

**T.C.  
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**KAMUSAL BİR ALAN OLARAK CADDE: BAĞDAT CADDESİ ÖRNEĞİ**

**CANSU PEKŞEN**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ  
MİMARLIK ANABİLİM DALI  
MİMARİ TASARIM PROGRAMI**

**DANIŞMAN  
DOÇ. DR. FERİDE ÖNAL**

**İSTANBUL, 2015**

**T.C.**  
**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ**  
**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**KAMUSAL BİR ALAN OLARAK CADDE: BAĞDAT CADDESİ ÖRNEĞİ**

Cansu PEKŞEN tarafından hazırlanan tez çalışması 25.11.2015 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı'nda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

**Tez Danışmanı**

Doç. Dr. Feride ÖNAL  
Yıldız Teknik Üniversitesi

**Jüri Üyeleri**

Doç. Dr. Feride ÖNAL  
Yıldız Teknik Üniversitesi

Yrd. Doç. Dr. Semra TOKAY  
Özyeğin Üniversitesi

Doç. Dr. İ. Başak DAĞGÜLÜ  
Yıldız Teknik Üniversitesi

---

---

---

## ÖNSÖZ

---

'Kamusal Bir Alan Olarak Cadde: Bağdat Caddesi Örneği' isimli yüksek lisans tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım Programı'nda hazırlanmıştır.

Bu tezin hazırlanmasında;

Bir yılı aşkın bir süre boyunca her hafta, değerli zamanını ve bilgisini benimle paylaşarak, tezin her aşamasında göstermiş olduğu yakın ilgi, destek ve özverilerinden dolayı değerli tez danışmanım Doç. Dr. Feride ÖNAL'a

Mimarlık alanındaki çağdaş yaklaşımları sayesinde edinmiş olduğum bilgi ve tecrübelerden dolayı Mimari Tasarım bünyesindeki tüm hocalarıma,

Mezun olduğum Maltepe Üniversitesi'ne,

Sevgi ve anlayışları ile her zaman yanımda olan aileme,

Ve son olarak, çalışmalarım ve yaşantımda en büyük desteğim olan eşim Utku PEKŞEN'e sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Aralık, 2015

Cansu PEKŞEN

## İÇİNDEKİLER

	Sayfa
KISALTMA LİSTESİ.....	vi
ŞEKİL LİSTESİ.....	vii
ÇİZELGE LİSTESİ .....	ix
ÖZET .....	x
ABSTRACT.....	xi
<b>BÖLÜM 1</b>	
GİRİŞ.....	1
1.1 Tezin Amacı .....	1
1.2 Literatür Özeti .....	2
1.3 Hipotez .....	2
<b>BÖLÜM 2</b>	
KAMUSAL ALANIN ÖZELLİKLERİ, SOKAK ve CADDELER .....	3
2.1 Kavramlar,Tanımlar.....	3
2.2 Kentsel Kamusal Mekanın Özellikleri.....	11
2.2.1 Algısal Özellikler.....	11
2.2.2 Sosyal ve Davranışsal Özellikler .....	15
2.2.3 Kimlik ve İmge.....	17
2.3 Kamusal Alanda İnsan –Çevre Ve Etkinlik İlişkisi.....	17
2.4 Sokak / Cadde Tanımı ve İşlevi.....	20
2.4.1 Sokakların Sınıflandırılması.....	25
2.4.2 Sokaklarda/Caddelerde Kullanıcı Davranışları.....	31
2.4.3 Sokak/Caddelerde Hareket Ağı.....	37
2.5 Bölüm Sonucu .....	39

## BÖLÜM 3

KAMUSAL BİR ALAN OLARAK BAĞDAT CADDESİ .....	40
3.1 Bağdat Caddesi'nin Tarihi Süreç İçinde Gelişimi.....	40
3.1.1 Bağdat Caddesi'nin Fiziksel Özellikleri.....	57
3.2 Alan Çalışması .....	59
3.2.1 Alan Çalışması Verilerinin Toplanması.....	64
3.2.2 Alan Çalışmasına Ait Bulgular .....	66

## BÖLÜM 4

SONUÇ ve ÖNERİLER .....	72
KAYNAKLAR .....	75
ŞEKİL DİZİNİ .....	80
ÇİZELGE DİZİNİ .....	84
ÖZGEÇMİŞ .....	85

## KISALTMA LİSTESİ

---

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
APA	American Planning Association (Amerikan Planlama Kurumu)
İBB	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İTÜ	İstanbul Teknik Üniversitesi
UIA	International Union of Architects
ULI	Urban Landscape Institute
UYGAR	İTÜ Çevre ve Şehircilik, Uygulama Araştırma Merkezi

## ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1	Newman'ın Kamusal-Özel Alan Şeması .....	6
Şekil 2.2	Siena, İtalya, 2013 .....	7
Şekil 2.3	Venedik, İtalya, 2013.....	8
Şekil 2.4	İspanyol Merdivenleri, İtalya, 2013.....	8
Şekil 2.5	Venedik Kıyı Şeridi, İtalya, 2013 .....	8
Şekil 2.6	Eyfel Kulesi'nden Fotoğraf, Paris, 2013.....	8
Şekil 2.7	Louvre Müzesi, Paris, 2013 .....	9
Şekil 2.8	Gehl, 2008 [28].....	14
Şekil 2.9	Gordon Cullen'in Seri Görüş adını verdiği çalışma.....	16
Şekil 2.10	Kentin dış mekanlarını oluşturan kentsel boşluklar .....	21
Şekil 2.11	Bağdat Caddesi, Aralık 2013.....	23
Şekil 2.12	Bağdat Caddesi, Aralık 2013.....	23
Şekil 2.13	Bağdat Caddesi'nde 29 Ekim kutlamaları, 2013.....	24
Şekil 2.14	Bağdat Caddesi, 2013 .....	25
Şekil 2.15	Aynı ölçekte farklı şehirlerdeki cadde/yol sistemleri .....	27
Şekil 2.16	Paris, 2013 .....	28
Şekil 2.17	9 Temmuz Caddesi, Arjantin .....	29
Şekil 2.18	Çatalhöyük.....	30
Şekil 2.19	Yonge Caddesi/Ontario, Kanada.....	31
Şekil 2.20	Şanzalize Caddesi, Paris.....	31
Şekil 2.21	Suadiye Vakko Mağazası'nın Önü, 2012 .....	33
Şekil 2.22	Şaşkınbakkal, 2013 .....	33
Şekil 2.23	Suadiye, 2013 .....	34
Şekil 2.24	Sokak düzenlenmesinde etkenler; kıvrım, çizgi, cephe, bitki .....	36
Şekil 3.1	Kauffer Haritası, 1776.....	42
Şekil 3.2	Stolpe Haritası, 1860-1880.....	42
Şekil 3.3	Bağdat Caddesi ve çevresi hava fotoğrafı, 1966 .....	42
Şekil 3.4	Bağdat Caddesi hali hazır haritası, 1966 .....	43
Şekil 3.5	Bağdat Caddesi ve çevresi hava fotoğrafı, (Url-25), 1982.....	44
Şekil 3.6	Bağdat Caddesi hava fotoğrafı, 2005 .....	44
Şekil 3.7	Bağdat Caddesi hali hazır haritası, 2005 .....	44
Şekil 3.8	Kurbağlı Dere, 1950.....	46
Şekil 3.9	Kalamış Sahili.....	46
Şekil 3.10	Bostancı-Kadıköy arası tren istasyonları .....	47
Şekil 3.11	Bostancı Tren İstasyonu .....	47

Şekil 3.12	Suadiye Tren İstasyonu .....	48
Şekil 3.13	Erenköy Tren İstasyonu .....	48
Şekil 3.14	Göztepe Tren İstasyonu .....	49
Şekil 3.15	Feneryolu Tren İstasyonu .....	49
Şekil 3.16	Kadıköy .....	50
Şekil 3.17	Musa Azmi'nin Hattat Diyarbakırlı Musa Azmi'nin 20yy. Başında yazdığı Kadıköy ve Bağdat Caddesini gösteren harita.....	50
Şekil 3.18	Suadiye Plajı .....	51
Şekil 3.19	Caddebostan Plajı.....	51
Şekil 3.20	1930-1940'lı yıllarda Bağdat Caddesi, Çiftehavuzlar.....	52
Şekil 3.21	1930-1940'lı yıllarda Selamiçeşme.....	52
Şekil 3.22	Selamiçeşme'de Namazgah Çeşmesi .....	53
Şekil 3.23	Mimar Utarit İzgi – Mahmut Bir Çiftehavuzlar'da Villa, 1961.....	54
Şekil 3.24	Mimar Utarit İzgi, Feneryolu, Haluk Şaman Villası, 1959.....	54
Şekil 3.25	19yy'da Bağdat Caddesi ve çevresinde yapılan Konutlardan Örnekler ..	54
Şekil 3.26	Caddebostan, 2014 .....	55
Şekil 3.27	Bağdat Caddesi, 1950.....	56
Şekil 3.28	Caddebostan Plajı.....	56
Şekil 3.29	Caddebostan Plajı.....	57
Şekil 3.30	Kalamış Yat Limanı.....	57
Şekil 3.31	Suadiye Zara ve Mango .....	59
Şekil 3.32	Suadiye Benetton ve Burberry .....	59
Şekil 3.33	H&M ve Bershka Mağazaları .....	60
Şekil 3.34	Bağdat Caddesi ulaşım aksları .....	60
Şekil 3.35	Suadiye Enine Kesit, Bağdat Caddes .....	61
Şekil 3.36	Şaşkınbakkal enine kesit, Bağdat Caddesi.....	62
Şekil 3.37	Şaşkınbakkal, 2013 .....	63
Şekil 3.38	Ethem Efendi enine kesit, Bağdat Caddesi.....	64
Şekil 3.39	29 Ekim, 2013 .....	65
Şekil 3.40	Bağdat Caddesi'nde Fenerbahçe Şampiyonluğu Kutlamaları .....	66
Şekil 3.41	Bağdat Caddesi'nde Yılbaşı Süslemeleri, 2013.....	66
Şekil 3.42	Bağdat Caddesi Etkinlikleri, 2014.....	66

## ÇİZELGE LİSTESİ

---

Sayfa

Çizelge 2.1	Kentsel açık mekanın tipolojisi .....	11
Çizelge 2.2	Kentsel Mekanın Bileşenleri: Kamusal Mekan ve Özel Mekan .....	17
Çizelge 2.3	Kentsel Mekandaki Etkinlikler .....	20

## KAMUSAL BİR ALAN OLARAK CADDE: BAĞDAT CADDESİ ÖRNEĞİ

Cansu PEKŞEN

Mimarlık Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Feride ÖNAL

Kent merkezlerindeki yoğun nüfus artışı, teknolojik gelişmeler ve yeni iletişim araçları; mimarlık, kentsel tasarım ve planlama çalışmalarını insan çevre ilişkileri açısından inceleme ve yeni yaklaşımlar üretmeye yönlendirmektedir.

Tez kapsamında, sokak ve caddelerin ulaşım kanalları olmalarının yanında kamusal bir alan olarak değişen kent yaşantısındaki rollerinin araştırılması hedeflenmiştir. Bu bağlamda, İstanbul Anadolu Yakası'nda yer alan Bağdat Caddesi kamusal kullanım bağlamında incelenmiştir.

Çalışma dört bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, tezin amacı ve kapsamı anlatılmaktadır. İkinci bölümde, kentsel kamusal alan kavramı ve kentsel mekanın özellikleri incelenmiştir. sokak ve caddelerin tanımı, sınıflandırılması yapılmış ve, caddelerdeki kullanıcı davranışları, hareket ağı ve güvelik bağlamında irdelenmiştir. Üçüncü bölümde inceleme alanı olarak seçilen Bağdat Caddesi'nin tarihi, sosyal yapısı, kullanıcıları, fiziksel özellikleri anlatılmış ve anket çalışmalarına yer verilmiştir.

Çalışmanın sonucunda, Bağdat Caddesi kullanıcıları ile yapılan anketlerle, kullanıcı yoğunluğu, kullanım amacı, yürümeyi destekleyen yapısı orta konmuş ve anket sonuçları doğrultusunda kullanıcı gereksinimlerine yönelik öneriler sunulmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Kullanıcı yoğunluğu, kentsel kamusal alanlar, sosyal yapı, sokak ve cadde

**STREET AS A PUBLIC SPACE: CASE STUDY BAĞDAT STREET**

Cansu PEKŞEN

Department of Architecture

MSc. Thesis

Adviser: Assoc. Prof. Dr. Feride ÖNAL

The population concentration in urban centers , technological developments and new communication tools are directing the architecture, urban design and urban planning to examine and produce new approaches in terms of the human-environment relationship.

In the scope of this thesis , our aim is to examine the role of the streets as a public places besides their transportation channel roles.

Baghdad Street which is located on the Anatolian side of Istanbul has examined in the context of public use .

The study consists of five sections . The first part of the thesis describes the purpose and scope . In the second part , the concept of urban public space and urban space properties were investigated . In the third part, the definition & classification of the streets, user behaviors at the streets and the security concept of streets has been examined. In the fourth section, The Baghdad Street has been examined by its historical and sociological ways. Also there has been a comprehensive survey.

At the end of this work, there is a survey which is made by the users of Baghdad Street, about the user density, purpose of the user, walking supporting of Baghdad Street. As a result of the survey, the recommendations has been presented.

**Keywords:** User density, urban public places , social structure, the streets

### GİRİŞ

Nüfus artışı, teknolojik gelişmeler ve yeni iletişim araçlarının gelişimi kentlerde ki sosyal ve mekansal değişimi kaçınılmaz kılmaktadır. Değişim genellikle kent merkezlerindeki nüfus ve yapı yoğunluğunun artışı olarak gerçekleşmekle birlikte yenilemek, canlandırmak ve iyileştirmek de değişimin izlerinden bazılarıdır. Kentteki kamusal alanlarda bu değişimden en fazla etkilenen alanlar olarak karşımıza çıkmaktadırlar.

Kentlerde yaşayan bireyler kentin yoğun trafiğinden bunalıp dinlenmek, eğlenmek için kent merkezine yakın, güvenli, kamusal mekanlara ihtiyaç duyarlar. Bu nedenle Kamusal mekanlar kentli ve kentsel yaşantı için büyük önem taşımaktadır. Özellikle son yıllarda ki değişimler bireyleri kolay ulaşabilirlik ve zaman kazanma amacıyla alışveriş merkezlerine ve internet alışverişine yönelmektedir. Bu nedenle kent merkezi ve sokaklar eski önemini yitirmekte sosyal hayata katkıları azalmaktadır.

Çalışma kapsamında kamusal mekan olarak sokak ve cadde son yıllarda artan alışveriş merkezlerine rağmen etkinliğini yitirmeyen İstanbul Bağdat Caddesi örneği üzerinden irdelenmiştir. Mekanın fiziksel, işlevsel, algısal özellikleri araştırılmış, kamusal alanların toplumsal iletişimi destekleyen ve kentsel yaşamın gerektirdiği gereksinimler doğrultusunda kullanıcı ile etkileşimi incelenmiştir. Bu bağlamda yapılan anket çalışmasının verileri araştırmanın sonucunun oluşmasında belirleyici olmuştur.

#### 1.1 Literatür Özeti

Tez kapsamında, çalışma alanı olarak İstanbul İli, Kadıköy İlçesin de, sahile paralel olarak konumlanmış, yaklaşık 5,5km uzunluğunda ki Bağdat Caddesi'nin yaya ağırlığını

koruyan Bostancı – Kızıltoprak arasında kalan bölümü seçilmiştir. Çalışmanın kavramsal çerçevesini kentsel kamusal alana dair yaklaşımlar, sokak-cadde dokusu, caddenin kullanıcısı ile ilişkisi oluşturmaktadır.

## **1.2 Tezin Amacı**

Beş bölümden oluşan tez çalışması kapsamında kamusal bir alan olarak caddenin kentsel yaşantıdaki rolü, mekansal karakteri ve kullanıcısı arasındaki ilişkinin belirlenmesi, sosyalleşme ile yürüme arasındaki bağı ortaya çıkarmayı amaçlanmaktadır. Bu bağlamda; İstanbul Anadolu Yakasında yoğun bir yaya ve araç trafiğine sahip olan Bağdat Caddesi'nin tarihi, konumu, gelişimi ve kentle ilişkisi incelenmiş, yapılan anket çalışması ile kullanıcı beklentileri, kullanım yoğunluğu, sıklığı, kullanıcıların sosyo demografik özelliklerinin saptanması hedeflenmiştir.

## **1.3 Hipotez**

Çalışmada; insan-kentsel/ kamusal mekan mekan ilişkisi ve mekansal etkileşim ile ilgili literatür araştırılması yapılmıştır. Kentsel ve kamusal alan tanımları ve yaklaşımları incelenmiş daha sonra konuya paralel olarak cadde ve sokağa yönelik araştırmalar yapıp kapsam daraltılmıştır.

Konu bağlamında çalışma alanı olarak seçilen, Bağdat Caddesi, öncelikle kentsel ve kamusal mekan özellikleri bağlamında incelenmiştir. Caddelerin mekansal karakterinin şekillenmesinde kent bütünü içindeki konumu, kullanımı ve tarihsel gelişim süreci de araştırılmıştır.

Çalışma kapsamında kullanıcıya yönelik sosyodemografik anket yöntemi uygulanmıştır.

## BÖLÜM 2

---

### KAMUSAL ALANIN ÖZELLİKLERİ, SOKAK VE CADDELER

#### 2.1 Kavramlar, Tanımlar

Madanipour (1999), kamusal alanı herkesin fiziksel olarak erişebildiği ve yabancıların çok az kısıtlamalarla girebildikleri, kasabalar, şehirler ve kırsal alanların içlerinde kalan alanlar olarak tanımlamaktadır[1]. Kamusal alan kavramını geniş anlamda “insanların evde ya da işte olmadıkları zamanlarda kullandıkları herhangi bir yer” (Shonfield, 1998) olarak tanımlamak da mümkündür [2]. Bu alanlar ortak paylaşılan kimliği, kültürü simgeleyen kesişme noktalarını , kavşakları, kenarları , yapılandırırken biçimsel ve anlamsal boyutta o yere ait yaşanılanlar ve yaşayanlar hakkında da ipuçları sunmaktadır. İnsanın yaşam biçimlerinin değişmesine paralel olarak, kamusal alanların kullanımları ve fiziksel biçiminin değişime uğramıştır. Tercih edilme olasılıkları o alanları kullanan / yaşayan insanlar tarafından belirlenmiştir. Bu nedenle, kamusal alanlar, değişen sosyo-ekonomik koşullara ve kentlerin kültürel dokusuna cevap verebilen “yaşayan organizmalar” olarak da kabul edilmektedir [3].

Kamusal alan, tüm caddeleri, meydanları, yolları ya da konut yerleşimlerinin olduğu alanları içine alan ticari ya da kamusal kullanımların bulunduğu mekanlar bütünüdür. Kamusal alanlar kent yaşamı için gerekli kentsel işlevlere hizmet ederler.Barınma,çalışma,dinlenme-eğlenme ve ulaşım gibi yaşamın devamlılığını sağlayan eylemler bu mekanlarda gerçekleşir.Yani kentsel mekanlar bu işlevlerin gerçekleştiği ve tekrar tekrar üretildiği mekanların bütünüdür.

Kamusal alanlar yapılar arasında kalan, herkesin herhangi bir kısıtlama olmadan kullanabildiği ortak kullanılan alanlardır. Yollar ve bulvarlar gibi hareketli ya da meydanlar gibi durağan olabilirler. Bu iki kentsel mekan arasında ayrılmaz bir ilişki vardır.

Carr, Francis, Rivlin ve Stone'a (1992) göre, kamu refahı, kamu mekânını yaratmada ve geliştirmede en öncelikli motivasyondur. İyi caddeler rahat ve güvenli hareket için ortam sağlar, meydanlar sosyal etkileşim için mekân yaratır ve parklar "şehirlerin ciğerleri"dir, temiz hava, güneş ışığı ve "rahatça oturup dinlenmek için fırsat" yaratan kırların yerine geçer. Çekici ve insanları rahatlatmaya davet eden alanlar, döngüyü sağlayan bir sonuç olarak perakende iş için ekonomik faydalar sağlar. Kamusal alanlar aynı zamanda, insanların bütünlük/bütünleşme duygusunu oluşturmak için bir araya gelmelerine izin veren, sosyal bağlayıcılar/bir araya getiriciler olarak da hizmet ederler. Kamu alanlarının, ilk ortaya çıkışları ve zamanla nasıl değiştikleri fiziksel, kültürel ve politik etkenler ile belirlenmektedir [4]. Kamusal alanlar,

- Sosyal Kamu Hayatı (kültürel etkenler): buluşma arzusuna hizmet eden, etkileşim ve sosyalleşmeye hizmet eden;
- İşlevsel Kamu Hayatı: insanların günlük ihtiyaçlarını karşılamaya hizmet eden;
- Sembolik Kamu Hayatı: insanların aidiyet duygusu hissetme ihtiyacına ve daha

büyük bir grubun parçası olma ihtiyacına hizmet eden; mekanlardır.

Carr'a (vd.1992) göre, kamu mekânını ve hayatını, politik doğayı anlamadan, anlamak mümkün değildir. Bu nedenle, kamu hayatı en demokratik haklardan biridir. "Kamu hayatı farklı grupları birbirinden bir şeyler öğrenebilsin diye bir araya getirme potansiyeline sahiptir ki bu belki de birden çok sınıfa, kültüre sahip ve heterojen bir toplumun en zengin/önemli niteliğidir". Hester'e göre ise, kamu mekânının kullanılabilir olması için öncelikle büyüklük, eğitim, kapalılık, açıklık, (güneşe ve rüzgâra göre) oryantasyon ve uyum gibi bazı fiziksel özelliklere sahip olmalıdır [4].

Özbek, kentsel mekanların kamusallığını vurgulayarak; sosyal ve ekonomik hakların da kategorisi haline getirilebilmiş, sağlık ve eğitimden, iletişim ve ulaşım dek kolektif gereksinimlerini üretilip sahiplenildiği mekanlar, temel bir kamusal alan kategorisini oluşturduğunu ifade etmiştir. Kamu yararını gözeterek "herkesin eşitçe erişebileceği

nitelikte” kamusal hizmet verdiği ölçüde, bu mekanlar kolektif kullanım değeri üretmektedirler. Sosyallik modeli açısından bakıldığında kamusal mekanın esas olarak kent merkezi olduğu; çoklu karşılaşmalara izin veren, “yabancı” ya da “ötekilere” açık alışveriş, çoğulluk, iletişim, katılım değeri taşıyan yerler olduğu görülmüştür. Bu anlamda evden ve kendinden dışarı adım atmak, kamusal alana çıkmaktır; yürümek, başkalarıyla karşılaşmak, buluşmak, konuşmak, bilgi üreten yerlere ulaşmak, tartışmak, dayanışma ve eylem imkanı veren ortak mekanlara çıkıldığını göstermektedir [5].

Avrupa Konseyi 1986 yılında kamusal alanların önem ve değerini aşağıda belirtildiği gibi tanımlamaktadır. Kamusal Alanlar;

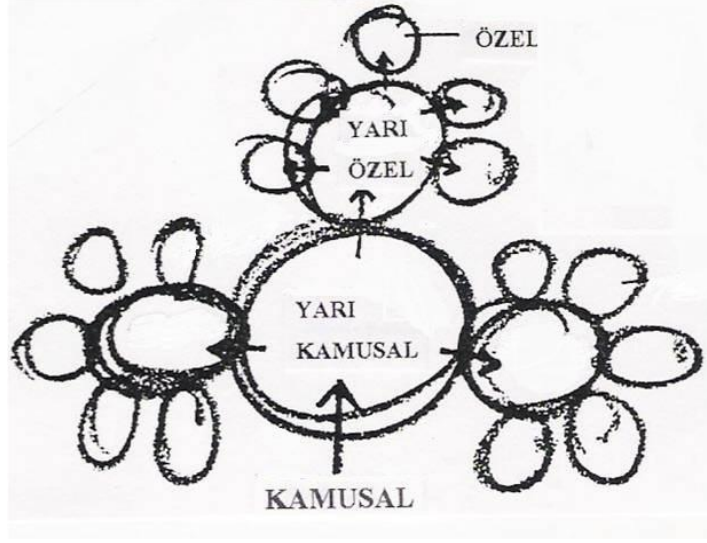
- Kentsel mirasın önemli bir parçasıdır,
- Kentin mimari ve estetiğinde güçlü etkisi olan bir öğesidir,
- Eğitimsel bir rolü bulunmaktadır,
- Sosyal etkileşim anlamında önemlidir,
- Toplumsal gelişimi güçlendirir,
- Ekonomik amaç ve eylemleri destekler,
- Bireysel psiko-sosyal gerilimlerin azaltılmasına yardım eder,
- Toplumun rekreasyonel ve gündelik gereksinimlerini karşılamak anlamında önemli rolü bulunmaktadır,
- Çevresel gelişim içinde ekonomik açıdan değeri vardır [6].

Newman(1972), kentsel alanları, kamusal ve özel alanlar olarak ikiye ayırmaktadır.Kamusal alanlar toplumun ortak kullanımına ait alanlar iken, özel alanlar bireysel kullanıma ait alanlardır. Kamusal ve özel alanların her ikisinde de doluluklar ve boşluklar vardır. Boşluklar, kamusal ve özel dış alanları oluştururlar. Kamusal ve özel dış alanların birbiriyle çakıştığı ve kesiştiği alanlar da vardır. Bu kesişme noktaları, genellikle yarı-kamusal ve yarı-özel alanlardır [7].

Jan Gehl ise,(1987) de kentsel mekânın dört tip üzerinden incelenmesi gerektiğini belirtmektedir [8].

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

#### 4. Özel Mekân



Şekil 2.1 Newman'ın Kamusal-Özel Alan Şeması

Carr vd.,'ne (1992) kamusal ve özel alanları detaylandırmaya yöneliktir. Bu bağlamda Carr vd. kentsel mekânı on ana tip üzerinden incelemektedir [4].:

##### 1. Kamusal Parklar

- Kamusal / Merkezi Parklar
- Kent/Şehir Parkları
- Halk Parkları
- Mahalle Parkları
- Küçük / Cep Parklar

##### 2. Meydanlar ve Plazalar

- Merkez Meydan veya İş/ Alışveriş Merkezler Ortak İş / Alışveriş Merkezleri
- Anıtsal Merkezler

##### 3. Pazarlar

- Halk Pazarları

##### 4. Caddeler /Sokaklar

- Yaya Yolları
- Trafiğe Kapalı Mağaza Sokakları
- Trafiğe Açık Mağaza Sokakları
- Trafiğe Sınırlı Olarak Kapalı Sokaklar

- Eski Merkezi İzler

#### 5. Çocuk Oyun Parkları

- Oyun Parkları
- Okul Avluları

#### 6. Halka Açık Alanlar

- Halk Bahçeleri

#### 7. Doğal Yeşil veya Ağaçlı Yollar

- Eğlence Amaçlı Doğal Alanlar

#### 8. Atriyum veya Market Yerleri

- Atriyum
- Market Yerleri veya Özel Alışveriş Merkezleri

#### 9. Şirket / Kurum veya Mahalli Yerleşim Alanları

- Kurum/ Şirket Alanları veya Günlük Halkın Kullanımına Açık Alanlar

#### 10. Kıyı Alanlar ( Nehir veya Deniz Kenarları )

- Limanlar, Plajlar, Nehir Kenarları, İskeleler, Göl Kenarları



Şekil 2.2 Siena, İtalya, 2013



Şekil 2.3 Venedik, İtalya, 2013



Şekil 2.4 İspanyol Merdivenleri, İtalya, 2013



Şekil 2.5 Venedik kıyı şeridi, İtalya, 2013



Şekil 2.6 Eyfel Kulesi'nden fotoğraf, Paris, 2013



Şekil 2.7 Louvre Müzesi, Paris, 2013

Kentsel mekânı kamusal ve özel alanlara dayandırarak sınıflandıran bir diğer çalışma, İngiltere'de yapılmış Essex Design Guide Urban Place Supplement' tır [9]. Essex Design Guide kentsel mekânı sekiz tip üzerinden incelemektedir: (EPOA, 2006, Urban Place Supplement Strategic Environmental Assessment and Sustainability Appraisal Environmental Report (2006)).

1. Caddeler – etrafı binaların ön cepheleri ile çevrili olan mekân.
2. Patikalar – bunlar ne caddelerdir ne de kaldırımlar; az kullanılan fakat caddeleri, meydanları ve diğer alanları birbirine bağladıkları için çok önem arz eden yapılardır.

3. Meydanlar – daha çok oturmaya ve sosyalleşmeye uygun, görsel olarak sakin ve hareketsiz alanlardır.
4. Cep Parkları – kentsel blok yapısı içerisinde yer alan küçük alanlardır
5. Eğlence (rekreasyon) Alanları – genellikle daha önceki açık mekân planlamalarından miras kalırlar. Sportif faaliyetler için yapılmış provizyonlardır.
6. Açık Mekân – gayri resmi eğlence alanları, manzara/peyzaj baskın.
7. Parklar – resmi manzara ama açık mekân ve sportif faaliyetleri de içerir, boyutuna göre, çeşit çeşit işlevler için yapılmış provizyonlardır.
8. Kıyı arsası/Su cephesi – yukarıdakilerden herhangi birisine veya birilerine ev sahipliği yapılabilir.

Whyte'in *The Social Life of Small Urban Spaces* (1980), adlı kitabı bu konuda önemli bir kaynak oluşturmuş ve PPS (Project for Public Spaces-) adlı kar amacı gütmeyen kuruluş da , Whyte'in çalışmalarına dayanılarak kurulmuştur. PPS, 1975 yılından bugüne 26 ülkede 2000 noktadaki kamusal alanları insan odaklı tasarım anlayışı, program ve kullanım yardımıyla canlı ve yaşayan halk alanlarına dönüştürülmesine büyük katkı sağlamıştır. Kuruluşun ana hedefi, yerel değerleri ve halkın ihtiyaçlarını karşılayan alanlar yaratmak olarak belirlenmiş ve bu bağlamda, yaşanabilir alanların genellikle aşağıdaki özelliklere sahip olduğunu belirtmiştir.

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

Bu teoriler, belirli görünüm için, mekânın kapsamının ve açıklığının birlikte ele alınabileceğini göstermiş ve yaklaşımların neler olabileceğini ortaya koymuşlardır [10].

“Scottish Executive Central Research Unit” isimli çalışma da açık mekânı iki ana tip üzerinden incelemektedir [11]. Kentsel Açık alanı; direkt ya da dolaylı olarak topluluklara çevresel, sosyal, ekonomik olarak faydalar sağlayan ya da sağlama

potansiyeli olan, bir köyün, kasabanın ya da şehrin sınırları içerisinde bulunan inşa edilmemiş ya da inşa edilmiş toprak parçası olarak tanımlanmaktadır. Yeşil alanları ise , kentsel alanlar içerisinde, yeşillendirilmiş arsa ya da yapı, su ya da jeolojik özellikler içeren açık mekânın bir alt kümesi olarak tanımlamıştır. Kamusal alanları ise, yurttaşlık işlevi olan kentsel meydanlar, pazaryerleri ve diğer kaldırımlı ya da sert peyzajlı bölgeleri içeren açık alanların alt kümesi olarak nitelendirmektedirler.

Çizelge 2.1 Kentsel Açık Mekânın Tipolojisi [11]

Kentsel Açık Mekân	
Yeşil Alanlar	Kamusal Mekânlar
<ul style="list-style-type: none"><li>• Parklar ve bahçeler</li><li>• Çocuk oyun mekânları</li><li>• Spor aktivite alanları</li><li>• Yeşil koridorlar</li><li>• Doğal/yarı doğal yeşil mekânlar</li><li>• Diğer işlevsel yeşil mekânlar</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Meydanlar</li><li>• Pazaryerleri</li><li>• Yaya caddeleri</li><li>• Gezinti yerleri</li><li>• Deniz kenarları</li></ul>

## 2.2. Kentsel Kamusal Mekanın Özellikleri

Kentsel kamusal mekan tanımı ile ilgili gerekli araştırma ve çalışmaları yapmış olan Ashihara (1970), Cullen(1976), Madanipour (1999) Alexander vd., (1977), Carr, vd.(1992), Appleton (1988,1991),Newman, (1972, 1996), Bentley, vd.,(1985), Whyte (2001,1988,1980) ve diğer araştırmacılara dayanılarak kentsel mekanın karakterini inceleyebilmek için üç mekansal özelliğin irdelenmesi gerektiği ortaya çıkmıştır: Algısal/ kavrayışsal özellikler, sosyal/ davranışsal özellikler ve fiziksel / biçimsel özellikler [10].

### 2.2.1 Algısal Özellikler

Algı çevreden elde edilen bilgileri ve belirli amaçları içeren bir süreçtir [12]. Çok yönlü bir süreç olan algı, güdülerimizin ve isteklerimizin, ihtiyaçlarımızın rehberidir denilebilir. Ortamı keşfetmek için çeşitli algılama sistemlerimizi kullanırız, daha ince detaylara dikkat etmeyi öğrenir, olguyu daha geniş ve/veya daha kesin şekilde kategorize ederiz [13-14].

Algılama, organize edilmemiş uyarıcıları algılanan ve kullanılabilir deneyimlere dönüştürür. Algılama terimi duyu organları vasıtasıyla çevreden alınan bilginin nesne, olay, ses, tat vb. deneyimlere tercüme edilmesi olarak tarif edilir. Duyum veya mekânın insanda his yaratması insanın fizyolojik kısıtlamaları, yaşadığımız an, geçmiş ve

geleceğimiz tarafından kısıtlanmış belirli bir mekân ve mekân noktasında çevresindeki dünyayı anlayabilme sürecidir [15].

Moles'a (1966) göre ise, algılama, duyularla bir şeyin farkına varma ve akıl yolu ile bilgi edinme süreçlerini içerir ve "seçmek" demektir. Bu tanımlara göre algılamanın aktif bir süreç olduğu, bireylere göre değişen bir olgu olduğu, bu sebeple deneyimlere dayanacağı ve algılamada amaçların önemli olduğu ortaya çıkmaktadır. Algılamanın biyolojik boyutunda bütün insanların mekân algılamasının aynı olduğu söylenebilir. Fakat kesin olan bir şey vardır ki her toplum mekânını hem teknolojik hem de sanatsal olarak değişik şekillerde kullanır. (Bolter, 1986) Yapılmış olan algı tanımlamalara paralel olarak, mekânın algılanması açısından iki farklı görüşü savunanlar kısaca şöyle tarif edilebilir [16]:

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

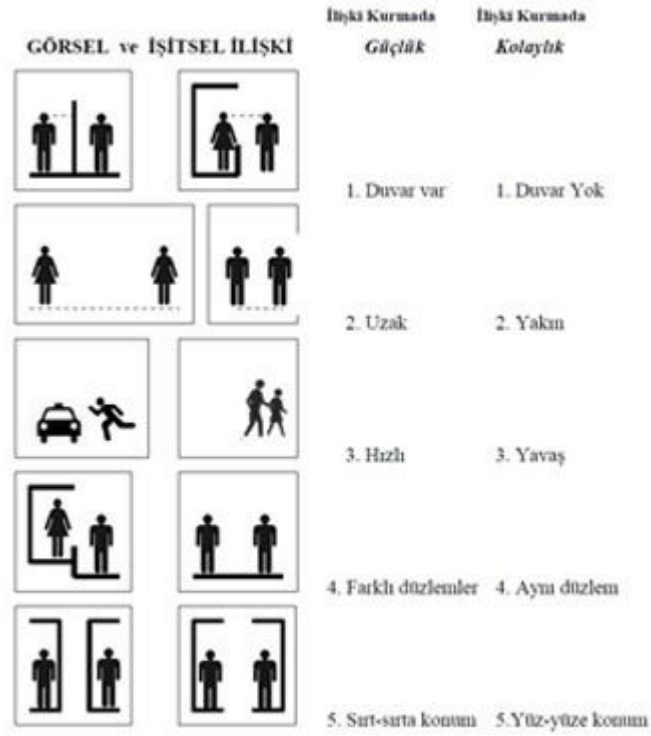
Nakayama'ya (1985) göre hareket algısının önemli olmasının yedi muhtemel nedeni vardır. Bunlar: üçüncü boyutu algılayabilmemizi sağlamak, çarpışmaya ne kadar zaman kaldığını hesaplayabilmek, nesneyi yerden ayırt edebilmek, kendi hareketlerimizle ilgili bilgileri saptayabilmek, göz hareketlerini uyarabilmek, biçim düzenlerini kavrayabilmek, hareket eden objeleri algılayabilmek [17]. Warren (1995) daha da ileri giderek hareket ve aksiyonun bir bütün olarak algıdaki önemini vurgular. Geleneksel olarak, algı ve hareket problemleri mantıksal olarak bağımsız bir şekilde ele alınmıştır. Algının amacının boyut, mesafe, şekil, renk ve hareket gibi nesnel miktarların telafi edilmesi olduğu varsayılmıştır; böylece takip edecek davranışa temel oluşturabilecek durumun genel amaçlı bir tasviri sağlanmış olur [18].

### **2.2.1.1 Duyusal Algı**

Algı, çevremizdeki bilginin toplanması, sentezlenmesi, düzenlenmesi ve anlamlandırılmasından oluşur. Çevremizi algılamakta ve hissetmekte kullandığımız çok önemli dört duyu vardır Porteous'un (1996) [19].

1. Görme: görme aktiftir ve araştırır: 'Biz bakarız, kokular ve sesler ise bize gelir'. Görsel algı, uzaklık, renk, biçim, doku gibi çok farklı değişkenlere bağlı karmaşık bir olgudur
2. Duyma: Görsel mekân, önümüzdeki objeleri mekândaki konumlarıyla belirlerken, akustik mekân kesin sınırları olmadan da bizi sarar. Duyma, bilgi bakımından fakir, ancak duygusal bakımdan zengindir. Bağırma, müzik, gök gürültüsü, su sesi veya yaprakların hışırtısı bizi etkiler.
3. Koku: Duyma gibi koku da çok gelişmiş bir duyumuz değildir, ancak bilgi bakımından duymadan da daha fakir olmasına rağmen koku, şüphesiz ki duygusal anlamda çok güçlüdür.
4. Dokunma: Kentsel bağlamda Porteous'un(1996) belirttiği gibi, dokuyla ilgili deneyimlerimizin büyük bir kısmını, ellerimizden ziyade ayaklarımızla veya oturduğumuzda kaba etlerimizle algılarız.

İnsan, bu duyu çeşitlerinin hepsini bir bütün olarak algılar, tekil boyutlar yalnızca özel durumlarda veya vurgulandığında fark edilir. İnsanın duysal algı olanaklarına ilişkin kentsel mekanı tanımlamaya ilişkin önemli çalışma Gehl'in çalışmalarıdır. JanGehl, fiziksel çevre özellikleri, hareket şartları ve insanların birbirleriyle olan konumlarına göre, insan-insan, görsel-duysal ilişki kurma şartlarını ve olanaklarını aşağıdaki grafikte açıklamaktadır [20].



Şekil 2.8 Gehl, 2008 [20]

Diğer duylara oranla en geniş kullanım alanına sahip olan görme duyusu, uzaklığa bağlı olarak farklı şekillerde gerçekleşmektedir(Gehl,1997) [21].

- 500–1000 m. Çevre şartlarına bağlı olarak, objelerin görülüp kavranabildiği mesafedir.
- 0–100 m. İnsanın, sosyal yaşantısını organize ettiği “sosyal görüş mesafesi”dir.
- 100 m. İnsan grupları fark edilir fakat tam olarak görülüp ne yaptıkları anlaşılabilir.
- 70–100 m. Çevre şartlarına bağlı olarak, insanın yaklaşık yaşının, cinsiyetinin ve ne yaptığının algılanabildiği mesafedir.
- 30 m. İnsanın, vücut özelliklerinin, yaşının farkına varıldığı, seyrek olarak da insanın tanınabildiği mesafedir.
- 20–25 m. İnsanın duygularının ve ruh halinin algılanabileceği mesafedir. Sosyal bağlamda, gerçek anlamda ilişki ve ilgi mesafesidir.
- 1–3 m. Normal konuşmaların gerçekleştiği, tüm ayrıntıların algılanabildiği mesafedir.

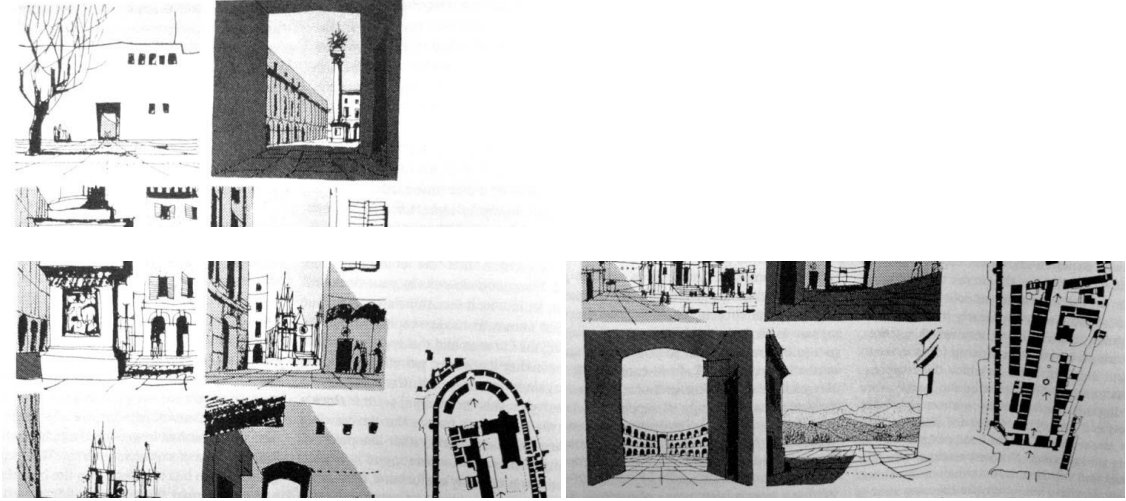
Duyuma ise çevre ile ilişki kurmada fonksiyonel olanaklar içeren ikinci duydur.

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

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

- >35 metre: Bağırma söz konusu olmadığı sürece duyma gerçekleşemez [22].

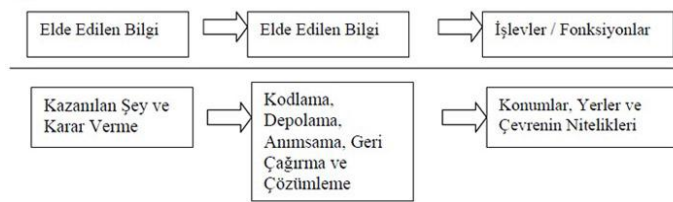
Yürüme, insanın, çevresi ile bütünleşme, çevreyi tanıma, başkaları ile ilişki kurma, amaçlarını gerçekleştirme bağlamlarında, algının sürekliliği çerçevesinde en büyük olanağı, mekân içinde yer değiştirebilmesi ve hareket edebilmesidir. Yaya hareketi, görme ve duymaya bağlı ilişki kurmada en uygun hareket biçimidir. Genellikle, uygun yürüme mesafesi 400-500 metre arasındadır [10]. Yürünen yolun geometrisi, yüzey şartları ve çevre koşulları yürümeyi rahat, keyifli veya yorucu, sıkıcı hale getirebilir. İnsanlar genellikle gidecekleri yeri görebildikleri durumlarda dolaysız ve kestirme rotaları tercih ederler. Duyusal algı olanaklarının sınırlarına odaklanarak kentsel mekanı tanımlamaya çalışan çalışmalar vardır. Bu çalışmalar genellikle görsel algı olanakları ile ilgilidir. Pitoresk çalışmalar genelde görsel algıya dayalı nesne odaklıdır ve kurulmuş bir sahne veya insan hareketlerinin destekleyicisi gibi gözüken çevrenin görsel manzarasının altını çizer. Pitoresk tarzdaki kentsel tasarım üzerine en çok hatırlanan çalışmalardan biri Gordon Cullen'in (1976), "The Concise Townscape" dir. Cullen, modernizmin, teknik ve kısır duruşu ile zarar görmüş olduğunu belirterek, tasarımcı ve mimarların dikkatini çekmiştir. Hem mimari hem tasarım becerilerine sahip farklı bilim dalları arasında kentsel tasarımın kapsamını biçimlendirmede yardımcı olmuştur [23].



Şekil 2.9 Gordon Cullen'ın Seri Görüş adını verdiği çalışma [23]

### 2.2.1.2 Bilişsel Algı

Çevresel biliş ve algılama, literatürde dönüşümlü olarak, çevresel algılama, çevresel biliş, çevresel imaj ve bilişsel harita olarak da kullanılmaktadır. Çevresel algılama ve bilişin oluşumu (bilişsel harita) Downs ve Stea (1973) tarafından şu şekilde tanımlanmaktadır. “Bir süreçte, bir bireyin kendiliğinden elde ettiği bilgilerin psikolojik dönüşümlerinin bir dizisinden oluşturduğu, kodlamalar, depolamalar, anımsamalar ve görelî yerler hakkında çözümlediği, birleştirdiği, bir olgudur. Bu da o kişinin kendi günlük yaşamına ait mekânsal çevresini belirlemektedir.” [24].



### 2.2.2 Sosyal ve Davranışsal Özellikler

Velioğlu'na (1990) göre kentsel mekân, insanın içinde yaşadığı “kentsel fiziksel çevre kurgusu” ve bu kurgudaki dış alanlar ve bu alanlardaki yaşantı ve aktivitelerdir. Kentlinin kent mekânını kullanması, hareket, alışveriş, dinlenme, boş vakit değerlendirme ve spor etkinlikleri gibi eylemlerle gerçekleşmektedir. Ancak kent mekânının en önemli özelliği, toplumsal ve kültürel özellikleri yansımasıdır. Bundan

dolayı da kent mekânının içeriği toplumsal ve kültürel farklılıklara göre çeşitlenmektedir: agora, forum, cami avlusu, cadde, bulvar gibi [25].

Antropolog Edward Hall (1966) insanın duyuşal ve fiziksel özelliklerine bağlı olarak, insan-insan ilişkinin kurulması bağlamında bir dizi sosyal uzaklık (social distance)tan söz etmektedir. Genel olarak dört ana grupta topladığı mesafeler Şu Őekildedir [26]:

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

Hall’un insanın fiziksel ve duyuşal algısal özelliklerine dayandırarak ortaya koyduğu uzaklıklar, kentsel alanlarda, Newman’ın (1972) yaptığı kategori ile karşılık bulmaktadır.

Çizelge 2.2 Kentsel mekânın bileşenleri: Kamusal Mekân ve Özel Mekân [7]

KENTSEL MEKÂN			
Kamusal Mekânlar		Özel Mekânlar	
<b>Doluluklar:</b>	<b>Boşluklar:</b>	<b>Doluluklar:</b>	<b>Boşluklar:</b>
Kamusal Yapılar:	arsa,	konut,	arsa,
sanayi,	arazi,	işyeri,	arazi,
tarım,	park,	ticaret,	park,
hizmet,	bahçe,	sanayi,	bahçe,
dinlenme,	yol,	tarım,	tarım alanı
	sokak,	hizmet,	
	cadde,	dinlenme,	
	meşdan	eğlenme	

### 2.2.3 Kimlik ve İmge

Proshansky ve diğerlerine göre (1976), kendine özgü olma durumu kuşkusuz diğer canlı ve cansız varlıklarla kurulan ilişkilerle anlaşılabilir. Bu yüzden “ilişki” kimliğin ortaya çıkmasındaki gerekli eylem biçimidir [27]. Bir başka tanımlamada kişiliğin toplumsal kabulü olan kimlik, bireyi diğerlerinden ayıran, ruhsal ve bilinçsel özelliklerin tümüdür. Kent, uzun zaman aralığı ve mesafede algılanan bir mekân kurgusudur. Kenti ve kentsel mekanı, yalnızca en, boy, yükseklik ve zamandan oluşan dört boyutlu bir şemayla tanımlamak yetersizdir. Kentsel mekanda, insanın algı ve sezgileriyle kavradığı, bilgi birikimi, deneyimi, kültürü ile değerlendirdiği daha çok öğeden oluşan gizli-açık mesajlar vardır. Toplum kökenli bu “mesaj”lar kentsel mekanın kimliğinin oluşmasında söz sahibi ana unsurlardır. Kent kimliği onu görmeyenlerde bile çağrışımlar oluşturacak denli kuvvetlidir. Her kentin sokak-meydan dokusu dışında, özgün hikâyeleri vardır [28].

Kevin Lynch’a göre (1960) çevresel imajlar gözlemcilerin gördüklerini seçtiği, düzenlediği ve onlara anlam yüklediği uzaklıklar ve ilişkiler öneren çevrenin iki yönlü süreci ile sonuçlanmaktadır [29]. Benzer olarak, Montgomery (1998) de kimliğin bir yerin gerçekte nasıl olduğu ile ilgili olduğunu belirtmektedir [30]. İmaj ise bu yerin kişide uyandırdığı hisler ile ondan aldığı etkilerle birlikte kimliğin algılanmasının birleşimidir .

### 2.3 Kamusal Alanda İnsan-Çevre ve Etkinlik İlişkisi

İnsanlar gereksinimleri ve beklentileri doğrultusunda çevreleri ile uyum sağlamaktadır. İnsan-çevre ilişkisi kültürel, fiziksel ve algısal değişkenlerin karşılıklı etkileşimlerinin bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Davranış ve fiziksel çevre ilişkisini İttelson davranış-çevre ilişkisini on varsayımla açıklamaktadır [21]:

- 1) Fiziksel ortam insan davranışı ilişkisinde; insan davranışı zaman ve duruma bağlıdır.
- 2) Bir ortamdaki davranış biçimi, devreye giren özel kişilere rağmen devam edecektir.
- 3) Bir davranış ortamının sınırları sadece onun fiziksel özellikleriyle değil, diğer sosyal ve fiziksel sistemlerin etkileşimi ile belirlenir.

- 4) Bir ortamdaki davranış biçiminin özelliği, bütünlüğü, bileşenlerinden birisinin değişiminden etkilenmektedir.
- 5) Eğer bu değişim ortamdaki davranış biçiminde oluşursa, bu davranış başka bir zamanda ve mekan da tekrar etmek üzere saklı kalacaktır.
- 6) Çevre, sadece mevcut fiziksel bileşenleri içermez, oluşan sosyal ve kişisel davranışları da içermektedir.
- 7) Birey, çevreyi herhangi bir zamanda ve bir defaya özgü algılamaktadır.
- 8) Çevrenin kullanımının doğal bir geçmişi vardır ve bu geçmiş kullanıldığı zaman ona sahip olunur.
- 9) Bir değişim olduğunda veya yabancı bir ortamla karşılaşıldığında, özelliklerinin daha fazla farkına varılmaktadır.
- 10) Sosyal sistemler ne kadar açık olursa olsun, çevrenin kısıtlayıcı, destekleyici ve kolaylaştırıcı olarak tanımlanının fiziksel sınırları vardır.

Rapoport'a göre kamusal alan etkinlikleri, esas olarak kültürel ve fiziksel değişkenlerin birer sonucudur. Gehl de insan etkinliklerini üç ayrı kategoriye ayırır ve her birinin farklı fiziksel çevre koşullarına gereksinimi olduğunu söyler.

**1. Zorunlu etkinlikler:** Bu etkinlikler, zorunluluğa bağlı olduklarından tüm durumlarda, az veya çok dış mekan koşullarına bağlı olarak gerçekleşirler. Bu nedenle de yapılaşmış çevreden az ya da yüzeysel olarak etkilenirler.

**2. İsteğe bağlı etkinlikler:** Bu etkinlikler, dış mekan koşullarının optimal olması durumunda çevrenin biçimsel kalitesi ve çekici olmasına bağlı olarak gerçekleşirler. Bu nedenle, fiziksel dış mekan koşullarına bağlıdır. Dış mekan kalitesi düşük olduğunda, sadece zorunlu etkinlikler oluşur.

**3. Planlı sosyal Etkinlikler** (törenler, festival gösterileri vb. )Bu aktivite türlerinin, gerçekleşme, sıklık ve yoğunluklarının fiziksel çevre şartlarından etkilenme düzeyleri ise, farklılık göstermektedir.

Sosyal eylemlerin kamusal alan ile olan birlikteliği kaçınılmazdır. Bir topluluk halinde yapılan/yapılması planlanan bu eylemler kamusal alanın ve kamusal alanın tanım ve içeriği ile birebir örtüşmektedir. Bu anlamda kamusal alanların elverişliliği ile ilgili kaygı sosyal eylemlerin sürekliliği açısından da gözönünde bulundurulmalıdır. Sosyal

eylemlere ilişkin bir başka önemli özellik ise planlanan eylemler olmasının yanısıra daha rastlantısal olarak kendiliğinden de meydana gelebilen niteliğidir [35].

**Sosyal etkinlikler:** Sosyal etkinlikler, genel mekanlardaki diğer insanların varlığına bağlıdır, tüm kamusal etkinlikleri, karşılaşma, konuşma, görme ve duymayı içerir. İnsan hareketi ve aynı mekanda bulunmaktan dolayı kendiliğinden oluşur. Diğer etkinliklere göre, fiziksel dış mekanlardaki koşulların daha iyi olmasıyla doğrudan ilişkilidir.

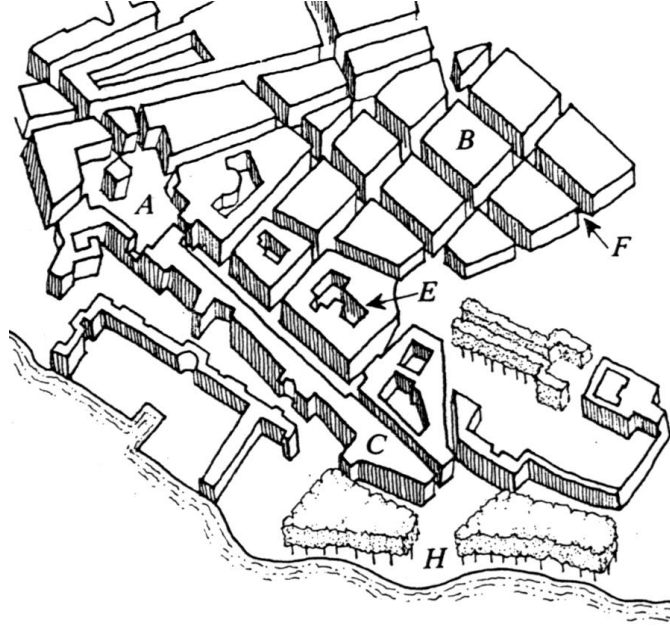
Kentlerdeki kamusal mekanlar ve ortak kullanım alanlarının, insanları motive edip etkinlikleri özelden genel mekanlara çekebilmeleri için, çekici, davet edici, kolayca girilebilir olmaları gereklidir.

Çizelge 2.3 Kentsel Mekandaki Etkinlikler [20]

	<i>Fiziksel Çevrenin Niteliği</i>	
	Zayıf	Güçlü
Zorunlu Aktiviteler	●	●
Teklifsiz-TerciheBağlı Aktiviteler	•	●
Planlı Sosyal Aktiviteler	●	●

Kentsel çevredeki bu üç farklı dış mekan etkinliğinin gerçekleşmesi, sıklığı ve yoğunluğu, fiziksel çevre koşullarının niteliğiyle yakın ilişkilidir. İsteğe bağlı ve sosyal etkinlikler, dış mekan koşullarının iyi, fiziksel, psikolojik ve sosyal olarak avantajların maksimum, dezavantajların minimum olduğu çevrelerde oluşmaktadır.

Araştırmalar, çocukların dış mekanda ki oyun alışkanlıklarının da dış mekan etkinlikleriyle ilişkili olup etkinliklerin yoğun olduğu yerlerde gerçekleştiğini ortaya çıkarmıştır. Çocuklar, sokaklar, otopark alanları ve konutların yakınlarında oynamayı, kendilerine oyun alanları olarak ayrılmış yerlere tercih etmektedir, çünkü orada ne etkinlik ne de insan vardır. Bjöklid, Stokholm'de iki yerleşim bölgesinde yaptığı çalışmalarda çocukların %63 ünün asfalt ve beton yüzeylerde, %20 sinin yaya yollarında, %8 inin bina girişlerinde oynadıklarını gözlemlemiştir [21].



Şekil 2.10 Kentin dış mekanlarını oluşturan kentsel boşluklar

### **Kentsel Boşluk Tipleri.**

**D.** Giriş eşikleri, özel ve kamusal alanlar arasında geçiş sağlar,

**E.** İç blok boşlukları yarı kamusal dönüşüm bölgeleri ,

**F.** Sokak ve meydanlar ağı, baskın blok alanlarını keser ve aktif kamusal kent hayatını içerir , **G.** Park ve bahçeler mimari kentsel biçimle zıtlık gösterir

**H.** Lineer açık boşluk sistemleri, nehir kenarı, su kenarı gibi doğal özellikli alanlar;

### **2.4 Sokak/Cadde Tanımı ve İşlevi**

Kamusal bir mekan olan sokaklar; toplum için planlanan, düzenlenen veya kendiliğinden oluşmuş, bireylerin yararlandığı alanlardır [31-32]. Sokaklar, kent karakterini ve kent kimliğini belirleyen önemli unsurlardır [30].

Sokak; İl ilçe vb. Yerleşim bölgelerinde, iki yanında evler olan, caddeye oranla daha dar veya kısa olabilen yol [33].

Cadde; Ana yol olarak tanımlanmaktadır.

Gehl, sokakları insanların göreceği yerler, hareket edeceği yerler veya alışveriş yapacağı yerler olarak tanımlarken [34-35]. Lynch sokakları insanların üzerinde hareket ettiği izler olarak görmekteve insanların zihninde diğer öğelerle birlikte düzenlenen ve ilişkili

olan baskın öğeler olarak tanımlamaktadır [36]. Ana yollar kimlik yoksunu olduğu ve kendi arasında birbirine karıştığı zaman yola ilişkin imgeler daha az belirgin hale gelir. Yollar şehir trafiğindeki düzenli kullanımı, özel kullanımlarla uyumu, karakteristik mekansal kalitesi, cephe karakteristiği, şehirdeki özel mekanlara yakınlığı, görsel önemi, yoldaki yapılarının durumu ve topografisi gibi bir çok nedenden dolayı önemli özelliklere sahip elemanlardır [29].

Sokaklar kentsel varoluşun belli başlı öğeleri olarak görülmektedir. Mimari doku ile insanın örgütlü varlık oluşu, sokakların sağladığı yapı üzerinde karmaşık bir etkileşim yaratmaktadır. Hem bir tasarımın ürünü hem de toplumsal yaşamın mekanı olan sokaklar, yapılar arasında kalan boş yerler gibi önemsiz ve anlık müdahalelerden, gelişmiş planlama, tasarım ve peyzaj mimarlığı gerektiren, ayrıntılı plan ve kesitleri içeren inceden inceye düşünülmüş bayındırlık işlerine kadar uzanmaktadır [37]. Herhangi bir sokağın kendine özgü nitelikleri, bir kentin biçimini oluşturan toplumsal, siyasal, teknik ve sanatsal güçlerin karmaşık bir bileşimi olarak ortaya çıkmaktadır. Sokaklar yaşam kadar değişkendir ve tasarım veya kullanım yoluyla sürekli bir değişim halinde olmaktadır. Sokaklardaki yaşam şekli de toplumun ihtiyaç ve davranışlarına bağlı olarak zamanla değişebilen, toplumsal kültüre bağlı bir olgudur.

Monygomery göre, sokak ve sokak yaşamı özel mekanın bittiği noktada başlamaktadır. Sokaklar insanların sosyalleşme sürecinin önemli elemanları olmaktadır. Sokakları, birbirlerini tanımayan insanların sosyal bir duygu ile bir araya getirdikleri yerler olarak tanımlamaktadır [30].

Mekansal etkileri ve sosyal olayları içinde barındıran sokaklar, ayrıca ulaşım akslarıdır. İnsanları bir noktadan diğerine ulaştırmak için genellikle sokaklar kullanılmaktadır. Yürümek insan için en bağımsız, iradesine bağlı, serbestçe kendisini yönlendirebileceği bir hareket biçimidir. Sokaklar insanları yönlendiren fiziksel izlerdir. Sokaklar mekanlar arasındaki ilişkiyi sağlayarak, kişileri bir mekandan diğer mekana ulaştırmaktadır [38]. Bu izler ve biçimler insanları ulaşılması hedeflenen noktalara, mekanlara, yapılara yönlendirmektedir.

Francis(1989) sosyal hayatın ve öğrenmenin mekanının 'cadde' olduğunu belirtirken [39], Appleyard (1991) caddeleri, değişime açık yapıları ve doğası ile , kamuya ait olmalarına rağmen , belirsiz ve farklı güç odaklarının merkezinde olarak açıklamaktadır

[40]. Tanımlı mekânsal biçimlenmeleri ve kontrollü girişleri olan binaların aksine, sokak ve caddeler herkese açıktır. Yüzey değişimleri, işaretlendirmeler ve levhalar ile aynı sokak bir anda işlev değiştirebilmektedir.



Şekil 2.11 Bağdat Caddesi, Aralık 2013

Moudon (1991) caddeleri, otomobilin trafik kanalları olmaktan daha fazlası olarak tanımlamaktadır. Caddeleri, kentin kamusal kentsel alanlarını organize eden ve birbirine bağlayan kanallar olarak tanımlamaktadır [41].

Rapoport (1990b) ise yine caddeleri kanallar olarak tanımlamaktadır. Rapoport' a göre, cadde, temelde sirkülasyon için kullanılan bazen de farklı aktivitelerle desteklenen, yerleşim alanlarında binalarla çevrelenen, dar veya geniş doğrusal bir elemandır [42].



Şekil 2.12 Bağdat Caddesi, Aralık 2013

Marcus vd.'ne göre ise (1998) caddeler gündelik hayatın peyzajında önemli bir yer tutan elemandır. İnsanlar ulaşım, seyahat, alışveriş veya diğer insanlarla ilişki kurmak için caddeyi sosyal bir mekân olarak kullanırlar [43].

Smithson ve Smithson (1967) şöyle der: “...sıkı örülü bir gelişim içeren sıkı örülmüş bir toplumda, doğası gereği bir güven ve sosyal kaynaşma hissi mevcuttur. Bu hissiyat ise cadde şeklinin basit düzeni ve açıklığı ile doğrudan ilgilidir: yaklaşık 40 evin ortak açık bir mekân bakıyor olması. Cadde sadece erişim ve ulaşım için bir araç değil, aynı zamanda sosyal ifade biçiminin sahne aldığı mekândır.” [44].

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

- Taşıtlar ve yayalar için sirkülasyon,
- Binalara erişim ve yine binalar için ışık sağlama ve havalandırma,
- Elektrik, su, telefon gibi kamu hizmetleri için bir rota,
- Özellikle araçlar için depolama mekânı,
- İnsan etkileşimi ve sosyalleşmesi için kamusal mekân, geçit törenleri ve protestolardan tesadüfi karşılaşmalara kadar her işleve cevap vermesi beklenmektedir [10].



Şekil 2.13 Bağdat Caddesi 29 Ekim Kutlamaları, 2013

Daima kamusal olan Cadde ve sokaklar sürekli değişim içersindedir. Bu değişimler , altyapı sistemlerinin değişmesi, kaldırımların genişletilmesi veya daraltılması, asfaltın

kaldırım kaplamalarının yenilenmesinin yanı sıra caddeye cephesi olan binların değişimini de kapsamaktadır. Her değişim beraberinde gelişim için farklı olanaklar sunarken bazen bu imkanlar imkansızlıklara da dönüşmektedir.

APA(2007), caddeleri 'Ana Caddeler' olarak ele alarak tanımlamalar getirmiştir. Buna göre ana cadde, genellikle kentin popüler bir konumunda bulunan ve yerleşim alanının kalbi olarak düşünülen tipik bir yapıdır. Bir ana caddenin formu, tipik olarak şehrin ana aksı boyunca uzanan ve ticari yapılarla dolu, dükkânların ön vitrinleriyle ve otopark alanlarıyla bezenmiş bir koridor şeklindedir. Başarılı bir ana cadde, söz konusu yerleşim biriminin, daha büyük bölgesel ölçekte kendine bir yer edinmesini ve kendine özgü bir kimliğe sahip olmasını sağlarken, aynı zamanda ve 'caddelerin' açılmasını getirmiştir. Ayrıca küçük ve orta büyüklükte işletmelerin de ortaya çıkması için imkânlar hazırlar. Yürünebilir bir ana cadde aynı zamanda tek bir amaç için yapılan araba yolculuklarının sayısını da azaltır [45].



Şekil 2.14 Bağdat Caddesi, 2013

Jacobs(1996), APA(2007)'nin Ana Cadde tanımlamasına karşılık 'Büyük Cadde' tanımlamasını getirmektedir [45-46]. Jacobs'a göre caddelerin fiziksel olarak kentteki yerinden, bağlayıcılık özelliğinden veya işlevsel özelliklerinden daha önemli bir unsur vardır. Bu, caddelerin insanlar tarafından tercih edilme sebebini belirleyen, caddelerin insan odaklı yaklaşımıdır. 'Büyük Caddeler' kavramını Jacobs (1996) şu şekilde anlatmaktadır: "Bazı alanlar, bazı caddeler vardır, buralara daha sık gidilir. Burada yapılması gereken bir iş veya bir zorunluluk olmamasına rağmen daha sık gidilir. Bu tip caddelere yalnızca ekonomik veya işlevsel sebeplerle değil, kişide uyandırdığı hatıralar, mutlu eden beklendik veya beklenmedik anlar, karşılaşılabilecek tanıdık tanımadık

arkadaş ve dostlar için gidilir. Bu alanların her konuda barındırdıkları olasılıkları diğerlerine oranla çok daha fazladır. Böyle caddeler birer sosyalleşme mekânıdır". Kuşkusuz bu alanlar, fiziksel, algısal, sosyal ve psikolojik özellikleriyle diğerlerinden farklıdır. Paris Saint-Michel'de veya Barcelona Ramblas'ta geçirilen pozitif duygular bırakan bir günün ardından insan "ne kadar güzel bir gündü,

1960'lar boyunca A.B.D. ve Avrupa'da, şehirlerin sınırları Ramblas büyük bir cadde" diyebilir. Özellikle Jacobs'a göre en iyi caddeler "büyük (great) olarak tanımlanır. Burada Jacobs'ın "büyük" tanımı sözlük anlamının muazzam, önemli, ulu, sayıca çok gibi anlamlarından çok seçkin, karakter ve kalite yönünden üstün nitelikli, etkili, yaşamsal boyutu olan anlamlarında kullanılmaktadır. dışarı doğru genişledikçe otomobil kullanımı da artmış ve büyük alışveriş merkezlerinin neredeyse hepsi yalnızca otomobille ulaşılabilir hale gelmiştir. 1970'lerin sonlarına doğru, birçok eski ana cadde hareketli merkezler olarak yeniden canlanmaya başlamış ve günümüzde ABD'deki birçok yerleşim biriminde ana caddelerde gözle görülür bir canlanma hissedilmeye başlamıştır. Bunun yanında, eskiden hiç ana caddesi olmayan birçok banliyö de yeni ve yeşil bir kent merkezi kurarak ya da ticari bölgeleri yeniden tasarlayarak bir ana cadde aksı yaratma çabası içine girmiştir [47].

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

#### **2.4.1 Sokakların Sınıflandırılması**

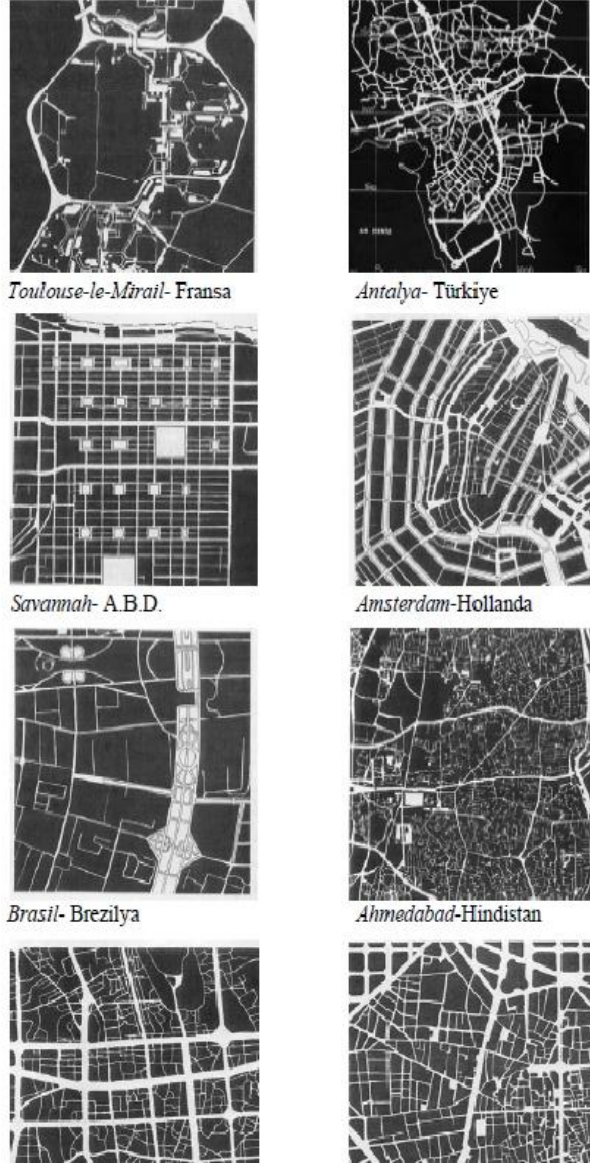
İnsanlara zengin deneyimler sunan sokaklar , kent içinde taşıt ve yaya hareketini belirleyen örüntünün bir parçasıdır. Kent dokusunun içinde yeri, meydanların başlangıcı, uzantısı veya devamı olarak görülmektedir.

Sokaklar toplumlara ve bölgelere göre farklılıklar göstermektedir. Sokakları sınıflandırılırken , biçimlenişlerine, yapılarına, işlevlerine vb. kriterlere göre değerlendirilmektedir.

Sokakları buldukları ortama göre değerlendiren Moudon, insan ve taşıt algısına göre iki şekilde sınıflandırmıştır [41].

Lynch (1981) sokakları kavisli sokaklar, çıkmaz sokaklar, kapalı sokaklar ve kare sokaklar olarak dört grupta toplamıştır [36].

Moughtin (1992) ise düz-kavisli, uzun-kısa, dar-geniş, kapalı-açık, formal-informal olarak sınıflandırmaktadır [54].



Şekil 2.15 Aynı ölçekte farklı şehirlerdeki cadde/yol sistemleri

İşlevsel özelliklerine göre yapılan sınıflandırmalarda ise, kentsel sokakları kullanım amacına bağlı olarak Tripps (1950), alışveriş amaçlı, endüstriyel amaçlı, eğlence amaçlı ve yerleşim amaçlı olmak üzere dört ana grupta sınıflandırmıştır [48].

Algısal özelliklerine göre yapılan değerlendirmede Lynch'in kullanışsız yol, sıkıcı yol, Mc Cluskey'in akıcı rahat yol, Jacobs'ın (1995) toplayıcı yol terimlerini kullandıkları görülmektedir [54-46].

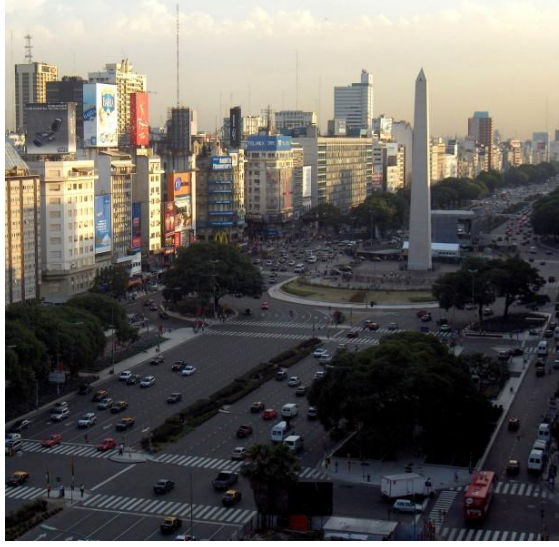
İnsanlara zengin deneyimler sunan sokaklar, kent içinde taşıt ve yaya hareketini belirleyen örüntünün bir parçasıdır. Kent dokusunun içinde yeri, meydanların başlangıcı, uzantısı veya devamı olarak görülmektedir.

Caddeleri fiziksel biçimlerine göre ele alan Allan B. Jacobs(1996) bu biçimlenmeyi sosyal hayatla çakıştırarak konuya yaklaşmıştır. Caddeleri, doku oluşturan elemanlar olarak gördüğü yaklaşımını farklı şehirlerdeki sokak ve cadde dokularıyla karşılıklı olarak incelemiş ve, yaya trafiği ile taşıt trafiğinin beraberce işlediği bulvar ve caddelerin insanları birbirine daha yaklaştırdığını, bu caddelerin daha yaşamsal caddeler olduğunu saptamıştır [58]. Benzer biçimde caddelerin fiziksel özellikleriyle yapılan bir diğer yaklaşım, Marshall (2005)'in sokak dokularının nasıl bir strüktür oluşturduğu ile ilgilenen çalışmadır. Streets & Patterns adlı kitabında sokaklar arasındaki hiyerarşi, doku tipi, gidilecek yolun rotasının çizilmesi, bağlantılılık ve karmaşıklık, strüktürün oluşturulması gibi kavramları inceleyen Marshall, sirkülasyon, mekânsal organizasyon ve sokak strüktürünü, matematiksel ve geometrik teorilerin trafik mühendisliğine uygulanmış biçimi ile irdelemektedir [54].

Allan Jacobs(1996) çalışmasında Hindistan, Kuzey Amerika, İngiltere, Avrupa,Mısır, Kore, Brezilya gibi çok farklı ülkelerdeki büyük caddelerin fiziksel biçimlenmesini ve oluşturdukları dokuları incelemiş ve doku haritalarını çıkarmıştır. Bunun sonucunda 'büyük cadde' parametrelerini ortaya koymuştur [46].



Şekil 2.16 Paris. 2013



Şekil 2.17 9 Temmuz Caddesi, Arjantin

Rapoport (1990b) ise, insan-çevre-davranış bilimleri bağlamında, çalışmanın dayanak noktasını oluşturan, 'insan odaklı tasarım yapabilmek için öncelikle bilginin ortaya konması gerekmektedir', anlayışıyla konuyu bir özel çalışma olarak ele almıştır. İyi tasarımın yapılabilmesi için öncelikle durum tespiti yapıp ortaya konması, daha sonra bunun genele yaygın hale getirilip getirilemeyeceğinin test edilmesi ilkesiyle hareket eden Rapoport, cadde ve sokakları da bu yönde ele almıştır. 192 farklı yerdeki cadde ve sokağın haritasını ve fotoğrafını kanıt olarak sunduğu çalışmasında cadde ve sokakları insanın yürüme davranışı bağlamında irdelemiştir. En eskisi M.Ö. 7. yüzyıl Çatalhöyük yerleşimine dayanan çalışması, tarihsel genişliği, fiziksel olarak çok farklı yerleşimi ve ülkeyi kapsıyor olmasıyla son derece önemlidir [42].



Şekil 2.18 Çatalhöyük

Rapoport (1991), başka bir çalışmasında da, caddeleri fiziksel/biçimsel özellikleri yönünden incelemenin yanında kullanım ve aktiviteler yönünden de incelenmesi gerektiğini belirtmektedir. Morfolojik tanımlama ile 'binalar arasında kalan çizgisel alan' olan cadde, kullanıma yönelik tanımlama getirilmeden yaşayan bir mekân haline gelememektedir. Kullanıma yönelik tanımlama ile 'bulunduğu yerleşmenin içindeki belirli aktivitelerin geçtiği kamusal sosyal mekân' olan cadde ancak çakışık bakış açıları ile yaklaşıp tasarlandığı zaman yaşayan bir mekân haline dönüşmektedir [49].

Caddeler, 20.yüzyılın ikinci yarısından günümüze kadar iletişim imkânları ve sosyal hayatla öne çıkmıştır. Sadece taşıt trafiğine hizmet eden otobanlar, servis yolları veya herhangi bir bağlantı yolundan farklı olarak insanlara sosyalleşme imkânı veren, insanları bir araya getiren alanlar olarak önem kazanmıştır. Farklı odalarda toplanmalarla veya çizgi halinde giden yapısı veya insanı belirli tek bir noktaya bağlamayıp farklı ilgi odaklarıyla büyük caddeler öne çıkar. Cadde, kentli insanın en basit şekilde ulaşacağı dış sosyal ve ticari karşılaşma ve değişimlerin olduğu dış alanlardır. Sosyal yaşamın ilk ve en önemli yeri caddelerdir [10].

Cadde harekettir: izlemek, geçip gitmek, insan hareketini izlemek, özellikle farklı mimikler, yüzler, kıyafetler ve ifadelerin değişerek akıp gittiği bir yoldur. Bir caddede sosyal anlamda yürümek başkalarıyla anlam kazanan bir şov, bir geçittir [10].



Şekil 2.19 Yonge Caddesi/Ontaio – Kanada



Şekil 2.20 Şanzelize Caddesi, Paris

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

APA-American Planning Association’ın konuya yaklaşımı caddeleri dört ana başlık altında sınıflandırmaktır: Ana Arterler, Alt arterler, Toplayıcı yollar ve Yerel (lokal)yollar [45].

#### 2.4.2 Sokaklarda/Caddelerde Kullanıcı Davranışları

Allan 'a göre taşıt ve yaya, sokakların iki ana kullanıcısıdır. Yürüme herkes için temel bir ulaşım şeklidir. Yürüme insanların, binaların içinde ve dışında, açık mekanlarda ve diğer taşıma araçlarına ulaşmada hareket etmelerine olanak sağlar. Yürümek amacıyla planlanan çeşitli kullanım alanları ilgi çekici hale geldiğinde şehir içine geçirgenlik kazandırır. Gelişen şehirler insanları kamusal alanlardan yararlanmaya teşvik ettiği için yayaların hareketine elverişli alanlar oluşturur. Belirli kullanıcı yoğunlukları, birçok kentsel fonksiyonların ve aktivitelerin devam ettirilmesinde gerekli görülmektedir [50].

Kentsel kamusal alan niteliği taşıyan sokaklar, insanların yaşam koşullarını belirleyen veya yönlendiren fonksiyonların belirli bir alanda toplandıkları ve insanların ihtiyaçlarını karşılamak amacı ile yoğun olarak kullanılan yerlerdir. Bu tür yerler toplumsal yaşamı zenginleştirir, mekanın duyulanmasını ve ait olma hissini vererek sosyal birlikteliği ve kentin canlılığını güçlendirir, kent imajını değiştirir [51].

Cullen'a göre ise bir yerin canlı ve ilgi çekici olması, o mekanın, kentin ve bulunduğu çevrenin bütünü içindeki yeri ile ilgilidir, cadde, yol veya sokakların birbirleri ile ilişkili olarak sıralanmasının sanatsal değer taşıdığı ve kent imajına katkısının olduğu düşüncesindedir [23-52].

Jacobs, gözlem yöntemi ile yaya aktivitelerini ve davranışlarını tanımlayarak, yayalar için uygun sokaklar yapılmasına katkıda bulunacak fiziksel özellikleri araştırmıştır. Bu özelliklerin en önemlileri 'tanım', ' karmaşıklık', 'saydamlık' ve 'tamamlayıcı olma'dır. Tanım, sokağın cephelerinin sınır oluşturması ile, karmaşıklık, etkinlikler ile birlikte dikkati çekecek detaylar ve farklılıklar ile, saydamlığı, insanların buldukları sokakta yer alan yapıların içerisini görebilmeleri ile, tamamlayıcı olmayı ise sokak üzerindeki binaların uyumlu düzeni olarak açıklanmaktadır [46]. Jacobs(1961) etkinliklerin, ana(birincil) kullanım, yoğunluk, kent yapısının geçirgenliği ile bina türlerinin yapısı, yaşı, boyutları ve koşullarından oluşan dört temel belirleyicisi olduğunu belirtmiştir [30]. Jacobs'a göre "Bir kentin sokakları ilginç görünürse, kent de ilginç görünür, sevimsiz görünürse kent de sevimsiz görünür" [47-52].

Lynch'e göre sokak mekanı her kullanıcı tarafından cinsiyet, yaş, kültür ve alışkanlıklara paralel olarak farklı şekillerde algılanır. Kullanıcılarının alışkanlıklarına ve imkanlarına

bağlı olarak potansiyel hareketleri için bir alan oluşturur. Sokağın fiziksel ve sosyal niteliği birbirlerine bağımlı olup, toplumsal yaşamı güçlendirici rol oynar ve sokağa anlam kazandırır. Sokak, kullanıcısı için bir kullanım nedeni sunarken, kullanıcıların orada bulunma nedeni ise “anlam” oluşturur [29-53].

Rapoport ise yaya aktivitelerini iki grup altında toplamıştır [55]. Dinamik yaya davranışları; yürümek, gezmek vb. Statik yaya davranışları; oturma, ayakta durma, uzanma vb.



Şekil 2.21 Suadiye Vakko Mağazası, 2012



Şekil 2.22 Şaşkınbakkal, 2013



Şekil 2.23 Suadiye, 2013

Bir cadde üzerindeki aktiviteler ne kadar artarsa, erişebilirlik isteği de o kadar artacaktır. Erişebilirlik, farklı yol kullanıcılarının çeşitli aktivitelere ve fırsatlara ulaşabilme kolaylığıdır.

Rapoport, yaptığı araştırma ile mekansal özelliklerin yürümeyi cesaretlendireceğini kültürlerarası özelliklerle ilişkilendirerek açıklamıştır. Kentlerin geçmiş bağları ile, insan algıları ve deneyimleri arasındaki ilişkiyi irdelemiştir [56]. Sokakların çoğunlukla kentin fiziksel parçaları olarak tanımlandığını belirtir ve yerleşim alanlarında sirkülasyon amacı ile veya başka aktiviteler içinde kullanılan dar ve çizgisel biçimdeki kentsel mekanlar olarak tanımlar [53]. Kullanıcılar bazı gereksinimler, beklentiler, ihtiyaçlar, ve imajlar doğrultusunda doyum sağlayabilmek amacı ile sokak ile karşılıklı etkileşime girer [57-53]. Bu etkileşim kullanıcının sokak içindeki hareketi sırasında oluşur ve her kullanıcı tarafından farklı kavramlarla sonuçlanır [53-58].

Kent karakterini belirleyen önemli elemanlardan biri olan sokaklar, kentin erişilebilirliğini sağlamaktadır. Sokaklar sadece hareketlerin yer aldığı fiziksel mekanlar değil, toplumların kültürlerini, sosyal yaşantılarını yansıtan, toplumsal yaşamın en canlı ortamlarıdır. Özellikle milli bayramlarda bir arada olmanın etkisiyle toplumsal değerler yoğun olarak hissedilmektedir [59]. Sokak boyu devam eden çeşitli etkinliklerle insanlar bir arada olmayı sürdürürler.

Yapılan araştırmalar incelendiğinde iki tür sokak kavramının öne çıktığı görülmektedir. Bunlar “yaşanabilir sokak” ve “demokratik sokak” kavramlarıdır. Yaşanabilir sokak

kavramının öncüleri Whyte ve Appleyard'dır. Yaşanabilir sokak, güvenlik ve sosyal ilişkiler kavramları üzerinde yoğunlaşmaktadır [10]. Demokratik sokak kavramının öncüsü ise Mark Francis olup, bu kavramı şöyle tanımlamaktadır. Demokratik bir sokak kentin sosyal ve ekonomik değişkenliğinin yanı sıra tarihini de yansıtan, yayalarla dost, sokak sakinleri için yaşanabilir, sosyal eşitliği, sağlıklı ekonomiyi yansıtan mekanlardır. Demokratik sokak taşıtları dışlamaz. Fakat yayalar ve taşıtlar arasında daha eşit bir denge sağlar. Yaşanabilir sokak kavramı gibi güvenlik ve huzura önem verir. Çok çeşitli kullanıcıların isteklerine cevap verir. Kullanıcıyı çevresine uyum sağlamaya ve onunla karşılıklı etkileşime girmeye özendirir [60-61-53].

Appleyard bir sokağın kullanıcılar için uygun olmasının sağlanmasındaki sokak kimliklerini şöyle sıralamıştır [62]:

Güvenli bir sığınak olarak sokaklar; çocukların yoğun olduğu sokaklar hızlı araçlardan arınmış olmalı, insanlar yürüyerek durağa, okula, dükkana rahatça varabilmeli ve acil durum araçları sokağa kolayca girebilmelidir.

Yaşanabilir, sağlıklı bir çevre olarak sokaklar; özellikle ikamet alanlarında sokaklar taşıt trafiği gürültüsünden arındırılmalıdır.

Kamusal alan olarak sokaklar; kamusal yaşam en alt ölçekte sokak mekanında başlar.

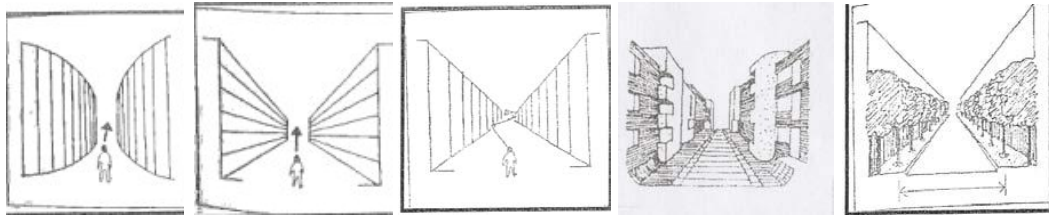
Oyun ve öğrenme alanı olarak sokaklar; çocuklar vakitlerinin büyük bir kısmını sokakta geçirir. Bu sayede oyun oynarken bir yandan diğer çocuklarla bir araya gelerek sosyal yaşamı öğrenir diğer yandan da bitkiler, rüzgar, ağaç, sokak hayvanları hakkında tecrübeler edinir.

Dinlendirici alanlar olarak sokaklar; sokakların yeşillendirilmesi ve peyzaj elemanları kullanıcıya rahatlık verir, görsel kaliteyi artırır, mevsimleri simgeler.

Tarihi yerler olarak sokaklar; tarihi bir kimlik zamanın sokağa bir hediyesidir, tarih sokağı çevreleyen yapılarla, manzarayla, yaşlı bir ağaçla kullanıcı zihninde yeniden canlanır.

Kentsel doku içindeki işlevi ve konumu dışında sokakların kentsel yaşam içinde ön plana çıkmasını sağlayan veya kullanımı sağlayan fizik mekan kalitesi ve mekansal özgünlükle ilişkili çeşitli özellikler bulunmaktadır.. Sokak mekanının insanlar tarafından

kavranabilir bir ölçekte olması gerekir insan zihninde oluşacak mekan imgesi ise o mekana ait fiziksel ve sosyal verilerle gerçekleşir. Dolayısıyla sokak mekanında ilk olarak görsel etki büyük önem taşır. Sokak mekanında bir diğer önemli nokta şeffaflıktır; özellikle ticaret sokaklarında zemin katlardaki vitrinler ve boşluklar sokaktan yapı içine doğru bir davet sunar. Duvarlar arkasındakini görme imkanı insana güven verirken aynı zamanda çekici gelir. Sokak boyunca sıralanan yapılardaki uyum ve ritim sokağın tanımlayıcı özellikleridir. Bitişik nizam halinde sıralanmış yapılar sokak girişinde tanımlı bir perspektif sunarken sokak içinde ilerledikçe sıradan bir hal alır, bu da kullanıcıda sıkıcı bir etki oluşturur. Sokak mekanı bir kamusal alan olarak düşünüldüğünde bu mekanın temizlik ve bakımı büyük önem taşır. Zeminde ve cephede kullanılan malzeme ve renk sokağın perspektif gücünü artırırken varsa ve değiştirilemeyecek bir durumda olan olumsuz yükseklik-genişlik ilişkisini de çözümlenerek yapı ve tasarım kalitesini ortaya koyar.



Şekil 2.24 Sokak düzenlemesinde etkenler; kıvrım, çizgi, cephe, bitki

Appleyard'a (1991) göre, farklı gruplar, girişimciler, kamusal kurumlar veya meslekler cadde mekânı üzerinde kontrol sahibi olmaya çalışırlar. En güçlü veya iyi organize olmuş grup kontrolü ele alır. Herkesin caddeden tam olarak beklediğini alması mümkün değildir ancak çoğunluğun en fazla yarar sağlanması bu konuda esas olmalıdır. Kısaca, kamusal kuruluşların yaşlılar, çocuklar, yayalar, engelliler ve yoksullar gibi zayıf kullanıcıları gözetmesi ve bu yönde yaklaşımlar geliştirmesi gerekmektedir. Genellikle trafik ve ulaşım, sokak ve caddelerin yapısını belirlemektedir. Ancak, çağdaş yaklaşımlarda caddenin maksimum kullanıcıya ulaşmasını hedeflemek gerekmektedir. Appleyard'a göre caddenin kullanıcıları ve şekillendiricileri şu şekilde sınıflandırılabilir [63]:

- Seyehat edenler (araçlar, yayalar, bisikletliler, vb.)
- Mekânda bulunanlar (çevrede çalışanlar, yaşayanlar, kurumlar, vb.)
- Kamusal kurumlar ( belediye, polis, itfaiye, servisler, vb.)

- Yaşayanlar
- Mühendisler
- Tasarımcılar ( mimarlar, peyzaj mimarları, kentsel tasarımcılar)

Caddenin şekillenmesinde etkili olan kullanıcı ve şekillendiricilerdir. Bu gruplar arasında çatışmalar olmaktadır. Caddelerle ilgili önemli çalışmalar yapmış olan Jacobs (1996) araştırma ve gözlemlere dayalı dünyadaki önemli caddelerle ilgili kitabı “Great Streets-Büyük Caddeler” de caddelerin sosyal, fiziksel/biçimsel, algısal ve fonksiyonel boyutlarıyla ilgili tespitler yapmıştır. Jacobs, yaya trafiği ile taşıt trafiğinin beraberce işlediği bulvar ve caddelerin insanları birbirine daha yaklaştırdığını, bu caddelerin daha yaşamsal caddeler olduğunu saptamıştır [46].

Bütün cadde ve çevreleyenlerinin, yapı adaları, doluluk ve boşluklarla bir dokusu vardır. Caddeyi saran yapının yönlenmeleri, biçimi, sayıları, doğası ve boyutları farklı olabilir. Ancak bütün bunlar aynı zamanda o caddeyi farklı ve özel yapan şeylerdir. Bir cadde kendisini çevreleyen yapılar grubunun veya doğal çevresinin etkisi olmadan düşünülemez. Bazen bir caddenin konumu onu özel yapan unsurdur.

Önemli olan bir caddenin mekânsal olarak ele alındığında onu özel yapan şeyin varlığını bulmak ve ona göre düşünmek gerektiğidir. Cadde boyunca dizilen binalar, caddenin kendi fiziki yapısı gibi caddeyi çevreleyen doku da zaman içinde değişir. Bu sebeple, bir caddenin fiziki, sosyal, algısal yapısı incelenirken bağlamından onu saran, yaşatan, kuşatan konut dokuları, bina yapıları, işyerleri, yeşil alanları da beraber değerlendirilmelidir. Tüm bunların yanında, dünyadaki önemli ‘büyük’ caddeler incelendikten sonra, büyük caddelerin kendi içlerinde barındırdıkları bir sihir veya büyü olduğunu kabul etmek gerekmektedir. Jacobs’a (1996) göre, genellikle bu caddelere gitmek zorunda olduğumuz için değil, orada bulunmak için gidilmektedir. Bu caddeler işlevsel olmalarının yanında aynı zamanda eğlencelidirler. Bu caddeler, genellikle buldukları çevre için sembol, simge niteliğinde olma ve ortak bir geçmiş belleğinde yerleri olma yönünden dikkat çekicidirler [46].

Özetle, sadece taşıt trafiğinin belirlediği değil insan yaşamının ve yaya hareketinin de farklı boyutlarda katıldığı bir cadde, bir konut bölgesi veya bulunduğu çevre için yaşamsal öneme sahip olabilir ve yaşar.

### 2.4.3 Sokaklarda Hareket Ağı

Dış mekânın mekân duygusu hissettirecek şekilde tasarlanması, insanı içine alan bir fiziksel evre yaratması çok önemlidir. Kentsel fiziksel çevredeki dış alanlar, Schulz'a (1971)göre, soyut olarak yakınlık duygusu içeren yerler, kapalılık duygusu içeren alanlar ve srekliyet duygusu içeren yollardan oluşmaktadır [58].

Spreiregen'e (1965) göre ise, bu kurgu içinde alanlar toplayıcılık ve kaynaştırıcılık özelliklerine sahip statik mekân niteliğindeki rezervuarlar, yollar ise bağlayıcı, dinamik mekân niteliğindeki kanallardır. Bağlayıcı koridor niteliğindeki kanalların, mekânsal nitelik içermeleri için, karşılıklı olarak iki yönde sınırlanmaları yeterlidir. Buna karşın, toplayıcı nitelikteki alanların hemen hemen tüm çevrelerinin sınırlanması, mekânsal açıdan karakter kazanmaları için gereklidir. Bu noktada önemli husus, dış alanların boyutsal olarak "insan leği"ne bağlı olarak sınırlandırılmalarıdır. İnsan leği göz önüne alındığında boyutsal olarak 3 tip dış mekânla karşılaşılmaktadır [64]:

Yakınlık leği (intimate space): <27 metre

Kentsel lek (urban space): <150 metre

Anıtsal lek (Monumental space): >1300 metre

Buna paralel olarak Lynch, 25 metre çapındaki bir dış mekânın, sosyal ilişkiler kurulması bakımından, son derece olumlu bir mekân olduğunu ve dış mekân açısından iyi organize edilmiş kentlerde 110 metreden daha büyük dış alanlara rastlanmadığını vurgulamaktadır [65]. Böylelikle, yapının önemli görevlerinden birinin de, kitlesel özellikleri ve cephe yüzeyleri ile dış mekânı sınırlamak ve tanımlamak olduğu ortaya çıkmaktadır. Güncel dış mekân yaşantısının sürdürüldüğü dış alanların, yapı kitleleri ve yüzeyleri ile bilinçli olarak sınırlanıp tanımlandığı durumlarda, bu mekân kurgusu, kullanıcıda "kendisi için dzenlenmişlik etkisi" uyandırmakta, vreyi benimsemesine ve daha fazla vakit geçirmesine neden olmaktadır. Ayrıca dolaşıma bağlı olarak, ölçekli bir dizi kanal ve rezervuardan oluşan ardışık ve sürekli bir dış mekân kurgusunun, leksiz total bir dış mekâna oranla, kullanıcıda mekân duygusu uyandırdığı ve bu tanımlı kurgunun, özellikle konut alanlarında komşuluk ve dayanışmayı geliştirdiği bilinmektedir [23].

Kamusal mekân ağı, hareket mekânı ve sosyal mekânı içinde bulundurur. Sosyal mekân kamusal alanın ayrılmaz bir parçasıdır. Yaya hareketi sokakların sosyal mekân olması ile ilişkilidir. Yaya hareketi ile bireyler arasındaki ilişkiler arasında bir bağlantı vardır. Ancak, araç hareketinde tersine salt dolaşım vardır. Ulaşımın yaya veya atla olduğu zamanlarda hareket mekânı ile sosyal mekân çakışmakta idi ancak, hareketin farklı boyutlar kazanmasıyla, yaya trafiği ve taşıt trafiği mekânı olarak alanlar da değişmiştir [23].

Yapı adalarının dokusu ve kamusal mekân ağı, ayrıca temel altyapı elemanları ve kentsel mekânın nispeten daha geçici elemanları, zemin üstünü ve David Crane'in 'capital web' kavramını oluştururlar. Buchanan'a (1988) göre 'capital web', bir kentin strüktürünü, arsa kullanımları ve değerleri, yoğunluğu ve kullanıcıların onun içinde nasıl hareket ettiğini, gördüğünü ve hatırladığını tanımlayan kavramdır. Değişimin tek sebebi, kentsel rant ile yeni ve daha büyük binalar yapmak değildir [66]. Aynı zamanda kentsel mekân karakterinin değişmesindeki diğer önemli etken hızlı araç trafiğidir. Sıkı gridal dokulu yollardan, içe kapalı süper blokları çevreleyen hızlı taşıt yollarına doğru bir dönüşüm de yaşanmıştır. Farklı ulaşım sistemlerinin entegrasyonu ile kentin dönüşümün ilk başlangıcı, raylı sistemlerin-demiryolu- ve kanalların gelişmesi ile olmuştur. Bu sistemler, ayırık ve özel altyapı sistemleri gerektirirken, at arabaları ve otomobiller, yaya ile aynı mekânı paylaşmışlardır [10]. 18. ve 19. yüzyılda bu paylaşımında yayalara kaldırımlar ayrılmış ve yolların merkezi taşıtlara bırakılmıştır [67]. 20. yüzyılın başlarında, daha radikal fikirler doğmuştur. Sayıca artan taşıt trafiğini karşılamak için yeni yol sistemlerine gereksinim duyulmuştur.

Le Corbusier'nin trafiğin yoğunluğuna göre keskin bir şekilde ayıran önerileri, daha sonraları trafik akışını hiyerarşik bir düzene koyma çalışmaları ile 1938 ve 1942 yıllarında Alker Tripp'in 'Yol Trafiği ve Kontrolü' gibi çalışmalarla devam etmiştir. Hiyerarşik yol sistemleri, bazı yolların daha hızlı ve yoğun trafik yüklerini kaldıracak şekilde tasarlanması anlamına gelmektedir. Bu tip yollar, yaya kesişimleri azaltılmış, diğer yollarla bağlantıları sınırlandırılmış ve özel/şahsi çıkışlar açılması yasaklanmış yollardır.

Buchanan(1988), şehri tekil fonksiyonlu süper bloklar yerine, karışık fonksiyonlarla çevresel alanlara bölmeyi önermiştir [66]. Çok tartışılan bu konularda, Buchanan, kolay

ulaşım ile sokağın konut ve mimari dokusunu korumanın çelişebilen karakterini fark etmiştir. Trafik ile kentsel yaşam kalitesi arasındaki dengeyi kurmak zor bir konudur [10].

Yollar, alanları ayırırken, yaya köprüleri ve yer altı geçitleri ile bağlantı sağlanmaya çalışılmaktadır. Ancak genellikle bu bağlantılar yayalar için elverişsiz koşullar yaratmaktadır, bu sebeple pek çok ülkede yer altı geçitleri ve köprüler kaldırılarak hem zemin geçitler yapılmaktadır.

Buchanan'ın(1988) kentsel mekânın, farklı hareket sistemlerine ve ihtiyaçlarına cevap verebilirken, sosyal etkileşime ve değişime de imkân tanıyabilmesi gerektiğini savunmaktadır. 'Yol'lara her zaman ihtiyaç duymamızın yanında, bir çok yorumcu 'sokak'ların sosyal mekân olduğunu ve bölücü/ayırıcı değil bağlayıcı/birleştirici rolünün yeniden keşfedilmesi gerektiğini belirtmektedir. Pek çok yazar (rn., Appleyard, 1981; Moudon, 1991; Hass-Klau, 1990; Jacobs, 1996; Loukaitou-Sideris ve Banerjee, 1998) sokakların kamusal yaşama katkısına ve sokak-kaldırım ilişkisinin nasıl sosyal amaçlarla kullanabileceğine dikkat çekmektedir [40-41-46-68-69].

## **2.5 Bölüm Sonucu**

Bu bölümde kentsel mekan ile ilgili farklı tanımlamalar incelenmiştir. Kentsel mekanın mekansal karakterini belirleyen özellikler araştırılmış, araştırma sonucunda kentsel mekanın mekansal karakterini inceleyebilmek için onu besleyen algısal, sosyal, davranışsal, kimlik ve imge üzerinde durulmuştur.

Daha sonra insan-evre-kentsel mekan ele alınmıştır. Kullanıcıların beklentileri, ihtiyaçları,aktiviteleri araştırılmış, davranış ve fiziksel evre ilişkisini İttelson'nın davranış-evre ilişkisini on varsayımıyla incelenmiştir.

Sokak/cadde ile ilgili farklı tanımlamalar ele alınmıştır. Sokak sınıflandırılmasının nelere bağlı olduğu açıklanmış, kullanıcı ve kullanıcı davranışları incelenmiş, sokaklardaki hareket ağı ve güvenlik irdelenmiştir. Kamusal mekan ağının neleri barındırdığı, insan leği göz önüne alınarak kaç tip dış mekanla karşılaşıldığı araştırılmıştır.

### KAMUSAL BİR ALAN OLARAK BAĞDAT CADDESİ

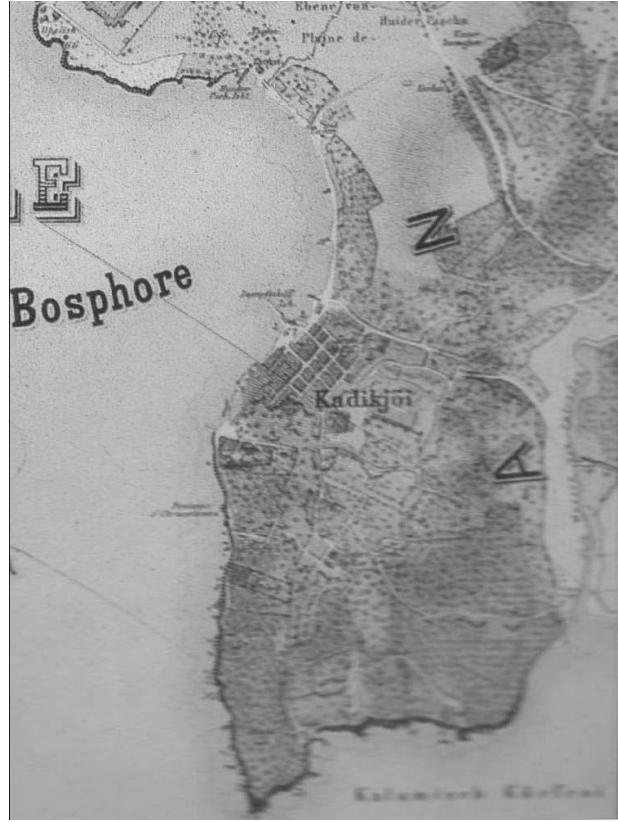
#### 3.1. Bağdat Caddesi'nin Tarihi Süreç İçinde Gelişimi

Bağdat Caddesi; Anadolu Yakasında, Kadıköy İlçesi sınırları içinde, Kızıltoprak'tan başlayıp Maltepe'ye kadar devam eden ana ulaşım akslarından en önemlisidir. Batıda Kızıltoprak'dan Boğaziçi Köprüsü'ne bağlanmakta, doğuda ise Bostancı'ya kadar sahile paralel devam eden cadde Bostancı'da tren yolunu keserek demiryolunun kuzeyine Maltepe'ye geçmektedir. İstanbul'un Kent imgesinde önemli biryeri olan Bağdat Caddesi Kızıltoprak ile Bostancı' arasında kesintisiz cadde olma özelliği ile sahile paralel olarak uzanmaktadır.

Caddenin geçmişine baktığımızda Bizans Döneminde de var olduğu bilinen bu yolun kıynın az içerisinde İzmit'ten Üsküdar'a uzandığı; yol ile kıyı arasında bulunan iki manastırdan (Biri Şaşkınbakkal'da, diğeri ise Bostancı Çatalçeşme de bulunan) bazı kalıntılarla kanıtlanmaktadır. Bunun yanısıraKızıltoprak yönüne doğru Taşköprü, 1172 tarihli namazgah, Kızıltoprak Zühdi Paşa Cami, Selamiçeşme'de 1780 tarihli çeşme ve namazgah, Caddebostan'da, Çukurçeşme, Erenköy'de Galip Paşa Cami(1899),Suadiye'de İstanbul'un en eski çeşmelerinden 1550 yılında yapılan çeşme, Bostancı'da Bostancı Karakolu, Bostancıbaşı Çeşmesi , köprüsü ve Namazgahı ve Küçükalyalı'da bulunan İmparator Teofilos döneminde 9.yy.'ın ilk yarısında yapıldığı bilenen Bryas Sarayına ait kalıntılar görülmektedir [70].



Şekil 3.1 Kauffer Haritası, 1776



Şekil 3.2 Stolpe Haritası, 1863-1880



Şekil 3.3 Bağdat Caddesi ve Çevresi Hava Fotoğrafı, (Url-25), 1966



Şekil 3.4 Bağdat Caddesi Hali Hazır Haritası, 1966



Şekil 3.5 Bağdat Caddesi ve Çevresi Hava Fotoğrafı, (Url- 25), 1982



Şekil 3.6 Bağdat Caddesi ve çevresi hava fotoğrafı, 2005



Şekil 3.7 Bağdat Caddesi ve Çevresi Hali Hazır Haritası, 2005

Osmanlı döneminde, Üsküdar'dan Şam veya Bağdat yönünde gidecek kervanların ,Doğu'ya yapılacak seferlerde ordunun , bu yol üzerinden yolculuğa başladığı ,yol kenarındaki değişik tarihlerde yapılan köprü, çeşme ve namazgahlardan anlaşılmaktadır. Mühendis F. Kauffer tarafından , Fransa elçisi Comte de Choiseul-Gouffier için 1776'da çizilen , fakat 1786'da yine F .Kauffer ile Le Chevalier'nin düzeltip tamamladıkları istanbul ve çevresinin gösteren haritada, o sıralarda etrafı tamamen boş kırık olan yerlerden geçen bu yol İzmit Yolu (Chemin de Nicomedie) olarak işaretlendiği görülmektedir. 1918'de yayımlanan şehir planında, dereden doğuya doğru kısa bir parçası Bağdat Caddesi olarak adlandırılan yol, Kızıltoprak'tan itibaren İhlamur Caddesi olarak işaretlenmiştir. İstanbul Belediyesi tarafından 1934'de yayımlanan İstanbul Şehir Rehberi'nde adı Bağdat Caddesi olan yol Yoğurtçu – Kurbağalı derelerinin evvelce üzerinden geçen Taşköprü'den [70].



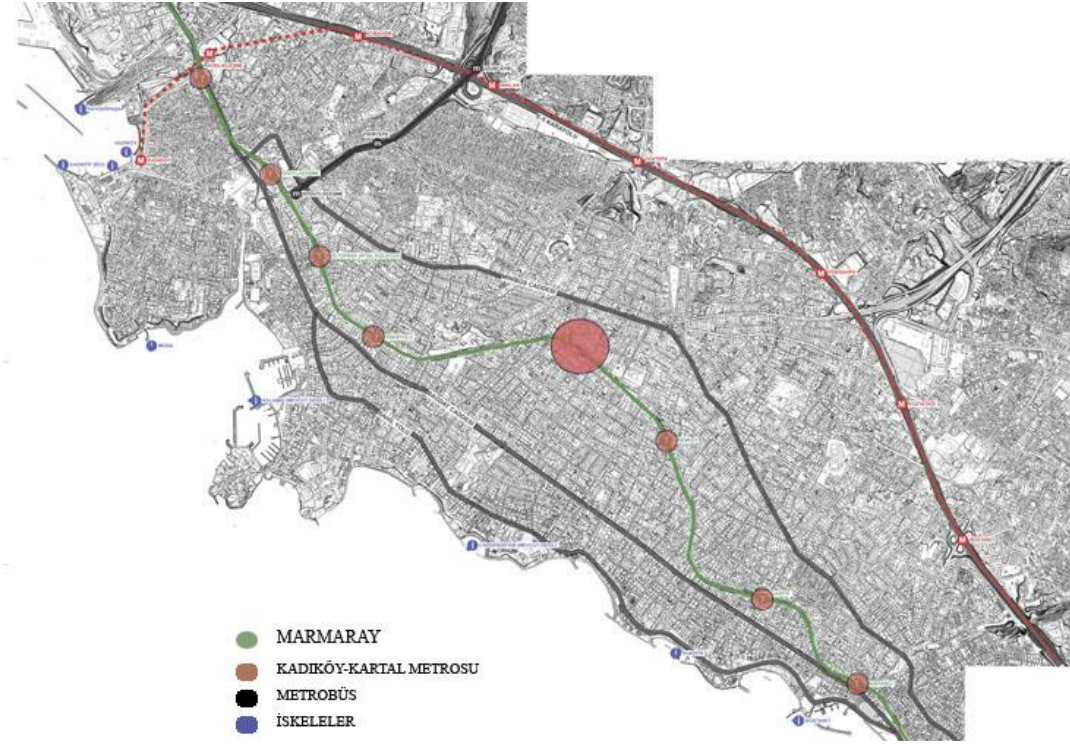
Şekil 3.8 Kurbağlı Dere, 1950



Şekil 3.9 Kalamış Sahili

Ebniye Kanunu(1882) , Şehir içi vapur işletmeciliği(1857) ve Haydarpaşa – pendik demiryolu (1873)nun açılmasıyla beraber Kadıköy ve Bağdat caddesi önemli gelişme göstermiştir. Ebniye Kanunu Osmanlı Devleti'nin imar ve inşaat işlerini belli kurallara bağlamak amacını taşımaktadır bu da Kadıköy ve Bağdat Caddesi'ni önemli ölçüde etkilemiştir. Yasa İstanbul sur içindeki bitişik nizam yapılacak yeni yapıların kagir olması zorunluluğu getirmekte, ahşap ev yapımını yasaklamakta, planlarda ve mahallerde geometrik planlar öngörmekte ve çıkmaz sokaklara yer vermemektedir [71]. Ebniye Kanunu ile Erenköy, Göztepe ve Bostancı gibi şehir merkezinin dışında olan semtlerde padişah iznine tabi olmadan imara açılabilmenin önü açılmıştır. Mahalle oluşumuna katkı sağlayacak cami, okul, karakol gibi kamusal mekanlar yaratılmasına neden olmuştur. Bununla beraber cadde ve sokak düzenlemeleri yapılmış, cadde genişlikleri ve bina yükseklikleri belirlenmiştir. 15 'zira'dan geniş caddelerde – Bağdat Caddesi 20 zira(15m) idi, kagir binalar 30 zira, ahşap binalar 20 ziradan yüksek yapı yapılamıyordu [72].

1873'de Hasanpaşa-Pendik demiryolunun hizmete girmesiyle Bağdat Caddesi'nin kuzeyinde yer alan istasyonların çevresinde yerleşimler, ticari nüvelerin ortaya çıkmasıyla da mahallelerin oluşmaya başladığı görülmektedir[73].



Şekil 3.10 Bostancı-Kadıköy Arası Tren İstasyonları



Şekil 3.11 Bostancı Tren İstasyonu



Şekil 3.12 Suadiye Tren İstasyonu



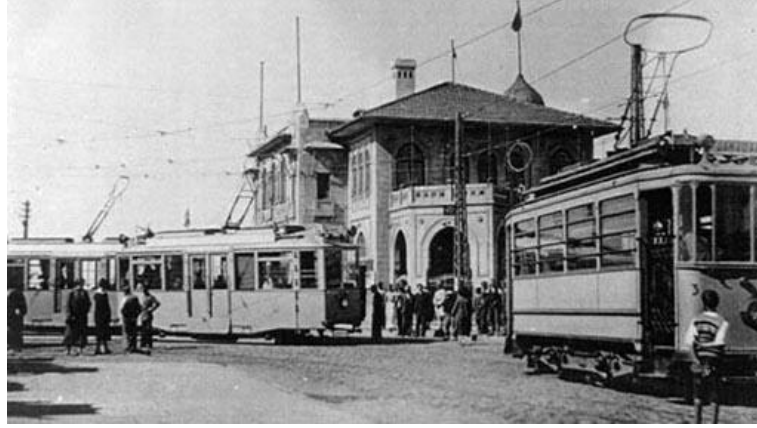
Şekil 3.13 Erenköy Tren İstasyonu



Şekil 3.14 Göztepe Tren İstasyonu

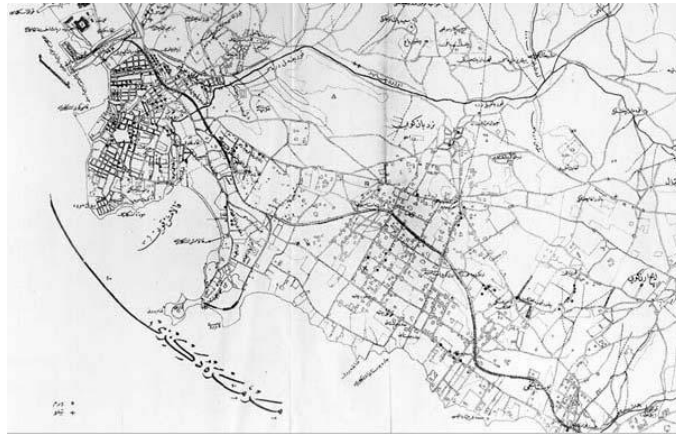


Şekil 3.15 Feneryolu Tren İstasyonu



Şekil 3.16 Kadıköy

19 yy.'ın son çeyreğinde 1872 yılında Kadıköy'ün X. Belediye Dairesi olması Bağdat Caddesi için diğer bir gelişme olmaktadır [10]. Eyice'nin (1994) kaynağında 1930'lu yıllara kadar ancak iki arabanın yan yana geçebileceği, tozlu ve kışın çamurlu toprak bir şose yol halinde olan Bağdat caddesi 1930'dan sonra Bostancı yönünden Fenerbahçe yolu kavşağına kadar asfalt kaplanmış, buradan Kadıköy Üsküdar yönünde devamı parke döşeli bırakılmış ve bu durum uzun yıllar sürmüş olduğu anlaşılmaktadır. Bağdat Caddesi Anadolu yakası gençlerinin yaz aylarında saat 17.00'den 20.00'ye kadar trafik olmadığından 'asfalta çıkmak' diye adlandırılan gezinti yeri olduğu, 'Asfalta çıkmak' adlı bu gezintilerin 1950'lerde sona erdiği görülmektedir [70].



Şekil 3.17 Hattat Diyarbakırlı Musa Azmi'nin 20yy. Başında yazdığı Kadıköy ve Bağdat Caddesini gösteren harita

1930 'lu yıllarda diğer önemli gelişme Mustafa Güler Bey'in Suadiye Plajı'nı yaptırması olmuştur. Giz( 1994), Mustafa Kemal Atatürk'ün Suadiye Plajı ve gazinosuna geldiğini belirtmektedir [74]. 1930'lu yıllara kadar köşkler dönemi devam etmiştir. Marmara

sahilindeki bu yeni plajların oluşmasıyla Anadolu yakasının kıyıları, Ankara, İzmir gibi büyük şehirlerden gelen ailelerin yazlık ev olarak kullandıkları sayfiye mekanlarına dönüşmesine neden olmuştur [10].



Şekil 3.18 Suadiye Plajı



Şekil 3.19 Caddebostan Plajı

Eyice'nin (1994) belirttiğine göre 1935'ten sonra caddenin iki tarafından tramvay hatları geçirilmiştir. Başta bu tramvay hatlarının ayrı yolları varken, 1940'tan sonra Bağdat Caddesi'ni genişletmek amacıyla raylar cadde kotuna indirilmiş ve trafik yolu daha ferah bir hale getirilmiştir. Caddenin iki tarafında bulunan arsalar 1935'ten sonra küçük parsellere bölünerek iki katlı küçük villalar inşa edilmiştir [7].



Şekil 3.20 1930 – 1940'larda Bağdat Caddesi , Çiftelievuzlar

1937 yılında İstanbul'a planlama çalışmaları yapmak için gelmiş Henri Prost yeni konut alanlarını tanımlarken Avrupa yakasında Taksim- Maçka arasında , Maçka – Beşiktaş – Mecidiyeköy üçgenini , Anadolu yakasında ise Moda ve Marmara sahillerini önerdiği görülmektedir [75].

Eyice'nin (1994) belirttiğine göre Bağdat Caddesi, 1958 yılında tekrar ele alınmış ve tramvay hatları da tamamen kaldırıldığından, cadde aylar boyu trafiğe kapatılarak tekrar genişletilmiş, kazılmış, iki yanındaki bahçeler istimlak edilerek kesilmiş, duvarlar geri alınmıştır [70].



Şekil 3.21 1930-40 'lı yıllarda Selamiçeşme



Şekil 3.22 Selami Çeşmedeki Namazgah Çeşmesi

1950'lerde Kadıköy'ün yaşantısını ve çehresini etkileyen iki önemli gelişme olduğu görülmektedir. Birincisi Türkiye'nin girmekte olduğu hızlı kentleşme sürecinin neden olduğu gecekonduların oluşması, ikincisi ise; Menderes operasyonlarıdır. Menderes operasyonları daha çok Avrupa Yakasında uygulanmış olmasına rağmen Anadolu Yakası'nda Kadıköy'de birçok yeni yol açılması veya genişletilmesi türünden imar uygulamaları yapılmıştır. Bu imar uygulamalarından Bağdat Caddesi'nde etkilenmiş ve Kadıköy İlçesi'nin genel planlaması 1952 – 1954 yıllarında yapılmıştır. Bu planlamayla Bağdat Caddesi ve çevresinde 9.50 kotunda yapılara izin verilmiştir. 1950'lerde Bağdat Caddesi ve yakınlarında müstakil ve bahçeli yapılaşma devam etmektedir [76].

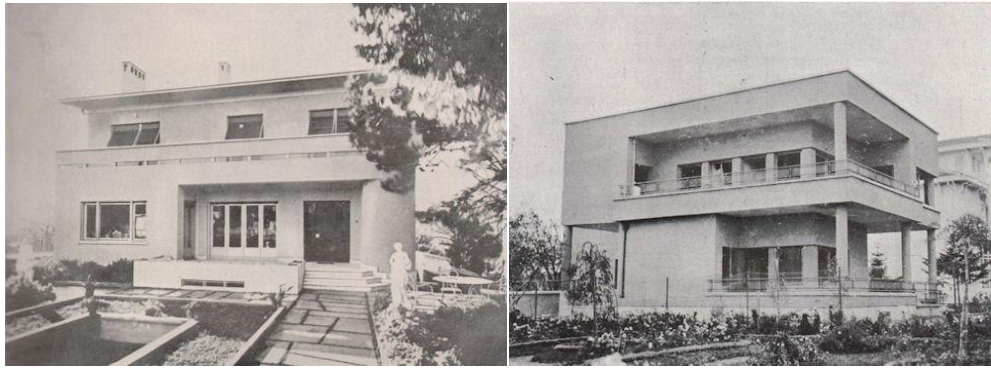
1950'lerden sonra büyük köşkler ve villalar yıkılarak yerine bahçeli kagir yapılar yapılmaya başlanmıştır[10]. 1960'lardaki hükümet değişikliği kargaşası ile kalan çalışmalar, tekrar sürdürülerek Bağdat Caddesi yeniden düzenlenmiş, bazı bölümlerinde yaya kaldırımları ile trafik yolu arasına iki sıra halinde çınar ağaçları dikilmiştir [70].



Şekil 3.23 Mimar Utarit İzgi-Mahmut Bir Çiftelhavuzlar'da Villa, 1961



Şekil 3.24 Mimar Utarit İzgi, Feneryolu, eski Fuat Paşa Köşkü arsası Haluk Şaman Villası,  
1959



Şekil 3.25 19 yy'.da Bağdat Caddesi ve çevresinde yapılan konutlardan örnekler



Şekil 3.26 Caddebostan,2015

1960'lara kadar Bağdat Caddesi ve çevresinde bulunan ayırık düzende bahçe içindeki villa ve köşkler 1965'te Kat Mülkiyeti Kanunu ile bütün Türkiye'de olduğu gibi Bağdat Caddesi'nde etkilenmiştir. Az yoğunluklu bir yerleşme iken kanun sonrasında yoğun bir apartmanlaşma sürecine girildiği gözlemlenmektedir. Bu süreci iki önemli faktör belirlemiştir. Birincisi 1955 İstanbul Sanayi Bölgeleri Planı ve 1966 Sanayi Sahaları Planı ile Tuzla, Pendik, Kartal, Maltepe kesiminin sanayi kullanımına açılması ile buralarda çalışan insanların büyük bir kısmının Kadıköy çevresine yerleşmesi nüfus ve konut talebini arttırmıştır [76]. Işık ve Pınarcıoğlu(2005)'te YAPSAT olarak adlandırılan , kat karşılığı konut yapımı anlamına gelen politika ile 1970'lerin ikinci yarısında mevcut 4 -5 katlı yapılar yıkılarak yerine 8 -12 katlı yüksek apartmanlar yapılmış ve üst-orta sınıfın yerleşim haline gelmiştir [77]. İkinci önemli faktör ise ; 1 /500 ölçekli 1972 Bostancı –

Erenköy Bölgeleme İmar Planı ile Kızıltoprak- Bostancı arasında emsalin 1.8 olması ve 1973 yılında hizmete açılan Boğaz köprüsü ve çevreyolu Kadıköy ile Bağdat Caddesi'ni tercih edilir bir konut bölgesi haline gelmesine neden olmuştur [76].



Şekil 3.27 Bağdat Caddesi, 1950

Eyice 'nin (1994) belirttiğine göre Boğaziçi Köprüsü'nün hizmete açılması ile Bağdat Caddesi ve çevresi büyük değişimler göstermektedir. 1984 – 1989 yıllarında Belediye Başkanlığı yapan Bedrettin Dalan, Kalamış'tan itibaren sahili doldurarak sahil yolunu yaptığı ve Bağdat Caddesi'ni yalnızca Kadıköy yönünde tek istikamet olarak trafiğe açarak yeni bir dönem başlattığı görülmektedir [70].



Şekil 3.28 Caddebotan Plajı, 1950



Şekil 3.29 Caddebostan Sahili, 2014

1985 – 1988 yılları arasında Kalamış Koyu ve Fenerbahçe arasında inşa edilen yat limanı ile 900.000 metreden fazla alan kazanılmış ve 5km'den uzun sahil yolu elde edilmiştir. Bu durum Bağdat Caddesi'ni ticari olarak etkilemiştir. Batı yönünde Boğaziçi Köprüsü bağlantı yollarına paralel gelişen Bağdat Caddesi 1988 tarihinde Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün hizmete açılması ile kuzey yönünde de gelişmeye başlamıştır [10].



Şekil 3.30 Kalamış Yat Limanı

1980 ile 1990 yılları arasında ekonomik politikalar ve uygulamalar ile gelir düzeyi artmış, yabancı mağaza zincirleri ve beraberinde getirdikleri ek fonksiyonlarla yapılar konut özelliklerini kaybederek zemin ve birinci katlar dükkan, mağaza, ofis niteliği

kazanmıştır. Ticaretin zemin ve ilk ilk katlara taşınması reklam panolarını gündeme getirmiş ve bu da görüntü kirliliğine neden olmuştur.İlerleyen zamanda mağaza zincirlerini alışveriş merkezleri takip etmiş bu da dokudaki farklılıkları doğurmuştur [10].

1998 yılında yapılan yeni düzenlemelerle emsal 2.07 olarak belirlenerek Bağdat caddesi ve çevresindeki yoğunluğun artmasının önü açılmıştır.Yapsat ile tüm bölge apartmanlaştırılmıştır [10].

1999 depremi sonrasında Anadolu Yakası'nda Bağdat Caddesi'nin kuzeyinde FSM Köprüsü bağlantı yollarına paralel dışa kapalı konut alanları oluşmaya başlamıştır.Örneğin Ataşehir'de depremden sonra yapılan siteler onu takip eden Batı Ataşehir.

### **3.1.1 Bağdat Caddesi'nin Fiziksel Özellikleri**

Bağdat Caddesi'nin fiziksel özellikleri incelenirken ilk olarak farklı tarihlerdeki hali hazır haritalar ve hava fotoğrafları araştırılmıştır. 1966, 1982 ve 2005 yıllarına ait haritalar incelenerek Bağdat Caddesi'nin Avrupa yakasıyla olan fiziksel bağlanmasının öncesi ve sonrası içinde önemli bilgiler göstermektedir.

Biçimlenme olarak Bağdat Caddesi inorganik ve rasyonel yapıdadır. Gridal sokak düzeni ve çevresindeki mahalleler ile moder ve inorganik mekansal kurgu sergilemektedir. Bağdat Caddesi üçüncü boyutta değerlendirildiğinde cadde boyunca ve sahile doğru eğimli olduğu anlaşılmaktadır. Ancak bu eğimin yürüme ve her türlü işlev için olumsuzluğa yol açmadığı görülmektedir.

Bağdat Caddesi'nin fiziksel özellikleri doku bağlamında incelendiğinde cadde çevresindeki mahallelerin ve sahil yolunun Cadde'yi besleyen ve Cadde'den beslenen bir yapıda olduğu görülmektedir.

Arsa kullanımı incelendiğinde Bağdat Caddesi ve çevresinde binaların arık nizamda olduğu aralarda küçük yeşil alanlar olduğu görülmektedir. Cadde üzerinde park niteliğindeki kamusal alan sadece Göztepe Parkı'dır.

Günümüzde Bağdat Caddesi'ndeki yapılara bakıldığında konut, ticaret, konut+ticaret, ticaret olduğu görülmektedir. Değişen yaşam koşulları ve tüketim alışkanlıklarına

paralel olarak son yıllara bakıldığında binaların katlı mağazacılığa dönüştüğü göze çarpmaktadır.



Şekil 3.31 Suadiye Zara Mağazası ve Mango



Şekil 3.32 Suadiye Benetton ve Burberry Mağazaları



Şekil 3.33 H&M ve Bershka Mağazaları

### 3.2 Alan Çalışması



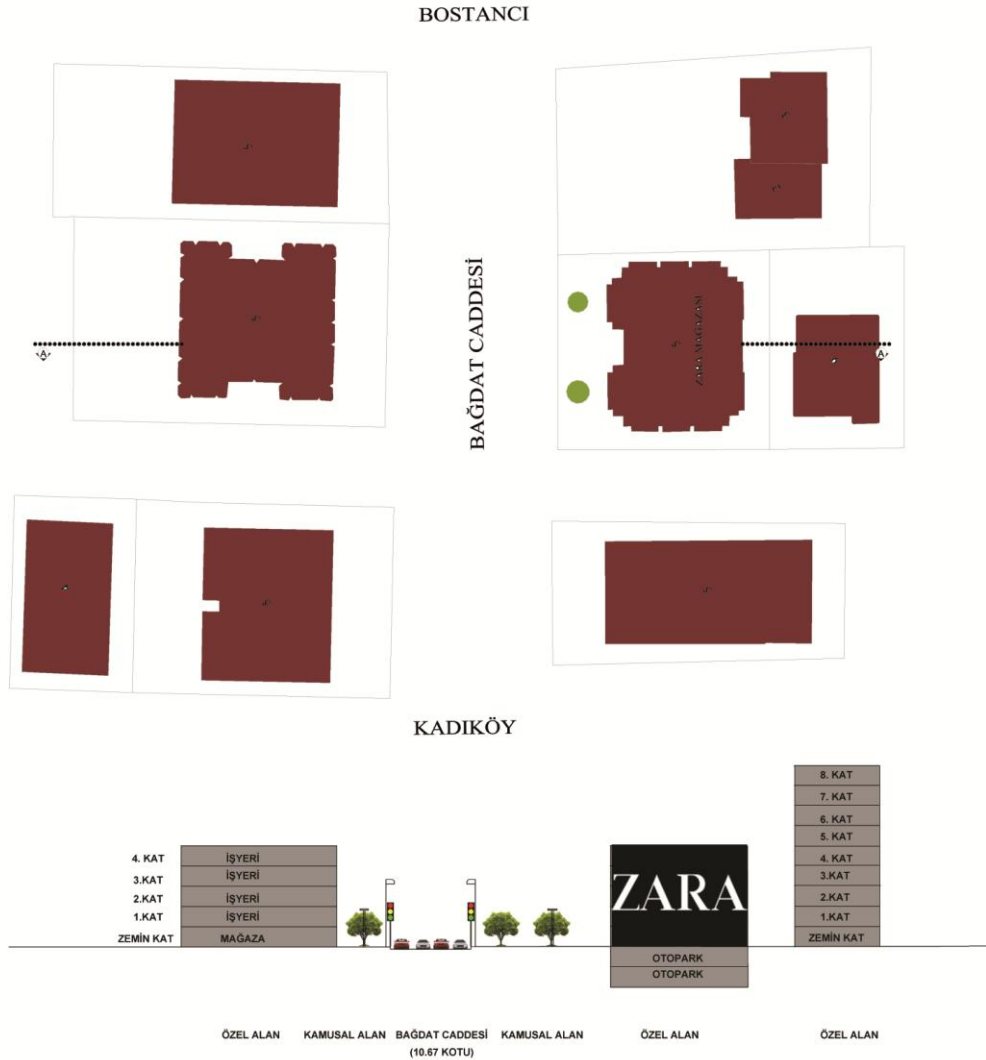
Şekil 3.34 Bağdat Caddesi Ulaşım Aksları

Bağdat Caddesi batıda Kızıltoprak'tan başlayarak doğuda Maltepe'ye kadar devam etmektedir. Kızıltoprak'ta dar boğaz yaparak Boğaziçi Köprüsü bağlantı yoluna bağlanmakta, doğuda ise Bostancı'ya kadar sahile paralel gelen Bağdat Caddesi Bostancı'da önemli ayrıma gelmektedir. Bu ayırım sosyal yapıyı da değiştirmektedir. Tez

çalışmasında Bağdat Caddesi'nin Bostancı-Kızıltoprak arasındaki 5,5 km uzunluğundaki bölümü ele alınmıştır.

Yapılan gözlem ve anket çalışmalarından Bağdat Caddesi'nin kendi içinde bölümlere ayrıldığı görülmektedir. Cadde'yi dikine kesen sahille demiryolunu bağlayan aksların önemli bir yeri ortaya çıkmaktadır.

Araştırma alanı olan Suadiye, Erenköy, Caddebostan, Göztepe, Feneryolu boyunca sahille demiryolu hattını bağlayan Tütüncü Mehmet Efendi ve Ayşe Çavuş Caddesi dişey aks olarak da Ethem Efendi Caddesi olduğu görülmektedir.



Şekil 3.35 Suadiye Enine Kesit, Bağdat Caddesi



Şekil 3.36 Şaşkınbakkal Enine Kesit, Bağdat Caddesi



Şekil 3.37 Şaşkınbakkal, 2013



Şekil 3.38 Erenköy Ethem Efendi Enine Kesit, Bağdat Caddesi

### 3.2.1 Alan Çalışması Verilerinin Toplanması

Veri toplaması ilk olarak gözlemlerle başlamış, kullanıcıların caddeye geldiklerinde ne yaptıkları, ne amaçla geldikleri, hangi saatlerde, hangi mevsimlerde ve günlerde caddenin daha yoğun olduğu gözlemlenmiş ve farklı gün ve zamanlarda Bağdat Caddesi'nin fotoğrafları çekilmiş ve Bağdat Caddesi ve çevresindeki kullanıcılarla anket çalışması yapılmıştır.

Anket çalışmaları sırasında 126 kişi ile farklı gün ve zaman dilimlerinde bire bir görüşme yolu ile anket yapılmıştır.



Şekil 3.39 29 Ekim Kutlamaları, 2013



Şekil 3.40 Bağdat Caddesi'nde Fenerbahçe Şampiyonluğu Kutlamaları



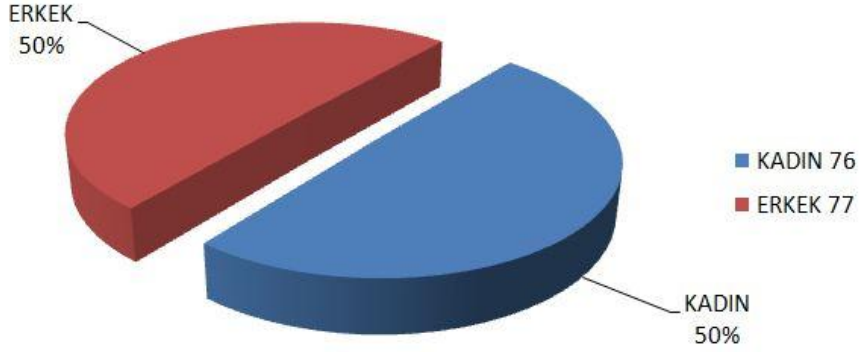
Şekil 3.41 Bağdat Caddesi'nde Yılbaşı Süslemeleri, 2013



Şekil 3.42 Bağdat Etkinlikleri, 2014

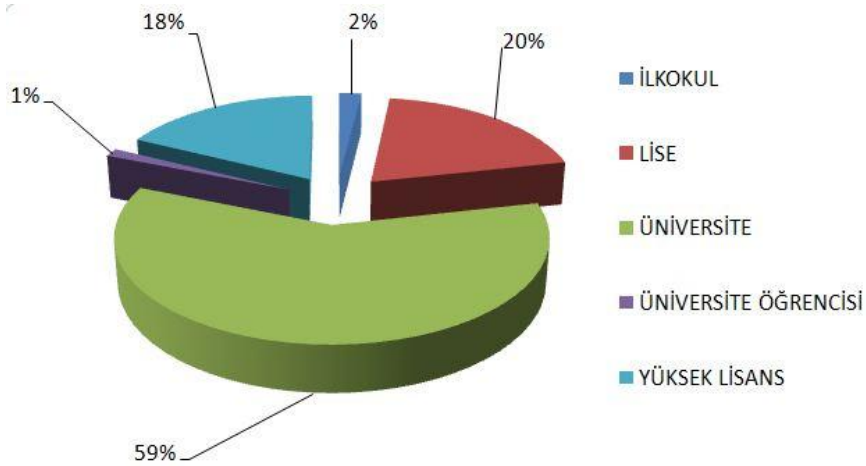
### 3.2.2 Alan Çalışmasına Ait Bulgular

Yapılan anket sonuçlarına göre; ankete katılanların %50'si bayan %50'si erkektir.



Ankete katılanlar arasında kadın erkek eşit durumdadır.

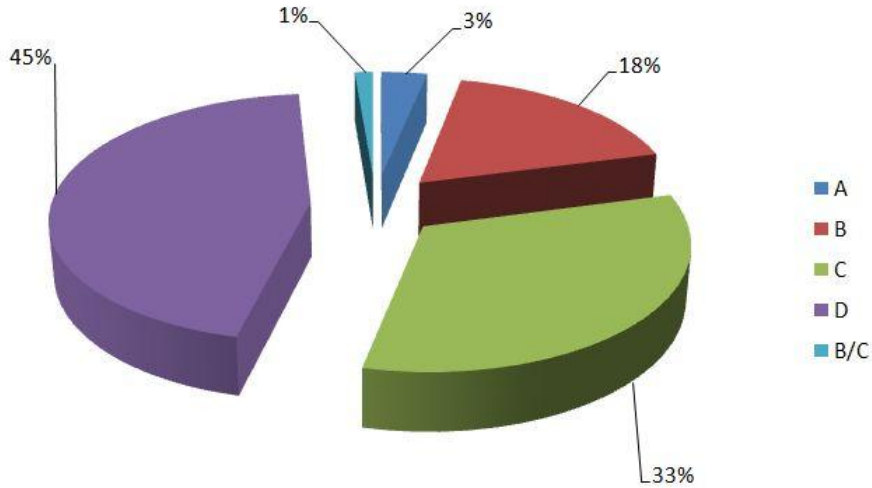
### EĞİTİM DURUMU DAĞILIMI



Eğitim durumuna bakıldığında çoğunluğun üniversite, daha sonra lise, yüksek lisans ve öğrenci olduğu görülmektedir.

### 1. Bağdat Caddesine ne sıklıkla geliyorsunuz?

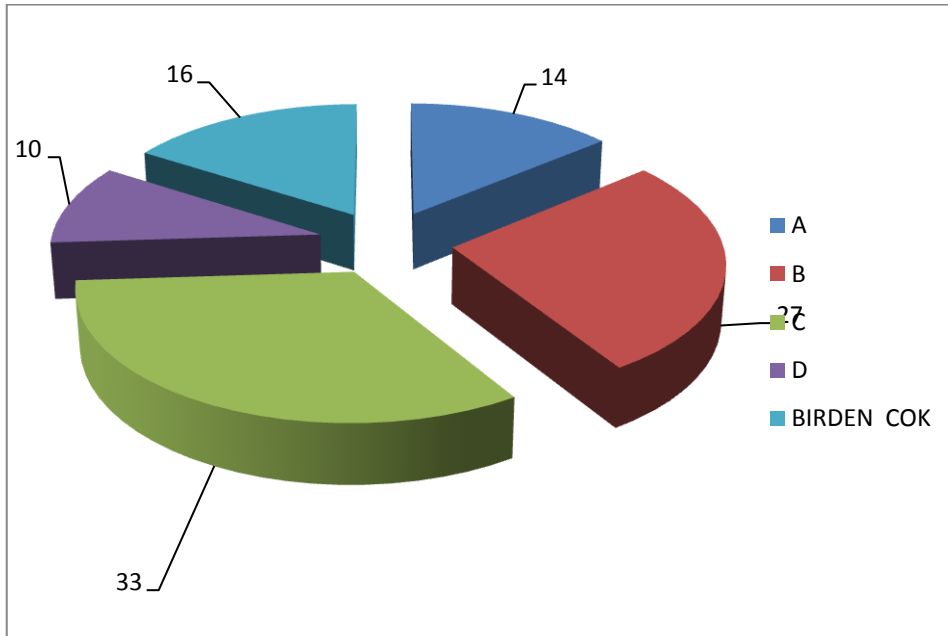
A. Hergün B. haftada 1-2 kez C. Haftasonları D. Daha fazla



Anket sonuçları incelendiğinde caddeye yakın yerlerde yaşayanların sık geldiği, uzakta oturanların ise haftada 1-2 kez geldiği, görülmektedir. Aynı şekilde çalışanların akşam ya da haftasonu tercih ettikleri görülmektedir. %3'ü hergün, %18'i haftada 1-2 kez, %33'ü haftasonları, %45'i diğer şikkını seçmiştir.

## 2. Bağdat Caddesine Ne Amaçla Geliyorsunuz?

A. Alışveriş B. Yeme içme C. Gezme D. Hepsi

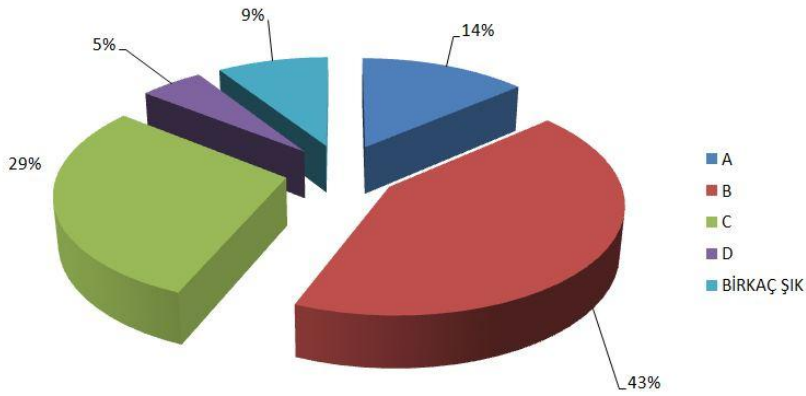


Kişilerin geliş amacı incelendiğinde daha çok gezme için geldikleri ancak gezme eyleminin içinde arkadaşlarla buluşma beraber yeme içme açısından Bağdat Caddesi'nin beklentilerine cevap verdiğini belirtmişlerdir. Ayrıca gezerken alışveriş ihtiyaçlarının da

karşıladıklarını söylemişlerdir. %7'si alışveriş, %6'sı yeme içme, %46'sı gezme, %24'ü hepsi, %34'ü ise birkaç şıkki birden işaretlemişlerdir.

### 3. Bağdat Caddesine Gelirken hangi ulaşım yolunu tercih ediyorsunuz?

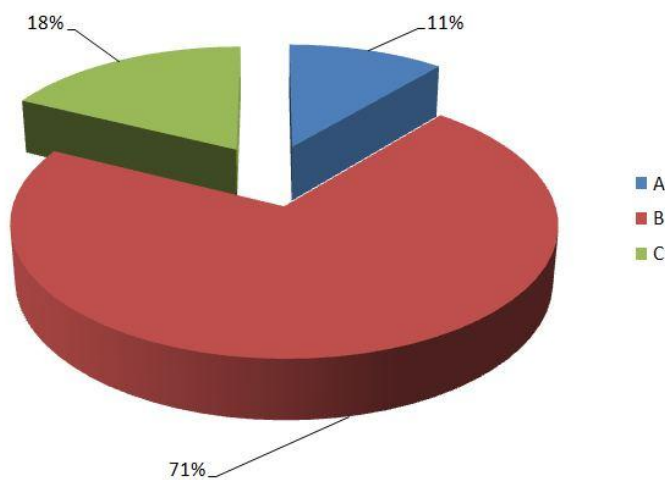
A. Yaya B. Otomobil C. Toplu taşıt D. Diğer



Herkesin en çok şikayeti otopark sorunu olsa da ulaşım tercihi sonuçlarına bakıldığında %43 oranında otomobil seçildiği görülmektedir. %14'ün yaya olarak geldiği, %29 oranında toplu taşıt tercih edildiği, caddeye giden otobüs sayısının artması ayrıca sahiyolununda ulaşımı kolaylaştırdığını ankette belirtenler olmuştur. %5'i diğer(bisiklet/motorsiklet), %9'u ise birkaç şıkki seçmiştir.

### 4. Bağdat Caddesine genellikle hangi günlerde geliyorsunuz?

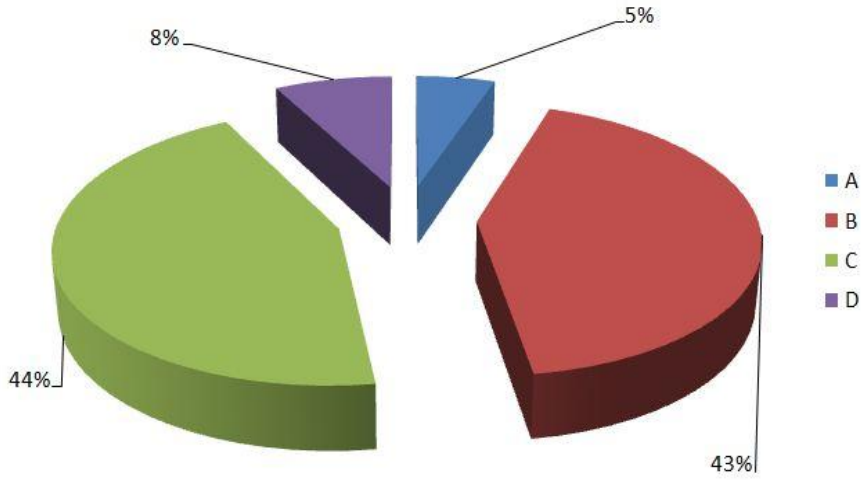
A. Haftaiçi B. Haftasonu C. Herikiside



%11'i haftaiçi, %71'i haftasonu, %18'i herikisinde seçmiştir. Anket sonuçları incelendiğinde caddenin haftasonları daha yoğun olduğu görülmektedir.

##### 5. Bağdat Caddesini genellikle hangi gün diliminde kullanıyorsunuz?

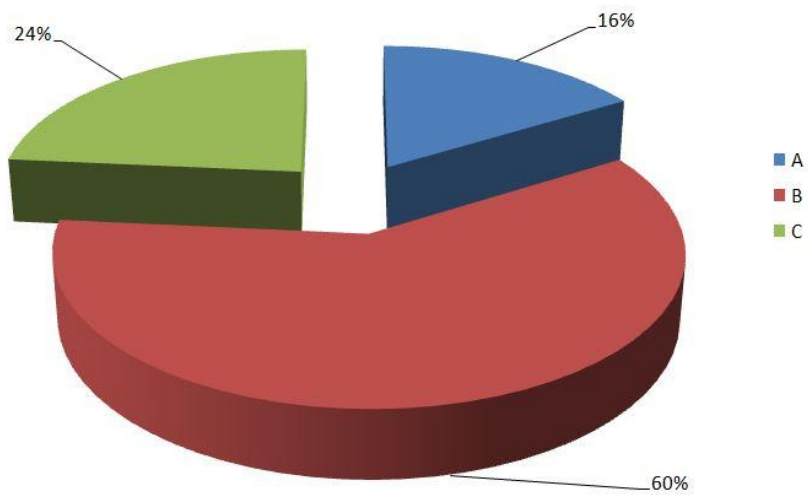
A. Sabah B. Öğleden sonra C. Akşam D. Hepsi



%5'i sabah, %43'ü öğle, %44'ü akşam,%5'i hepsi şikkını işaretlemişlerdir.

##### 6. Bağdat Caddesinde genellikle kaç saat geçiriyorsunuz?

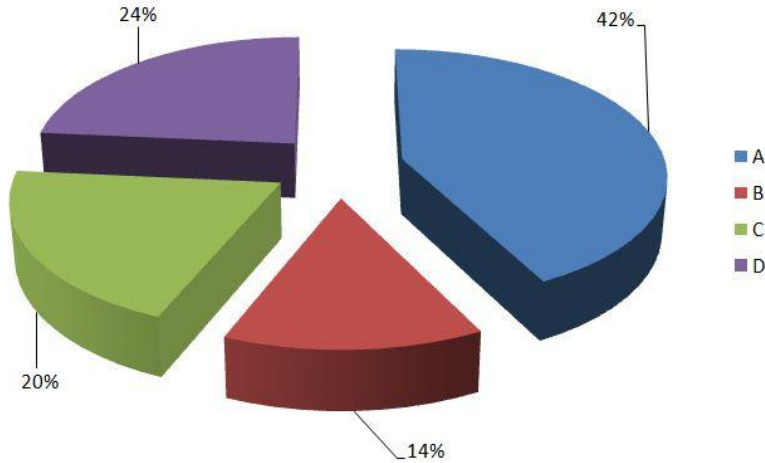
A. 1-2 saat B. 2-3 saat C. Daha fazla



Bağdat Caddesi'ne gelindiğinde ister yeme içme olsun ister alışveriş %60 oranında 2-3 saat zaman geçirildiği söylenmiştir. %16'sı 1-2 saat, %24'i daha fazla şikkını seçmiştir.

### 7. Bağdat Caddesi üzerindeki cafe ve restoranları hangi sıklıkla kullanıyorsunuz?

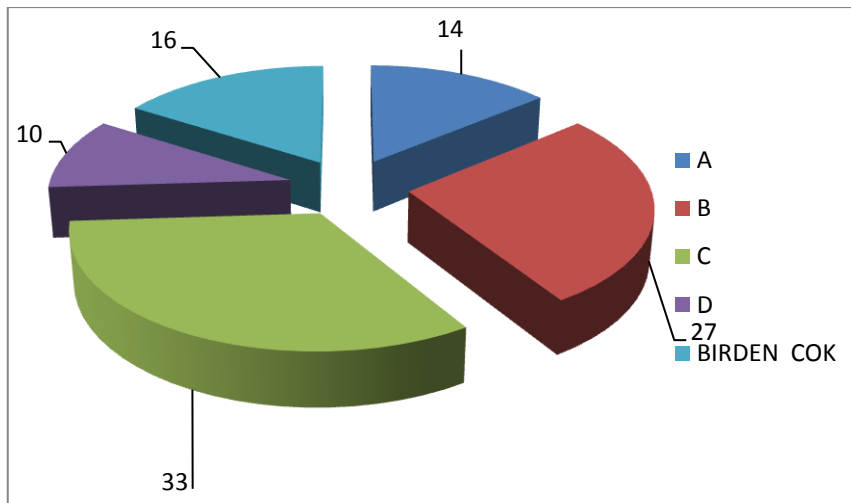
A. Her gelişimde B. Haftada 1-2 kez C. Ayda 1 D. Diğer



Anket sonuçlarına bakıldığında Bağdat Caddesi üzerindeki cafe ve restoranların yoğun olarak kullanıldığı görülmektedir. Alışveriş sonrasında dinlenme, arkadaşlarla buluşma, keyifli zaman geçirmek için geldiklerini anket sırasında belirtmişlerdir. %42'si her gelişimde, %14'ü haftada1-2 kez, %20'si ayda bir, %24'ü diğer şikkını seçmiştir.

### 8. Bağdat Caddesi'ne en çok kimlerle geliyorsunuz?

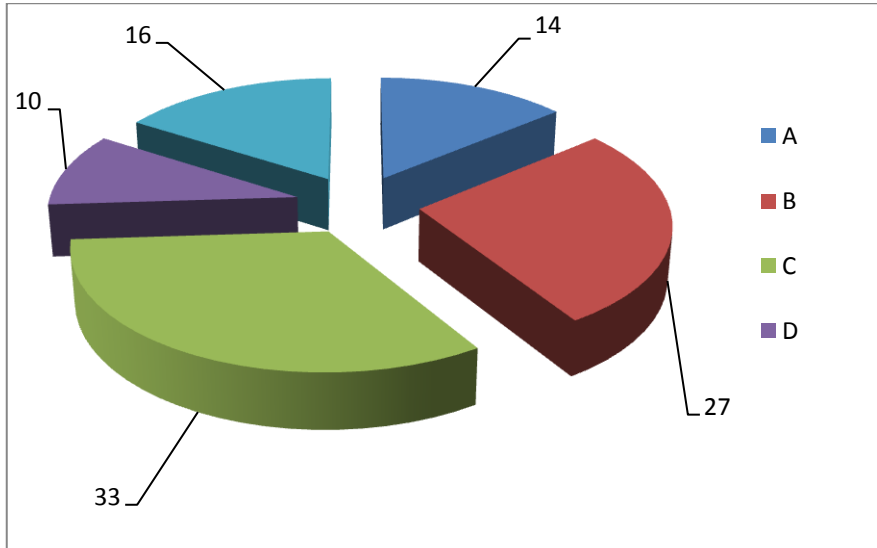
A. Arkadaşlarımla B. Eşim/sevgilimle C. Ailemle D. Yalnız



Cadde'ye kimle geldikleri sorulduğunda çoğunlukla arkadaş, eş ve aile denmiştir. %44'ü arkadaşlarıyla, %20'si eşim/sevgilimle, %12'si ailemle, %5'i yalnız, %19'u birkaç şikkı işaretlemiştir. birkaç şikkı da açalım

### 9. Bağdat Caddesi'nin en çok hangi bölgesini kullanıyorsunuz?

A. Bostancı-Suadiye B. Şaşkınbakkal C. Caddebostan D. Göztepe/Feneryolu



Anketlere bakıldığında Cadde'nin en yoğun olarak kullanılan bölümünün Caddebostan ve çevresi olduğu anlaşılmaktadır (%33). Bunun nedenlerinden birisinin Caddebostan Sahili ile caddeyi birbirine bağlayan Barlar sokağı ve bu cadde üzerinde yoğun olarak yer alan barlar ve kafeler olduğu gözlemlerden de anlaşılmaktadır. Caddebostan – Fenerbahçe arasında uzanan yaya kıyı bandı, yürüyüş yolu, bisiklet ve kaykaya olarak verilen düzenleme bu alanı daha da canlı kılmaktadır. Özellikle yaz akşamlarında Caddebostan sahilinde yaşlı genç ayrımı olmadan herkesin yürüyüş yapıp, oturduğu, grupların çimlerin üstünde gitar çalıp eğlendikleri keyifli bir mekan olduğu anketlerde de belirtilmiştir. Aynı şekilde restoran olarak Barlar Sokağı'da tercih edilmektedir. Caddebostan'dan sonra yoğunluk Şaşkınbakkal'da görülmektedir (%27). Bu da daha çok alışveriş için gelenlerin tercih ettikleri bölümdür. Son yıllarda özellikle katlı mağazaların Suadiye yönüne kayması ile Şaşkınbakkal'dan sonra Suadiye de en çok kullanılan bölgeler arasına girmiştir (%14). %10 oranında Göztepe-Feneryolu çevresini, , %16 'sı ise birkaç şikkı seçmiştir

### SONUÇ ve ÖNERİLER

Cadde ve sokaklar; kentlerin hareket kanalları olmaları nedeniyle bireyleri yürüme, toplu taşıma, otomobil gibi farklı ulaşım olanaklarıyla buldukları yerden başka yere ulaştıran kamusal mekanlardır. Ulaşım, hareket gibi temel gereksinimlerinin karşılanmasının yanı sıra farklı işlevleri içinde barındıran cadde ve sokaklar fiziksel konfor, güvenlik, ulaşılabilirlik olanağı tanındığında kullanıcılara sosyalleşme gezinti, yürüme ve dinlenme eylemlerini gerçekleştirebildikleri kamusal mekanlara dönüşürler.

Çalışma kapsamında araç ve yaya hareketinin oldukça yoğun olduğu İstanbul Anadolu Yakası'nda Bağdat Caddesi kamusal bir alan örneği olarak seçilerek incelenmiştir. Yaklaşık 5.5 km uzunluğundaki caddenin karşılıklı yaya hareketine olanak veren Bostancı-Kızıltoprak semtleri arası çalışma alanı olarak seçilmiştir. Bu bağlamda; caddenin tarihi, dokusu, sosyal ve fiziksel özellikleri incelenerek farklı zaman dilimlerinde ve farklı profile sahip kullanıcılarla anket çalışması yapılmıştır. İnceleme ve gözlemlerin yanı sıra Sosyo demografik verileri de içeren alan çalışmasının sonuçları değerlendirildiğinde Bağdat Caddesi ve yakın çevresi ile ilgili aşağıdaki saptamalar, sorunlar ve çözüm önerileri belirlenmiştir:

#### **1.Bağdat Caddesi ve Yakın Çevresinin Mekansal Analizi**

Bağdat Caddesi ve yakın çevresi özellikle son 5 yılda kentsel dönüşüm süreci ile birlikte yoğun bir biçimde mevcut dokusunu kaybetmektedir. Cadde üzerinde yer alan yapıların

yüksekliği değişmemekle birlikte yakın çevresinde yer alan az katlı yapılar yerini h serbest ile yüksek katlı yapılara bırakmaktadır.

Caddenin kimliğini oluşturan en önemli etkenlerden birisi olan, konut ve ticaret işlevlerinin birlikte yer aldığı dokuda konutun yerini giderek ticaret ve ofis gibi tek fonksiyonlu yapılara bıraktığı görülmektedir. Konut işlevinin Bağdat Caddesi'nden çıkması gece kullanımını azaltarak, mevcut kimliğinin bozulmasının yanı sıra güvenlik sorununa neden olacaktır.

Bağdat Caddesi yakın çevresinde ticaret fonksiyonunun yer almadığı bölgelerde zemin katların boş bırakılarak kat adedinin arttırılması uygulamaları işlevsel ve mekansal olarak sokak yaşantısını olumsuz etkilemektedir.

## **2.Cadde Kullanımını Destekleyen Kültürel ve Sosyal Etkinlikler**

Bagdat Caddesi; kullanıcılarının günlük alış veriş, dinlenme, eğlenme ve sosyal gereksinimleri için uygun mekanları barındırmaktadır. Bunun yanısıra Bağdat Caddesi sosyal kültürel ve sosyal etkinliklerin yapıldığı bir kamusal alan olma özelliğini de taşımaktadır. 29 Ekim, 30 Ağustos gibi bayram kutlamaları, spor etkinlikleri (bisiklet yarışları), yılbaşı kutlamaları ve protesto eylemlerinin de yapıldığı kamusal bir mekan haline gelmiştir.

Yapılan anket çalışması; Bağdat caddesinin çoğunlukla gezme-dolaşma ve sosyalleşme amaçlı kullanıldığını doğrulamaktadır. (%50) Sahilde düzenlenen sanat ve spor etkinlikleri, yeşil alan kullanımları da Bağdat Caddesi'nin yaya etkinliklerini beslemektedir. Özellikle hafta sonu caddenin çok daha yoğun olarak kullanıldığı (%71) alan çalışmalarında da ortaya çıkmıştır.

## **3.Kullanımdaki Değişimler**

Bağdat Caddesi'ni mevcut kullanımının zemin katlarda ticaret, üst katların ise konut, işyeri olarak kullanıldığını görmekteyiz. Ancak gittikçe artan katlı mağazalar konut fonksiyonunu ortadan kaldırmaktadır. Suadiye Caddebostan arasında kalan bölümde konut işlevi oldukça azalmıştır. Suadiye-Şaşkınbakkal arasında özellikle yenilenen

yapıların yoğun olarak katlı mağazaya dönüştüğü görülmektedir. Katlı mağazaların artarak konut işlevinin azalması ileriki süreçlerde tek fonksiyonlu dokunun yanı sıra güvenlik sıkıntısına yol açabileceğini göstermektedir.

#### **4.Araç Yoğunluğu ve Otopark Sorunu**

Ulaşım aracı olarak çoğunlukla özel aracın kullanıldığı, (%42) daha sonra toplu taşıt ve yaya ulaşımının tercih edildiği gözlemlenmiştir. Özel araç kullanımının yüksek olması trafik ve park sorununu doğurmaktadır. Bağdat Caddesi yakın çevresinde ki tüm sokakların belediye tarafından ücretli otopark olarak kullanılmasına rağmen özellikle hafta sonları otopark gereksinimi karşılanamamaktadır.

Mevcut binaların otoparklarının bulunmaması da otopark sorununu arttırmaktadır. Kentsel yenileme sürecinde yenilenen yapılarda açık ve kapalı otopark yer almasına rağmen emsalin 2.07'ye yükselmesiyle artan yoğunluğun otopark sorununa tam da çözüm bulunamayacağını düşündürmektedir.

19.yy sonunda demiryolunun gelmesi ile başlayan erişilebilirlik anlamındaki canlılık günümüzde demiryolu ulaşımının kesintiye uğraması ve hızlı trene bağlı olarak istasyonların işlevini yitirmesi nedeni ile azalmış ve caddeye erişilebilirlik zedelenmiştir.

## KAYNAKLAR

- 
- [1] Madanipour, A.,(1999) 'Why are the design and development of public spaces significant for cities', Environment and Planning B: Planning and Design, 26(6): 879-891.
- [2] Shonfield, K., (1998). At Home with Strangers: Public Space and the New Urbanity, Working Paper 8: The Richness of Cities, London: Comedia and Demos.
- [3] Alexander, C., Silverstein, M. ve Ishikawa, S., (1977). A Pattern Language, New York: Oxford University Press.
- [4] Carr, S., Francis, M., Rivlin, L.G. ve Stone, A.M., (1992). Public Space, Cambridge: Cambridge University Press.
- [5] Özbek, M., (2004), Kamusal Alan, Hil Yayın, İstanbul.
- [6] Woolley, H., (2003), Urban Open Spaces, Spon Press, London.
- [7] Newman, O., (1972). Defensible Space: People and Design in the Violent City, London: Architectural Press.
- [8] Gehl, J., (1987), Life Between Buildings, Van Nostrand Reinhold Co., New York.
- [9] EPOA (Essex Planning Officers Association), (2006). The Essex Design Guide for Residential and Mixed Use Areas, Essex County Council.
- [10] Yazıcıoğlu Halu, Z. ,(2010). Kentsel Mekan Olarak Caddelerin Mekansal Karakterinin Yürünebilirlik Bağlamında İrdelenmesi; Bağdat Caddesi Örneği, Doktora Tezi, İ.T.Ü., Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [11] Kit Campbell Associates, (2001). Rethinking Open Space, Open Space Provision and Management: A Report for the Scottish Executive Central Research Unit, Edinburgh: The Stationary Office.
- [12] Lang, J., (1994). Urban design: The American Experience, Van Nostrand Reinhold, New York.

- [13] Gibson, J. J. (1966). *The Senses Considered as Perceptual Systems*, Boston:Houghton Mifflin.
- [14] Gibson, J. J. (1979). *The Ecological Approach to Visual Perception*. Boston, MA: Houghton Mifflin.
- [15] Gluck M., (1991). "Making Sense of Human Wayfinding", *Review of Cognitive and Linguistic Knowledge for Personal Navigation with a New Research Direction*, D. M. Mark, A. U. Frank, eds., *Cognitive and Linguistic Aspects of Geographic Space*, 117–135, Kluwer, Dordrecht.
- [16] Moles, A., (1966). *Information Theory and Esthetic Perception*, University of Illinois Press, Urbana, Illinois.
- [17] Nakayama K., (1985). 'Biological image motion processing: a review' , *Vision Research* 252 (5): 625-660.
- [18] Warren, W.H, (1995). "Self-motion: visual perception and visual control", Epstein W., Rogers S. (eds), *Perception of Space and Motion*, (2nd Edition) Academic Press, San Diego 263-325
- [19] Porteous, J. D., (1996). *Environmental Aesthetics: Ideas, politics and Planning*, Routledge, London.
- [20] Gehl, J., 2008 (1987). yenilenmiş baskı, *Life Between Buildings: Using PublicSpace*, Danish Architectural Press. Copenhagen.
- [21] Ö Önal, F. *Yapı Adası İç Boşluğunun, Kentsel Mekana Katılımına Yönelik Bir Model Önerisi*. (1997). İstanbul, YTÜ. Yayınlanmamış doktora tezi.
- [22] Gehl, J. ve Gemzøe, L., (1996). *Public Spaces - Public Life*, Copenhagen: Danish Architectural Press and the Royal Danish Academy of Fine Arts, School of Architecture.
- [23] Cullen, G., (1961). *Townscape*, The Architectural Press, London.
- [24] Downs, R.M., ve Stea, D., (Ed), 1973. *Image and environment: Cognitive mapping and spatial behavior*, Chicago: Aldine.
- [25] Veliöglu, S., (1990). *Dış Mekan Yaşantısına Bağlı Olarak Mimari Ölçekteki Fiziksel Biçimlenişi Değerlendirmeye Yönelik Bir Model*, Doktora Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- [26] Hall, E. T., (1966). *The Hidden Dimension*, Doubleday, Garden City, New York.
- [27] Proshansky, H..M., Ittelson, H.W., Rivlin ve G.L., 1976. *EnvironmentalPsychology*, Holt, Rinehart & Winston Press, Chicago.
- [28] Erkmén, B., (1990). *Şehir Kimliği ve Şehir Mobilyası Üzerine*, *Arredamento Dekorasyon* 17, 88.
- [29] Lynch, K., (1960). *The Image of the City*, MIT Press, Cambridge.
- [30] Montgomery, J., (1998). "Making A City: Urbanity, Vitality and Urban Design", *Journal of Urban Design*, 3: 93-116.

- [31] Çevik, S., (1991). Mekan-Kimlik-Kimliklendirme, Trabzon Sokağı Örneği, Doktora Tezi, KTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- [32] Çevik, S. ve Özen, H., (1995). Özel-Kamusal Mekan Olgusunun Geleneksel ve Günümüz Yaşama Çevrelerinde İncelenmesi: Kültür ve Mekan, Uluslararası VII. Yapı ve Yaşam Kongresi, Bursa, Bildiriler Kitabı, 83-96.
- [33] Türk Dil Kurumu
- [34] Gehl, J., (1971). Three Types of Outdoor Activities:Outdoor Activities and Quality of Outdoor Space, in: Urban Design Reader, (2007). Carmona, M., Tiesdell, S., Architectural Press, Oxford, 143-146.
- [35] Gehl, J., (1987). Life Between Buildings-Using Public Space, Van Nostrand Reinhold, New York.
- [36] Lynch, K., (1981), A Theory of Good City Form, MIT Press, Cambridge.
- [37] Çelik, Z., Favro, D. ve Ingersoll, D., (1994), Şehirler ve Sokaklar, (Çev. B. Altınok), Kitap Yayınevi, İstanbul.
- [38] Turan, B., (2002). Kent ve Çevre: Kamusal Mekan Olarak Sokaklar. Kent.fisek.com.tr/bilimsel/01.htm,1 haziran,2002.
- [39] Francis, M., 1989. 'Control as a dimension of public space quality', in Altman, I., and Zube, E.H., (eds.) Public Spaces and places, Human Behaviour, 10:147-171.
- [40] Appleyard, D., 1991(1987). foreword, Public streets for public use, edited by Moudon, A.V., New York : Columbia University Press.
- [41] Moudon, A.V., 1991 (1987). Public streets for public use, with a foreword by Donald Appleyard, New York : Columbia University Press.
- [42] Rapoport, A., (1990)b. History and Precedent in Environmental Design, Plenum Press, New York.
- [43] Marcus, Cooper, C. ve Francis, C., (1998). People places : design guidelines for urban open space, New York : John Wiley Son.
- [44] Smithson, A. ve Smithson, P., (1967). Urban Structuring, Studio Vista, London.
- [45] APA-American Planning Association-, Steiner, F. R. Butler, K., (2007). Planning and Urban Design Standards, Wiley Graphic Standards Series, Wiley, New Jersey.
- [46] Jacobs, A.B.,(1996) (1993). Great Streets, The MIT Press.
- [47] Jacobs, J., (1984) (1961). The Death and Life of Great American Cities: The Failure of Town Planning , Harmondsworth: Penguin Books (ilk basım 1961).
- [48] Yavuz, A., (2009) Kentsel Yaya-Alışveriş Sokaklarında Geçirgenlik Kavramının İrdelenmesi:Doğu Karadeniz Örneği, Doktora Tezi, K.T.Ü., Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.

- [49] Rapoport, A., (1991). "Pedestrian Street Use: Culture & Perception", Public Streets for Public Use, edited by A. V.Moudon, Van Nostrand Reinhold Company, NY.
- [50] Allan, A., (2001). Walking as a Local Transport Model in Adelaide; Australia, Walking the 21st Century, 122-134.
- [51] Chang, H., (2002) ve Human Behavior,Patterns in Office Building Placa;Three Case Studies in Downtown Dallas, Master Thesis, The University of Texas, Arlington.
- [52] Carmona, M. ve Tiesdell, T., (2007). Urban Design Reader, Architectural Press, Elsevier, Oxford.
- [53] Çağlar, N., (1992). Konut Alanları ve Alışveriş Merkezlerindeki Kent Sokaklarının Çağdaştırılmaları Üzerinde Bir Araştırma, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- [54] Marshall, S.,( 2005). Streets and Patterns, Spon Press, NY
- [55] Rapoport, A., (1977). Human Aspects Of Urban Form : Towards A Man-Environment Approach To Urban Form And Design. Oxford: Pergamon Press.
- [56] Rapoport, A., (1990a). The Meaning of the Built Environment, Tucson, University of Arizona Press (Revised Edition).
- [57] Rapoport, A., (1987). "Pedestrian Street Use, Culture and Perception" in Public Streets for Public Use, Edited by Moudon, A.V., Reinhold, New York.
- [58] Schultz, C.N., (1971). Existence, Space and Architecture, London:Studio Vista.
- [59] Kılınçaslan, T., (1995). Kentsel Ulaşım Mekanları ve Kalitesini Etkileyen Fiziksel Öğeler, Mimari ve Kentsel Çevrede Kalite Arayışları Sempozyumu, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi, Cenkler Matbaası, İstanbul.
- [60] Southworth, M., Ben-Joseph ve E., (2003). Streets and the Shaping of Towns and Cities, McGraw-Hill, New York.
- [61] Appleyard, D., ve Lintell ve M., (1972). "The environmental quality of city streets: The residents' view point", Journal of the American Insitute of Planners, 38, 84-101.
- [62] Köse, E., (1998), Kentsel Alanlarda Kamu Kullanımlı Merdivenli Sokaklar : Beyoğlu İlçesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [63] Appleyard, D., (1991) (1987). Foreword, Public Streets For Public Use, Edited by Moudon, A.V., New York: Columbia University Press.
- [64] Spreiregen, P. D., (1965). Urban Design: The Architecture of Towns and Cities, McGraw-Hill, New York.
- [65] Lynch, K., (1984c). "Reconsidering The Image of The City", Banerjee, T. ve Southworth, M.(1990)(ed), City Sense and City Design: Writings and Projects of Kevin Lynch, MIT Press, Cambridge, Mass, 247-56.
- [66] Buchanan, P., (1988). "What city? A plea for public place in the public realm", Architectural Review, 1101: 31-41.

- [67] Taylor, D., (2002). "Highway Rules", Urban Design Quarterly, 81:27-29.
- [68] Loukaitou-Sideris, A. ve Banerjee, T., 1998. Urban Design Downtown: Poetics and Politics of Form, University of California Pres, Berkeley, CA.
- [69] Hass - Klau, C., (1990). The Pedestrian and City Traffic, Belhaven Press, London.
- [70] Eyice, S., (1994). "Bağdat Caddesi"; İstanbul Ansiklopedisi, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, T.C. Kültür Bakanlığı, 528-531.
- [71] Arı, H., (1994). Ekonomik ve Toplumsal Gelişmelerin Apartmanlaşma Sürecinde Konut Birimlerine Etkileri, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [72] Tekeli ve İ., (1994). The Development of the İstanbul Metropolitan Area, Ken Basımevi, İstanbul.
- [73] Kösebay Erkan, Y., Ahunbay ve Z.,( 2008), " Anadolu Demiryolu Mirası ve Korunması ", İTÜ Dergisi A, 7 (2): 14-25.
- [74] Giz, A., (1994). Bir Zamanlar Kadıköy, İletişim Yayınları, İstanbul.
- [75] Tapan, M.,( 1998). " İstanbul'un Kentseel Planlamasının Tarihsel Gelişimi ve Planlama Eylemleri", 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, 75-88, Ed. Sey, Y., Tarih Vakfı Yayınları, Bilanço 98 Yayın Dizisi, İstanbul.
- [76] Akbulut, M. R, (1994). "Kadıköy"; İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 4. Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, T.C. Kültür Bakanlığı. İstanbul. 329-339.
- [77] Kıray, M., (1998a). Değişen Toplum Yapısı, Bağlam Yayıncılık, İstanbul.

### KİŞİSEL BİLGİLER

Adı ve Soyadı : Cansu PEKŞEN  
Doğum Tarihi ve Yeri : 12 Mayıs 1987  
Yabancı Dili : İngilizce  
E-Posta : cansu\_1205@hotmail.com

### ÖĞRENİM DURUMU

Derece	Alan	Okul/Üniversite	Mezuniyet Yılı
Lisans	Mimarlık	T.C. Maltepe Üniversitesi	2009
Lise	Fen Bilimleri	Süleyman Demirel Lisesi	2005

### İŞ TECRÜBESİ

Yıl	Firma/Kurum	Görevi
2009	Alp Mimarlık	Mimar
2011	Profil Mimarlık	Mimar
2011-2015	Arsemia İnşaat	Mimar





