

FÜLAY UYSAL BİLGE

ATILIM ÜNİVERSİTESİ

2020

GELİŞEN KENTLERDE ULAŞIM KORİDORLARI ÜZERİNDEKİ
AÇIK MEKANLARIN KENTSEL KAMUSAL ALAN OLARAK
GELİŞTİRİLMESİNE YÖNELİK ÖRNEK BİR
ÇÖZÜMLEME VE YÖNTEM ÖNERİSİ

ATILIM ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

FÜLAY UYSAL BİLGE

DOKTORA TEZİ
MİMARLIK ANA BİLİM DALI

KASIM 2020

GELİŞEN KENTLERDE ULAŞIM KORİDORLARI ÜZERİNDEKİ AÇIK
MEKANLARIN KENTSEL KAMUSAL ALAN OLARAK GELİŞTİRİLMESİNE
YÖNELİK ÖRNEK BİR ÇÖZÜMLEME VE YÖNTEM ÖNERİSİ

ATILIM ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

FÜLAY UYSAL BİLGE

DOKTORA TEZİ
MİMARLIK ANA BİLİM DALI

KASIM 2020

Bu tez Atılım Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tarafından onaylanmıştır.

Unvan ve İsim
Enstitü Müdürü

Bu tezin **Atılım Üniversitesi Mimarlık AlanındaDoktora** derecesinin tüm gerekliliklerini karşıladığı onaylanmıştır.

Prof.Dr. Selahattin Önür
Bölüm Başkanı

FÜLAY UYSAL BİLGE tarafından teslim edilen GELİŞEN KENTLERDE ULAŞIM KORİDORLARI ÜZERİNDEKİ AÇIK MEKANLARIN KENTSEL KAMUSAL ALAN OLARAK GELİŞTİRİLMESİNE YÖNELİK ÖRNEK BİR ÇÖZÜMLEME VE YÖNTEM ÖNERİSİbaşlıklı bu tezin kapsam ve kalite bakımından Doktora derecesi için yeterli olduğu düşünülmektedir.

Prof.Dr. Selahattin Önür
Danışman

Tez Jürisi Üyeleri:

Prof. Dr. Sevgi Lökçe
Mimarlık Bölümü, Atılım Üniversitesi

Prof.Dr. Selahattin Önür
Mimarlık Bölümü, Atılım Üniversitesi

Prof.Dr. F. Cana Bilsel
Mimarlık Bölümü, Orta Doğu Teknik Üniversitesi

Doç Dr. H. Ela Alanyalı Aral
Mimarlık Bölümü, Orta Doğu Teknik Üniversitesi

Dr. Öğretim Üyesi Melike Orhan
Mimarlık Bölümü, Atılım Üniversitesi

Tarih: 25.11.2020



İşbu belge ile tezimde yer alan tüm bilgilerin akademik ve etik kurallara uygun olarak elde edildiğini ve sunulduğunu beyan ederim. Ayrıca, kurallar gereği bu çalışmada özgün olmayan tüm materyal ve sonuçlar için ilgili kaynakların verildiğini beyan ederim.

Ad, Soyad: F lay Uysal Bilge

İmza:

ABSTRACT

AN EXEMPLAR ANALYSIS AND METHOD PROPOSAL INTENDED FOR DEVELOPMENT OF OPEN SPACES ALONG AUTO-TRANSPORT CORRIDORS IN EXPANDING CITIES AS URBAN PUBLIC SPACE

Uysal Bilge, F lay

PhD., Department of Architecture

Supervisor : Prof.Dr.Selahattin  n r

November 2020, 285 pages

The basic aim of this study is to develop analyses and multiple method proposals directed at investigations, identification of problems, revealing of potentials and evaluations in the field in order to maintain public life in new formations along transportation corridors of developing cities and ensure formation of public spaces in regions to be designed. Theories and studies related with human-environment-space relations and concepts of publicness, public life, public and private spheres, which were considered as relevant to this study, were investigated and approaches were reviewed. The manner in which theoreticians and architects have associated the concept of public sphere with urban space was researched and discussed. Procurement of public space in urban project implementations were evaluated through foreign examples. A model, that can be used in similar studies to come was developed and proposed for the analysis that was done for the area studied in line with the information produced based on the conceptual and theoretical frameworks. Various research methods employed in human-environment-space relations were identified for the implementation of the proposed model. The model and the method were tested and developed in the Dumlupınar transportation corridor on Ankara-Eskişehir axis which was chosen as the work area. Multidimensional analysis

methods were used while carrying out fieldwork. Analyses were supported by user data obtained as a result of the questionnaire study. The questionnaire study was conducted to examine thoroughly and reveal the relationship established by the users with the urban space in the working area, their uses and perceptions. New data have been produced for architectural and urban design by revealing potentials for sustaining public life and producing public space in the work area through work carried out in situ and on documents. In addition to the analyses made at an upper scale, archive researches were carried out to document the process directed at subfields. These researches have helped reveal potentials relating to the integration of open areas in private ownership and public spheres in public ownership. The study also covers a multiple method proposal for testing and analysis of new formations along transportation corridors in different cities. This proposed method acts as a structure evaluating the current situation and providing information as to what should be done for solutions. An approach aimed at development of urbanization along transportation corridors observed in expanding cities and an exemplary study and evaluation method for liveable/walkable open spaces are offered.

Keywords: Urban open areas, Public Life, Public Use, Urban Public Space, Leftover-Lost Space.

ÖZ

GELİŞEN KENTLERDE ULAŞIM KORİDORLARI ÜZERİNDEKİ AÇIK MEKÂNLARIN KENTSEL KAMUSAL ALAN OLARAK GELİŞTİRİLMESİNE YÖNELİK ÖRNEK BİR ÇÖZÜMLEME VE YÖNTEM ÖNERİSİ

Uysal Bilge, Fûlay

Doktora, Mimarlık Bölümü

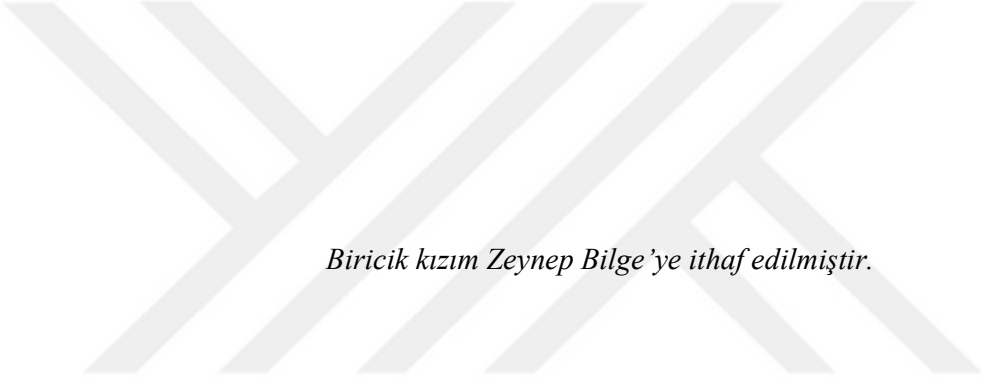
Tez Yöneticisi : Prof.Dr. Selahattin Öñür

Kasım 2020, 285 sayfa

Bu çalışmanın temel amacı, gelişen kentlerin ulaşım koridorlarındaki yeni oluşumlarında kamusal yaşamın devam ettirilmesi ve yeni tasarlanacak bölgelerde kamusal mekân oluşumunun sağlanması için alanda incelemelere, problemlerin saptanmasına, potansiyellerin ortaya çıkarılmasına ve değerlendirmelere yönelik çözümleme ve çoklu yöntem önerisi geliştirmektir. Bu çalışma için ilgili oldukları düşünülen, insan-çevre-mekân ilişkilerine, kamusalılık, kamusal yaşam, kamusal ve özel alan kavramlarına ilişkin teoriler ve bu kavramlara yönelik çalışmalar incelenmiş ve yaklaşımlar değerlendirilmiştir. Teorisyen ve mimarların kamusal alan kavramını kentsel mekânla nasıl ilişkilendirdikleri araştırılmış ve tartışılmıştır. Kentsel proje uygulamalarında kamusal mekân elde etmenin yurtdışı örnekleri üzerinden değerlendirmeler yapılmıştır. Kavramsal ve kuramsal çerçeve ile oluşturulan bilgiler doğrultusunda, alan çalışmasında yapılan analizler için bundan sonra yapılacak benzer çalışmalarda da kullanılabilecek bir model önerisi oluşturulmuştur. Öneri modelin uygulanması için, insan-çevre-mekân araştırmalarında kullanılan farklı araştırma yöntemleri belirlenmiştir. Model ve yöntem çalışma alanı olarak seçilen Ankara-Eskişehir aksı Dumlupınar ulaşım koridorundadır ve araştırılarak, geliştirilmiştir. Alan çalışması yapılırken, çok boyutlu analiz

yöntemleri kullanılmıştır. Analizler, anket çalışması sonucundaki kullanıcı verileri ile desteklenmiştir. Anket çalışması, kullanıcıların çalışma alanındaki kentsel mekân ile kurdukları ilişki, kullanımları ve algılarını derinlemesine incelemek ve ortaya çıkarmak için yapılmıştır. Çalışma alanında kamusal yaşamın sürdürülebilmesi ve kamusal alan oluşma potansiyelleri, yerinde ve belgeler üzerinde yapılan çalışmalarla ortaya çıkartılarak, mimari ve kentsel tasarım için yeni veriler oluşturulması sağlanmıştır. Üst ölçekte yapılan analizlerin yanında alt alanlara yönelik süreci belgelemek için arşiv araştırmaları yapılmıştır. Bu araştırmalar özel mülkiyetteki açık alanlarla, kamu mülkiyetindeki kamusal alanların bütünleşmesine yönelik potansiyellerin ortaya çıkartılmasını sağlamıştır. Çalışma, aynı zamanda farklı kentlerdeki ulaşım koridorları üzerinde bulunan yeni oluşumların sınanması ve çözümlenmesi için çoklu yöntem önerisi içermektedir. Bu önerilen yöntem mevcut durumu değerlendiren ve çözümler için nelerin olması gerektiğine dair bilgi veren bir yapı oluşturmaktadır. Gelişen kentlerde gözlemlenen ulaşım koridorlarının üzerinde kentselliğin gelişmesine yönelik bir yaklaşım ve yaşanabilir/yürünebilir kamusal açık mekânlar için örnek bir çalışma ve değerlendirme yöntemi sunulmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Kentsel açık alanlar, Kamusal Yaşam, Kamusal Kullanım, Kentsel Kamusal Alan, Artık Alan.



Biricik kızım Zeynep Bilge'ye ithaf edilmiştir.

TEŞEKKÜR

Öncelikle tez çalışmasının araştırma ve yazım sürecinde engin bilgi birikimi ve deneyimleriyle katkıda bulunan değerli danışman hocam Prof. Dr. Selahattin ÖNÜR'e, jüri toplantılarında açtığı tartışmalarla tezin genel strüktürünün şekillenmesinde, yapıcı eleştirileri ve derin bilgi birikimi ile büyük katkıları olan değerli Tez İzleme Komitesi Üyesi Prof. Dr. F. Cana BİLSEL'e, araştırma alanıyla ilgili sahip olduğu bilgi ve deneyimiyle, araştırmaya olan destekleyici ilgisiyle değerli katkılarını sunan Tez İzleme Komitesi Üyesi Doç.Dr. H. Ela ALANYALI ARAL'a, lisans eğitimimden itibaren bilgi birikimi ve deneyimlerini her daim destekleyici ilgisiyle aktaran, akademik hayata adım atmamda katkılarını esirgemeyen Tez Savunma Jüri Üyesi Prof. Dr. Sevgi LÖKÇE'ye, katkılarından ötürü Tez Savunma Jüri Üyesi Dr. Öğr.Üyesi Melike ORHAN'a, akademik hayatımın başlangıcında kendisiyle çalışma fırsatı bulduğum, engin bilgisi, sabrı ve akademik kimliğiyle bana ışık tutan değerli hocam Öğr.Gör.Reha BENDERLİOĞLU'na sonsuz teşekkür ederim.

Alan çalışmasına ait tüm belge ve dokümanları edinmemi sağlayan Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanı Ertuğrul CANDAS'a, Y. Şehir Plancısı Şeymanur AYAR'a, çalışma sürecim boyunca desteklerini esirgemeyen Atılım Üniversitesi Mimarlık Bölümü değerli hocalarına teşekkürlerimi sunarım.

Yaşamım boyunca her zaman yanımda olan, beni bugünlere getirerek her daim okumaya ve anlamaya teşvik eden, desteklerini esirgemeyen canım babam Ömer UYSAL'a, bana olan inancını hiçbir zaman kaybetmeyen ve beni tüm içtenliğiyle destekleyen canım annem Münevver UYSAL'a ve her zaman yanımda olduğunu hissettiren canım ablam Tümay UYSAL'a, son olarak, bu uzun ve zorlu süreçte hep yanımda olan, çalışmamın her aşamasında desteğini esirgemeyen, her türlü başarımın arkasında olan sevgili eşim Barış BİLGE'ye tüm özverisi ve manevi desteği için sonsuz teşekkür ederim. Ve tabii ki, hayatıma anlam katan ve varlığıyla bana güç veren kızım Zeynep BİLGE'ye teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

ABSTRACT.....	iii
ÖZ.....	v
TEŞEKKÜR.....	viii
İÇİNDEKİLER	ix
TABLO LİSTESİ.....	xii
ŞEKİL LİSTESİ.....	xiii
SEMBOL/KISALTMA LİSTESİ	xxi
1. GİRİŞ.....	1
1.1 Çalışmanın Tanımı.....	1
1.2 Amaçlar	3
1.3 Kapsam ve Yöntem.....	4
2. KAVRAMSAL VE KURAMSAL ÇERÇEVE	10
2.1 Kamusal Alan	10
2.1.1 Kamusalılık, Kamusal Yaşam, Kamusal Alan	10
2.1.2 Kamusal Alan	16
2.1.3 Kamusal Mekânın Nitelikleri	21
2.1.4 Kamusal Alandaki Değişimler.....	32
2.1.5 Özel Alan.....	41
2.2 Kentsel Mekân	43
2.2.1 Kentin Bileşenleri	47
2.2.2 Kentsel Mekânın Özellikleri.....	48
2.2.2.1 Kentsel Mekânın Fiziksel / Biçimsel Özellikleri	48
2.2.2.2 Kentsel Mekânın Sosyal / Davranışsal Özellikleri	56
2.2.3 Kentsel ve Mekânsal Parçalanma	57
2.2.4 Kamusal potansiyelini gerçekleştiremeyen alanlar.....	62
2.3 Bölüm Sonucu	69

3. KENTSEL PROJE UYGULAMALARINDA KAMUSAL MEKÂN.....	74
3.1 Kamusal Mekân Oluşumlarında Kullanım – Kullanıcı – Etkinlik İlişkisi..	76
3.2 Yurtdışı Örneklerin Değerlendirilmesi	80
3.2.1 Londra Kentinde Kamusal Mekan Oluşum Stratejileri.....	80
3.2.2 Frankfurt Kentinde Kamusal Mekan Oluşum Stratejileri	84
3.2.3 Avustralya-Mitcham Kentinde Kamusal Mekan Oluşum Stratejileri.....	85
3.2.4 Washington’da Kamusal Mekanların Yeniden Düzenlenmesi.....	86
3.2.5 Kentsel boşluklarda ve plaza aralarında kamusal kullanım için yapılan düzenlemeler	88
3.2.6 Yapıların form ve yüzeyinde iç-dış ilişkisi kuran tasarımlar	91
3.2.7 Özel mekânlarda kamusal kullanımı destekleyen tasarımlar	93
3.3 Bölüm Sonucu	94
4. MODEL VE YÖNTEM.....	96
4.1 Alan Çalışmasına Yönelik İzlenen Yöntemler	96
4.2 Alan Çalışmasına Yönelik Model Önerisi	107
5. ALAN ÇALIŞMASI	110
5.1 Çalışma Alanının Seçilme Nedenleri ve Ölçütleri.....	110
5.2 Çalışma Alanının Sınırları ve Kentle İlişkisi	111
5.3 Ankara Eskişehir Yolunun Gelişmesi.....	115
5.4 Çalışma Alanının Mekânsal Özellikleri	123
5.5 Çalışma Alanının Fiziksel/Biçimsel Analizi	126
5.6 Çalışma Alanının Sosyal/Davranışsal Analizi.....	158
5.7 Anketlerin Değerlendirilmesi	204
5.8 Kamusal Potansiyelini Gerçekleştiremeyen Alanların Analizi	214
5.9 Bölüm Sonucu	227
6. ÇALIŞMA ALANINA YÖNELİK ÖNERİLER.....	229
7. SONUÇ: ÇALIŞMANIN BULGULARI	HATA! YER İŞARETİ
TANIMLANMAMIŞ.	
KAYNAKÇA.....	245
EKLER	253
EK A: ANKARA – ESKİŞEHİR YOLU AKSI, DUMLUPINAR	

YOLU’NUN MEKÂNSAL KARAKTERİNİ ARAŞTIRMAK İÇİN DÜZENLENEN ANKET SORULARI.....	254
EK B: ARMADA ALIŞVERİŞ MERKEZİ VE ÇEVRESİNE (13784/1-2-3-4, 13786/1-2-3-4, 13783/1-2, 7638/16-17 ADA PARSELLER) AİT İMAR PLANLARI, PLAN NOTLARI VE DEĞİŞİKLİKLERE YÖNELİK KARARLAR	256
EK C: CEPA ALIŞVERİŞ MERKEZİ (28162 ADA 1 PARSEL) İMAR PLANLARI, PLAN NOTLARI, DEĞİŞİKLİKLER VE KARARLAR.....	278
EK D: KENTPARK ALIŞVERİŞ MERKEZİ (13911 ADA 4 PARSEL – ESKİ 9014/2-3) İMAR PLANLARI, PLAN NOTLARI, DEĞİŞİKLİKLER VE KARARLAR	281
EK E: TEPE PRİME İŞ VE YAŞAM MERKEZİ’NE (28294 ADA 1 PARSEL) AİT İMAR PLANLARI, PLAN NOTLARI, DEĞİŞİKLİKLER VE KARARLAR	288
EK F: MAHALL ANKARA (27030 ADA 18 PARSEL) PROJESİNE AİT İMAR PLANLARI, PLAN NOTLARI, DEĞİŞİKLİKLER VE KARARLAR..	294

TABLO LİSTESİ

Tablo 2.1 Fiziksel Çevrenin Niteliği.....	22
Tablo 2.2 Kamusal mekân nitelikleri tablosu (PPS'in tablosu üzerinden hazırlanmıştır.).....	25
Tablo 2.3 Kamusal alanın nitelikleri.....	28
Tablo 2.4 Kamusal potansiyelini gerçekleştiremeyen alanların literatürdeki terimleri.....	67
Tablo 2.5 Kamusal potansiyelini gerçekleştiremeyen alanların ayrımı.....	68
Tablo 2.6 Kentsel Çevre Bileşenleri.....	70
Tablo 2.7 Kullanım, erişim ve mülkiyet biçimlerine göre kentsel mekân çeşitleri....	71
Tablo 2.8 Kamusal potansiyelini gerçekleştiremeyen alanların ayrımı.....	72
Tablo 4.1 Kentsel Mekânın Özellikleri.....	Hata! Yer işareti tanımlanmamış.
Tablo 4.2 Kentsel Mekânın Fiziksel/Biçimsel Özellikleri.....	101
Tablo 4.3 Kullanım, erişilebilirlik ve mülkiyet statüsüne göre kentsel mekân çeşitleri	101
Tablo 4.4 Kentsel Mekanın Sosyal/Davranışsal Özellikleri	102
Tablo 4.5 Kamusal alanın nitelikleri.....	103
Tablo 4.6 Kamusal potansiyelini gerçekleştiremeyen alanlar.....	107
Tablo 4.7 Kentsel mekanın karakterini kamusal bağlamında incelemeye yönelik model önerisi.....	109
Tablo 5.1 Dumlupınar Yolu'nu Ziyaret Amacı.....	205
Tablo 5.2 Dumlupınar Yolu'nu Ziyaret Sıklığı.....	206
Tablo 5.3 Dumlupınar Yolu'na Erişim Yöntemi.....	206
Tablo 5.4 Dumlupınar Yolu'nda karşılaşma – buluşma imkanı – odak olması	207
Tablo 5.5 Dumlupınar Yolu'ndaki özel buluşma noktaları	207
Tablo 5.6 Dumlupınar Yolu'nun yeterlikleri	208
Tablo 5.7 Dumlupınar Yolu'nun yaya mekanı kullanımlarıyla ilgili düşünceler	209
Tablo 5.8 Dumlupınar Yolu'nun nasıl betimlendiği.....	209

Tablo 5.9 Dumlupınar Yolu’nda yaya-araç ulaşımı	211
Tablo 5.10 Anket çalışması karşılaştırması	214

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2. 1 Yapı yüzeyi ve kentsel mekândaki faaliyet ilişkisi.....	27
Şekil 2. 2 Yapı kabuğu ve yapı içi fonksiyonların kentsel mekândaki aktivite ile ilişkisi.....	28
Şekil 2. 3 Yayaların kamusal alandaki etkileşimi.....	31
Şekil 2. 4 İngiltere Brighton New Road.....	31
Şekil 2. 5 Dubai’deki yüksek yapılar.....	34
Şekil 2. 6 Ölçeksiz Kentsel Mekânlar- Büyük Yapılar.....	34
Şekil 2. 7 Hükümet Meydanı, Boston.....	34
Şekil 2. 8 Arabaya bağlı alanlar, USA.....	35
Şekil 2. 9 İhlal edilmiş kamusal alan.....	35
Şekil 2. 10 Taşıtların kentteki hâkimiyeti, İrlanda	35
Şekil 2. 11 Özel Alan, Los Angeles, USA	36
Şekil 2. 12 Özel Alan, Lille, Fransa.....	36
Şekil 2. 13 Eurolille, Lille Fransa.....	36
Şekil 2. 14 Coventry Kent Merkezi – Özel Alan, İngiltere.....	36
Şekil 2. 15 Ankara Armada Alışveriş Merkezi Hayat Sokağı.....	37
Şekil 2. 16 Alışveriş Arkadı, Soutpot	37
Şekil 2. 17 Alışveriş Atriumu, Londra.....	37
Şekil 2. 18 Özel Alan Alışveriş Arkadı	37
Şekil 2. 19 Özel alanda yarı kamusal alan, London	38
Şekil 2. 20 Özel alanda yarı kamusal alan, Danimarka.	38
Şekil 2. 21 Ankara Bilkent Konut Yerleşimi	39
Şekil 2. 22 Ankara – Eskişehir yolu ve çevresi kentsel parçalanma	40
Şekil 2. 23 Kamusal alan – Özel alan (Trancik, 1986).....	42
Şekil 2. 24 Kamusal, Yarı - Kamusal Alan, Özel Alan Kullanımı (Trancik, 1986)...	42
Şekil 2. 25 Kentsel Tasarım Kuramı.....	45
Şekil 2. 26 Kentsel otoyol türlerine göre çevrelerinin algılanması	54

Şekil 2. 27 Çeper Blok, Paris	58
Şekil 2. 28 Modernist düzen.....	58
Şekil 2. 29 Ankara kent merkezi dışındaki yeni oluşumlar	61
Şekil 2. 30 Curitiba, Brezilya	61
Şekil 2. 31 Kullanılmayan alan örnekleri.....	63
Şekil 2. 32 Artık Alan	64
Şekil 2. 33 Dumlupınar Yolu Artık Alan.....	64
Şekil 2. 34 Dumlupınar Yolunda üst geçidin altı	64
Şekil 3. 1 Etkin yaya kullanımı.....	77
Şekil 3. 2 Yaya alanlarının insan ölçeğiyle ilişkisi, Melbourne.....	77
Şekil 3. 3 Nitelikli yaya alanları, Kopenhag	77
Şekil 3. 4 Araçsız yaya alanları, Strædet, Kopenhag.....	77
Şekil 3. 5 Kuzey Avrupa’da Yaya Kullanımları	77
Şekil 3. 6 Cadde, Denver, 1993	78
Şekil 3. 7 Orchard Yolu, Singapur, 2003	78
Şekil 3. 8 Phoenix Downtown	79
Şekil 3. 9 Paylaşılan, yürünebilir kentsel alan	79
Şekil 3. 10 Sosyal yaşamı destekleyen alanlar, Kopenhag	79
Şekil 3. 11 Londra Kent Merkezi Haritası – Açık Kamusal Alanlar	81
Şekil 3. 12 Londra Oxford Circus Caddesi	82
Şekil 3. 13 Londra Oxford Circus Caddesi	82
Şekil 3. 14 Londra Oxford Circus Caddesi düzenlemesi	82
Şekil 3. 15 Londra yaya dolaşım alanlarındaki sorunlar.....	83
Şekil 3. 16 Frankfurt Kent Merkezi Haritası.....	84
Şekil 3. 17 Frankfurt yüksek bloklar arasında kalan alanlar.....	84
Şekil 3. 18 Mitcham Kent Ölçeğinde Açık kamusal alan ihtiyacı	85
Şekil 3. 19 Mitcham Kent Ölçeğinde Açık kamusal alan ihtiyacının tespiti Hata! Yer işareti tanımlanmamış.	
Şekil 3. 20 Washington Shoreline Kenti Aurora Yolu	86
Şekil 3. 21 Aurora Yolu düzenlenen yürüyüş, peyzaj alanları ve trafik, kavşak düzenlemesi.....	86

Şekil 3. 22 Washington Maryland Annapolis Yolu.....	87
Şekil 3. 23 Annapolis Yolu kamusal alan oluşumu	87
Şekil 3. 24 BellevueWay düzenlenen yaya alanları	88
Şekil 3. 25 BellevueWay kamusal – özel alan etkileşimi	88
Şekil 3. 26 Stockholm Kamusal alan düzenlemesi.....	89
Şekil 3. 27 Pioneer Court House Meydanı, Oregon Portland	89
Şekil 3. 28 Pioneer Court House Meydanı, Oregon Portland	89
Şekil 3. 29 New York Liberty Plaza	90
Şekil 3. 30 Boston Hükümet Meydanı.....	90
Şekil 3. 31 Chicago First National Bank Plaza	90
Şekil 3. 32 Yapı yüzeyi iç-dış ilişkisi	91
Şekil 3. 33 Trafikten izole, korunaklı yaya alanı.....	92
Şekil 3. 34 Aktif iletişimli yaya alanı	92
Şekil 3. 35 Yaya etkileşim alanları	92
Şekil 3. 36 Yapı dış yüzünde oturma alanı	92
Şekil 3. 37 San Diego Horton Plaza dış alanı	93
Şekil 3. 38 San Diego Horton Plaza iç –dış mekânı	93
Şekil 3. 39 Sony Centre, Berlin	94
Şekil 3. 40 Sony Centre, Berlin	94
Şekil 5. 1 Ankara Eskişehir Yolu istikameti Dumlupınar Yolu	112
Şekil 5. 2 Dumlupınar Yolu – I. Bölge	113
Şekil 5. 3 Dumlupınar Yolu – II. Bölge.....	113
Şekil 5. 4 Dumlupınar Yolu – III. Bölge.....	113
Şekil 5. 5 Ankara’nın kent planlarından Eskişehir Yolu’nun gelişimi.....	122
Şekil 5. 6 Dumlupınar Yolu I. Bölge Arazi Kullanım Fonksiyon Dağılımı	128
Şekil 5. 7 Dumlupınar Yolu II. Bölge Arazi Kullanım Fonksiyon Dağılımı.....	128
Şekil 5. 8 Dumlupınar Yolu III. Bölge Arazi Kullanım Fonksiyon Dağılımı.....	129
Şekil 5. 9 Dumlupınar Yolu I. Bölge Mülkiyet Deseni Analizi	129
Şekil 5. 10 Dumlupınar Yolu II. Bölge Mülkiyet Deseni Analizi.....	130
Şekil 5. 11 Dumlupınar Yolu III. Bölge Mülkiyet Deseni Analizi.....	130
Şekil 5. 12 Dumlupınar Yolu I. Bölge Doluluk – Boşluk İlişkileri.....	131

Şekil 5. 13 Dumlupınar Yolu II. Bölge Doluluk – Boşluk İlişkileri	131
Şekil 5. 14 Dumlupınar Yolu III. Bölge Doluluk – Boşluk İlişkileri	132
Şekil 5. 15 Atatürk Orman Çiftliğinin sınırları	133
Şekil 5. 16 Dumlupınar Yolu I. Bölge planlanan yeşil alanlar	134
Şekil 5. 17 Dumlupınar Yolu II. Bölge planlanan yeşil alanlar	135
Şekil 5. 18 Dumlupınar Yolu III. Bölge planlanan yeşil alanlar	136
Şekil 5. 19 Dumlupınar Yolu I. Bölge Yıllara Göre (2004, 2009, 2014, 2019) Yapılı Çevredeki Değişimler	138
Şekil 5. 20 Dumlupınar Yolu II. Bölge Yıllara Göre (2004, 2009, 2014, 2019) Yapılı Çevredeki Değişimler	139
Şekil 5. 21 Dumlupınar Yolu III. Bölge Yıllara Göre (2004, 2009, 2014, 2019) Yapılı Çevredeki Değişimler	140
Şekil 5. 22 Dumlupınar Yolu I. Bölge Yapıların Mülkiyet Analizi	141
Şekil 5. 23 Dumlupınar Yolu II. Bölge Yapıların Mülkiyet Analizi	142
Şekil 5. 24 Dumlupınar Yolu III. Bölge Yapıların Mülkiyet Analizi	142
Şekil 5. 25 Dumlupınar Yolu I. Bölge Bina Kimlikleri	143
Şekil 5. 26 Dumlupınar Yolu II. Bölge Bina Kimlikleri	144
Şekil 5. 27 Dumlupınar Yolu III. Bölge Bina Kimlikleri	144
Şekil 5. 28 Dumlupınar Yolu I. Bölge Bina Yükseklikleri	145
Şekil 5. 29 Dumlupınar Yolu II - III. Bölge Bina Yükseklikleri	146
Şekil 5. 30 Dumlupınar Yolu I. Bölge Yapı –Yol - Yaya İlişkisi kesitleri	147
Şekil 5. 31 Dumlupınar Yolu II. Bölge Yapı –Yol - Yaya İlişkisi Kesitleri	148
Şekil 5. 32 Dumlupınar Yolu III. Bölge Bina – İnsan İlişkisi yapı kesitleri	149
Şekil 5. 33 Dumlupınar Yolu I. Bölge Ulaşım Sistemi-Bağlantılar-İkincil Yollar ..	150
Şekil 5. 34 Söğütözü Caddesi	150
Şekil 5. 35 Dumlupınar Yoluna paralel 2120. Cadde	151
Şekil 5. 36 Dumlupınar Yolu II. Bölge Ulaşım Sistemi-Bağlantılar-İkincil Yollar ..	151
Şekil 5. 37 Anadolu Bulvarı Bağlantısı	152
Şekil 5. 38 Dumlupınar Yolu – 2151. Cadde Bağlantısı	152
Şekil 5. 39 Dumlupınar Yolu III. Bölge Ulaşım Sistemi-Bağlantılar-İkincil Yollar	152

Şekil 5. 40 Dumlupınar Yolu III. Bölge – Hastane bağlantısı	153
Şekil 5. 41 Dumlupınar Yolu III. Bölge – Bilkent Yolu bağlantısı.....	153
Şekil 5. 42 Dumlupınar Yolu Taşıt Yolu Trafik Yoğunluğu	154
Şekil 5. 43 Dumlupınar Yolu Sabah ve Akşam Trafik Yoğunluğu.....	153
Şekil 5. 44 Dumlupınar Yolu Yaya – Kaldırım – Yol – Yeşil Alan İlişkileri.....	155
Şekil 5. 45 Dumlupınar Yolu I. Bölge Yol – Kaldırım – Yeşil Alan İlişkileri	156
Şekil 5. 46 Dumlupınar Yolu II. Bölge Yol – Kaldırım – Yeşil Alan İlişkileri	156
Şekil 5. 47 Dumlupınar Yolu III. Bölge Yol – Kaldırım – Yeşil Alan İlişkileri.....	157
Şekil 5. 48 Dumlupınar Yolu Yaya Kaldırımları	157
Şekil 5. 49 Dumlupınar Yolu Bölge Kentsel Donatı Elemanları	158
Şekil 5. 50 Dumlupınar Yolu I. Bölge Etkinlik Dağılımı	159
Şekil 5. 51 Dumlupınar Yolu II. Bölge Etkinlik Dağılımı	160
Şekil 5. 52 Dumlupınar Yolu III. Bölge Etkinlik Dağılımı	160
Şekil 5. 53 Dumlupınar Yolu I. Bölge Kamu Mülkiyetindeki Kamusal Mekânlar..	162
Şekil 5. 54 Dumlupınar Yolu II. Bölge Kamu Mülkiyetindeki Kamusal Mekânlar	163
Şekil 5. 55 Dumlupınar Yolu III. Bölge Kamu Mülkiyetindeki Kamusal Mekânlar	164
Şekil 5. 56 Dumlupınar Yolu I. Bölge Özel Mülkiyette Kamusal Kullanımın Olduğu Açık Alanlar.....	166
Şekil 5. 57 Dumlupınar Yolu II. Bölge Özel Mülkiyette Kamusal Kullanımın Açık Alanlar	167
Şekil 5. 58 Dumlupınar Yolu III. Bölge Özel Mülkiyette Kamusal Kullanımın Olduğu Açık Alanlar.....	168
Şekil 5. 59 I-II-III. Bölge Kamu - Özel Mülkiyette Kamusal Kullanımın Olduğu Açık Alanlar – Kamusal Mekânlar	170
Şekil 5. 60 Dumlupınar Yolu Kamu - Özel Mülkiyette Kamusal Kullanımın Olduğu Açık Alanlar – Kamusal Mekânlar	171
Şekil 5. 61 Atatürk Orman Çiftliği’nden geriye kalan alanlar ve eski arazi sınırları	174
Şekil 5. 62 Orman Genel Müdürlüğü Söğütözü Tesisleri, AŞOT Bağlantı Yolları ve Kentsel Servis Alanı 1/1000 Ölçekli Mevzi İmar Planı	175

Şekil 5. 63 1997 yılı 1/5000 ölçekli Eskişehir Yolu Kamu Kuruluşları Alanı Revizyon Nazım İmar Planı	178
Şekil 5. 64 Söğütözü Bölgesi'nde Armada -1 projesinin inşaat safhası uydu görüntüsü.....	179
Şekil 5. 65 Söğütözü Bölgesi 2002 yılı Armada – 1 Alışveriş ve İş Merkezi.....	179
Şekil 5. 66 Yenimahalle İlçesi 13784 ada 3 parsel 1/1000 ölçekli imar planı değişikliği.....	181
Şekil 5. 67 2012 yılı 13786/3 ve 13784/4 parsellerin 1/5000 Nazım İmar Plan Değişikliği	184
Şekil 5. 68 13786/3 ve 13784/4 parsellerde 1/1000 Uygulama İmar Plan Değişikliği	185
Şekil 5. 69 Armada Alışveriş Merkezi Sokak Kurgusu – Kamusal Kullanım.....	186
Şekil 5. 70 Yaya yolunun devamı kentsel açık alanlar ve özel mülkiyetler	186
Şekil 5. 71 Armada Alışveriş Merkezinin Sokağının kontrollü giriş-çıkışı.....	187
Şekil 5. 72 Mesire Alanı	188
Şekil 5. 73 Yaya Allesinin mevcut durumdaki kullanımları.....	189
Şekil 5. 74 Yaya Allesinin mevcut durumdaki kullanımları.....	189
Şekil 5. 75 28162/1 ada parsel 2003 yılı uydu görüntüsü.....	190
Şekil 5. 76 Eskişehir Yolu Kamu Kuruluşları Alanı 1/5000 ölçekli Revizyon Nazım İmar Planı.....	191
Şekil 5. 77 Karakusunlar 28162/1 ada parsel 1/1000 kentsel servis alanı yerleşimi imar plan değişikliği	191
Şekil 5. 78 Cema Alışveriş Merkezi ve Ofis Kulesi Kentsel Açık Alan Kullanımları.....	192
Şekil 5. 79 Cema Alışveriş Merkezi Dış Mekânı	193
Şekil 5. 80 Cema –Kentpark Alışveriş Merkezleri Ara Mekânı	193
Şekil 5. 81 Ankara İli Çankaya İlçesi Mustafa Kemal Mahallesi 9014/2,3 ada parseller 1/5000 Nazım İmar Planı Değişikliği	194
Şekil 5. 82 Eskişehir Yolu III.Etap 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı	194
Şekil 5. 83 Kentpark Alışveriş Merkezi Kentsel Açık Alan Kullanımları.....	195
Şekil 5. 84 Kentpark Alışveriş Merkezi Kentsel Açık Alan – Artık Alan.....	196

Şekil 5. 85 Eskişehir Yolu Kamu Kuruluşları Alanı 1/5000 Ölçekli Revizyon Nazım İmar Planı.....	197
Şekil 5. 86 Eskişehir Yolu Kamu Kuruluşları Alanı IV. Etap 1/1000 Ölçekli İmar Planı 28294 ada 1 parsel	198
Şekil 5. 87 Tepe Prime Kentsel Açık Alanda Kamusal Kullanım	199
Şekil 5. 88 Tepe Prime Kentsel Açık Alanda Kamusal Kullanım	200
Şekil 5. 89 Mahall Ankara	200
Şekil 5. 90 Mahall Ankara sokak kurgusu	200
Şekil 5. 91 Eskişehir Yolu Kamu Kuruluşları Alanı 1/5000 Ölçekli Revizyon Nazım İmar Planı	201
Şekil 5. 92 1/1000 Ölçekli Ankara Çankaya Lodumlu 27030 Ada 18 Parsel Uygulama İmar Planı Değişikliği	203
Şekil 5. 93 Mahall Ankara Kentsel Açık Alanda Kamusal Kullanım	204
Şekil 5. 94 I. Bölge Kamu Mülkiyetinde Artık Alan – Kullanılmayan Alan.....	216
Şekil 5. 95 II. Bölge Kamu Mülkiyetinde Artık Alan – Kullanılmayan Alan	217
Şekil 5. 96 III. Bölge Kamu Mülkiyetinde Artık Alan – Kullanılmayan Alan	218
Şekil 5. 97 I. Bölge Özel Mülkiyette Artık Alan – Kullanılmayan Alan.....	219
Şekil 5. 98 II. Bölge Özel Mülkiyette Artık Alan – Kullanılmayan Alan	220
Şekil 5. 99 III. Bölge Özel Mülkiyette Artık Alan – Kullanılmayan Alan.....	222
Şekil 5. 100 I-II-III. Bölge Kamu - Özel Mülkiyette Artık Alan - Kullanılmayan Alan.....	223
Şekil 5. 101 Dumlupınar Yolu Kamu Mülkiyetinde ve Özel Mülkiyette Artık Alan – Kullanılmayan Alanlar	224
Şekil 5. 102 Dumlupınar Yolu I. Bölge Yaya Dolaşım Alanları	225
Şekil 5. 103 Dumlupınar Yolu Yaya Dolaşım Alanları.....	225
Şekil 5. 104 Dumlupınar Yolu II - III. Bölge Yaya Dolaşım Alanları	226
Şekil 5 105 Yaya Dolaşım Alanları	227
Şekil 6. 1 Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin Dumlupınar Yolu bağlantısı bisiklet yolu güzergahı.....	234
Şekil 6. 2 I.Bölgedeki bağlantılara ait topoğrafya kesiti.....	235
Şekil 6. 3 I.Bölgeye ait geliştirilen öneri	236

Şekil 6. 4 I.Bölge için geliştirilen öneriye yönelik kesit çalışması.....	236
Şekil 6. 5 II.Bölgedeki bağlantılara ait topoğrafya kesiti	237
Şekil 6. 6 II. Bölgeye ait geliştirilen öneri	238
Şekil 6. 7 III.Bölgedeki bağlantılara ait topoğrafya kesiti	239
Şekil 6. 8 III. Bölgeye ait geliştirilen öneri.....	239



SEMBOL/KISALTMA LİSTESİ

PPS	Project for Public Space (ABD’de kamusal mekânlar düzenleyen sivil toplum örgütü)
APA	American Planning Association (Amerikan Planlama Kurumu)
TAKS	Taban Alanı Kat Sayısı
KAKS	Kat Alanı Kat Sayısı
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ODTÜ	Orta Doğu Teknik Üniversitesi
AŞOT	Ankara Şehirlerarası Otobüs Terminali
AŞTİ	Ankara Şehirlerarası Terminal İşletmesi
AOÇ	Atatürk Orman Çiftliği
ATO	Ankara Ticaret Odası
ABBMK	Ankara Büyükşehir Belediyesi Meclis Kurulu
KDGPA	Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Proje Alanı
AVM	Alışveriş Merkezi
MİA	Merkezi İş Alanı
Km	Kilometre
m ²	Metrekare

1. GİRİŞ

1.1 Çalışmanın Tanımı

Toplumsal yaşamın sergilendiği kentsel mekân, kamusal ve özelin bir arada olduğu, iç içe geçen farklı kullanımlara ve ihtiyaçlara hizmet eden alanlardan oluşmaktadır. Kentsel mekânın insanla ilişkisi ve kent formu üzerine kentsel planlama, kentsel ve mimari tasarım ölçeklerinde yapılan çalışmalar günümüzde kamusal yaşam için önem teşkil etmektedir. Bu nedenle kentsel planlama, kentsel ve mimari tasarımın ortak bir dilde olması, fiziksel çevrenin insan deneyim ve etkinlikleri ile ilişkisinin çözülmesi bakımından gerekli görünmektedir.

Bireyin ve toplumun fiziksel çevre ile kurduğu ilişkiyi ortak olarak paylaştığı kentsel kamusal alanlar, kullanıcılara kentli olma deneyimi sunan, karşılaşma ve paylaşım alanlarıdır. Bu nedenle, yapı parsellerinde inşa edilen yapılar arasında gerek düzenlenen mekânların, gerekse tanımsız alanların, bu yapıların dış mekân yaşantısında kentle olan ilişkileri de düşünülerek, kamusal yaşama kazandırılması önem taşımaktadır. Yeni yapılacak uygulamalar kadar, yapılmış olan planlama ve tasarım uygulamalarının da değerlendirilmesine, yaratılmış çevrelerin, tanımsız alanların etkin kamusal alanlara dönüşmesinde kullanılacak ölçütlere gereksinim bulunmaktadır.

Hipotezler:

- Kentsel mekan oluşum sürecinde, kamunun kamusal mekan üretimine katkısı bulunmamakta ve kamusal yaşamı destekleyen mekanlar üretmemektedir.
- Kent merkezi dışındaki yeni yapılaşmalarda oluşan kamuya açık mekânlarda, farklı toplumsal grupların tercih etmesi ile özelleşmiş alt merkezler oluşmaktadır.
- Özel girişimle tek parsel düzeyinde gelişmiş olan yapılaşmalar arasında kamusal yaşamın sürekliliği sağlanamamaktadır.

Bu çalışmada yanıtı karşılanması beklenen sorular:

- Kamusal alan ve kamusal yaşam nedir?
- Kamuya açık alanlar yaratan yapıların, bu alanlarda oluşan yaşantı ilişkileri ve etkileri nelerdir?
- Kentlerde oluşan yeni bölgelerde kamusal alan nasıl oluşturulabilir?
- Yurtdışındaki kentlerde yeni gelişen bölgelerde kamusal alan ilişkisi ne tür yaklaşımlar bulunmaktadır?
- Kamusal alan oluşumu ve gelişimini destekleyici neler yapmak gerekir?
- Kamusal alan oluşumunu ve gelişimini sağlayan ölçütlerle mevcut durumun iyileştirilerek, kamusal yaşamın devamlılığı sağlanabilir mi?
- Kamusal alan oluşum ölçütlerinin belirlenmesi ve değerlendirilmesi için somut bir alanda analiz yapmak alanın iyileştirilmesi için uygulamaya nasıl katkı sağlayabilir?

Çalışmanın konusu ile ilgili olarak odaklanılan alan:

Kent merkezinin genişlemesi ile ortaya çıkan ve çevresinde yoğun, birbirinden bağımsız kentsel yapılar barındıran Ankara-Eskişehir Yolu aksı Dumlupınar Yolu, kamusal alan oluşumunun sağlanması ve tanımsız alanların kamusal alan olarak değerlendirilmesi için seçilmiştir. Bu alanda, problemlerin saptanması ve potansiyellerin ortaya çıkartılması için, çalışma kapsamındaki bu soruların yanıtları Dumlupınar Yolu üzerinde seçilen yapılaşmalarda aranmıştır. Elde edilecek yanıtları anlamlı kılabilmek için sorular aşağıdaki gibi sorulmuştur:

- Bu yapılaşmalar ve çevresi üzerinde kamusal yaşam var mıdır?
- Bu yapılaşma ve çevresinin insan-çevre ilişkileri nasıldır?
- Bu yapılaşma ve çevresi erişilebilir/ulaşılabilir midir?

- Bu yapılaşma ve çevresi üzerindeki artık ve kullanılmayan alanlar kamusal alan oluşumuna katkı sağlayabilir mi?

1.2 Amaçlar

Çalışmanın konusu olan “Gelişen Kentlerde Ulaşım Koridorları Üzerindeki Açık Mekanların Kentsel Kamusal Alan Olarak Geliştirilmesine Yönelik Örnek Bir Çözümleme ve Yöntem Önerisi” temel olarak kentsel ve toplumsal odaklıdır. Kamusal mekan oluşumunun sağlanması için gerekli ölçütlerin neler olması gerektiği üzerinde çalışılmıştır. Artık ve kullanılmayan alanların kamusal mekana dönüşmesini sağlamak için, problemlerin saptanarak, potansiyeller ortaya çıkartılmıştır. Gerçekçi ve uygulanabilir modeller geliştirmek açısından, konu ile ilgili olarak yapılan alan çalışmasında çok boyutlu analizler yapılmıştır. Alan çalışmasında öznel bakış açısıyla ortaya çıkan gözlemlerin, nesnel değerlendirmeye dönüşmesi ve bilimsel bir veri olarak öneri getirilmesine yardımcı olması gözetilmiştir.

Bu kapsamda çalışmanın amaçları;

- Kentte kamusal yaşamın sağlanması, kullanıcılar arasındaki iletişimin geliştirilmesi ve zengin bir kent deneyimi için kentlerde kamusal mekân oluşumunun karakteristik özellikleri ve potansiyellerinin ortaya çıkarılması,
- Kentsel alanın kamusal mekan niteliklerinin ve kullanımlarının ortaya konması,
- Kentlerde yapılaşmalar arasında kalan, tanımsız alanların kamusal mekân oluşumunu destekleyici potansiyellerinin ortaya çıkarılması,
- Kamusal mekânın oluşumu ve sürekliliği için potansiyelleri anlamak, incelemek ve kullanılmayan, kamuya açık alanlar için kamusal yaşamı destekleyici bir tasarım yaklaşımı geliştirmeye yönelik yöntem oluşturmak,
- Alanın incelenmesi ve değerlendirilmesine yönelik araştırma ve çözümleme yöntemi geliştirmek,

- Siyasal, toplumsal ve ekonomik anlamda kentselmekânın dönüştürülmesi ve anlam kazanması için bir araç olan kamusal alanların gerçek fonksiyon ve anlamlarıyla canlandırılarak kente yeniden kazandırılması,
- Kamusal alanın değişim ve dönüşümüne sebep olan etkilerin ortaya çıkartılması,
- Kentlerde oluşan yeni bölgelerde yapılacak mimari ve kentsel çalışmalarda, kamusal mekân oluşumunun vekamusal yaşamın devamlılığının sağlanmasının göz ardı edilmemesi,
- Dumlupınar Yolu'nun irdelenmesi ile kentsel planlamalarda kamusal mekânların oluşturulması aşamalarında, planlamaya ve tasarıma yardımcı olabilecek ölçütlerin belirlenebilmesi için bir öneri oluşturulması,
- Bu çalışma ile elde edilen tespitlerin ve önerilerin değerlendirilmesi ile gelecekte bu alan ile ilgili çalışacak yerel yönetim ve bilim insanlarına veri sağlanması,
- Kentsel tasarım uygulama araçlarında yerel yönetimlerin kullanabileceği kaynak olması,
- İleride yapılacak kamusal mekân oluşumu ve kamusal yaşamın devamlılığı ile ilgili bilimsel ve uygulama çalışmalarına yol gösterici olması,

Bu amaçlar doğrultusunda çalışma, gelişen kentlerin ulaşım koridorlarındaki açık mekânlarında kamusal yaşamın devam ettirilebilmesi ve yeni tasarlanacak bölgelerde kentsel kamusal alan olarak oluşumunun ve gelişiminin sağlanması için çoklu yöntem ve çözümleme önerisi sunan bir örnek oluşturacaktır.

1.3Kapsam ve Yöntem

Çalışma, çevre-insan-mekân odaklı olup, çalışmayla Ankara kenti içerisinde önemli bir ulaşım arteri olan Eskişehir Yolu aksı, Dumlupınar Yolu üzerindeki tanımsız açık alanların kamusal mekân olarak değerlendirilmesi ve kamusal yaşamın sağlanması için tespit ve örnekler üzerinden çözümleme ve öneri oluşturulmasını kapsamaktadır. Bu kapsamda çalışmanın kavramsal çerçevesini kamusalılık, kamusal

yaşam, kamusal alan, özel alan, kentsel mekân, artık alan kavramları oluşturmaktadır. Örnek çalışma, seçilen kentsel alanın, kamusal alan olarak mimari tasarım ve planlama ölçütlerini karşılayıp karşılayamadığı konusuyla sınırlandırılmıştır.

Kamusal alanın yeniden ele alınması ve güçlendirilmesi, gündelik hayatın gözden geçirilmesi ile mümkündür. Kentsel alanda yapılan çalışmaları kamusal alanın iyileştirilmesi için araç olarak kullanmak ve tasarım yaklaşımlarının incelenip, uygun tasarım ölçütlerinin geliştirilmesi, kamusal kullanıma olanak sağlamayan alanların kamusal yaşam potansiyellerinin ortaya çıkarılması çalışmanın odağını oluşturmaktadır.

Çalışmada, tasarım yaklaşımlarındaki fikir ve kavramlar incelenerek, son 20 yılda uluslararası dergilerde ve kitaplarda yayınlanan uygulamalı projeler üzerinden öneriler geliştirilmesi amaçlanmıştır. İncelenen kent örnekleri ile birlikte, Ankara'daki çalışma alanı ile ilgili değerlendirmeler yapılmıştır. Çalışma Ankara-Eskişehir yolu arteri üzerinde, Konya yolu Köprüsü ile Hacettepe Köprüsü arasında seçilen alanla sınırlandırılmış ve bu alandaki metro ve otobüs durakları çevresi baz alınarak kamusal kullanımlar, kamusal mekan, özel alan, artık ve kullanılmayan alan, kavramlarına karşılık gelen alanlarda analizler yapılmıştır. Yapılan analizler yalnızca planlar üzerinden değil, arşiv araştırmalarıyla alt alanlara yönelik planlama süreci belgelenmiştir. Bunun yanında, alanın tümünü kapsayan ve alt alanların karşılaştırılmasına yönelik sonuçlar da ortaya çıkaran, kullanıcıların çevreyle olan ilişkisini, algısını ve kullanımlarını belirleyen anket çalışmaları yapılmıştır.

“Gelişen Kentlerde Ulaşım Koridorları Üzerindeki Açık Mekânların Kentsel Kamusal Alan Olarak Geliştirilmesine Yönelik Örnek Bir Çözümleme ve Yöntem Önerisi” geleceğin kentlerinin gelişme biçimi olan koridorlar üzerinde kentselliğin gelişmesi ve yürünebilir kamusal mekânlarıyla örnek çözümleme ve değerlendirme yöntemi sunmaktadır. Çalışma, Ankara-Eskişehir Yolunun geleceğine yönelik çözümlemelerin ve önerilerin yanında, benzer oluşum örneği gösteren mimari ve kentsel alanlar içinde bir dizi parametre modelinin önermesini içermektedir. Önerilen

çoklu yöntem önerisi ile benzer çalışmalar ve araştırmalar için uyarlanabilecek bir çerçeve sunmaktadır.

Çalışmayla çevre-insan-mekân arasındaki ilişki incelenmiştir. Yapılı çevrede bulunan günlük yaşamdaki ilişkiler ve kamusal kullanımlar, kamusal alan, özel alan, artık alan ilişkisi ile ilgili olarak literatür araştırması yapılmıştır. Bu çerçevede; kent, kentin bileşenleri, kentsel mekân, kamusal alan, özel alan, artık alan kavramlarına yönelik çalışmaların yapıldığı araştırmalar incelenerek, kamusal alan oluşumunu sağlayan örnekler üzerinden değerlendirmeler oluşturulmuştur.

Kavramsal çerçeveyi oluşturan başlıklar şu şekildedir:

- Kamusal alan
- Özel alan
- Artık alan / Kullanılmayan alan
- Kentsel mekân
- Kent bileşenleri
- Kentsel / Mekânsal Parçalanma

Tezde yedi bölüm bulunmaktadır. Birinci bölümde, problemin tanımı ve konusu yer almaktadır. Belirlenen problem doğrultusunda çalışmanın hipotezleri ve amaçları ortaya konularak, çalışma alanının kapsamı oluşturulmuştur.

Tezin ikinci bölümünde, kamusalık, kamusal yaşam, kamusal ve özel alan kavramları Hannah Arendt, Jürgen Habermas ve Richard Sennett'in düşünceleri üzerinden tartışılmıştır. Bu kavramlar, kuramcılarının inceledikleri dönemdeki siyasal ve toplumsal değişimler açısından değerlendirilmiştir. Yaklaşımlar değerlendirildikten sonra, kamusal alan kavramının kentsel mekânla nasıl ilişkilendirileceği araştırılarak, teorisyen ve mimarların tanımları ele alınmıştır. Bu tanımlarla, kamusal mekânın etkinlik, kullanıcı ve kullanım ilişkisi irdelenmiştir. Kamusal mekânın nitelikleri ortaya çıkartılarak, kamusal alandaki değişimler tartışılmıştır. Kentsel mekânın özellikleri belirlenmiştir. Bu özellikler ve kamusal

yaşama dair nitelikler üzerine kamusal potansiyelini gerçekleştiremeyen alanların tanımları araştırılarak, bu alanların oluşmasındaki etkenler ortaya çıkartılmıştır.

Tezin üçüncü bölümünde, kentsel proje uygulamalarında kamusal mekân oluşumları araştırılmış, yurtdışında yapılan örnekler değerlendirilmiştir. Araştırılan kavramsal çerçeve ve bileşenleri kentsel proje uygulamalarında yurt dışı örneklerin incelenmesi ile tekrar irdelenmektedir. Ele alınan yurt dışı örneklerin yaklaşımlarının değerlendirilmesi, bu tanımlamalar doğrultusunda analiz edilmiştir. Yurtdışında yer alan farklı kentlerdeki kamusal mekân oluşum stratejileri ve yeniden düzenlemelere ilişkin örnekler ele alınmıştır. Kamusal kullanımı destekleyen bu örneklerle ek olarak, içinde kamusal kullanımı barındıran düzenlemelere de yer verilmiştir.

Tezin dördüncü bölümünde, literatür çalışması ile ele alınan kavramsal ve kuramsal çerçeve ile oluşturulan bilgiler doğrultusunda alan çalışmasının yapılması için bir model ve yöntem önerisi oluşturulmuştur. Alan çalışmasının seçilme nedeni, seçilen alanla ilgili derinlemesine bilgi sahibi olup, o alanı detaylı bir şekilde inceleme imkânı tanınmasıdır. Öneri modelin uygulanması için insan-çevre-mekân araştırmalarında kullanılan ve alanla ilgili tespit, bulgulara ulaşmak için farklı araştırma yöntemleri belirlenmiştir.

Bu yöntemler:

- Literatür araştırması
- Arşiv araştırması
- İmar planı ve plan notları
- Yol Kotları ve Zemin İlişkileri
- Hava fotoğrafları
- Dokümantasyon çalışmaları
- Saha çalışmaları
- Kesit çalışmaları
- Anket çalışmaları
- Gözlem ve analizler

Tezin beşinci bölümünde, çalışma alanı olarak seçilen Ankara Eskişehir yolu aksı, Dumlupınar Yolu, kentsel açık alanlarda kamusal kullanımlara yönelik oluşturulan kuramsal model ve yöntemler çerçevesinde sorgulanmıştır. Çalışma alanı, modelde önerilen kentsel mekân karakterini etkileyen mekânsal özellikler bağlamında ele alınmıştır. Ayrıca alanda, özel mülkiyette kamusal kullanım içeren alanlar belirlenerek, detay ölçekte incelenmiştir. Bu alanların, imar planları, plan notları ve plan değişikliklerini ortaya çıkarmak için, Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı'nda arşiv çalışmaları yürütülmüştür. Alanlara yönelik imar plan değişikliklerinin süreci belgelerle ortaya çıkartılmıştır. Bu alanlardaki kamusal kullanımlar, faaliyetler ve kullanıcıların belirlenmesi için gözlemler ve anketler yapılmıştır. Anket çalışmaları kullanıcıların çeşitliliğini, alanı nasıl tanımladıklarını, güvenlik algılarını, ziyaretlerini gerçekleştirme amaçlarını anlamaya odaklanmıştır. Alanın ne sunduğunu ve insanların alanı nasıl kullandıklarını anlamada etkili olduğu düşünülerek, alanda kullanıcı çeşitliliği ve kullanıcı faaliyetlerinin kapsamını tanımlamak için doğal gözlemler yapılmıştır. Kavramsal çerçeve ile ulaşılan ölçütler, çalışma alanında kentsel mekân ve kamusal alan özellikleri bağlamında sorgulanmıştır. Sınırları belirli olan çalışma alanı çevre-insan-mekân bağlamında bahsedilen yöntemlerle ve oluşturulan model ile incelenmiştir.

Tezin sonuç bölümünde, alan çalışmasıyla yapılan analiz ve değerlendirmelerin sonuçları tartışılmıştır. Oluşturulan model ve yöntem önerisinin benzer gelişme koridorlarında da araştırma ve çözümleme geliştirmek için uygulanabileceği düşünülmektedir. Araştırma teorik ve uygulamaya yönelik çalışmaları destekleyebilecek çoklu yöntem ve çözümleme önerisi içermektedir.

Çalışma alanına yönelik öneriler ile çalışma alanını bütünleştirmek, yaya kullanımını ve kamusal yaşamı destekleyen kamusal açık alanlar yaratılmasını beklenmektedir. Çalışma alanı ve benzer gelişim koridorlarının, özel

mülkiyet ve kamu mülkiyetindeki kamusal alanların bütünleşmesine yönelik potansiyeller sunularak, bütüncül tasarım yaklaşımı ile ele alınması öngörülmektedir.



2. KAVRAMSAL VE KURAMSAL ÇERÇEVE

Kentlerde sosyal ve fiziksel oluşumlar irdelenirken, kentlerin planlama ve tasarım süreçleriyle ilgili kavramsal ve kuramsal yaklaşımları incelemek, farklı teorisyen ve tasarımcıların gözüyle farklı bakış açılarını ortaya çıkarmak ve tartışmak, konuyu derinlemesine ele almak açısından önemlidir. Kavramsal altyapıların oluşturulması için araştırma ve uygulamanın sürekli ilişkili bir şekilde ortaya konması gerekmektedir. Bu amaçla, araştırma konusunun temelini oluşturan kamusal alan, kamusal yaşam ve kamusal alan, özel alan, kentsel mekân, artık alan kavramlarının irdelenerek, bu kavramlarla ilişkili alanların değerlendirilmesi yapılmaktadır.

2.1 Kamusal Alan

18.Yüzyıldaki tarihsel gelişmelerin bir sonucu olarak ortaya çıkan kamusal alan, kamusal yaşam ve kamusal alan olgusunu, Hannah Arendt, Jürgen Habermas, Richard Sennett'indüşünceleri üzerinden anlamak ve tartışmak önemli görülmüştür. Arendt, Habermas ve Sennett kamusal alanı, inceledikleri dönemdeki siyasal ve toplumsal değişimler açısından değerlendirmektedirler.

2.1.1 Kamusal Alan, Kamusal Yaşam, Kamusal Alan

Arendt “İnsanlık Durumu”¹ adlı yapıtında Antik Yunan'daki kamudan bahsederek, siyasal alanı idealize etmektedir. Arendt'e göre kamu kavramı birbiriyle ilişkili iki anlama gelmektedir. İlk anlamı, nesnel gerçekliğin temeli olan başkalarının önünde görünmek ve sonra da herkes tarafından görülebilir ve duyulabilir olmasıdır. Kamusal alanın ortak dünyasında, bireylerin birbirlerinden önce kendi farklı yerlerinden görünmeleri mümkündür. Bu nedenle, birlikte var olan ve dünya gerçekliğinin gerçek görünmesine izin veren birçok bakış açısı vardır. Arendt

¹ İnsanlık durumu yapıtı (The Human Condition, 1958), insanın toplumsal yaşama yabancılaşmasının nedenlerini anlamak için, Arendt'in temel insani etkinliklerin anlamını, özel alan ile kamusal alanın pratik hayat ile düşünce arasındaki ayrımı ve etkileşimini tarih bağlamda incelemesini anlatmaktadır.

tarafından tanımlanan ikinci anlamı², hepimiz için ortak olan ve içindeki özel mülkiyetimizdeki yerimizle ayırt edilen alan olarak tanımlanır [1]. Bu anlamların ikisinde de, görünüm alanı ile aradaki boşluk arasında bulunan Arendt, kamusal alanın yanısıra kentin alanını bütünleşik bir anlayışla analiz etmek için bir temel sunar.

Arendt, kamusal alanı, çevresinde bulunan insanları bir arada tutan ve onları birbiri ile ilişkilendiren bir masaya benzetmektedir. Masanın ortadan kalkması durumunda, çevresindeki insanların ilişkisinin de kesileceğini vurgulamaktadır. Kamusal alanı (public realm), insanlar tarafından paylaşılan ortak dünya ve buluşma alanı olarak tanımlamaktadır. Bu ortak dünyada, her bireyin farklı bir konumu ve aktif olarak katıldığı iletişim ve eylem alanı bulunmaktadır. Bu alan, bireylerin birbirlerini gördükleri, duydukları, görüldükleri ve duyuldukları alandır. Bu alanda var olmanın ve kamusal yaşamın (public life) anlamı, her bireyin farklı konumlarda duyması ve görmesidir[1].

Arendt, kamusal alan kavramını Antik Yunan³'ın polisi ile ilişkilendirir. İnsan etkinliklerini⁴ emek ve eylem olarak nitelerken, bu eylemlerin etkin olduğu alanları kamusal ve özel olarak ayırmaktadır. Bu kamusal alan modeli Antik Yunan'da ele alındığı gibi politik bir modeldir. Kişilerin fiziksel olarak politik bir eylem içinde bulunduğu ve uyum içinde hareket ettiği alandır. Arendt, nüfus artışıyla, politik modelden toplumsal alana geçildiğini vurgulamaktadır. Demokratik toplumlarda kamusal alanın rolünü vurgulayan Arendt, kamusal alanın insanların tartışması ve birbirlerinin demokrasisinin önemli olduğunu belirten varlığının tanınması için

²Herkes için ortak bir dünyayı ifade etmektedir. Bu dünya yeryüzü ya da insanların üzerinde bulunduğu bir mekân değil, bir arada yaşayanlar için yaşanan olayları yada insan elinden çıkan, insani yapıntıları kapsamaktadır. Arendt bu dünyanın insanları hem birbirine bağladığını, hem de ayırdığını vurgulamaktadır [1:95].

³Arendt'in üzerinde durduğu dünyasal mekânsallık, bireylerin özel alanlarında gizlenmelerini ve kamusal alanlarda birbirlerine görünmelerini sağlayan Antik Yunan şehirlerini ifade etmektedir.

⁴Arendt mekânsal ontolojileri değerlendirirken, insan faaliyet ve alanlarını, tekil mekânsallık anlayışının ötesine geçerek görünüm alanı ve eylem alanı olarak nitelendirmektedir.

gerekli olduğunu belirtmektedir [1]. Arendt'in bu tanımından kamusal alanın belli bir düzenle belirlenmemiş, duruma göre farklı şekillerde olan, insanların birbirleriyle ve gelecek kuşaklarla paylaştığı, gerçekliğin kendisini yansıtan bir alan olduğu görülmektedir.

Habermas, "Kamusallığın Yapısal Dönüşümü"⁵ yapıtında, kamusal alanı tarihsel süreçte değerlendirmektedir. Kapitalizmin ve demokrasinin farklılaşmasıyla kamu kavramının tanımı da değişmektedir. İhtiyaç olarak ortaya çıkan kamusal alan, tarihi süreç içinde temsili kamu, edebi kamu, siyasal kamu ve klasik kamusal alana dönüşmektedir. Habermas, burjuva kamusunun çöküşünden bahsederek, kamusal ve özelin içiçe geçtiğini ifade etmektedir. Kamusal alanın kamusallığını, özel alanın da özerkliğini yitirdiğini vurgulamaktadır. Kamusal alan kavramının tarihsel süreç içerisinde ideoloji, kültür, insan etkinliği gibi kavramlarla ilişki kurduğunu öne sürmektedir. Habermas, kamusal alan kavramını, toplumsal yaşamın içinde halkın düşüncelerini oluşturabildiği ve tartışıldığı, tecrübelerin üretildiği, kamusal düşünce ve görüşü içinde barındıran ve tüm bireylerin erişebildiği bir alan olarak açıklamaktadır[2:95].

Her iki kuramcı da kamusal yaşamın temeli olarak yüz yüze iletişimin gerekliliğine inanmaktadır. Kamusal alanın oluşumundaki birincil faktör insanın varlığı ve özgür eylemleridir. Kamusal alan konusundaki ortak görüşleri insanların varoluşları ile içinde bulunduğu politik fikir ve eylemlerin yer aldığı alan olmasıdır. Bu iki kuramcıdan farklı olarak, Sennett kamusal alanı maddi bir alan olarak değerlendirip, kamusallığı kentsel mekân üzerinden ele almıştır. Arendt kamusal ve özel alanın ayrımını⁶ kent devletinin ortaya çıkışına bağlarken, toplumsal alanın varoluşunu modern döneme dayandırmaktadır. Arendt özelin kamuya girmesini eleştirerek, siyasal ve özel alanın aşındığını ifade etmektedir. Haneye yönelik etkinliklerin kamu

⁵Habermas bu yapıtında, kamusallığı, burjuva toplumu, devlet ve kamuoyu arasındaki ilişkiyi ve tarihsel ortaya çıkışlarını incelemektedir.

⁶Arendt, kamusal ve özel alan ayrımını mahremiyet açısından değerlendirdiğinde, görünen ve gizli olanın ayrımına karşılık geldiğini açıklamaktadır [1:121].

alanına girmesiyle toplumsal alan kavramının ortaya çıktığını vurgulamaktadır. Arendt'e göre toplumsal olan ne özel ne de kamusal nitelikte, arada bir yerde bulunmaktadır. Arendt'in toplumsal alanı eleştirisi, kitle toplumuna karşı oluşudur.[1:68].

Arendt'e göre, kamusal alan, özel alan ve mahremiyet⁷ kavramı birbiri içine geçmektedir. Aynı görüşü savunan Habermas da burjuvanın özelini kamusal alan olarak ifade etmektedir. Habermas kamusal ve özel alan ayrımının Burjuva toplumunda ortaya çıktığını vurgulamaktadır. Bu dönemde ticaretin gelişmesi ve ekonominin kendine ait kurallar çerçevesinde işlemesi, bu alanda aktif aktörlerin ortaya çıkmasını sağlamıştır. Ticaretle uğraşan insanlar bölgesel topluluklar oluşturarak devletten bağımsız bir özel alan ortaya çıkartmışlardır. Bu durum Burjuva toplumunun gelişmesini sağlamıştır. Burjuva kamusu⁸ devlet ile toplum arasında kalmış ve özel alanda gelişmiştir. Kamusal ve özel alanın buradaki ayrışması, siyasal gücün farklılaşmasını ve toplumsal üretimi açıklamaktadır. Habermas'ın üzerinde durduğu burjuva kamusal alanı, özel alanda bulunan kişiler ve mülkiyet sahibi ekonomik aktörlerin bulunduğu ortak alan olarak görülmektedir [2:97].

Kamusal alanı, Habermas ve Arendt'in yaklaşımlarından farklı değerlendiren Richard Sennett, kavramı kentsel mekânla ilişkilendirerek bu olguya başka bir boyut kazandırmıştır. Sennett 18. yüzyıldan günümüze kamusal alanın işlevini kaybetmesini ve mahremiyete/özele dönüşün sebeplerini sorgulamakta ve bunun kentsel toplumsal süreçleri nasıl etkilediğini kent çalışmaları üzerinden ortaya çıkarmaktadır. Sennett'e göre, kamusal alanın anlamı Avrupa'daki feodalizm sonrası yaşanan siyasal ve ekonomik gelişmelerden sonra Aydınlanma Çağı'ndaki anlamından farklılaşmıştır.

⁷Arendt özel/mahrem, mahremiyet kavramlarının anlamını, başkalarının yokluğunda bulunduğunu ve insanın başkaları tarafından görünmez, yokmuş gibi olduğunu açıklamaktadır [1:104].

⁸Habermas, burjuva kamusunun oluşmasını, kendi sistemini kurmuş ekonomi alanı yaratmasına, modern devletin gelişimine ve özel alanın oluşumuna bağlamaktadır.

Sennett⁹, kapitalizmin etkisiyle toplumsal etkileşimin azalarak, bireysel deneyimlerin arttığını ve bireyin kamusal alandan uzaklaşarak aile ortamına döndüğünü ifade etmektedir. Bu da Sennett tarafından kamusal alanın çöküşü olarak vurgulanmaktadır. Sennettde kamusal ve özel alan arasındaki ayrımın belirsizliğinin üzerinde durmaktadır. Kamusal alanın özel alanla biçimlendiğini vurgulamaktadır[5]. Arendt bu belirsizliği Antik kamusal alanı değerlendirerek açıklamaktadır.

Arendt ve Habermas, kamusal alan ve özel alan içindeki faaliyetlerin politik olduğu ortak görüşündedirler. Bu görüşte farklılaştıkları nokta, Habermas'ın insanların politik görüşlerini iletişimsel eylem¹⁰ aracılığıyla paylaşarak ürettiklerini savunmasıdır. Kamusal alanının bireylerin biraraya gelip, iletişime geçtiği tartışma/konuşma alanı¹¹ olduğunu ileri sürmektedir. Arendt ise¹² Antik Yunan ve Aristo düşüncesinden hareketle, insanın siyasette düşünce ürettiği sürece insan olabileceği kanaatindedir. Bu ortak görüşten kamusal alanın siyaset alanı olduğu anlaşılmaktadır.

⁹Sennett'e göre kamusal ve özelde yaşanan değişime etki eden faktörler:

- 19. Yüzyıldaki sanayi kapitalizmi ile büyük kentlerdeki kamusal yaşam arasındaki ilişki
- 19. Yüzyılda başlayan yeni bir sekülerizm anlayışının ortaya çıkması

¹⁰Habermas burjuva kamusunu incelerken, o dönemin rasyonalitesine bakmaktadır. Toplumdaki 3 ayrı temel eylemi açıklamaktadır;

- Topluma uygun davranan normatif eylem.
- Stratejik eylem; bireyin amaçlara göre hareket etmesi.
- İletişimsel eylem; siyasal söz söyleme.

Habermas iletişimsel eylemi kamusalılıkta temel eylem olarak ele almaktadır. Habermas'a göre iletişimsel eylem bireylerin özgürce fikirlerini açıkladığı ve siyasal söz söyleme hakkının olduğu, herkesin eşit olduğu iletişim ortamıdır [2:127].

¹¹ Kamusal alandaki iletişim, radyo, televizyon gibi araçlarla yayılmaktadır. Medya ve kamusal alan ilişkisi bu durumda ön plana çıkmaktadır.

¹²Arendt'e göre kamusal ve özel alan ayrımı kent devletinin doğuşu ile ortaya çıkmıştır. Birey kamusal olan ve kendine ait olan ayrımını bu ortaya çıkışla fark etmiştir [1:60].

Arendt özel alanı mülkiyet¹³ ile ilişkilendirmektedir. Özel alandaki yaşamın, herkes tarafından görülmesi ve duyulması gerçekliğini yansıtmadığını açıklamaktadır. Arendt'e göre kentli olmak, kamusal alanda kendini var edebilmektir [1:104].

Arendt'in kamu kavramında akıl ve rasyonalite ön plandayken, Habermas eylemin somut olarak kamusal alanda varlığını ileri sürmektedir. Habermas'a göre kamu kavramı, Burjuva kamusu iken, Arendt'in kamusu insanlık durumunu ön plana çıkarmaktadır. Sennett'e göre 18.yüzyılda kamusal insan, kamusal alanda eylemde bulunan bir aktördür. Geç modern dönemde bu kamusal insanın aktör olmadığını ve kamusallığını kaybettiğini vurgulamaktadır. Bireylerin kamusal alanda diğer insanlarla karşılaşmadığını kendi iç dünyalarına döndüklerini ifade etmektedir[5:149].

Sennett geç modern dönemle birlikte kamusal insanın çöktüğünü ve yeni üretim ilişkilerinin¹⁴ ortaya çıktığını vurgulamaktadır. Sennett, kamusal ve özel alanın sabit olmadığını, insanın sosyal ortamla etkileşiminin çocukluk döneminde başladığını savunmaktadır. Bu görüşle kamusal alanın, erişkinlerin oyun alanı olduğunu ifade etmektedir[5:129].

Sennett'ten farklı olarak, Arendt ve Habermas'ın kamusal alan üzerine geliştirdikleri görüşlerin ortak yönleri;

1. Kamusal alan politikanın gerçekleştiği alandır. Bireylerin tartışarak, fikirlerini dile getirdiği ve politik iktidara kamusal alan aracılığı ile eriştiği alandır.

¹³ Mülkiyet Antik dönemde bireyin yer sahibi olarak siyasal alanda var olması, başka bir deyişle, kamusal alanı oluşturan ailelerden birinin reisi olması demektir. Mülkiyetler sayesinde bireyler özel alandan kurtulup, kamusal alanda görünme ve faaliyette bulunma konusunda özgürleşmişlerdir. Arendt, mülkiyetin görünüşte özel alanda bulunduğunu ve siyasi oluşumlar için önemli olduğunu ileri sürmektedir [1:90-93].

¹⁴ Sennett mağazaların ortaya çıkmasının sosyalleşmeyi azalttığını ve aktif kamusal alanın yerini satış ve alışveriş mekanlarının aldığını ifade etmektedir [5:191].

2. Simgesel alan olarak görülen kamusal alan, ortak politik bir topluluk oluşturmak ve ilişki kurmak amacıyla, farklı topluluklara ait bireylerin bir arada bulunduğu alandır.
3. Kamusal alan politik sorunların ortaya çıkarak, görünürlük ve algılanabilirlik kazandığı, politik aktörlerin sahnede bulunduğu alandır.
4. Kamusal alan bireylerin var olup, ortaya çıkışını sağlayan ve kendini ifade edebilme, diğer insanlarla iletişime geçerek kendi sözünü söyleme alanıdır.

Sennett kamusal alanın geçirdiği dönüşümü ve kamusal alanı, kentsel tasarım ve mimari üzerinden açıklamaktadır. Geç modern dönemde tasarlanan yolların araç kullanımına uygun olması, kamusal alandaki insanların ilişki kurarak kendilerini ifade etmelerine engel olmaktadır. Bu durum Sennett'in görüşündeki kamusal insanın çöküşündeki ifadesidir. Sennett'e göre kamusal alandaki değişimler kentsel tasarım ve mimari üzerinden izlenmelidir. Sennett'in kamusal insanın çöküşü söylemi fiziksel çevre ve mimari ile somutlanarak doğrulanabilir özelliktedir.

Bu çerçevede kamusal alan, kavramsal olarak söylem ve eylemin ön planda olduğu bunun yanında, fiziki olarak da birlikte yaşamının sınırlarını belirleyen alandır. Kentsel mekânda Sennett'in görüşlerine paralel sembolik ve soyut içeriğinden sıyrılan kamusal alan, fiziki ve somut bir görünümde anlamlandırılabilirliktedir.

2.1.2 Kamusal Mekan

Kamusal alan kavramının günümüzün kentsel mekânıyla nasıl ilişkilendirileceğini araştıran konu, endüstri sonrasında pek çok teorisyen ve mimar tarafından ele alınmıştır. Tarihsel süreç içerisinde kavram sosyolojik anlamlarından farklılaşarak, fiziksel nitelikleriyle çeşitlenmeye başlamıştır. Kentler, insanların ortak faaliyetlerini içeren ve birlikte yaşamlarını paylaştıkları kamusal alanları barındırır. Soyut bir kavram gibi algılanan kamusal alanın kentin fiziksel mekânı ile doğrudan ilişkisi bulunmaktadır. Kentsel kamusal mekân tanımında, kamusal alanın fiziksel boyutuna yapılan vurgu, serbest erişim, kamu mülkiyeti, toplumun her kesimine açık olma,

toplumsal yaşam içinde insanların işlevsel, kültürel ve sembolik gereksinimlerine cevap verme konuları öne çıkmıştır. Bu bağlamda, kentsel kamusal mekân, cins, ırk, etnik köken, yaş ve sosyo-ekonomik seviye gözlemlenmeden herkese açık ve herkes tarafından erişilebilir olan, ortak olarak paylaşılan, toplumsal kuralların geçerli olduğu, bireylerin bir arada olduğu, farklı bakış açılarının birlikte yer aldığı, fiziksel paylaşım alanıdır.

İletişimsel bir ortam olarak fiziksel alanın azaldığını iddia eden teorilere rağmen, kamusal mekânlar birçok insanın yüz yüze ilişkilerde bir araya gelebileceği, kamusal yaşamın sürdüğü alanlardır. Teorisyen ve mimarlar tarafından farklı kamusal mekân tanımlamaları bulunmaktadır. Bu tanımlamalar, kamusal mekânın etkinlik, kullanıcı ve kullanım ilişkilerine göre farklılık göstermektedir.

Kamusal mekân – etkinlik ilişkisi:

Gehl kamusal mekânı yaya merkezli ve aktivitelere bağlı bir fiziksel çevre olarak nitelirmektedir. Halka açık alanlarda günlük yaşama ait aktiviteleri inceleyerek, aktiviteleri üç ayrı şekilde gruplamaktadır. Gündelik yaşamda kamusal mekânların kullanımına yönelik olan bu gruplama **isteğe bağlı, zorunlu ve toplumsaletkinliklerden** oluşmaktadır. Bu faaliyet çeşitlerinin, gerçekleşme değerlerini fiziksel çevre şartlarına bağlı farklılıklar olarak göstermektedir c. Bu gruplamayla, insan gereksinimlerine yanıt veren ve insanların birbirleriyle iletişime geçerek, etkinlik içerisinde bulunmalarını sağlayan kamusal mekânlar yaratılmasını amaçlamaktadır.

Baird, eylemin mimarlıkla ilişkilendirilmesi gerektiğini öne sürerek, Arendt'in kamusal alanın varlığına bağlı olan eylem kavramına atıfta bulunmaktadır. Kentsel alan eylemin gerçekleşmesine imkân sunarken, kamusal alanın oluşumunu desteklemektedir [8:23]. Tchumi de aynı görüşe paralel olarak, kentsel alanla ilgili yaptığı çalışmalarında mekânın algılanmasının eylem ve etkinlik yoluyla olduğunu vurgulamaktadır. Fiziksel ortamın, kullanıcı ilişkisine, davranış ve tercihlerine bağlı

olarak değiştiğini, bunun da kamusal alan oluşumuyla ilişkili olduğunu savunmaktadır[8].

Madanipour, kamusal mekânı, herkesin fiziksel olarak erişebildiği, sosyal etkileşim sağlayan, aktivitelerin herkes tarafından yapıldığı, bir kamu kurumu tarafından kontrol edilen ya da yönetilen alanlar olarak tanımlamaktadır [9]. Lynch, insan ve aktivitelerinin fiziksel çevreden daha etkili olduğunu öne sürerek, dış mekân yaşantısında insan ilişkisinin kurulabileceği mekânların yaratılması gerekliliğini vurgulamaktadır. Kentin okunabilirliğine bağlı çalışmasında, düğüm noktaları, yollar, sınırlar, bölgeler ve referans noktaları ile açıklanan kentsel mekânda, düğüm noktaları kentteki insanların bir araya gelerek, toplandığı ve aktivitelerini gerçekteştirdiği kamusal mekânlar olarak tanımlanmaktadır. Lynch'in tanımladığı bu beş kavram, bireyin kentsel mekânda çevreyle kurduğu iletişimi belirlerken, aynı zamanda etkileşim içinde olmasını sağlamaktadır [10]. Carmona da Lynch'e paralel olarak, fiziksel çevrede en büyük etkenin aktiviteler olduğunu belirtmektedir. İnsanların mekânlarda bir arada bulunmaları ve konuşmalarının, ilişkilerinin ve aktivitelerinin başlangıcını oluşturduğunu savunmaktadır [11]. Carr da aynı ortak görüşte, kamusal alanın insanların fonksiyonel ve gündelik aktivitelerini gerçekteştirdikleri ortak bir alan olduğunu ileri sürmektedir [12].

Kostof ise, kamusal mekânı, insanların günlük yaşamlarındaki ya da kutlamalarındaki fonksiyonel aktivitelerini gerçekteştirdikleri ortak bir alan olarak tanımlamaktadır [13]. Jacobs¹⁵ da Kostof'la aynı görüşte, kamusal mekânın insanların yaşamlarında sosyal ortak bir alan olduğunu ve bu alanın kullanıcıların faaliyetleriyle yaşadığını vurgulamaktadır. şehrin sokaklarının içinde bulunan insanlarla aktif olabileceğini ve bu alanların evlerini, iş yerlerini bağlarken aynı zamanda yaşam alanlarını oluşturduğunu ileri sürmektedir [14][15]. Jacobs'un bu düşüncesini destekleyen Whyte, kamusal alanın kentin temel varlığı olduğunu ve

¹⁵Jane Jacobs 1961 yılında ABD'de şehir planlamasına yönelik "The Death and Life of Great American Cities" i yayınlamıştır. Bu çalışma, arazi kullanımı ve mülkiyet, yüksek yoğunluklu şehirlerin aktiviteleri ve sosyal kullanımı üzerine analizler içeren, kenti ele alan ilk yaklaşımdır.

kentin canlı sokak hayatını desteklemek için içinde aktivite barındıran böyle alanlara ihtiyacı olduğunu vurgulamaktadır[16].

Kamusal mekân – kullanıcı ilişkisi:

Hood, kamusal mekân tasarımı için, gündelik hayattan yararlanılması gerektiğini, insanların sosyal ve kültürel birikimlerinin bu alanla ilişkili olduğunu savunmaktadır. Bu bağlamda planlama ve gerçek yaşamdaki kullanıcı arasında bir bağlantı kurulması gerekliliğini ortaya koymaktadır [18:152-155]. Smithson da aynı şekilde, kentsel ortamın tasarımında kullanıcının ön planda olması gerektiğini savunmaktadır. Mimari ve kullanıcının kentsel alanın şekillenmesinde aktif rol almasıyla, kentsel alanlarda kamusal yaşamın kendiliğinden gelişeceğini belirtmektedir [19:125-130].

Gehl, Kopenhag’da kamusal yaşam ve kamusal alan arasındaki ilişki ile ilgili yaptığı çalışmalarında, kentsel planlama ve tasarımın odak noktasının insan olduğunu ve insanla birlikte ele alınan tasarımlarda kamusal alan kullanımının arttığını vurgulamaktadır [19].

Kamusal mekân – kullanım ilişkisi:

Mitchell, kentsel mekânda kamusal kullanımın olabilmesi için kullanıcı ihtiyaçlarının karşılanarak, alanın kullanılması gerektiğini vurgulamaktadır [20]. Başka bir tanımda ise kamusal mekân kavramı, erişim ve kullanımla ilişkilendirilerek, insanların grup ve bireysel faaliyetler için gittiği halka açık yerler olarak tanımlanmaktadır [11:50].

Newman, fiziksel mekânın kamusal kullanım için iyi tasarlanması ve ortak bir alan olması gerektiğini öne sürerek, kamusal mekân ve özel mekan arasında kalan yarı kamusal/yarı özel mekanların kullanımlarına dikkat çekmektedir [21]. Whyte¹⁶,

¹⁶ William Whyte’in çalışmaları insanların kamusal mekânları nasıl kullandıklarına yöneliktir. New York’ta bir çok açık mekânın fotografik çalışmalarıyla, bu alanların kamusal potansiyellerini ortaya çıkarmıştır. “The Social Life of Small Urban Spaces” (1980) adlı kitabıyla birçok kentsel, kamusal mekân çalışmaları için kaynak olmuştur.

kamusal mekânlar için en önemli gereksinimin kullanım olduğunu vurgulamaktadır. Başarılı kentsel açık alanların kullanıcıların gereksinimine yanıt verebilen, kullanılabilirlikleri konusunda eşit ve toplumun büyük bir kesimi için anlam ifade edebilen kamusal mekânlar olduğunu savunmaktadır [22][23].

Kamusal mekânla ilgili yapılan tanımlamalarda genel anlamıyla alanın, insan ve faaliyet odaklı, kullanımla ilişkili, çevre-insan-mekânla bağlantılı olduğu görülmektedir. Bu bağlamda, çalışmanın amacında ele alınan kamusal yaşam, kavramsal literatürde Arendt, Habermas ve Sennet'in kavramsal alan söylemlerindeki insan, etkileşim, kendini ifade etme görüşleri ile teorisyen ve mimarların tanımlarındaki kamusal mekân, aktivite, kullanım ve kullanıcı ilişkileri bir arada düşünülerek ele alınmıştır. Aktivite, kullanım ve kullanıcı (insan) ilişkileri, hem fiziksel analizlerle hem de kamusal yaşamın ne kadar etkin olduğu gözlemlenerek, değerlendirilmiştir.

Erişim, kullanım ve mülkiyet özelliklerine göre kamusal mekânlar farklılaşmaktadır. Mülkiyet bir yerin yasal statüsünü ifade etmektedir. **Kamuya açık özel mekânlar**, mülkiyeti özel, kullanımı halka ait olan, kentlilerin erişiminin farklı derecelerde kontrollü olduğu mekânlardır. **Erişimi ve kullanımı kontrollü kamusal mekânlar**, mülkiyet ve kullanım hakları kamuya ait, halkın erişiminin doğrudan değil, kontrollü olarak gerçekleştiği mekânlardır. **Erişim ve kullanımı serbest kamusal mekânlar**, mülkiyeti kamuya ait, herkesin erişim ve kullanımına açık olan kamusal dış mekânlardır[11].

Kamudan özel mülkiyete geçerken yasal sahiplik ölçeği, işlev ve yerin kullanımı göz önünde bulundurulmaktadır. Marcuse (2005) kamudan özel mülkiyete uzanan bir sınıflamada işlev ve yerin kullanımına bağlı altı seviyeli yasal sahiplik ölçeği sunmaktadır: [24]

- Kamu mülkiyeti / kamu işlevi / kamusal kullanım (sokak, meydan)
- Kamu mülkiyeti / kamu işlevi / idari kullanım

- Kamu mülkiyeti / kamu işlevi / özel kullanım (ticari kuruluşlara kiralanan alan)
- Özel mülkiyet / kamu işlevi / kamu kullanımı (havaalanı, otobüs durağı)
- Özel mülkiyet / özel işlev / kamusal kullanım (mağaza, kafe, bar, restoran)
- Özel mülkiyet / özel kullanım (ev)

Alanın niceliksel olarak kullanımları ve kullanıcı çeşitliliği, niteliksel olarak kullanıcıların davranış ve algıları ile yorumlanmaktadır. Kamusal mülkiyet ve kamusal işlev toplumun tüm üyeleri tarafından “sahip olunan” anlamına gelmektedir. Varna ve Tiesdell’e göre, sahiplik ve yönetim kamusal potansiyelini değerlendirirken, bir alanın nasıl kullanıldığını ve algılandığını ölçmek, gerçek kamusal işlev daha doğru bir şekilde belirlemektedir. Bir kontrol mekanizmasının olmaması alanın daha serbest kullanılmasına izin vermektedir. Daha iletişimli, temiz, davetkâr ve topluluğun çıkarlarına göre yönetilen bir yer daha fazla çeşitlilikte kullanıcı çekmektedir [25].

Kamusal mekânın fiziksel özellikleri, bireyler arasındaki etkileşim şekillerine ve ilişki yoğunluklarına da etki etmektedir. Kamusal açık mekân kavramıyla, yalnızca yapılar arasındaki boşluklar değil, aynı zamanda içinde bulunan insanların kullanım ve aktiviteleri de göz önünde bulundurularak, mekânların fiziksel sınırlarını belirleyen yapılar ve çevreleri de ilişkilendirilmektedir. Kamusal mekânların niteliklerinin belirlenmesi, kullanım ve faaliyetinin çeşitlenmesini ve yoğunluğunun da artmasını sağlayacaktır.

2.1.3 Kamusal Mekânın Nitelikleri

Kamusal mekân nitelikleri üzerine yapılan çalışmalarda, ya yalnızca mekânın işlevsel özellikleri, ya mekânın fiziksel özellikleri ya da mekânının kullanıcılarının çevre ile ilişkileri göz önünde bulundurulmaktadır. Kamusal mekânın niteliklerinin başarısı yalnızca fiziksel girdilere bağlı değildir. Ayrıca bu alanı kullanan bireylerin profiline, ne amaçla ve ne sıklıkta kullandıklarına, alanda nasıl hissettiklerine

bağlıdır. Kamusal mekânın nitelikleri, fiziksel, işlevsel ve kullanıcıların çevre ile ilişkileri üzerinden değerlendirilerek, yapılan ilgili araştırmalar aşağıda verilmiştir.

Lynch çalışmaları ile kamusal mekânın özelliklerini beş ölçütle açıklamaktadır:

Uyaran:Çevrenin insanların duyularıyla ilişkisi ve mekânın insanlar tarafından nasıl algılandığı

Sosyal temas:İnsanların diğer insanlarla ilişki ve etkileşime geçmesi

Erişim: Aktivitelere, kaynaklara, bilgiye ve diğer insanlara erişimin olması

Kontrol:Mekânların ve aktivitelerin erişim ve kullanımında kontrol edilebilirliği

Eşitlik:İhtiyaçların ve çevresel şartların insanların kullanımına dengeli dağılımı[26].

Kamusal mekânın duyarlı, demokratik ve anlamlı oluşunu öne süren Carr, kamusal alandaki faaliyetlerin anlaşılması ve ölçütlerinin belirlenmesi için bütüncül ve kapsamlı bir tanım ortaya koymaktadır. İnsanların özgürce fikirlerini dile getirebilmelerini ve etkileşim içine girebilmelerini teşvik ederek, demokrasinin gelişimi ve ilerlemesine katkı sunmaktadır. Kamusal mekânı insanların fonksiyonel ve gündelik aktivitelerini gerçekleştirdikleri ortak alan olarak tanımlayıp, aynı zamanda fiziksel özelliklerinin üzerinde durarak, kentlerde iletişim kanalı ve açık alan sistemi olmarolü üstlendiğini belirtmektedir. Kamusal mekânın ihtiyaçlarını:

Konfor: İhtiyaç duyulduğunda karşılanacak fiziksel konfor, yiyecek, içecek, barınma ve dinlenme alanı

Pasif katılım: İnsanları seyretmenin sağlanması

Aktif katılım:Etkinliğe dahil olma

Keşif: Deneyim çeşitliliği barındırması

olarak tanımlamaktadır [12].

Carr'ın görüşüne paralel olarak, Gehl de kamusal mekanın kullanımını ve sosyalliğini anlamak için basit bir çerçeve önererek, etkinliklerizorunlu (gerekli), isteğe bağlıve sosyalolarak gruplamaktadır (Tablo2.1) [19].

Tablo 2.1 Fiziksel Çevrenin Niteliği

	Fiziksel Çevre Niteliği	
	Zayıf	İyi
Zorunlu Faaliyetler		
İsteğe Bağlı Faaliyetler		
Sosyal Faaliyetler		

İsteğe bağlı faaliyetlerin iyi bir fiziksel ortam ve başarılı kamusal alanlara bağlı olduğunu savunan Gehl, kamusal mekanın niteliklerini yaya merkezli ve aktivitelere bağlı bir fiziksel çevre olarak nitelemektedir. Gehl'in çalışmalarından yola çıkılarak, nitelikli bir kamusal mekan, erişilebilir, açık, anlamlı, güvenli, fiziksel özellikleri çevresel rahatlık duygusu sağlayan, duysal zevk hissi uyandıran alanlar olarak tanımlanabilir.

Maslow'un (1987) insan ihtiyaçlarının hiyerarşisini ileri sürdüğü savından hareketle Lang, insan ihtiyaçlarını yapısal formun işlevleriyle ilişkilendirmektedir. Bu ilişkide, hem ihtiyaçların hem de bunları karşılayan işlevlerin (mekanizmaların) sosyal bir düzen içinde algılanması gerektiğini belirtmektedir [27]. Lang'ın kentsel mekânlardaki insan ihtiyaçları için kullandığı ihtiyaç hiyerarşisi, fizyoloji, emniyet, güvenlik, aidiyet, saygınlık ve kendini gerçekleştirme oluşmaktadır [28]. Maslow'a göre, en temel ihtiyaçlar fizyolojiktir. Temel fizyolojik ihtiyaçlar karşılandığında, insanlar güven duygusu hisseder. Konforun hem fizyolojik, hem de psikolojik boyutları vardır [29].

Carmona, kamusal mekân tasarlanırken gerekli olan nitelikleri:

- Kamusal mekânların erişilebilir ve halka açık olmasıyla özel mekânlardan ayırt edilebilir olması,
- Kamusal mekânları çevreleyen kullanımların kullanıcılar için ilgi çekici olması,

- Kamusal mekânda olumlu sosyal bir çevre yaratmak için potansiyellerin değerlendirilmesi,
- Kamusal mekânın aktif kullanımı için, yaşamla ve kullanıcıyla etkileşim kurmasının sağlanması

olarak tanımlamaktadır [30]. Bu niteliklerin yanında başarılı kamusal mekânları özelliklerine göre farklı tanımlamalarla açıklamaktadır.

- Çeşitli kamusal mekân: Herkesin kullanımına olanak sağlayan alanlar.
- Anlamli kamusal mekân: Kullanıcıların etkileşime girdiği olanak ve özellikleri barındıran alanlar.
- Sosyal kamusal mekân: Etkinlik, şenlik gibi sosyal etkileşimin yaşandığı, tartışma, protesto ve karşılaşma deneyimlerini temsil eden alanlar.
- Dengeli kamusal mekân: Yaya ve taşıt dengesinin sağlandığı kamusal alanlar.
- Konforlu kamusal mekân: İnsanların alanda kendini konforlu ve güvende hissettiği alanlar.
- İlişkili kamusal mekân: Etkin kullanımlar için yapılmış tasarım.
- Uyarlanabilir kamusal mekân: Farklı aktivite ve eylemler için uyarlanabilir alanlar.

Bazı çevresel özellikler kamusal mekânın gerçek ve algılanan güvenliğini etkilemektedir. Kent sokaklarında yaptığı incelemede Jacobs, mağazaları, barları, restoranları gözetleme ve güvenliğin temel birleşeni olarak tanımlamaktadır [14]. Appleyard'ın çalışmasına göre, kamusal alan bağlamında güvenlik, bir kişinin sosyal ve fiziksel faktörlerden (suç ve trafik) güvende hissetme yeteneğidir [31]. Trafik güvenliği kamusal mekân kullanımıyla ilgili diğer önemli bir faktördür. Appleyard, sokak etkinliği ile ilgili yaptığı çalışmada yoğun trafik hacmi ve komşu davranışlar arasındaki ters ilişkiyi ortaya çıkarmaktadır [31].

Whyte, başarılı bir kamusal alanın niteliklerini:

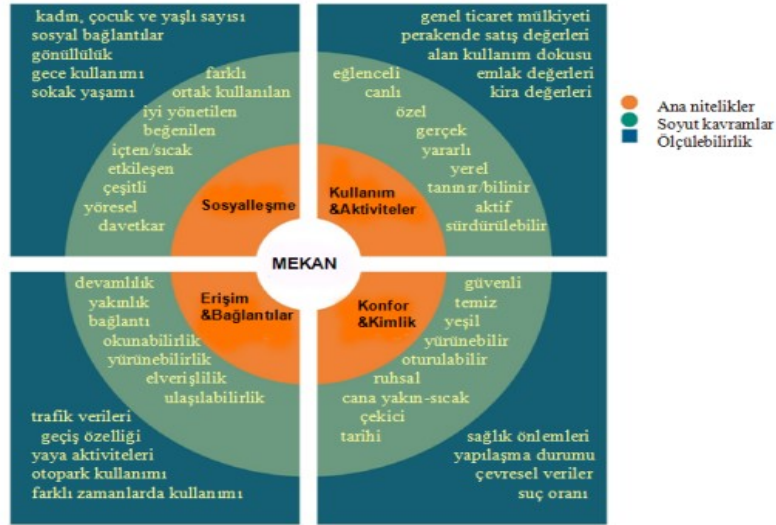
- Ulaşılabilir olması
- Çeşitli aktiviteleri içinde barındırması

- Mekânın konforlu ve iyi bir kimliğinin olması
- Sosyal faaliyetleri desteklemesi

olarak sıralamaktadır [16]. Whyte'in küçük kentsel alanları araştırması ve daha sonra sayısız kamusal alan üzerinde yapılan deneysel araştırma çalışmaları, yeme ve içme işletmelerinin sosyalleşmenin desteklenmesindeki rolünü ortaya koymaktadır[16].

PPS¹⁷ (Project forPublic Space) grubu, kamusal mekânların niteliklerinin iyileştirilmesi üzerine birçok çalışma yapmaktadır. Yaptıkları çalışmalarla, kamusal mekânların insan odaklı, canlı ve yaşayan mekânlaradönüşmesine katkı sağlamaktadır. Bu çalışmalar sonucunda, kamusal mekan nitelikleri ile ilgili dört özelliğin üzerinde durmaktadır(Tablo 2.2) [32].

Tablo 2.2 Kamusal mekân nitelikleri tablosu (PPS'in tablosu üzerinden hazırlanmıştır.)



¹⁷“The Life of Small Urban Spaces” kitabının yazarı olan Whyte'in çalışmalarını genişletmek amacıyla 1975 yılında kurulan bir eğitim kuruluşudur. Whyte'in çalışmaları üzerinden, halkın ihtiyaçlarını karşılayan kamusal mekânların canlanmasına yönelik 26 ülkede farklı çalışmalar yapmışlardır.

Taranan ulusal ve uluslar arası literatürde kentsel mekân niteliklerinin değişenlerinin kapsayıcı rolü olması sebebiyle ve kentsel mekândaki aktivite ve sosyal etkileşim konusunda önemli kriterleri göz önünde bulundurması sebebiyle PPS'inmekansal nitelik bileşenlerinin özellikleri dikkate alınmıştır.

Erişim ve bağlantılar: Yaya ve taşıt trafiğini dengelemek, yaya yollarında sũreklilik sağlamak, bisiklet kullanıcıları için alanlar yaratmak, otobũs duraklarından alana yĩnlendirmeler ve geçişler sağlamak.

Konfor ve kimlik:Alanda gũvenlięi sağlamak, kentsel donatılara yer vererek kullanım yoğunluğunu arttırmak.

Kullanım ve aktiviteler: İnsanların aktivitelerini destekleyecek ve birlikteliklerini sağlayacak merkezler yaratmak.

Toplumsallık: Çeşitli aktiviteleri destekleyecek, sosyal iletişimi sağlayacak alanlar yaratmak.

Kohn, kamusal mekân terimini, mekânlar arasında ayırım yapmak için, sahiplilik, erişilebilirlik ve ĩznitelik (iletişim ve etkileşimi teşvik edip etmediği) kavramları ile tanımlamaktadır. Kohn bu ũlũ sınıflamasını işlev, mũlkiyet ve algıya bağlı olarak birbirinden ayırmaktadır [33]. Carmona bu tanımı, işlev ve algı içerecek şekilde genişletir. Madanipour da Kohn'a paralel gĩrũřte, kamusal mekânı ũ boyutu ile açıklamaktadır. Bunlar, mekâna ve içindeki faaliyetlere erişim, aktĩr (kontrol ve karar verme odağı) ve ilgiden (bir yeri etkileyen eylem veya eylemlerden yararlananlar) oluşmaktadır [9].

Varna ve Tiesdell (2010), kamusal mekânı beş farklı boyutta nitelemektedir. Çeşitli yaklaşımları sentezleyen bu faktĩrler,

- Sahiplik (yasal statũ),
- İnsanları ve onların gũvenlięini ilgilendiren kontrol,
- Kũltũr, medeniyet (insanların kamusal alanı kullanma konusundaki farkındalıkları ve saygı dũzeyi),
- Alanın çevresiyle bağlantısı ve fiziksel olarak dışarıdan erişilebilirliği,
- Kullanıcıların ihtiyaçlarını karşılayan dũzenleme ve tasarımlardan

oluşmaktadır [25].

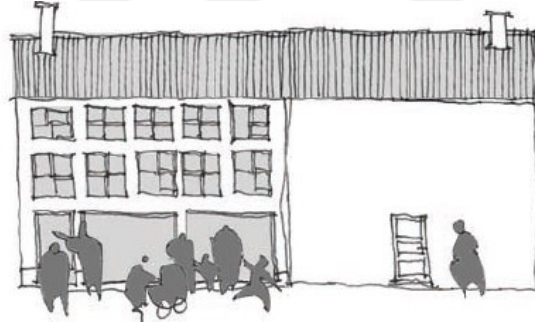
Sarkar (2003), kentsel ağlardaki kamusal mekânlardaki yaya dolaşımları ve kullanımları için konfor seviyeleri değerlendirme kriterleri belirlemiştir.

- Fiziksel konfor (elverişli yürüme yolu, kaldırım sürekliliği, engelli, yaşlı kullanıcılar için konfor, engellerden arındırılmış yürüyüş yolu, rahat yürüyüş yüzeyi, yayaların dinlenmesi için oturma alanları, hava koşullarından korunma)
- Fizyolojik konfor (gürültü, kirlilik)
- Psikolojik konfor (istenilen yürüme hızını koruyabilme, çeşitli yaya faaliyetlerine katılabilme) [34].

Kamusal mekanın fiziksel özelliklerini değerlendirerek ele alan Curran,

- Yapı formu ve mekânsal düzenlemeler,
- Yapı yüzeyleri,
- Zemin yüzeylerini tanımlama ve donatı elemanları

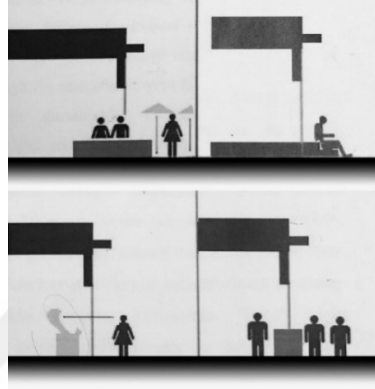
üzerinde durarak kentsel mekan analizleri yapmaktadır [35].



Şekil 2.1 Yapı yüzeyi ve kentsel mekândaki faaliyet ilişkisi [36]

Curran, yapı formu dışında bıraktığı boşluk ile formun kendisinin kamusal mekân tanımlamada önemli bir rol oynadığını vurgulamaktadır. Bununla birlikte yapı yüzeylerinin ve yüzeyde bırakılan boşlukların kullanımının kamusal mekânları besleyecek, organize edecek ve yönlendirecek yapıda olduğunu savunmaktadır. Bu etki iç mekânla dış alan arasında hem görsel hem de işlevsel ilişki kurulmasını da sağlamaktadır. Yapı yüzeylerindeki yatay ve düşey organizasyondaki vurgu farkları tanımlanan alanın karakteri üzerinde önemli bir etkiye sahiptir.

Yüzeyler iç ve dış alanlar arasında görsel bağlantı kurarken kamusal alanı da pekiştirmektedir (Şekil 2.1).



Şekil 2.2 Yapı kabuğu ve yapı içi fonksiyonların kentsel mekândaki aktivite ile ilişkisi [36]

Curran’la aynı görüşte olan Alexander¹⁸, kentsel dış mekânı belirleyen sınır ögesinin etkinlik içererek, dış mekân bütününe canlılığını desteklediğini vurgulamaktadır [37]. Burada önemli olan, yapı işlevinde bulunan fonksiyonların, dış mekân yaşantısını desteklemesi ve iç-dışmekân ilişkilerinin sağlanmasıdır. Yapının işlevi ve dış mekân yaşantısını destekleyecek işlevlerin birlikte düşünülmesi, kamuya açık alanlarla birlikteliğini sağlayarak, kamusal yaşama süreklilik kazandırmaktadır (Şekil 2.2). Kamuya açık alanlarda zeminde oluşturulan kot, kaplama farklılıkları algılanan alanın tanımlanmasını ve ölçeğinin değişmesini desteklemektedir.

Tablo 2.3 Kamusal mekânın nitelikleri

Kamusal Mekânın Nitelikleri

¹⁸C. Alexander “A Pattern Language” adlı çalışmasında “kenar etkisi” başlığı altında sınır ögesinin aktivite içermediği kentsel mekânlarda, canlılığın azaldığını açıklamaktadır.

Fiziksel Nitelikler	Sosyal Nitelikler	İnsan, Toplum ve Çevre İlişkileri
• Arazi kullanımı • Zeminin kullanımı • Yapı yüzeylerinin kullanımı • Fizyolojik ihtiyaçlara cevap vermesi • Ulaşılabilir olması • İnsan ölçeği	• Faaliyet barındırması • Demokratik olması • Erişilebilir olması • Tanımlanabilir olması • Toplumsal etkileşim sağlaması	• Güvenli • Trafik güvenliği • Konfor

Araştırmaların ele aldığı nitelikler değerlendirildiğinde, mekânın nitelik bileşenleri ve ölçütlerinin araştırmacılara göre farklılık gösterdiği ortaya çıkmıştır. Çalışmanın ilerleyen bölümlerinde örnekleri değerlendirmek ve alan çalışmasında kullanılmak üzere yukarıda değinilen araştırmacıların tanımladığı mekân nitelikleri ve ölçütleri aşağıdaki tabloda ortak bir liste halinde oluşturulmuştur (Tablo 2.3). Bu sınıflandırma çerçevesinde fiziksel ve sosyal nitelikler, insan, toplum ve çevre ilişkilerini oluşturan alt bileşenlerin tanımlamaları ve kamusal mekânla ilişkileri aşağıdaki açıklamalarla yapılmıştır.

Fiziksel Nitelikler

Arazi kullanımı: Yapıların formunun dışında bıraktığı boşluğun kamusal mekân tanımlamada dikkate alınması ve çevresindeki diğer açık alanlarla birlikteliğinin sağlanması

Zeminin kullanımı: Yapının dış mekân yaşantısını destekleyecek şekilde zeminde farklılıklar yapılması ve donatı elemanlarının kullanımı

Yapı yüzeylerinin kullanımı: Yapı yüzeylerinde yapılan farklılıklarla iç ve dış mekânın ilişkisinin ve kamusal mekânı desteklemesinin sağlanması

Fizyolojik ihtiyaçlara cevap vermesi: İnsanın gereksinimleri sağlayacak işleve yönelik fiziksel özelliklerinin sağlanması, yeterli yürüme yolları, oturma elemanları.

Ulaşılabilir olması: Kullanım ve anlam bakımından birçok insan tarafından paylaşılabilir, ortak bir mekân olması, yayanın alana ulaşılabilirliğinin sağlanması.

İnsan lği: Mekânı oluşturan fiziksel özelliklerin bireyler tarafından ayırt edilebilir ve anlaşılabilir olmasıdır. Dış mekânlar boyutsal olarak insan lğine bağlı olarak sınırlandırılmalıdır. Kentsel mekânda boşluk, doluluk oranı insan lğine bağlıdır. Kentlerde yer alan yüksek yapıların kentli üzerinde oluşturduğu baskının en aza indirilmesi, yapı ve yapı gruplarının evre ile uyumlu olması, açık kamusal alanlardaki ilişkileri sağlayacaktır. Bu durumda yapı form özellikleri ve yapı yüzeyleri ile dış mekânın sınırları da insan lğini belirlemektedir. Mimari elemanlar, saçak, arkad, çıkma, kentsel donatılar kullanılarak insan lği uyumu sağlanır. Cadde ve sokakların genişliği, uzunluğu, çevresindeki yapıların yüksekliliği, yapı cepheleri insan lği dikkate alınarak düzenlenmelidir.

Sosyal Nitelikler

Faaliyet barındırması: Alanda farklı kullanımlara yönelik etkinliklerin sağlanması, insanların etkileşiminin desteklenmesi, sembolik gereksinimlere cevap vermesidir.

Demokratik olması: İnsanların özgürce görüşlerini dile getirmeleri ve paylaşmalarıdır.

Erişilebilir olması:Faaliyetlerin, insanların ve kaynakların erişilmesidir. Mekânın kapsayıcılığının ölçütü, alanın değişen birey ve gruplara ne kadar erişebilir olduğu ve çeşitli etkinlik ve davranışların ne kadar iyi desteklenip, desteklenmediği ile ölçülmektedir.

Tanımlanabilir olması: Başarılı bir şekilde tasarlanan bir yerin genellikle akılda kalıcı olan niteliklerinden ve kamusal alanların sahip olması gereken özelliklerden biridir. Yayaların etkileşim içinde bulunduğu, ortak paylaşımların yer aldığı alanlar bireyler tarafından tanımlanabilir. Bina formları ve aktivite dokusu, mekânın

tanımlanmasını, kontrol edilebilir olduğunu ifade etmektedir. Çevreyle olan ilişkisi ve güven duygusu yakınlık hissi ile tanımlanmaktadır. Kentlinin mekânı tanımlayabilmesi mekânla kurulacak ilişkiyi güçlendirmektedir. Bu da kamusal alanlarda aidiyet duygusunu güçlendirmektedir.

Montgomery, bir yerin tanımlanabilir olmasını, o yerin gerçekte nasıl olduğuna bağlı olarak açıklamaktadır. O yerin bireyde bıraktığı his ve etkiler de kimliğinin algılanmasında önemlidir [38]. Kentin ve kentsel mekânın tanımlanabilirliğini görsel olarak aktarmak yetersiz kalmaktadır. İşitsel, dokunsal, düşünsel veya kokuyla ilişkili birçok tanım yapılabilir.

Toplumsal etkileşim sağlaması: Her türlü sosyal ve kültürel gruptan olan insanların aktivite ve etkinliklerinde diğer insanlarla etkileşim ve iletişim halinde olmalarıdır (Şekil 2.3-4).



Şekil 2.3 Yayaların kamusal alandaki etkileşimi [38]



Şekil 2.4 İngiltere Brighton New Road [5]

İnsan, Toplum ve Çevre İlişkileri

Güvenli olması ve trafik güvenliği: Yapılı çevrenin fiziksel özelliklerinin yaya ölçeğinde suçu engelleyen, güvenli çevreler oluşturması gerekmektedir.

Konfor: Konfor, fiziksel, psikolojik ve fizyolojik faktörlere bağlıdır. Fiziksel koşulların sağlanması için, yeterli yürüme yolları, oturma ve aktiviteleri sağlayan alanlar, olumsuz hava koşullarına karşı koruma elemanları oluşturulmalıdır. Yaya

dolaşımının rahat ve güvenli olmasını sağlayacak yaya mekânları tasarlanmalıdır. Yaya mekânlarında kullanılan saçaklar, kentsel donatı elemanları, peyzaj düzenlemeleri ve yeşil alanlar konforun sağlanmasını etkilemektedir. Psikolojik konfor fiziksel koşulların sağlanması ile alanı kullanmanın zihinsel rahatlığını içerir. Fizyolojik konforu etkileyen faktörler hava kirliliği seviyesi ve gürültü seviyesidir. Fizyolojik faktörler yapılan aktivite türü ve aktivite süresini etkilemektedir. Araçların kısıtlanarak, şerit sayısının azaltılması, yürüme ve bisiklet yollarının, yeşil alanların arttırılması, kaldırımların genişletilmesi ile fizyolojik faktörlerin seviyeleri azaltılabilir [34].

2.1.4 Kamusal Alandaki Değişimler

Kentlere bakıldığında, kamusal alanın hem sembolik anlamı, hem de fiziksel özellikleri dönüşüm ve değişim göstermektedir. Kentlerin ekonomik güçlerindeki farklılaşma, yeni üretim biçimleri ve toplumsal değişimler kamusal alanların bağlamlarını kavramsal olarak değiştirmektedir. Değişen ekonomi ile birlikte kentler farklı şekilde biçimlenmekte, kamuya ait yatırımlar azalmakta, özel yatırımla şekillenen kentsel mekânlar oluşmaktadır.

Kent merkezlerinde sanayi ve ekonominin kaybedilmesi, kentsel etkinlik çeşitliliğinin ve yaşam tarzlarının değişmesine sebep olmaktadır. Yetersiz altyapı ve ulaşım ağı, plansız yerleşimler, çarpık kentleşme, kentsel ve mekânsal parçalanmaları oluşturmakta ve kentlilerin yaşam kalitesini olumsuz yönde etkilemektedir. Kentsel gelişmeye bağlı, konut, sanayi, ulaşım, ticaret, hizmet ve kültürel işlevlerdeki değişim, kentsel işlev hiyerarşisinin ve kamusal yaşamın değişimine yol açmaktadır.

Günümüzde ortaya çıkan kamusal alanlarda, kent merkezlerinin farklılaşması, taşıt yoğunluğundaki artış, konut işlevinin farklılaşması, toplumsal ve ekonomik ilişkilerdeki değişiklikler sebebiyle kullanım ve biçim değişikliği yaşanmaktadır. 20. Yüzyılın ikinci yarısı itibariyle, özelleştirme, metalaştırma ve ticarileştirme

olgularının etkisi, kamusal alanların ekonomik rolünü ön plana çıkarmaktadır. Kentlerde işlevlerin özelleşmesi kamusal alanın da özelleşmesine yol açmaktadır. Bu alanların tasarım, yönetim ve kontrolü kamudan özele geçmekte, özel ve kamusal alanlar tüketim odaklı ticari kentsel alanlara dönüşmektedir. Kamusal anlamlar değişerek, içinde kültürel ve sosyal etkinliği bir arada barındıran alışveriş merkezleri oluşmaktadır. Sayıları hızla artan alışveriş merkezleri, kentsel ve kamusal alan tartışmalarına yeni bir boyut kazandırmıştır.

Kent çeperlerinin genişlemesi kentsel alandaki fiziki ve sosyal sınırları ortadan kaldırmaktadır. Kentin çeperlerinde oluşan yeni yerleşkeler, otoyollar ve alışveriş alanları, sosyal bölünmelere sebep olmaktadır. Günümüz toplumundaki ekonomik gelir düzeyi ve kültürel kimlik ayrışması kent çeperlerinin yoğunlaşmasına sebep olmaktadır. Kentlerdeki bu bölünmeler, özel ve kamunun sınırlarının kalkmasına, toplumsal sorunlara yol açmaktadır. Bu sorunların çözülmesi için yerel yönetimlerin alanları bölgesel olarak ele alması gerekmektedir.

Kentin mekânsal dokusundaki değişikliklere,

- Mekânsal kullanım düzenlemeleri,
- Kentsel boşlukların hatalı planlama kararları,
- Kamusal anlayışı taşımayan kentsel politikalar,
- Kentsel alanların ihmal edilmesi ve bakımsız bırakılması

sebep olmaktadır. Kentsel alanlardaki kentsel büyüme biçimi özel mekân öncülüğünde gerçekleşmektedir. Bu, kültürel sermayeyi paylaşan orta ve üst sınıf insanlar için ayrıcalıklı bir yaşam biçimini destekleyen bir kentleşme şeklidir [39].



Şekil 2.5 Dubai'deki yüksek yapılar [5]



Şekil 2.6 Ölçeksiz Kentsel Mekânlar- Büyük Yapılar [5]

Maik (2011), kentsel kamusal alanların karakterindeki değişimlerini,

- İletişim alanından, belirli bir grup insanın tüketici ihtiyaçlarını karşılamak istediği bir tüketim alanına,
- Tüm bireylerin erişebileceği açık bir alandan, sınırlı erişime sahip bir alana geçiş olarak açıklamaktadır [40].

Teorisyenlerin yaptığı çalışmalar ve analizler, kamusal alanın gerilemekte olduğunu, kentlerin eski bölgelerine yatırım yapmak için makro ölçekli bir yönelim olmadığını, aynı zamanda kasıtlı olarak dışlamayı teşvik eden bir dizi mikro ölçekli tasarım stratejisini ortaya çıkarmaktadır. Yüksek boş duvarlar, geçilmez cadde cepheleri, batık plazalar, gizli girişler, insan üzerinde baskı yaratan alanlar yaratmaktadır (Şekil 2.5-6-7).



Şekil 2.7 Hükümet Meydanı, Boston [41]

Sanayileşme sürecinde iş ve yaşam yerleri birbirinden ayrıldıkça, özel alanda yaşam şekli değişim göstermiştir. Yeni ulaşım teknolojileri şehir dışında yaşam ve çalışmaya imkân tanıdığı için, kent merkezi alanları farklılaşmaya başlamış, yollar, üst geçitler ve farklı dokudaki yapılarla parçalanmıştır. Kentler hızla değişen kültürlerde ve ekonomilerde heterojen yaşam tarzlarına maruz kalmaktadır. Bu değişiklik çoğunlukla nüfusun hem mekânsal hem de sosyo-ekonomik açıdan hareketliliği tarafından üretilmektedir. Sosyal, politik ve ekonomik zorlamalar nedeniyle değişimler yaşayan şehirlerin kentsel alanlarında kullanıcıların farklı kullanım kalıplarıyla kopukluklar oluşmaktadır [41].



Şekil 2.8 Arabaya bağlı alanlar, USA [10]

Şekil 2.9 İhlal edilmiş kamusal alan [5]

Şekil 2.10 Taşıtların kentteki hâkimiyeti, İrlanda [5]

Caddelerin hızlı taşıt yollarına, meydanların otopark alanlarına dönüşmesiyle, taşıt kenti hâkimiyeti altına almıştır. Gehl ve Gemzoe, Kuzey Amerika’da kamusal alanın yerini otomobile bağlı alanların aldığını ve bu alanların yayaların hareket özgürlüğünü kısıtlayan, kaldırımların yok olduğu, sürücüye hizmet eden, güvensiz ortamlar olduğunu ileri sürmektedir (Şekil 2.8-9-10) [41:16].

Bu etkinin yanında bilgi teknolojilerindeki gelişmeler, değişen yaşam biçimleri de hem kentsel mekânın hem de kamusal alanın değişmesinde etkilidir. Kontrollü ortamlar olarak ortaya çıkan yeni kamusal alanlar, hem kullanıcıyı hem de kullanımları ayırarak kamusal yaşamdaki ihtiyaçları değiştirmektedir.



Şekil 2.11 Özel Alan, Los Angeles, USA [8]

Şekil 2.12 Özel Alan, Lille, Fransa [8]

Şekil 2.13 Eurolille, Lille Fransa [5]

Kentte özel alanlar baskın hale geldikçe, sınıf, politika veya bakış açısı farklı olan topluluklar yada bireyler ayrılmakta ve paylaşım alanları azalmaktadır. Modern kentlerde yaratılan kamusal alanlar, topluma hitap etmek yerine, özel mülkiyetlerin bireysel kullanımlarına dönüşmektedir (Şekil 2.11-12-13).

İçerisinde farklı işlevli ticari mekânları barındıran alanların, tasarımları kullanıcıyı içeride tutmak, daha fazla zaman ve para harcamasını sağlamak amaçlı, otomobil ulaşımına bağlı ve içe dönüktür. Bu özel alanlar, kullanıcının ticari, kültürel, eğlence, spor gibi ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik tasarlanmaktadır (Şekil 2.14-15). Bu tür alanların bir diğer özelliği, çevrelerindeki farklı işlevlere ait mekânlarla ilişki kurmayıp, kendine yetebilen tüm fonksiyonları içinde barındıran bir bütün olmalarıdır[12].



Şekil 2.14 Coventry Kent Merkezi – Özel Alan, İngiltere [11]

Şekil 2.15 Ankara Armada Alışveriş Merkezi Hayat Sokağı [44]

Alışveriş eyleminin mekânsal karşılığının değişime uğramasıyla, tüketim olgusu kamusal alanlara yüklenmiştir. Alışveriş eylemi açık alanla ilişkiliyken, kapalı alanların içinde kontrol altına alınmaktadır. Alışveriş merkezi ve ticari meydanlar gibi yeni kamusal alanlar kontrol edilen çeşitliliğin ve sosyal farklılıkların alanları olarak yer almaktadır (Şekil 2.16-17-18).



Şekil 2.16 Alışveriş Arkadı, Soutpot [41]

Şekil 2.17 Alışveriş Atriumu, Londra [41]

Şekil 2.18 Özel Alan Alışveriş Arkadı [41]

Kwiatkowski (2010), alışveriş merkezlerinin sadece yarı kamusal alan kategorisinde olmadığını aynı zamanda,

- Özel yatırımcıların sahibi olduğunu,
- Bu alanların kurallarının olduğunu,
- Kullanım sürelerinin sınırlı olduğunu

ileri sürmektedir. Bu tür mekânların şehir kenarındaki konumunun, şehrin işlevsel-mekansal yapısını belirleyen kontrolsüz kentsel yayılmaya neden olduğunu aktarmaktadır [43].

Kentsel kamusal alanın özelleştirilmesi, kamusal parkların ve meydanların kapatılmasına ya da yeniden tasarlanarak, güvenlik önlemlerinin arttırılmasına, yerel sokakları ve parkları izleyen, kontrol eden kurumsal plazaların oluşumuna yol

açmıştır (Şekil 2.19-20).Çok sayıda modern ofis kulesini çevreleyen plazalar Sennett'in (2002) 'ölü kamusal alanlar' dediği kavramın karşılığını oluşturmaktadır. Konfor, güvenlik ve kar adına özelleşmiş bu yapılar, metalaşmış tasarımlar olmaktadır.



Şekil 2.19 Özel alanda yarı kamusal alan, London [8]



Şekil 2.20 Özel alanda yarı kamusal alan, Danimarka [8].

Toplumsal değişimin kontrolü ve kentsel mekân üretimi dengesi özel çıkarları desteklemektedir. Kamuya açık özel alanlar özellikle mülkiyet, erişim kontrolü, denetim, işlev ve kullanıcı bakımından kamusal alandan farklılık göstermektedir [44]. Bireylerin kamusal rollerindeki tarihsel değişimler ve kamusal/özel yaşam arasındaki ilişkiler üzerine çalışan Sennett, modern dönemle birlikte, yeni bir kapitalist kent kültürünün oluşumundaki kamusal yaşam düşüşünü açıklamaktadır[5]. Kamusal yaşamdaki bu düşüş, sosyal merkez olan sokak ve meydanların yerini banliyölerin almasına sebep olmakta ve kentin kamusal alanları terk edilmektedir. Bu görüşe karşılık Fishman, banliyölerin gelişmekte olan kentin karmaşasına bir tepki olarak ortaya çıktığını savunmaktadır [45]. Her ne kadar Batı'da özellikle Kuzey Amerika'da banliyö yaşam tercihleri yoğun olsa da, kamusal alan oluşumuyla ilgili çalışmalar yapılmaktadır. Kentsel merkezde yaşamayı tercih etmeyen, kolayca ulaşılabilecek olanaklara sahip yaşam tarzı arayanlar,kent merkezinden uzak, içinde alışveriş, eğlence, çalışma alanları bulunan karma kullanımlı bölgelere yerleşmektedir [46].

Toplumsal ayrışmalar ve banliyöleşme, Ankara'nın farklı bölgelerinde de göze çarpmaktadır (Şekil 2.21). Ayrışmalar ve yayılmalar özellikle kentin güney batı yönünde, farklı gelir ve sosyal grupların ihtiyaçlarına yönelik farklılaşan yerleşim alanlarında görölmektedir. Kentin işlevsel bölgelere bölünmesi kamusal alanları aşındırmıştır. Bilsel'e göre, Ankara'da kent mekânındaki toplumsal ayrışmalar kamusal alanın parçalanmasına sebep olmaktadır. Ayrıca, taşıt kullanımındaki artışın ve yol altyapısına yönelik yatırımların ve kent merkezi dışındaki ana ulaşım arterlerinde yapılan yatırımların, kent merkezini dönüştürdüğünü vurgulamaktadır. Merkez işlevlerin yer aldığı kent alanlarının kent dokusu oluşturmaktan çok uzak olduğu ve taşıt ulaşımına bağı, otopark alanları ile çevrili içe dönük yapılaşmalar barındırdığına dikkat çekmektedir [47]. Bu yeni yapılaşma modeline Söğütözü Bölgesini örnek veren Bilsel, kent mekânında kamusal yaşam sunulmadığını ve tek bir yapı içerisinde bulunan ticari faaliyetlerin kamusal mekân oluşturmadığını öne sürmektedir [48].



Şekil 2.21 Ankara Bilkent Konut Yerleşimi (yazarın arşivinden)

Kent içerisinde önemli bir gelişme arteri niteliğindeki Eskişehir yolu aksında gerçekleşen büyüme ve kentsel mekândaki fiziksel parçalanmalar, ayrışmalar, beraberinde yoğun kentsel yapıyı ve yapı parsellerinde oluşan birbirinden bağımsız yapı ve boşluk dokularını oluşturmuştur (Şekil 2.22).

Çalışkan'a göre, Ankara'nın mekânsal stratejisi otomobil ulaşımı ve otoyol altyapısından oluşmaktadır. Taşıt hareketi hem yer seviyesinde hem de yerin altında sağlanırken, kentsel alanlarda mekânsal sürekliliğin parçalanmasına sebep olmaktadır. Yüksek hızlı trafik için hareket sürekliliği şehir içi koridorlarla sağlanırken, kentsel mekânın nitelikleri düzensiz bir yaklaşım haline gelmektedir. Çalışkan, kamusal alanın sürekliliğinin, ulaşım sürekliliğine feda edildiğini vurgulamaktadır[49].



Şekil 2.22 Ankara – Eskişehir yolu ve çevresi kentsel parçalanma (yazarın arşivinden)

Kentsel mekânların, ekonomi ve ticari düşünceye göre düzenlenmesi, kamusal alanı da farklılaştırmakta ve farklı disiplinlerde değerlendirilmesi gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır. Kullanıcı profiline çeşitliliği ve kentsel alanın yoğun kullanımı kentsel alanın tanımlanması açısından önemlidir. Kamusal alanların yeniden ele alınarak düzenlenmesi, kentsel alandaki iletişim ve etkileşim sorununun ele alınması, şehir içindeki tanımsız alanların çözümlenmesi gerekmektedir. Kentlinin, kamusal alana erişiminin sağlanması, alanın dışlanması ve tahsis edilmesinin en aza indirilmesi, sosyal çeşitliliğin korunması ve sosyal grupların çıkarlarının temsil edilmesi için bir mekânsal yönetim politikası yürütülmelidir. Kentsel düzenlemenin etkin olduğu kamusal alanların nicelik ve nitelik özelliklerinin artırılarak, kent kimliğine katkı sağlayacak alanlar olarak düşünülmesi gerekmektedir. Kamusal yaşamı desteklemek için, kamu kullanımına açık özel alanlarda bireyler özgür olarak yer almalı ve bu alanlara kontrolsüz erişim sağlanmalıdır.

2.1.5 Özel Alan

Özel alan ve kamusal alanın ayrımı bir zıtlık ilişkisidir. Bu ayrım bireysel ve toplumsal olma durumunda ortaya çıkar. Bu alanların içiçe geçtiği durumlar olduğu gibi, boyut ve anlam açısından farklı şekilde de değerlendirilmektedir. Teknolojinin gelişmesi, internetin varlığı yeni kamusalılık biçimlerini ortaya çıkarmaktadır. Bu sanal kamusal alanların sınır ve düzeninin belirsiz olması, Habermas'ın üzerinde durduğu burjuva¹⁹ kamusal alanından çok farklıdır. Habermas, kamusal alan ve özel alanın geçişken olduğunu, duvarlarla çevrili olmadığını vurgulamaktadır[4].

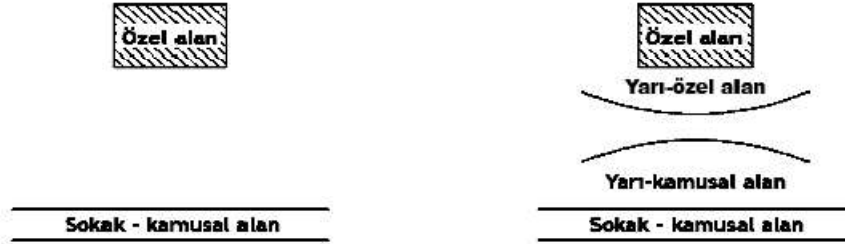
Sennett, geç modern dönemde mahremiyete/özele dönüşün sebeplerini sorgulayarak, kamusal alan kavramının içinin boşaltılmasının üzerinde durmaktadır. Sennett, kamusal alan ve özel alan kavramlarının, sabit durumlar olmadığını, zaman içerisinde evrimleşen ve biçimlenen olgular olduğunu ifade etmektedir. Sennett, kamusal alanın özel alan ile karıştığını ve kamusal alanın ölü kamusal alana dönüştüğünü vurgulamaktadır[5].

Calhoun, kamusal tartışmanın ve fikir paylaşımının, kamusal alan genişledikçe zayıfladığını, bunun da özel alanla olan ilişkisinden dolayı olduğunu belirtmektedir [50]. Kamusal ve özel alanlar arasındaki ilişki, kavramsal ve fiziksel olarak birbirine bağımlı olmaları ve büyük ölçüde birbirlerini etkilemesi ve biçimlendirmesi olarak ifade edilmektedir. Kentin şekli ve kentsel yaşamın özellikleri, kamusal ve özel ayırımına da etkilemektedir.

Trancik, yaşanan kamusal ve özel alanın arasındaki sınırın yarı kamusal / yarı özel alanlarla yumuşadığını aktarmaktadır. Bu alanlar belli bir grup insana hitap etmenin yanında, kentsel alandaki çeşitliliği arttırdığı için, kentsel mekân aktivitelerinin de çeşitliliğini arttırmaktadır (Şekil 2.23) [51]. Trancik'in bu görüşüne paralel olarak Newman da, yarı özel/yarı kamusal alanların, özel ve kamusal alanlar arasındaki

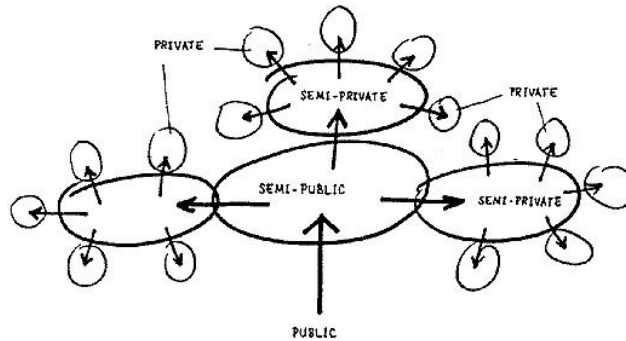
¹⁹ Bkz. 2.2.1.2.a Kamusal Alan ve Özel Alan başlığındaki burjuva kamusal alan tanımı.

geçişini sağladığını ve bu alanların daha esnek, daha geçişken ve uyumlu alanlar olduğunu ileri sürmektedir [21].



Şekil 2.23 Kamusal alan – Özel alan (Trancik, 1986)

Krier, kentsel mekânın, belirli bir hiyerarşi içinde açık kamusal, yarı kamusal ve özel alanlardan oluştuğunu ve bu mekânların birbirleriyle ilişkilerinin bulunduğunu vurgulamaktadır [52]. Hertzberger (1991) de bu görüşe paralel olarak, iç ve dış mekânın (in-between) birbirinin içine girerek maksimum erişilebilirlik sağlamasının, kamu ve özel arasındaki sınırları yumuşattığını ileri sürmektedir (Şekil 2.24). Bu kavramların algılanmasının boyut ve forma bağlı olarak değiştiğini vurgulamaktadır [53].



Şekil 2.24 Kamusal, Yarı - Kamusal Alan, Özel Alan Kullanımı (Trancik, 1986)

Krier, dış mekânın, açık havada harekete ve iletişime imkan sağlayan kamusal, yarı - kamusal ve özel alanlardan, iç mekânın ise özel mülkiyete ait alanlardan oluştuğunu savunmaktadır[52]. Krier'in görüşüne paralel olarak Newman da kentsel mekânda;

1. Kamusal dış mekân
2. Yarı kamusal dış mekân
3. Yarı özel dış mekân
4. Özel dış mekân

kamusaldan özele doğru hiyerarşik bir sınıflandırma oluşturmaktadır [21]. Bu sınıflandırmayla, mekanların, içinde sunduğu yaşantı ve kullanımlar ile ilişki içinde olduğunu, birbirlerini etkilediğini vurgulamaktadır.

Kamusal alanlarda özel kullanımların kontrolünün sağlanması, sokağın kullanımı, bakımı ve geniş yürüyüş alanlarının korunması, mülkiyet açısından önem kazanmaktadır. İncelenen kentlerde ve çalışma alanında kamusal ve özel alanın birbirinin içine geçtiği, Newman'ın bahsettiği mekan hiyerarşisinin sınırlarının belirli olmadığı tespit edilmiştir. Bu belirsizlik ve fonksiyonel zonlama beraberinde kentsel ve mekânsal parçalanmaları getirmektedir.

2.2 Kentsel Mekân

Kentsel mekânlar, bireyin günlük yaşantısının büyük bir bölümünü geçirdiği, kentlilerin ortak paylaşımını ve gündelik yaşamlarını sürdürdükleri alanlardır. Kentsel mekân, endüstri sonrası dönemde pek çok teorisyen ve mimar tarafından ele alınmıştır. 19.Yüzyıldaki birçok yazar da sanayileşmeden sonra kentlerde psikolojik ve sosyal yaşamın değişmesi üzerinde durmuştur. İletişimsel bir ortam olarak azaldığı iddia edilen kentsel mekân birçok insanın yüz yüze ilişkide bulunduğu, kamusal alan potansiyeli olan değerli tek alandır.

B. Zevi, insanlar tarafından sınırlanan boşlukların oluşturduğu sokaklar, meydanlar, caddeler ve parklarda kentsel mekânın sürdüğünü savunmaktadır [54]. Colquhoun, kentsel mekân kavramını sosyal ve inşa edilmiş mekân olarak iki özelliği ile tanımlamaktadır. Sosyal mekânı, sosyal kurumların mekânsal karşılıkları olarak açıklarken, inşa edilmiş mekânı, fiziksel mekân ve bu mekânın biçimsel özellikleri, kullanımı, kullanıcı ile arasındaki etkileşimi olarak ifade etmektedir [55].

Trancik, kentsel mekânı birbirleriyle etkileşimli üç farklı yönünü kuramsal olarak tanımlamaktadır (Şekil 2.25).1) **Şekil zemin kuramını**, binaların, açık mekânlar ve boşluklar ile ilişkilendiği mekânsal biçimlenmelerle ifade etmektedir. Bu kuramla, her kentin çevresiyle ilişkili kendine ait boşluk doluluk ilişkisi olması gerektiğini savunmaktadır. Yaklaşımı, kentin ya da bir bölgenin genel doluluk ve boşluklarını çözümlemeye yöneliktir. Kentlerin mekânsal yapısını ele alırken, yapı ve açık mekân arasındaki ilişkileri, kentsel doluluk, boşluk organizasyonu olarak oluşturup, kentsel dolulukları üç ayrı başlıkla gruplandırmaktadır[51].

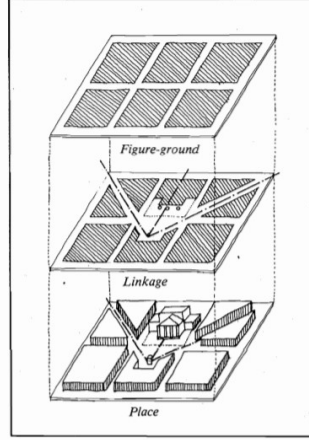
Trancik'in tanımladığı kentsel doluluklar:

- Kentsel doku içinde merkez görevi üstlenen kamusal yapılar,
- Yaşama, ofis, endüstri yapıları gibi fonksiyonların oluşturduğu kentsel bloklar,
- Kent içinde yönlendirici özellikte olan, sınır tanımlayan yapılardan oluşmaktadır[51].

Trancikşekil zemin kuramında ele aldığı kentsel boşlukları da beş farklı kategoride gruplamaktadır. Bu boşluklar:

- Özel ve kamusal mekânlar arasında geçişi sağlayan alanlar, geçitler,
- Yapı blokları arasında bulunan boşluklar,
- Dolaşımı sağlayan, cadde ve sokaklar
- Kentte yer alan doğayla ilişkili alanlar, park ve bahçeler,
- Suyollarıyla ilişkili doğrusal açık alanlardan oluşmaktadır[51].

Trancik bir diğer kuramında, bağlantıları ilişkilendirmekte, kent içindeki ana ve ara sokakların ilişkiler sistemini 2) **bağlantı kuramıyla** açıklamaktadır [51].Binaların konumlandırmaları, kentsel faaliyetler ve mekânlar, ulaşım yollarının yerlerinin belirlenmesi bu düzenlemeyle açıklanabilir.



Şekil 2.25 Kentsel Tasarım Kuramı [55]

İnsan ihtiyaçları, kültürel, tarihsel ve doğal çevrenin ele alındığı son kuram 3) **mekân kuramıdır**. Trancik, fiziksel olarak bırakılan açık boşlukların, kültürel ya da bölgesel bir anlamla örtüştürüldüğünde bu alanların mekâna dönüşeceğini savunmaktadır [51]. Bu yaklaşımda ele alınan mekân, kullanıcılarının sosyal, kültürel faaliyetlerini geliştirip, paylaşabilecekleri bir alan olarak değerlendirilmektedir. Trancik'in ele aldığı bu üç kuram da kentleri analiz ederken dikkat edilmesi gereken hususları içermektedir.

Trancik'in bağlantı kuramı ile ilişkili olarak, Lynch kentsel tasarımda kentin biçiminin farklı yapılar, dolaşım sistemleri ve sabit hizmetlerden oluştuğunu vurgulamaktadır. Doku, odaksal düzen ve ulaşılabilirlik kavramlarını, kentsel biçimlenmeyi etkileyen faktörler olarak sıralamaktadır [56]. Lynch, kentsel imajı oluşturan imajları, mekânsal ve zamansal kavramlar olarak ikiye ayırmaktadır. Mekânsal kavramlar, kente ait kimliğin ve strüktürün bir arada olmasıdır. Zamansal kavramlar ise, kentlilerin kentsel alanla kurduğu ilişki ve bu ilişkinin mekâna ve zamana bağlı olarak değişmesidir [10].

Kentsel mekânlarda gerçekleşen ilişkiler, bireyin sosyo-kültürel yaşantısını, çevreyle olan bağını ve tarihsel bilincini etkilemektedir. İnsanın kentsel mekândaki çevresi, fizyolojik ihtiyaçlarını, amaçlarını gerçekleştirmesi için gerekli davranışları ve

psikolojik durumları sağlamaktadır. Kentsel mekân, bireyin gündelik yaşantısındaki etkileşimleri ve eylemlerini sağlayan mekânsal örüntü bütünüdür. Kentsel mekânın özel ya da kamusal olması mülkiyetine, yarı kamusal yarı özel olması işlevine bağlı olarak değişmektedir. Kamusal alanların mülkiyeti kamuya aittir. Bu alanlar, sokak, cadde, meydan, açık alanlardan oluşmaktadır.

Rapoport çevreyi, davranışsal ve fiziksel bileşen olarak iki ayrı bileşenle tanımlamaktadır[57].

Çevre bileşenleri:

- **Davranışsal Bileşen**

İnsan

İnsan Aktivitesi

- **Fiziksel Bileşen**

Doluluklar (Yapılar)

Boşluklar (Dış mekânlar)

Rapoport çevre ve insanı bağlayan mekanizmalar üzerinde durmaktadır. Bu mekanizmaların ne olduğunun belirlenmesi, planlama ve tasarımlarda onları destekleyen tasarımların ortaya çıkmasını sağlamaktır[57]. İnsan-çevre-davranış bilimine dayanan Rapoport'un söylemleri temel olarak insanı ele almaktadır.

Cullen, kenti iki dünyanın birleşimi olarak açıklamaktadır. İlk dünyayı insanların sağlık, konfor gibi ihtiyaçlarını karşılayan, ikinci dünyayı ise, kent ve insan arasındaki ilişkiyi sağlayan, kentsel mekânda aktiviteleri barındıran yer olarak tanımlamaktadır [58]. Cullen tanımlamasını, mekân oluşumlarının fotoğraflarıyla açıklamaktadır. Mekânsal deneyim ile insanların günlük hayatındaki aktivitelerinin ilişkili olduğunu ve kentsel mekânın tasarımının duygusal tepki ve görsel deneyimlere bağlı değiştiğini belirtmektedir.

Tarihi süreç boyunca kentsel mekânlar insanların yaşam biçimleri ve kullanımına bağlı olarak değişime uğramıştır. Mekânların değişimi, mekânları kullanan, yaşayan insanlar tarafından belirlenmektedir. Bu sebeple, Alexander, kentsel mekânları, değişen sosyo-ekonomik şartlara ve kentlerin kültürel dokusuna karşılık gelen “yaşayan organizmalar” olarak tanımlamaktadır [59].

Kentsel mekan öz anlamı ile yapılarla tanımlanan, yapıların dışında kalan, kentlinin rahatlıkla ulaşabildiği alanlardır. Tüm caddeleri, meydanları, parkları ve açık alanları kapsamaktadır. Kentsel mekânların, toplumsal birliktelik sağlayan, birçok farklı kültür ve kimlikteki kullanıcının bir araya gelmelerine izin veren sosyal bağlayıcılığı bulunmaktadır.

2.2.1 Kentin Bileşenleri

Kentler birbiriyle ilişkili elemanlardan oluşan ve birbirini tamamlayan sistemler bütünüdür. Bu bütün her toplum için farklılık gösterir. Kentler, çevresiyle ilişkili canlı ve dinamik yerleşim alanlarından oluşmaktadır. Kentsel mekânlar, kentin mekânsal strüktürünü oluşturan ve insanların birbirleriyle iletişime geçtiği, sosyal ve kültürel etkileşimde bulunduğu mekânlardır.

Kentleşme olgusu, endüstrileşme süreci ile koşut olarak başlamıştır. Artan nüfus kentlerin metropollere dönüşmesine sebep olmuştur. Lynch, kentin bileşenlerini ele alırken, kent dokusunu, hücreler, dağınıklık veya bir arada olma, ayırım ve toplama, karakteristik mekânsal dokular, konut tipleri olarak tanımlamaktadır [56]. Boyer, kentin fiziksel özelliklerini, dolaşım araçları, kamusal alanların yerleşimi ve özel mülkiyetteki kent parçaları olarak sıralamaktadır. Bu fiziksel özelliklerin nasıl tanımlanması gerektiğini kentlinin gündelik yaşam aktiviteleri ve kentin altyapı ihtiyaçları ile açıklamaktadır [60].

Ekonomik ve politik güçler kentteki kullanıcıların yaşam biçimlerini, tercihlerini ve taleplerini dikkate almadan düzenlemeler yapmakta ve kamuya açık alanların

niteliklerini değiştirmektedir. Yapılı çevredeki değişiklikler kentsel mekânın, kentsel çevrenin morfolojik, işlevsel, görsel ve bağlamsal özelliklerinin değişmesine sebep olmaktadır [61]. Kentte, içinde sosyallık, işlevsellik, kültür barındıran kamusal alanların birbirleriyle iletişiminin sağlanması tarihsel ve mekânsal süreklilik açısından önemlidir. Bu alanlar içinde barındırdıkları sokak, meydan ve yapılarla, kentteki tarihi ve sosyolojik belleğin sürmesini sağlar ve kente anlam kazandırır.

2.2.2 Kentsel Mekânın Özellikleri

Kentsel mekânın dokusunu doğal çevre, sosyal çevre ve yapılı çevre oluşturmaktadır. Doğal çevre, topoğrafya ve iklimsel özelliklere bağlı, yerleşimi etkileyen coğrafi etkenlerdir. Sosyal çevre, nüfus artışı, bu artışa bağlı kimlik değişimleri ve toplumun kültürel özellikleriyle ilgilidir. Yapılı çevre ise, insanların barınma, çalışma, dinlenme gibi ihtiyaçlarını karşılayan yapılar ve bu yapıların oluşturduğu altyapı, ulaşım gibi sistemlerin bütünüdür.

Kentsel mekânın şekillenmesinde kent bütününe etkileyen tarihsel izlerle birlikte, sosyal/davranışsal ve fiziksel/biçimsel özelliklerin etkileri vardır. Fiziksel mekânve kamusal yaşamın gerekliliklerini, kentin dolaşım ve ulaşım sistemine yönelik ihtiyaçlarını bütüncül bir şekilde ele almak için kentsel mekânın fiziksel/biçimsel ve sosyal/davranışsal özelliklerinin alt bileşenlerinin tanımlanması gerekmektedir.

2.2.2.1 Kentsel Mekânın Fiziksel / Biçimsel Özellikleri

Kentsel mekânın fiziksel ve biçimsel özelliklerini ortaya çıkaran çalışmalar, kentsel mekânı tipolojik ve morfolojik olarak ele almaktadır. Bu çalışmalar, kentin şekli, dokusu, form ve formu etkileyen faktörleri, mekânın biçimlenmesi ve alt bileşenlerinin şekillenme sürecini tanımlamakta ve sınıflandırmaktadır. Bireylerin sosyo-ekonomik, kültürel ve politik gereksinimlerine yanıt vermeden, kentsel gelişimde yalnızca fiziksel planlama ve yapılaşmaya odaklanması, toplumsal etkileşim ve gelişim açısından olumsuz olacaktır. Ayrıca kentin çeşitli bölgelerinin

özgün özellik ve gereksinimlerine, gelişim potansiyeline uygun kentsel gelişim politikaları geliştirmek gerekmektedir.Yerel düzeyde kentsel büyüme için;

- Kent içi sosyo-ekonomik ve kültürel farklılıkların azaltılması,
- Kentin farklı parçalarını birleşik bir bütün haline getirilmesi,
- Kırsal ve bölgesel, sosyo-ekonomik ve çevresel politikaları göz önünde bulundurarak kentin fiziki büyümesinin bir bütün olarak kontrol edilmesi ve yönetilmesi

gerekmektedir.

Kentsel politika, toplumsal etkileşim için, arazi kullanımı, kentsel çevre, ulaşım, dolaşım, altyapı, kentsel tasarım, istihdam, sosyal hizmetler, eşitlik gibi önemli konuların tümüyle ilgilenmelidir. Kentsel mekânınfiziksel dokusu,

- Arazi kullanımı,
- Yapı adası dokusu,
- Binaların yapısı,
- Ulaşım ağlarından

oluşmaktadır.Kamusal mekânların kamusal alana kazandırılabilmesi için kentteki arazi kullanımları ve bu mekânların nasıl, ne zaman ve kimler tarafından kullanıldıkları araştırılmalı ve yapı adası dokusu, bina yapıları arasındaki ilişki kurulmalıdır. Arazi kullanımlarının değerlendirilmesi, tanımsız alanların kamusallık kazanması açısından önemlidir. Yapı adası dokusu ve yapılar arasında ilişki kurularak, kamusal mekânlar oluşturulmalıdır.

Arazi Kullanımı

Arazi kullanımı ve fonksiyonu geçici ve değişkendir. Geçici olma durumu bölgelerin değişmesi ve dönüşmesi ile ilişkilidir. Değişen fonksiyonlar yeni yapılanmalara yol açmaktadır. Yeni yapıların tasarlanması ve farklı işlevleri, arsa veya yapı adalarının birleşmesini veya değişmesini de sağlamaktadır. Kentin yeni oluşan bölgelerinde arazi kullanımları karma olursa, daha yoğunve farklı kullanımlara,etkinliklere olanak sağlayacaktır. Yeni oluşan bölgelerde kamusal alan oluşumunu desteklemek için,

- ticari,
- kültürel
- rekreasyon alanı

etkinliklerinin birlikteliği sağlanmalıdır.

Türkiye planlama sisteminde, imar planlarında yer alan arazi kullanımıyla ilgili kararlar “tek işlevli” bir yapıya göre oluşturulmuştur. Bu durum, arazi kullanımlarının farklı kullanım ve işlevlere göre bölgelere ayrılmasına neden olmaktadır. Bunun yanında aynı zamanda, çok işlevli uygulamaların geliştirildiği arazi kullanım biçimleri de bulunmaktadır. Bu kullanımlar farklı işlev ve kullanımı içinde barındırdığı için, esnek yapıdadır. Ancak bu tür uygulamalar, imar planındaki parselere bağlı yaklaşımlardan dolayı yaygınlaşamamaktadır. Karma kullanımlı araziler yürümeyi teşvik ederek, farklı ulaşım yöntemlerine olanak sağlamak ve kentsel gündelik yaşama canlılık kazandırmaktadır[62].Carmona’nın (2003) da vurguladığı gibi, karma kullanımlar farklı yaşam tarzlarına yönelik imkânlar sunarken, tek-işlevli, kullanımların ayrılmasına yönelik uygulamalar kentsel alanın canlılığını olumsuz etkilemektedir [11].

Yapı Adası Dokusu

Yapı adası dokusu bir kentin kamusal mekân ağını belirlerken özel ve kamusal alanın kesişimini de oluşturmaktadır. Yapı adalarının yapısı ve dokusu, çeşitli boyutlarda morfolojik değişimin ve mekânsal karakterin ortaya çıkmasını sağlamaktadır. Kentsel dokular oluşturulurken, bölgenin canlı olması için, ticari, sosyal ve kültürel mekânların birlikteliği sağlanmalıdır. Yapı adasının bütünlüğünün sağlanması için, tasarlanan yapıların konumlanışı, çevresi ve yaya dolaşımının bulunduğu alanlarla ilişki içinde olması gerekmektedir. Farklı biçim ve boyutlardaki yapı adaları, farklı kullanım alanları ve fonksiyonları desteklemektedir. Yapı adaları oluşturulurken, topoğrafya, mikro klima, güneş yönlenmesi, rüzgâr, fonksiyonel ihtiyaçlar göz önünde bulundurulmalıdır. Büyüklükleri belirlenirken, çevresindeki araziler, kentsel doku, bağlantılar ve yollar dikkate alınmalıdır.

Krier, küçük yapı adalarının kentsel dokuyu desteklediğini ve kent kültürüne sosyal ve ekonomik olarak katkı sağladığını vurgulamaktadır [63]. Jacobs da aynı görüşte, küçük yapı adalarının, canlılığının, geçirgenliğinin ve okunabilirliğinin çok daha fazla olduğunu belirtmektedir [14]. Davies'e göre ise, yapı adalarının boyutları büyüdükçe çeşitlilik potansiyeli artmaktadır [64].

Binaların Yapısı

Yapılar tasarlanırken çevre yapılarla ve kent dokusuyla ilişki içinde olması sağlanmalıdır. Yapıların zemin kullanımları insan ölçeğinde olmalı ve iç ve dış mekân arasında etkileşime olanak sağlamalıdır. Zemin katların hem yaya hem de taşıt içindeki birey için aktif kullanıma sahip olması yürümeyi teşvik edici ve ilgi çekici olabilir. Yapıların yükseklikleri insan ölçeğiyle ilişkili olmalıdır.

Ulaşım Ağları

APA (American Planning Association) yolları dört başlıkla sınıflandırmaktadır. Bu sınıflandırma ulaşım sistemlerinin hiyerarşisine göre yapılmıştır[65].

- Ana arterler
- Alt arterler
- Toplayıcı yollar
- Yerel yollar

Bu yaklaşım bazı yolların daha hızlı ve yoğun trafik yükleri taşıyacak şekilde tasarlanması anlamındadır. Bu yollar, yaya dolaşım sürekliliğinin diğer yollarla bağlantıları sınırlandırdığı yollardır. APA'ya göre kent dokusunda önemli olan, ana arterlerin formunun kentin ana aksı boyunca devam etmesi, ticari yapılardan oluşması ve ticari alanların zemin kat kullanımlarının zenginleştiği bir koridor olmasıdır. Bu tür arterlerin, kendine özgü bir kimliğinin olması ve yaya etkinlikleriyle donanması gerektiğini savunmaktadır [65]. Jacobs, APA'nın tanımına ek olarak, ana arterlerin fiziksel olarak kentteki yerinin yanında, insan odaklı

yaklaşımının üzerinde durmaktadır. Bu alanların, canlılığı ve çeşitliliği, yüksek araç ve yaya erişilebilirliği ile kamusal alanları desteklediğini vurgulamaktadır [13:29].

Jacobs'un dolaşım arterlerinin kamusal alan olma potansiyeli görüşüne paralel olarak, Alanyalı Aral (2009), bu alanların değişen boyutları, şekilleri, görsel ve fiziksel erişilebilirlikleri nedeniyle bu özelliği barındırdığını savunmaktadır. Kentlerde dolaşım arterlerinin yanında, altında, arasında, içinde kalan bu alanları alt alanlar (sub-spaces) olarak tanımlamaktadır. Bu alanların kentsel yollar boyunca, yüksek hız ve motorlu trafiğe bağlı belirli özellikler gösterdiğini ve düzgün bir şekilde düzenlenmediğinde artık alanlar haline geldiğini aktarmaktadır [66]. Kentsel yolların çevresinde bulunan alt alanların kamusal alan olarak algılanması için, biçim ve yüzey özellikleri, yakın çevreyle olan ilişkisi, binalardaki faaliyet çeşitleri, bina yoğunluğu gibi değişkenlerin dikkate alınması gerektiğini belirtmektedir[67].

Kentsel otoyollardaki alanlar, kentlerde ortak bir kentsel mekânsal tipoloji içermektedir. Alanyalı Aral, bu alanların,

- Otoyolların yoğun kullanımı ve yüksek erişilebilirliği nedeniyle çok sayıda kentlinin bir araya gelmesini,
- Kendiliğinden kullanma örüntüleri ve sahiplenme potansiyeli

sağladığını aktarmaktadır. Bu özelliklerinden ötürü, bu alanların, karşılaşma ve kendini ifade etme alanları olarak kamusal mekân nitelikleri içerdiğini vurgulamaktadır[41]. Auge (1995), karşıt bir görüşle, bu alanları, yolculuklarla yaşanan alanlar olduğu için yok mekânlar (non-places) olarak tanımlamaktadır [68].

Jacobs, yolları kontrollü erişim ve yüksek hızdan düşük seviyeye doğru “otoban, otoyol, arter, toplayıcı cadde, yerel sokak” olarak tanımlamaktadır. Bu sınıflandırmayı yayalara göre değil, motorlu taşıtlara referansla yapmaktadır. Hızlı trafiği yavaş trafikten, güvenliği dikkate alarak ayırmayı amaçlamaktadır [71:94].

Read, kentte yüksek hızlı ulaşım ağının yaya yaşamını bozduğunu vurgulayarak, kentsel form içinde mekânların kamusal karakterinin dolaşımıyla, motorlu trafiğin

hızının ilişkisini kurmaktadır. Tarihte kentsel ticaret merkezinin, yolun büyük bir ağın kesişim noktasına yerleştirilmesiyle oluşturulduğunu aktarmaktadır. Geniş ölçekli bir yol ağının yerleşimlerin kurulması için temel bir koşul olduğunu vurgulamaktadır [70].

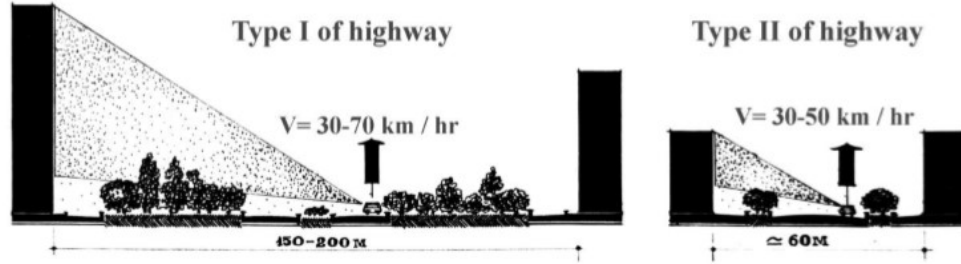
Kentsel yollarda yeni yerleşim ve sosyal donatı alanları oluşmaktadır. Kentsel öğelerin kentsel arterler aracılığıyla oluşması kentsel planlama yaklaşımlarında problemler oluşturmaktadır. Hız, kitle kültürünün yanında, tasarım ve planlamada modern yaklaşımları da şekillendirmektedir. Kentsel imgeler yapısal olarak otoyollarla ilişkilendirilmektedir. Gelişmekte olan şehirlerde tasarlanan ulaşım altyapısı projeleri, yollara olan yüksek bağımlılık sebebiyle, otomobil sayısını arttırmaktadır. Bu durum, şehrin iç dokusunu ve yerleşik görüntüsünü zedelemektedir. Çalışkan'a göre, şehirlerin kentsel canlılığını sağlayan planlama yaklaşımlarında, hareketininsan algısı üzerindeki etkisi göz önünde bulundurulmalıdır[49].

Arterlerin, çevresindeki yapı adaları ile birlikte, doluluk ve boşluklarla bir dokusu vardır. Çevresinde bulunan yapıların yönlendirmeleri, biçimi, sayıları ve yükseklikleri bu dokuyu etkilemektedir. Kentlerin karayolları üzerinde bulunan doğrusal ve tek yönlü alanlarının analizi bu noktada önem taşımaktadır. Bu alanların kullanıcıları, kendi araçlarıyla ya da toplu taşıma yoluyla ulaşan bireylerdir. Alanlara yaya olarak ulaşamıyor olması alanların parçalanmasına ve bir bütün olarak algılanamamasına yol açmaktadır. Çevredeki bölgelere ulaşım ve bağlantılar planlama sürecinin bir parçası olarak düşünülmelidir[71].

Arter boyunca bulunan yapıların cepheleri, yapısal özellikleri, organizasyonu, ölçek ilişkileri, bu alanları değerlendirmede önemli olmaktadır. Lang, yolların karakterinin, çevresindeki blokların uzunluğuna, enine yol kesitlerine, döşemelerine, kaldırım genişliğine, binaların zemin kat kullanımlarına, araç trafiğinin doğasına ve hızına, otopark düzenine, kaldırım ve yol mobilyalarına bağlı olduğunu aktarmaktadır. Kentsel tasarım projelerinin bir parçası olan bağlantıların, kullanılan ulaşım şekline

bağlı birçok şekilde olabileceğini, taşıtların ve yayaların ayrılması gerektiğini savunmaktadır. Bu ayrım, kaldırımların genişletilmesi, sokakların yayalaştırılması, düşey dolaşım sağlayarak yeraltı geçitleri ya da yerüstü yürüyüş köprüleri yapılarak sağlanabileceğini belirtmektedir [27].

Otoyollarda, yol çevresinde bulunan karşılıklı yapıların mesafesi, taşıt içindeki bireylerin algısında ve yapıları tanımlamasında farklılıklar yaratmaktadır. Görüş açısının genişlemesi algı düzeyini de artırmaktadır (Şekil 2.26). Otoyollardaki hız düşünülüğünde, arter çevresindeki silueti bir bütün olarak algılamak zorlaşmaktadır. Yapı yükseklikleri, kat parapetleri, reklam panoları, yapılar arası boşluklar algının farklılaşmasına yol açmaktadır. Arter boyunca devamlılığı olan yatay cephe elemanları algıda monotonluğu oluştururken, referans noktalarını tanımlayacak düşey elemanların eksikliği de hareket duygusunu azaltmaktadır. Yapıların silüette bıraktığı etki kadar yaya ölçeğindeki etkileri de bu noktada önem taşımaktadır [71].



Şekil 2.26 Kentsel otoyol türlerine göre çevrelerinin algılanması [76]

Appleyard, trafiğin yol kenarındaki yaya üzerindeki etkilerini araştırarak, kentsel deneyimi hareketli görüşle ilişkilendirmektedir. Kentsel canlılığın, hareketlilik ve anlam süreçleriyle ilişkilendirilmesi gerektiğini savunmaktadır. Trafik yoğunluğuna göre gruplandırma yapmaktadır.

- Hafif trafik – 2000 taşıt/gün
- Orta trafik – 8000 taşıt/gün (en yoğun saatte 550 taşıt)
- Yoğun trafik – 16000 taşıt/gün (en yoğun saatte 1900 taşıt)

Bu gruplamayla trafik tehlikesi, gürültü, stres ve bunların insanlara olan etkisini analiz etmektedir. [31].

Appleyard'ın görüşüne paralel olarak, Montgomery'i de, kentsel canlılığı, okunabilirlik ve algılanan fonksiyonel nitelikleri ile tanımlamaktadır. Kentleşmenin oluşumunu etkinlik ile ilişkilendirerek, arazi kullanımları, yaya akışı, davranış biçimleri, araç akışı, gürültü ve kokunun üzerinde durmaktadır[38]. Lynch, kentsel formun birbirine bağlı algılanan bir süreklilik içinde tanımlamaktadır. Burada önemli olan, görsel olarak algılananın hem görünür hem de anlaşılabilir olmasıdır [26].

Motorlu trafiğin yayaların algısı üzerindeki etkilerinin boyutlarını çıkarmak üzere araştırmalar yapılmıştır. Gatersleben ve Uzzell (2007), yoğun trafiğin, gürültü, kirlilik ve tehlike bakımından yayaları mutsuz ettiğini öne sürmektedir[72].

Yayaların mekânsal ve yürüyüş rotalarının tercihi,

- Fonksiyonel yoğunluk ve çeşitlilik [73][74][75]
- Fiziksel düzen ve görsel koridorlar [76]
- Arazi kullanımı ve hareket yoğunluğu [73][74]
- Yaya güvenliğine [77]

bağlı olarak açıklanmaktadır.

Tunnard ve Pushkarev kentsel otoyollar üzerindeki hareket biçimleriyle ilgili çalışmalarında, görünürlüğün hem yol tipine hem de sürüş hızına bağlı olduğunu kanıtlamışlardır. Taşıt içindeki gözlemcinin hızı ve algılama kapasitesinin birbirleriyle ters orantılı olduğunu vurgulamaktadır[78]. Appleyard (1964), yolun çevre ile olan uyumunun, hareket olgusu ve hızın etkisine bağlı kentsel tasarım teorisi geliştirmiştir. Çalışmasında yolun algısal özelliklerini ortaya çıkarmak için panoramik görüntü kullanmıştır. Trafikteki taşıtların hızının arttıkça sürücülerin kentsel alanla ilişkilerinin koptuğunu ifade etmiştir[79]. Çalışkan (2011) da çalışmasında, artan hız ile arabanın görsel algısının önemli ölçüde azaldığını analitik

olarak detaylandırmıştır. Yüksek hızlı trafik akışlarının, şehir içinde hareket eden yayaaların bilişsel haritaları üzerinde etkili olduğunu kanıtlamıştır [49].

Dolaşım sistemleri tasarlanırken, aynı zamanda çevreye duyarlı birçok etkinliği de içinde barındırması gerekliliği göz önüne alınmalıdır. Bu durum sağlanırken, yürümenin en üst konfor seviyesi oluşturulmalıdır. Slater (1985) konforu, insan ve çevre arasındaki fizyolojik, psikolojik ve fiziksel uyum olarak tanımlamaktadır [80]. Yayalar yürüme rotası belirlerken, yeşil alan ve minimum araç gürültüsü gibi çevresel nitelikleri göz önünde bulundurmaktadır. Kentsel ağlarda yaya dolaşımı için gerekli konfor seviyeleri Sarkar²⁰(2002) tarafından düzenlenmiştir.

Çalışmada seçilen bölge kentsel otoyol üzerinde doğrusal bir arter oluşturmaktadır. Bu otoyolun çevresinde bulunan yapılar oldukça yüksek ve bu yapıların oluşturduğu doku da sürekli değişim halindedir. Araştırmalardan yola çıkarak, yol ele alınırken, çevresini saran yapılar, dokular ve açık alanlar fiziki, sosyal ve algısal olarak değerlendirilmektedir. Yayanın alanı algılamasının yanında, taşıt içindeki bireyin alanı algılaması da önem teşkil etmektedir. Alanda farklı noktasal kesitler alınarak, taşıt içindeki bireyin algılama düzeyi ortaya çıkarılmaktadır.

2.2.2.2 Kentsel Mekânın Sosyal / Davranışsal Özellikleri

Kentsel mekânlar kentlinin sosyo-kültürel deneyim yaşamasını sağlayan alanlardır. Kentlinin kentsel mekândaki faaliyetleri, alışveriş, dinlenme, boş vakit geçirme, iletişime ve etkileşime geçme, hareket, spor gibi eylemleri kapsamaktadır. Aynı zamanda toplumsal ve kültürel anlamlar taşıyan kentsel mekân bu özelliklere göre farklılaşmaktadır. Bu sebeple, kentsel mekânın içeriği toplumsal ve kültürel farklılıklara göre çeşitlenmektedir.

²⁰ Sarkar'ın (2002) "Qualitative Evaluation of Comfort Needs in Urban Walkways in Major Activity Centers" çalışmasında oluşturduğu konfor seviyeleri 2.2.2.1.2.c Kentsel Mekanın Nitelikleri bölümünde İnsan, toplum ve çevre ilişkisi niteliklerinin altında konfor başlığında detaylı olarak anlatılmaktadır.

Rapoport (1990), kentsel mekânı fiziksel/biçimsel özellikleri bağlamında irdelemenin yanında kullanım ve faaliyetler yönünden de ele alınması gerektiğini vurgulamaktadır [81]. Bu bakış açısıyla kentsel mekânı insan ve insan davranışları bağlamında incelemiştir. Kentsel çevrenin davranışsal özelliğini oluşturan insan ve insan ilişkisidir. İnsanın diğer insanlarla bir araya geldiği, ortak etkinliklerini ortaya koyduğu ve paylaştığı kentler kamusal alanlar tanımlamaktadır. Kent yaşamı, kamusal yaşamı kapsamaktadır. Kentlilerin kamusal yaşamı kent mekânında gerçekleşmektedir. Rapoport (1990), kullanımın mekânın yaşamasıyla ilişkili olduğunu ve kamusal mekanın insan faaliyetlerini kapsadığını savunmaktadır [82].

İnsan ilişkisinin var olduğu mekânlar yaratmak, dış mekân yaşantısının canlı ve ilgi çekici olmasını sağlayacaktır. Alexander, kentsel dış mekân bütünlüğünün ve canlılığının, mekânı belirleyen sınırların etkisine göre değiştiğini vurgulamaktadır [59]. Kentin değeri kentsel alanların kullanımı ve kentteki günlük deneyimlerimizin nasıl şekillendiği ile ilişkilidir. Rapoport (1990), yaya ve yaya mekânlarına ait çalışmalarında, kültürün, yoğun insan ve insan faaliyetlerinin, yaşanmışlıkların fiziksel çevrenin seçilmesinde etkili olduğunu ortaya çıkarmıştır [82]. Jacobs (1961), kent yaşantısında paylaşıma dayalı faaliyetler üzerinde durmaktadır. Kentin sosyal kullanımı, tasarımı üzerine çalışmalar yaparak, yaşayan mekânların yaratılması için, farklı işlevlerin iç içe geçerek örtüşmesi gerektiğini ortaya çıkarmıştır. Ayrıca küçük yapı adalarının, canlılık, geçirgenlik, görsel çekicilik ve okunabilirlik yönünden büyük yapı adalarına göre daha olumlu olduğunu vurgulamaktadır [14]. Kentsel mekânda binalara verilen formlar ve bıraktığı boşluk, günlük yaşamımızdaki deneyimlerin niteliğini ve çeşitliliğini belirlemede büyük rol oynamaktadır.

2.2.3 Kentsel ve Mekânsal Parçalanma

Kentin koşulları tarih boyunca değiştikçe sosyal ve mekânsal yapılanması da buna göre değişmektedir. Faaliyetin odağı kentin bir bölgesinden diğerine geçtiğinde kamusal alan da önemini yitirmektedir. Sanayi kentinden hizmet kentine geçişte, kamu sektörünün rolünün dönüşümü yaşanmıştır. Özel sektörün geniş katılımı,

kamusal alanın özelleştirilmesinde ortaya çıkan kentlerin gelişimi ve yönetiminde dengesizlikler yaratmıştır. Geçmişin modernist kentinden gelen farklılaşma, kamusal ve özel alanlar arasındaki ilişkilerin nasıl değiştiğini ortaya çıkarmaktadır. Sanayi öncesi kentte kamusal alan, özel işlevleri barındıran binaların kütlesi ile çevrili boşluktur. Nolli'nin 18.yüzyıldaki ünlü Roma planında olduğu gibi, iç mekanı sokağın kamusal açık alanıyla, kamusal fonksiyonları paylaşan kamu binaları oluşturmaktadır. Madanipour'a göre, modernist bilinç koridor sokaklarını yok etmek için kütle ve boşluk arasındaki ilişkiyi değiştirmiştir[9].

Le Corbusier'nin "açık-planlama ilkesi" ("open-planning principle") geleneksel sokakların / caddelerin çevrelediği çeper bloklara ("perimeter block") dayalı kentsel planlamanın yerine önerilmiştir (Şekil 2.27-28). "Açık-planlama ilkesi"nin olumsuz uygulamalarının sonuçlarını Lefebvre kent dokusunun ve kentsel alanın parçalanması olarak nitelendirmektedir [86:303]. Trancik ise bu durumu, modernizmin idealleri uğruna, kentsel ve kamusal alanın yalıtılmış yapılara, otopark alanlarına ve otoyollara dönüşmesi olarak açıklamaktadır [53:21].



Şekil 2.27 Çeper Blok, Paris [41]



Şekil 2.28 Modernist düzen [41]

Günümüz kent toplumu ve onun parçalanmış alan ilişkisi, ekonomik, politik ve ideolojik etkiler altında kalmaktadır. Kapitalist üretim tarzı kentin mekânsal yapısında değişiklikler olmasına sebep olmaktadır. Kentlerin parçalanmasında, nüfusun artması, kentsel ekonominin durumu ve planlama, devletin rolünün etkileri

ön plandadır. Kentler planlanırken fonksiyona bağılı bölgeler olarak özel alanlara ayrılır. Bu fonksiyonların bölgelenmesi kentsel ölçekte imar kurallarına bağılı olarak, ticari, konut, sanayi ve yeşil alanlar olarak belirlenir. Alan ölçeğinde fonksiyonların tanımlanması alt bölgelerin oluşmasında etkili olmaktadır. Ulaşım altyapılarının yoksunluğu kırsal alanların parçalanmasına ve fonksiyonel bozukluğa neden olmaktadır [84].

Bilsel, kırdan kente göç, ulaşım ve iletişim teknolojilerindeki gelişimin kentsel yerleşmelerde saçaklanmalara sebep olduğunu vurgulamaktadır. Kır-kent ayrımının ortadan kalkması doğal ve tarım alanlarının yok olmasını beraberinde getirdiğini belirtmektedir [85]. Kentsel alanların yayılması, toplum gruplarının birbirinden ayrışmasını arttırmaktadır. Bu toplumsal ayrışma mekânsal parçalanmaları oluşturmaktadır. Bilsel, kentsel saçaklanmanın sonucunda, toplumsal ayrışma ve mekânsal parçalanmaların oluştuğunu savunmaktadır. Bu durumun sonucu olarak da kamusal alanların, ortak alan olma durumunun ortadan kalktığını belirtmektedir. Kamusal alanların herkes tarafından erişilebilir olmayan, belirli gruplara hitap eden ve kullanılan özel alanlara dönüştüğünü vurgulamaktadır. Ayrıca bu alanların mevcut kent merkezindeki kamusal mekânlar dizgesini içermediğini de belirtmektedir. Kent merkezlerini çeperlerine bağlayan hız yolları ile de kamusal mekânların parçalandığını öne sürmektedir [48].

Kentsel parçalanma, kentlerin coğrafyasına, yapısına, kültürel ve tarihi geçmişine bağılı olarak ortaya çıkmaktadır. Mekânsal parçalanmalar yapılı çevrenin ve farklı yerleşim düzenlerinin varlığıyla oluşmaktadır. Kentsel parçalanmanın en belirgin göstergesi kamusal alanlardır. Bu alanlardaki ayrışma ve özel, kamusal alanların planlı veya plansız birlikteliği kullanılmayan birçok artık alanı oluşturmaktadır. Gecekondu yerleşimleri ve yeni oluşan bölgelerdeki altyapı sıkıntıları da mekânsal parçalanmalara sebep olmaktadır. Avrupa kent planlaması kenti homojen olarak ele almaktadır. Kentin mekânsal parçalanması, siyasi grupların baskın olmasıyla, grupların ayrışmasını doğurur. Batı kentlerinde planlama kentin şekillenmesinde

etkili olmaktadır. Bu kentlerde, ana plan hedeflerindeki mekânsal organizasyon, düzenli, ilişkili, dengeli, tanımlı ve kontrol edilebilir haldedir[86].

Teknolojik yenilik ve endüstriyel devrimi izleyen yeni ulaştırma ve iletişim teknolojilerinin kullanımı kentin parçalanmasına neden olmaktadır. Teknolojinin gelişmesi, inşaat teknolojisindeki değişimlerin yanı sıra kentsel form üzerinde de etkilidir. Güvenli yatırım getirisi ihtiyacının ve güvenli kamu ortamlarının bir arada olması, toplam alan yönetimi talebinin artmasına ve kamu boyutunun azalmasına neden olmaktadır. Alışveriş merkezlerinden kapalı mahallelere ve korunan sitelere kadar nüfusun bölümlerinin çıkarları için özel kurumlar tarafından yeni kentsel alanlar geliştirilerek yönetilmektedir.

Mekânsal parçalanma farklı oluşumlarla düşünülebilir;bu parçalanmanın en belirgin şekli, yapı çevrenin çevresi ve farklı türden yerleşim düzenleridir. Özel, kolektif ve kamusal alanların farklı anlamlara sahip olduğu kentsel yapılar, yerleşik ve boş arazilerin tanımsız veya plansız kalmasına, dağılma ve parçalanma yaşamasına sebep olmaktadır.

Türkiye’de kentsel yapı çevrenin biçimlendirilmesi imar planlarıyla yapılmaktadır. Kentsel alandaki mülkiyet bölünmeleri yapı adalarının parselasyonu ile meydana gelmektedir. Kentsel alanda, kentsel yollarla bölünmüş ve çevrelenmiş yapı adalarında bulunan parsellerde TAKS²¹, KAKS²², yapı yaklaşma sınırı ve yapı yüksekliği ölçütleri ile yapılaşma ölçeğinde mülkiyet esaslı oluşmaktadır. Birbirinden bağımsız, bölünmüş yapı adalarının yapı oturumu dışında kalan alanlarının sürekliliği kaybolmaktadır. Bu anlayışla, tek tek parseller üretilmekte, yapıların çevresiyle ilişkileri göz ardı edilmektedir. Kentsel çevre üretimi bu ayrı parsellerin bir araya gelmesiyle oluşmaktadır (Şekil 2.29) [87].

²¹ TAKS, imar yönetmeliğinde taban alanı kat sayısı olarak kullanılmaktadır.

²² KAKS, imar yönetmeliğinde kat alanı kat sayısı olarak kullanılmaktadır.

Özel ve kamusal arasında geçişi sağlayacak kentsel alanlarda bakım ve yönetim sorunları yaşanmaktadır. Planlama sürecinde kentlerin bütün olarak ele alınmaması ve mülkiyete dayalı tasarımların yapılması, sürekliliğin kesilmesine neden olmaktadır. Aynı zamanda kamusal ve özel alanların arasındaki belirsiz ayrım da, kullanılmayan alanları oluşturmaktadır.



Şekil 2.29 Ankara kent merkezi dışındaki yeni oluşumlar (yazarın arşivinden)



Şekil 2.30 Curitiba, Brezilya [5]

Kentlerdeki işlevsel ve sınıfsal bölgelere ayrılma, kentin geleceği için ciddi bir tehdit oluşturmaktadır (Şekil 2.30). Kentsel tasarımın bu soruna katkısı, kentsel kamusal alanın bütünleşmesi ile mümkün olacaktır. Bu parçalanmaların sebeplerinin araştırılması, ileride kentlere ve kamusal alanlara yönelik yapılacak çalışmalar için veri oluşturacaktır. Ayrıca, kentsel tasarımcıların, insan faaliyetlerini kapsayanmekânsal çevreler oluşturmasını sağlayacaktır. Bu kapsayıcı düğümlerin oluşturulması kentsel alanın sosyal bir bütünlük içinde ele alınması ve kentsel/mekânsal parçalanmaların önlenmesi açısından önem teşkil etmektedir.

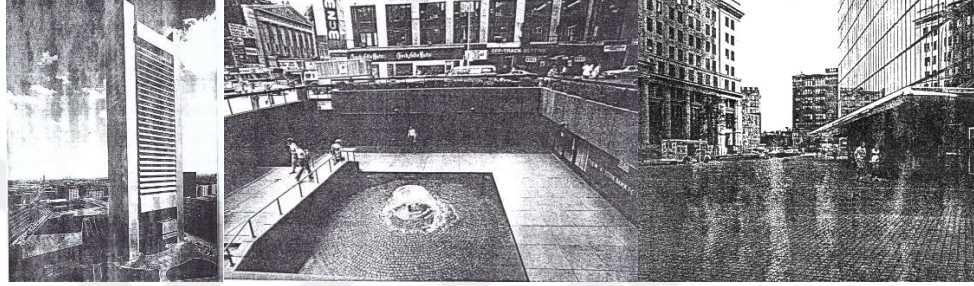
Kentsel ve mekânsal parçalanmanın önlenmesi için, yeni yerleşim alanları tasarlanırken, kent dokusuyla ilişkili kültürel kimlik ve sürekliliğe sahip kentsel bir yapı oluşturulmalıdır. Buna ek olarak, kentin daha homojen ve birbiriyle ilişkili çözümlerle planlanması gerekmektedir. Mimarlık ve kent arasındaki ayırım, izole edilmiş parçalar veya nesneler olarak değil, kentsel alanın ayrılmaz bir parçası olarak günlük yaşamla yakından ilişkili bir biçimde ele alınarak çözümlenmelidir.

2.2.4 Kamusal potansiyelini gerçekleştiremeyen alanlar

Kent merkezlerinin farklılaşması, taşıt yoğunluğundaki artış, toplumsal ve ekonomik ilişkiler, kullanım ve biçim değişiklikleri kentsel alanların terk edilmesine ya da farklı amaçlar ve kullanımlar için yeniden düzenlenmesine sebep olmuştur. Bu süreçte kentlerde, işlevsel ve mekânsal değerini yitirmiş alanlar oluşmuştur. Kentlerin geleceğinde kamusal alan yaratma potansiyeli göz önünde bulundurularak, bu alanları tanımlamak ve adlandırmak için literatürde çalışmalar yapılmış ve mekânların fiziksel olarak gerilemesi, kullanılması, yönetilmesindeki problemler tartışılmıştır. Bu çalışmada irdelenen kamusal kullanıma olanak sağlamayan alanlar, çeşitli kaynaklarda farklı isimler ve tanımlarla ortaya çıkmaktadır.

Trancik'in 1986'dan beri çalıştığı kayıp mekân (lost space) kavramı birçok araştırmaya konu olmuş, boş, arada, belirsiz, serbest, ihmal edilmiş, yetersiz, değerini yitirmiş alanlar gibi farklı tanımlamalar yapılmıştır. Trancik çevreye veya kullanıcılara hiçbir olumlu katkı sağlayamayan, tasarım kararları sebebiyle tanımlanmamış, yeniden tasarlanmaya ihtiyaç duyan alanları tanımlamak için kayıp mekân (lost space) terimini kullanmıştır. Bu alanlara örnek olarak da yüksek katlı kulelerin veya kullanılmayan batık plazaların zeminlerini, ticaret merkezi ile yerleşim alanları arasındaki bağlantıyı kesen zemin otoparklarını, otoyol kenarlarını, kimsenin bakımını önemsemediği, terk edilmiş alanları, boşaltılan askeri alanları, endüstriyel tesislerigöstermektedir (Şekil 2.31)[51].

Trancik bu tanımı araştırarak, kentsel yenileme uygulamalarının nedenlerini, arabaya dayalı hareketlilik sistemini, kamusal alanın özelleştirilmesini ve özelin kamusal çıkarlara olan üstünlüğünü, form ve teknoloji kullanımını, işlevsel ve biçimsel yaklaşımları ve ayrışmaları, Modern Mimari'nin, mimari tasarım üzerindeki etkilerini keşfetmeye çalışmıştır.



Şekil 2.31 Kullanılmayan alan örnekleri [55]

Arazi kullanım politikaları ve imarın tanımlanmış sınırlar ve kullanımlar arasındaki ayrımı oluşturduğunu vurgulayarak, kamusal ve özel arasındaki geçişliliğin (in-between) zedelendiğini belirtmektedir. Trancik, değerlerin ve anlamların kaybına sebep olan tüm bu durumların, kentsel açık alanla nasıl ilişkilendirildiğinin üzerinde durmaktadır. Trancik kayıp mekân oluşumunu beş neden ile açıklamaktadır (Şekil 2.32-33-34).

- Arabalara, dolayısıyla karayollarına artan bağımlılık (trafik arteri ile bölünmüş alanlar)
- Modern hareketin açık alanlara karşı davranışı (binalar tasarlanırken açık alanların öneminin göz ardı edilmesi)
- Kenti bölen imar ve arazi kullanım politikaları, uygulamaları (fiziksel ve sosyal çeşitliliği sağlayamayacak izole edilmiş alanlar)
- Kamu ve özel kurumların kentsel çevre için sorumluluk üstlenme konusundaki isteksizlikleri (kamusal alanın özelleştirilmesi, sokakların sürekliliğini kaybetmesi)

- Kentin iç çekirdeğinde terk edilmiş alanların ortaya çıkması (alan kullanımlarının yok olması, değişen arazi kullanım kalıpları)

Trancik modern kentlerde otomobillerin depolanması için kentsel alanların büyük bir kısmının kullanıldığını ve binalar arasındaki iletişimin otopark ve otoyol gibi geniş açık alanlarla çevrili olarak kesildiğini vurgulamaktadır. Otomobile olan bağımlılığın artmasının kentsel kamusal yaşamın çeşitliliğini ve zenginliğini azalttığını ifade etmektedir [51].Loukaitou-Sideris, bu görüşe karşılık, 1996’da bu tür alanları şehirde çökük alan (crack space) terimi ile tanımlamıştır. Bu alanların artık, arada kalan, az kullanılan, kötüleşen, terkedilmiş alanlar olduğunu vurgulamaktadır [91:91].



Şekil 2.32 Artık Alan [10]

Şekil 2.33 Dumlupınar Yolu Artık Alan

Şekil 2.34 Dumlupınar Yolunda üst geçidin altı

Kayıp (loss) kavramı Franck ve Stewens (2006) tarafından derinlemesine analiz edilmiştir. Sommer²³(1974) tarafından geliştirilen bir görüşe atıfta bulunan Franck ve Stewens, bu alanları, düzenli ve planlı kullanıma izin veren, belirtilen amaç dışında kullanılan, farklı etkinlikler için olasılıklar sunan dağınık alanlar (looseness) olarak tanımlamaktadır [89]. Franck ve Stewens’a göre, resmi bir yaptırım olsun veya olmasın, eylemleri destekleyen fiziksel özelliklere sahip olsun veya olmasın, bu alanları kayıp yapan insan hareketleridir (A. Franck 2006;2). Dağınık alan (loose space) kavramını tartışarak, dağınıklık (looseness) ve sıklık-derli topluluk

²³ Sommer R. (1974) “Tight spaces; hard architecture and how to humanize it” adlı kitabında detaylı olarak tanımlanmaktadır [143].

(tightness) kavramları arasında bir tipoloji geliştirmektedir. Dağınık alan uyarlanabilir, geçici olarak çeşitli işlevler için kullanılabilir alan olarak tanımlanmaktadır. Sıkı-derli toplu alan (tight space), kavramı alanda meydana gelebilecek faaliyet türleri açısından sabit, fiziksel olarak sınırlanmakta ve kontrol edilmektedir[92:23]. Onlara göre, kamusal alanlar insanlara mekânsal bir kontrol yaşatırken, hareketler, kurallar ve davranışlar tarafından düzenlenirken, dağınık alanlar anlık olaylara ve işlere izin vermektedir [92:94]. Kentsel mekânın kayıp kullanımının genellikle insanların kurallara, beklentilere ve kısıtlamalara karşı bilinçli tepkisini gösterdiğini savunmaktadır[92:26].

Pagano ve Bowman (2000), boş, kullanılmayan, terkedilmiş alan (“vacant land, unused/abandoned land”) kavramını, kamu ve özel mülkiyete ait, kullanılmayan, terk edilmiş arazi veya kısmen yıkılmış binaları içeren alanlar olarak tanımlamaktadır. Bu alanların düzensizliğini de, çevre kirliliği olan topraklar, çöp atılan araziler ve terk edilmiş binalar olarak açıklamaktadır [90]. Worpole ve Knox (2007), ihmal edilen alanların (“slack spaces”) farklı faaliyetleri ve karakterleri bir araya getirme, değerli bağlantılar yaratma eyleminde bulunabileceğini savunmaktadır. Bu alanları, kişilerin başkası tarafından görülmesinin ve duyulmasının istenmediği yerler olarak açıklamaktadır [91].

Trancik’in kayıp mekan (“lost space”) tanımına dâhil olan artık alan (“left over space”) tanımlanmış bir işlevi olmayan, güvenli olmayan boş alanlar olarak açıklanmaktadır [51]. Alanyalı Aral (2003) da bu alanların kamusallığa katkı sağlayacağı görüşüne paralel olarak, artık alan (“leftover space”) tanımını, insanların sahiplenmediği, çoğunlukla kullanmadığı veya az kullandığı, bu sebeple kontrolsüz ve bakımsız kalan, üzerinde geçici ve tasarlanmamış kullanımların sıklıkla olabildiği alanlar olarak açıklamaktadır. Kullanıcı profili çeşitliliği, kentsel alanın kullanım yoğunluğu ve sıklığının kamusal alana katkısını vurgulamaktadır[92]. Cresswell (1996) ise artık alanların birçok kişi tarafından “yersiz” (“out of place”) olarak algılandığını aktarmaktadır. Bu alanların çevresel ve sosyal kazanımlar için tasarlanabilir, dönüştürülebilir ve bütünleşebilir olduğunu ileri sürmektedir[93].

Lampugnani (2006) de aynı görüşle, şehre katkıda bulunabilecek alanları artık alan olarak tanımlamaktadır [94]. Lynch (1991) kullanılmayan, boş alanları atık alan (“waste space”) olarak tanımlamaktadır. Bu alanların kullanım potansiyeli olduğunu ve yeniden kullanıma cevap vereceklerini ifade etmektedir [95].

Trancik mekânsal ve toplumsal özelliğini yitiren kentsel alanların canlandırılması için, kayıp mekânların potansiyellerinin ortaya çıkartılarak kullanımlarının sağlanması ve açık alanlar ağı oluşturulması gerektiğini belirtmektedir [53:6]. Whyte (2000) da aynı görüşle, artık alanları, kent içinde kamusal yaşamı destekleyecek bir kaynak olarak tanımlamaktadır. Whyte’ a göre, artık alanlar, toplum tarafından kullanılabilir ve eylemlerin gerçekleştiği alan haline gelirse kamusallığa katkı sağlayabilir. Kent merkeziyle ilişkili artık alanların düzensiz ve belirsiz olmasına rağmen bağlantılar oluşturulabileceğini savunmaktadır [15:162-165]. Crawford (1999) artık alanı, kentte çeşitli boyutlarda, formlarda bulunan alanlar olarak tanımlarken, bu alanların günlük yaşamın parçası olduğunu da ifade etmektedir [99:26].

Wilkinson'a (2011) göre, artık alanlar mülk sahipleri tarafından ihmal edilen, bitişik binaların arasındaki boşluklardır. Bu alanların, çevre sağlığı, barınma, kamu güvenliği, çevre komşuluk ve bina gelişimi için tehdit oluşturduğunu belirtmektedir [97]. Aruninta (2004), son yıllarda küresel ekonominin radikal bir şekilde yeniden yapılandırılmasının artık alanların sayısını arttırdığını vurgulamaktadır[98].

Narayanan’a (2012) göre, modern arazi planlaması ve kullanımı sonucu kentsel boşluklar oluşmuştur. Bu boşlukları üç kategoriye ayırmaktadır [99].

- Planlamadan kaynaklanan boşluklar, hatalı planlama ve arazi kullanımıyla ortaya çıkan alanlar.
- İşlevsel boşluklar, kent için sundukları olumlu kullanımları kaybeden, işlevsiz alanlar veya bina kütleleri.
- Coğrafi boşluklar, nehirler gibi coğrafi bir özelliğin varlığı sebebiyle oluşan boşluklar.

Otaner ve Keskin (2005), kayıp alanları, kent merkezi ve çevresindeki işlevini yitiren, düzensiz, organize olamayan alanlar olarak tanımlamaktadır [100]. Kayıp ve ölü alan tanımlamasıyla, mülkiyet bakımından bağımsız, işlevselliği, toplumsal anlamı ve kullanım değeri yitirilmiş alanları açıklamaktadır. Doron (2000) da ölü alan (“dead space”) terimini kullanarak, resmi kullanımları olmayan, imarlanmayan veya sınırlandırılmayan, ertelenen, yalnızlık ve sessizlik sunan alanlar olarak nitelendirmektedir [101]. Yapılan çalışmalardan yola çıkarak, araştırmacıların kullandıkları yıllara göre tanımlar tablo halinde verilmiştir (Tablo 2.4).

Tablo 2.4 Kamusal potansiyelini gerçekleştiremeyen alanların literatürdeki terimleri

Yıl	Araştırmacı	Tanım
1974	Sommer	Tight space
1986	Trancik	Lost space
1991	Lynch	Waste space
1996	Loukaitou-Sideris	Cracks in the city
1996	Cresswell	Leftover space / out of place
1999	Crawford	Leftover space
2000	Pagano & Bowman	Vacant land
2000	Whyte	Leftover space
2000	Doron	Dead space
2003	Alanyalı Aral	Leftover space
2004	Aruninta	Leftover space
2005	Otaner ve Keskin	Lost and dead space
2007	Worpole & Knox	Slack space
2007	Franck & Stevens	Loose space
2011	Wilkinson	Leftover space
2012	Narayanan	Urban void

Çalışmadaki analizlerin ve değerlendirmelerin yapılabilmesi için, kamusal potansiyelini gerçekleştiremeyen alanların tanımlanmasına ve bu tanımlara karşılık gelen alan örneklerine ihtiyaç duyulmaktadır. Bu nedenle kavramları farklı bir

noktadan analiz etmeye çalışarak, tüm bu tanım ve açıklamalar bir araya getirildiğinde, alan çalışmasında artık alan kavramı tasarım ve planlama kararı sebebiyle kamusal mekân olarak düşünülmemiş, iç-dış ilişkisinin olmadığı, yapılarla dış alanların birlikteliğinin bulunmadığı, kamusal yaşama katkı sağlamayan, erişimi olmayan alanlar olarak değerlendirilmiştir. İhmal edilmiş, sahiplenilmeyen bakımsız alanlar da, kullanılmayan (inactive) alanlar olarak belirlenmiştir.

Bu yüzden, çalışmada kamusalığa ve çevresine katkı sağlayamayan alanlar (artık alan, kullanılmayan alan) için ayrı tanımlamalar oluşturularak, değerlendirmeler bu tanımlar dâhilinde yapılmıştır. İki kavramın tanımlarına ait genelleştirilmiş tablo aşağıda verilmiştir (Tablo 2.5). Alan çalışması yapılırken bu ayrımlar ve mülkiyet özellikleri göz önünde bulundurularak, analizler oluşturulmuştur.

Tablo 2.5 Kamusal potansiyelini gerçekleştiremeyen alanların ayrımı

Kamusal potansiyelini gerçekleştiremeyen alanlar	
Artık Alan	•Tasarım ve planlama kararları sebebiyle kamusal mekan olarak düşünülmemiş •Kamusal yaşama katkı sağlayamayan •İç-dış ilişkisinin bulunmadığı, yapıyla bütünleşmemiş açık alanlar •Tanımsız, erişilemeyen
Kullanılmayan alan	•Sahiplenilmeyen •Mülkiyeti özel veya kamuya ait kullanılmayan, ihmal edilmiş •Bakımsız •Boşta kalan •Yatırım ya da yasal sorunlar gibi sebeplerle inşa edilmesi geciken alanlar

Kamusal potansiyelini gerçekleştiremeyen alanların değerlendirilerek, kent için yeni kentsel/kamusal alan oluşturulmasının sağlanması, kente değer katması açısından önemlidir. Kentlilerin kamusal alan kullanım hakları ve kentsel mekân arasındaki ilişkisi ön plana çıkartılmalıdır. Alanların dönüştürülmesinde, yeni ve davet edici ortamların oluşturulması ve farklı kullanımların artırılması fiziksel

ortamın tasarımındaki özelliklerini desteklemektedir. Dolayısıyla kamusal kullanıma katılmayan alanların keşfedilmesi, kamusal alan oluşumuna katkı sağlayacaktır. Bu alanların kamusal alana dönüşmesini sağlamak için yerel kanun ve yönetmelikler ile ilgili öneriler ve kullanıma yönelik kentsel tasarım yaklaşımları geliştirilmelidir. Alanlar ele alınırken kamu yararına nasıl bir katkı ve deneyim sağlayacağına dair araştırma yapılmalıdır. Bu alanlara ilişkin, kullanıcı profili, faaliyet ve eylemlerin neler olabileceği, kullanım koşulları belirlenmelidir. Yapılacak müdahalelerde kentsel alanların fiziksel devamlılığının ve yeşil alan çeşitliliğinin sağlanması gerekmektedir.

Kamusallığa katkı sağlayacak alanlara yönelik uygun tasarım yaklaşımı geliştirmek için kenti anlamak gerekirken, bunun yanında bu alanların,

- Kent içindeki yeri ve kentle ilişkisi,
- Fiziksel özellikleri,
- Erişimi,
- Mülkiyeti,
- Mevcut kullanımları,
- Kullanıma yönelik faaliyetler ve eylemler,
- Yaya dolaşım sürekliliği

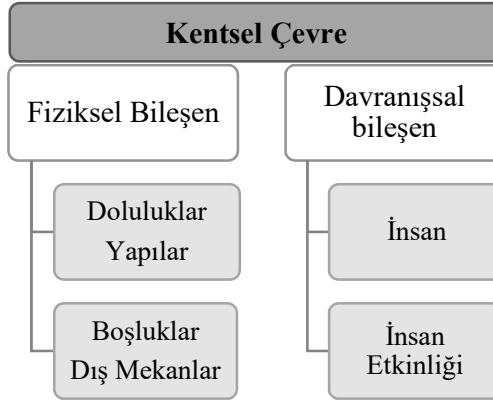
sorgulanarak, çözüm önerileri oluşturulmalıdır. Bu özelliklere bağlı olarak, alanla ilgili potansiyeller araştırılmalıdır. Yaya sürekliliği sağlanmalı, kentsel alanla bağlantı kurulmalıdır. Bu fiziksel sürekliliğin sağlanmasıyla, hem erişilebilirlik hem de alanların kullanıcılarına farklı deneyim ve faaliyetleri sunma fırsatı sağlanacaktır. Bu bağlamda, kentlerdeki artık ve kullanılmayan alanların tespit edilerek, kullanıcılarının belirlenmesi, kentteki diğer insanlarla nasıl iletişime geçeceklerinin sorgulanması, bu alanların kentlerde kamusal alan oluşum rolünü anlamak için önemlidir.

2.3 Bölüm Sonucu

Bu bölümde, araştırmanın konusunun temelini oluşturan **kamusallık**, **kamusal yaşam** ve **kamusal alan** kavramları derinlemesine incelenerek, literatürdeki karşılıkları tanımlanmıştır. Teorisyenlerin kamusal alan tanımlamaları ve kamusal alanın nitelikleri konusunda farklı görüşleri aktarılmıştır. Kentsel açık alanlarda kamusal kullanımlara yönelik alanlar geliştirebilmek için farklı özelliklerin bulunduğu ortaya çıkartılmıştır. Kentsel çevre bileşenleri ve kentsel mekânın mekânsal karakterini oluşturan özellikler detaylı bir şekilde irdelenmiştir. Araştırmacıların ve teorisyenlerin kentsel mekân tanımlamaları ve nitelikleri doğrultusunda, bir kentsel mekânın irdelenebilmesi için değerlendirilmesi gereken ölçütler ortaya çıkmıştır.

Bu çalışma kapsamında, **Kentsel Mekân** başlığı altında belirtildiği gibi çevre iki bileşenden oluşmaktadır. Fiziksel bileşenin, doluluklar ve boşluklara, davranışsal bileşenin insan ve insan etkinliğine bağlı olduğu görülmüştür.

Tablo 2.6 Kentsel Çevre Bileşenleri



Kentsel çevre bileşenlerine bakıldığında, kentsel mekânın biçimlenmesinin irdelenebilmesi için o mekânın fiziksel/biçimsel özellikleri ve insan odaklı sosyal/davranışsal özelliklerinin incelenmesi gerekmektedir. Kentsel mekânın bu özelliklerinin tanımları ve alt bileşenleri **Kentsel Mekânın Özellikleri** başlığı altında aktarılmıştır (Tablo 2.6). Özelliklerin ve alt bileşenlerin tümü kentsel mekânın mekânsal karakterini oluşturmaktadır.

Araştırmacılar kentsel mekânı birçok farklı çeşitte incelemişlerdir. Kavramsal çerçeveyi oluşturan ve ikinci bölümde ele alınan bütün kavramsal bilgiler doğrultusunda Tablo 2.7’de bu kavramlarla ilgili geliştirilen alanların değerlendirilerek genelleştirildiği kentsel alan çeşitleri oluşturulmuştur. Bu tablo geliştirilirken çalışma alanındaki kullanım, mülkiyet ve erişim değerleri dikkate alınmıştır. Tabloda bulunan kentsel mekân çeşitleri alan çalışmasında kullanımları belirlemek için ayırt edici özelliklerine göre detaylandırılmıştır.

Tablo 2.7Kullanım, erişim ve mülkiyet biçimlerine göre kentsel mekân çeşitleri

Kullanım, erişim ve mülkiyet biçimlerine göre kentsel mekân çeşitleri		
Alan Çeşitleri	Ayırt Edici Özelliği	Örnek Alan
Erişim ve kullanımı kontrollü kamuya ait açık alan	Mülkiyet ve kullanımı kamuya ait erişim kuralları olan açık alan	Resmi kurum açık alanları
Kamuya Açık Özel Mekanlar	Mülkiyeti özel, kullanımı halka ait, kontrollü erişim	Alışveriş ve eğlence merkezleri, mağaza, kafe, restoran
Erişim ve kullanımı serbest kamusal açık mekânlar	Mülkiyeti kamuya ait, halkın erişim ve kullanımına açık, İnsanların günlük yaşantısını geçirdiği ortak alanlar	Park, yeşil alanlar, ulaşım ve toplanma alanları, meydanlar
Yarı Kamusal Alan	Özel alanların arasında kalan kullanım ve insan eylemlerinin denetlendiği alanlar	Plazaların arasında kalan alanlar, alışveriş merkezlerinde oluşturulan açık alanlar
Özel Açık Alan	Özel faaliyetlerin olduğu, belli bir kuruma ait, halkın girişinin kısıtlı olduğu açık mekân	Konut iç avluları, Özel mülkiyetteki yapının avlu yada ön arka bahçesi
Yarı Özel Alan	Halkın kullanımının belli bir gerekçeye dayandıran alanlar, özel	Özel alanların açık alanlarında alışveriş,

	alana geçiş yapılan alanlar	yeme-içme alanları
Erişim ve Kullanımı kontrollü kamusal açık mekânlar	Mülkiyet ve kullanımı kamuya ait, kullanım ve erişim kuralları olan, halkın erişimi kontrollü, sınırlı aktivite barındıran	Müze, Kütüphane, Cami, Belediye gibi kamusal yapıların açık alanları

Tablo 2.8Kamusallık potansiyelini gerçekleştirmeyen alanların ayrımı

Kamusallık potansiyelini gerçekleştirmeyen alanlar -I		
Alan Çeşitleri	Ayırt Edici Özelliği	Örnek Alan
Artık Alan	- Tasarım ve planlama kararları sebebiyle kamusal mekân olarak düşünülmemiş - Kamusal yaşama katkı sağlayamayan - İç-dış ilişkisinin bulunmadığı, yapıyla bütünleşmemiş açık alanlar - Tanımsız, erişilemeyen alanlar	Yüksek katlı kulelerin, kullanılmayan batık plazaların zeminleri, ticaret merkezi ile yerleşim alanları arasında bağlantıyı kesen zemin otoparkları
Kullanılmayan Alan	- Sahiplenilmeyen - Mülkiyeti özel veya kamuya ait kullanılmayan, ihmal edilmiş - Bakımsız - Boşta kalan - Yasal sorunlar gibi sebeplerle inşa edilmeyen alanlar	Otoyol kenarları, sanayi bölgeleri, fabrika ve askeri alanlar gibi faaliyet bölgelerinin terk edilmiş, kullanılmayan alanları
Kamusallık potansiyelini gerçekleştirmeyen alanlar -II		

Alan Çeşitleri	Ayırt Edici Özelliği	Örnek Alan
Yaya Dolaşım Alanı	Yayaların konforlu yürüyebileceği hareket edebileceği, iletişime geçebileceği alanlar	Sokak, cadde, meydan, yol gibi alanların yayalar tarafından kullanılan bölümleri
Servis/Hizmet Alanı	Özel ve kamu yapılarına ait servis ihtiyaçlarını karşılayacak alan	Servis yolları Servis bekleme alanları
Otopark Alanı	Özel ve kamu yapılarına ait otopark ihtiyacını karşılayacak açık alanlar	Her türlü açık otopark alanı

Tablo 2.8’de çalışma alanındaki hem fiziksel, hem de kullanıma bağlı olumsuzluklar tespit edilerek, kamusalığa katkı sağlayacak alanların ayrımı yapılmıştır. Tablo 2.8’de gösterilen yaya dolaşım, servis / hizmet ve otopark alanları, halen işlevselliği süren ancak yayaların hareketini kısıtlayan alanlardır. Bu yapılan ayrımla, saha çalışmasındaki alanlar belirlenerek, çözüm önerileri geliştirmeye yönelik ölçütler oluşturulacaktır.

Araştırılan bu kavramsal çerçeve ve bileşenleri Bölüm 3’de kentsel proje uygulamalarında yurt dışı örneklerin incelenmesi ile tekrar irdelenmektedir. Ele alınan yurtdışı örneklerin yaklaşımlarının değerlendirilmesi, bu tanımlamalar doğrultusunda analiz edilmiştir. İnsanın ihtiyaçlarına ve faaliyetlerine cevap verecek kentsel kamusal mekânlar yaratılması için kavramsal çerçevede edinilen bilgiler doğrultusunda Bölüm 4’de bir model önerisi yapılmaktadır. **Kamusal Alan Nitelikleri** başlığında ele alınan **fiziksel, sosyal özellikleri** ve **insan, toplum, çevre ilişkileri** model önerisinde kullanıcı kullanım değerlendirilmesi ve memnuniyetinin ölçülmesi için veri oluşturmuştur. Model önerisindeki kentsel mekânın özellikleri göz önünde bulundurularak, Bölüm 5’te alan çalışmasındaki değerlendirmeler yapılmıştır.

3. KENTSEL PROJE UYGULAMALARINDA KAMUSAL MEKÂN

Kentsel tasarım geliştirilirken, mimari tasarım ve peyzaj tasarımının sürecinin de entegre bir şekilde çalışmaya dahil olması, her disiplinin birbiriyle olan ilişkisini anlamak açısından önemli olacaktır. Kamusal alan oluşumunun sağlanması için, kentsel mekânların tasarımına ilişkin fikirlerin genel bir değerlendirilmesi yapılması gerekmektedir. Kentsel planlama, uygulanan projeler ve alan çalışmasının birlikte ele alınması, ölçütlerin oluşturulmasını sağlayacaktır.

Llewelyn Davies, kentsel proje uygulamalarında;

- Bağlantılar - İnsanların gitmek istedikleri yerleri birbirine bağlayan yaya yollarının bulunmasını;
- Ulaşılabilirlik - Kolay kullanılabilir yollar / kavşakların olmasını;
- Çekicilik –Çeşitli sokak etkinliklerine olanak sağlaması;
- Konfor - Fiziksel alanın yeterliliğini;
- Belirginlik - Yayaalara yol gösterici olmasını;
- Erişilebilirlik - Toplumun her kesiminden bireylerin olmasını;

ele alınması gereken hususlar olarak belirtmektedir [66:71].

Kullanıcı profiline çeşitliliği ve yoğunluğu kentsel alanda kamusallığa katkı sağlamaktadır. Bu alanların kullanıcılar tarafından algılanabilirliği, yapılar arasında kalan sınırların tanımlı olmasına, kentsel donatılar arasında uyum olmasına, işlevselliğin kent mobilyaları ile desteklenmesine, çevre yapıların yükseklik ve oranlarına bağlı olarak artmaktadır. Cadde ve sokaklar kentsel dokunun sürekliliğini sağlayan bağlantı öğeleridir. Bu yollar hız ve taşıtın fonksiyonuna göre inşa edilmeli, yaya yollarından farklı düşünülmelidir [102].

Kentsel alanın tasarımı, alanın dönüşümü, tasarım, uygulama ve kullanıcı kararlarına bağlıdır. Kentsel alanların çevre ve insan davranışları ile uyumu, sosyal ve kültürel bağlamdaki kullanımı etkilemektedir. Günay (1997) kentsel tasarımı,

- Kentin dokusunun ve yaşamının, üst, orta ve alt ölçeklerde üretilmesi ve uygulanması,
- Kentin ve parçalarının tasarlanması, üretilmesi ve yönlendirilmesi,
- Planlama kararlarını hayata geçirme ve üretilen çevreyi devam ettirme süreci olarak tanımlamaktadır. Kentsel tasarımın güvenli, sağlıklı ve konforlu bir çevre yaratması gerektiğini savunmaktadır [103].

Araştırılan teorik bilgiler ve uygulanan projelerden, kamusal alan oluşumunda, bireylerin kendini ifade etme özgürlükleri ve karşılaşma, etkileşim, iletişimin etkili olduğu ortaya çıkmıştır. Kentsel tasarımcı ve planlamacıların yerel değerlendirmeleriyle:

- yerleşik bölgelerde yolların yoğunluğunu azaltmak,
- kaldırımları genişletmek,
- otoyol üst geçitleri altında veya üzerinde alan geliştirmek,
- otoparklar oluşturmak,
- ticari otopark kullanımını arttırmak,
- toplumun kullanacağı karma alanlar yaratmak,
- arazi kullanım planlaması ve ilişkilendirilmesi,

kamusal hayata katkıda bulunacaktır.

Kavramsal çerçevenin ele alındığı Bölüm 2’de, kamusal mekân tanımlamaları yapılırken, kamusal mekânın etkinlik, kullanım ve kullanıcı ilişkisine göre farklılıklar gösterdiği aktarılmıştır. Araştırılan kavramsal çerçeve ve bileşenleri kentsel proje uygulamalarında yurt dışı örneklerin incelenmesi ile tekrar irdelenmektedir. Ele alınan yurtdışı örneklerin yaklaşımlarının değerlendirilmesi, bu tanımlamalar doğrultusunda analiz edilmiştir. Kentsel proje uygulamalarında kamusal mekân oluşumlarına ilişkin kullanım, kullanıcı ve etkinlik ilişkisinin incelenmesi, kamusal alan tasarımlarına ilişkin yurtdışı örneklerin kentsel ölçekten yapı adası ölçeğine kadar üst, orta ve alt ölçekten ele alınması, çalışma alanında ele alınacak ölçütlerin belirlenmesinde değerlendirilmiştir. Örnekler belirlenirken;

- Kentsel ölçekte kamusal mekan oluşum stratejileri,

- Kamusal mekanların yeniden düzenlenmesi,
 - Kentsel boşluklarda ve plaza aralarında kamusal kullanım için yapılan düzenlemeler,
 - Yapıların form ve yüzeyinde iç-dış ilişkisi kuran tasarımlar,
 - Özel mekanlarda kamusal kullanımı destekleyen tasarımlar
- göz önünde bulundurularak seçilmiştir.

3.1 Kamusal Mekân Oluşumlarında Kullanım – Kullanıcı – Etkinlik İlişkisi

Yapılan çalışmalarda Appleyard²⁴ (1981,1987), Jacobs²⁵ (1993) ve Moudon²⁶ (1991) gibi birçok teorisyen kamusal yaşamın sokaklar tarafından desteklenmesi gerektiğini savunmaktadır. Kamusal alanın oluşması ve gelişmesi için, çok sayıda insanın etkileşimi, bireylerin ve farklı grupların birlikteliği gerekmektedir. Oluşturulacak alanların fiziksel özellikleri belirlenmelidir.

Tasarım sürecinde kamusal alan oluşturmak ve geliştirmek için, çok çeşitli kullanıcıya hitap ederek, çok farklı insanların etkileşimi, yoğun ve sürekli kullanım için çevre-kent ilişkilerinin sağlanması gerekmektedir. Aynı zamanda insan ölçeği, kentsel mekânı dayatan biçim ve mimari kimlik algısı da önemlidir. Bu alanlar kentin farklı yerlerinden sosyal ve ekonomik gruplara, farklı cinsiyet ve yaşta ki insanlara ait iletişimsel ve etkileyici alanlar olabilmelidir. Ayrıca gece-gündüz ve yaz-kış kullanımları göz önünde bulundurulmalıdır.

²⁴ Bkz. Appleyard, D. (1981) *Livable Streets*, University of California Press, Berkeley [144]
Appleyard, D. (1987) *Public streets for public use*, düzenleme: Moudon, A.V. (1991) , Columbia University Press, New York [145].

²⁵ Jacobs, A.B. (1993) *Great Streets*, The MIT Press [146].

²⁶ Moudon, A.V. (1991) D. Appleyard (1987), *Public streets for public use* Columbia University Press, New York [145].



Şekil 3.1 Etkin yaya kullanımı [38]

Şekil 3.2 Yaya alanlarının insan ölçeğiyle ilişkisi, Melbourne [5]

Ancak geleneksel arazi kullanım planlamasında sokakların tasarımı trafik akışı tarafından belirlenmektedir. Motorlu taşıtların artması ile kent içi yollar yetersiz kalmakta, otoyollar oluşarak kentsel alanlar parçalanmaktadır. Park etme standartlarının uygulanması ve park alanlarının artırılması yaya dolaşımının engellenmesini önleyecektir. Toplu taşımının ve hız limitine göre diğer araçların otoyolda gruplanması, iyi tanımlanmış yaya bölgelerinin, yaya koridorlarının ve köprülerinin oluşturulması, kavşakların belirlenmesi, yeşilin konumlandırılması, bölgede daha güvenli, işlevsel yaya odaklı düğümler yaratacak arazi kullanımlarına olanak tanımaktadır.



Şekil 3.3 Nitelikli yaya alanları, Kopenhag [38]

Şekil 3.4 Araçsız yaya alanları, Straedet, Kopenhag [5]

Şekil 3.5 Kuzey Avrupa'da Yaya Kullanımları [36]

Yaya için tasarlanan nitelikli kentsel alanlar, bireyin kullanımının desteklendiği kamusal alanlar sunmaktadır. Caddelerde yürünebilir alanların sağlanması, çeşitli

faaliyetleri içinde barındırması kamusal yaşamın devamlılığını sağlayacaktır (Şekil 3.3-4-5). Ayrıca otobüs ve hafif raylı toplu ulaşımın kullanılması sokakların ve caddelerin geri kazanımına destek olacaktır.

Lang'e göre, kamusal alan zeminden, binaların yüzeylerinden, fiziksel elemanlardan oluşmaktadır. Değişkenler çeşitlidir. Kentsel tasarımda önemli olan, çevrede yer alan zemin kat faaliyetleri ve alandaki elemanların nitelikleridir. Şekil 3.6 ve 3.7'deki kentsel çevredeki kamusal alan bir kişinin çevresindeki yapay ve doğal çevre unsurlarını kapsamaktadır. Şekil 3.6'da kentsel alan ağaçlar, meydan, bina cepheleri ve zemin kattaki kullanımlardan oluşmaktadır. Şekil 3.7'de elemanlar aynıdır ancak, farklı bir düzen ve farklı insan deneyimlerini kapsamaktadır[27].



Şekil 3.6 Cadde, Denver, 1993 [26]



Şekil 3.7 Orchard Yolu, Singapur, 2003 [26]

İnsanların çeşitliliği deneyimlemesi için fiziksel organizasyonda kolayca erişilebilir, uyumlu alanlar tasarlamak önemlidir. Ana arterler, merkez, iş bölgeleri, konut bölgeleri ve diğer kamusal alanlarla bağlantı kurulması da fiziksel erişimin yanı sıra görsel erişimde sürekliliğin sağlanması açısından etkilidir. Kaldırımlar, yollar ve izler kamusal alanların bağlayıcı dokusu olup, yaya dolaşımının devamlılığını sağlamaktadır. Kentsel alanda oluşturulan faaliyetler erişilebilirlik sağlama konusunda belirleyici etmendir. Kentsel alan ve yürüyüş akslarıyla sağlanan bağlantılar sokaklarla ilişki kurmaktadır. Yayalaştırma kamusal alanların desteklenmesi ve faaliyetlerin geliştirilmesi açısından önemlidir. Yolun kenarında ve ortasında bulunan yeşil alanlar ve yüksek ağaçlar, taşıt yoğunluğunun

tamponlanmasını ve yol çevresinde bulunan kentsel alanların bireyler tarafından daha konforlu kullanılmasını sağlamaktadır. Yaya dolaşımı, çevre ve insan arasındaki etkileşim ve iletişimi artırmaktadır.



Şekil 3.8 Phoenix Downtown [38]

Kentsel tasarımcılara göre kentin sosyal etkileşim sunabilmesi için,yürünebilirliği içinde barındırması gerekmektedir. En iyi caddelerin, düşük taşıt hızı, yaya ve bisikletliyi aynı anda barındıran alanlar olduğu savunulmaktadır (Şekil 3.8-9-10).



Şekil 3.9 Paylaşılan, yürünebilir kentsel alan [45]

Şekil 3.10 Sosyal yaşamı destekleyen alanlar, Kopenhag [5]

Kamusal alanların içindeki kimliğin ifadesi kendiliğinden kullanım yoluyla ortaya çıkmaktadır. Fiziksel oluşum ve kullanıcı ilişkisi, kullanıcıların kimliklerini ifade etmelerinde etkilidir. Aynı zamanda bu alanların özel etkinlik ve faaliyetler için kendiliğinden uyum sağlaması da bu alanların başarısında göz önünde bulundurulmalıdır.

3.2 Yurtdışı Örneklerin Değerlendirilmesi

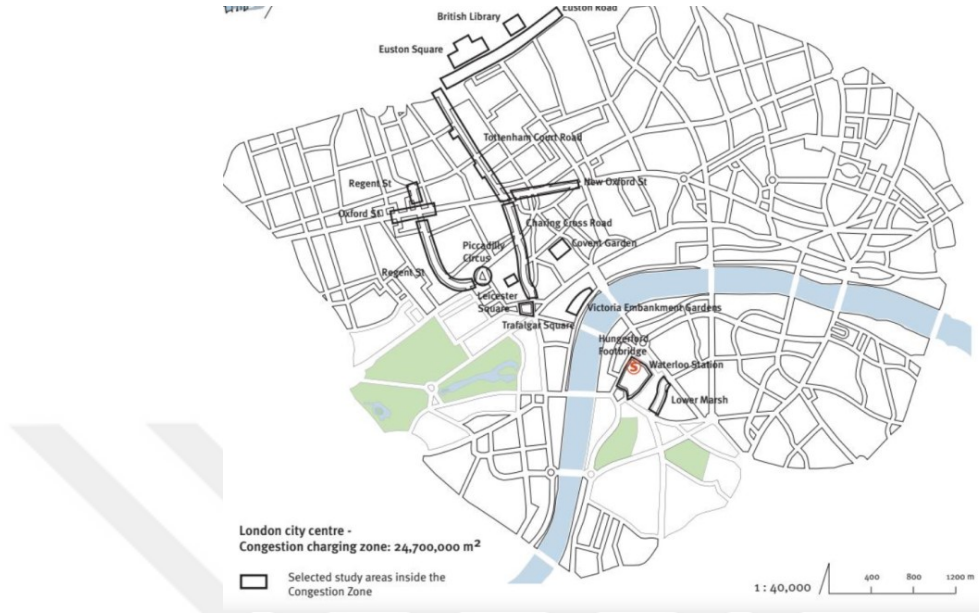
Avrupa ve ABD’de imar planları, değişimlerin düzenlenmesi ve yönetilmesi için yeterli görülmemekte, planlarlar çeşitli denetimlerle geliştirilmektedir. Bu çerçevede, kentsel mekânın biçimlendirilmesinde kentsel tasarım uygulamaları geliştirilerek, kentsel yapılı çevrenin özelliklerine bağlı ihtiyaçlar yazılı ve görsel olarak oluşturulmaktadır. Plan kararlarının uygulanmasında kullanılan bu yöntemler, yerin kendine özgü niteliklerini ve yerin karakterini oluşturmayı amaçlamaktadır [62].

Kamusal alanlar ve bu alanların kullanımına dair yaklaşımlar, kentsel alanların toplumsal ve kültürel kullanımıyla ilişkilendirilmesi, toplumun yoğun kullanımı için cazip hale getirilmesi yerel otoriteler tarafından tartışılmakta ve bu konuyla ilgili çalışmalar yapılmaktadır. Bu çalışmalar, kentsel ölçekten bölgesel ölçeğe (yapı adası, cadde, sokak) kadar, farklı kullanıcıların kültürel, toplumsal ve fizyolojik ihtiyaçlarının karşılanması için yapılmaktadır.

Araştırılan yurtdışı kamusal alan örnekleriyle, Türkiye genelinde yaşanan sorunların çözülmesine yönelik kamusal mekân yaklaşımları ortaya çıkartılmıştır. Bu çözüm önerileriyle, Ankara büyüme ekseninde yer alan ve değişim, dönüşüm süreci yaşayan Ankara Eskişehir yolu aksı üzerinde alınabilecek kararlar ve ortaya çıkarılacak tasarım ölçütleri tartışılmıştır.

3.2.1 Londra Kentinde Kamusal Mekan Oluşum Stratejileri

Avrupa ülkeleri içinde İngiltere, hükümet ve belediye tarafından kamusal mekân stratejisi oluşturan ilk ülke olmuştur. Londra, zengin kentsel alan ve modern yapılarının yanında, ağır taşıt trafiği, yetersiz yaya ve bisiklet alanlarıyla dikkat çekmiştir (Şekil 3.11).



Şekil 3.11 Londra Kent Merkezi Haritası – Açık Kamusal Alanlar [18]

Bu sorunları çözmek ve kamusal alanlar oluşturmak için belediye meclisleri çalışmalar geliştirmiş ve 2003-2006 yılları arasında planlama çalışmaları yaparak göz önünde bulundurulması gereken konular belirlemişlerdir.

- Aktivite çeşitliliğini desteklemek ve erişilebilirliğini sağlamak
- Kamusal mekânların kullanımının ve gelişiminin sağlanması
- Kamusal mekânlarda güvenli ve konforlu hissetmek

Kamusal mekânların erişilebilirliğinin sağlanması için belediye meclisi,

- Görsel ve fiziksel erişilebilirlik
- Alanın kimliğinin geliştirilmesi ve ön plana çıkartılması
- Altyapının geliştirilmesi

konularında çalışmalar yapmıştır [105].

Gehl “Kamusal Alan ve Kamusal Yaşam – Londra 2004” projesi kapsamında kamusal mekânların kullanımı, trafik yoğunluğu, yaya ve bisiklet için kullanım önerileri için çözüm arayışı geliştirmiştir. Kentlinin dinlenmesi ve zaman geçirmesi, yürümesi ve bisiklete binmesi için alanlar iyileştirilmiş, yaya odaklı bir kent kültürü

oluşturulmaya çalışılarak, sokak ve caddelerin görsel ve fiziksel özellikleri geliştirilmiştir. Fiziksel çevrenin niteliğinin düzenlenmesi ve kamusal açık mekânlardaki etkinliklerin geliştirilmesi için, faaliyetler zorunlu, isteğe bağlı ve toplumsal içeriklerine göre değerlendirilmiştir [19].



Şekil 3.12 Londra Oxford Circus Caddesi [18]



Şekil 3.13 Londra Oxford Circus Caddesi [18]

Londra kenti bölge çalışmasında, şehir merkezinde temsili sokaklar, meydanlar, parklar ve yerel alanlar seçilmiştir. Kamusal alan ve kamusal yaşama yönelik yapılan çalışmada, yayaların yoğunluğu ve yeri, geçtikleri kamusal alanın tasarımı, yan yürüyüş yolları genişliği, metro istasyonu girişlerinin konumu ile ilgili iyileştirme düzenlemeleri yapılmıştır. 2010 yılında yenilenen Oxford Circus Caddesi'nde yayaların dolaşımının sağlanması için bariyer ve engel sorunu ortadankaldırılarak, çapraz yönlendirme düşünülmüştür (Şekil 3.12-13-14).



Şekil 3.14 Londra Oxford Circus Caddesi düzenlemesi [18]

Yapılan çalışmada yaya dolaşım alanlarında ulaşım sıkıntıları yaşandığı, kent donatılarının yetersizliği nedeniyle kullanımların zorunlu faaliyetlere dönüştüğü tespit etmiştir. Yaya yoğunluğunun azlığının, kentsel mekânların fizyolojik ve toplumsal ihtiyaçlarına karşılık verememesinden kaynaklandığı anlaşılmıştır (3.15).

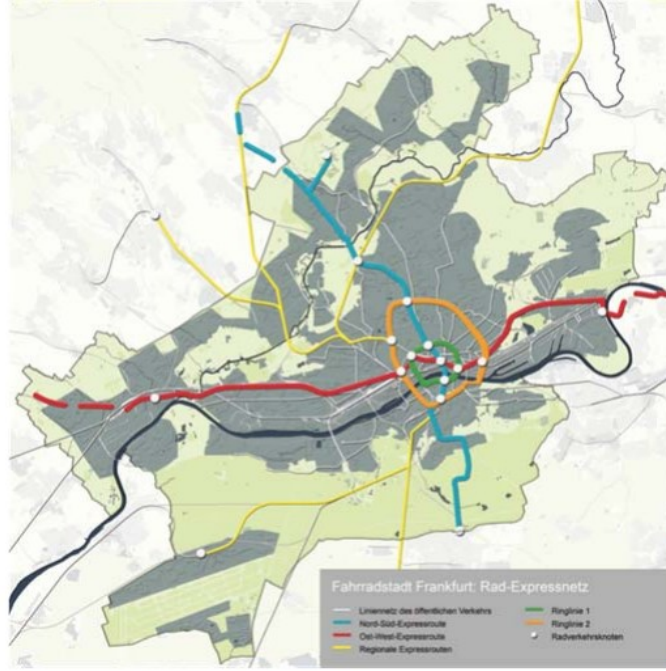


Şekil 3. 15 Londra yaya dolaşım alanlarındaki sorunlar [18]

Değerlendirmeler sonucunda, projede kamusal alan kullanımına ilişkin kentsel ölçekte, bölgesel ölçekte ve detay uygulamalarında önerilen çözüm önerileri:

- Londra'nın yeşil alanlarını arttırarak, ön plana çıkarmak ve kullanımını arttırmak;
- Taşıt ve yaya trafiğinin denge oluşturmasını sağlamak;
- Yol güvenliğini arttırmak;
- Toplu taşıma için çözüm üretmek;
- Yaya önceliği oluşturarak, yürünebilirliği arttırmak;
- İnsanların kendilerini güvende ve konforlu hissedecekleri kentsel kamusal alanlar yaratmak;
- Yaya yollarının sürekliliğini ve ulaşılabilirliğini sağlamak;
- Kamusal açık alan tasarımında iklimsel verileri değerlendirmek;
- Yapı cephelerinde kamusal alanı destekleyici iyileştirmeler yapmak.

3.2.2 Frankfurt Kentinde Kamusal Mekan Oluşum Stratejileri



Şekil 3.16 Frankfurt Kent Merkezi Haritası [110]

Frankfurt için kamusal alan kullanımı yönetmeliği belediye meclisi tarafından düzenlenerek uygulanmıştır (Şekil 3.16). Bu düzenlemelerde yaya dolaşımını ve kamusal alan kullanımını arttırmak göz önünde bulundurulmuştur.



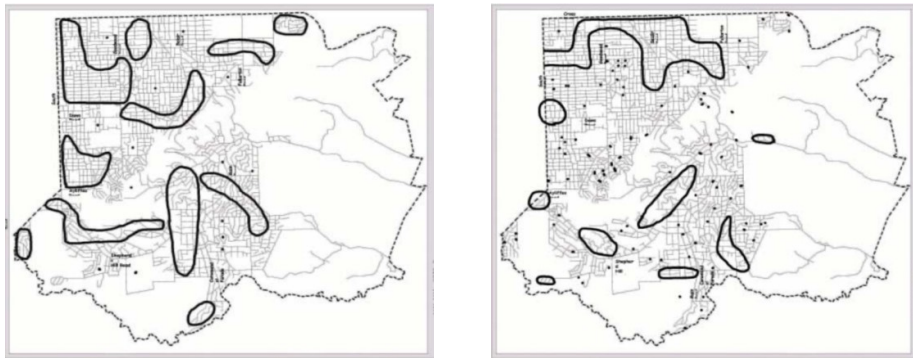
Şekil 3.17 Frankfurt yüksek bloklar arasında kalan alanlar [110]

Yüksek katlı yapıların zemin kat kullanımları tekrar ele alınarak, ortak paylaşım alanı olan sokak ve caddelerde iletişimin sağlanması amaçlanmıştır (Şekil 3.17). İş saatleri dışında ve hafta sonları, plaza bloklarının zemin kullanımlarının canlanması için düzenlemeler yapılmıştır. Yapılan düzenlemelerde yaya öncelikli alınan kararlar:

- Bölgelerin geniş yollarla bölünmesini önleyerek, çevresiyle ilişkisinin sağlanması;
- Hareket etmeye teşvik edilerek yürümenin ve bisiklet binmenin öne çıkarılması;
- Yaya dolaşım sürekliliğinin ve akışının sağlanması;
- Yaya trafiğinin güçlendirilerek, alanların aktif kullanımının sağlanması
- Kamusal alanların korunması ve bakımı için gerekli tedbirlerin alınması;
- Yeşil alanlar yaratılarak, kullanım çeşitliliğinin artırılmasıdır[106].

3.2.3 Avustralya-Mitcham Kentinde Kamusal Mekan Oluşum Stratejileri

Avustralya Mitcham kentinde, hükümet ve belediye meclisi kamusal alanların kullanımı için sosyal, çevresel ve ekonomik değerleri göz önünde bulundurarak, yönetmelikler oluşturmuştur. Açık mekan kararlarını geliştirmek üzere, banliyölerde kamusal alan yaratmak için, yolların yayalaştırılması, yeşil alanların genişletilmesi ve kullanımlarına yönelik gerekli düzenlemelerin yapılması sağlanmıştır (Şekil 3.18-19). Nitelikli kamusal alanlar yaratmak için, kullanıcı ihtiyaçlarına yönelik esnek alan tasarımlarının oluşturulması gerekliliği düşünülmüştür.



Şekil 3.18 Mitcham Kent Ölçeğinde Açık kamusal alan ihtiyacı ve tespiti [111]

Kentsel ölçekte bölgesel bağlantılar sağlanarak, açık mekan sisteminin geliştirilmesi üzerinde durulmuştur. Açık kamusal alanların güvenliğinin sağlanması, niteliklerinin iyileştirilmesi ile kullanıcı yoğunluğunun artacağı yönündeki düşünceler doğrultusunda çalışmalar yapılmıştır. Kent içindeki doğal özelliklerin korunarak, bakımlarının yapılmasının gerekliliği saptanmıştır.

3.2.4 Washington'da Kamusal Mekanların Yeniden Düzenlenmesi

Amerika'da kamusal alanların iyileştirilmesi için yapılan düzenlemelerde, görülebilirlik, gözlem, sosyal aktiviteler, mekanın aidiyet duygusu, mekânsal hiyerarşi, erişim, kentsel çevre ve güvenlikle ilgili çalışmalar yapılmıştır. Kentlerdeki bölgesel ölçekteki çalışmalarda, trafiğin arttığı ve yolların genişletildiği bölgelerde, yaya deneyimlerinin yok olduğu ve kentleri otoyolların böldüğü tespit edilmiştir. Otoyolların kullanımları ve yaya ilişkisinin sağlanması için düzenlemeler yapılarak, yolların yanında kalan alanlarda yaya kullanımı sağlanmıştır.

Washington Shoreline Kenti Aurora otoyolunda araç kapasitesinin yoğun olması ve yol boyunca ticari odaklı birbirinden bağımsız kullanımların artması, yaya kullanımı açısından konforsuz ve güvensiz bir ortam oluşturmuştur.



Şekil 3.19 Washington Shoreline Kenti Aurora Yolu [38]



Şekil 3.20 Aurora Yolu düzenlenen yürüyüş, peyzaj alanları ve trafik, kavşak düzenlemesi [38]

Bu bölgenin tekrar değerlendirilip, canlandırılması için, otoyol kullanımında düzenleme yapılmış, yaya kullanımı rahatlatılmıştır (Şekil 3.20-21). Yaya alanları belirlenerek kamusal alan olma potansiyelleri ortaya çıkarılmıştır [107].

Kentlerde merkezden yayılan banliyöleri bağlayan otoyol ve çevresinin iyileştirilmesi için Washington Maryland'da bulunan Annapolis Maryland Eyalet Yolu, alışveriş merkezleri ve yerleşim bölgelerinden geçen dört şeritli bağlantı yolu olarak tasarlanmıştır (Şekil 3.22-23).



Şekil 3.21 Washington Maryland Annapolis Yolu [38]

Şekil 3.22 Annapolis Yolu kamusal alan oluşumu [38]

Bu alanla ilgili geliştirilen kentsel tasarım önerilerinde, arazi, hizmet, servis yolları ve hızlı trafik birbirinden ayrılmaktadır. Servis yolları, mülkiyet hatları boyunca konut ve karma kullanımı destekleyebilecek, düşük hacimli hale getirilmiştir. Çevre düzenlemesi, otopark ve yayalara yönelik alanların ortaya çıkmasını sağlamaktadır. Geleceğe yönelik önlemlerin alınması, karma kullanımın desteklenmesini beraberinde getirmiştir [107].

Taşıt trafiğinin yoğun olduğu Washington Bellevue kentinde önemli bir arter olan BellevueWay kamusal alan yaratmak için tekrar değerlendirilmiştir. Yol kenarında bulunan alanda özel-kamusal mekânların ve yürünebilir alanların oluşumu sağlanmıştır. Daha önce otomobilin egemen olduğu bir koridor olan alan, yeşil alan ve geniş kaldırımla tampon bölge oluşturularak, cadde etkinliklerinin oluştuğu,

yapıların arayüzlerinin kentsel mekânla ilişkide olduğu, aktif bir kamusal yaşamı barındırır hale gelmiştir (Şekil 3.24-25).



Şekil 3.23 BellevueWay düzenlenen yaya alanları [38]

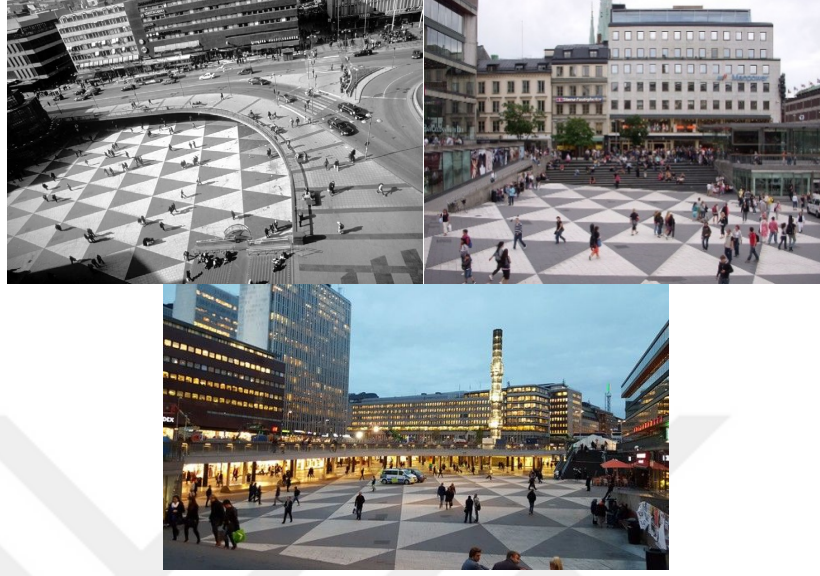


Şekil 3.24 BellevueWay kamusal – özel alan etkileşimi [38]

Bu örnekler doğrultusunda, yerel yönetimler ve hükümetler tarafından oluşturulan stratejilerin kamusal alanların düzenlenmesi konusunda etkili olduğu ve yaya öncelikli alanların uygulamaya geçirildiği görülmüştür. Kentsel ölçekteki düzenlemelerle, kentsel kültürün, ortak yaşamın, etkileşimin ve kamusal yaşamın arttığı, kamusal alanlara sosyo-kültürel bir anlam kazandırdığı ortaya çıkmıştır. Kamusal alan oluşturmak için, kentsel ölçekte yapılan düzenlemelerin yanında, bölgesel ölçekte yapılan tasarımlarda bulunmaktadır.

3.2.5 Kentsel boşluklarda ve plaza aralarında kamusal kullanım için yapılan düzenlemeler

Stockholm Sergels Meydanı'nda 2004 yılında yapılan kentsel alan çalışmalarında, yaya ilişkisinin farklılaşması ve etkileşimin artması için kentsel alan ile taşıt yolu ilişkisi kopartılarak, zemin kot farkıyla farklılaştırılmıştır. Oluşturulan yeni alanla, metro bağlantısı oluşturularak, iletişimsel ve daha etkin kullanımlı etkileyici bir platform düzenlenmiş, yaya dolaşımının sürekliliği sağlanmıştır (Şekil 3.26-27-28)[108].



Şekil 3.25 Stockholm Kamusal alan düzenlemesi [41]

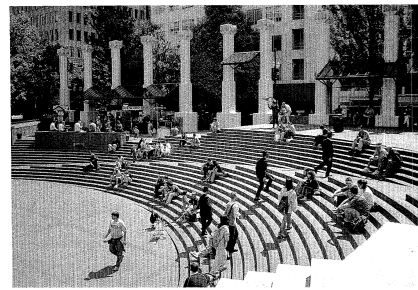
Şekil 3. 26 Sergels Meydanı [109]

Şekil 3. 27 Sergels Meydanı gece görüntüsü [109]

Portland'da kent merkezinde bulunan, Pioneer Court House meydanı için kentsel boşlukta yapılan düzenlemeyle, alan özel etkinlikler için aktivite odağı olma ve insanların aktif kullanımında etkin olmuştur. Eski Portland Otel'i yıkılarak onun yerine kentsel alan düzenlemesi yapılması için yarışma açılmıştır. Proje yerin karakterini yansıttığı ve kentle ilişkisinin olumlu olduğu düşüncesi ile seçilmiştir. Uygulanması ile birlikte bireylerin dinlenme ve ortak paylaşım alanı olarak kentin önemli kamusal kullanım alanlarından biri haline gelmiştir (Şekil 3.27-28) [110].



Şekil 3.28 Pioneer Court House Meydanı, Oregon Portland [41]



Şekil 3.29 Pioneer Court House Meydanı, Oregon Portland [112]

NewyorkLiberty Plaza'nın dış mekânındayapılan zemin düzenlemeleri ile alanın farklı etkinlikler için kullanımı ve yayaların kentsel mekân yaşantısına katkısı sağlanmıştır.2006 yılında yapılan düzenleme ile alanın adı Zucotti Park olarak verilmiştir. (Şekil 3.30)



Şekil 3.30 New York Liberty Plaza[111]

Şekil 3.31 Boston Hükümet Meydanı[112]

Boston Hükümet Meydanı önünde yapılan farklı kotlardaki zemin farklılıkları, alanın etkin kullanımı ve dış mekândaki yaya iletişiminin kurulmasını desteklemektedir. Düzenleme yapılırken amaç, iki caddeyi birbirine bağlayarak, plazayı herkes tarafından erişilebilir hale getirmek olmuştur. Plaza aralarında kalan özel alanların peyzaj ve zemin düzenlemeleriyle kamusal kullanıma açılması sağlanmıştır. Alan toplanma, oturma, oyun, sanat alanı olma özelliği içermektedir. (Şekil 3.31).



Şekil 3.32 Chicago First National Bank Plaza [8]

Chicago’da özel alanların arasında bulunan First National Bank Plaza, her türlü sosyal-ekonomik ve etnik gruptaki insana hitap ederek, kamusal yaşamın oluşmasını sağlayan bir etkileşim alanı olmuştur. Aynı zamanda çevresindeki diğer yapılara erişimi sağlayan, yürüyüş eylemi gerçekleşmektedir (Şekil 3.32) [9].

3.2.6 Yapıların form ve yüzeyinde iç-dış ilişkisi kuran tasarımlar

Bina cephelerinin tasarımı iç ve dış mekânın etkileşimi açısından önem kazanmaktadır. İç ve dış arasındaki fiziksel ve duyumsal bağlantılar, her alanın kimliğini niteleyebilecek ve etkileşimi sağlayabilecek şekilde tanımlanmalıdır. Bu etkileşim iki alan arasında bütünlük duygusu yaratan bir bağlantı ifade etmektedir. İçeride ve dışarıda diyalaktığı sağlamak yaşam alanlarının niteliğini arttırmaktadır. Yapı yüzeylerinin saydam olması, insanlara seyretme, algılama ve sosyal ilişki kurma fırsatı sunmakta, iç ve dış mekân etkileşimini arttırmaktadır. Cephede ve saçak kotunda düşünülen ayrıntılar, giriş kanopileri, yapı önlerindeki duraklama ve dinlenme alanları, yapının insan ölçeği ve çevre ile ilişki kurmasına yardımcı olmaktadır (Şekil 3.32) [113].



Şekil 3.33 Yapı yüzeyi iç-dış ilişkisi [38]

Oluşturulan özel alanlar arasında yürüyüş yolu tanımlanarak, iletişim alanı tasarlanması, özel alan kamusal alan arasındaki etkileşimi yumuşatmaktadır. Caddelerde yapı yüzeyleri boyunca aktif kullanımı sağlamak için yapı yüzeylerinde, oturulacak, dinlenecek ilgi çekici alanlar yaratılmaktadır (Şekil 3.33-3.34).



Şekil 3.34 Trafikten izole, korunaklı yaya alanı [38]



Şekil 3.35 Aktif iletişimli yaya alanı [5]

Yapı arayüzlerinin yaya ve caddeyle kurduğu ilişki, kamusal alanın canlanmasını ve iç-dış mekânda bulunan bireylerin etkileşimini etkilemektedir. Yüksek geçirgenlik derecesi çok çeşitli etkinlikleri yüksek oranda destekleyen alt alanların oluşmasını sağlamakta ve dış mekândaki etkinlikleri desteklemektedir (Şekil 3.35-36).



Şekil 3.36 Yaya etkileşim alanları [38]



Şekil 3.37 Yapı dış yüzünde oturma alanı [5]

3.2.7 Özel mekânlarda kamusal kullanımı destekleyen tasarımlar

Kamusal alanlardaki değişimle birlikte, özel mekânlarda kamusal kullanıma yönelik etkinlikler yaratılarak, odak oluşturulmaya çalışılmaktadır. Sosyal farkındalığın gelişmesi ile özel mülkiyetin kamuya açılma eğilimi oluşmaya başlamıştır. Kamu kullanımına açık özel alanlar barındıran San Diego Horton Plaza, kente yeni kamusal alan kazandırmak adına tasarlanmıştır. Açık hava yaşantısını alışveriş eylemiyle birleştirerek tasarlanan yapı, iç ve dış kullanım alanlarının birlikteliğiyle, kamusal yaşam sunma potansiyeli taşımaktadır. Tasarımda iç sokak yaratılmış ve açık merdivenlerle arkadaki sokağı öndeki ana caddeye bağlayarak, kentsel mekâna tutunmuştur. Özel mekânda kamusal mekânlar kurgusu oluşturulmuştur (Şekil 3.37-38).



Şekil 3.38 San Diego Horton Plaza dış alanı [114]



Şekil 3.39 San Diego Horton Plaza iç –dış mekânı [114]

Berlin Postdammerplatz’da bulunan Sony Center, içinde birçok fonksiyonun bulunduğu ve birçok insan tarafından farklı tüketim kullanımalarının etkin bir şekilde kullanıldığı bir alan haline gelmiştir. Yapı içinde, konut, ofis, alışveriş, yeme-içme, film ve sanat müzeleri, sinema salonlarını barındırmaktadır. Ortasında konumlanan açık özel alan ile farklı etkinliklere imkân tanımaktadır (Şekil 3.39-40) [9].



Şekil 3.40 Sony Centre, Berlin [8]

Şekil 3.41 Sony Centre, Berlin [8]

3.3 Bölüm Sonucu

Kamusal alanlarda toplumsal, fiziksel ve psikolojik ihtiyaçlar, çevre ile ilişkiler göz önünde bulundurulduğu zaman kente dair kentle iç içe kentsel alanlar oluşmaktadır. Kamusal mekân oluşumlarında kullanım, kullanıcı, etkinlik ilişkisi ve yurtdışı örnekler örneklerde aşağıdaki gerekliliklerin karşılanmaya çalışıldığı gözlemlenmiştir:

- İnsan ilişkisinin sağlam oluşturulmasına dayanan kentsel mekân yaşantısı için yaya dolaşımının organize edilmesi,
- İnsan hareketlerinin uygun bir biçimde düzenlenerek, etkinliklerle ilişkilendirilmesi,
- Yaya dolaşımının ve hareketinin göz önünde bulundurulduğu, ulaşım ve planlama yaklaşımındaki kentsel mekânların sosyal işlevlerinin desteklenmesi,

- Kentsel alan ve yürüyüş bağlantılarının kurulması ve sokaklarla ilişkilendirilmesi,
- Yapı yüzeylerinin ve yapı formunun kamusal alana katkısının sağlanması,
- Zemin yüzeyi ve donatı elemanlarının kullanılarak, dinlenme, oturma, iletişime geçme alanlarının yaratılması,
- Erişilebilirliğin sağlanması,
- İnsanların kendilerini güvende ve konforlu hissedecekleri alanların yaratılması,
- Kamusal açık mekânlarda iklimsel verilerin değerlendirilmesi,
- Toplu taşıma ve hız limitine göre yol hiyerarşisinin oluşturulması,
- Yol güvenliğinin artırılması,
- Yol kenarında ve yolun ortasında yeşil alanların, ağaçların konumlandırılarak, zonlama yapılması,
- Kavşakların belirlenmesi,
- Yeşil alanların yaya alanlarıyla ilişki kurması

Örneklerde gözlemlenen bu gerekliliklerin kentsel mekânın karakterini belirleyen fiziksel ve sosyal özelliklerin alt bileşenlerine ve kamusal kullanıma ilişkin ölçütler ile örtüştüğü görülmüştür. Alan çalışmasında yapılan fiziksel ve sosyal analizler ve değerlendirmelerinde kullanılan model ve yöntemler de bu ölçütler dikkate alınarak geliştirilmiştir.

4. MODEL VE YÖNTEM

4.1 Alan Çalışmasına Yönelik İzlenen Yöntemler

Bu çalışma, kentsel açık alanlarda kamusal yaşamı ve kamusal kullanımları irdelerken, kamusal mekân oluşumunu destekleyen ölçütleri sorgulamaktadır. Çevrenin insan davranışı üzerindeki etkisi göz önünde bulundurularak, gündelik hayattaki insan davranışları ve etkinlikleriyle, kentsel mekânın ilişkisi değerlendirilmektedir. Çalışma, literatür çalışması ile oluşturulan kavramsal çerçeve ve kuramsal modele dayanmaktadır. Yapılan literatür araştırmalarının temelini insan-çevre-mekan oluşturmaktadır. Bu bağlamda, kentsel mekân özellikleri Bölüm 2'nin altında ele alınarak kuramsal bilgiler oluşturulmuştur. Kentsel mekânlarda kamusal yaşamın sağlanması ve kamusal mekân oluşumu için gerekli faktörlerin belirlenmesiyle, yurtdışı örnekler değerlendirilmiştir. Mevcut alan sorgulanırken, gelecekte tasarlanacak kentsel mekân ve yeni yapılaşmalar için veri oluşturacak bir dizi parametre modelinin önerilmesi hedeflenmiştir.

Araştırmacıların çalışmalarındaki insan odaklı tasarım yaklaşımlarının ortak noktası, insan hareketi ve davranışlarının gözlemlenmesi olmuştur. Araştırmacılar insan odaklı tasarım yaklaşımı ve yöntem araştırması üzerine bir çok çalışma yapmıştır. Voordt & Jong, (2002), Altman & Zube, (1989), Zeisel, (2006), PPS (2000)²⁷ araştırmanın yöntemlerinin belirlenmesinin çalışmanın sorusuna ve yapısına göre ortaya çıkacağını belirtmektedir. Araştırmanın yaklaşımına bağlı, kullanılacak yöntemleri, mevcut fiziksel verilerin ortaya çıkartılması, gözlem, görüşme, anket, arşiv ve literatür taraması, fotoğraf, kullanım sonrası değerlendirme olarak

²⁷İnsan hareketi ve davranışlarına yönelik yöntem araştırmalarına ilişkin bkz.

PPS. (2000). How To Turn a Place Around: A Handbook of Creating Successful Public Spaces. New York [32].

Voordt, D. J. M. & Jong, T. M. (2002). Ways to study and research:urban, architectural and technical design (W. Dijkhuis, ed.). Delft:DUP Science Press [114].

Zeisel, J. (2006). Inquiry by Design: Environment/Behaviour/Neuroscience in Architecture, Interiors, Landscape and Planning. New York:W.W. Norton & Company [116].

Zube, I. A. & H. E. (Eds.) (1989). Public Places and Spaces Human Behaviour and Environment. New York and London: Plenum Press [115].

sıralamaktadırlar. Bu yöntemler insan odaklı araştırmalarda halen kullanılan yöntemleri kapsamaktadır.

Bu çalışmada kullanılan yöntem de insan-çevre-mekân üzerine araştırmalar ve çalışmalar yapmış araştırmacılara dayanmaktadır. Araştırmacıların tanımlarına ve modellerine dayanarak, çalışma, kentsel mekânın karakterini, kamusalılık bağlamında incelemeye yönelik model önerisi ve yöntemler ile ele almaktadır. Bu çerçevede, araştırmanın ortaya koymaya çalıştığı amaçlar doğrultusunda bir yaklaşım belirlenmesi gerekmektedir. Öneri modelin uygulanması için, insan-çevre-mekân araştırmalarında kullanılan alan çalışması, analiz, gözlem, arşiv araştırması ve anket yöntemleri kullanılmaktadır. Bu yöntemlerin her birinin çalışmaya kazandıracağı farklı yönler bulunmaktadır. Bu nedenle birkaç yöntem bir arada kullanarak, çok boyutlu analizler ortaya çıkarmak, doğru sonuçların oluşmasını sağlamak amaçlanmıştır. Bu yöntemlere ek olarak, imar planları değerlendirmesi, plan okumaları, noktasal kesitler ve fotoğraflar oluşturularak, alandaki yaşantıya dair görseller ve çizimler aktarılmaktadır. Bu kapsamda, planlar, kesitler, fotoğraf ve dokümanlar uygun bilgisayar programları kullanılarak geliştirilmiş ve analizler oluşturulmuştur. Çalışma alanında kullanılan çoklu analiz yöntemleri detaylı incelendiğinde:

- Alan çalışması, çalışma alanı hakkında derinlemesine bilgi sahibi olmak için inceleme, araştırma yapılması ve alanın değişiminin, gelişiminin ortaya konmasıdır.
- Gözlem yapılırken, fiziksel izlerin ve kullanıcı davranışlarının, insanların çevreyi nasıl kullandığını ve çevrelerini nasıl etkilediklerinin gözlemlenmesini kapsamaktadır.
- Anket görüşmeleri, kişilerin çevreyi nasıl deneyimlediklerine, çevreyle ilgili görüşleri, algıları, tutum ve tavırları hakkında bilgi sahibi olmayı içermektedir.
- Arşiv ve Literatür taraması, dergiler, yerel yönetimler, idari birimlerden çalışma alanına ait veri ve bilgilerin taranarak, toplanması ve incelenmesini kapsamaktadır.

- Plan okumaları, çalışma alanına ait planların ve plan notlarının araştırılarak, mekânsal ilişkiler ve tarihsel süreç bağlamında incelenmesini kapsamaktadır.
- Fotoğraf ve dokümantasyon çalışmaları, çalışma alanına ait fotoğraf, çizim, harita vb. her türlü dokümanın oluşturulması, yeni fotoğrafların çekilmesi, çizimlerin hazırlanarak kullanılmasını içermektedir.

Çalışmanın sürecinde, ortaya konan araştırma sorularının çerçevesi, literatür araştırmasıyla oluşturulmuştur. Literatür araştırmasının yönünü belirleyebilmek için kavramsal bir çerçeve belirlenmiş ve bu çerçeve ile ilerleyen çalışma, odaklanılan alandaki gözlemlere dayanarak, değişikliklerle gelişmiştir. Alan çalışmasının yapılabilmesi için bir model önerisine ihtiyaç duyulmuştur. Alan çalışması oluşturulan modeli sınamak için seçilmiştir. Örnek alan olarak seçilen Ankara Eskişehir Yolu aksı Dumlupınar Yolu önerilen modelle sorgulanmıştır.

Bölüm 2'nin altında ele alınan “Kentsel Mekân Özellikleri” kentsel mekânın karakterini belirlemek için, kentsel çevre, fiziksel bileşenleri ve davranışsal bileşenler bağlamında ele alınmıştır. Kentsel mekânın fiziksel/biçimsel ve sosyal/davranışsal özelliklerinin çok disiplinli olması ve farklı yöntemleri içermesi sebebiyle farklı araştırma yöntemlerinden yararlanılmıştır. Bu yöntemler kentsel mekân özelliklerinin kavramsal çerçevede tanımlanan alt bileşenleri dikkate alınarak geliştirilmiştir. Araştırmacıların çalışmalarına dayanarak, kentsel mekânın karakterini ortaya çıkarmak için iki mekânsal özelliğin incelenmesi gerektiği saptanmıştır. Yapılan çalışmalarla ilgili geliştirilen yöntemler kentsel mekânın fiziksel/biçimsel ve sosyal/davranışsal özellikleri kapsamında detaylandırılmıştır. Model önerisine ulaşmak için, bu çerçevede araştırılan her bölümün birbiriyle olan ilişkisi ortaya çıkarılarak, alt başlıklar genişletilmiştir.

Öncelikle Dumlupınar Yolu, kentsel mekanın özellikleri bağlamında sorgulanmıştır. Mekânsal karakterin şekillenmesinde kent ve alanın gelişmesindeki tarihi süreç olduğu düşünülerek, alana bu gelişimin etkileri araştırılarak, incelenmiştir. Bu inceleme, modelde önerilen kentsel mekanın özelliklerini belirleyen ölçütler ve

kentsel açık alanlarda kamusal kullanımlara yönelik verilerin ortaya konmasıyla devam etmekte, kullanıcı verilerinin oluşturulması ve değerlendirmelerle son bulmaktadır. Bu süreç ile alana yaklaşıma kullanılan yöntemler:

Çalışma Alanının Kent Bütünü ile İlişkisi ve Gelişim Süreci Değerlendirilirken:

Kentle kurduğu ilişkisi, konumu, tarihsel süreç içindeki gelişimi, literatür araştırması, Google Earth hava fotoğrafları, Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı'ndan alınan haritalar, bilgiler doğrultusunda tespit edilmiştir. Kent bütünü içindeki ana arter konumu, gelişimi ve nasıl şekillendiği belirlenmiştir. Sınırları bu bilgiler doğrultusunda oluşturulmuştur. Tarihsel süreçteki gelişimi haritalar üzerinden Auto CAD programında çizilerek, Photoshop programında renklendirilerek, yapılmıştır.

Çalışma Alanının Fiziksel/Biçimsel Özellikleri Değerlendirilirken:

Fiziksel/biçimsel özellikler değerlendirilirken, kentsel mekâna ait araştırmacıların tanımlamaları ve bileşenleri incelenmiştir. **Kentsel Mekânın Fiziksel/Biçimsel Özellikleri**²⁸ başlığı altında derinlemesine ve detaylı bir şekilde açıklanan ölçütler dikkate alınmıştır. Bu özelliğin alt bileşenleri Tablo 4.1'de aktarılmaktadır. Burada önemli olan nokta, her özelliğin diğer bir özellik ile bağlantı içinde bulunması ve bir bütün olarak kentsel mekânı oluşturmalarıdır. Tarihsel süreçte alanın gelişimi ve değişimine ilişkin veriler oluşturulmuştur. Bu verilere ilişkin analizler yapılmıştır. Analizler oluşturulurken Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı'ndan alınan imar planları dikkate alınmıştır. İmar planları, Google Earth hava fotoğrafları ve Google Map haritaları üzerinden çizimler yapılarak, analiz haritaları oluşturulmuştur. Ayrıca analizler alanda çekilen fotoğraflarla desteklenmiştir. Bina yapısı, yükseklikler ve yaya ile ilişkilerinin analizleri için

²⁸ Bkz. Bölüm 2.2.1.1. **Kentsel Mekânın Fiziksel/Biçimsel Özellikleri** başlığında kentsel mekân dokusunu oluşturan özellikler dört başlık altında gruplanarak açıklanmıştır: Arazi kullanımı, Yapı adası dokusu, Binaların yapısı, Ulaşım ağları.

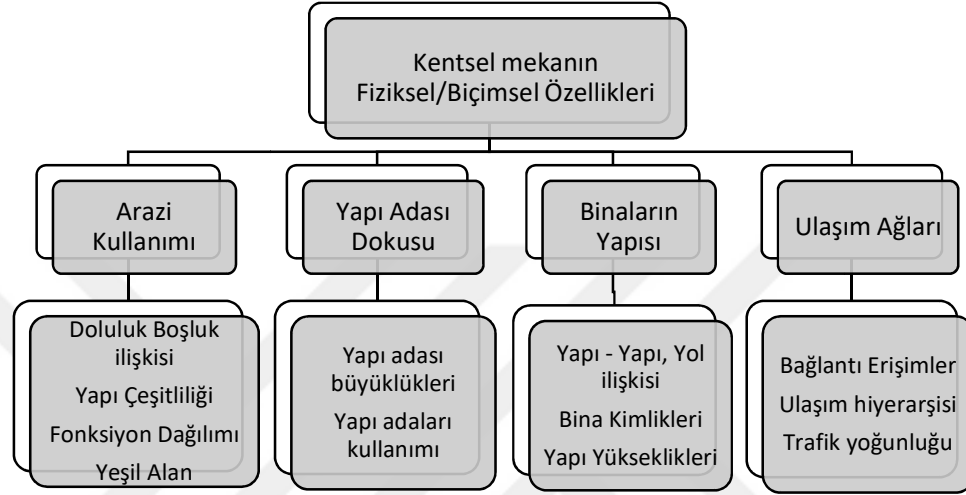
alandaki her bölgede Auto CAD ve Photoshop programları ile farklı farklı kesitler oluşturulmuştur.Tablo 4.1’de oluşturulan alt başlıklardan hareketle çalışma alanındaki kentsel mekânın fiziksel özelliklerini değerlendirmek için kullanılacak yöntemler:

- Alanın kentle kurduğu bağlantı ve kent içindeki konumunun belirlenmesi,
- İmar planları ve plan notlarının incelenmesi,
- Mülkiyet analizlerinin yapılması,
- Yeşil alanların sınıflandırılması,
- Alanda gözlemler yapılarak, Tablo 4.2’de oluşturulan kullanıma bağlı kentsel mekân çeşitlerinin tespit edilmesi,
- Yapı adası kullanımlarının ortaya çıkartılması,
- Yollar ve bağlantılar, ulaşım, erişimin ortaya çıkartılması,
- Doluluk-boşluk ilişkileri, yapı çeşitliliği ve arazi kullanımlarının belirlenmesi,
- Doğal çevre ve yapıyı çevrenin niteliklerinin çıkarılması,
- Bağlantı, erişimler ve ulaşım hiyerarşilerinin oluşturulması,
- Trafik yoğunluğunun belirlenmesi,
- Bina kimlikleri, yapı yüzeyleri ve yüksekliklerinin ortaya çıkarılması,
- Kaldırım – Yol – Yeşil alan ilişkilerinin oluşturulması

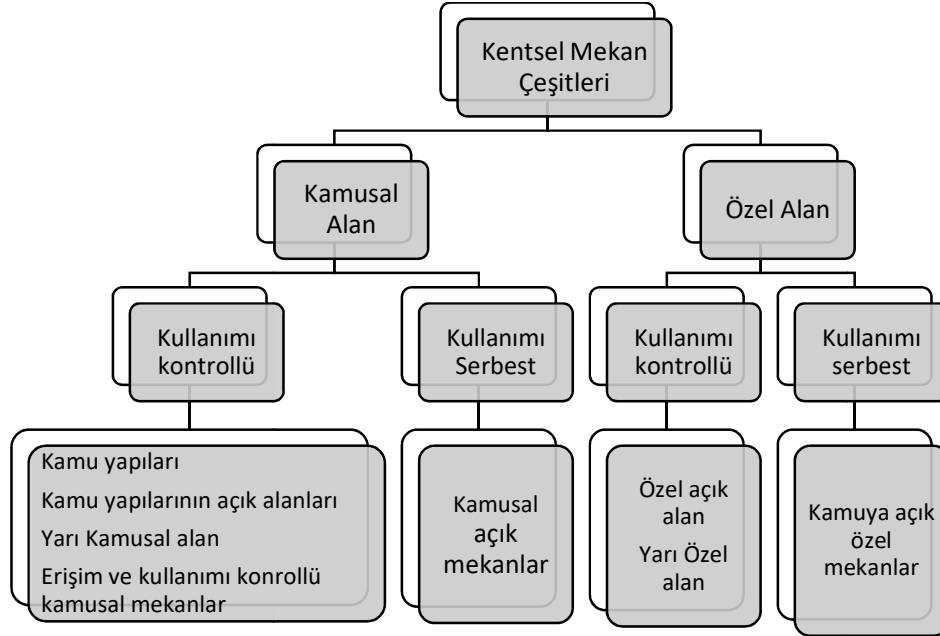
Bu kapsamda alanın fiziksel özellikleri incelenerek, detaylandırılacaktır.

Bölüm 2’de kavramsal bilgilerin bir araya getirilerek, çalışma alanındaki kullanım, erişilebilirlik ve mülkiyet statüsüne göre oluşturulan kentsel mekân çeşitleri Tablo 4.2’de yer almaktadır. Alanda kamusal ve özel alanın birbiriyle olan sınırlarının ve ilişkilerinin anlaşılması bu tabloda belirlenen ayrımlar üzerinden yapılmıştır. Tanımlara ait açıklama ve örnek alanlar Bölüm 2’de detaylandırılmıştır.

Tablo 4.1 Kentsel Mekânın Fiziksel/Biçimsel Özellikleri



Tablo 4.2 Kullanım, erişilebilirlik ve mülkiyet statüsüne göre kentsel mekân çeşitleri



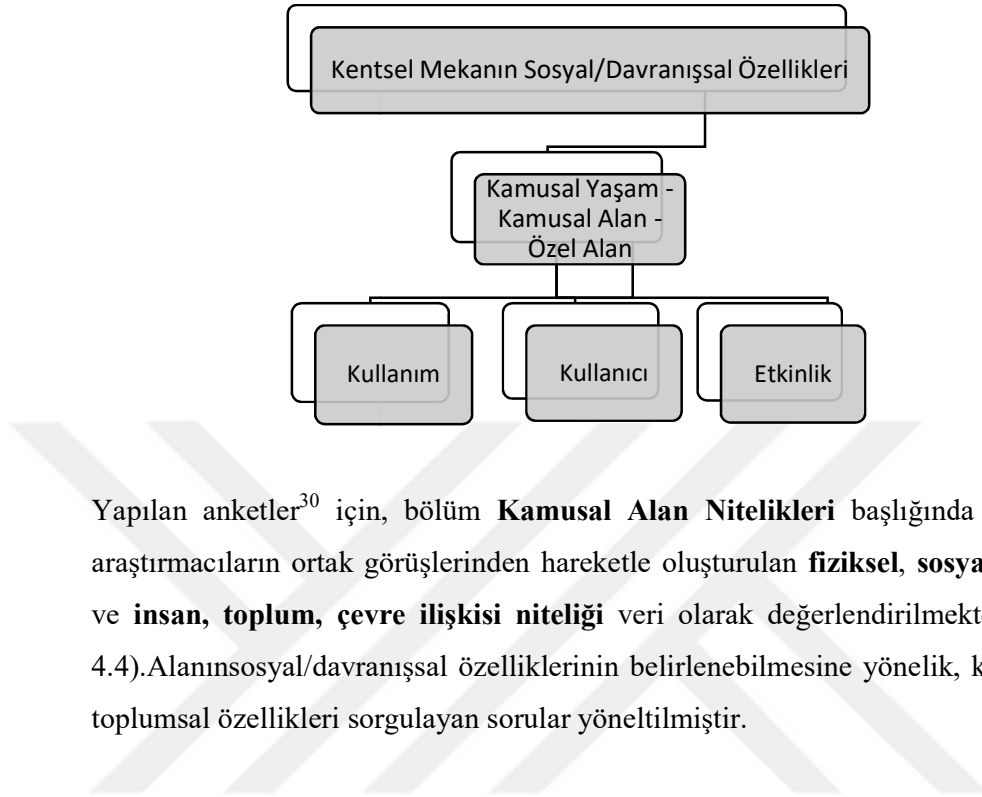
Çalışma Alanının Sosyal/Davranışsal Özellikler Değerlendirilirken:

Alana ait sosyal/davranışsal özellikler değerlendirilirken, bölüm **Kentsel Mekânın Sosyal/Davranışsal Özellikleri**²⁹ başlığı altında detaylı bir şekilde açıklanan ölçütler dikkate alınmıştır. Bunun yanında kullanıcıların çalışma alanına ilişkin sosyal/davranışsal özelliklerine dair görüşlerinin belirlenmesi için alanın sosyal özelliklerini sorgulayan anket soruları hazırlanmıştır. Daha sonra bu sorulardan ortaya çıkan cevaplar incelenerek, değerlendirilmiştir. Bu özelliğin alt bileşenleri Tablo 4.3’de aktarılmaktadır. Tabloda oluşturulan bu alt başlıklardan hareketle çalışma alanındaki kentsel mekânın sosyal/davranışsal özelliklerini değerlendirmek için kullanılacak yöntemler:

- Alanda gözlem ve anketlerle kullanıcı etkinliklerinin ortaya çıkarılması,
- Metro ve otobüs duraklarını gözlem noktası olarak belirleyip, yaya dolaşım alanlarının tespit edilmesi,
- Kamusal ve özel mülkiyetteki kamusal kullanımları, faaliyet ve ilişkilerini, kullanım yoğunluğunu ortaya çıkarmak ve kullanıcıların çevre ile ilişkilerini belirlemek için alanda kullanıcılarla görüşmeler, anketler ve gözlemlerin yapılmasını kapsamaktadır.

Tablo 4.3 Kentsel Mekanın Sosyal/Davranışsal Özellikleri

²⁹ Bkz. Bölüm 2.2.1.2. **Kentsel Mekânın Sosyal/Davranışsal Özellikleri** başlığında kentsel mekân kullanım ve anlam açısından ikiye ayrılmaktadır.



Yapılan anketler³⁰ için, bölüm **Kamusal Alan Nitelikleri** başlığında ele alınan, araştırmacıların ortak görüşlerinden hareketle oluşturulan **fiziksel, sosyal nitelikler** ve **insan, toplum, çevre ilişkisi niteliği** veri olarak değerlendirilmektedir (Tablo 4.4). Alanın sosyal/davranışsal özelliklerinin belirlenebilmesine yönelik, kullanıcılara toplumsal özellikleri sorgulayan sorular yöneltilmiştir.

Tablo 4.4 Kamusal alanın nitelikleri

Kamusal Alanın Nitelikleri		
Fiziksel Nitelikler - Arazi kullanımı - Zeminin kullanımı - Yapı yüzeylerinin kullanımı - Fiziksel ihtiyaçlar - Ulaşılabilirlik - İnsan ölçeği	Sosyal Nitelikler - Aktivite barındırması - Demokratik olması - Erişilebilirlik - Tanımlanabilirlik - Sosyal etkileşim	İnsan, toplum ve çevre ilişkisinin niteliği - Güvenli - Trafik güvenliği - Konfor

Anket Sorularının Hazırlanması:

³⁰Anket değerlendirmesi için hazırlanan örnek anket soruları Ek.A'da yer almaktadır.

Kentsel mekanın özelliklerinin ve kullanıcı ilişkisinin ortaya çıkartılması için araştırmacılar anket tekniğini³¹kullanmaktadır. Bu tekniğin kullanılmasındaki amaç, alanla ilgili kullanıcılardan bilgi ve veri toplayabilme olanağı sağlamasıdır. Aynı zamanda, bu veriler araştırmacının gözlemlerinin de desteklenmesinde katkı sağlamaktadır. Anket araştırma tekniğini kullanan PPS, kentsel mekan ve kullanıcı ilişkisini, toplumsallık, kullanım ve faaliyetler, erişim ve bağlantılar, konfor ve kimlik başlıkları çerçevesinde incelemektedir. Bu başlıkların dikkate alındığı, “Place Game” adında bir anket oluşturulmuştur (Şekil 4.1). PPS’in hazırladığı bu anket çalışması iki bölümden oluşmaktadır. Birinci bölüm mekanın özelliklerine yönelik dört başlık altında, üçlü değerlendirme ölçütü ile hazırlanmıştır. İkinci bölüm, açık uçlu sorularla kullanıcıların mekanla ilgili düşüncelerinin değerlendirilmesi için oluşturulmuştur. Subjektif değerlendirmelerin bulunması, sonuç verileri için etkili olacağı düşünülmüştür.

³¹ Zube (1989), Zeisel (2006), Voordt ve Jong (2002), PPS (2000).

SITE #: _____

Rate the Place:

COMFORT & IMAGE	POOR		GOOD	
Overall attractiveness	1	2	3	4
Feeling of safety	1	2	3	4
Cleanliness/Quality of Maintenance	1	2	3	4
Comfort of places to sit	1	2	3	4

Comments/Notes: _____

ACCESS & LINKAGES	POOR		GOOD	
Visibility from a distance	1	2	3	4
Ease in walking to the place	1	2	3	4
Transit access	1	2	3	4
Clarity of information/signage	1	2	3	4

Comments/Notes: _____

USES & ACTIVITIES	POOR		GOOD	
Mix of stores/services	1	2	3	4
Frequency of community events/activities	1	2	3	4
Overall busy-ness of area	1	2	3	4
Economic vitality	1	2	3	4

Comments/Notes: _____

SOCIABILITY	POOR		GOOD	
Number of people in groups	1	2	3	4
Evidence of volunteerism	1	2	3	4
Sense of pride and ownership	1	2	3	4
Presence of children and seniors	1	2	3	4

Comments/Notes: _____

Identify Opportunities

1. What do you like best about this place?
2. List things that you would do to improve this place that could be done right away and that wouldn't cost a lot.
3. What 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 4.1 PPS "Place Game" Anket Soruları [117]

Çalışma alanında uygulanmak üzere oluşturulacak anket kağıdı hazırlanırken, PPS'in uyguladığı anket tekniği temel alınarak oluşturulmuştur. Bunun yanında, Gehl'in fiziksel çevre niteliği³²- etkinlik ilişkisini incelediği çalışmaları ile PPS'in³³ (Project for Public Space) kamusal mekân niteliklerinin iyileştirilmesi için oluşturduğu özellikler temel alınarak hazırlanmıştır. Anket genel olarak açık uçlu soruları

³² Bkz. 2.2.1.2.c. Kamusal Alanın Nitelikleri Gehl (2004) Fiziksel çevrenin niteliği – aktivite ilişkisi

³³ Bkz. 2.2.1.2.c. Kamusal Alanın Nitelikleri Project for Public Space (2000) Kamusal Mekân Nitelikleri Tablosunda incelenen dört özellik: Sosyalleşme, Kullanım ve Aktiviteler, Erişim ve Bağlantılar, Konfor ve Kimlik.

kapsamakta ve alanın mekânsal karakterini, kullanıcıların mekân algısını belirlemeyi amaçlamaktadır. Alandaki kullanıcı anketyöntemleri analizler bu çalışmalardan referans alınarak oluşturulmuştur. Bu bağlamda, modelde önerilen, fiziksel, sosyal nitelikler ve insan, toplum, çevre ilişkisinin niteliklerinin ankette sorgulanması amaçlanmıştır.

Oluşturulan anket üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölüm, kullanıcıların demografik özelliklerinin sorgulandığı bölümdür. İkinci bölümde, kullanıcılara açık uçlu sorular yöneltilmiştir. Bu sorularla, alanı kullanma amaçları, gelme sıklıkları, ulaşimleri, alandaki görsel algıları ve alanla ilgili önerileri sorgulanarak, subjektif değerlendirmelerin elde edilmesi amaçlanmıştır. Anketin üçüncü bölümünde, kentsel mekânın mekânsal karakteri modelde önerilen kentsel mekanın fiziksel/biçimsel ve sosyal/davranışsal özellikleri bağlamında sorgulanmıştır. Bu değerlendirmeyeyle, kullanıcıların alanı “iyi, orta, kötü” olarak betimlemeleri üçlü değerlendirme sistemi üzerinden istenmiştir. Sonuçlar araştırmacı tarafından ağırlıklandırma yöntemi ile yüzde olarak ortaya çıkartılmış, grafiklerle görselleştirilmiştir. Anket, Dumlupınar Yolu’nda belirlenen farklı noktalarda, Ağustos-Eylül 2020 tarihleri arasında, tesadüfi seçilen ve ankete gönüllü katılmak isteyen 92 kişi ile yapılmıştır. Gönüllülerden bir kısmı, bölgede bulunan alışveriş merkezlerinde çalışan kişilerden oluşmaktadır. Geniş bir kullanıcı katılımı sağlanması hedeflenmiştir. Anketlerin değerlendirilmeleri yapıldıktan sonra, elde edilen veriler 2005 yılında alanın Söğütözü Bölgesi’nde yapılan benzer anket sorularına ait verileriyle karşılaştırması yapılarak, kıyaslanmaktadır.

Kamusallık Potansiyelini Gerçekleştiremeyen Alanlar Değerlendirilirken:

Çalışmanın kavramsal bölümünde, araştırmacıların, kamusal kullanıma katkı sağlama potansiyeli olan, işlevsel, mekânsal ve kullanım değerini yitirmiş alanlara ait tanımlamaları ve bileşenleri incelenmiştir. Bu incelemeler sonucunda kamusal mekân oluşumuna ve kamusal yaşama katkı sağlayacak alanlar imar planları ve gözlemler sonucu ortaya çıkartılarak, ortak terimler oluşturulmuştur. Tablo 4.6’da bu

kavramlara ait başlıklar yer almaktadır. Bu incelenen alanların kamusal olma potansiyeli göz önünde bulundurularak, değerlendirilmeleri, çalışmanın amaçları arasında yer almaktadır. Kamusal kullanıma katkı sağlayacak bu alanlar, alan çalışmasında mülkiyete bağlı olarak, Tablo 4.6’de aktarılan terimler dâhilinde değerlendirilerek, çözüm önerileri aranılacaktır. Yaya sirkülasyon ve servis alanları incelenirken, metro ve otobüs durakları gözlem noktası olarak belirlenip, yaya dolaşım alanları ve bu alanların yetersizlikleri fotoğraflarla ve haritalarla ortaya çıkartılmıştır. Yaya dolaşım alanları takibi, 15-30 Ağustos 2020 tarihleri arasında gün içinde, sabah, öğle ve akşam saatlerinde yapılmıştır.

Tablo 4.5Kamusallık potansiyelini gerçekleştiremeyen alanlar

Kamusallık potansiyelini gerçekleştiremeyen alanlar
Artık Alan
Kullanılmayan Alan
Yaya Sirkülasyon Alanı
Servis / Hizmet Alanı
Otopark Alanı

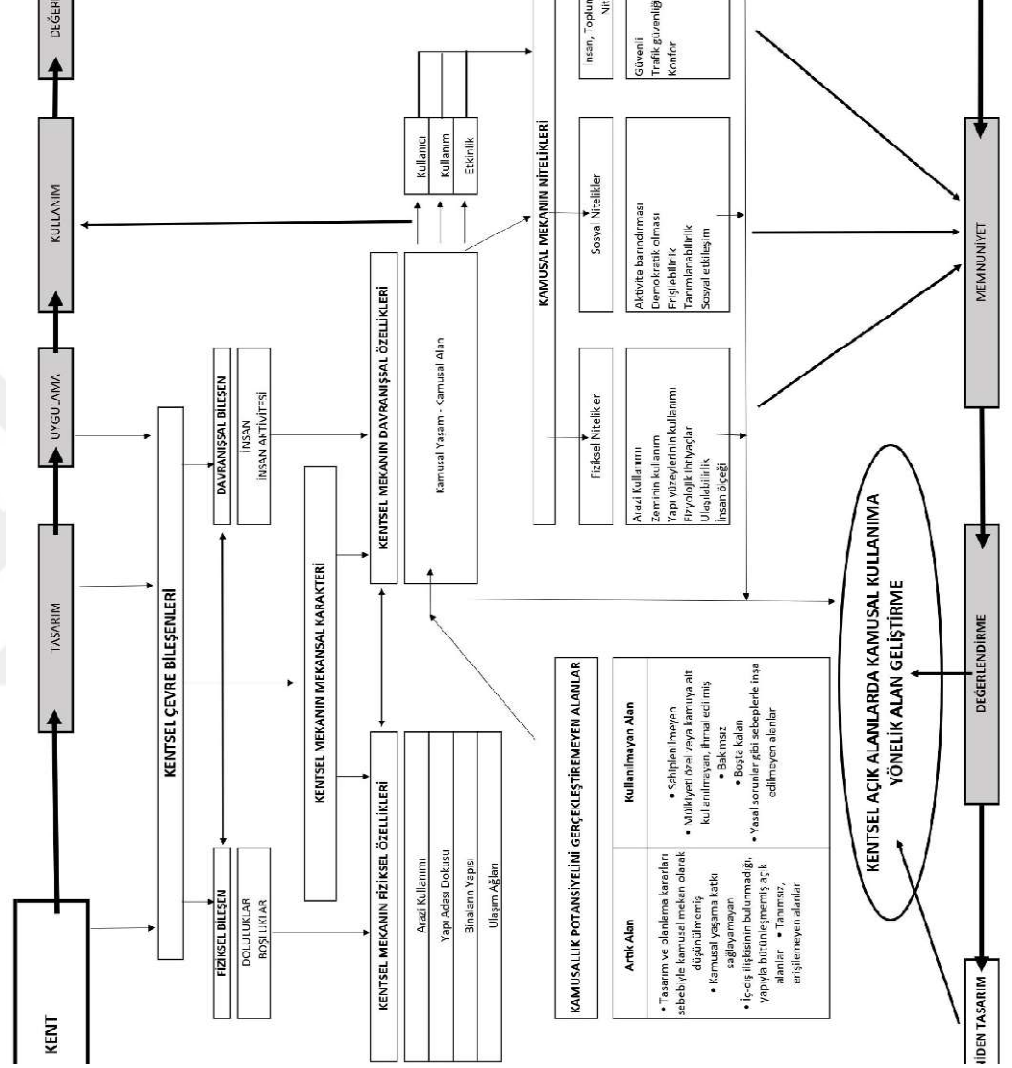
4.2 Alan Çalışmasına Yönelik Model Önerisi

Alan çalışmasına yönelik oluşturulan model, Tablo 4.7’da görüldüğü gibi, tamamlanan literatür araştırması ve konunun savına paralel yedi ana süreci içermektedir. Bu süreçler, kentle başlamaktadır. İkinci süreç, kentsel çevrenin tasarımı ile devam etmekte, tasarımın sonucunda üçüncü aşama uygulamaya dönüşmektedir. Bu çalışmadaki fiziksel çevre, kentsel mekân çeşitleri tablosunda açıklanan tüm alanları kapsamaktadır. Dördüncü aşamada kullanım bulunmaktadır.

Kullanım olarak, mekân ile kullanıcı ilişkisinin olduğu, kullanıcı verilerinin bulunduğu süreç tanımlanmaktadır. Kullanımdan sonra yer alan beşinci süreç, mekânın kullanıcı tarafından ön değerlendirilmesinin yapılmasıdır. Değerlendirme, kullanıcının mekânın niteliklerini betimlemesi ve mekânın kamusal kullanıma imkân sağlaması kapsamında ele alınmasıdır. Değerlendirmeyle, kullanıcının memnuniyeti belirlenmekte ve mekânın mevcut durumuyla kullanılıp kullanılmaması ortaya çıkmaktadır. Kullanıcı memnuniyetine bağlı tekrar bir değerlendirme yapılarak, mekânın kamusalıya katkısı tartışılıp, yenilenmesi veya yeniden tasarlanması ele alınmaktadır. Yeniden tasarlama olması durumunda, mekânın gereksinimlerinin tekrar değerlendirilmesi gerekmektedir.

Önerilen model ile kentsel mekânın karakteri oluşturulmuş ve kentsel açık alanlarda kamusal yaşamın sağlanması için gerekli süreçler ve nitelikler açıklanmıştır. Kurgulanan model ve yöntemler ile Ankara-Eskişehir Yolu aksı Dumlupınar Yolu, alan çalışması kapsamında irdelenecek, sınanacak ve bulgularla kamusal yaşamın sağlanması ve kamusal alan oluşumu için yeni ölçütler oluşturulacaktır. Oluşturulan model, aynı zamanda başka araştırmalar için kullanılabilir bir çerçeve sunmaktadır. Aynı zamanda, önerilen model, benzer gelişim modeli sergileyen kentlerin analizlerinin yapılması ve gelişmesine yönelik öneriler oluşturmak için de veri oluşturmaktadır.

Tablo 4.6 Kentsel mekanın karakterini kamusalılık bağlamında incelemeye yönelik model önerisi



5. ALAN ÇALIŞMASI

5.1 Çalışma Alanının Seçilme Nedenleri ve Ölçütleri

Çalışma alanı, Ankara'nın ana yayılma bölgesi olan batı koridorunda, iki şehirlerarası bağlantıdan biri olan Ankara-Eskişehir Yolu istikameti, Dumlupınar Yolu ve yan bölgeleri olarak seçilmiştir. Alan, Bölüm 2'de ele alınan kavramsal ve kuramsal çerçevedeki kentsel mekânın barındırması gereken özellikler bağlamında ele alınmıştır. Bu kapsamda, farklı araştırmacıların çalışmaları dikkate alınarak incelenen, kentsel mekânın niteliklerini etkileyen özelliklerle çalışma bölgesine yaklaşılmıştır. Tablo 4.3'de görülebilecek kullanım, mülkiyet, erişim biçimlerine göre kentsel mekân çeşitlerine, Tablo 4.6'de bulunan kamusallığa katkı sağlayacak alanların ayırımına, Tablo 2.6'da yer alan kentsel çevre bileşenlerine ve Tablo 4.1'de oluşturulan kentsel mekânın mekânsal karakterine dayanarak, Tablo 4.7 kentsel mekânın karakterini kamusal bağlamında incelemeye yönelik model oluşturulmuştur. Bu bağlamda da, kentsel açık alanlarda kamusal kullanımlara yönelik alanlar geliştirmek için çalışma yapılmıştır.

Çalışma alanının seçilme nedenleri:

- Kentin merkezinin dışında hızla değişen ve plansız büyüyen bir bölge olması,
- Planlama ilkeleri, toplumsal ve çevresel verilerin oluşturduğu ortam bakımından sorunlu bir bölge olması,
- Kentin çeperinde yoğun, birbirinden bağımsız yeni yapılaşmalar barındırması,
- Çevresinde birbirinden farklı sosyal, ekonomik sınıftan insanı bir arada barındırması,
- Yeni yapılaşmalarda ve çevresinde kamusal yaşamın sorgulanması,
- Yeni yapılaşmalar arasında kalan alanların kamusal alan oluşumuna katkılarının sorgulanması,
- Bu alanın kamusal potansiyeli barındırması,

- Gelecekte tasarlanacak yeni yerleşimler için planlamada kamusal mekân oluşturulması aşamasında, planlama ve tasarıma yardımcı örnek değer taşıyor olması,
- Bu alanın devamına ya da çevresine yapılacak yeni yapılaşmalar için, kamusal mekân ve kamusal yaşamın sürekliliğinin sağlanması,
- Gelecekte bu alan üzerine yapılacak araştırmalara veri oluşturması

anlamında önem taşımaktadır. Ayrıca, kentlerde bu alana benzer mekân üretiminin güncel bir konu olması ve yol boyu mekânların kaçınılmaz olarak kamusalılık barındırdığı, kamusal mekân kalitelerinin önem taşıdığı da dikkat çekmektedir. Açıklanan ölçütlerle seçilen çalışma alanı, Bölüm 4’de oluşturulan alan çalışmasına yönelik model ve yöntemler ile irdelenecektir (Tablo 4.7).

5.2 Çalışma Alanının Sınırları ve Kentle İlişkisi

Ankara-Eskişehir Yolu, Ankara’yı Temelli ve Polatlı İlçeleri’ne Batı ve Güneybatı yönünde bağlayan, 1990 Nazım İmar Planı’yla kamu kurumları ve üniversite kampüslerinin üzerine yönlendirilmesiyle aksın ve çevresindeki alanların hızla oluştuğu bir arterdir. 1990 Nazım Planı Kısmi Revizyonu’yla, Eskişehir yolu güneyinde, kent içinde sıkışan kamu kurumları, eğitim kurumları, üst-orta gelir grupları için konut ve yaşam alanları gelişmesi öngörülmüştür. Bilkent, Ümitköy, Konutkent, Koru Sitesi gibi yoğun konut alanlarının oluşması, iş yerleri ve kamu kurumlarının bu alana yerleşmesiyle aks gelişmiştir [118].

Kent merkezinde Akay Kavşağı’nda başlayan ve Konya Yolu köprüsüne kadar uzanan bölümü İsmet İnönü Bulvarı, Konya Yolu köprüsünden devam eden bölümü Dumlupınar Bulvarı’dır [119]. Dumlupınar Bulvarı³⁴, bulvar olarak

³⁴ Fiziksel anlamda bulvar olarak tasarlanmayan Eskişehir ve Konya yolları, Dumlupınar Bulvarı, İnönü Bulvarı ve Mevlana Bulvarı olarak adlandırılmıştır. Şehirlerarası yollar olan bu yollar, bulvar tanımının gereklerinin dışında, çevrelerini hızlı kentsel gelişimle birlikte, kentsel mekânlara dönüştürmektedirler [67]. Jacobs, bulvarı, geniş, sıralı ağaçlardan oluşan farklı türdeki araçlara ve yayalara hizmet eden, yürüyüş yolları, oturma alanları, bisiklet yolları içeren geniş kaldırımli caddeler olarak tanımlamaktadır. Tarihsel süreçte, bulvarların fiziksel formu değişmiş, bisiklet, yaya ve

adlandırılmış ancak, kent parçalarını ayrıştıran, yaya hareketine imkân vermeyen, hızlı taşıt trafiğine olanak sağlayan ve bulvar deneyimini³⁵ yaşatmayan kentin araç yolu olması sebebiyle çalışmada Dumlupınar Yolu olarak ele alınmaktadır. Çalışma alanı olarak belirlenen Ankara Eskişehir Yolu aksı, Dumlupınar Yolu, Konya Yolu köprüsü ile Hacettepe Köprüsü arasında seçilen alanla sınırlandırılmış, kentsel mekândaki kamusal yaşam potansiyelleri araştırılmıştır (Şekil 5.1). Bu aks, şehir içi ve şehirlerarası ana ulaşım ağları üzerinde yer almaktadır. Kent merkezi ile üniversite kampüslerini, kamu yapılarını ve kentin çeperinde oluşan yerleşimlerin bağlantısını sağlayan, bağlayıcılık özelliği kuvvetli bir akstır.



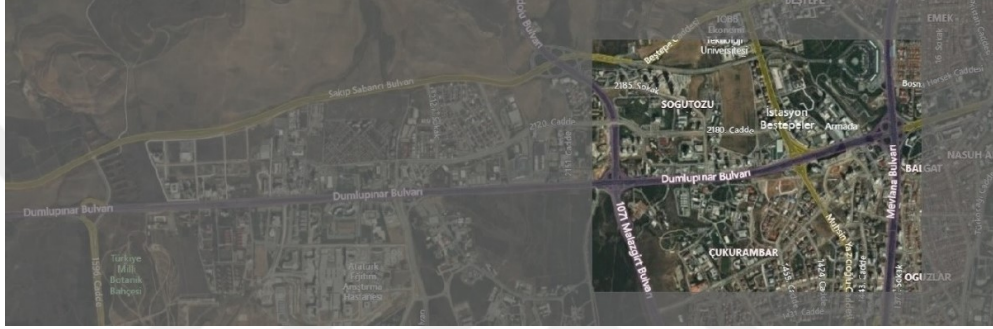
Şekil 5.1 Ankara Eskişehir Yolu istikameti Dumlupınar Yolu

Çalışma alanının doğrusal 9 kilometrelik bir yolda bulunması ve haritalamaların net anlaşılması için, alandaki çalışmalar üç bölgeye ayrılarak yapılmıştır.

otomobillerin bir arada olacağı şekilde tasarlanmıştır. Yollardan farklı olarak, yüksek erişilebilirlik ve yüksek hareket barındırmaktadır [69].

³⁵ Bulvarlar barındırdığı taşıt trafiğinin yanında, kamusal yaşamı destekleyen kentlilerin yüz yüze iletişimini ve etkileşimini sağlayan kentsel omurgalar olarak tanımlanmaktadır. Şehrin kentselliğinin ve kentsel yaşamının sürekliliğini sağlaması için yayalara yönelik kamusal mekanların bulunması gerekmektedir. Bulvarlar, kentsel yaşamın merkezi olan, yaşanabilirliği, hareketliliği, güvenliği, toplu taşıma, açık alan ihtiyacı ve etkinliklerini kapsamaktadır [69]. Hayden (1997) ve Rossi (1982) de bulvarları kentlinin yere ait deneyimlerinin oluştuğu kamusal mekanlar olarak tanımlamaktadır [147][148].

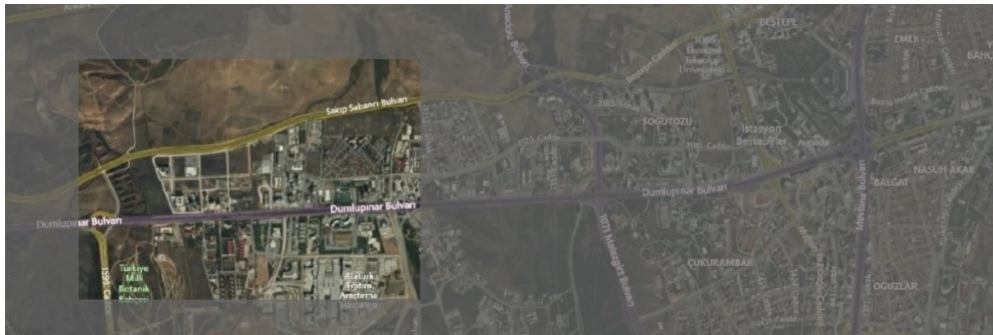
- I.Bölge – Konya Yolu köprüsü ile başlayıp, ODTÜ girişi ile (Malazgirt Bulvarı) (Şekil 5.2),
- II. Bölge – ODTÜ girişi ile başlayıp, Bilkent Köprüsü ile (Şekil 5.3),
- III. Bölge – Bilkent Köprüsü ile başlayıp, Hacettepe Köprüsü ile sınırlandırılmıştır (Şekil 5.4).



Şekil 5.2 Dumlupınar Yolu – I. Bölge



Şekil 5.3 Dumlupınar Yolu – II. Bölge



Şekil 5.4 Dumlupınar Yolu – III. Bölge

Üst ölçekte ilişkiler sistemi sorgulanıp, analizler değerlendirilmiştir. Değerlendirilen analizler ve alandaki kişisel gözlemlere dayanarak, alanın fiziksel özelliklerinin yanında, barındırdığı yapı stoğunun, kullanıcıların, aktivitelerin ve ilişkilerin de bu alanı anlamak için önemli olduğu saptanmıştır. Bu nedenle, tanımlanan fiziksel sınırlar içerisinde, alanın tamamının kentsel mekan özellikleri irdelenirken, özel mülkiyette olup da kamusal kullanımı olan, kullanıcıların ve aktivitelerin yoğun olduğudüşünülen ve metro, otobüs duraklarına yakınlığı bakımında da önemli olduğu saptanan, üç noktasal alanda daha detaylı inceleme yapılmıştır. Bu alanlar, artan yaya akışına eşlik eden son on beş yılda gelişmiş, yükselen yapılar ve farklı faaliyet türlerini içermektedir.

- Birinci noktasal bölge, alan içinde en yoğun yaya dolaşımı ve aktivite sayısını kapsayan Söğütözü Bölgesi'nde bulunan Armada Alışveriş ve İş Merkezi'nin bulunduğu alan ve yakın çevresidir.
- İkinci noktasal bölge, Orta Doğu Teknik Üniversitesi ve Kamu Kurumlarına yürüme mesafesinde bulunan Cema Alışveriş Merkezi ve Kentpark Alışveriş Merkezi'nin bulunduğu alandır.
- Üçüncü noktasal bölge, değişen eğlence anlayışıyla ortaya çıkan, sosyal aktivitelere ve barınmaya yönelik kullanıcıya farklı deneyim ve mekân sunan, içinde yarı açık alanlar barındıran Tepe Prime İş ve Yaşam Merkezi ve Mahall Ankara Ofis, Konut, Alışveriş kompleksinin bulunduğu bölgedir.

Bu incelemelerde seçilen alanların, imar planları ve plan notları üzerinden geçirdiği plan ve fonksiyon değişiklikleri araştırılarak, aktarılmıştır. Bu noktalarda, kentsel açık alanlardaki, kamusal ve özel kullanımlar, faaliyetler ve ilişkileri, kullanım yoğunluğu, kullanıcıların çevre ile ilişkisine dair verilerin belirlenmesi için gözlemler ve anketler yapılmıştır. Noktasal kesitler oluşturularak, bu alanların yol, yaya dolaşım alanı ve yapılarla olan ilişkisi ortaya çıkartılmıştır. Anketler yayanın yoğun olduğu bu noktasal alanlarda yapılmış ve bu anket soruları ile alanının tümünün mekânsal karakteri ve kullanıcıların mekân algısını ortaya çıkarmak amaçlanmıştır.

5.3 Ankara Eskişehir Yolunun Gelişmesi

1924 yılı Löcher Planı ve 1928 yılı Jansen Planı³⁶ ile tanımlanan Bakanlıklar bölgesinin uzantısı olan Ankara Eskişehir Yolu, ilk defa 1957 Yücel-Uybadin Planı'nda bir bütün olarak yer almaktadır. Uybadin-Yücel planının en önemli özelliği yeni ulaşım arterlerinin oluşturulmasıdır. Ankara - Eskişehir Devlet Yolu doğu-batı eksenı boyunca İstanbul Yolunun alternatifi haline gelmiştir. Konya yolu da kuzey-güney eksenı boyunca yeni bir arter oluşturmuştur. Bu iki ana arter Söğütözü Bölgesi'nde kesişerek, bu bölgeyi fiziksel olarak dört ayrı alana bölmüş ve bu fiziksel ayırım her bölgenin gelişme modelini değiştirmiştir[120].

Uybadin-Yücel Planı (1957), Söğütözü ve Çukurambar Bölgesi'ne sanayi fırsatları sunmuştur. Söğütözü için önerilen endüstriyel kullanımlar, bölgeyi endüstriyel ve ticari sektörlerde yer alan özel sermaye için daha cazip hale getirmiştir. Konya Yolu boyunca önerilen endüstriyel kullanımlar ve Eskişehir Yolu üzerindeki kamu alanları özel sermaye sahiplerinin de bu bölgeye yönelmesini sağlamıştır. 1960'ların sonlarında çeşitli büyük ölçekli şirketler (Otokoç, Renault-Mais) ve girişimciler Eskişehir Yolu Söğütözü Bölgesi'ni ticari gelişim veya kişisel yatırım için seçmiştir [121].

Jansen'in plan önerilerine göre kent, kuzey-güney yönünde doğrusal eksende büyürken, Uybadin-Yücel Planı Konya Yolu ve sanayi bölgelerini birbirine bağlayan kuzey-güney eksenindeki gelişmeleri ortaya çıkarmıştır. ODTÜ kampüsü ve diğer devlet kurumları Eskişehir Yolu boyunca motorlu ulaşımı değiştirmiş ve kentin büyümesi doğu-güney eksenı boyunca gelişmiştir. Bu paralel yollar alt arterlerle(Konya yolu, Anadolu Bulvarı, Söğütözü) birbirine bağlanmıştır. Bu genişleme ulaşım ağını büyük ölçüde değiştirmiştir [120].

³⁶ Osmanlı mülkiyet sisteminde ve Roma hukukunda bulunan ortak arsa kullanımı, kendiliğinden gelişime yönelik tasarım anlayışıyla uygulanmıştır. Ankara'da ise Jansen planıyla merkez çevresinde gelişen yeşil alanlar olarak planlanmış, daha sonra gelişen bölgelerde plansız yerleşimler oluşmuştur. 1934 yılında tapu kanunu ile ortak topraklar kaldırılarak, bu alanlar özel mülkiyetlere aktarılmıştır [123:234-237].

1950'lerden itibaren 'yap-sat' tipi inşaat türü, parçalanmış arazi mülkiyetini getirmiştir. 1960'lardan sonra parçalanmış mülkiyetin yasallaşma süreciyle konut kooperatifleri ortaya çıkmıştır [120:56].Kat Mülkiyeti Yasası'yla (1965), bir yapıda çok sayıda bağımsız bölüm, kentsel alanlarda merkezin değişmesi ve büyümesi, işlevsel değişimler, arsanın yakın çevresine bağlı emsal değerinin artırılması tanımlanmıştır. Bu durum yıkıp yenileme ve yükselip yoğunlaşma sürecini hızlandırmıştır [123]. Plan şeması, kentsel gelişmeyi plan sınırları içinde tuttuğu için, artan arazi fiyatları kalkınma alanlarının yakınında serbest inşaatı teşvik etmiştir [122:107].Mülkiyet sistemi ile uygulama süreçleri farklılaşmakta, kendiliğinden oluşan düzensiz alanlar ortaya çıkmaktadır. Günay'a göre planlama, arazinin yalnızca mülkiyet nesnesi olarak algılanmasına dönüşmekte, devletin kentsel alana bütün olarak müdahale edememesi, kooperatiflerin kurulmasına, yerel kararlar alınmasına ve mülk bazında tasarımların oluşmasına yol açmaktadır [123:234-237].

Jansen'in üzerinde durduğu bu konu, Bahçe Şehir ilkelerine göre geliştirilen Yenişehir'i, yüksek yoğunluklu yüksek katlı bir dokuya dönüştürmüştür. Plan işlevsel dönüşümle biçimsel dönüşümü dikkate almamıştır. Binalar kullanım ömürleri sona ermeden yıkılmış, yerini yüksek katlı apartmanlar almıştır. Jansen'in ürettiği kentsel imge yerleşim yerlerinde ters çevrilmiştir. Aynı zemine, yüksek katlı apartmanlar yapılmış, kentsel yerleşim alanı içindeki doluluk-boşluk oranlarında mekânsal kalite kaybedilmiştir [124:88].

Ünlü'ye göre, planlamada 80'li yıllara kadar Ankara'da üç model izlenmiştir [125:59-69].Bu modelleri,

- Devletin iradesiyle kamulaştırma,
 - Büyük kırsal veya tarım arazilerinin belediyeler tarafından küçük arsalarla bölünmesi,
 - Boş gecekondü bölgelerinin hükümet tarafından yasallaştırılması
- olarak açıklamaktadır.

1980’li yılların başından itibaren, Ankara Nazım İmar Planı raporunun (1970-1990) getirdiği makrofizik karar ve devletin konut piyasası üzerindeki kontrol mekanizması tarafından kullanılmış olan ‘gayrimenkul planlama’ yaklaşımı, yeni yaşam tarzlarını içerecek uygun ve daha büyük mülklere olan talebi öngörmüştür [123:204]. Önceki planlardan farklı olarak planlamacılar, gelecekteki gelişimi yönlendirmeyi amaçlayarak 1/50.000 ölçeğinde plan şeması oluşturmuştur. Plan toplu konut, sanayi, kurumsal-bölgesel projeler olarak şekillendirmiştir [122:109]. Ankara 1990 Planı’nda, sürdürülebilir kentsel kalkınma stratejileri için arazi kullanımı ve ulaşım bütünlüğünü sağlamak amaçlanmıştır. Kentsel gelişim koridorları önerilmiştir. Doğal ve kentsel alanlar yaratarak, kesişme ve buluşma alanları oluşturulması hedeflenmiştir. Kuzey-batı ve güney-batı boyunca uzanan bu koridorlar, 25-30 km uzaklıktaki kentsel işlevlerin merkezden uzaklaştırılması için bir araç olarak alınmıştır. Planlanan nüfusun %48’inin plana göre merkezi olmayan kalkınma bölgelerinde bulunması amaçlanmıştır [126:350-351].

Ankara Metropolitan Nazım İmar Planı’nda ulaşım, özel araç sahipliği, nüfus artışı, sanayi istihdamı nedeniyle kentin batıya doğru genişlemesi teşvik edilmiştir. Eskişehir Yolu’na bakan araziler kamu kullanımındaki kurumlar, üniversiteler ve askeri alanlar olarak ayrılmıştır. Söğütözü Bölgesi 90’lı yıllara kadar kentsel arazi parçası olarak görülmemiş, daha sonra özel sektörün bir odak noktası haline gelmiştir. Nazım İmar Planı revizyonlarıyla, Söğütözü Bölgesi’nde belirli araziler yaratılmış, karayoluna bağlı yaklaşımı oluşturulmuştur. Eskişehir Yolu ve Söğütözü Bölgesi arasında erişilebilirlik amaçlı dönen bir ızgara sistemli ulaşım ağı oluşturulmuştur [125].

1986’da hazırlanan 2015 Ankara planında, kamu kurumlarının büyük arazilerde yer seçmesi, büyük ve küçük ölçekli sanayinin merkezden uzaklaşma eğilimi, özel otomobil kullanımının artmasının öngörülmesi, Eskişehir Yolunda yer seçen kamu ve özelin artmasına ve otomobil yoğunluğunun yükselmesine sebep olmuştur. Nazım İmar Planı revizyonunda öngörülen ızgara sistemli ulaşım ağına ek olarak, erişilebilirliğin ve yaya dolaşım sürekliliğin sağlanması için Raci Bademli tarafından

alternatif bir alle (yaya yolu) projesi³⁷planı üretilmiştir. “Orman Genel Müdürlüğü, Söğütözü Tesisleri A.Ş.O.T. Bağlantı Yolları ve Kentsel Servis Alanı Mevzi İmar Planı” 1992’de hazırlanmış ve onaylanmıştır. Bu plan, Eskişehir Yolu ile halka açık rekreasyon alanlarını birbirine bağlayacak bir alle önermektedir. Bu tür bir alle ile ortak bir yeşil alan sunmak ve ticari süreklilik sağlayan bir koridor oluşturmak amaçlanmıştır [121]. Ancak bölgedeki özel sermayenin yaklaşımı ve kamunun arazi üzerindeki etkileri projenin uygulanmasını engellemiş ve değişikliğe uğramasına sebep olmuştur.Bilsel (2009), Söğütözü’nde kentsel tasarım olmadan yapılan çeşitli yükseklikteki birbirinden bağımsız tekil yapı bloklarının ve alışveriş merkezlerinin, kamusal mekân oluşturmada yeni bir kent merkezi oluşturduğunu vurgulamaktadır [47].

Tekeli (2006), 1980’lerde yerleşim yerlerinin dönüşüm sürecine girdiğini belirtmektedir. Tekeli’ye göre,

- Kentsel sistemin işlevleri ve kontrol mekanizmaları,
- Konut tedarik sistemi ve ulaşım biçimleri,
- Kentsel formun gelişimine müdahale ölçeği

değişmiştir.Merkezi iş alanlarının arazi kullanımı üretim tabanlı tesislerden finansal hizmetlere dönüşmüştür. Bu durumun sonucu gökdelenlerin ortaya çıkmasına yol açmıştır. Otomobilin artışı, banliyöleşme eğilimini, yüksek ve orta gelir gruplarının kentin çevresinde kendi banliyölerini inşa etmelerini hızlandırmıştır [129]. 1980’lerin sonlarından sonra banliyöleşme hızlanmasıyla,yeni kentsel yaşam tarzları talepleri doğrultusunda, 1970-1990 İmar Düzenleme Planı’ndaEryaman, Koru Sitesi, Konutkent, Bilkent, Ümitköy, Batıkent gibi büyük ölçekli konut yerleşimleri yaratılması için yer ayrılmıştır. Banliyöleşme süreciyle ana ve ara yolların önemi değişmiştir.Özel otomobil sahipliği ana arterlerdeki trafik yüklerini artırmıştır.Devlet ve Belediyeler metro ağı ve transit kavşak gibi yeni ulaşım yöntemlerini ortaya çıkarmıştır.Ana ve alt arterlerdeki araç yükündeki ve park sorunundaki artış, yeni

³⁷ Alle projesine ait bilgiler ve plan değişiklikleri Söğütözü Bölgesi Armada Alışveriş ve İş Merkezinin bulunduğu çevrenin detaylı olarak incelendiği bölümde aktarılmıştır. Bkz. Bölüm 5.6 Çalışma Alanının Sosyal/Davranışsal Analizi

alternatif çözümler getirmiştir. Ulaşım sistemi çözümlenmesi için metro ağı kurulmuştur.

1985 yılında yürürlüğe giren 3194 sayılı İmar Kanunu ile plan yapma, yaptırma, onaylama, uygulama, planda tadilat yapma yetkisi belediye meclisine verilmiştir. Bu durum, imar hareketindeki yerelleşme ve yerel yönetimlerin güçlendirilmesi adına bir en büyük değişiklik ve gelişim olmuştur. İmar ve planlama yetkilerinin yerel yönetimlere geçmesini sağlamıştır. Belediyelerinde planlar üzerinde değişiklik yapma hakkını ortaya çıkarmıştır [128:20-21]. Belediyelerin sorumluluk ve yetkilerine ilişkin yasal düzenlemelerden sonra, plan üretim ve uygulama süreçleri kısmi hale gelmiştir. Bu durum, kentlerin kentsel biçimlerinin bütünsel bir çerçeve ile şekillendirilememesi ve kontrol edilememesine neden olmuştur. Aynı zamanda kentsel ve mekânsal parçalanmaları beraberinde getirmiştir.

Eskişehir Yolu'nda, yeni yapılan alışveriş merkezleri, konutlar, kamu yapıları, üniversite kampüslerinin konumlanmasıyla, bölge kent için merkez konumu haline gelmiştir. Bu bölgede, tüketimle biçimlenen, konut, alışveriş merkezi ve ofislerin bir arada karma kullanım olarak tasarlandığı bir yapılaşma türü ortaya çıkmıştır [131]. Kentin birçok farklı bölgesinde yaya hareketlerini ve dolaşımını göz önünde bulundurmayan, yayaların üst geçit kullanımlarına zorlandığı uygulamalar oluşmuştur. Kent içindeki kamusal alanların ulaşılamaz, kullanılamaz, geçirimsiz alanlara dönüşmesi, mekân niteliklerinin yok olması, kentlinin kimliğinin değişimine sebep olmuştur[130:44].

1980'lerdeki ekonomik, sosyal ve politik değişikliklerin, hem farklı kentsel bölgelerde hem de kentin iç örgütlenmesinde önemli mekânsal sonuçları olmuştur. Bu dönemde, mülk üzerindeki mimari ifadeler üzerine tartışmalar artmıştır. Yeniden yapılanma sürecine geçişle, planlama yaklaşımlarında ve mülk üzerinde mimari yığılma meydana gelmiştir. Merkezi alanlarda finans ve hizmet sektörünün yeniden gruplanması, yüksek binaların ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Özellikle temsiliyet ve kimlik tartışmaları bu dönemde mimarlık ve planlama disiplinlerinde önemli

konular haline gelmiştir. Uludağ'a göre yeni çalışma alanlarının ortaya çıkışı, üretimde parçalanma, mimari ve planlamada postmodernist yaklaşımları ortaya çıkarmıştır. Üretimde parçalanma, tüketim biçimlerindeki değişim, alışveriş ve perakendecilik sektörlerinin sosyal yaşamdaki önemini değiştirmiştir. Alışveriş için mega yapılar, ticaret merkezleri ortaya çıkmaya başlamıştır [133].

Alışveriş merkezi kültürü şehrin genelinde hızla artmıştır. Bu ticari merkezler kent yaşamını etkilemiştir. Kent merkezinin yerini, içinde birçok mağaza, restoran ve faaliyet barındıran alışveriş merkezleri almıştır. Yeni kamusal alan anlayışı, plansız uygulamalar, politik ve ticari ilişkilerle biçimlenen planlama kararlarıyla oluşmaktadır. Tekeli, Eskişehir yolundaki kamu binalarına yaya olarak ulaşamamasını ve kamusal alanların anlamının yitirilmesini, yönetim ile kentli arasına mesafe koyan planlama anlayışına bağlamaktadır [132:82].

Günay (1999), “Mülkiyet İlişkileri ve Kentsel Mekân” kitabında kentsel dokunun nitelik ve nicelik ile ilgili kararlarının, kentsel etki unsurlarını yansıttığını belirtmektedir. Mülkiyet üzerindeki mimari ortaya çıkışı, toplumun kültürel ve ekonomik değerlerinin neden olduğu güç ilişkilerinin bir yansıması olarak aktarmaktadır [125]. Bu açıdan, sektördeki özel mülkiyetin oluşumu ve planlama kararları, seçilen çalışma alanı için önemli rol oynamıştır.

Konutların kentsel mekânda farklı yerlerde yapımıyla, toplumsal yapıdaki ayrışmaya paralel, konut alanlarında mekânsal farklılaşma yaşanmıştır. Mekânsal ayrışma yalnızca konut alanlarında değil, alışveriş, eğlence, eğitim gibi pek çok kentsel fonksiyonun yer seçiminde de görülmektedir. Alışveriş ve sosyal etkinlikleri içinde barındıran ve yeni teknoloji olanaklarıyla örgütlenen alışveriş-eğlence merkezleri, 1980 yılı sonlarında önce kent merkezlerinde yer alırken, 1990'lı yıllardan itibaren kentlerin çeperinde ana ulaşım akslarında konumlanmıştır [135].

1995 Yılında onaylanan Ankara 2025 Planı, mevcut kentsel dokudaki sıkışık fonksiyonların yeni oluşturulan koridorlara, düğümlere ve çekim merkezlerine

dağılmasını, büyüme koridorlarında alt merkezlerin gelişmesinin teşvik edilmesini öngörmüştür. 2001’de hazırlanan Nazım İmar Planı Kısmi Revizyonları’yla, kentsel formun güneybatı şeridini bir gelişme bölgesine dönüştürmüştür. Ankara 2015’in kentsel formundaki temel farklılığı yapısal oluşumdur. Yerleşim alanları çevre alanlarına yayılırken, kentsel formun kalıcılığı kaybolmuştur. 2025’in plan anlayışında, parça bütün ilişkisi tamamen yok olmuştur. Parçalanmış ve dağınık kentsel gelişim modeli kentsel ve kırsal arasındaki ilişkiyi belirsiz kılmaktadır. Kentsel bölgeyi çevreleyen inşa edilmemiş boş araziler belirsiz kentleşmeye maruz kalmaktadır.

Osmay’a göre, kentte etkinliklerin ana ulaşım aksları boyunca yoğunlaşması ve yeni alt merkezlere yayılmasının sebebi toplu konut uygulamalarının gelişmesidir [135]. Tasarlanan alışveriş merkezleri, orta-üst gelir grupları için erişilebilirlik, otopark, çeşitlilik, dış ortama kapalılık sunmaktadır. Araç öncelikli ulaşım politikasıyla kentsel yayılmaya sebep olan konut alanları ve alışveriş merkezleri, kentin fiziksel yapısını biçimlendirmekte ve kentsel mekânın sosyo-ekonomik örüntüsünü etkilemektedir.

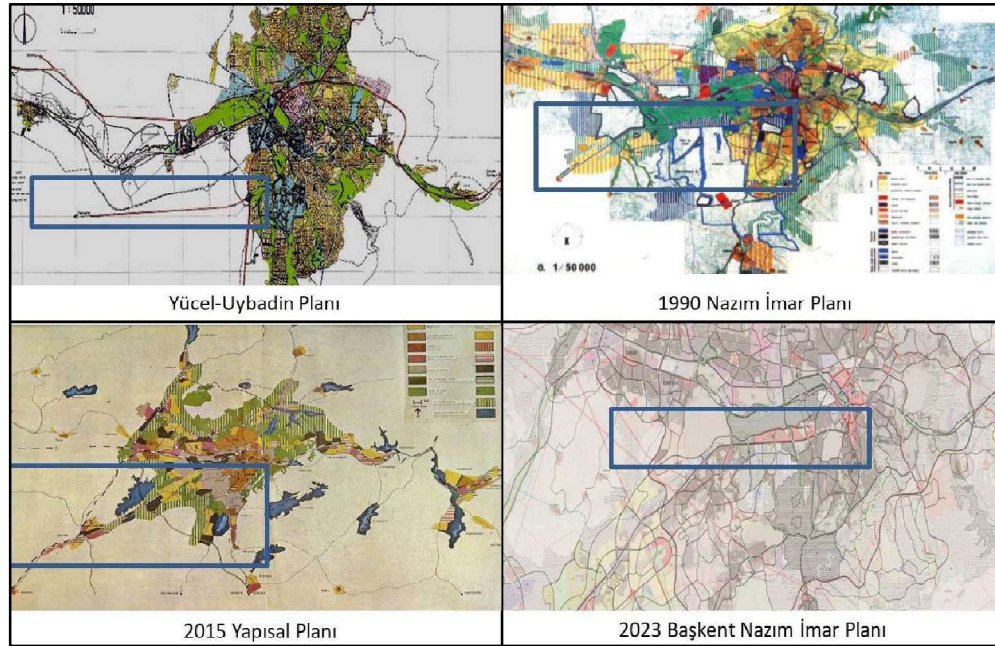
Kent planlaması, mimarlık ve kentsel yapıyı çevreye yayılan değişiklikler farklı ölçeklerde ve düzeylerde gerçekleşmektedir. Geniş alanda gerçekleştirilen, yerleşim örüntüsünün ve işlev dağılımının değişmesine neden olan, kentin tümünü ya da bir bölümünü ilgilendiren değişiklikler plan revizyonu, plan değişikliği³⁸ ya da mevzi planlarda yapılmaktadır. Kentsel mekândaki değişimi, imar planları yerine geçen plan değişiklikleri yönetmektedir. Plan değişiklikleriyle ortaya çıkan kentsel yapıyı çevrenin niceliksel yanı, kentlerin karakterinde niteliksel değişimlere sebep olmaktadır [39].

Ankara’da kentsel gelişme içindeki farklılaşmalar planlardan çok ıslah imar planları, mevzi imar planları ve plan değişiklikleriyle gerçekleşmiştir. Islah imar planı ve

³⁸ Tek bir imar parselinde ya da birkaç parselden oluşan bir alanda bina yüksekliği, çekme mesafeleri, yapı düzeni, parsel boyutu, imar adasının biçimi gibi morfolojik özelliklerin değişmesini ve plan değişikliği olarak yapılmaktadır

mevzi imar planları, 1995’den sonra yürürlüğe giren imar planlarına aykırı bir şekilde oluşturulmuştur. Plan revizyonlarıyla, yerleşim örüntüsü, parsellerin kullanımı ve yoğunluğu, açık alanlar, yol kategorileşmesi değişmiştir[39].

Ankara’nın kent planlarından Eskişehir Yolu’nun gelişimi ve kentsel yoğunlaşmayı gösteren planlama çalışmaları Şekil 5.5’de yer almaktadır. Harita incelendiğinde, 2015 Yapısal Planı’nda Eskişehir Yolu’nun da bulunduğu ve ana arterler boyunca gelişiminin öngörüldüğü anlaşılmaktadır. Plan değişiklikleriyle Ankara genelinde alınan yüksek ve yoğun yapılaşma kararları, tekil olarak imar adaları ölçeğinde gerçekleşmiştir. Bu noktada, planlama kararlarının, kentsel ölçekten yakın çevre ölçeğine kadar irdelenerek, ilişki sistemlerinin analizlerle değerlendirilmesi gerekmektedir. Kenti bir bütün olarak ele alan ve her türlü işlevsel yapılanmanın uygunluğunu ortaya çıkaran bir planlamaya ihtiyaç vardır. Bu kapsamda ele alınan çalışma bölgesinin, üst ölçekte ilişkiler sistemi değerlendirilip, detay ölçekte farklı analiz ve gözlemler yapılmıştır.



Şekil 5.5 Ankara’nın kent planlarından Eskişehir Yolu’nun gelişimi [119]

5.4 Çalışma Alanının Mekânsal Özelliklerini Tanımlama Yöntemleri

Dumlupınar Yolu ve çevresini Bölüm 4.2’de önerilen model ile irdeleyebilmek ve kentsel açık alanlarda kamusal kullanımlara yönelik alanlar geliştirebilmek için, alanın kentsel mekân özelliklerinin sorgulanması gerekmektedir. Bu bağlamda, Bölüm 2.2.1’de ortaya koyulan kentsel mekân karakterinin özellikleri Dumlupınar Yolu’nda sorgulanmaktadır. Aks üzerindeki alan çalışması³⁹, kentsel çevre, fiziksel bileşenler ve davranışsal bileşenler bağlamında ele alınarak, kentsel ölçekten bina ölçeğine kadar, yapılı çevre ve kullanıcı ilişkisi, mekânsal etkileşimler incelenmektedir. Bu inceleme, kentsel mekânın karakterini belirleyen özelliklerin alanda sınanması ve kullanıcı verilerinin ortaya çıkarılmasını da kapsamaktadır.

Alanın Fiziksel/Biçimsel Özelliklerinin Değerlendirilmesi:

Dumlupınar Yolu ve çevresi, fiziksel/biçimsel özelliklerinin Bölüm 4.2’de oluşturulan modelde önerilen bileşenleri doğrultusunda ele alınması için izlenen yöntemler:

- Alanın gelişmesini incelerken, mevcut veriler ve bugünkü durumun yetersiz kalacağı düşüncesiyle, farklı yıllara ait hava fotoğrafları ve hâlihazır haritalar karşılaştırılarak, oluşturulmuştur.
- Alanın kentle kurduğu fiziksel bağlantı ve kent içindeki konumu hava fotoğraflarıyla tespit edilmiştir.
- Ankara Büyükşehir Belediyesi ve Çankaya Belediyesi’nden imar planları ve plan notları, yol kotları ve zemin ilişkileri alınarak, incelenmiştir. Alınan bu planlar üzerinden harita çalışmaları yapılmıştır.

³⁹ Prof. Dr. Cana Bilsel ve Araş. Gör. Elif Bekar’ın yürütücülüğünü yaptıkları 2018-2019 Bahar dönemi Arch312 Principles of City Planning and Urban Design dersi dönem ödevi sunumlarından bilgi alınarak, yararlanılmıştır.

- Alanda seçilen noktasal bölgelerdeki detay ölçek değerlendirmelerinde, imar planları karşılaştırılarak, alanlara ait plan ve kullanım değişiklikleri belirlenmiştir.
- Hava fotoğrafları ve imar planları üzerinden farklı yıllara ait değişimi gösteren doğal çevre ve yapılı çevre nitelikleri çıkarılmıştır.
- İmar planları ve zemin kat planlarından, yollar ve bağlantılar (ana ve ara arterler), arazi kullanımları, doluluk, boşluk ilişkisi (şekil, zemin ilişkisi), yapı adası dokusu, binaların yapısı ve ulaşım noktaları çıkarılmıştır.
- Alandaki arazi kullanımı değerlendirmesi, doluluk-boşluk ilişkisi, Trancik⁴⁰ (1986)'in şekil zemin kuramında ve Curran⁴¹'in kentsel mekânda fiziksel özellikleri irdelerken yapı formları ve zemin ilişkisinde inceledikleri ortak ölçütler üzerinden oluşturulmuştur. Parsellerdeki mimari forma bağlı olan boşlukların, formla kurduğu ilişkilere göre boşlukların büyüklükleri belirlenmiştir.
- Yapı adalarının kullanım alanları ve fonksiyonları, imar planları ve plan notları üzerinden belirlenerek, fonksiyon analizi oluşturulmuştur.
- İmar planlarındaki öngörülen fonksiyon dağılımından farklı olarak, mevcut mülkiyetlere göre, çalışma alanındaki kullanım, mülkiyet ve erişim değerleri göz önünde bulundurularak oluşturulan Tablo 0.3 üzerinden, alanda kentsel mekân çeşitlerini belirlemek için çalışma yapılmıştır. Parsellere ve yapılara ait mülkiyet analizleri yapılmıştır.
- Plan üzerinde tüm bölgelerdeki kentsel alanlarda kaldırım, yeşil alan ilişkileri belirlenmiştir. Plan üzerinde yeşil alan, kaldırım ilişkileri işlenerek, farklı noktasal kesit ve fotoğraflarla desteklenmiştir. Alanlarla ilgili sorunlar ortaya çıkartılmıştır.
- İmar Planı'nın öngördüğü yeşil alanlar, ağaçlandırılmış alanlar ve yapı adaları içinde bulunan yeşil alanlar tespit edilerek, haritalara işlenmiştir.

⁴⁰ Bkz. **2.2. Kentsel Mekân** başlığında Trancik (1986) Şekil Zemin Kuramı

⁴¹Bkz. **2.2.1.2.c. Kamusal Alanın Nitelikleri** başlığında Curran'ın (1983) kamusal alanın fiziksel özelliklerini değerlendirme ölçütleri

- Kentsel mekânlarda kullanılan kentsel donatı elemanları araştırılmıştır. Kentsel donatı elemanlarına ait noktasal kesitler belirlenerek, görüntüler elde edilmiştir.
- Çalışılan alandaki binaların yapısı değerlendirilirken, çevre yapılarla ilişkileri, yapı yol ilişkisi, bina kimlikleri, yapı yüzeyleri ve sürekliliği, yapı yükseklikleri Curran'ın kentsel mekândaki çalışmaları üzerinden irdelenmiştir.
- Farklı bölgelerden yol kesitleri alınarak, yol - bina – insan ilişkisi ve ölçeği, ara mekânlar değerlendirilmiştir.
- Ulaşım ağları değerlendirmesinde, APA⁴²'nin (American Planning Association) yol sınıflandırması üzerinden, bağlantı ve erişimler belirlenerek, ikincil yollar işlenmiş ve ulaşım sistemi hiyerarşisi oluşturulmuştur.
- Otoyolun trafik yoğunluğu Appleyard⁴³'in gruplamasına bağlı olarak, farklı gün ve saatlerde incelenerek, haritalar üzerine işlenmiştir.

Alanın Sosyal/Davranışsal Özelliklerinin Değerlendirilmesi:

Dumlupınar Yolu'nun sosyal/davranışsal özellikleri değerlendirilirken, Bölüm 4.2'de oluşturulan model ve kavramsal çerçeve Bölüm 2'in altında detaylı bir şekilde açıklanan ölçütler dikkate alınmıştır. Alanın sınanması için, anket çalışmaları, kullanıcı görüşmeleri, gözlemlerle verilerin tespiti yapılmıştır. Bölüm 4.2'de modelde oluşturulan alt bileşenlerden hareketle, çalışma alanındaki kentsel mekânın sosyal/davranışsal özelliklerini değerlendirmek için kullanılan yöntemler:

- Alanda farklı etkinliklere ait bölgeler belirlenip, etkinlik strüktürü ve dağılımı analizleri oluşturulmuştur.

⁴²Bkz. 2.2.1.1.d. Ulaşım Ağları başlığında APA (2007) yolların sınıflandırılması: Ana arterler, Alt arterler, Toplayıcı yollar, yerel yollar.

⁴³ Bkz. Bkz. 2.2.1.1.d. Ulaşım Ağları başlığında Appleyard (1981) trafik yoğunluğuna bağlı sınıflandırma yapmıştır: Hafif trafik, Orta trafik, Yoğun trafik.

- Çalışma alanındaki metro ve otobüs durakları çevresinde, yaya dolaşım alanlarını tespit etmek için gözlemler yapılarak, noktasal yol kesitleri alınmış, yayanın yoğun olduğu alanlar planlar üzerinde belirlenerek, görsellerle desteklenmiştir.
- Alanda kamu ve özel mülkiyette olup, kamusal kullanımı olan alanlar ortaya çıkartılmıştır.
- Kamu ve özel mülkiyetteki kamusal kullanım, faaliyet ve ilişkilerini, kullanım yoğunluğunu, kullanıcıların çevre ile ilişkilerini ve alanla ilgili düşüncelerini ortaya çıkarmak için, kullanıcılarla görüşmeler ve anketler, ayrıca gözlemler yapılmıştır.

Kamusallık potansiyelini gerçekleştiremeyen alanların değerlendirilmesi:

- Kamusallığa katkı sağlama potansiyeli olan, işlevsel, mekânsal ve kullanım değerini yitirmiş alanlar incelenerek, Bölüm 4.2’de oluşturulan modelde bulunan alt başlıklar dâhilinde haritalara işlenerek, görsellerle desteklenmiştir. Bu incelenen alanların kamusal olma potansiyeli göz önünde bulundurularak, değerlendirilmesi için gerekli çözüm önerileri geliştirilmiştir.
- Alanlar belirlenirken, mülkiyete bağlı ayrımlar göz önünde bulundurulmuş ve artık ve kullanılmayan alan analizleri yapılmıştır.
- Mevcut durumda işlevselliği sürmekte olan, ancak kullanım açısından yetersiz kalan yaya dolaşım alanları, otopark alanları ve servis, hizmet alanları belirlenmiştir. Yayanın yoğun olduğu ve kullanımın bulunduğu yetersiz yaya dolaşım alanları planlar üzerine işlenmiş, fotoğraflarla olumsuz durumlar tespit edilmiştir.

5.5 Çalışma Alanının Fiziksel/Biçimsel Analizi

Dumlupınar Yolu’nun mekânsal yapısını önerilen modeldeki fiziksel/biçimsel özellik bileşenlerine bağlı incelemek için alanda çeşitli analizler yapılmıştır. Bu analizler, modelde önerilen ölçütler bağlamında ele alınmıştır. Alanın mekânsal kurgusu, arazi

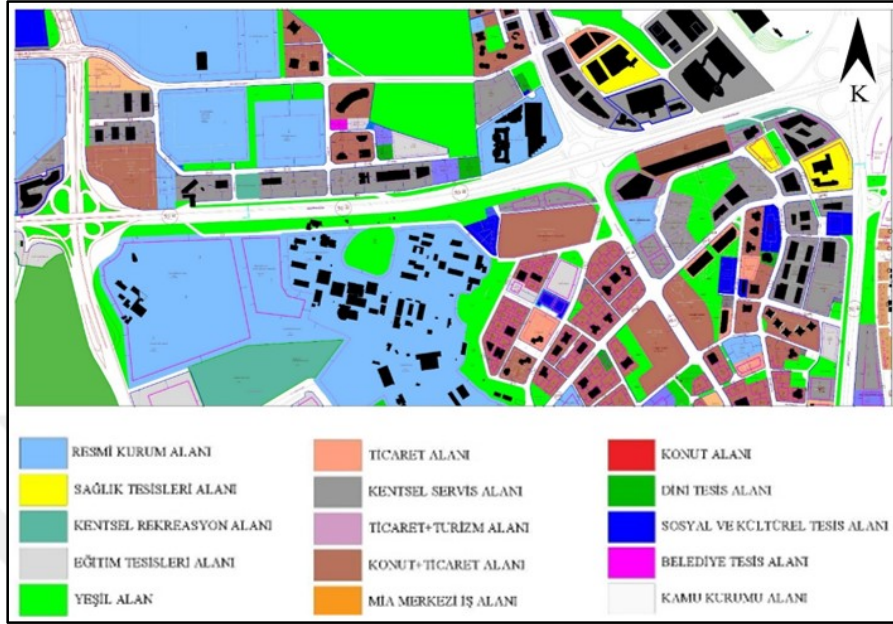
kullanımı, fonksiyon dağılımı, doluluk/boşluk ilişkisi, yapı adası dokusu, binaların yapısı, ulaşım ve bağlantılar bağlamında sorgulanmıştır. Dumlupınar Yolu ve çevresi alan kullanımları ve özellikleri ile ilgili anket görüşmeleri yapılarak, değerlendirilmiştir.

5.5.1 Alanın Arazi Kullanımı

Model önerisinde ele alınan, kentsel morfolojik yapı, doluluk/boşluk ilişkisi, fonksiyon dağılımı, yapı çeşitliliğine ilişkin veriler sorgulanmıştır. Fonksiyon dağılımı değerlendirilirken, Ankara Büyükşehir Belediyesi'nden alınan, güncel imar planlarında öngörülen fonksiyonlar bağlamında haritalar oluşturulmuştur. Dumlupınar Yolu'nun fonksiyon dağılımı incelendiğinde, alanda, konut alanlarıyla birlikte, kamu yapıları, ofis, alışveriş ve eğlence merkezlerini içine alan ticari ve kentsel servis alanları, eğitim kurumları bulunmaktadır. Bu fonksiyonların alan içindeki dağılımı, imar planları üzerinden üç ayrı bölge halinde oluşturulmuştur (Şekil 5.6-7-8).

İmar planı incelendiğinde, kentsel mekân kurgusunun tanımlanmadığı, yalnızca mülkiyetlerin belirlenerek, tasarım olmaksızın alan kullanım kararlarının verildiği ortaya çıkmıştır. Bu durum, fonksiyon dağılımında kentsel mekânın işlevsel bölgelere bölünmesine ve kamusal alanların düşünülmemesine sebep olmuştur. Fonksiyon dağılımında, üç bölgede de yolun güneyinde ağırlıklı olarak kamu kurumlarına ait yapıların ve üniversite kampüslerinin bulunduğu görülmektedir.

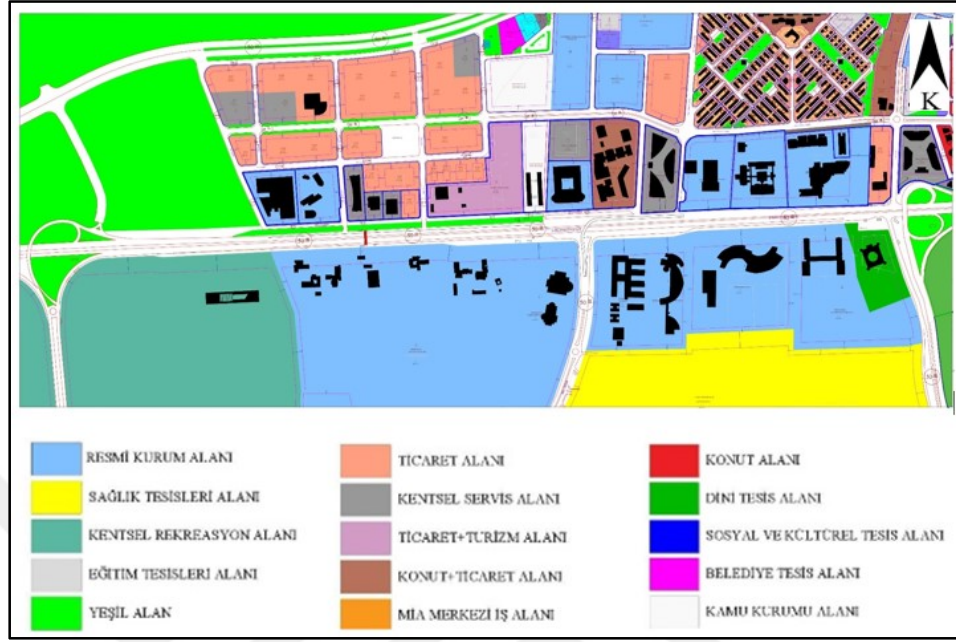
Dumlupınar Yolu'nun kuzeyinde ise, farklı fonksiyon ve kullanımlara ait özel mülkiyette yer alan yapılar bulunmaktadır. Bu alanda, kamu kurumlarının, iş ve ticari merkezlerin, alışveriş ve eğlence merkezlerinin yerel ilişkilerden bağımsız yapı formları şeklinde bir arada bulunması dikkat çekmektedir. Bu farklı kullanımlardaki mülkiyete dayalı mimari tasarımlar ve bu tasarımlara bağlı oluşan kentsel alanların değerlendirilmesi gerekliliği, bu alanın seçilmesinde etkili olmuştur. Aks ve yakın çevresindeki arazi kullanımı değerlendirmesinde, imar planları ve mevcut durum göz önünde bulundurularak, hazırlanmıştır.



Şekil 5.6 Dumlupınar Yolu I. Bölge Arazi Kullanım Fonksiyon Dağılımı

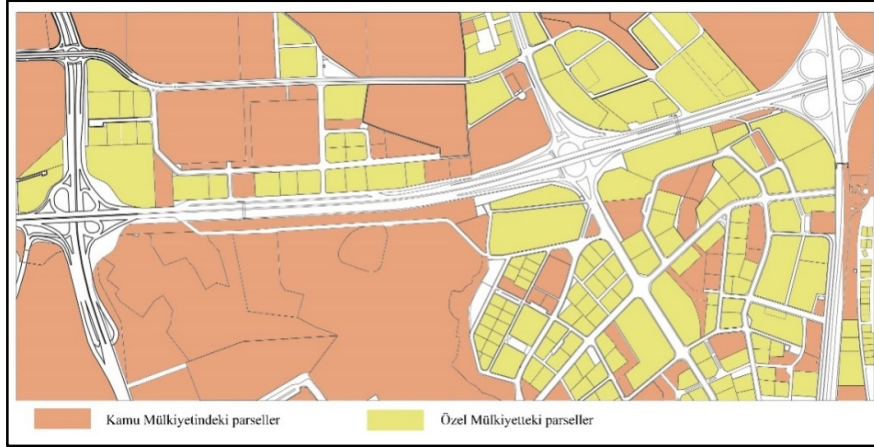


Şekil 5.7 Dumlupınar Yolu II. Bölge Arazi Kullanım Fonksiyon Dağılımı

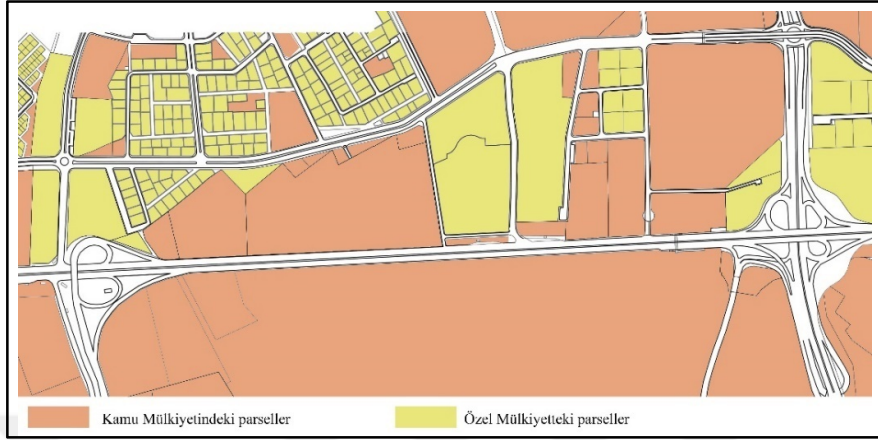


Şekil 5.8 Dumlupınar Yolu III. Bölge Arazi Kullanım Fonksiyon Dağılımı

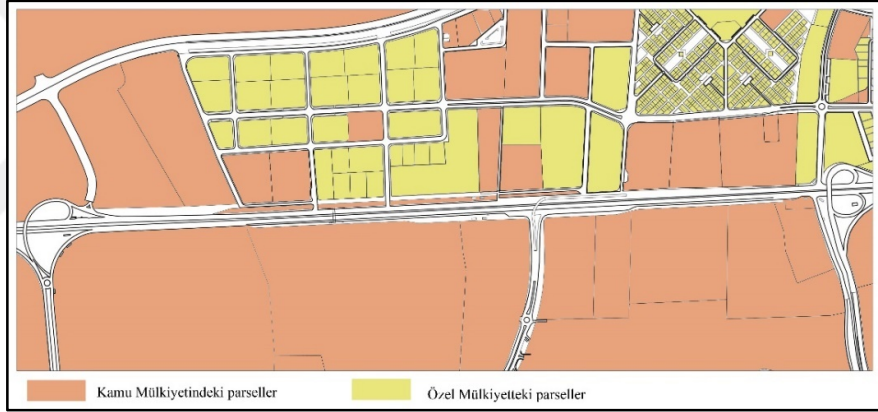
Kamu kurumlarına ve özel mülkiyete ait parsellerin ayırt edilmesi için her bölge için mülkiyet deseni analizi oluşturulmuştur (Şekil 5.9-10-11).



Şekil 5.9 Dumlupınar Yolu I. Bölge Mülkiyet Deseni Analizi



Şekil 5.10 Dumlupınar Yolu II. Bölge Mülkiyet Deseni Analizi



Şekil 5.11 Dumlupınar Yolu III. Bölge Mülkiyet Deseni Analizi

Analizden de görüleceği gibi, kamu kurumları parselleri büyük alanlardan oluşmaktadır. Kamu kurumlarının yeri ve parseli belirlenirken kurum ihtiyacına bağlı AOÇ arazisinden parça parça alınarak büyük alanlar oluşturulmuştur. Kamu kurumları bu büyük alanlar içerisinde kamusal kullanıma ve erişime kapalı bir şekilde yer almaktadır. Bütüncül planlama yaklaşımı yerine parçacıl planlama yaklaşımı ile parseller belirlenmiştir.

Yapıların mimari formları ve oluşturdukları boşluklar, günlük yaşantıdaki faaliyetlerin niteliğini belirlediği için doluluk - boşluk ilişkileri değerlendirilmiştir

(Şekil 5.12-13-14).Alanda yapı formunun ve forma bağlı oluşan boşlukların kurduğu ilişkiler ortaya çıkartılmıştır.



Şekil 5.12 Dumlupınar Yolu I. Bölge Doluluk – Boşluk İlişkileri



Şekil 5.13 Dumlupınar Yolu II. Bölge Doluluk – Boşluk İlişkileri

Doluluk – boşluk ilişkisinin değerlendirildiği analizlerde, alanda planlama kararlarının alınarak, tek parsel içerisinde mimari proje önerilerinin gerçekleştirildiği, kentsel tasarımın yapılmadığı saptanmıştır. Kentsel yapılı çevrenin üretilmesi, parsel bazında, planlı olmaktan çok parsele bağlı plan değişiklikleriyle bina yapımı şeklinde olduğu saptanmıştır. Bu durum, yapı adaları ve parsellerin aralarında, tanımsız kentsel boşlukların ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Bu boşluklar, yapı formu ve çevresine dair, kullanım sunamayan alanlardan oluşmaktadır. Bu üretim şekliyle, tek parsel bazındaki yapıların birbirleriyle nasıl ilişki kurması ve açık / kapalı mekân kullanımlarının nasıl olması gerektiğine dair çözüm getirilememektedir. Oluşturulan boşlukların mekânsal anlam kazanması için, kültürel ve sosyal olarak ilişkilendirilmesi, mekânsal ilişkilerin kurulması gerekmektedir.



Şekil 5.14 Dumlupınar Yolu III. Bölge Doluluk – Boşluk İlişkileri

Dumlupınar Yolu'nda ve çevresinde bulunan, imar planında öngörülen yeşil alanlar belirlenmiştir. Yeşil alanlar belirlenirken, bu alanın tarihsel süreçte geçirdiği dönüşümler baz alınarak, Atatürk Orman Çiftliği'ne bağlı alanların sınırları⁴⁴ göz önünde bulundurulmuştur (Şekil 5.15). Planlanan yeşil alanlar, yapı adasındaki yeşil

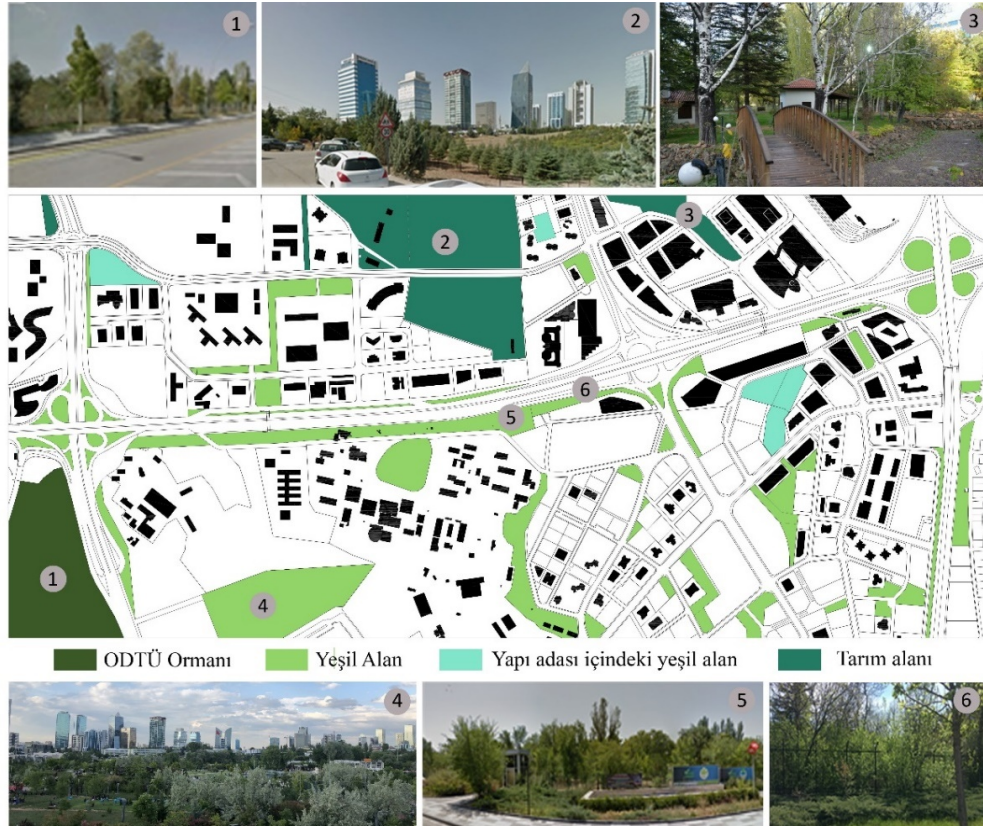
⁴⁴ Atatürk Orman Çiftliği'nin sınırlarının geçirdiği dönüşüme ait bilgiler Söğütözü Bölgesi Armada Alışveriş ve İş Merkezinin bulunduğu çevrenin detaylı olarak incelendiği bölümde aktarılmıştır. Bkz. Bölüm 5.6 Çalışma Alanının Sosyal/Davranışsal Analizi

alan düzenlemeleri, ağaçlandırılmış alan ve tarım arazisi olan alanlar olarak gösterilmiştir (Şekil 5.16-17-18).



Şekil 5.15 Atatürk Orman Çiftliğinin sınırları (Google Earth görüntüsü üzerinden yazar tarafından oluşturulmuştur.)

Planlanan yeşil alanların, sahiplenilmediği, bakımsız olarak kaldığı ve kullanılmadığı tespit edilmiştir. Bu alanların, kullanımına ve sahiplenilmesine bağlı olarak değerlendirilmesi, ayrıca kamusal mekân ve artık alan analizlerinde de yapılmıştır. Birinci bölgedeki alanlar değerlendirildiğinde, kullanımın yoğun ve erişimin sınırsız, olduğu tek alanın Uğur Mumcu Parkı olduğu tespit edilmiştir. Tarım arazisi içinde bulunan, Söğütözü Bölgesi mesire alanı, Armada bölgesinden erişilmesi istendiğinde Orman Genel Müdürlüğü tarafından kontrollü girişin tanımlandığı, sınırlı erişime sahiptir. Ancak, içinde barındırdığı özel yeme-içme mekânlarına ait kontrollü kapıdan halka açık giriş-çıkış yapılabilmektedir. ODTÜ kampüsü içinde bulunan ağaçlandırılmış alan, üniversite öğrencileri ve mensuplar için kullanım sağlamaktadır. Yolun çevresinde tanımlanan yeşil alanların, bakımsız ve yayaların kullanımı için yetersiz olduğu belirlenmiştir. ATO Hatıra Ormanı (2) olarak tanımlanan, tarım arazisi içinde bulunan ağaçlandırılmış alanın da, kentsel açık alanlara aktif katılımının sağlanmadığı, yüksek yapıların arasında kaldığı tespit edilmiştir (Şekil 5.16).



Şekil 5.16 Dumlupınar Yolu I. Bölge planlanan yeşil alanlar

İkinci bölgede, rekreasyon alanı olarak tasarlanan ve içinde yeşil alan barındıran 9 Eylül Kurtuluş Parkı'nın (4), fiziksel nitelikleri yeterli olsa da, kavşak ve üst yol bağlantılarının yanında bulunması sebebiyle, yaya ulaşılabilirliği açısından sorun oluşturmaktadır. Analizlerden, yapı adalarının içinde ve yola bitişik planlanan kamu mülkiyetindeki yeşil alanların genel olarak, sahipsiz ve bakımsız kaldığı saptanmıştır (Şekil 5.17).



Şekil 5.17 Dumlupınar Yolu II. Bölge planlanan yeşil alanlar

Üçüncü bölgede kamu kurumlarına ait büyük parsellerin bulunduğu ve kamu yapıları dışında kalan alanların parsel bazında düzenlendiği tespit edilmiştir. Yapı adaları içinde, hem kamu hem de özel mülkiyette tasarlanan yapıların dışında kalan alanlarda yeşil alan, peyzaj düzenlemeleri yapıldığı görülmüştür (Şekil 5.18). Yapıların bu düzenlemeleri fiziksel sınırların içinde bulunmakta, parsel ve mülkiyet bazında yapıldığı için süreklilikleri sağlanamamaktadır. Sınırlarla çevrili alanlarda bulunan yeşil alanlar, yola yalnızca görsel olarak katkı sağlamakta ancak fiziksel erişim mümkün olmamaktadır. Ayrıca yaya kaldırımlarıyla da ilişkileri kurulamamaktadır.



Şekil 5.18 Dumlupınar Yolu III. Bölge planlanan yeşil alanlar

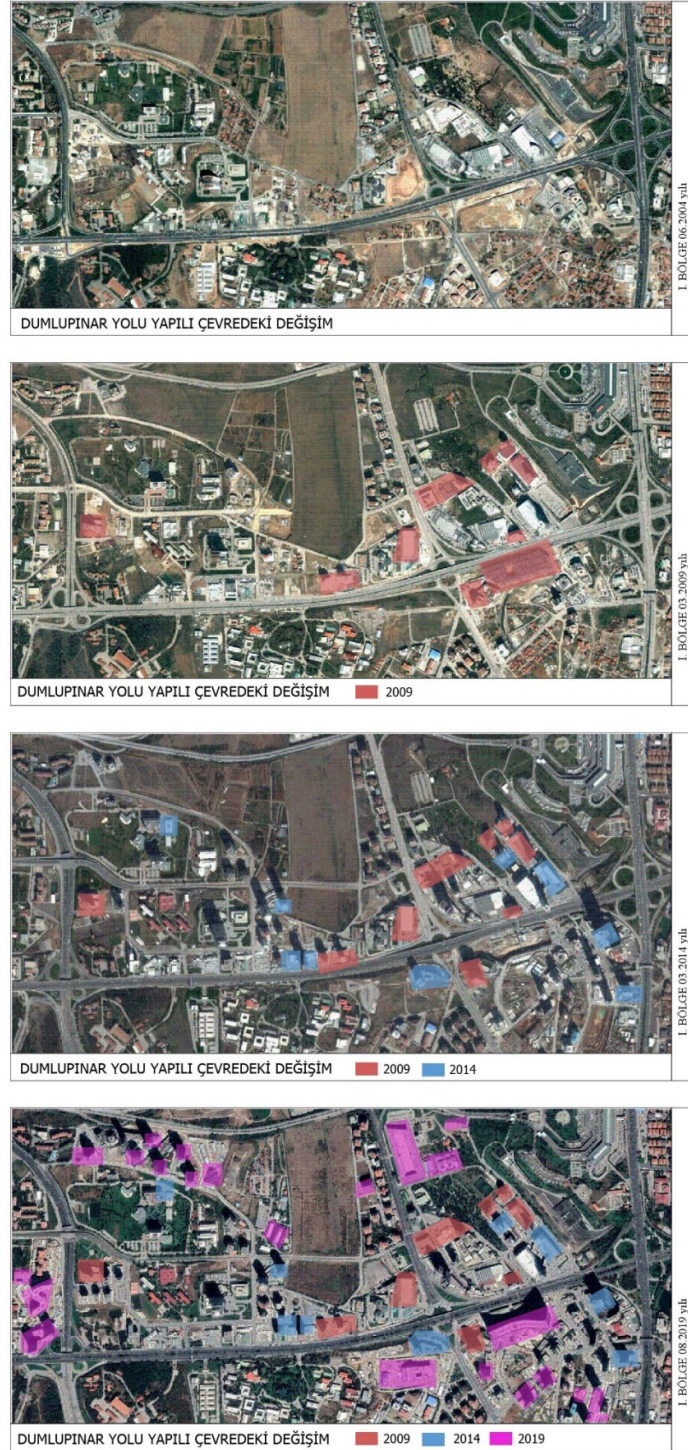
5.5.2 Alanın Yapı Adası Dokusu

İmar planları üzerinden yapı adası dokuları incelenmiştir. Kentsel mekân, yapı ve yapı adası sınırları ile bölünmektedir. Yapı adaları tekil parsellerden oluşmakta, imar planları yapılar arasındaki boşluklara tanım getirmemektedir. Bu durum, her bir parselin kendi içinde tekil ve yan parselden ayrı olduğu anlamındadır. Plan değişikliklerinde yapı adaları yan parselle birleştirilmektedir. Ancak, bu gibi değişikliklerle arazi kullanım kararları değişmemektedir. Kullanıma dair bir

değişiklik yapılamaması, imar planlarının kentsel mekân üretilmesinde yetersiz kaldığını göstermektedir.

Alandaki kentsel yoğunlukdeğerlendirilirken, mevcut verilerin ve bugünkü durumun irdelenmesinin yetersiz kalacağı düşüncesiyle, farklı yıllara ait hava fotoğrafları ve hâlihazır haritalar incelenmiştir. Aks ve yakın çevresindeki yapılaşmaların yoğunluğunu ve kentsel yapılı çevrenin dönüşümünü ortaya çıkarmak amacıyla, 2004, 2009, 2014, 2019 yıllarına ait hava fotoğrafları incelenmiştir. Beş yıllık zaman dilimlerindeki süreç içinde üç bölgede bulunan alanlardaki yoğunluğun değişimi haritalarda gösterilmiştir. İncelemeye 2004 yılından başlanmış, her beş sene içinde yeni eklenen yapılar farklı renklendirilerek, her bölge için 4 ayrı harita oluşturulmuştur. Birinci bölgede en yoğun yapılaşmanın 2015- 2019 yılları arasında olduğu görülmektedir. 2014'de başlayan kentsel yapıdaki yoğunlaşma, 2019 yılına gelindiğinde daha da ivmelenerek, yeşil alanların yoğunluğunun azalmasına sebep olmuştur (Şekil 5.19). İkinci bölgede, yapılaşmanın 2009 yılında arttığı tespit edilmiştir (Şekil 5.20). Üçüncü bölgede ise, 2014-2019 yılları arasındayapı gruplarının sayısıartmış, yoğun bir kentsel alanın oluşmasıyla, yeşil alanın azaldığı saptanmıştır (Şekil 5.21).

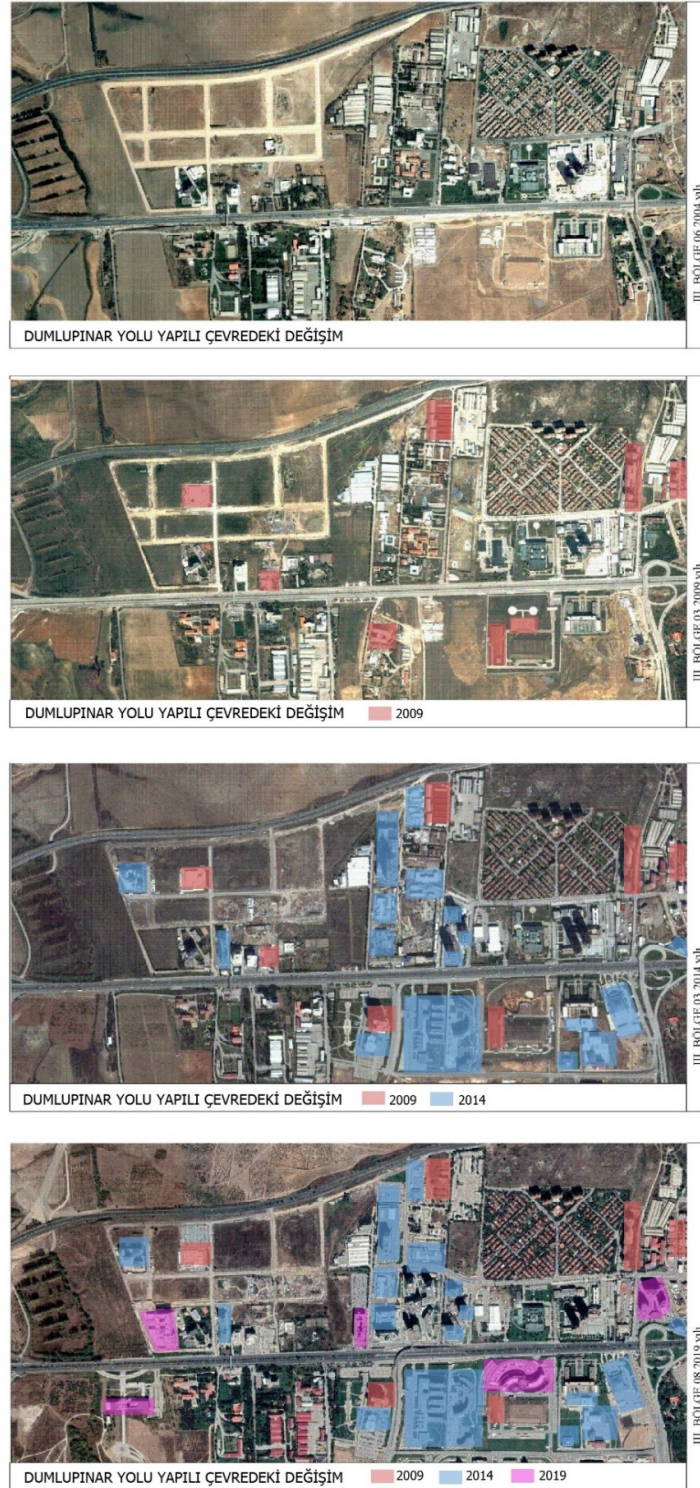
İncelenen analizlerde, beş yıllık zaman süreçlerinde, kentsel yerleşmenin her geçen yıl yayıldığı, doğal çevrenin ve tarım alanlarının azalarak, kır-kent ayrımının ortadan kalktığı görülmektedir. Bu kentsel alanların coğrafi mekândaki büyümesi ve yayılması, birbirinden ayrışan toplum gruplarının kümelenmiş yerleşim alanlarında yaşamalarına sebep olmaktadır. Bu ayrışmanın fiziksel alana yansması, kamusal alanların var olmasını engellemektedir.



Şekil 5.19 Dumlupınar Yolu I. Bölge Yıllara Göre (2004, 2009, 2014, 2019) Yapılı Çevredeki Değişimler



Şekil 5.20 Dumlupınar Yolu II. Bölge Yıllara Göre (2004, 2009, 2014, 2019) Yapılı Çevredeki Değişimler

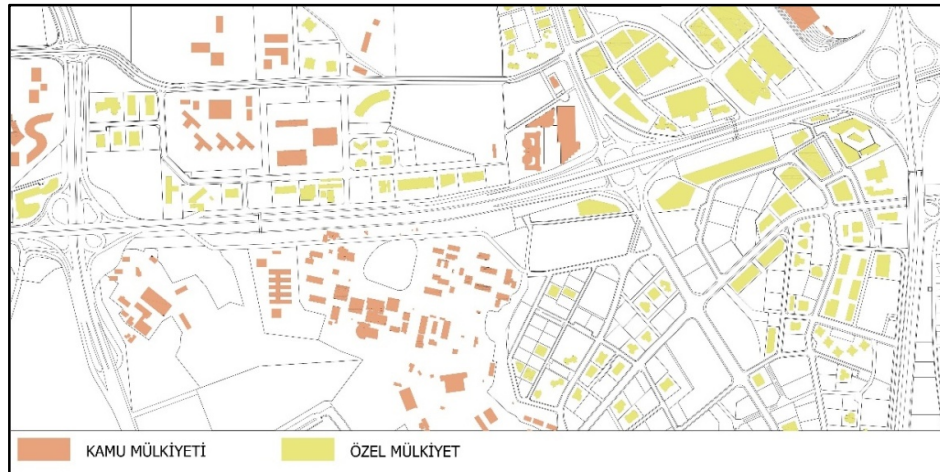


Şekil 5.21 Dumlupınar Yolu III. Bölge Yıllara Göre (2004, 2009, 2014, 2019) Yapılı Çevredeki Değişimler

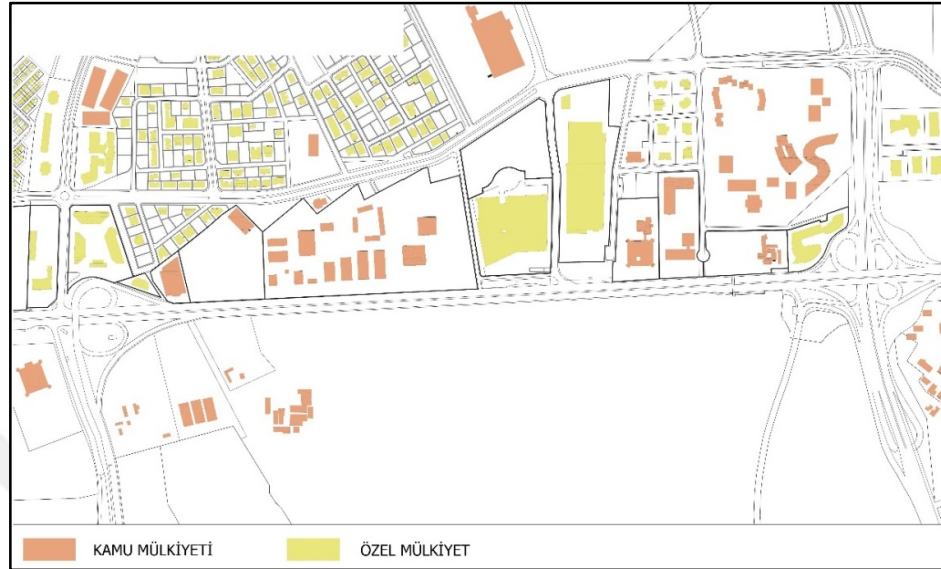
5.5.3 Alandaki Binaların Yapısı

Çalışılan alandaki farklı fonksiyon ve işlevdeki binaların yapısı incelenirken, çevre yapılarla ilişkileri, bina kimlikleri, yapı yüksekliklerine ait analizler yapılmıştır. Kentsel alanlardaki gelişimin, özel mekânlar öncülüğünde gerçekleştiği ortaya çıkmıştır. Bu mekânların, orta ve üst sınıf insanlara yönelik, tüketime odaklı yaşam biçimini destekleyen, sınırlı erişime sahip yapılar olduğu tespit edilmiştir. Tek parsel bazında tasarlanan yapılar, hem bıraktıkları boşlukla, hem de aksta oluşturdukları farklı kimliklerle, birbirlerinden bağımsız olarak konumlanmıştır. Bu yapılar, çevrelerindeki farklı işlevlere ait mekânlarla ilişki kurmayıp, kendine yetebilen tüm fonksiyonları içinde barındırmaktadır. Yapıların dış mekânı otopark alanları ile çevrelenmiştir. Bu durum da, alandabütünsellik oluşturmayan ve ara mekânlar yaratmayan mimari tasarımların oluştuğunu göstermektedir.

Alanda kamu ve özele ait yapıların mülkiyet analizleri yapılarak, içinde bulundukları parsellerin ve yapıların ilişkileri oluşturulmuştur. Birinci bölgede Armada Alışveriş Merkezinin olduğu alan ve çevresi tamamen özel mülkiyetteki yapılar ile çevrilir. Söğütözü Caddesi özel ve kamunun sınırını oluşturmakta, cadde geçildikten sonra kamu yapıları sayısı artmaktadır. Büyük parsellerde yer alan bu yapılar, çevresinden bağımsız, parsel içinde düzenlemelerle konumlanmaktadır (Şekil 5.22).



Şekil 5.22 Dumlupınar Yolu I. Bölge Yapıların Mülkiyet Analizi



İkinci bölgede, küçük parsellerde bulunan konut dokusu ve bu dokunun içinde büyük parsel içinde yer alan özel mülkiyete ait tekil yapılar dikkat çekmektedir. Kamu yapılarının yer aldığı parsellerde de, yapılar ve bıraktıkları boşluklarla iç-dış ilişkisine dair herhangi bir tasarım yapılmadığı görülmektedir (Şekil 5.23). Üçüncü bölgede yer alan kamu yapılarının büyük parseller içinde birbirinden bağımsız, mimari tasarımlarla yer aldığı tespit edilmiştir (Şekil 5.24).





Şekil 5.25 Dumlupınar Yolu I. Bölge Bina Kimlikleri

Söğütözü Bölgesi'nin genel olarak ticari sektörde yer alan özel sermayenin hizmetinde olduğu tespit edilmiştir (Şekil 5.25). Büyük sermaye gruplarının girişim ve yatırımları ile oluşmuş iş ve finans merkezlerinin bu bölgede yer alması, yolun devamının da aynı tavırda değişmesine sebep olmuştur. Kamu yararı gözetilen bir kentsel gelişme yerine, serbest piyasa ekonomisinin baskın olduğu özel mülkiyete ait yapıların farklı işlev ve mimari tasarımlarla bir arada bulunduğu görülmektedir. Bu durum, kentsel mekânın parçalanarak özelleştiğini göstermektedir. İkinci bölgede yer alan farklı yapı kimliklerine sahip alışveriş merkezleri de, birbirinden bağımsız, içe dönük tasarımlar olarak yer almaktadır (Şekil 5.26). Üçüncü bölgede, birbirinden farklı kimliklerle yan yana bulunan kamu yapılarının tamamen sınırlarla çevrili olması, ortak dış mekânlarının düşünülmediğini göstermektedir. Bu bölgede, özel mülkiyette yer alan yapılar da yüksek ofis ve konut kulelerinden oluşmaktadır (Şekil 5.27).

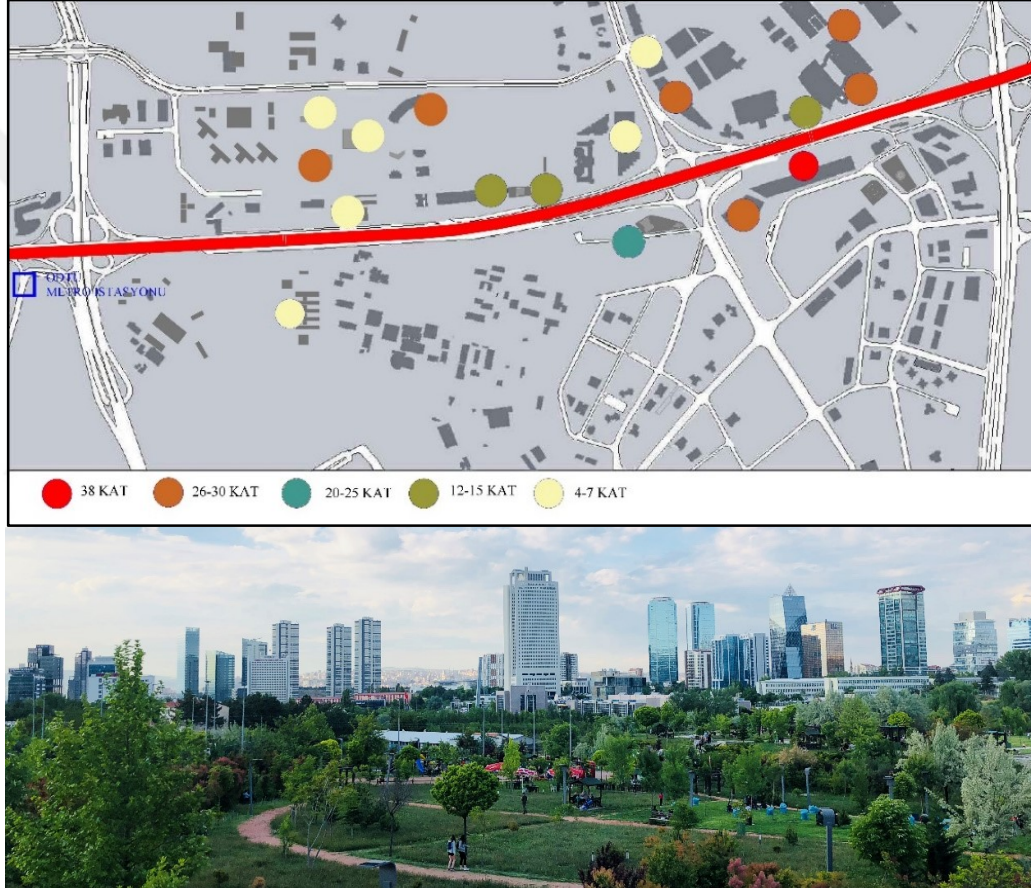


Şekil 5.26 Dumlupınar Yolu II. Bölge Bina Kimlikleri



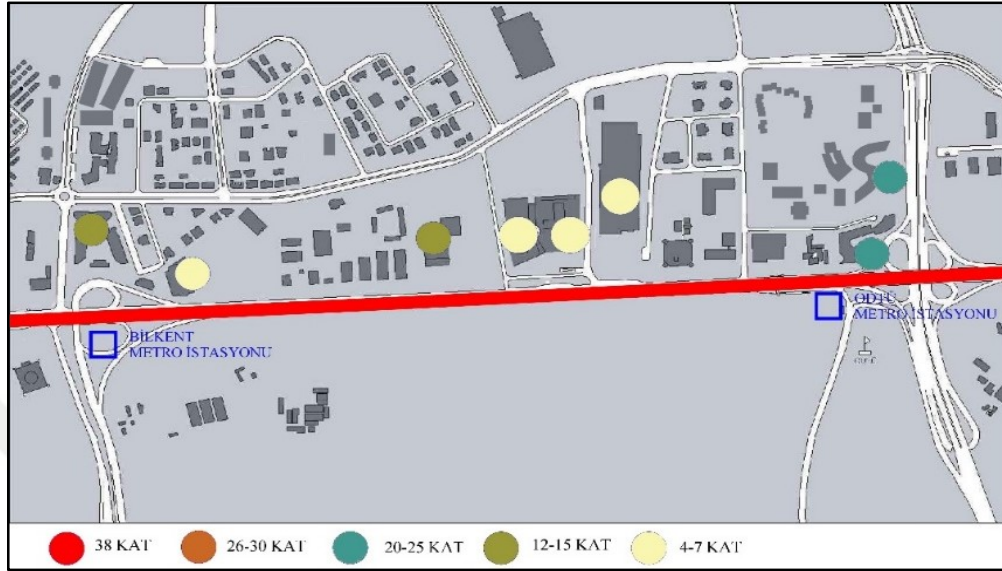
Şekil 5.27 Dumlupınar Yolu III. Bölge Bina Kimlikleri

Özel sermayenin gücünü mimari yapılar üzerinden sergileyen ticari yapılar, yapı-parcel kullanım oranlarının plan değişiklikleriyle düzenlemesiyle, yüksek katlı olarak yapılmıştır. Söğütözü Bölgesi'nde (1.bölge), başlayan yüksek bina yapımı, aksın devamındaki alanları da teşvik etmiştir (Şekil 5.28-29).



Şekil 5.28 Dumlupınar Yolu I. Bölge Bina Yükseklikleri

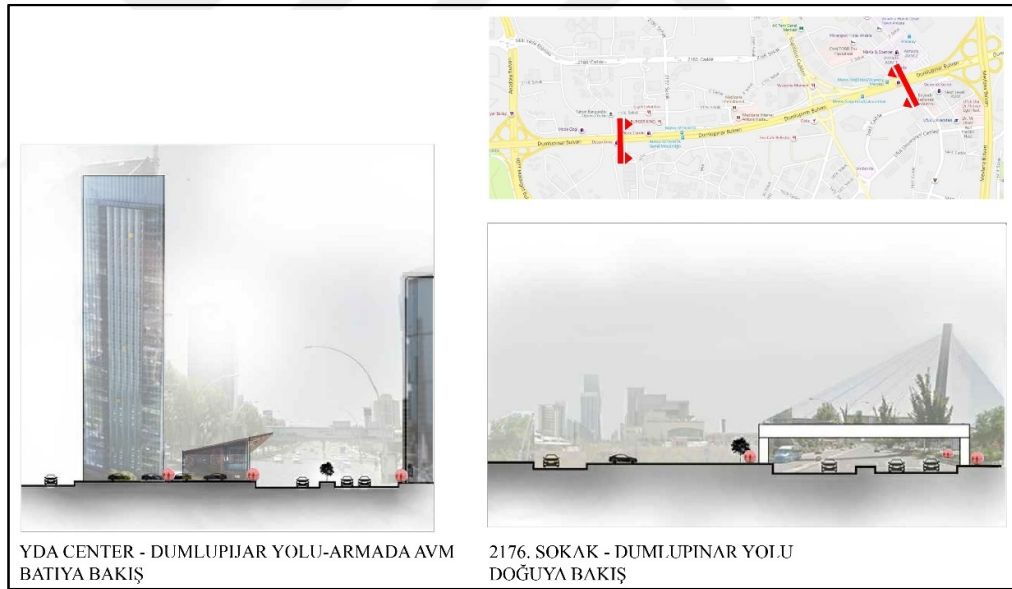
Yapı yükseklikleri, hem taşıt içindeki bireyin hem de yayaların algısının farklılaşmasına yol açmaktadır. Yapıların insan ölçeği göz önünde bulundurulmadan tasarlanması, aks çevresindeki silüetin de bir bütün olarak algılanmasını zorlaştırmaktadır. Yayaların ve taşıt içindeki bireyin algısını görmek için, yaya hareketinin bulunduğu farklı bölgelerden yol kesitleri alınarak, yapı – insan ilişkisi, insan ölçeği ve ara mekânlar değerlendirilmiştir.



Şekil 5.29 Dumlupınar Yolu II - III. Bölge Bina Yükseklikleri

Söğütözü Bölgesi'nde, yayaların en yoğun olduğu alan, Armada Alışveriş Merkezi – YDA Center'ın bulunduğu yerden kesit oluşturulmuştur (Şekil 5.30). Oluşturulan

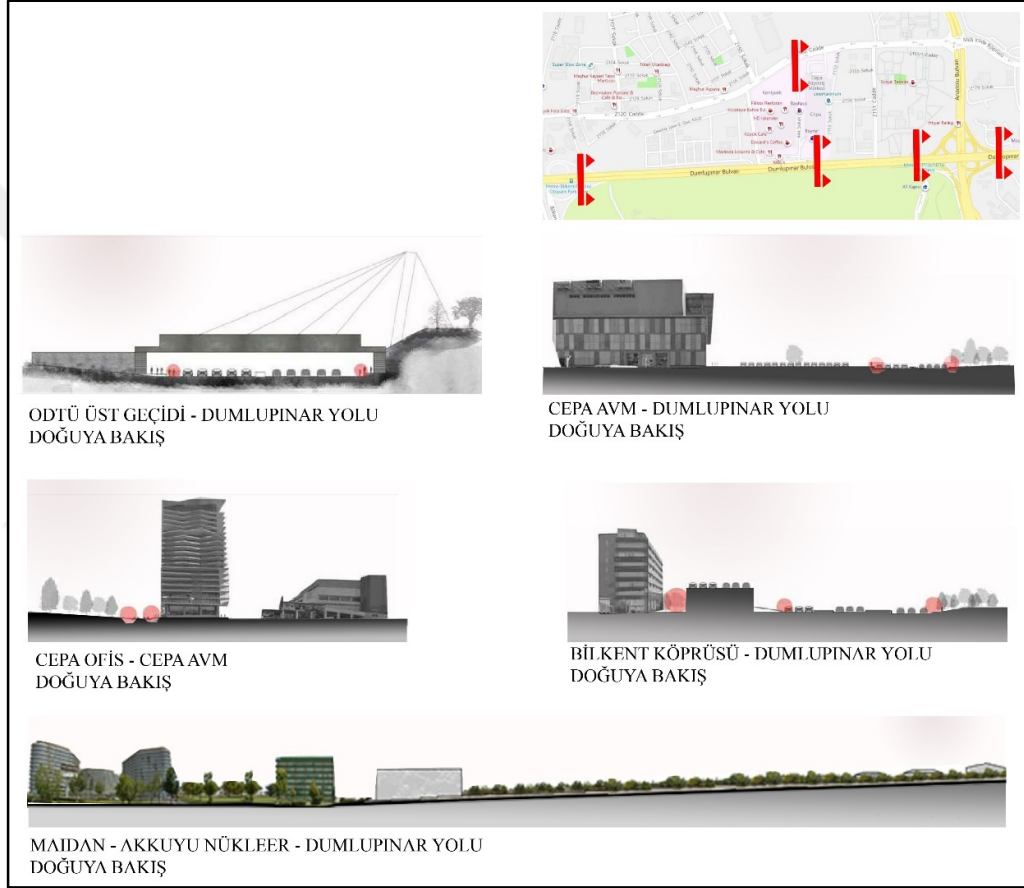
kesitteki yapı, yol ve insan ilişkisi değerlendirildiğinde, özel sermayenin gücünü temsil eden, insan üzerinde baskı yaratan bina kimliklerinin bulunduğu görülmektedir. Yayalar ve yapıların arasındaki ölçek ve oran ilişkisi dikkat çekmektedir. Ekonomik ve politik güçlerin yaptığı düzenlemelerde, kentteki kullanıcıların yaşam biçimlerini ve tercihlerini dikkate almadığı görülmüştür. Bu durumun da, kamuya açık alanların niteliğini değiştirdiği saptanmıştır. Kentsel mekânın, taşıtlar ve yollar tarafından işgal edildiği, yayalar için düzenlenen üst geçitlerin, yaya dolaşım sürekliliğini kesintiye uğrattığı tespit edilmiştir. Yolum karşılıklı iki tarafında, dağınık bir biçimde bulunanyüksek yapılar, yaya üzerinde baskı yaratmakta ve kapalılık hissi uyandırmaktadır.Özel alanların baskın hale gelmesi, paylaşım alanlarının azalmasına yol açmaktadır.



Şekil 5.30 Dumlupınar Yolu I. Bölge Yapı –Yol - Yaya ilişkisi kesitleri

Çalışma alanının ikinci bölgesindeki kesitler, otobüs ve metro duraklarının bulunduğu alanlarda oluşturulmuştur (Şekil 5.31). Ayrıca Dumlupınar Yolu'na paralel 2120.Cadde de kesitlere dahil edilerek, yaya – yol – yapı ilişkileri değerlendirilmiştir. Yapıların birbirinden bağımsız bulunması ve dış mekânlarına dair bir yaşantı sunmaması kesitlerde de görülmektedir. Bilkent Köprüsü

bağlantısından oluşturulan kesit, yolun karşısıyla olan uzaklığını ve ilişkisini göstermektedir. Bu bölgedeki kesitler, yapıların yaya ölçeğinde olduğunu ortaya çıkarmıştır. Ancak, yolun genişliği ve yapı çevrelerinde yer alan otopark alanları, yayaaların hareket özgürlüğünü, iletişimini ve mekân algısını engellemektedir.



Şekil 5.31 Dumlupınar Yolu II. Bölge Yapı –Yol - Yaya İlişkisi Kesitleri

Üçüncü bölgedeki kesit, yaya kullanımının en yoğun olduğu bölgeden oluşturulmuştur (Şekil 5.32). Bu bölgede, kesitte görülen Dumlupınar Yolu'na paralel oluşturulan 10 metrelik yan yol ve 2019 yılında yapılan hastane bağlantısını sağlayan üst yol, kullanılmayan alanların oluşmasına sebep olmuştur. Ayrıca alışveriş ve iş merkezlerinin dış mekânlarında yer alan otopark alanlarının da, kentsel mekâna katkı sağlamayan fiziksel boşluklara yol açtığı tespit edilmiştir.

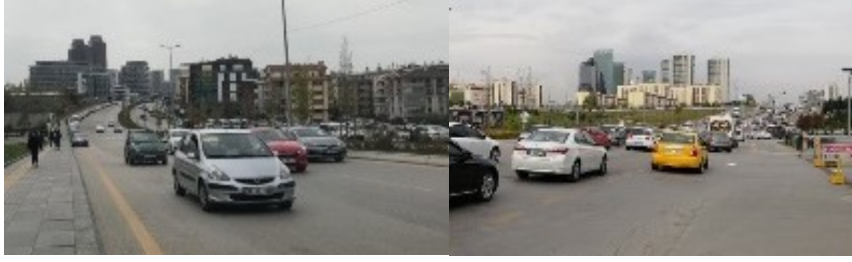


Şekil 5.32 Dumlupınar Yolu III. Bölge Bina – İnsan İlişkisi yapı kesitleri

5.5.4 Alanın Ulaşım Ağları

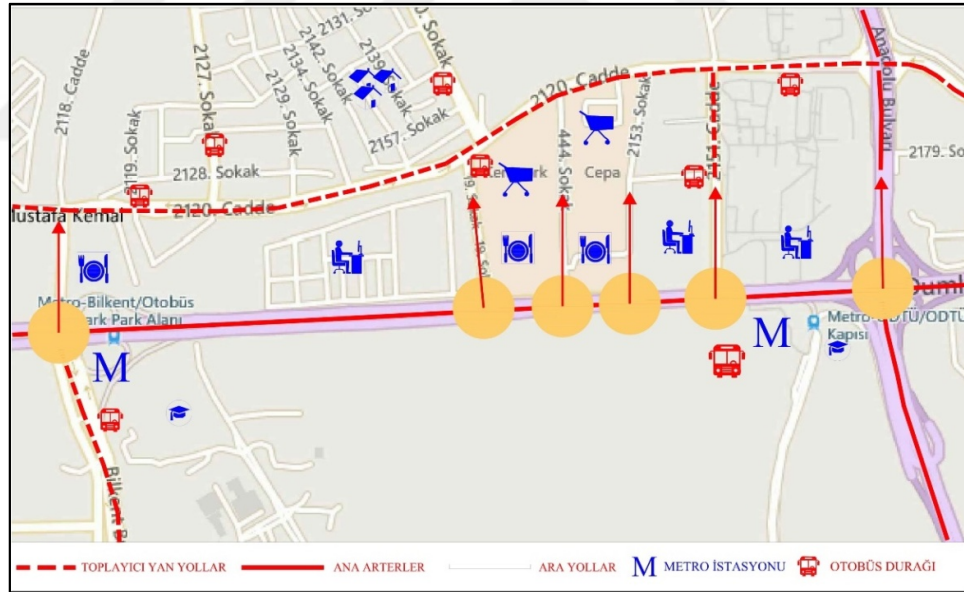
Aksın temel belirleyici elemanı olan yol değerlendirmesinde, bağlantı ve erişimler belirlenerek, ulaşım sistemi hiyerarşisi oluşturulmuştur. Taşıt yolu hiyerarşisi belirlenirken, APA'nın (2007) ulaşım sistemi sınıflandırması göz önünde bulundurulmuştur. Bölgeye metro, otobüs ve özel araçla ulaşılmaktadır. Metro ve otobüs durakları belirlenmiş, yol güzergâhları ortaya çıkartılmıştır. Ayrıca, günün en yoğun saatleri baz alınarak, trafik yoğunluğu haritaları oluşturulmuştur.

Bölgelerdeki ana arterler, toplayıcı yollar, ara yollar belirlenmiştir. Bölgelere erişimin, toplu taşıma ve özel araçla, ne şekilde olduğu tespit edilmiştir. Otoyolun yoğunluğunun düzenlenmesi için harita üzerinden, ikincil yollar ve bağlantılar işlenmiş ve sınıflandırmalar yapılmıştır. Bu sınıflandırmalar ve bağlantılar göz önünde bulundurularak, Dumlupınar Yolunun yoğunluğunun azaltılması için çalışmalar yapılabileceği ortaya çıkmıştır. Araç yoğunluğuna çözüm getirmek amacıyla, Ankara-Eskişehir Yolu 2007 yılında genişletilerek hız yoluna



Şekil 5.35 Dumlupınar Yoluna paralel 2120. Cadde

Bağlantılara bakıldığında, Dumlupınar Yolu'na paralel 2120. Cadde'nin, yolun taşıt yoğunluğunu çözmek için alternatif olduğu görülmüştür. İkinci bölgede, alternatif toplayıcı yol olarak Bilkent bağlantısı, 2120. Cadde'nin devamı ve 2151. Cadde yer almaktadır (Şekil 5.36-37-38).



Şekil 5.36 Dumlupınar Yolu II. Bölge Ulaşım Sistemi-Bağlantılar-İkincil Yollar



Şekil 5.37 Anadolu Bulvarı Bağlantısı

Şekil 5.38 Dumlupınar Yolu – 2151. Cadde Bağlantısı

Üçüncü bölgede, diğer bir ana arter olan Sakıp Sabancı Yolu, Dumlupınar Yolu'nun yoğunluğunu çözmek için alternatif arter olarak bulunmaktadır. Bu bölgede 2120. Caddenin devamı olarak, 2082. Cadde yer almaktadır. Bu cadde, Çevre Bakanlığı'nın bulunduğu alanda son bulmakta, ara bağlantılarla Sakıp Sabancı Yolu'na bağlanmaktadır. Bilkent Yolu'na paralel oluşturulan, hastane bağlantısını sağlayan yol da Beytepe ve Bilkent ulaşımı için alternatif oluşturmaktadır (Şekil 5.39-40-41).



Şekil 5.39 Dumlupınar Yolu III. Bölge Ulaşım Sistemi-Bağlantılar-İkincil Yollar



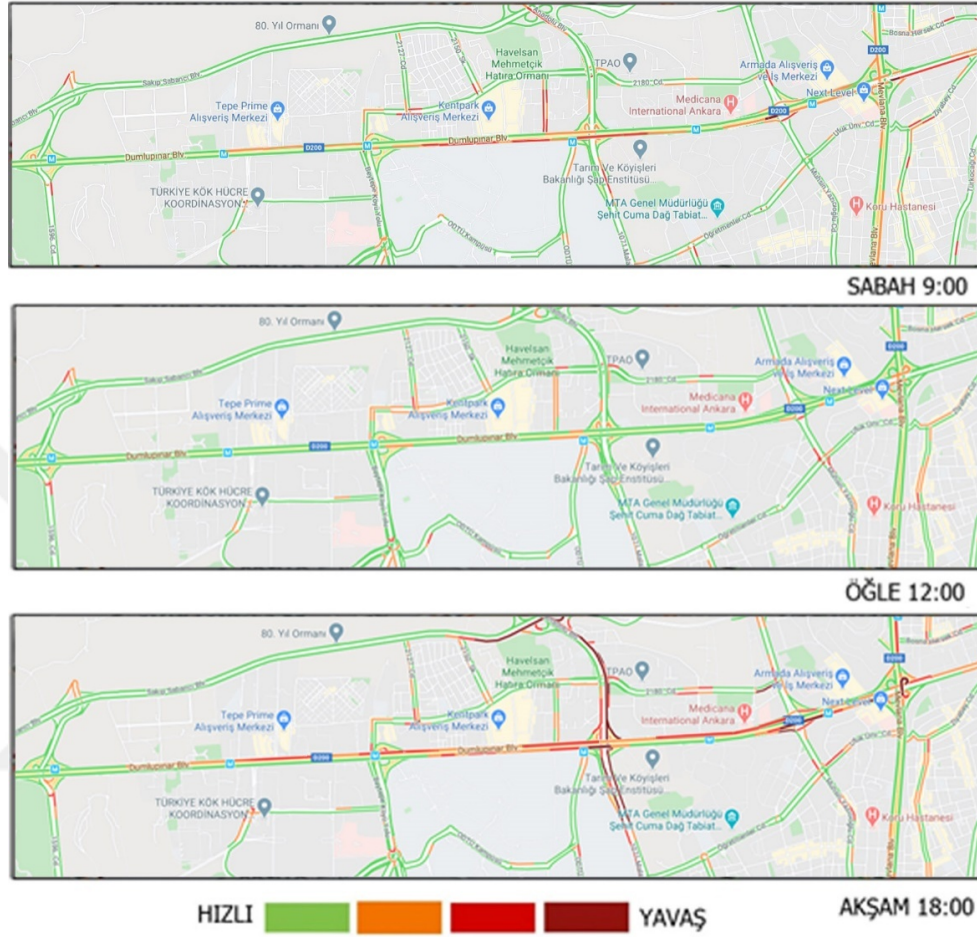
Şekil 5.40 Dumlupınar Yolu III. Bölge – Hastane bağlantısı

Şekil 5.41 Dumlupınar Yolu III. Bölge – Bilkent Yolu bağlantısı

Dumlupınar Yolu'nun trafik yoğunluğu farklı günlerde, sabah, öğle ve akşam (09:00, 12:00, 18:00), saatlerinde incelenerek, haritalar üzerinde belirlenmiştir (Şekil 5.42-43). Yoğunluk haritalarından yolun sabah ve akşam mesai (09:00 – 18:00) saatlerinde yoğun olarak kullanıldığı görülmüş, trafiğin zaman zaman durma noktalarına ulaştığı saptanmıştır. Aynı saatlerde bağlayıcı ve toplayıcı yan yolların da yoğunluğunun arttığı tespit edilmiştir. Trafik yoğunluğunun çözülmesi, yol kenarındaki yayanın algısındaki, kirlilik, gürültü, stres gibi olumsuz etkilerin yok olmasını sağlayacaktır.



Şekil 5.42 Dumlupınar Yolu Sabah ve Akşam Trafik Yoğunluğu



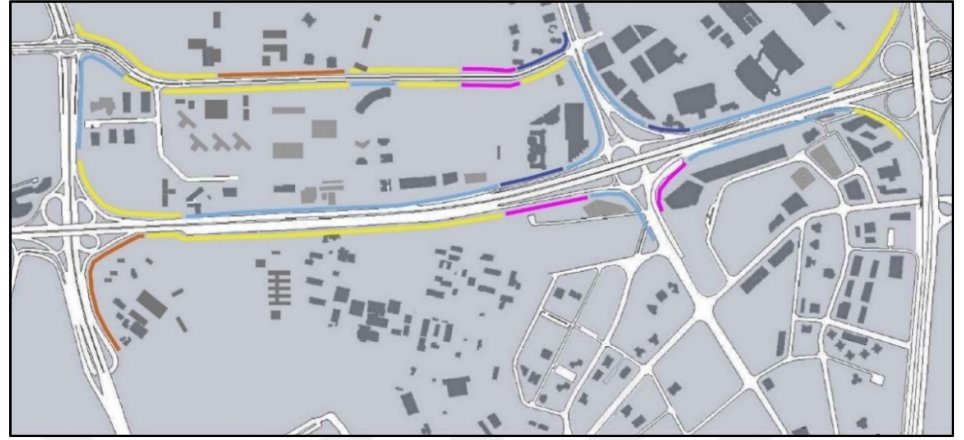
Şekil 5.43 Dumlupınar Yolu Taşıt Yolu Trafik Yoğunluğu

Metro ve otobüs durakları çevresinin, yaya alanları ile bütünleşememesi, kentsel mekânın kullanılmasını engellemekte ve araç trafiğinin ön plana geçmesine sebep olmaktadır. Çalışma alanında yaya yolu alanları tespit edilirken, Dumlupınar Yolu'nun yanı sıra yolun paralelinde bulunan 2120. Cadde çevresindeki alanlar ele alınmıştır. Kaldırımların ve yeşil alanların elverişsiz, kullanımının kısıtlı olduğu görülmüş, kaldırım ve yeşil alan ilişkilerini belirlemek için, planlar üzerinden alanda gözlem ve analizler yapılarak, yeşil alan, kaldırım ilişkileri tespit edilmiştir (Şekil 5.44). Plan üzerinde yeşil alan, kaldırım ilişkisine ait farklı alanlar belirlenerek, o alanların fiziksel durumunu ortaya çıkarmak için noktasal kesitler hazırlanmıştır. Ayrıca noktasal kesitlere ait fotoğraflarla, kesitler desteklenmiştir.



Şekil 5.44 Dumlupınar Yolu Yaya – Kaldırım – Yol – Yeşil Alan İlişkileri

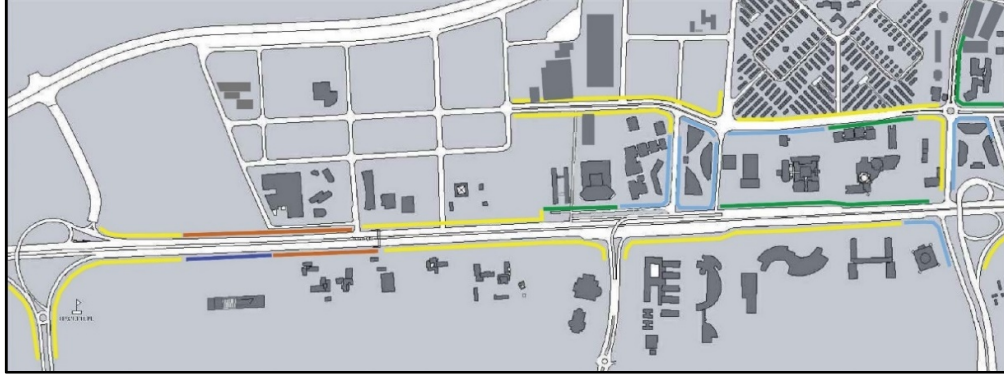
Yaya kaldırımları, yeşil alan, yol ilişkisinde farklı durumların olduğu ortaya çıkmıştır. Kesitler ve görsellerde, kamuya açık kontrollü alanların, parsel çevresinde yüksek duvarlar yada tel örgülerle çevrili, otoyol ve kaldırımlar arasında sınır oluşturduğu görülmektedir (Şekil 5.45-46-47). Arada kalan dar kaldırımlar, yaya kullanımı açısından son derece yetersiz alanlardır. Ayrıca, yaya alanları ve yapılar arasında kalan boşlukların da bir bütün oluşturmadığı, tespit edilmiştir. Bu durum, alanların sosyal faaliyetler için kullanılmamasına, yalnızca geçiş mekânı olarak değerlendirilmesine sebep olmaktadır.



Şekil 5.45 Dumlupınar Yolu I. Bölge Yol – Kaldırım – Yeşil Alan İlişkileri

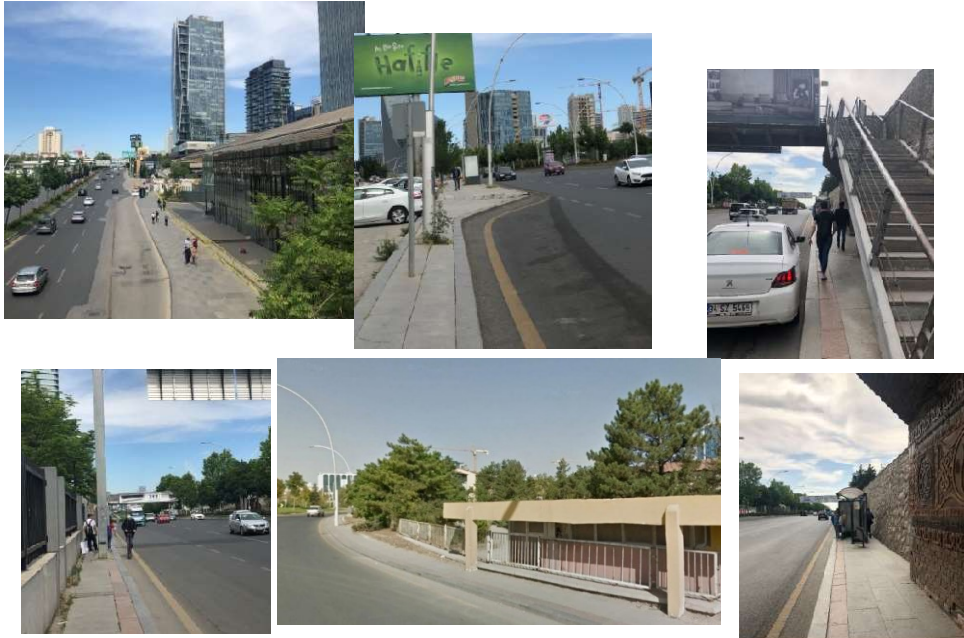


Şekil 5.46 Dumlupınar Yolu II. Bölge Yol – Kaldırım – Yeşil Alan İlişkileri



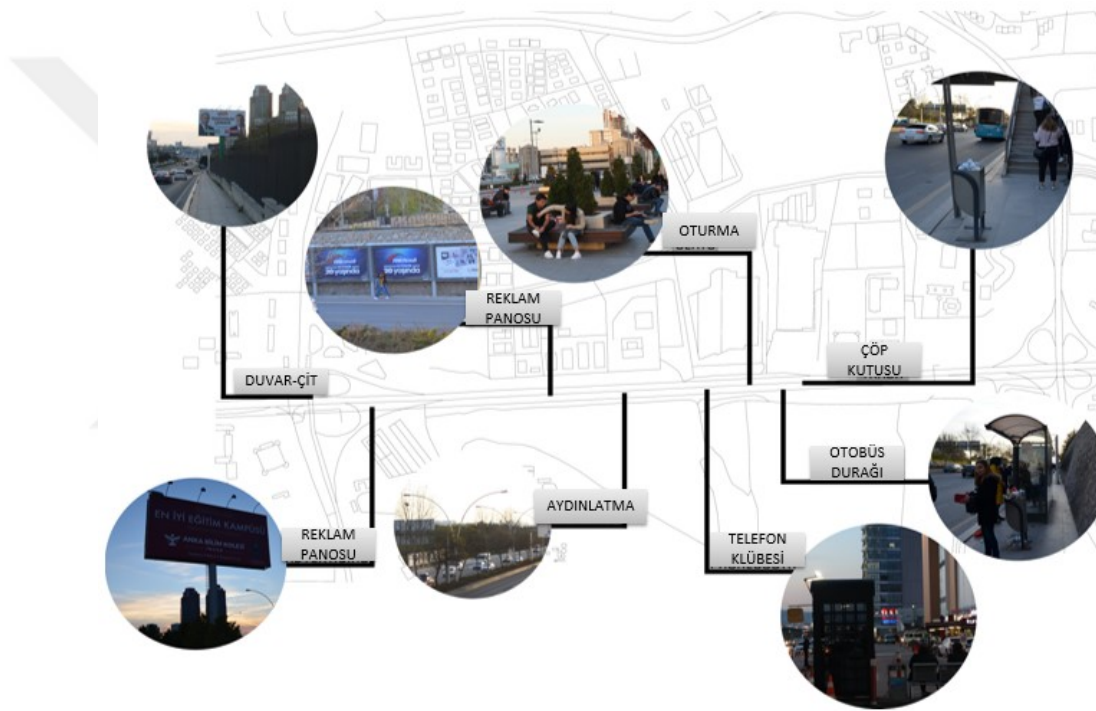
Şekil 5.47 Dumlupınar Yolu III. Bölge Yol – Kaldırım – Yeşil Alan İlişkileri

Dumlupınar Yolu boyunca bulunan yaya alanları genel olarak, sürekliliği bulunmayan, yetersiz genişlikte kaldırımlar barındırmaktadır. Yoğun trafik ve taşıt hızına bağlı bulunduğu alanlarda, yayalar elverişli yürüme gerçekleştirememekte ve alt - üst geçit kullanımlarına zorlanmaktadır. Bu nedenlerle, yürüme rotaları oluşmadığı düşünülmektedir (Şekil 5.48).



Şekil 5.48 Dumlupınar Yolu Yaya Kaldırımları

Çalışma alanında yer alan kentsel donatı elemanları belirlenmiştir (Şekil 5.49). Otobüs duraklarının ve ilan panolarının yaya kaldırımlarını zedeleyerek, yayalara geçiş alanı bırakmadığı görülmüştür. Alanda yayaaların dinlenmesi ve etkileşime geçmesi için gerekli olan, oturma alanlarının çok yetersiz olduğu tespit edilmiştir. Kentsel donatı elemanlarının, kentsel mekâna katkı sağlamaması, alandaki aktivite çeşitliliğini kısıtlamaktadır.



Şekil 5.49 Dumlupınar Yolu Bölge Kentsel Donatı Elemanları

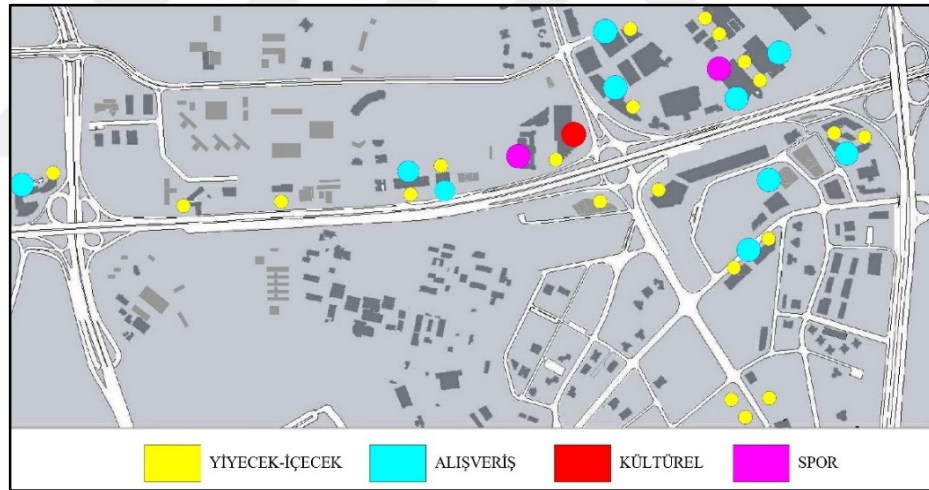
5.6 Çalışma Alanının Sosyal/Davranışsal Analizi

Dumlupınar Yolunun sosyal ve davranışsal analizi, kavramsal çerçeve ve kuramsal modele dayanarak ele alınmıştır. Bu bağlamda, etkinlikler araştırılarak, farklı etkinliklere ait bölgeler belirlenip, etkinlik strüktürü ve dağılımına yönelik haritalar oluşturulmuştur. Kamusal ve özel kullanımın aktivite ve ilişkilerini belirlemek, kullanım yoğunluğunu ortaya çıkarmak, kullanıcıların çevre ile ilişkilerini belirlemek amacıyla, anket çalışmalarına, kullanıcı görüşlerine, fotoğraflarla mevcut verilerin

tespit edilmesine başvurulmuştur. Anket çalışmaları, açık uçlu ve değerlendirmeli olmak üzere iki aşamalıdır.

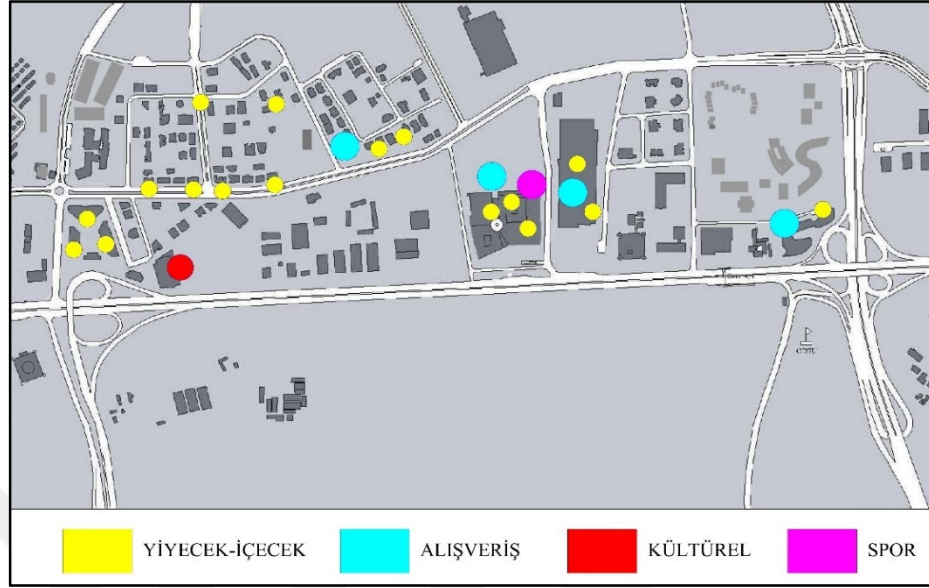
5.6.1 Etkinlik Dağılımı

Çalışılan alanda,alışveriş, yeme-içme, kültür, sporgibi farklı etkinlikler belirlenerek, her bölge için etkinlik dağılımı oluşturulmuştur (Şekil 5.50-51-52).Farklı işlevlere ait bina kimliklerinin içinde alışveriş, yeme-içme alanlarının yoğun olduğu görülmüştür. Ancak bu etkinlikler, kapalı ticari alanlarda gerçekleştiği için paylaşım alanları oluşmamakta, kentsel açık alanlarda iletişim, etkileşim kurulamamaktadır. Bu ticari binaların, yapı içinde ve yapı dışında sınırları ve kontrolü bulunmaktadır.

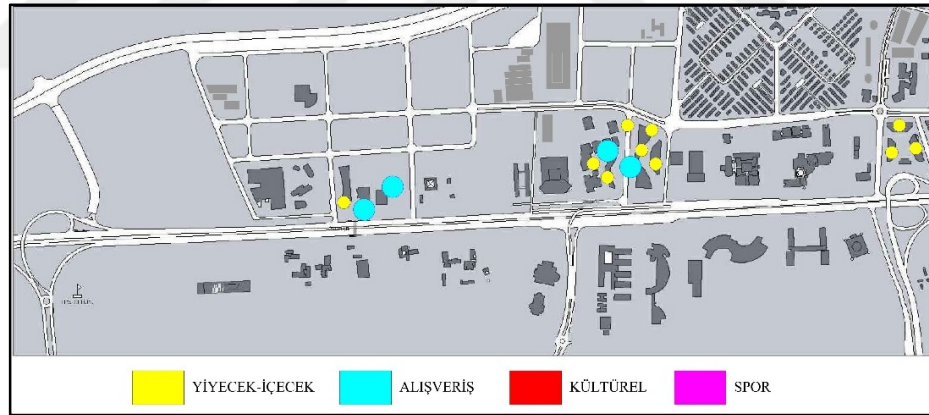


Şekil 5.50 Dumlupınar Yolu I. Bölge Etkinlik Dağılımı

Yolun güneyinde çoğunlukla kamu kurumlarının yer alması sebebiyle, bu alan sosyal etkileşim alanları barındırmamaktadır. Kentsel planlama ve gelişimde, içinde sosyal aktivite barındıran alanların, dış mekân yaşantısı ele alınırken, kamusal alana katkı sağlayacağı düşünülerek, tasarım kararları oluşturulmalıdır. Bu noktada, etkinlik strüktürleri bir arada oluşturularak, süreklilik sağlanabilir. Bu durumda, kentsel açık mekânlar, alanın sosyal ve kültürel bakımdan zenginleşmesini destekleyecektir.



Şekil 5.51 Dumlupınar Yolu II. Bölge Etkinlik Dağılımı



Şekil 5.52 Dumlupınar Yolu III. Bölge Etkinlik Dağılımı

5.6.2 Kamu Mülkiyetindeki Açık Alanların Kamusal Kullanım Analizi

Kentsel çevrede, insanların etkileşime geçtiği, sosyalleştiği, yaşantının ve aktivitenin gerçekleştiği yerler, kamusal mekânlardan oluşmaktadır. Kent mekânının kullanılması, alışveriş, dinlenme, buluşma gibi eylemlerle gerçekleşmektedir. Araştırma alanı Ankara Eskişehir Yolu istikameti Dumlupınar Yolu, kamusal ile yarı

özel ve özel alanların,ayrı ayrı bulunduğu kentsel mekânlar barındırmaktadır. Bu durum, Gehl'in üzerinde durduğu zorunlu, isteğe bağlı, sosyal faaliyetleri, alanın içinde barındırıp, barındırmadığının sorgulanması gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır. Farklı faaliyetlere imkân verebilen mekânlar, özel ve kamusalın iç içe geçtiği, yarı özel ve yarı kamusal alanların kullanımlarının bulunduğu mekânlardır. Kentsel mekânın farklı aktivite barındırması, kullanıcı çeşitliliği ve sayısını, kullanım sıklığını arttırmaktadır. Dumlupınar Yolu'nun sorgulanması bu noktada önem taşımaktadır.

Alanla ilgili kamusal mekânların sorgulanması için, kamusal mekân olarak planlanan alanlar araştırılmış ve mevcut duruma ait kullanımlar, alanda saha gözlemleriyle incelenmiştir. Planların incelenmesi ve alanın değerlendirilmesiyle, imar planlarında yalnızca mülkiyet ve arazi kullanım kararları verildiği tespit edilmiştir. Kentsel mekân analizinde, birbirinden bağımsız, bölünmüş yapı adalarındaki yapı oturumu dışında kalan alanların sürekliliğinin kaybolduğu ortaya çıkmıştır. Kentsel mekân kurgusu tanımlanmadığı için, kamusal mekânlar serisi tasarlanmamaktadır. Bu bağlamda, kamu mülkiyetinde olup da, kamusal kullanımı olan alanların birbirleriyle olan bağlantısını ve ilişkisini görmek, sürekliliğinin sağlanması için öneri getirmek, çalışmanın hedefleri arasındadır. Aynı zamanda, çalışmada, kamusal mekân olarak belirlenen alanların kamusallık taşıyıp, taşımadığı da tartışılmaktadır. Bu durum, haritalar ve görsellerle belirlenerek, analizleri oluşturulmuştur.

Bununla birlikte, özel mülkiyette olup da, kamusal kullanımı olan alanlarda ortaya çıkartılmıştır. Bu alanların bütünleşmesiyle, sürekliliğin sağlanıp, sağlanmayacağının belirlenmesi çalışmanın amacına yönelik analizleri içermektedir. Bölgelere göre, ayrı ayrı kamusal kullanımı olan ve kamusal mekân olarak tasarlanıp, sahiplenilmeyen, bakımsız alanlar belirlenmiştir. Kullanımı olmayan alanlar kamu mülkiyetinde kullanılmayan alan olarak tanımlanmıştır.



Şekil 5.53 Dumlupınar Yolu I. Bölge Kamu Mülkiyetindeki Kamusal Mekânlar

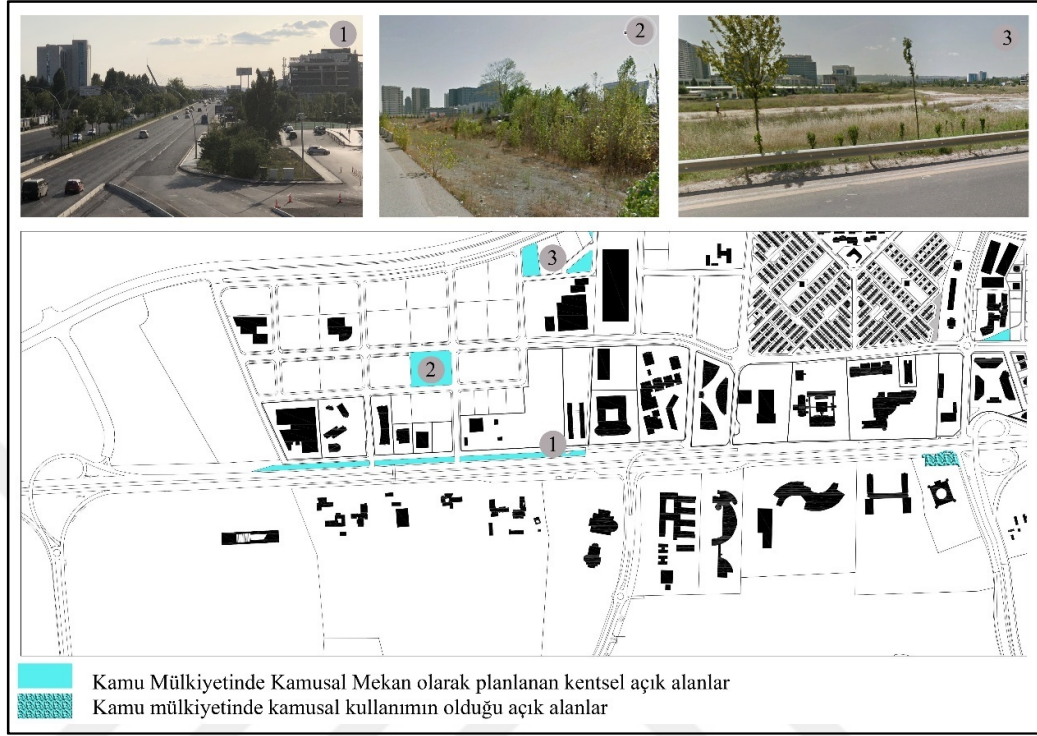
Çalışma alanının geneline bakıldığında, kamusal mekân olarak planlanan çok az alan olduğu ve bu alanların da sahiplenilmeyen, bakımsız, niteliksiz alanlar olarak kaldığı ortaya çıkmıştır. (Şekil 5.53-54-55). Dumlupınar Yolu'nun ve çevresinin genel kullanıma açık ve yoğun kullanıma sahip, tek kamusal mekânı Uğur Mumcu Parkı'dır. Bu kamusal mekân, toplumun her kesimine açık, içinde birçok faaliyet sunan, paylaşım ve buluşma alanı olma özelliğini barındırmaktadır. Yolu çevresinde, kamu kurumlarına ait yeşil alanlar bulunsada, bu alanlar genel kullanıma açık kamusalılık sunmamaktadır. Yapı adaları arasında bulunan kamusal mekânlar,

konut dokusu içindeki park ve oyun alanlarından oluşmakta ve yalnızca belli bir alandaki kullanıcıya hitap etmektedir.



Şekil 5.54 Dumlupınar Yolu II. Bölge Kamu Mülkiyetindeki Kamusal Mekânlar

Kent merkezlerinde kamusal yaşama katkı sağlayan kamusal mekânlar, sokaklar, meydanlar, parklar, konser alanları vb.'ın, herkes tarafından erişilebilir, kentlinin bir araya geldiği, toplandığı, etkileşim içinde bulunduğu fiziksel mekânlardan oluşmaktadır. Ayrıca bu alanlar, toplum ve birey için politik eylem alanı olma niteliğindedir. Dumlupınar Yolu'nda yapılan değerlendirmeler sonucunda, kent merkezinin içerdiği kamu mülkiyetinde kamusal mekânlara özdeş alanlar olmadığı saptanmıştır.



Şekil 5.55 Dumlupınar Yolu III. Bölge Kamu Mülkiyetindeki Kamusal Mekânlar

Planlanan kamusal mekânlara bakıldığında, özellikle ikinci ve üçüncü bölgede kamu mülkiyetinde kamusal alanlar dizgisi tanımlamanın mümkün olmadığı tespit edilmiştir (Şekil 5.54-55). Kamu kurumlarının, büyük alanlar içerisinde kamusal kullanıma kapalı ve erişimsiz olduğu saptanmıştır. Özel mülkiyette kamusal kullanımı bulunan alanlar da, değerlendirilerek tartışılmıştır.

5.6.2 Özel Mülkiyette Kamusal Kullanımın Olduğu Açık Alanların Analizi

Çalışma alanında, tek işlevli iş ve finans merkezlerinin yanında, aks boyunca sayısı her geçen gün artan içinde alışveriş, eğlence, yeme-içme gibi aktiviteleri barındıran yapılar bulunmaktadır. Kentsel etkinlik çeşidinin ve yaşam tarzlarının farklılaşması, bu mekânların kullanımını arttırmıştır. Bu durum kamusal alanların da özel mekânların içine taşınmasına sebep olmuştur. Kamusalılık, içinde sosyal ve kültürel etkinliği birarada barındıran özel mülkiyetlerde aranmaya başlanmıştır.

Özel mülkiyet tasarımlarında, içe dönük, kent yaşamını göz ardı eden kapalı yapıların yanında, yarı özel-yarı kamusal kullanımlar sunan, dış mekânla ilişki kurmaya çalışan yapılar da bulunmaktadır. Kâr amaçlı ticari mantığa göre tasarlanan içe dönük alışveriş merkezleri, herkes tarafından erişilebilir olmaması, güvenlik kaygısı sebebiyle toplanma alanı oluşturacak açık mekân barındırmaması, kontrollü giriş-çıkışları olması ve otopark alanlarıyla çevrelenmesi sebebiyle, kamusal alan oluşturma konusunda sıkıntı yaşamaktadır.

Ofis blokları arasında ve bazalarda tasarlanan yeşil alanlar, kamusal içermeyen, özel mülkiyet üzerinde yer alan açık alan düzenlemeleri olarak bulunmaktadır. Bu gibi yapıların dış mekânları, tasarım kararları sebebiyle çözümlenemeyen alanlar olarak kabul edilip, iç-dış ilişkisi kurmadığı için artık alan olarak değerlendirilmiştir. Alanda bulunan özel mülkiyetteki yeni kamusal mekânlar dizgesinde, aktivite yoğunluğunun kamusal yaşama katkı sağlayacağını düşünüldüğü, içinde kamusal kullanımların bulunduğu alanların tespiti yapılmıştır. Ancak, bu yapıların arasında da ara mekânların bulunmaması farklı işlevlerin oluşmasını ve alanın yaşamasını engellemektedir.

Söğütözü Bölgesi'nde kent merkezindeki kamusal alanlardan farklı, özel mülkiyetteki açık alanlarda kamusal kullanımların bulunduğu tespit edilmiştir (Şekil 5.56). Ancak, bu alanlarda, giriş/çıkışların kontrollü olması, erişimin ve kullanım sürelerinin kısıtlı olması, kentlinin alanda özgürce hareket etmesini engellemektedir. Özel mülkiyetteki yapıların, ayırık düzendeki yapılaşması, zemin kat kullanımlarının son derece yetersiz ve çevrelerinin otoparklar ile çevrili olması süreklilik gösteren işlevlerin bulunmamasına neden olmaktadır. Yola cephesi olan bu yapılar duvar hissi uyandırmaktadır. Yapıların bir araya gelişlerinde herhangi bir planlama olmadığı için, dış mekân, yayaların hareketini ve dolaşımını yönlendirememektedir. Bu durum da, alanın bütüncül bir yapıda olmasını engellemektedir. Değişen kullanım alışkanlıkları ve alışveriş merkezi tipolojisi, alanda bulunan içe kapalı alışveriş merkezlerinin cephesinde dışa açılmaya yönelik düzenlemeler yapmasını sağlamıştır (Şekil 5.57).



Şekil 5.56 Dumlupınar Yolu I. Bölge Özel Mülkiyet Kamusal Kullanımın Olduğu Açık Alanlar

Alanda, değişen eğlence ve sosyal aktivitelere yönelik özel mülkiyetteki yeni alanların tasarımında, sokak, meydan kurgusu oluşturarak, kamusal alanlar yaratmaya çalışan tasarım fikirleri bulunmaktadır (Şekil 5.58). Oluşturulan bu kurgu ve zeminde yarattıkları aktiviteler ile kentsel mekâna katkı sağlarken, bu kurgunun yapı adası sınırları içinde kalması sebebiyle, kentsel sürekliliği sağlanamamaktadır.

Analizler değerlendirildiğinde, kamu mülkiyetinde nitelikli bir kamusal açık alan olmadığı tespit edilmiş, işlevlerin özelleşmesi ile kamusal alanların tüketim odaklı ticari kentsel alanlara dönüştüğü saptanmıştır. Yaşam koşullarının değişmesi, özel otomobil kullanımının artması ve alışveriş merkezlerinin açılmasıyla, farklı bir alışveriş anlayışı ortaya çıkmıştır. Alışveriş merkezlerinde ticaret, kamusal kullanım tetikleyicisi olarak davranmaya başlamıştır. Yan yana bulunan konfor, güvenlik ve kâr amaçlı ticari mekânlar, kendi içinde sosyalleşme alanı sunmakta, ancak ara mekânlar düşünülmediği için kamusal kullanım sürekliliği sağlanamamaktadır.



Şekil 5.57 Dumlupınar Yolu II. Bölge Özel Mülkiyette Kamusal Kullanımın Açık Alanlar

Aynı zamanda, yapılarda iç/dış ilişkisinin kurulmadığı, açık/kapalı alan birlikteliğine dair tasarım yapılmadığı dikkat çekmektedir. Bu durum, yaya çeşitliliğini ve erişilebilirliğini engellemektedir. Yapıların dışında kalan boşluklara, yapı içlerinden

bağımsız, yapılan peyzaj düzenlemeleri, yapı ve çevresinden bağımsız düşünüldüğü için, kullanılmayan alanlar oluşturmaktadır.

Mevcut durumdan yola çıkarak, alanın üst ölçekte kamusal bağlamında ilişkiler sistemine bakıldığında,

- Kamu mülkiyetinde olup, ileride kamulaştırma yapılarak, kamusal olmayı bekleyen alanların bulunduğu,
- Özel mülkiyette olup da, üzerindeki yapıların iç dış ilişkisi iyi kurulmadığı, ara mekânların düşünülmediği, servis alanı veya otopark olarak düşünüldüğü,
- Kamusal mekân sürekliliğinin sağlanamadığı, parça parça kent mekânlarının oluştuğu

tespit edilmiştir. Bu tespitler sonucunda, mevcut durumun değerlendirilmesi için, kamu mülkiyetinde kamusal mekan olarak planlanan alanların ve özel mülkiyette kamusal kullanımı bulunan alanların bir aradalığı ele alınarak, sürekliliği olan alanlara dönüşmesi için analizler bir araya getirilmiştir.



Şekil 5.58 Dumlupınar Yolu III. Bölge Özel Mülkiyette Kamusal Kullanımın Olduğu Açık Alanlar

Alanlar birlikte düşünöldüğönde, kamu kullanımına açık, kontrollö, sınırlı ve erişimi kısıtlı özel mekânlarda kamusalılığı oluşturmak için, bireyler alanda özgör olarak yer almalı ve kontrolsüz erişim sağlanmalıdır (Şekil 5.59-60). Özel mülkiyetdeki ara alanların kamusal kullanıma açılarak, gündelik yaşam biçimlerini zenginleştirecek ara mekânlar tasarlanması, yapıların iç-dış ilişkisinin kurulması gerekmektedir. Yaya mekânlarının kurgulanması yaya çeşitliliğini arttıracaktır. Ayrıca planlamalarda ve tasarımlarda, kamu yararını ön plana alan ve kamusal alan odaklı yaklaşımların oluşturulması gerekmektedir. Bunun yanında, mevcut kamusal mekânların nitelikleri değeriendirilmeli, özel mülkiyette kamuya açılan alanlarla birlikteliğı sağlanmalıdır. Planlamalarda, yapı parsel sınırlarının ortadan kaldırılması ile mülkiyet ve kullanım haklarının düzenlenmesi, kamusal alanlara katkı sağlayacaktır.

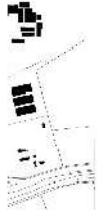
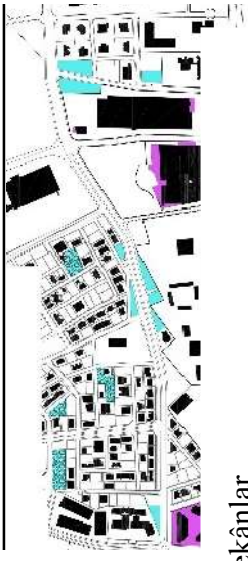


- Kamu mülkiyetinde kamusal mekan olarak planlanan kentsel açık alanlar
- Kamu mülkiyetinde kamusal kullanımın olduğu açık alanlar
- Özel mülkiyette kamusal kullanımın olduğu açık alanlar

Şekil 5.59 I-II-III. Bölge Kamu - Özel Mülkiyette Kamusal Kullanımın Olduğu Açık Alanlar – Kamusal Mekânlar



Şekil 5. 60 Dumlupınar Yolu Kamu - Özel Mülkiyette Kamusal Kullanımın Olduğu Açık Alanlar – Kamusal Mekânlar



Üst ölçekteki bu analiz değerlendirmelerinin sonucunda, özel mülkiyette kamusal kullanım içeren, kullanıcıların ve faaliyetlerin yoğun olduğu alanlar tespit edilmiştir. Dumlupınar Yolu, çalışma bölgesinden seçilen üç alanın, gelişim süreçleri, plan değişiklikleri ve bu değişikliklere bağlı kullanımları detay ölçekte analiz edilmiştir.

5.6.3 Özel Mülkiyette Kamusal Kullanımın Olduğu Açık Alanların Detay Ölçekteki Analizi

Detay ölçekte analiz edilen alt alanların, plan değişiklikleri arşiv araştırması yapılarak, sürece ilişkin bilgiler belgelenmiştir. Bu alanlarda, kamusal kullanımlar, faaliyetler ve ilişkileri, kullanım yoğunluğu, kullanıcıların çevre ile ilişkilerine dair verilerin belirlenmesi için gözlemler yapılmıştır. Çalışma alanındaki, kentsel açık alanların kullanıcılarını belirlemek ve kullanıcıların bu alanlarla ilgili görüşlerini öğrenmek için bu noktasal alanlarda anketler yapılmıştır. Anketler sonucunda elde edilen veriler grafiklerle ve karşılaştırmalarla desteklenmiştir.

- **Birinci noktasal bölge**, alan içinde en yoğun yaya dolaşımı ve aktivite sayısını kapsayan Söğütözü Bölgesi'nde bulunan Armada Alışveriş ve İş Merkezinin bulunduğu alan ve yakın çevresidir.
- **İkinci noktasal bölge**, Orta Doğu Teknik Üniversitesi ve Kamu Kurumlarına yürüme mesafesinde bulunan Cema Alışveriş Merkezi ve Kentpark Alışveriş Merkezinin bulunduğu alandır.
- **Üçüncü noktasal bölge**, değişen eğlence anlayışıyla ortaya çıkan, sosyal aktivitelere ve barınmaya yönelik kullanıcıya farklı deneyim ve mekân sunan, içinde yarı açık alanlar barındıran Tepe Prime İş ve Yaşam Merkezi ve Mahall Ankara Ofis, Konut, Alışveriş kompleksinin bulunduğu bölgedir.

Dumlupınar Yolu'ndaki kentsel yoğunlaşmanın ve kullanımın, tarihsel süreçteki dönüşümüne bakıldığında, 1980'lerdeki ekonomik, sosyal ve politik değişikliklerin, hem farklı kentsel bölgelerde hem de kentin iç örgütlenmesinde önemli mekânsal sonuçları olduğu görülmüştür. Yeniden yapılanma sürecine paralel olarak, planlama

yaklaşımları ve mimari ifadeler değişmiştir. Özellikle temsiliyet ve kimlik tartışmaları o dönemde mimarlık ve planlama disiplinlerinde önemli konular haline gelmiştir. Yeni çalışma alanlarının ortaya çıkışı, üretimde parçalanma, mimari ve planlamada postmodernist yaklaşımları ortaya çıkarmıştır. Merkezi alanlarda finans ve hizmet sektörünün yeniden gruplanmasıyla, yüksek yapılar ortaya çıkmıştır. Çalışma alanında da gözlemlenen bu tavır, bölgenin ilk gelişmeye başladığı **Söğütözü Bölgesi**'nde oluşmuştur.

5.6.3.1 Birinci Noktasal Bölgenin (Armada Alışveriş ve İş Merkezi - Yakın Çevresi) Detay Ölçekteki Analizi

Söğütözü Bölgesi'nin, kent merkezine ve yüksek, orta gelir gruplarının yerleşimlerine olan yakınlığı, dört önemli arterin bu bölgede bağlanması, metro ve otobüs duraklarının bulunması, şehirlerarası otobüs terminaline olan bağlantısı bakımından önem kazanarak, arazilerin değerini değiştirmiştir. Ayrıca, üretim bölgelerine (Ostim, Teknokent, Cyberpark), dört üniversite kampüsüne (ODTÜ, Çankaya, Bilkent, Hacettepe) ve çok sayıda kamu ve askeri çalışma alanına yakınlığı ile dikkat çekmektedir. Bu sebeplerden dolayı, Ankara'nın kentsel biçimi ve kentsel sistemleri, yeniden yapılanma sürecinde özel sermayenin Söğütözü Bölgesi'ne yaptığı yatırımlar sonucunda değişmektedir.

1990 yılına kadar Söğütözü bölgesinin çoğu, Atatürk Orman Çiftliği⁴⁵'ne ait tarım arazisi iken, kentsel formun yaygınlaşmasıyla özel sermayenin odak noktası haline gelmiştir (Şekil 5.61).

⁴⁵Keskinok'a göre, kültür ve modernleşme projesi olan Atatürk Orman Çiftliği, Cumhuriyet Ankara'sının bataklıklarının ıslah edilerek ve bozkırının işlenerek, tarımsal ve hayvansal ürünlerin modern koşullarda üretildiği, halkın, gençlerin eğitimini ve sağlıklı nesillerin yetişmesini amaçlamaktadır. AOÇ, üretim ve eğitim amaçlı, kent ve kırsal kültürünün bütünleşmesini sağlayan, tarımsal ve hayvansal üretimin artmasına yol açan, bir kentsel tarım uygulaması modelidir [149]. 2006 yılında 5524 sayılı "Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğü Kuruluş Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun" un yürürlüğe girmesiyle, AOÇ'nin değişim süreci başlamıştır. Kanunla birlikte, Ankara Büyükşehir Belediyesi'ne, AOÇ'yle ilişkili, üst ölçekli plan, koruma amaçlı imar planı ve her türlü değişiklik yapma yetkisi verilmiştir. [150].



Şekil 5.61 AOC'den geriye kalan alanlar ve eski arazi sınırları [136]

Ankara Büyükşehir Nazım İmar Planı (1970-1990) raporunun makro ölçekli kararlarının yanında, ıslah imar planları Söğütözü Bölgesi'ndeki belirli parsellerin oluşması için önemli bir konu olmuştur. Islah imar planları⁴⁶ 1987'den 1992'ye kadar birkaç kere hazırlanarak revize edilmiştir. Belediye Meclisinin 03.04.1991/204 sayılı kararı ile 1/5000 ölçekli "Eskişehir Yolu Kamu Kuruluşları Alanı Revizyon Nazım İmar Planı onaylanmıştır.

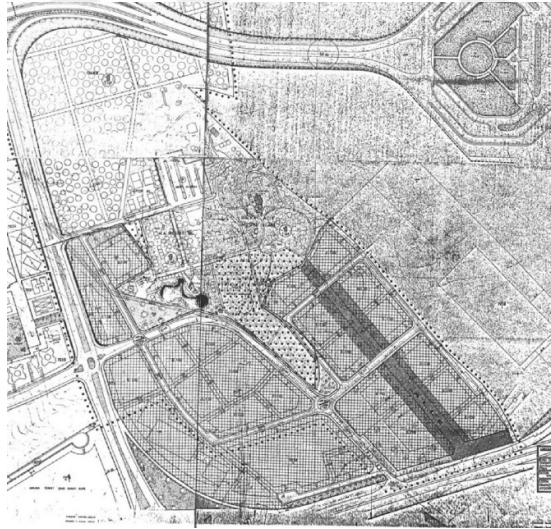
Söğütözü bölgesindeki tarım arazisi 1987 ve 1992'deki parselasyon planlarının onaylanmasından sonra dört alana bölünmüştür. Bu ada parseller 13786/1-2 ve 13783/1-2 olarak ayrılmıştır. 24.09.1992/3156 sayılı karar ile Ankara Büyükşehir

Farklı zamanlarda belirli toprak kayıplarına uğrayan AOC, özellikle 2010 yılından itibaren, Başbakanlık Yerleşkesi (Cumhurbaşkanlığı Hizmet Binası), Ankapark Projesi, yeni açılan bulvarlar, yollar ve kavşaklar ile hızlı dönüşüm süreci geçirmiş, kamusal kullanım ve üretimi yok edilmiştir. AOC, üretimin ve tüketimin birlikte bulunduğu ve kent-kır sürekliliğinin yaşandığı bir alanken, zaman içerisinde bu süreklilikler koparılmıştır. Üretimin AOC'den çıkartıldığı süreçte, Ankara tüketimin özendirildiği, alışveriş merkezlerinin sayısının hızla arttığı bir kent haline gelmiştir. 2015 yılına kadar yapılan alışveriş merkezlerinin çoğunun yer seçimi, AOC arazileri sınırları içerisinde ya da çevresinde olmuştur [151].

⁴⁶ Söğütözü Bölgesi ve Armada Alışveriş Merkezi, çevresine ait imar planları, plan notları, plan değişiklikleri ve kararlarına ait belgeler EK:B'de yer almaktadır.

Belediye Encümenince 79170-1 ve 2 revizyon numarasıyla parselasyon planı olarak onanmıştır. 79170-2 revizyon planının notları Söğütözü Bölgesindeki düzenleme planının genel kararlarına uygun düzenlenmiştir. Arsaların her biri “Kentsel servis alanı” olarak tanımlanmıştır. Planda “Kentsel servis alanı” kamu binaları, ticaret merkezleri, turistik tesisler, sergi, sağlık tesisleri, kültürel-boş zaman-rekreasyon faaliyetleri, yurtlar, ofis binaları gibi kentsel hizmet kullanımlarını kapsamaktadır [136]. Bu da alternatif ticari faaliyetlerin çoğunun sınırlı olmadığı anlamına gelmektedir.

01.06.1992/178 sayılı kararı ile Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar Dairesi Başkanlığı Acil Planlama Biriminin oluşturduğu ve Raci Bademli’nin Söğütözü için geliştirdiği öneri, “Orman Genel Müdürlüğü Söğütözü Tesisleri, AŞOT Bağlantı Yolları ve Kentsel Servis Alanı Mevzi İmar Planı” 1/1000 ölçeğinde hazırlanıp, onaylanmıştır (Şekil 5.62).



Şekil 5.62 Orman Genel Müdürlüğü Söğütözü Tesisleri, AŞOT Bağlantı Yolları ve Kentsel Servis Alanı 1/1000 Ölçekli Mevzi İmar Planı [138]

İncelenen alanın gelişimini ve tasarımı ilgilendiren plan notları ve genel planlama kararlarında;

- Mesire yeri haricinde mülkiyet sınırları içinde kalan diğer yollar, otopark, yeşil alanlar Orman Genel Müdürlüğü mülkiyetinde olup, kamuya açılmaz.
- Kamu kuruluşlarına devredilecek sosyal donanım alanları aynı amaçla kullanılmak üzere devredilmeden yapı kullanma izni verilmez.

Kentsel servis alanına ilişkin plan notlarında;

- Minimum parsel büyüklüğü 5.000 m² olacaktır. 5.000 – 10.000 m² büyüklüğündeki parseller için Emsal: 1.00 Hmax: serbest ve genel olarak 10.000 m²'den büyük alanlar için Emsal: 1.50 Hmax: serbest olarak belirlenmiştir.
- Büyüklüklerine göre, sadece Eskişehir Yolu'na cepheli parsellerin emsalleri 1.50 ve 2.00 Hmax: serbest olarak tanımlanmıştır. Ayrıca, Eskişehir Yolu'na bakan özel mülklerin çoğu "Kentsel servis alanı" olarak tanımlanmış ve parseller içinde gerekli yeşil alanların sağlanması gerektiği belirtilmiştir.
- Kentsel servis alanlarında tasarlanan yaya aksı (alle) projesi parsellerin bu yola bakan bahçeleri de dahil edilmek suretiyle ilgili ilçe belediyesince hazırlanacaktır. Bu projede getirilecek düzenleme esaslarına, parsellerde uygulanacak mimari ve inşaat safhaları uyacaktır.
- Halka açık mesire alanı ile yaya aksı irtibatının sağlanması amacıyla 7638/16,17 ada parsellerin bulunduğu alanda geçiş için irtifak hakkı kurulacaktır.
- Parselasyon plan uygulaması, imar planı üzerinde belirtilen etaplama dikkate alınarak yapılacaktır.
- Kentsel servis alanlarında; kamu kuruluşları, turistik tesisler, sağlık tesisleri, ticari büro servisleri, ticaret merkezleri, sergi servis ve satış tesisleri, kültür eğlenti ve dinlenme tesisleri, yurt alanları yer alacaktır.
- Tevhit ve ifraz sonucu oluşan parsellerin inşaat emsali plan değişikliğine gerek olmaksızın parsel büyüklüğüne bağlı yapılanma koşullarına tabi olacaktır.

1992 yılında onaylanan bu plan ile planda öngörülen Kentsel Servis Alanlarında Hmax:serbest olma durumu, Söğütözü Bölgesindeki kat yüksekliği artışına ve insan ölçeğinin yok olmasına sebep olmuştur. Plana bağlı oluşturulan öneri, Eskişehir Yolu ile halka açık rekreasyon alanlarının birbirine bağlanmasını sağlamaktadır. Bu tür bir alle önerisi ile ortak bir yeşil alan ve ticari süreklilik sağlayan bir koridor oluşturmak amaçlanmıştır. Kamunun arazi üzerindeki etkisi Söğütözü Bölgesindeki mekanizmaları etkilemiştir. Raci Bademli tarafından hazırlanan alle projesi özel sermayenin yaklaşımları sonucu değişikliğe uğramıştır. Değişen ekonomik koşullar ilk olarak hizmet sektörünün artmasına sebep olmuştur. 1990'lı yıllarda ofis ve servis kullanım özellikleri ticari faaliyete dönüşmüştür. Karma kullanıma sahip Armada Alışveriş ve İş Merkezinin inşası, Söğütözü'nün ticari potansiyelini değiştirmenin yanında, araziye alternatif gayrimenkul geliştirme modellerini de getirmiştir. Karma kullanım komplekslerine olan ilgi, araziyle ilgili yeni bir öneri oluşturmuştur. Bu alan kentin yeni ticari düğümlerinden biri haline gelmiştir. Özel sermayenin gelişmesiyle, mülkiyet bazında mekânsal hâkimiyetin devlet otoritesinden özel inisiyatiflere dönüşümü gerçekleşmiştir.

Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 28.02.1997/99 sayılı kararı ile onaylanan 1/5000 ölçekli "Eskişehir Yolu Kamu Kuruluşları Alanı Revizyon Nazım İmar Planı"nda "Kentsel Servis Alanı" kullanımındadır (Şekil 5.63).Alanın tasarımını ilgilendirecek plan notlarında;

- Kentsel servis alanlarında, kamu kuruluşları, ticaret merkezleri, turistik tesisler, sergi servis ve satış tesisleri, yurt alanları, sağlık tesisleri, ticari büro servisleri, kültür, eğlenti ve dinlenme tesisleri yer alabilir.
- Eskişehir ve Söğütözü yoluna cepheli parseller ile Eskişehir yoluna paralel 25 m'lik yolun güneyinde kalan parsellerde minimum parsel büyüklüğü 2.500 m²'dir. 2.500 – 10.000 m² imar parsellerinde E:1,50, 10.000 m²'den büyük imar parsellerinde E:2,00 olacaktır. Diğer parsellerde, minimum parsel büyüklüğü 2.500 m²'dir. 2.500 – 10.000 m² imar parsellerinde E:1,00, 10.000 m²'den büyük imar parsellerinde E:1,50 olacaktır.

-

1996-97 yıllarında 13786/1-2 ve 13783/1-2 parselleri Söğütözü A.Ş. tarafından alınmıştır (Şekil 5.64). Alışveriş merkezi projesi için 19.000 m² büyüklüğündeki 13786-1,2 parselleri seçilmiştir. Geri kalan parseller genişletme projesi için ayrılmıştır. 13786-1,2 parselleri, 13786-3 parselinin Eskişehir Yolu'na doğrudan erişimi olması sebebiyle, plan değişikliği ile birleştirilmiştir.



Şekil 5.64 Söğütözü Bölgesi'nde Armada -1 projesinin inşaat safhası uydu görüntüsü [121]

Armada 1 projesi bu parselde, içinde ofis ve ticaret merkezi karma kullanımı tasarlanarak, konumlandırılmıştır (Şekil 5.65). İlk etap, 30.000 m² parsel üzerinde, 125.000m² kapalı alan ve 117.5metre yüksekliğiyle 2002 yılında açılmıştır. Alle için planlanan alan Armada – 1 projesinin otopark ihtiyacı için kullanılmıştır. 1992 yılında bölge için hazırlanan mevzi planlar, büyük ölçekli yatırımlar için uygun parseller oluştururken, yeterli altyapı çözümleri sağlayamamıştır. Ayrıca revizyon planları ekonomik sebeplerden ötürü, özel mülkiyet sermayesi tarafından yönlendirilmiştir [121].



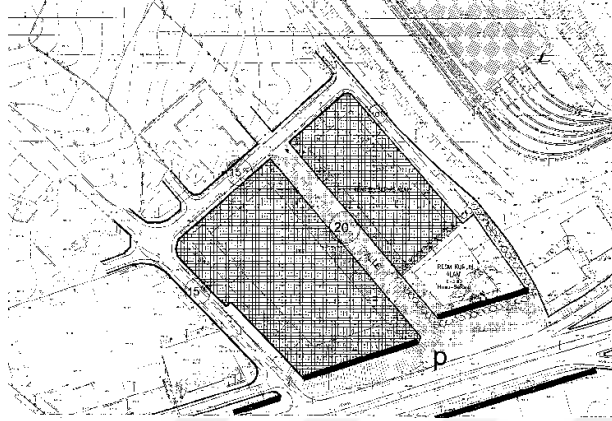
Şekil 5.65 Söğütözü Bölgesi 2002 yılı Armada – 1 Alışveriş ve İş Merkezi [121]

Aynı alanda tasarlanan, Armada-2 projesi temel olarak Armada Alışveriş Merkezi projesinin ikinci aşamasıdır. Ticari ve mağaza faaliyetleri Armada'nın 13784 / 1-2 parseline ayrı ayrı dört katlı alışveriş merkezi bloğu ile genişletilmiştir. Planlama şeması ve genel bina yerleşimlerinin genel organizasyonu Armada-1'den farklı olarak

düşünülmüştür. İkinci etap projenin önünde bulunan otopark olarak kullanılan 13784/3 parselin plan değişikliklerine ait alınan kararlar ve değişiklikler araştırılarak, gerekli görülen maddeler açıklanmıştır. Bu maddeler:

- Çankaya ilçesi 13784 ada 3 parselde 1/5000 ölçekli nazım imar plan değişikliğine ilişkin İmar ve Bayındırlık komisyonunun 04.2010/14 sayılı raporunda, sözkonusu ada parselin inşaat emsalinin E:1,50'den E:2,50'ye çıkarılmasına ve “Kentsel Servis Alanı” kullanımından “Resmi Kurum Alanı” kullanımına dönüştürülmesine ait 1/5000 ölçekli Nazım İmar Plan değişikliği talep edilmiştir.
- Bu ada parselin 1/1000 ölçekli “Orman Genel Müdürlüğü Söğütözü Tesisleri, AŞOT Bağlantı Yolları ve Kentsel Servis Alanı Mevzi İmar Planı” kapsamında “Kentsel Servis Alanı” kullanımında kaldığı ve 1992/3156 sayılı 79170/2 nolu parselasyon planı ile oluştuğu, parselin güneyinin ve batısındaki yol aksında yaya aksı (Alle) olarak ayrıldığı, 2009 tarihli tapuya göre 5.004 m² yüzölçümlü 13784 ada 3 parselin mülkiyetinin Kamu İhale Kurumuna ait olduğu aktarılmıştır.

Öneri, 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı değişikliği ile “Kentsel Servis Alanı” kullanımındaki 13784 ada 3 sayılı parselin inşaat emsalinin E:1,50'den E:2,50'ye çıkarılarak “Resmi Kurum Alanı” kullanımına dönüşmesi yönündedir. Yaya aksı (Alle) projesi ile getirilecek düzenleme esaslarına uyulacaktır (Şekil 5.66). Bu değişikliğin üzerine söz konusu ada parsel Yenimahalle ilçesine geçmiştir.



Şekil 5.66 Yenimahalle İlçesi 13784 ada 3 parsel 1/1000 ölçekli imar planı değişikliği [138]

Yenimahalle ilçesi 13784 ada 3 parselin 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar plan değişikliğine ilişkin İmar ve Bayındırlık Komisyonunun 02.2016/1377 sayılı raporunda, söz konusu parselin Kamu İhale Kurumu mülkiyetinde iken Başbakanlık Toplu Konut İdaresi Başkanlığına devredildiği, inşaat emsalinin E:2,50'den E:1,50'ye düşürülerek, "Ticaret Alanı" kullanımına dönüştürülmesine yönelik karar alınıp, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından plan onaylanmıştır. 2016 yılında, parselin mülkiyeti Söğütözü A.Ş.'ye geçerek, ticaret alanı kullanımı korunmuştur. Alan şuanda kamusal kullanım sunmaktan öte, açık otopark olarak kullanılmaktadır.

İkinci etap projenin planlama kararı sürecinde, tasarım ve uygulama projelerini yürüten A Tasarım Mimarlık firması 2011 yılında, 13786/3 ve 13784/4 ada parseller ile ilgili plan revizyon talebinde bulunmuştur. Yenimahalle ilçesine bağlı 13786 ada 3 parsel ve 13784 ada 4 parselin 1/5000 nazım imar plan değişikliğine ilişkin 11.01.2012 tarihi, 63 numaralı kararında,

A Tasarım Mimarlık'ın 08.12.2011 tarihli dilekçesinde 13786/3 ile 13784/4 ada parselin mevcut kullanım ve yapılaşma koşulları korunarak, bir bütün olarak düşünülp, ana bir yaya aksı ile birbirine bağlanmasına ilişkin plan değişikliği talep edilmiştir. Bu plan değişikliği talebinde;

- Yenimahalle ilçesi 13786 ada 3 sayılı parsel ile 13784 ada 4 sayılı parselin 1997 yılı Belediye Meclisi onaylı 1/5000 ölçekli “Eskişehir Yolu Kamu Kuruluşları Alanı revizyon nazım imar planı” ve 1992 yılı “Söğütözü AŞOT Bağlantı Yolları ve Kentsel Servis Alanı Mevzi İmar Planı” kapsamında “Kentsel Servis Alanı” kullanımında kaldığı,
- Armada İş Merkezi’nin yer aldığı, 13786 ada 3 sayılı parselin Emsal:2.00, Hmax: serbest, 13784 ada 4 sayılı parselin ise Emsal:1.50 yapılaşma koşullu olduğu, iki parsel arasında 20 metrelik yaya yolu (alle) bulunduğu,
- Bu plan ile Kentsel Servis Alanlarında, kamu kuruluşları, turistik tesisler, sağlık tesisleri, ticaret merkezleri, ticari büro servisleri, sergi servis ve satış tesisleri, kültür - eğlenti ve dinlenme tesisleri, yurt alanı yer alacağının tanımlandığı, söz konusu parsellerin yapılaşma koşulu ise Kentsel Servis Alanında minimum parsel büyüklüğü 5000 m² olacak şekilde, Eskişehir Yoluna cepheli alanı 5000 m² - 10000 m² olan parsellerde Emsal:1.50, alanı 10000 m²’den büyük parsellerde Emsal:2.00, diğer imar parsellerinde alanı 5000 m² - 10000 m² olan parsellerde Emsal:1.00, 10000 m²’den büyük parsellerde Emsal:1.50 ve Hmax: serbest olarak belirlendiği aktarılmıştır.

Ayrıca öneri plan değişikliği gerekçesi olarak açıklama raporunda,

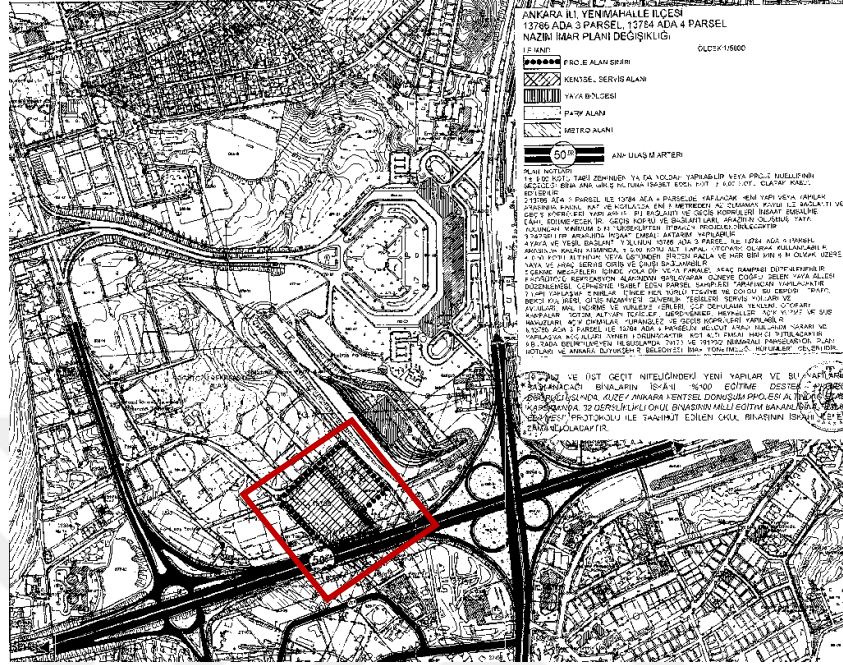
- Prestij konut alanları ile kamu kurum ve kuruluşlarının ağırlıklı olarak, Eskişehir Yolu boyunca yer seçmelerinin yanında, fiziksel kısıtlayıcıların yoğun olmaması, kentsel gelişme eğilimlerinin özellikle bu yönde yoğunlaşması, Ankara metrosu ikinci aşamanın Çayyolu’na kadar uzanmasıyla erişilebilirlik olanaklarını arttırarak, Ankara’nın en önemli gelişme aksı olan Eskişehir Yolu’nu ortaya çıkardığı, bununla beraber Hacettepe, Başkent, ODTÜ ve Bilkent gibi üniversite kampüs alanlarının Eskişehir Yolu üzerinde bulunması sebebiyle bu aksın üzerinde toplu taşıma olanaklarının bulunması ve metro istasyonunun yer alacak olması sebebiyle, söz konusu proje alanına erişilebilirlik çeşitliliği artacağından bu bölgenin bir cazibe merkezi haline geleceği düşüncesiyle; 19036 m² yüzölçümlü 13786 ada 3 parsel ile 10043 m² yüzölçümlü 13784 ada 4 sayılı parseli kapsayan

29106 m² yüzölçümlü planlama alanının fiziksel konumu ve erişilebilirlik potansiyeli sebebiyle ana yaya aksı ile birleştirilerek bir cazibe merkezi haline getirmek amacıyla söz konusu plan değişikliğinin talebi aktarılmıştır [139].

Hazırlanan 1/5000 Nazım İmar Planı değişikliği ile (Şekil 5.67);

Bölgede yoğun yapılaşma sebebiyle artan otopark ihtiyacını karşılamak amacıyla, planlama alanının ortasından geçen yaya yolunun (alle) altının otopark olarak düzenlenmesi kapsamında alan içerisinde kalan 13784 ada 3 ile 13784 ada 4 sayılı parsellerin kullanımlarının ve yapılaşma koşullarının korunduğu, planda;

- 13786 ada 3 ile 13784 ada 4 sayılı parselde yapılacak yeni yapı veya yapılar arasında farklı kat ve kotlarda eni 8 metreden az olmamak kaydıyla bağlantı ve geçiş köprüleri yapılabilir. Bağlantı ve geçiş köprüleri inşaat emsaline dahil edilmeyecek, arazinin oluşmuş yaya yolundan en az 5 metre yükseklikten itibaren projelendirilecektir.
- Parseller arasında emsal aktarımı yapılabilir.
- Yaya ve yeşil bağlantı yolunun 13786 ada 3 ile 13784 ada 4 parsel arasında kalan kısmında 0.00 kotu altı kapalı otopark olarak kullanılabilir. 0.00 kotu altı ya da üstünden birden fazla her biri en az 8 metre olmak üzere yaya ve araç servis giriş çıkışı sağlanabilir.
- Söğütözü rekreasyon alanından başlayarak, güneye doğru gelen yaya allesi düzenlemesi, cephesine isabet eden parseller tarafından yapılmalıdır.
- 13786 ada 3 ile 13784 ada 4 parselin mevcut arazi kullanım kararı ve yapılaşma koşulları korunarak, kot altı emsal haricidir.
- Geçiş ve bağlantı köprülerinin yapılması, bu alanların ve kot altı alanların emsal dışı tutulması, kamu yararına bir şarta bağlanarak kabul edilmiştir.



Şekil 5.67 2012 yılı 13786/3 ve 13784/4 parsellerin 1/5000 Nazım İmar Plan Değişikliği [139]

1/5000 ölçekli Nazım imar planının, uygulamaya geçmesi için, Yenimahalle ilçesine bağlı 13786 ada 3 parsel ve 13784 ada 4 parsellerde 1/1000 uygulama imar plan değişikliğine ilişkin 13.07.2012 tarihi, 160 numaralı kararında,

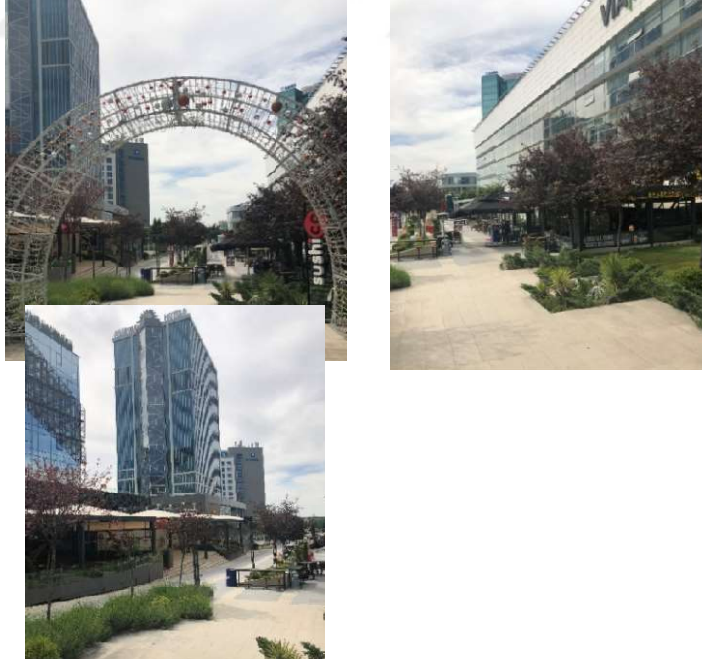
- Yenimahalle ilçesine bağlı 13786 ada 3 parsel ve 13784 ada 4 parselin, 11.01.2012 tarihi, 63 numaralı kararı ile onaylanan 1/5000 nazım imar planı kapsamında “Kentsel Servis Alanı” kullanımında kaldığı,
- 13786 ada 3 sayılı parselin Emsal:2.00, Hmax: serbest, 13784 ada 4 sayılı parselin ise Emsal:1.50 yapılaşma koşullu olduğu,
- 1/5000 Nazım İmar Planı ile 11.01.2012 tarihi, 63 numaralı kararda belirlenen plan notlarının geçerli olduğunu,

1/1000 ölçekli uygulama imar planı değişikliği ile 13786 ada 3 ve 13784 ada 4 parsellerin kullanım kararları ve yapılaşma kararları korunarak, her iki parseli kapsayan alanda iki parselin bir bütün olarak değerlendirilerek, ana bir yaya aksı ile



Şekil 5.69 Armada Alışveriş Merkezi Sokak Kurgusu – Kamusal Kullanım

Bu alanın çevresindeki; 13782/3, 13783/3, 7638/20 (eski 7638/16,17) nolu parseller 1992/178 ABBMK ile onaylanan "AŞOT Bağlantı Yolları ve Kentsel Servis Alanı Mevzi İmar Planı" kapsamında kalmaktadır (Şekil 5.70). Bu planda parseller E=1.00 yapılaşma koşulunda olmasına rağmen 1992/178 sayılı planın plan notlarından gelen kademeli emsal hükmü uyarınca tevhidden E=1.50 hakkı kazanmıştır.



Şekil 5.70 Yaya yolunun devamı kentsel açık alanlar ve özel mülkiyetler

Bu alandaki yaya yolunun henüz kamusal kullanımda bulunduğu, yaya yoluna cepheli yapıların zemin kat kullanımlarının yaya yoluyla ilişkili olduğu görülmüştür.

Ancak yaya yolunun bitimindeki yeşil alan bağlantısının yok olduğu tespit edilmiştir. Bu alanın da, Armada Alışveriş Merkezi'ni emsal gösterip, özel mülkiyete dahil edilerek, kontrollü giriş çıkış planlanması söz konusu olabilir.

Alandaki gözlemler ve araştırılan arşivler sonucu, Söğütözü Bölgesindeki plan değişikliklerinin özel sermayenin yönlendirdiği bireysel müdahalelerle oluştuğu saptanmıştır. İşlevsel değişim kamusal kullanımların özel kullanımlara dönüşmesi şeklinde gerçekleşmiştir. Raci Bademli'nin erişilebilirlik ve kamusal kullanım sürekliliği için oluşturduğu yaya yolu (alle) önerisi, 1/5000 nazım imar plan ve 1/1000 uygulama imar plan revizyonları (2012) ile değişikliğe uğramıştır.



Şekil 5.71 Armada Alışveriş Merkezinin Sokağının kontrollü giriş-çıkışı

Armada 1 ve 2 projelerinin kurgusunda yapılar arasında bir sokak oluşumu öngörülse de,

- bu sokağın özel mülkiyetin bir parçası olarak davranması,
- yaya yolunun yalnızca iki yapı arasında kalmasıyla bir bağlayıcılığının olmaması,
- alanın kurallarının olması,
- giriş/çıkışlarının kontrollü olması (Şekil 5.71),
- kullanım sürelerinin sınırlı olması,
- alanın herkese açık olması yerine, belirli sosyo-ekonomik seviyedeki insanların kullanıyor olması

ile özel mülkiyetin bir parçası olduğunu kanıtlamaktadır.

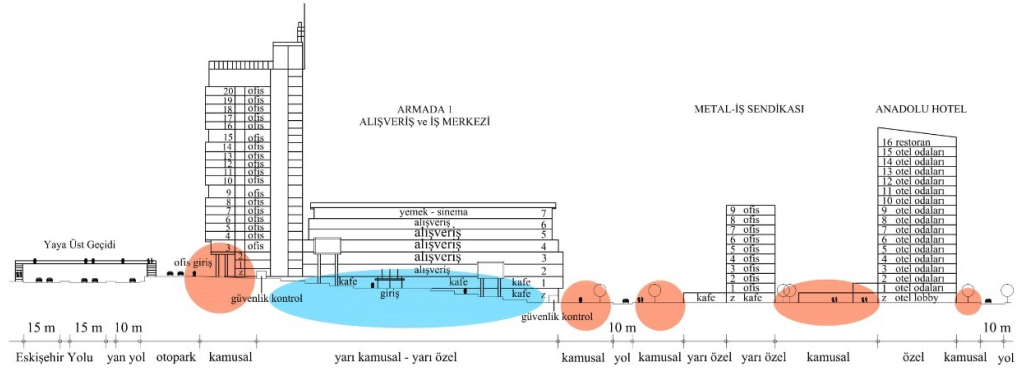
1992 yılı planlarındaki öneride tanımlanan herkese açık kamusalılığı, özel mülkiyet içinde kamusal kullanıma dönüştürmüştür. Yapı adalarında yapılan plan değişiklikleri sonucu, adalar arasında kalan kamunun kullanımında bulunan alan özel mülkiyete dahil edilerek, kullanım değişikliği yapılmıştır. Yeşil alan bağlantısının tamamen yok olduğu, mesire alanının kendi içinde izole olarak kaldığı tespit edilmiştir (Şekil 5.72).



Şekil 5.72 Mesire Alanı

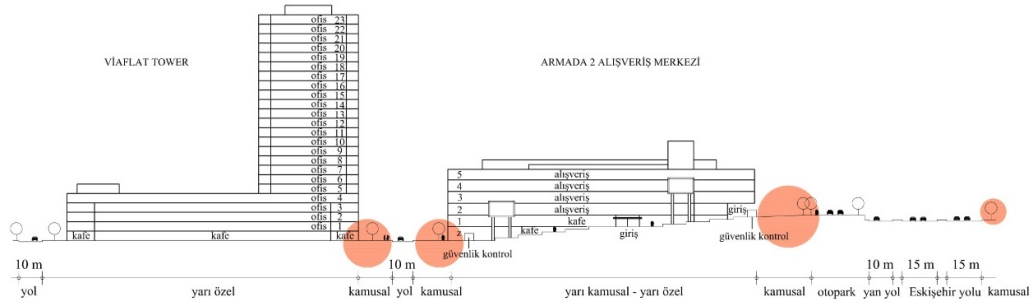
Bu bölgede yapılan plan değişikliklerinin parsel ve özel mülkiyete bağlı eylemler sonucu olduğu görülmektedir. Kentsel alanın değişmesi, şehir içi arazilerin yoğun kullanımı ve kamu-özel sektörün işbirliği, kentte yeni mekânsal organizasyonlar ve yeni kamusal ilişkiler yaratmıştır. Alana ait oluşturulan kesitlerde de, yaya altesinin sürekliliğinin sağlanamadığı, bu alanın özel mülkiyetin bir parçası olarak davrandığı görülmektedir.

Noktasal oluşturulan kesitlerde zemin kat kullanımları değerlendirilmiştir. Eskişehir yoluna cepheli Armada Alışveriş ve İş Merkezinin yapıları arasında bulunan yarı açık alanda, yaya dolaşımının kontrollü bir güvenlik ile kısıtlandığı ve kamusal kullanımdan yarı kamusal/yarı özel kullanıma geçiş olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca, yaya sürekliliğinin ve arka sokakla bağlantısının kesintiye uğradığı da kesitlerde görülmektedir (Şekil 5.73-74).



Şekil 5.73 Yaya Allesinin mevcut durumdaki kullanımları

Oluşturulan kesitlerde, Dumlupınar Yolu ve parseller arasında kalan yaya dolaşımını sağlayan alanlardaki kamusal kullanımların otopark alanlarıyla kesildiği dikkat çekmektedir. Söğütözü Bölgesi yaya bağlantısının devamlılığının sağlanması için otopark kullanımlarının kamusal kullanımlara dönüşmesi ve kontrollü giriş/çıkışların kaldırılması için gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.



Şekil 5.74 Yaya Allesinin mevcut durumdaki kullanımları

5.6.3.2 İkinci Noktasal Bölgenin (Cepa- Kentpark Alışveriş Merkezi - Yakın Çevresi) Detay Ölçekteki Analizi

Söğütözü bölgesinin devamı olarak **ikinci noktasal bölgede**, Dumlupınar Yolu aksında gelişen Mustafa Kemal Mahallesi, önce konut alanları daha sonra resmi kurum ve ticari yapılar eklenmiştir. Bu yapılanma sürecinde resmi kurum yapıları ve

konutlar arasında kalan 28162 ada 1 parselde⁴⁷, Celebcioğlu Şirketi'ne ait üretim tesis yapıları, yönetim ve sosyal tesis binası yer almaktaydı (Şekil 5.75). Ankara'da demir çelik ticareti yapan Celebcioğlu Şirketler grubu 1992 yılına kadar, şuanda Cepa Alışveriş Merkezi'nin bulunduğu arsada faaliyetlerini sürdürmüştür.

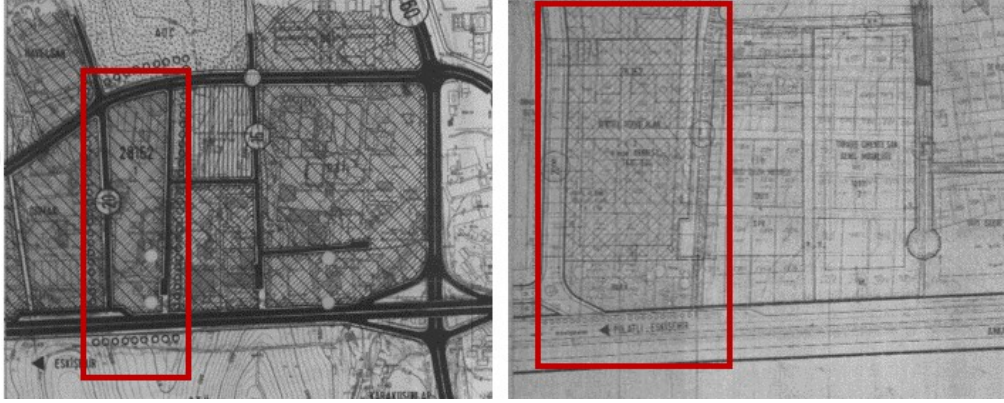


Şekil 5.75 28162/1 ada parsel 2003 yılı uydu görüntüsü

Şirketin faaliyetlerini İstanbul'a taşımasından sonra, 1997 yılı 1/5000 ölçekli “Eskişehir Yolu Kamu Kuruluşları Alanı Revizyon Nazım İmar Planı” ile 53.191 m² alanlı söz konusu parselin kullanım kararı “Kentsel Servis Alanı” olarak belirlenmiştir (Şekil 5.76). Yapılaşma koşulları ise E: 2.00 TAKS: 0,30 Hmax: Serbest olarak onaylanmıştır. Nazım İmar Planı kararları doğrultusunda, 1998 yılında hazırlanan 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planında “Kentsel Servis Alanları” için “Kamu Kuruluşları, turistik tesisler, sağlık tesisleri, ticari büro servisleri, ticaret merkezleri, sergi ve satış tesisleri, kültür eğlenti ve dinlenme tesisleri ile yurt alanları” yer alabileceği belirtilmiştir.

⁴⁷28162 ada 1 parselinin (Cepa Alışveriş Merkezi'nin bulunduğu alan) imar planı, plan notları, plan değişiklikleri ve kararlarına ait belgeler EK C'de yer almaktadır.

2004 yılında inşaat emsal alanı arttırılmaksızın, TAKS: 0,30 yerine TAKS: 0,45 olarak düzenlenmesine ilişkin 1/1000 imar planı değişiklik önerisi, Çankaya Belediyesi tarafından uygun görülmüş, ancak Büyükşehir Belediyesi tarafından reddedilmiştir. 2005 yılında Çankaya Belediye Meclisi tarafından uygun görülen 283 sayılı karar ile 1/1000 imar planı değişikliğinde inşaat emsali arttırılmaksızın, söz konusu parselin Mania Plan kriterlerine göre belirlenen saçak seviyesine uyması gerektiği göz önünde bulundurularak, inşaat taban alanının arttırılarak plan değişikliği yapılması gerekliliği önerilmiştir. Bu durum, onaylı 1/5000 ölçekli Nazım İmar planında belirtildiği için, inşaat taban alanını Taks:0,44 olarak değiştirilmesini de gerektirdiğinden 1/1000 ölçekli planla birlikte, 1/5000 Nazım İmar Planında da değişiklik yapılması kararlaştırılmış ve kabul edilmiştir (Şekil 5.77) (ABB, 2005).



Şekil 5.76 Eskişehir Yolu Kamu Kuruluşları Alanı 1/5000 ölçekli Revizyon Nazım İmar Planı [144]

Şekil 5.77 Karakusunlar 28162/1 ada parsel 1/1000 kentsel servis alanı yerleşimi imar plan değişikliği [141]

Proje 2005 yılında Öncüoğlu Mimarlık tarafından hazırlanmış ve 2006 yılında inşaatına başlanmıştır. 2007 yılında 53.000 m²'lik arsa alanı üzerinde toplam 172.000 m² toplam inşaat alanı ile tamamlanmıştır. Alışveriş merkezi ihtiyaç programı ve arsanın sınırları yapının formunun biçimlenmesinde etkili olmuştur. Formun dışında kalan alan açık otopark olarak düzenlenmiştir. Yapının tasarımının içe dönük olmasıyla, kullanıcıyı içeride tutarak, fazla zaman ve para harcamayı amaçladığı



Şekil 5.79 Cema Alışveriş Merkezi Dış Mekânı

Şekil 5.80 Cema –Kentpark Alışveriş Merkezleri Ara Mekânı

Dumlupınar Yolu’nda özel mülkiyette kamusal kullanım sunan, Cema Alışveriş Merkezinin yan ada/parselinde konumlanan, Kentpark Alışveriş Merkezinin alanı⁴⁸, 1997 yılı 1/5000 ölçekli Nazım İmar planında 9014 ada 1 parsel olarak oluşturulmuştur. 1997 yılı Büyükşehir Belediye Meclisince onaylı Eskişehir Yolu Kamu Kuruluşları Revizyon İmar Planında 9014/1 ada parsel “Kentsel Servis Alanı” olup, E:2.00 yapılanma koşulu ile 70.485 m² yüzölçümlü alanın toplam inşaat alanı 140.970 m² olarak belirlenmiştir (Şekil 5.82).

⁴⁸9014 ada 2-3 parselin (eski 9014/1) (Kentpark Alışveriş Merkezi’nin bulunduğu alan) imar planı, plan notları, plan değişiklikleri ve kararlarına ait belgeler EK D’de yer almaktadır.



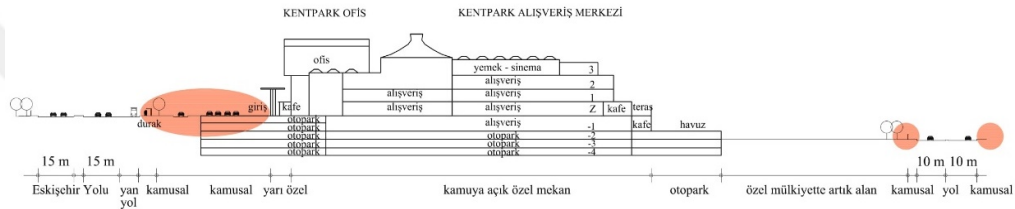
Şekil 5.81 Ankara İli Çankaya İlçesi Mustafa Kemal Mahallesi 9014/2,3 ada parseller 1/5000 Nazım İmar Planı Değişikliği [145]

Şekil 5.82 Eskişehir Yolu III.Etap 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı [146]

Büyükşehir Belediye Meclisinin 2005 yılı 1955 sayılı kararıyla “Kentsel Servis Alanı” kullanımı, 1/5000 ölçekli Nazım İmar ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı değişiklikleri ile 200.000 m² toplam inşaat alanına sahip, “Nasrettin Hoca Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Proje Alanı” (KDGPA) olarak ilan edilmiş ve onaylanmıştır. Alan “MİA” kullanımına ayrılarak Hmax: Serbest yapılaşma koşulu kararı alınmıştır. Söz konusu plan 2008 tarihinde iptal edilip, 9014 sayılı ada Büyükşehir Belediyesince ifraz edilerek, 28.164 m² yüzölçümlü 2 sayılı parsel ve 42.321 m² yüzölçümlü 3 sayılı parsel oluşturulmuştur (Şekil 5.81). 2011 yılında söz konusu parsellere ait Nazım İmar Planı değişikliği bulunmaması sebebiyle, 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı değişikliği ile E: 2.00 “Kentsel Servis Alanı” planı onaylanmıştır.

Projenin tasarımı 200.000 m² toplam inşaat alanı ve “MİA” koşuluna uygun olarak 105.000m² alışveriş merkezi ve 95.000 m² konut olarak tasarlanmıştır. Ancak plan iptalleri sonucunda 70.485 m² alan E:2.00 yapılaşma koşulu ile toplam inşaat alanının 140.970 m² olduğu kararı alınmıştır. Projenin alışveriş merkezi bölümü 2006 yılında Öncüoğlu Mimarlık tarafından tasarlanmış, inşaatı ise 2009 yılında 42.303 m²’lik alanda toplam 112.788 m² olarak tamamlanmıştır.

Alınan bu karar doğrultusunda, yapılan alışveriş merkezi toplam inşaat alanının 112.788 m² olduğu, konut alanı için 2 sayılı parselde 28.182 m²'lik bir kullanım hakkının kaldığı belirlenmiştir. Tasarım aşamasında belirlenen 95.000 m²'lik konut projesinin alınan kararla 28.182 m²'ye düşmesi sebebiyle, alışveriş merkezi alanı arkasında bulunan 9014/2 ada parselinde düşünülen konut projesi iptal edilerek, inşaatı yarım bırakılmıştır. Bu alan, 2009 yılından beri kullanımsız, bakımsız ve atıl bir şekildedir.



Şekil 5.83 Kentpark Alışveriş Merkezi Kentsel Açık Alan Kullanımları

Kesitte görülen ve özel mülkiyette kullanılmayan alan tanımına uyan alanın, kullanımının sağlanması için, Belediye ile alana yönelik plan önerisi geliştirilmeli ve kamusal kullanımlara yönelik alanlar oluşturulmalıdır (Şekil 5.83). Öneri geliştirilirken, düzenleme alanındaki nüfusun kentsel faaliyetlerini sürdürmesi için, gerekli rekreasyon alanlarının (park, yeşil alan, meydan vb.) tesis edilmesi ve kamusal kullanıma geçmesi adına belediyeler tarafından imar⁴⁹ uygulamasının yapılması sağlanabilir.

⁴⁹ İmar kanunun 18. Maddesi kapsamında, özel mülkiyet sahipleri, düzenlemeye tabi tutulan arsaların düzenlemeden önceki yüz ölçümlerinin %45'ni geçmeyecek şekilde belirli bir oranını kamu adına terk etmektedir. Bu oran "Düzenleme Ortaklık Payı" olarak tanımlanmaktadır. Bu uygulamayla, belediyelerin kamusal alan yaratmak için imar uygulaması yapma hakkına sahiptir [152].



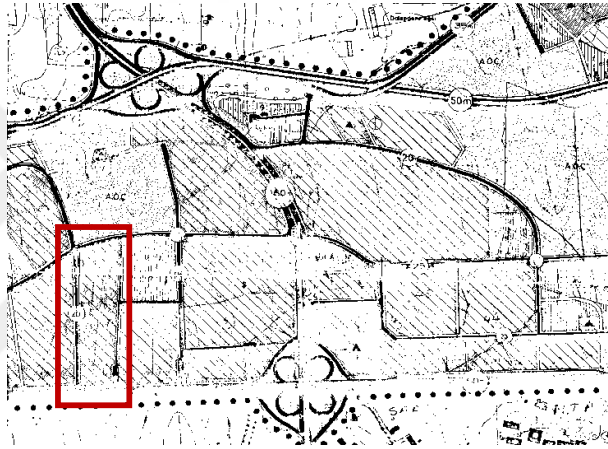
Şekil 5.84 Kentpark Alışveriş Merkezi Kentsel Açık Alan – Artık Alan

Ayrıca, yapının Dumlupınar Yolu'na bakan cephesinde, yol ve otobüs durağı ile bağlantılı oluşturulan kamusal kullanıma yönelik alanın aktif kullanımının olmadığı gözlemlenmiştir. Cema Alışveriş Merkezi'yle arasında kalan alanların niteliksiz olduğu, servis girişlerinin bu alanda bulunması sebebiyle ilişkinin koptuğu ve yayaların kullanımı için kaldırımların bile bulunmadığı saptanmıştır. Kentpark Alışveriş Merkezi'nin önünde bulunan boşluğa yapılan peyzaj düzenlemelerinin, otobüs durağının bulunduğu kamusal alanla birlikteliğinin ve kullanımının sağlanması gerekmektedir (Şekil 5.84). Cema Alışveriş Merkezi'nin önünde bulunan açık otopark alanının düzenlenerek, bu alanla birlikte sürekliliğinin sağlanması, kamusal kullanım için alan oluşturabilir. İç – dış mekan bütünlüğünün sağlanması ve açık alanlarda yaya mekanları kurgulanması gerekmektedir.

5.6.3.3Üçüncü Noktasal Bölgenin (Tepe Primeış ve Yaşam Merkezi– Mahall Ankara - Yakın Çevresi) Detay Ölçekteki Analizi

Dumlupınar Yolu'nun aksının devamındaüçüncü noktasal bölgede, değişen eğlence anlayışı ve sosyal aktivitelere yönelik özel mülkiyette bulunan, yeni tasarlanan alanlar yer almaktadır. Bu alanların kamusal alanlarla olan ilişkisinin tartışılması ve

bu alanlara yüklenen yeni anlamların araştırılması aks boyunca kamusal kullanım sürekliliğinin sağlanmasında yararlı olacaktır. Bu durumu sağlayan projelerden biri Tepe Prime İş ve Yaşam Merkezi, 2011 yılında yapılmıştır. Kompleksin tasarımı bir sokak kurgusuyla oluşmuş, yönlendirmeleri sağlayan kule ve alt bazalarındaki aktivitelerle canlılık kazandırılmaya çalışılmıştır. Ofis, rezidans, restoran, kafe, eğlence mekanları yer alan projede, aynı zamanda “meydan” adı altında konser, gösteri ve festival gibi aktiviteleri de içinde barındıran bir sahne yer almaktadır.



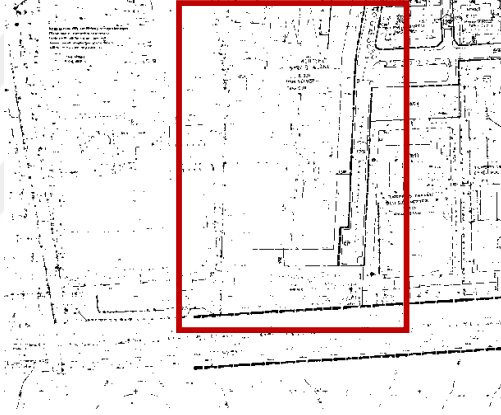
Şekil 5.85 Eskişehir Yolu Kamu Kuruluşları Alanı 1/5000 Ölçekli Revizyon Nazım İmar Planı [144]

Alanın imar planlarındaki planlama değişimlerine⁵⁰ bakıldığında, Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 28.02.1997/99 sayılı kararı ile onaylanan 1/5000 ölçekli “Eskişehir Yolu Kamu Kuruluşları Alanı Revizyon Nazım İmar Planı”nda "Kentsel Servis Alanı" kullanımındadır (Şekil 5.85). Alanın tasarımını ilgilendirecek plan notlarında;

- Kentsel servis alanlarında, kamu kuruluşları, ticaret merkezleri, turistik tesisler, sergi servis ve satış tesisleri, yurt alanları, sağlık tesisleri, ticari büro servisleri, kültür, eğlence ve dinlenme tesisleri yer alabilir.

⁵⁰28294 ada 1 parselin (Tepe Prime İş ve Yaşam Merkezi'nin bulunduğu alan) imar planı, plan notları, plan değişiklikleri ve kararlarına ait belgeler EK E'de yer almaktadır.

- Eskişehir ve Söğütözü Yolu'na cepheli parseller ile Eskişehir yoluna paralel 25 m'lik yolun güneyinde kalan parsellerde minimum parsel büyüklüğü 2.500 m²'dir. 2.500 – 10.000 m² imar parsellerinde E:1,50, 10.000 m²'den büyük imar parsellerinde E:2,00 olacaktır. Diğer parsellerde, minimum parsel büyüklüğü 2.500 m²'dir. 2.500 – 10.000 m² imar parsellerinde E:1,00, 10.000 m²'den büyük imar parsellerinde E:1,50 olacaktır.
- Kentsel servis alanlarında TAKS:0.30 olacaktır.



Şekil 5.86 Eskişehir Yolu Kamu Kuruluşları Alanı IV. Etap 1/1000 Ölçekli İmar Planı 28294 ada 1 parsel [147]

Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 01.03.1999/75 sayılı kararı ile onaylanan 1/1000 ölçekli “Eskişehir Yolu Kamu Kuruluşları Alanı IV.Etap İmar Planı”nda "Kentsel Servis Alanı" kullanımında yapılaşma koşullarının E:2.00 Hmax: serbest olarak belirlenmiştir (Şekil 5.86). Alanın tasarımını ilgilendirecek 1/1000 ölçekli plan notlarında;

- Toplam inşaat alanı içinde kalmak kaydıyla konut parsellerinde yapılacak yapıların sadece zemin ve bodrum katları ticari amaçla kullanılabilir. Diğer katlarda konut dışı kullanım getirilemez.

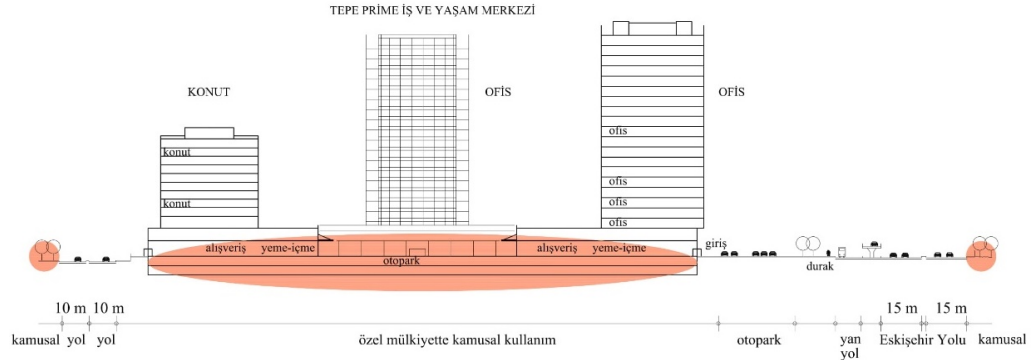
- Konut parsellerinde parselasyon planı ile çıkacak kamulaştırma miktarının ilgili kamu kuruluşuna bedelsiz terk veya hibe edilmesi halinde oluşan yeni parselde max E:1,50 olacaktır.

Alanın, birçok farklı sosyal aktiviteleri barındırması ve bu sosyal aktiviteleri açık alanlarla desteklemesi sebebiyle, öğle ve akşam saatlerindeki canlılığı açısından dikkat çekmektedir. Aynı etkileşimin haftasonu da sağlanması mekânsal niteliklerinin isteğe bağlı faaliyetlere uygun olduğunu göstermektedir. İsteğe bağlı faaliyetlerden, yoğunlukla eğlence amaçlı faaliyetlerin kullanıldığı tespit edilmiştir (Şekil 5.87). Tek ada/parsel bazında, alınan mimari kararların, kentsel çalışmalarla ilişkili olarak düzenlenmesi, alanda zemin kat kullanımlarının dış mekânlarla etkileşim halinde olmasını sağlamıştır.



Şekil 5.87 Tepe Prime Kentsel Açık Alanda Kamusal Kullanım

Ancak, oluşturulan kesitte de görüldüğü gibi, tasarımda kurgulanan sokak ve meydan kurgusu, yalnızca mülkiyet bazında alınmış bir karar olması ve yapı adası sınırlarında bitmesi sebebiyle, çevresindeki yapı ve sokaklarla ilişki kuramamakta, kentsel kurguya dönüşmemektedir (Şekil 5.88). Ayrıca alanın kent merkezinden uzaklığı göz önünde bulundurulduğunda, alana erişimin yoğunlukla özel araçla olduğu tespit edilmiştir. Bu durumda, yaya ulaşımının ve sokak bağlantılarının göz ardı edildiği düşünülmektedir.



Şekil 5. 88 Tepe Prime Kentsel Açık Alanda Kamusal Kullanım

Tepe Prime projesine benzer bir yaklaşımla kurgulanan Mahall Ankara projesi 2017 yılında açılmıştır. İçinde ofis kuleleri, restoran ve kafeler, rezidans ve konut bloklarını kapsamaktadır (Şekil 5.89-90). Bloklar arası bırakılan açık alanda aktiviteleri barındırması sebebiyle Armada Alışveriş merkezi ve Tepe Prime projeleriyle benzerlik göstermekte, yüksek yoğunluklu yapılar arasında kamusal kullanıma yönelik alanlar barındırmaktadır. Tekil imar ölçeğinde alınmış kararların ve oluşturulan açık alanlardaki aktivitelerin sorgulanması için alanın imar planları incelenmiştir.

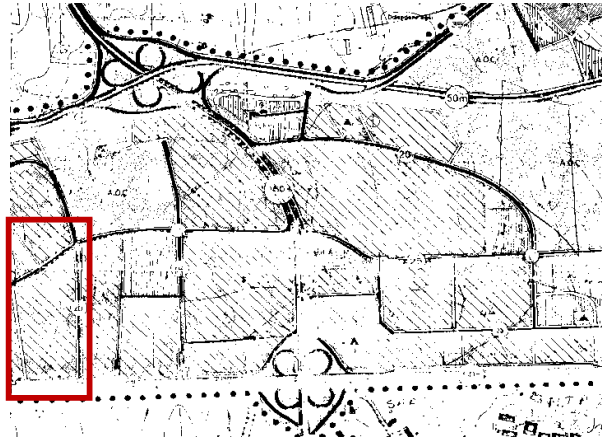


Şekil 5.89 Mahall Ankara [148]

Şekil 5.90 Mahall Ankara sokak kurgusu

Alan⁵¹, Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 28.02.1997/99 sayılı kararı ile onaylanan 1/5000 ölçekli “Eskişehir Yolu Kamu Kuruluşları Alanı Revizyon Nazım İmar Planı”nda "Kentsel Servis Alanı" kullanımındadır (Şekil 5.91). Kentsel servis alanı kullanımı Tepe Prime projesinde açıklanan plan notlarını kapsamaktadır. Bu kapsamda alanın tasarımını ilgilendiren plan notlarında;

- Kentsel servis alanlarında, kamu kuruluşları, ticaret merkezleri, turistik tesisler, sergi servis ve satış tesisleri, yurt alanları, sağlık tesisleri, ticari büro servisleri, kültür, eğlenti ve dinlenme tesisleri yer alabilir.
- Eskişehir ve Söğütözü Yolu’na cepheli parseller ile Eskişehir yoluna paralel 25 m’lik yolun güneyinde kalan parsellerde minimum parsel büyüklüğü 2.500 m²’dir. 2.500 – 10.000 m² imar parsellerinde E:1,50, 10.000 m²’den büyük imar parsellerinde E:2,00 olacaktır. Diğer parsellerde, minimum parsel büyüklüğü 2.500 m²’dir. 2.500 – 10.000 m² imar parsellerinde E:1,00, 10.000 m²’den büyük imar parsellerinde E:1,50 olacaktır.
- Kentsel servis alanlarında TAKS:0.30 olacaktır.



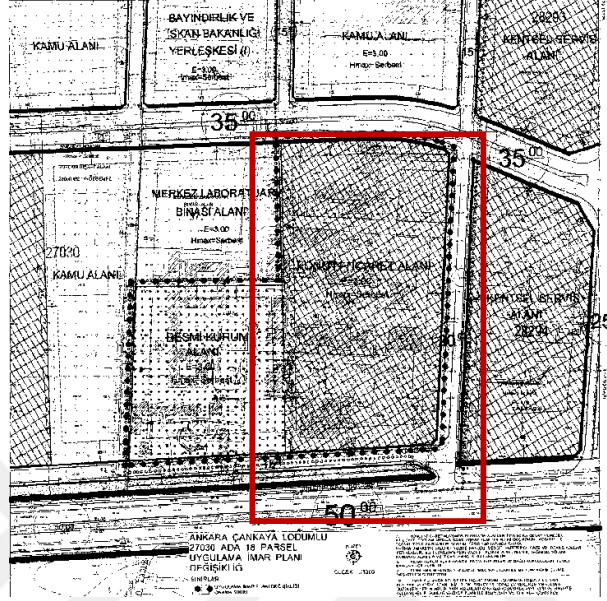
Şekil 5.91 Eskişehir Yolu Kamu Kuruluşları Alanı 1/5000 Ölçekli Revizyon Nazım İmar Planı [144]

⁵¹27030 Ada 18 parselin (Mahall Ankara Projesi'nin bulunduğu alan) imar planı, plan notları, plan değişiklikleri ve kararlarına ait belgeler EK F’de yer almaktadır.

Proje aşamasına geçilmeden alanla ilgili plan notlarında değişiklik yapıldığı tespit edilmiştir. 2013 yılında hazırlanan 1/1000 Ölçekli Ankara Çankaya Lodumlu 27030 Ada 18 Parsel Uygulama İmar Planı Değişikliği ile ada/parsel kullanımı konut + ticaret kullanımı olarak onaylanmıştır (Şekil 5.92).

Alanın tasarımını ilgilendirecek 1/1000 ölçekli plan notlarında;

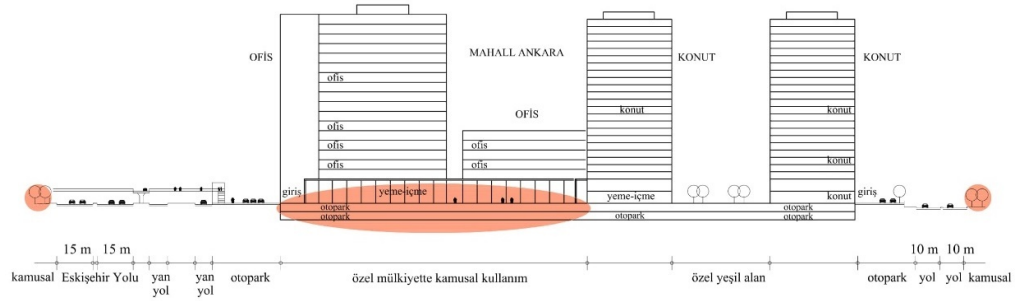
- Konut+ ticaret alanında iş merkezleri, ofis, büro, alışveriş merkezi, çok katlı mağaza, çarşı, sinema, tiyatro, müze, kütüphane, sergi salonu gibi kültürel tesisler, otel, motel, özel yurt gibi konaklama tesisleri, merkezin canlılığını, sürekliliğini ve güvenliğini sağlayacak konut üniteleri, rezidanslar, restoran, kafe, lokanta gibi yeme içme üniteleri, özel spor tesisleri, yönetim binaları, banka ve finans kurumları yer alabilir.
- Konut+ticaret alanında ayrıca ilgili kurum ve kuruluş görüşleri alınarak özel okul ve özel hastane yapılabilir.
- Konut + ticaret alanında ilgili fonksiyonlarına göre yapılacak yapıların yeri vaziyet planı ile belirlenir.
- Konut + ticaret alanında planlama alanının ihtiyacına cevap verecek nitelikte, toplam emsale esas inşaat alanının %7'ini geçmemek koşulu ile sosyal tesis yapılabilir. Sosyal tesis yapılarında sauna, hamam, jimnastik salonu, yüzme havuzu, mescit, kafeterya vb. fonksiyonlar yer alabilir. Bu tesislerin yeri vaziyet planında belirlenir. Bağımsız bölüm numarası alabilir ve ticari amaçla kullanılabilir.
- Planlama alanında yapılacak bina boyutları ile binalar arası çekme mesafeleri serbesttir.
- İmar planında belirtilen inşaat emsali aşılmamak koşulu ile yapı adalarında ayrık nizam, ikiz, blok, sıraev ve teras ev şeklinde yapılaşma düzenleri yer alabilir. Yapı nizamları aynı ada içerisinde ayrı ayrı ve birlikte kullanılabilir.
- 0.00 kotu altında açığa çıkan 1.bodrum kat Taks:%40'ı aşmamak üzere iskân edilebilir. İskan edilmesi durumunda 1.bodrum kat emsale dahil değildir.



Şekil 5.92 1/1000 Ölçekli Ankara Çankaya Lodumlu 27030 Ada 18 Parsel Uygulama İmar Planı Değişikliği [149]

İmar plan değişikliğinde TAKS ve emsal değerlerine yönelik karar alınmaması ve bina boyutları ile binalar arası çekme mesafelerinin serbest bırakılması sebebiyle, alanın projesinde yüksek yoğunluklu yapılar tasarlanmıştır. Orta alanda oluşturulan kamusal kullanıma yönelik yeme-içme, eğlence faaliyetlerini barındıran alanlar, genelde öğle saatlerinde çevredeki kamu kurumlarında yada ofis bloklarında çalışanların yalnızca öğle yemeğinde kullandıkları alanlara dönüşmüştür. İsteğe bağlı faaliyetlere yönelik alan kullanımının yetersiz olması, mekânın sosyal ve fiziksel bir çekim alanı olmasını engellemektedir.

Alana yönelik oluşturulan kesitte, yüksek ve yoğun yapılaşma arasında kalan korumalı alanın sosyalleşme aktivitesinden uzak, kopuk ve izole bir yaşamı tanımladığı görülmektedir (Şekil 5.93). Ada/parsel bazında, alınan mimari kararların, kentsel mekânlarla ilişkisinin sağlanmaması ve alandaki zemin kat kullanımlarının dış mekânlarla etkileşim halinde olmaması kamusallığın sürekliliğini zedelemektedir.



Şekil 5.93 Mahall Ankara Kentsel Açık Alanda Kamusal Kullanım

Seçilen alanların detay ölçekte analizleri değerlendirildiğinde, çalışılan alanların plan değişikliklerinin parsel ve özel mülkiyete bağlı eylemler sonucunda olduğu görülmektedir. Kentsel yapı çevrenin özellikleri, tek parsel ölçeğinde plan değişiklikleri ile dönüştürülmektedir. Çevre parseller de bu dönüşümü örnek alarak, bu durumu emsal gösterip, dönüşüm sürecine girmektedir. Bu dönüşümler sonucunda niteliksel olarak değişmiş, yeni bir kentsel çevre oluşmaktadır.

5.7 Anketlerin Değerlendirilmesi

Dumlupınar Yolu'nun kullanıcılarının bireysel özelliklerinin ve mekâna dair görüşlerini içeren mekânsal özelliklerin ortaya çıkartılması amacıyla alanda belirlenen farklı noktalarda, Ağustos-Eylül 2020 tarihleri arasında, tesadüfi seçilen ve ankete gönüllü katılmak isteyen kişilerle anket görüşmeleri yapılmıştır. Anket çalışmasında, 100 kullanıcıya açık uçlu ve üçlü değerlendirme seçmeli sorulardan oluşan anket⁵² uygulanmış, ancak 92 kişi anketi doldurmuştur. Bu kullanıcılardan 34 kişisi 1. nokta (Armada-Söğütözü bölgesi), 30 kişisi 2. Nokta (Cepa-Kentpark Bölgesi), 28 kişisi 3. noktada (Tepe Prime-Mahall bölgesi) bulunan kullanıcılardan oluşmaktadır. Oluşturulan sorularla, kullanıcıların alandaki sosyal/davranışsal faaliyetlerini belirtmelerini ve alanın fiziksel/biçimsel özellikleriyle ilgili düşüncelerini tanımlamaları istenmiştir. Bu sorulardan elde edilen cevaplar bir araya getirilerek, değerlendirmeler yapılmıştır. Geniş bir kullanıcı katılımının sağlanması

⁵² Açık uçlu ve üçlü değerlendirmeden oluşan örnek anket soruları Ek A'da yer almaktadır.

amaçlanmıştır. Değerlendirmeler, ağırlıklandırma yöntemi ile yüzde olarak, ortaya çıkartılmıştır. Değerlendirmeler öncelikle alanın tümü üzerinden yapılmış, daha sonra üç ayrı bölgenin verilerinde önemli görülen ölçütler ayrıca oluşturulmuştur. Böylece bölgelerin birbiriyle olan mekânsal karakter ilişkisi ortaya çıkartılmıştır. Alanın tümü ele alındığında ortaya çıkan veriler aşağıda verilmiştir.

Bölgenin tamamındaki anketler değerlendirildiğinde ankete katılan katılımcıların;

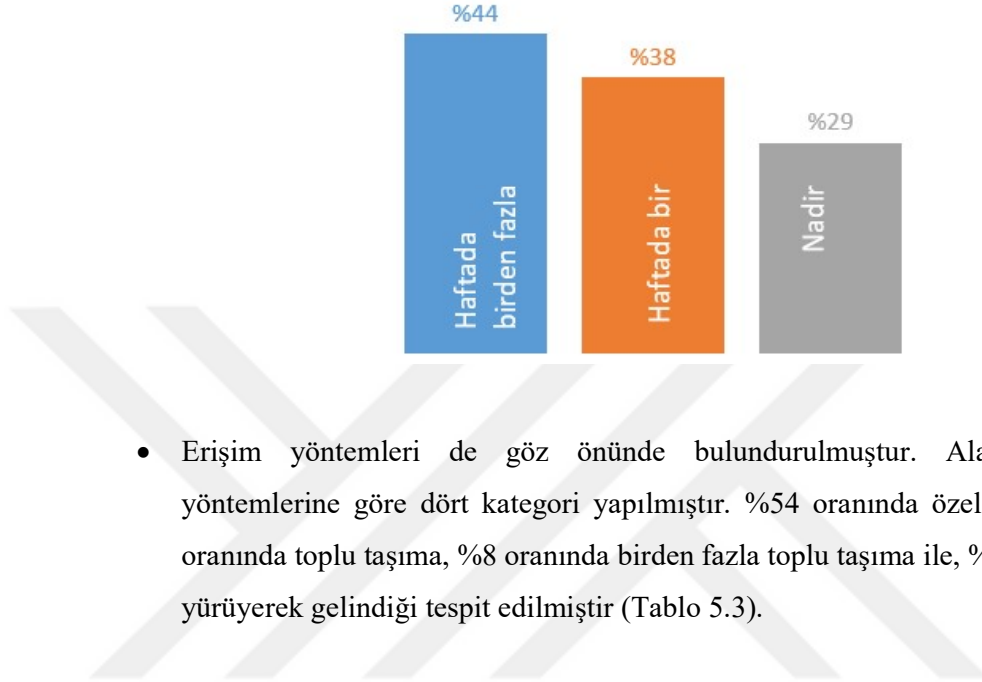
- %58'i kadın, %42'si erkek ve %14'ü 18-25 yaş arası, %48'i 25-40 yaş arası, %32'si 40-60 yaş arası, %6'sı 60 yaş üstüdür. %54'ü çalışan, %18'i ev hanımı, %12'si öğrenci, %7'si emekli, %9'u ise işsiz/çalışmayandır. Yarısından fazlası üniversite mezunu %56, lise mezunu %37, ilkokul mezunu %7'dir.
- Katılımcılar bu alana en çok alışveriş yapmak için geldiklerini ifade etmiştir. Ancak, çalışma ve yemek sebebiyle de geldiğini belirtenler büyük çoğunluğu oluşturmaktadır. Ziyaret amaçları için, %48 alışveriş olanakları, % 29 çalışma, %23 yeme-içme olduğu aktarılmıştır (Tablo 5.1).

Tablo 5.1Dumlupınar Yolu'nu Ziyaret Amacı



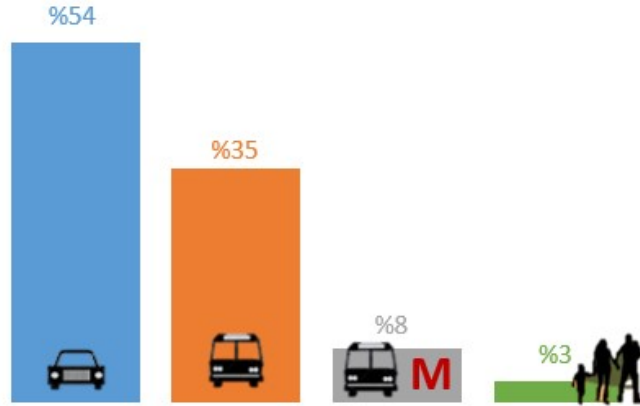
- %44'ü haftada birden fazla, % 38'si haftada bir, % 18'i nadir, alanı ziyaret ettiklerini belirtmiştir (Tablo 5.2).

Tablo 5.2Dumlupınar Yolu’nu Ziyaret Sıklığı



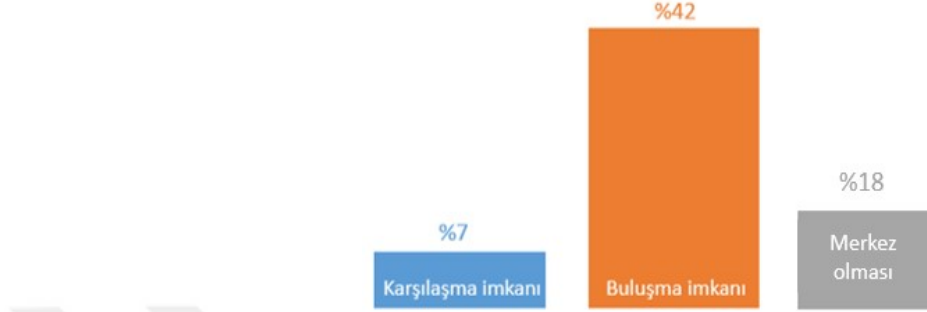
- Erişim yöntemleri de göz önünde bulundurulmuştur. Alana erişim yöntemlerine göre dört kategori yapılmıştır. %54 oranında özel araç, %35 oranında toplu taşıma, %8 oranında birden fazla toplu taşıma ile, %3 oranında yürüyerek geldiği tespit edilmiştir (Tablo 5.3).

Tablo 5.3Dumlupınar Yolu’naErişim Yöntemi



- Sosyal ve isteğe bağlı faaliyetlere yönelik alanda arkadaşlarıyla karşılaşma ve buluşma imkânlarına bağlı sorulara verilen cevaplarda, %7 oranında alanda karşılaşma olasılıklarının çok düşük olduğunu belirtmiştir. Arkadaşlarıyla buluşma imkânlarının %42 oranında olduğu ortaya çıkmıştır. Alanı %18 oranında odak olduğu belirtilmiştir (Tablo 5.4).

Tablo 5.4Dumlupınar Yolu'nda karşılaşma – buluşma imkanı – odak olması



- Alandaki özel buluşma noktalarının %42 Armada Alışveriş Merkezi, %30 Kentpark Alışveriş Merkezi, %20 Tepe Prime, %5 Mahall, %3 Cema Alışveriş Merkezi olduğu aktarılmıştır (Tablo 5.5).

Tablo 5.5Dumlupınar Yolu'ndaki özel buluşma noktaları



- %32 oranında, eğlence mekânlarının yeterliliği konusundaki soruya memnuniyet bildirilmiştir. %40'ı eğlence mekânlarının orta seviyede yeterli olduğunu, %28'i ise yetersiz olduğunu belirtmiştir (Tablo 5.6).
- Kültürel mekânlara ilişkin soruda ise, alanın %62 yeterli görülmediği tespit edilmiştir.

- %86 oranında, alanın gösteri ve miting için uygun olmadığı yönünde cevap verilmiştir. Bu soru cevaplanırken, kullanıcılar alanda birçok yerde güvenlik kameralarının varlığını ve kontrolün yoğun olduğunu belirtmiştir (Tablo 5.6).
- Çalışma alanında yapıların kopuk düzende yerleşimlerinden dolayı yeşil alanların sürekliliği sağlanamamaktadır. Kullanıcılara yeşil alanın yeterliliğine dair sorulan soruda, cevapları %94 oranında yetersiz olduğu yönündedir (Tablo 5.6).

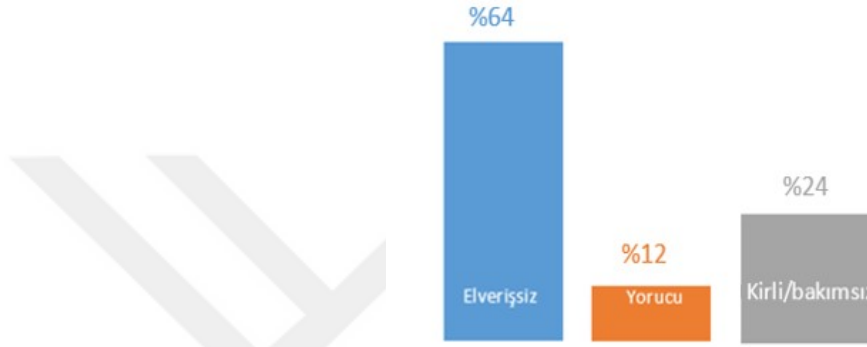
Tablo 5.6Dumlupınar Yolu'nun yeterlikleri



- Alanın yürüyüş için % 12 oranında güvenli olduğu görülmüştür. %88 oranında alanda güvenlik problemlerinin olduğu düşünülmektedir. Trafiğin hızının, araç yoğunluğu ve park sorunlarının yayalar üzerinde olumsuz etkileri olduğu tespit edilmiştir. Alanın genelinde, trafik güvenliği ve konfor şartları bakımından olumsuzluklar bulunduğu analizlerle gözlemlenmiş ve kullanıcı görüşleriyle bu değerlendirme desteklenmiştir.
- Açık/kapalımekânlarınkullanım olasılıkları konusunda, kullanıcılar %64 oranında memnun olmadığını belirtmiştir.Ayrıca kentsel açık alanların ve kaldırımların yeterliliği konusunda %72oranında rahatsız olduklarını aktarmıştır. Kullanıcılar, kaldırımların, taşıt trafiği ve otoparklarla emniyetsiz ilişki kurulduğu yönünde bilgi vermiştir.

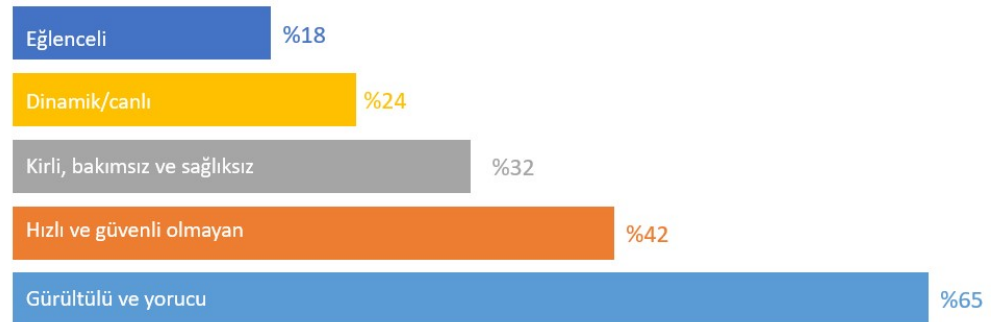
- Alandaki yaya mekânı kullanımlarıyla ilgili düşüncelerinde, elverişsiz (%64), yorucu(12), kirli ve bakımsız (24) olduğuna dair olumsuz tanımlamalar yapmışlardır (Tablo 5.7).

Tablo 5.7 Dumlupınar Yolu’nun yaya mekânı kullanımlarıyla ilgili düşünceler



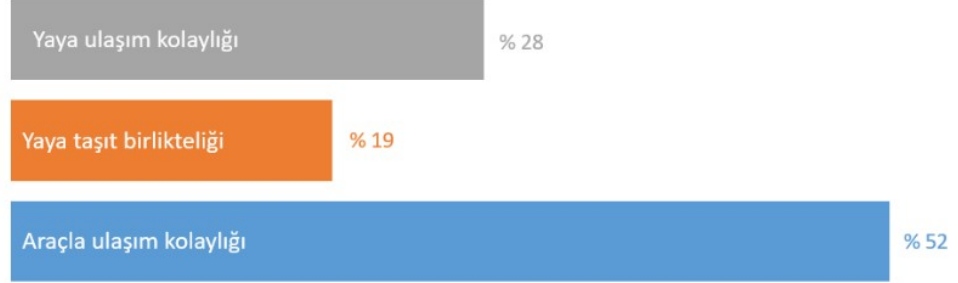
- Alanı nasıl betimlediklerine dair soruda, alanın (%65) gürültülü ve yorucu, (%42) hızlı ve güvenli olmayan, (%32) kirli, bakımsız ve sağlıklı bir ortam olduğunu ifade etmiştir. Katılımcılardan birçoğunun olumsuz tanımlamaların hepsini de kullandığı dikkat çekmiştir. Ayrıca alana dair olumsuz tanımlamaların yanında olumlu betimlemeler de yer almaktadır. %24 oranında dinamik/canlı, %18 oranında eğlenceli bir ortam olduğu aktarılmıştır (Tablo 5.8).

Tablo 5.8 Dumlupınar Yolu’nun nasıl betimlendiği



- Alandaki binaların dış görüntüsü hakkındaki görüşlerde, çoğunlukla (%75) yolun çevresindeki binaların yoğunluğunun olumsuz etkilerinden bahsedilmiştir. %25 oranında binaların sıradan olduğuna dair fikir beyan edilmiştir. Kullanıcıların bu soruya yorumu, çoğunlukla yapıların yüksekliğinden dolayı tümünü algılayamadıkları yönündedir. Bu durum, yapıların yüksekliklerinin sorgulanmasının önemini ortaya çıkarmıştır.
- Alanın geleceği için gelişim önerileri sorusuna, çoğunluklu olarak trafiğin yoğunluğunun azalması, otopark sorunun çözülmesi, toplu taşımanın sayısının artırılması, yeşil alanların ve dinlenme-oturmaların yoğunluğunun artırılması yönünde cevaplar verilmiştir.
- Alanın çevresiyle ele alınması gerekliliğine bağlı, kullanıcılara alanın çevresindeki mahallelere ilişkin sorular yönetilmiştir. Kullanıcıların çevredeki mahallelerin durumuna ilişkin düşünceleri % 54 oranında olumsuz olmuştur. %16'lık oranda iyi olduğu düşüncesindedir.
- Çevresindeki mahallelerle ilişkisi sorulduğunda, %92 oranında ilişkisi olmadığı yönündedir. Yalnızca %8 oranda iyi ilişkisi olduğu düşünülmektedir.
- %67 oranda otopark imkânlarının yetersiz olduğu düşüncesindedir. Otopark imkânlarının artırılması gerekliliği ortaya çıkmıştır.
- Binaların işlev çeşitliliğine dair kullanıcı görüşlerinde % 54 oranda yeterli görülmüştür. Gündelik hayattaki kullanıma bağlı kullanıcıların görüşlerine göre alan %18 oranda bir merkez olmak için yetersizdir.
- Alanın farklı mevsimlerde kullanımına ilişkin soruya, %67 oranında olanakların yetersiz olduğu cevabı verilmiştir.
- Yaya hareketi ve yaya olarak ulaşım kolaylığının sorgulandığı kullanıcılar %72 oranla alanın yaya bağlantılarının yetersiz olduğunu aktarmıştır. Yaya olarak erişilebilirliğin olumsuz olduğunu belirtmiştir (Tablo 5.9).
- Alanda yaya ve taşıt birlikteliğinin kullanıma etkisini anlamak için sorulan soruda %81 oranında memnun olunmadığı tespit edilmiştir (Tablo 5.9).
- Alana araçla ulaşımın kolaylığının sorgulandığı soruda %52'si yeterli düzeyde cevabını vermiştir (Tablo 5.9).

Tablo 5.9 Dumlupınar Yolu’nda yaya-araç ulaşımı



Anket değerlendirmelerinin bölgelere göre ayrılmasıyla önemli görülen ölçütlerin, bölgeler arasındaki farklılıkları dikkat çekmektedir. Bölgelere göre karşılaştırma yapıldığında,

- Birinci bölgenin kent merkezine olan yakınlığı sebebiyle yürüme ve tek toplu taşıma ile ulaşım yüzdeleri diğer bölgelere göre farklılık göstermiştir. Aynı şekilde merkezle olan ilişkisi sebebiyle alanın kullanım sıklığının ve buluşma olasılığı yüzdelerinin yüksek olduğu düşünülmektedir.
- Bölgelerin kullanıcılar tarafından betimlenmesinin istenildiği soruda, olumsuz cevapların yüzdelerinin yüksek çıkması alanın konfor ölçütleri bakımından düzenlenmesi gerekliliğini göstermektedir.
- Bölgelerin ziyaret amacı sorgulandığında, verilerden birinci ve ikinci bölgenin genel olarak alışveriş eylemi için ziyaret edildiği tespit edilmiştir. Bunun dışında birinci ve üçüncü bölgenin yeme-içme eylemi için de ağırlıklı olarak kullanıldığı saptanmıştır. Bölgelerde bulunan iş merkezleri ve kamu yapılarında çalışan gönüllü katılımcıların verdiği cevaplar, bölge bazında çalışma amaçlı ziyaret sebebi yüzdelerini arttırmıştır.
- Bölgelerde buluşma olasılıkları değerlendirildiğinde birinci bölgenin yüzdesinin (%65) çok yüksek olması dikkat çekmektedir. Bu oranın kent merkezi ile ilişkisi ve erişim bakımından kolaylığından dolayı farklı çıktığı düşünülmektedir.

Tablo 5.10 Bölgelere göre anket değerlendirmeleri

Anket Soruları		Üç Bölgenin Toplam 92 Katılımcı Üzerinden Yüzde Değerlendir mesi	1. Bölge (Armada Alışveriş ve İş Merkezi - Yakın Çevresi) 34 Katılımcı	2. Bölge (Cepa – Kentpark Alışveriş Merkezi - Yakın Çevresi) 30 Katılımcı	3. Bölge (Tepe Prime İş ve Yaşam Merkezi– Mahall Ankara - Yakın Çevresi) 28 Katılımcı
Erişim Yöntemi	Yürüme	%3 (3 Kişi)	%6 (2 Kişi)	%3 (1 Kişi)	YOK
	Tek Toplu taşıma	%35 (32 Kişi)	%53 (18 Kişi)	%27 (8 Kişi)	%21 (6 Kişi)
	Aktarmalı İki toplu taşıma	%8 (7 Kişi)	%3 (1 Kişi)	%10 (3 Kişi)	%11 (3 Kişi)
	Özel taşıt	%54(50 Kişi)	%38 (13 Kişi)	%60 (18 Kişi)	%68 (19 Kişi)
Kullanım Sıklığı	Haftada bir	%38(35 Kişi)	%59(20 Kişi)	%33 (10 Kişi)	%18 (5 Kişi)
	Haftada birden fazla	%4(40 Kişi)	%41 (14 Kişi)	%53 (16 Kişi)	%36 (10 Kişi)
	Nadiren	%18 (17 Kişi)	YOK	%13 (4 Kişi)	%46 (13 Kişi)
Alanda Buluşma Olasılığı	Evet	%42 (39 Kişi)	%82 (28 Kişi)	%23 (7 Kişi)	%14 (4 Kişi)
	Hayır	%58(53 Kişi)	%18 (6 Kişi)	%77 (23 Kişi)	%86 (24 Kişi)
Alanın Nasıl Betimlendiği	Gürültülü / Yorucu	%65(60 Kişi)	%68 (23 Kişi)	%87 (26 Kişi)	%39 (11 Kişi)
	Hızlı / Güvenli olmayan	%42 (39 Kişi)	%50 (17 Kişi)	%33 (10 Kişi)	%43 (12 Kişi)
	Kirli / Bakımsız / Sağlıksız	%32 (29 Kişi)	%41 (14 Kişi)	%30 (9 Kişi)	%21 (6 Kişi)
	Dinamik / Canlı	%24 (22 Kişi)	%41(14 Kişi)	%17 (5 Kişi)	%11 (3 Kişi)
	Eğlenceli	%18(16 Kişi)	%18 (6 Kişi)	%13 (4 Kişi)	%21 (6 Kişi)
Ziyaret Amacı	Alışveriş	%48 (44 Kişi)	%59 (20 Kişi)	%73 (22 Kişi)	%7 (2 Kişi)
	Yeme İçme	%23 (21 Kişi)	%26 (9 Kişi)	%13 (4 Kişi)	%29 (8 Kişi)
	Çalışma	%29(27 Kişi)	%15 (5 Kişi)	%30 (9 Kişi)	%50(14 Kişi)
Buluşma - Karşılaşma - Odak Olması	Buluşma İmkani	%42(39 Kişi)	%65(22 Kişi)	%33 (10 Kişi)	%28 (7 Kişi)
	Karşılaşma İmkani	%7 (6 Kişi)	%9 (3 Kişi)	%3 (1 Kişi)	%7 (2 Kişi)

	Odak Olması	%18(17 Kişi)	%35(12 Kişi)	%3 (1 Kişi)	%14 (4 Kişi)
--	-------------	--------------	--------------	-------------	--------------

- Bölgelerde karşılaşma imkânları verilerine bakıldığında, yüzdelerin düşük olması (1. Bölge %9, 2. Bölge %3, 3. Bölge %7) bölgelerde kişilerin karşılaşmalarının gerçekleşmediğini göstermektedir.
- Bölgelerin odak olması sorusuna, katılımcıların %35'i birinci bölge olarak cevap vermiştir. Diğer bölgelerden yüzdesinin yüksek olması, kullanıcılar tarafından bölgede her türlü ihtiyacın karşılanabiliyor olmasını ve erişimin rahatlığını göstermektedir.

Alanın tümünün seçilen ölçütler bazında değerlendirildiği ve bölgelerin ayrı ayrı yüzdelерinin bulunduğu tablo oluşturulmuştur (Tablo 5.10).

Ayrıca bölgeyle ilgili yapılan çalışmalar araştırıldığında birinci bölgeye ait benzer sorularla oluşturulmuş ve uygulanmış anket çalışması olduğu tespit edilmiştir. Farklı yıllarda yapılan bu anketlerin karşılaştırmalı tablosu oluşturulmuştur (Tablo 5.11). Bu tabloda alanın yıllar içerisinde kullanımının ve yayalar üzerindeki algısının değişip değişmediğine dair bilgi elde etmek için çalışmada bulunan benzer sorularla ilgili karşılaştırma bir araya getirilmiştir. Dumlupınar Yolu'nun Söğütözü Bölgesinde Aral ve Demirbaş (2015) tarafından, 2005-2006-2007 yıllarında dört ayrı aşamada yol boyu yan- mekanların yayalar tarafından hangi özelliklerinin algılandığı ve bu algının yolun genişlemesiyle nasıl değiştiği üzerine 214 kullanıcı ile anketler yapılmıştır [67]. Farklı yıllara ait anket çalışmalarında, alana erişim yöntemi, alanı kullanım sıklığı, alanda buluşma imkanı, alanın nasıl betimlendiğine dair sorular benzer olduğu için karşılaştırmalar bu sorular üzerinden yapılmıştır.

Anket sonuçlarına ait veriler karşılaştırıldığında, alana ziyaret sıklığına ait yüzdelерin arttığı tespit edilmiştir. Kullanıcıların alanı olumsuz özellikleriyle tanımlamalarının (Gürültülü/yorucu, Hızlı/güvenli olmayan, Kirli/bakımsız/sağlıksız) yüzdelерinde artış olduğu saptanmıştır. Buna karşılık olumlu olarak düşünülen dinamik / canlı betimlemesindeki görüşlerin yüzdelерinde de artış olduğu dikkat çekmektedir.

Söğütözü Bölgesi'nin buluşma alanı olarak kullanılmasına yönelik kullanıcıların görüşlerinde yüzdelerin farklı oranda yükseldiği ortaya çıkmıştır. Bu durumun alanın gün geçtikçe kent merkezi ile olan ilişkisiyle bağlantılı ve bunun yanında, kullanıcılar tarafından alanın odak olarak görülmesinin de etkilerinin olduğu düşünülmektedir. Alanın kullanıcıları tarafından yapılan olumsuz tanımlamaların, yetersiz yaya mekânları ve sürekli olmayan kullanımlarla ilişkili olduğu düşünülmektedir.

Tablo 5.11 Anket çalışması karşılaştırması

	1. Bölge (Armada Alışveriş ve İş Merkezi - Yakın Çevresi) 2005-2006-2007 yıllarına ait anket sonuçları (Aral ve Demirbaş, 2015) (214 Katılımcı)	1. Bölge (Armada Alışveriş ve İş Merkezi - Yakın Çevresi) 2020 yılı anket sonuçları (Yazar, 2020) (34 Katılımcı)
Erişim Yöntemi	Yürüme %14,3	Yürüme %6
	Tek taşıt %53,8	Tek Toplu taşıma %53
	Kent dışından gelen %14,3	Aktarmalı İki toplu taşıma %3
		Özel taşıt %38
Kullanım Sıklığı	Günde birden fazla %26,7	Haftada bir %59
	Haftada birden fazla %37,1	Haftada birden fazla %41
	Nadiren %36,2	Nadiren %0
Alanda Buluşma Olasılığı	Çoğunlukla %22,9	Evet %82
	Hayır %47,7	Hayır %18
	Nadiren %29,4	
Alanın Nasıl Betimlendiği	Gürültülü / Yorucu %60,7	Gürültülü / Yorucu %68
	Hızlı / Güvensiz %41,6	Hızlı / Güvenli olmayan %50
	Tozlu/ Sağlıksız %39	Kirli / Bakımsız / Sağlıksız %41
	Dinamik / Canlı %26,2	Dinamik / Canlı %41
	Herkesin bildiği %32,7	Eğlenceli %18

5.8 Kamusal Potansiyelini Gerçekleştiremeyen Alanların Analizi

Kamusal potansiyelini gerçekleştiremeyen alanların analizi yapılırken, mülkiyete bağlı ayrımlar göz önünde bulundurularak, artık ve kullanılmayan alan analizleri yapılmıştır. Kamusal mülkiyette ve özel mülkiyette olan artık ve kullanılmayan alanlar belirlenmiştir. Kullanılmayan alanlar saptanırken, hem kamu mülkiyetinde

hem de özel mülkiyette bulunan mevcut durumda ihmal edilmiş, boşta kalan, bakımsız ve sahiplenilmeyen alanlar ortaya çıkartılmıştır. Ayrıca imar planında yeşil alan, park ve kent meydanı olarak planlanan kamusal mekânların mevcutta boş, kullanılmayan, kamusalılık içermeyen alanlar olduğu tespit edilmiş, bu alanlar analizlerde kullanılmayan alan olarak değerlendirilmiştir. Mevcut durumda kullanılmayan alan olarak değerlendirilen alanların, gelecekte kullanıma ve sahiplenilmeye bağlı olarak bu durumları değişkenlik gösterebilir. Artık alanlar ortaya çıkartılırken, kamu ve özel mülkiyette tasarım ve planlama kararları sebebiyle oluşmuş tanımsız ve işlevsiz alanlar belirlenmiştir. Mevcut durumda işlevselliği sürmekte olan, ancak kamusal kullanım sağlamayan, yaya dolaşım, otopark ve servis / hizmet alanları saptanmıştır. Tasarım kararı sebebiyle, otopark veya servis/hizmet alanı olarak kullanılan alanlar artık alan olarak değerlendirilmiştir.

5.8.1 Kamu Mülkiyetindeki Artık ve Kullanılmayan Alanların Analizi

Alanda, kentsel boşluklardaki olumsuz planlama kararları ile kentsel alanların atıllaştığı, kamusalılık anlayışı taşımadığı görülmüştür. Kamu mülkiyetinde kamusal mekân olarak planlanan alanların, sahiplenilmeyen ve ihmal edilen alanlar olduğu tespit edilmiş, bu alanlar kullanılmayan alan olarak değerlendirilmiştir. Ayrıca özel mülkiyette, kontrolsüz ve bakımsız kalan, mevcut durumda sahipsiz kalmış alanlar da tespit edilerek, kullanılmayan alan olarak belirlenmiştir. Alanın genel plan kararları sebebiyle, parsel bazında tasarlanan yapıların yarattığı boşluk ve çevresinin tanımsız olduğu alanlar da, analizlerde artık alan olarak tanımlanmıştır. Bu alanlar, tasarım kararları sebebiyle hem kamu hem de özel mülkiyette tanımsız olarak değerlendirilen alanlardır.

Söğütözü Bölgesi'ndeki alanlar gelişmeye ve değişmeye devam ettiği için, alanda devam eden ya da yarım kalan birçok inşaatın bulunduğu tespit edilmiştir (Şekil 5.94). Bu alanlarda, mevcut durumda kullanım olmadığı için, kamu mülkiyetinde kullanılmayan alan olarak değerlendirilmiştir. Bunun yanında, alanda ihmal edilmiş, niteliksiz alanlar da bulunmaktadır. Kamu mülkiyetinde tasarım kararları sebebiyle

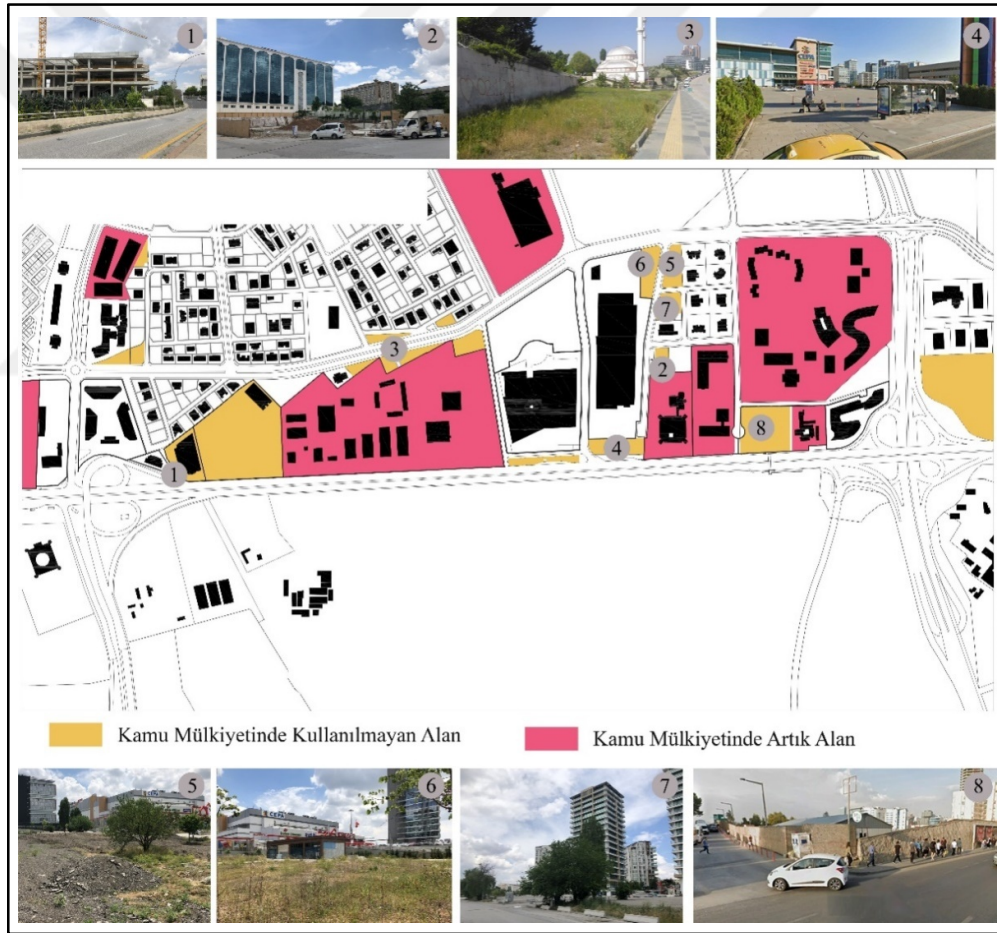
düşünülmemiş yada düzenleme yapılmış olmasına rağmen kamusal kullanım sağlamayan alanlar artık alan olarak haritalarda belirlenmiştir.



Şekil 5.94I. Bölge Kamu Mülkiyetinde Artık Alan – Kullanılmayan Alan

İkinci bölgede yer alan alışveriş merkezleri tasarımlarının içe dönük olması sebebiyle, dış mekan yaşantısı kurgulanamamıştır. Otopark alanlarıyla çevrili olan yapıların açık alanları, mevcutta servis, hizmet, otopark olarak kullanılmasına rağmen, kentsel alana ve kamusal kullanıma katkı sağlamamaktadır. Bu alanlar artık alan olarak belirlenmiştir. Ayrıca bu alanın çevresinde, kamu mülkiyetine ait planlanan, irili ufaklı niteliksiz, belirsiz kamusal mekânlar bulunmaktadır. Bu bölgede de, kamu mülkiyetinde inşaatı yarım yarım kalan yapılar bulunmakta, bu alanlar sınırlarla çevrili, sahipsiz ve atıl bir şekilde yer almaktadır (Şekil 5.95).

Kamu yapılarının yoğun olduğu üçüncü bölgede, birbirinden bağımsız, yapı adası içinde tasarlanan yapılar, tanımsız yapı boşluk ilişkisini getirmiştir. Fonksiyon bazında bölgelenen alanın, alan ölçeğinde tanımlanarak, alt bölgelerin oluşması ve çevresiyle ilişkilerinin kurulmasına ilişkin bir planlama yapılmadan, yapıların tasarlandığı görülmüştür. Bu durum, alanda birçok artık alanın oluşmasına sebep olmuştur (Şekil 5.96).



Şekil 5.95 II. Bölge Kamu Mülkiyetinde Artık Alan – Kullanılmayan Alan

Yüksek hızlı trafik ve bağlantı için oluşturulan yeni üst yol, ulaşım sürekliliğini sağlarken, alanın parçalanmasına ve artık alanların oluşmasına sebep olmuştur. Yapılar arasındaki iletişim, otopark ve otoyol gibi geniş açık alanlarla çevrili

olduğundan, kesilmiştir. Ayrıca, bu bölgede boş, plansız, bakım ve yönetim sorunu bulunan kamu mülkiyetinde alanlar olduğu da tespit edilmiştir. Bu alanlar, çeşitli büyüklük ve formda, çevresine katkı sağlayamayan alanlar olup, çevresel ve sosyal kazanımlar için düzenlenerek, dönüştürülebilme potansiyeline sahiptir. Kamu yapılarının büyük parseller içerisinde kamusal kullanıma kapalı olması ve erişimin sağlanamaması, alanın bütüncül hale gelmesini ve kamusal mekanlar dizgesinin oluşmasını engellemektedir.

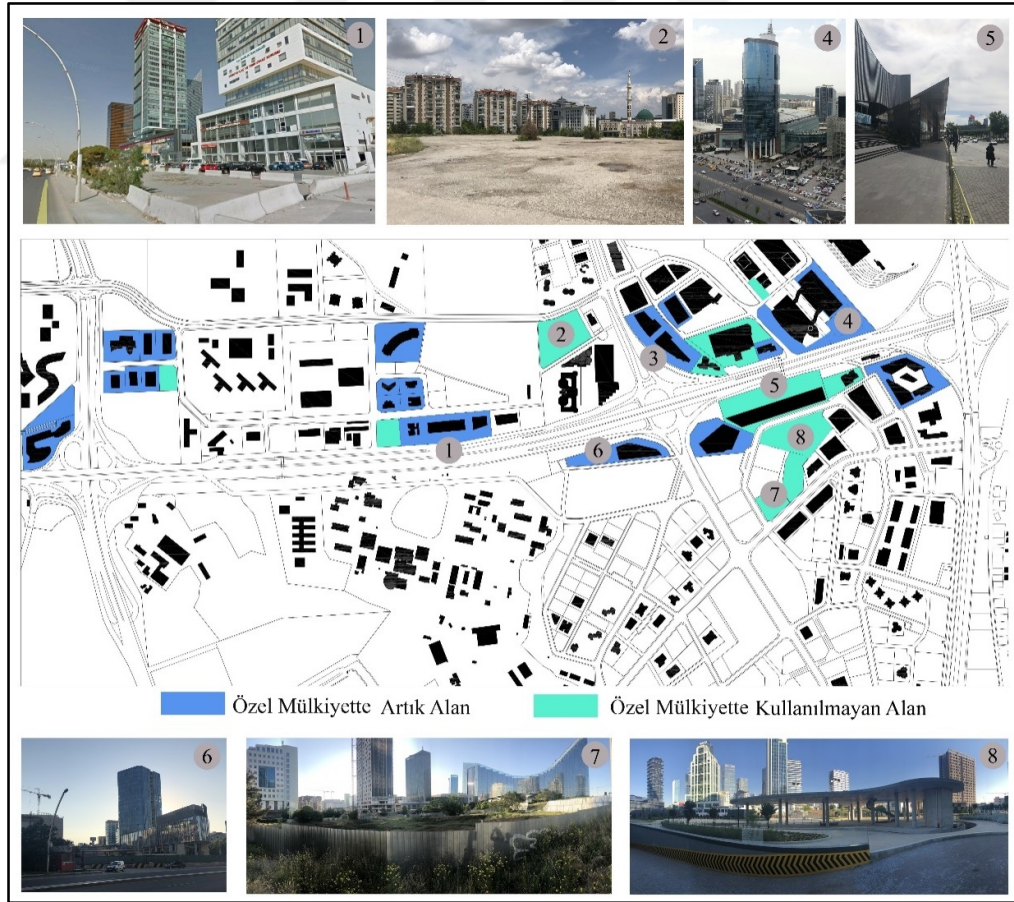


Şekil 5.96 III. Bölge Kamu Mülkiyetinde Artık Alan – Kullanılmayan Alan

5.8.2Özel Mülkiyetteki Artık ve Kullanılmayan Alanların Analizi

Dumlupınar Yolu'nda, toplumsal ve ekonomik ilişkilerdeki değişikliklerle birlikte, özel yatırımla şekillenen kentsel mekânlar oluşmuştur. Bu bölgede, oluşan yeni

yerleşimler, otoyollar, yüksek ofis kuleleri ve alışveriş merkezleri sosyal bölünmelere ve mekânsal parçalanmalara sebep olmuştur. Bu mekânsal parçalanmaların sonucu, artık ve kullanılmayan alanlar olarak yer almıştır. Taşıtın kenti hâkimiyeti altına alması, bölgede birçok alanın otopark alanı olarak kullanıldığını ve bu alanların yayaların hareket özgürlüğünü kısıtladığı tespit edilmiştir. Alanda çok sayıda, ofis kulesini çevreleyen plazaların olduğu, bu plazaların çevreye ve kullanıcıya hiçbir olumlu katkı sağlamadığı belirlenmiştir. Aynı zamanda, bu gibi yüksek katlı kulelerin ve alışveriş merkezlerinin zemininde bulunan otopark alanları, bu ticari mekânlarla, yerleşim alanlarının ve otoyol kenarlarının arasındaki bağlantıyı kesmektedir. Bu alanlarda, yaya mekanları oluşmamakta ve yaya dolaşım sürekliliği kesintiye uğramaktadır (Şekil 5.97-98-99).



Şekil 5.97 I. Bölge Özel Mülkiyetle Artık Alan – Kullanılmayan Alan

Mülkiyete bağlı yapılan tasarımlarda, kamusal ve özel alanların arasında belirsiz ve tanımsız alanlar oluşmuştur. Yapı parsel sınırları, tasarımların çevresiyle bir bütün olarak planlanmasını engellemektedir. Bölgedeki ayırık düzendeki yapılaşma ve kentsel çevreyle ilişkisi olmayan yapıların, zemindeki faaliyetlerle desteklenmesinin son derece zor olduğu görülmektedir. Zemin kullanımları göz ardı edilen projelerde, yapı dışında kalan boşluklara peyzaj düzenlemesi yapıldığı tespit edilmiş, ancak bu alanların yapının içi ve çevresiyle ilişkisi bulunmadığı için kullanımlarının olmadığı saptanmıştır (Şekil 5.98).



Şekil 5.98 II. Bölge Özel Mülkiyette Artık Alan – Kullanılmayan Alan

Analizler değerlendirildiğinde, alanının genelinde, hatalı planlama, arazi kullanımı, imarın tanımladığı sınırlar ve mimari tasarımlar sebebiyle, oluşan tanımsız boşlukların artık alanlara sebep olduğu tespit edilmiştir. Bu durum, kamusal ve özel arasındaki geçişliliği zedelemiştir. Alanda, sosyo-ekonomik ayrışmanın somutlaşmış hali, mekânsal parçalanma olarak ortaya çıkmıştır. Mekansal parçalanma, özel ve kamusal alanların plansız birlikteliği, kullanılmayan alanları oluşturmuştur. Ayrıca, yapılar tasarlanırken, açık alanlarının tasarımı dahil edilmeyip, göz ardı edildiği görülmüştür (şekil 5.99). Bu alanlar, ihmal edilmiş, işlevini yitirmiş, düzensiz, kontrolsüz ve bakımsız olarak yer almaktadır. Tespit edilen mekânsal ve toplumsal özelliğini yitirmiş alanlarla, açık alanlar ağı oluşturulup, kentsel alanların canlandırılması gerekmektedir.



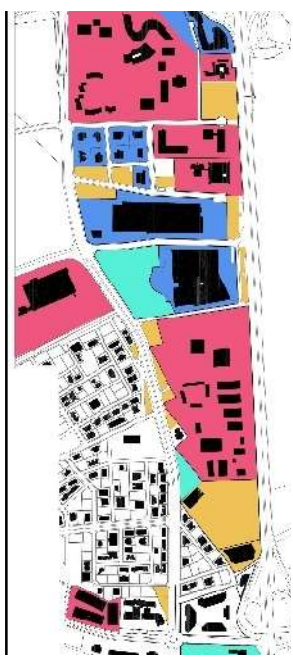
Şekil 5.99 III. Bölge Özel Mülkiyette Artık Alan – Kullanılmayan Alan

Mülkiyet bazlı oluşturulan parselasyonların ve bu parsellere bağlı tasarlanan mimari formların, çalışma alanının bütününde birçok artık ve kullanılmayan alan oluşturduğu saptanmıştır. Alanın bütüncül yapıda ele alınması ve kamusal mekânlar dizgesi oluşturulması için üst ölçekte artık ve kullanılmayan alanların tespitinin yapılarak, bu alanların kamusal potansiyelleri ortaya çıkartılmıştır (Şekil 5.100-101).



 Kamu Mülkiyetinde Kullanılmayan Alan	 Kamu Mülkiyetinde Artık Alan
 Özel Mülkiyette Artık Alan	 Özel Mülkiyette Kullanılmayan Alan

Şekil 5.100 I-II-III. Bölge Kamu - Özel Mülkiyette Artık Alan - Kullanılmayan Alan

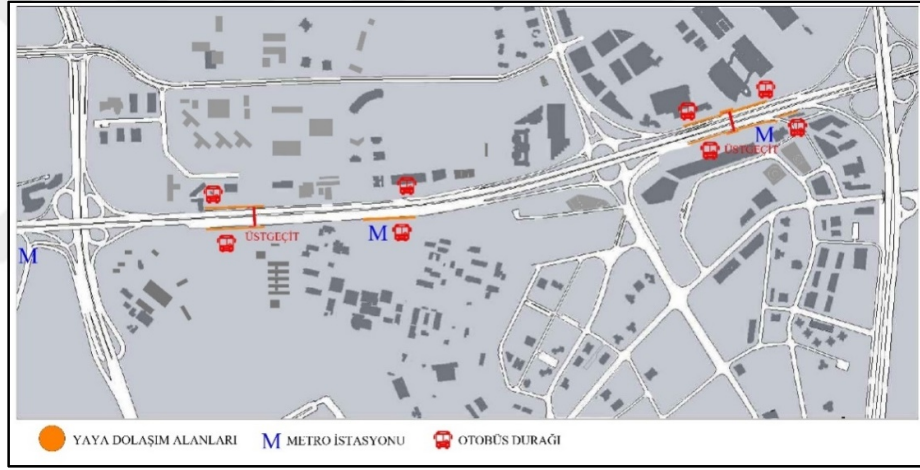


Şekil 5. 101 Dumlupınar Yolu Kamu Mülkiyetinde ve Özel Mülkiyette Artık Alan – Kullanılmayan Alanlar



5.8.3 Yaya Dolaşım ve Servis Alanlarının Analizi

Kamusalıĝa katkı sağlayacak alanların potansiyellerinin ortaya çıkartılması için, yaya hareketleri ve yaya dolaşımları incelenmiştir. Tespit edilen artık ve kullanılmayan alanlarda, yayanın ve kullanımın yoğun olduğu saptanmış ancak bu alanların yaya dolaşımı açısından yetersiz ve bakımsız olduğu belirlenmiştir. Alanda bulunan metro ve otobüs durakları baz alınarak gözlemler yapılmış, yaya dolaşım alanları oluşturulmuştur (şekil 5.102-103-104-105). Yaya dolaşım alanları yaya yoğunluğuna bağlı ele alınmıştır.

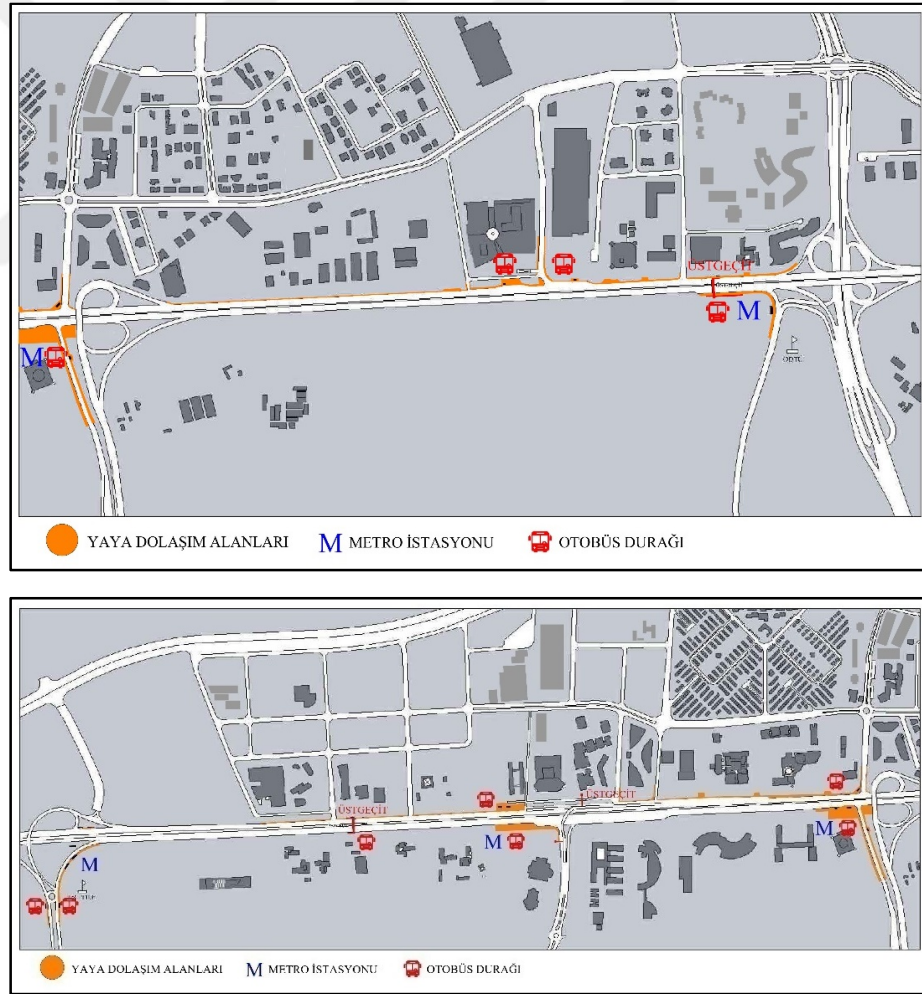


şekil 5.102 Dumlupınar Yolu I. Bölge Yaya Dolaşım Alanları



şekil 5. 103 Dumlupınar Yolu Yaya Dolaşım Alanları (yazarın arşivinden)

Yaya dolaşımı ve erişilebilirlik, kamusal mekânların akıcılığını belirlemektedir. Ancak, çalışma alanında yaya yoğunluğunun yalnızca, zorunlu faaliyetler için noktasal alanlarda olduğu saptanmıştır. Yaya dolaşım alanlarının, sadece geçiş alanı olarak kullanıldığı ve parsel bazında yer alan kamu, özele ait açık alanlarla ilişki kuramadığı belirlenmiştir. Bu durum, planlamada, kentsel mekân kurgusu oluşturulmadığını ve kamusal mekânların yetersizliğini ortaya çıkarmaktadır. Alanda bulunan kentsel mekânlar, yerel ilişkilerden bağımsız, parça parça bölünmüş adacıklar halindedir. Ayrıca, alanlara yaya olarak ulaşamıyor olması, alanların bir bütün olarak algılanamamasına da sebep olmaktadır.



Şekil 5.104 Dumlupınar Yolu II - III. Bölge Yaya Dolaşım Alanları



Şekil 5 105 Yaya Dolaşım Alanları (yazarın arşivinden)

Gözlemler ve analizler değerlendirildiğinde, ulaşım planlaması, yolların hiyerarşisi ve kurum ihtiyacına göre parsellerin belirlendiği saptanmıştır. Bu durum, kentsel mekanın kamusal kullanımlar için bir bütün olarak kullanılmasını engellemektedir. Ayrıca, otomobile bağlı alanların olması, hızlı taşıt yolu ve otopark alanları, yayaların hareket özgürlüğünü kısıtlamaktadır. Yolların yalnızca araç kullanımına uygun olması, kamusal alandaki insanların ilişki kurarak kendilerini ifade etmelerine engel olmaktadır. Bu durum göz önünde bulundurulduğunda, Dumlupınar Yolu sürücüyü hizmet eden, güvensiz bir ortam olarak davranmaktadır.

5.9 Bölüm Sonucu

Bölüm 5’de, seçilen araştırma alanı Ankara Eskişehir Yolu istikameti Dumlupınar Yolu, bu çalışmanın temel tartışma alanı olan, kentsel açık alanlarda kamusal kullanımlara yönelik kuramsal model ve yöntemler çerçevesinde sorgulanmıştır. Sekiz alt bölümden oluşan bu bölümde öncelikle alan çalışmasının mekânsal sınırları ve seçilme ölçütleri belirlenmiştir. İkinci alt bölümde alanın sınırları ve kentle ilişkisi ele alınmıştır. Üçüncü bölümde, alanın gelişmesinde etkili tarihsel süreçteki imar planları değerlendirilerek, alanın gelişmesini etkileyen plan değişikliklerine ait özellikler ortaya konmuştur.

Dördüncü, beşinci ve altıncı alt bölümlerde Dumlupınar Yolu’nun modelde önerilen kentsel mekân karakterini etkileyen mekânsal özellikleri ele alınmıştır. Alanın

fiziksel/biçimsel ve sosyal/davranışsal özellikleri sorgulanmıştır. Detay ölçekte imar plan değişiklikleri ortaya çıkarılarak, alanların kullanımları, kullanıcıları, alandaki faaliyetler ve ilişkileri gözlemlerle tespit edilmiştir. Alanın kullanıcılarının objektif ve subjektif değerlendirmeleri anketlerle elde edilmiştir. Bu değerlendirmelerde, kullanıcıların, yaş grubu, cinsiyetleri, kültürel ve sosyo-ekonomik yapısı ortaya çıkartılmıştır. Anketlerin sonucundan oluşturulan bilgiler, grafiklerle görsel hale getirilmiştir. Yedinci alt bölümde, kamusalılık verileri elde edilerek, kamusal olma potansiyeli içeren alanlar ortaya çıkartılmıştır. Bu alanların mekânsal özellikleri tespit edilmiştir. Bu çalışmaların sürecinde, literatür ve arşiv araştırmaları yapılmıştır. Analizler ve gözlemler, hava fotoğrafları, haritalar ve mevcut durumu tespit eden görsellerle açıklanmıştır. Aynı zamanda analizler, hem üst ölçekte hem de detay ölçekte Dumlupınar Yolu'na ilişkin kesit çalışmaları ile desteklenmiştir.

Modelin Dumlupınar Yolu ve çevresiyle sınanmasıyla, kentsel mekânların bu çalışmada kurgulanan kuramsal model ile ele alınabileceği sonucuna varılmıştır. Modelin gelecekte yapılacak çalışmalarda, kentsel mekânın kamusal kullanımlara yönelik mekanlar geliştirilmesinde alanların sınanması için kullanılabileceği düşünülmektedir.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

6.1 Çalışmanın Bulguları

Kentlinin toplumsal yaşam içerisinde, kendini ifade etmesine, etkileşimde bulunmasına, eylem yapabilmesine, fiziksel ve algısal gereksinimlerine yanıt verebilen mekânların sağlanması, mevcut kentsel kamusal mekânların düzenlenmesi ve yeni tasarlanacak mekânların yaşayan mekânlar olması gerekmektedir. Kent merkezi dışında, yeni gelişen bölgelerdeki ulaşım koridorları ve çevreleri kentlinin farklı ihtiyaçlarına hizmet etmektedir. Bu alanlar, insan faaliyetlerini içinde barındıran yeni merkezler oluşturmakta, ancak kamusal yaşamı destekleyen mekânlar içermemektedir. Bunun yanında, ulaşım olanakları sağlayarak, toplu taşıma, yürüme, özel taşıt gibi farklı ulaşım türleri için hareket alanı olma özelliği taşımaktadırlar.

Ankara Eskişehir aksında kent merkezinin dışında hızla değişen ve plansız büyüyen, kentlinin farklı ihtiyaçlarına cevap veren alanların oluşturulduğu düşünülen Dumlupınar ulaşım koridoru kurgulanan model ve yöntem önerisinin sınanması için seçilmiş ve ulaşım koridorları üzerindeki kentsel açık alanların kentsel kamusal alan olma potansiyelleri çok boyutlu analizlerle derinlemesine incelenmiştir. Özel mülkiyet altında kamusal kullanımın olduğu açık alanların mekânsal kurgusu ve bu mekânsal kurgunun alt bileşenleri de ayrıntılı olarak ele alınmıştır. Belgelerle ulaşılan veriler ile kentsel mekânın özelliklerini etkileyen tasarım ve uygulama kararları, kullanıcı verileri bir araya getirilmiştir. Çalışma boyunca amaç, kamusal alanın oluşumu ve kamusal yaşamın sürekliliği için problemlerin saptanması, potansiyellerin ortaya çıkartılması ve kullanılmayan, tanımsız alanlar için kamusal yaşamı destekleyici bir tasarım yaklaşımı oluşturmaya yönelik çözümleme ve yöntem önerisi geliştirmek olmuştur.

Çalışma kapsamında ele alınan bir diğer önemli konu, özel mülkiyetteki ve kamu mülkiyetindeki kamusal alanların bütünleşmesine yönelik potansiyellerin ortaya çıkartılması ve özel mülkiyetteki açık alanların kamusal alanla bütünleşmesinin

sağlanmasıdır. Bu kapsamda, kamusal alan, kamusal yaşam, kamusal alan, özel alan, artık ve kullanılmayan alan kavramlarının kentsel alanda ne anlama geldikleri, bu alanlardaki kullanım ve davranışların belirlenmesinde kullanılmıştır. Kullanıcı görüşlerine dayanan anketler alanın kullanıcı gözünden değerlendirilmesi, kullanıcı profilinin oluşturulması ve kullanıcının mekana ilişkin görüşlerinin aktarılması, objektif verilere dönüşmesini sağlamıştır. Dumlupınar ulaşım koridoru kullanıcılarının bireysel ve mekânsal olarak ortaya çıkartılması amacıyla 92 kişiyle anket yapılmıştır. Bu anket sonucunda elde edilen verilerle, 2005 yılında alanda yapılan benzer anket verilerinin karşılaştırması yapılmıştır. Böylelikle, alana ilişkin kullanıcı görüşlerinin karşılaştırılabilmesi imkanı doğmuştur.

Araştırma hem teorik yaklaşımları, hem de tasarımcılara yönelik tutumları ve uygulamaları içeren günlük yaşantının niteliklerine dayanmaktadır. Kentin kamusal yaşamının sağlanması, kentliler arasındaki iletişimin geliştirilmesi için kentlerde kamusal alan oluşumunun karakteristik özellikleri ve potansiyelleri araştırılmıştır. Çalışmada teorik, tasarım ve uygulama yaklaşımlarının incelenmesiyle, kavramlarla ilgili model ve çoklu yöntem önerisi oluşturulmuştur. Çalışma alanı bu yöntem ve model önerileri ile sınanarak, kentsel alanın kamusal mekân niteliklerinin ve kullanımının ortaya konması sağlanmıştır. Yöntem alan çalışmasında sınanarak, geliştirilmiştir.

Çalışma alanının üst ölçekte kamusal alan bağlamında ilişkiler sistemi değerlendirildiğinde,

- Kamu mülkiyetinde olup, ileride kamulaştırma yapılarak, kamusal olmayı bekleyen alanların bulunduğu,
- Özel mülkiyette olup da, üzerindeki yapıların iç dış ilişkisi iyi kurulmadığı, ara mekânların düşünülmediği, servis alanı veya otopark olarak düşünüldüğü,
- Kamusal mekân sürekliliğinin sağlanamadığı, parça parça kent mekânlarının oluştuğu

tespit edilmiştir. Alanın genelinde, hatalı planlama, arazi kullanımı, imarın tanımladığı sınırlar ve mimari tasarımlar sebebiyle oluşan tanımsız boşlukların artık

alanlara sebep olduğu görülmüştür. Bu durum, kamusal ve özel arasındaki geçişliliği zedelemiştir. Alanda, sosyo-ekonomik ayrışmanın somutlaşmış hali, mekânsal parçalanma olarak ortaya çıkmıştır. Mekansal parçalanma, özel ve kamusal alanların plansız birlikteliği, kullanılmayan alanları oluşturmuştur. Bu alanlar, ihmal edilmiş, işlevini yitirmiş, düzensiz, kontrolsüz ve bakımsız olarak yer almaktadır. Mülkiyet bazlı oluşturulan parselasyonların ve bu parsellere bağlı tasarlanan mimari formların, çalışma alanının bütününde birçok artık ve kullanılmayan alan oluşturduğu saptanmıştır. Alanın bütüncül yapıda ele alınması ve kamusal mekânlar dizgesi oluşturulması için üst ölçekte artık ve kullanılmayan alanların tespiti yapılarak, bu alanların kamusal potansiyelleri ortaya çıkartılmıştır.

Bu tespitler sonucunda, mevcut durumun değerlendirilmesi için, kamu mülkiyetinde kamusal mekan olarak planlanan alanların ve özel mülkiyette kamusal kullanımı bulunan alanların bir aradalığı ele alınarak, sürekliliği olan alanlara dönüşmesi için analizler bir araya getirilmiştir. Bunun yanında, kamu ve özel mülkiyetteki artık ve kullanılmayan alanların birlikte görülmesi, alanın yeniden düzenlenmesi ve öneri geliştirilmesi için girdi oluşturmaktadır.

Dumlupınar ulaşım koridoru ve çevresinde yapılan araştırmada, nitelikli kamusal mekânların bulunmadığı tespit edilmiş, işlevlerin özelleşmesiyle kamusal alanların tüketim odaklı ticari kentsel alanlara dönüştüğü saptanmıştır. Yapılan analizlerden, gözlemlerden ve anket sonuçlarından:

- Planlanan açık kamusal mekânların, kamusal taşımadığı, yalnızca zorunlu faaliyetlere imkan verdiği,
- Ulaşılabilirliğin sağlandığı metro çıkışları, otobüs durakları gibi ulaşım noktalarında toplanma, buluşma, beklemeye uygun açık kamusal alanların bulunmadığı,
- Kamusal mekânların yaya konfor niteliklerini taşımadığı,
- Yüksek ofis blokları ve alışveriş merkezi gibi ticari mekânların zemin kat kullanımlarının kamusal alanı beslemediği,

- Kamu ve özel mülkiyetteki yapıların çevrelerinin otopark kullanımı ile çevrili olduğu için sosyal faaliyetlere imkân vermediği,
- Yapılarda iç/dış ilişkisinin kurulmadığı, açık kapalı alan birlikteliğinin olmadığı,
- Tasarımlarda ara mekânların düşünülmediği,
- Yayaların dolaşımının sürekliliğinin olmadığı,
- Taşıt trafiğinin yaya alanlarını olumsuz etkileyerek, zedelediği
- Ulaşım planlaması, yolların hiyerarşisinin kurumların ihtiyaçlarına bağlı parseller belirlendikten sonra oluşturulduğu,

tespit edilmiştir. Bu tespitlerin kamusal alanların oluşmamasında etkili olduğu ortaya çıkmıştır.

Bu durum, kentsel mekanın kamusal kullanımlar için bir bütün olarak kullanılmasını engellemektedir. Planlama kararları ve yapı üretim şekli değişmediği sürece, aksın devamında artık ve kullanılmayan alan oluşumu devam edecektir. Ayrıca, otomobile bağlı alanların olması, hızlı taşıt yolu ve otopark alanları, yayaların hareket özgürlüğünü kısıtlamaktadır. Yolların yalnızca araç kullanımına uygun olması, kamusal alandaki insanların ilişki kurarak kendilerini ifade etmelerine engel olmaktadır. Bu durum göz önünde bulundurulduğunda, Dumlupınar ulaşım koridoru sürücüyü hizmet eden, yaya için güvensiz bir ortam olarak davranmaktadır.

Model ve çoklu yöntemin Dumlupınar ulaşım koridoru ve çevresiyle sınanmasıyla, kentsel alanın kamusal mekan nitelikleri ve kullanımları ortaya konmuştur. Benzer ulaşım koridorlarındaki kentsel mekânların kamusal bağlamında incelenmesinin, bu çalışmada kurgulanan kuramsal model ve yöntem ile ele alınabileceği sonucuna varılmıştır. Çalışma aynı zamanda, kamusal yaşamın sağlanması için kentsel açık alan düzenlemelerinde, kentlinin kullanımına olanak sağlayan, farklı işlev ve kullanıcıların kullanım çeşitliliğini destekleyen mekan özelliklerinin dikkate alınması gerektiğini ortaya koymaktadır.

6.2 Çalışma Alanına Yönelik Öneriler

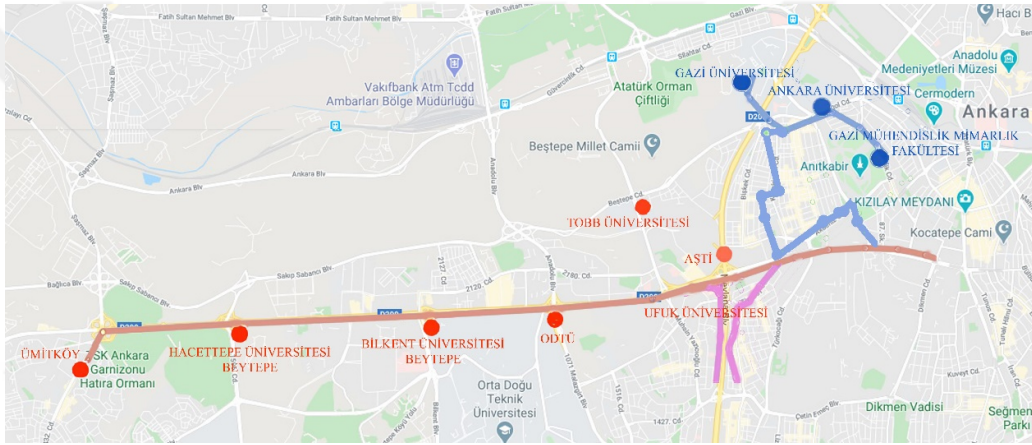
Yapılan analizler ve değerlendirmeler sonucunda, çalışma alanının çevresindeki yeşil alanların ve kamusal mekânların birbirleriyle ve kent yaşamıyla ilişkili olmadıkları, bu alanların kamusal alanlar olarak hizmet edemediği tespit edilmiştir. Alan için oluşturulan öneride amaç, yeşil alanları yayalar için erişilebilir ve çekici hale getirerek, insanların günlük yaşamının bir parçası haline dönüştürmektir. Öneri, yardımcı yollar vasıtasıyla yaya erişilebilirliğini arttırarak, ana yol ve ara bağlantılar boyunca kentsel dokuya ve topoğrafyaya uzanan yürünebilir yeşil koridorlar sunmayı amaçlamaktadır. Yolun çevresindeki yeşil alanlar ile tarım alanları, ormanlık alanlar, kamu ve özel kurumlara ait yeşil alanlar bir arada düşünülmüştür. Yaya dolaşımı ve yeşil ağların sürekliliğinin sağlanması için, yol boyunca belirlenen yeşil bağlantı noktalarında yol yerin altına alınarak, zemin yaya kullanımına bırakılmıştır. Önerilen yeşil ağ ile parça parça kent mekânlarının, kamusal mekânların ve kamusal kullanımı olan özel mülkiyetteki mekânların bir aradalığı düşünülmüş ve zeminde yaya dolaşım sürekliliği sağlanmıştır. Ayrıca, böyle bir çalışmanın, trafik planlaması ile birlikte olması gerekliliği ortaya çıkmıştır.

Analizlerle ortaya çıkarılan mevcut durumdaki artık ve kullanılmayan alanların yeşil koridora takılmasıyla, kamusal mekânlar dizgesine katkı sağlaması ve etkinlik alanlarına dönüşmesi hedeflenmiştir. Bu noktada, gerek kullanımdan ötürü, gerekse tasarım ve planlama kararlarıyla oluşan tanımsız ve işlevsiz alanlar gerekli düzenlemeler yapılarak, kamusal mekân olma potansiyelleri ortaya çıkartılabilir. Özel mülkiyetteki ticari mekânların zemin kat kullanımlarının ve yüksek ofis bloklarının bazalarının da kamusal kullanıma katkı sağlaması planlanmaktadır.

Dumlupınar ulaşım koridoru üzerinde Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin 2019 yılında çalışmaya başladığı bisiklet yolları projesi⁵³, öneride bulunan yeşil

⁵³ Bisiklet yolu projesiyle ilgili bilgiler Ankara Büyükşehir Belediyesi'nden elde edilmiştir. Detaylı bilgi için bkz. <https://www.ankara.bel.tr/haberler/baskentte-bisikletli-ulasim-zamani> Bilgiler doğrultusunda bisiklet yoluna ait taslak harita oluşturulmuştur.

koridorların bir parçası olarak yer alabileceği düşünülmektedir. Bisiklet yolu projesi, 53.6 km’lik güzergahı kapsamakta, bağlantılar üzerinde 8 üniversite, 2 sanayi bölgesi, kamu kuruluşları, okullar, spor kompleksleri, hastaneler ve birçok park bulunmaktadır. Ümitköy metro istasyonu ile başlayıp, yol üzerinde yer alan üniversitelere ulaşım sağlayarak, son durağı Gazi Üniversitesi olacak şekilde planlanmıştır (Şekil 6.1). Büyükşehir Belediyesi planladığı bisiklet yolu projesi ile Dumlupınar Yolu üzerindeki araç yoğunluğunun azabileceğini öngörmektedir.



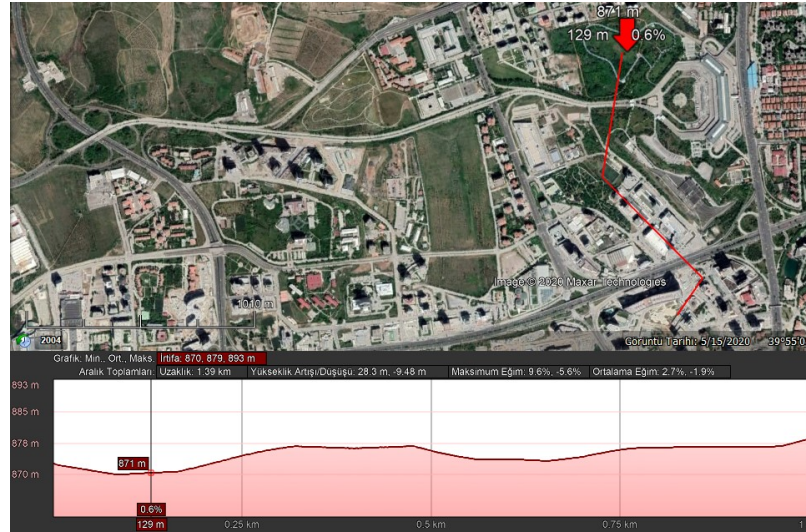
Şekil 6. 1 Ankara Büyükşehir Belediyesi’nin Dumlupınar Yolu bağlantısı bisiklet yolu güzergâhı⁵⁴

Taşıt trafiğinin ve yoğunluğunun yayalar üzerindeki olumsuz etkisini azaltmak için, yaya dolaşım alanları genişletilerek, yeşil dokuyla yoldan yalıtımı sağlanmıştır. Bu çerçevede, taşıt ve yaya yollarının birbirinden ayrılması amaçlanmıştır. Önerilen yeşil koridorlarda, yaya ve bisiklet odaklı ulaşım sistemi, aynı zamanda bu yollara takılan sosyal donatı elemanları yer almaktadır. Yeşil koridorların sürekliliği, metro ve otobüs durakları baz alınarak oluşturulmuştur. Ayrıca analizlerde ortaya çıkan işlevsel ve fiziksel sürekliliği zedeleyen yapı çevrelerindeki otopark alanları, yeşil alan düzenlemeleri ile yürüyüş ve faaliyet alanlarına dönüştürülebilir. Açık otopark alanlarının da yerin altında düşünülmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır. Trafiğin daha

⁵⁴ Ankara Büyükşehir Belediyesi’nden alınan bilgilere dayanarak harita yazar tarafından hazırlanmıştır.

akıcı olması için ikincil yollar dikkate alınarak, toplu taşıma için ayrı bir şerit planlanmalıdır. Araç trafiğinin düzenlenmesi ve hızın düşürülmesi gerekmektedir. Sakıp Sabancı Yolu ve 2120. Cadde, Dumlupınar ulaşım koridoru araç trafiğinin düşürülmesi için alternatif yollar olarak düşünülerek, gerekli yönlendirmeler yapılmalıdır. Ayrıca, yol boyu yeşil koridora paralel servis yolları ve bu yollara ara sokaklarla arkadan bağlantı olması gerekliliği düşünülmektedir.

Birinci bölgede, yeşil bağlantı noktası ve ona takılı yeşil koridorlar oluşturmak için Armada Alışveriş Merkezi ve yolun karşısında bulunan Next Level İş Merkezinin arasında kalan bölgede, taşıt trafiği zemin kotunun altına taşınarak, zeminde yaya toplanma ve buluşma noktası önerilmiştir (Şekil 6.3). 2180. Cadde ile devamı 2120. Cadde ve Armada Alışveriş Merkezi'nin arasında bulunan hayat sokağı Söğütözü'nün ayrılmış bölgelerini birleştirmek için seçilmiştir. Bu alanlarda oluşturulan yaya koridorları ile erişilebilirlik sağlanmıştır. Ayrılmış bölgelerin birleştirilmesi ve yeşil koridorların oluşturulması için, öneri oluşturulan alanlardan topoğrafya kesitleri oluşturulmuştur (Şekil 6.2). Topoğrafya kesitindeki kot farkına bakıldığında önerideki bağlantıların kurulabileceği tespit edilmiştir.

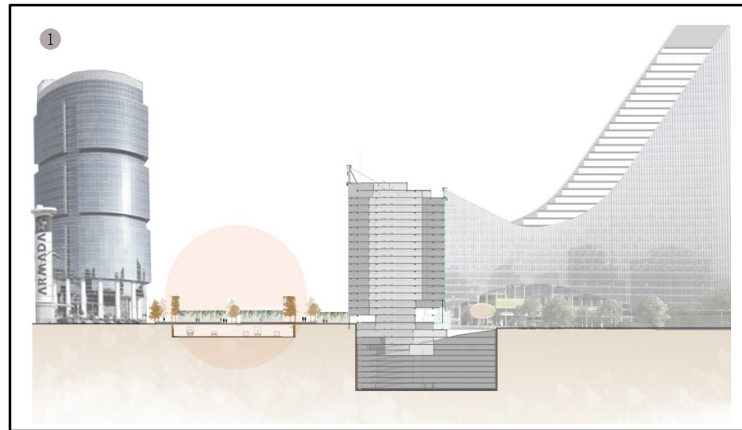


Şekil 6.2I.Bölgedeki bağlantılara ait topoğrafya kesiti

Ayrıca oluşturulan yeşil koridorda, eğlence ve sosyal aktivite alanlarının yer alması ile ticari süreklilik de sağlanacaktır. Bu ağın bütüncül bir yapıda olması için, özel mülkiyetteki açık alanların kontrolsüz giriş-çıkışlarının sağlanarak, bu koridora eklenmesi ve kamu-özel arasındaki geçirgenliğin sağlanması gerekmektedir. Yeşil yaya koridorları ve kentsel donatı elemanları ile erişilebilirlik sağlanmış, Söğütözü Bölgesi ve Dumlupınar ulaşım koridoru bir bütün olarak ele alınmıştır. Sürekliliği sağlanan bu erişime, bölgede yer alan artık ve kullanılmayan alanlar da dahil edilip, kamusal mekanlar dizgesi oluşturulmaktadır.



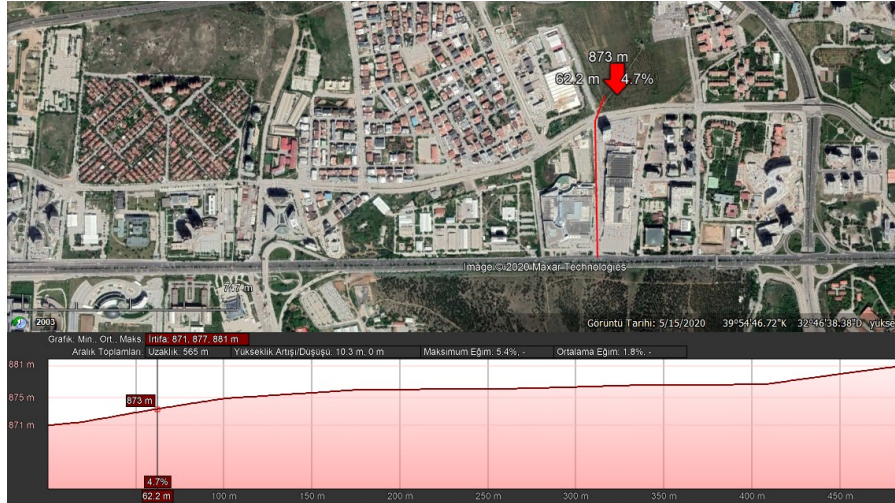
Şekil 6.3I.Bölgeye ait geliştirilen öneri



Şekil 6.4I.Bölge için geliştirilen öneriye yönelik kesit çalışması

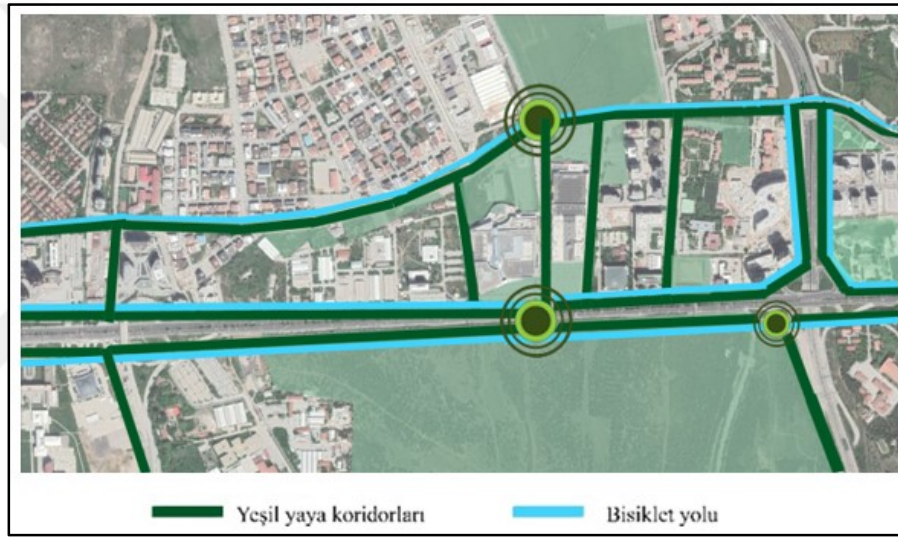
Yeşil koridor bağlantıları ile 2180. Cadde ile devamı 2120. Cadde ve Dumlupınar ulaşım koridoru arasında yaya geçirgenliği sağlamak ve aktivite yoğunluğunu arttırmak amaçlanmıştır. Bu amaçla, öneri ile yalnızca Dumlupınar Yolu'nu değil, yolun çevresini de ele alarak geliştirilmiştir. Öneriye yönelik geliştirilen kesit çalışmasında, zeminin yalnızca yayalar için ayrıldığı ve kamusal kullanıma yönelik alanlar oluşturulduğu gösterilmiştir (Şekil 6.4).

İkinci bölgede, yeşil koridorun devamlılığının sağlanması için yaya yoğunluğunun en fazla olduğu Cema – Kentpark Alışveriş merkezi arasındaki bağlantılar oluşturulmuş, arka yolla birlikte ele alınmıştır (Şekil 6.6). Ayrıca alışveriş merkezlerini çevreleyen otopark alanlarının kullanımlarının değiştirilerek kamusal kullanıma dönüşmesi önerilmiştir. Alışveriş merkezlerinin arkasında kalan 2120. Cadde ve onu dik kesen 2122. ve 2153. sokaklarla da yeşil koridorlar oluşturularak, yolla bağlantıları sağlanmıştır. Alanın bir bütün olarak ele alınması için Cema ve Kentpark Alışveriş Merkezinin arkasında kalan artık ve kullanılmayan alanlar da bu yeşil eksenin bir parçası olarak düşünülmüştür. Ara bağlantıdan oluşturulan topoğrafya kesiti ile kot farklılıkları ortaya çıkartılmıştır (Şekil 6.5).



Şekil 6.5II.Bölgedeki bağlantılara ait topoğrafya kesiti

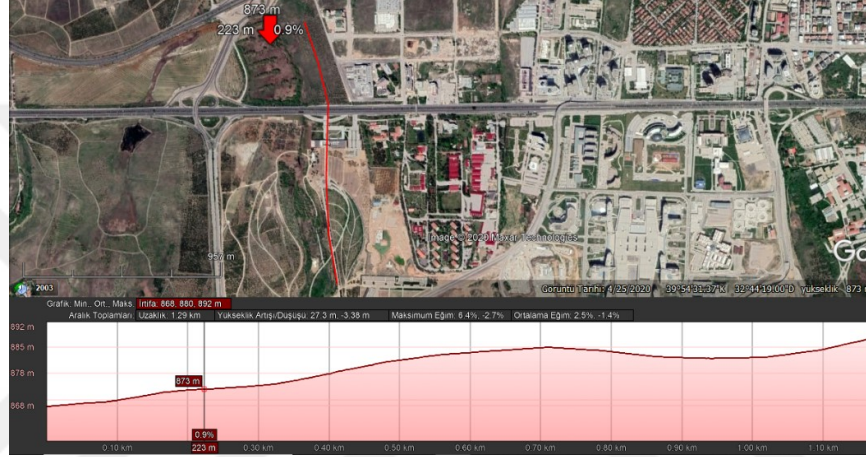
Değişen kullanım alışkanlıklarına bağlı olarak, bu alışveriş merkezlerinin cephelerinin dışa açılmasına yönelik yapılacak düzenlemeler, dış mekânda önerilen faaliyet alanlarıyla birlikte kamusal kullanım sürekliliğini sağlayacaktır. Ayrıca oluşturulacak ara mekânlar da sosyalleşme alanlarını destekleyecektir. ODTÜ'den yeşil koridorda yürüyerek ya da bisikletle gelen öğrencilerin, önerilen yeşil alanlarda çok fonksiyonlu açık spor alanları, sosyal, kültürel faaliyetleri içinde barındıran rekreasyon alanlarını kullanmaları amaçlanmıştır.



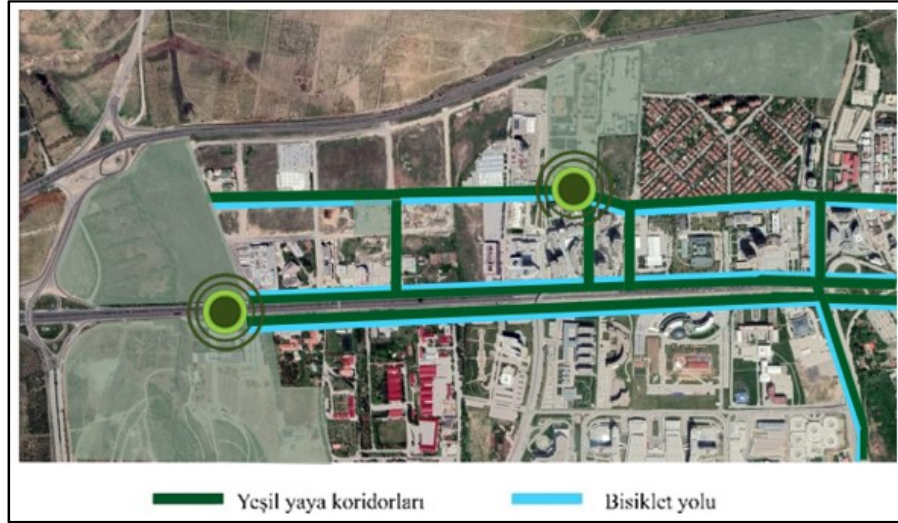
Şekil 6.6 II.Bölgeye ait geliştirilen öneri

Üçüncü bölgede, yayanın yoğun olduğu özel mülkiyetteki Tepe Prime ve Mahall projelerinde oluşturulan sokak ve meydan kurgularındaki eğlence, yeme-içme alanlarının sosyal kullanımlarının yapı adaları dışına çıkarak, geçirgenliğinin sağlanması ve kentsel mekan kurgusuna takılması hedeflenmiştir (Şekil 6.8). Özel mülkiyetteki kamusal kullanımı olan alanların işlevlerinin bağlanarak, bütünleşmesi kentsel alanın yaşamasına katkı sağlayacaktır. Bu bölgede bulunan kamu yapılarına ait açık alanların sınırlarının kaldırılarak erişilebilir olması ve yeşil koridorlara dahil edilmesi, kamusal mekanların sürekliliğinin sağlanması açısından önemli olduğu düşünülmektedir.

Bölgenin devamında tarım alanı olan Milli Botanik Bahçesi ve karşısındaki alanın bir bütün olarak ele alınması için yolun, zemin kotunun altına alınması önerilmiştir. Bu önerinin gerçekleştirilmesi için, Milli Botanik Bahçesi ve karşısındaki yeşil alandan geçen topoğrafya kesiti oluşturularak, kot farklılıkları tespit edilmiştir. Yeşil bütünlüğün oluşturulabileceği saptanmıştır (Şekil 6.7).



Şekil 6.7III.Bölgedeki bağlantılara ait topoğrafya kesiti



Şekil 6.8 III. Bölgeye ait geliştirilen öneri

Öneriyle, alanı bütünleştirmek, insanların yürüyebildiği yaya mekanları sistemi kurmak, farklı farklı kamusal kullanımların olduğu kamusal mekanlar dizgesi oluşturmak, yaya kullanımına olanak sağlayan ve kamusal yaşamı destekleyen dış kamusal açık alanlar yaratarak, kentselliği arttırmak amaçlanmıştır. Öneri, alanı bütün olarak ele alan bütüncül tasarım yaklaşımı ile tamamlanmaktadır. Bu önerinin kentin yakın çevresindeki alanlara da etkisi olduğu düşünülmektedir. Aynı zamanda benzer gelişim gösteren ulaşım koridorlarının çözümlenmesi ve uygulanabilmesi için de girdi oluşturmaktadır.

6.3Sonuç

Alan çalışması, kentsel mekânın kamusal kullanımında, kent planlarının oluşturduğu planlamaların yetersiz kaldığını ortaya çıkarmıştır. İmar planları ve plan değişiklikleri, kentsel yapılı çevrenin fiziksel ve işlevsel özelliklerine yönelik bir yaklaşım geliştirmektedir. Plan kararlarının kentsel tasarım kapsamında üretilmesi ve uygulanması gerekliliği saptanmıştır. Kamusal ve özel mekân arasındaki geçiş ve bu geçişi oluşturan sınırların bütüncül bir yaklaşım içinde olması, toplumsal yapı ve kentsel mekân arasındaki ilişkinin sağlanması açısından önem kazanmaktadır. Kentsel tasarımın geliştirilmesi ile kentsel mekânda bütüncül bir anlayış ve süreklilik sağlanmış olacaktır. Arazi kullanımlarında çok işlevli kullanımların birlikteliği, kentsel canlılığı, kamusal alanın güçlenmesini ve etkileşimi sağlayacaktır.

Kentsel planlama ve mimari tasarımlarda, kamusal kullanımın sağlanması için odak noktasının insan ve insan hareketleri olduğu düşünülmelidir. Bu noktada yaya dolaşım alanlarının insan odaklı düzenlenmesi gerekliliği önem taşımaktadır. Yaya dolaşım alanlarında sosyal faaliyetlerin oluşması ve paylaşılabilmesi için, fiziksel, fizyolojik ve psikolojik konforun sağlanması gerekmektedir. Düzenlemeler ve tasarımlar yapılırken, yürünebilirliğin kamusalılık ürettiği göz önünde bulundurularak planlamalar yapılmalıdır.

Mekânsal ve toplumsal özelliğini yitirmiş alanlarla, açık alanlar ağı oluşturulup, kentsel alanların canlandırılması gerekmektedir. Arazi kullanımlarında çok işlevli kullanımların birlikteliğinin sağlanması, alt bölgeler oluşturulması ve bu bölgelerin çevresiyle ilişkilerinin kurulması, kamusal alanların etkileşimine ve güçlenmesine destek olacaktır. Plan kararlarının kentsel tasarım kapsamında üretilmesi ve uygulanması gereklidir. Kentsel tasarımın geliştirilmesi ile kentsel mekanda bütüncül bir yaklaşım ve süreklilik sağlanmış olacaktır.

Kamu kullanımına açık, kontrollü, sınırlı ve erişimi kısıtlı özel mekânlarda kamusalı oluşturmak için, bireyler alanda özgür olarak yer almalı ve kontrolsüz erişim sağlanmalıdır. Özel mülkiyetteki ara alanların kamusal kullanıma açılarak, gündelik yaşam biçimlerini zenginleştirecek ara mekânlar tasarlanması, yapıların iç-dış ilişkisinin kurulması gerekmektedir. Yaya mekânlarının kurgulanması yaya çeşitliliğini arttıracaktır. Ayrıca planlamalarda ve tasarımlarda, kamu yararını ön plana alan ve kamusal alan odaklı yaklaşımların oluşturulması gerekmektedir. Bunun yanında, mevcut kamusal mekânların nitelikleri değerlendirilmeli, özel mülkiyette kamuya açılan alanlarla birlikteliği sağlanmalıdır. Planlamalarda, yapı parsel sınırlarının ortadan kaldırılması ile mülkiyet ve kullanım haklarının düzenlenmesi, kamusal alanlara katkı sağlayacaktır. Tasarlanacak yeni alanlarda, yeşil koridorları destekleyen nitelikli boşluklar oluşturmak ve tanımlamak, kentsel dokunun yeşil ile bütünleşmesini sağlayacaktır.

Bu çalışmanın başladığı ve problemin tanımlandığı 2017 yılından sonra kentler yeni bir değişim sürecine girmiştir. Çalışma boyunca vurgulanan kamusal ve kamusal alan olgusu, kentlerde önem kazanmaya başlamıştır. Gelecekte kamusal açık alanların oluşturulması ve kullanılması sürecinde öneminin daha da artacağı açıktır. Bundan sonra dünya üzerinde yaşanacak çeşitli toplumsal, ekonomik ve siyasal değişimlerin çalışmada tanımlanan model ve yöntemlerin çeşitli unsurları üzerinde nasıl etkili olacağı ancak yaşam içinde deneyimlenerek öğrenilecektir. Ancak şu açıktır ki, böyle bir çözümleme ve yöntem önerisi oluşturulması, kamusal alan kavramına yaklaşımdaki anlamsal ve işlevsel değişimlerin çözülmesi konusunda

getirdiği sistematik yaklaşımla, daha sonra yapılacak olan akademik araştırmaların
ve uygulamaların önünü açacaktır.







KAYNAKÇA

- [1] H. Arendt, *İnsanlık Durumu* (Çev. B.S.Şener). İstanbul: İletişim Yayınları, 2012.
- [2] J. Habermas, *Kamusal Alanın Yapısal Dönüşümü* (Çev. T. Bora, M. Sancar), İletişim Y. 2000.
- [3] H. Arendt, *The Human Condition*, 2nd ed. Chicago: The University of Chicago Press, 1998.
- [4] J. Habermas, *Kamusal Alan* (Ed. M. Özbek). İstanbul: Hil Yayınları, 2004.
- [5] R. Sennett, *Kamusal İnsanın Çöküşü* (Çev. S.Durak, A. Yılmaz), Ayrıntı Ya. İstanbul, 2002.
- [6] R. Sennett, *The Conscience of the Eye: The Design and Social Life of Cities*, Revised. New York and London: W. W. Norton & Company, 1992.
- [7] G. Baird, *The Space of Appearance*. Massachusetts: The MIT Press, 1995.
- [8] B. Tschumi, *Architecture and Disjunction*. Cambridge, MA: The MIT Press, 1994.
- [9] A. Madanipour, *Public and Private Spaces of the City*. London: Routledge, 2003.
- [10] K. Lynch, *The Openness of Open Space*. New York: George Brazillier Inc., 1972.
- [11] M. Carmona, T. Heath, T. Oc, and S. Tiesdell, *Public Places Urban Spaces The Dimensions of Urban Design*. Kent, UK: Architectural Press, 2003.
- [12] S. Carr, M. Francis, L. G. Rivlin, and A. M. Stone, *Public Space*. Cambridge: Cambridge University Press, 1992.
- [13] S.Kostof, *A History of Architecture*. New York: Oxford University Press, 1995.
- [14] J. Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House, 1961.
- [15] J. Jacobs, *A Vital Cities: An Interview with Jane Jacobs*. Stewart Brand, 1998.
- [16] W. Whyte, *The Social Life of Small Urban Spaces, Common Ground Readings and Reflections on Public Space*. New York: Routledge, 2000.
- [17] W. Hood, *Urban Diaries: Improvisation in West Oakland, California" in Everyday Urbanism*. New York: The Monacelli Press, 1999.
- [18] A. P. Smithson, *Ordinariness and Light. Urban Theories 1952-1960 and Their Application in a Building Project 1963-1970*. Cambridge, MA: MIT Press, 1970.
- [19] J. Gehl, *Towards A Fine City For People - Public Spaces - Public Life*. London: Transport for London and Central London Partnership, 2004.
- [20] D. Mitchell, *Right to the City: Social Justice and the Fight for Public Space*. New York: Guilford Press, 2003.
- [21] O. Newman, *Defensible Place*. New York: Mac Millan, 1973.
- [22] W. H. Whyte, *The Social Life of Small Urban Spaces*. Washington: PPS-Project for Public Spaces Publication, 1980.
- [23] W. H. Whyte, *City; rediscovering the centre*. New York: Doubleday Garden City, 1988.

- [24] P. Marcuse, "The 'threat of terrorism' and the right to the city," *Fordham Urban Law J.*, vol. 4, no. 32, pp. 767–785, 2005.
- [25] G. Varna and S. Tiesdell, "Assessing the Publicness of Public Space: The Star Model of Publicness," *J. Urban Des.*, vol. 15, no. 4, pp. 575–598, 2010.
- [26] K. Lynch, *The Image of the City*. Cambridge, MA: The MIT Press, 1960.
- [27] J. Lang, *Urban Design: A Typology of Procedures and Products*. UK: Architectural Press, 2005.
- [28] J. Lang, *Creating Architectural Theory, The Role of Behavioral Sciences in Environmental Design*. New York: Van Nostrand Reinhold, 1987.
- [29] A. Maslow, *Motivation and Personality*, 3rd ed. New York: Harper & Row, 1987.
- [30] M. Carmona, *Public Places - Urban Spaces*. London: Routledge, 2010.
- [31] D. Appleyard, *Liveable Streets*. London: University of California Press, 1981.
- [32] PPS, *How To Turn a Place Around: A Handbook of Creating Successful Public Spaces*. New York, 2000.
- [33] M. Kohn, *Brave New Neighbourhoods: The Privatisation of Public Space*. London: Routledge, 2004.
- [34] S. Sarkar, "Qualitative Evaluation of Comfort Needs in Urban Walkways in Major Activity Centers," *Transp. Q.*, vol. 4, no. 57, pp. 39–59, 2003.
- [35] R. J. Curran, *Architecture and the Urban Experience*. Van Nostrand Reinhold, 1983.
- [36] J. Gehl, *Cities for People*. Washington: Island Press, 2010.
- [37] C. Alexander, *A New Theory of Urban Design*. New York: Oxford University Press, 1987.
- [38] J. Montgomery, "Making a City: Urbanity, Vitality and Urban Design," *J. Urban Des.*, vol. 1, no. 3, pp. 93–116, 1998.
- [39] S. K. Akçay, "Ankara Kentini 21. Yüzyıl Başında Kent Hakkı Mücadeleleri Üzerinden Okumak," Gazi Üniversitesi, 2019.
- [40] W. Maik, *Evolution of urban public spaces: from the agora to a cathedral of consumption*. Bogucki Wydawnictwo Naukowe: Poznań, 2011.
- [41] E. Alanyalı Aral, "Peripheral Public Space - Type in Progress, Public İstanbul: Spaces and Spheres of the Urban," F. Eckhardt and K. Wildner, Eds. Bielefeld, Germany: Transcript Verlag, Bielefeld, 2008, pp. 113–140.
- [42] J. Gehl, L. Gemzoe, and K. Steenhard, *New City Spaces*. Copenhagen: The Danish Architectural Press, 2000.
- [43] K. Kwiatkowski, "Public space and its usurping appropriation," *Architektura*, vol. 6, no. 2-A, 2010.
- [44] L. Mierzejewska, "Appropriation of Public Urban Space as an Effect of Privatisation and Globalisation," *Quaestiones Geogr.*, vol. 4, no. 30, pp. 39–46, 2011.
- [45] R. Fishman, "Bourgeois Utopias," in *Readings in Urban Theory*, S. Fairstein and S. Campbell, Eds. Cambridge: Blackwell, 1996, pp. 23–60.
- [46] C. Marcus and C. Francis, *People Places Design Guidelines for Urban Open Spaces*. New York: John Wiley & Sons, 1998.
- [47] C. Bilsel, "Ankara'da Kentsel Başkalaşım Karşısında Kentsel Kimlik Sorunu: Kent Merkezleri ve Kamusal Mekanlar," *Mimar. Odası Ankara Şubesi Dosya*

- Derg.*, pp. 33–46, 2009.
- [48] C. Bilsel, “Ankara’nın Parçalanmış Kamusal Alanını Yeniden Onarmak Olası mı?,” *Mimar. Odası Ankara Şubesi Bülten Derg.*, vol. Dosya 25, pp. 40–43, 2014.
- [49] O. Çalışkan, “Motionscape: The Image of Space in Motion (An Attempt at Conceptualization in the case of Ankara),” *J. Archit. Plann. Res.*, vol. 4, no. 28, p. 314, 2011.
- [50] J. Calhoun, *Habermas and The Public Sphere*. Cambridge: MIT Press, 1992.
- [51] R. Trancik, *Finding Lost Space*. New York: Van Nostrand Reinhold, 1986.
- [52] R. Krier, G. Black, C. Gzechwski, and C. Rowe, *Urban Space*. London: Academy Editions, 1988.
- [53] H. Hertzberger, *Lessons for students in Architecture*. Mitgevenj, Rotterdam: 010 Publishers, 1991.
- [54] B. Zevi, *Mimariyi Görmeyi Öğrenmek*. İstanbul: Birsan Yayınevi, 1990.
- [55] A. Colquhoun, *Mimari Eleştiri Yazıları*. İstanbul: Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı, 1990.
- [56] K. Lynch, *Good City Form*. Cambridge: MIT Press, 1981.
- [57] A. Rapoport, *Culture, Architecture and Design*. Locke Science Publishing, 2005.
- [58] G. Cullen, *The Concise Townscape*. New York: Van Nostrand Reinhold, 1976.
- [59] C. Alexander, M. Silverstein, and S. Ishikawa, *A Pattern Language*. Nairobi: Oxford University Press, 1977.
- [60] M. C. Boyer, *Dreaming The Rational City: The Myth of American City Planning*. Massachusetts: The MIT Press, 1994.
- [61] M. Carmona, “Controlling urban design, Part 2: Realizing the potential,” *J. Urban Des.*, vol. 2, no. 1, pp. 179–200, 1996.
- [62] T. Ünlü, “Kentsel mekanda değişimin yönetilmesi (1),” *METU JFA*, vol. 23, no. 2, pp. 63–92, 2006.
- [63] L. Krier, “Urban Components,” *Archit. Des.*, vol. 54, no. 7/8, p. 43, 1984.
- [64] L. Davies, *Urban Design Compendium*. UK: English Partnerships & The Housing Co., 2000.
- [65] K. B. Association, APA-American Planning, F.R. Steiner, *Planning and Urban Design Standards*. Wiley, New Jersey: Wiley Graphic Standards Series, 2007.
- [66] E. Alanyalı Aral, *Redefining Leftover Space –Value and Potentiality for the City*. Mauritius, UK: VDM Publishing House Ltd., 2009.
- [67] E. A. Aral and Ö. O. Demirbaş, “Pedestrians Perception of Sub-Spaces Along Urban Roads as Public Spaces - Case Of Eskişehir Road in Ankara,” *METU JFA*, vol. 32, no. 1, pp. 45–64, 2015.
- [68] M. Auge, *Non-places: Introduction to an Antropology of Supermodernity*. New York: Verso, 1995.
- [69] A. B. Jacobs, E. Macdonald, and Y. Rofe, *The Boulevard Book History, Evolution, Design of Multiway Boulevards*. Massachusetts: MIT Press, 2002.
- [70] S. Read, *A Brief History of Flights to the Periphery and Other Movement Matters, Visualizing the Invisible: Towards an Urban Space*. Amsterdam: Techne Press, 2006.

- [71] V. Budarova, N. Cherezova, and O. Rodina, "Elements of architectural and artistic expressiveness of urban highways Related content Producing renewable energy in urban spaces Dieter D Genske, L Porsche and A Ruff- Modern translucent structures in multistory residential buildings Irina Melnikova and," vol. 365, no. 2, 2018.
- [72] B. Gatersleben and D. Uzzell, "Affective Appraisals of the Daily Commute: Comparing Perceptions Drivers, Cyclists, Walkers and Users of Public Transport," *Environ. Behav.*, vol. 3, no. 416, p. 31, 2007.
- [73] S. Handy, "Methodologies for exploring the link between urban form and travel behaviours," *Transp. Res. Part D*, vol. 1, no. 2, p. 65, 1996.
- [74] R. Cervero and K. Kockelman, "Travel demand and the 3Ds: density, diversity and design," *Transp. Res. Part D*, vol. 2, pp. 199–219, 1997.
- [75] B. B. Brown, C. M. Werner, J. W. Amburgey, and C. Slazay, "Walkable Route Perceptions and Physical Features: Converging Evidence for En Route Walking Experiences," *Environ. Behav.*, vol. 34, no. 39, pp. 34–61, 2007.
- [76] B. Hillier and J. Hanson, *The Social Logic of Space*. Cambridge: Cambridge University Press, 1984.
- [77] J. W. Patton, "A Pedestrian World: Competing Rationalities and the Calculation of Transportation Change," *Environ. Plan. A*, vol. 4, no. 39, p. 44, 2007.
- [78] C. Tunnard and B. Pushkarev, *Man-made America: Chaos or control?* New Haven, CT: Yale University Press, 1963.
- [79] J. R. Appleyard, D., Lynch, K., Myer, *The view from the road*. Massachusetts: The MIT Press, 1964.
- [80] K. Slater, *Human comfort*. Springfield, IL: Charles C. Thomas Publisher, 1985.
- [81] A. Rapoport, *The Meaning of the Built Environment*, Revised Ed. Tucson: University of Arizona Press, 1990.
- [82] A. Rapoport, *The Meaning of the Built Environment*. Tucson, Ariz: University of Arizona Press, 1990.
- [83] H. Lefebvre and D. N. Smith, *The Production of Space*. Malden: Blackwell, 1991.
- [84] I. Marinescu and S. Avram, "Evaluation of urban fragmentation in Craiova city, Romania," *Procedia Environ. Sci.*, vol. 14, pp. 207–215, 2012.
- [85] C. Bilsel, "Kentsel Dönüşüm, Çözülen Kentler ve Parçalanın Kamusal Alan," *Mimar. Derg.*, vol. 327, 2006.
- [86] M. Balbo, "Urban Planning and the Fragmented City of Developing Countries," *Third World Plann. Rev.*, vol. 15, no. 1, p. 23, Feb. 1993.
- [87] R. Bademli, "Plan uygulamaları," in *İmar Hukukunda Toplum ve Mimarlık*, İstanbul: Mimarlar Odası, 2002.
- [88] A. Louikatos-Sideris, "Cracks in the city: Addressing the constraints and potentials of urban design," *J. Urban Des.*, vol. 1, no. 1, 1996.
- [89] A. Franck and Q. Stevens, *Loose Space: Possibility and Diversity In Urban Life*. New York: Routledge, 2006.
- [90] M. A. Pagano and A. Bowman, *Vacant Land in Cities: An Urban Resource*. Washington: The Brookings Institution Survey Series, 2000.

- [91] K. Worpole and K. Knox, *The Social Value of Public Space*. New York: Joseph Rowntree Foundation, 2007.
- [92] E. Alanyalı Aral, "Leftover space as a value and potentiality for the public realm in the city," ODTÜ, 2003.
- [93] T. Cresswell, *In place/out of place: Geography, ideology and transgression*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1996.
- [94] V. M. Lampugnani, "The City of Tolerant Normality," in *Crossover, Architecture, Urbanism, Technology*, A. Graafland and L. J. Kavanagh, Eds. Rotterdam: 010 Publishers, 2006, pp. 295–307.
- [95] K. Lynch, "What it is, How it happens, Why we fear it, How to do it well," in *Wasting Away-An Exploration of Waste*, M. Southworth, Ed. New York: Random House, 1991.
- [96] C. M, "Introduction," *Everyday Urban.*, pp. 1–27, 1999.
- [97] L. Wilkinson, "Vacant Property : Strategies for Redevelopment in the Contemporary City," *Georgia Institute of Technology, MCRP*, 2011. [Online]. Available: https://smartech.gatech.edu/bitstream/handle/1853/40778/LukeWilkinson_Vacant_Property.pdf. [Accessed: 28-Apr-2020].
- [98] A. Aruninta, "Controversies in public land management decision-makings: case study of land utilization in Bangkok, Thailand," *Chulalongkorn University, Bangkok*, 2004. [Online]. Available: https://www.researchgate.net/publication/215563502_Controversies_In_Public_Land_Management_Decision_Makings_Case_Study_of_Land_Utilization_In_Bangkok_Thailand. [Accessed: 28-Apr-2020].
- [99] N. P. Narayanan, "Urban Voids & Shared Spaces," 2012. [Online]. Available: <https://nipppo.wordpress.com/2012/05/07/urban-voids/>. [Accessed: 07-Feb-2020].
- [100] Z. F. Otaner and A. Keskin, "Kentsel Geliştirmede Kamusal Alanların Kullanımı," *İTÜ Derg. / A Mimar. Planlama, Tasarım*, vol. 4, no. 1, pp. 107–114, 2006.
- [101] G. Doron, "The Dead Zone and Architecture of Transgression," *City Anal. urban trends, Cult. theory, policy, action*, vol. 4, no. 2, 2000.
- [102] M. Carmona, C. de Magalhães, and L. Hammond, *Public Space The Management Dimension*. London and New York: Routledge, 2008.
- [103] B. Günay, "Kentsel Tasarım Kültürü ve Yaratıcılığın Sınırları," *Plan. Derg.*, vol. 2, pp. 54–61, 1997.
- [104] A. V. Moudon, Ed., *Public Streets For Public Use*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- [105] "EU Sustainable Development Strategy," 2019. [Online]. Available: www.europa.eu.int/comm/sustainable/pages/review_en.htm. [Accessed: 25-Dec-2019].
- [106] "Pedestrian Strategy in Frankfurt," 2003. [Online]. Available: www.intelligencespace.com. [Accessed: 17-Nov-2019].
- [107] B. G. Lesley Bain and D. Rodgers, *Living Streets Strategies for Crafting Public Space*. Hoboken, New Jersey: John Wiley & Sons, 2012.
- [108] M. Carmona, C. de Magalhães, and L. Hammond, *Public Space The*

- Management Dimension*. London and New York: Routledge, 2008.
- [109] "Sergels Meydanı." [Online]. Available: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Sergels_torg_mot_väst_2009.jpg. [Accessed: 24-Nov-2020].
- [110] H. Shaftoe, *Convivial Urban Spaces Creating Effective Public Places*. London: Erathscan, 2008.
- [111] "Newyork Liberty Plaza - Zucotti Park." [Online]. Available: https://en.wikipedia.org/wiki/Zuccotti_Park. [Accessed: 24-Nov-2020].
- [112] "Boston Hükümet Konağı." [Online]. Available: https://www.archdaily.com/951867/sasaki-set-to-transform-boston-city-halls-historic-plaza?ad_source=search&ad_medium=search_result_all. [Accessed: 23-Nov-2020].
- [113] A. Shahlaei and M. Mohajeri, "In-between Space, Dialectic of Inside and Outside in Architecture," *Int. J. Archit. Urban Dev.*, vol. 5, no. 3, pp. 73–80, 2015.
- [114] D. J. M. Voordt and T. M. Jong, *Ways to study and research : urban, architectural and technical design*. Delft: DUP Science Press, 2002.
- [115] I. A. Zube and E. H., Eds., *Public Places and Spaces Human Behavior and Environment*. Newyork and London: Plenum Press, 1989.
- [116] J. Zeisel, *Inquiry by Design: Environment/Behavior/Neuroscience in Architecture, Interiors, Landscape, and Planning*. New York: W. W. Norton & Company, 2006.
- [117] "PPS Place Game." [Online]. Available: <https://downtownlongbeach.org/wp-content/uploads/Place-Game-Evaluation.pdf>.
- [118] T. Şenyapılı, *Cumhuriyet'in Ankara'sı*. Ankara: ODTÜ Yayıncılık, 2005.
- [119] A. B. Belediyesi, "Baskent Ankara Planlama Tarihçesi – Geleneği," 2018. [Online]. Available: http://www.ankara-bel.gov.tr/AbbSayfalari/ABB_Nazim_Plani/rapor/2-tarihce.pdf.
- [120] B. Günay, "Ankara Çekirdek Alanının Oluşumu ve 1990 Nazım Planı Hakkında Bir Değerlendirme," in *Cumhuriyet'in Ankara'sı*, T. Şenyapılı, Ed. Ankara: ODTÜ Geliştirme Vakfı Yayıncılık, 2006, pp. 61–118.
- [121] S. Barbaros, "Creation of the commercial node: Söğütözü, Ankara / Merkezi iş alanı odağı yaratımı: Söğütözü, Ankara," Orta Doğu Teknik Üniversitesi, 2005.
- [122] A. Türel, "Ankara'da Konut Yapım Süreçleri," in *Anakara 1985'den 2015'e*, ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Çalışma and Grubu, Eds. Ankara: Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü, 1986, pp. 55–64.
- [123] S. G. Bilisel, "Ankara'nın Kentsel Gelişmesinde Yıkılıp Yeniden Yapılma Yoluyla Yükselik Yoğunlaşma Olgusu ve Yaygınlaşma Seçeneği," *Mimar. Derg.*, vol. 3, no. 152, pp. 54–59, 1977.
- [124] R. Bademli, "Ankara'da Kent Planlama Deneyi ve Ulaşılan Sonuçlar- Experiment of Urban Planning in Ankara and the Results Achieved," in *Anakara 1985'den 2015'e*, O. Ş. ve B. P. B. Ç. Grubu, Ed. Ankara: Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü, 1986, pp. 105–114.
- [125] B. Günay, "Property Relations and Urban Space," *Metu Fac. Archit.*, 1999.
- [126] T. Kaya, "Post Evaluation of Physical Planning Experience of Ankara: 1957

- Plan of Uybadin-Yücel (Ankara'nın fiziksel planlama deneyiminin değerlendirilmesi: 1957 Uybadin-Yücel planı)," ODTÜ, 2002.
- [127] T. Ünlü, "Urban coding as a tool to control urban form Kent formunu denetleme aracı olarak kentsel kodlama," ODTÜ, 1999.
- [128] Ankara Metropolitan Alan Nazım İmar Bürosu, "Ankara Nazım Plan Şeması Raporu," Ankara, 1977.
- [129] İ. Tekeli, "Kent Tarihi Yazımı Konusunda Yeni Bir Paradigma Önerisi," in *Cumhuriyet'in Ankara'sı*, T. Şenyapılı, Ed. Ankara: ODTÜ Yayıncılık, 2006, pp. 6–21.
- [130] T. Şengül, "Ulus Devletten Sermayenin Hegemonyasına Ankara Kentinin Gelişimi," in *TMMOB Ankara Kent Sorunları Sempozyumu Bildiri Kitabı*, 2008, pp. 15–22.
- [131] O. Taş and T. Taş, "Ankara'da Sokak Sanatı : Kent Hakkı, Protesto ve Direniş," *Mülkiye Derg.*, vol. 39, no. 2, pp. 85–114, 2015.
- [132] G. Z. Tunçbilek, "Kamusal geçirgenlik/geçirimsizlik," in *Ankara Kent Atlası*, 1st ed., G. A. Sargın, Ed. Ankara: Mimarlar Odası Ankara Şubesi Yayını, 2012, p. 44.
- [133] Z. Uludağ, "The Evolution of Popular Culture and Transformation of the Urban Landscape of Ankara," in *The Unifying Aspects of Cultures*, 2004.
- [134] İ. Tekeli, "Melih Gökçek Belediyeciliği Üzerine," in *AnKARA Rapor Gökçek Dönemi Hasar Tespiti (1994-2017)*, 1. Baskı., T. K. Candan, R. Kolçak, G. Bolat, F. Ç. Sarel, and R. D. Çobanoğlu, Eds. Ankara: TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Kent İzleme Merkezi Yayınları, 2017, p. 82.
- [135] S. Osmay, *1923'ten Günümüze Kent Merkezlerinin Dönüşümü. 75 yılda Değişen Kent ve Mimarlık*. İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları, 1998.
- [136] A. B. Belediyesi, "İmar plan değişiklikleri," 2012.
- [137] Ankara Büyükşehir Belediyesi, "1997 yılı 1/5000 ölçekli Eskişehir Yolu Kamu Kuruluşları Alanı Revizyon Nazım İmar Planı ve Plan notları," 1997.
- [138] A. B. Belediyesi, "Yenimahalle İlçesi 13784 ada 3 parsel 1/1000 ölçekli imar planı değişikliği ve plan notları," 2012.
- [139] A. B. Belediyesi, "2012 yılı 13786/3 ve 13784/4 parsellerin 1/5000 Nazım İmar Plan Değişikliği," 2012.
- [140] A. B. Belediyesi, "13786/3 ve 13784/4 parsellerde 1/1000 Uygulama İmar Plan Değişikliği," 2012.
- [141] Ankara Büyükşehir Belediyesi, "Karakusunlar 28162/1 ada parsel 1/1000 kentsel servis alanı yerleşimi imar plan değişikliği," 2005.
- [142] J. Habermas, *Strukturwandel der Öffentlichkeit*, Suhrkamp Verlag, 1990.
- [143] R. Sommer, *Tight spaces : Hard architecture and how to humanize it*. London: Prentice-Hall, 1974.
- [144] D. Appleyard, *Liveable Streets*. London: University of California Press, 1981.
- [145] A. Rapoport, "Pedestrian Street Use: Culture & Perception", *Public Streets for Public Use*. New York: Van Nostrand Reinhold, 1991.
- [146] A. B. Jacobs, *Great Streets*. Cambridge, MA: MIT Press, 1993.
- [147] D. Hayden, *The Power of Place: Urban Landscapes As Public History*. MIT Press, 1997.
- [148] A. Rossi, *The Architecture of the City*. MIT Press, 1982.

- [149] Ç. Keskinok, “Atatürk Orman Çiftliği: Kuruluşu, Sorunları ve Gelişme Seçenekleri için Öneriler,” *Mimar. Derg.*, no. 292, pp. 43–46, 2000.
- [150] S. Cavdar, “AOÇ’nin Dönüşüm Süreci ve Nedenleri,” *Odtü Mimarlık Fakültesi AOÇ Araştırmaları*, 2014. [Online]. Available: <http://aocarastirmalari.arch.metu.edu.tr/selin-cavdar-aoc/>.
- [151] D. Kimyon and G. Serter, “Atatürk Orman Çiftliği’nin ve Ankara’nın Değişimi Dönüşümü,” *Plan. Derg.*, vol. 1, no. 25, pp. 44–63, 2015.
- [152] “İmar Kanunu,” *Resmi Gazete*, 1985. [Online]. Available: <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.3194.pdf>. [Accessed: 12-May-2020].



EKLER



**Ek A: Ankara – Eskişehir Yolu Aksı, Dumlupınar Yolu’nun Mekânsal
Karakterini Araştırmak İçin Düzenlenen Anket Soruları**

Cinsiyetiniz:	
Doğum yılı ve yeri:	
Eğitim durumu:	
Mesleği:	
Oturulan semt:	
Gelir durumunuz:	

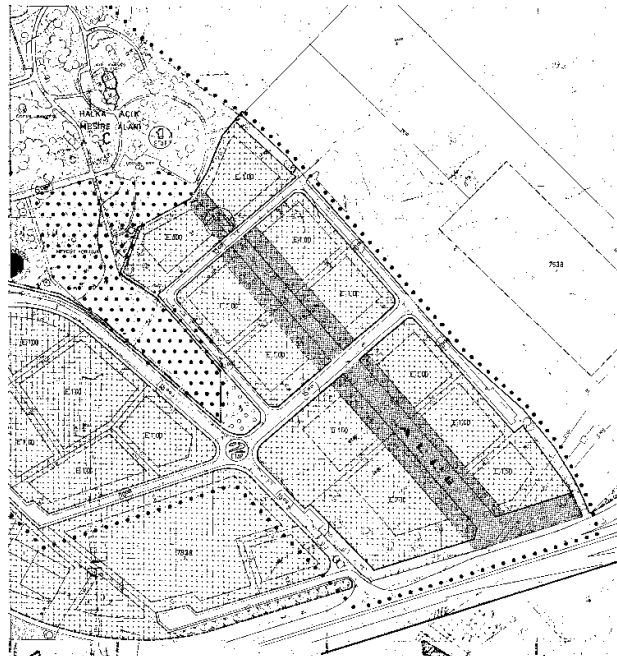
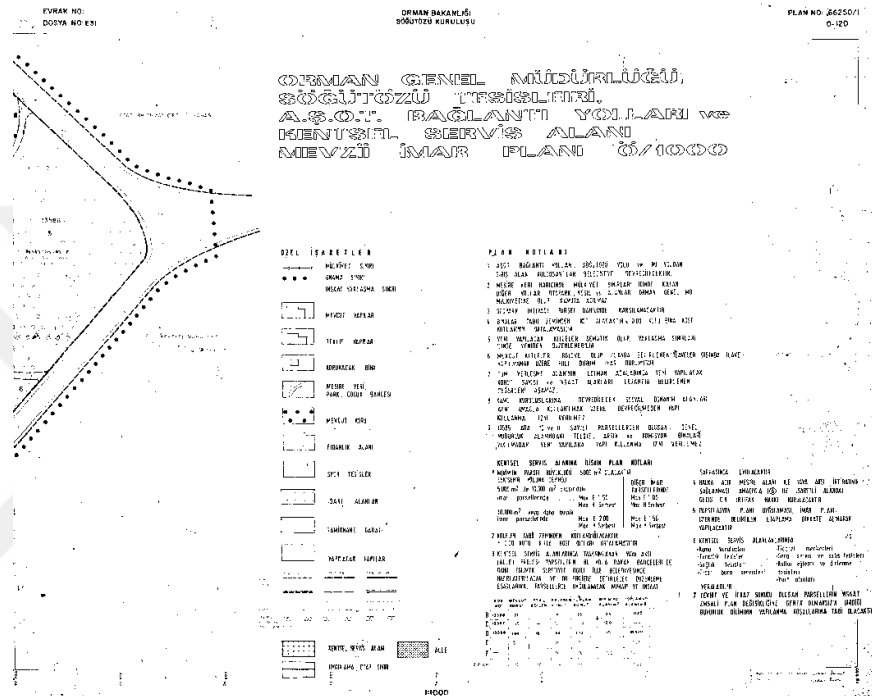
Dumlupınar Bulvarına (Eskişehir Yolu) ne amaçla geliyorsunuz? (alışveriş, gezinti, yürüyüş, ticaret vb.)
Dumlupınar Bulvarına (Eskişehir Yolu) ne sıklıkla geliyorsunuz?
Gelirken kullandığınız ulaşım aracı nedir?
Dumlupınar Bulvarındaki (Eskişehir Yolu) binaların dış görüntüsü hakkında ne düşünüyorsunuz?
Dumlupınar Bulvarını nasıl betimlersiniz? (gürültülü ve yorucu, hızlı ve güvenli olmayan, kirli, bakımsız ve sağlıksız, dinamik/canlı, eğlenceli)
Bu alanda özel buluşma noktanız var mı, neresidir?
Bu alandaki kentsel açık alanları yeterli buluyor musunuz? (Cevabınız hayırsa neden?)
Bu alanı güvenli buluyor musunuz? (Cevabınız hayırsa neden?)
Dumlupınar Bulvarında (Eskişehir Yolu) yaya mekanı (kaldırımlar) kullanımlarıyla ilgili ne düşünüyorsunuz?
Gelecekte Dumlupınar Bulvarının (Eskişehir Yolu) gelişimi için önerileriniz?

FİZİKSEL/SOSYAL ÖZELLİK DEĞERLENDİRME

BÖLGE ADI:

Sosyal / Davranışsal Özellikler		iyi	orta	kötü
1	Alanda arkadaş/tanidik ile karşılaşma olasılığı			
2	Alanın arkadaş/tanidik ile buluşma imkânı			
3	Alanın açık/kapalı mekân kullanım olasılıkları			
4	Alanın gündelik hayat için bir merkez olması			
5	Eğlence mekânları yeterli mi?			
6	Kültürel mekânlar yeterli mi?			
7	Gösteri, miting vs. için uygun mu?			
8	Yaya / taşıt birlikteliği			
9	Alan yürüyüş için güvenli mi?			
Fiziksel / Biçimsel Özellikler		iyi	orta	kötü
1	Alanın çevresindeki mahallelerin durumu			
2	Alanın çevresindeki mahallelerle ilişkisi			
3	Alanında ve çevresindeki binaların yoğunluğu			
4	Alanda bulunan binaların işlev çeşitleri			
5	Alandaki binaların biçimi ve görünümü			
6	Alanın temizliği ve bakımı			
7	Alanın farklı mevsimlerde kullanımı			
8	Alandaki otopark imkânları			
9	Yaya olarak ulaşım kolaylığı			
10	Araçla ulaşım kolaylığı			
11	Yeşil alanlar yeterli mi?			
12	Kaldırımlar yeterli mi?			
13	Banklar ve oturma alanları yeterli mi, rahat mı?			

Ek B: Armada Alışveriş Merkezi ve Çevresine (13784/1-2-3-4, 13786/1-2-3-4, 13783/1-2, 7638/16-17 ada parseller) ait imar planları, plan notları ve değişikliklere yönelik kararlar





T.C
ANKARA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
BELEDİYE MECLİSİ

Karar No: 63

11.01.2012

- K A R A R -

Yenimahalle İlçesi 13786 ada 3 ve 13784 ada 4 parsellerde 1/5000 ölçekli nazım imar plan değişikliğine ilişkin İmar ve Bayındırlık Komisyonunun 30.12.2011 gün ve 884 sayılı raporu Büyükşehir Belediye Meclisinin 11.01.2012 tarihli toplantısında okundu.

Konu üzerinde yapılan görüşmeler sonucunda; A Tasarım Mimarlık LTD nin 08.12.2011 gün ve 11/21 sayılı dilekçesi ile Yenimahalle ilçesi 13786 ada 3 sayılı parsel ile 13784 ada 4 sayılı parseli kapsayan toplam 29106m² yüzölçümlü alanda mevcut kullanım kararı ve yapılaşma koşulları korunarak, her iki parselin bir bütün olarak değerlendirilerek ana bir yaya aksı ile birbirine bağlanmasına ilişkin 1/5000 ölçekli nazım imar planı değişikliğinin 5216 yasa kapsamında Belediyemiz Meclisi'ne havalesi talep edildiği,

- Yenimahalle ilçesi 13786 ada 3 sayılı parsel ile 13784 ada 4 sayılı parselin Belediye Meclisimizin 28.02.1997 gün ve 99 sayılı kararı ile onaylanan 1/5000 ölçekli Eskişehir Yolu Kamu Kuruluşları Alanı Revizyon nazım imar planı ve Belediye Meclisimizin 01.06.1992 gün ve 178 sayılı kararı ile onaylı Söğütözü AŞOT Bağlantı Yolları ve Kentsel Servis Alanı Mevzi İmar Planı kapsamında " Kentsel Servis Alanı kullanımında kaldığı,

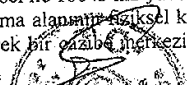
-Armada iş merkezinin yer aldığı, 13786 ada 3 sayılı parselin E:2.00, Hmax: Serbest, 13784 ada 4 sayılı parselin ise E:1.50, yapılaşma koşullu olduğu iki parsel arasında 20 m.lik yaya yolu (Alle) bulunduğu

- Bu plan ile Kentsel Servis Alanlarında; Kamu Kuruluşları, Turistik Tesisler, Sağlık Tesisleri, Ticaret Merkezleri, Ticari Büro Servisleri, Sergi servis ve Satış tesisleri, Kültür-Eğlenti Ve Dinlenme Tesisleri Yurt Alanı yer alacağını tanımlandığı, söz konusu parsellerin yapılaşma koşullarının ise Kentsel Servis Alanında minimum parsel büyüklüğü 5000 m² olacak şekilde, Eskişehir yoluna cepheli alanı 5000m²-10000 m² olan parsellerde E: 1.50, alanı 10000 m²'den büyük parsellerde E:2.00, diğer imar parsellerinde alanı 5000 m²-10000 m² olan parsellerde E:1.00, 10000 m² 'den büyük parsellerde E: 1.50 ve Hmax :Serbest olarak belirlendiği,

-Öneri plan değişikliğinin gerekçesi olarak açıklama raporunda;

Prestij konut alanları ile kamu kurum ve kuruluşlarının ağırlıklı olarak Eskişehir yolu boyunca yer seçmeleri yanında fiziksel kısıtlayıcıların yoğun olmaması, kentsel gelişme eğilimlerinin özellikle bu yönde yoğunlaşması, Ankara Metrosu II. Aşamasının Çayyoluna dek uzanması erişebilirlik olanaklarını arttırarak Ankara'nın en önemli gelişme aksı olarak Eskişehir Yolunu ortaya çıkardığı, bununla beraber Hacettepe Başkent, ODTÜ ve Bilkent gibi Üniversite kampus alanlarının Eskişehir Yolu üzerinde bulunması sebebiyle de bu aksın üzerinde toplu taşıma olanaklarının ek olarak Çayyolu metro hattının tamamlanmasıyla ve söz konusu alanda bir istasyonun yer alacak olması sebebiyle söz konusu proje alanına erişebilirlik çeşitliliği de artacağı, bu nedenle bu bölgenin bir cazibe merkezi haline gelmesinin kaçınılmaz olduğu, projenin bu kriterler çerçevesinde değerlendirilmesinin de önem kazandığını belirtildiği,

- Bu doğrultuda da 19036 m² yüzölçümlü 13786 ada 3 parsel ile 10043 m² yüzölçümlü 13784 ada 4 sayılı parseli kapsayan 29106 m² yüzölçümlü planlama alanının fiziksel konumu ve erişebilirlik potansiyeli sebebiyle ana yaya aksı ile birleştirilerek bir cazibe merkezi haline getirmek amacıyla söz konusu plan değişikliğinin talep edildiği,



- Hazırlanan 1/5000 ölçekli nazım imar planı değişikliği ile;

Bölgede yoğun yapılaşma sebebiyle artan otopark ihtiyacını karşılamak amacıyla planlama alanının ortasından geçen yaya ailesinin altının otopark olarak düzenlenmesi kapsamında alan içerisinde kalan 13786 ada 3 ile 13784 ada 4 sayılı parsellerin kullanımlarının ve yapılaşma koşullarının korunduğu,

- Plan üzerine;

1- ± 0.00 kotu tabii zeminden ya da yoldan yapılabilir veya proje müellifinin seçeceği bina ana giriş kotuna isabet eden kot ± 0.00 kotu olarak kabul edilebilir.

2-13786 ada 3 parsel ve 13784 ada 4 parselde yapılacak yeni yapı veya yapılar arasında farklı kat ve kotlarda eni 8m den az olmamak kaydı ile bağlantı ve geçiş köprüleri yapılabilir. Bu bağlantı ve geçiş köprüleri inşaat emsaline dahil edilmeyecektir. Geçiş köprü ve bağlantı arazinin oluşmuş yaya yolundan minimum 5 m yükseklikten itibaren projelendirilecektir.

3- Parseller arasında inşaat emsali aktarımı yapılabilir.

4- Yaya ve yeşil bağlantı yolunun 13786 ada 3 parsel ile 13784 ada 4 parsel arasında kalan kısımda ± 0.00 kotu altı kapalı otopark olarak kullanılabilir. ± 0.00 kotu altından veya üstünden birden fazla ve her biri min. 8m. olmak üzere yaya ve araç servis giriş çıkışı sağlanabilir.

5- Çekme mesafeleri içinde yola dik veya paralel araç rampası düzenlenebilir.

6- Söğütözü rekreasyon alanından başlayarak güneye doğru gelen yaya ailesi düzenlemesi; cephesine isabet eden parsel sahipleri tarafından yapılacaktır,

7- Yapı yaklaşma sınırları içinde her türlü tesviye ve dolgu, su deposu, trafo, bekçi kulübesi, giriş nizamiyesi, güvenlik tesisleri, servis yolları ve avluları, mal indirme ve yükleme yerleri, çöp depolama yerleri, otopark rampaları, totem, altyapı tesisleri, merdivenler, heykeller, açık yüzme ve süs havuzları, açık çıkınlar, kuranglez ve geçiş köprüleri yapılabilir.

8-13 786 ada 3 parsel ve 13 784 ada 4 parselin mevcut arazi kullanım kararı ve yapılaşma koşulları aynen korunacaktır. Kot altı emsal harici tutulacaktır.

9- Burada belirtilmeyen hususlarda 79170 ve 79170/2 numaralı parselasyon plan notları ve Ankara Büyükşehir Belediyesi imar Yönetmeliği Hükümleri geçerlidir." şeklinde 9 adet plan notu öngörüldüğü,

-2 nolu plan notunda belirtilen" 13786 ada 3 parsel ile 13784 ada 4 parselde yapılacak yeni yapı ve yapılar arasında farklı kat ve kotlarda bağlantı ve geçiş köprüleri yapılabilir. Bu bağlantı ve geçiş köprüleri inşaat emsaline dahil edilmeyecektir." 8 nolu plan notunda yer alan "Kot altı emsal harici tutulacaktır, hükmünün kamu yararına bir şarta bağlanmasının kabulü halinde uygun olacağı görüş ve kanaatine varıldığı,

Hususları tespit edilmiş olup, 1/5000 ölçekli nazım imar plan değişikliğinin/Kuzey Ankara Kentsel Dönüşüm Projesi Altındağ etabında Eğitime Destek Projesi kapsamında anahtar teslimi 32 derslik okulun Milli Eğitim'den teslim alındı belgesi getirilmeden bu plan değişikliği doğrultusunda yapılacak yapılara iskan izni verilemez şartı konulması suretiyle "tadilen onayı"na ilişkin İmar ve Bayındırlık Komisyonu raporu oylanarak oyçokluğu ile kabul edildi.

Karar No:1160

13.07.2012

- K A R A R -

Yenimahalle İlçesi 13786 ada 3 ve 13784 ada 4 parsellerde 1/1000 ölçekli uygulama imar plan değişikliğine ilişkin İmar ve Bayındırlık Komisyonunun 13.07.2012 gün ve 308 sayılı raporu Büyükşehir Belediye Meclisinin 13.07.2012 tarihli toplantısında okundu.

Konu üzerinde yapılan görüşmeler sonucunda; Yenimahalle Belediyesi Yazı İşleri Müdürlüğü'nün 11.06.2012 gün ve 3904 sayılı yazı eki ile Yenimahalle İlçesi 13786 ada 3 sayılı parsel ile 13784 ada 4 sayılı parseli kapsayan toplam 29106m² yüzölçümlü alana ilişkin Yenimahalle Belediye Meclisinin 06.06.2012 gün ve 410 sayılı kararı ile uygun görülen Yenimahalle 1/1000 ölçekli uygulama imar planı değişikliği 5216 yasa'nın 14. Maddesi gereğince onaylanmak üzere İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığına sunulduğu,

- Yenimahalle İlçesi 13786 ada 3 sayılı parsel ile 13784 ada 4 sayılı parselin Belediye Meclisimizin 11.01.2012 gün ve 63 sayılı kararı ile onaylanan 1/5000 ölçekli nazım imar planı kapsamında " Kentsel Servis Alanı kullanımında kaldığı,

-13786 ada 3 sayılı parselin E:2.00, Hmax: Serbest, 13784 ada 4 sayılı parselin ise E:1.50, yapılaşma koşullu olduğu,

- 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ile;

1- + 0.00 kotu tabii zeminden ya da yoldan yapılabilir veya proje müellifinin seçeceği bina ana giriş kotuna isabet eden kot + 0.00kotu olarak kabul edilebilir.

2- 13786 ada 3 parsel ve 13784 ada 4 parselde yapılacak yeni yapı veya yapılar arasında farklı kat ve kotlarda eni 8m den az olmamak kaydı ile bağlantı ve geçiş köprüleri yapılabilir. Bu bağlantı ve geçiş köprüleri inşaat emsaline dahil edilmeyecektir. Geçiş köprü ve bağlantı arazinin oluşmuş yaya yolundan minimum 5 m yükseklikten itibaren projelendirilecektir.

3- Parseller arasında İnşaat emsali aktarımı yapılabilir.

4- Yaya ve yeşil bağlantı yolunun 13786 ada 3 parsel ile 13784 ada 4 parsel arasında kalan kısmında + 0.00 kotu altı kapalı otopark olarak kullanılabilir. + 0.00 kotu altından veya üstünden birden fazla ve her biri min. 8m olmak üzere yaya ve araç servis giriş çıkışı sağlanabilir.

5- Çekme mesafeleri içinde yola dik veya paralel araç rampası düzenlenebilir.

6- Söğütözü rekreasyon alanından başlayarak güneye doğru gelen yaya ailesi düzenlemesi; cephesine isabet eden parsel sahipleri tarafından yapılacaktır.

7- Yapı yaklaşma sınırları içinde her türlü tesviye ve dolgu, su deposu, trafo, bekçi kulübesi, giriş nizamiyesi, güvenlik tesisleri, servis yolları ve avluları, mal indirme ve yükleme yerleri, çöp depolama yerleri, otopark rampaları, totem, altyapı tesisleri, merdivenler, heykeller, açık yüzne ve süs havuzları, açık çıkmalar, kuranglez ve geçiş köprüleri yapılabilir.

8- 13786 ada 3 parsel ve 13784 ada 4 parselin mevcut arazi kullanım kararı ve yapılaşma koşulları aynen korunacaktır. Kot altı emsal harici tutulacaktır.

9- Burada belirtilmeyen hususlarda 79170 ve 79170/2 numaralı parselasyon plan notları ve Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar Yönetmeliği Hükümleri geçerlidir.

10- Alt ve Üst Geçit Niteliğindeki yeni yapılar ve bu yapıların bağlanacağı binaların iskanı "%100 Eğitime Destek Projesi Kapsamında, 32 derslikli okul binasını Milli Eğitim Bakanlığı'na teslim edilmesi" protokolü ile taahhüt edilen okul binasının iskanı ile es bağlanı olacaktır. Şeklinde

T.C.
ANKARA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
BELEDİYE MECLİSİ

Karar No:1160

13.07.2012

-2-

- Şehir Plancıları Odası tarafından idaremiz aleyhine Ankara 10. İdare Mahkemesinin E.2012/854 esas numaralı dosyası ile Büyükşehir Belediye Meclisinin 11.01.2012 tarih ve 63 sayılı kararı ile onaylanan 1/5000 ölçekli nazım imar planı değişikliğine ait plan notlarından 2,3 ve 8 nolu plan notlarının iptali ve yürütmenin durdurulması istemiyle dava açıldığı ve Mahkeme sürecinin halen devam ettiği,

-1/1000 ölçekli uygulama imar planı değişikliği teklifi ile:

13786 ada 3 ile 13784 ada 4 sayılı parsellerin kullanım kararları ve yapılaşma koşulları korunarak her iki parseli kapsayan alanda iki parselin bir bütün olarak değerlendirilerek ana bir yaya aksı ile birbirlerine bağlanmasının öngörüldüğü ve nazım imar planı değişikliğinde yer alan plan notlarının ilave edildiği,

Hususları tespit edilmiş olup, 1/1000 ölçekli uygulama imar planı değişikliğinin "onayı"na ilişkin İmar ve Bayındırlık Komisyonu raporu oylanarak oyçokluğu ile kabul edildi.



2008/7-2008/8 ADALAR ARASINDA KALAN PAKK ALANI

[illegible][illegible]

ANKARA-123-D-06-G

ENKARA-129-b-07-c

ANKARA-129-b-12-c

Ağustos-Eylül 1995 tarihli hava fotoğraflarından Fotoğrafları yitirileniye ayrılmış ve Eylül-Ekim 1999 tarihli hava fotoğraflarından karşılaştırılmıştır. Eşleşmedik eşitler for asilmetedir.

Wilhelm Meinelstein Karina di
fotografiska segund hálfsins þetta árið.

1:5000

MÜSABİR Gözetmen Kontrolü	AŞAĞI YETKİLİLERİ				ONAYLAYAN
	İzmir İl Mühendisi	Recep Proje	Genel Müdür	Genel Müdür	



T.C.
ANKARA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
BELEDİYE MECLİSİ

Karar No:458

16.03.2018

K A R A R

Çankaya İlçesi Çukurambar Karakusunlar Mahallesi 29096 ada 10 parselde 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar plan değişikliğine ilişkin İmar ve Bayındırlık Komisyonunun 15.03.2018 gün ve 1399 sayılı raporu Büyükşehir Belediye Meclisimizin 16.03.2018 tarihli toplantısında okundu.

Konu üzerinde yapılan görüşmelerden sonra; Hukuk Müşavirliğinin 24.11.2017 gün ve E.124666 sayılı yazısı ile; Belediye Meclisimizin 15.04.2016 gün ve 765 sayılı kararıyla onaylanan Karakusunlar Mahallesi, 29096 ada 10 nolu parselde (eski çelik kafes) ilişkin 1/5000-1/1000 ölçekli imar planı değişikliklerinin iptali istemiyle Ankara 3.İdare Mahkemesinin 03.11.2017 tarih ve 2016/4953E. sayılı dosyası üzerinden açılan davada Mahkemece dava konusu işlemin yürütmesinin durdurulmasına karar verildiği,

Mülkiyeti Belediyemize ait olup yapım işi YDA İnş. San. Ve Tic. A.Ş'ce sürdürülen 27.546 m² yüzölçümlü 29096 ada 10 nolu parsel (eski 29096/6) ve güneyinde 29097-29098 parseller arasında kalan yaklaşık 15.078 m² yüzölçümlü alana ilişkin 1/5000-1/1000 ölçekli imar planı değişikliklerinin Belediye Meclisimizin 15.04.2016 gün ve 765 sayılı kararıyla onaylı, plan kapsamında parselin E=3.20, Yençok=Serbest yapılaşma koşullarında "Metro Destek Tesisleri ve Özel Proje Alanı" kullanımında, parselin güneyindeki alanın ise E=0.05, Hmax=2 Kat yapılaşma koşullarında "Park-Metro Otopark Alanı" kullanımında bulunduğu,

1-PLANLAMA DAHİLİNDE; YAPI NİZAMI SERBEST OLUP, BİTİŞİK, AYRIK, İKİZ VEYA SIRA BLOK İLE TERAS TİPİ ŞEKLİNDE DÜZENLENEBİLİR VE PARSEL BÜTÜNÜNDE BİRDEN FAZLA YAPI YAPILABİLİR. BİNALARDA ÖZGÜN BİR MİMARİ OLUŞTURMAK AMACIYLA PLANDA VERİLEN ÇEKME MESAFELERİNE UYULMAK KAYDIYLA TAKS, BLOK YERLEŞİMİ, YAPI BOYUTLARI, CEPHE BOYLARI VE GENİŞLİKLERİ YÖNETMELİKTEKİ ÖLÇÜLERE BAĞLI KALMAKSIZIN SERBESTTİR.

2-PLANLAMA ALANINDA EMAX=3.20, (H) MAX SERBESTTİR.

3-PLANLAMA ALANINDAKİ ADA BAZI UYGULAMALARDA ± 0.00 KOTU KÜTLE KÖŞE KOTLARI ORTALAMASINDAN VEYA 20 METRELİK YOLUN PARSEL ORTASINA İSABET EDEN BORDUR KOTUNDAN ±0.00 KOTUNU ALABİLİR.

4-KAPICI/KALORİFERCİ DAİRELERİ YAPIMI KONUSUNDA, ŞAYET PROFESYONEL BİR İŞLETME VARSA İMAR YÖNETMELİĞİ ŞARTLARI ARANMAYACAK VE KAPICI / KALORİFERCİ DAİRESİ PLANLANMAYACAKTIR.

5-BU PLAN NOTLARININ GEÇERLİ OLDUĞU ADA-PARSELLERİN ÜZERİNDE MEVCUT BULUNAN BİNA VE YAPILARIN YIKILARAK YENİDEN YAPILMASI VEYA TADİL EDİLMESİ HALİNDE TAMAMLANAMAYAN KONGRE MERKEZİ BİNASININ İMAR DURUMUNDA KAZANILMIŞ HAKLARINI SAKLI TUTMAK KAYDIYLA, BU PLAN NOTLARI VE İMAR DURUMU UYGULANACAKTIR.

6-PLANLAMA ALANINDAKİ YAPILARDA ÇATI EĞİMİ, SAÇAK GENİŞLİĞİ VE FORMU SERBESTTİR.

7-29096/6 ADA-PARSELDE; OTEL, MOTEL GİBİ KONAKLAMA TESİSLERİ, OFİS, TİCARET, ALIŞVERİŞ MERKEZİ, YÖNETİM MERKEZİ, SİNEMA TİYATRO KONSER SALONU VB BENZER SOSYO KÜLTÜREL TESİSLER, BÜRO, LOKANTA, ÇOK KATLI MAĞAZALAR, BANKALAR, ÖZEL HASTANE VE EĞİTİM BİNALARI, KATLI OTOPARKLAR AYRI AYRI VEYA BİRLİKTE YAPILABİLİR. YAPI RUHSATI MİMARİ AVAN PROJESİNE GÖRE ANKARA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİNCE VERİLECEK, METRO DESTEK TESİSLERİ KORUNACAKTIR.

8-YAPI YAKLAŞMA SINIRI İLE PARSEL SINIRI ARASINDA; SU DEPOSU, TRAFO, BEKÇİ KULÜBESİ, 40 M²'Yİ GEÇMEYEN GİRİŞ RESEPSİYON BİNASI, NİZAMİYE, GÜVENLİK TESİSLERİ, ÇÖP DEPOLAMA YERLERİ, TOTEMLER, AÇIK SÜS HAVUZLARI, PERGÖLELER, OTOPARK GİRİŞ VE ÇIKIŞ RAMPALARI/KÖPRÜLERİ VB. YAPILAR YAPILABİLİR. BU YAPILAR EMSAL HESABINA DAHİL EDİLMEZ.

T.C.
ANKARA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
BELEDİYE MECLİSİ

Karar No:458

16.03.2018

-2-

9-PLANLAMA ALANINDAKİ YAPILARDA, KAT YÜKSEKLİKLERİ İHTİYAÇLAR ÇERÇEVESİNDE YÖNETMELİĞE BAĞLI KALINMAKSIZIN BELİRLENECEKTİR.

10-PLANLAMA ALANINDAKİ TÜM YAPILARDA DOĞALGAZLI ISINMA SİSTEMİNE ALTERNATİF OLARAK ELEKTRİKLİ ISINMA SİSTEMİ ÖNGÖRÜLDÜĞÜNDEN EK DUMAN BACASI YAPMA ŞARTI ARANMAYACAKTIR.

11-PLANLAMA ALANINDAKİ YAPILARDA MERDİVEN AYDINLATMASI VE HAVALANDIRMASI İÇİN IŞIKLIK ŞARTI ARANMADAN DOĞAL VEYA SUNİ YOLLARDAN YAPILABİLİR.

12-YAPI RUHSATI VE MİMARİ PROJE ONAYI BEKLEMEYEN VAZİYET PLANI ÜZERİNDEN YIKIM, SÖKÜM, BETONARME İKSALAMA İLE KAZI VEYA HAFRIYAT-DOLGU İŞLERİ YAPILABİLİR VE GEÇİCİ ŞANTİYE YAPILARI KURULABİLİR.

13-YÜRÜRLÜKTEKİ SİĞINAK YÖNETMELİĞİNE UYGUN OLMAK KAYDIYLA,PLANLAMA ALANINDA İSTENDİĞİNDE TÜM YAPILARIN SİĞINAK İHTİYAÇLARI BİNALARIN BİR VEYA BİRKAÇININ ALTINDA VEYA BAHÇE KOTLARI ALTINDA TÇPLULAŞTIRMAK SURETİYLE ÇÖZÜLEBİLİR. SİĞINAKLARA ULAŞIMIN BİNA İÇLERİNDEN DİREK VEYA PARSEL İÇİ YAYA YOLLARINDAN VE/VEYA ARAÇ YOLLARINDAN HARİCEN YAPILABİLİR.

14-PLAN ÜZERİNDE GÖSTERİLEN YAPI YAKLAŞMA MESAFELERİNE UYULACAKTIR. YAPILAR ARASINDA MİNİMUM MESAFE (H/2) KOŞULU ARANMAYACAKTIR. VAZİYET PLANINDAKİ MESAFELER GEÇERLİ OLACAKTIR.

15-ZEMİN KAT KOTU +2.00M'DE TESİS EDİLEBİLİR. BİNA GİRİŞLERİ VAZİYET PLANINDA VE MİMARİ PROJEDE ÇÖZÜLECEKTİR.FARKLI KOTLARDAN BİNA GİRİŞLERİ DÜZENLENEBİLİR. ±0.00 KOTU ALTINDA BAĞIMSIZ BÖLÜMLER OLUŞTURULABİLİR.

16- TESVİYE KOTU ALTINDAKİ YAPI YAKLAŞMA SINIRI PARSEL SINIRINA KADAR YAPILABİLİR.

17-ARAZİ TESVİYELERİNDE MEVCUT KOTLARA VE DURUMA UYULUR, ARSADA MEVCUT METRO VE ANKARAY HATLARI VE DESTEK TESİSLERİ OLMASI NEDENİYLE KAZI VE DOLGU SINIRLAMAYA BAĞLI KALMAKSIZIN YAPILABİLİR. DÜZENLEMELER KONUSUNDA MİMARİ PROJE MÜELLİFİ YETKİLİDİR.

18-YAYA YOLLARI GEREKTİĞİNDE YANGIN, ÇÖP VB. KULLANIŞLAR İLE BİNALARA VE OTOPARKLARA GİRİŞ ÇIKIŞ AMACIYLA KULLANILABİLİR. BURALARDAN VE PLANDAKİ YOLLARDAN VEYA PARSEL İÇERİSİNDEKİ YOLLARDAN SERVİS ALABİLİR.

19-BİNANIN OTOPARK İHTİYACI PARSEL DAHİLİNDE, BODRUM KAT, ZEMİN KAT VE/VEYA NORMAL KATLARDA KARŞILANABİLİR.OTOPARK OLARAK DÜZENLENEN BU ALANLAR EMSAL HESABINA DAHİL EDİLMEZ.

20-YAPI YAKLAŞMA SINIRI İÇİNDE VEYA DIŞINDA BİNA SİPERLİKLERİ, ARAÇLAR VE YAYALAR İÇİN; YOLLARA BAĞLANTILI GİRİŞ KÖPRÜLERİ, MERDİVENLER VE RAMPALAR YAPILABİLİR. OTOPARK KÖPRÜLERİ VE RAMPALARI 3 M. GENİŞLİKTEN FAZLA YAPILIP, ARAÇ GİRİŞ-ÇIKIŞI OLARAK KULLANILABİLİR.

21-PLANLAMA ALANINDA YER ALAN TRAFOLARIN ÇEVRE GÜVENLİĞİ BEDAŞ TARAFINDAN SAĞLANACAKTIR. TRAFONUN DIŞ CEPHESİ GÖRSEL AÇIDAN ESTETİK OLMAK ÜZERE DUVAR VEYA TEL ÇİTLE ÇEVİRİLECEK VEYA YER ALTINA ALINACAKTIR.

22-REGÜLATÖR İSTASYONUNUN ÇEVRE GÜVENLİĞİ EGO GENEL MÜDÜRLÜĞÜ TARAFINDAN SAĞLANACAKTIR. İSTASYONUN DIŞ CEPHESİ GÖRSEL AÇIDAN ESTETİK OLMAK ÜZERE DUVAR VEYA TEL ÇİTLE ÇEVİRİLECEKTİR.

23-PLANDA VERİLEN KENTSEL ALTYAPI ALANLARI DIŞINDA GEREKSİNİM DUYULMASI HALİNDE REGLAJ İSTASYONU, TRAFO, SU DEPOSU VB.KULLANIMLAR YAPI YAKLAŞMA MESAFELERİ YOLLARA VE YAPILARA 5 M. DEN AZ OLMAMAK KOŞULUYLA YAPI ADALARI, PARK, REKREASYON VB. KULLANIMLAR İÇİNDE YAPILABİLİR.

24-ESKİŞEHİR YOLUNDAN VE/VEYA DİĞER TRAFİK YOLLARINDAN, YAYA VE SERVİS GİRİŞİ YAPILABİLİR.BU YOLLARDA YAYA VE ARAÇ İÇİN ALT VE ÜST GEÇİT-BAĞLANTI YAPILABİLİR. MEVCUT YAPIDAKİ OTOPARK GİRİŞ-ÇIKIŞLARI KORUNABİLİR.

25-29097-29098 ADALAR ARASI SAHANIN TABİİ ZEMİN KOTU ÜZERİ PARK, KOT ALTI KATLI OTOPARK OLARAK DÜZENLENECEKTİR.

T.C.
ANKARA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
BELEDİYE MECLİSİ

Karar No:458

16.03.2018

-3-

26-29097-29098 ADALAR ARASINDA YER ALAN PARK-METRO OTOPARK ALANI İLE 29096/6 PARSEL ARASINDA ZEMİN ALTINDAN VEYA ZEMİN ÜSTÜNDEN BAĞLANTI TUNELİ VEYA GEÇİTİ ANKARA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİNİN UYGUN GÖRÜŞÜ İLE MİMARİ PROJESİNE VE VAZİYET PLANINA İŞLENEREK YAPILABİLİR. ZEMİN ÜSTÜNDE MAKSİMUM 5 METRE GENİŞLİĞİNDE ÇELİK KONSTRÜKSİYONLU YAYA GEÇİŞ TUNELİ VEYA ZEMİN ALTINDA MAKSİMUM 7.50 METRE GENİŞLİĞİNDE YAYA VE ARAÇ GEÇİŞ TUNELİ YAPILABİLİR.

27-İHALE SÖZLEŞMESİNİN (3.) MADDESİNDEKİ 29097-29098 ADALAR ARASINDA YER ALAN PARK-METRO OTOPARK ALANINDA ± 0.00 KOTU, YOLLARDAN VEYA TABİİ ZEMİNDEN KOTLANDIRILACAKTIR. ± 0.00 KOTU ÜZERİNDE $E=0.05$, $H_{MAX}:2$ KATTIR. BU ALANDA; BÜFE, ÇAY BAHÇESİ, PİKNİK EĞLENCE YERLERİ, KAFE/KAFETERYA VB. TESİSLER YAPILABİLİR. ± 0.00 KOTU ÜZERİNDE YOLLARDAN 10 METRE KOMŞU PARSELLERDEN 5 METRE YAPI YAKLAŞMA SINIRI ÇEKİLECEKTİR. BU ALANDA EMSAL HARİCİ GENEL WC, ÇOCUK OYUN ALANLARI, SÜS HAVUZLARI, PERGOLALAR VB. PEYZAJLA İLGİLİ KULLANIMLAR YAPILABİLİR. ± 0.00 KOTU ALTINDA YAPILACAK OTOPARK VE MÜSTEMİLAT EMSAL HARİCİ OLUP, YAPILACAK BU YAPILAR ARSA SINIRINA KADAR YAPILABİLİR.

28-METRO DESTEK TESİSLERİNDE, METRO İSTASYONU VE DESTEK TESİSLERİ, KAPALI OTOPARK, İDARİ VE TİCARİ TESİSLER, SOSYAL KÜLTÜREL TESİSLER, EĞLENCE VE DİNLENCE SPORİF VB. TESİSLER İLE KONGRE MERKEZLERİ YER ALABİLİR. AYRICA KULLANIMLAR AYRI AYRI TAPULANABİLİR. TABAN DÖŞEME KOTU ± 0.00 KOTU ALTINDA KALAN TÜM ALANLAR EMSAL HARİCİDİR. METRO İSTASYONU GİRİŞ-ÇIKIŞ VE RAMPALAR PARSEL DIŞINDA YAPILABİLİR VE BU PLAN ÖNCESİNDE OLUŞMUŞ MÜKTESEP (PLAN, PROJE, RUHSAT VB.) HAKLAR SAKLIDIR.

29-PLANLAMA ALANINDA YAPILACAK BİNALARDA; BAĞIMSIZ BÖLÜM OLUŞTURMAYAN TÜM ORTAK ALANLAR, OTOPARK, SİĞINAK, KÖMÜRLÜK, DEPO ALANLARI, TESİSAT GALERİLERİ, TESİSAT KATLARI, TESİSAT ODALARI, TEKNİK HACİMLER, YANGIN KAÇIŞ KORIDORLARI, YANGIN MERDİVENLERİ, RÜZGARLIK, KAT HOLLERİ, ANA MERDİVENLER, ASANSÖR BOŞLUKLARI, GALERİ BOŞLUKLARI, GİRİŞ SAÇAKLARI, AÇIK YÜZME VE SÜS HAVUZLARI, 0.00 KOTU ALTINDA KALAN TÜM ALANLAR, BODRUM KATLAR, BİNA İÇİ YAPILMASI YASA VE YÖNETMELİKLER İLE ZORUNLU OLAN MÜSTEMİLATLAR, ÇÖP TOPLAMA ODALARI, SAYAÇ YERLERİ, İÇ BAHÇELER İLE BAĞIMSIZ BÖLÜMLERİN NET ALANININ %5'İNİ GEÇMEMEK KAYDIYLA BAĞIMSIZ BÖLÜM İÇERİSİNDE TEKNİK HACİMLER EMSALE DAHİL OLMAMAK KAYDIYLA YAPILABİLİR.

30-YÜKSEK YAPILARDA YEŞİL BİR GÖRÜNÜM ELDE ETMEK, BİNA İÇİNDE YEŞİL DOKU İLE İÇ İÇE YAŞANMASINI SAĞLAMAK, YÜKSEK YAPILARDAKİ HAKİM RÜZGAR YÖNLERİNİN VE İKLİM KOŞULLARININ YAŞAM ALANLARINA OLAN NEGATİF ETKİLERİNİ AZALTMAK VE KONFOR KOŞULLARINI SAĞLAMAK AMACIYLA BAĞIMSIZ MEKANLARIN ÖNÜNE ORTAK ALAN VE/VEYA BAĞIMSIZ BÖLÜME AİT OLMAK, BAĞIMSIZ BÖLÜM İNŞAAT ALANININ YARISINI GEÇMEMEK VE YAPI YAKLAŞMA SINIRLARI İÇERİSİNDE KALMAK KAYDIYLA YAPILACAK BİNALAR İÇ VE DIŞ OLARAK İKİ CEPHELİ TASARLANABİLİR. BU İKİ CEPHE ARASINDAKİ ALAN İÇ BAHÇE OLARAK DEĞERLENDİRİLİR. BU ALANLARDA, IŞIK VE HAVA SİRKÜLASYONUNUN YETERLİ MİKTARDA SAĞLANMASI İÇİN DIŞ CEPHE ISI YALITIMLI OLARAK YAPILMALIDIR. İÇ CEPHE İSE, YÜZEY ALANININ YARISINI GEÇMEMEK ÜZERE DEKORASYONA YÖNELİK BOŞLUK/BOŞLUKLAR BIRAKILARAK TASARLANABİLİR. BAĞIMSIZ BÖLÜM/BÖLÜMLER İÇ BAHÇE DAHİL YAPAY/DOĞAL İKLİMLENDİRME VE TESİSAT TEDBİRLERİ İLE ELVERİŞLİ HALE GETİRİLMELİDİR.

Şeklinde 30 adet plan notu onaylanmış olduğu,

3.İdare Mahkemesinin anılan plana dair yürütmeyi durdurma kararında özetle "... Aynı alana ilişkin eski tarihli plan değişiklikleri yapıldığı ve İdare Mahkemelerinde bu plan değişikliklerine açılan davalarda; tek parsel ölçeğinde yapılan plan notu değişiklikleri ile yoğunluk artışı getirildiği, artan yoğunluğa karşı altyapı sorunlarının giderilmediği, dava konusu parselde ilave kullanıcı ve araç yoğunluğunun artmasına rağmen mevcut teknik altyapının değişmemesi nedeniyle yeni sorunlar ortaya çıkacağı ve yoğunluk ve kullanım değişikliğinin çevre fonksiyonlarla ilişkisinin kurulmadığı gerekçeleriyle hükme varılmasına rağmen dava konusu plan notlarının eski plan notlarının devamı niteliğinde olduğu, önceki iptal gerekçeleri olan plan notlarında bir değişiklik yapılmadığı ve imar mevzuatına ve kamu yararına uygun olmadığı..." ifadelerine yer verildiği,

T.C.
ANKARA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
BELEDİYE MECLİSİ

Karar No:458

16.03.2018

-4-

Söz konusu parselde yapı ruhsatının 13.03.2014 tarihinde alındığı ancak 11.11.2016 tarihinde yenilendiği, inşaatın %85 oranında tamamladığı, parselde doğu cephe yüksekliği 37 kat, batı cephe yüksekliği 19 kat olan ana kitle ve ana kitlenin önünde Eskişehir yoluna cepheli 2 katlı ticari birimlerin bulunduğu, ayrıca bodrum katta kamuya ait Metro ve Ankaray istasyonlarının yer aldığı,

İmar Dairesinin 02.03.2018/E.25860 sayılı yazısı eki Ankara 3.İdare Mahkemesinin 30.01.2018/E.2017.212-K.176 sayılı kararı ile dava konusu plan onama işleminin iptal edildiği,

Hususları tespit edilmiş olup, yapılan değerlendirmede; İmar planı değişikliklerine dair Yargı kararı doğrultusunda yasal işlem tesis etmek üzere kazanılmış hukuki haklar da dikkate alınarak plan hükümlerinin;

1- YAPI NİZAMI SERBEST OLUP, BİTİŞİK, AYRIK, İKİZ VEYA SIRA BLOK İLE TERAS TİPİ ŞEKLİNDE DÜZENLENEBİLİR VE PARSEL BÜTÜNÜNDE BİRDEN FAZLA YAPI YAPILABİLİR. BİNALARDA ÖZGÜN BİR MİMARİ OLUŞTURMAK AMACIYLA PLANDA VERİLEN ÇEKME MESAFELERİNE UYULMAK KAYDIYLA TAKS, BLOK YERLEŞİMİ, YAPI BOYUTLARI, CEPHE BOYLARI VE GENİŞLİKLERİ YÖNETMELİKTEKİ ÖLÇÜLERE BAĞLI KALMAKSIZIN SERBESTTİR.

2- PLANLAMA ALANINDA EMAX=3.20, HMAX 38 KAT OLUP, RUHSATLI DURUM İMAR DURUMUDUR +/-0.00 KOTU 20 METRELİK YOLUN PARSEL ORTASINA İSABET EDEN BORDÜR KOTUNDAN VERİLECEKTİR.

3- PLANLAMA ALANINDAKİ YAPILARDA ÇATI EĞİMİ, SAÇAK GENİŞLİĞİ VE FORMU SERBESTTİR.

4- 29096/10 ADA-PARSELDE; OFİS, TİCARET, ALIŞVERİŞ MERKEZİ, YÖNETİM MERKEZİ, KONSER SALONU VB BENZER SOSYO KÜLTÜREL TESİSLER, BÜRO, LOKANTA, ÇOK KATLI MAĞAZALAR, BANKALAR, ÖZEL HASTANE VE EĞİTİM BİNALARI, KATLI OTOPARKLAR AYRI AYRI VEYA BİRLİKTE YAPILABİLİR. YAPI RUHSATI MİMARİ AVAN PROJESİNE GÖRE ANKARA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİNCE VERİLECEK, METRO DESTEK TESİSLERİ KORUNACAKTIR.

5- YAPI YAKLAŞMA SINIRI İLE PARSEL SINIRI ARASINDA; NİZAMİYE, GÜVENLİK TESİSLERİ, ÇÖP DEPOLAMA YERLERİ, TOTEMLER, AÇIK SÜS HAVUZLARI,PERGOLELER,OTOPARKGİRİŞ VE ÇIKIŞ RAMPALARI/KÖPRÜLERİ VB. EMSAL HARİCİ YAPILAR YAPILABİLİR.

6- YAPILARDA, KAT YÜKSEKLİKLERİ İHTİYAÇLAR ÇERÇEVESİNDE YÖNETMELİĞE BAĞLI KALINMAKSIZIN BELİRLENECEKTİR.

7- PLANLAMA ALANINDAKİ TÜM YAPILARDA DOĞALGAZLI ISINMA SİSTEMİNE ALTERNATİF OLARAK ELEKTRİKLİ ISINMA SİSTEMİ ÖNGÖRÜLDÜĞÜNDEN EK DUMAN BACASI YAPMA ŞARTI ARANMAYACAKTIR.

8- YAPILARDA MERDİVEN AYDINLATMASI VE HAVALANDIRMASI İÇİN İŞIKLIK ŞARTI ARANMADAN DOĞAL VEYA SUNİ YOLLARDAN YAPILABİLİR.

9- PLAN ÜZERİNDE GÖSTERİLEN YAPI YAKLAŞMA MESAFELERİNE UYULACAKTIR. YAPILAR ARASINDA MİNİMUM MESAFE (H/2) KOŞULU ARANMAYACAKTIR. VAZİYET PLANINDAKİ MESAFELER GEÇERLİ OLACAKTIR.

10- ZEMİN KAT KOTU ± 1.00M'DE TESİS EDİLEBİLİR. BİNA GİRİŞLERİ VAZİYET PLANINDA VE MİMARİ PROJEDE ÇÖZÜLECEKTİR. FARKLI KOTLARDAN BİNA GİRİŞLERİ DÜZENLENEBİLİR. ± 0.00 KOTU ALTINDA BAĞIMSIZ BÖLÜMLER OLUŞTURULABİLİR.

11- TESVİYE KOTU ALTINDAKİ YAPI YAKLAŞMA SINIRI PARSEL SINIRINA KADAR YAPILABİLİR.

12- ARAZİ TESVİYELERİNDE +/- 3 METREYİ AŞAN KAZI DOLGU YAPILABİLİR. ARAZİ TESVİYESİ VE BAHÇE DÜZENLENMESİNDE MİMARİ PROJE MÜELLİFİ YETKİLİDİR.

T.C.
ANKARA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
BELEDİYE MECLİSİ

Karar No:458

16.03.2018

-5-

13- YAYA YOLLARI GEREKTİĞİNDE YANGIN, ÇÖP VB.KULLANIŞLAR İLE BİNALARA VE OTOPARKLARA GİRİŞ ÇIKIŞ AMACIYLA KULLANILABİLİR. BURALARDAN VE PLANDAKİ YOLLARDAN VEYA PARSEL İÇERİSİNDEKİ YOLLARDAN SERVİS ALABİLİR.

14- YAPI YAKLAŞMA SINIRI İÇİNDE VEYA DIŞINDA BİNA SİPERLİKLERİ, ARAÇLAR VE YAYALAR İÇİN; YOLLARA BAĞLANTILI GİRİŞ KÖPRÜLERİ, MERDİVENLER VE RAMPALAR YAPILABİLİR. OTOPARK KÖPRÜLERİ VE RAMPALARI 3.00 M. GENİŞLİKTEN FAZLA YAPILIP, ARAÇ GİRİŞ-ÇIKIŞI OLARAK KULLANILABİLİR.

15- PLANDA VERİLEN KENTSEL ALTYAPI ALANLARI DIŞINDA İHTİYAÇ DUYULMASI HALİNDE REGLAJ İSTASYONU, TRAFİKO, SU DEPOSU VB.KULLANIMLAR YAPI YAKLAŞMA MESAFELERİ YOLLARA VE YAPILARA 5 M. DEN AZ OLMAMAK KOŞULUYLA YAPI ADALARI, PARK, REKREASYON VB. KULLANIMLAR İÇİNDE YAPILABİLİR.

16- ESKİŞEHİR YOLUNDAN VE/VEYA DİĞER TRAFİK YOLLARINDAN YAYA VE SERVİS OTOPARK GİRİŞİ/ÇIKIŞI YAPILABİLİR. BU YOLLARDA YAYA VE ARAÇ İÇİN ALT VE ÜST GEÇİT-BAĞLANTI YAPILABİLİR. MEVCUT YAPIDAKİ OTOPARK GİRİŞ ÇIKIŞLARI KORUNABİLİR.

17- 29097-29098 ADALAR ARASI SAHANIN TABİİ ZEMİN KOTU ÜZERİ PARK, TEKNİK HACİM, KOT ALTI KATLI OTOPARK VE MÜŞTEMİLAT OLARAK DÜZENLENECEKTİR. PLANLAMA ALANI İÇERİSİNDE YER ALAN 29097-29098 ADALAR ARASINDAKİ PARK ALANINDA ÖNGÖRÜLEN SOSYAL DONATILARA İLAVETEN, BÖLGEDEKİ YOĞUN İHTİYACA HİZMET VERMEK ÜZERE SADECE ANAOKULU, KREŞ VE GÜNDÜZ BAKIM EVİ YAPILABİLİR. BU KULLANIM İÇİN E:0:10. SAÇAK KOTU 7,50M'Yİ GEÇEMEZ.

18- 29097-29098 ADALAR ARASINDA YER ALAN PARK-METRO OTOPARK ALANI İLE 29096/10 PARSEL ARASINDA ZEMİN ALTINDAN VEYA ZEMİN ÜSTÜNDEN BAĞLANTI TUNELİ VEYA GEÇİTİ BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİNİN UYGUN GÖRÜŞÜ İLE MİMARİ PROJESİNE VE VAZİYET PLANINA İŞLENEREK YAPILABİLİR. ZEMİN ÜSTÜNDE VEYA ZEMİN ALTINDA MAKΣIMUM 7.50 METRE GENİŞLİĞİNDE YAYA VE ARAÇ GEÇİŞ TUNELLERİ YAPILABİLİR.

19- İHALE SÖZLEŞMESİNİN (3.) MADDESİNDEKİ 29097-29098 ADALAR ARASINDA YERALAN PARK-METRO OTOPARK ALANINDA ±0.00 KOTU, YOLLARDAN VEYA TABİİ ZEMİNDEN KOTLANDIRILACAKTIR. ±0.00 KOTU ÜZERİNDE E=0.05, HMAX:2 KATTIR.BU ALANDA; BÜFE, ÇAY BAĞÇESİ, PİKNİK EĞLENCE YERLERİ, KAFE/KAFETERYA VB.TESİSLER YAPILABİLİR.±0.00 KOTU ÜZERİNDE YOLLARDAN 10.00 METRE KOMŞU PARSELLERDEN 5.00 METRE YAPI YAKLAŞMA SINIRI ÇEKİLECEKTİR.BU ALANDA EMSAL HARİCİ GENEL WC, ÇOCUK OYUN ALANLARI, SÜS HAVUZLARI, PERGOLALAR VB. PEYZAJLA İLGİLİ KULLANIMLAR YAPILABİLİR.±0.00 KOTU ALTINDA YAPILACAK OTOPARK VE MÜŞTEMİLAT EMSAL HARİCİ OLUP, BU YAPILAR ARSA SINIRINA KADAR YAPILABİLİR.

20- METRO DESTEK TESİSLERİNDE, METRO İSTASYONU VE DESTEK TESİSLERİ, KAPALI OTOPARK, İDARİ VE TİCARİ TESİSLER, SOSYAL KÜLTÜREL TESİSLER, EĞLENCE VE DİNLENCE SPORTİF VB.TESİSLER İLE KONGRE MERKEZLERİ YER ALABİLİR. AYRICA KULLANIMLAR AYRI AYRI TAPULANABİLİR. TABAN DÖŞEME KOTU±0.00 KOTU ALTINDA KALAN TÖM ALANLAR EMSAL HARİCİDİR. ADA/PARSELDE Kİ GİRİŞ-ÇIKIŞ VE RAMPALARI PARSEL DIŞINDA YAPILABİLİR. VE BU PLAN ÖNCESİNDE OLUŞMUŞ MÜKTESEP (PLAN, PROJE, RUHSAT VB.) HAKLAR VE UYGULAMALAR SAKLIDIR.

21- YAPILACAK BİNALARDA;BAĞIMSIZ BÖLÖM OLUŞTURMAYAN TÖM ORTAK ALANLAR, OTOPARK, SİĞİNAK, KÖMÖRLÖK, DEPO ALANLARI, TESİSAT GALERİLERİ, TESİSAT KATLARI, TESİSAT ODALARI, TEKNİK HACİMLER, YANGIN KAÇIŞ KORİDÖRLARI, YANGIN MERDİVENLERİ, RÖZGARLIK, KAT HOLLERİ, ANA MERDİVENLER, ASANSÖR BOŞLUKLARI, GALERİ BOŞLUKLARI, GİRİŞ SAÇAKLARI, AÇIK YÖZME VE SÜS HAVUZLARI, 0.00 KOTU ALTINDA KALAN TÖM ALANLAR, BODRUM KATLAR, BİNA İÇİ YAPILMASI YASA VE YÖNETMELİKLER İLE ZORUNLU OLAN MÜŞTEMİLATLAR, ÇÖP TOPLAMA ODALARI, SAYAÇ YERLERİ, İÇ BAĞÇELER İLE BAĞIMSIZ BÖLÖMLERİN NET ALANININ %5'İNİ GEÇMEMEK KAYDIYLA BAĞIMSIZ BÖLÖM İÇERİSİNDE TEKNİK HACİMLER EMSALE DAHİL OLMAMAK KAYDIYLA YAPILABİLİR.

T.C.
ANKARA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
BELEDİYE MECLİSİ

Karar No:458

16.03.2018

-6-

22- YÜKSEK YAPILARDA YEŞİL BİR GÖRÜNÜM ELDE ETMEK, BİNA İÇİNDE YEŞİL DOKU İLE İÇ İÇE YAŞANMASINI SAĞLAMAK, YÜKSEK YAPILARDAKİ HAKİM RÜZGAR YÜKLERİNİN VE İKLİM KOŞULLARININ YAŞAM ALANLARINA OLAN NEGATİF ETKİLERİNİ AZALTMAK VE KONFOR KOŞULLARINI SAĞLAMAK AMACIYLA, BAĞIMSIZ MEKANLARIN ÖNÜNE ORTAK ALAN VE/VEYA BAĞIMSIZ BÖLÜME AİT OLMAK, BAĞIMSIZ BÖLÜM, İNŞAAT ALANININ YARISINI GEÇMEMEK VE YAPI YAKLAŞMA SINIRLARI İÇERİNDE KALMAK KAYDIYLA, YAPILACAK BİNALAR İÇ VE DIŞ OLARAK İKİ CEPHELİ TASARLANABİLİR. BU İKİ CEPHE ARASINDAKİ ALAN İÇ BAHÇE OLARAK DEĞERLENDİRİLİR. BU ALANLARDA, IŞIK VE HAVA SİRKÜLASYONUNUN YETERLİ MİKTARDA SAĞLANMASI İÇİN DIŞ CEPHE, ISI YALITIMLI OLARAK YAPILMALIDIR. İÇ CEPHE İSE, YÜZEY ALANININ YARISINI GEÇMEMEK ÜZERE DEKORASYONA YÖNELİK BOŞLUK/BOŞLUKLAR BIRAKILARAK TASARLANABİLİR. BAĞIMSIZ BÖLÜM/BÖLÜMLER İÇ BAHÇE DAHİL YAPAY/DOĞAL İKLİMLENDİRME VE TESİSAT TEDBİRLERİ İLE ELVERİŞLİ HALE GETİRİLMELİDİR.

Şeklinde düzeltilerek ilaveli 31 plan notunun 22 plan notu tarzında düzenlemek suretiyle 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar planlarının “onayı”na ilişkin İmar ve Bayındırlık Komisyonu Raporu oylanarak oyçokluğu ile kabul edildi.

ANKARA İLİ YENİ MAHALLE İLÇESİ SÖĞÜTÖZÜ MAHALLESİ 7638 ADA 13, 14 VE 15 PARSELLERE AİT NAZIM İMAR PLANI

ÖLÇEK=1/5000

GÖSTERİM

SINIRLAR

PLANLAMA SINIRLARI

● PLAN SINIRI

KENTSEL GELİŞME

ALANLARI

1. RESMİ KURUM ALANI

AÇIK VE YEŞİL

ALANLAR

PARK ALANI

MESELE ALANI

KORUMA ALANLARI

KORUNMASI GEREKLİ OLAN

OLAN YAPILAR VE ALANLAR

KENTSEL TEKNİK

ULUŞIM

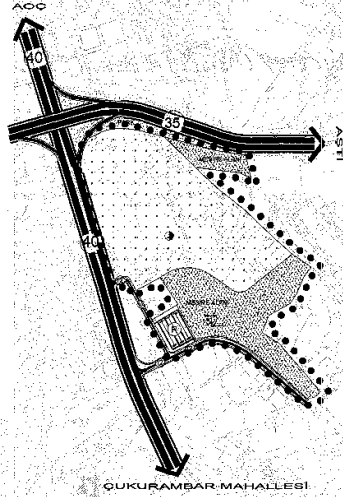
1. DERECE YOLLAR

2. DERECE YOLLAR

OTOPARK

PLAN NOTLARI

1. BU PLANLA BAĞLI OLAN HUSUSLARDA, 3194 SAYILI İMAR KANUNU VE İLGİLİ YÖNETMELİKLERİNE GÖRE UYGULAMA YAPILACAKTIR.
2. RESMİ KURUM ALANLARI KAMU KURUM VE KURULUŞLARININ HİZMET BİNALARI, KAMU KURUMUNUN HİZMET EDİĞİNE İHTİYAÇ DUYULAN ALANLARDIR. ALANLARIN YAPILAN UYGULAMALARI BELİRLENMESİNDE BAZI YÖNTEMLERİNE UYULMASI GEREKİR.
3. PLAN TASDİK HÜKÜMÜ ÇERÇİSİNDE KALAN ALANLARA YAPILACAK HER TÜR LİZYENLARA ANKARA İLİ İZMİR MAHALLESİ KURUM İDARESİ KURULU KARARI ALINMADAN UYGULAMA YAPILAMAZ.
4. PLAN SINIRI İÇERİSİNDE MELOJİK-JEOTEKNİK ETÜD RAPORU ÇIKARILMADAN UYGULAMA YAPILAMAZ.
5. 7638 ADA 13 PARSEL SINIRI KORUMA ALANI SINIRIDIR.



T.C.
ANKARA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
BELEDİYE MECLİSİ

Karar No: 1153

16.04.2010

- K A R A R -

Çankaya İlçesi 13784 ada 3 parselde 1/5000 ölçekli nazım imar plan değişikliğine ilişkin İmar ve Bayındırlık Komisyonunun 16.04.2010 gün ve 14 sayılı raporu Büyükşehir Belediye Meclisinin 16.04.2010 tarihli toplantısında okundu.

Konu üzerinde yapılan görüşmeler sonucunda; Çankaya İlçesi 13784 ada 3 sayılı parselin inşaat emsalinin E:1.50'den, E:2,50'ye çıkarılmasına ve "Kentsel Servis Alanı" kullanımından "Resmi Kurum Alanı" kullanımına dönüştürülmesine ait 1/5000 ölçekli nazım imar planı değişikliğinin onaylanması talep edildiği,

-13784 ada 3 sayılı parselin; Büyükşehir Belediye Meclisinin 01.06.1992 gün ve 178 sayılı kararı ile onanlı 1/1000 ölçekli "Orman Genel Müdürlüğü Söğütözü Tesisleri, AŞOT Bağlantı Yolları ve Kentsel Servis Alanı Mevzii İmar Planı" kapsamında "Kentsel Servis Alanı" kullanımında kaldığı ve Ankara Büyükşehir Belediye Encümeni 'nin 24.09.1992 gün ve 3156 sayılı kararı ile onanlı 79170/2 no'lu parsellasyon planı ile oluştuğu,

-Söz konusu plan kapsamında; 13784 ada 3 sayılı parselde ait bölüm için yapılaşma koşullarının; "Kentsel Servis Alanlarında, minimum parsel büyüklüğü 5000m², inşaat emsali E:1.50, bina yüksekliği Hmak: Serbest'tir" şeklinde belirlenmiş olduğu; ayrıca, söz konusu parselin güneyinin ve batısındaki yol aksının da "Yaya Aksı (Aile)" olarak ayrılmış olduğu,

-31.12.2009 tarihli tapu senedine göre, 5004m² yüzölçümlü 13784 ada 3 sayılı parselin mülkiyetinin tamamının, Kamu İhale Kurumu'na ait olduğunun anlaşıldığı,

-Öneri 1/5000 ölçekli nazım imar planı değişikliği ile;

"Kentsel Servis Alanı" kullanımındaki 13784 ada 3 sayılı parselin inşaat emsalinin E:1.50'den E:2.50'ye çıkarılarak, "Resmi Kurum Alanı" kullanımına dönüştürüldüğü,

Plan Notları:

*Resmi Kurum Alanında inşaat emsali E:2.50, bina yüksekliği Hmak:Serbesttir.

*Yaya Aksı (Aile) projesi ile getirilecek düzenleme esaslarına uyulacaktır.

*Planda belirtilmeyen hususlarda Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar Yönetmeliği Hükümlerine uyulacaktır.

Şeklinde 3 adet plan notunun yer aldığı,

Büyükşehir Belediye Meclisinin 01.06.1992 gün ve 178 sayılı kararı ile onanlı 1/1000 ölçekli "Orman Genel Müdürlüğü Söğütözü Tesisleri, AŞOT Bağlantı Yolları ve Kentsel Servis Alanı Mevzii İmar Planı" kapsamında; plan notlarına ait paftada "Kentsel Servis Alanlarına İlişkin Plan Notları"na ait bölümde,

T.C.
ANKARA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
BELEDİYE MECLİSİ

Karar No: 1153

16.04.2010

-2-

"6" no'lu plan notunda, "Kentsel Servis Alanı" kullanımı kapsamında "Kamu Kuruluşları" alanının da yer alabileceği belirtildiğinden "Resmi Kurum Alanı" kullanımının uygun olduğu,

Yaya Aksı(alle) hakkındaki koşulların "3" no'lu plan notunda yer aldığı ve bu konudaki öneri plan notunun da mevcut onanlı plana uygun olduğu,

Ayrıca, 13784 ada 3 sayılı parsel yüzölçümü 5004 m² olduğundan, plan koşullarındaki "minimum parsel büyüklüğü 5000m²dir" koşuluna da uyduğu, görüş ve kanaatine varıldığı,

Hususları tespit edilmiş olup, 1/5000 ölçekli nazım imar planı değişikliği önerisinin "onayı"na ilişkin İmar ve Bayındırlık Komisyonu raporu oylanarak oybirliği ile kabul edildi.

T.C
ANKARA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
BELEDİYE MECLİSİ

Karar No: 2783

17.09.2010

- K A R A R -

Yenimahalle İlçesi 13784 ada 3 parselde 1/1000 ölçekli uygulama imar plan değişikliğine ilişkin İmar ve Bayındırlık Komisyonunun 17.09.2010 gün ve 483 sayılı raporu Büyükşehir Belediye Meclisinin 17.09.2010 tarihli toplantısında okundu.

Konu üzerinde yapılan görüşmeler sonucunda; Yenimahalle Belediye Meclisinin 03.08.2010 gün ve 576 sayılı kararı ile uygun görülen, 13784 ada 3 sayılı parselde ait 1/1000 ölçekli uygulama imar planı değişikliğinin, 5216 sayılı Yasanın 14. maddesi uyarınca onaylanması talep edildiği,

-13784 ada 3 sayılı parselin; Büyükşehir Belediye Meclisinin 01.06.1992 gün ve 178 sayılı kararı ile onanlı 1/1000 ölçekli "Orman Genel Müdürlüğü Söğütözü Tesisleri, AŞOT Bağlantı Yolları ve Kentsel Servis Alanı Mevzii İmar Planı" kapsamında "Kentsel Servis Alanı" kullanımında kaldığı ve Ankara Büyükşehir Belediye Encümeni'nin 24.09.1992 gün ve 3156 sayılı kararı ile onanlı 79170/2 no'lu parselasyon planı ile oluştuğu,

-Söz konusu plan kapsamında; 13784 ada 3 sayılı parselde ait bölüm için yapılaşma koşullarının; "Kentsel Servis Alanlarında, minimum parsel büyüklüğü 5000m², inşaat emsali E: 1.50, bina yüksekliği Hmak:Serbest'tir" şeklinde belirlenmiş olduğu; ayrıca, söz konusu parselin güneyinin ve batısındaki yol aksının da "Yaya Aksı (Aile)" olarak ayrılmış olduğu,

-31.12.2009 tarihli tapu senedine göre, 5004m² yüzölçümlü 13784 ada 3 sayılı parselin mülkiyetinin tamamının, Kamu İhale Kurumu'na ait olduğunun anlaşıldığı,

-Kamu İhale Kurumu, İdari ve Mali İşler Daire Başkanlığı'nın 02.04.2010 gün ve 503-4210 sayılı yazısı ile, 13784 ada 3 sayılı parselin inşaat emsalinin E:1.50'den, E:2.50'ye çıkarılmasına ve "Kentsel Servis Alanı" kullanımından "Resmî Kurum Alanı" kullanımına dönüştürülmesine ait 1/5000 ölçekli nazım imar planı değişikliğinin onaylanmak üzere İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığına sunulduğu ve Büyükşehir Belediye Meclisinin 16.04.2010 gün ve 1153 sayılı kararı ile onaylandığı,

-Onanlı nazım imar planı değişikliği doğrultusunda hazırlanan, 13784 ada 3 sayılı parselde ait 1/1000 ölçekli uygulama imar planı değişikliğinin Yenimahalle Belediye Meclisinin 03.08.2010 gün ve 576 sayılı kararı ile uygun görülerek, onaylanmak üzere İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığına sunulduğu,

-Yenimahalle Belediye Meclisinin 03.08.2010 gün ve 576 sayılı kararı ve eki komisyon raporunda;

■ 13784 ada 3 sayılı parselde, onaylı parselasyon planında üzerinden Enerji Nakil Hattı(ENH) geçtiği, ancak yerinde ENH bulunmadığından, şifahi olarak Kamu İhale Kurumundan söz konusu ENH konusunda ilgili kurumdaki görüş alınarak, çekme mesafelerinin belirlenmesinin daha uygun olduğunun bildirildiği,

T.C
ANKARA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
BELEDİYE MECLİSİ

Karar No: 2783

17.09.2010

-2-

■ Kamu İhale Kurumu tarafından, TEİAŞ Genel Müdürlüğü, 8. İletim Tesis İşletme Grup Müdürlüğü, İnşaat ve Emlak Müdürlüğünden alınan, 23.06.2010 gün ve 5008 sayılı görüş yazısında; Yenimahalle İlçesi 13784 ada 3 sayılı parsel üzerinden geçen herhangi bir Enerji İletim Hattının bulunmadığının bildirilmiş olduğu,

■ TEİAŞ görüşüne istinaden, 13784 ada 3 sayılı parselde yapı yaklaşma mesafelerinin güneyden ve batıdan 10m., kuzeyden 5., doğu cephesinden de 20m. olarak belirlendiği,

■ Söz konusu plan değişikliği ile;
1-Yaya Aksı(alle) projesi ile getirilecek düzenleme esaslarına uyulacaktır.

2-79170 no'lu plan notları ve planda belirtilmeyen hususlarda Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar Yönetmeliği Hükümleri geçerlidir.
Şeklinde iki adet plan notunun getirilmiş olduğu, ifadelerinin yer aldığı,

TEİAŞ görüşüne istinaden, 13784 ada 3 sayılı parselde yapı yaklaşma mesafelerinin güneyden ve batıdan 10m., kuzeyden 5., doğu cephesinden de 20m. olarak belirlendiği,

Ancak, Kamu İhale Kurumu'nun 19.08.2010 gün ve 993-11233 sayılı yazısı ekinde yer alan, EGO Genel Müdürlüğü'ne ait 14.07.2010 gün ve 36520 sayılı yazısı ve eklerinden 13784 ada 3 sayılı parselin güneydoğusundan "Çayyolu 1.Etap Metro Hattı"nın geçtiği belirlendiğinden; yapı yaklaşma mesafelerinin tekrar 79170/2 no'lu parsellasyon planı kapsamındaki durumuna dönüştürülmesinin gerektiği,

Öneri 1/1000 Ölçekli uygulama imar planı değişikliğinin; Büyükşehir Belediye Meclisinin 16.04.2010 gün ve 1153 sayılı kararı ile onaylı 1/5000 ölçekli nazım imar planı değişikliğine uygun olduğu; ancak, yapı yaklaşma mesafelerinin 79170/2 no'lu parsellasyon planına göre yeniden düzeltilmek ve "EGO Genel Müdürlüğünden uygun görüş alınmadan inşaat ruhsatı verilemez." şeklinde yeni bir plan notu eklenmek suretiyle tadilen onaylanması gerektiği görüş ve kanaatine varıldığı,

Hususları tespit edilmiş olup, 1/1000 ölçekli uygulama imar planı değişikliğinin "tadilen onay;"na ilişkin İmar ve Bayındırlık Komisyonu raporu oylanarak oybirliği ile kabul edildi.

T.C.
ANKARA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
BELEDİYE MECLİSİ

Karar No:250

12.02.2016

K A R A R

Yenimahalle İlçesi Söğütözü 13784 ada 3 parselde 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar plan değişikliğine ilişkin İmar ve Bayındırlık Komisyonunun 12.02.2016 tarih ve 1377 sayılı raporu Büyükşehir Belediye Meclisinin 12.02.2016 tarihli toplantısında okundu.

Konu üzerinde yapılan görüşmelerden sonra; Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın 03.01.2016 gün ve 060134441 sayılı yazısında; 13784 ada 3 sayılı parselin Kamu İhale Kurumu mülkiyetinde iken Başbakanlık Toplu Konut İdaresi Başkanlığına devredildiğinden bahis ile, inşaat emsalinin E:2.50'den, E:1.50'ye düşürülerek "Ticaret Alanı" kullanımına dönüştürülmesine ait 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar planları hakkında Başkanlığımız görüşü sorulduğu,

-13784/3 sayılı parselin; Belediyemiz Meclisinin 03.04.1991/204 sayılı kararı ile onaylı 1/5000 ölçekli "Eskişehir Yolu Kamu Kuruluşları Alanı Revizyon Nazım İmar Planı" ve bu doğrultuda hazırlanarak Belediyemiz Meclisinin 01.06.1992/178 sayılı kararı ile onaylanan 1/1000 ölçekli "Orman Genel Müdürlüğü Söğütözü Tesisleri, AŞOT Bağlantı Yolları ve Kentsel Servis Alanı Mevzii İmar Planı" kapsamında "Kentsel Servis Alanı" kullanımında kaldığı ve Büyükşehir Belediye Encümeni'nin 24.09.1992/3156 sayılı kararı ile onanlı 79170/2 no'lu parselasyon planı ile oluştuğu; söz konusu plan kapsamında, 13784/ 3 sayılı parselde ait bölüm için yapılaşma koşullarının; "Kentsel Servis Alanlarında, minimum parsel büyüklüğü 5000m², inşaat emsali E:1.50, bina yüksekliği Hmak-Serbestir" şeklinde belirlenmiş olduğu; ayrıca, söz konusu parselin güneyinin ve batısındaki yol aksının da "Yaya Aksı (Aile)" olarak ayrıldığı,

-Kamu İhale Kurumu, İdari ve Mali İşler D.Bşk.'nın 02.04.2010 gün ve 503-4210 sayılı yazısı ile, 13784/3 sayılı parselin inşaat emsalinin E:1.50'den, E:2.50'ye çıkarılmasına ve "Kentsel Servis Alanı" kullanımından "Resmi Kurum Alanı" kullanımına dönüştürülmesine ait 1/5000 ölçekli NİP değişikliğinin Belediyemiz Meclisinin 16.04.2010/1153 sayılı kararı ile onaylandığı; ancak, söz konusu planın Ankara 5.İdare Mahkemesinin 13.01.2011 gün ve E:2010/1226 sayılı kararı ile yürütmesinin durdurulmasına karar verilmesi üzerine, yeniden hazırlanan 1/5000NİP değişikliğinin Belediyemiz Meclisi'nin 14.03.2011/812 kararı ile onaylandığı; 1/1000 ölçekli ÜİP değişikliğinin ise Yenimahalle Belediye Meclisinin 3.8.2010/576 kararı ile uygun görülerek, Belediyemiz Meclisinin 17.9.2010/2783 kararı ile onaylandığı,

-Öneri 1/5000 NİP ve 1/1000 ÜİP değişiklikleri ile, 13784/3 parselin inşaat emsalinin E:2.50 den E:1.50'ye düşürülerek, Yençok:12 kat yapılaşma koşulunda, "Resmi Kurumdan "Ticaret'e dönüşmesinin talep edildiği,

- 13784/3 parseli de kapsayan Belediyemiz Meclisinin 01.06.1992/178 sayılı kararı ile onanlı 1/1000 ölçekli "Orman Gen. Md.Söğütözü Tesisleri, AŞOT Bağlantı Yolları ve Kentsel Servis Alanı Mevzii İmar Pl."na ait "6" no'lu plan notunda, "Kentsel Servis Alanı" kullanımı kapsamında "Ticaret" alanının da yer alabileceği belirtildiğinden kullanım değişikliğinin uygun olduğu; ayrıca, 13784/3 parsel yüzölçümü 5004 m² olduğundan, plan koşullarındaki "minimum parsel büyüklüğü 5000m²dir" koşuluna ve E:1.50 yapılaşma koşuluna da uyduğu; ancak, 1/1000ÜİP değişikliği üzerinde yapılaşma koşulları yazmasına karşın, nazım ve uygulama imar planı değişikliği plan notlarında yapılaşma koşullarına ait ifadenin bulunmadığından bu yönde plan notu eklenmesi gerektiği, görüş ve kanaatine varıldığı,

T.C.
ANKARA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
BELEDİYE MECLİSİ

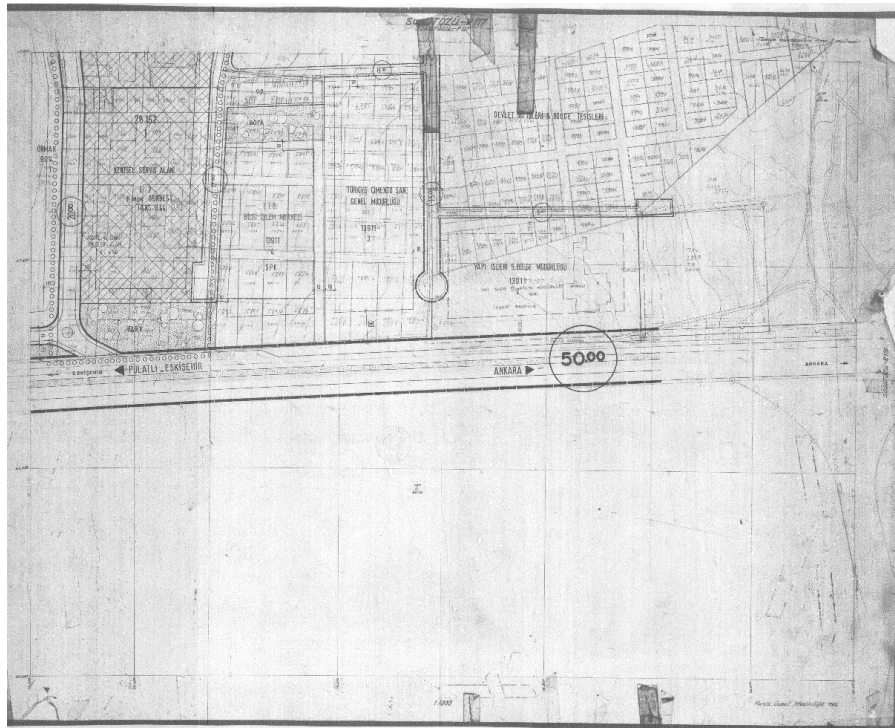
Karar No:250

12.02.2016

-2-

Hususları tespit edilmiş olup, konunun Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na "olumlu görüş oluşturulması"na ilişkin İmar ve Bayındırlık Komisyonu raporu oylanarak oybirliği ile kabul edildi.

değişiklikler ve kararlar



T.C.
ANKARA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
BELEDİYE MECLİSİ

Karar N0: 777

18.03.2005

- K A R A R -

Çankaya İlçesi Eskişehir Yolu 28162 ada 1 sayılı parselde 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar plan değişikliğinin onayına ilişkin İmar ve Bayındırlık Komisyonunun 17.03.2005 gün ve 374 sayılı raporu Büyükşehir Belediye Meclisinin 18.03.2005 tarihli toplantısında okundu.

Konu üzerinde yapılan görüşmelerden sonra; Çankaya Belediye Meclisinin 11.03.2005 gün ve 283 sayılı kararı ile uygun görülen Çankaya İlçesi Eskişehir yolu üzerinde bulunan 28162 ada 1 sayılı parselin inşaat emsali değiştirilmeksizin yürürlükteki planda TAKS=0,30 olan inşaat taban alanının TAKS=0,44 olarak yeniden belirlenmesi ile ilgili 1/1000 ölçekli uygulama imar planı değişikliği onaylanmak üzere sunulduğu,

Ankara Eskişehir Yolu'nun kuzey kesiminde bulunan ve Eskişehir Yoluna cepheli 53191 m2 alanlı söz konusu parselin kullanım kararının "Kentsel Servis Alanı", yapılaşma koşullarının ise E=2.00 , TAKS=0,30 ve Hmax=Serbest olarak belirlendiği 1/5000 ölçekli "Eskişehir Yolu Kamu Kuruluşları Alanı Revizyon Nazım İmar Planı"nın Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 28.02.1997 gün ve 99 sayılı kararı ile onaylandığı,

-Yine aynı Nazım Plan kararları doğrultusunda hazırlanan 1/1000 ölçekli "Karakusunlar Tp.7409, 7412, 5908 ile 5970 parsellerde (yeni 28162/1) Kentsel Servis Alanı Yerleşimi imar planı değişikliğinin Çankaya Belediye Meclisinin 30.04.1998 gün ve 128 sayılı kararı ile uygun görülerek Başkanlıkça 06.09.1998 gün ve 944 -3218 sayılı yazı ile onaylandığı,

-Onaylı imar planlarında kentsel servis alanlarında "Kamu Kuruluşları , turistik tesisler, sağlık tesisleri, ticari büro servisleri , ticaret merkezleri, sergi ve satış tesisleri, kültür eğlenti ve dinlenme tesisleri ile yurt alanları" yer alabileceğinin belirtildiği,

Daha önce, söz konusu parselin inşaat emsali artırılmaksızın taban alanı katsayısının TAKS=0,30 yerine TAKS=0,45 olarak düzenlenmesine ilişkin 1/1000 ölçekli imar planı değişikliği önerisinin ; Çankaya Belediye Meclisinin 22.09.2004 gün ve 300 sayılı kararı ile uygun görüldüğü, ancak Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 15.12.2004 gün ve 1618 sayılı kararı ile Taban Alanı Kat Sayısının 0,30 olarak kalması benimsenerek teklifin reddedildiği,

-Bu kez, onaylanmak üzere sunulan söz konusu Çankaya Belediye Meclisinin 11.03.2005/283 sayılı kararı ile uygun görülen 1/1000 ölçekli uygulama imar planı değişikliği teklifi ile, inşaat emsali artırılmaksızın ve imar mevzuatında belirtilen yapı yaklaşma mesafeleri dikkate alınarak inşaat taban alanının artırıldığı,

-Ayrıca, Çankaya Belediyesi İmar Komisyonu Raporunda; söz konusu parsel mania planı kapsamında kaldığından "Mimari proje onay aşamasında mania planı kriterlerine göre belirlenen saçak seviyesine uyulacaktır" şeklinde plan notu ilave edilerek, yükseklik sınırı olan bu bölgede tabana yayılan ve daha az katlı inşaat yapılmasına olanak tanıyan plan değişikliği teklifinin yapılaşma kriterlerine daha uygun bulunduğu vurgulandığı,

-Ancak, onaylı 1/5000 ölçekli nazım imar planında açıkça belirtilmiş olan ve inşaat taban alanını TAKS:0,44 olarak değiştirilmesini de gerektirdiğinden bu parsel için 1/1000 ölçekli planla birlikte konunun öncelikli olarak nazım imar planı ölçeğinde de değişiklik gerektirdiği,

Hususları tespit edilmiş olup, ve ekli 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar planı değişikliği teklifinin 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununun 7.maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi ve 14.maddesinin son fıkrası uyarınca düzeltmelerle onayına ilişkin İmar ve Bayındırlık komisyonu raporu oylanarak oyçokluğu ile kabul edildi.

[illegible]

T.C.
ANKARA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
BELEDİYE MECLİSİ

Karar No:1467

12.09.2018

K A R A R

Çankaya İlçesi Mustafa Kemal Mahallesi 9014 ada 2 ve 3 parsellerde 1/5000 ölçekli nazım imar plan değişikliğine ilişkin İmar ve Bayındırlık Komisyonunun 20.08.2018 gün ve 417 sayılı raporu Büyükşehir Belediye Meclisimizin 12.09.2018 tarihli toplantısında okundu.

Konu üzerinde yapılan görüşmelerden sonra; Altyapı Planlama Harita İnş. Bilişim San. Ve Tic. Ltd.Şti'nin 30.04.2018 tarihli dilekçesi ile; Çankaya İlçesi, Mustafa Kemal Mahallesi Eskişehir Yolu Kentpark AVM'nin bulunduğu 9014/2,3 (eski 1) nolu parsellere ilişkin 1/5000 ölçekli imar planı değişikliğinin onaylanması istendiği,

Mülkiyeti Megatürk İnşaat Turizm A.Ş.'ye ait 70.485 m² yüzölçümlü 9014 ada 1 sayılı parselin; Büyükşehir Belediye Meclisinin 15.07.2005 tarih ve 1955 sayılı kararıyla "KSA" kullanımında, 200.000 m² toplam inşaat alanına sahip Nasrettin Hoca Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Proje Alanı (KDGA) olarak ilan edildiği, bu karara dayandırılarak Büyükşehir Belediye Meclisince onaylanan çok sayıda 1/5000 ölçekli nazım imar ve 1/1000 ölçekli uygulama imar planı değişikliklerinin ve KDGA sınırının davalar sonucu mahkeme kararları ile iptal edildiği,

9014/1 nolu parselle ilişkin en son Büyükşehir Belediye Meclisinin 17.01.2008 tarih ve 170 sayılı kararı ile 1/1000 ölçekli imar planı değişikliğinin onaylandığı, 200.000 m² toplam inşaat alanı Hmax:Serbest yapılaşma koşullarında "MİA" kullanımına ayrıldığı, ancak Ank. 6.İdare Mahkemesinin 09.04.2008 tarih ve E:2007/1267, K:2008/589 sayılı kararı ile söz konusu planın iptal edildiği, bu uygulama imar planına istinaden 14.03.2008 tarihinde 9014 sayılı ada Büyükşehir Belediyesince ifraz edilerek kuzeyde 28164 m² yüzölçümlü 2 sayılı parselin ve güneyde Eskişehir yolu cepheli 42.321 m² yüzölçümlü 3 sayılı parselin oluştuğu, ardından söz konusu alana ait onaylı nazım imar planı değişikliği bulunmaması nedeniyle 9014 ada 2 ve 3 sayılı parsellere ilişkin 1/5000 ölçekli nazım imar planı değişikliğinin, Belediyemiz Meclisinin 13.04.2011 tarih ve 1002 sayılı kararı ile geriye dönüş niteliğinde (E:2.00, KSA) plan onaylandığı, ancak Ankara 14.İdare Mahkemesinin 12.09.2012 tarih ve 2011/1496E., 2012/1063K. sayılı kararı ile söz konusu nazım imar planının iptal edildiği,

Sadece 9014 ada 2 sayılı parselle ait 1/5000 ölçekli nazım imar planı değişikliğinin, Büyükşehir Belediye Meclisinin 12.12.2014 tarih ve 2289 sayılı kararıyla onaylandığı, E:2.00 Hmax:Serbest yapılaşma koşullarında "KSA" kullanımında olduğu, söz konusu planda 3 nolu plan notu ile "Eskişehir Yolu girişini simgeleyen 'Nasreddin Hoca' temalı yapı yapılacaktır... bu yapı bitmiş olarak teslim edilmeden diğer yapılara iskan izni verilemez" denildiği ancak temalı heykel taahhüdüne ilişkin herhangi bir işlem yapılmadığı, ancak TMMOB Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi tarafından Başkanlığımız aleyhine açılan davada Ankara 1.İdare Mahkemesinin 2015/928E. ve 2017/2471K.sayılı karar ile; "Kentsel Servis Alanı ' kullanım kararının taşınmazın çevresi ve 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı ile uyumlu bir karar olduğu, dava konusu taşınmaza eski imar planı kararına uygun şekilde yapılaşma hakkı tanınmasının, yargı kararlarının uygulanması anlamına gelmediği, eski imar durumuna uygun yapılaşma hakkının 9014/3 sayılı taşınmaz üzerindeki yapılaşma nedeniyle aşımış olduğu, ancak dava konusu

T.C.
ANKARA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
BELEDİYE MECLİSİ

Karar No:1467

12.09.2018

-2-

taşınmazın, 9014/3 sayılı taşınmaz üzerindeki mevcut yapılaşma baz alınarak düşük yoğunluklu bir emsal oranı ile yapılaşmasının adil bir çözüm yolu olarak görülmediği, davalı idarenin yeni bir bakış açısı ile bu konuda üretilen modeller çerçevesinde, taşınmazların yakın çevresi ile birlikte ele alındığı farklı alternatif bir planlama çalışması yapması gerektiği" vb. gerekçelerle söz konusu planın iptal edildiği,

2014/2289 sayılı meclisimiz nazım imar planı kararı üzerinden 1 yılı aşkın süre geçmiş olmasına rağmen Çankaya Belediyesi tarafından 1/1000 ölçekli uygulama imar planına dair herhangi bir işlem tesis edilmediği, 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanununun 7.b maddesi uyarınca Belediye Meclisimiz tarafından 2014/2289 sayılı kararı ile onaylanan 1/5000 ölçekli nazım imar planına uygun, Belediye Meclisimizin 09.03.2016 tarih ve 330 sayılı meclis kararıyla onaylı 1/1000 ölçekli uygulama imar planının da Ankara 1.İdare Mahkemesinin 06/06/2017 tarih ve 2016/4958E sayılı karar ile dava konusu işlemin üst ölçek plan iptali ile aynı gerekçelerle iptaline karar verildiği,

9014/2,3 parsellerde yeni sunulan 1/5000 NİP teklifi ile;

Parselin tamamında 200.000 m² toplam inşaat alanı, Taks:0.65, Yençok:Serbest yapılaşma koşullarında, MİA kullanımı önerildiği,

"1- 9014 Ada 2 Ve 3 (Eski 9014 Ada 1 Parsel) No'lu Parsellere Ait Merkezi İş Alanında (MİA) Toplam İnşaat Alanı 200.000 M² (3 nolu parsel için 105.000m², 2 nolu parsel için ise 95.000 m² olarak uygulanacaktır), Maksimum Faks: 0.65 Ve Yençok: Serbest Olacaktır. Merkezi İş Alanında; Büro-Ofis Vb. Kentsel Yönetici Hizmetleri, İşhanı, Lokanta, Çarşı, Çok Katlı Mağaza, Alışveriş Merkezleri, Ticari Üniteler, Eğlence Ve Spor Kompleksleri, Teşhir Pazarlama Merkezleri, Banka, Otel, Motel, Sinema, Tiyatro Gibi Sosyal-Kültürel Tesisler, Yönetimle İlgili Tesisler, Eğitim Kreş Ve Sağlık Tesisleri Vb. Üniteler Birlikte Veya Ayrı Ayrı Yer Alabilir.

2- Aynı Parsel İçinde Kullanımlar Arası Transfer Yapılabilir. Toplam İnşaat Alanının (200.000m²) Maksimum % 5'ine Kadar Parseller Arası Ve/Veya Kullanımlar Arası Emsal Transferi Yapılabilir.

3-Adada Yapılaşma Koşullarına Ve Yönetmeliklere Uygun Olarak Hazırlanacak Vaziyet Planına Göre, Farklı Kullanımlar İçin; Parselasyon Planı, İfraz Ve/Veya Tevhit Yapılabilir.

4-Ada İçerisinde Yapı Nizamı, Parsel Maliklerinden Muvafakat Alınmak Ve Mimari Projesine Göre Belirlenmek Kaydıyla; Ayrık Nizam Veya Bitişik Nizam Olabilir. Ayrık Nizam Olması Halinde Yapı Yaklaşma mesafeleri, Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliğinin İlgili Hükümlerine Göre Belirlenecektir. Parseller Arasında; Alan Kullanımı Kararına Bakılmaksızın, Yapılar Arası Geçiş Sağlamak Maksadıyla Köprü, Geçitler, Üstgeçitler, Altgeçit Ve/Veya Bağlantılar Yapılabilir.

5-Yapılarda Deprem Yönetmeliğine Uyulacaktır.

6-Plan sınırı dahilindeki parseller 9014 adanın Güneyinden Geçen Eskişehir Karayolundan Kotlandırılacaktır.

T.C.
ANKARA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
BELEDİYE MECLİSİ

Karar No:1467

12.09.2018

-3-

7-Parsellerde Çekme Mesafeleri Dışında Trafo Veya Teknik Altyapı Alanları Yer Alabilir.

8-Zemin Kotları ± 1.50 Metrede Tesis Edilebilir.

9-Bahçe Ve Çevre Düzenlemesi Ve Tesviye Kotlarının Yapımında İlgili Belediye İmar Müdürlüğü Yetkilidir.

10-Adanın Servis Yolu İhtiyacı, Güneyindeki Eskişehir Karayolu İle Kuzeyindeki 35 Metre Genişliğinde Ana Arterler Arasında Bağlantı Yapan Taşıt Ve Servis Yollarından Karşılacaktır,

11-Yapı Yaklaşma Mesafeleri; 9014 nolu Adanın Güney Sınırından 20 Metre, Diğer Yönlerden 10'ar Metre Olarak Uygulanacaktır. Ada İçinde Mevcut Parseller Ve/Veya İfraz Halinde Oluşacak Parseller Arası Yapı Yaklaşma Mesafesinde 4. Madde Hükümleri Uygulanır.

12-Mâna Kriterlerine İlişkin Uygun Görüş Alınmadan Mimari Proje Tasdiki Yapılamaz.

13-Plan Ve Plan Notlarında Belirtilmeyen Hususlarda, 3194 Sayılı İmar Kanunu Ve İlgili Yönetmelik Hükümleri Geçerlidir. " Şeklinde 13 adet plan notunun bulunduğu,

Büyükşehir Belediye Meclisinin 17.01.2008 tarih ve 170 sayılı kararı ile onaylı 9014 adanın tamamı için yapılmış, ancak şu an sadece 3 sayılı parsel için geçerli olan (2 sayılı parselde 09.03.2016/330 onay tarihli 1/1000 ölçekli imar planı değişikliği bulunduğu için) 1/1000 ölçekli uygulama imar planı değişikliğinde, kullanımı MİA olan 9014 adanın bütün için yapılaşma koşullarının; toplam inşaat alanı:200 000 m² (Toplam inşaat alanının max.95 000m² sı konut, max. konut sayısı:475 adet ve Toplam inşaat alanının max. 105 000m² sı diğer kullanımlara ayrılmıştır. Yaklaşık E:2.00, Hmax:Serbest olarak belirlendiği ve ada bütününe verilen 200 000m² toplam inşaat alanının, üzerinde AVM bulunan 3 sayılı parselde ne kadarının kullanıldığının bilinmediği ve bunun bir plan revizyonu ile netleştirilmediği için bu durumun, üzerinde alışveriş merkezinin bulunduğu 3 sayılı parsel ile ilişkin yapılaşma koşullarında bir belirsizliğe neden olacağı, bu haliyle 9014 ada 3 sayılı parsel ile imar durumu belgesinin dahi düzenlenemeyeceği,

Tüm onaylı planları muhtelif mahkeme kararlarıyla iptal olan 9014/2 ve 3 sayılı parsellere ait ilk plan olan Büyükşehir Belediye Meclisince 1997/99 sayılı meclis kararı onaylı Eskişehir Yolu Kamu Kuruluşları Revizyon Nazım İmar Planında söz konusu parsellerin kullanımı "KSA" olup E:2.00 yapılaşma koşulunun bulunduğu, bu doğrultuda 70.485 m² olan adanın toplam inşaat alanının 140.970 m² olduğu,

Belediye Encümeninin 07.06.2018 tarih, 2611 kayıt no.lu 999 sayılı kararı ile 9014/3 nolu üzerinde AVM olan parsel ile ilişkin 15.515 m²'lik aykırılık yapıldığı tespit edilmiş olup yapı sahibine imar para cezası uygulanmasına karar verildiği, onaylı mimari proje kapsamında 97273 m² emsale esas inşaat alanının olduğu, 15.515 m² ile birlikte toplam 112.788 m² inşaat alanı bulunduğu, 9014 adanın tamamının iptalden önceki planlar dahilindeki hakkının 140.970 m² olduğundan 2 nolu parselde 28.182 m²'lik bir kullanım hakkının olduğu,

T.C.
ANKARA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
BELEDİYE MECLİSİ

Karar No:1467

12.09.2018

-4-

1 nolu plan notundaki MİA tanımının Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği çerçevesinde düzeltilmesi ve toplam inşaat alanlarının yukarıdaki haliyle yazılması gerektiği,

2 nolu plan notundaki 200.000 m² ibaresinin çıkartılarak her parselin kendi içerisinde toplam inşaat alanları arasında yapılabilir şeklinde düzenlenmesi gerektiği,

3 nolu plan notunda adada ifraz ve tevhid yapılabilir şeklindeki plan notunun uygun olmadığı dolayısı ile iptalinin gerektiği,

4 nolu plan notundaki "... Parseller arasında alan kullanım kararlarına bakılmaksızın, yapılar arası geçiş sağlamak maksadıyla köprü, geçitler, üstgeçitler, altgeçitler ve/veya bağlantılar yapılabilir," ifadesinin uygun olmadığından plan notunun iptal edilmesi gerektiği,

6 nolu plan notunda "9014 adanın tamamının güneyinden geçen Eskişehir Yolundan kotlandırılacaktır." ifadesinin yola cephesi olmayan 2 nolu parselin de buradan kotlandırılmasının amacıyla yapıldığı dolayısı ile uygun olmadığı, "Parseller tabii zeminden kullanılacaktır." şeklinde düzeltilmesi gerektiği,

4, 7, 8, 9, 10 ve 11 nolu plan notlarının üst ölçek plan olan 1/5000 ölçekli nazım imar planının konusu olmayıp 1/1000 ölçekli plan doğrultusunda uygulamaya ilişkin kararlar içerdiğinden çıkartılması gerektiği,

Hususları tespit edilmiş olup, 9014/2,3 parsellere ilişkin 1/5000 ölçekli imar planı değişikliğinin; gerekli düzeltmelerle "tadilen onayı"na ilişkin İmar ve Bayındırlık Komisyonu raporu oylanarak oyçokluğu ile kabul edildi.



T.C.
ANKARA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
BELEDİYE MECLİSİ

Karar No:33

13.01.2015

K A R A R

Çankaya İlçesi Mustafa Kemal Mahallesi 13911 ada 4 parselde 1/1000 ölçekli uygulama imar plan değişikliğine ilişkin İmar ve Bayındırlık Komisyonunun 16.12.2014 tarih ve 866 sayılı raporu Büyükşehir Belediye Meclisinin 13.01.2015 tarihli toplantısında okundu.

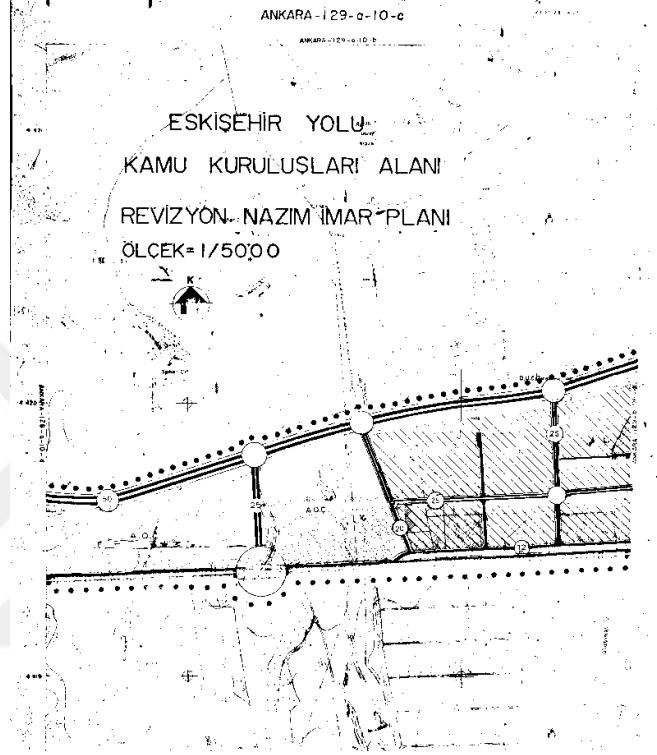
Konu üzerinde yapılan görüşmelerden sonra; Çankaya Belediye İmar Müdürlüğünün 19.11.2014 tarih ve 852-639931 sayılı yazı ile Mustafa Kemal Mahallesi, 13911 ada 4 sayılı parselin kuzeyindeki alana ilişkin Çankaya Belediye Meclisinin 07.11.2014 tarih ve 744 sayılı kararı ile uygun görülen 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı plan onaylanmak üzere İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığına sunulduğu,

Çankaya Kaymakamlığı İlçe Müftülüğünün talebi doğrultusunda Çankaya İlçesi, Mustafa Kemal Mahallesi 5395 m² yüzölçümlü 13911 ada 4 sayılı parselin kuzeyindeki alana ilişkin Ankara Büyükşehir Belediye Meclisimizin 14.03.2014 tarih ve 493 sayılı kararı ile 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planının onaylandığı, söz konusu alanda Cami Alanı, Park Alanı ve Otopark kullanımlarının yer aldığı, Cami Alanının yapılaşma koşullarının E:1.20 hmax:serbest olduğu,

1/5000 ölçekli Nazım İmar Planında eski Park ve otopark alanının tevhihiyle DOP'tan oluşturulan alanın; doğu bölümünde yaklaşık 3000 m² yüzölçümlü Cami Alanı, batıdaki yola cep otoparkı ve arada kalan kısımda ise 2330 m² yüzölçümlü Park Alanı tanzim edildiği, ancak Çankaya Belediyesi Meclisince uygun görülen Uygulama İmar planında yaklaşık Park Alanının 1300 m² olduğu ve yaklaşık 1200 m² büyüklüğünde Otopark Alanı ayrıldığı, sonuç olarak mevcut 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ile Çankaya Belediye Meclisi tarafından uygun görülen 1/1000 ölçekli uygulama İmar Planının uyumsuz olduğu, diğer yapılaşma koşullarının korunduğu,

Hususları tespit edilmiş olup; 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı değişikliğinin yürürlükteki nazım imar planına uygun hale getirmek suretiyle " tadilen onay"na ilişkin İmar ve Bayındırlık Komisyonu raporu oylanarak oybirliği ile kabul edildi.

**Ek E: Tepe Prime İş ve Yaşam Merkezi'ne (28294 ada 1 parsel) ait imar
planları, plan notları, değişiklikler ve kararlar**





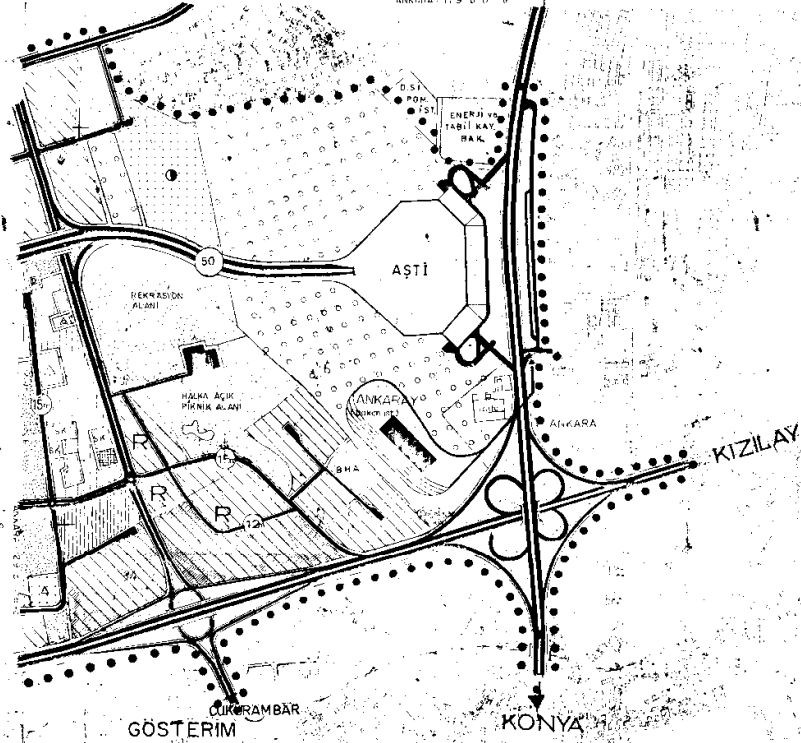
GENEL HUKUMLER :

3.1-1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planları Ruyukşehir Belediyesi Başkanlığına Onanmadan Uygulamaya Geçilemez.

- a) Fethiye'de Devlet Yolumun, Hacettepe Universitesi Beytepe Kavayirga Kadar 30.00m, Bu Kavayirga Itibarben Polatla Istikometinde 45.00m,
b) Ankara Behtirlerkar Otobus Terminali (AST) Bu Teras Yolumun 30.00m (Gennelli 1/1000 Olakli Planlardaki Nuzular gecerlidir.),
c) 25.00m (Irk Yollarin Min. 10.00m olacaktir.)
- 3-3-Turizm Orman BAKANligi, Orman Genel M.Dine Alt Isami Kurum
Alisnamasi Ek-56 dir.
- d) 1/1000 Olakli Gecir Plansi, Kullanimlar ve DOK Oranlari Genellikle Suratiyle Enamlar Halinde Yapilmasinin Ilce Belediyesi Yetkilidir.

ANKARA - i29-b-07-d

ANKARA - i29-b-07-d



GÖSTERİM

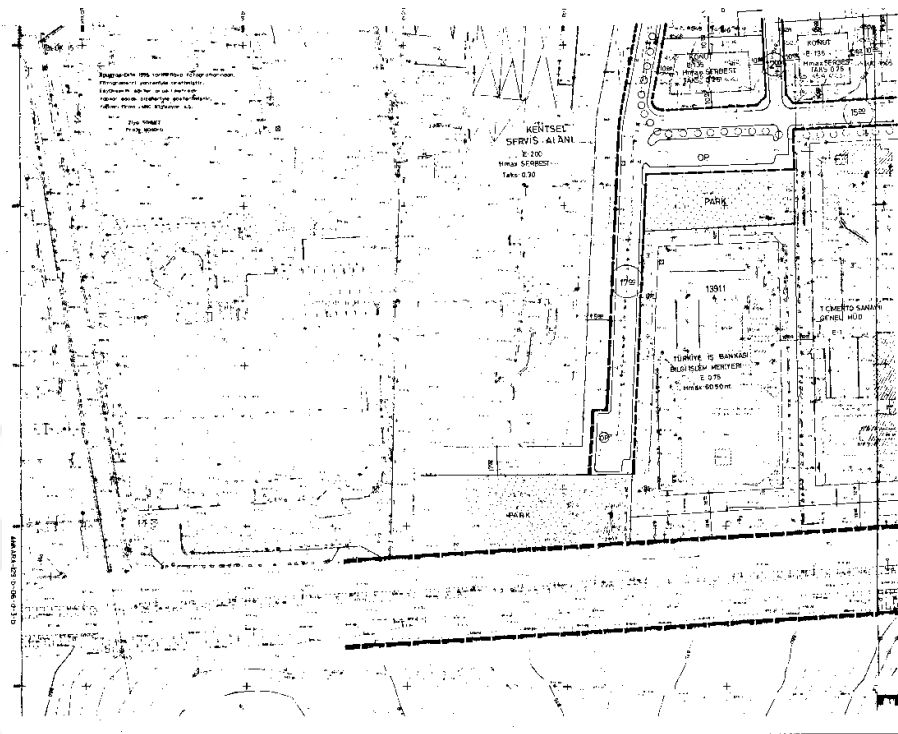
KONYA

- | | |
|--|---|
| | Kentsel Servis Alanı |
| | Onanlı Mevzii İmar Planları Bulunan Alanlar |
| | Uygulama İmar Planı Revizyonu Yapılacak Alanlar |
| | Konut Alanı |
| | Dinî Tesis |
| | Resmi Kurum |
| | Ana Okulu |
| | İlk Okul |
| | Lise (mevcut) |
| | Meslek Lisesi (mevcut) |
| | Özel Eğitim (mevcut) |
| | Belediye Hizmet Alanı |

- | | |
|--|-----------------------------------|
| | Sağlık |
| | Ticaret |
| | S.K. Kültürel Sosyal |
| | Ağaçlandırılacak Alan |
| | Yeşil Alan |
| | Spor Alanı |
| | 20m, 15m, 10m'lik Taahhüt Yolları |
| | 50m, 35m, 25m'lik Taahhüt Yolları |
| | Onama Sınırı |

ANKARA - i29-b-12-d

ANKARA - i29-b-12-d



Ek F: Mahall Ankara (27030 ada 18 parsel) projesine ait imar planları, plan notları, değişiklikler ve kararlar

