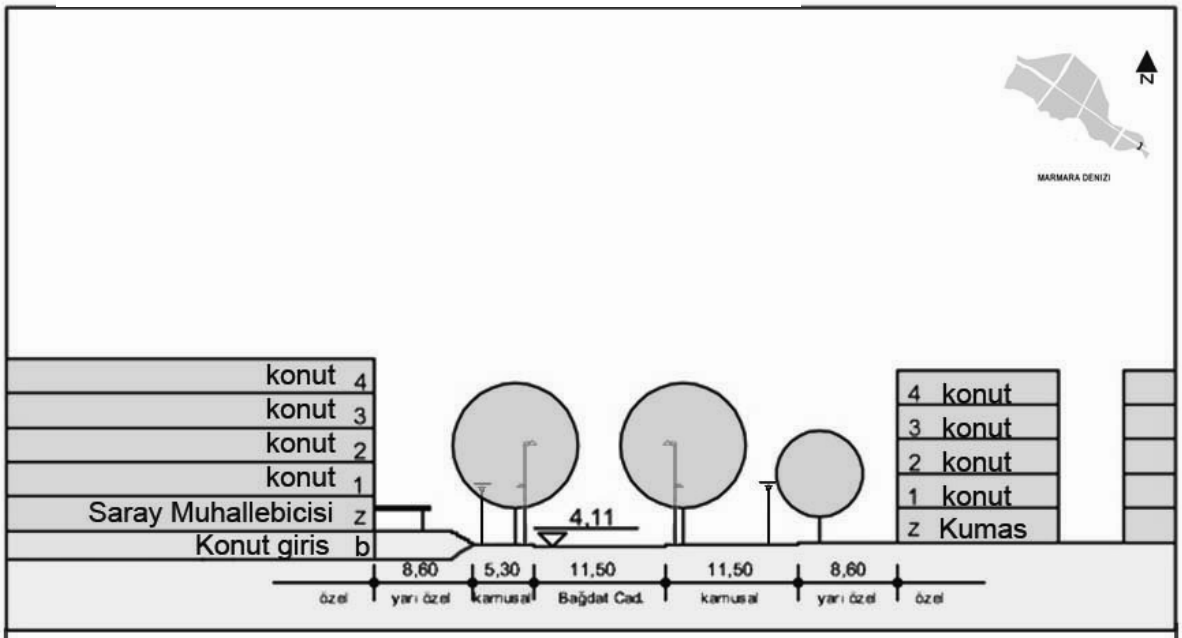
1. **Bağdat Caddesi'ne ne amaçla geliyorsunuz? (alışveriş, gezinti, yürüyüş, ticaret vb)**
2. **Bağdat Caddesi'ne ne sıklıkla geliyorsunuz?**
3. **Bağdat Caddesi'ne gelirken kullandığınız ulaşım aracı nedir? Özel otomobil ile geliyorsanız hangi ana yolu kullanarak geliyorsunuz?**
4. **Bağdat Caddesi'ndeki binaların dış görüntüsü hakkında ne düşünüyorsunuz?**
5. **Bağdat Caddesi'nde en beğendiğiniz bina hangisidir?**
6. **Bağdat Caddesi'nde özel bir buluşma noktanız var mı, neresidir?**
7. **Sizce Bağdat Caddesi nerede başlayıp nerede bitmektedir?**
8. **Bağdat Caddesi'nde yaya mekânı (kaldırımlar) kullanımlarıyla ilgili ne düşünüyorsunuz?**
9. **"Cadde" denildiğinde aklınıza ilk gelen cadde hangisidir?**
10. **İstiklal Caddesi ile Bağdat Caddesi arasındaki en önemli fark nedir?**
11. **Bağdat Caddesi'nin hangi semte denk gelen kısmını beğeniyorsunuz?**
12. **Sizce Bağdat Caddesi dünyanın sayılı caddeleri arasında gösterilebilir mi? Gösterilemez diyorsanız, neden?**
13. **Gelecekte Bağdat Caddesinin gelişimi için önerileriniz?**

EK A: Anket Soru Kağıdı (devam)

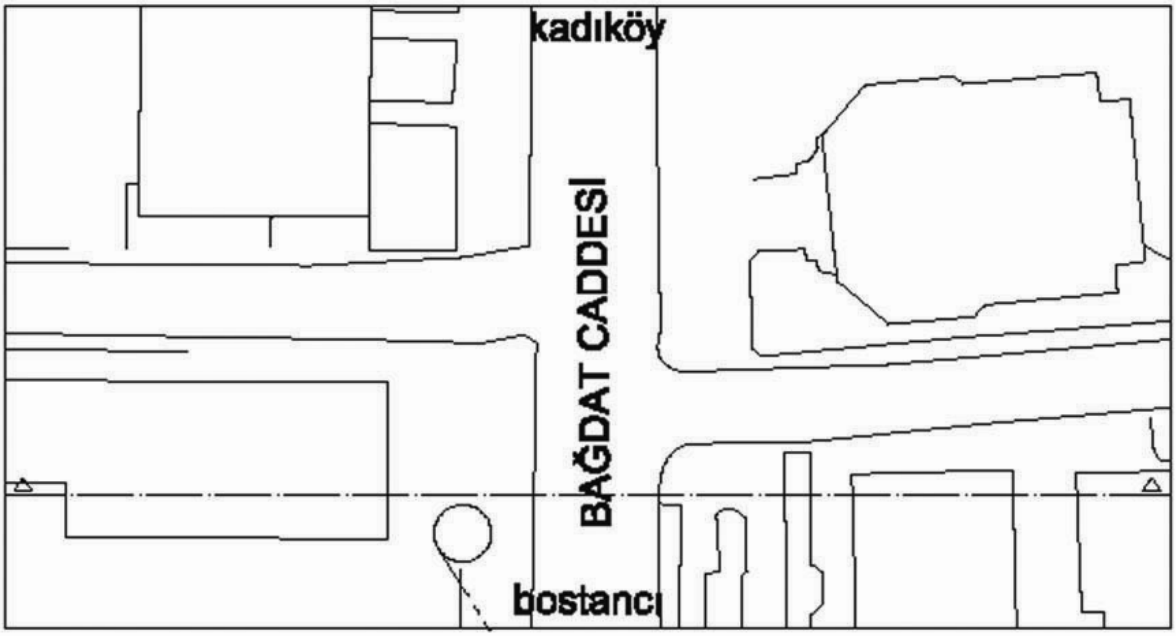
Fiziksel Çevre Özellikleri Değerlendirme Ölçeği — MEKÂNSAL ÖZELLİKLER
Cadde Adı: *BAĞDAT CADDESİ*

	Algısal / Kavrayışsal Özellikler	iyi	orta	kötü
1	Caddenin Düz ve çizgisel görünüşü			
2	Caddenin başlangıç ve bitiş noktalarının varlığı			
3	Caddedeki binaların biçimi ve görünümü			
4	Caddedeki ağaçların verdiği görsel etki			
5	Caddenin uyandırdığı aidiyet duygusu			
6	Caddenin başka caddelere örnek teşkil etmesi			
7	Caddenin statü değeri			
	Sosyal / Davranışsal Özellikler	iyi	orta	kötü
8	Caddede arkadaş / tanıdık ile karşılaşma olasılığı			
9	Caddenin arkadaş / tanıdık ile buluşma imkanı			
10	Caddenin açık / kapalı mekan kullanım olasılıkları			
11	Kaldırımlar yeterli mi?			
12	Banklar ve oturma alanları yeterli mi, rahat mı			
13	Alışveriş olanakları?			
14	Eğlence mekanları yeterli mi?			
15	Kültürel mekanlar yeterli mi?			
16	Gösteri, miting vs. için uygun mu?			
17	Cadde farklı mevsimlerde kullanımı			
18	Yaya olarak ulaşım kolaylığı			
19	Yaya / taşıt birlikteliği			
20	Araçla ulaşım kolaylığı			
21	Cadde yürüyüş için güvenli mi?			
	Fiziksel / Biçimsel Özellikler	iyi	orta	kötü
22	Caddenin uzunluğu			
23	Caddenin eğimi			
24	Caddenin çevresindeki mahallelerin durumu			
25	Caddenin çevresindeki mahallelerle ilişkisi			
26	Cadde ve çevresindeki binaların yoğunluğu			
27	Yeşil alanlar yeterli mi?			
28	Caddenin temizliği ve bakımı			
29	Caddede bulunan binaların işlev çeşitleri			
30	Caddenin gündelik hayat için bir merkez olması			
31	Caddedeki otopark imkanları			
32	Caddedeki binaların değişimi / yenilenmesi			

EK B: Bağdat Caddesi Enine Kesitler



ÇATAL ÇEŞME IŞIKLAR KESİT



ÇATALÇEŞME IŞIKLAR PLAN





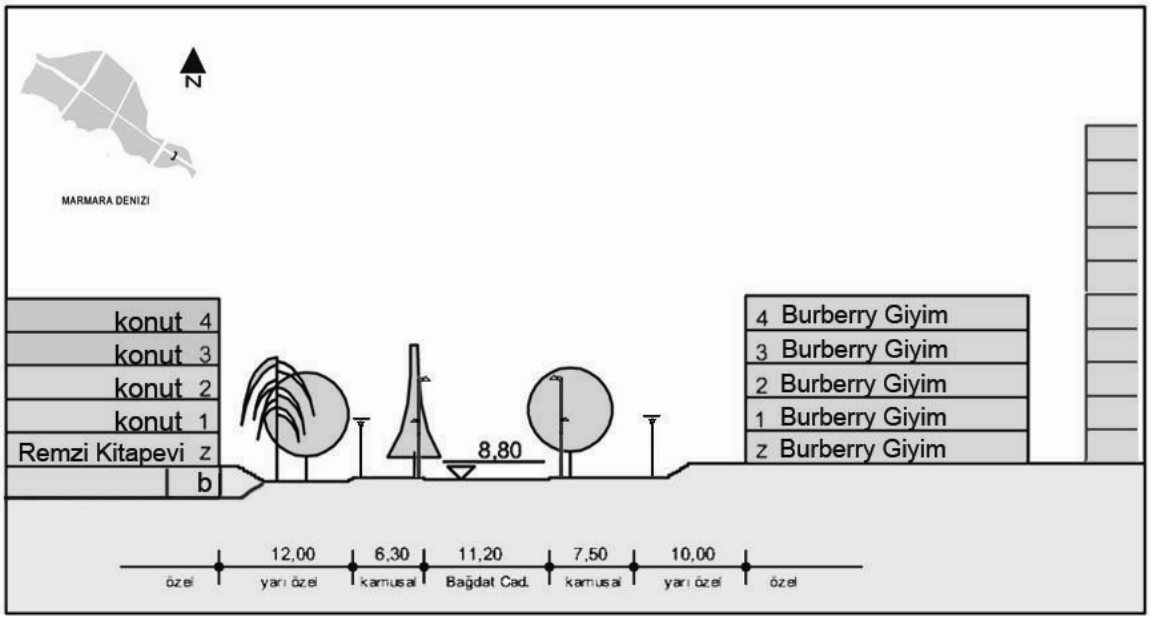




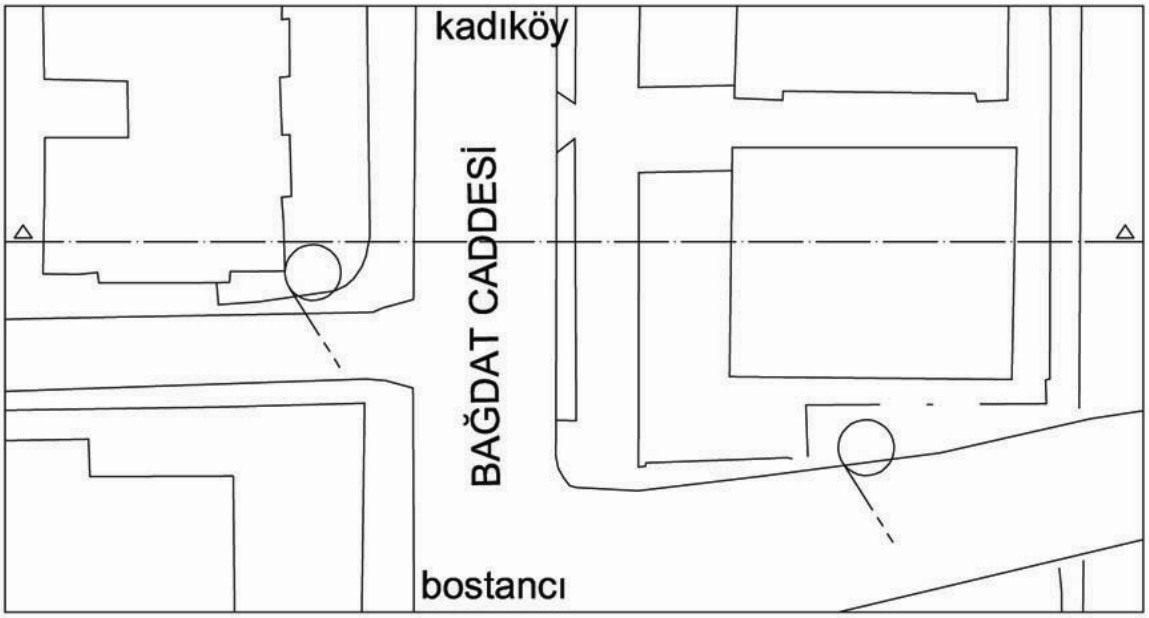
- Istanbul'un en eski cesmelerinden Catalcesme,
- Saray Muhallebicisi
- Yaya kullanimi orta,
- Zengin yesil doku.

I.T.U.FEN BILIMLERI ENSTITUSU BINA BILGISI PROGRAMI	502012006 ZEYNEP YAZICIOGLU	BAGDAT CADDESI ENINE KESITLER EN-KES 01

EK B: Bağdat Caddesi Enine Kesitler (devam)



BURBERRY BİNASI KESİT



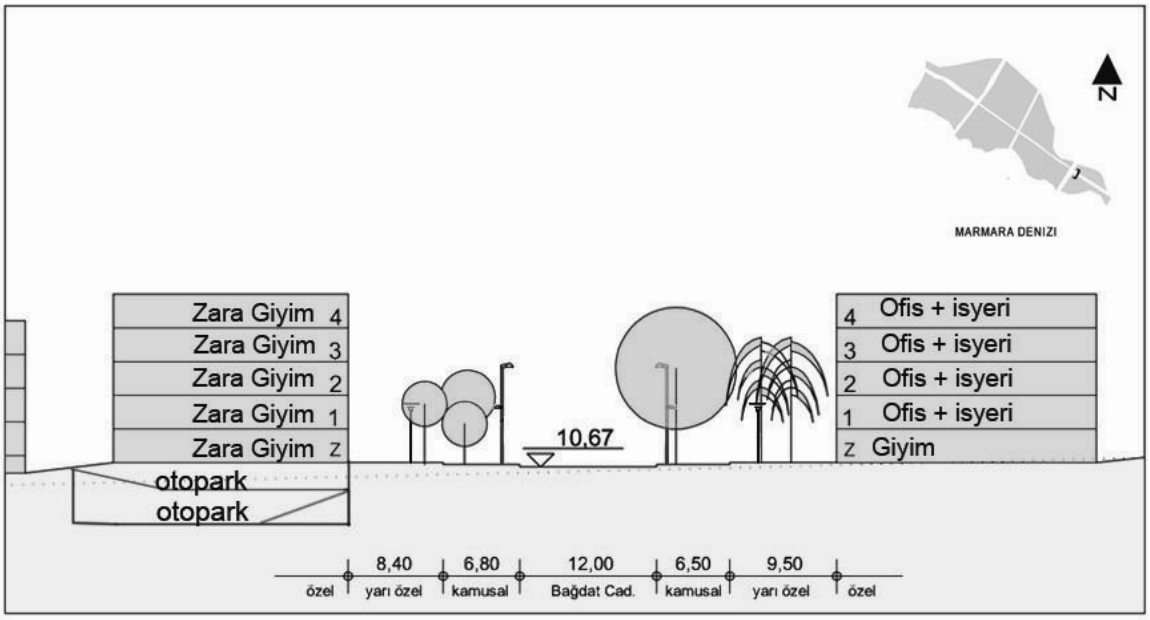
BURBERRY BİNASI PLAN



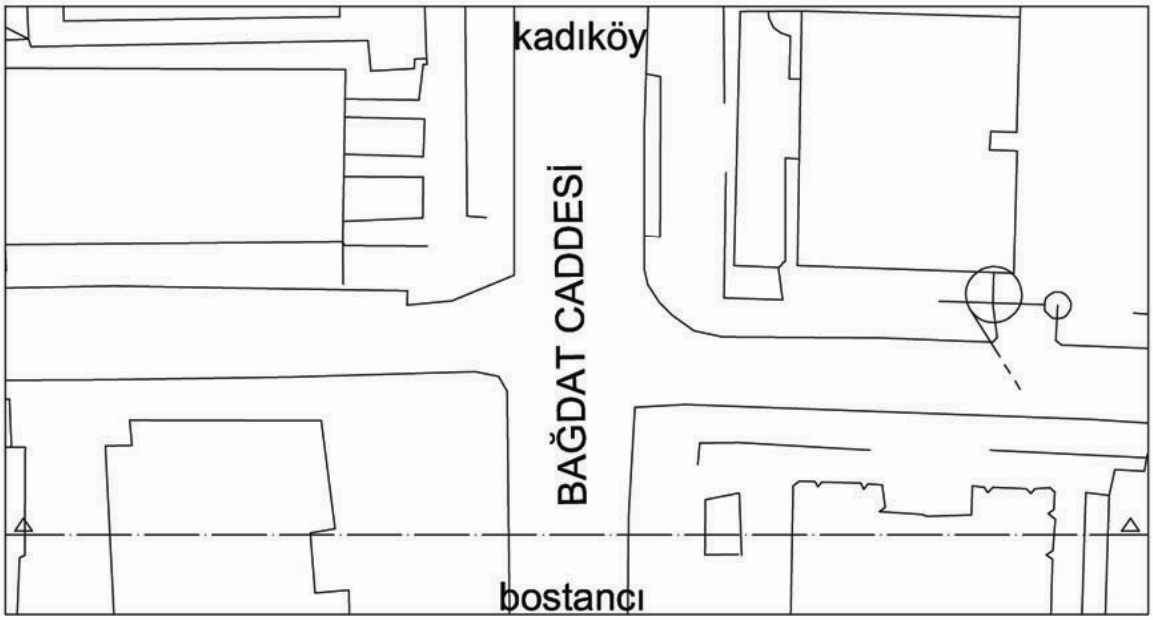
- Burberry Binasi,
- Garanti Bankasi, Bolge Mudurlugu,
- Tek islevli binalar, katli magazacilik,
- Ev-dekorasyon magazalari,
- Sahan Restoran,
- Yaya kullanimi orta

I.T.U.FEN BILIMLERI ENSTITUSU BINA BILGISI PROGRAMI	502012006 ZEYNEP YAZICIOGLU	BAGDAT CADDESI ENINE KESITLER EN-KES 02

EK B: Bağdat Caddesi Enine Kesitler (devam)



SUADİYE IŞIKLAR KESİT



SUADİYE IŞIKLAR PLAN

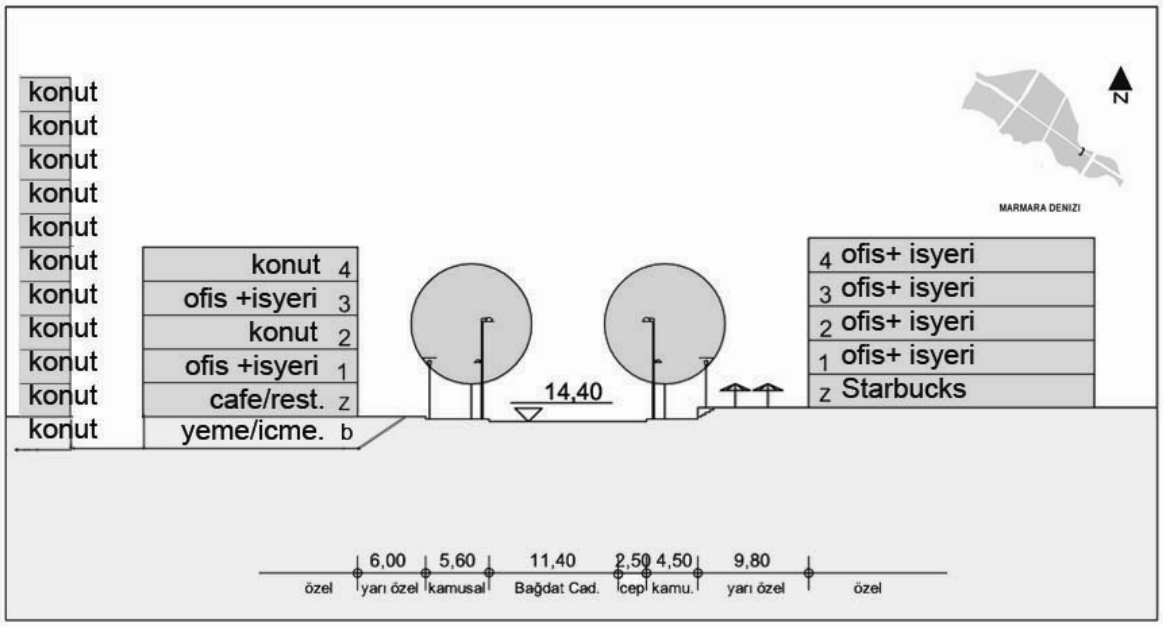




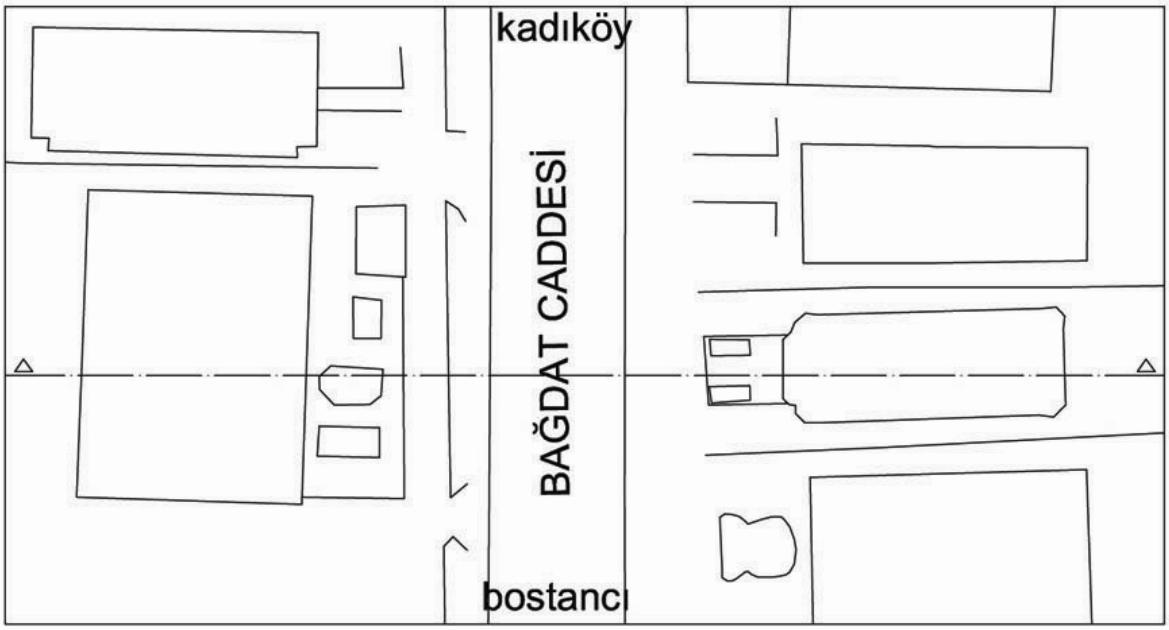


I.T.U.FEN BILIMLERI ENSTITUSU BINA BILGISI PROGRAMI	502012006 ZEYNEP YAZICIOGLU	BAGDAT CADDESI ENINE KESITLER EN-KES 03

EK B: Bağdat Caddesi Enine Kesitler (devam)



SUADİYE "STARBUCKS" KESİT



SUADİYE "STARBUCKS" PLAN

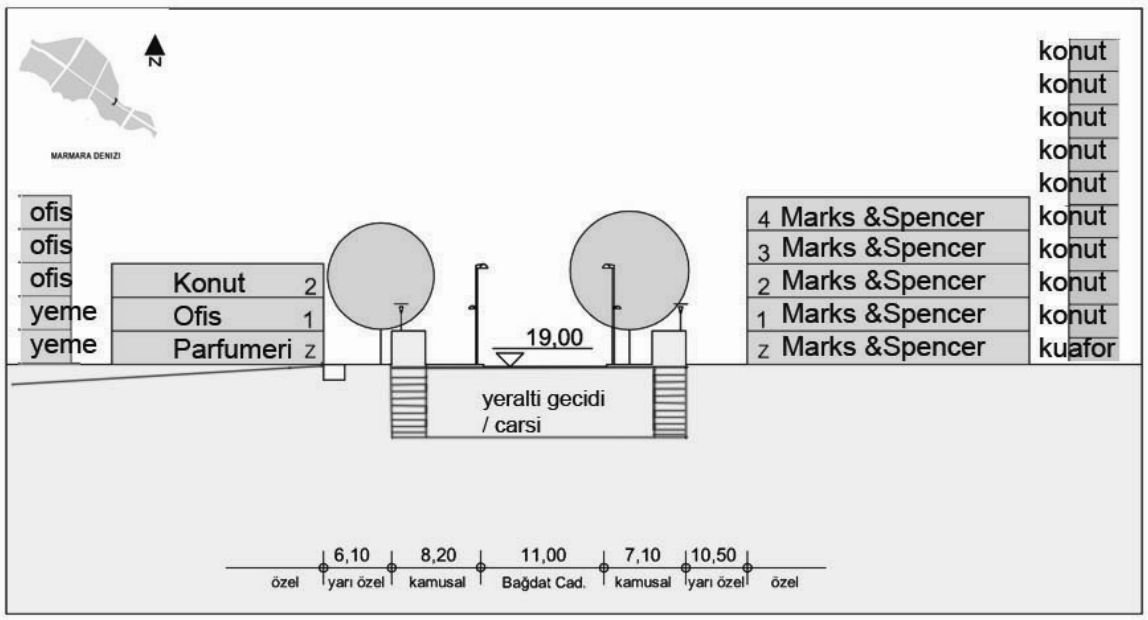




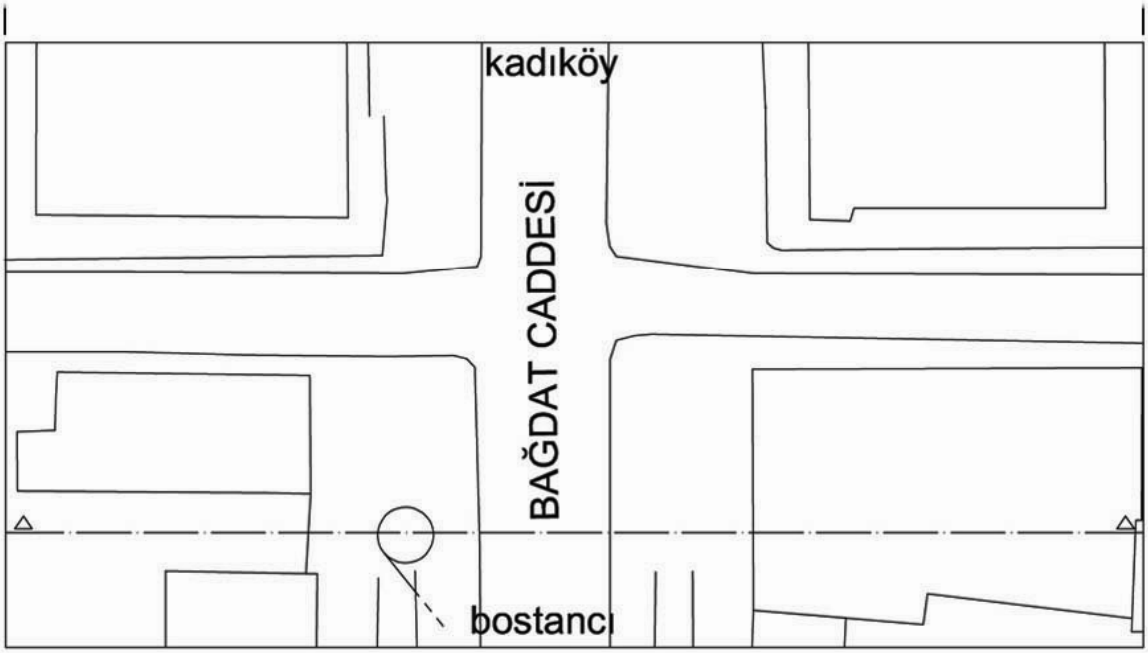
- Yaya kullanimi Caddenin en yogun bolumlerinden,
- Yogun yesil doku ve cinarlar,
- Bagdat Caddesi'nin iki yakasi arasindaki kot farkindan dogan ara mekanlar.

I.T.U.FEN BILIMLERI ENSTITUSU BINA BILGISI PROGRAMI	502012006 ZEYNEP YAZICIOGLU	BAGDAT CADDESI ENINE KESITLER EN-KES 04

EK B: Bağdat Caddesi Enine Kesitler (devam)



ŞAŞKINBAKKAL "MARKS & SPENCER" IŞIKLAR KESİT



ŞAŞKINBAKKAL "MARKS & SPENCER" IŞIKLAR PLAN





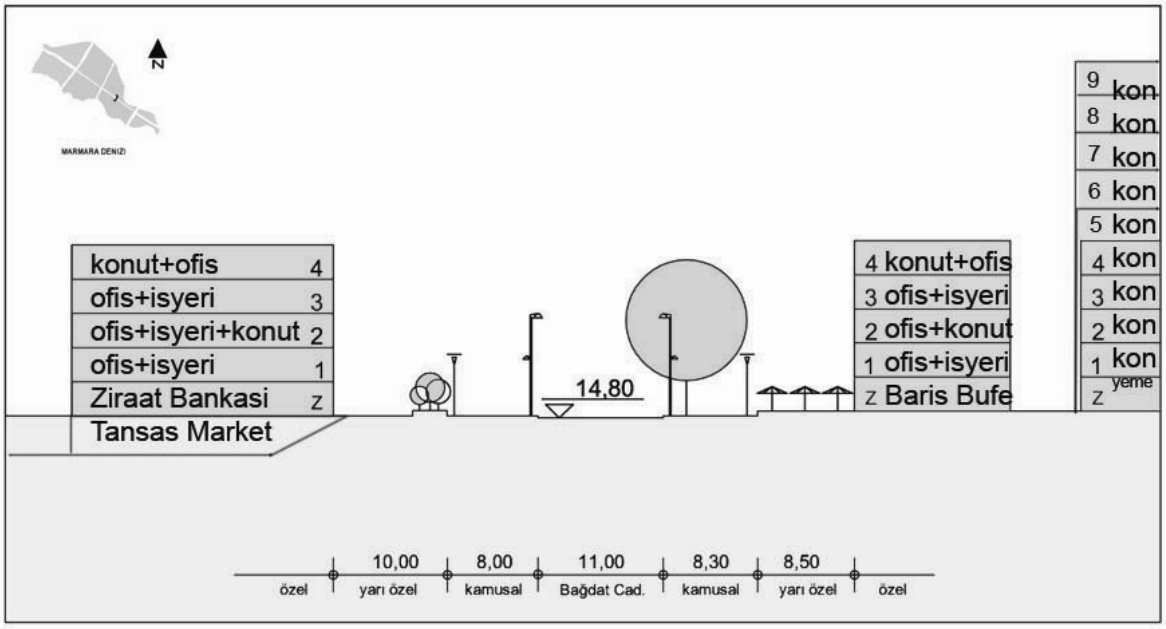


- Cadde'nin en yopun oldugu bolum,
- Toplanma alani,
- Merkez,
- Cok fonksiyonlu yapi, Boyner, Burger King, Marks&Spencer, Nike,
- Farkli kot, kat kullanimlari,
- Yeralti gecidi,
- Yesil doku, cinarlar.

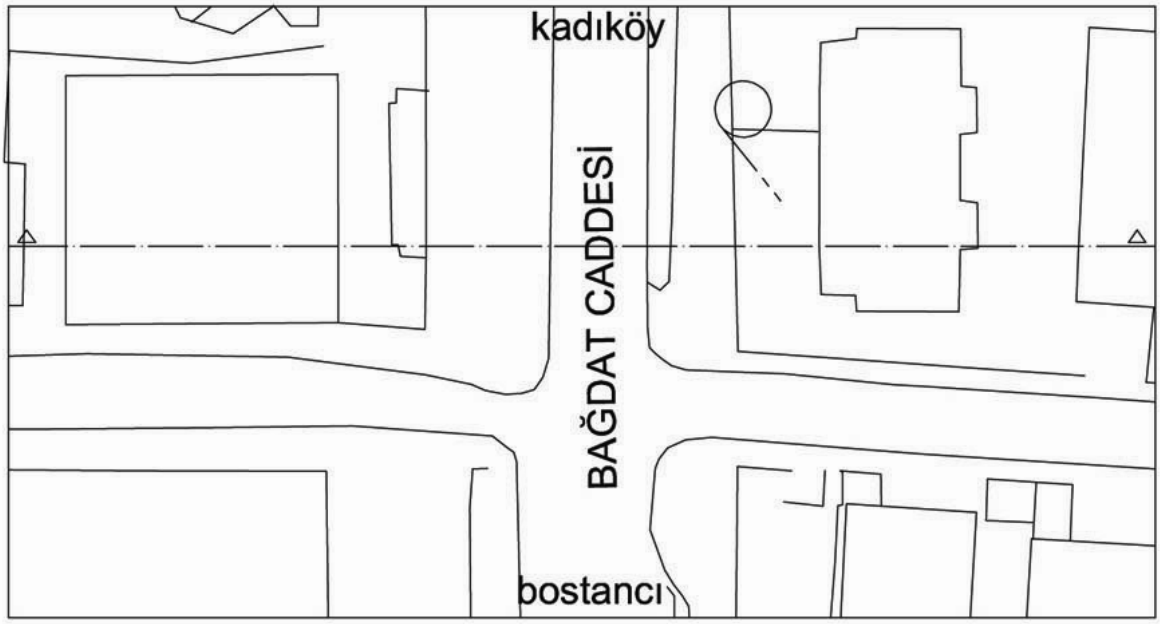
Şekil B.1 : Bağdat Caddesi Enine Kesitler (devam)

BAGDAT CADDESI ENINE KESITLER
EN-KES 05

EK B: Bağdat Caddesi Enine Kesitler (devam)



ŞAŞKINBAKKAL "BARIŞ BÜFE" IŞIKLAR KESİT



ŞAŞKINBAKKAL "BARIŞ BÜFE" IŞIKLAR PLAN



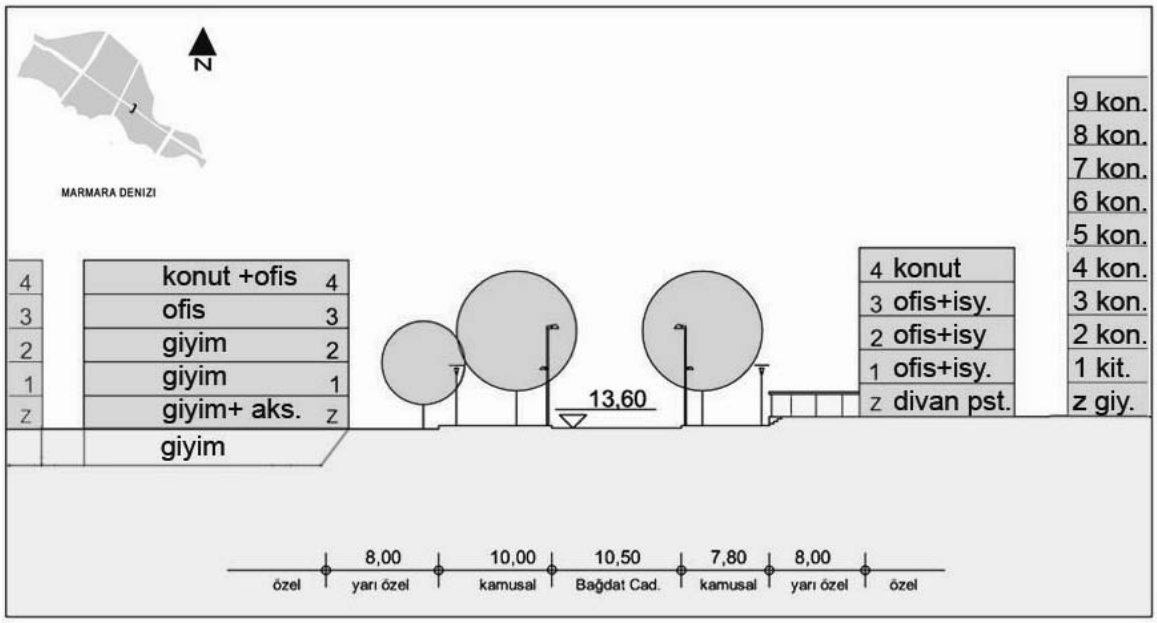




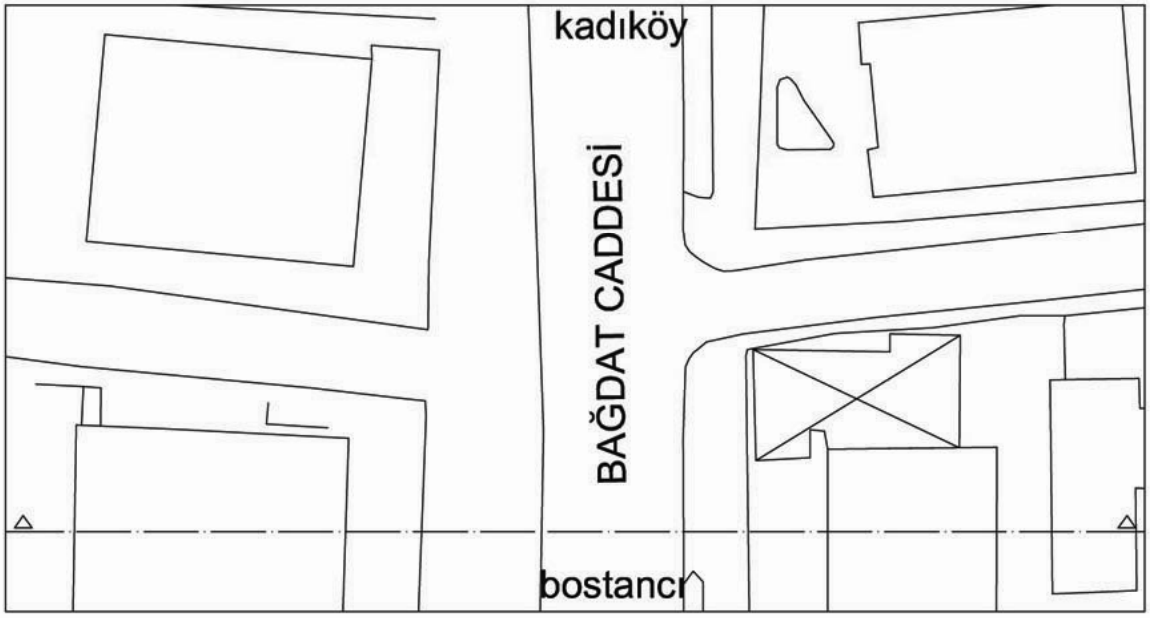
- Yogun farkli kot kullanimi,
- Yogun yesil doku,
- Farkli kotlarda farkli islevler,
- Sokak yasantisi,
- Caddenin en yogun oldugu bolum,
- Agaclarin kapalilik hissi.

I.T.U.FEN BILIMLERI ENSTITUSU BINA BILGISI PROGRAMI	502012006 ZEYNEP YAZICIOGLU	BAGDAT CADDESI ENINE KESITLER EN-KES 06

EK B: Bağdat Caddesi Enine Kesitler (devam)



KANTARCI "DİVAN" IŞIKLAR KESİT



KANTARCI "DİVAN" IŞIKLAR PLAN

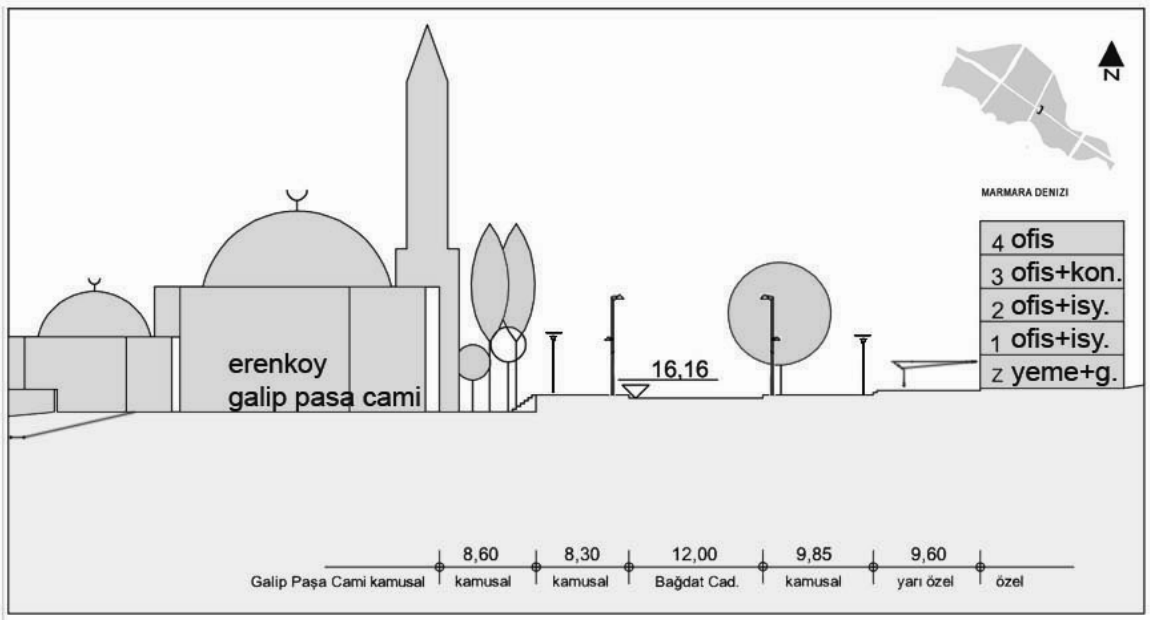




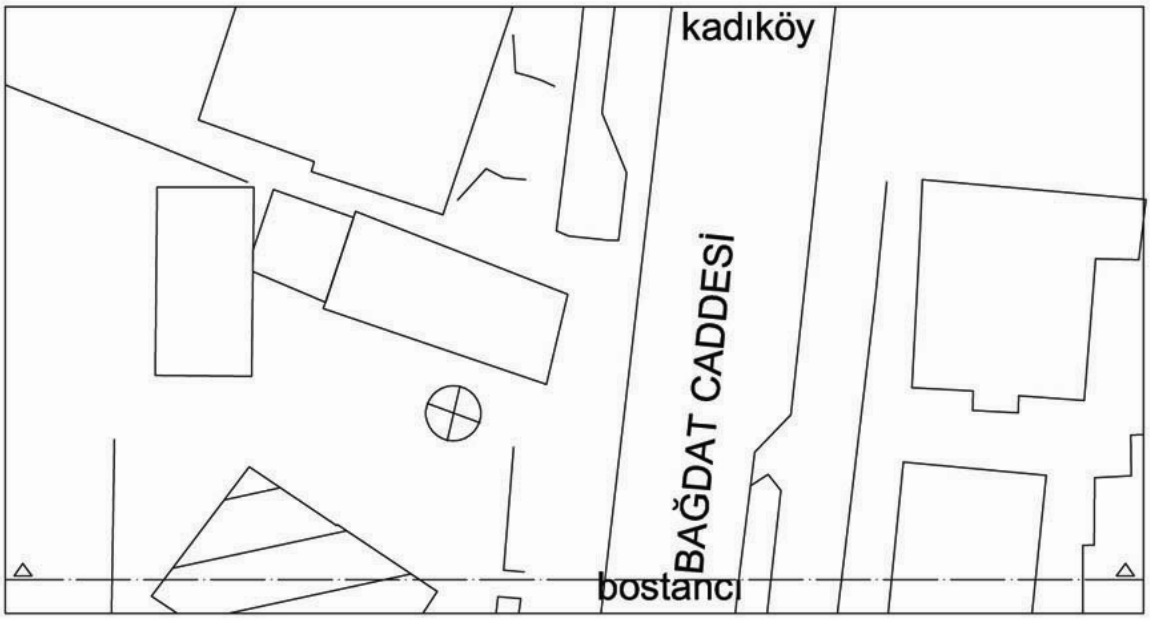
- Divan Pastanesi,
- Her turlu kullanici,
- otomobil, otobus, motorsiklet, hiz motoru vs.,
- Kucuk alanlarin bile satis amacli degerlendirilmesi,
- Vitrin bakmak, gezinmek, yuruyus,
- Kesisme noktasi.

I.T.U.FEN BILIMLERI ENSTITUSU BINA BILGISI PROGRAMI	502012006 ZEYNEP YAZICIOGLU	BAGDAT CADDESI ENINE KESITLER EN-KES 07

EK B: Bağdat Caddesi Enine Kesitler (devam)



ETHEM EFENDİ IŞIKLAR KESİT



ETHEM EFENDİ IŞIKLAR PLAN



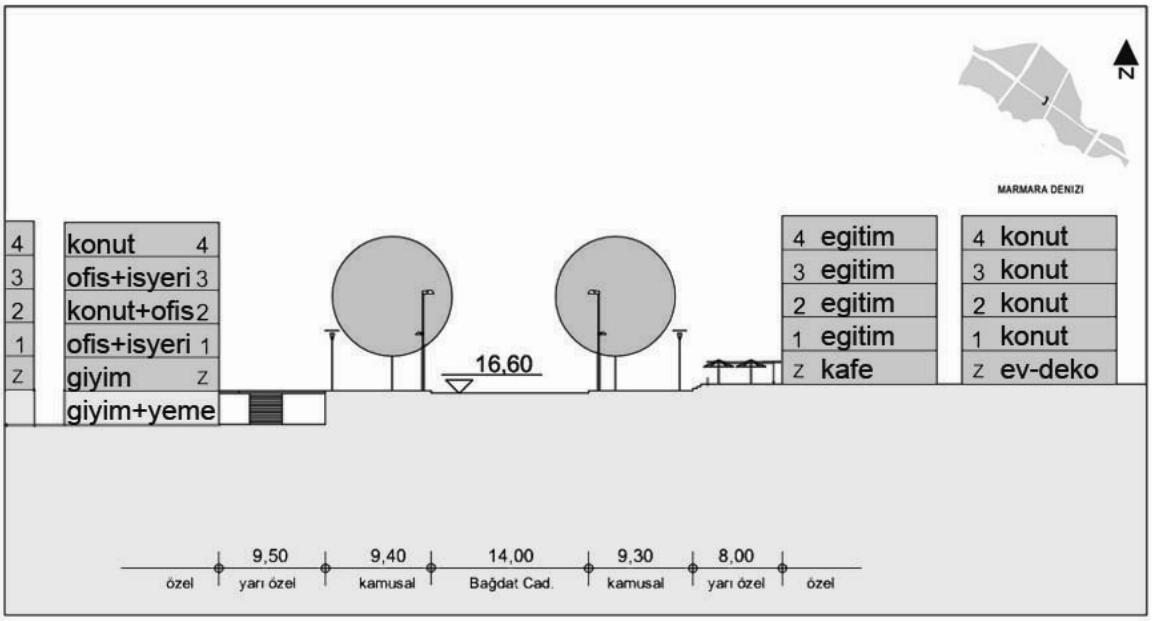




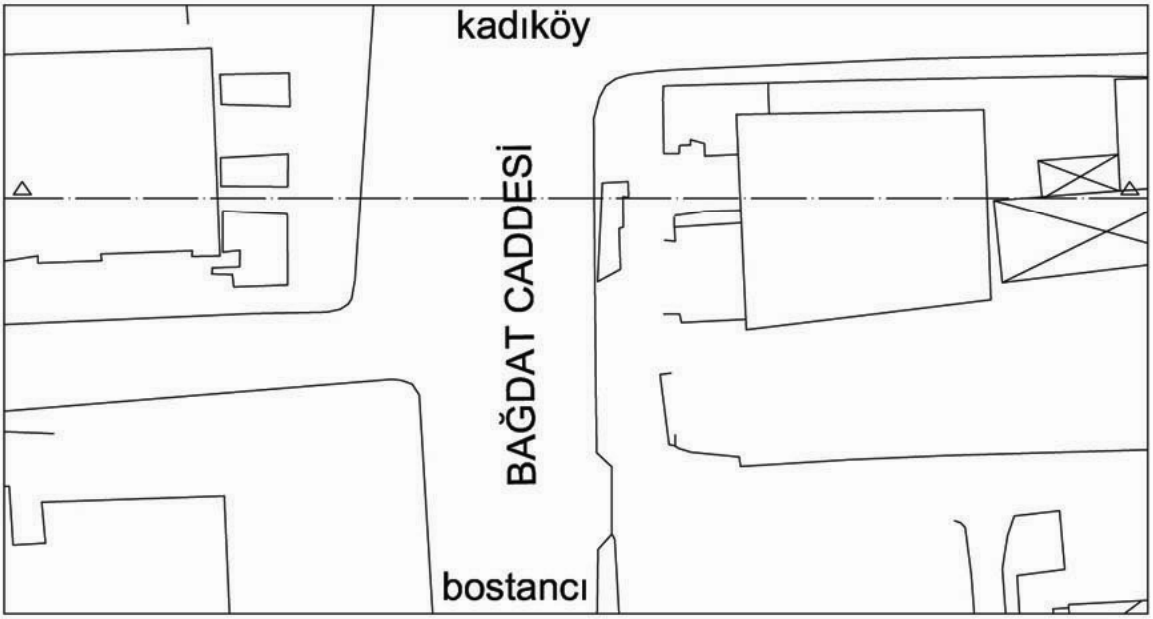
- Ethemefendi Caddesi'nden Bagdat Caddesine Bakis,
arkada Adalar ve Marmara Denizi, Yogun konut dokusu, ayrik nizam,
- Galip Pasa Cami, 19.yy.sonu.

I.T.U.FEN BILIMLERI ENSTITUSU BINA BILGISI PROGRAMI	502012006 ZEYNEP YAZICIOGLU	BAGDAT CADDESI ENINE KESITLER EK-KES 08

EK B: Bağdat Caddesi Enine Kesitler (devam)



CADDEBOSTAN "CAFE CROWN" IŞIKLAR KESİT



CADDEBOSTAN "CAFE CROWN" IŞIKLAR PLAN

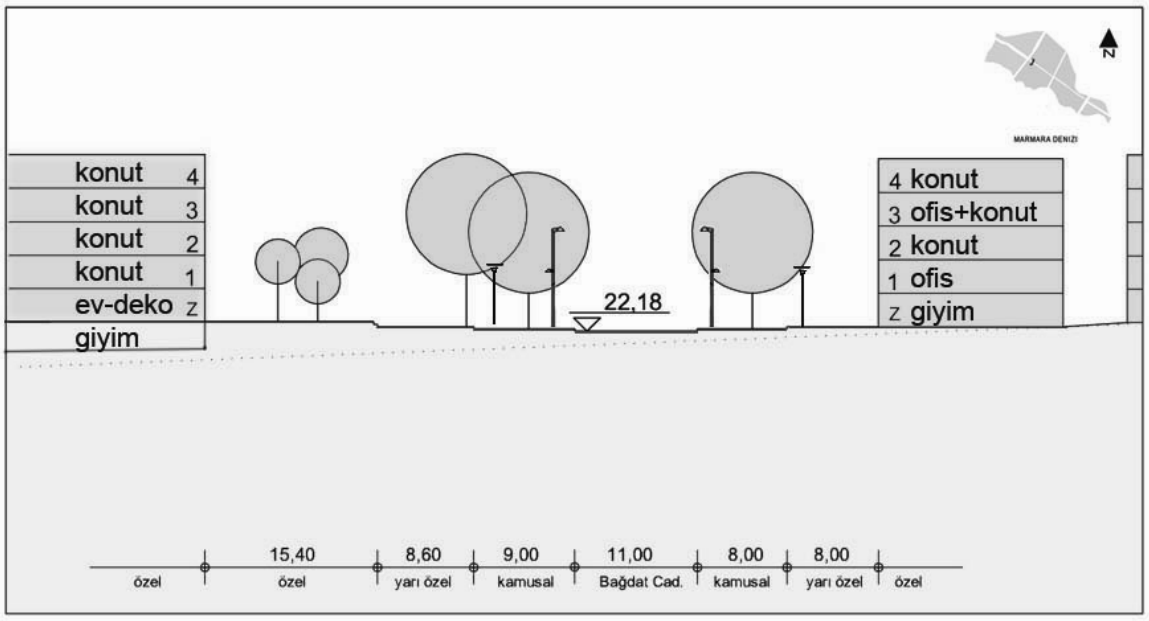




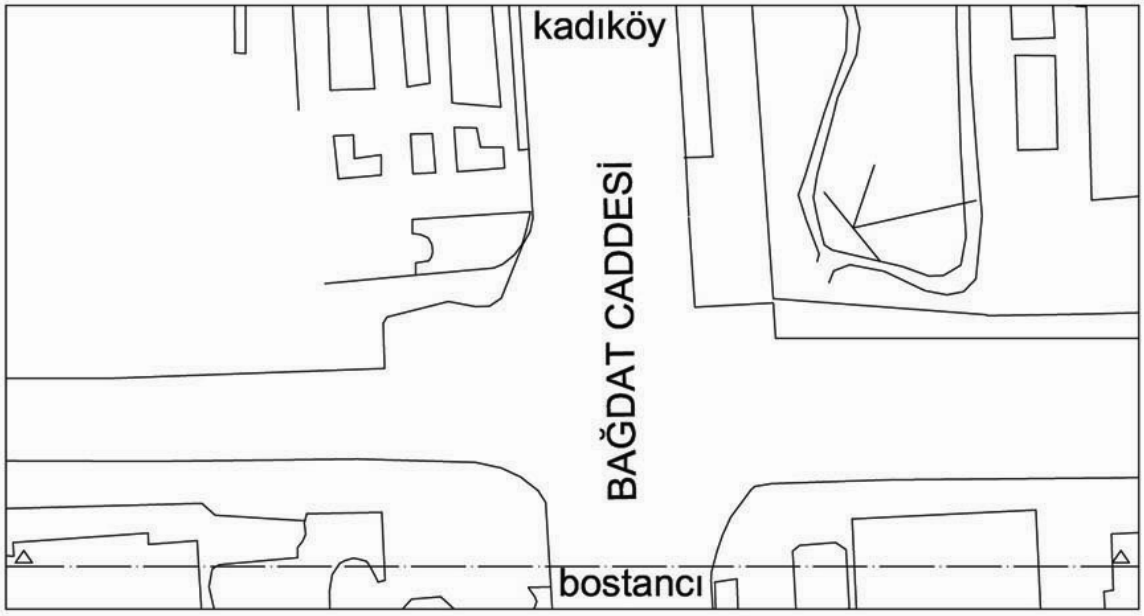
- Tarim Il Mudurlugu (Cadde uzerindeki nadir bos arsalardan)
- Eski Caddebostan Iskelesi'ne inen sokak
-Iskele Sokak'ta yogun kafe /bar /rest. kullanimi
-Farkli kotlarda farkli islevler
- Yogun yaya kullanimi

I.T.U.FEN BILIMLERI ENSTITUSU BINA BILGISI PROGRAMI	502012006 ZEYNEP YAZICIOGLU	BAGDAT CADDESI ENINE KESITLER EK-KES 09

EK B: Bağdat Caddesi Enine Kesitler (devam)



GÖZTEPE TÜTÜNCÜ MEHMET EFENDİ IŞIKLAR KESİT



GÖZTEPE TÜTÜNCÜ MEHMET EFENDİ IŞIKLAR PLAN





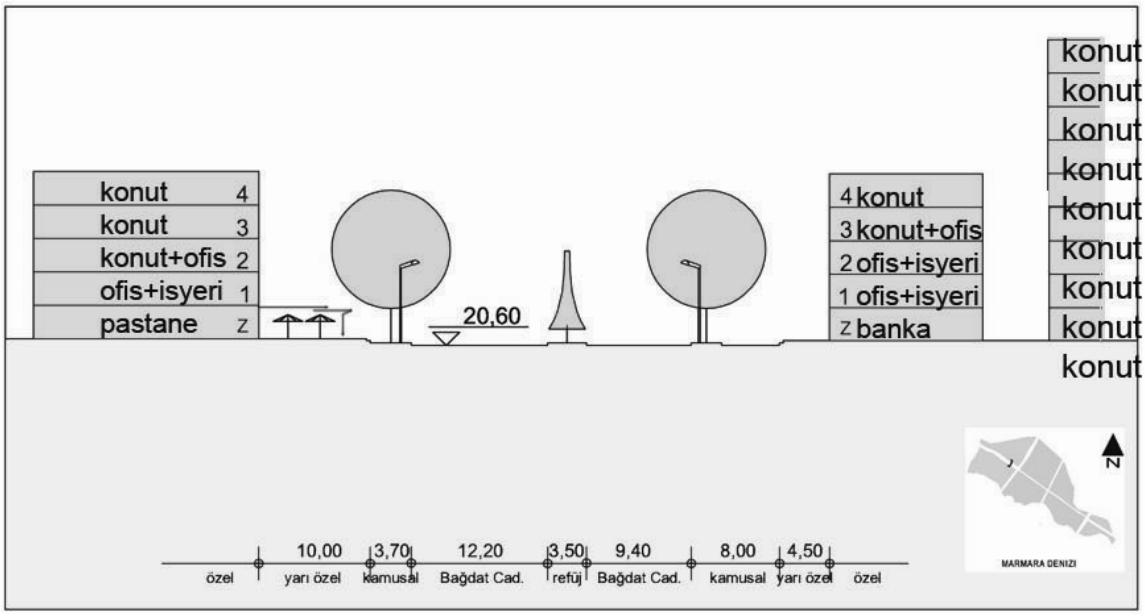




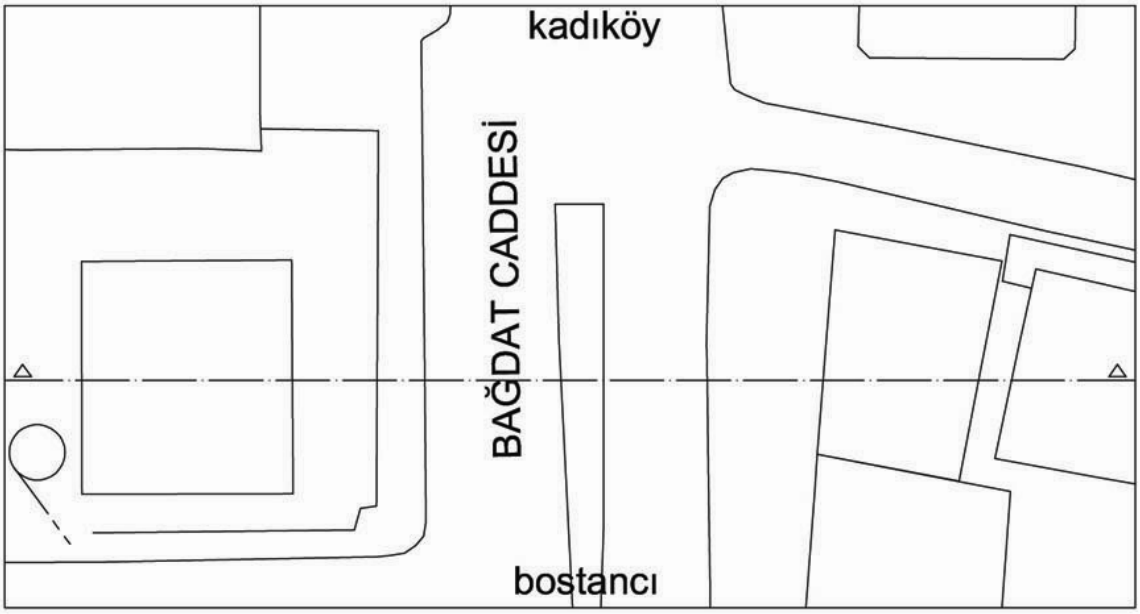
- Goztepe Parki, Bagdat Caddesi uzerindeki halka acik en buyuk kamusal alan ve tek park.
- Bagdat Caddesi'nin iliman iklim yapisi manolya, erguvan, mandalina, fistik cami, cinar vb cok farkli bitki ve agac turune uygundur.
-Bu bolumde, Yaya kullanimi daha azdir .

I.T.U.FEN BILIMLERI ENSTITUSU BINA BILGISI PROGRAMI	502012006 ZEYNEP YAZICIOGLU	BAGDAT CADDESI ENINE KESITLER EK-KES 10

EK B: Bağdat Caddesi Enine Kesitler (devam)



ÇİFTEHAVUZLAR IŞIKLAR KESİT



ÇİFTEHAVUZLAR IŞIKLAR PLAN

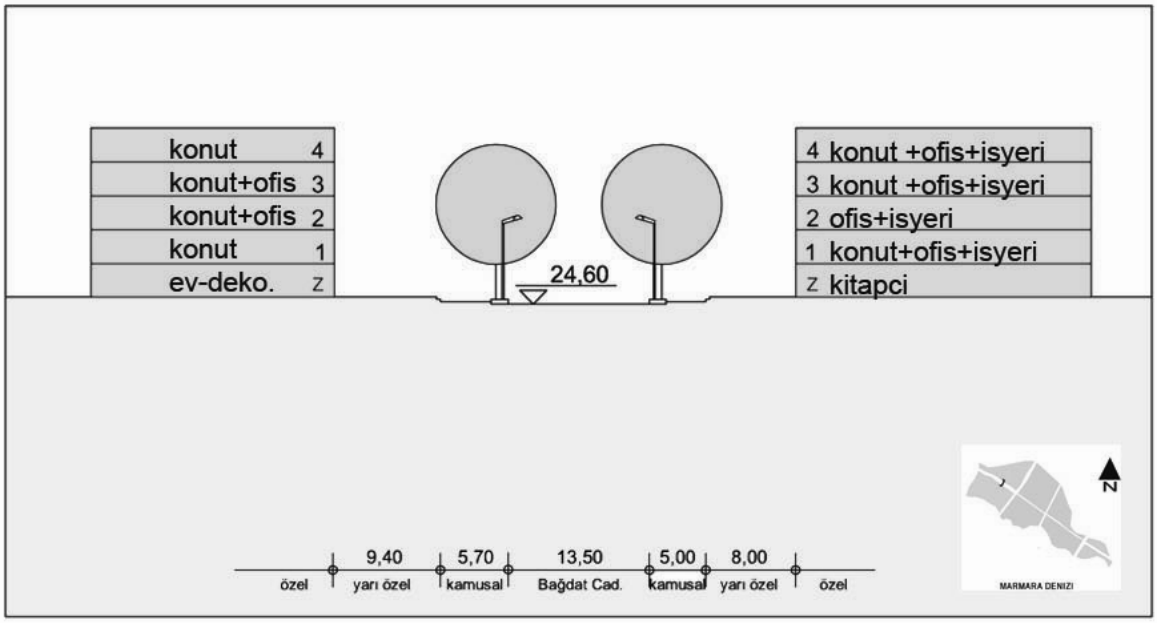




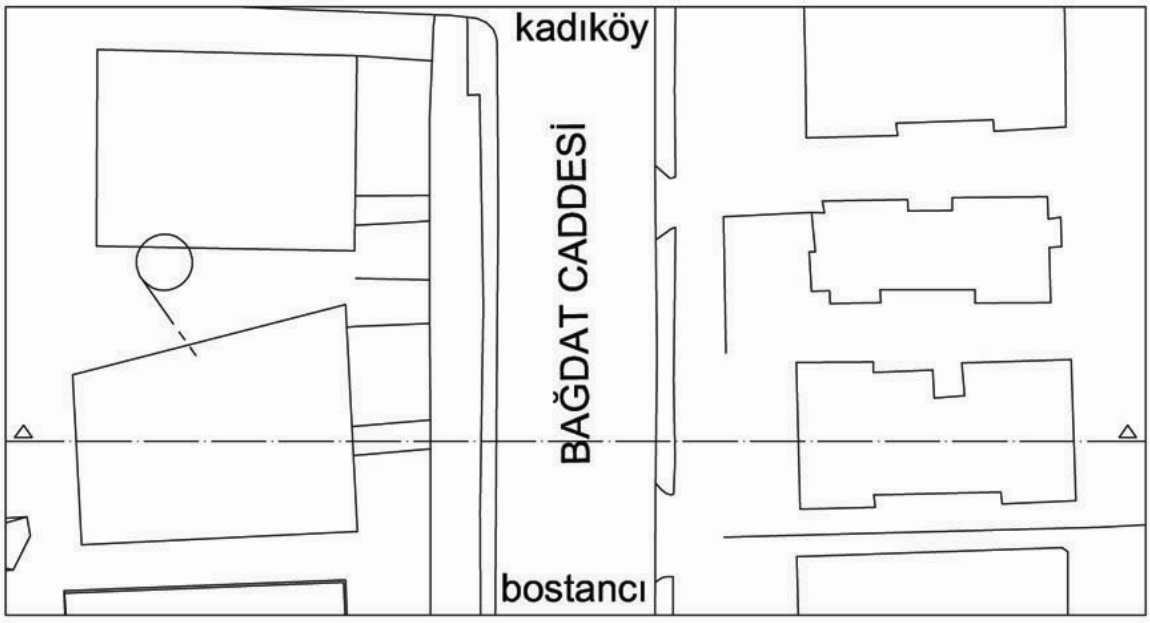
-Yaya kullanimi cok sakin
- Yakin cevrede tek fonksiyonlu yapilar cok sayida.
- Ilhami Ahmet Ork. Ilkogrt Okulu, Yeditepe Dis Hast. Fenerbahce Lisesi, Samiha Sakir Lisesi ve saglik kuruluslari.

I.T.U.FEN BILIMLERI ENSTITUSU BINA BILGISI PROGRAMI	502012006 ZEYNEP YAZICIOGLU	BAGDAT CADDESI ENINE KESITLER EK-KES 11

EK B: Bağdat Caddesi Enine Kesitler (devam)



SELAMİÇEŞME "PETROL OFİSİ" KESİT



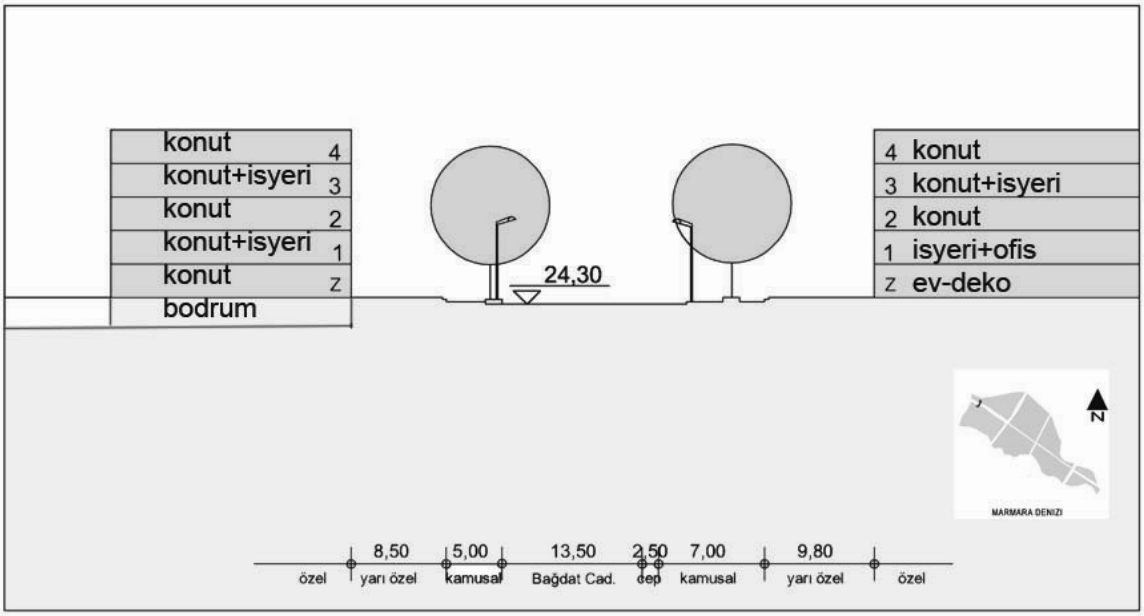
SELAMİÇEŞME "PETROL OFİSİ" PLAN



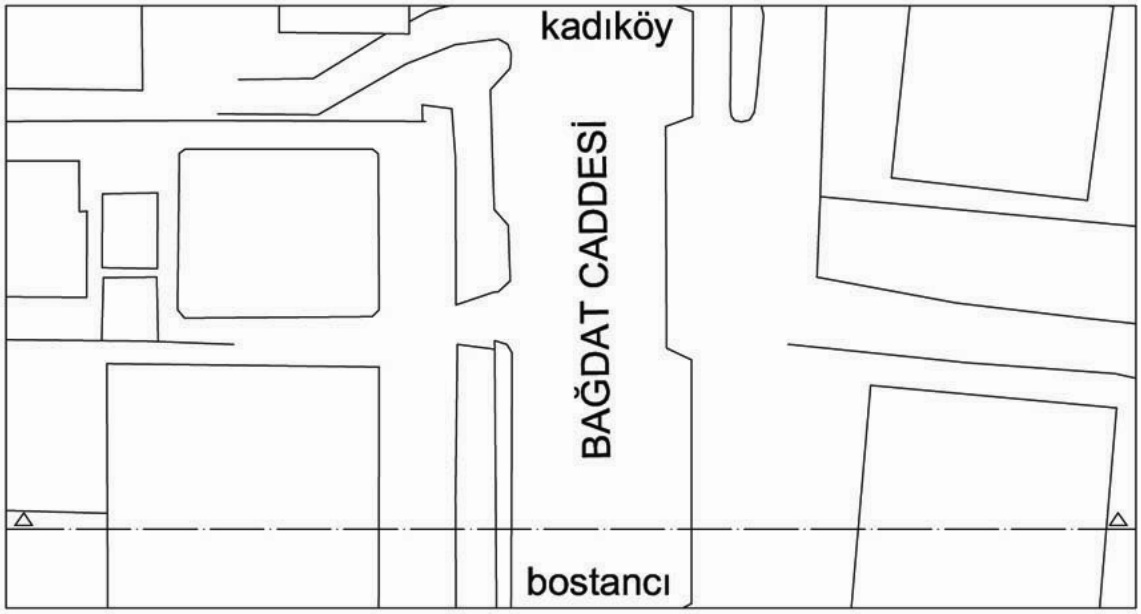
- Seyrek yaya kullanimi,
- is cikis saatlerinde yogunluk,
- Caddenin iki yakasindaki kot farkinin azalmasi ile bodrum kat cozumlerinin kaybolmasi,
- Benzin istasyonun tek fonksiyonlu yapisi, ancak 24 saat calismasi.

I.T.U.FEN BILIMLERI ENSTITUSU BINA BILGISI PROGRAMI	502012006 ZEYNEP YAZICIOGLU	BAGDAT CADDESI ENINE KESITLER EN-KES 12

EK B: Bağdat Caddesi Enine Kesitler (devam)



FENERYOLU IŞIKLAR KESİT



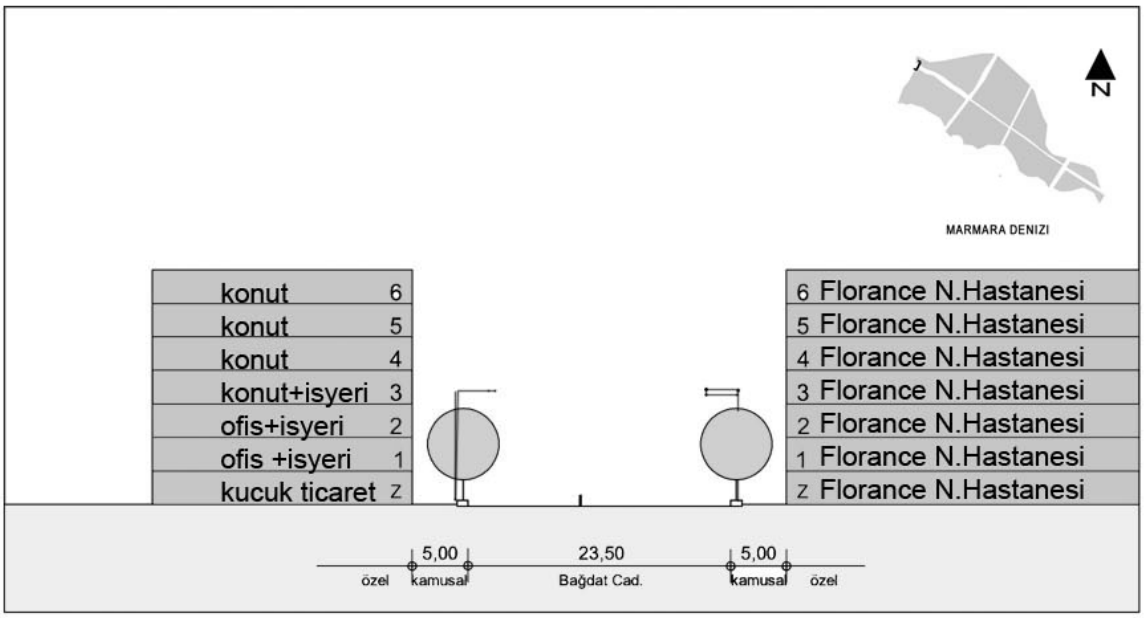
FENERYOLU IŞIKLAR PLAN



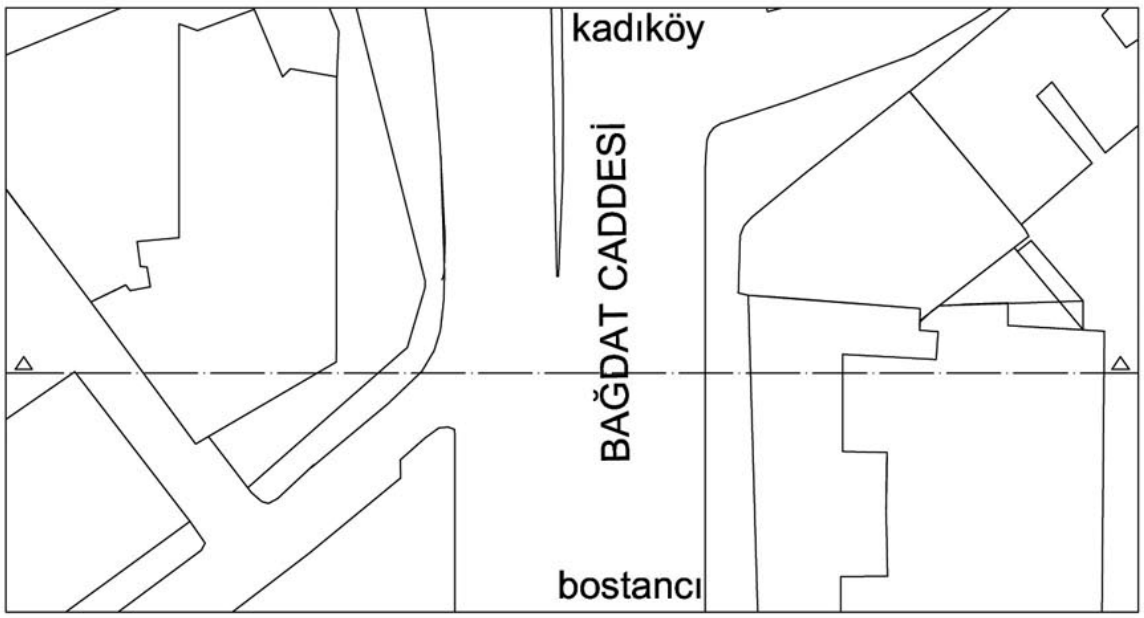
- Feneryolu Sabit Pazari,
- Feneryolu Tren Istasyonu,
- Dunya Goz Hastanesi,
- Is cikisi saatlerinde yaya yogunlugu orta,
- Agaclar Bagdat Caddesi'nin diger bolumlerine gore seyrek.

I.T.U.FEN BILIMLERI ENSTITUSU BINA BILGISI PROGRAMI	502012006 ZEYNEP YAZICIOGLU	BAGDAT CADDESI ENINE KESITLER EN-KES 13

EK B: Bağdat Caddesi Enine Kesitler (devam)



KIZILTOPRAK "SHELL" IŞIKLAR PLAN



KIZILTOPRAK "SHELL" IŞIKLAR PLAN



- BP Akaryakit Istasyonu,
- Florance Nightingale Hastanesi,
- Bogazici Koprusu baglantisi,
- Fenerbahce Sukru Saracoglu Stadyumu,
- Yogun arac trafigi,
- Is cikisi saatlerinde yaya kullanimi,
- Bagdat Caddesi'nin kesitinin en genis oldugu bolum,
- Agac ve yesil doku hic yok.

I.T.U.FEN BILIMLERI ENSTITUSU BINA BILGISI PROGRAMI	502012006 ZEYNEP YAZICIOGLU	BAGDAT CADDESI ENINE KESITLER EN-KES 14

EK C Bağdat Caddesi ve Yakın Çevresinde Bulunan Mağazalar

1. Remzi Kitabevi Suadiye
2. Vakko
3. Tchibo
4. Deriden
5. Yargıcı Accessories
6. Fenerium
7. Aysira
8. Pronovias
9. HRN Diamond
10. Marlboro Classics
11. Bedia's Gümüş
12. D&R Suadiye
13. Fahri Eser Mobilya Döşeme
14. Artemis Gümüş
15. Silk & Cashmere
16. Privenuptia Atelier
17. Stones
18. Kybele Canan Sarıkaya Gelinlik
19. G-Star Raw
20. Braccialini Boutique Istanbul
21. Louis Vuitton
22. Nezih Kitapevi
23. Beymen
24. Watsons
25. The Body Shop
26. Mabel Çikolata-Suadiye
27. Nike
28. Boyner
29. İş Kültür Yayınları
30. Filiz Kuruyemiş - Tekel
31. Guess
32. Zara
33. Teknosa Suadiye
34. Marks & Spencer
35. Beyaz Butik
36. Zeytin Bilişim Teknolojileri
37. Mine Gümüş Takı
38. İlgi Kuruyemiş Evi
39. Altıyol Saat
40. Diamond Naci Şenocaklı
41. M&P ACCESSORIES/MELS COTURE
42. Galatasary Store
43. Teknosa Caddebostan
44. Takışık
45. Sabri Özel
46. GAP
47. Kristal Büfe
48. Polo Garage
49. İnkılap Kitabevi
50. Chocolate optik
51. Sworowski
52. Accessorize
53. Replay
54. Camper
55. Little Big
56. Linens
57. Ozan Optik & Lens
58. Sevil Parfümeri Şaşkınbakkal
59. Zara Şaşkınbakkal
60. M&P ACCESSORIES
61. İnci İhracat Fazlası Çorap Çamaşır Pijama
62. Bellamom
63. Derishow
64. Asya Pazarı, Market
65. DiaSA Indirim Süpermarketi
66. Şifon Moda Abiye
67. Mısırlı Triko
68. Vitra intema Caddebostan
69. Laura Ashley
70. Ysatis Alışveriş
71. Starspor
72. Sultans of Harem Accessories
73. GNC Live Well
74. Çeliker İnşaat
75. Kardeşler Şarküteri & Tekel Bayii
76. Hüsniye Moda
77. Nora Yapı
78. Toyzz Shop
79. Pepchino Kids
80. Ebruli Butik
81. Tekin Acar Cosmetics
82. Yaya by Hotiç
83. Şadan Saat
84. United Colors of Benetton
85. D & P Parfüm
86. Sefa İnşaat
87. Kemal Tanca
88. Divanni Kundura
89. GNC Live Well
90. Selim Triko
91. Timberland
92. Teknosa
93. Toyiki
94. Nine West
95. Veni Vidi Lens Merkezi
96. İtal & Co
97. Vodafone Cadde
98. Karel İnşaat
99. Koton
100. Unitim Moda Mağazacılık
101. Birmot Alfa-Romeo
102. W Collection
103. Çınar 1 Kuruyemiş - Kurukahve
104. Cenap Optik
105. Şifa Baharat
106. Tobacco Shop
107. Silk & Cashmere
108. Agatha
109. Chocolate Optic
110. Yalçınlar Büfe
111. Brunotti Spor Outlet
112. Kifidis
113. Aslı natural collection
114. Teknosa
115. Cadde Çarşı
116. Mitterteich
117. Ganyan Bayii
118. Hazal Butik - Büyük Beden

119. Zekids
120. Aktüel Kitapevi
121. Derimod
122. Euromoda
Bijon Fantastik
123. GözGrup Optik
124. Vitra
125. Tobacco Shop
126. Sağlam Yapı
İnşaat Tic. San. Ltd.
Şti.
127. Quiksilver
128. Süslü Bujiteri
129. Gün&Ay
Gelinlik
130. Sadıkoğlu Yapı
131. Stella
Accessories
132. so Chic
133. Moda Kasabı
134. Akademik Spor
135. Rugano Büyük
Beden
136. Altan Giyim
137. Kokosh
138. Aksu Tuhafiye
139. Tashmekan
140. Altan
Konfeksiyon
141. Mango
142. Catwalk
143. Dilara's Gümüş
Takı Tasarımı
144. Paycom
Bilgisayar
145. Bambi
146. Melek Gümüş
147. Casa De La
Joya
148. Tufan Saat
149. Rugano -
Büyük Beden
150. Fatoş Semih
Hürcan - Wardrobes,
Walk-in Closets
151. OR-FE Büyük
Beden
152. Miya Outlet
153. İstanbul 34
Büfe
154. Aydın Saat
155. Bin bir çeşit
bijuteri
156. Ema Çorap
Çamaşır
157. Tommy-Hilfiger
158. Ariş Kuyumcu
159. Mavi Jeans
160. Shoe Story
161. Club Beymen
162. Homestore
163. Swatch
164. Claire's
165. Şişli Optik
166. Home Sweet
Home
167. Vetrina
168. Salomon
169. Burberry
170. İpekyol
171. Özgül Moda
172. Opmar Optik
173. Gilan
Mücevherat
174. Sun Vital
175. Portobello
176. Dakik Optik
177. Özgür Saat
178. Aldo
179. Naked
180. Nine West
181. Sportomed
182. Fancy Saatçilik
183. Dufy
184. Shoe Box
185. Polo Optik
186. Escada
187. Sez Bijuteri
188. Nokia
189. Network
190. Elle
191. Roman
192. Fabrika
193. Calvin Klein
194. Megan's Loft
195. Beverly Hill's
Outlet
196. Zeki Ata
Mücevherat
197. Myra
AppleStore
198. Tılsım Tadilat
Evi
199. Mithat
Selection
200. Berrak Çanta
201. Ekrem
Kuyumculuk
202. MAC
203. Hotiç
204. B & G Store
205. Dem Diamond
206. Alen Deri
207. The Body Shop
208. Atasay
209. Diesel
210. Faysal
211. Crysta Biiz
212. Stefanel
213. Park Bravo
214. Rolex
215. Façonnable
216. Desa
217. Goldaş
218. Accessorize
219. Acquaverde
220. Cadde Tekel
221. Perde - Ayfer
Home
222. Rekor Mobilya
223. Miss Lema
224. Class
Züccaciye
225. Roni Collection
226. Janin Gümüş
227. Mavi Jeans
228. Sevil
229. D&R
230. D&G
231. Özgür Saat
232. Paşabahçe
233. Atalar
234. Christine -
Cotton - Club
235. Erdoğan İnşaat
236. Desa
237. Goldaş
238. Zen Diamond
239. Saatçi Arif
240. Yves Rocher
241. Doğa Gıda
Tekel
242. Wasco
243. Özbağdat Gıda
244. Bizim Çarşı
245. Palm Baby
246. XX Büyük
Beden
247. Uğursal İnşaat
Ltd. Şti.
248. Trends
249. Bizim Çarşı
250. Fetur Tekstil
Ticaret ve Sanayi A.ş.
251. Orkide Çeyiz
252. Rebecca
253. Bun Design
254. Terzi Hulki
255. Seray
256. Melek Gümüş

257. Home Hediyelik Eşya
258. F@ith Büyük Beden
259. Kozaman İnşaat Ticaret Ltd. Şti.
260. Genç Gıda
261. Baharat Evi
262. Ünal - Kemer & Çanta
263. Gobonaz Halı Butik
264. Garde Robe
265. Murat - Tim Shoes & Handbags
266. Gusto
267. Baghdat Perde
268. İlknur Butik
269. Ümit Gıda
270. Öz Gıda
271. Dilara's Takı
272. Orkide Çeyiz
273. Boutique 11
274. Moda Bakkaliyesi
275. Remzi Kitabevi
276. Sporty's
277. Metin AkpınaRay Dolap
278. Anıkya İznik Çini
279. Bağdat Kasabı
280. Hush Puppies
281. Asibeyaz
282. Vogue Boutique
283. Shoe Store
284. Park Bravo
285. Hey
286. Çınar 2 Kuruyemiş - Kurukahve
287. Ay Yıldız
288. Energie
289. Yargıcı
290. Erler Kumaş
291. Philips
292. Paşabahçe
293. Vestel
294. İz tekstil
295. Hobby Giyim
296. Aldi
297. İdris Et ve Gıda Pazarlama Ltd. Şti.
298. Sayıl Butik
299. Sucular Takı
300. Yalçınlar Büfe
301. Aldi Takı
302. Levi's
303. Panço
304. Kifidis
305. Bambi
306. Moe Butik
307. Çitlembik Çocuk
308. Zeki
309. Tam Dekorasyon

EK D: Bağdat Caddesi'ne İBB (2009)'un Şaşkınbakkal Meydanı Projesi önerisi

İstanbul Büyük Şehir Belediyesi Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü	Ulaşım Daire Başkanlığı Ulaşım ve Trafik Düzenleme Komisyonu Kararı	Tarih : 28/05/2009 Sayı : UTK2009/14- 31 Sahife : Ekleri :

10.05.2002 tarih, 2002/3-1 sayılı UKOME Kararına istinaden;

Kadıköy, Bağdat Cad. Şaşkın Bakkal Mevkii, Alt Geçit Yol Uygulama Projesi.

Ulaşım ve Trafik Düzenleme Komisyonu'muzca tetkik edilmiş olup, aşağıdaki görüş ve karara varılmıştır.

İLGİ : a) Ulaşım Planlama Müdürlüğü'nün 07/05/2009 tarih ve 1502668 sayılı yazısı
b) 12.05.2009 tarihli Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü raporu.

İlgi (b) Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü raporunda;
"İlgi Ulaşım Planlama Müdürlüğü'nce "Kadıköy, Bağdat Caddesi, Şaşkınbakkal Mevkii Alt Geçit Uygulama Projesi"nin hazırlandığı ve projede, Şaşkınbakkal Mevkii Bağdat Caddesi'ndeki akımın altgeçit ile kesintisiz hale getirilerek bir meydan oluşturulduğu belirtilmekte olup, hazırlanan ekteki proje için UTK Kararı alınması talep edilmektedir.

Projede yapılan incelemede; yolun alta alınması ile beraber hemzeminde bir yaya alanı oluşturulduğu görülmüştür. Bu nedenle:

- Yaya bölgesinde yapılacak imalatların zorunlu hallerde araç giriş-çıkışına imkan verecek şekilde olması,
- Acil durumlarda; ambulans, itfaiye, polis ve zabıta araçları, resmi araçlar, vilayet araçları, konsolosluk araçları (yeşil ve mavi plaka), banka zırhlı araçlarının 24 saat giriş-çıkış yapabilmesi,
- Yaya bölgesine zorunlu olarak giren araçların kesinlikle yayalara bırakılmış alanda park etme ve bekleme yapmaması,
- Yaya alanının hiçbir şekilde otopark alanı olarak kullanılmaması,
- Yaya alanı içinde yer alan konut veya işyerlerinin yükleme-boşaltma ve diğer ihtiyaçları için taşıtların her gün gece 21.00 ile sabah 10.00saatleri arasında yaya bölgesine girebilmeleri,
- Yaya bölgesinde yeni yapılacak inşaat için ve bölgeye inşaat malzemesi araç-gereçleri getirileceği saatleri belirleyen süreli izin belgesinin UTK'dan alınması,

Seyyar satıcıların sokulmaması ve gerekli denetimlerin, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Zabıta Daire Başkanlığı ile İstanbul Valiliği-İl Emniyet Müdürlüğü'nce yapılması kaydıyla uygun görülmüştür." denilmektedir.

Ulaşım ve Trafik Düzenleme Komisyonu'nca yapılan incelemede; ilgi (b) Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü raporu ve eki projeye göre uygulama yapılması ulaşım ve trafik açısından uygun görülmüş olup, konunun UKOME'ye sunulmasına karar verilmiştir

KURUL BAŞKANI
Muzaffer HACIMUSTAFAOĞLU
Genel Sekreter Yardımcısı

ÜYE Ulaşım Koordinasyon Müdürü V. Bedir ÇİFTÇİ	ÜYE Trafik Müdürü M. Necip ERTAŞ	ÜYE Yol Bakım ve Onarım Müdürü Mehmet ÖZÇELİK
ÜYE Ulaşım Planlama Müdürü Atilla ALKAN	ÜYE Projeler Müdürü Ahmet Hamdi GÜNER (Katılmadı)	ÜYE Altyapı Koordinasyon Müdürü Mücahit DEMİRTAŞ



Şekil D1. Bağdat Caddesi'ne İBB (2009)'un Şaşkınbakkal Meydanı Projesi önerisi

ÖZGEÇMİŞ



Ad Soyad: Zeynep YAZICIOĞLU HALU

Lisans Üniversite: İstanbul Teknik Üniversitesi
Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü

Yüksek Lisans Üniversite: İstanbul Teknik Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü Bina Bilgisi Programı

Yayın Listesi:

- "Experimental and Creative Design Method for The First Year Architectural Design Studio", *DESIGNTRAIN CONGRESS – TRAILER II:Designing Design Education Modern Education in Architectural Design Basics,* Amsterdam, Hollanda, 05-07 Haziran 2008
- "Effects of Prejudice in Fırst Year Architectural Basic Design Studio", *DESIGNTRAIN CONGRESS – TRAILER II:Designing Design Education Modern Education in Architectural Design Basics*, Amsterdam, Hollanda, 05-07 Haziran 2008
- "İstanbul Kentiçi Raylı Sistemlerin Kentle Entegrasyonu ve Kentsel Dönüşüm Açısından Değerlendirilmesi", *İstanbul Büyükşehir Belediyesi araştırma projesi öneris*i, Yeditepe Üniversitesi, 2006
- "İstanbul Anadolu Yakasında Yeni Gelişen Toplu Konut Alanları ve Kentsel Dönüşüme Etkileri: Bağdat Caddesi Bölgesiyle Yeni Gelişen Toplu Konut Alanlarının Karşılaştırılması", *İstanbul Büyükşehir Belediyesi araştırma projesi öneris*i, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, 2006
- "Blank Facades of İstanbul", konulu bildiri sunuşu, *Istanbul Fragmented, International Symposium*, İstanbul, 2005
- "Blank Facades of İstanbul", makale, *Istanbul Fragmented, International Symposium bildiri kitapçığı*, İstanbul, 2005

- “Temporary Open Markets and Their Relation with the City”, konulu sunuş, *XXII International World Congress of Architecture, UIA 2005 Istanbul, 22. Uluslararası Mimarlık Kongresi*, 3-7 Temmuz 2005, İstanbul
- “Blank Facades of Istanbul”, konulu sunuş, *XXII World Congress of Architecture, UIA 2005 Istanbul,* 22. Uluslararası Mimarlık Kongresi, 3-7 Temmuz 2005, İstanbul
- "İçinden Tren Geçen Kent: İstanbul", *XXI Yirmibir Mimarlık Tasarım ve Kent Dergisi*, sayı 15, s. 53-55, İstanbul, 2003
- "Raylı Sistemler ve Kentsel Dönüşüm" *Kentsel Dönüşüm Sempozyumu, Bildiriler Kitabı*, TMMOB Şehir Plancıları Odası, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul,11-13 Haziran 2003
- “Bağdat Caddesi’nde Vitrin”, *XXI Yirmibir Mimarlık Tasarım ve Kent Dergisi*, sayı 13, s. 53-55, istanbul, 2003
- “Le Corbusier ve Modern Türk Mimarliği”, *Sanat Dünyamız*, Yapi Kredi Yayınları, sayı 87, s.204-209, İstanbul, 2003
- “Bağdat Caddesi’nde Konutun Evrimi”, *Mimarist Dergisi*, Mimarlar Odası Yayını, sayı 1, s.55-60, İstanbul, 2001
- “Duvar Boyunca Berlin”, *Yapı Dergisi,* 223, Istanbul, 2000
- *1950’ler Kuşağı Mimarlık Antolojisi*, yayına hazırlama, YEM Yayın, İstanbul, 1994.
- *Eczacibaşi Sanat Ansiklopedisi*, Yayin Düzenleme Sorumluluğu, Yem Yayin, İstanbul, 1994.