İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KENTSEL YAYA HAREKETİ DEVAMLILIĞINDA YAYA GEÇİTLERİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Merve YALVAÇ

Anabilim Dalı : Mimarlık

Programı : Mimari Tasarım

OCAK 2009

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KENTSEL YAYA HAREKETİ DEVAMLILIĞINDA YAYA GEÇİTLERİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ
Merve YALVAÇ
(502061041)

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 29 Aralık 2008
Tezin Savunulduğu Tarih : 22 Ocak 2009

Tez Danışmanı : Yrd. Doç. Dr. Selim VELİOĞLU (İTÜ)
Diğer Jüri Üyeleri : Prof. Dr. Ahmet Cengiz YILDIZCI (İTÜ)
Doç. Dr. Sinan Mert ŞENER (İTÜ)

OCAK 2009

ÖNSÖZ

Yüksek lisans öğrenimim boyunca destek ve yardımlarını esirgemeyen, tezin oluşum süresince beni yönlendiren tez danışmanım Sayın Yrd. Doç. Dr. Selim Velioğlu' na, Mimarlık eğitimim boyunca verdikleri maddi ve manevi destekleri için aileme en içten teşekkürlerimle.

Ocak 2009

Merve Yalvaç

Mimar

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET ..... **vi**
SUMMARY ..... **vii**
1. GİRİŞ .....
1.1 Tezin Amacı 1
1.2 Literatür Özeti 1
1.3 Hipotez 2
2. KENTSEL TASARIMDA YAYA HAREKETİ VE YAYA ALANLARININ GELİŞİMİ – TEORİK YAKLAŞIMLAR **3**
2.1 Tarihsel Süreçte Yaya Hareketinin Kent Yerleşimlerine Etkisi, Yaya Hareketi ve Kavramlar 3
2.2 Üçlü Örtüşük Formülasyon ve Kapsamı 8
2.2.1 Hareketin Organizasyonu Bağlamında Oluşturulan Ölçütler 13
2.2.1.1 Bağlanti noktalarinin seçimi 13
2.2.1.2 Erişebilirlik - Yönlendiricilik 14
2.2.1.3 Yürünebilirlik 17
2.2.2 Mekanın Organizasyonu Bağlamında Oluşturular Ölçütler..... 19
2.2.2.1 Algılanabilirlik 19
2.2.2.2 Mekansal kimlik ve nitelik 21
2.2.3 Kullanım Organizasyonu Bağlamında Oluşturulan Ölçütler 23
2.2.3.1 Geçit ve yakin çevresinin tasarlanmasi, artik alan birakilmaksizin ek işlevlerle çeşitlendirilmesi 23
2.2.3.2 Gece gündüz kullanim sürekliliği - mekan güvenliği 25
2.2.3.3 Engelli ulaşımı 27
2.3 Değerlendirme Matrisinin Oluşturulması..... 28
3. BEŞİKTAŞ-MASLAK ULAŞIM AKSI ÜZERİNDE YAYA HAREKETİ DEVAMLILIĞINA BAĞLI OLARAK YAYA GEÇİTLERİ ANALİZİ **31**
3.1 Matrisin Değerlendirilmesi 71
4. SONUÇ VE ÖNERİLER..... 77
KAYNAKLAR 79

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 2.1 : Matris puanlaması. 28
Çizelge 2.2 : Değerlendirme matrisi 29
Çizelge 3.1 : Bölgesel değerlendirme matrisi 1 36
Çizelge 3.2 : Bölgesel değerlendirme matrisi 2 38
Çizelge 3.3 : Bölgesel değerlendirme matrisi 3 40
Çizelge 3.4 : Bölgesel değerlendirme matrisi 4 42
Çizelge 3.5 : Bölgesel değerlendirme matrisi 5 44
Çizelge 3.6 : Bölgesel değerlendirme matrisi 6 46
Çizelge 3.7 : Bölgesel değerlendirme matrisi 7 48
Çizelge 3.8 : Bölgesel değerlendirme matrisi 8 50
Çizelge 3.9 : Bölgesel değerlendirme matrisi 9 52
Çizelge 3.10 : Bölgesel değerlendirme matrisi 10 54
Çizelge 3.11 : Bölgesel değerlendirme matrisi 11 56
Çizelge 3.12 : Bölgesel değerlendirme matrisi 12 58
Çizelge 3.13 : Bölgesel değerlendirme matrisi 13 60
Çizelge 3.14 : Bölgesel değerlendirme matrisi 14 62
Çizelge 3.15 : Bölgesel değerlendirme matrisi 15 64
Çizelge 3.16 : Bölgesel değerlendirme matrisi 16 66
Çizelge 3.17 : Bölgesel değerlendirme matrisi 17 69
Çizelge 3.18 : Toplam değerlendirme matrisi 70

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1 : Çatalhöyük yerleşiminde yaya hareketi. 3
Şekil 2.2 : Yeni Cami ve Mısır Çarşısı – Eminönü, İstanbul. 11
Şekil 2.3 : Selçuk Müze Çarşısı – Mimari tasarım: Cengiz Eren. 12
Şekil 3.1 : Beşiktaş-Maslak ulaşım aksı. 31
Şekil 3.2 : Beşiktaş-Maslak ulaşım aksı geçit gösterim şeması..... 33
Şekil 3.3 : Beşiktaş üst geçit-hemzemin geçiş. 34
Şekil 3.4 : Beşiktaş katlı kavşak-hemzemin geçiş. 36
Şekil 3.5 : Beşiktaş hemzemin yaya geçişi. 38
Şekil 3.6 : Barboros Bulvarı hemzemin geçiş. 40
Şekil 3.7 : Yıldız üst geçit. 42
Şekil 3.8 : Barboros Bulvarı-Darphane hemzemin geçişler. 44
Şekil 3.9 : Barboros Bulvarı-Plaza Otel önü hemzemin geçiş..... 46
Şekil 3.10 : Köprülü Kavşak-Metrobüs yaya alt geçidi. 48
Şekil 3.11 : Köprülü kavşak üst geçit. 50
Şekil 3.12 : Zincirlikuyu katlı kavşak – üst geçit. 52
Şekil 3.13 : Levent metro istasyonu – hemzemin geçiş..... 54
Şekil 3.14 : Levent-Kanyon arkası yaya alt geçidi. 57
Şekil 3.15 : 4Levent istasyonu-yaya alt geçidi. 59
Şekil 3.16 : 4Levent üst geçit 1. 61
Şekil 3.17: 4Levent-Maslak üst geçit 2. 63
Şekil 3.18 : Maslak-İTÜ üst geçit 1. 65
Şekil 3.19 : Maslak-İTÜ üst geçit 2. 67

KENTSEL YAYA HAREKETİ DEVAMLILIĞINDA YAYA GEÇİTLERİ

ÖZET

Kaliteli yaşanabilir bir çevre; yapı grupları, açık alanlar ve ulaşım noktalarıyla birlikte dengeli bir şekilde kurulan mekansal bir ilişkinin sonucu olarak ortaya çıkmaktadır.

Gelişen kentlerdeki nüfus artışı sonucu oluşan taşıt odaklı düzenlemeler kent içerisinde aktif rol oynayan yayanın hareketini büyük ölçüde etkilemektedir. Gittikçe büyüyen ve kenti kaplayan otoyollar, yayaların geçiş emniyetini etkileyen bir sorun oluşturmaktadır. Kentsel yaya hareketi devamlılığı, araç ön planda tutularak yapılan bu düzenlemelerle birlikte kesintiye uğratılmaktadır. Kentlerdeki ulaşım sisteminin hem yaya hem de araç bağlantıları düşünülerek oluşturulması gerekmektedir.

Bu bağlamda yoğun taşıt karmaşası içerisindeki kentlerde yaya geçitleri arakesitlerde kalan ve yaya hareketi devamlılığının sağlandığı önemli yapısal birimler olarak görülmektedir. Ancak günümüz kentlerinde yaya geçitleri tasarımı düşünülmeden uygulanmış, çevresel bir bütünlük ve tutarlılık içermeyen, çeşitlilikten yoksun mekanlar halini almışlardır.

Bu nedenlerle bu çalışmada, kentsel mekan içerisinde önemi çok büyük olan ulaşım kavramı, yaya ve mekan ilişkisi kapsamında incelenmekte, yaya geçitlerinin kullanımlarındaki sorunların tespitine ve bir ölçütler demeti üzerinden değerlendirilmesine gidilmektedir. Hedef, kentsel yaya hareketi devamlılığına bağlı olarak oluşturulan kavramların yaya geçidi biçimlenişine nasıl yansıdığının araştırılmasıdır.

1. Bölümde; sanayi devriminden sonra ortaya çıkan ulaşım sistemindeki bozukluğun, kent bütünü içerisinde, yaya hareketi devamlılığının sağlanması kapsamında sorunlar oluşturduğu vurgulanmaktadır. Yaya hareketi devamlılığının sağlandığı yaya geçitleri tasarımının, yayanın hareketine ve kentsel beklentilerine bağlı olarak oluşması gerekliliği belirtilmektedir.

2. Bölümde; tarihsel süreç içerisinde yaya hareketinin kent yerleşimlerine etkisi ve yaya hareketi kavramları araştırılmaktadır. Kentsel yaya hareketi devamlılığına bağlı olarak yaya geçitleri tasarımında göz önünde bulundurulması gereken ölçütler belirlenmektedir. Belirlenen bu ölçütler demetinin yeni tasarımlarda ve mevcut durumların değerlendirilmesinde kullanılması için bir matris oluşturulmaktadır.

3. Bölümde; oluşturulan ölçütler demeti üzerinden hazırlanan değerlendirme matrisi, yapısal olarak anlam kazanabilmesi amacıyla Beşiktaş-Maslak ulaşım aksı üzerinde uygulanarak açıklanmaktadır.

4. Bölümde; belirlenen ölçütler demetinin uygulandığı yaya geçidi tasarımlarının, yaya hareketi devamlılığında yayanın kentsel ihtiyaçlarına cevap verebilecek nitelikte olduğu sonucuna ulaşılmaktadır. Hazırlanan bu çalışmanın yaya geçitleri tasarımında kılavuz olarak kullanılabileceği vurgulanmaktadır.

PEDESTRIAN CROSSING IN THE CONTINUITY OF URBAN PEDESTRIAN MOVEMENT

SUMMARY

A high quality livable environment appears in consequence of a spatial connection that is set balanced with built groups, open areas and transportation points.

The designs focused on vehicle traffic, which came into existence depended on population growth in the developing countries, mainly affect the pedestrian movement having an active part in the city. These highways, growing larger and larger, compose problems about the safety of pedestrian crossings. The urban pedestrian movement continuity is sheared with these designs. Transportation systems in the city must consist of both pedestrian and vehicle connections.

In this context, it's adopted that pedestrian crosses, which are at the intersection of heavily travelled cities, are important structural units coordinating the pedestrian movement continuity. However, designs of new pedestrian crosses have wild schemes. Also they are not integrating with their near surroundings and these places are far from consistency and variety as public spaces.

Because of these reasons this study analysis the sense of transportation, which is important in urban area, as part of the relation between pedestrian movement and public spaces. Also the problems on utilization of pedestrian crosses has been determined and studied on an evaluation of these problems with some specific criteria. The aim of the study is to research how the criterions, which are developed depended on the urban pedestrian movement permanence, affect the form of pedestrian crossings.

In the 1st chapter; it is pointed that the issues in transportation system that has been established after the industrial revolution constitute problems about the pedestrian movement continuity in urban area. It is explained that the design of pedestrian crossings, in which pedestrian movement continuity has enabled, must be formed according to the pedestrian movement and expectations from the built environment In the 2nd chapter; the pedestrian movement concepts and the effects of pedestrian movement to the city settlements in the history are studied. The criterions which must be considered in the design of pedestrian crossings depended to urban pedestrian movement have been determined. An evaluation matrix is developed in order to examine the new designs and the built environments.

In the 3rd chapter; the evaluation matrix which consists of the criterions is put into practice on Beşiktaş-Maslak access axe.

In the 4th chapter; it is come to the conclusion that the designs of crosswalks on which these criterions have been put into practice are respond to the urban needs of pedestrians in the continuity of pedestrian movement. It is emphasized that this thesis can be used as a guide in the design of pedestrian crossings.

In the 2nd chapter; the pedestrian movement concepts and the effects of pedestrian movement to the city settlements in the history are studied. The criterions which must be considered in the design of pedestrian crossings depended to urban pedestrian movement have been determined. An evaluation matrix is developed in order to examine the new designs and the built environments.

In the 3rd chapter; the evaluation matrix which consists of the criterions is put into practice on Beşiktaş-Maslak access axe.

In the 4th chapter; in conclusion the designs of crosswalks on which these criterions have been put into practice are respond to the urban needs of pedestrians in the continuity of pedestrian movement. It is emphasized that this thesis can be used as a guide in the design of pedestrian crossings.

1.GİRİŞ

1.1 Tezin Amacı

Bu çalışmada amaç, kent bütünü ve kentsel dış mekan yaşantısı çerçevesinde yaya hareketi ve yaya hareketinin devamlılığının sağlanması sorunsalını irdelemektir.

Çalışmanın odaklandığı temel konu ise; yaya geçitleri biçimlenişinin, yayanın alan üzerindeki hareketine ve kentsel beklentilerine bağlı olarak oluşması gerektiği düşüncesinden hareketle, yaya geçitlerini;

a. Mevcut tasarımları değerlendirmeye yönelik,

b. Yeni tasarımlara kılavuzluk edecek,

bir ölçütler demeti elde edilmesidir.

1.2 Literatür Özeti

Yapılan literatür araştırmalarına göre kentsel yaya hareketi devamlılığında yaya geçitleri incelenmiştir. Sanayi devrimi ile birlikte farklı üretim biçimlerinin ortaya çıkması, şehirlerin giderek geniş alanlara yayılması ve endüstrileşmeye bağlı olarak artan ulaşım sorunları, kentsel dış mekan yaşantısı ve bu kapsamdaki kentsel yaya hareketi devamlılığı bağlamında birtakım sorunlar oluşturmuştur.

Otomobil kullanımının getirdiği özgürlük kavramı kentlerin çok geniş araç yollarıyla kaplanmasına neden olmuştur. Kontrolsüz bir şekilde gelişen kentler, artan özel araç sahipliği ve mevcut kaynakların sürekli ve sınırsız bir şekilde kullanımı, karayolu düşünülerek oluşturulan planlama yaklaşımlarını doğurmuştur. Bu yaklaşımlar, özellikle arazi kullanımı ve ulaşım arasındaki yoğun ilişki düşünülerek geliştirilip, geniş araç yollarının planlanması ve trafik akışını artırmak en ideal çözüm olarak bulunmuştur. Fakat kentlerimize motorlu taşıtların bu kadar yoğun olarak girmesiyle birlikte yaya yollarına yönelik kent mekanları bozulmaya başlamış, özellikle de kent merkezleri, yaya kaldırımları, yeşil alanlar, yol çevreleri, zamanla taşıt yoluna katılmıştır.

Endüstrinin hızlı bir şekilde gelişmesi şehir yollarını eski fonksiyonlarından uzaklaştırmıştır. Kentlerdeki taşıt trafiğinin yoğunluğu yol mekanlarının üç boyutlu niteliklerini kaybettirmiş ve üçüncü boyut görünmez bir hal almıştır. Zaman içerisinde taşıtların gürültü ve kirliliği çoğalmaya başlayınca yaya bölgeleri planlama çabaları ortaya çıkmıştır. Buna bağlı olarak da; sanayi devriminden sonra modern şehir modelleri üzerinde çalışılarak yaya ağırlıklı bazı tasarımlara gidilmiştir fakat araç-yaya kesişiminin bulunduğu noktalar olan geçitlerde kentsel dış mekan yaşantısı bağlamında bu sorun devam etmiştir. Bu yoğunluk da yaya dolaşımını sağlayan yaya geçitlerinde yaya hareketini artık zorlaştırır hale gelmiştir. Bu nedenle bu çalışmada kent içerisinde yaya hareketinin devamlılığı bağlamında yaya geçitleri incelenmiştir. Amaç; İstanbul kenti içerisinde karşılaşılan sorunları alan çalışmalarıyla birlikte ortaya koyarak, yaya hareketine bağlı olarak yayanın çevreye ilişkin beklentilerine cevap verebilecek nitelikte yaya geçitleri oluşturmada ve tasarım sürecinde tasarımcıya kılavuzluk edecek ölçütler demeti oluşturarak sorunun çözümüne katkıda bulunmaktır.

1.3 Hipotez

Çalışmada kentsel yaya hareketi devamlılığına bağlı olarak yaya geçitlerinin çözümlenmesine yönelik; a) mevcut durum ve tasarımları değerlendirmek, b) yeni tasarımlara kılavuzluk etmek amacıyla ölçütler demeti oluşturulmuş; buna bağlı olarak da yaya kavramı üzerinden yaya hareketinin ve yaya alanlarının gelişimine yönelik çeşitli çalışmalar referans alınıp teorik alt yapı ortaya çıkarılmıştır.

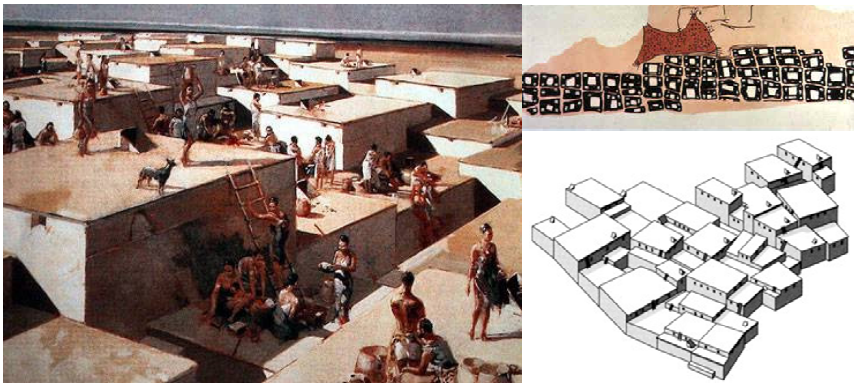
Velioğlu' nun çevrenin davranışsal bileşeni olan insanın, başka insanlar ve çevrenin fiziksel bileşeni olan mekansal kurgu ile ilişkilerini dış mekan yaşantısı bağlamında açıklamaya yönelik oluşturduğu " üçlü örtüşük formülasyon" dan temellenerek bu ölçütler demeti geliştirilmiş ve bu kapsamda bir değerlendirme matrisi kurgulanarak Beşiktaş-Maslak ulaşım aksı üzerinde uygulanmıştır.

2 KENTSEL YAYA HAREKETİ DEVAMLILIĞINA BAĞLI OLARAK YAYA ALANLARININ GELİŞİMİ- TEORİK YAKLAŞIMLAR

2.1 Tarihsel Süreçte Yaya Hareketinin Kent Yerleşimlerine ve Dış Mekan Yaşantısı Oluşumuna Etkisi, Yaya Hareketi ve Kavramlar

Tarihte kentleri şekillendiren en önemli unsur hareket ve yaya dolaşım sistemi olmuştur. John Reader, "Şehirler" isimli kitabında başlangıcından beri şehrin fiziki ve kültürel gücünün yoğunluğunun insan hareketini genişlettiği ve günlük hayat temposunu hızlandırdığı üzerinde durmuştur. Şehirleri, doğum, gelişim ve ölüm döngülerine sahip tamamen canlı bir varlık olarak değil de, hayat döngüleri ile şehri işlevsel kılan insan nesillerinden kesinlikle beslenen bir şey; dinamik bir birim olarak görmektedir [1]. Bu da insan hareketinin kentsel dış mekan yaşantısında ve kentlerin gelişmesindeki büyük rolünü ortaya koymaktadır.

Kent hayatının gelişiminde insanın verdiği ilk eserler arasında Çatalhöyük yer alır. Birkaç avlu dışında evler birbirine çok yakın bir şekilde konumlandırılmıştır [1]. Çatalhöyük'ün içlerine varan giriş yolları, evleri birbirinden ayıran sokakları ve geçitleri yoktur. İç mekanlara ise çatılardan sarkıtılan merdivenlerle geçebilmek mümkündür. Böylece, doğal zemin üzerinde ikinci bir zemin oluşturularak yaya hareketinin buradan da sağlanabileceği görülmektedir.



Şekil 2.1 : Çatalhöyük yerleşiminde yaya hareketi

Mezopotamya ise dünyanın ağırlıklı olarak kentleşme sergileyen ilk toplumu olan Sümer'e ev sahipliği yapmıştır. Buralardaki ilk yerleşimlerin dağınık, göçebe avcı toplayıcı gruplardan oluştuğu bilinmektedir. Firavunlar dönemi Mısır'ında ise kentler nüfusun büyük bir bölümünü barındırıyordu. İnsanları bir araya getirmek ve farklı toplulukları karıştırmak amacıyla kent içerisindeki işlevleri, topografya üzerinde oluşturulmuş çevrili duvarlar içerisinde kalan mekanlarda gerçekleştiriyorlardı [2].

Antik çağlarda ise, agora ve forumlar, halk toplantılarında çeşitli amaçlarla kullanılan yaya alanları olarak görülmektedir [3]

Ortaçağ yerleşimlerinde şehir mekanlarında ve sokaklarda yaya hareketinin hakim olduğu organik bir planlama mevcuttur. Organik planlamada önceden tasarlanılmış bir plan yoktur, ihtiyaçtan ihtiyaca, fırsattan fırsata geçer ve bir dizi uyarlama içerisinde gittikçe daha tutarlı ve amaçlı bir hale gelir [2]. Böylece sonunda bu uyarlamalar bir bütünlük oluşturur. Ortaçağ kent planlarında düzen değil de teklifsiz bir sistem söz konusudur. Mekansal yapı insan hareketlerine göre şekillenir. Caddeler araç trafiği göz önüne alınarak yapılmadığı için, yol yaparken de doğal patikaları izlemek daha ekonomik bir sistemdir. Ortaçağ kent yönetiminde önemli diğer bir unsur da yol döşemeleridir. Kamusal zeminlerde önemli olan kavram birliktir. Bu yüzden de zemindeki fiziksel düzenlemeler önem kazanmıştır. Surlar ise kent kapıları, kent merkezi ve kentte ana dolaşım ağını belirlemektedir [2].

Geç ortaçağ döneminde bu tutarlı düzensizlik yerini kargaşaya bırakmıştır. Fiziksel kurgunun oluşturduğu dolambaçlı yollar ve geçitler, karanlık suç mekanlarına dönüşmeye başlamıştır. Rönesans dönemiyle birlikte özgürlüğe doğru bir hareket ve insanın itibarını yeniden kazanması ön plana gelmiştir. Ortaçağ kent yapısına açıklıklar ve netlikler kazandırılarak bir düzen getirilmeye çalışılmıştır. Sonuçta düz caddeler, yatay çatı çizgileri ve sonsuz bulvarlarla şehirlerin formel güzellikleri içerisinde yayalar güvenlikli bir şekilde dolaşmaktadırlar [3]. Rönesans geleneğinde diğer bir katkı ise, taş merdivenler ve heykelli çeşmelerdir. Çeşmelerin insanın gözünü yukarı yönlendiren yapısında ve merdivenlerin yukarıya çıkışlarında görülen dikine hareket duygularıyla bu yenilikler yerine getirdikleri işlevlere mekansal bir canlılık katmışlardır. Ancak zamanla barok döneme geçişte netlik yerini hizaya sokmaya, açıklık boşluğa, büyüklük de şaşaaya bırakmıştır [2]. Bulvar barok kentinin en önemli unsurunu oluşturmaktadır. Kent planının çizgisel evriminde tekerlekli araçların hareketleri önemli bir rol oynamış, at arabaları ve yük arabaları kent

içerisinde daha fazla kullanılır hale gelmiştir. Hareketin hızlanması kavramının ortaya çıkmasıyla birlikte yürürken gözün ayrıntılarla uğraştığı ve kenti monoton göründüğü farklı araçlarla hareket edildiğinde ise farklı parçaların insan zihninde uyandırdığı etkinin farklı olacağından bahsediliyordu. Askeri harekete hizmet etmesi amaçlı yapılan ışınsal bulvarlar araç trafiğiyle birlikte genişletilmeye ve çoğaltılmaya başlandı [2]. Barok devrinde bu zenginlik ve ihtişam içerisinde yayalar süslü dekorlar arasında önemsiz bir hal almaya başlamıştır [3]. İnsanların buluşup bir araya geldikleri pazaryerinin yerel yoğunlaşma noktaları yaratmak yerine trafik hattı boyunca uzanmasına yol açmıştır [2]. Barok dönemiyle birlikte Haussmann ise ilk olarak Paris'te doğrusal yol şemasını uygulamıştır. Burada ise amaç; kraliyetin askeri geçişleri için yeni arterler oluşturmaktır.

19.yy.da ise yerleşmelerde yaya ve at arabası olarak birbirine paralel iki aks geliştirilerek ayrı ayrı şebekeler oluşturulmuş fakat bunları da yine yol ve kaldırım olmak üzere ikiye ayırmışlardır. Ancak 19.yy.ın sonlarına doğru şehirlerarası yolların kent içerisinden geçirilmesine yönelik çalışmaların başlamasıyla birlikte kentlerin yol örüntüsü bozularak yaya mekânları yok olmaya başlamıştır [4]. Sanayi devrimiyle birlikte kentler büyük bir hızla genişlemektedir. Mahalle kavramı trafiğe kurban edilmiş bir durumdadır. Daha sonraları ise tren ve tramvayın icadıyla birlikte tarihte ilk kez toplu taşımacılık başlamıştır. Kentin büyümesinin sınırları artık yürüyüş mesafesine göre değil demiryolu hattına bağlı olarak gelişmiştir. Merkezden her yöne ve banliyöden banliyöye gerçekleşen bir hareket söz konusu olmaya başlamıştır [2].

Sanayi devriminden sonra ise Pyotr Kropotkin'in *Fields, Factories and Workshops*'ı, Ebenezer Howard'ın *Garden Citys' of Tomorrow*'u gibi kentin yeni merkezine insan unsurunun yerleştirildiği bir takım yaklaşımlar geliştirilmiş fakat uygulamalara tam olarak yansıyamamıştır. 20. yy. la birlikte artık otoyollar gelişmeye başlamış, yeni ulaşım araçları ortaya çıkmış ve raylı sistemler istasyonlar etrafında yeni dolaşım ağları oluşturmuştur. Metro sistemleriyle birlikte eskiden yayaların dolaştığı yer altı yerleşkelerinde artık farklı bir sistem görülmeye başlanmıştır. Yaya alt ve üst geçitleri bu metro sistemleriyle birlikte, yaya yolu dolaşımında yaygın olarak kullanılan yapısal elemanlar halini almıştır [4].

Kentsel yaya hareketi devamlılığı ve kentsel dış mekan yaşantısına katkı bağlamında bugün arakesitte kalan yaya geçitleri incelenmesi gereken önemli kentsel parçalar halinde karşımıza çıkmaktadır.

Dış mekân yaşantısı kent içerisindeki oluşumlar kapsamında birçok koşuldan etkilenmektedir. Fiziksel çevre bu faktörlerden en önemlisidir. Jan Gehl'e göre kentsel dış mekân yaşantısı, fiziksel çevre koşullarına göre üç farklı bölümde incelenebilir. Bunlar; 'zorunlu-vazgeçilemez aktiviteler' , 'isteğe bağlı aktiviteler' ve 'sosyal aktiviteler' dir. Zorunlu-vazgeçilemez aktiviteler yürümeyle ilişkili günlük sorumluluklardır, isteğe bağlı aktiviteler zaman ve mekan olanak veriyorsa bir şeyler yapma isteği duyulan hareketlerdir. Bu gibi aktiviteler dış mekandaki olanaklar optimum düzeyde olduğunda, insanları o alana çağırır hale geldiğinde gerçekleşir. Fakat kalitesiz, zayıf dış mekanlar sadece kullanılmak zorunda kalınan alanlardır. Sosyal aktiviteler ise mekanda bulunan diğer kullanıcılara bağlı olarak gelişen etkinliklerdir [26].

Cullen "Townscape" adlı yapıtında dış mekanların oluşumu kapsamında; endüstri devriminden önce, yapılar arasında kalan mekanların, yapıların kendisi kadar önemli olduğu esnek bir anlayışın var olduğunu ve iyi tanımlanmış doluluk-boşluk ilişkilerinin görülebildiğini, modern sonrası dönemde ise kentlerin eskinin estetik kaygılarını taşımadıklarından bahsetmektedir. Bu kapsamda çalışmalarında, kenti insanın deneyimleyeceğinden yola çıkarak, üç boyutlu kentsel form ve mekan analizleri geliştirmiştir [12].

Mumford'a göre hiçbir kent planı iki boyutlu modeliyle tam anlamıyla tanımlanamaz; zira kent içindeki işlevsel ve estetik ilişkiler ancak üçüncü boyutla, yani uzamda hareketle ve dördüncü boyutla, yani zaman içinde yaşanan dönüşümle birlikte hayat kazanır [2].

Çekim noktaları ve hareketin dinamiği üzerine yaptığı çalışmalarda Hillier'ın kendi analizlerinden yola çıkarak ortaya attığı en önemli sav, bir kent ya da kent parçasının büyümesini ve biçimsel değişikliğini belirleyen birincil etkenin aktivite değil hareket ekonomisi olduğudur [5]. Bu bir anlamda mekanın insanları bir araya getirme olasılığının sadece işlev ile insanları bağıntılandırılmasından değil, aynı zamanda, o mekanı oluşturan parçaların bir araya geliş özelliklerinden de oluştuğu savını desteklemektedir [6]. Hillier ayrıca, yayanın hedefe yönelik hareketiyle bir kentsel

açık alan içinde yürüyüşünü de birbirinden ayırmak gerektiğini ifade eder; birincisi alan kullanımının yarattığı bir dinamizmken ikincisi mekan kurgusunun oluşturduğu bir fonksiyondur. Yaşayan bir kentsel mekan ise, her iki fonksiyonun da birbirini destekler biçimde var olmasını gerektirir [5].

Kentin yapısını tanımlayan Edmund N. Bacon, kentsel mekanın zaman ve hareket olgularıyla biçimlendiğini ifade etmektedir. Yapı ve mekan ilişkisini tarihsel verileriyle inceleyen Bacon'a göre, zaman ve hareket tanımı olmadan mekan anlam kazanmayacaktır. Kentsel mekan tasarımında amaç, insanlarda, mekanın içinde hareket ederken sürekli ve aralıksız etkiler bırakmaktır. Tasarımın ilettiği mesajları algılayacak olan insanlar "katılımcı" olarak ifade edilmektedir. Tasarımla oluşturulan yeni görüntü ise, algısal deneyimin sadece bir başlangıcıdır. Oysa hareket, insanın da içinde yer aldığı tüm evrenin, aydınlıktan gölgeye, sıcaktan soğuğa, gürültüden sessizliğe değişmesi gibi etkenlerin mekan üzerindeki etkisiyle oluşmaktadır. Aslında tasarımın amacı mimari bir kompozisyon devamlılığı içerisinde, içinden geçen kullanıcıyı etkilemektir. Bir tasarımın sanat olabilmesi için, katılımcıda uyandırdığı etkilerin yalnızca devamlılık değil, aynı zamanda çeşitlilik ve uyum içermesi gerekmektedir. Bacon'a göre eş zamanlı hareket sistemleri incelenirken; doluluk boşluk arasındaki ilişki, deneyimin devamlılığı ve eş zamanlı süreklilikler üzerinde durulması gereken kavramlardır [7]. Bu kavramlar üzerinden doluluk ve boşluk arasındaki ilişkinin, mekan içerisindeki hareketin üretimine bağlı olduğunu söyleyebiliriz. Deneyimin devamlılığı bağlamında tasarımın kent içerisindeki rolü, kullanıcıya tüm gün boyunca devam ettirebileceği uyumlu bir çevre oluşturmaktır. Mekan içerisindeki hareket, doğadaki formlar ve yapıların biçimlenişinden türeyen deneyimin devamlılığını meydana getirir. Eş zamanlı süreklilikler kapsamında hareket sistemleri kent içerisindeki kullanıcının farklı çeşitlerdeki hareket biçimine ve hızına bağlı olarak gelişmektedir. Eş zamanlı deneyimler; insanların hareket ederken; otomobil, raylı ulaşım araçları, otobüs veya yaya gibi farklı hareket çeşitlerinden dolayı çeşitlilik kazanacaktır.

Hareket sistemlerinin doğayla olan ilişkisi üzerinde de çalışan Bacon; bir ağacın besin kanallarının yapraklara kadar nasıl ulaştığını görebiliyorsak bir kentin ulaşım sistemini de bu duruma benzetebileceğimizden bahsetmektedir. Bacon'a göre şehirlerdeki bağlantı sistemi buna bağlı olarak özel durumlar ve farklı tasarımlar gerektirmektedir. Bir kentin ulaşım sistemi net ve okunabilir bir durumdaysa ayrıca

insanlar tarafından birçok defa kullanılır hale gelmişse kullanıcı, toplumun kolektif psikolojisi içerisinde kendisini kabul ettirmiş olur. Böylece bu organik gelişimle birlikte; kentsel çevrede çeşitlilik, devamlılık ve zenginlik artmaya başlar [7].

Kentsel çevre, yapıların, çevresel ögelerin ve bireylerin oluşturduğu ve bunların birbirleriyle ilişki içinde bulunduğu bir bütündür. Kentsel çevre, birey çevre etkileşiminde önemli rol oynamaktadır. Kent yaşamı, içinde önemli olan kentsel ögelerin akıllıca ve bilinçli olarak düzenlenmesidir. Ulaşım çevreleri içindeki kentsel ögeleri ve bunların kullanımına yönelik elemanları, ihtiyaç duyulan, gerekli yerlerde göremiyorsak, sağlıklı bir kent yaşamından söz edemeyiz. Bireyin gideceği yol üzerindeki güvenlik, rahatlık ve varmak istediği hedefe ulaşma isteği tasarıma ilişkin en önemli ölçütlerdir. Ulaşım çevreleri aynı zamanda bireyin ruhsal ve duygusal yönden doyurulmasını sağlamak durumundadır. Bu da çevrenin sağlıklı düzenlenmesini gerektirir [8].

2.2 Üçlü Örtüşük Formülasyon ve Kapsamı

Hazırlanan çalışma, kentsel ölçekli bir sorunu konu almaktadır. Velioğlu'nun, günümüzde insan ile birinci dereceden ilişkili olmayan noktalardan hareketle keyfi ve biçimci tasarımların yapılması ve ortaya çıkan karışıklıkların giderilebilmesi amacıyla oluşturduğu üçlü örtüşük formülasyon kentsel yaşantıyı ve çevreyi tam olarak açıklayabilmektedir. İlgilenilen sorunu irdeleyici niteliği olduğundan çalışma bu formülasyon üzerinden temellendirilmiştir.

Mimari tasarım, çevre ve program (konu, yapı tipi) verileri doğrultusunda insani ihtiyaçlar için yapılır. Günümüzde tasarımcı genellikle üç ölçekte tasarım yapmaktadır. Bunlar, tek yapı, yapı grubu ve kent parçası ölçekleridir. Fiziksel çevre esas olarak doluluklar (yapılar) ve boşluklardan (dış mekanlar) oluşur. Tek tek yapılar daha ayrışmış yaşantıları içlerinde barındırırken, dış mekanlar süreklilik içerir ve ayrışmış yaşantıları birbirine bağlayan "dış mekan yaşantısına" sahne olurlar. Dış mekan yaşantısı kentsel anlamda büyük önem taşımaktadır ve bu nedenle insan-çevre etkileşimi değerlendirmelerinde esas alınmalıdır [9].

İnsanın çevre ile olan ilişkisinde birbirine bağlı olarak üç psikolojik süreçten geçtiği bilinmektedir. Bunlar: algılama(algı), kavrama-kavrayışsal tepki(imaj) ve davranışsal tepki(eylem)dir. Bu süreç çerçevesinde, dış mekan aktiviteleri içindeki insanın

fiziksel, psikolojik özellikleri ve ihtiyaçları göz önüne alınarak, fiziksel ve davranışsal bileşenlerden oluşan çevreden beklentileri aşağıdaki şekilde sıralanabilir:

- Çevrenin (dış mekan), insanın bilme ve ilişki kurma ihtiyacı doğrultusunda net, algıya açık ve harekete elverişli olması (insan-insan ve insan-fiziksel çevre ilişkileri bağlamında),

- Çevrenin (dış mekan), insana kendisi için düzenlenmiş olduğu duygusunu vermesi, fiziksel çevrenin, insan ölçeği bağlamında insanın mekansal beklentilerine cevap verebilmesi,

- Çevrenin (dış mekan), aktivite olanağı açısından çeşitlilik, zenginlik içermesi, canlı ve çekici bir yaşantıya sahip olması, seçme şansı içermesi [10].

Kentsel çevreyi oluşturan fiziksel kurgunun taşıması gereken en temel özellik, algıya açık ve belirgin olmasıdır [11] Mekansal sürekliliğe bağlı olarak gerçekleşen hareket ise doğaldır ki, dış mekanların içerdiği en önemli fonksiyonlardan biridir. Bu noktada, önemli husus dış mekanların insanın algı kapasitesi ve bilmeye dayalı eğilimleri doğrultusunda harekete ilişkin olarak güçlü bir oryantasyon içermesidir.

Kentsel fiziksel çevredeki dış mekanlar, Schulz'a göre, soyut olarak yakınlık duygusu içeren yerler, kapalılık duygusu içeren alanlar ve süreklilik duygusu içeren yollardan oluşmaktadır.

Spreiregen'e göre ise, bu kurgu içinde, alanlar toplayıcılık ve kaynaştırıcılık özelliklerine sahip statik mekan niteliğindeki rezervuarlar, yollar ise, bağlayıcı, dinamik mekan niteliğindeki kanallardır.

Bağlayıcı koridorlar niteliğindeki kanalların, mekansal nitelik içermeleri için, karşılıklı olarak iki yönde sınırlanmaları yeterlidir. Yaya geçitleri de yollar içerisinde iki tarafı sınırlanmış birer mekansal nitelik taşıyan bağlantılar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu sınırlanma da insan ölçeğine bağlı olarak yapılandırılmalıdır [10].

Güncel dış mekan yaşantısının sürdürüldüğü dış mekanların, yapı kitleleri ve yüzeyleri ile bilinçli olarak sınırlanıp tanımlandığı durumlarda, bu mekan kurgusu, kullanıcıda kendisi için düzenlenmişlik etkisi uyandırmakta, çevreyi benimsemesine ve daha fazla vakit geçirmesine neden olmaktadır [12].

Yapı ve yapılar, dış mekan aktivitelerini içeren dış mekanı, fiziksel özellikleri ve cephe yüzeyleri ile belirlerken, aynı zamanda, barındırdıkları programın temel

ögeleri olan fonksiyonlarla da, iç mekan-dış mekan ilişkisi ve girişimi çerçevesinde taşma yoluyla beslerler ve böylelikle dış mekan canlılığına katkıda bulunurlar [10].

Böylelikle, yapı kitleleri ve dış mekanlardan oluşan kentsel fiziksel kurgu ve aktiviteleri kent, kent parçası, yapı grubu ve tek yapı ölçeklerinde irdelemeye yönelik üçlü bir formülasyona ulaşılmış olmaktadır.

Formülasyon, yapılar ve dış mekanlardan oluşan mekansal kurgunun;

Hareketin organizasyonu: Yaya ve araç dolaşımı ile ilgili tüm problemler ve iç sirkülasyon-oryantasyon problemleri
Mekanın organizasyonu: Mekansal kimlik ile ilgili tüm oransal, boyutsal, fiziksel özellikler; ve
Kullanım organizasyonu: İşlev seçimi, işlevlerin yan yana gelişleri, yer, kat ve kotlara dağılımları ile ilgili tüm problemler bağlamında üçlü bir örtüşme içerecek şekilde irdelenmesi biçimindedir.

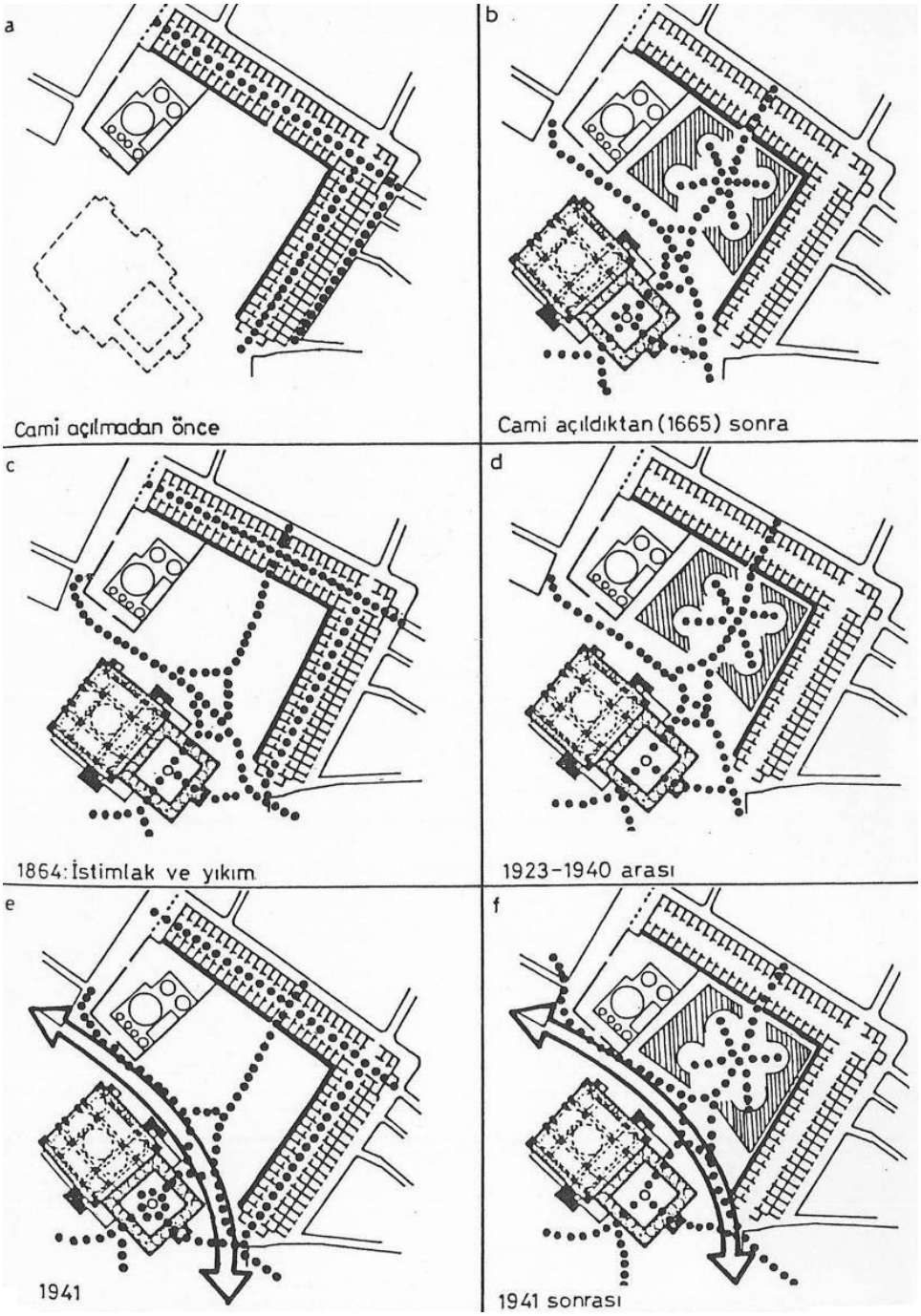
Bu noktada önemli husus, fiziksel kurgunun; hareketin, mekanın ve aktivitenin organizasyonu bağlamlarında örtüşük olarak tutarlılık içermesidir [9].

Aşağıda verilen iki örnek bu düşünceyi açıklar niteliktedirler:

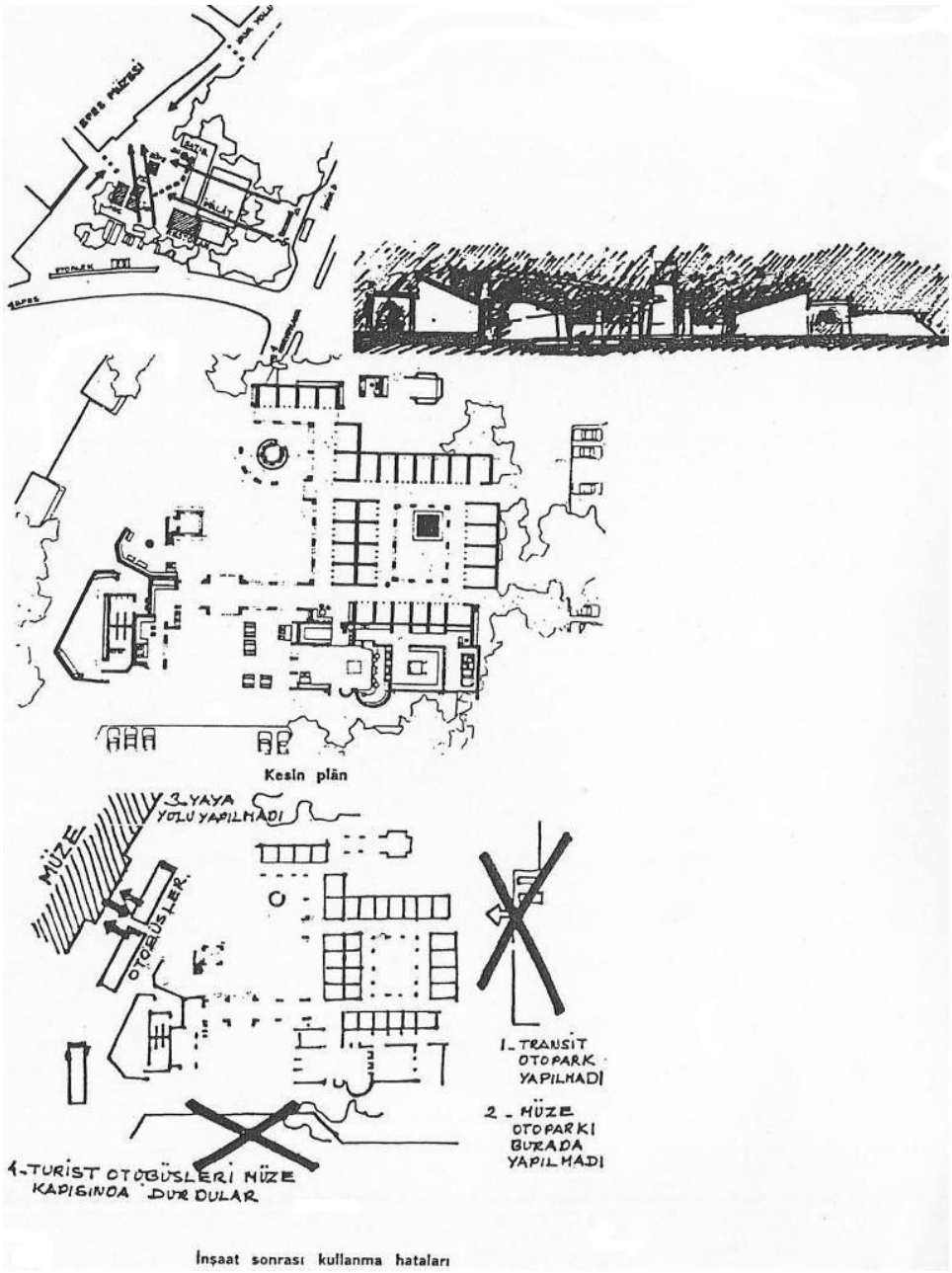
İstanbul kentsel kurgusu içinde, Eminönü meydanı gibi merkezi bir alan içinde yer alan Mısır Çarşısı, Yeni Cami inşaatı için gelir getirmek amacıyla, Mısır'dan gelen mal ve baharatları satmak için, Osmanlı döneminde inşa edildi.

Çarşı mekanın organizasyonu bağlamında; Yeni Cami'nin inşa edilmesiyle birlikte mekansal olarak cami ile bütünleşecek ve ortak bir avlu oluşturacak şekilde "L" biçiminde yapıldı. Ancak, kullanımın ve hareketin organizasyonu bağlamlarında, caminin kullanımına bağlı olarak yaya akışlarının her yönde artacağı göz ardı edilerek, Tahmis Sokağına yönelik dükkanlar yapılmasına karşın, avlu cephesi sağır bırakıldı. Bu hata 1665'de caminin açılışı ile birlikte çarşının mimari karakterini bozacak parazit, salaş dükkanların artan yaya akışına yönelik olarak avluya yerleşmesine ve çarşının sağır duvarlarına yapışmasına yol açtı. Kentsel aktivitenin doğası gereği oluşan, ancak görsel çirkinlik içeren salaş dükkanlar 19.yy. batılılaşma hareketleri sırasında 1864'de kaldırıldı. Çevre, Cumhuriyet döneminde de, kentsel aktivitenin doğası gereği tekrar salaş dükkanların istilasına uğradı. 1940 yılında, çarşı duvarlarını ve avluyu salaş dükkanlardan temizlemek için istimlaklar yapıldı ve dükkanlar tekrar yıkıldı. Ancak bu kez de, hareketin organizasyonu bağlamında

hatalı bir karar alınarak, mekansal bir bütün oluşturan Yeni Cami ve Mısır Çarşısı arasından, 1941 yılında trafik yolu geçirilerek yaya hareketinin sürekliliği bozuldu. Avludaki salaş dükkanlar ortadan kaldırılmışken, sonradan faaliyetlerine tekrar izin verildi. İstanbul Belediyesi, 1943'de, Mısır Çarşısı dükkanlarını kiraya verirken, meslek ayırımı gözetmediğinden (kullanım organizasyonu) çarşıda, kasap dükkanından pastırmacıya kadar her türlü esnaf yer aldı. Böylelikle çarşı, karakterini iyice yitirip adı ile çelişir hale geldi [13-9]



Şekil 2.2 : Yeni Cami ve Mısır Çarşısı – Eminönü, İstanbul



Şekil 2.3 : Selçuk Müze Çarşısı – mimari tasarım: Cengiz Eren

Günümüzden bir örnek de Mimar Cengiz Eren'in geçmiş yıllarda tasarladığı, ancak mesleki kontrolörlüğünü yapamadığı Selçuk Müze Çarşısı'dır. Selçuk Müze Çarşısı projesinin; "üçlü örtüşük formülasyon" ışığında, genel olarak, iredelendiğinde; Hareketin organizasyonu çerçevesinde; yaya hareketine göre biçimlenmesi (yeni otopark yerleri tasarlanarak ziyaretçinin otobüslerden çarşı girişinde inmesinin öngörülmesi ve çarşı içinden alışveriş yaparak ve çarşıyı yaşayarak geçip, müzeye girmesinin sağlanması ve kurgunun bu akışa göre biçimlenmesi), Mekanın organizasyonu çerçevesinde mevcut müze ile bütünleşerek tanımlı bir dış mekan ve bu dış mekan ile ilişkili avlu ve arkadlar oluşturulması ve söz konusu dış mekanların

Kullanım Organizasyonu çerçevesinde doğru konumlandırılmış, uygun fonksiyonlar ile beslenmelerinin sağlanması, mekanlara ölçek ve canlılık kazandıracak "ek ögelerin" kullanılması kesit ve cephelerde yayayı toplayıcı "ara hacimler" oluşturması gibi çok olmulu özellikler içerdiği görülmektedir.
Ancak, proje aşamalrından sonraki aşamalarda, "proje-yapım-kullanım, yönetim, bakım bütünlüğü" kurulamamış, yaya ve araç trafiği projede öngörülen şekilde gerçekleşmemiş (mekan sınırı kademelerin ve öneri otopark alanlarının gereksiz bulunarak yapılmaması), ziyaretçi otobüslerinin çarşı girişinde değil, yaya meydanını çiğneyerek, müze kapısı önünde durmalarına göz yumulmuş (çarşı ve müze arasında görsel ilişkiyi engelleyecek biçimde), böylece ziyaretçinin "çarşıyı yaşaması" ve "çarşıyı yaşatması" engellenmiştir [9].

Oluşturulan bu kavramsal çerçevede, hareket, mekan ve kullanımın organizasyonunun bütünleşik bir şekilde çözümlendiği formülasyon, fiziksel kurguda arakesitlerde kalan yaya geçitlerindeki mevcut durum ve tasarımların değerlendirilmesi, yeni tasarımlara kılavuzluk etmesi amacıyla zenginleştirilmiştir.

- Hareketin organizasyonu; bağlantı noktalarının seçimi, erişebilirlik-yönlendiricilik ve yürünebilirlik,
- Mekanın organizasyonu; algılanabilirlik-okunabilirlik, mekansal kimlik ve nitelik-kentsel imaja katkı ve tutarlı bütünsellik,
- Kullanım organizasyonu; geçit ve yakın çevresinin tasarlanması ve artık alan bırakılmaksızın ek işlevlerle çeşitlendirilmesi, gece-gündüz kullanım sürekliliği-mekan güvenliği ve engelli ulaşımı,

ölçütleri kapsamında geliştirilmiştir.

2.2.1 Hareketin organizasyonu bağlamında oluşturulan ölçütler:

2.2.1.1 Bağlantı noktalarının seçimi

Kent imajını tanımlayan temel ögelerden biri olarak bağlantılar (paths), gözlemcinin, alışılmış bir şekilde veya tesadüfen üzerinde hareket ettiği yada üzerinde hareket etme potansiyelleri olan alanlardır. Sokaklar, gezinti yolları, transit hatlar, kanallar veya demiryolları, bağlantı yolları olarak nitelendirilebilir. Bu bağlantılar, dolaşım sisteminin ana ve tali güzergahlarını oluşturmaktadır [15] .

Lynch tarafından bir kentin tanımlanmasında etkin ögelerden biri olarak önerilen düğüm noktaları ise; bir kesişimin beraberinde getirdiği bir değişimin olduğu noktalardır. Düğüm noktalarında birden fazla yolun bir odakta toplanması söz konusudur. Trafiğin ve ulaşımın kesilerek yön değiştirmesi bu noktalarda gerçekleşir [11].

Bu bağlamda yaya geçitlerinin bağlandığı noktalar birer düğüm noktası olma özelliği taşımaktadır. Geçit çevresindeki yoğun kullanılan odaklar belirlenerek bu noktalar birbirine doğru bir şekilde bağlanmalıdır. Aynı zamanda bu odakların önemsel hiyerarşisi de doğru bir şekilde saptanmalıdır.

Bu alanlar hareketin yavaşladığı veya kısmen durduğu alanlardır. Bu sebeple tasarımda toplanma, dağılma, dinlenme, rahatlama, gibi etkinliklerin bu noktalarda odaklanması kullanılabilir bir mekan için önemlidir. Taşıt yollarındaki farklı doğrultulardan gelerek, kesişen yollar, kavşakları oluştururken, esas kullanıcı kitlenin yaya olduğu yollarda, küçük toplanma noktaları oluşur. Ayrıca toplu taşın araçlarının durak yerleri ile taşıt yolunun, yaya yolunu kestiği yerlerde iki kullanımı bir araya getirdiği için bir düğüm noktası özelliği gösterir.

Bu tür noktalarada yapılacak olan çeşitli düzenlemeler, kullanılacak kent mobilyaları, renkleri, malzemeleri ve kot farklılıkları ile yayaların hakimiyetinin hissettirilmesi mekanın tasarımında önem kazanmaktadır.

Bağlantı problemleri kapsamında yaya geçitlerinde;
-Yayaya ayrılan alanlar mümkün olduğunca taşıt trafiği ile kesişmemeli ve kendi içinde bir bütünlük oluşturmalıdır.
-Yaya akışını önleyebilecek herhangi bir engelin etkisinin en aza indirilmeye çalışılması veya tamamen ortadan kaldırılması gerekir.
-Yaya geçitlerinde kesişme noktaları, bir düğüm noktası olması gereken niteliklere, fonksiyonlara sahip olmalıdır. Bu noktalar kültürün, insanların ve hareketin karşılaştığı, birleştiği noktalardır. Bu karşılaşma ve birleşme noktaları ister kültürel, isterse taşıt trafiği veya yaya hareketi olsun; beraberinde çevresinin planlanmasıyla birlikte geliştirilmeli ve çözümlenmelidir.

2.2.1.2 Erişebilirlik-Yönlendiricilik

Erişebilirlik, kentsel yaşam içerisinde en önemli gereksinimlerden biridir. Bu kavram, kentsel yaşamın tüm olanaklarını tam ve eşit olarak kullanma ve tüm yapılı

ve açık kentsel mekanlara engellenmeden ve bireysel olarak ulaşma/ulaşabilme anlamını taşımaktadır [29].

Kentsel yaya akışının devamlılığı çerçevesinde yaya geçitlerinde erişebilirlik kavramı büyük önem taşımaktadır. Yaya geçidinin bulunduğu yer ve konum, yayanın bir mekandan diğer bir mekana ulaşabilmesinde göz önünde bulundurulması gereken önemli bir unsurdur. Yaya alt ve üst geçitlerinde zemine erişim mesafesi yayayı yormayacak şekilde en kısa mesafede düzenlenmelidir. Yaya hemzemin geçitlerinde ise ulaşılan noktaya erişimin yine en kısa yoldan olması gerekmektedir.

Kentsel mekanlar arası süreklilik ve bir mekandan diğer bir mekana geçiş, erişebilirliğin gerçekleşmesiyle ilgilidir. Erişebilirlik, kent içi kapalı veya açık mekanların birbirlerine olan ilişkilerinin, özellikle yayaların hareketi söz konusu olduğunda, mümkün olduğunca kesintisiz sağlanması ile, kuramsal anlamda kesinlik kazanır [22].

Taşıt trafiğinin çok yoğun olduğu kent merkezlerinde, yaya alanlarının daraltılıp taşıt yollarının genişletilerek yayaların dolaşım haklarına müdahalede bulunulduğunu görmekteyiz. Buna bağlı olarak da kentsel merkez içerisinde yayalar için mekansal erişim önem kazanmaktadır. Kentsel yapılı çevre içerisinde bulunan yaya geçitlerinin birbirine bağladığı mekanlar arası erişebilirlik kavramı yapılacak tasarımlarda ve düzenlemelerde daha değerli hale gelmektedir.

Erişebilirlik kavramı, kişinin bazı aktivitelere erişmek istemesiyle, bu aktivitelere ulaşmakta ortaya çıkan engeller, en genel anlamıyla maliyetler arasındaki ilişkiye bağlı olarak çeşitli şekillerde tanımlanabilir: fiziksel erişebilirlik ve ekonomik erişebilirlik [14].

Fiziksel erişebilirlik, göreli erişebilirlik (relative accessibility) ve bütünsel erişebilirlik (integral accessibility) olarak iki alt başlıkta incelenebilir. Göreli erişebilirlik, bir alandaki birbirine bağlanabilen herhangi iki noktanın bağımlılık derecesi olarak tanımlanabilir. Bütünsel erişebilirlik ise, belirli bir noktanın aynı yüzeydeki diğer tüm noktalarla olan bağımlılığının derecesi olarak tanımlanabilir. Bütünsel erişebilirliğin işlevsel biçimi, bir nokta için göreli erişilebilirliklerin toplamıdır [14].

Bu kapsamda yaya geçitlerinde fiziksel erişebilirlik yalnızca bağlanılan iki noktanın değil, çevresindeki mekanlara bağlanan tüm noktaların birbirleriyle bir bütün

oluşturacak şekilde tasarlanmasıyla tam olarak işlevini yerine getirebilmektedir. Güçlü bir tasarımı olmayan yaya geçitlerinde tasarlanan yol ne kadar kaliteli olursa olsun yürüme yolu olarak belirlenmemiş patikaların oluşması yayaların asıl önem verdikleri unsurun güzergah olduğunu ortaya koymaktadır. Kullanılan malzemeler yüksek bir kaliteye sahip olmasına rağmen geçidin yoğun olarak kullanılmadığı sık sık karşılaşılan bir sorundur. Bu da yaya geçitlerinin kullanımının yoğun olarak sağlanması için erişebilirliğin, yaya yolu kalitesinden daha ön planda tutulması gerektiğini göstermektedir.

Erişebilirlik kapsamında, bir yaya geçidinde, başlangıç ve bitiş noktası arasında bir akışın olması mekanındaki hareketin yönünü belirler. Bir mekandaki yönlendiricilik kavramı, o mekandaki erişebilirliğin güçlü olmasıyla alakalıdır.

Trancik'e göre, bir mekandan diğerine geçerek harekete yön veren bir başka mekansal düzen, kentsel mekanların bir seri oluşturarak "ardışık mekanlar" dizisi şeklinde tasarlanmasıdır. Bu da kentsel mekanların bir bütünlük içerisinde birbirine bağlanmasını ve mekansal sürekliliği sağlamaktadır. Aynı zamanda yönlendirme aksları oluşturmak, insan hareketini sürükleyen dinamik karakteri ile, insan hareketini içinde tutan kapalı toplanma mekanlarının statik karakterini bozmakta, bu mekanlara davet edici özellikler kazandırarak, kentsel mekanın belirli bir dinamizme de kavuşmasını sağlamaktadır [25].

Bu kapsamda kentsel çevre içerisinde yaya geçitleri de mekanları bir bütünlük içerisinde birbirine bağlaması, mekansal sürekliliği sağlaması ve harekete yön vermesi gereken önemli yapısal elemanlardır. Yönlendiricilik kavramı, geçidin; bağladığı noktalara ulaşmada, buraları dinamik mekanlar haline getirmede, tasarımda dikkat edilmesi gereken önemli bir unsurdur.

Yol mekanını sınırlayan yapıların durumu, içindeki mevcut etkinlikler, yolun en boy ilişkisi, hareketliliğin hızını ve gelişimini etkiler. Hareketliliğin hızı, yol mekanındaki işlevsel yüke ve buna bağlı olarak oluşturulması gerekli düzenlemede önemli etmendir [21].

Yönlendirme ilkesi, kentsel tasarımda yaya hareketine amaçlar doğrultusunda belirli yön verilmesini ve yaya hareketinin kanalize edilerek istenilen noktalara iletilmesini ifade etmektedir. Bu bakımdan yönlendirme olgusunu, kentsel sirkülasyon sistemini organize eden temel öge olarak görmek mümkündür [24].

Buna bağlı olarak, yaya geçitlerinin yönlendiği noktalar yaya hareketliliği devamlılığında belirlenmelidir. Yaya geçitlerinde yaya yolunu sınırlayan yapısal düzlemler, girinti ve çıkıntılar yaya hareketini etkileyen önemli yönlendirici unsurlardır. Yaya geçitleri tasarımında, yaya akışışını kesmeyecek, yayayı yönlendirecek mekansal düzenlemelere gitmek gerekmektedir.

2.2.1.3 Yürünebilirlik

İnsanın, çevresi ile bütünleşme, çevreyi tanıma, başkaları ile ilişki kurma, amaçlarını gerçekleştirme bağlamlarında, algının sürekliliği çerçevesinde en büyük olanağı, mekan içinde yer değiştirebilmesi ve hareket edebilmesidir. Yaya hareketi, görme ve duymaya bağlı ilişki kurmada en uygun hareket biçimidir. Yürünen yolun geometrisi, yüzey şartları ve çevre koşulları yürümeyi rahat, keyifli veya yorucu, sıkıcı hale getirebilir [10].

Yaya geçitleri kapsamında yürünebilirlik ilkesi de yaya geçidinin kullanımında yoğunluğu etkileyici bir öneme sahiptir.

Yürünebilirlik araştırmalarında insan faktörü:

Çevrede yürüyen insanların varlığı: Kentsel çevre içerisindeki kullanıcılar, kullanımlardaki çeşitliliğe göre mekan içerisinde farklı şekillerde hareket etmektedirler. Yürünebilirlik kapsamında kullanıcı çevredeki diğer yayalardan etkilenmektedir [15].

Yaya geçitleri de yaya odaklı mekanlar olduklarından, geçit çevresindeki kullanıcılar yürünebilirlik kapsamında birbirini etkilemektedirler.

Çevrede başka insanların olması genelde olumlu bir faktördür. Özellikle yaya hareketliliğinin düşük olduğu alanlarda çevrede insanlar olması rahatlatıcı bir etkendir. Bu durum, hareket üzerinde artırıcı bir etki yaratabilecek niteliktedir; yayaların varlığı başka yayaları çekmektedir [15].

Çevrede duran insanların varlığı: İyi tasarlanmış mekanlar, insanları durmaya teşvik eden mekanlardır [15].

Bu kapsamda yaya geçitlerinin de iyi tasarlanmış birer mekan olarak yürünebilirliği artırıcı bir takım ögelerle desteklenmesi gerekmektedir.

Yürünebilirlik araştırmalarında fiziksel yapı faktörleri:

Yaya yolunun genişliği: Kent içerisindeki bazı ulaşım yollarında mekanı yaya ve taşıtın birlikte kullanması sonucunda yayanın kaldırıma sıkışıp kalması ve taşıt yolundaki trafik sıkışıklığı, yaya yolunun kullanımı üzerinde olumsuz etkiler yapmaktadır. Bu olumsuz etkilerle de yaya yolunun genişliği arasında çok önemli bir bağ vardır [15].

Yaya yolunun kalitesi: Geçitlerdeki zemin döşemesinin kalitesi veya genişliği gibi unsurlar yaya yolunun kullanım düzeyini artırıcı etkenlerdir.

Taşıt trafiğine yakınlık: Düzenlenen yaya yollarının mevcut yaya hareket ağı ile bütünleşmesi gerekmektedir. Taşıt trafiğinin kaldırılması ya da yolun bir noktaya kadar yayalaştırılması hem yaya, hem de taşıt güzergahlarının devamlılığını bölücü bir etken olacağı için, yaya hareketliliğini artırmayacağı gibi taşıt yolunda da ciddi bir tıkanıklığa neden olacaktır [15].

İşaretler: İşaretlerin etkisini en yüksek dereceye çıkarmak için, işaretlerin tasarımında farklı kullanıcı tiplerinin talepleri göz önünde bulundurulmalıdır. Ayrıca, yaya geçitlerinde işaretlerin yerleştirilecekleri konum ve yerleştirilme şekli de çok önemlidir ve dikkatle ele alınmalıdır. İnsanlar yürürken aşağıya doğru bakma eğilimdedir, ancak işaretler genellikle göz hizasının üzerinde yerleştirilmiştir. İşaretler en iyi görülebilecekleri yerlere yerleştirilmelidir [15].

Yürünebilirlik araştırmalarında doğal yapı faktörleri:

Eğim: Yaya yolunun eğiminin yaya hareketlilik düzeyinde doğrudan bir etkisi olduğu görülmektedir [15].

Yaya geçitlerinde kullanılan merdiven ve rampalar alanın yürünebilirliği ve doğal topografya verileri göz önünde bulundurularak tasarlanmalıdır.

Hava durumu ve örtü: Sıcaklık ve yağış gibi iklimsel verilerin de yaya hareketi üzerinde etkileri bulunmaktadır [15].

Bu nedenle yaya geçitleri tasarımı kapsamında yürünebilirlik kavramı ön planda tutularak iklimsel verilere göre biçimlenişe gidilmelidir. Kapalı veya üstü örtülü yaya geçitleri olumsuz hava koşullarında daha çok hareket çekmektedir.

Yürünebilirlik araştırmalarında zaman faktörü:

Saat: Yürünebilirlik kapsamında yaya hareketi üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Kentsel yaya hareketi devamlılığına bağlı olarak yaya geçitlerinin günün belli saatlerinde daha yoğun belli saatlerinde ise daha az kullanıldığı görülmektedir.

Gün: Yaya geçitlerinde hareket oranı hafta içi ve hafta sonuna göre farklılıklar gösterebilmektedir. Bu kapsamda hafta içi ve hafta sonundaki yoğunluklar birlikte düşünülerek geçitlerin yürünebilirlik özelliğinin düzenlenmesi gerekmektedir.

Yürünebilirlik araştırmalarında konfor:

Konfor, yaya geçitlerinde kullanımını etkileyen önemli özelliklerden biridir. Aşağıdaki önlemler, yaya yolunun konforunu arttırıcı görülmektedir:

- Soğuk/sıcak, yağmur/kar, rüzgar vb. kötü iklim koşullarından korunmak için arkadlar, üst örtüler, vb. yapılması,

- Yolun hakim rüzgarlara kapalı olması ve hava akım koridoru oluşturmaması,

- Güneşin hareketine bağlı olarak, yönlenmenin de uygun seçilmesi,

- Yol kaplamasının kaymayı önleyici, dolaşmayı kolaylaştırıcı olması,

- Yorgunluğu azaltıcı önlemler alınması,

- Erişilmesi gereken yere en kısa yoldan erişebilmenin sağlanması,

- Yaya alanları ile toplu taşın durakları arasındaki bağın, yorucu olmayan, kolay erişilebilir seçilmesi [4].

2.2.2 Mekanın organizasyonu bağlamında oluşturulan ölçütler

2.2.2.1 Algılanabilirlik

Birey, davranışlarını algılama yeteneğine göre yönlendirir. Algılamak üzere bir ögenin birey tarafından seçimi sadece bireyin bilincindeki algılama yapısıyla ilgili değildir. Bizim, herhangi bir andaki algılarımız aynı zamanda, inançlar, töresel kurallar, kültür çevreleri gibi ögelerin oluşturdukları yüksek düzeydeki tanıma yapılarının bir işlevidir. Toplumu oluşturan bireylerin ihtiyaçları çeşitlendikçe, öge çeşitliliğinde de karmaşıklığın artması söz konusu olmaktadır. Bu karmaşıklık, bir deyişle görsel gürültü, çok sayıdaki bildirilerin arasından gerekenin algılanmasını güçleştirmektedir [17].

Bu bağlamda yaya geçitlerinde algılanabilirlik kavramı tasarımda dikkat edilmesi gereken önemli bir ölçüt olarak karşımıza çıkmaktadır. Geçit, çevreden ve kullanılırken içerisinden algıya açıklık ve belirginlik özelliği taşımalıdır. Ulaşım çevrelerinde birey, her an farklı insan gruplarıyla birliktelik içindedir. Bu insan yoğunluğu, bireyin duygu, düşünce ve davranışlarını etkiler. Bireyin kendi istekleri doğrultusunda hareket edememesi, yani davranışlarının kendi denetimi altında olmaması, insan yoğunluğuyla ilgili en önemli faktörlerden biridir. Bunun olumsuz etkileri, beraber olan kişilerin aynı eylemleri yapmış ya da yapacak olduklarından dolayı büyük miktarda azalır. Kentsel yaya hareketi devamlılığına bağlı olarak yaya geçitlerinde de diğer insan kullanımlarının mekanın algılanabilirliğinde ve okunabilirliğinde büyük etkisi olduğu görülmektedir.

Ögeler üzerindeki uyarıların taşıdığı bildirilerin kolay algılanır olması, bireyin ögeye olan yaklaşımını olumlu olarak yönlendirir. Görsel bildiriler, sözlü ya da dokunsal bildirilere oranla daha dikkat çekicidir. Bu yüzden bildirilerin basit semboller aracılığıyla aktarılması, bireyin algılamasını ve eylemi kolaylaştırmaktadır [17].
Bu kavramsal çerçevede gereksinimlere cevap veren yaya geçitlerinin kullanımına yönelik bildirişim sistemi, o yaya geçidinin birey tarafından doğru kullanımına etki etmektedir. Tasarımda kullanılan renk, biçim ve malzeme yaya geçidinin yaya tarafından algılanmasını, tanınmasını ve kullanım kolaylığını sağlar. Bu tür bildirişim biçimleri, yaya geçidini kullanan insanlarca ortak bir şekilde benimsenirse, o geçidin algılanabilirliğinin olumlu özellikler taşıdığı söylenebilir.

Çevre tüm bireylerin ortak alanıdır ve bu yapay çevre tüm davranışların bir bileşeni durumundadır. Kentlerdeki nüfus artışı, ihtiyaçların, beğeni ve görsel algının farklılığını ortaya çıkarmaktadır. Tasarımcının dikkat etmesi gereken konu ögenin formu aracılığıyla, kullanıcıya kendini tanıtabilmesi işlemini anlatabilmektir. Birey ile çevre arasındaki etkileşimin sürekli gözlenmesi ögelerin tasarımında en önemli faktördür. Kentteki bireyin çevreyle ilişkisinde, davranışları, çevrenin ona verebildikleriyle şekillenir. Doğru tasarlanmış ve konumlanmış öge, kullanıcıya istediğini verebildiği oranda kullanıcı tarafından sahip çıkılır [8].

Yaya geçitleri de kent içerisinde kullanıcı tarafından algılanıp benimsenmesi gereken önemli yapısal elemanlardır. Kentsel çevre içerisinde yaya kullanımını ve hareketini etkileyen bir bileşendir. Geçidin tasarımı görsel algı kapsamında kullanıcı üzerinde büyük bir etkiye sahiptir. Bu nedenle yaya geçitlerinin tasarımı insanın geçidi

çevreden algılayabilmesi ve tanıyabilmesi göz önünde bulundurularak düşünülmelidir.

Lynch'e göre kentin okunabilirlik değeri, kentsel görünümün ve kent parçalarının belirgin bir açıklık ve netlik içinde kolaylıkla tanınabilmesi, bu parçaların uyumlu ve tutarlı bir örüntü içinde yerleştirilebilmesiyle oluşmaktadır. Okunabilirlik kentsel kurguya getirdiği açıklık ve netlik ile yalnızca bir görsel kalite olmakla kalmamakta, kentin insanlar tarafından algılanan karmaşık bir olgu olduğu düşünüldüğünde, insanların çevreyi tanımaları, sahiplenmeleri, strüktürünü algılayabilmeleri bakımından da önemli olduğu görülmektedir. Bu kapsamda okunabilirlik değeri, yapısal çevrenin kurgu sistemine bağlı olarak insanların bulundukları yerdeki oryantasyonlarını önemli ölçüde etkilemektedir [11].

Yoğun araç ve yaya trafiğinin bulunduğu mekanlarda yaya geçitlerinin okunabilirliğinin artırılması gerekmektedir. Okunabilirlik kavramı yaya geçitlerinde insan hareketini çeken önemli bir unsurdur. Bu gibi mekanlarda taşıt ve yaya yoğunluğunun oluşturduğu karmaşanın bir belirginliğe dönüşmesi yaya geçitlerindeki okunabilirlikle sağlanmalıdır.

2.2.2.2 Mekansal Kimlik ve Nitelik

Çevresel kimlik ve yer hissi kapsamında Norberg-Schulz'un açıkladığı gibi:

> "Bir yer farklı karaktere sahip bir mekandır. Eski çağlardan beri yerin ruhu insanın günlük yaşamda karşı karşıya geldiği ve anlamına vardığı somut bir gerçeklik olarak bilinmiştir. Mimarlık bu yer ruhunu görselleştirmeli ve mimarın görevi insanın yaşamını kolaylaştıran anlamlı yerler yaratmak olmalıdır" [28].

Zamana bağlı mimarlık yaklaşımları, sanat yaklaşımları, kültürel öz elemanları ve kültürel değişim özellikleri bir yörenin mekansal özelliklerini ve mekansal kimliğini belirlemektedir [27].

Bu nedenle, kentsel tasarım, mekanlar oluşturma düşüncesiyle salt biçimsel organizasyon ile sınırlanmamalı, özgün yerler yaratmak için çevrenin tüm bileşenlerinin sentezini amaçlamalıdır. Burada tasarımcıların ana kaygısı, fiziksel ve kültürel değerler arasındaki ideal uyumun bulunması ve çağdaş kullanıcıların gereksinmelerinin ve hedeflerinin saptanması olmalıdır [28].

Bu kapsamda yaya geçitleri tasarımında; geçidin kentsel çevreyle uyumlu ve çevreye katkılı mekansal niteliği olması gerekliliği göz önünde bulundurulmalıdır. Yaya geçitlerinin kentsel çevre içerisinde tekrar edileceği gözetilerek aynilik içinde çeşitlilik sağlanmalıdır.

Bir kent için, anıtsal ögeler belirgin, noktasal, sabit referans noktalarıdır. Bir mekanda tek ve belirgin nitelikte elemanlardır. Bir kentin merkezinde olabileceği gibi, kent dışında, belirleyici ve hareket yönünü kuvvetlendirici bir noktada da bulunabilir ve kenti sembolize edebilirler.

Nirengi noktaları fiziki formu ile üstünlük ve tanıtıcılık kazanır ya da etkinlikleri buraya çekmesi ile ayrıcalık gösterirler. Kent içindeki bulvarlar, anayollar kentin çeşitli elemanlarını birbirine ilişkilendiren kanallardır. Bunlar topladıkları veya besledikleri alanlara sınırlar getirirler. Bu odaklar ve kanallar kentin değişmeyen (veya çok az değişen) özgün referanslarıdır. Kentsel mekanları algılama, özgünlük, yaşanan/deneysel karmaşıklık, eklemleşme ve bütünleşme/ayrışma, odaklanmış nokta ve mekanlar, güçlü bağlantılarla ilişkilendirilmiş güçlü merkez ve alt merkezler, belirlenmiş kanallar ve kenarlar, farklı kademelerde algılanan kentsel yapı ögeleri kenti sembolize eden simgelerle olmaktadır [23].

Yaya geçitleri de kent içerisinde birer ikon olabilecek nitelikteki yapısal elemanlardır. En genel tanımıyla geçitlerin yapım amacı iki nokta arasındaki geçişi sağlamaktır. Ancak günümüzde yaya geçitlerinin kent peyzajının daha da ötesinde kent siluetinin en çok göze çarpan elemanlarından biri haline geldiğini görmek mümkündür. Geçitlere sadece hesaplanması gereken bir strüktür sistemi olarak değil, kente kazandıracağı prestij de düşünülerek farklı açılardan bakmak gerekmektedir.

Yaya geçitlerinin birer nirengi noktası olarak kentsel imaja katkı bağlamında kentsel çevre ile bir bütünlük içermesi gerekmektedir. Bu kapsamda makro ve mikro estetik göz önünde bulundurulması gereken önemli kavramlardır.

Makro estetik; çevre, çevre parçaları ve ögelerinin siluetleri-konturları ile doğaya uyumlu bağıntılı olarak, yayanın yaya mekanını ilk algı sürecinde belirmektedir. Ölçü, ölçek ve oranla da doğrudan bağıntısı bulunmaktadır. Mikro estetik; yayanın görsel, işitsel ve dokunma yoluyla elde ettiği algı süreçlerine göre, yaya mekanının, döşemeler, önemli dış mekan tanım ögeleri olan bina cepheleri, ağaçlar ve yüzeyleriyle bağıntılı olarak belirmektedir. Makro ve mikro estetik birbirinin

tamamlayıcısıdır. Makro ve mikro estetikle genel estetik kavramına erişebiliriz. Yaya, öncelikle mekanın genel estetiğini değerlendirmekte ve onun etkisiyle daha sonra ayrıntıları ele almaktadır [4].

Bu bağlamda arakesitlerde kalan yaya geçitleri tasarımı bulunduğu çevrenin varsa olumlu değerlerinden temellenmeli, çevreye estetik ve anlamsal katkı sunmalıdır. Çevredeki yapılarla uyumu, sokak kotuna katkısı, geniş ve kapalı köprüler haline dönüşerek görsel aksı kesintiye uğratması estetik ilkesi kapsamında üzerinde durulması gereken önemli unsurlardır. Yaya geçitleri işlevlerinin yanı sıra kent içerisinde birer ikon olabilecek nitelikte tutarlı bir bütünsellik içerisinde anlamsal, simgesel ve kültürel değerler taşıması gereken önemli yapısal elemanlara dönüşmelidir.

2.2.3 Kullanım organizasyonu bağlamında oluşturulan ölçütler:

2.2.3.1 Geçit ve yakın çevresinin tasarlanması ve artık alan bırakılmaksızın ek işlevlerle çeşitlendirilmesi

Kent biçim-bilim kuramları arasında "biçim-zemin ilişkisi" araştırması, kentsel dokuyu oluşturan dolu alanlar ve boşlukların, diğer bir deyişle yapılı ve açık mekanların karşılıklı ilişkisinin ortaya koyulması amacıyla yapılan bir analiz türüdür. Dolu alanlar ile boşluklar birbirini karşılıklı olarak tanımlar. Zemin-biçim gösteriminde yapılı alanlar biçimleri, onları saran açık alanlar ise zemini oluşturabileceği gibi, negatif gösterim ile yapılar zemin, açık alanlar da biçim olarak bunun tersi de sergilenebilir. Bu bağlamda modern kentin açık alanları, onları çevreleyen yapılar tarafından sınırları belirlenen, tanımlanabilir biçimler oluşturamamaktadır. Trancik, modern yapılar arasında kalan bu tanımsız açık alanları, artık alanlar, kayıp mekanlar olarak nitelemektedir [25].

Biçim zemin ilişkisi kapsamında yaya geçitleri ve çevresini incelediğimizde; yaya geçitleri tasarımında kayıp alan bırakılmadan ve ön alanlar olanaklar ölçüsünde işlevlendirilerek kent yaşantısına dahil edilmelidir. Başlangıç noktaları ve çevresinin yanı sıra geçidin kendisi de ek işlevlerle çeşitlendirilmelidir.

Mumford kentin temel imkan ve işlevlerini (iş birliği, iletişim ve birlik, toplanma, karışım ve hareketlilik), büyük bir faaliyet çeşitliliğinin aynı anda içinde yer bulabileceği bir kaba benzetmektedir. Böyle bir kap, yer bakımından yeterince

ekonomik olabilmek için çeşitlilik taşıyan bir ulaşım ağı talep eder. Mumford modern dönemlerde inşa edilen ve kentlerin yaşayan dokusunu yok eden çok şeritli ekspres yol ve otoparkları "mekan yiyiciler" olarak tanımlamaktadır.

Günümüz kentlerinde tasarımı düşünülmeden uygulanmış olan yaya geçitleri ve çevresi de kent içerisinde birer mekan yiyici olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu bağlamda geçit ve çevresinin artık alan bırakılmadan tasarlanması gerekmektedir.

Yaya geçitleri tasarımında dikkat edilmesi ve göz önünde bulundurulması gereken faktörler aşağıda sıralanmıştır;

Doğal ögeler: Doğal ögeler, boyutları, biçimi ve gruplanması ile mekana boyut kazandırmakta, genişliklerde sınırlamalar getirmektedir. Biçim renk doku zenginliği doğal ögelerle artırılmaktadır.

Bitkiler ve ağaçlar, rüzgardan, sesten, tozdan ve güneşten korunmada etkili olmaktadır [4].

Değişik renk, doku ve boyutlara sahip ağaç ve ağaççıklar yaya yolu mekanında kullanımı belli amaçlara bağlı çeşitli kompozisyonların oluşturulmasına yardımcı olur ve tasarıma zenginlik kazandırır.

Yaya mekanını düzenleme de durgun ve akan su çok kullanılan bir öge olarak görülmektedir. Özellikle, sıcak iklim bölgelerinde su, fizyolojik bir gereklilik olarak, serinletici ve nemlendirici olarak da kullanılmaktadır [4].

Sokak döşemeleri: Döşemeler hareket kontrolü sağlayan bilgi taşıyıcı elemanlardır. Yol döşemesinin mekanın sürekliliğine ve kavranabilirliğine yardımcı olacak ölçek, doku ve renkte olması gerekir [16].

Sokağı geniş gösterme, büyütme, biçimini bozma, düz bir alanda eğim varmış etkisini yaratma, fazla eğimi yanılmayla azaltma, bina cephelerindeki çizgilerle döşeme çizgileri arasında devamlılık arayarak bütünleşme sağlama, yayanın ritmik hareketini döşemede de tekrarlama gibi tasarımlar, yol kaplamasında renk, doku ve malzeme değişikliği, ölçü ve büyüklük farklılığı ile sağlanmaktadır [4].

Bilgi iletişim panoları: Bilgi iletişim panolarının konumları, büyüklükleri önem taşımaktadır. Özellikle insan ölçüsüyle doğrudan ilişkisi bulunmaktadır. Panolar, yaya mekanını bölmede kullanılmakta, böylece iki işlevi birlikte yüklenmektedirler.

Panoların gece aydınlatılması ise, alanın genel aydınlatmasıyla birlikte ele alındığında, başarılı örnekler sergilenmektedir [4].

Yaya mekanı mobilyaları: Yaya yollarında yer alan donatılar- şehir mobilyaları bu alanları tamamlayan ve mekan içinde insanların ihtiyaç duydukları elemanlardır. Bu elamanların bu alanlar içinde yer alması burarlı, canlı ve aktiviteli alanlar yapmaktadır. Fakat bu elemanları yerleştirirken dikkat edilmesi gerek unsurların başında güvenlik, konfor ve sosyal niteliği yükseltici nitelikte olmasının gerekliliği gelmektedir.

Şehir mobilyalarının bu alanlarda pozitif sonuç verebilmesi için sayılarının, sıklıklarının ve yer seçiminde dikkat edilmesi gereken kriterlerin iyi düşünülmesi gerekmektedir. Yaya aktivite yoğunluğuna göre şehir mobilyaları bir takım bölgelerde gruplanır. Bunlar:

Yaya dolaşma bölgesi: çöp kutuları, yeşil elemanlar, reklamlar, posterler, tabelalar, aydınlatma elemanları, döşeme kaplamaları

Yaya duraklama bölgesi: oturma elemanları, telefon kulübeleri, satış birimler, yeşil elemanlar, aydınlatma elemanları, döşeme elemanları

Yaya ve taşıtın karşılaştığı bölgeler: toplu taşın araçları durakları, trafik işaretleri, trafik bariyerleri, aydınlatma elemanları, döşeme kaplamaları

Bu çerçevede kent içerisinde yaya ulaşımı kapsamında oluşturulan yaya geçitlerinin, çevresinde ve zeminde bıraktığı kayıp alanların işlevlendirilmesi ve kentsel dış mekan yaşantısına katkı bağlamında değerlendirilmesi gerekmektedir.

2.2.3.2 Gece-gündüz kullanım sürekliliği-mekan güvenliği

Bir mekanın kullanıldığı iki zaman aralığı; gündüz ve gece söz konusudur. Ancak bu zaman dilimlerinden sadece birinde işlerlik gösteren, özellikle de geceleri kullanılmayan bir yaya yolunun bir kente fazla bir katkısı olduğu söylenemez. Bu sebepledir ki; yayalaştırılmış bir sokak veya caddenin gündüz sahip olduğu kullanımını değiştirerek veya yeniliklerle destekleyerek gecede kent yaşamına katılması yerinde olacaktır [21].

Yaya geçitleri tasarımında da gece-gündüz sürekliliğini sağlayacak bir takım önlemler alınmalıdır. Buralarda gece kullanımını da artıracak işlev çeşitliliğine gidilmesi ve güvenliğin iyi bir şekilde sağlanması gerekmektedir. Bu kapsamda geçidin aydınlatılması da üzerinde düşünülmesi gereken bir unsurdur.

Aydınlatma; yaya geçitleri, otobüs durakları, dönüşler, basamaklar ve rampalar gibi yayaların yoğun kullanımda olduğu alanlarda vurgulayıcı özellik taşımalıdır. Yayaların, gece sokakta güvenli yürüyebilmelerini sağlayabilme temel amaç olmalıdır. Özellikle köşe noktaları, kavşaklar, toplanma noktaları aydınlatma grupları ile zenginleştirilmeli, daha fazla aydınlatılmalıdır [4].

J.Jacobs'a göre; iyi kullanılan bir mekan ayı zamanda kullanıcısına güven hissi vermelidir, bu güven hissi de diğer tasarım ögeleriyle kurulan iyi düzeydeki ilişkiye bağlıdır [16].

Kentsel yaya hareketi devamlılığına bağlı olarak oluşturulan yaya geçitlerinde de düzenlemeler kullanıcıya güven hissi verecek şekilde yapılmalıdır. Yaya geçidinin çevreyle olan ilişkisi göz önünde bulundurularak tüm yapı elemanlarıyla birlikte bir bütünlük içerisinde, yaya güvenliği gözetilerek tasarımlara gidilmelidir.

İnsanlar bazı mekanları "tehlikeli", bazı mekanları ise "güvenli" olarak algılamaktadır. Korku, kısmen, mekandaki fiziksel elemanlara verilen bir tepkidir. Güvenlik ihtiyacını fiziksel ve psikolojik güvenlik ihtiyacı olarak iki gruba ayırabiliriz [18].

Fiziksel güvenlik ihtiyacı, herhangi bir zarardan – bunlar doğa olayları, canlılar, diğer insanlar ya da insan eliyle yapılmış nesneler olabilir – uzak olduğunu bilmenin getirdiği güvenlik duygusudur. İnsanın mekan üzerinde kontrol sahibi olması; mekanın içini görebilmesi, zor durumda yardım alabileceğini ya da rahatça kaçabileceğini düşünmesi, kendini daha güvende hissetmesini sağlar [19].

Fiziksel güvenlik ihtiyacı kapsamında yaya geçitleri tasarımında kullanılan malzeme çeşitliliği o mekanın kullanımıyla doğrudan ilişkilidir. Zemin döşemesi, üst örtü, sınırlayıcılar ve diğer fiziksel yapı elemanları yaya güvenliğini etkileyerek geçidin kullanım yoğunluğunu değiştirmektedir. Tasarım teknikleri kör noktalardan, karanlık koridorlardan ve suça teşkil edici tüm alanlardan kaçınılarak düşünülmelidir.

Psikolojik güvenlik ihtiyacı ise çevre üzerinde kontrol sahibi olduğunu hissetmekle ilgilidir. Çevre üzerinde kontrol sahibi olmak ise; zaman ve mekanda nerede olduğunu bilmek, sosyal ve fiziksel olarak kaybolmamak anlamına gelmektedir [19].

İnsanların geçitleri kullanmaları kendilerini ne kadar güvende hissettiklerine bağlıdır. Yaya alt ve üst geçitlerinde kapalılık hissi insanlarda bazen olumsuz psikolojik

etkiler bırakabilir. Bu anlamda yaya geçitleri tasarımında ferah ve belirgin mekanlar oluşturarak insanların kendilerini güvende hissetmeleri sağlanmalıdır. Hemzemin yaya geçitlerinde ise zemin döşemesinin farklı bir takım elemanlarla tasarlanmış olması ve sinyalizasyon sistemleri yayaya mekanın ona ait olduğu hissini uyandırır. Bu da bireyin kendini güvende hissetmesini sağlar ve geçit kullanımını artırır.

Gür'e göre mekandaki psiko-sosyal güvenlik ihtiyacı; kolay yer bulma, kolay erişme, kolay yönelme, kişisel mekan edinme, sorumluluk pekiştirme, egemenlik alanı tanımlama, yalnızlıktan sakınma, kalabalıktan arınma, mahremiyet sağlama gibi mekanın toplumsal ve fiziksel özellikleriyle ilgilidir [18].

Bu kavramsal çerçevede yaya geçitlerinde gece-gündüz kullanım sürekliliğini sağlamak ve mekanda güvenliği artırmak için geçide çeşitli işlevler yüklenilerek ve bir takım aydınlatma elamanları kullanılarak geçit kullanımını artırmak gerekmektedir.

2.2.3.3 Engelli ulaşımı

Algısal ve zihinsel özellik, çevreden gelen uyarıların duyu organları tarafından algılanıp, bu uyarıya karşı gösterilen tepkidir. Uyarıcı etkinin duyu organlarına ulaşması ile birey, uygun davranışı seçerek ögeyle ilişkisini sürdürür.
Çocuklar, yaşlılar ve özürlüler, bazı bedensel hareketleri yapamayacak durumdadırlar. Çocuklar henüz bedensel yapılarının gelişmemesinden dolayı, yaşlılar bu yapılarını kaybettiklerinden dolayı, basamak çıkmak, yolculukları sırasından uzun süre ayakta durmak gibi bazı hareketleri yapmaktan yoksundurlar. Özürlüler ise hareketleri yapacak oldukları organlarının eksikliğinden ya da kullanamadıklarından dolayı bazı eylemlerde bulunamazlar. Bu durumda olan bireylerin de kent içinde yolculuk ettikleri düşünüldüğünde, ulaşım çevresindeki ögelerin tasarımında bu bireylerin de kapsanması gerekmektedir [20].

Bu kapsamda yaya geçitlerinde engelli kullanımını artıracak engelsiz tasarımlara gidilmelidir. Yaya alt ve üst geçitlerinde asansör, rampa gibi düşey sirkülasyon araçları kullanılarak geçit engelli insanlar için kullanılabilir hale getirilmelidir. Hemzemin yaya geçitlerinde ise zemin döşemesinde kullanılan malzeme çeşitliliği; renk ve dokusu engelli kullanıcılar için olumlu özellikler oluşturmaktadır. Geçitlerde kullanılan sinyalizasyon sistemleri de engelli vatandaşlar için kullanımı kolaylaştıracak nitelikte olmalıdır.

2.3 Değerlendirme Matrisinin Oluşturulması

Kentsel yaya hareketi devamlılığı ve yaya geçitlerinin tasarımı çerçevesinde hareketin organizasyonu başlığı altında "bağlantı noktaları seçimi", "erişebilirlik-yönlendiricilik", "yürünebilirlik"; mekanın organizasyonu başlığı altında "algılanabilirlik", "mekansal kimlik ve nitelik"; kullanım organizasyonu başlığı altında "geçit ve yakın çevresinin tasarlanması ve artık alan bırakılmaksızın ek işlevlerle çeşitlendirilmesi", "gece/gündüz kullanım sürekliliği-mekan güvenliği", "engelli ulaşımı" ölçütleri oluşturulmuştur.

Mevcut durumların değerlendirilmesinde ve yeni tasarımların kendi içlerinde ve birbirleriyle tutarlılığınının sağlanması kapsamında bir matris kurgulanmıştır. Matrisin bir yönünde bu ölçütler, diğer yönünde ise incelenen mevcut geçitler yer almaktadır. Değerlendirmede mevcut durumlar belirlenen her ölçüte göre sıfır (çok zayıf) ile dört (çok iyi) arasında puanlanmaktadır. Böylece, yayanın beklentilerine cevap veremeyen eksik noktaların belirlenip iyileştirilmesi sağlanabilmektedir.

Matris ayrıca birden fazla bölgenin birlikte değerlendirilmesine de imkan tanımaktadır. Bu kapsamda matrisin bir kısmında belirlenen ölçütler, diğer kısmında ise sınırsız proje sıralanabilecektir.

Tasarımların değerlendirilmesi ve geliştirilmesi amacıyla hazırlanan bu matris, kentsel yaya hareketiyle doğrudan ilişkili olan yaya geçitleri kapsamında, hareketin devamlılığının sağlanamaması sebebiyle sorun oluşturan Beşiktaş-Maslak ulaşım aksı üzerinde uygulanmıştır.

Çizelge 2.1: Matris puanlaması

ÇOK ZAYIF	ZAYIF	ORTA	İYİ	ÇOK İYİ
0	1	2	3	4

Çizelge 2.2: Değerlendirme matrisi

		1) Beşiktaş üst geçit-hemzemin geçit	2) Beşiktaş katlı kavşak-hemzemin geçit	3) Beşiktaş hemzemin yaya geçiçidi	4) Barbaros Bulvarı hemzemin geçit	5) Yıldız üst geçit	6) Barbaros Bulvarı-Darphane hemzemin geçitler	7) Barbaros Bulvarı-Plaza Otel önü hemzemin geçit	8) Köprülü Kavşak-Metrobüs Yaya Alt Geçidi	9) Köprülü kavşak üst geçit	10) Zincirlikuyu katlı kavşak-üst geçit	11) Levent metro istasyonu-hemzemin geçit	12) Levent Kanyon arkası yaya alt geçidi	13) Levent metro istasyonu-Yaya alt geçidi	14) 4 Levent üst geçit - I	15) 4 Levent-Maslak üst geçit - II	16) Maslak-İTÜ üst geçit - I	17) Maslak-İTÜ üst geçit - II
HAREKETİN ORGANİZASYONU	BAĞLANTI NOKTALARININ SEÇİMİ																	
	ERİŞEBİLİRLİK-YÖNLENDİRİCİLİK																	
	YÜRÜNEBİLİRLİK																	
MEKANIN ORGANİZASYONU	ALGILANABİLİRLİK																	
	MEKANSAL KİMLİK VE NİTELİK																	
KULLANIM ORGANİZASYONU	GEÇİT VE YAKIN ÇEVRESİNİN TASARLANMASI VE ARTIK ALAN BIRAKILMAKSIZIN EK İŞLEVLERLE ÇEŞİTLENDİRİLMESİ																	
	GECE-GÜNDÜZ KULLANIM SÜREKLİLİĞİ - MEKAN GÜVENLİĞİ																	
	ENGELLİ ULAŞIMI																	
	TOPLAM																	

3. BEŞİKTAŞ-MASLAK ULAŞIM AKSI ÜZERİNDE YAYA HAREKETİ DEVAMLILIĞINA BAĞLI OLARAK YAYA GEÇİTLERİ:



Şekil 3.1: Beşiktaş-Maslak ulaşım aksı

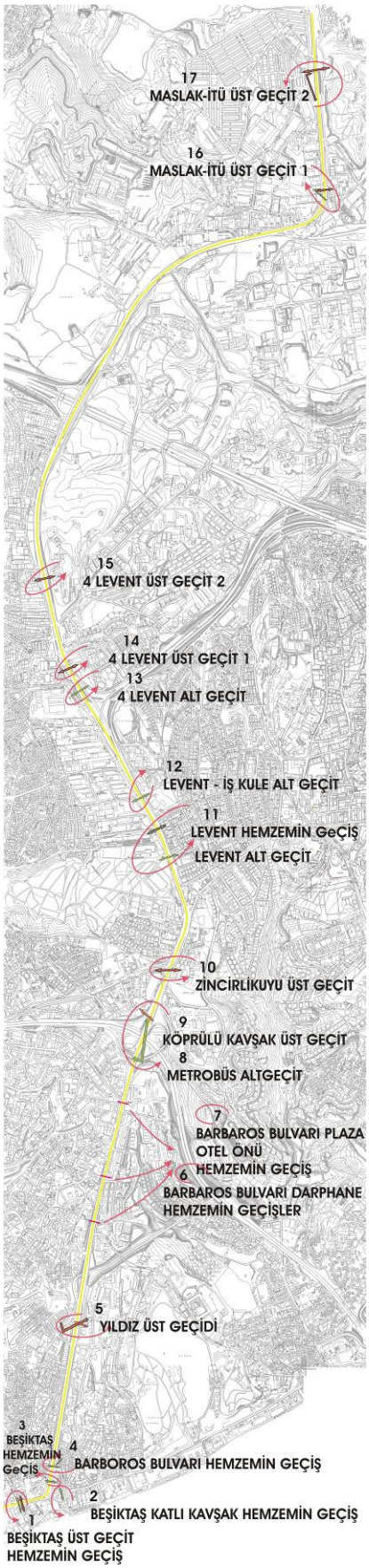
Yoğun insan, araç ve yapı gruplarının bulunduğu Beşiktaş - Maslak ulaşım aksı kentsel yaya hareketi devamlılığına bağlı olarak yaya geçitleri kapsamında değerlendirildiğinde yeterli donatıya sahip olmadığı görülmektedir.

"Hareket" kavramı üzerinden alanı incelediğimizde bulunduğu konum itibariyle merkezi iş alanı ve konut ağırlıklı yapılardan oluştuğundan yoğun bir insan ve araç trafiği içerisinde olduğunu görmekteyiz. Fakat bu yoğunluğun, yaya bağlamında rahat dağılımını sağlayabilmek için birtakım yaya geçitlerinin insan hareketine bağlı olarak konumlandırılması gerekmektedir. Mevcut durumda var olan yaya geçişleri bu yoğunluğu düzenli bir şekilde dağıtamamaktadır. Yaya hareketleri birçok noktada kesintiye uğramaktadır. Mekandaki yaya geçişleri, hareketin organizasyonu doğru bir

şekilde tespit edildikten sonra alana en iyi şekilde hizmet edebilecek yaya geçişleri tasarlanmalıdır.

"Mekanın organizasyonu" bağlamında problem alanını incelediğimizde, bölgedeki yoğun trafik problemi yüzünden alanın olumsuz yönde bir dönüşüme uğradığını görmekteyiz. Bu taşıt yoğunluğu aynı zamanda yaya güvenliği ve konforunu da olumsuz yönde etkilemektedir. Mekansal nitelik olarak alana baktığımızda yaya geçitlerinin biçimlenişi kapsamında da çevreyi yaşanabilir kılmayı sağlamak gerekmektedir. Hem araç, hem de insan trafiği yüzünden alanda oluşan karmaşa bireyler üzerinde olumsuz etkiler bırakarak insanlara mekan duygusunu unutturmaktadır.

"Kullanımın organizasyonu" kapsamında ise mevcut yaya geçitlerinin yetersiz kaldığı karşımıza bir sorun olarak çıkmaktadır. Alanda bulunan yaya geçitleri yeterli fonksiyon yüklenemediğinden dolayı dış mekan yaşantısı kapsamında bir anlam taşımayan, sadece geçiş amaçlı kullanılan alanlar halini almışlardır. Sadece geçiş amaçlı kullanılması gereken birtakım geçitler ise işlevler yüklenerek gereksiz yapılaşmaya yüz tutmuşlardır. Tasarlanan yapısal mekanlar arasındaki boşluklar kentli kullanımıyla ilişkilendirilmediğinden ve tanımsız dış mekanlar olduklarından dolayı zaman içerisinde birer artık alan haline gelmişlerdir. Bu gibi alanlarda; mekansal anlamda bütünlüğün kurulmaması, buraları anlamlandıran ve besleyen kullanıcı işlevlerinin yüklenilmemesi, bu alanları yaşamayan mekanlara dönüştürmektedir. Bu kullanılmayan artık alanlar kent içerisinde birçok noktada karşımıza birer sorun olarak çıkmaktadır. Kentler sadece araç için planlanmış mekanlar haline gelmiş ve ulaşım sistemi taşıt öncelikli düşünülerek tasarlanmaya başlanmıştır. Ülkemizde birçok alan bu şekilde birer kayıp haline gelmektedir. Gelecekte de ulaşım sisteminin değişmesiyle birlikte bu alanlar farklılaşacak ve daha büyük problemler ortaya çıkacaktır.



Şekil 3.2: Beşiktaş-Maslak ulaşım aksı geçit gösterim şeması



Şekil 3.3: Beşiktaş üst geçit-hemzemin geçit

Beşiktaş'ta yer alan bu yaya geçidi yoğun kullanımı nedeniyle önem taşımaktadır. Hem kadıköy iskelesine bağlantısı olması, hem Kabataş-Taksim yönünden gelen yaya akışının yoğun olması hem de Ortaköy tarafından gelenlere hizmet etmesinden dolayı yoğun insan ve araç trafiğiyle karşı karşıyadır.

Üçlü örtüşük formülasyonun tutarlılığı kapsamında bakıldığında hareket, mekan ve kullanım organizasyonlarının birbirini desteklemediği görülmektedir.

Yoğun insan hareketi içerisinde bulunan alan, "hareketin organizasyonu" kapsamında oluşturulan kavramlar üzerinden bakıldığında birtakım olumsuzluklar sergilemektedir. Erişebilirlik bağlamında alanda bulunan hemzemin geçiş ve yaya üst geçidine en kısa mesafede ulaşılabilmektedir. Ancak yürünebilirliğin çevrede hareket eden insan varlığı ve araç yoğunluğundan dolayı zayıf kalması bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır. Yürünebilirlik kapsamında zaman faktörünün de çok önemli olmadığı anlaşılmaktadır çünkü alan, gece-gündüz, hafta içi ve sonu sürekli olarak kullanılmaktadır. Bu yoğun kullanıma rağmen alanda bulunan yaya üst geçidi hemzemin geçişe oranla daha az tercih edilmektedir. Bu da hareket kavramı üzerinden oluşturulan bağlantı problemi hususu ortaya çıkarmaktadır. Üst geçit yayaların kullanımı için ayrılmış, hemzemin geçiş ise araç trafiğini yönlendiren bir

kavşak noktası olarak tasarlanmıştır. Ancak, üst geçidin zemine bağlandığı noktalarda yönlendirme zayıf olduğundan yayalar hemzemin geçişi daha yoğun olarak kullanmaktadır. Kabataş ve iskele yönünden gelen insanların yoğunluğu üst geçitteki bağlantı noktasının yaya akışının ters istikametinde olmasından dolayı hemzemin geçişe aktarılmaktadır. Yaya üst geçidinin bağlandığı noktaların kullanıcı hareketine bağlı olarak konumlandırılması gerekmektedir.

"Mekanın organizasyonu" kapsamında alanı incelediğimizde ise; yoğun olarak kullanılan hemzemin geçişte insan karmaşasından dolayı kullanıcı üst geçidi fark edememektedir. Bu durum algılanabilirlik problemini ortaya çıkarmaktadır. Yaya üst geçidinin algılanabilirliğinin, kullanıcıyı oraya çekmesi için artırılması gerekmektedir. Üst geçitteki görsel etkinin de alanın önemli bir nokta olması nedeniyle yine bir takım anlam ve kültürel değer içermesi gerekmektedir. Makro ve mikro estetik kavramları göz önünde bulundurularak üst geçidin okunabilirliğinin sağlanması gerekmektedir.

Üst geçitle zemin arakesitinde kalan artık alanlara da gazete dergi satış bayi, akbil satış birimleri gibi birtakım işlevler verilmiş fakat bakımsızlık ve kötü tasarımları nedeniyle bu mekanlar mekansal kimlik bağlamında da olumsuz birtakım sonuçlar doğurmaktadır. "Kullanım organizasyonu" bağlamında oluşturulan kriterler üzerinden bölgeyi irdelediğimizde, engelli ulaşımını destekleyici hiçbir yapılaşma görülmemektedir. Hem yaya üst geçidinde hem de hemzemin geçişte engelli kullanıcılar için sağlanmış rampa, asansör ya da döşeme kaplaması farklılığı gibi sayılabilecek birçok unsurun olmadığı tespit edilmiştir. Bu da güvenlik problemini doğurmaktadır. Alanda yalnızca engelliler için değil tüm kullanıcılar için bir güvenlik sorunu bulunmaktadır. Hemzemin geçişi yoğun olarak kullanan insanlar aslında bir araç kavşağını kullandıkları için her an bir hayati tehlikeyle karşılaşma durumundadırlar. Yoğun olarak kullanılan bu alanda, zaten gündüz de çok fazla kullanıcısı bulunmayan yaya üst geçidi geceleri ise işlev problemi nedeni ile ürkütücü hale gelip kullanılmamaktadır. Bu da alanın gece-gündüz kullanım sürekliliği bağlamında yoğunluğun yine hemzemin geçişe verildiğini ortaya çıkarmaktadır. İşlevsel çeşitlilik kapsamında mevcut geçişleri incelediğimizde yine birçok sorunla yüzleşmekteyiz. Hemzemin geçişte kullanıcıyı yönlendirecek, yaya geçidi olduğunu belirtecek herhangi bir döşeme farklılığı bulunmamaktadır ki zaten kullanılan alan da yaya geçişi değildir. Hatta alanda 'yayalar üst geçidi kullanınız'

ifadesi ile bir bilgilendirme tabelası da bulunmaktadır. Ancak yaya üst geçidi; aydınlatma yetersizliği, kullanılan yer döşeme malzemesi kalitesizliği, işlevden yoksun oluşu ve yeterli yönlendirici bilginin bulunmayışı nedeniyle yoğun olarak kullanılmamaktadır.

Çizelge 3.1: Bölgesel değerlendirme matrisi 1

HAREKETİN ORGANİZASYONU		MEKANIN ORGANİZASYONU		KULLANIM ORGANİZASYONU	
BAĞLANTI NOKTALARININ SEÇİMİ	0	ALGILANABİLİRLİK	1	GEÇİT VE YAKIN ÇEVRESİNİN TASARLANMASI, ARTIK ALAN BIRAKILMAKSIZIN EK İŞLEVLERLE ÇEŞİTLENDİRİLMESİ	1
ERİŞEBİLİRLİK-YÖNLENDİRİCİLİK	2	MEKANSAL KİMLİK VE NİTELİK	0	GECE-GÜNDÜZ KULLANIM SÜREKLİLİĞİ MEKAN GÜVENLİĞİ	1
YÜRÜNEBİLİRLİK	0			ENGELLİ ULAŞIMI	0



Şekil 3.4: Beşiktaş katlı kavşak-hemzemin geçit

Beşiktaş'ta katlı kavşağın bulunduğu alanda yer alan hemzemin geçiş "hareket" kavramı üzerinden incelendiğinde yoğun bir kullanıcı kitlesine sahip olduğu görülmektedir. Erişebilirlik kavramı üzerinden bakıldığında ise alanda erişim mesafesinin minumum düzeyde tutulduğu tespit edilmiştir. Bu nedenle geçiş kullanıcıya erişim mesafesi uzunluğundan kaynaklanan bir sıkıntı oluşturmamaktadır. Hareketin organizasyonu bağlamında oluşturulan diğer bir ölçüt olan yürünebilirlik kapsamında ışıklı hemzemin geçiş incelendiğinde çevresinde duran ve hareket eden yayaların varlığı organizasyon eksikliği içermektedir. Yine de yaya hareketini çok fazla etkileyecek bir sorun oluşturmamaktadır. Yürünebilirlik kapsamında zaman faktörünün etkisine baktığımızda da geçidin ışıklı hemzemin geçiş olmasından dolayı büyük bir problem oluşturmadığını görmekteyiz. Ancak alandaki bu hemzemin geçişin bağlandığı noktaların işlev bakımından verimsiz olması buraya olumsuz bir özellik kazandırmaktadır. Aslında önemli iki nokta olan Beşiktaş parkı ve otobüs duraklarını birbirine bağlayan geçiş, bağlandıkları noktalarda zenginleştirilmiş bir takım ögeler bulundurmadığından yayaları yönlendirme anlamında olumsuz bir özellik içermektedir.

"Mekanın organizasyonu" kapsamında değerlendirilen kriterler olarak algılanabilirliğin sağlanması açısından alanı incelediğimizde çok çeşitli işlevlere ve çok çeşitli kullanıcıya sahip olan Beşiktaş mevkiinin insanlar üzerinde bir kaos duygusu uyandırdığı görülmektedir. Bu karmaşa içerisinde de alanda bulunan hemzemin yaya geçişinin tasarımı düşünülmediğinden algılanabilirliği çok zayıf kalmaktadır. Ancak geçişi kullanırken taşıt üst geçidinden kaynaklanan üst örtünün verdiği yön duygusu yayalarda tanımlı bir mekan hissi uyandırmaktadır.

Kullanım kapsamında yine alanda sorun olarak karşımıza çıkan unsur katlı kavşaktan kaynaklanan artık alan sorunudur. Burada kavşak altı kamusal alanların ayakkabı, aksesuar satışı gibi birtakım ticari alanlara dönüştüğü görülmektedir. Oluşturulan bu ticari birimler her ne kadar artık alanlara işlev kazandırmış ise de tasarımdan yoksun olarak düşünüldüklerinden mekanda büyük olumsuzluklar ve tanımsızlıklar oluşturmaktadır. "Kullanım organizasyonu" bağlamında oluşturulan engelli ulaşımı ölçütü kapsamında incelenen alanda, engellilerin kullanımını kolaylaştıracak herhangi bir kot farkı ya da döşeme malzemesi farklılığı görülmemektedir. Aynı zamanda hemzemin geçişteki ışıkların farkedilmemesi ve yaya geçişinin dar olması nedeniyle yayaların güvenliği açısından da birtakım problemler oluşturmaktadır.

Bununla birlikte katlı kavşaktan kaynaklanan zemindeki işlev kazandırılmaya çalışılmış mekanlar insanların güven hissinde olumsuz etkiler bıraktığı için gündüz de problemli olan alanlar gece daha da ürkütücü hale gelmektedir. Bu da gece-gündüz kullanım sürekliliğinin sağlanmasında sorun olarak karşılaşılan diğer bir noktadır. Ayrıca kullanıcıyı bu hemzemin geçişe yönlendirecek herhangi bir donatının bulunmayışı, yaya geçişinde zeminde yaya geçiti olduğunu belirtecek şematik bir düzenleme olamayışı işlevsel ve teknik donatı problemini de ortaya çıkarmaktadır.

Çizelge 3.2: Bölgesel değerlendirme matrisi 2

HAREKETİN ORGANİZASYONU		MEKANIN ORGANİZASYONU		KULLANIM ORGANİZASYONU	
BAĞLANTI NOKTALARININ SEÇİMİ	1	ALGILANABİLİRLİK	0	GEÇİT VE YAKIN ÇEVRESİNİN TASARLANMASI, ARTIK ALAN BIRAKILMAKSIZIN EK İŞLEVLERLE ÇEŞİTLENDİRİLMESİ	1
ERİŞEBİLİRLİK-YÖNLENDİRİCİLİK	2	MEKANSAL KİMLİK VE NİTELİK	1	GECE-GÜNDÜZ KULLANIM SÜREKLİLİĞİ MEKAN GÜVENLİĞİ	1
YÜRÜNEBİLİRLİK	1			ENGELLİ ULAŞIMI	0



Şekil 3.5: Beşiktaş hemzemin yaya geçidi

Beşiktaş hemzemin yaya geçişi "hareketin organizasyonu" kapsamında değerlendirildiğinde iskele ve otobüs duraklarından gelen kullanıcıları Beşiktaş Çarşısı içine bağladığından dolayı yoğun bir şekilde kullanılmaktadır. Erişilebilirlik kriteri bağlamında kullanıcının istenilen mesafede istediği noktaya ulaşması olumlu özellikler taşımaktadır. İnsanlarda gereksiz enerji kaybı oluşturmamaktadır. Yürünebilirlik kavramı kapsamında da yaya yolu genişliğinin artırılması, taşıt mesafesinin diğer geçişlere oranla daha fazla olması bölgeye olumlu özellikler kazandırmaktadır. Yalnızca alanı çok fazla insanın kullanması nedeniyle oluşan karmaşa yürünebilirliği zorlaştırmaktadır. Bu durum bir bakıma yaya geçişi genişliği ne kadar fazla olursa olsun kullanıcı yoğunluğuna göre yetersiz kalmakta olduğunu ortaya çıkarmaktadır. Ayrıca alandaki bağlantı noktalarında kullanıcıya hizmet edebilecek ve bu yaya yoğunluğunu kaldırabilecek tasarımlar düşünülmediğinden bağlantı çeşitliliği kapsamında da sorunlarla karşılaşılmaktadır.

Bölgenin "mekansal karakteri" incelendiğinde algılanabilirlik kriteri kapsamında yaya geçişinde olumlu özellikler görülmektedir. Daha önceleri zemin döşemesinde farklılıklar olmayan bu ışıklı hemzemin yaya geçişi daha sonra yapılan yeni düzenleme ile algılanabilirliği artırılarak kullanım yoğunluğuna katkıda bulunulmuştur. Ayrıca hemzemin geçişteki yer döşeme malzemelerinin renk ve dokusu da mekansal nitelik ve kimlik kapsamında bölgeye olumlu birtakım özellikler kazandırmaktadır. Işıklı hemzemin geçişlerde yer alan trafik sinyalizasyon sistemleri tasarımının da görsel etki kapsamında düşünülmesi gerekmektedir.

"Kullanım organizasyonu" kavramı çerçevesinde oluşturulan kriterlerden biri olan işlevsel çeşitlilik kapsamında geçmişte mevcut olan yaya üst geçidinden kaynaklanan artık alanlar da yeniden yapılandırılan hemzemin geçişle birlikte yok edilmiştir. Engelli ulaşımının desteklenmesi bağlamında hemzemin geçit incelendiğinde, hem zeminde kullanılan döşeme elemanlarının dokusu hem de sinyalizasyon sistemi engelli kullanıcılar için olumlu özellikler teşkil etmektedir. Aynı zamanda kaldırımda oluşturulan kot farkının da az eğimli bir rampayla yumuşatılması engelli ulaşımı kapsamında pozitif etki eden bir diğer unsurdur. Böylece hem engellinin güvenliği sağlanmış hem de diğer kullanıcıların güvenlik hissini olumlu yönde etkileyecek bir tasarıma gidilmiştir. Ayrıca mekanda kullanılan bu tasarım elemanları ve bu alanın ışıklı bir hemzemin geçiş olması gece-gündüz kullanım sürekliliğini de sağlanmış olmaktadır. İşlevsel birtakım sorunlar kapsamında yaya geçişi incelendiğinde

kullanılan malzeme, renk ve doku çeşitliliği, trafik sinyalizasyon sistemi bölgedeki hareketin yönlendirilmesine olumlu yönde katkılar sağlamaktadır. İşlevsel donatıların tasarımlarında gidilecek farklılıklar alana çeşitlilik sağlayıp kullanımın artırılmasına olanak verecektir.

Çizelge 3.3: Bölgesel değerlendirme matrisi 3

HAREKETİN ORGANİZASYONU		MEKANIN ORGANİZASYONU		KULLANIM ORGANİZASYONU	
BAĞLANTI NOKTALARININ SEÇİMİ	1	ALGILANABİLİRLİK	3	GEÇİT VE YAKIN ÇEVRESİNİN TASARLANMASI, ARTIK ALAN BIRAKILMAKSIZIN EK İŞLEVLERLE ÇEŞİTLENDİRİLMESİ	2
ERİŞEBİLİRLİK-YÖNLENDİRİCİLİK	2	MEKANSAL KİMLİK VE NİTELİK	2	GECE-GÜNDÜZ KULLANIM SÜREKLİLİĞİ MEKAN GÜVENLİĞİ	3
YÜRÜNEBİLİRLİK	1			ENGELLİ ULAŞIMI	3



Şekil 3.6: Barboros Bulvarı hemzemin geçit

Alanda bulunan hemzemin geçiş bulunduğu konum itibariyle Barboros Bulvarındaki en yoğun kullanılan hemzemin geçişlerden biridir.

"Hareketin organizasyonu" bağlamında değerlendirilen alanda, erişebilirlik ölçütünün yetersiz kaldığını görmekteyiz. Mekanda çok yönlü geçişlerin düzenli bir

şekilde tasarlanmamasından dolayı insanların istedikleri noktaya erişilebilirliği de gözden kaçırılmış önemli bir ayrıntıdır. Yine kavşakta yer alan trafik probleminin insanlara da yansıması yürünebilirliği zorlaştırmaktadır. Yön sorunundan kaynaklanan yaya hareketi karmaşası da yürünebilirliği etkileyen önemli bir faktördür. Ayrıca hemzemin geçişin bağlandığı noktalar ise birer ölü alan halinde yaya kullanımı için düzenlenmemiş alanlardır. Yaya hareketi düşünülmeden yapılandırılmış bağlantı noktaları işlevini yerine getiremediği için yaya üzerinde olumsuz bir etki bırakmaktadır.

"Mekanın organizasyonu" kapsamında incelenen alanda yaya geçişinin algılanabilirliğinin yoğun araç ve insan trafiği içerisinde zayıf kaldığını görmekteyiz. Zaten hızlı yaya hareketleri ile kullanılmak zorunda kalınan geçiş alanı bir takım destekleyici peyzaj ve kentsel mobilyalar ile yayaların kullanımına yönlendirilmediğinden algılanabilirliğini yitirmektedir. Kentsel imaja katkı ve tutarlı bütünsellik kriteri kapsamında da yaya geçişinin bir anlam ve estetik kaygı olmadan tasarlanması geçişin taşıdığı olumsuz özelliklerdendir.

"Kullanım" analizi yapıldığında yoğun yaya hareketine sahip otobüs duraklarını da birleştiren yaya geçişinin bulunduğu bölgede, durakların taşıt yoluna olan yakınlığı arkasında bıraktığı alanlarda tanımsız işlevsiz mekanlar oluşturmaktadır. Bu sebeple yaya geçişleri düzenlenirken tüm çevre göz önünde bulundurularak, kullanılan tasarım elemanlarının konumları doğru tespit edilerek zeminde bırakılan artık alanlar en aza indirgenmelidir. Bu kadar yoğun bir şekilde kullanılmasına rağmen engellilerin de bölgede düşünülmediği görülmektedir. Engelli ulaşımını kolaylaştıracak herhangi bir sinyalizasyon sistemi ya da farklı tip zemin döşeme malzemeleri kullanılmamış, mekanın bir yaya geçişi olduğu vurgulanmamıştır. Mevcut araç trafiğinin karmaşıklığı(otobüs ve minibüs durakları ile özel araç trafiği), sinyalizasyon sisteminin yetersiz kalması ve yaya hareketlerinin yönlendirilememesi de güvenlik açısından kullanıcıya olumsuz yönde etki etmektedir. Yaya-taşıt yakınlığı kullanıcının güvenlik hissini tamamen yok etmektedir. Mevcut yaya geçişi, Beşiktaş'ın merkezine çok yakın olması ve toplu ulaşım araçlarının durak noktası olması dolayısıyla insanların buluşma noktası halini almıştır. Bu yüzden bu ışıklı hemzemin geçişin gece ve gündüz kullanım sürekliliği vardır. Çünkü alternatif yaya geçiş noktaları arasındaki mesafe çok fazladır. Hemzemin geçişte kullanılan zemin

üzerindeki yaya geçiş şemalarının yetersizliği, kullanılan malzemede çeşit ve tasarım yoksunluğu bölgede işlevsel ve teknik donatı problemlerini de ortaya çıkarmaktadır.

Çizelge 3.4: Bölgesel değerlendirme matrisi 4

HAREKETİN ORGANİZASYONU		MEKANIN ORGANİZASYONU		KULLANIM ORGANİZASYONU	
BAĞLANTI NOKTALARININ SEÇİMİ	0	ALGILANABİLİRLİK	1	GEÇİT VE YAKIN ÇEVRESİNİN TASARLANMASI, ARTIK ALAN BIRAKILMAKSIZIN EK İŞLEVLERLE ÇEŞİTLENDİRİLMESİ	1
ERİŞEBİLİRLİK-YÖNLENDİRİCİLİK	1	MEKANSAL KİMLİK VE NİTELİK	0	GECE-GÜNDÜZ KULLANIM SÜREKLİLİĞİ MEKAN GÜVENLİĞİ	1
YÜRÜNEBİLİRLİK	0			ENGELLİ ULAŞIMI	1



Şekil 3.7: Yıldız üst geçit

Yıldız üst geçidi bağlandığı noktaların çeşitli olması nedeniyle önemli bir alanda yer almaktadır. Hem üniversiteye hem de konut bölgesine hizmet eden üst geçit "hareketin organizasyonu" kapsamındaki ölçütlerden erişebilirlik kavramı çerçevesinde incelendiğinde zayıf kaldığını görmekteyiz. Kampüs çıkışı ile duraklar arasındaki alan, hemzemin geçişi kullanarak rahatlıkla geçebilecek bir mesafede

iken, yaya hem taşıtla karşılaşmaya itilmekte hem de erişim mesafesi uzatılmaktadır. Üst bölümden gelen yayaların üst geçidi taşıtla birlikte kullanıyor olması ve aradaki sınırlayıcıların da yetersiz kalması alandaki yürünebilirliği zorlaştırmaktadır. Farklı kotlardan çok çeşitli zenginlikler kazandırılarak tasarımına gidilebilecek olan üst geçit bağlantı noktaları kapsamında da kısır kalmaktadır. Yıldız Teknik Üniversitesi'nin giriş kotuyla üst geçitteki ara kotlar birbirine yakın olmasına rağmen birleştirilmemiş, birbirinden farklı ama işe yaramayan bir takım bağlantı noktaları oluşturulmuştur.

Alanda "mekanın organizasyonunun" desteklenmesi bağlamında üst geçidin algılanabilirliğinin zayıf kaldığı bir gerçek olarak karşımıza çıkmaktadır. Çünkü tasarımı hiçbir şekilde düşünülmeden yapılmış olan üst geçit kullanıcının dikkatini çekmemektedir. Halbuki yaya üst geçitleri kent içerisinde, kentsel nirengi noktaları olabilecek niteliklere sahip alanlara dönüştürülmesi gereken mekanlardır. Buralardaki kullanım çeşitliliği artırılarak, üst geçidin de kullanılan malzemeyle birlikte farklı tasarımına gidilerek alanın görsel etkisi de güçlü hale getirilebilir. Zeminde kullanılan farklı tip döşeme malzemeleri bulunsa bile bunlar tasarımla ve işlevle desteklenmediği için yetersiz kalmaktadır ve kullanıcıda kötü izlenim uyandırmaktadır.

"Kullanım organizasyonu" bağlamında bölgenin bir katlı kavşak olması sebebiyle zeminde bıraktığı artık alanlar da kullanılması ve işlev yüklenilmesi gereken büyük tanımsız mekanlardır. Kullanıcı kitlesi de düşünülerek bu büyük işlevlendirilmemiş alanlara birer işlev yüklenebilir. Bu sayede üniversiteli gençlerin yaşamlarına çeşitlilik kazandırılırken diğer yayalara da kullanım zenginliği sağlanmış olunur. Üst geçitten kaynaklanan zeminde kalan kısım her ne kadar otobüs durağı olarak kullanılsa da, alanın geri kalan kısmı halen boş durmaktadır. Ayrıca engelli ulaşımı gözetilmeksizin düzenlenen üst geçit sirkülasyon çeşitliliği kapsamında yetersiz kalmaktadır. Barboros Bulvarı üst kısmından gelen yayalar bir rampayla üst geçide bağlansa da, Yıldız Teknik Üniversitesine geçiş kısmında engelli kullanıcılar düşünülmemiştir. Üst geçidin taşıtlarla birlikte kullanılması sebebiyle de alanın güvenliği yetersiz kalmaktadır. Her ne kadar yaya ve taşıtı ayırıcı sınırlayıcılar olsa da, yayanın dar bir alana itilmesi kullanıcının güvenlik hissini en aza indirgemektedir. Bununla birlikte üst geçide birtakım işlevler yüklenilmediğinden dolayı gece-gündüz kullanım sürekliliği de sağlanmamıştır. Mekan işlevlendirilerek, yaya hareketini zenginleştirici ve yönlendirici tasarım objeleri kullanılarak üst geçit

daha canlı hale getirilebilir. Ayrıca yaya geçiş olanağının artırılması gerekmektedir. Zaten alan da buna müsait nitelikler içermektedir. Kullanılan malzeme çeşitliliği, rengi, dokusu o alana zenginlik katabilecek tasarım unsurlarıdır. Ancak işlevsel çeşitliliğin eksikliğinden dolayı kullanım organizasyonu kapsamında geçit yetersiz kalmaktadır.

Çizelge 3.5: Bölgesel değerlendirme matrisi 5

HAREKETİN ORGANİZASYONU		MEKANIN ORGANİZASYONU		KULLANIM ORGANİZASYONU	
BAĞLANTI NOKTALARININ SEÇİMİ	0	ALGILANABİLİRLİK	1	GEÇİT VE YAKIN ÇEVRESİNİN TASARLANMASI, ARTIK ALAN BIRAKILMAKSIZIN EK İŞLEVLERLE ÇEŞİTLENDİRİLMESİ	0
ERİŞEBİLİRLİK-YÖNLENDİRİCİLİK	1	MEKANSAL KİMLİK VE NİTELİK	0	GECE-GÜNDÜZ KULLANIM SÜREKLİLİĞİ MEKAN GÜVENLİĞİ	0
YÜRÜNEBİLİRLİK	1			ENGELLİ ULAŞIMI	0



Şekil 3.8: Barboros Bulvarı-Darphane hemzemin geçitler

Barboros Bulvarı Darphane bölgesinde konut ağırlıklı kullanım mevcut olduğundan daha sakin bir bölgedir. Alan üzerinde yer yer ışıklı hemzemin geçişler bulunmaktadır.

Üçlü örtüşük formülasyonun tutarlılığı kapsamında "yaya hareketi organizasyonu" kavramının erişebilirlik kriteri çerçevesinde irdelenecek olursa, alandaki geçişler hemzemin olduklarından dolayı az enerji kaybıyla birlikte erişilebilirlik mesafesi azaltılmış durumdadır. Ancak yaya akslarının iyi düzenlenmiş olmaması ve insan hareketini gözeten bir tasarıma gidilmemesi sebebiyle çevredeki araç ve yaya hareketlerine bağlı olarak yürünebilirlik karmaşası yaşanmaktadır. Bunula birlikte yaya geçişlerinin tek bir doğrultuda olmayışı, refujlardaki farklı doğrultulara geçiş insanların yön duygusunu kesintiye uğratmaktadır. Bu da bağlantı noktalarında var olan problemlerden kaynaklanmaktadır. Hemzemin ışıklı geçişlerdeki trafik lambalarının otobüs duraklarına olan yakınlığı bu mekanı durak olarak kullanan insanlarla, yalnızca geçiş amaçlı kullanan yayalar arasında bir kaos oluşturmaktadır.

"Mekanın organizasyonun" desteklenemesi çerçevesinde bölgeyi ele aldığımızda oluşturulan ölçütler üzerinden algılanabilirliğin oldukça düşük olduğunu görmekteyiz. Alandaki algılanabilirlik yalnızca kullanıcı yoğunluğunun olmasından kaynaklanmaktadır. Yapısal anlamda mekanı algılanabilir kılan hiçbir düzenleme mevcut değildir. Bununla birlikte hemzemin geçişte zemin döşeme malzemelerinde herhangi bir çeşitlilik olmayışı, insanı yönlendirecek ve geçişe çekecek bir mazleme farklılığına gidilmeyişi, tasarımın çevresiyle birlikte düşünülmeyişi mekansal kimlik ve nitelik kapsamında mekanın taşıdığı olmusuz özelliklerden biridir.

"Kullanım organizasyonu" bağlamında değerlendirilen alanda bağlantı noktalarındaki işlevlerde düzen olmayışından dolayı otobüs durakları ve çevrelerinde birtakım kullanılamayan artık alanlar oluşmuştur. Bunlar ne bir işleve sahiptir ne de yayanın oradan geçişine olanak vermektedir. Engelli ulaşımı kaldırımda oluşturulan bir takım rampalarla sağlanmaktadır. Fakat engelli kullanıcıların mekanı bir yaya geçişi olarak hissedebilecekleri tasarımlara gidilmemiştir. Durak noktası olması işlevinin getirdiği yoğun hareket ve çevredeki eğitim yapılarının kazandırdığı canlılıktan dolayı oluşan kullanım karmaşası yayalardaki güvenlik hissini de en aza indirgemektedir. Kavşak düzenlemesindeki problemlerden ve yaya için ayrılmış alanların çok dar olması sebebiyle yaya kendisini güvende hissetmemektedir. Gece gündüz kullanım sürekliliği kapsamında ise eğitim kurumlarından dolayı gündüz daha yoğun olarak kullanılan alan gece daha az kullanılmaktadır. İşlevsel çeşitliliğin olmayışı sorunu da bölge de yer alan en önemli problemlerden bir diğeridir. Yaya geçişi düzenlenirken dikkat edilmesi gereken, yaya mekanı mobilyaları, bilgi iletişim

panoları, zemin döşemeleri ve bitkisel elemanlar gibi doğal ögerlerin de tasarıma dahil edilmesi gerekmektedir. Bölgede yaya geçişini simgeleyecek nitelikte ve insanlara kullanım kolaylığı sağlayacak düzeyde bir tasarım bulunmamaktadır. Aksine alandaki yaya yolları bir takım peyzaj elemanlarıyla desteklenmiş fakat kullanıcıyla arasına sınır oluşturacak şekilde bir tel gerilmiştir. Bu durum yayaların yeşile dokunamaması, peyzaj elemanlarının getirdiği konfor ile bütünleşememesi ve hissedememesine sebep olmaktadır.

Çizelge 3.6: Bölgesel değerlendirme matrisi 6

HAREKETİN ORGANİZASYONU		MEKANIN ORGANİZASYONU		KULLANIM ORGANİZASYONU	
BAĞLANTI NOKTALARININ SEÇİMİ	0	ALGILANABİLİRLİK	1	GEÇİT VE YAKIN ÇEVRESİNİN TASARLANMASI, ARTIK ALAN BIRAKILMAKSIZIN EK İŞLEVLERLE ÇEŞİTLENDİRİLMESİ	0
ERİŞEBİLİRLİK-YÖNLENDİRİCİLİK	1	MEKANSAL KİMLİK VE NİTELİK	0	GECE-GÜNDÜZ KULLANIM SÜREKLİLİĞİ MEKAN GÜVENLİĞİ	1
YÜRÜNEBİLİRLİK	0			ENGELLİ ULAŞIMI	1



Şekil 3.9: Barboros Bulvarı-Plaza Otel önü hemzemin geçit

Barboros Bulvarı Plaza Otel önü önemli bir kavşak noktası olması nedeniyle sıkılıkla kullanılan bir alan olarak incelenen ulaşım aksı üzerinde yerini almaktadır.

“Hareket” kavramı üzerinden bölgeye yaklaştığımızda, alandaki erişebilirlik mesafesinin normal düzeyde olduğu görülmektedir. Ancak kullanıcının istenilen noktaya erişebilirliği güzergahtan dolayı problem oluşturmaktadır. Doğrusal bir aks üzerinden değil de farklı yönlerden istenilen noktaya ulaşılması yürünebilirlik kapsamında da kullanıcıya sorun teşkil etmektedir. Bunula birlikte, kavşak kenarlarında bulunan kaldırımların da dar olması, araç dönüş noktalarında giderek azalması yürünebilirlik açısından olumsuz özellikler taşıyan önemli bir husustur. Ayrıca bölgedeki hemzemin geçişteki en önemli problem bağlantı noktalarıdır. Alanda herhangi bir yaya geçişi uyarısı bulunmadığından kullanıcı yön duygusunu kaybederek çok farklı geçişlerden sonra istenen noktaya ulaşmaktadır ancak ulaştığı noktada yer alan Plaza Otel’in bir kamusal alan olan yaya kaldırımını özel alan gibi sınırlandırmış olması büyük bir sıkıntı olarak karşımıza çıkmaktadır.

“Mekanın organizasyonunun” sağlanmasında oluşturulan ölçütlerden algılanabilirlik ise bölgede çok zayıf kalmaktadır. Yaya geçişinin okunabilirliğinin artırılması için, bir takım tasarım elemanlarıyla ve malzeme çeşitliliğiyle bölgenin desteklenmesi gerekmektedir. Fakat bu yönde bir düzenleme bölgede mevcut değildir. Ayrıca alan mekansal kimlik ve nitelik kapsamında da bir karmaşadan öteye gitmemektedir. Tasarım insanı görsel anlamda doyuracak hiçbir mekansal nitelik taşımamaktadır. Yoğun araç karmaşası ve buna dahil olan yaya, yön duygusunu da kaybederek bir an önce mekandan uzaklaşmak amacıyla bu yaya geçişini kullanmaktadır. Oysa ki kavşak noktaları kent içerisinde hareket halindeki yayanın nefes aldığı, görsel anlamda olumlu özellikler taşıması gereken önemli noktalardır.

“Kullanım organizasyonu” kapsamında incelenen alanda yayanın kullanabileceği bir kaldırım bile yoktur, bu yüzden zeminde oluşan bir artık alan sorunu da göze çarpmamaktadır. Sadece orta refüjlerin genişliği düşünülmüş, kenarlardaki yaya yolları düşünülmemiştir. Bu alandaki orta refüj artık yeşilin de yaşayamayacağı bir alan haline gelmiştir. Halbuki kenarlardaki yaya yollarına daha fazla mekan ayırılarak yaya öncelikli düşünülen alanlar yaratılabilir. Bununla birlikte engelli ulaşımını destekleyecek hiçbir düzenlemeye gidilmemiştir. Yalnızca engelli ulaşımı değil, diğer yayaların ulaşımı da hiçbir şekilde gözününde bulundurulmamıştır. Güvenlik kavramına bağlı olarak düşünüldüğünde ise alandaki sinyalizasyon sisteminin yetersizliği, kavşaktaki kaos, taşıt trafiğine olan yakın ilişki alana olumsuz özellikler kazandırmaktadır. Gündüz bile zorlukla kullanılan yaya geçişi gece daha da güvensiz hale gelmektedir. Fakat alanda başka bir yaya geçişi bulunmadığından

zorunlu olarak gece-gündüz kullanım sürekliliği sağlamaktadır. Ayrıca bölge, işlevsel çeşitlilik problemi kapsamında da birçok olumsuz unsuru kapsamaktadır. Alanı yaya geçişi haline getirecek hiçbir tasarım elemanı kullanılmamıştır. Yalnızca trafik ışıkları teknik donatı anlamında bölgede bulunan elemanlardır. Bir takım peyzaj elemanları ile refuj kısmında düzenlemelere gidilse de bunlar egzoz gazına maruz kalan doğal elemanlar olmaktan kendini kurtaramamıştır.

Çizelge 3.7: Bölgesel değerlendirme matrisi 7

HAREKETİN ORGANİZASYONU		MEKANIN ORGANİZASYONU		KULLANIM ORGANİZASYONU	
BAĞLANTI NOKTALARININ SEÇİMİ	0	ALGILANABİLİRLİK	0	GEÇİT VE YAKIN ÇEVRESİNİN TASARLANMASI, ARTIK ALAN BIRAKILMAKSIZIN EK İŞLEVLERLE ÇEŞİTLENDİRİLMESİ	0
ERİŞEBİLİRLİK-YÖNLENDİRİCİLİK	1	MEKANSAL KİMLİK VE NİTELİK	0	GECE-GÜNDÜZ KULLANIM SÜREKLİLİĞİ MEKAN GÜVENLİĞİ	1
YÜRÜNEBİLİRLİK	0			ENGELLİ ULAŞIMI	0



Şekil 3.10: Köprülü kavşak-Metrobüs yaya alt geçidi

Köprülü kavşak konumundan dolayı yoğun bir yaya kullanımı içerisinde değildir. Ancak burada inşa edilen metrobüs yer altı geçidi ile yaya kullanımı gözetilmek durumunda kalınmıştır.

"Hareketin organizasyonu" kapsamında değerlendirilen alanda erişilebilirliğin yetersiz olduğu gözlenmektedir. Metrobüs hattına ulaşılabilirlik mesafesi çok fazladır. Bununla birlikte inişte kullanılan merdivenlerin de tasarımdan yoksun bir şekilde inşa edilmiş olması mekanı olumsuz yönde etkilemektedir. Zeminde kullanılan döşeme kaplamaları da yürünebilirlik açısından alanı etkilemektedir. Yaya yolu genişliği alandaki yaya yoğunluğunu karşılamaktadır. Bu anlamda bir sorun oluşturmamaktadır. Bağlantı problemleri kapsamında da toplu taşın aracına geçiş noktalarında yeterli düzenlemeler yapılmamış ayrıca yaya hareketi düşünülerek alt geçide bağlantılar sağlanmamıştır. Çevrede varolan metrobüs hattına bağlanan yaya geçişleri de yayalar için düzenlenmemiş, sonradan yayalar tarafından kullanılarak yaya geçişi haline getirilmiştir. Bir takım sınırlayıcıların olması yaya geçişlerindeki bağlantı problemi sorununu oluşturmaktadır ve yaya hareketi devamlılığının kesintiye uğramasına sebep olmaktadır.

"Mekanın organizasyonu" bağlamında incelenen alanın algılanabilirliği de oldukça düşüktür. Yaya alt geçidinin var olduğu, yalnızca alanda bulunan metrobüsler dolayısıyla algılanmaktadır. Metrobüsler haricinde yaya algısını olumlu yönde etkileyecek ve bu yaya alt geçidine çekecek tasarımlara gidilmemiştir. Bölgede bulunan yaya alt geçidi mekansal kimlik ve nitelik kapsamında değerlendirildiğinde hiçbir anlam taşımayan, estetikten yoksun bir geçiş, hatta bir istasyon durumundadır. İstasyon olmasına rağmen istasyonun gerektirdiği biçimlenişe de sahip değildir. Estetik kaygı güdülmeden tasarlanmış bu tip yapılaşmalar kent içerisinde kentin görünüşüne hiçbir katkısı olmayan, aksine olumsuz yönde etkisi olan mekanlardır. Bu alanlar tasarımları düşünülmeden yapılaştığı için sadece iki tarafı sınırlanmış birer geçiş alanı olarak kullanılmaktadırlar.

"Kullanım" kavramı ışığında köprülü kavşaktan kaynaklanan zeminde bir takım artık alanlar dikkati çekmektedir. Bu alanlara da bazı işlevler yüklenilerek kayıp alan olmaktan çıkarılabilir. Akbil satış gişeleri olarak kullanılan bu alanlar her ne kadar işlev verilmiş olsa da çevresiyle birlikte bütünleşik bir düzenlemeye gidilmediğinden dolayı artık alan olmaktan kurtulamamıştır. Ayrıca alanda yine engelli ulaşımının hiçbir şekilde düşünülmediği görülmektedir. Zemine erişim mesafesinin fazla olduğu

bölgede diğer yayalar bile iniş-çıkışlarda zorlanırken, engellilerin kullanımını destekleyici asansör, rampa gibi hiçbir düşey sirkülasyon aracının tasarımına gidilmemiştir. Alanın güvenliği kapsamında da büyük tanımsız mekanlar olmasından dolayı yaya alt geçidi ürkütücü hale gelmiş durumdadır. Gece-gündüz kullanım sürekliliği açısından bakıldığında, toplu taşıma aracı olan metrobüsün yoğun bir şekilde kullanılmasından dolayı yaya alt geçidi devamlı olarak hizmet vermektedir. Geçit ve yakın çevresinin tasarımı kapsamında değerlendirilen alanda birçok sorun karşımıza çıkaktadır. Yaya alt geçidinde mekanı canlandıracak kent mobilyalarının bulunmayışı bu alanı işlevden yoksun bir hale getirmiştir. Bunun yanı sıra bilgi iletişim panoları eksikliği, zemin döşeme malzemeleri, doğal birtakım peyzaj unsurlarının bulunmayışı yaya geçidinin barındırdığı olumsuz özelliklerdendir.

Çizelge 3.8: Bölgesel değerlendirme matrisi 8

HAREKETİN ORGANİZASYONU		MEKANIN ORGANİZASYONU		KULLANIM ORGANİZASYONU	
BAĞLANTI NOKTALARININ SEÇİMİ	1	ALGILANABİLİRLİK	1	GEÇİT VE YAKIN ÇEVRESİNİN TASARLANMASI, ARTIK ALAN BIRAKILMAKSIZIN EK İŞLEVLERLE ÇEŞİTLENDİRİLMESİ	0
ERİŞEBİLİRLİK-YÖNLENDİRİCİLİK	1	MEKANSAL KİMLİK VE NİTELİK	0	GECE-GÜNDÜZ KULLANIM SÜREKLİLİĞİ MEKAN GÜVENLİĞİ	1
YÜRÜNEBİLİRLİK	1			ENGELLİ ULAŞIMI	0



Şekil 3.11: Köprülü kavşak üst geçit

Köprülü kavşakta konut bölgesinden gelen yaya akışını yönlendirmek için oluşturulmuş, Zincirlikuyu mevkii ve metrobüs istasyonunu birbirine bağlayan bir üst geçit bulunmaktadır. Bu yaya üst geçidi konumundan dolayı önemli fakat tasarımı gözetilmeksizin inşa edilmiş bir alan olarak tespit edilmiştir.

"Hareketin organizasyonu" kapsamında değerlendirilen alanda erişebilirliğin birçok yönden sağlandığını görmekteyiz ancak erişim mesafesinin fazla oluşu yayalar için problem olmaktadır. Bunun dışında, alandaki yürünebilirlik sadece yayaya ayrılmış bir yaya yolunun mevcut olmasından dolayı olumlu özellikler taşımaktadır. Fakat iklim koşullarını gözeten bir tasarım düşünülmediğinden yürünebilirlik yer yer zorlaşmaktadır. Zemin döşemesindeki bir takım yapısal problemlerden dolayı yağışlı zamanlarda oluşan su birikintileri kullanıcı için yolun yürünebilirliği kapsamında zorluklar çıkarmaktadır. Bağlantı noktaları çerçevesinde alanı değerlendirdiğimizde ise bir çok çeşitlilik görülmektedir. Bu da mekana olumlu bir özellik katmaktadır. Böylece farklı yönlerden gelen yayalar için bağlantı zenginliği oluşturulmaktadır.

"Mekanın organizasyonu" bağlamında değerlendirilen alanda algılanabilirliğin oldukça yüksek olduğu görülmektedir fakat bu durum üst geçitte kullanılan bilgilendirme, tanıtım ve reklam amaçlı afişler gibi bir takım iletişim araçlarından kaynaklanmaktadır. İyi kurgulanmış bir takım afişler, tasarımı düşünülmeden yapılmış üst geçitlerin algılanabilirliğini bir nebze olsun artırmaktadır. Bu tarz iletişim panolarının insan algısı üzerinde büyük etkisi vardır. Üst geçitlerin kentlerdeki değeri her ne kadar önemsenmese de aslında hem kullanım hem de görsel etki açısından önemi çok büyüktür. Bu bölgede ise yine tasarımı düşünülmemiş yaya üst geçidinin mekansal kimlik ve nitelik kavramı bağlamında yalnızca bir afişle nasıl canlı hale getirilebileceği görülmektedir. Fakat burada asıl dikkat edilmesi gereken unsur yapısal anlamda üst geçitlerin tasarımlarının kentin görselliğine olan etkisidir.

"Kullanım organizasyonu" kapsamında üst geçidin algılanabilirliğinin yanı sıra zeminle oluşturduğu kesitte bıraktığı artık alanlar dikkate alınmak zorundadır. Bölgede üst geçitten kaynaklanan çöp birikintisi niteliği taşıyan artık alanlar görülmektedir. Bu alanlar tasarımı baştan düşünülmediği için daha sonraları da işlev yüklenilemeyecek kadar küçük birer kayıp alan olarak sorun oluşturmaktadır. Bununla birlikte engelli ulaşımı düşünüldüğünde Zincirlikuyu yönünden gelen kullanıcılar için bir rampayla üst geçide ulaşım sağlanmış fakat üst geçide çıkış ve inişlerde yine hiçbir şekilde engelli kullanıcılar göz önünde bulundurulmamıştır.

Alandaki güvenlik kavramı söz konusu olduğunda ise, mekandaki sınırlayıcıların bir yönünün doğal ögeler olması nedeniyle bazı problemler görülmektedir. Sınır oluşturan bölge bir takım peyzaj elemanlarıyla desteklenmediğinden dolayı yaya her an bir toprak kayması tehlikesiyle karşı karşıyadır. Hatta var olan tel sınırlayıcılar yetersiz kalmış toprak alanın bir kısmı yaya yolunu kesmiş durumdadır. Gece gündüz kullanım sürekliliği kapsamında alana baktığımızda yeterli aydınlatmanın bulunmayışı üst geçidi ürkütücü hale getirmiş kullanım devamlılığını kesintiye uğratmıştır. Alandaki işlevsel ve teknik donatı eksikliği de olumsuz birtakım özellikler taşımaktadır. Zeminde kullanılan döşeme malzemesi, kent mobilyaları, yönlendirici tabelalar, peyzaj elemanları gibi teknik elemanların olmayışı mekanı daha az kullanılır bir hale getirmiştir.

Çizelge 3.9: Bölgesel değerlendirme matrisi 9

HAREKETİN ORGANİZASYONU		MEKANIN ORGANİZASYONU		KULLANIM ORGANİZASYONU	
BAĞLANTI NOKTALARININ SEÇİMİ	2	ALGILANABİLİRLİK	1	GEÇİT VE YAKIN ÇEVRESİNİN TASARLANMASI, ARTIK ALAN BIRAKILMAKSIZIN EK İŞLEVLERLE ÇEŞİTLENDİRİLMESİ	0
ERİŞEBİLİRLİK-YÖNLENDİRİCİLİK	1	MEKANSAL KİMLİK VE NİTELİK	0	GECE-GÜNDÜZ KULLANIM SÜREKLİLİĞİ MEKAN GÜVENLİĞİ	0
YÜRÜNEBİLİRLİK	1			ENGELLİ ULAŞIMI	1



Şekil 3.12: Zincirlikuyu katlı kavşak-üst geçit

Zincirlikuyu üst geçidi konumlandırıldığı bölgeden dolayı çok büyük önem taşımaktadır. Çünkü farklı yönlerden gelen bir çok yaya için hizmet vermektedir. Alanın bir iş merkezi olmasından dolayı yoğun olarak kullanıldığı görülmektedir.

"Hareketin organizasyonunun" desteklenmesi bağlamında incelenen bölgede Levent yönünden gelen kullanıcıların Levent-Zincirlikuyu arasında hiçbir yaya geçişinin bulunmayışından dolayı Zincirlikuyu katlı kavşağını kullanmak durumunda olduğu gözlemlenmektedir. Bu da kullanıcı için erişebilirliğin ne kadar zayıf kaldığını göstermektedir. Bu alanın yanı sıra üst geçitte de zemine erişim mesafesinin çok fazla oluşu yoğun olarak kullanılan bu alan için olumsuz nitelikler oluşturmaktadır. Yine bölgede taşıt hareket alanına olan yakınlığı ve alandaki hareketli insan yoğunluğundan dolayı yürünebilirliğin zayıf kaldığı tespit edilmiştir. Taşıtın fiziksel gücünün yanısıra, yayaya ayrılmış alanın darlığı da yürünebilirliği zorlaştırmaktadır. Ayrıca alanda büyük bir bağlantı noktası sıkıntısı bulunmaktadır. Üst geçit inişlerinde bulunan ve çok yoğun kullanılan otobüs duraklarına ulaşım, geçidin zemine bağlandığı noktalarda yönünün yanlış kullanılması nedeniyle yaya için büyük bir kullanım zorluğu oluşturmaktadır.

"Mekanın organizasyonu" bağlamında incelenen alanda algılanabilirliğin yalnızca bölgenin yoğun olarak kullanılmasından kaynaklandığı görülmektedir. Yapılaşmış herhangi bir öge mekanın algılanabilirliğini artırmış durumda değildir. Tasarımı hiçbir şekilde düşünülmeden konumlandırılmış bu geçitler kent içerisinde mekansal kimlik ve nitelik bağlamında da kötü özellikler taşıyan mekanlar haline gelmişlerdir. Anlamdan, kültürden ve biçimden yoksun bu alanlar geçidin okunabilirliğini de olumsuz yönde etkilemektedir.

"Kullanım organizasyonu" çerçevesinde alan incelendiğinde üst geçitten kaynaklanan zemindeki artık alanlar ise yine bir sorun olarak bölgede yer almaktadır. Bu alanlara bankamatikler, büfeler, seyyar satış birimleri gibi birtakım işlevler yüklenilmiş fakat fonksiyon çeşitliliğinden kaynaklanan görsel kirlilik kullanıcı üzerinde olumsuz etkiler bırakmaktadır. Mevcut aks üzerindeki tüm geçişlerde olduğu gibi bu noktada da engelli ulaşımının düşünülmediği tespit edilmiştir. Levent yönünden gelen yayalar yumuşak bir rampayla üst geçide ulaşmakta fakat üst geçit iniş çıkışlarında asansör, rampa gibi yapı elemanları olmadığından dolayı zemine erişememektedir. (Levent-Zincirlikuyu arasında aynı doğrultuda bulunan birtakım strüktürel elemanlarla sınırlandırılmış bir yaya mekanı insana mekan duygusunu

hissettirmektedir fakat konumlandırıldığı yer sebebiyle hiçbir anlamsal ve işlevsel bir içerik taşımamaktadır. İniş ve çıkışlarının birer rampayla sağlandığı alan engelli kullanıcılar içinde olumlu özellikler taşımaktadır). Kullanım kapsamında oluşturulan kriterlerden güvenlik kavramına bağlı olarak alan incelendiğinde taşıttan kaynaklanan güvenlik problemi insan üzerinde olumsuz psikolojik etki bırakmaktadır. Mekanda gece gündüz kullanım sürekliliğinin sağlanması bağlamında da yeterli aydınlatmanın ve işlevlendirmenin yapılmış olması gerekmektedir. İşlevsel çeşitlilik kapsamında alan incelendiğinde, kent mobilyaları ve yönlendirici tabelaların eksikliğinin yanı sıra peyzaj elemanlarının olmayışı bölgedeki sorunlardan biridir. Üst geçit inişinde zemine yakın mesafedeki bir iki ağaç bile o bölgede yaya üzerinde olumlu etkiler bırakmaktadır.

Çizelge 3.10: Bölgesel değerlendirme matrisi 10

HAREKETİN ORGANİZASYONU		MEKANIN ORGANİZASYONU		KULLANIM ORGANİZASYONU	
BAĞLANTI NOKTALARININ SEÇİMİ	0	ALGILANABİLİRLİK	1	GEÇİT VE YAKIN ÇEVRESİNİN TASARLANMASI, ARTIK ALAN BIRAKILMAKSIZIN EK İŞLEVLERLE ÇEŞİTLENDİRİLMESİ	1
ERİŞEBİLİRLİK-YÖNLENDİRİCİLİK	0	MEKANSAL KİMLİK VE NİTELİK	0	GECE-GÜNDÜZ KULLANIM SÜREKLİLİĞİ MEKAN GÜVENLİĞİ	1
YÜRÜNEBİLİRLİK	1			ENGELLİ ULAŞIMI	0



Şekil 3.13: Levent metro istasyonu – hemzemin/alt geçit

Levent bölgesindeki en önemli yaya geçit noktalarından bir tanesi de Metrocity ile Kanyon İş Merkezleri arasında kalan bölgede yer almaktadır. Bu nokta İstanbul'un merkezi iş alanı bölgesindeki en yoğun insan hareketinin yaşandığı bir mekandır.

Büyükdere Caddesi üzerindeki yaya geçişleri için geçen yıla kadar alt geçit olarak da kullanılan metro istasyon girişleri ve Metrocity İş Merkezi önünde bulunan hemzemin geçiş yayalara hizmet vermekteydi. Ancak yapılan yeni bir düzenleme ile zaten güvenliği ve işlevselliği son derece düşük olan hemzemin geçiş yaya ve araç geçişine tamamiyle kapatılmıştır. Levent bölgesindeki yaya geçişleri yalnızca metro istasyonları içerisinde yer alan alt geçitler ile sağlanmaktadır.

Özellikle mesai saatleri içerisindeki büyük bir insan hareketine sahne olan bu alan "hareketin organizasyonu" kapsamında oluşturulan kavramlar üzerinden irdelendiğinde olumlu ve olumsuz birtakım özellikler içermektedir. Altgeçitlerin giriş-çıkış noktaları metro kullanımının da teşvik edilebilmesi amacı ile yaya hareketi içerisinde homojen dağıtılabilmiştir. Bu bağlamda erişebilirlik ilkesinin olumlu bir şekilde işlediği görülmektedir. Ancak yoğun yaya hareketi, aynı zamanda metro istasyonuna ulaşmak isteyen insan kalabalığı gibi etkenler geçişlerin giriş-çıkış noktalarındaki ve geçiş içerisindeki yürünebilirliği büyük ölçüde zorlaştırmaktadır.

"Mekansal karakter" olarak alanı incelediğimizde ise; özellikle mesai saatleri içerisindeki yoğun insan hareketi ve görselliğe dayalı reklam ve tanıtım uygulamaları içerisinde geçitler kendilerini kaybetmektedir. Metro istasyonu kullanımı ön planda olan alt geçitler algılanabilirliğini yalnızca bu bağlamda kurmaktadır. Yaya geçişini düzenleyecek ve yönlendirecek yardımcı unsurların eksikliği algılanabilirlik kavramı çerçevesinde önemli bir eksikliktir. Yaya geçişleri giriş-çıkış noktalarının, tamamıyla yaya ve araç trafiğinin görsel algısına hitap eden reklam faaliyetlerinden ayrıştırılması gerekmektedir. Algının bu kadar dağıldığı bölgede geçitlere yeni kültürel ve estetik anlam yüklemeleri yapılarak okunabilirlik kazandırılmalıdır.

"Kullanım organizasyonu" bağlamında geçişlerin giriş ve çıkış noktaları ile yaya hareketinin yoğunlaştığı yaya bölgeleri arasındaki artık alanlar yılın büyük bir bölümünde Levent bölgesinin ticari fonksiyonuna hizmet etmektedir. Bölgede engelli ulaşımının yalnızca metro kullanıcıları için düşünüldüğü görülmektedir. Metrocity Alışveriş Merkezi girişi önünden metro istasyonu içerisine 2008 yılı ortalarında engellilere hizmet vermek üzere bir asansör inşa edilmiştir. Alt geçit giriş-çıkış

noktalarında engellilerin erişimini sağlamaya yönelik rampa veya asansör gibi unsurlara yer verilmemiştir. Araç trafiğinden arındırılmış alt geçitler bu yapıları itibari ile normal yaya geçişleri için yeterince güvenli mekanlardır. Ayrıca metro kullanımının zorunlu kıldığı fiziksel güvenlik önlemleri (ısı düzeni, ışıklandırma, kamera sistemleri) alt geçidin kendi bünyesinde özenle uygulanmaktadır. Yine gece-gündüz kullanım sürekliliğinin sağlanabilmesi amacı ile metro istasyonunun belirli saatler arasında faal olmamasına ve alt geçitlerin bir çok fonksiyonunun yetersizlik göstermesine karşın yaya hareketine olanak sağlamaktadır. Özellikle giriş ve çıkış noktalarında hem iç hem de dış mekan aydınlatma elemanları yetersiz kalmakta, bu da gece kullanımında güvensizlik veren bir görüntü sergilemektedir. İşlevsel çeşitlilik kapsamında alanı irdeleyecek olursak geçitlerin mekansal yönlendirme ve algılanabilirlikten ne denli yoksun olduğu rahatça tespit edilebilmektedir. Kentin iş yoğun bu bölgesinde yer alan ve üzerindeki yaya geçişlerinin son derece kısıtlı olduğu aks üzerindeki alt geçit noktaları, yalnızca direkler üzerine asılı son derece okunaksız levhalar ile yaya hareketlerini yönlendirmeyi amaçlamaktadır. Bölge ticari aktivitenin kalbi olması özelliği ile de pek çok reklam panosu ve görsel aktivite ile canlı tutulmak istenmekte bu görsel karmaşa içerisinde levha sistemi yönlendirme kavramı adına hiçbir işlev sergileyememektedir.

Çizelge 3.11: Bölgesel değerlendirme matrisi 11

HAREKETİN ORGANİZASYONU		MEKANIN ORGANİZASYONU		KULLANIM ORGANİZASYONU	
BAĞLANTI NOKTALARININ SEÇİMİ	1	ALGILANABİLİRLİK	2	GEÇİT VE YAKIN ÇEVRESİNİN TASARLANMASI, ARTIK ALAN BIRAKILMAKSIZIN EK İŞLEVLERLE ÇEŞİTLENDİRİLMESİ	1
ERİŞEBİLİRLİK-YÖNLENDİRİCİLİK	2	MEKANSAL KİMLİK VE NİTELİK	1	GECE-GÜNDÜZ KULLANIM SÜREKLİLİĞİ MEKAN GÜVENLİĞİ	1
YÜRÜNEBİLİRLİK	1			ENGELLİ ULAŞIMI	2



Şekil 3.14: Levent-Kanyon arkası yaya alt geçidi

Levent bölgesinin en önemli yaya geçitlerinden bir tanesi Yapı Kredi Plaza'yı Büyükdere Caddesi'nin karşısında bulunan Adliye'ye bağlayan alt geçittir. Zincirlikuyu'dan 4.Levent'e kadar olan ulaşım aksı üzerinde araçlar için tek kavşak noktası olan Gültepe Kavşağı aynı zamanda yaya geçişine de olanak sağlamaktadır. Geçit cadde üzerinde bulunan ışıklı yaya geçidinin de bir alternatifidir.

İstanbul'un en yoğun çalışan nüfusu barındıran merkezi iş alanının tam orijin noktasında bulunan geçit, pek çok eksiklik barındırmaktadır.

İş saatlerinde İstanbul'un en aktif nüfusunun hareketini kontrol eden cadde üzerindeki bu alt geçitte göze çarpan önemli eksiklik yaya unsurunu da içinde barındırmasına karşın yalnızca araç geçişini göz önünde bulunduran tasarımıdır. Yaya erişebilirliği zayıf olan geçit, yaklaşık 60cm genişliğindeki yaya yoluna ve yine üç kişinin yan yana ancak geçebileceği genişlikteki giriş ve çıkış alanlarına sahiptir. Tekrar belirtmek gerekirse İstanbul'un merkezi iş alanının kalbinde bulunan ve

mesai saatleri içerisinde büyük yaya trafiğine sahne olan bu geçişte yürünebilirliğinin zayıf olduğu görülmektedir.

Mekanın organizasyonu kapsamında geçiş alanının analizi yapıldığında algılanabilirliğindeki büyük problem hemen göze çarpmaktadır. Büyükdere Caddesi, yaya geçişleri açısından son derece kontrollü bir caddedir. Az sayıdaki yaya geçişinden birisi olan bu noktanın daha algılanabilir olması sağlanmalıdır. Etrafındaki yoğun insan hareketi giriş çıkış noktalarının gözden kaçırılmasına neden olabilmektedir. Önemli ölçüde artık alan kullanımlarından arındırılmış yaya geçidi üzerine aydınlatma ve güvenlik kavramlarının yeniden düzenlenmesi ön koşulu ile mekansal kimlik ve niteliğe olumlu özellikler katabilecek kültürel işlevler yüklenebilir.

Çift yönlü araç trafiğine açık olması sebebi ile araç ışıklarının yaya konforunu olumsuz etkilemesi kaçınılmaz olmaktadır. Araç ve yaya zonlarını birbirinden ayırmada düşünülen sistem fiziksel kazaları önlemede yeterli olmasına karşın far ışıkları, araç gürültüsü ve egzoz dumanı gibi yaya güvenliğini ve konforunu tümüyle olumsuz etkileyen koşulların yaya bölgesinden ayrıştırılması konusunda etkisizdir.

Geçit, tasarım itibari ile araç geçişi fonksiyonunu üstlenmekte, buna bağlı olarak yaya konforu tamamen geri plana itilmektedir. Geçiş boyunca yer alan aydınlatma elemanları araç konforu ve sürüş güvenliği ön planda tutularak yapılandırılmıştır, ancak bu aydınlatma yaya geçişi için elverişli aydınlatılmış mekan koşulunu yerine getirememektedir. Gece kullanımı yok denecek kadar az olan yaya geçişinde giriş-çıkış noktaları dar ve güvensiz alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Engelli kullanımının da tamamıyla göz ardı edildiği geçitte yönlendirmenin de son derece yetersiz olduğu tespit edilmiştir. Tabelalandırmalar giriş ve çıkış merdivenleri üzerindeki okunaksız levhalar şeklindedir.

Çizelge 3.12: Bölgesel değerlendirme matrisi 12

HAREKETİN ORGANİZASYONU		MEKANIN ORGANİZASYONU		KULLANIM ORGANİZASYONU	
BAĞLANTI NOKTALARININ SEÇİMİ	0	ALGILANABİLİRLİK	0	GEÇİT VE YAKIN ÇEVRESİNİN TASARLANMASI, ARTIK ALAN BIRAKILMAKSIZIN EK İŞLEVLERLE ÇEŞİTLENDİRİLMESİ	0
ERİŞEBİLİRLİK-YÖNLENDİRİCİLİK	1	MEKANSAL KİMLİK VE NİTELİK	0	GECE-GÜNDÜZ KULLANIM SÜREKLİLİĞİ MEKAN GÜVENLİĞİ	0
YÜRÜNEBİLİRLİK	0			ENGELLİ ULAŞIMI	0



Şekil 3.15: 4Levent istasyonu-yaya alt geçidi

4 Levent Metro İstasyonu metro hattının son ulaşım noktası olmasından dolayı önemli bir noktada bulunmaktadır. Yoğun konut ve iş merkezi ağırlıklı bölgede büyük bir yaya hareketi söz konusudur.

"Hareketin organizasyonu" bağlamında oluşturulan kriterler üzerinden bölgeye yaklaştığımızda alandaki erişebilirliğin çevredeki diğer üst geçitlere oranla daha rahat olduğu görülmektedir. Yürünebilirlik kriterine bağlı olarak alan incelendiğinde ise çevrede var olan yoğun insan faktörü kullanıcıyı olumsuz yönde etkilemektedir. Duran ve hareket halindeki yayaların birbirinden ayrılmamış olması, bölgedeki birtakım satıcıların varlığı ve otobüs duraklarında bekleyen insanlar hareket hallindeki kullanıcının yürüyüşünü zorlaştırmaktadır. Bağlantı problemi kapsamında alan incelendiğinde metro giriş çıkışlarının ulaştığı noktalarda yaya hareketini yönlendirecek ya da yaya mekanı olarak düzenlenmiş tasarım elemanları bulunmadığından yayalar yön duygusu sorunu yaşamaktadırlar.

"Mekanın organizasyonu" bağlamında alan gözlemlendiğinde ise oluşturulan kriterlerden algılanabilirliğin zayıf kaldığı alan çevresinde hissedilmektedir. Alana ilk giden kullanıcı yer altı geçidini tam olarak algılayamamaktadır. Yalnızca yoğun

kullanıcının bulunduğu fark edilerek geçide yöneliş söz konusudur. Ayrıca bölgenin otobüs durakları olarak kullanılması da, araçların büyüklüğünden dolayı alt geçidi kullanacak insanlar üzerinde alanın algısını kaybettirmektedir. Mekansal kimlik ve niteliğe katkı kapsamında değerlendirilen alanda ise zemindeki havalandırma bacaların kentin görünümüne olumsuz bir etkisi bulunmaktadır. Ayrıca alt geçidin yayalar üzerinde görünebilirliğini sağlayacak tasarım elemanları kullanılmamaktadır.

"Kullanım organizasyonu" çerçevesinde incelenen alanda metro istasyonunun havalandırması için zeminde yapılan birtakım bacalar ve çevresinde yaya kullanımını engelleyici artık alanlar bulunmaktadır. Bu alanların tüm çevreyle birlikte bütünleşecek şekilde tasarımına gidilmelidir. Yaya alt geçidinin metro istasyonu da olmasından dolayı engelli ulaşımı bir bakıma düşünülerek yürüyen merdivenler kullanılmış fakat bunlar da giriş ve çıkışlarda birer tane olmak üzere tek yönlü olduğundan yalnızca istasyondan çıkışlarda engelliye imkan tanımaktadır. İnişlerde ise kullanım kolaylığı sağlayacak bir sirkülasyon elemanı tasarlanmamıştır. Güvenlik kriteri kapsamında ise alt geçit hem metro istasyonu olmasından hem de birtakım satış birimleriyle desteklenmesinden dolayı olumlu özellikler taşımaktadır. Ayrıca yoğun yaya hareketinin bulunmasından dolayı da kullanıcıdaki güvenlik hissi artarak geçişin kullanımı artmaktadır. Bazı aydınlatma elemanlarının bulunması gece ve gündüz kullanım sürekliliği bağlamında geçidin taşıdığı olumlu özelliklerdendir. Geçit ve yakın çevresinin tasarlanması kapsamında da dış mekanda insanın kullanımını etkileyecek kent mobilyaları ya da iletişim panoları bulunmamaktadır. Alan doğal bir takım peyzaj ögeleriyle de desteklenerek daha canlı yaşayan bir yaya mekanı olarak kullanılabilir. Sadece alt geçitte kullanılan bazı reklam panoları ve zemin döşeme kaplamasındaki farklılıklar mekanın taşıdığı olumlu işlevsel özelliklerden sayılabilir.

Çizelge 3.13: Bölgesel değerlendirme matrisi 13

HAREKETİN ORGANİZASYONU		MEKANIN ORGANİZASYONU		KULLANIM ORGANİZASYONU	
BAĞLANTI NOKTALARININ SEÇİMİ	1	ALGILANABİLİRLİK	0	GEÇİT VE YAKIN ÇEVRESİNİN TASARLANMASI, ARTIK ALAN BIRAKILMAKSIZIN EK İŞLEVLERLE ÇEŞİTLENDİRİLMESİ	1
ERİŞEBİLİRLİK-YÖNLENDİRİCİLİK	1	MEKANSAL KİMLİK VE NİTELİK	1	GECE-GÜNDÜZ KULLANIM SÜREKLİLİĞİ MEKAN GÜVENLİĞİ	2
YÜRÜNEBİLİRLİK	0			ENGELLİ ULAŞIMI	1



Şekil 3.16: 4Levent üst geçit 1

Bölge "hareket" kavramına bağlı olarak incelendiğinde erişebilirliğin oldukça güç olduğu görülmektedir. İstenilen noktaya ulaşabilmek için yürünmesi gereken tanımsız boş bir alan vardır. Bu, yayaların üst geçide yönelmesini olumsuz yönde etkilemektedir. Bununla birlikte aradaki uzun mesafeden dolayı alanın yürünebilirliği de olumsuz etkilenmekte, üst geçit merdivenlerinde kullanılan malzemenin çok bakımsız olması nedeniyle yaya konforu olumsuz bir şekilde etkilenmekte ve bu durum yaya hareketini zorlaştırmaktadır. Bağlantı noktaları kapsamında bölgeye bakıldığında üst geçidin farklı yönlere bağlantıları bulunmaktadır fakat ulaştığı noktalarda yaya hareketini yönlendirici hiçbir unsur yoktur. Üst geçidin zemine uzandığı noktalar bakımsız, tanımsız boş alanlardır. Asıl istenilen noktalara erişilememektedir.

"Mekanın organizasyonuna" bağlı olarak oluşturulan ölçütlerden algılanabilirliğin alanda yeterli olduğu görülmektedir. Algı kavramı yalnızca üst geçitte kullanılan reklam afişlerinden kaynaklanmaktadır. 4 Levent Metro istasyonundan gelen yayaların bu üst geçidi algılayabilmesi olağandır, fakat kullanılan iletişim elemanının üst geçitten kaldırılması halinde, geçişin tasarımı hiçbir şekilde düşünülmediğinden algılanabilirliği zayıf kalacaktır. Mekansal kimlik ve nitelik ilkesi bağlamında ise

geçidin tasarımı ve kente olan etkisi düşünülmeden tasarlandığı görülmektedir. Estetik hiçbir endişe duyulmadan oluşturulan bu üst geçitler kent içerisinde nirengi noktası olabilecek nitelikteyken, bakımsız kullanılmayan alanlar halini almıştır ve sadece geçiş mekanı olmaktan öteye gidememiştir.

"Kullanım organizasyonu" bağlamında üst geçidin zeminde bıraktığı artık alan kapsamında bölge incelendiğinde geçidin bir yöndeki uzantısında merdiven kısmının altının doldurulduğu görülmektedir. Geriye kalan duvarla arasındaki mekanda ise yaya yolu devamlılığı görülmesine karşın sadece taşıtların park alanı olarak kullandığı bir mekan halini almıştır. Üst geçidin diğer kolunun bağlandığı noktada ise geçit ayaklarının zeminde yaya akışını engellediği, kalan alanlarda gerekli düzenlemeler yapılmadığından boyacıların işgal ettiği kötü tasarlanmış mekanlar oluştuğu tespit edilmiştir. Ayrıca alanda engelliye yönelik tasarımlara gidilmediği görülmektedir. Bu da alanın kullanılabilirliğini azaltmaktadır. Güvenlik kapsamı çerçevesinde ise üst geçidin bir çok sorun içerdiği gözlemlenmektedir. Basamakların bakımsız ve kırık dökük oluşu kullanıcı için tehlike oluşturmaktadır. Ayrıca üst geçide bir işlev yüklenilmediğinden dolayı, bu alan satıcılar tarafından ticari alan haline dönüştürülmüş ve güvenlik kavramı olumsuz yönde etkilenmektedir. Bu güvensizlik ve aydınlatma problemlerinden dolayı da mekanda gece gündüz kullanım sürekliliği sağlanılamamaktadır. Gündüz de tehlikeli olan basamaklar gece ise görüş olanaklarının çok kısıtlı olması sebebi ile daha problemli hale gelmektedir. İşlevsel çeşitlilik kapsamında alana yaklaşıldığında ise mekanı zenginleştirici ve insanların kullanımını artırıcı hiçbir olumlu özellik görülmektedir. Zemin döşemeleri, doğal peyzaj elemanları, kent mobilyaları gibi alana işlev kazandıracak ve harekete geçirecek düzenlemelere gidilmemiştir.

Çizelge 3.14: Bölgesel değerlendirme matrisi 14

HAREKETİN ORGANİZASYONU		MEKANIN ORGANİZASYONU		KULLANIM ORGANİZASYONU	
BAĞLANTI NOKTALARININ SEÇİMİ	0	ALGILANABİLİRLİK	1	GEÇİT VE YAKIN ÇEVRESİNİN TASARLANMASI, ARTIK ALAN BIRAKILMAKSIZIN EK İŞLEVLERLE ÇEŞİTLENDİRİLMESİ	0
ERİŞEBİLİRLİK-YÖNLENDİRİCİLİK	1	MEKANSAL KİMLİK VE NİTELİK	0	GECE-GÜNDÜZ KULLANIM SÜREKLİLİĞİ MEKAN GÜVENLİĞİ	0
YÜRÜNEBİLİRLİK	0			ENGELLİ ULAŞIMI	0



Şekil 3.17: 4Levent-Maslak üst geçit 2

Alanın "hareketin organizasyonu" çerçevesinde incelendiğinde erişebilirlik ölçütü kapsamında olumsuz özellikler içerdiği görülmektedir. Bu da tüm üst geçitlerin zemine erişim mesafesinin hemzemin geçişlere oranla fazla olması ve harcanan enerjinin daha çok olmasından kaynaklanmaktadır. Bölgede yürünebilirlik zayıf nitelikler taşımaktadır. Üst geçidin üstünün kapalı olması iklim şartlarına karşı bazı olumlu özellikler taşısa da insan üzerinde oluşturduğu kapalılık duygusu yürünebilirlik kapsamında olumsuzluklar içermektedir. Bağlantı noktaları da bölgede yer alan önemli sorunlardan biridir. Alan üzerinde farklı bir takım kotlar bulunmaktadır ancak bu farklı kotlardan yaya üst geçidine ulaşılarak tasarıma çeşitlilik kazandırılabileceği halde yayalar bir üst kottan inip aynı yükseltiyi üst geçidi kullanmak için tekrar çıkmak durumunda kalmaktadırlar.

"Mekanın organizasyonuna" bağlı olarak geliştirilen algılanabilirlik kriterine bakıldığında bölgede üst geçidin algılanabilirliği üst örtüyle birlikte yapısal olarak büyüdüğünden dolayı artmıştır. Mekansal kimlik ve nitelik çerçevesinde üst geçit incelendiğinde ise üst örtünün işlevsellik taşırken anlamsal ve görsel bir bütünlük taşımaması geçide olumsuz nitelikler yüklemektedir.

"Kullanım organizasyonu" kapsamında üst geçitten kaynaklanan zemindeki artık alan sorunu da bölgedeki önemli problemlerden biridir. Bu alanlara işlev yüklenilmediğinden kent içerisinde birer kayıp alan olarak karşımıza çıkmaktadır. Yine üst geçit ayaklarının da yaya kaldırımını kesintiye uğratması bir diğer önemli sorundur. Ayrıca engelli ulaşımı ise geçitte düşünülmeyip, engelli kullanıcılar için yardımcı olacak tasarımlara gidilmemiştir. Güvenlik kriteri bağlamında alana bakıldığında ise yine üstünün kapalı olması yayaların görünebilirliğini yitirmesinden dolayı yaya üzerindeki güvenlik hissini olumsuz etkilemektedir. Ayrıca üst geçide bir işlev yüklenilmemesinden dolayı da yayanın güvenliği olumsuz yönde etkilenmektedir. Çünkü işlev yüklenilmemiş bu alanlar birer kriminal mekan haline dönüşebilmektedir. Bölgedeki yapılaşma sanayi ağırlıklı olduğundan yayalar üst geçidi kullanırken güvenlik hissini yitirmektedir. Gece de yeterli aydınlatma sağlanmadığı için kullanımda bir süreklilik oluşturulamamaktadır. Bu da gece-gündüz kullanım sürekliliği kapsamında alanda devamlılığın sağlanmamasına neden olmaktadır. İşlevsel birtakım problemler düşünülerek alan irdelendiğinde ise zeminde kullanılan döşeme malzemesi ve alanda yönlendirici hiçbir iletişim aracı olmayışı bölgede var olan diğer bir önemli sorundur. Ayrıca üst örtüde kullanılan malzeme çeşidi ve bakımsızlığı yaya üzerinde olumsuz etkiler oluşturmaktadır.

Çizelge 3.15: Bölgesel değerlendirme matrisi 15

HAREKETİN ORGANİZASYONU		MEKANIN ORGANİZASYONU		KULLANIM ORGANİZASYONU	
BAĞLANTI NOKTALARININ SEÇİMİ	0	ALGILANABİLİRLİK	2	GEÇİT VE YAKIN ÇEVRESİNİN TASARLANMASI, ARTIK ALAN BIRAKILMAKSIZIN EK İŞLEVLERLE ÇEŞİTLENDİRİLMESİ	0
ERİŞEBİLİRLİK-YÖNLENDİRİCİLİK	1	MEKANSAL KİMLİK VE NİTELİK	0	GECE-GÜNDÜZ KULLANIM SÜREKLİLİĞİ MEKAN GÜVENLİĞİ	0
YÜRÜNEBİLİRLİK	1			ENGELLİ ULAŞIMI	0



Şekil 3.18: Maslak-İTÜ üst geçit 1

Maslakta bulunan bu üst geçit İTÜ kampusunun ilk kapısının bulunduğu noktada yer almaktadır. Maslak ve 4 Levent yönünden gelen yayalar için hizmet veren bu geçit, üniversite öğrencilerinin ağırlıklı olarak diğer çıkış noktalarını tercih etmeleri dolayısıyla yoğun bir şekilde kullanılmamaktadır.

"Hareketin organizasyonu" bağlamında değerlendirildiğinde alandaki erişebilirlik mesafesinin çok fazla olduğu görülmektedir. Buna bağlı olarak da yayalar köprü altını hemzemin yaya geçidi olarak kullanmaktadırlar. Çünkü geçidi kullanmak erişebilirlik açısından zaman kaybına sebebiyet vermektedir. Yürünebilirlik ilkesi kapsamında incelenen alanda ise yine taşıta olan yakınlık, her ne kadar sınırlayıcılar olsa da kullanıcı için yürümeyi zorlaştırmaktadır. Ayrıca yaya yolunun darlığı da yürünebilirlik kapsamında insanlar için olumsuzluk teşkil etmektedir. Bağlantı problemleri çerçevesinde alana yaklaşıldığında ise birtakım sıkıntıların mevcut olduğu tespit edilmiştir. Üst geçidin zemine bağlandığı noktalarda kullanıcı hareketi gözetilmeksizin konumlandırılmış merdivenlerden dolayı sorun oluşturmaktadır. Üniversitelinin çıkış kapısının ters yönünde zemine ulaşan üst geçitin öğrenci tarafından kullanılabilirliği zorlaşmıştır. Aynı zamanda üst geçitte sınırlayıcılarla birlikte devam eden rampayla zemine kadar ulaşılamamaktadır. Bu çıkmaz

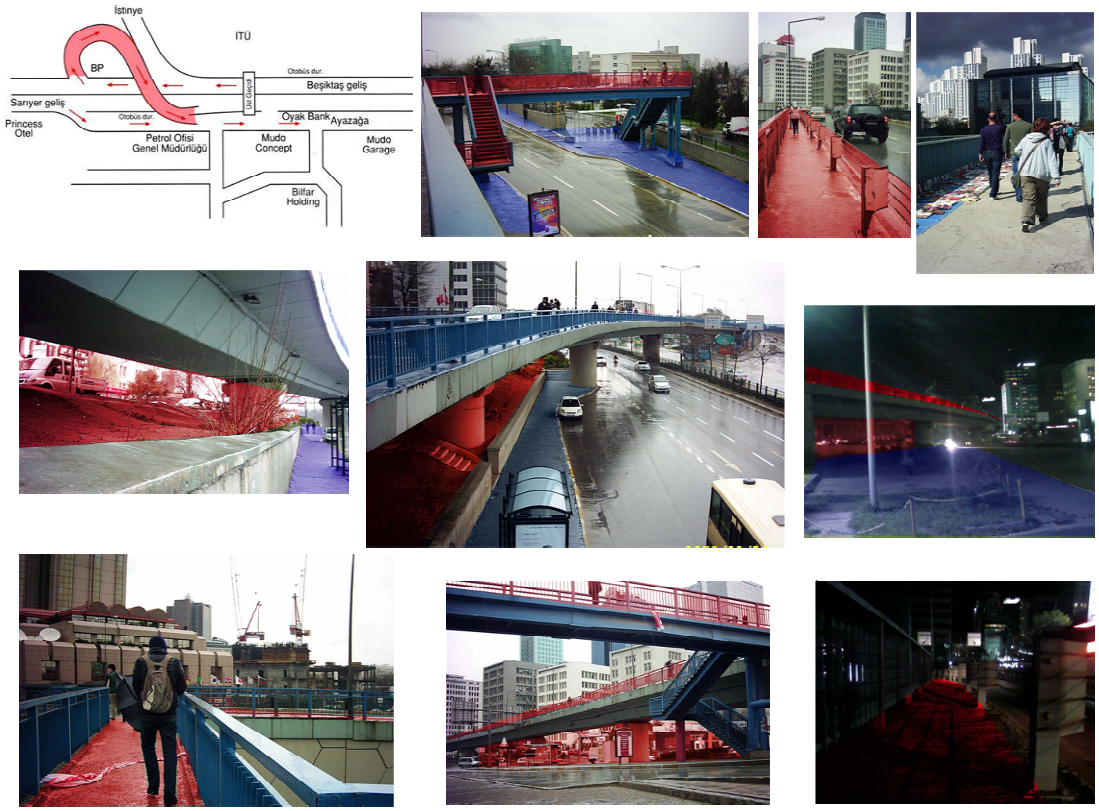
noktalarda tasarım planlanmadığından bağlantı problemleri kavramını doğurmaktadır.

Mekanın organizasyonuna bağlı olarak alana yaklaşıldığında geçidin yaya üzerindeki algılanabilirliği yetersiz kalmaktadır. Çünkü insanları geçide yönlendirici hiçbir eleman bulunmamaktadır. Geçit, kullanıcı tarafından taşıt yolu olarak algılanmakta, sadece zemine inen merdivenler insanları bu noktaya yöneltmektedir. Mekansal kimlik ve nitelik kriteri çerçevesinde üst geçide bakıldığında ise kullanılan malzeme çeşitliliği ile alana olumlu birtakım özellikler katılmıştır. Üst geçidin zeminle arakesitindeki doğal peyzaj elemanları da görsel anlamda bölgeye pozitiflik kazandırmaktadır.

"Kullanım organizasyonu" kapsamında engelli kullanıcıya yönelik tasarımların bulunmayışı engelli ulaşımının hiçbir şekilde düşünülmediği gerçeğini ortaya koymaktadır. Ayrıca geçitten kaynaklanan zeminde kalan artık alanlar da her ne kadar peyzaj düzenlemesi yapılmış olsa da yayalara yönelik çeşitli işlevler yüklenilmediğinden sadece yeşil bir alan olarak kalmaktadır. Bununla birlikte üst geçitteki güvenlik de, yaya geçişi için sağlanan parapetlerden bir kısmının yok edilmesiyle birlikte oluşan boşluklardan dolayı çok zayıf kalmaktadır. Buradaki boşluklar kullanıcı için hayati tehlike oluşturmaktadır. Gece gündüz kullanım sürekliliği kapsamında incelenen alanda gündüz de yoğun olarak kullanılmayan üst geçidin gece çok daha az kullanıldığı gözlemlenmiştir. Zamana bağlı kullanıma yönelik devamlılık, bölgenin olumsuz özelliklerinden dolayı sağlanamamıştır. İşlevsel çeşitlilik bağlamında ise geçitte kullanıma yönelik hiçbir yönlendirici tabela sistemi bulunmamaktadır. Fakat kullanılan peyzaj elemanlarının tasarımı alana bir nebze de olsa canlılık kazandırmış, geçit altından geçen yaya yollarıyla birtakım bağlantı işlevleri yüklenilmiştir.

Çizelge 3.16: Bölgesel değerlendirme matrisi 16

HAREKETİN ORGANİZASYONU		MEKANIN ORGANİZASYONU		KULLANIM ORGANİZASYONU	
BAĞLANTI NOKTALARININ SEÇİMİ	2	ALGILANABİLİRLİK	1	GEÇİT VE YAKIN ÇEVRESİNİN TASARLANMASI, ARTIK ALAN BIRAKILMAKSIZIN EK İŞLEVLERLE ÇEŞİTLENDİRİLMESİ	2
ERİŞEBİLİRLİK-YÖNLENDİRİCİLİK	1	MEKANSAL KİMLİK VE NİTELİK	2	GECE-GÜNDÜZ KULLANIM SÜREKLİLİĞİ MEKAN GÜVENLİĞİ	0
YÜRÜNEBİLİRLİK	1			ENGELLİ ULAŞIMI	0



Şekil 3.19: Maslak-İTÜ üst geçit 2

Kentsel mekan içerisinde, ulaşım sorununun aynı düzlemde yer alan yollarla çözümlenmesinin olanaksız olduğu yerlerde taşıtlar için alt ve üst geçitlerin yapımına yönelik çalışmalara gidilmektedir. Fakat taşıtın hem zeminde hem de farklı kotlarda yoğun olduğu bölgelerde yayalar bu üst geçitleri taşıtlarla birlikte kullanmak durumunda kalmaktadır. Maslak bölgesindeki Sarıyer-İstinye kavşağında yer alan üst geçit buna örnek olarak gösterilebilir. Konumundan kaynaklanan yoğun yapılaşma ve İstanbul Teknik Üniversitesinin bölge içerisindeki ana yerleşke alanı büyük bir yaya trafiği yaratmaktadır.

"Hareketin organizasyonuna" bağlı olarak değerlendirilen alanda yayanın zemine erişebilirlik mesafesinin fazla olduğu görülmektedir. Hem araçların hem de yayaların kullanmak durumunda olduğu bu üst geçitle, yayaların bu uzun mesafeyi araçlarla paylaşması çok büyük bir sorun oluşturmaktadır. Yürünebilirlik kriteri kapsamında incelenen alanda bulunan yaya yolu genişliğinin yetersiz, hatta yok denecek kadar az olması sebebiyle insanlar yürüme zorluğu çekmektedir. Yaya yolunun genişliği sadece ulaşım güvenliği konusunda değil aynı zamanda yayalara sağladığı konfor bakımından da önemlidir. Bölgede her ne kadar koruma amaçlı sınırlayıcılar olsa da, trafik akışının hızı ve yaya yolu genişliğinin dar olması nedeniyle bu önlem yetersiz

kalmaktadır. Kaldırım yüksekliği ve trafik yoğunluğu da insan psikolojisi üzerinde olumsuz bir etki yaratmaktadır ve bu nedenle bölgede yürünebilirliği de güçleştirmektedir. Bağlantı problemi çerçevesinde alana yaklaşıldığında ise üst geçidin zeminle birleştiği noktalarda çeşitlilik ve yön kavramının insanlar üzerindeki etkisi düşünülerek tasarlanmadığından dolayı geçit olumsuz nitelikler taşımaktadır.

"Mekanın organizasyonu" bağlamında incelenen algılanabilirlik kavramının ise bölgede yeterli düzeyde olmadığı görülmektedir. Üst geçidin tasarımının önceden hiçbir şekilde düşünülmemesinden dolayı kullanılan malzeme ya da görsel bir takım strüktürel elemanların yoksunluğu alan algılanabilirliğini azaltmaktadır. Böylece geçidin görsel etkisinin de anlamdan yoksun bir halde olduğu görülmektedir. Teknik üniversiteye hizmet eden bu üst geçidin bilim ve teknolojiye bağlı olarak da bir anlam taşıyan, bütünlük oluşturan bir simge haline getirilmesi mekansal kimlik ve nitelik kapsamında alana olumlu birtakım özellikler yükleyebilir.

"Kullanım organizasyonuna" bağlı olarak oluşturulan ölçütler kapsamında Maslak-Sarıyer kavşağında yer alan bu üst geçidin zeminle olan arakesitinde tanımsız ve işlevsiz alanlarla karşılaşılmaktadır. Bölgede kalan bu artık alanlardan bir bölümü otobüs durağı olarak kullanılsa da, yaya hareketi ve mekan arasındaki ilişki düşünülmediğinden tanımlı mekan niteliği taşımamaktadır. Sarıyer yoluyla, iş alanlarının üzerinde bulunduğu Ayazağa yolunun kesiştiği alanın üzerinden geçerek devam eden bu üst geçidin zeminle arasında kalan mekanda kot farkı bulunmaktadır. Bu alanlar merdivenlerle yaya kullanımına açılmış durumdadır fakat dış mekana yönelik bir aktivite yüklenmediğinden ve alanın yaşaması sağlanılamadığından yaya hareketi ile kuvvetli bir bağ kurulamamaktadır. Ayrıca üst geçitten zemine inildiği noktalarda işlev yüklenmemiş, halkın ve üniversite öğrencisinin mekansal kullanımına hiç bir katkısı olmayan artık alanlar tespit edilmiştir. Bu alanlara anlam kazandıran aktivite çeşitliliğinin olmayışı, insanın dış mekan yaşantısındaki beklentilerine cevap vermeyişi, yaya hareketinin yoğun olmasına rağmen canlılık gösterememesine sebep olmaktadır. Bununla birlikte bölgede engelli ulaşımının düşünülmediği de bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Engellilerin toplum yaşamında yerini alması, engellinin topluma kazandırılmasıyla mümkün olup bunun için de engelli kullanıcıların fark edilmiş olması gerekmektedir. Bu yüzden tasarımların bütünleştirici, çoğulcu ve ayırımsız bir işleyişe sahip olması gerekmektedir. Hareketlilik için başkalarına bağımlı olan engelli insanlara ulaşım

imkanı sağlanmalıdır. Bölgede engelli bireylerin toplumsal yaşama katılımının ne kadar kısıtlanmış olduğu ve bağımsız hareket edebilme olanaklarının sınırlandırıldığı hatta bu olanağın hiç olmadığı görülmektedir. Güvenlik kapsamında alan incelendiğinde yayaların ve taşıtların kendi yapılarındaki büyük farklılıklar nedeniyle aynı ortamı paylaşmaları büyük sorunlara neden olmaktadır. Yine bu bölgede de ortalama araç geçiş hızının yüksek oluşu yaya güvenliğini tehlikeye atmakta ve bu nedenle yayaların normalden daha hızlı hareket etmelerine sebep olmaktadır. Taşıt trafiğine yakınlık, yaya hareketliliği üzerinde olumsuz bir etki yaratmaktadır. Yaya geçitlerinin amacı, yaya akışının devamını sağlamaktır fakat mevcut düzenlemede bunun aksine yaya hareketi geri plana atılmıştır. Gece gündüz kullanım sürekliliğine bağlı olarak alana bakıldığında ise taşıtların akış hızı, yaya yolunun genişliğinin az olması gibi unsurların yanı sıra mekanda ışıklandırmanın olmayışı da alanı ürkütücü bir hale getirmektedir. Bu nedenle de kullanım sürekliliği sağlanamamaktadır. İşlevsel yetersizlik de bölgenin taşıdığı olumsuz özelliklerdendir. İletişim panoları, zemin döşeme malzemeleri, doğal peyzaj ögeleriyle alan desteklenmediğinden cansız bir haldedir.

Çizelge 3.17: Bölgesel değerlendirme matrisi 17

HAREKETİN ORGANİZASYONU		MEKANIN ORGANİZASYONU		KULLANIM ORGANİZASYONU	
BAĞLANTI NOKTALARININ SEÇİMİ	0	ALGILANABİLİRLİK	1	GEÇİT VE YAKIN ÇEVRESİNİN TASARLANMASI, ARTIK ALAN BIRAKILMAKSIZIN EK İŞLEVLERLE ÇEŞİTLENDİRİLMESİ	1
ERİŞEBİLİRLİK-YÖNLENDİRİCİLİK	0	MEKANSAL KİMLİK VE NİTELİK	0	GECE-GÜNDÜZ KULLANIM SÜREKLİLİĞİ MEKAN GÜVENLİĞİ	0
YÜRÜNEBİLİRLİK	0			ENGELLİ ULAŞIMI	0

Çizelge 3.18: Toplam değerlendirme matrisi

		1) Beşiktaş üst geçit-hemzemin geçit	2) Beşiktaş katlı kavşak-hemzemin geçit	3) Beşiktaş hemzemin yaya geçiçidi	4) Barbaros Bulvarı hemzemin geçit	5) Yıldız üst geçit	6) Barbaros Bulvarı-Darphane hemzemin geçitler	7) Barbaros Bulvarı-Plaza Otel önü hemzemin geçit	8) Köprülü Kavşak-Metrobüs Yaya Alt Geçidi	9) Köprülü kavşak üst geçit	10) Zincirlikuyu katlı kavşak-üst geçit	11) Levent metro istasyonu-hemzemin/alt geçit	12) Levent Kanyon arkası yaya alt geçidi	13) 4 Levent metro istasyonu-Yaya alt geçidi	14) 4 Levent üst geçit - I	15) 4 Levent-Maslak üst geçit - II	16) Maslak-İTÜ üst geçit - I	17) Maslak-İTÜ üst geçit - II
HAREKETİN ORGANİZASYONU	BAĞLANTI NOKTALARININ SEÇİMİ	0	1	1	0	0	0	0	1	2	0	1	0	1	0	0	2	0
	ERİŞEBİLİRLİK-YÖNLENDİRİCİLİK	2	2	2	1	1	1	1	1	1	0	2	1	1	1	1	1	0
	YÜRÜNEBİLİRLİK	0	1	1	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	0	1	1	0
MEKANIN ORGANİZASYONU	ALGILANABİLİRLİK	1	0	3	1	1	1	0	1	1	1	2	0	0	1	2	1	1
	MEKANSAL KİMLİK VE NİTELİK	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	2	0
KULLANIM ORGANİZASYONU	GEÇİT VE YAKIN ÇEVRESİNİN TASARLANMASI VE ARTIK ALAN BIRAKILMAKSIZIN EK İŞLEVLERLE ÇEŞİTLENDİRİLMESİ	1	1	2	1	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	2	1
	GECE-GÜNDÜZ KULLANIM SÜREKLİLİĞİ - MEKAN GÜVENLİĞİ	1	1	3	1	0	1	1	1	0	1	1	0	2	0	0	0	0
	ENGELLİ ULAŞIMI	0	0	3	1	1	1	0	0	1	0	2	0	1	0	0	0	0
	TOPLAM	5	7	17	5	4	4	2	5	6	4	11	0	7	2	4	9	2

ÇOK ZAYIF	ZAYIF	ORTA	İYİ	ÇOK İYİ
0	1	2	3	4

3.1 Matrisin Değerlendirilmesi

Kurgulanan matrise göre ortaya çıkan sonuçları incelediğimizde görülmektedir ki Beşiktaş-Maslak ulaşım aksı kentsel yaya hareketi devamlılığında yaya geçitleri kapsamında yetersiz kalmaktadır.

Aks üzerindeki ilk bölge olan Beşiktaş üst geçit ve hemzemin geçitte bağlantı noktalarının seçiminin çok zayıf kaldığı ortaya konulmuştur. Alana yaklaşım iyi bir şekilde belirlenerek, yaya üst geçidinin zeminle birleştiği bağlantı noktalarının yönleri doğru konumlandırılmalıdır. Bölgedeki erişebilirlik ve yönlendiricilik ise merkezi bir alan olmasından dolayı olumlu birtakım özellikler göstermektedir. Ancak yürünebilirlik yoğun insan ve araç trafiğinden dolayı çok zayıf kalmaktadır. Hareketin organizasyonu kapsamındaki bu kavramlar irdelenerek geçide olumlu özellikler kazandırılmalıdır. Mekanın organizasyonu kapsamında ise algılanabilirliğin yine araç ve insan yoğunluğundan dolayı zayıf kaldığını görmekteyiz. Geçidin çevreden bağımsız, hiç bir kaygı güdülmeden tasarlanılmış olması mekansal kimlik ve nitelik bağlamında çok zayıf kaldığını ortaya koymaktadır. Geçit; işlev çeşitliliği, artık alan problemi ve gece-gündüz kullanım sürekliliği kapsamında zayıf, bununla birlikte engelli kullanıma yönelik hiçbir düzenleme mevcut olmadığından olumsuz özellikler sergilemektedir.

İkinci bölge olan Beşiktaş katlı kavşak ve hemzemin geçit ise bağlantı noktalarının seçimi ve yürünebilirlik kapsamında zayıf, erişebilirlik ve yönlendiricilik kapsamında ise kullanılan malzemeler nedeniyle birtakım olumlu özellikler taşısa da yetersiz kalmaktadır. Bölgenin algılanabilirliği yayaya ayrılan alanın dar olması nedeniyle çok zayıf, yine mekansal kimlik ve nitelik kapsamında çevresi düşünülmeden tasarlanmış olması nedeniyle ise yetersiz kalmaktadır. İşlevsel çeşitliliğin olmayışı ve artık alanların iyi değerlendirilmemesi, mekan güvenliğinin yetersiz olması bölgeyi zayıf kılan diğer özelliklerdendir. Engelli ulaşımı ise bölgenin çok zayıf kaldığını gösterir niteliktedir.

Üçüncü incelenen nokta Beşiktaş hemzemin yaya geçidi yürünebilirlik ve bağlantı noktalarının seçimi kapsamında zayıf, erişebilirlik ve yönlendiricilik bağlamında olumlu bazı özellikler içermektedir. Alanın algılanabilirliği kullanılan malzeme farklılıklarından dolayı iyi, mekansal kimlik ve niteliği ise en azından insan hareketi düşünülerek kurgulanmış olmasından dolayı olumlu özellikler taşımaktadır. Bölgede

artık alan bulunmayışı, gece-gündüz kullanım sürekliliği ve engelli ulaşımının düşünülmüş olması geçidin taşıdığı iyi özelliklerdendir.

Barbaros Bulvarı hemzemin geçidi ise bağlantı noktaları ve yürünebilirlik kapsamında çok zayıf kalmakta, erişebilirlik ve yönlendiricilik bağlamında da büyük kargaşaya sebebiyet vermektedir. Mekansal kimlik ve niteliği düşünülmeden uygulanmış, okunabilirliğinin ise çok zayıf kaldığı bir bölgedir. Mekan güvenliği, engelli ulaşımı ve işlevsel çeşitliliğin olmayışı geçidin taşıdığı olumsuz özelliklerdendir.

Yıldız geçidi bağlantı noktalarının alana çok büyük zenginlik katabileceği halde çok zayıf kaldığı görülmektedir. Yine bölgede erişebilirlik, yürünebilirlik ve yönlendiricilik çok yetersizdir. Mekansal kimlik ve nitelik kapsamında çok zayıf kalan bölgenin, algılanabilirliğinin de yetersiz kaldığı gözlemlenilmiştir. Geçit çevresinde büyük artık alanların oluşması mekan güvenliği kapsamında bölgenin çok zayıf kaldığını göstermektedir. Yine engelli ulaşımının da düşünülmeyişi geçidin, yaya hareketi devamlılığını sağlamayışını ortaya koymaktadır.

Barbaros Bulvarı Darphane hemzemin geçidinde ise yürünebilirlik ve bağlantı noktalarının seçimi çok zayıf, bununla birlikte erişebilirlik ve yönlendiricilik ise yaya hareketi düşünülmediğinden çok yetersiz kalmaktadır. Geçidin taşıdığı mekansal kimlik ve nitelik bölgeye hiçbir katkı sağlamayıp, algılanabilirliğini de zayıf kılmaktadır. İşlevsel çeşitlilik bağlamında çok zayıf kalan geçit, mekan güvenliği ve engelli ulaşımı kapsamında da yaya düşünülmeden kurgulanmıştır.

Plaza Otel önü hemzemin geçidi yürünebilirliğinin oldukça zayıf, erişebilirlik ve yönlendiriciliğinin ise birtakım işaretleme eksikliğinde dolayı yetersiz kaldığı gözlemlenmiştir. Bağlantı noktaları seçiminde ise yine çok zayıf kalındığı görülmektedir. Bölgenin bir kavşak özelliği taşıması bile mekansal kimlik ve nitelik kapsamında alana bir katkı sağlamamıştır. Geçidin algılanabilirliği ise yayaya ayrılan dar alan yüzünden çok zayıf kalmıştır. Engelli ulaşımı hiçbir şekilde düşünülmemiş, işlevsel çeşitlilik sağlanmamış, gece gündüz kullanım sürekliliği ve mekan güvenliği ise gerekli önlemler alınmadığından zayıf kalmıştır.

Aks üzerinde incelenen diğer bir bölge olan Metrobüs yaya alt geçidi ise erişebilirlik yönlendiricilik, bağlantı noktalarının seçimi ve yürünebilirlik ölçütleri kapsamında zayıf kalmaktadır. Mekansal kimlik ve niteliği hiçbir şekilde düşünülmeden

uygulanmış, algılanabilirlik ve okunabilirliği ise sadece birkaç tabelayla sağlanmıştır. Tasarıma yönelik hiçbir unsur düşünülmemiştir. Bölgede artık alan problemi yoğun bir şekilde hissedilmekte, engelli kullanıcılar da düşünülmemektedir. Gece-gündüz kullanım sürekliliği ve mekan güvenliği de sağlanılamamıştır.

Köprülü Kavşak üst geçitte hareketin organizasyonu bağlamında oluşturulan ölçütlerden erişebilirlik-yönlendiricilik ve yürünebilirlik yaya yolu kalitesinin çok düşük olmasın sebebiyle zayıf kalmaktadır. Mekandaki bağlantı noktaları da bir çok yönden gelen kullanıcıya hizmet ettiği için çeşitlilik sergilemekte ancak bu bağlantı noktaları birbirleriyle ilişkilendirilemediğinden yetersiz kalmaktadır. Geçidin mekansal kimlik ve niteliği çevresindeki yapılaşma hiçbir şekilde düşünülmediğinden çok zayıf kalmakta, algılanabilirliği ise kullanılan afişler nedeniyle çok az da olsun sağlanmaktadır. İşlevsel çeşitlilik ve artık alan kapsamında bölge incelendiğinde kullanıcıya yönelik hiçbir ek unsur görülmemektedir. Bu da geçidin kullanıcı ve çevreyle birlikte bir bütün olarak düşünüldükten sonra uygulanması gereğini ortaya koymaktadır. Aydınlatma birimlerinin düşünülmeyişi bölgedeki mekan güvenliğinin de çok zayıf kaldığını göstermektedir. Ayrıca engelliye yönelik sadece tek bir bağlantı noktasında bir rampa mevcuttur bu da ulaşımı zayıf kılmaktadır.

Zincirlikuyu üst geçidinde ise yine bağlantı noktalarının hiçbir şekilde düşünülmediğini görmekteyiz. Erişebilirlik ve yönlendiricilik ise alandaki yoğunluğun homojen bir şekilde dağıtılamaması nedeniyle çok zayıf kalmaktadır. Yürünebilirlik ölçütüne baktığımızda bölgede mevcut olan çeşitli satış birimleri ve toplu taşıma duraklarının arasındaki bağlantılar düşünülmediğinden kullanıcı birçok noktada kısıtlanmaktadır. Mekanın organizasyonu kapsamında incelenen alanda algılanabilirliğin yoğun araç ve insan karmaşasından dolayı zayıf kaldığını, ayrıca alanın mekansal kimlik ve niteliğinin çevresiyle birlikte düşünülmeden oluşturulduğundan çok zayıf durumda olduğu görülmektedir. İşlev bakımından da bir takım satış birimleri olsa da birbirleriyle uyumlu olmadığından bölge zayıf nitelikler taşımaktadır. Mekan güvenliği de aydınlatma yetersizliğinden dolayı sağlanılamamaktadır. Aynı zaman da engelli kullanıcı da düşünülmediğinden yaya hareketi devamlılığı kesintiye uğratılmıştır.

Bölgedeki incelenen bir diğer alan da Levent Metro İstasyonu hemzemin geçididir. Geçitteki bağlantı noktaları çeşitlilik içermediğinden zayıf kalmaktadır.

Yürünebilirlik kapsamında da alan yoğun insan karmaşası ve alt geçit olması nedeniyle zayıf nitelikler sergilemektedir. Erişebilirlik ve yönlendiricilik ise birtakım işaretlemelerle sağlanmış olsa da yetersiz kalmaktadır. Geçidin mekansal kimlik ve nitelik kapsamında değerlendirdiğimizde zayıf kaldığını, algılanabilirliğinin ise en azından bir tasarımı olması nedeniyle yeterli düzeyde olduğunu görmekteyiz. Engelli ulaşımı da yürüyen merdiven gibi bir takım sirkülasyon elemanları kullanıldığından bir nebze de olsa sağlanmış ancak alanda mekan güvenliği, gece-gündüz kullanım sürekliliği ve işlev çeşitliliği zayıf kalmıştır.

Levent bölgesinde yer alan Kanyon arkası yaya alt geçidi incelendiğinde ise bağlantı noktalarının iyi tespit edilmediği, yürünebilirliğin oldukça zor olduğu, erişebilirlik ve yönlendiricilik ölçütlerinin sağlanılamadığı görülmektedir. Geçidin algılanabilirliği bölgedeki yoğun kullanım nedeniyle çok zayıf kalmaktadır. Mekansal kimlik ve niteliği ise hiçbir şekilde düşünülmediğinden bölgeye hiçbir katkı sağlamamaktadır. Kullanım organizasyonu kapsamında değerlendirilen alanda işlev çeşitliliği, artık alan problemi, gece-gündüz kullanım sürekliliği ve engelli ulaşımı kavramlarının da düşünülmediği göze çarpmaktadır. Geçit tüm bu ölçütler kapsamında çok zayıf nitelikler barındırmaktadır.

4 Levent Metro İstasyonu yaya alt geçidi ise hareketin organizasyonu bağlamında değerlendirildiğinde yürünebilirliğin çok zayıf kaldığı bir geçittir. Bağlantı noktaları da çeşitlilik içermediğinden yetersiz kalmakta, erişebilirlik ve yönlendiricilik ise alanda bulunan otobüs durakları sebebiyle zayıf kalmaktadır. Geçidin mekansal kimlik ve niteliği bir istasyonun taşıması gerektiği özellikleri taşımadığından zayıf, algılanabilirliği ise bölgedeki trafik yoğunluğu sebebiyle çok yetersiz durumdadır. Mekandaki güvenlik yoğun kullanımı nedeniyle bir bakıma sağlanmaktadır. Ancak geçit ve çevresinin bir bütünlük içerisinde tasarlanmayışı ve engelli kullanıcıların düşünülmeyişi alanın zayıf özellikler taşımasına sebebiyet vermektedir.

4 Levent'te bulunan üst geçitte ise bağlantı noktaları seçiminin oldukça yanlış olduğunu görmekteyiz. Geçidin zeminle birleştiği noktalar kullanıcıyı istenilen yere ulaştıramamaktadır. Yürünebilirlik ise yayayı çok uzun mesafelere yönelttiğinden çok zayıf kalmaktadır. Geçitteki erişebilirlik ve yönlendiricilik yeterli düzeyde sağlanmadığından bölge çok zayıf nitelikler sergilemektedir. Geçidin algılanabilirliği sergilenen afişlerle sağlansa da zayıf kalmakta, mekansal kimlik ve niteliği olumsuz

bir çok özellik içermektedir. İşlev çeşitliliği, gece-gündüz kullanım sürekliliği ve engelli ulaşımının sağlanması da bölgenin çok yetersiz kaldığı ölçütlerdendir.

Beşiktaş-Maslak ulaşım aksı üzerinde bulunan 4Levent sanayi mahallesi üst geçidi hareketin organizasyonunun sağlanması kapsamında geliştirilen ölçütlerden yürünebilirlik ve erişebilirlik-yönlendiricilik bağlamında zayıf nitelikler taşımaktadır. Geçitteki bağlantı noktalarının seçiminde ise çok zayıf kalınmıştır. Geçidin algılanabilirliği ise üstünün kapalı olması nedeniyle çok az da olsa sağlanmıştır ancak mekansal kimlik ve niteliği hiçbir tutarlılık içermediğinden çok zayıftır. Yine geçide hiçbir ek işlev yüklenmemiş olması, burayı gelişi güzel kullanıma itmiş bu da mekan güvenliğini olumsuz yönde etkilemiştir. Engelli ulaşımının düşünülmeyişi de geçidi yaya hareketi devamlılığı kapsamında çok zayıf kılan önemli bir diğer unsurdur.

Maslak İTÜ kampusu ana girişinde bulunan yaya üst geçidi ise bağlantı noktaları çeşitlilik içerse de bağlanılan noktalar doğru seçilmediğinden amaca yönelik özellikler taşımamaktadır. Geçidin yürünebilirliği araç birlikteliğinden dolayı zayıf nitelikler taşımakta, bölgede erişebilirlik ve yönlendiricilik yetersiz kalmaktadır. Bölgenin mekansal kimlik ve niteliği kullanılan malzeme farklılığından dolayı çeşitlilik gösterse de, algılanabilirliği yeterli düzeyde değildir. Geçit ve yakın çevresi bir takım peyzaj unsurlarıyla desteklendiğinden olumlu özellikler taşımakta fakat gece-gündüz kullanım sürekliliği aydınlatma problemi nedeniyle sağlanamamaktadır. Araç yakınlığından dolayı mekan güvenliği çok zayıf durumdadır. Bölgenin taşıdığı olumsuz özelliklerden bir diğeri de engelli kullanıcıların hiçbir şekilde düşünülmemiş olmasıdır.

İncelenen ulaşım aksında bulunan son geçit de yine İTÜ'ye hizmet eden üst geçittir. Hareketin organizasyonu kapsamında bağlantı noktalarının seçimi, bölgenin erişebilirliği ve yürünebilirliği çok zayıf kalmaktadır. Geçidin algılanabilirliği yeterli düzeyde sağlanmamış, mekansal kimlik ve niteliği ise hiçbir şekilde çevreye bir katkı sunmamıştır. Artık alan kapsamında da bölge problemler içermektedir. Mekan güvenliği ve engelli ulaşımı da alanda göz ardı edilen diğer önemli iki ölçüttür.

Sonuç olarak görülmektedir ki incelenen alanda çok iyi niteliklere sahip hiçbir yaya geçidi bulunmamaktadır. Değerlendirme matrisine göre incelenen geçitlerde, belirlenen ölçütler düzeyinde birtakım iyileştirmelere gidilebilinir.

4. SONUÇ VE ÖNERİLER

Hızlı kentleşme ve otomobil kullanımının artmasıyla birlikte kentlerdeki ulaşım sistemi neredeyse araçlara yönelik düzenlenmeye başlanmış ulaşımda ana unsurun aslında ‘’yaya’’ olduğu unutulmuştur. Ancak yaya hareketleri ulaşım sisteminin tasarımında en önemli faktörlerden biridir. Kentlerdeki bu dolaşım ağı yaya dolaşımını da desteklemek zorundadır. Ulaşım bağlantıları, hem otoyol bağlantısı hem de yaya hareketi düşünülerek oluşturulmalıdır. ‘’Yaya’’ derken vurgulanması gereken sadece yaya merkezli bir ulaşım sistemi veya trafikten tamamen arındırılmış bir bölge değil, taşıtların kontrollü dolaşımının sağlandığı ve de yaya yoğunluğunun ve hareketinin de düşünüldüğü bir ulaşım sistemi tasarlanmasıdır.

Bu kapsamda yoğun kent dokusu içerisinde arakesitlerde kalan yaya geçitleri de kentsel yaya hareketi devamlılığının sağlandığı önemli yapısal elemanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Fakat günümüzde yaya geçitlerinin, tasarımı düşünülmeden uygulanan bir mühendislik yapısı haline dönüşmesi, mekansal ve çevresel birtakım değerler taşımaması ve tasarımda insanın ölçüt olarak alınmaması, kullanıcı olan yaya için büyük bir sorun oluşturmaktadır.

Bu tez çalışmasında, teorik alt yapı hazırlanırken tarihsel süreçte yaya hareketinin kent yerleşimlerine etkisi incelenmiş; Velioğlu’ nun çevrenin bileşenleri olan insanın ve mekansal kurgunun arasındaki ilişkileri irdelediği; hareket, mekan ve kullanım organizasyonu ışığında, yaya geçitleri kapsamında yaya hareketine bağlı olarak yapısal ve çevresel değerlerin göz önünde bulundurulduğu tasarım ölçütleri belirlenmiştir.

Hareketin organizasyonu bağlamında;

- Bağlantı noktalarının seçimi
- Erişebilirlik-yönlendiricilik
- Yürünebilirlik

Mekanın organizasyonu bağlamında;

- Algılanabilirlik
- Mekansal kimlik ve nitelik

Kullanım organizasyonu kapsamında;

- Geçit ve yakın çevresinin tasarlanması ve artık alan bırakılmaksızın ek işlevlerle çeşitlendirilmesi
- Gece-gündüz kullanım sürekliliği, mekan güvenliği
- Engelli ulaşımı

oluşturulan ölçütlerdir.

Mevcut geçitler ve yeni tasarımlar, oluşturulan matriste değerlendirilerek, kentsel yaya hareketi devamlılığında yaya gereksinimlerine cevap verebilecek şekilde geliştirilip, mevcut düzenlemelerde olumsuz noktaların iyileştirilmesi sağlanabilir.

Yaya geçitlerinin sadece bir geçiş olmaktan kurtarılıp insana ve kentsel çevreye hizmet eden mekanlar haline getirilmesi sağlanmalıdır. Bu kapsamda üzerinde durulması gereken nokta ise yaya geçidi çözümlerinin geliştirilmesinde mimari tasarımın etkin bir rol oynaması gerekliliğidir.

Belirlenen bu ölçütler "kentsel yaya hareketi devamlılığına bağlı olarak yaya geçitleri" tasarımında mimar için bir kılavuz olarak görülebilir. Fakat şüphesiz yeni yapılacak araştırmalara ve çalışmalara bağlı olarak, tasarımcıyı yönlendirecek olan bu ölçütler demetine yeni kavramlar eklenebilir.

KAYNAKLAR

[1] Reader, J. ,2007. Şehirler, İstanbul, s. 22-24 , s. 31,32

[2] Mumford, L. ,2007. Tarih Boyunca Kent, İstanbul, s.104-685

[3] Aru, K. A. ,1965. Yayalar Taşıtlar, İstanbul, s.1,2

[4] Kuntay, O. ,2008. Yaya Mekanı, Ankara, s.7,8, s.54, s.57, s.61-73

[5] Hillier, B. ,1996. Cities as Movement Economies, Cambridge University Press, Urban Desing International, s.41-60

[6] Çil, E. ,2006. Bir Kent Okuma Aracı Olarak Mekan Dizim Analizinin Kuramsal ve Yöntemsel Tartışması, Megaron YTÜ Mim. Fakültesi e-Dergisi Cilt1 sayı4, s.218-230

[7] Bacon, E. N. ,1975. Design of Cities, The MIT Press, s. 20-35

[8] Köney, C. C. ,1994. Kent içi Ulaşım Sistemi İçinde Yer Alan Ögeleri Tasarımına Etki Eden Kullanıcı Davranışlarının Araştırılması, Yüksek Lisans Tezi, M.S.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, s. 30, s.51-53

[9] Velioğlu, S. ,1996. Hareketin, Mekanın ve Kullanımın Organizasyonu, '96/270 Mimarlık37 (inceleme-araştırma)

[10] Velioğlu, S. ,1990. Dış Mekan Yaşantısına Bağlı Olarak Mimari Ölçekteki Fiziksel Biçimlenişi Değerlendirmeye Yönelik Bir Model, Doktora Tezi, M.S.Ü Mimarlık Bölümü, İstanbul, s.20-33

[11] Lynch,K. ,1960. The Image of The City, The MIT Press, Cambridge, s. 1-5

[12] Cullen,G. ,1961. Concise Townscape, The Architectural Press, London

[13] Cezar, M. ,1985. Tipik Yapılarıyla Osmanlı Şehirciliğinde Çarşı ve Klasik Dönem İmar Sistemi, Mimar Sinan Üniversitesi Yayın No:9, İstanbul

[14] Baycan, T. ,1993. Arazi Kullanım-Ulaşım Etkileşimi ve Erişilebilirlik: İstanbul İçin Bir Değerlendirme, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, s.20-25

[15] Özer, Ö. ,2006. Yaya Hareketleri ve Mekan İlişkisi-Galata Bölgesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, s. 14-18

[16] Karabay ,H. ,1993. Kentlileşmede Etkin Bir Politika Yayalaştırma ve Araçları, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, s. 41-77

[17] Kızıl, F. ,1978. Toplumsal Geleneklerin Konut İçi Mekan Tasarlanmasına Etkisi ve Toplumsal Geleneklerimizi Daha İyi Karşılayacak Konut İçi Fiziksel Çevre Koşullarının Belirlenmesi, Doktora Tezi, MSÜ Yayınları, s.18, s.104

[18] Kaya, B. ,2007. Mekanın Görülebilirlik Özellikleri ile Güvenlik Hissi Arasındaki İlişkinin Araştırılması, Maçka Demokrasi Parkı Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, s. 31-35

[19] Francis, A. C. ,Marcus C. C. ,1990. People Places: Design Guidelines for Urban Open Space, Van Nostrand Reinhold Company, New York

[20] Erkesim, R. ,1999. Özürlüye Uygun Açık Alan Tasarımı ve Kullanımlarının Değerlendirilmesi ve İstanbul Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, s. 109-140

[21] Giritlioğlu, C. ,1991. Şehirsel Mekan Ögeleri ve Tasarımı I, İTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul, s.27-48

[22] Kaplan, H. ,2002. Kaya Ö. , Askı-Geçit Sistemi: Kent Merkezlerinde Güvenlikli Ulaşım Mekanlarının Düzenlenmesindeki Yeri, Gazi Üniversitesi Müh-Mim. Fakültesi, Ankara, s. 1-16

[23] Altaban, Ö. ,1991/1. Kentsel Tasarımın Boyutlarını Araştırırken Düşünülmesi Gerekenler, Mimarlık, Ankara, s. 67-71

[24] Yıldız, D. ,1996. Peyzaj ile Mimarlık-Kentsel Tasarım İlişkileri ve Mimari Tasarıma Etkileri, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, s. 40

[25] Trancik, R. ,1986. Finding Lost Space: Theories of Urban Design, Van Nostrand Reinhold Company, London, s.1-10, s. 220

[26] Gehl, J. ,1979. Life Between Buildings, Van Nostrand Reinhold Company, New York, s. 11-51

[27] Rapoport, A. ,2004. Kültür Mimarlık Tasarım, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul

[28] Oktay, D. ,1991/1. Kentsel Biçimlenmeye Kuramsal ve Analitik Yaklaşımlar, Mimarlık, Ankara, s.24-27

[29] Polat, E. 2001, Kent İçi Yaya Ulaşımında Erişebilirlik ve Engellilik, TMMOB Makine Mühendisleri Odası II. Ulaşım ve Trafik Kongre-Sergisi Bildiriler Kitabı, 2001, Ankara, s.123-128

Url-1 <*www.ancient-wisdom.co.uk/turkeycatalhuyuk.htm*>, alındığı tarih 11.9.2008

Url-2 <*www.brekka.net/268S_prehistoric.html*>, alındığı tarih 22.10.2008

ÖZGEÇMİŞ



Ad Soyad: Merve YALVAÇ

Doğum Yeri ve Tarihi: Erzincan, 29.10.1984

Adres: Uzuncaova Cad., Türkali Mah., No:31 Birlik Apt. D:6 Beşiktaş/İSTANBUL

Lisans Üniversite: Erciyes Üniversitesi, 2006, (bölüm ikinciliği)