

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KENTSEL KAMUSAL MEKÂNDA YAYA HAREKETİ:
BAĞDAT CADDESİ ÖRNEĞİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Alâ Leman CEMALİ**

Anabilim Dalı : Mimarlık

Programı : Mimari Tasarım

HAZİRAN 2011

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KENTSEL KAMUSAL MEKÂNDA YAYA HAREKETİ:
BAĞDAT CADDESİ ÖRNEĞİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Alâ Leman CEMALİ
(502081002)**

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 06 Mayıs 2011

Tezin Savunulduğu Tarih : 07 Haziran 2011

Tez Danışmanı : Prof. Dr. Nur ESİN (İTÜ)

**Diğer Jüri Üyeleri : Prof. Dr. Yurdanur D. YÜKSEL (İTÜ)
Prof. Dr. Nilgün ERGUN (İTÜ)**

HAZİRAN 2011

Aileme,

ÖNSÖZ

Tez çalışmam süresi boyunca görüş ve önerileriyle bana yol gösteren, zamanı, desteği ve yardımlarıyla bu süreçte yanımda olan çok değerli hocam Sayın Prof. Dr. Nur ESİN'e saygılarımla teşekkürlerimi sunuyorum.

Hayatımın her döneminde olduğu gibi, tez çalışma sürecimde de bana destek olan ve beni güçlendiren anneme, babama ve kardeşime gösterdikleri sonsuz sabır ve hoşgörü için, yine bu süreçte verdikleri moral ve destek ile hep yanımda olan ailemin diğer üyelerine ve arkadaşlarıma sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum.

Mayıs 2011

Alâ Leman Cemali
(Peyzaj Mimarı)

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	v
İÇİNDEKİLER	vii
ÇİZELGE LİSTESİ.....	ix
ŞEKİL LİSTESİ.....	xi
ÖZET.....	xv
SUMMARY	xvii
1. GİRİŞ	1
2. KENTSEL KAMUSAL MEKÂNLAR VE YAYA HAREKETİ.....	5
2.1 Kamusal Alan, Kamusal Mekân, Kamusal Tanımları	5
2.2 Tarihsel Süreç İçerisinde Kentsel Akıların Önemi ve Yayanın Konumu.....	8
2.3 Kentsel Kamusal Mekânlarda Yaya Hareketleri:	
Meydanlar, Akılar ve Caddeler	12
2.3.1 Kent meydanı, kentsel akılar ve yaya hareketi ilişkileri.....	13
2.3.2 Caddeler ve yaya hareketi ilişkileri.....	18
2.3.3 Yaya kullanımındaki akılarda yaya-araç trafiği ilişkileri	20
3. CADDELERİN KAMUSAL KULLANIMI – DEĞİŞİM VE DÖNÜŞÜM	
OLGUSU.....	25
3.1 Caddelerdeki Yaya Hareketliliğini Destekleyen Faktörler	25
3.1.1 Kültürel faktörler – Kamusal hareket alışkanlığı.....	26
3.1.2 Fiziksel faktörler	28
3.1.2.1 Uzunluk	29
3.1.2.2 Oran	31
3.1.2.3 Mimari kurgu	35
3.1.3 İşlevsel faktörler.....	38
3.1.4 Sosyo-ekonomik faktörler	41
4. ALAN ÇALIŞMASI: BAĞDAT CADDESİ’NİN KAMUSAL KULLANIMI	
VE YAYA DOLAŞIMI SÜREKLİLİĞİ, BUNA BAĞLI OLARAK MEYDANA	
GELEN İŞLEVSEL DEĞİŞİMLERİN DEĞERLENDİRİLMESİ	43
4.1 Çalışmanın Amaç ve Kapsamı	43
4.2 Alan Çalışmasının Bilimsel Yaklaşımı	43
4.3 Çalışma Alanının Seçim Kriterleri	45
4.4 Bağdat Caddesi’nin Tarihçesi ve Cadde’deki Değişim.....	46
4.5 Analiz ve Değerlendirme Modeli	48
4.6 Bağdat Caddesi’nin Kamusal Kullanımı, Yaya Yoğunluğunu ve Sürekliliğini	
Etkileyen Fiziksel Faktörleri ve İlişkileri	51
4.6.1 Cadde’nin konumu	51
4.6.2 Cadde’nin sahil yolu ile bağlantısı.....	53
4.6.3 Cadde’de görülen yaya kullanımları	58
4.6.4 Cadde’nin yaya yoğunluğunu ve meydanlaşmaların oluşmasını etkileyen	
fiziksel faktörleri: Cadde’nin uzunluğu	60

4.6.5 Cadde'nin oran analizi	63
4.6.6 Cadde'nin mimari kurgusu	67
4.6.7 Cadde'deki işlevsel faktörler	76
4.6.8 Cadde'nin topografik özellikleri	86
4.6.9 Bölgenin iklim özellikleri	92
4.6.10 Cadde'nin flora ve fauna özellikleri	94
5. SONUÇ	97
KAYNAKLAR	101
EKLER	106

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 3.1 : Kent mekânlardaki kuşatılmışlık oranları üzerine farklı yorumlar (Yang ve Putra, 2005).....	33
---	----

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1 : Panathenaic Yolu (Url-1).	8
Şekil 2.2 : İtalya, Aosta kent planındaki hakim aksların görünümü (Tayşi, 2006).	9
Şekil 2.3 : Ortaçağ kentindeki düzensiz yaya aksları ve meydan ile birleşimi (Url-2, Url3).	9
Şekil 2.4 : Mimar Domenico Fontana'nın Roma için tasarladığı kentsel aks sistemi (Tayşi, 2006).	10
Şekil 2.5 : Champs Elysées Caddesi, Paris (Url-4).	11
Şekil 2.6 : 19.yy. başlarında inşaa edilen Regent Street, Londra (Url-5).	11
Şekil 2.7 : Meydanın ana biçimleri (Giritlioğlu, 1991).	14
Şekil 2.8 : Karaman'ın (1989) üç ana meydan formundan türettiği meydan tipleri. .	15
Şekil 2.9 : Formu ne olursa olsun bir meydan, hareketi toplayan kent odaları görevindedir.	16
Şekil 2.10 : Meydan ve kent aksları arasındaki ilişkinin çeşitli örnekleri (Krier, 1979).	16
Şekil 2.11 : Sırasıyla doğrusal, radyal ve ağ örüntülü (grid) sistemdeki aks görüntüleri (Ching, 1996).	17
Şekil 2.12 : Modern kentin caddelerini oluşturan elemanlar ve bunların tasarım sürecinde farklı disiplin dallarına ayrılmasını ifade eden şema (Marshall, 2005).	18
Şekil 2.13 : Aksiyel kurguya sahip bir caddenin hareket organizasyonu.	19
Şekil 2.14 : Caddenin sınırlarında bulunan mimari öğeler ya da işlevsel faktörler sayesinde oluşan, hareketin yönlendiği yeni çekim noktaları.	19
Şekil 2.15 : Çekim noktalarının yarattığı yaya hareketi ve cadde üzerinde meydana gelen düğüm noktaları ve meydanlaşmalar.	20
Şekil 2.16 : Tarihi ve modern kentte görülen kent merkezi ve ulaşım örüntüsü (Marshall, 2005).	22
Şekil 2.17 : Sırasıyla; Beyoğlu İstiklâl Caddesi, Kadıköy Bahariye Caddesi (Url-6,Url-7).	23
Şekil 2.18 : Bağdat Caddesi (Url-8)	23
Şekil 3.1 : Cadde üzerinde görülen düğüm-yönlendirme noktalarının farklı konumlanmaları (Ashihara, 1983, s.159).	30
Şekil 3.2 : Champs Elysées Caddesi üzerindeki düğüm noktaları (Url-9).	30
Şekil 3.3 : Farklı hız seviyeleri olan yaya ve sürücülerin hızlarını belirleyen karmaşıklık sıklığı (Rapoport, 1977).	31
Şekil 3.4 : Sırasıyla cadde genişliğinin bina yüksekliğine olan oranının 1/1 ve 2/1 olduğu durumlar ve mekândaki kuşatılmışlık.	32
Şekil 3.5 : Sırasıyla cadde genişliğinin bina yüksekliğine olan oranının 3/1 ve 4/1 olduğu durumlar ve mekândaki kuşatılmışlık.	33
Şekil 3.6 : Champs Elysées Caddesi üzerinden alınan kesit ve kuşatılmışlık durumu.	34

Şekil 3.7 : Chapms Elysées Caddesi ve yaya yolunda algılanan ufuk çizgisi (Url-10, Url-11).....	34
Şekil 3.8 : Fifth Avenue, yaya yolunda algılanan ufuk çizgisi ve cadde üzerinden alınan kesit, kuşatılmışlık durumu (Url-12, Url-13).	35
Şekil 3.9 : Kentsel mekân ile bina birleşiminde bulunan arayüzü oluşturan bölge (Rapoport, 1977).	36
Şekil 3.10 : Yayanın binaya olan mesafesi ve algıladığı cephe yüksekliği (Gehl ve diğ., 2006).....	37
Şekil 4.1 : 2009 tarihli hava fotoğrafı, kırmızı: Bağdat Caddesi, sarı: çalışmanın gerçekleştirildiği gözlemlere dayanarak belirlenen bölge.....	45
Şekil 4.2 : 2009 tarihli hava fotoğrafı: Bağdat Caddesi.....	46
Şekil 4.3 : 1982 tarihli hava fotoğrafı, mavi:demiryolu, kırmızı:Bağdat Caddesi, sarı:sahilyolu.	47
Şekil 4.4 : 2009 tarihli hava fotoğrafı, mavi:demiryolu, kırmızı:Bağdat Caddesi, sarı:dolgudan sonraki sahilyolu.....	48
Şekil 4.5 : Çalışma alanındaki farklı yaya yoğunlukları ve meydanlaşmalar.....	50
Şekil 4.6 : Çalışma alanına bağlanan sokaklardaki farklı yoğunluk tespitleri.....	50
Şekil 4.7 : Çalışma alanında farklı kotlarda bulunan, gözlem noktaları ve görüş açıları.	51
Şekil 4.8 : Cadde'nin sahil yolu ve üst paraleli ile olan bağlantıları ve odaklanmaların olduğu düğüm noktaları.....	57
Şekil 4.9 : Hafta içi aks üzerinde görülen günlük aktiviteler; bankaların önündeki kuyruk, koşuya çıkanlar ve kafede oturanlar.	58
Şekil 4.10 : Hafta sonu caddeye çıkan bebekli aileler ve aks üzerine kalabalığı çekmek için düzenlenen etkinliklerden ve düzenlemelerden örnekler..	59
Şekil 4.11 : Alan çalışması sınırları içerisinde bulunan, Bağdat Caddesi'nin omurgasını oluşturduğu semtler.	60
Şekil 4.12 : Çalışma alanında yoğunluklara göre ayrılan bölgelerin uzunlukları.....	61
Şekil 4.13 : Bağdat Caddesi ile özdeşleşen kutlamalardan örnekler (Url-15).	62
Şekil 4.14 : Bağdat Caddesi üzerinde yaya yolu genişliği-bina yüksekliği oranlarının farklılık gösterdiği, kesitlerin alındığı noktalar.	63
Şekil 4.15 : Kesit 1: Bağdat Caddesi'nde yaya yolunun en geniş olduğu noktadan alınan kesit.....	64
Şekil 4.16 : Kesit 2: Çalışma alanında süreklilik gösteren sınırın ortadan kalktığı noktadan alınan kesit.	65
Şekil 4.17 : Kesit 3. Çalışma alanında yaya yolunun daraldığı noktadan alınan kesit.	66
Şekil 4.18 : Sırasıyla cadde üzerindeki dönemsel yapılardan; ahşap köşk, iki katlı yazlık villa ve az katlı apartmanlaşma döneminden örnekler.	67
Şekil 4.19 : Aks üzerinde yenilenen binaların yerlerini alan alışveriş blokları.	68
Şekil 4.20 : Mağaza arayüzlerinin farklı kullanımlarından ve düzenlemelerinden örnekler.....	68
Şekil 4.21 : Cadde üzerindeki meydanlaşmaların/odaklanmaların başlangıç, bitiş noktalarını belirleyen binalar.....	69
Şekil 4.22 : Cadde'nin merkezi olarak algılanan T-3 kodlu bina.	70
Şekil 4.23 : Cadde üzerindeki T-6 kodlu en eski mekân.	71
Şekil 4.24 : T-4 kodlu mağaza.	71
Şekil 4.25 : 2010 ve 2011 senelerinde, T-5 binasının yılbaşı süslemeleri ile cadde üzerinde odak noktası haline gelmesi.	72
Şekil 4.26 : Yaya yolunun bahçe ile sınırlandığı bir örnek.	74

Şekil 4.27 : 2.derecede yoğun olan bölgenin odak noktasını oluşturan T-8 kodlu bina.	74
Şekil 4.28 : Bostancı tarafındaki mavi bölgede karşılıklı yaya yolunda bulunan; alışveriş binası ve konut kullanımından dolayı daralan aks.	75
Şekil 4.29 : Cadde üzerindeki inşaat çalışmaları.	75
Şekil 4.30 : Göztepe tarafındaki mavi bölgede bulunan konut kullanımı ve küçük mağazalardan bir örnek.	76
Şekil 4.31 : Zemin katlarda bulunan kullanımların aks üzerindeki dağılımı.	79
Şekil 4.32 : Alışveriş mağazalarının ve yeme-içme mekânlarının aks üzerindeki dağılımı.	83
Şekil 4.33 : Bankaların, konutların, yeşil alan ve inşaat çalışmalarının aks üzerindeki dağılımı.	85
Şekil 4.34 : . Aks üzerinde engellilerin hareketleri.	86
Şekil 4.35 : Çalışma alanının topografik kesiti.	87
Şekil 4.36 : Kesit 4: Tribün şeklinde düzenlenen yeme-içme mekânı ve üst kotta kalan mağaza arayüzleri.	88
Şekil 4.37 : Kesiti alınan mekânlardan örnekler.	89
Şekil 4.38 : Kesit:5 Alt kotta bulunan yeme-içme mekânı.	89
Şekil 4.39 : Alt kotta bulunan yeme içme mekânları (Kesiti alınan mekânlardan örnekler).	90
Şekil 4.40 : Kesit 6: Alt kotta yer alan zemin katının mağaza olarak kullanılması...	90
Şekil 4.41 : Alt kotta yer alan mağazalar (Kesiti alınan mekânlardan örnekler).	91
Şekil 4.42 : Kesit 7: Alt kotta kalmış zemin katının ve aks hizasındaki katın bir arada kullanıldığı durum.	91
Şekil 4.43 : Kesiti alınan mekânlardan örnekler.	91
Şekil 4.44 : Cadde'nin farklı mevsim koşullarında hiç değişmeyen yaya yoğunluğu.	92
Şekil 4.45 : Bağdat Caddesi'nin karşılıklı yaya yollarındaki güneş-gölge durumu.	93
Şekil 4.46 : Karşılıklı yaya akslarında bulunan yeme-içme mekânlarının, mevsim koşullarından korunmak için sahip olduğu farklı düzenlemeler.	94
Şekil 4.47 : Aks üzerindeki Çınar, Palmiye ve Çam ağaçları.	95
Şekil 4.48 : Çınar altı yaya kullanımlarından örnekler.	96

KENTSEL KAMUSAL MEKÂNDA YAYA HAREKETİ: BAĞDAT CADDESİ ÖRNEĞİ

ÖZET

Bu tez çalışması, İstanbul’da kentsel kamusal mekân kullanımlarının, yabancı örneklerde görüldüğü gibi, meydanlarda gelişmeyip aksine kent içinde doğrusal hareket aksları olan caddelerde gerçekleştiğine dikkati çekmek amacıyla ve İstanbul kentinin yaya yapısına bu tür aksiyel düzenlemelerin daha uygun olacağı fikri üzerine gerçekleştirilmiştir.

Bu bağlamda, caddelerde görülen fiziksel ortam ve yaya hareketleri arasındaki ilişkiyi sorgulamak adına literatür araştırması yapılmış ve yine bu ilişkiyi gözlemleyebilmek adına kentin önemli bir arteri olan Bağdat Caddesi’nde fenomenolojik (görüngü bilim) yöntemin benimsendiği bir alan çalışması gerçekleştirilmiştir. Elde edilen verilerin ve tespitlerin, kentin mevcut yaya dinamiklerini ağırlaması için doğrusal harekete imkân veren özellikteki mekânların tasarımında ya da mevcut mekânların dönüşümünde ipuçları oluşturacağı ve kentin boş mekânlardan ziyade yaşayan, hareketli ve çevresiyle ilişki içinde olabilecek yeni düzenlemelerine katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Çalışma 5 bölümde gerçekleştirilmiştir:

1.bölümde; çalışmanın çıkış noktasını oluşturan kentsel kamusal mekânlardaki yaya kullanımına dair durum tespiti, çalışmanın hipotezi, amacı ve kapsamı belirtilmiştir.

2.bölümde; kamusal alan, kamusal mekân, kamusallık kavramları incelenmiş, caddeler üzerine odaklanan çalışmanın konusu gereği, tarihsel süreç içerisinde kentsel aksların önemine ve yayanın konumuna değinilmiştir. Kentsel kamusal mekânlar olan meydanlar, kentsel akslar ve caddeler yaya hareketi ilişkisi içinde incelenmiş ve son olarak da yaya kullanımındaki caddelerde yaya-arac trafîği ilişkisine değinilmiştir.

3.bölümde; caddelerde görülen kamusal kullanımlarla birlikte caddenin geçirdiği değişim ve dönüşümü incelemek adına, yaya hareketini destekleyen faktörler belirlenmiş, kültürel, fiziksel, işlevsel ve sosyo-ekonomik faktörlerin önemi belirlenmiştir.

4.bölümde; araştırma alanı olarak İstanbul’da yaya kullanımının yoğun olarak yaşandığı kentin önemli bir aksı olan Bağdat Caddesi seçilmiş, insan davranışlarını ve deneyimlerini incelemeyi ve açıklık getirmeyi amaç edinen fenomenolojik (görüngü bilim) bir yaklaşımla yaya kullanımı ve fiziksel ortam arasındaki ilişkiye ve caddedeki işlevsel dönüşüme dair yapılan gözlemler, analizler ve rastlantısal olarak gerçekleştirilen görüşmeler aktarılmıştır.

5.bölüm; çalışmanın sonuç bölümü olup, alan çalışmasında elde edilen tespitlerin değerlendirilmesi yapılmıştır.

PEDESTRIAN MOVEMENT ON URBAN PUBLIC SPACE: THE EXAMPLE OF BAĞDAT STREET

SUMMARY

This thesis study has been carried out in order to draw attention to the fact that urban public space usage in İstanbul is not based on, as seen in foreign examples, squares but on streets which have rectilinear motion axis on the basis of the idea that these kind of axial arrangements would be more favorable for pedestrian structure of İstanbul city.

In this context, literature research and a fieldwork on an important arterial road, Bağdat Street, through which a phenomenological method has been adapted, have been done to investigate the relation between physical environment and pedestrian movement on streets. It has been considered that the data and evaluation obtained shall be of importance in terms of creating clues for the design of new spaces that have certain characteristics for enabling linear motion or the transformation of old spaces in order to host the current pedestrian dynamism and of contribution to new arrangements that can be vivid, motile and in relation with its environment rather than empty spaces of the city. The study has been conducted in 5 parts:

In the first part, an assessment of pedestrian usage in urban public spaces which is the launching point of the study, the hypothesis, purpose and scope of the study is specified.

In the second part, the concepts of public area, public space and publicity are analyzed. The importance of urban axis and the state of pedestrians in the course of history is mentioned in the line of the study. Squares, urban axis and streets are examined within the scope of their relations with pedestrian motion and finally the relation between pedestrian and vehicular traffic on streets which are open to the use of pedestrians is referred.

In the third part, the factors that support pedestrian motion are specified and the importance of cultural, physical, functional and socio-economic factors are touched upon in order to view the change and transformation that the street has gone through with public usage.

In the fourth part, Bağdat Street, which is an important axis of the city where pedestrian usage can be observed densely, is chosen as research area. Observations, analysis and random interviews concerning the relation between the pedestrian usage and physical environment and the functional transformation of the street are conveyed with a phenomenological approach that aims to examine and clarify human behavior and experience.

The fifth part is the conclusion section of the study and in this part the findings of the fieldwork are evaluated.

1. GİRİŞ

Hızlı kentleşme, ulaşım ve iletişimdeki değişmeler, teknolojideki yenilikler ve bunların kendi aralarındaki karmaşık ilişkileri gündelik yaşamı oluşturarak kişinin gün içinde bulunduğu mekânları ve bu mekânlarda harcadığı zamanı belirlemektedir. Günün büyük bir bölümünü ev ve iş yeri gibi kapalı mekânlarda geçiren kişinin, giderek çevreye olan ilgisi ve boş zamanını geçirebileceği açık bir kamusal mekân arayışı artmaktadır.

Kamusal yaşamın görüldüğü kentin başlıca yaya mekânları olan meydanların ve caddelerin kullanımına bakıldığında karşılaşılan yoğunluk bize kentin ve mekânlarının sahip olduğu yaya dinamizmi hakkında bilgi verecektir. Ancak kamusal mekânların kent içindeki fiziksel yapısına bakmadan önce, kent kültürü içinde ele alınması gerekmektedir. Toplum yaşantısının kültürüne ve alışkanlıklarına göre kurgulanan bu mekânlar, ancak bu şeklide yaşayan mekânlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

İstanbul üzerinden kamusal mekânların kullanımına baktığımızda ve Avrupa şehirleri ile karşılaştırdığımızda özellikle meydanlarda aynı kamusal kullanımın ve yaya yoğunluğunun olmadığını görüyoruz. Bunda pek çok sebep olabileceği gibi akla gelen başlıca sebepler şöyle sıralanabilir;

Osmanlı geleneğinden gelen bir toplumun yaşamakta olduğu bir kent olan İstanbul'un mekânsal örgütlenmesi de bu kültürden önemli ölçüde etkilenmiştir. Toplumsal yaşamın kapalı bir yapıya sahip olduğu Osmanlı kültüründe kamusallık; camiiler, kahvehaneler, çarşılar gibi kapalı mekânlarda işleve bağımlı olarak gerçekleşmiştir. Bunun sonucunda da Doğan Kuban'ın da dediği gibi,

“Kentsel mekân olmayınca, o mekânın örgütlenmesine ilişkin bir gelenek de oluşmamış” böylece ülkede *“geleneksel mimari tasarımda, planlı kent meydanları olmamasına bağlı olarak, bir egemen aks üzerine dizilmiş öğelerden kurulu, büyük simetrik kompozisyonlara götüren bir tasarım ilkesi de gelişmemiş.”* (Kuban, 2003).

gerek mimari gerek kültürel anlamda bir meydan tasarımı ve kullanımı gelişmemiştir.

Günümüz İstanbul’unda meydanların durumuna bakıldığında ise; kentin değişen dinamikleriyle beraber hızla dönüşümü, özellikle ulaşımındaki değişim ve taşıt kullanımının giderek artmasıyla beliren olumsuz koşullar yaya alanlarını olumsuz etkilemiştir. Giderek büyüyen kentin içinde, bulundukları noktalar merkezden uzaklaşmış ya da değişim geçirmiş, mekânı çevreleyen insan ölçeğindeki fiziksel boyutların bozulması veya olmaması da meydanları; giderek boşalan, yayalar için kamusal işlevlerin yerine getirilemediği, yolların, durakların ve araçların arasında sıkışmış düğüm noktaları haline dönüşmesine ve gelip geçilen boş kent odaları halini almasına neden olmuştur.

İstanbul’da meydanlarda karşılaşmadığımız kamusal yaşamın mekânları sorgulandığında ise kentin caddelerindeki kamusal yaşam ve yaya yoğunluğu dikkati çekmektedir. Caddeler, yabancı örneklerde hep kentin önemli meydanlarını, anıtlarını, binalarını birbirine bağlama görevinde cazibe noktaları olmuştur. İstanbul’da ise anıtsallık, aksiyalite, simetri gibi mimari olguların kentsel mekânda gelişmediği bir kent yapısında, ortaya çıkan bu yaya yoğunluklu caddeler, yapısal olarak ulaşım görevini sağlaması yanında kamusal yaşam bağlamında kentin hem yolu hem bölgesi hem düğüm/odak hem de işaret ögesi haline dönüşmektedir. Bu özelliklerde ulaşım amacıyla düşünülmüş kent aksları, görülen kamusal kullanım ve yaya hareketinin devamlılığı sayesinde doğan bir işlevsellikle, kendi içinde de yol, bölge, düğüm noktaları gibi elemanlara ayrılmakta ve yaya sirkülasyonu sayesinde kendi hareket örgütlenmesini oluşturmaktadır.

Tezin temel varsayımı, açık kamusal mekanların Anadolu kentlerinde, Avrupa kentlerindeki tanımlı yaya meydanları biçiminde gelişmeyip, aksine yaya hareketliliğinin kent içinde doğrusal hareket akslarında belirginleştiği ve İstanbul kentinin yaya yapısına bu tür aksiyel düzenlemelerin daha uygun olacağıdır.

Bu bağlamda tez çalışmasının öncelikli amacı İstanbul’da kentsel kamusal hareketin, aksiyel kurguya sahip caddelerde yaşandığına dikkati çekmektir. Bunun devamında çalışmadaki bir diğer amaç ise, caddelerde görülen yaya dinamizmini sorgulamak, toplum ve çevrenin etkileşiminden doğan doğrusal hareketin yaşandığı bu fiziksel ortamı sorgulamak ve bunların sonucunda kamusal kullanım ve mekân arasındaki

ilişkiyi tanımlamak, yaya sirkülasyonunun devamlılığının fiziksel faktörlerden ne derece etkilendiğini, geleceğe yönelik tasarımlarda ve kentteki değişim ve dönüşümlerde dikkate alınmalarının gerekliliğini ortaya koymaktır.

Bu amaç doğrultusunda, literatür araştırmalarında; kamusal alan-mekân, kamusal alan kavramlarına değinilmiş, kamusal yaşamın görüldüğü meydanlar, kentsel akslar ve caddeler bu mekânlarda görülen hareket örüntüsüne ve yaya dinamizmine göre tanımlanmaya çalışılmıştır. Görülen bu hareketi sorgulamak için mekânın oluşturduğu yaya hareketini destekleyen faktörler, literatür araştırmaları yapılarak belirlenmiş ve alan çalışması yardımıyla gözlemlenerek örneklendirilmeye çalışılmıştır.

Alan çalışması, İstanbul'da önemli bir kent arteri olan Bağdat Caddesi'nde gerçekleştirilmiştir. Çalışmada insan davranışlarını, deneyimlerini ve etkinliklerini incelemeyi ve açıklık getirmeyi amaç edinen fenomenolojik (görüngü bilim) yaklaşım benimsenmiş ve gözlem, yerinde tespitler, görüşmeler, fotoğraflar ve kritik noktalardan alınan kesitlerden faydalanılmıştır. Belirlenen bölgedeki kamusal hareket davranışı ve caddenin fiziksel özellikleri ile olan ilişkisi incelenmiş, yaya dinamizmi ile kentsel mekân dinamizmi arasındaki etkileşim değerlendirilmiştir.

2. KENTSEL KAMUSAL MEKÂNLAR VE YAYA HAREKETİ

2.1 Kamusal Alan, Kamusal Mekân, Kamusalılık Tanımları

Kamusal alan kavramını ilk kez 1962 yılında Habermas, "Kamusal Alanın Yapısal Dönüşümü: Burjuva Toplumunun Bir Kategorisi Üzerine Araştırmalar (2003)" adlı kitabında ele almış ve kamusal alanı “özel şahısların, kendilerini ilgilendiren ortak bir mesele etrafında akıl yürüttükleri, rasyonel bir tartışma içine girdikleri ve bu tartışmanın neticesinde o mesele hakkında ortak kanaati, kamuoyunu oluşturdukları araç, süreç ve mekânların tanımladığı hayat alanı” olarak tanımlamıştır (Habermas, 2003).

Habermas’ın rasyonel ve birleştirici kamusal alan görüşü kamu alanının mekânları ile değil de bu alanlarda oluşan tartışmacı ve paylaşımcı davranışlara odaklanmıştır. Richard Sennett ise “Kamusal İnsanın Çöküşü” adlı kitabında, kamusallaşma kavramını, özellikle batı Avrupa şehirleri için, insanların belirli mekânlarda yoğun toplumsal ilişkiler kurma imkânına sahip olmaları olarak yorumlar, dolayısıyla kavramın içinde hem mekânı hem de toplumsal paylaşımı birleştirir (Sennett, 2002).

Türkçe’de ise ‘kamusal alan’ kavramı kelimelerin kavranışı nedeniyle ilk başta kesin bir tanım ile açıklanamaz ve karmaşılaşır. “Kamu” kelimesi nedeniyle akla devletin gelmesi ve resmi ilişkilerin düşünülmesi, toplumsal ilişkiler ya da toplumsal ilişkilerin gerçekleşmesine imkân veren mekânların düşünülmesi gibi birbirinden farklı yaklaşımlar benimsenmektedir. Ayrıca İngilizce metinlerde yer alan “public sphere”, “public realm”, “public space”, “public place” ve “public land” gibi kendi aralarında da çeşitlilik gösteren farklı söylemlerin dilimize çevrildiğinde anlamların birbirine karışması da bu karmaşıklığın devam etmesine neden olmaktadır. Meral Özbek’in (2004), Kamusal Alanın Sınırları adlı makalesinde değindiği üzere, “sphere, site, arena, space, field” gibi kelimelerinin Türkçe’de “alan, mekân, yer, arena, uzam” gibi kelimelere karşılık gelmesi, kavramın coğrafi/mimari bir anlama da sahip olmasına neden olmuştur (Günaydın, 2007).

Bu bağlamda kamusal alan kavramı; “sosyal, yazınsal ve kültürel nitelikli iletişim alanını temsil eden kamusal alan, tüm kamusal alanların kesiştiği, iletişime yani basına gönderme yapan kamusal alan ve uzamın kastedildiği kamusal mekânlar” (Günaydın, 2007) şeklinde sınıflandırılabilir ve kavramının birden fazla anlamının bulunduğunu, “kamusal mekân” kavramının ise fiziksel boyutu olan bir ‘yeri’ tanımlayarak, kamusal alan kavramından türediğini söyleyebiliriz.

“Kamusal alan sözü aldatıcıdır; bu kelimeleri duyduğumda, bu kelimeleri söylediğimde, işaret edebileceğim ve içinde olabileceğim fiziksel bir yerin imgesine sahip olmaya zorlanıyorum. Sadece bir durumu düşünmeliyim; fakat bunun yerine mimari bir örnek hayal ediyorum ve bir meydan (piazza) veya bir kent meydanı veya ortak kentsel bir mekân hayal ediyorum.” (Acconci, 1992).

Kamusal mekânlar, ayırım gözetmeksizin kentin tüm yaşayanlarının kullanımına açık olan mekânlar olup akla ilk gelen meydan, cadde, park gibi kentsel mekânlardır. Ancak birçok kaynakta kamusal alan ve mekân kavramlarının yine aynı anlamda kullanılması ile kamusal mekânlar erişim, kullanım ve mülkiyet durumlarına göre sınıflandırılmışlardır. Pelin Göktürk (2008), kamusal alanın mülkiyet ve kullanım özelliklerine göre incelenebileceğini belirtmiş ve buna göre kamusal alanları “kullanım durumuna” göre; herkesin kullanımına ve erişimine açık olan parklar, caddeler, sokaklar, meydanlar, plajlar vb. gibi alanlar, herkesin kullanımına açık fakat özelleştirilmiş yeme-içme mekânları, mağaza, sinema, spor, ticaret, eğlence merkezi vb. gibi alanlar ve yine herkesin kullanımına açık fakat kamusal olarak tanımlanmamış olan otoyol, demiryolu gibi alanlar olarak, “mülkiyet durumuna” göre ise; mülkiyetin özele, kullanımın ise kontrollü olarak kamuya ait olduğu alışveriş merkezleri vb. alanlar, mülkiyeti ve kullanımı kamuya ait olan fakat işletme, kullanım ve bakımı özele ait, kamuya belirli koşullarda açık alanlar olan deniz kıyısı, cadde ve sokaklar üzerine kurulan yeme-içme mekânları vb. alanlar olarak sınıflandırılabileceğini dile getirmiştir (Demir, 2008).

Tez çalışması boyunca odaklanılan kamusal mekânlar, kentin tüm yaşayanlarının kullanımına açık olan, kamu yaşamına ve toplumsal iletişime olanak sağlayan aynı zamanda kentsel mekânlar olarak da tanımlanan meydanlar, kent aksları ve caddeler olup, sahip oldukları hem sosyal hem de fiziksel özelliklerinden dolayı çalışma boyunca ‘kentsel kamusal mekân’ kavramı altında kullanılmışlardır.

Tarih boyunca kent mekânlarında görülen politik ve toplumsal konularda tartışma, toplanma, kutlama, eğlence, ticaret, alışveriş, ulaşım gibi kamusal aktiviteler, kentin değişik gruplarından insanları bir araya getirmesiyle kamusal hayatı oluşturmuştur.

Fiziksel çevrenin, dış mekân aktivitelerini etkilemesi ile ilgili Gehl (2001); genel olarak, kamusallığı ve dış mekân yaşantısını üç ayrı kategoride incelemiş ve bunları zorunlu aktiviteler, isteğe bağlı olan aktiviteler ve sosyal aktiviteler olarak gruplandırmıştır. Bu aktiviteler tüm dış mekânların ortak kullanıcısı olan yayaaların hareketleri doğrultusunda gelişen aktiviteler olup fiziksel ortamın biçimlenmesini de sağlamışlardır (Gehl, 2001).

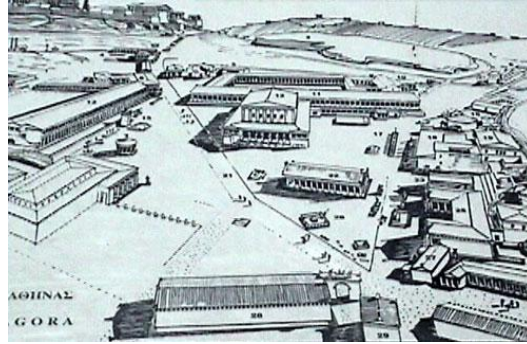
Kent mekânlarında görülen bu kamusallığı oluşturan zorunlu aktiviteler; okula gitmek, işe gitmek, ulaşım için beklemek, birini beklemek gibi yaya hareketiyle ilişkili hedefe yönelik zorunlu olduğumuz hareketlerdir. İsteğe bağlı aktiviteler ise; kişinin katılım isteğine ve mekânın fiziksel özelliklerinin bu isteğe uygun ortamlar sağlayabildiği yerlerde gerçekleşebilmektedir. Yürüyüş yapmak, temiz hava almak, oturmak gibi hareketleri gerçekleştirme isteğine cevap verebilen bu fiziksel ortam, kamusal kullanım açısından kaliteli ve cazip mekânlar olarak tanımlanırlar. Sosyal aktiviteler ise; insanların mekânı paylaşmasının yarattığı tüm aktiviteleri kapsamaktadır. Selamlaşma, sohbet etme gibi toplumsal aktiviteler bu aktiviteler arasında sayılmaktadır. Bunların arasında en yaygın olan durum ise başkalarını görme ve duyma ile gerçekleşen pasif iletişimdir. Sosyal aktiviteler, insanların hareket etmeleri ve aynı mekânda bulunmaları sonucunda kendiliğinden oluşurlar ve böylece aynı zamanda zorunlu ve isteğe bağlı olarak gerçekleşen aktiviteleri de kapsamaktadırlar. (Erdönmez ve Akı, 2005).

Bu çalışmada tüm kamusal kullanımları kapsayan sosyal aktivitelere imkân veren, kamusal yaşamın yoğun olarak görüldüğü ve yayaya doğrusal hareket imkânı veren caddelerdeki yaya davranışları üzerine odaklanacağından ötürü öncelikle tarihsel süreç içerisinde görülen kent akslarının, önemi ve yaya ile olan ilişkisine değinilmiştir.

2.2 Tarihsel Süreç İçerisinde Kentsel Aksların Önemi ve Yayanın Konumu

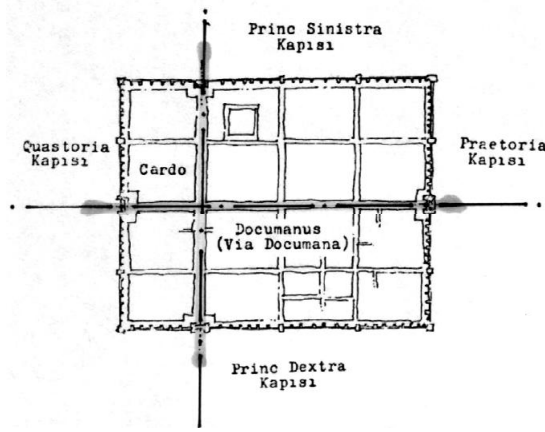
Kentsel akslar ya da yollar diye tanımlayabileceğimiz eleman, kent planlarında kent imgesinin yaratılmasında, kamusal hareketin gerçekleşmesinde, kent mekânlarına olan yolculukta, tarihten günümüze kadar önemli bir yere sahip olmuşlardır. Kentsel aksların kent içindeki taşıdığı anlamı, kamusal yaşamdaki yerini, yayaların kent akslarını kullanımını tarihsel süreç içerisinde inceleyecek olursak, toplumsal yapıya bağlı çeşitli özellikler ortaya çıkar.

Antik Yunan kentlerinde kentsel mekân düzenindeki ana unsurları yapılar oluştururdu. Kent meydanı olarak kullanılan agoranın açık havadaki yaşamı çoğunlukla yürüyen ve ayakta duran bedenler arasında gerçekleştirdi (Sennett, 2001). Bu bağlamda yol ulaşımdan ziyade yapıları birleştiren aksiyel bir mekân görevi görmekteydi. Kent aksının kent meydanı ile olan ilişkisine baktığımızda ise aks, kentin kamusal mekânı olan agorayı bölmez ya da birleşmez, önünden geçerdi. Antik Yunan döneminde bilinen yaya hareket akslarının en başarılı örneği olan Panathenaic Yolu (Şekil 2.1), mekânları birbirine bağlayan -agoranın önünden geçen ve akropolise bağlanan- tüm ticari ve politik aktivitelerin üzerinde odaklandığı bir bölge özelliği gösteren aks, kentin önemli bir sembolü olup aksiyel bir kentsel kamusal mekân görevindeydi (Darby, 2009).



Şekil 2.1 : Panathenaic Yolu (Url-1).

Roma kentlerinde ise Yunan kentlerinin aksine, kentin ana unsurlarını akslar/yollar oluştururken mimari yapılar ise akslara göre referans alınıp form bulurdu. Öyleki ana aksı oluşturan yolların adı vardı ve kuzey-güney doğrultusundaki Cardo aksı ile doğu-batı doğrultusundaki Decamanus aksı “Via Principalis” olarak anılırdı (Darby, 2009) (Şekil 2.2).



Şekil 2.2 : İtalya, Aosta kent planındaki hakim aksların görünümü (Tayşi, 2006).

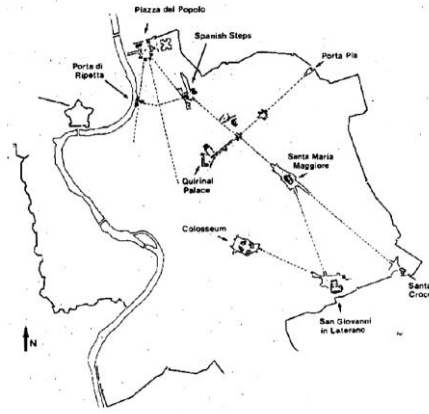
Yunan kentlerinde mimari elemanların birbirine bağlantılandırılması ile sağlanan yaya hareketi, Roma kentlerinde aksların kendisi ile elde ediliyor ve doğrusal bir hareket şekli benimseniyordu. Aksların kent meydanı ile olan ilişkisi de farklılık göstermekteydi; Yunan kentlerinde aks, kamusal hayatın yaşandığı agoranın önünden geçerken, Roma kentinin ‘decamanus’u yani kentin omurgası, roma kentlerinin meydanı olan forum ile merkezinden geçecek şekilde birleşir ve onu ikiye bölerdi. *“Roma mekânının bir omurgası vardı. Romalılar kentte, kişinin dikkatinin yanıl hareketlerle çelinmesi yerine ileri doğru gideceği bir mekân yaratmaya çalışıyorlardı”* (Sennett,2001).

Ortaçağ’ın organik gelişen kentlerinde ulaşım sisteminin temel özelliğini, kent merkezinden sınırlara doğru uzanan ve pazar meydanının formuna uygun biçimde gelişen ana caddeler ile dar ve düzensiz sokaklar oluşturur (Tayşi, 2006). Yaya trafiğine bağlı olan kent akslarının meydanlar ile ilişkisinde, kimi ortaçağ kentlerinde aks ile meydan arasında direkt bir bağlantı görülürken kimi ortaçağ kentinde ise doğrudan bir birleşme olmaz ve bitişik nizam yapıların izniyle aks ile meydanın birleşimi sağlanırdı (Şekil 2.3).



Şekil 2.3 : Ortaçağ kentindeki düzensiz yaya aksları ve meydan ile birleşimi (Url-2, Url3).

Rönesans döneminde ise bilinçli bir düzen yaratma ve belli bir estetik anlayışa ulaşma çabası vardı. Rönesans kentlerinin ana unsuru; doğrusal bir ana cadde ve kentsel kamusal mekânlar olmuş ve bu amaçla ortaçağ kent dokusu yarılarak doğrusal yollar açılmış, meydanlar yeniden düzenlenmiştir. Ana doğrusal cadde fikri Rönesans döneminde görülen bir yeniliktir ve bir çok örnekte bu akslar bir yapıya yaklaşma biçimi ve bölgesel yollara direk bağlantı olarak algılandıkça, aslında ana fonksiyonları ortaçağın karanlık dar sokaklarından sonra hareketi kolaylaştırmak, yayaları güvenli bir şekilde dolaştırmak ve şehrin bölgeleri arasında artan taşıma işlemini kolaylaştırmak içindir (Darby, 2009). Şekil 2.4’de Roma kentinin mimar Fontana tarafından tasarlanan kentsel aks sistemi ve meydanlarla olan birleşimi görülmektedir.



Şekil 2.4 : Mimar Domenico Fontana’nın Roma için tasarladığı kentsel aks sistemi (Tayşi, 2006).

Barok dönemine gelindiğinde tek ve düzenli bir aks ve doğrusal hareketi destekleyen kent yapılarından ve daha düzenli bir kent planından bahsedilebilmektedir. Aksiyel kurgunun ağır basmasından dolayı akslar simetri, meydanlar ve cadde arası organik ilişki, mekansal kullanımlar arası kesintisiz geçiş, meydan-sokak ilişkisindeki genişlemeler ve hareketin devamlılığının sağlanması barok kentsel alanlarında görülen kurguları oluşturur. Kraliyet ve askeri geçitlerin daha rahat yapılabilmesi ve ayaklanmaların kolaylıkla bastırılabilmesi için geniş bulvar önerileri barok kentinin en önemli unsurunu oluşturmaktadır.

Aydınlanma dönemine gelindiğinde, planlamacılar şehrin serbestçe akacak bir şekilde tasarlanmasını istedik ve hareketin kendisine önem vermeye başladılar (Sennett,2001). Şekil 2.5’de bu dönemde inşaa edilen Champs Elysées Caddesi aktarılmıştır.



Şekil 2.5 : Champs Élysées Caddesi, Paris (Url-4).

‘‘Aydınlanma planlamacısı, Barok planlamacının yaptığı gibi caddeleri belli bir nesneye ulaşmaya yönelik tören devinimlerini ön plana alarak planlamak yerine devinimin kendisini başlı başına bir amaç haline getirdi. Barok planlamacı anıtsal bir hedefe doğru ilerlemeyi vurgularken Aydınlanma planlamacısı yolculuğun kendisini vurguluyordu. Bu aydınlanma anlayışında, ister bir mahalleden geçsin, ister şehrin tören merkezinden, cadde/sokak önemli bir kent mekânıydı’’ (Sennett, 2001).



Şekil 2.6 : 19.yy. başlarında inşaa edilen Regent Street, Londra (Url-5).

Modern dönemde ise, geleneksel şehir dokusundan farklı bir anlam kazanan yol ve ulaşım sisteminin işlevsel özelliği öne çıkmaktadır. Taşıt kullanımıyla erişim hızını arttırmak ve yolculuk süresini azaltmak amacıyla düzenlenen ulaşım sistemi, kentin fiziksel yapısını da oluşturmaktadır (Kostof, 1991). Kent akslarında görülen harekete önem verilirken artık hız önem kazanmış ve kent bu hız unsuruna göre kurgulanmaya başlamıştır. Sanayi devrimi ve teknolojinin de gelişmesiyle beraber kentlerin fiziksel özellikleri değişmeye, yollar geleneksel karakterlerini kaybetmeye başlamış ve kent yollarına giderek araçlar hakim olmaya başlamış, bunun sonucunda da yaya

hareketleri kısıtlanmıştır. Şekil 2.6’da inşası bu döneme denk gelen Londra’nın Regent Caddesi gösterilmiştir.

“Aydınlanma şehircileri bireylerin şehrin kalabalıkları içinde dolaşmaktan uyarımlar alacağını tahayyül etmişlerdi; on dokuzuncu yüzyıl şehircileri ise bireylerin hareket yoluyla kalabalıktan korunacağını tahayyül ediyorlardı” (Sennett, 2001).

20.yüzyılda giderek artan taşıt kullanımıyla beraber özellikle 1960’lardan sonra yayalar giderek taşıtların gereksinimlerine göre düzenlenen kentte kendilerine yer bulamamaya başlamışlardır. Yollar, kavşaklar, köprüler, trafik ışıkları, otoparklar gibi gereksinimleri karşılamak amacı ile yaya yolları, meydanlar ve parklar kullanılmaya başlanmış ya da çevresi kuşatılarak yayalar yalnız bırakılmışlardır. Böylece kentsel mekânlar ile yayalar kentin bütünleşmiş bir parçasıyken birbirinden kopmaya başlamış, insanlar bir çok aktiviteye olanak sağlayan alışveriş mekânları gibi büyük, kapalı mekânlara yönlendirilmişlerdir. Son yıllarda kent mekânlarının kent yaşamı üzerindeki önemi anlaşılmaya başlanmış ve kent yaşayanlarının bu ihtiyacını giderecek açık mekânlara gereksinim duyması ile yayalaştırma çalışmaları ve yaya hareketlerine yönelik düzenlemeler gerçekleştirilmeye başlanmıştır.

2.3 Kentsel Kamusal Mekânlarda Yaya Hareketleri:

Meydanlar, Akslar ve Caddeler

Kent mekânlarının düzenlenmesinde başlangıç noktası yayadır ve hareket kavramı yayanın kentsel kamusal mekânları kullanmasındaki ilk ihtiyaçtır. Kentsel alanlarda görülen en temel hareket ise asırlardır değişmeyen ve devam eden ‘yürümek’tir (Rapoport, 1990). Bir kent mekânı tasarımında yürümek en büyük belirleyicidir. Bu hareket sonucunda fiziksel çevre kurgulanır. Kuban’ın (1990) da dediği gibi mekân, hareket ile belirlenir, hareket ise boşlukta gerçekleşir. Böylece mekân, içindeki potansiyel hareket olanaklarına göre tanımlanacak ve biçimlenecektir.

Kamusal yaşamda görülen çeşitli ihtiyaçlar ve aktiviteler sonucunda yürümek veya durmak şeklinde görülen yaya hareketlerine işlevsel olarak olanak sağlayan fiziksel özellikler o kent mekânının tipini (cadde veya meydan gibi) ortaya koyar, mekânın tipi ise mekânın biçimini oluşturur ancak mekân tipi, biçim tarafından saptanamaz,

sadece mekânın işlevi tarafından saptanabilir (Akpınar,1993). Bir mekânın sunduğu işlev, mekânın tipi ile beraber mekânın hareket organizasyonunu da belirler.

Hoogstad, mekân tiplerini; çizgisel/doğrusal (linear), merkezi (concentric) ve ikisinin bir arada olduğu birleşim olarak üçe ayırmıştır (Hoogstad, 1990). Kentsel ölçekte bakıldığında; çizgisel mekânlar, belirli bir aksiyel sistem üzerinde görülen ve bir hareket örüntüsüne sahip sokaklar, caddeler gibi mekânlardan oluşurken, merkezi mekânlar ise daha çok durma, toplanma, oturma eylemlerinin görüldüğü, hareket olarak bir yönlendirmenin olmadığı aksine hareketin toplandığı meydanlar gibi kent mekânlarına karşılık gelmektedir.

Bu bağlamda bugüne kadar sahip oldukları farklı işlevler doğrultusunda farklı sınıflara ve biçimlere ayrılan kentin kamusal mekânları meydanlar, kent aksları ve caddeler; yayanın bu mekânlarda gösterdiği hareket şekline göre farklı bir bakış açısıyla incelenmeye ve tanımlanmaya çalışılacaktır.

2.3.1 Kent meydanı, kentsel akslar ve yaya hareketi ilişkileri

Meydanlar; mimari öğelerle sınırları belirlenmiş, kamusal işlevi olan, diğer kamusal ve özel alanlarla bir arada bulunarak işlevsel bir ilişki kuran açık kamusal mekânlardır (Zucker, 1959).

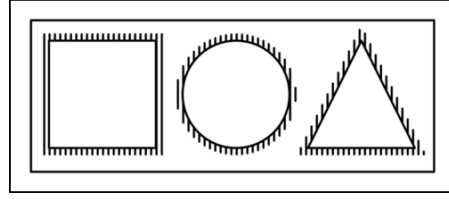
Sözlük anlamı olarak TDK'da meydan; *'1)alan, saha; 2)yarışma, eğlence ve karşılaşma yeri; 3) bulunan yer ve çevresi, ortalık; 4) fırsat, imkân veya vakit; 5) mevlevi tekkelerinde ayin yapılan yer'* olarak tanımlanmaktadır (TDK, Büyük Türkçe Sözlük).

Çeşitli ülkelerde 'piazza', 'square', 'place' ve 'plaza' gibi farklı söylemlerle tanımlanan meydanlar öncelikle mimari yapıların bir açık alan etrafında gruplanmasıyla oluşmuştur. Çevresi binalarla sınırlandırılmış bu alanlar, kent içinde tavanı gökyüzü olan odalar olarak tanımlanmaktadır. Meydanlar; büyüklük, kullanım, sokakla ilişkileri, stil, baskın fonksiyon, mimari form, yerleşim gibi pek çok kategoride sınıflandırılmışlardır.

Yaya hareketi açısından bakıldığında ise; kent dokusu içinde meydanlar, insanlara yönlendirilmiş bir hareket örüntüsünden ve süreklilikten çok, isteğe bağlı gelişigüzel hareketlilik sağlayan, durma ve toplanma olanağı veren, hareketliliğe zorlamayan ve insanların birbirleriyle iletişim kurma potansiyelini içeren mekânlardır

(Giritlioğlu,1991). Meydanın durağan yapısı kentte ‘statik’ bir mekân türü yaratılmasını sağlarken bu özellik sokağın/caddenin akıcı, dinamik yapısına karşı bir zıtlık oluşturur (Yüksel, 1979).

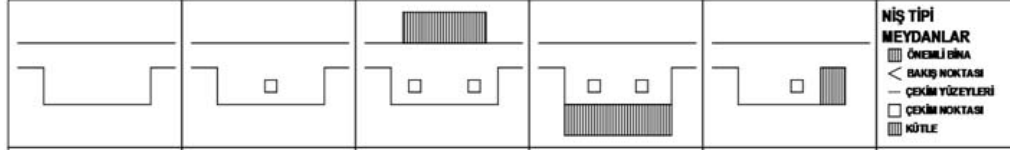
Rob Krier (1988), kentsel mekânı sınıflandırırken, mekânın biçiminin ‘ne’ olduğunu sorar ve meydanı öncelikle üç temel geometrik biçim olan kare, daire ve üçgen meydan olarak sınıflandırır (Şekil 2.7). Kentsel mekân tiplerini ve bunların bir araya gelişlerini açıklarken, sözü edilen üç temel geometrik biçimin niteliğinin bölerek, ekleyerek, çakıştırarak ve bozarak değiştirilebileceğini belirtir.



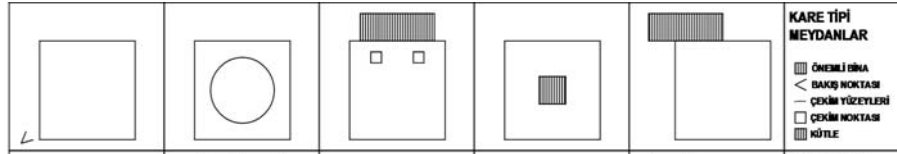
Şekil 2.7 : Meydanın ana biçimleri (Giritlioğlu, 1991).

Karaman (1989) ise, üç ana biçimin türeyenleri ile meydan tiplerini, niş tipi, kare, dikdörtgen, L tipi, yarım daire, üçgen tipi meydanlar şeklinde açıklamaktadır. Şekil 2.8’de bu meydanların örnek çizimleri ve açıklamaları verilmektedir.

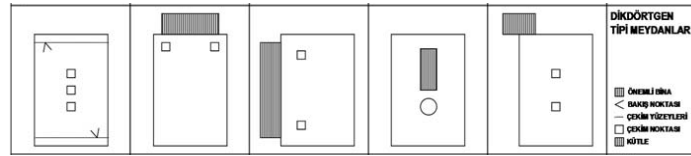
Niş Tipi Meydanlar: Önemli bir yapıya görsel rahatlık sağlamak amacı ile mekânın bir nişle genişletilmesi şeklidir, hareketin organizasyonu açısından bakıldığında ise mekânın merkezinde toplanma sağlayacak şekilde kurgulanmış bir meydan biçimidir.



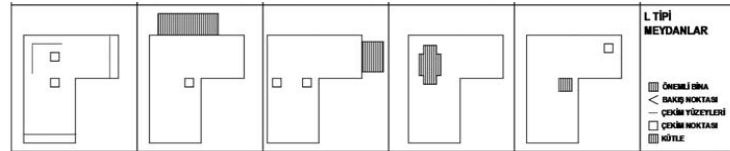
Kare Tipi Meydanlar: Kare tipinde, formundan dolayı kenarlar birbirine eşit değerdedir böylece bu tip meydanlarda hareket merkeze yönelmektedir.



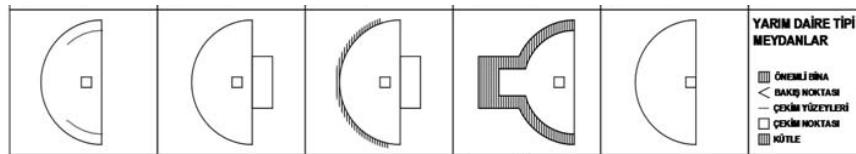
Dikdörtgen Tipi Meydanlar: Genellikle meydanın iki kenarında çekim oluşmaktadır. Hareket noktaları genellikle aks boyunca yani meydanın merkezinde gerçekleşmektedir.



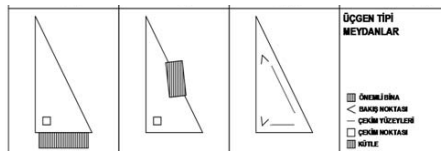
L Tipi Meydanlar: Bu tip meydan, iki dikdörtgen tipi meydanın birleşmesiyle oluşur. Odak elemanlarıyla, mekânın ikiye ayrıldığı, dikdörtgen ve kare meydancıklar elde edildiği ve hareketin önceki örneklerde belirtildiği gibi bu formların merkezlerinde toplanmaya çalışıldığı bir meydan biçimidir.



Yarım Daire Tipi Meydanlar: Hareketin merkeze yönlendiği meydanlardır.

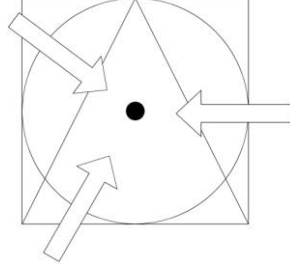


Üçgen Tipi Meydanlar: İki yolun kesişme noktasından ikiye ayrılması gibi bir oluşumdur. Yönlendirilen hareket noktaları üçgenin açılarına bağlıdır.



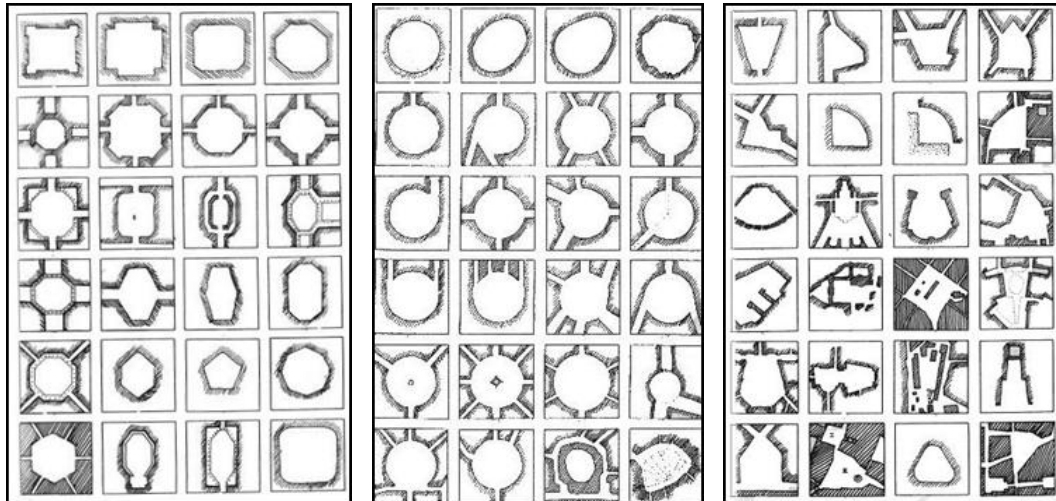
Şekil 2.8 : Karaman'ın (1989) üç ana meydan formundan türettiği meydan tipleri.

Örneklerde de görüldüğü gibi; hangi biçimde olursa olsun, bir başlangıç ya da bitiş noktası, özel bir yönlendirmesi bulunmayan, merkezi bir mekân düzenlemesine sahip meydanlar, kamusal hareketin toplandığı kent odaları görevinde olup ya bir yapı ya da bir donatı elemanı (çeşme, anıt gibi) ya da her ikisinin birleşmesiyle kendi içlerinde sahip oldukları odaklarla kentsel kamusal hareketi toplayan, durağan yapıdaki kentsel boşluklardır. Şekil 2.9’da basit bir şema ile bu odaklanma durumu ifade edilmektedir.



Şekil 2.9 : Formu ne olursa olsun bir meydan, hareketi toplayan kent odaları görevindedir.

Yayayı kent meydanına götüren ve kamusal hareketi kavrayan öge ise kent akslarıdır. Şekil 2.10’da Krier’in (1979), çeşitli formlardaki meydan ve kent aksları arasındaki birleşme, kesişme çeşitleri gösterilmiştir. Kent aksları, meydanların aksine bir başlangıç ve sonu olan, belli bir yönlendirmesi ve sürekliliği olan hareketin görüldüğü doğrusal formlardır. Meydanlar kentte bir hareketin durduğu ya da başladığı alanlardır. Hareketin kendisinin görüldüğü alanlar ise akslar/yollardır.



Şekil 2.10 : Meydan ve kent aksları arasındaki ilişkinin çeşitli örnekleri (Krier, 1979).

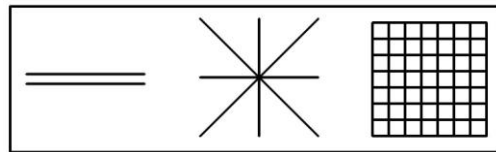
Akslar meydanlara ulaştıklarında mekânın tüm olan biçimini ve içinde bulundurduğu yaya davranışlarının statikliğini hareketlendirerek mekâna ve kullanıcılarına dinamizm katabildiği gibi birden fazla meydan arasında birleştirici görevi de üstlenip kamusal iletişimin ve hareketin merkezi olma durumuna gelirler (Akpınar, 1993).

Burada açıklanması gereken bir ayrıntı vardır ki aks ve yol kelimeleri her ne kadar sık sık birbirleri yerine kullanılsa da farklı özelliklere sahip oldukları durumlar da bulunmaktadır. Kent bilimci Kevin Lynch, Kent İmgesi (1990) adlı kitabında yolları şöyle tanımlar;

“Yollar, gözlemcilerin alışkanlık ve olanaklara bağlı olarak, ara sıra kullandıkları alanlardır. Bunlar; sokaklar, yaya yolları, toplu taşıma alanları, kanallar ve demiryolları olabilir. Bu öğeler pek çok kişinin imgesinde baskındır. İnsanlar hareket halindeyken kenti gözlemler ve bu yollar üzerinde diğer çevresel öğeleri algılayabilir ve bütünle ilişkisini kurarlar” (s.52).

Yolun, hareketi ve ulaşımı simgeleyen işlevsel bir boyutu ve süreklilik özelliği vardır. Aksın ise doğrusal formunun ve ulaşım işlevinin dışında özellikle üzerinde bulundurduğu mimari yapıları ya da çeşitli öğeleri birleştiren, aksın başını, sonunu, belirli işaret öğeleri ile odaklaştıran, doğrusal bir mekân biçimine sahip sembolik bir yönü de vardır. Bu bağlamda kentsel akslar hem fiziksel hem de kültürel çerçevede zengin ve güçlü bir kurguya sahip kentsel kamusal mekânlardır.

Kentsel akslar; uzunluk-kısalıklarına, genişlik-darlıklarına, iki ya da daha fazla noktayı birbirine bağlama durumlarına göre farklı biçimlerde, taşıdıkları trafik tipi ve yüküne göre ya da başlangıç ve bitişlerindeki mimari öğelerle birleşimlerine, aks boyunca sahip oldukları mimari kurguya göre farklı kategorilerde sınıflandırılırlar. Simonds (1967), aksların iki ya da daha fazla noktayı birleştirme durumuna göre aksları; doğrusal/ çizgisel, radyal ve ağ örüntü (grid) şeklinde üç farklı biçim ve hareket organizasyonunda sınıflar (Şekil 2.11). Bunlar arasındaki doğrusal aks, gerek baskın kurgusu gerek barındırdığı kamusal hareket ile dinamik bir etkiye sahiptir.

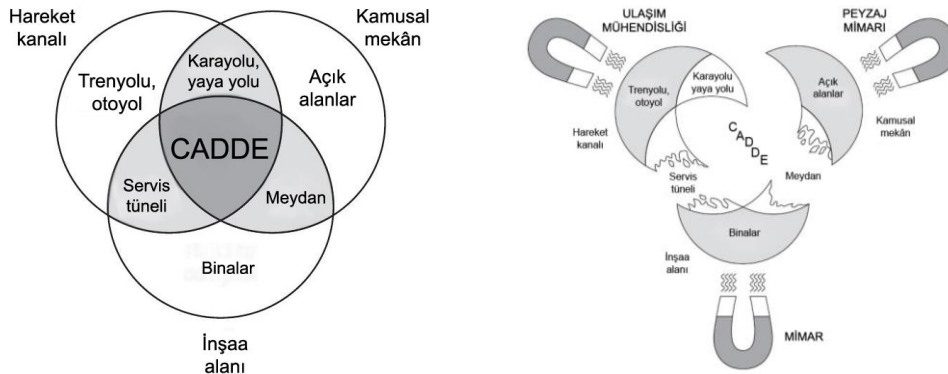


Şekil 2.11 : Sırasıyla doğrusal, radyal ve ağ örüntülü (grid) sistemdeki aks görüntüleri (Ching, 1996).

2.3.2 Caddeler ve yaya hareketi ilişkileri

Cadde, doğrusal karaktere sahip ve yapılar ile çevrili olan sokağın ölçeğinin büyümesi sonucu oluşan dinamik bir kent ögesidir. Aksa dayalı ve süreklilik özelliklerinin yanında kentsel bir bütünlüğün oluşmasında, sosyal ilişkilere zemin sağlamada ve kent imgesinin oluşmasında etkin bir rolü vardır (Karaman,1991).

Genel olarak bir caddenin kent içinde üç fiziksel rolü vardır. Bu roller, ulaşımı sağlayan bir yol bir hareket kanalı olması, kamusal hayatı barındıran kentsel bir mekân olması ve de mimari yapıların sınırı/arayüzü olması şeklinde özetlenmiştir (Şekil 2.12). Bu üç fiziksel özellik modern kentte, caddenin farklı disiplinler tarafından elemanlarına ayrılmasına ve düzenlemesine neden olmuştur. Buna göre; trafik ile ilgili düzenlemeleri içeren hareket kanallarını ulaştırma mühendisleri, cadde üzerindeki üçüncü boyutu oluşturan yapıları çevreyi mimarlar ve şehir plancıları, cadde ile binalar arasında kalan açık kamusal alanları ve düzenlemeleri de peyzaj mimarları tarafından çalışılmak üzere sınıflandırılmıştır (Şekil 2.12) (Marshall, 2005).



Şekil 2.12 : Modern kentin caddelerini oluşturan elemanlar ve bunların tasarım sürecinde farklı disiplin dallarına ayrılmasını ifade eden şema (Marshall, 2005).

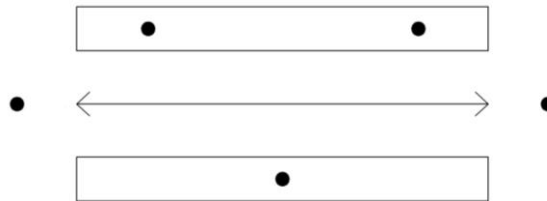
Bir caddenin biçimi; onun sahip olduğu noktasal kalitelere, doğrusallığına ya da kıvrımlılığına, uzunluğuna ya da kısalığına, genişlik ya da darlığına, kapalılık ya da açıklığına göre analiz edilebilir. Cadde biçimi ayrıca onun oran, ölçek, zıtlık, ritim ve de diğer sokaklarla ya da meydanlarla olan bağlantılarına göre de analiz edilebilir. Hangi analiz takip edilirse edilsin bir caddenin biçimini oluşturan iki ana karakteristik özellik vardır ki, o da bir caddenin aynı anda hem yol hem de bir mekân olmasıdır (Moughtin, 2003).

Caddelerin sağladığı kamusal hareket ise oldukça dinamik bir yapıya sahiptir. Hareketi mekânın ortasında ya da bir kenarında toplayan meydanların aksine caddeler, formları gereği hareketi aksın iki ucuna doğru yönlendirir ve devam ettirirler. Caddeler bir aks sistemi üzerinden kurgulanmış kent ögeleri olup doğrusal bir biçim göstererek başlangıç, bitiş noktaları ve süreklilik gösteren gövde olmak üzere üç bölümden oluşurlar. Ching (1996), aksın iki ucunda “bitiş/son” olarak adlandırarak, kurgunun bu noktalarda “sona ermesi” gerektiğini savunur. Bu iki odak noktası, aksı tanımlamada ve özellikle hareketin organizasyonunun sağlanmasında önemli bir rol oynar. Bir odaktan diğerine ulaşmayı sağlayan aksın kendisi ise mekânda doğrusal yönlenmeyi sağlarken yayaya uzunluğu boyunca hareket etme imkânı sunar. Şekil 2.13’de caddenin formu ve sahip olduğu hareket organizasyonu ifade edilmiştir.



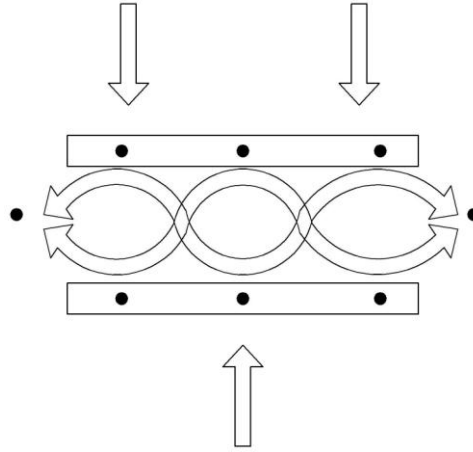
Şekil 2.13 : Aksiyel kurguya sahip bir caddenin hareket organizasyonu.

Caddenin kamusal bir mekân olarak kullanılması ve kamusal hareketi barındırması için mimari bir kurguya ihtiyacı vardır. Aksın her iki yanında bulunan yapılar, cepheleriyle mekânın mimari dilini oluşturur ve aksın hareket odakları dışında kendi işlevsel, görsel, simgesel anlamlarıyla yeni hareket odakları oluştururlar. Böylece gerek aksın kendi kurgusu gerek bileşenleriyle güçlü bir bütün oluşturan cadde, mimari tasarımlardaki etkin rolünü kamusal hareket üzerinden gösterir. Şekil 2.14’de aksın kendi sahip olduğu hareket organizasyonu yanında cadde üzerinde yayaları çekecek, burada tutacak mimari öğelerle sağlanan çekim/yönlenme noktaları ifade edilmeye çalışılmıştır.



Şekil 2.14 : Caddenin sınırlarında bulunan mimari öğeler ya da işlevsel faktörler sayesinde oluşan, hareketin yönlendiği yeni çekim noktaları.

Lynch'e (1960) göre cadde, diğer sokakların birleştiği ya da aktivitelerin pekiştiği ardarda sıralanan düğüm noktaları ile canlı ve renkli bir mekân halini alır. Bu sayede düğüm noktaları arasında bir gerilim meydana gelerek cadde uzunluğu boyunca hareketi mekânın içinde tutar. Bu tip bağlantı noktaları ya da aktivite odakları birbirlerinden 200-300m. arasında uzaklıkta bulunmalıdır (Moughtin, 2003). Doğrusal bir cadde yapısı gereği simetrik bir forma sahiptir ve mekânda meydana gelen harekette bu simetriden etkilenir. Simetride elemanlar arası bir çekim ve etkileşim söz konusudur. Simetride kutuplaşmalar vardır ve her kutup, kendi etki=çekim alanını yaratır. Çoğunlukla iki temel kutup oluşur ve bu kutuplar arasında bir dinamik gerilim vardır. Simetriyi oluşturan bu alan içindeki her eleman hem gerilime hem de (bir denge) durgunluğuna sahiptir (Giritlioğlu,1991).



Şekil 2.15 : Çekim noktalarının yarattığı yaya hareketi ve cadde üzerinde meydana gelen düğüm noktaları ve meydanlaşmalar.

Tüm bunların sonucunda bakıldığında cadde üzerinde gerek aksın kendi kurgusundan dolayı ileriye-geriye doğru bir çekim ile birlikte gerek mimari kurgu ve gerek aktiviteler ya da bağlantılar ile sağlanan düğüm noktaları ile caddenin sınırını oluşturan karşılıklı kenarlarına doğru da bir çekim oluşmaktadır. Böylece bu gerilimler ve çekimler, kendi aralarındaki cezbedici özelliklere göre cadde üzerinde kamusal hayatın yaşandığı farklı özellikte meydanlaşmaların oluşmasına neden olmaktadır. Şekil 2.15'de cadde üzerinde görülen bu durum ifade edilmeye çalışılmıştır.

2.3.3 Yaya kullanımındaki akslarda yaya-araç trafiği ilişkileri

Ulaşım teknolojisinde yaşanan gelişmeler ve kent mekânlarının araç kullanımlarını ön planda tutacak şekilde dönüştürülmeye başlaması, kentin giderek büyümesine ve

kent mekânlarının örgütlenmesinin değişmesine neden olmuştur. Büyüyen kentin kamusal mekânlar üzerindeki etkisi ise iki şekilde olmuş; birincisi merkezden uzak bölgelerde yaşayanların alternatif olarak alışveriş merkezi gibi kapalı kamusal mekânları tercih etmeye yönlendirmiş, ikincisi ise taşıtlar için birer hedef ve durak noktaları haline gelen kent merkezlerinin giderek taşıt yüklü hale gelmesine ve artan taşıt sayısı ve mekanik hızla beraber kentsel kamusal mekânlarda görülen yaya hareketlerinin sınırlanmasına ve azalmasına neden olmuştur.

Kent mekânlarının bu olumsuz koşullarla giderek yalnızlaşması, ulaşımı sağlayan aksların kullanım şekline ve sahip oldukları trafik tipine göre farklı biçimler ve adlar olarak sınıflandırılmasına neden olmuş ve kent içerisinde ulaşım sağlayan yollar; taşıt ağırlıklı yollar, taşıt-yaya birliktelikli yollar ve yaya ağırlıklı yollar olarak sınıflanmıştır (Brambilla ve Longo, 1977).

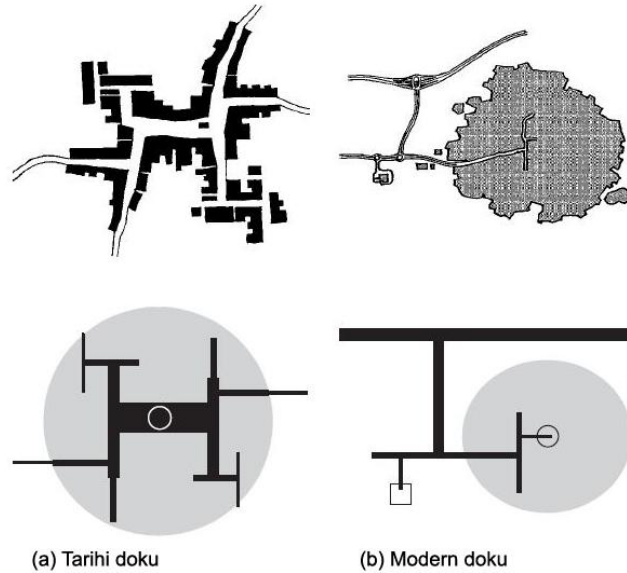
II. Dünya Savaşı sonrası özellikle Avrupa kentlerinde araçların çoğalması ve trafik sorunlarının görülmesiyle kent plancılarının kent merkezini yenilemek ve artan trafiğe çözüm bulmak amacıyla önlemler almaya başlamışlardır. 1950'lerin sonlarına doğru bu durum önemli bir sorun haline gelmeye başlamış ve tarihsel değeri olan bölgelerin kullanımının taşıt trafiğine kapatılmasıyla gerçekleştirilebileceği anlaşılmıştır. Böylece yayalaştırma uygulamaları bu dönem itibariyle yaygın bir uygulama haline gelmeye başlamıştır (Karabay, 1993).

Bundan sonraki dönemlerde görülen tamamen yayalaştırma uygulamaları ise daha çok 1970 yılına kadar gerçekleşmiştir. Ancak yayaları bu mekânlara çekecek ve burada tutacak fiziksel ve işlevsel özelliklere yeteri kadar dikkat edilmemesi nedeniyle meydana gelen olumsuzluklar, tamamen yayalaştırma uygulamalarının yaya-taşıt birliktelikli yollar şeklinde düzenlenmesine neden olmuştur. Bu bağlamda yayalaştırma uygulamaları açısından 1970 senesi bir dönüm noktası özelliğinde olmuştur (Montanari ve diğ., 1993 Altunbaş, 2006).

Böylece bakıldığında, cadde tüm zamanlarda yaşam ve ulaşım, yerleşik ve yolcu arasında sürekli gerçekleşen bir çatışmanın sahnesi niteliğine sahip olmuş ve olmaya devam etmektedir. Appleyard, farklı tipteki trafik yüküne sahip caddelerdeki yaşamı incelediği ve bir caddenin daha güvenli ve daha yaşanılır olabileceği koşulları araştırdığı 'Livable Streets' (1981) adlı kitabında şöyle der; *“trafikte sürücü ve yaya arasındaki güvenliğin sağlanması, açık kamusal mekânların muhafazası ya da*

eksikliği probleminden sonra gelen en yaygın çevresel problemdir.” Bu açıdan tarihsel süreç içerisinde günümüze dek caddelerin, yayalar açısından, güvenliğine ve yaşanılabilirliğine dair sunulan çözümler bu tipteki kentsel kamusal mekânların muhafazasında veya yeni tasarımlarında önemli bir yol gösterici olmaktadır (Appleyard, 1981).

Taşıt-yaya birliktelikli yollar, çoğunlukla “cadde” adı altında hem bir ulaşım sistemi hem de kamusal yaşamın görüldüğü bölgeleri oluştururlar. Bu akslar genellikle kentin merkezlerinde bulunurlar ve kentin önemli arterlerini oluştururlar fakat zamanla Şekil 2.16’da görüldüğü gibi kentin büyümesiyle yolların farklı özellikler kazanması, anayollar ile kentin merkezi arasındaki ilişkinin tersine dönmesine neden olmuş ve böylece merkezdeki caddeler yeteri kadar trafiğe cevap verememe gibi durumlarla çoğu kez yayalaştırılmışlardır. Tarihi kentlerde ana ulaşım örüntüsü kent merkezine odaklıyken ve kentin çeperlerine düşük seviyede yönlenen yollar, modern kentlerde tersine dönmüş, ulaşım kentin dış çeperlerine doğru yayılmış, kentin merkezine olan ulaşım yoğun trafik nedeniyle ikinci plana atılmıştır. Böylece modern kentlerde, eskinin mimari yapılar ile çevrelenmiş dokusu içinde bulunan caddeler bu özellikleri ile kentsel kamusal mekânların odağı haline dönüşmüştür (Marshall, 2005).



Şekil 2.16 : Tarihi ve modern kentte görülen kent merkezi ve ulaşım örüntüsü (Marshall, 2005).

İstanbul’da uygulanan ilk yayalaştırma çalışmalarında bu açıklamaya iyi bir örnek oluşturur. Kentin önemli merkezlerinde yer alan ve 1990 yılında yayalaştırılan

Beyoğlu'ndaki İstiklâl Caddesi ve 1991 yılında yayalaştırılan Kadıköy'deki Bahariye Caddesi kentin büyümesi, trafiğin yoğunlaşması gibi nedenlerle yayalaştırılmış, mimari dokuya sahip önemli caddelerdir. Özellikle İstiklâl Caddesi kent imajında önemli bir yere sahiptir. Bunun dışında kentin önemli bir yerleşim bölgesinde yer alan Bağdat Caddesi ise taşıt-yaya birliktelikli bir cadde olup halkın kendi inisiyatifinden doğan bir potansiyel sonucu kentin önemli bir prestij caddesini oluşturmaktadır (Şekil 2.17, Şekil 2.18).



Şekil 2.17 : Sırasıyla; Beyoğlu İstiklâl Caddesi, Kadıköy Bahariye Caddesi (Url-6,Url-7).



Şekil 2.18 : Bağdat Caddesi (Url-8)

3. CADDELERİN KAMUSAL KULLANIMI – DEĞİŞİM VE DÖNÜŞÜM OLGUSU

Bu çalışma esas olarak “kent aksı”nı odağa yerleştirmektedir. Kent meydanını konu almamaktadır. Çalışmanın önceki bölümünde kent meydanı ve kent aksı ilişkisi yaya hareketleri üzerinden farklı bir anlayışla sorgulanmıştır. Kent aksı, kent planlaması ölçeğinde okunabilen, kentin bütünü için simge değeri taşıyan, devamlılığı olan, genellikle kentin başlıca meydanlarını birbirine bağlayan ve oransal olarak kentin diğer caddelerine göre daha uzun ve geniş olan caddelerdir. Çalışma kapsamında yayanın yoğun olarak kullandığı ve zaman içinde aksa dönüşümü gerçekleşen ana arterler ya da aks durumuna ulaşan caddeler üzerinde durulmaktadır.

3.1 Caddelerdeki Yaya Hareketliliğini Destekleyen Faktörler

Yapısı gereği aksiyel bir kurguya sahip olan caddeler, hareketi sağlarlar fakat bu hareketin sürekliliği ve yoğunluğu caddeyi oluşturan diğer öğeler sayesinde belirlenir. Her cadde aynı özelliklerde mekânsal öğeye, aynı derecede kamusal kullanıma sahip değildir. Bu özellikler sayesinde yaya hareketliliği caddeden caddeye değiştiği gibi bir caddenin kendi içerisinde de yoğunluk anlamında bölgelere ayrılmasına sebep olur.

Hillier (2003), yayanın hedefe yönelik hareketiyle bir kentsel açık alan içindeki yürüyüşünü birbirinden ayırmak gerektiğini ifade eder ve bunlardan ilkinin alan kullanımının yarattığı bir dinamizm, ikincisini ise mekân örgütlenmesinin oluşturduğu bir işlev olarak tanımlar.

Bu bölümde; caddelerde görülen kamusal kullanım ve yaya dolaşımı sürekliliği ilişkisindeki mekânın örgütlenmesini sağlayan faktörler belirlenip tanımlanmaya çalışılmıştır. Hareketin organizasyonu için fiziksel ve sosyal bir çevre gerekir. Bir kamusal mekân tipinin tercih edilmesinde ve orada gösterilen davranışlarda kültürel faktörler belirleyici bir etken iken fiziksel ve ekonomik faktörler ise davranış biçimlerini etkileyen etmenlerdir. Tüm bunların birleşiminde caddenin, kendi

kurgusu ve bileşenleriyle bir bütün oluşturarak, bir cazibe bölgesi değerine sahip olmasında mimari tasarımın etkin rolü ortaya konmaya çalışılmıştır.

3.1.1 Kültürel faktörler – Kamusal hareket alışkanlığı

‘‘Kültürel değişkenler davranışları oluşturur ve sokak ve diğer kentsel mekânların kullanımını ya da kullanılmamasını açıklamada yardımcı olur’’ (Rapoport, 1990).

Kentsel mekânlar içinde bulunduğu coğrafyaya ait sosyal ve yapısal karaktere göre şekillenir. Bu karakter bireyin içinde yaşadığı ve yetiştiği coğrafyanın fiziksel, toplumsal, kültürel özelliklerine göre değişkenlik gösterir. Tasarımcının yapması gereken kentin fiziksel ve toplumsal özelliklerini analiz ederek, farklı kullanıcı gruplarının gereksinim ve beklentilerini karşılayacak dengeli bir çevre yaratmaktır.

Kentsel dış mekânların düzenlenmesinde başlangıç noktası yayadır. Çünkü yaya tüm bu mekânların (meydan, sokak, cadde, park) ortak kullanıcısıdır (Bakan ve Konuk, 1987). Böylece kentsel dış mekânları sınıflandırmadan önce yayayı, farklı kültürlerdeki yayaların kentsel dış mekânlardaki hareket alışkanlıklarını, gereksinimlerini, yaya hareketlerinin tasarım kurallarını incelemek gerekir.

Yayanın kamusal alanda gösterdiği iki ana aktivite vardır. Bunlardan biri; dinamik, devingen hareketten oluşan yürümek, gezmek diğeri ise statik, durağan hareketten oluşan oturmak ve dinlenmektir (Rapoport, 1990). Yayanın kamusal alanda seçtiği bu farklı hareket seçeneği; iki faktörden etkilenir, ilki onun kültüründen kaynaklanan istek, alışkanlık ve yürüme ihtiyacından kaynaklanır ikincisi ise yayanın algılarını etkileyen ortamın fiziksel özelliklerinden kaynaklanır. Rapoport (1990), her aktivitede olduğu gibi yürümek de kültürden gelen bir davranışın sonucudur der. Bunlar yazılmamış kurallar ve tasarımlardır. Fiziksel olarak en iyi italyan caddesi ya da yunan meydanı olsun, eğer insanlar meydan veya caddeyi kullanma istekleri, alışkanlıkları yoksa mimari kurgunun, çevresel yönlendirmenin hiç bir etkisi yoktur. Ama eğer bir istek varsa caddeleri yürümek veya gezinmek için, meydanları da oturmak ve sosyalleşmek için kullanırlar ki bundan sonra fiziksel kurgu yönlendirici değil, bu isteğe zemin sağlayıcı rolde tamamlayıcı bir unsur olur. Bu durum ise, çevrenin insanlar üzerindeki etkisinin ne olduğu sorusunu akla getirir. Kanıtlar fiziksel çevrenin tek başına, insanları herhangi bir aktiviteyi yapmaya

yönlendiremeyeceğidir. Başka bir deyişle eğilim, davranış uygun olmayan çevreyi yenebilir ama çevre bu eğilimi, davranışı üretmez (Rapoport, 1990).

Avrupa kültüründe kamusal yaşam, meydanlarda ve parklarda görülmektedir. Yapılan araştırmalara göre meydanlardaki yaya kullanımlarının %90'ı oturma, bekleme, okuma, dinlenme, izleme, özellikle öğle saatlerinde çalışanların da katılımıyla yeme-içme şeklindeki durağan aktiviteler oluşturmaktadır. Ayrıca gösteriler, eğlenceler gibi etkinliklerin de halkın meydanlara olan ilgisini arttırdığı gözlemlenmiştir (Marcus ve Francis 1998).

Avrupa kentlerinde meydan kullanımı benimsenmiş ve günümüzde de son derece yoğunken, Amerikan kültüründe ise kamusal hareket başka yönde gelişmiş, yaya kullanımına ait kent mekânları kısmen de olsa araç trafiğine açılmıştır. Bunda Amerikan kentlerinin Avrupa kentleri kadar yoğun olmayışı, kent merkezinde fazla konut kullanımı bulunmayışı ve büyük alışveriş merkezlerinin halkın ilgisini daha çok çekmesi etkili nedenleri oluşturmaktadır fakat bu faktörlerin gelişmesini sağlayan en önemli etken Amerikalı'ların gezinme alışkanlığının olmamasından kaynaklanmaktadır. Gezinme alışkanlığının olmaması, kentin taşıt kullanımını gerektirecek şekilde düzenlenmesi halkın kapalı mekânları tercih etmesine neden olmuştur (Marcus ve Francis 1998).

İstanbul'da kentsel kamusal mekânlardaki yaya alışkanlıkları düşünüldüğünde; İstanbul'un doğal ve yapay kurgusunun çok değerli olduğunu düşünen mimarlar Mark West ve Nada Subotnjic, birçok farklı zamanda İstanbul'da bulunmuşlar ve şunu gözlemlemişlerdir (Falay, 2004):

“İstanbul'a gelen çoğu yabancı, yolların içinde-arasında hareket halindeki yoğun malları, insanları araçları görünce yürüyüş ritimlerini yeni ve daha akıcı bir ritm ile değiştirmeleri gerektiğini hissederler. Bu inanılmaz akışkanlık, şehrin alt organizasyonundan ve belki de kaygan topoğrafya ve kökenlerinden kaynaklanıyor olabilir. Bu akışkanlığın enerji kaynağı da antik-eski yerleşik toplumsal içgüdüler, küresel birikimin vektörleri ve genç nüfustur.”

Kültürdeki, toplumsal iç güdüdeki bu yaya dinamizmi İstanbul'un kentsel kamusal mekânlarındaki davranışlarına yansımakta, kentin durağan hareket isteyen meydanları tercih edilmemekte, bu bölgeler birer geçiş yeri olarak görülmekte ve

kullanılmamaktadır. Ayrıca kentin yaşadığı değişimle beraber mevcut bulunan meydanların taşıt trafiğine maruz kalarak birer kavşak noktasına dönüşmesi, fiziksel kurgunun tam anlamıyla bir mekân hissi yaratamaması gibi özelliklerde bu durumu pekiştirmektedir. İstanbul’da kamusal kullanım ve günlük yaşamda tercih edilmesi açısından düşünüldüğünde meydanlar, isimlerinde geçen ‘meydan’ kelimesi ve tarihi değerleri ile akıllarda sadece kentin önemli sembolleri olarak kalmaya devam etmektedirler.

Çevre ve insan arasındaki ilişki; kültürün, algının ve çevresel/fiziksel değişkenlerin karmaşık bir kesişiminin sonucudur. Bu, kentsel alanda görülen yürümek gibi sıradan bir aktivite için de geçerlidir (Rapoport, 1990). Bizim kültürümüzde, Avrupa kentlerindeki meydan kullanımını gibi oturmamak, dinlenmek yerine, daha çok harekete yönelik aktiviteler, yürümek, dolaşmak, gezinmek kısacası dinamiklik daha baskındır. Belki de bundan dolayı İstanbul’da kentsel dış mekânlarda kamusal kullanımın en yoğun olduğu, yaya sirkülasyonunun sürekli aktığı bölgeler caddeler olarak karşımıza çıkmakta ve cadde gibi aksiyel yapıya sahip bu mekânların giderek gelişmekte olduğu gözlemlenmektedir.

Bakan ve Konuk (1987), bu durumu şöyle ifade ederler:

“İnsanın çevreye olan uyumunu basit bir olgu değil, yaratıcı, düzenleyici bir kültür olayı olarak görmek ve değerlendirmek gerekir. İnsan özde, bağlı olduğu toplumdan gelen kültürü, gereksinimleri, eylemleri, ve davranışları ile bütündür. Bu bütünü insan sistemi olarak tanımlayabiliriz. İnsan sistemi ayrıca sürekli olarak içinde yer aldığı çevre sistemi ile karşılıklı etkileşim halindedir. Bu karşılıklı etkileşim, bir çözüm arama çabasıyla meydana gelen tasarım kavramı yalnızca nesneyi biçimlendirme değil, tüm insan kültür öğeleri ve zaman boyutu ile üretim sürecini de kapsayan bir kavram olarak görülmüştür.”

Kültürel faktörler, bir kentin yaşayan kamusal mekânlara sahip olmasında, tasarım sürecinde dikkate alınması gereken en önemli ve ilk faktördür.

3.1.2 Fiziksel faktörler

Bir caddenin biçimsel özelliklerini caddenin sahip olduğu işlev ve kullanımlar oluşturur fakat caddenin kendine özgü karakterini sahip olduğu mimari yapılar belirler. Bir kent arteri ya da taşıt yükü ağırlıklı bir caddenin kamusal bir mekân

olarak benimsenmesinde ve dönüşümünde en önemli etken caddeyi zaman içinde mekânsallaştıran üç boyutlu kurgunun var olmasıdır. Bir ‘yol’ olan mekânın, ‘aksiyel bir mekân’ özelliği kazanmasında; yürünebilme boyutları, kuşatılmışlık derecesi, bunu sağlayan mimari yapıların varlığı ve nitelikleri önemli olup o mekânın fiziksel boyutlarını belirler.

Mekânın fiziksel boyutları ve yapıların sahip olduğu kullanımlar mekânın imajında ortaya koyar. Kentsel mekân üzerinde edinilen imaj, mekânın imgelenmesinde ve mekânda gösterilen hareketin örgütlenmesinde de önemli bir etkidir.

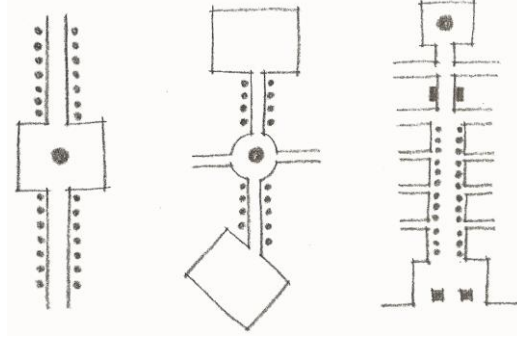
3.1.2.1 Uzunluk

Doğrusallık özelliğine sahip aks ‘uzunluk’ ve ‘yön’ nitelikleriyle insanın yol boyunca hareket etmesini sağlar (Ching 1996). Uzunluk mekânın ölçeği içinde hareket ettikçe ortaya çıkar ve bir kamusal mekânda kentsel ölçeği algılamak için kullanılan en eski ve etkili hareket sistemi ise yürümektir. Kentsel mekânda yürüyen birey mekânın ölçülerini yürüyerek adımlarıyla belirler. İki nokta arasındaki mesafe ve hız da yürüme ölçüsünü oluşturur. Çoğu insan, 800m.’yi kolaylıkla yürür, ortalama olarak da 4km. bir saat içinde yürünebilecek bir mesafedir (Spreiregen, 1965). Gehl ve diğ. (2006) ise, yayanın bir saat içinde maksimum olarak 5 km.’yi çevresindeki tüm detayları algılayabilecek kalitede yürüyebileceğini söyler (Gehl ve diğ. 2006). Bu ölçüler kent merkezlerinin ya da kentsel mekânların ölçeğini belirlemede yardımcı olur.

Cadde uzunluğuyla ilgili Sitte (1965), şöyle bir tanımlama yapar: *‘İdeal cadde, bütünüyle kuşatılmış bir birim olmalıdır. Kişinin izlenimi burada sınırlanmalı, adeta sarılmalıdır. Daha mükemmel bir tablo ise şöyledir: Mekânda huzuru hisseden kişi, bakışları sonsuzlukta kaybolmayan kişidir. Kişi kendini baktığı noktadan, sonsuzlukta kaybolmadığı mekânlarda rahat hisseder’* (Sitte,1965, Moughtin, 2003’dan). Moughtin (2003) ise, cadde uzunluğuyla ilgili olarak; kesintisiz bir cadde uzunluğunun en üst limitinin yaklaşık 1500m. olması gerektiğini ifade eder. Bunun ötesinde insan ölçeği kaybolur. Bunun gibi uzun bakış açıları, genelde sadece özel caddeler, büyük kutlama caddeleri, kamusal yaya yollarında vardır.

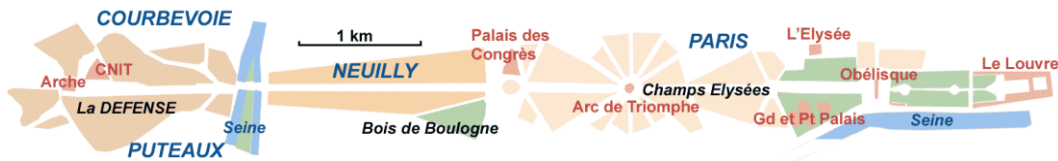
Caddenin uzunluğu, eninin dar veya geniş olmasına göre farklı niteliklere bürünebilirken, yönü ise Lynch’in (1990), tanımına göre bir bölge ya da işaret ögesiyle belirlenebilir. Ashihara’nın (1983), çiziminde de görüldüğü gibi caddenin

başında, sonunda ya da gövdesinde bulunan düğüm noktaları; caddenin yönünü, hedefini belirlerken, uzunluğu için de bir ölçeklendirme görevi sağlamaktadır (Şekil 3.1).



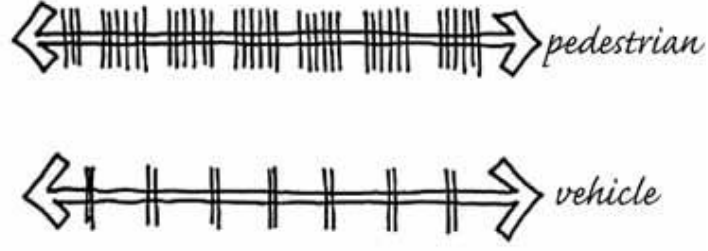
Şekil 3.1 : Cadde üzerinde görülen düğüm-yönlendirme noktalarının farklı konumlanmaları (Ashihara, 1983, s.159).

Buna örnek olarak gösterilebilecek olan Paris'in prestij caddesi Champs Elysées (Şekil 3.2), Concorde meydanından başlar ve Défense meydanı Courbevoie'ya kadar 6km. uzunluğunda doğrusal bir şekilde uzanır. Fakat caddenin 1880m. uzunluğundaki kısmında başarılı bir şekilde görülen kamusal kullanım, Concorde meydanından başlayan ve zafer anıtı Arc de Triomphe'un bulunduğu Charles de Gaulle meydanında biter. İki meydan arasında uzanan ve arada kalan bu uzunluk boyunca diğer tarihi binaların varlığı da caddenin uzunluğunun algılanmasında, aksın kendi içinde bölümlere ayrılmasında yardımcı bir etkidir, aks boyunca, başında ve sonunda bulunan öğeler mekânın imgenmesini de sağlayarak hareketin yönlendirilmesinde de etkin rol oynar.



Şekil 3.2 : Champs Elysées Caddesi üzerindeki düğüm noktaları (Url-9).

Yaya-taşıt birliktelikli bir caddedeki mekân algısı; aks uzunluğunca görülen hıza ve çevrenin sahip olduğu çeşitliliğin belirli zaman dilimlerinde gösterdiği değişiklik sıklığı ile şekillenir. Mekândaki çeşitlilik, binaların sahip olduğu biçimsel detayların ve işlevsel kullanımların zenginliğine bağlıdır. Cadde üzerinde yayanın yavaş hareket etmesi için fazla sayıda çeşitliliğe ve değişikliğe ihtiyacı vardır. Hızlı araç hareketi ise dikkatin dağılması için daha fazla basitlik ve daha az değişiklik ister (Şekil 3.3) (Rapoport, 1977).



Şekil 3.3 : Farklı hız seviyeleri olan yaya ve sürücülerin hızlarını belirleyen karmaşıklık sıklığı (Rapoport, 1977).

Aks üzerinde sürücüler ve yayalar için belirli zaman dilimlerini oluşturan öğeler ise trafik ışıkları, caddeye bağlanan diğer yan sokaklar ve toplu taşıma durak noktaları olarak kendini gösterir. Trafik ışıkları, araçların hareket ritmini düzenlerken, caddenin iki tarafında bulunan yaya yolları arasında bağlantı noktaları görevi görerek yayanın da hareket örüntüsünü oluşturur.

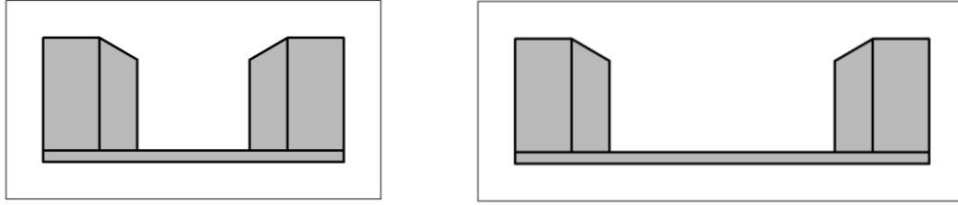
Cadde üzerinde belirli noktalarda bulunan trafik ışıkları, toplu taşıma durakları, aksın yan yollarla kesiştiği noktalar; aksın hareket bağlamında beslendiği, yükünün hafiflediği ve hareketin yönünün değiştiği noktalar olup yayaların bir araya gelmesini sağlayan düğüm noktalarının oluşmasını sağlarlar. Ayrıca bu noktalar çevresinde görülen diğer fiziksel ve işlevsel faktörler ya da etkinlikler gibi kişinin ilgisini çekecek ve imajında caddenin hedef noktaları olarak hatırlamasına neden olan özellikler, caddeyi giderek kendi içinde bölümlere ayırırken aynı zamanda yaya hareketini de dinamikleştiren noktalar olarak görev görecektir. Cadde uzunluğunca bulunan bu noktaların konumları, caddede üzerindeki tekrarı ve bu takrarların birbirlerinden uzaklıkları caddenin bölgeleri arasındaki kullanımı, bu kullanımlardaki yoğunlukları da etkilemektedir.

3.1.2.2 Oran

Bir kentsel mekânın sahip olması gereken en önemli özellik kuşatılmışlık etkisi yaratmasıdır. Çevrelenmiş bir kentsel mekân aynı bir kase (meydanlar) ya da bir tüpün (caddeler) içindeki hacim gibi kenar yüzeyleri ile form bulur. Peki kentsel kamusal bir mekânda kuşatılmışlık oranı ne olmalıdır? Bir meydanın tüm çevresinin yeterli derecede çevrelenmesi gerekir ki dikkat mekâna odaklansın, bir caddenin ise kuşatılmışlık oranı sadece iki yanında yaratılabilir, bu oran da mekânın bir kanal şeklinde biçimlendiğini hissettirecek ve dikkati bu kanal içinde tutacak kadar yeterli derecede olmalıdır (Spreiregen, 1965).

Mekân içinde hareket ederken, dikkatimizi çeken şeylere göre başımızı ve gözlerimizi hareket ettiririz ve bir yerdeki görüş alanımız mekânda hissettiğimiz kuşatılmışlık hissinin derecesini verir. Meydan ya da cadde, kuşatılmışlık hissi genellikle mekânda etrafımızı saran binalara olan mesafe ile binaların yüksekliği arasındaki ilişkiyi algılayan bakışımızla belirlenir (Spreiregen, 1965).

Cadde üzerindeki algı ve boyutlandırma konusunda literatürde çeşitli tanımlar verilmekle birlikte Spreiregen genel görüş alanımızın düşeyde; yukarı doğru 30° , aşağı doğru 45° ve yatayda da her iki yönde 65° lik ölçülere sahip konik bir şekli olduğunu söyler. Bu açılar insan hareketsizken çevresini ya da bir objeyi algılama sürecini taşımakta, cadde genişlikleri, cephe, panorama, silüet yükseklikleri gibi çalışmalara baz teşkil edecek formel ölçütleri tespit etmekte kullanılmaktadır (Karaman, 1991).



Şekil 3.4 : Sırasıyla cadde genişliğinin bina yüksekliğine olan oranının 1/1 ve 2/1 olduğu durumlar ve mekândaki kuşatılmışlık.

Bir caddenin biçimi ve kuşatılmışlık özelliği en iyi kesiti alınarak ifade edilir. Durduğumuz noktadan bizi çevreleyen sınıra baktığımızda sınırla aramızdaki mesafe ile sınırın yüksekliği eşit ise yani 1'e 1 oran oluşuyorsa 45° lik bir görüş açısı oluşur, bu bir insanın bakış açısının (30°) kabul edilebilir derecede üstünde olup, kişinin kendini iyi bir şekilde çevrelendiğini hissetmesini sağlar. Sınıra olan mesafenin yüksekliğe olan oranı iki katı olduğunda görüş açısı 30° olur ki bu görüntüyle, eşik etkisi yaratılmış olur. Bu kapalılık hissinin yaratılmasında kullanılan en alçak limittir (Spreiregen, 1965) (Şekil 3.4'de bu durumu ifade eden cadde kesitleri bulunmaktadır).

Sınıra olan mesafe, sınır yüksekliğinin üç katına çıktığında, en üst noktayı 18° lik bir açıyla görürüz. Bu oranda, mekânı hissettiğimiz kadar mekânın arkasındaki objeleride görürüz (Şekil 3.5). Sitte, mesafenin yüksekliğe oranının 3:1 oranını geçen kamusal alanların ölçü/boyut sahibi olamadıklarını söyler. Bu limitin üstünde, çatı izleri, ufka doğru birleşir ki bu da hareketi yönlendirir. Dinamik kentsel mekânlar bu

ize uygun yollar olmalıdır. Bir meydan için bu oran kuşatılmışlık açısından en üst limiti belirlerken, bir cadde için en alt limiti tanımlar denilebilir (Moughtin, 2003).



Şekil 3.5 : Sırasıyla cadde genişliğinin bina yüksekliğine olan oranının 3/1 ve 4/1 olduğu durumlar ve mekândaki kuşatılmışlık.

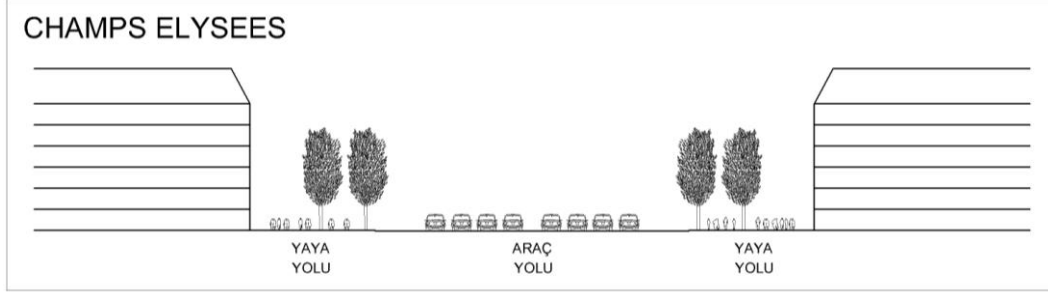
Sınıra olan mesafe yüksekliğin 4 katına çıktığında, en yüksek noktayı 14°lik bir açıyla görürüz ve artık mekânın dışındakilerini de algılarız. Böylece mekân içerdği çevrelenmişlik kalitesini kaybederken, sınırı oluşturan ön cephelerde fonksiyonlarını kaybeder (Spreiregen, 1965) (Şekil 3.5).

Spreiregen (1965), Lynch (1960) ve Ashihara (1983) kent mekânlarında görülen kuşatılmışlık algısı üzerine yaptıkları çalışmalarda aynı birimleri farklı yorumlamışlardır ve Çizelge 3.1’de bu yorumlar şu şekilde özetlenmiştir (Yang and Putra, 2005). Literatürde verilen algı ve boyutlandırma konusundaki bu oranlar ve açıklamalar tasarımcı için bir kural niteliğinde olmayıp genel algılar olarak ele alınmalı ve tasarımın bütünlüğü içinde irdelemelidir.

Çizelge 3.1 : Kent mekânlardaki kuşatılmışlık oranları üzerine farklı yorumlar (Yang ve Putra, 2005).

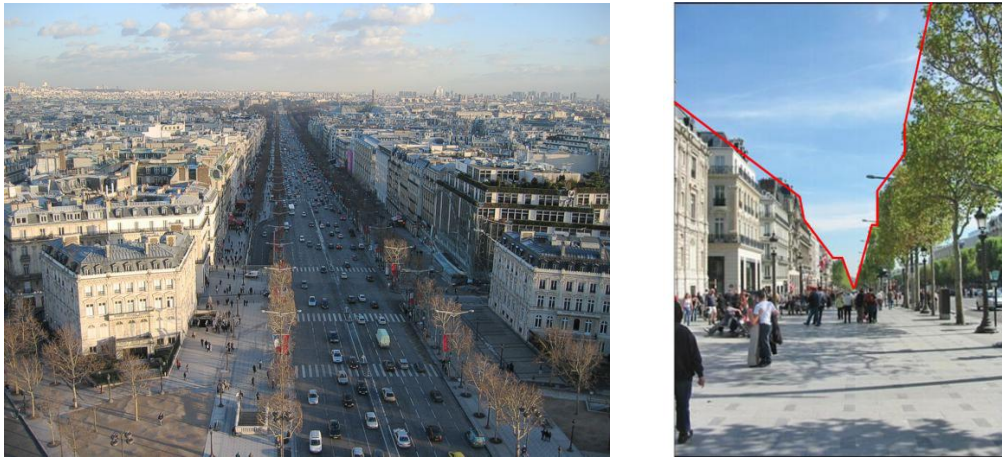
Dikey açılar	y/g oranı	Spreiregen, 1965	Lynch 1962	Ashihara 1983
45	1:1	Tam kuşatılmışlık	Tam kuşatılmışlık	Dengeli seviye
27	2:1	Eşik seviyesi	Ferah kuşatılmışlık	Geniş kuşatılmışlık
18	3:1	Minimum seviye	Ferah kuşatılmışlık	Ferah kuşatılmışlık
12	4:1	Sona erdiği seviye	Sona erdiği seviye	Sona erdiği seviye

Mekânın, oran özelliklerini etkileyen uzamsal karakteristik özellikleri, belirli bazı yolların imgesini de güçlendirebilmektedir. Örneğin, son derece geniş ve dar yollar dikkati çekmektedir. Genişlik veya darlık gibi uzamsal niteliklerin önemi, ana caddelerin geniş olması ve tali yolların dar olmasından ileri gelmektedir (Lynch,1990).



Şekil 3.6 : Champs Elysées Caddesi üzerinden alınan kesit ve kuşatılmışlık durumu.

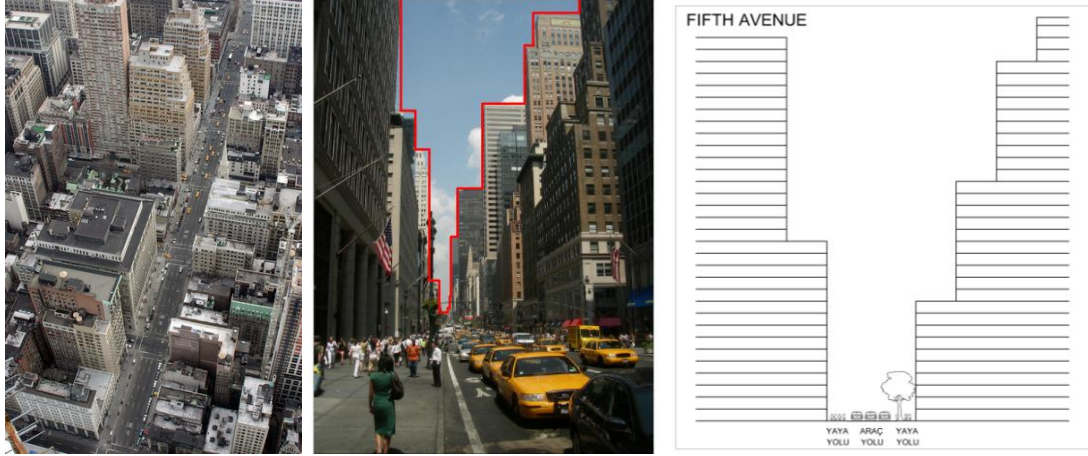
Champs-Elysées Caddesi geniş taşıt va yaya yolları ve çevresindeki alçak katlı yapıları ile kentin önemli bir imgesine sahiptir. Caddenin genişliği nedeniyle kuşatılmışlık hissi (Şekil 3.6) azalsa da bu özellik aks boyunca bulunan bitkilendirme ile sağlanır aynı zamanda caddenin genişliği ufuk çizgisinin algılanmasını da zorlaştırır ve yönlenme hissi yine bitkilerin yardımıyla elde edilir (Şekil 3.7).



Şekil 3.7 : Chapms Elysées Caddesi ve yaya yolunda algılanan ufuk çizgisi (Url-10, Url-11).

Lynch'in (1990), tanımına göre dar bir cadde, tali bir yolu çağrıştıracığından dolayı, imgesi geniş caddeler kadar güçlü olamaz ancak caddenin darlığı, yüksek binalar ve kalabalıklar ile pekiştirildiğinde meydana gelen zıtlıklar imgede belirgin bir özellik kazanır. Fifth Avenue dar yapısı ve sahip olduğu diğer özellikleri arasındaki güçlü zıtlıklar ile bu tanımlamaya oldukça uygun bir akstır. Yüksek yapıları ile sahip

olduğu baskın kuşatılmışlık özelliği bitkilendirmeler ile yumuşatılmaya çalışılmıştır. Ufuk çizgisi ise oldukça yüksek binaların arasında, caddenin dar bir yapıya sahip olması sayesinde algılanır (Şekil 3.8).



Şekil 3.8 : Fifth Avenue, yaya yolunda algılanan ufuk çizgisi ve cadde üzerinden alınan kesit, kuşatılmışlık durumu (Url-12, Url-13).

Çevrelenmişlik düzeyinde farklı durumlara örnek olan ve yaşanırılık açısından başarı gösteren bu akslardaki oranlar uç özellikler gösterir. Bu başarının sağlanmasında ve mekânın yaşanırılığında, kuşatılmışlık özelliğinin sadece fiziksel özellikler ile değil yayaların yoğunluğu ile sağlanan mekânın durağan ya da dinamik özelliğine de bağlıdır (Rapoport, 1990).

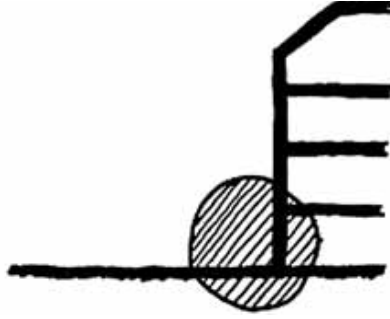
Caddelerdeki bir diğer önemli oran ise, mağaza vitrinlerinin genişliği ile cadde genişliği arasındaki orandır. Ashihara'nın (1983), Japonya'nın Motomachi Caddesinde yaptığı çalışma sonucunda, vitrin genişliğinin cadde genişliğine oranının 0.6 gibi bir ortalama sahip olması gerektiğini bulmuştur. Bu oranın daha az olduğu durumlarda mekânın kent peyzajına bir Asyalı karakteri kazandırdığını, oranın 1'e eşit olduğu durumlarda ise mekânın modern bir görünüme ve niteliğe sahip olduğunu belirtmektedir.

3.1.2.3 Mimari kurgu

Bir caddenin sahip olduğu özgün karakteri onun mimari dokusu ile sağlanmaktadır. Mimari doku; yapıların tarihsel geçmişini ve mimari niteliklerini, yapı ile kentsel mekân birleşimindeki arayüzleri ve cepheleri, caddenin gökyüzü çizgisini belirleyen ve yönlendirme etkisini kuvvetlendiren yapı yüksekliklerini ortaya koyar. Yapının

fiziksel özelliklerini oluşturan bu unsurlar kentsel mekânın sosyal boyutunu da oluşturur ve yaya hareketlerini ve meydanlaşmaları etkiler.

Bir caddenin kentsel kamusal bir mekân olarak benimsenmesi için kuşatılmışlık özelliğinin öneminden bahsetmiştik. Bu özellik caddenin iki sınırında bulunan yapılar sayesinde gerçekleşir ve yayalar caddenin uzunluğu boyunca değil, bina sürekliliğince ilerler. Özellikle zemin katların ön cepheleri, kent mekânlarını kullananlar için ilgi çekici bir alanı oluşturur. Yayaların sirkülasyon devamlılığı binaların ön cephelerindeki duruma paralellik gösterir: yayalar cephe sürekliliği boyunca hareket ettiği gibi cephe önünde ileri-geri hareket ederler, yaklaşırlar, içeri girerler ve terk ederler (Gehl ve diğ., 2006).



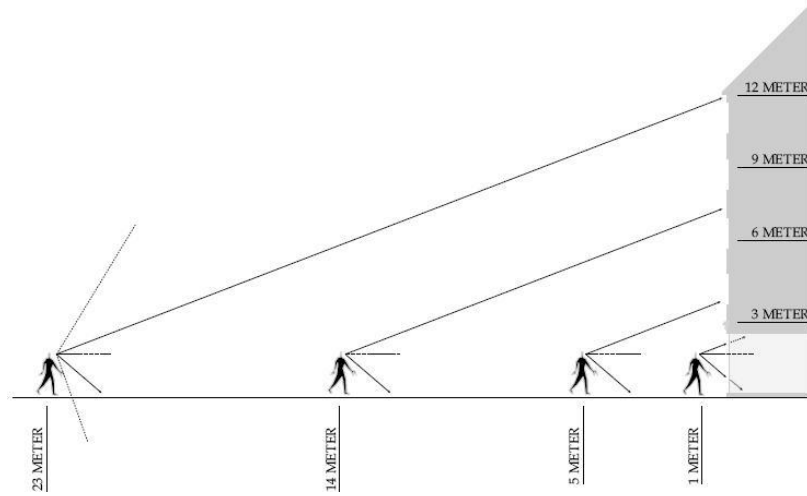
Şekil 3.9 : Kentsel mekân ile bina birleşiminde bulunan arayüzü oluşturan bölge (Rapoport, 1977).

Gür (1996), “*Bir yapının dış alanla ilişkisi onun ikinci dereceden bir özelliği değil onun gelişmesinin ve varlığının tamamlayıcısıdır*” der. Bu ilişkinin sağlanmasında yapı ile kentsel mekân arasındaki yatay bileşeni oluşturan ve iki mekân arasındaki geçiş bölgesini tanımlayan arayüzler önemli bir unsurdur çünkü yapı ile kentsel mekân arasında bağlantı sağlayabildiği gibi ayırıcı bir özelliğe de sahiptir (Şekil 3.9). Bu özellik arayüzün geçirgenlik özelliğini oluşturur. Geçirgenlik boyutuna göre cadde üzerinde açık/yarı-açık, yarı özel, yarı kamusal gibi üç boyutlu hacimler/ arayüzler meydana gelir (Bara, 2006). Ayrıca arayüzdeki geçirgenlik bina ve kentsel mekânın birleşmesiyle yaya tarafından deneyimlenen alanın genişlemesini de sağlar (Gehl ve diğ., 2006).

Arayüzde görülen farklı geçirgenlik seviyeleri binanın sahip olduğu farklı kullanım özelliklerinden kaynaklanır. Yayanın ihtiyacını ya da ilgisini çeken işlevsel bir kullanıma, nitelikli bir arayüze ve dolayısıyla da iyi bir geçirgenliğe sahip bir bina, cadde üzerinde noktasal olarak görsel ve işlevsel anlamda odak oluşturarak insanları

çekerken, genel olarak ise bulunduğu aksı etkileyerek hareketin bu noktaya yönelmesini ve yaya yoğunluğunun artmasını sağlar.

Arayüzün düşey bileşenini oluşturan cepheler ise aks üzerindeki yapıların dış mekân ile sınırını oluşturan iki boyutlu düzlemlerdir. Yapılar cepheler ile son bulurken kentsel mekânlar ise cephelerle sınır bulmaktadır ve yapının aks üzerinde işlevsel, görsel ve simgesel olarak okunabilmesini ve nitelendirilebilmesini, kişinin imajında yer etmesini sağlar. Yaya tarafından cephelerin algılanmasında bulunulan mesafe de önemli bir özellik oluşturmaktadır (Şekil 3.10). 1m. uzaklıkta sadece zemin kat seviyesi algılanırken, kaliteli bir algı için 5m.'lik mesafe idealdir. Bunun sonrasında 4 katlı bir yapı cephesini algılamak için 23-25m. mesafeye ihtiyaç duyulmaktadır (Gehl ve diğ., 2006). Cephenin sahip olduğu karakter, özellikleri tarafından etkilenir örneğin şeffaf yüzeyleri geniş olan bir cephe, yapıya dışa dönük bir kimlik yüklerken, bunun tersi kapalı bir cephe duvarı içe dönük bir etki yaratır. Kamusal mekânlarda arayüzün geçirgenliği kadar cephenin de şeffaflığı yaya mekânını etkilemektedir (Ergüney, 2004).



Şekil 3.10 : Yayanın binaya olan mesafesi ve algıladığı cephe yüksekliği (Gehl ve diğ., 2006).

Kamusal kullanımın ve yaya dolaşım sürekliliğinin belirleyici faktörleri olan, cephe ve arayüzlerin aks boyunca etkisi önemlidir çünkü cadde üzerinde sağlanan iki uca doğru olan hareket, kapalılık hissinin yaratılmasıyla aksın yan taraflarından etkilenir. Giritlioğlu'nun (1991), dediği gibi ilgi, aksiyel kurgularda örneğin bir caddede öğelerden çok öge-aks ilişkisinde toplanır. Aks üzerindeki hareket boyunca yayanın ilgisi sınırlara odaklanacağından, iletişim düzeyde yaşanacağından kentsel mekânda

yaratılan aks-sınır ilişkisindeki dinamizm, hareketin yönlenmesine ve yaya dinamizminin oluşmasına etki edecektir.

Arayüzlerdeki geçirgenlik ve cephelerdeki şeffaflık kamusal mekânlarda aranan bir özelliktir. Bir binanın içindeyken dışarıyı görmek ne kadar arzu edilir bir istekse kamusal mekânlarda da insanlar sınırı oluşturan binaların içini görmek isterler. Böylece binanın içindeki kullanımlar veya aktiviteler ile kentsel mekân arasındaki görsel bağlantı iki tarafı zenginleştirir ve birbirine ilham verir (Gehl ve diğ, 2006). Rapoport (1990), konut kullanımlarında ise binadaki mahremiyeti sağlamak için gerekli olan minimum mesafenin 11m. olduğunu söyler. Arayüzdeki geçirgenlik bu mesafede bulunan bahçe ve bitkilendirme ile engellenebilir.

Kentsel mekânlarda yaya hareketini etkileyen bina-kentsel mekân arayüzündeki biçimsel özellikler, binanın cephedeki malzeme, renk, doku, stiller, doluluk-boşluklar ve açıklıkların boyutları, oranları, detaylar ve kullanım sırasında cepheye eklenen elemanları güneşlikler, saçak, tente, çiçeklik, tabela gibi öğeleri kapsar. Arayüzdeki bina kütesinin üçüncü boyuttaki hareketlerini yükseklik farklılıkları, balkon, cumba, arkad, potik gibi çıkmalar ve geri çekilmeler, yatay ve düşey hareketlilik kapsar (Özsel, 2009).

Gehl ve diğ.(2006), bir caddeyi deneyimlerken binalardaki bu detayları algılamada bakış noktasının ve mesafenin olduğu kadar hızında önemli olduğunu söyler. *“Bir saat içinde maksimum 5km.’yi rahatlıkla yürüyebilen bir yaya için mimari yapı ile yaya yolu eşdeğer bir anlam kazanır”*. Bu zaman dilimi arayüzlerdeki ve cephelerdeki mimari detayları rahatlıkla görmek ve algılamak için yeterli bir zaman dilimi olup iyi bir kentsel kamusal mekânda yayalar için zengin bir görselliğin deneyimlenmesini sağlar (Gehl ve diğ, 2006).

3.1.3 İşlevsel faktörler

Kentsel mekânların sahip olduğu işlev daha önceki bölümlerde de bahsettiğimiz gibi öncelikle mekânın tipini ortaya koyar. Dinamik hareketin mekânları olan ve harekete yönlendiren caddedeki işlevsel faktörleri ise, sınırı oluşturan binaların arayüzlerinde bulunan kullanımları belirler ve bu kullanımlar caddenin niteliğini ortaya koyar. Başarılı ve yaşanır kentsel mekânlar, bina-yaya mekânları kesişimindeki arayüzler binanın çoğunlukla zemin katında bulunan kullanıma bağlı olarak dinlenme, oyun oynama, oturma, bekleme, sergileme, ticaret, banka, yeme-içme gibi geniş bir

aktivite çeşitliliğine sahiptir. İşlevlerin bu çeşitliliği, mekâna gelecek insan çeşitliliğini ve mekânın kullanım sürekliliğini de etkiler ayrıca farklı işlevler cadde üzerinde farklı arayüz düzenlemeleri ve cephe görünümüne neden olacağından mekânın hareketli bir görüntüye sahip olmasında sağlayacaktır. Yaşayan mekânlar, farklı mevsimlerde, haftanın farklı günlerinde ve gün içerisinde farklı saatlerde kullanım yoğunluğuna sahip olmalıdır.

Bir caddenin sadece o bölgede oturanların değil aynı zamanda dışarıdan da insan çekebilmesi için çeşitli aktiviteleri barındırması gerekmektedir. Binanın içindeki kullanımların dışarıdaki aktiviteler üzerinde ve çekicilikte güçlü bir etkisi vardır (Gehl ve diğ. 2006). Arayüzlerde bulunan kullanımlara gelen yoğun yaya potansiyeli yaya yolu üzerinde de farklı etkinliklerin gerçekleştirilmesini tetikler ve bir süre sonra yaya yolu ve arayüzlerde gerçekleşen aktiviteler birbirini besler ve her hafta aynı noktada gerçekleşen bir konser ya da bir etkinlik gibi düzenli bir hal alabilir. Lynch (1990), özel bir kullanımın veya faaliyetin bir cadde üzerinde yoğunlaşması, o caddenin gözlemciler için önem kazanmasına neden olur der. Bir cadde meydana farklı olarak yürüyerek keşfedilen bir mekân olması dolayısıyla, ilerledikçe yayanın ilgisini çekecek ve başka bir zaman geldiğinde de merakını tekrar cezbedecek noktalarda farklı işlevlere sahip olmalıdır. Böylece cadde üzerindeki arayüz kullanımları ile yaya arasındaki ilişki iki şekilde tanımlanabilir: Yayanın ihtiyacına ya da merakına karşılık gelecek etkinlikleri barındırmak, yayanın görsel ilgisinin devamlılığını sağlayacak kentsel arayüzün oluşumu.

Caddede arayüzde yer alan işlevler arasında hem yürümeye, ilerlemeye yönlendiren kullanımlar (ticari ve sosyal kullanımlar gibi) hemde yayayı mekân içinde vakit geçirmeye, kalmaya yönlendiren kullanımların (yeme-içme mekânları gibi) bir aradalığı mekâna farklı kullanıcıları çekerken mekânda kalma süresini artırırlar. Ayrıca arayüzdeki kullanımların yayalar üzerindeki güvenlik duygusunu pekiştirici etkisi de cadde üzerindeki yoğunluğun sürekliliğinde önemli bir faktördür. Arayüzde vitrini olmayan işyerleri, bankalar, otoparklar ya da konut kullanımından dolayı geçirgenliği engelleyen bahçe, duvar gibi düzenlemeler yerine iyi bir geçirgenlik ve şeffaflık özelliğine sahip dükkânlar, mağazalar, yeme-içme mekânları ve yaya yolunda birebir etkileşime girilebilecek etkinlikler gibi mekânı canlandırıcı, yayayı o bölgeye yönlendiren ve orada tutan kullanımlar tercih edilmelidir. Çalışma saatleri erken biten ve bir arayüz düzenlemesine sahip olmayan kullanımlar banka, işyeri ve

küçük dükkanlar gibi kullanımlar yaya yolunun çalışma saatleri dışında tenhalaşmasına neden olmaktadır. Aynı şekilde konut kullanımlarının olduğu bir bölge güvenlik duygusu sağlasa da arayüzde geçirgenliğin ve dolayısıyla iletişimin olmaması nedeniyle yine bölgenin tenhalaşmasına neden olacaktır. Bunun yerine, geceleri de geniş vitrinleri aydınlık kalan mağazalar ve geç saatlere kadar açık olan yeme-içme mekânları insanlar arası sosyal ilişkilerin sağlıklı bir şekilde sağlanabildiği kullanımlar olup yaya yolunun da geç saatlere kadar güvenliğini ve yoğunluğunu korurlar. Dolayısıyla yayanın caddeyi kullanmasında aktif ya da pasif oluşu diğer bir deyişle sadece seyretmek, temaşa etmek eğilimi ya da etkin alışveriş, etkinliklere katılma vb. davranışlarını caddede yer alan işlevler yönlendirir.

İşlevlerin değişimi özellikle ticari işlev alanlarının ekonomik krizlerle kaybolması, satılan malların ya da sunulan hizmetlerin niteliğinin düşmesi, bakım tutumunda düzensizlik, fiziksel niteliksizleşme ve köhneleşme yaya yoğunluğunu düşürebilir ve aks ya da cadde bu nedenle kent içindeki simgesel değerini yitirebilir. Tersine bu mekanları kullananların gelir seviyelerindeki yükselme, yaşam biçimlerindeki değişme, çevredeki yerleşimlerin yoğunluğu aksı geliştirir ve yeni işlev alanlarının katılımını destekler. Giderek aks (cadde) kent içinde simgeleşir. Bu mekânların fiziksel açıdan potansiyeli bulunması, sosyal ve ekonomik potansiyellere de olanak sağlar.

Yaya bölgeleri, kentsel akslar ve caddeler tıpkı kentin kendisi gibi dinamiktir ve zamana bağlı olarak değişkendir. Bu durum her zaman böyle değildi. Tarihsel bağlamda yapılan irdelemede de görüleceği gibi, planlanan kent aksları, aynen planlanan kent meydanları gibi durağan yapıda ve değişmez kent bölgeleri olarak kabul ediliyordu. Değişimi tetikleyen sosyal, ekonomik işlevler daha uzun zaman süreleri içinde gerçekleşiyordu. Bugün kentlerdeki değişim ve dönüşümleri tetikleyen sosyal ve ekonomik olgular daha kısa sürelerde meydana gelmekte, planlamaların yerini uyarlamalar, sıkça yapılan dönüştürmeler almaktadır. Esas büyük değişim ise toplumdaki bireylerin sivil inisiyatifler etrafında öbeklenerek, kendiliğinden (spontan) etkinlikler gerçekleştirmeleri ve bu etkinlikleri için arka plan olarak dış kamusal alanlara, yaya bölgelerine yönelmeleridir.

3.1.4 Sosyo-ekonomik faktörler

Kent mekânlarının kamusal olarak kullanımında ya da dönüşümündeki en önemli faktörlerden biri bölgenin sahip olduğu sosyo-ekonomik faktördür. Bölge çevresinde yaşayanların ve mekânı kullananların gelir düzeyi, eğitim seviyesi ve yaş grupları mekânın kimliğini oluşmasında önemli bir faktördür. Kentsel mekânlarda görülen, gelir seviyesindeki ve yaş gruplarındaki farklı özellikler planlamadaki öncelikleri, mekânın düzenlenmesini, mekân içinde gerçekleşen etkinliklerin ekonomik veya kültürel niteliklerini belirlemektedir. Gelir ve eğitim seviyesinde farklı özelliklere sahip iki yerleşme bölgesinde bulunan, kentsel kamusal mekânlar farklı fiziksel özelliklere sahip olarak gerek kullanım gerek işlev bakımından birbirlerinden farklılık göstererek farklı kimliklere örnek oluştururlar.

4. ALAN ÇALIŞMASI: BAĞDAT CADDESİ’NİN KAMUSAL KULLANIMI VE YAYA DOLAŞIMI SÜREKLİLİĞİ, BUNA BAĞLI OLARAK MEYDANA GELEN İŞLEVSEL DEĞİŞİMLERİN DEĞERLENDİRİLMESİ

4.1 Çalışmanın Amaç ve Kapsamı

Çalışmanın temel varsayımı, İstanbul’daki kentsel kamusal mekân kullanımının doğrusal hareket imkânı sağlayan akslarda yoğun bir şekilde belirginleşmesi ve İstanbul kentinin yaya yapısının bu tür aksiyel düzenlemeleri tercih ettiği tespiti üzerinden kurgulanmıştır. Kentin düzenlenmiş, kaliteli, yaşayan meydanlarının olmaması ve meydan kullanım alışkanlığının kültürümüzde bulunmaması ile kamusal yoğunluk ihtiyacı doğrusal harekete imkân veren caddelere kaymıştır. Ulaşım amaçlı düzenlenen ve kullanılan arterler, caddeler, yaya kullanımı ve odaklanmaları sayesinde aksiyel bir mekân haline dönüşerek kentin fiziksel öğeleri bağlamında yeni bir kimlik kazanmaktadır.

Bu çalışmada yaya yoğunluğunun bir bölgede yoğun bir şekilde belirmesi, giderek yayılması ya da zamanla bu yoğunluğun alan içinde farklı yerlere kayması gibi oluşan ardışık meydancıkların veya meydanlaşmaların bu gelişen akstaki yaya yaşamına etkisi incelenmektedir. Aks (cadde) üzerindeki yaya ulaşım uzaklıkları, meydanlaşmalar, bu meydancıkların kamusal işlev paylaşımları ve taşıdıkları eylem potansiyelleri irdelenmekte, fiziksel boyutlar ve mimari yapılar ile ilişkisi soruşturulmaktadır.

Çalışmayı gerçekleştirmek için İstanbul’un en önemli arterlerinden biri olan ve sadece bir bölümünde görülen yoğun yaya kullanımıyla zaman içinde dönüşüme uğrayan ve her geçen gün değişimine devam eden Bağdat Caddesi tercih edilmiştir.

4.2 Alan Çalışmasının Bilimsel Yaklaşımı

Çalışmada, niteliksel araştırma yöntemlerinden biri olan ve insan davranışlarını, deneyimlerini ve etkinliklerini incelemeyi ve açıklık getirmeyi amaç edinen fenomenolojik (görüngü bilimsel) yaklaşım benimsenmiştir.

Heidegger (1962), Bachelard (1969) ve Merleau-Ponty (1962) gibi düşünürler, yaşayan bir varlık olan bedeni içinde bulunduğu dünyadan ayırmadan, yer ve insan üzerine yaptıkları çalışmalarıyla mimariye olan fenomenolojik bakış açısını geliştirmişlerdir (Hisarlıgil, 2008). Farklı disiplinlerde de kullanılan bu yöntem, mimarlık disiplininde insanların davranışlarının ve deneyimlerinin özünü çevresel faktörlerde ya da mimari çevrede incelemek üzere kullanılır. Neden bazı ‘yer’ ler insanlar için daha önemlidir? Mimari ve çevresel tasarım bir ‘yer’ tasarlamak için nasıl bir araç olabilir? gibi sorulara cevap bulmak yöntemin amacını oluşturur.

Çevre ve davranış araştırmalarında, mimarlık disiplininde fenomenolojik yöntemi benimsemiş bir araştırmacı olan Seamon fenomenolojiyi, insan deneyimleri sonucu meydana gelen bir fenomenin/durumun, araştırılması ve tanımlanması olarak tarif eder. Seamon’a göre fenomenolojinin odak noktası insanla dünyanın ayrılmaz bir bütün olduğu ve aralarındaki ilişkinin temelini deneyime dayandığı üzerine kuruludur. İnsanın gördüğü, dokunduğu, tattığı, hissettiği, sezdiği, bildiği, anladığı ya da yaşadığı herhangi bir obje, etkinlik, durum ya da deneyim fenomenolojik araştırmanın ana konularını oluşturur. Bir ışığın, rengin, mimarinin, peyzajın, yerin, evin, yolculuğun, görülen, öğrenilen bir şeyin, körlüğün, kıskançlığın, değişimin, ilişkinin arkadaşlığın, gücün, ekonominin, sosyalliğin ve daha bir sürü şeyin fenomenolijisi olabilir. Bütün bunlar, insan için fenomenalar oluşturur çünkü insanlar bu durumları bir şekilde ya deneyimler, ya karşılaşır ya da bu durumlarla beraber yaşarlar (Seamon, 2000).

Fenomenoljik araştırmalarda, ‘özel bir durum’ araştırmanın amacını değil sadece başlangıç noktasını oluşturur. Başta sadece dikkat çeken bu durumların, zaman içinde, insan yaşamında ve davranışlarında daha somut bir hal alarak daha genel durumlara dönüşmesini ve böylece bu fenomenaların/durumların özünü ortaya koyan karakteristiklerin tam ve doğru bir şekilde tanımlanmasını umarak araştırmaya yaklaşılr (Seamon, 2000).

“Mekâna ilişkin fenomenolojik çalışmalar, mekânı maddeleştirmeden ya da idealize etmeden anlamaya çalışan araştırmaları içermektedir. Bu durumda mekân soyut bir düşünce ya da deneyimden bağımsız olarak kabul edilmez. Mekâna fenomenolojik olarak yaklaşmak, onun dünyanın bütünü ya da deneyimleyen kişi için önemini ortaya koyan ‘deneyimleme’ yi anlamaya çalışmaktır.” (Hisarlıgil, 2008)

4.3 Çalışma Alanının Seçim Kriterleri

Çalışma alanının seçiminde kamusal kullanımın yoğun olarak gerçekleştiği doğrusal hareket aksları; Bahariye Caddesi (Kadıköy), İstiklâl Caddesi (Beyoğlu) ve Bağdat Caddesi aksları ele alınmış ve Bağdat Caddesi üzerinde karar kılınmıştır. Bağdat Caddesi'nin, Bahariye ve İstiklâl Caddeleri gibi bir aks özelliği yoktur. Buradaki 'aks' kelimesi yol anlamından ziyade, öğeleri, önemli yapıları birbirine bağlayan uzun, düz/doğrusal bir mekân anlamındadır. İstiklâl Caddesi ve Bahariye Caddesi, her ikisi de başında, sonunda ve üzerinde tarihi yapıların ve anıtsal öğelerin dizildiği, araç trafiğine kapanmış ve doğrusal hareket imkânı sunan birer aksiyel yaya mekânıdır. Bahariye Caddesi, başlangıcındaki Boğa heykeli ve sonrasında sırayla Süreyya Paşa sineması, Opera Pasajı, kaymakamlık ve adliye binası ile İstiklâl Caddesi; Taksim Meydanı, Galatasaray Lisesi ve Tünel Meydanı ve tarihi binaları ile kentlinin imajında yer edinir. Bağdat Caddesi ise, kentin en önemli arterlerinden biri olup kurgusu ulaşım işlevi üzerine gelişmiştir. Bizans dönemine kadar dayanan bir geçmişinin olmasına rağmen cadde üzerindeki camii ve bir kaç çeşme dışında hiç bir anıtsal öğe ve tarihi yapı barındırmamasının yanında kentteki diğer ulaşım sistemlerinden de her zaman farklı olmuştur. Bu bağlamda Bağdat Caddesi'nin seçilmesinde, caddenin kamusal kullanım ve yaya sürekliliği sayesinde 'aklaşmasını', yeni bir işlev yüklenerek bir mekân haline dönüşümünü gözlemleyebileceğimiz uygun bir örnek sunması etkili olmuştur.

Çalışma alanı, Bağdat Caddesi üzerinde, haftanın değişik günlerindeki ve gün içinde farklı saat dilimlerindeki kullanımları ve yoğunlukları dikkate alacak şekilde gözlemler sonunda tespit edilmiş, uzunluğu 7,5km.yi bulan arterde kamusal kullanımların ve yaya sirkülasyonunun etkisiyle, caddenin bir mekân haline dönüştüğü, bölgeye dışarıdan gelen kentlinin imajındaki 'yol' ögesinin 'bölge, meydan, odak' ögesine kaydığı, 2,6km. lik alanın sınırları belirlenmiştir (Şekil 4.1).



Şekil 4.1 : 2009 tarihli hava fotoğrafı, kırmızı: Bağdat Caddesi, sarı: çalışmanın gerçekleştirildiği gözlemlere dayanarak belirlenen bölge.

4.4 Bağdat Caddesi'nin Tarihçesi ve Cadde'deki Değişim

Bağdat Caddesi, İstanbul Anadolu yakasında, Kadıköy'ü Bostancı'ya bağlayan kentin en önemli arterlerinden biridir. Bizans döneminde de var olduğu bilinen ancak tam izi bilinmeyen bu yolun Osmanlı-Türk dönemine gelindiğindeki izi, yol boyunca değişik tarihlerde yapılan köprü, menzil çeşmeleri ve namazgâhlar sayesinde okunabilmektedir.

İstanbul'un fethinden önce Bizans'ı Anadolu'ya bağlayan bu iz Osmanlı döneminde, doğu'ya yapılan seferlerde orduların, kervanların, hac alaylarının, menzil çeşmelerinde ve namazgâhlarda duraklayan yolcuların güzergahı olmuştur. 'Bağdat Yolu' adını alışı ise, Osmanlı Padişahı IV. Murat'ın Bağdat'a yaptığı ve Osmanlıların zaferi ile sonuçlanan Bağdat Seferi'nden kaynaklıdır. Bağdat'ı almak için yola çıkan Osmanlı ordusu zaferle döner ve ordunun İstanbul'dan sefere çıkarken izlediği yol artık 'Bağdat Yolu' olarak anılır. O dönemde yolun güzergahı Üsküdar Meydanı'ndan başlar, Karacaahmet Mezarlığı'nın arkasından ve Haydarpaşa Çayırından geçerek Bostancı Köprüsü'ne ulaşır.

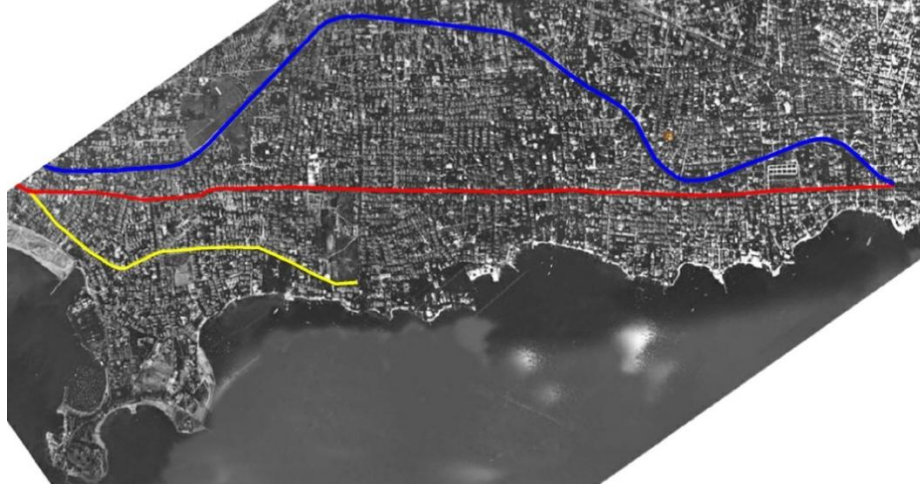
Yolun ilk sınırlarının belirmeye başlaması ise II. Abdülhamit dönemine denk gelir. Kadıköy'ün gelişmeye başlamasıyla o dönemde saraya yakın oturmak isteyen birçok Osmanlı Paşası ve devlet görevlileri Kadıköy'de arazi satın alarak köşkler ve evler yaptırırlar ki bu yerleşimlerin çoğu bugünkü Bağdat Caddesi bölgesinde olmuş ve caddenin ilk yapılarını oluşturmuşlardır (Url-14).



Şekil 4.2 : 2009 tarihli hava fotoğrafı: Bağdat Caddesi.

İstanbul Belediyesi tarafından 1918’de yayınlanan şehir planında sadece Kurbağlıdere ve Kızıltoprak arasında gösterilen cadde, 1934 yılında yayınlanan şehir rehberinde Kurbağlıdere’den başlayarak bugünkü Fenerbahçe Stadının yanından devam eden ve Bostancı Köprüsü’ne kadar hemen hemen düz bir çizgi halinde uzanan bölüm Bağdat Caddesi adını almıştır (Url-14) (Şekil 4.2).

Sırasıyla, ‘‘Eski Bizans izi’’, ‘‘İzmit Yolu’’, ‘‘Bağdat Yolu’’ adlarını alan Bağdat Caddesi’nin modern çağda yerleşik bir alanın arteri olarak gelişmesi, 19. yüzyıldan başlayarak demiryolu ve denizyolu ulaşımına paralel bir süreç göstermiştir. Kadıköy’de 1843 yılında buharlı gemi seferlerinin başlaması ile vapurlar için birden çok noktada; Kalamış, Caddebostan, Suadiye, Bostancı noktalarında iskeleler kurulmuş ve buna paralel olarak 20.yy.’ın başında batılılaşma hareketleriyle Haydarpaşa’dan başlayan Bağdat Demiryolu ve istasyon noktaları kurulmuştur. Kıyıda iskelelerin, bir üst paralelde Bağdat Caddesi’nin ve onun paralelinde de Demiryolu istasyonları arasında ve boyunca gelişen yerleşme, caddeye yeni bir işlev katmıştır (Yücel, 2008) (Şekil 4.3).



Şekil 4.3 : 1982 tarihli hava fotoğrafı, mavi:demiryolu, kırmızı:Bağdat Caddesi, sarı:sahilyolu.

1910’larda iki araba genişliğinde toprak yol halinde olan Bağdat Caddesi, 1930’lardan sonra asfaltlanmış, 1935’ten sonra caddenin iki tarafından gidiş-geliş farklı yönlerde olmak üzere tramvay hatları geçirilmiştir. Kadıköy’den Bostancı’ya kadar olan tramvay durakları, deniz ve tren yolu ile gelenlerin ulaşımını sağlamıştır. 1940’lara gelindiğinde cadde genişletilmiş, ayrı yolları olan tramvay rayları caddenin kotuna indirilmiş ve araç yolu daha geniş bir hale getirilmiştir. 1950’lerin sonunda tramvay hatları tamamen kaldırılmış, aksın iki yanındaki bahçeler daraltılarak yolun

ikinci genişleme işlemi yapılmıştır. Yine bu dönemde, günümüzde belli noktalarda sürekliliğini kaybeden yer yer de tek sıraya düşen ve caddede kuvvetli bir perspektif etkisi sağlayan çınar ağaçları iki sıra halinde yaya kaldırımını ile taşıt yolu arasına dikilmiştir (Yazıcıoğlu, 2001 ve Yücel, 2008).



Şekil 4.4 : 2009 tarihli hava fotoğrafı, mavi:demiryolu, kırmızı:Bağdat Caddesi, sarı:dolgudan sonraki sahilyolu.

1985 sonrasındaki sahilin doldurulması ile caddenin paraleline sahil yolunun yapılması (Şekil 4.4) ve Bağdat Caddesi'nin gidiş-geliş iki yönlü iken, Bostancı'dan Kadıköy'e doğru tek yönlü bir arter halini almasıyla doğuya giden yol artık batıya doğru dönmüştür. Bu gelişme caddenin kamusal kullanım adına yeni işlevler kazanmasını sağlayacaktır. Bu gelişmelere paralel olarak 80'li yıllarda Bostancı dışındaki iskelelerin kaldırılması, trenin giderek hat boyu kuzeyindeki ve Bostancı'nın doğusundaki yerleşim bölgelerine hizmet veren bir ulaşım aracı olmasıyla bu bölgede oturanlar için ulaşım Bağdat Caddesi ve sahil yolu üzerinde odaklanmıştır.

Bağdat Caddesindeki son değişiklik 2004 yılında gerçekleşmiş, caddenin taşıt yolunun daraltılması ile araç yolu beş şeritten üç şerite indirilmiş ve her iki tarafındaki kaldırımlara eklenerek yaya yolları genişletilmiştir. Yapılan bu son değişiklik ile Bağdat Caddesi yoğun yaya ve araç kullanımının bir arada olduğu 24 saat boyunca hareketli olan bugünkü görünümüne sahip olmuştur.

4.5 Analiz ve Değerlendirme Modeli

Çalışmanın analiz ve değerlendirme metodolojisi olarak, önceki bölümlerde sunulan literatür araştırmasının yanı sıra, çevre ve davranış araştırmalarında deneyimi ve bu

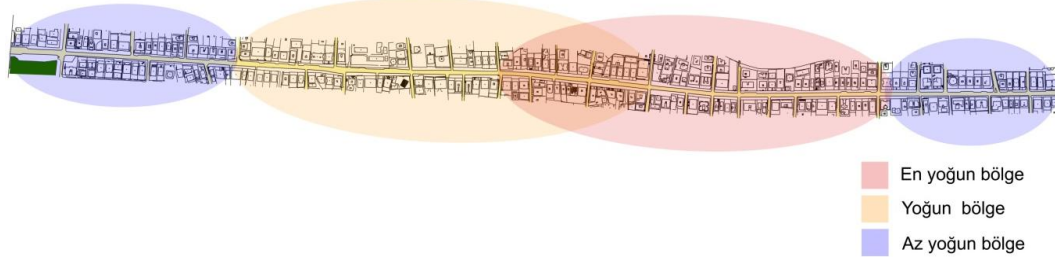
deneyimin gerçekleştiği mekânı anlamaya ve yorumlamaya yönelik bir yöntem olan fenomenolojik yaklaşımın uzantısı olarak, tez çalışması süresi boyunca evre ve insan davranışları üzerine ağırlıklı olarak gözlemler yapılmış, yapılan gözlemlere bir görüş niteliği kazandırmak adına ve çalışma alanı ile kullanıcıları arasındaki ilişkiyi ve mekân algısını ifade etmek için serbest tarzda görüşmelerde bulunulmuştur. Yapılan gözlemler fotoğraflar ile belgelenmiş, görüşmelerden alıntılar ise metin içinde kritik yerlerde anekdotlar halinde aktarılmıştır.

Alanda yapılan gözlemler, araştırmacının bölgede 25 senedir ikâmet etmesine dayanan deneyimlerinin yanı sıra tez çalışmasına yönelik gözlemler ve görüşmeler, 2010 Mayıs - 2011 Mayıs tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir. Bu süre içerisinde belirlenen bölge sınırları içerisinde, farklı mevsimlerde ve farklı günlerde (hafta içi – hafta sonu) gerçekleştirilen gözlemlerde; hafta içi günlerinde, yaya yoğunluğunda ve kullanım amaçlarında büyük farklılıklar bulunmadığı tespit edilmiştir. Ayrıca gün içinde farklı saat dilimlerinde (10.00, 13.00, 16.00, 19.00) yapılan gözlemlerde de yaya yoğunlukları arasında yine büyük farklılıklar görülmemiş, bu bağlamda farklı saat dilimlerinde çekilen fotoğraflar bir farklılığı ortaya koymadığından metin içerisinde kullanılmamıştır. Hafta sonu günlerinde de yine aynı şekilde günler arasında farklı yaya kullanım yoğunluğu ve kullanım amaçları gözlemlenmemiştir. Fakat hafta içi ve hafta sonu arasındaki kullanım yoğunluğu büyük farklılık göstermekle birlikte kullanıcı yaş gruplarının ve özelliklerinin ile kullanım amaçlarının farklılıklar gösterdiği gözlemlenmiştir.

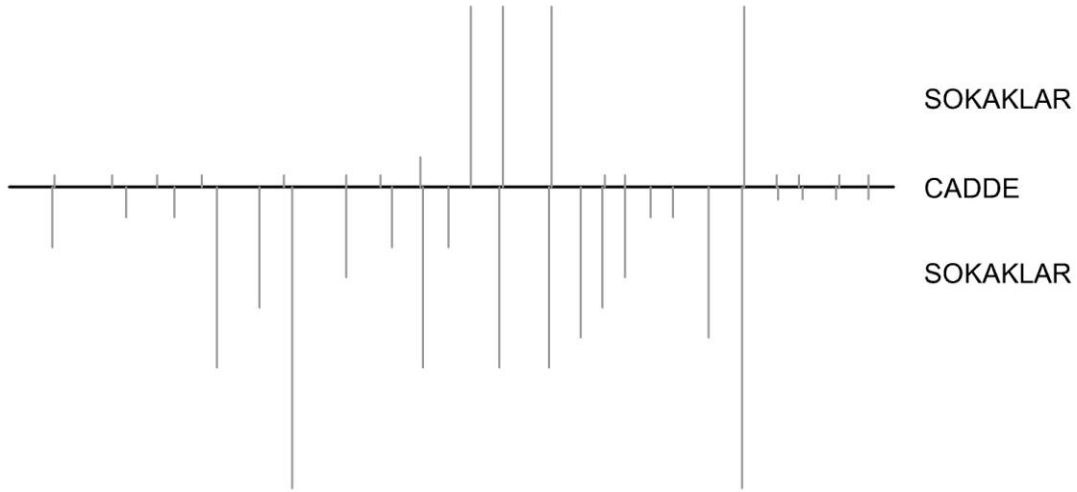
Yapılan görüşmelerin, bölgede yaşayanlar ve bölgeye dışarıdan gelenler olmak üzere farklı gruplar ile gerçekleştirilmesine dikkat edilmiş, farklı cinsiyet ve farklı yaş gruplarından (20-40, 40-60, 60-80) olmasına dikkat edilmiştir. Görüşmeler; bölge çevresinde yaşayanlarla sohpet şeklinde deneyimler paylaşılarak, bölgeye dışarıdan gelenlerle ise aks üzerinde o anda tespit edilen, deneyimlenen durumlar basit bir şekilde paylaşılarak konuşma şeklinde gerçekleştirilmiş, herhangi bir anket doldurulmamıştır. Yapılan görüşmelerden durumu en iyi ifade edenler metin içerisinde kritik noktalarda anekdotlar halinde aktarılmıştır.

Gözlem yapılan fiziksel ortamın aktarılmasında ise, öncelikle yine gözlemlere ve görüşmelere dayanarak çalışma alanı sınırları belirlenmiş ve bu sınırlar arasında kalan bölgede konu itibariyle yaya yoğunluğu ve sirkülasyonun devamlılığı gözlemlenerek meydanlaşmaların olduğu üç farklı yaya yoğunluk bölgesi tespit

edilmiştir. Bunlar, yaya yoğunluğunun en yoğun olduğu bölge, ikinci derecede yoğun olduğu bölge ve yoğunluk geçişinin hissedilir derecede azaldığı bazen de son bulunduğu düşük yoğunluklu bölge olmak üzere tanımlanmış ve haritalandırılmış, yapılan tespitler metin içerisinde bu harita yardımıyla aktarılmaya çalışılmıştır (Şekil 4.5).



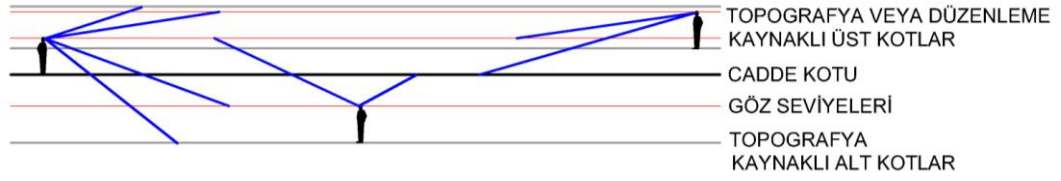
Şekil 4.5 : Çalışma alanındaki farklı yaya yoğunlukları ve meydanlaşmalar.



Şekil 4.6 : Çalışma alanına bağlanan sokaklardaki farklı yoğunluk tespitleri.

Yine belirlenen sınırlar içerisinde, aksa bağlanan sokakların kullanım sıklığı ve önemi gözlemlenerek (Şekil 4.6) caddeden ayrılan farklı meydanlaşmalar aktarılmış, son olarak da bölgede çeşitlilik yaratan farklı kotlarda konumlanarak (Şekil 4.7) bu noktalardaki fiziksel koşulları aktarmak adına kesitler alınmıştır. Yürüyerek ve belirlenen farklı bölgelerde, farklı kotlarda konumlanarak; etkinlikler, kullanıcılar (sürücü ve yaya) ve aralarındaki iletişim, yaya kullanım amaçları, fiziksel faktörleri oluşturan mimari ve çevre koşulları, topografik özellikler, iklimsel koşullar ve bunun bölgeye yansımaları, flora ve fauna özellikleri gözlemlenmiş ve deneyimlenmiş,

kullanıcı ve mekân arasındaki etkileşimden doğan davranışlarla oluşan odaklanmaların mimari ile ilişkisi anlaşılmaya çalışılmıştır.



Şekil 4.7 : Çalışma alanında farklı kotlarda bulunan gözlem noktaları ve görüş açıları.

Metin içerisinde yapılan gözlemlerin ve görüşmelerin aktarımı sırasında, yaya deneyimlerinde ve sirkülasyonlarında aks üzerinde önemli olan ‘noktalar’ mağaza veya kafe adları ile tanımlanmıştır. Burada önemli olan, markalar ya da sunulan işlevler değil, binaların aks üzerindeki konumları ve yayaların bu konumlara/binalara yükledikleri anlamlardır. Nihayetinde, halihazırda bulunan markalar ya da işlevler belli bir süre sonrasında değişecek veya yok olacaktır fakat aks üzerindeki bu noktalar ve yayalar arasındaki ilişki bir şekilde devam edecek, dönüşecektir. Dolayısıyla, çalışmada aks üzerindeki odaklanmalar / meydanlaşmalar yönündeki bulguların amacının sapmaması adına bu gibi ticari binalara, metin aktarımı sırasında kodlar (T-1, T-2 gibi) verilmiş, bu kodların açılımı çalışmanın sonunda bulunan ekler bölümünde belirtilmiştir.

4.6 Bağdat Caddesi’nin Kamusal Kullanımı, Yaya Yoğunluğunu ve Sürekliliğini Etkileyen Fiziksel Faktörleri ve İlişkileri

Bağdat Caddesi’nin kamusal kullanımı bu bölümün konusunu oluşturmaktadır. Çalışma alanının konut yerleşimlerine göre konumu, (Marmara Denizi) Sahil Yolu ile bağlantısı, fiziksel karakteri (uzunluk, kuşatılmışlık, mimari özellikler), işlevsel özellikleri, topografik ve mikro iklimatik özellikleri, flora ve fauna çeşitleri incelenmiş, tüm bu özelliklerin yayanın kullanımıyla oluşan düğüm noktalarıyla ilişkisi ve bu noktaların etkinlik meydana getirmeye dönüşüm potansiyeli irdelenmektedir.

4.6.1 Cadde’nin konumu

İstanbul’un önemli ulaşım arterlerinden biri olan Bağdat Caddesi, aynı zamanda Anadolu yakasının önemli bir yerleşim bölgesidir. Osmanlı döneminde iki tarafı

bağlık-bahçelik arazilerin olduğu bomboş olan bölge, II.Abdülhamit döneminde ileri gelenlerin sahil kenarında geniş bahçeli köşkler yaptırarak buraya yerleşmeleriyle gelişmeye başlar. Sahil kenarına yerleşen konutlar, kuzeye demir yolunda gelmesiyle, konutların caddeye ve demir yoluna kadar genişlemesine neden olur.

“1910’ların ahşap köşklerini, 30’ların, 50’lerin kagir modern villaları izler. 50’lerden itibaren cadde üzerindeki villalar yerlerini bahçeli, dört katlı apartmanlara bırakır. Bunların gerisinde önce benzerleri, sonra daha büyükleri, çok katlı olanları yükselecektir.”(Yücel, 2008)

18.yy.’a ait belgeler incelendiğinde, Kadıköy’ü Bostancı’ya bağlayan ve bugün Bağdat Caddesi olarak bilinen temel kara yolunun sahile paralel olarak planlanarak yapıldığı anlaşılmaktadır. Daha sonra Tren yolu, Ş. Günaltay Caddesi ve E-5 Kara Yolu da bu ize paralel olarak yapılmıştır. Aynı zamanda, bugüne kadar gerçekleşen konut alanlarının da çizilen bu yollar doğrultusunda yapılandığı göz önünde bulundurulursa kurulan bu ilk bağlantının önemi Kadıköy için oldukça büyüktür (Aydınlı ve diğ., 2003).

Böylece 20.yy.’ın başından itibaren önce sahil yolu ve Bağdat Caddesi arasında başlayan yerleşme, Cadde ile demiryolu arasında ve sonra kuzeye doğru E5’e, buradan E5 ile TEM arasındaki semtlere ve daha da kuzeyde bulunan yağ lekelerine ve uydu kentlere ulaşarak gelişmeye devam eder. Bağdat Caddesi ise bugün tüm bu yerleşimlerin odak noktası olarak yakanın en cezbedici toplardamarı niteliğindedir (Yücel, 2008).

“60’larda Bağdat Caddesi civarı, asude köşklerle dolu bir cennet bahçesi gibiydi. Çoğu varsıl aile yaz tatilini geçirmek için Erenköy’deki, Suadiye’deki köşklarine gelirdi. Betonlaşma başlamıştı ama yeterince vahşi değildi henüz. Bağdat Caddesi hala İstanbul’a çok uzak, yaşanması olanaksız bir semt olarak görülüyordu. Yeşilin ezici üstünlüğü vardı. Sahiller bakir, doğa kirlenmemiş, nüfus yoğunluğu düşüktü.”(Akarsu, 2010)

“Bir dönem kentli ve İstanbul dışından gelenler için yazlık olarak kullanılan Bağdat Caddesi bölgesine ’84 senesinde Türkiye’ye geldiğimde yerleştim. Daha öncesinde hep yaz mevsiminde İstanbul’a geldiğim için böyle bir kullanımın farkında değildim. Bu yüzden alt katımızda oturan doktor çiftin kış gelince Nişantaşı’na geçip yazlık

niyetine sadece yazın buraya gelmeleri beni çok şaşırtmıştı.’’ (K., 51, Bölge çevresinde yaşıyor)

Konut bölgesinde bulunan ve bundan dolayı bir konut bölgesi yolu olma niteliğini taşıyan Cadde, sahil yolunun doldurulmasıyla dönüşmeye başlar. Bu zamana kadar plajları, açık hava sinemaları ve gazinoları ile hem bölgeden hemde bölge dışından hatta kent dışından insanları çeken sahil kenarı, doldurulması ve üzerinden yolun geçmesi ile sessizleşir ve ilgi cadde üzerinde odaklanır. Dönemin sosyo-ekonomik koşulları ve sahip olduğu potansiyel ile birlikte cadde üzerindeki konutların zemin katlarında ticari fonksiyonlar belirmeye başlar. Bu dönüşüm caddenin niteliğini de değiştirmeye başlamış ve 90’ların sonlarından günümüze kadar büyük markaların mağazaları ve yeme-içme mekânlarının açılmasıyla günümüzdeki kamusal kullanımın zeminini oluşturmuştur.

‘‘80’lerde cadde üzerinde yeme-içme mekânı olarak bir tek Divan pastanesi vardı, ara sokaklarda küçük küçük lokantalar, kebabçılar vardı. Öyle çok mağaza da yoktu, Titiz diye bir mağaza vardı, hala aynı yerinde olan Yargıcı vardı. Alışverişe Kadıköy’e Bahariye Caddesi’ne inilirdi.’’ (K., 60, Bölge çevresinde yaşıyor)

4.6.2 Cadde’nin sahil yolu ile bağlantısı

‘‘Bağdat Caddesi ne kadar dirimsel, rekabetçi, havalı, neşeli, aymaz, gösterişçi ve çılğınsa, ona paralel olarak sahil yoluyla beraber uzanan kıyıları tam tersine hüznü, asude, mahmur, melankolik ve yalnızdır.’’ (Akarsu, 2010)

Caddenin sahil yolu ile bağlantısı, 1985 yılında denizin doldurulup tüm yalıların geride kalması ve geniş yeşil alanlarla birlikte sahil yolunun yapılması ile başlamıştır. Bunun sonrasında cadde üzerinde görülen bazı kullanımların sahil yoluna, sahil yolundaki bazı kullanımlarında caddeye kaymasına neden olmuştur. Cadde üzerindeki gidiş-geliş özelliği tek yöne indirilince caddenin istikameti Kadıköy’e yönelmiş, sahil yolu ise Bostancı’ya doğru ilerlemiştir. Deniz kenarındaki açık hava sinemaları ve açık gazinolar üzerinden sahil yolu geçtiği için bu kullanımlar ortadan kalkmış, caddenin tek yönlü bir hal almasıyla aks üzerindeki yapılara olan ilgi artmış ve ülkenin de sosyo-ekonomik dönüşümüyle beraber konutlar ticari fonksiyonlara sahip olmaya başlamıştır.

1970'lerin sonlarına hatta 80'lerin ortalarına kadar cadde sessizken, son derece hareketli olan sahildeki plajlardan, gazinolardan, açık hava sinemalarından gelen sesler ve yaşam, bu dönüşümle beraber Bağdat Caddesi'ne kaymış, plajların, gazinoların, sinemaların kapanmasıyla sahil sessiz kalmış ve artık cadde hareketlenmeye başlamıştır.

“90'ların başlarında Marmara'nın kirleneceğini, denize girilemeyeceğini söyleseniz kimse inanmazdı. Moda, Fenerbahçe, Caddebostan, Suadiye, Bostancı, Maltepe, kıyı boyunca plajlar birbirini izlerdi. Yazlığa gelenler her sabah denize girerlerdi... Plajlar, sandallar, kıyılardaki bahçeler, denize gelip dayanan yollar, güneşlenen, yüzen insanlarla dolup taşardı. Biz de yaz ayları boyunca sabahlarımızı denizde geçirirdik... Geceleri ise Caddebostan Ayten Gazinosu'na giderdik.” (Fuat M.-Aydınlı ve diğ., 2003)

Günümüzde, yaz ve bahar aylarında günün her saati spor amaçlı koşuya, yürüyüşe çıkanlar, bisiklete binenler, güneşlenenler, denize girenler ve piknik yapanlar ile sahil kenarı alabildiğine dolu iken; soğuk ve yağışlı mevsimlerde tamamen sessiz ve boştur. Sahil yolu ise her zaman hareketlidir. Özellikle hafta sonlarında yani caddenin en yoğun olduğu günlerde ve saatlerde, caddede devinen taşıtlar sahil yoluna inip tekrar caddeye çıkarak piyasa yaparlar. Bu kullanımdan dolayı da sahil yolu ve cadde arasında bazı bağlantıların/sokak başlarının düğüm noktası haline gelip meydanaşması söz konusudur. Örneğin sahil yolunda bir zamanlar Maksim Gazinosu'nun -şimdi T-1 binasının- bulunduğu nokta caddeye çıkan gençlerin buluşma noktası görevi görür ve bu noktadan yukarı çıkan gençler aksa Caddebostan'da dahil olurlar (Şekil 4.8). Caddeye çıkan bu sokak (İskele sokak), küçük barların, balık lokantalarının, nargile içilen, maç seyredilen yeme-içme mekânlarının bulunduğu bir sokak olup caddenin sahip olduğu havadan tamamen farklı bir havaya sahiptir. Caddenin konut bölgesi içinde bulunması nedeniyle, aks üzerinde bir ya da iki bar dışında barları, maç seyredilen mekânları yoktur. Bu sokak aks kullancılarının bu ihtiyacını karşılamak üzere ideal bir yer olup maç sesleri, tezahüratlar, mekânlardan yayılan balık ve nargile kokuları, midyecileri ve her daim tıkalı olan araç yolu ile caddenin bir başka yüzüdür.

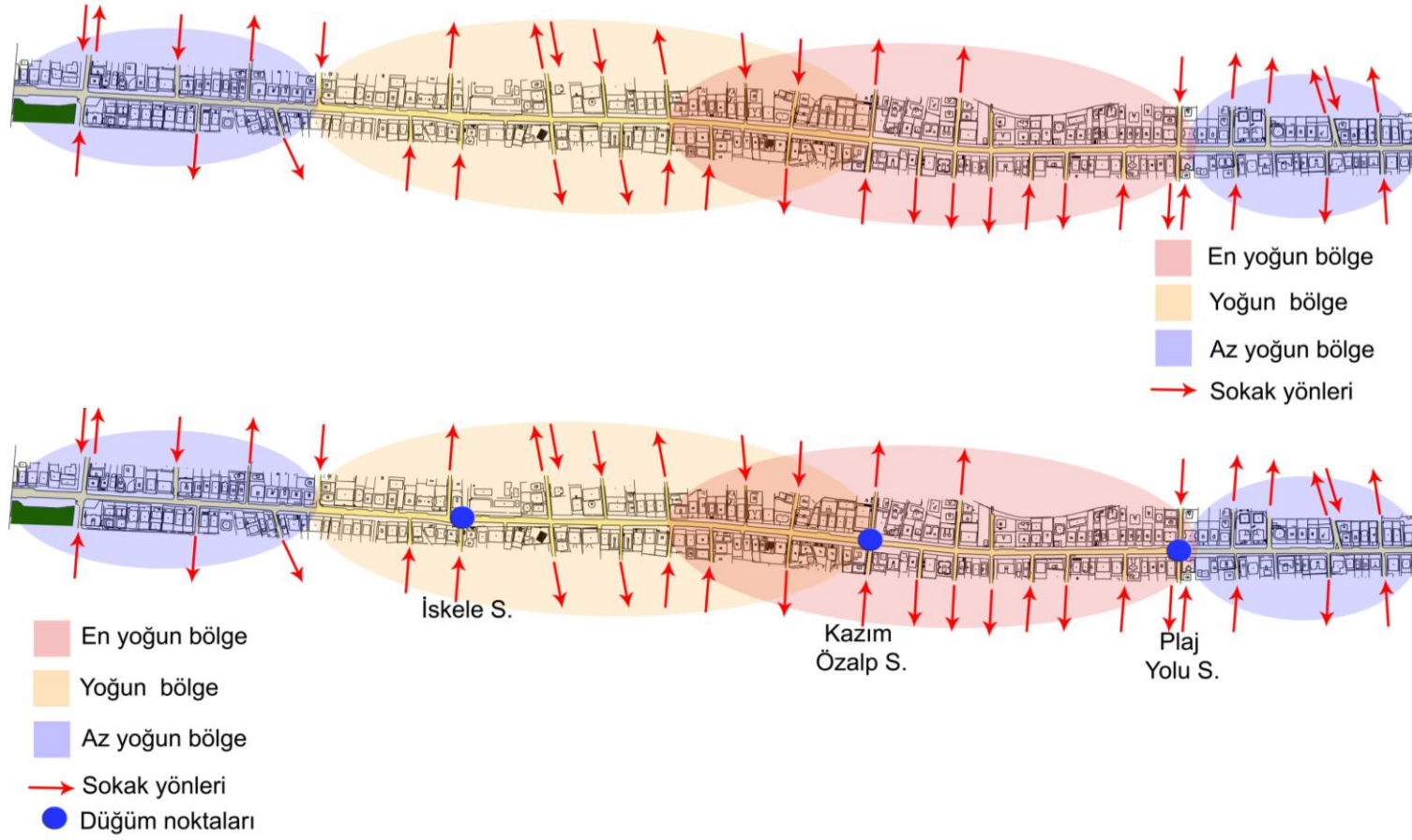
Bir diğer bağlantı noktası sahilde T-2'nin önünden yukarı çıkarken karşımıza çıkar (Şekil 4.8). Plaj Yolu sokak adı ile anılan bu sokak ise lüks restoranları ve kafeleri, sineması ve spor salonu ile kullanıcıları çekerken, sahip olduğu sessiz ve ağır

havasıyla aksın kullanıcılarının yanı sıra iş toplantılarının, iş yemeklerinin gerçekleştirilebileceği kullanıcıları da bu sokağa çekmektedir. Sahil yolundan gelip, caddenin hareketine girmek istemeyen ya da uzaklaşmak isteyenler bu sokaktaki mekânları tercih eder.

“Cadde’ye dışarıdan gelen arkadaşşıma telefon açıp neredesin diye sorduğumda bu sokakta oturduğu bir kafeyi söyleyip caddedeyim diyor, oysa bu bölgede oturanlar, bizler burası için caddedeyim demeyiz, Suadiye’deyim deriz.” (K., 26, Bölge çevresinde yaşıyor)

Bölgeye dışarıdan gelenler için, mekânların çevresindeki konut kullanımlarının varlığı ve kuşatılmışlığı sayesinde sanki bir meydan, bir bahçe içinde oturuyormuş hissi ve güveni vermesi ve diğer insanların yoğunluğu bölgenin cezbedici özelliğini ortaya koyar. Bölgede bu özellikleri sunan sokakların, bölgeye dışarıdan gelenler için Bağdat Caddesi olarak, bölgede yaşayanlar için ise bir semt sokağı olarak algılandığı gözlemlenmiştir.

Yine bir başka düğüm noktası ise T-3’e çıkan Kazım Özalp sokağıdır (Şekil 4.8). Bu sokak özellikle bölgeye dışarıdan gelenler için bir röper noktasıdır. Toplu ulaşım araçlarından dolmuşlar ve otobüsler ara sokaklardan caddeye çıkmazlar, yolcular sahilde iner ve yukarı doğru yürürler, bölgeye dışarıdan gelen biri ‘Bağdat Caddesi’nde inmek istiyorum’ dediğinde, söylemek istediği yer 7,5km.’lik aksın bu noktasıdır, bu bağlamda bu sokak caddenin adeta giriş kapısı niteliğindedir. Bu sokak ise bir kaç alışveriş mağazasına ve bir yeme-içme mekânına sahip olsada sokağın konut havası daha ağır basmaktadır. Diğer iki sokak kadar canlı ve hareketli değildir, fakat tez çalışması süresinde 2010 yazında sokağın sahil yolu ile birleşen kesiminde restoranları ve ofisleri barındıran bir binanın tamamlanması ve sokağın bir başka yerinde başlayan inşaat çalışması ile bu sokakta dönüşümüne başlamış bulunmaktadır.



Şekil 4.8 : Cadde'nin sahil yolu ve üst paraleli ile olan bağlantıları ve odaklanmaların olduğu düğüm noktaları.

4.6.3 Cadde’de görülen yaya kullanımları

Cadde’nin konut bölgesinde bulunmasıyla erken saatlerde başlayan yaya hareketi geç saatlere kadar devam etmektedir. Hafta içi gözlemlenen kullanımlara bakıldığında; gündüzleri, işe ve okula gidenlerin erken saatlerde aks üzerindeki duraklara inmesiyle başlayan yoğunluğa, bu bölgedeki mağazalarda ve yeme-içme mekânlarında çalışanlar katılmaktadır. Erken saatlerdeki bu zorunlu aktivitelerle birlikte isteğe bağlı etkinlikler de görülmektedir. Erken saatlerde koşuya ve yürüyüşe çıkanlar ve bankalara gidenlerin oluşturduğu yoğunluk daha çok orta yaş ve üstü yaş grubuna aittir. Cadde üzerindeki tek geniş yeşil bölgeye ve çocuklar için oyun alanlarına sahip olan Göztepe Parkı’nın menzil alındığı bu yürüyüşlere özellikle bebek arabalı anneler de katılmaktadır. Bu saat diliminde aks üzerindeki tüm banklar dolu olup, birbirini tanıyan-tanımayan herkes selamlaşır, konuşur, etrafı seyreder. Öğle saatine gelindiğinde caddedeki tüm yeme-içme mekânları ve mağazalar açılmıştır ve yemeğe çıkan çalışanlar, dışarıda buluşan kadın grupları ve sabah yürüyüşünden dönenler akstaki tüm yeme-içme mekânlarını doldurmaya başlar. Ayrıca bölgeye dışarıdan alışveriş yapmak için gelenler de bu saatlerde caddedeki yoğunluğa katıldığı gözlemlenmiştir. Akşam saatlerine doğru aks üzerindeki orta yaş ve üzeri grupların yerini liseden, üniversiteden gelen genç gruplar alır. Kafeleri ve bankaları dolduran genç gruplar akşama kadar aks üzerinde kalır ve bir kafeden diğer bir kafeye yer değiştirirler. Akşam saatlerinde işten çıkıp yemeğe gelenlerin restoranları doldurmasıyla aks üzerindeki tüm yeme-içme mekânları dolar. Yaya yolunda ise alışverişe çıkanlar, Caddebostan Kültür Merkezi’ne sinemaya gelenler, tekrar akşam yürüyüşüne ve koşusuna çıkanlarında katılımıyla her yaştan grup bir arada bulunmaktadır (Şekil 4.9).



Şekil 4.9 : Hafta içi aks üzerinde görülen günlük aktiviteler; bankaların önündeki kuyruk, koşuya çıkanlar ve kafede oturanlar.

Yapılan gözlemlerde, hafta içi günlerinin hepsinde sırasıyla aynı kullanımlar aynı yaş grupları ve özellikleri tarafından gerçekleştirildiği ve günler arasında yoğunluk açısından farklılık olmadığı gözlemlenmiştir.

Hafta sonları ise hafta içine nazaran daha geç başlayan kullanım gecenin geç saatlerine kadar devam etmektedir. Hafta içi erken saatlerde yürüyüşe ve koşuya çıkanlar ve bankaları kullanan orta yaş üstü grup hafta sonları aksı kullanmamaktadır. Geç saatlere kadar yoğun bir şekilde kalabalık olan caddeyi çevrede oturanlardan ziyade bölge dışından gelenler doldurur. Gençler ve özellikle bebek arabalı (Şekil 4.10) çocuklu aileler yoğun bir şekilde göze çarpmaktadır. Tüm gün boyunca mağazalar ve yeme-içme mekânları doludur. Ayrıca buna ek olarak cadde üzerinde mutlaka bir etkinlik; konser, ürün tanıtımı, araç yolundan konvoy halinde geçen reklamlar, günün gelişmelerine göre beliren spontan etkinlikler aksın farklı noktalarından farklı seslerin birbirine karışmasına, toplanan gruplarla küçük meydancıkların oluşmasına ve yayaların gün boyunca aks üzerinde ileri-geri dolaşarak kalmasına neden olmaktadır. Kendiliğinden oluşan etkinliklere örnek olarak, basketbol milli maçları haftasında aksın potalar ve toplanarak donatılması, yayaların aralarında turnuva düzenlenmesi ya da yayaların çalabileceği bir müzik grubunun kurulması gibi oluşumlar sayılabilir (Şekil 4.10).



Şekil 4.10 : Hafta sonu caddeye çıkan bebekli aileler ve aks üzerine kalabalığı çekmek için düzenlenen etkinliklerden ve düzenlemelerden örnekler.

Caddenin sahip olduğu, ünlü markaların yer bulduğu mağazalar 80'lerden itibaren caddeyi 'konut yolu' niteliğinden 'alışveriş caddesi' niteliğine dönüştürse de, yaya yoğunluğunu yeme-içme mekânlarının sağladığı ve etkilediği gözlemlenmiştir. Hafta sonu veya hafta içi, sabah-akşam saatleri arasında farklılık göstermeden yoğun ve eşit derecede kullanım göstermekte olan yeme-içme mekânları aks boyunca gerek

yürüyenler gerek oturanlar ile birlikte cadde her daim canlı bir görüntüye sahiptir. Bu potansiyelden ötürü son iki yıldır cadde üzerinde yeni yeme-içme mekânlarının açıldığı ve kapanan mağzaların yerini de yine yeme-içme mekânlarının aldığı gözlemlenmiştir.

Bağdat Caddesi'nde yayaların dışında araçlar da bu piyasaya katılmaktadır. Günün her saati yoğun olan trafik, hafta sonları gün boyunca durma noktasına gelecek kadar kilittir. Bölgeden gelip geçenlerin dışında, aks üzerindeki renkli hareketin içinde kalmak isteyen gençler ve son model arabalılar belirli bir noktadan sonra alana geri dönmek için sahil yoluna inmesi ve gerilerden tekrar caddenin kalabalığına katılarak ring yapması alışılmış bir etkinliktir. Kafelerde oturanlar ve yürüyenler bu araçları seyreder ve gün içinde kaç kere caddeden geçtiğini sayarlar.

Cadde, devamlı ringler halinde devinen yayaları ve taşıtları, sürekli değişen geniş vitrinleri, anızın ortaya çıkan etkinlikleri, belirli noktalarda beklenmedik büyük obje-reklamları ve alabildiğine dolu yeme-içme mekânları ve farklı noktalardan yayılan farklı sesler ile durmaksızın hareket halinde olup kullanıcılarını kendi içinde tutmaktadır. Cadde'nin ana oluşum nedeni olan ulaşım değişerek, imgelerin, markaların, kendi içindeki odaklanmaların birleştiği koca bir kamusal mekân görevi üstlenmiştir.

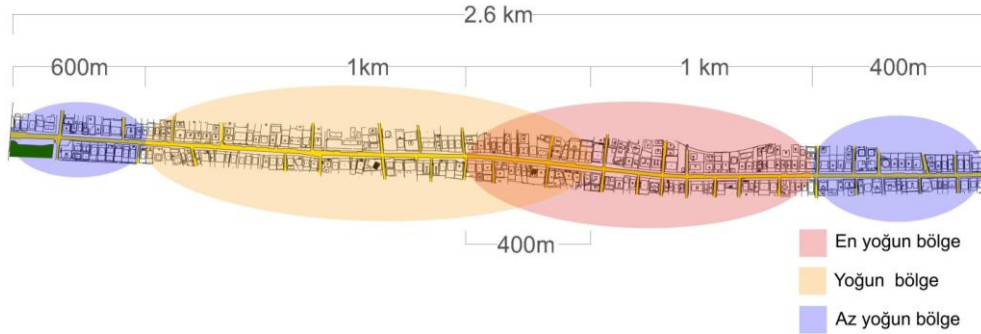
4.6.4 Cadde'nin yaya yoğunluğunu ve meydanlaşmaların oluşmasını etkileyen fiziksel faktörleri: Cadde'nin uzunluğu

Bağdat Caddesi, Anadolu yakasında Kadıköy-Bostancı aksını bağlayan temel aks olup uzunluğu 7,5 km.'yi bulmaktadır. Bu uzunluk boyunca Kızıltoprak, Fenerbahçe, Göztepe, Caddebostan, Erenköy, Suadiye, Bostancı semtleri omurgasını Bağdat Caddesi'nin oluşturduğu yerleşim bölgeleridir (Şekil 4.11).



Şekil 4.11 : Alan çalışması sınırları içerisindeki bulunan, Bağdat Caddesi'nin omurgasını oluşturduğu semtler.

Yapılan gözlemler ve rastlantısal olarak yapılan görüşmeler sonucunda belirlenen, alan çalışmasının gerçekleştirildiği bölge ise 2,6km. uzunluğundadır. Kamusal kullanımın yoğun olarak görüldüğü ve aksiyel bir mekân haline dönüşen bu bölgenin kendi içinde de farklı yoğunlukta bölgelere ayrıldığı gözlemlenmiş ve üç farklı yaya yoğunluk derecesi belirlenmiştir. Şekil 4.12’de görüldüğü gibi kırmızı ile işaretlenmiş en yoğun bölge ve sarı ile gösterilmiş ikinci derecedeki yoğun bölge 1’er km. uzunluğundadır. Caddenin yaklaşık 400m.’lik bölümü ise iki bölümün kesişmesinden oluşmaktadır. Mavi ile işaretlenen, yaya sirkülasyonunun devamlılığının hissedilir derecede azaldığı ve bazen son bulunduğu bölgeler ise sırasıyla 600m. ve 400m. uzunluğundadır.



Şekil 4.12 : Çalışma alanında yoğunluklara göre ayrılan bölgelerin uzunlukları.

Günlük hayat kullanımında kendi içinde yoğunluklara ve bölgelere ayrılmış olan caddeye hareketin organizasyonu ve yürünebilirlik açısından bakıldığında, caddenin yoğun bölgeleri toplamda 1.6km. tüm alan ise 2.6km. uzunluğunda olup alan yürünebilecek boyuttadır. Üçüncü bölümde değinildiği gibi, Moughtin (2003)’in kesintisiz bir cadde uzunluğunun en üst limiti olarak 1,5km.’nin ideal olduğunu, bunun gibi uzun bakış açılarının, genelde sadece özel caddeler, büyük kutlama caddeleri ve kamusal yaya yollarında görüldüğünü söyler. Bağdat Caddesi günlük kullanımının dışında doğrusal karakteristiği ve uzunluğu sayesinde çeşitli kutlamalar ve gösteriler için de uygun bir ortam sağlamakta ve bu kutlamalar ile cadde özdeşleşmektedir. Örneğin Cumhuriyet bayramlarındaki fener alayı ve İstanbul’daki bir futbol takımının şampiyonluk kutlamaları caddeyle özdeşleşmiştir (Şekil 4.13).



Şekil 4.13 : Bağdat Caddesi ile özdeşleşen kutlamalardan örnekler (Url-15).

Kentsel ve coğrafi varlığı Bizans dönemine kadar dayanan bu yolun varoluş nedeni her dönemde ulaşım amaçlı olmuştur. Gözlemler sonucunda bölge sınırları içerisinde tüm caddede olduğu gibi yayaların baz alabileceği bir nirengi noktası görevi görecektir bir anıt ya da tarihi bir yapı bulunmamaktadır. Osmanlı döneminde yapılan ve günümüzde yeri değiştirilmiş bir kaç tanesi dışında kaybolan menzil çeşmelerinin izleri, bugün bazı semtlere aktarılan adları dışında silinmiş, dolayısıyla içerdikleri nirengi noktası olma anlamı ve işlevi de yok olmuştur.

‘‘Bu yakaya yeni taşındım. Yürüyüşe çıktığım zaman aks boyunca nerede olduğumu bilmeden hiç bir farklılık yokmuş gibi hissediyor ve sadece bir bölgede yürüyorum sanıyordum, meğer aks boyunca bir kaç semt değiştiriyormuşum oysa bu değişkenliği hissettirecek hiç bir nirengi noktası ya da işaret yok’’. (K., 32, Bölge çevresine yeni taşınmış)

Konut bölgesine hizmet veren bir yoldan, sonsuzluğa kadar devam edecekmiş gibi görünen caddenin kamusal bir mekâna dönüşmesi sonucu duyulan bu eksiklikle, yayaların kendi nirengi noktalarını oluşturmaya çalıştıkları gözlemlenmiştir. Bu noktalar ise ya mimari ya da işlevsel özellikleri olan binalar olmuş ve aks üzerinde

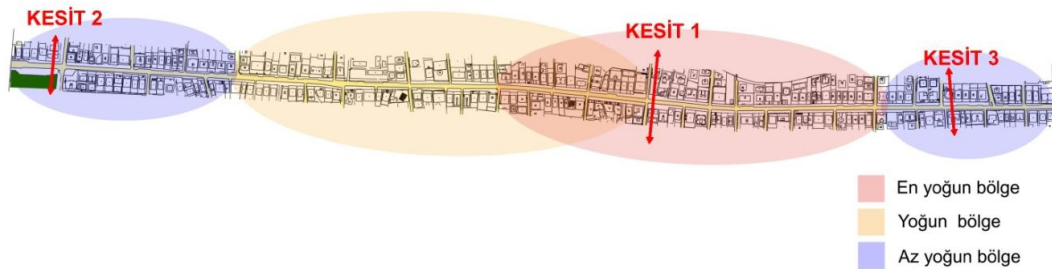
görünmez sınırlar yaratarak farklı odaklanmaları, yoğunlukları oluşturarak uzunluğun kendi içinde bölünmesinin yaya davranışları sonucunda kendiliğinden geliştiği tespit edilmiştir.

Bu duruma örnek olarak bölgeye ilk defa gelen biri “*T-4’ün önünden geçip yürümeye devam ettiğimde yoğunluk garip bir şekilde bir anda bıçak gibi kesiliyor*” (E., 26, Bölgeye ilk defa gelmiş) diye ifade etmiştir. Aks üzerinde kendiliğinden oluşan bu görünmez sınırların, bölgeye dışarıdan gelenler için de giderek fark edilir bir özellik haline dönüşmeye başladığı ve bunun bir alışkanlık haline geldiği görülmektedir.

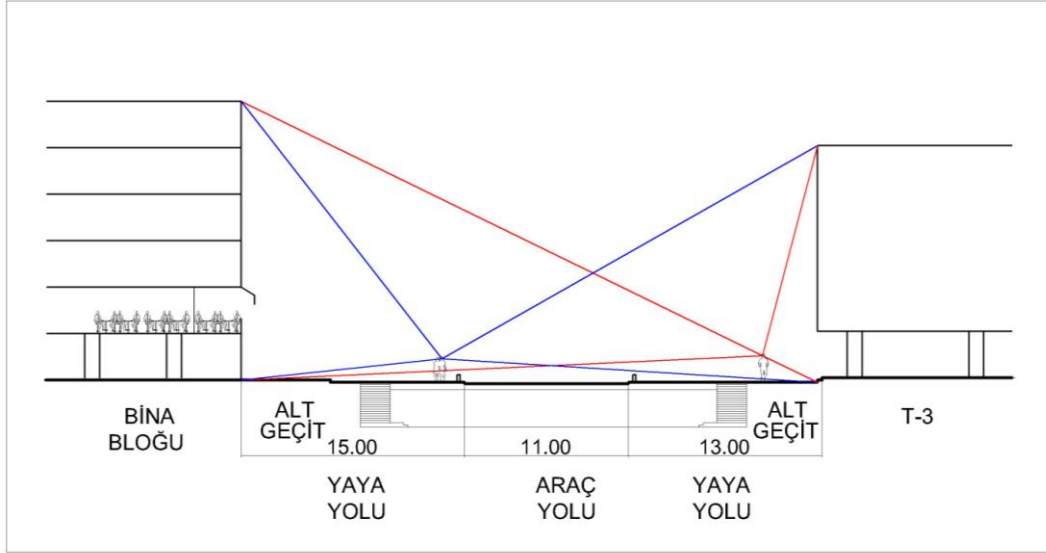
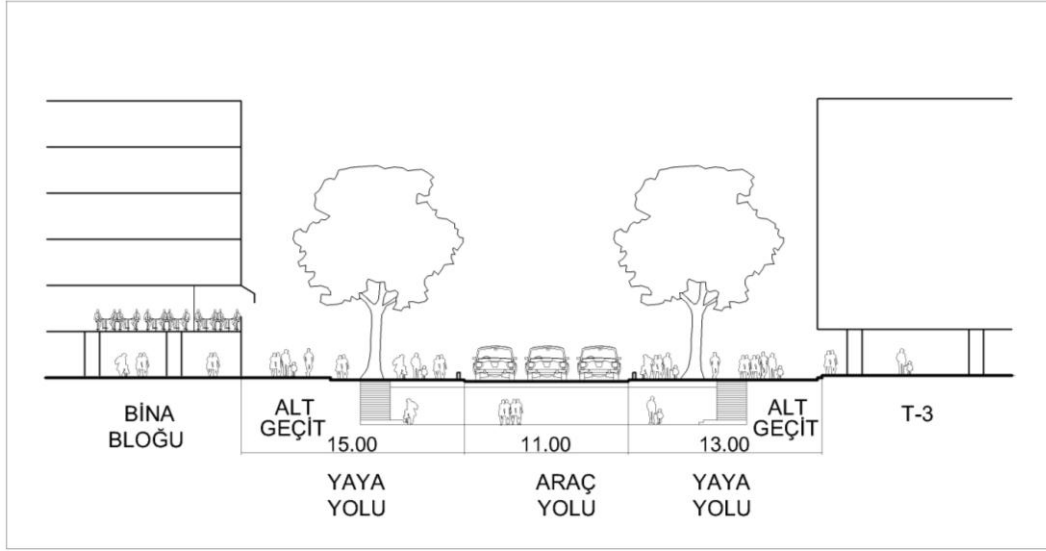
4.6.5 Cadde’nin oran analizi

Yaşayan bir kamusal mekânda aranan ilk koşul iyi bir kuşatılmışlık özelliğine sahip olmasıdır. Bağdat Caddesi’nin çalışma alanı içinde kalan bölümündeki kuşatılmışlık özelliğini ortaya koymak adına gözlemler sonucunda tespit edilen ve Cadde’nin sınırlarını oluşturan yapıların yükseklikleri ve yaya yolunun genişlikleri konusunda farklılık gösteren noktalardan kesitler alınmıştır.

Cadde boyunca sınırı 5-6 katlı binalar oluşturmaktadır ve araç yolu genişliği üç şerit olup ara ara dört şeride çıkmaktadır. Yaya yolu genişliği ise, aks boyunca bulunan binaların zemin katlarındaki işlevsel kullanımlara göre düzenlenen arayüzlerde, binaların ön bahçe mesafelerinin yaya yoluna eklenmesi ya da eklenmemesiyle, sürekli genişlemeler ve daralmalar göstererek, 5m. ve üzerinde değişmektedir. Bu bağlamda aks üzerinde yükseklik/genişlik özelliklerinde farklılık gösteren üç nokta tespit edilmiştir ve araştırmacının gözlem noktalarından kesitler alınmıştır (Şekil 4.14).

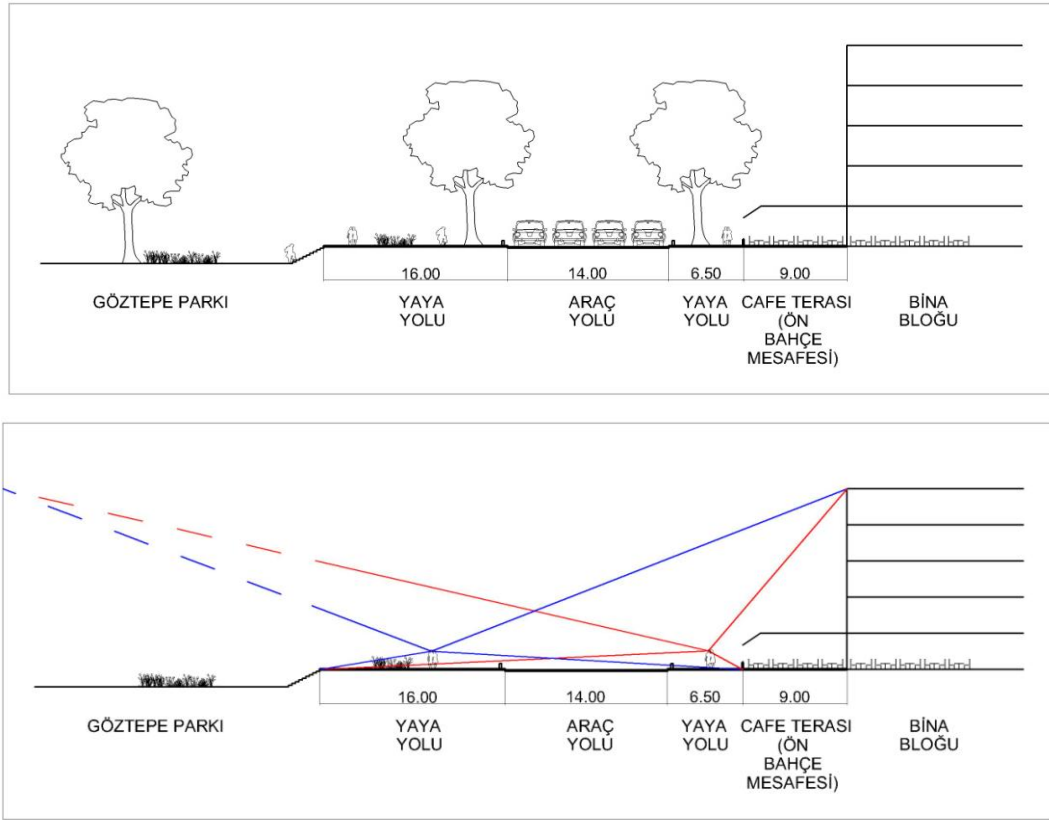


Şekil 4.14 : Bağdat Caddesi üzerinde yaya yolu genişliği-bina yüksekliği oranlarının farklılık gösterdiği, kesitlerin alındığı noktalar.



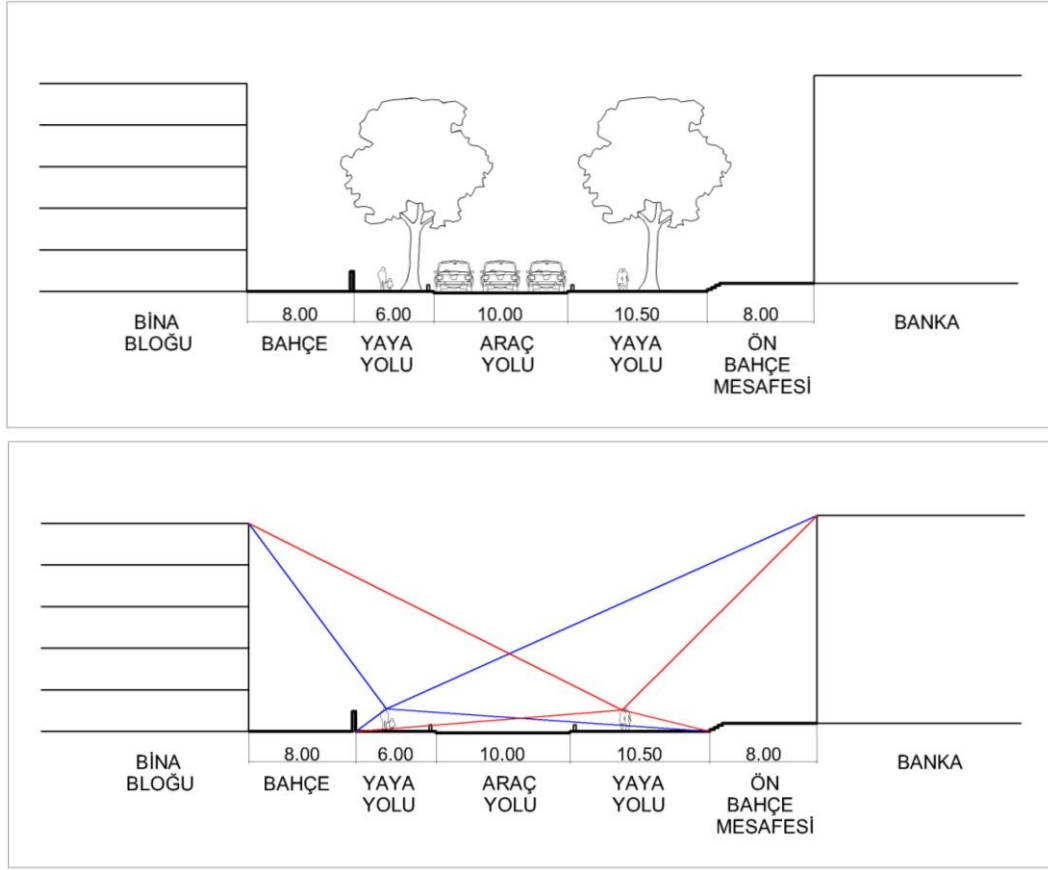
Şekil 4.15 : Kesit 1: Bağdat Caddesi'nde yaya yolunun en geniş olduğu noktadan alınan kesit.

Bağdat Caddesi'nde aksın merkezi görevi gören T-3 binasının bulunduğu bölgede, binaların bahçe mesafesinin yaya kaldırımına eklenmesi ve burada bir alt geçidinde bulunması sebebiyle aks içinde yaya yolunun en geniş olduğu noktadır Şekil 4.15'de karşılıklı yaya yollarında gözlem noktalarından kesitler alınmıştır.



Şekil 4.16 : Kesit 2: Çalışma alanında süreklilik gösteren sınırın ortadan kalktığı noktadan alınan kesit.

Çalışma alanının sonunda bulunan Göztepe Parkı ise sınırsal sürekliliğin kesildiği tek nokta olarak aks üzerinde farklılık oluşturmaktadır. Bu noktada, yol boyunca devam eden yapı sınırının ortadan kalkması ve topografik açıdan parkın cadde kotundan aşağıda kalması ile hissedilen sınırsal ferahlık, aks üzerinde sürekli olarak sağlanan kuşatılmışlık özelliğini bozmaktadır (Şekil 4.16). Geniş bir açıklığa gelen yaya, bir yerin sonuna gelindiği hissine kapılmakta ve hedef doğrultusunda ilerlemiyor ise parkı bir bitiş, bir dağalma noktası olarak algılamakta ve kullanımının yoğun olduğu bölgeye geri dönmektedir.



Şekil 4.17 : Kesit 3. Çalışma alanında yaya yolunun daraldığı noktadan alınan kesit.

Bölgede oran açısından farklılık oluşturan diğer bir nokta ise kaldırım genişliği daralmasa da sınırı oluşturan binaların ön bahçe mesafesi yaya yoluna katılmadığı için, aks boyunca yürünen geniş yaya yolunun sağladığı ferahlık son bulmakta, daralan yaya yolu, kullanımı ve yoğunluğu olumsuz etkilemektedir. Karşı kaldırımda ise sınır ve yaya yolu koşulları aksın geri kalanında görüldüğü gibidir (Şekil 4.17). Bu bağlamda kullanıcılar kaldırımın daralmasıyla beraber bu noktadan sonra çoğunlukla ileriye devam etmemekte ve bu noktaya gelmeden önce bulunan ışıklardan karşı kaldırıma geçtikleri ya da aksın yoğun olan bölgesine geri döndükleri tespit edilmiştir.

Alan üzerinde yaya yolu genişliği ve sınırsal olarak farklılık gösteren noktalarda yükseklik/genişlik oranları $1/2 - 1/2,5$ arasında hissedilmektedir ki bu oran, Sitte'ye göre (1965), yüksekliğin mesafeye olan oranının $1/3$ olduğu durumlar da dahi bir meydan için en üst limiti oluştururken bir cadde için çatı çizgilerinin birleşmesi ve hareketi yönlendirmesi açısından en alt limiti oluşturmaktadır (Moughtin, 2003). Cadde boyunca yapılan gözlemlerde, aks boyunca karşılıklı olarak bina yükseklikleri ve yaya yolu genişlikleri oranı üçüncü bölümde değinilen literatür araştırmalarındaki

ideal sınırları geçmemekte, mekândaki kuşatılmışlık başarılı bir şekilde hissedilmektedir. Ancak sınırı aşmasa da aks boyunca kuşatılmışlık düzeyini sağlayan yükseklik ve genişlik oranlarında küçük farklılıkların olması bile caddenin kullanıcılar tarafından bitiş noktası, geri dönüş veya karşı yaya yoluna geçiş noktası gibi anlamlar yüklenerek farklı bölümlere ayrılmasına neden olmuştur.

4.6.6 Cadde'nin mimari kurgusu

Mimari kimlik açısından bakıldığında, Bağdat Caddesi tarihsel süreç içerisinde sırasıyla 1930'lara kadar ahşap köşklerin, 1930'lardan sonra sahil kenarında plajların açılmasıyla yazlık villaların, 1950'lerde az katlı bahçeli villaların ve 1970'lerden sonrada Bağdat Caddesi üzerinde az katlı, daha içerilerde ise çok katlı apartmanlaşmaların görüldüğü bir dokuya sahip olmuştur (Yazıcıoğlu, 2001). Günümüzde bölgenin iç kesimlerinde çok az sayıda restore edilmiş örnekleri kalsa da aks boyunca bulunan ahşap köşkler zamanla yok olmuştur. Cadde üzerinde kalan tek örnek, bahçe içindeki T-5 binası olup o döneme ait mimari kimliği hatırlatmaktadır. Köşkler döneminden sonra bahçeli yazlık evler dönemi başlamış, o dönemden de yine aks üzerinde az sayıda örnek kalmıştır. Bundan sonra gelen apartmanlaşma döneminde ise aks sınırını 5-6 katlı binalar oluşturmuştur. Bugün cadde üzerindeki çoğu bina bu dönemden kalan apartmanlardan oluşmaktadır (Şekil 4.18).



Şekil 4.18 : Sırasıyla cadde üzerindeki dönemsal yapılardan; ahşap köşk, iki katlı yazlık villa ve az katlı apartmanlaşma döneminden örnekler.

Ayrıca son 5 yıldır cadde üzerinde inşaat çalışmaları artmış ve eski binalar yenilenerek yerlerini büyük markaların alışveriş blokları almaya başlamıştır. Yenilenen bu binalar aks üzerinde heykelimsi bir görüntüye sahip olup yaya sirkülasyonu üzerinde çekim etkisi oluşturduğu gözlemlenmiştir (Şekil 4.19). İlk örnekleri Suadiye semtinde beliren inşaat çalışmaları şu anda caddenin farklı noktalarına özellikle Caddebostan ve Bostancı bölgesine sıçramıştır.

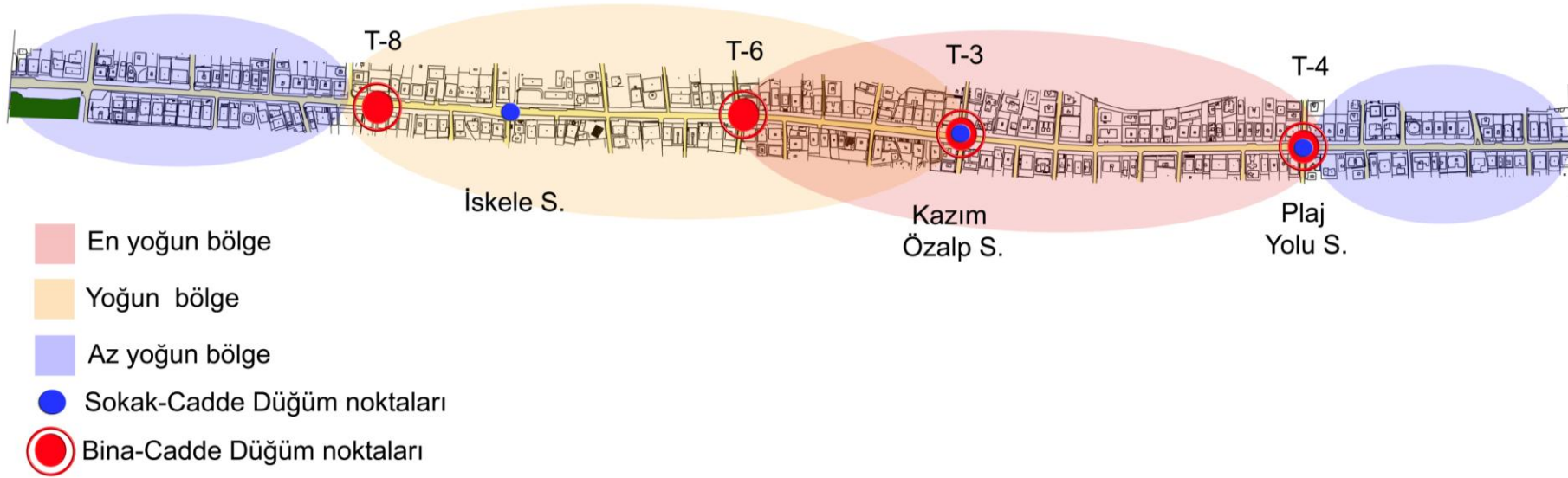


Şekil 4.19 : Aks üzerinde yenilenen binaların yerlerini alan alışveriş blokları.

Cadde üzerindeki binalar konut, ticaret ve konut+ticaret birlikteliğinde fonksiyonlara sahiptir. Bu özellik cadde üzerinde farklı arayüzlerin ve renkli görüntülerin oluşmasını sağlayarak aksın canlanmasını sağlamaktadır. Konut işlevi gören binalar bahçe içinde olup aksa yeşil bir sınır oluştururken, ticari fonksiyonu bulunan binaların arayüz özellikleri ise zemin katlarında bulunan kullanımlara göre değişmektedir. Yeme-içme mekânları mevsime göre açık ve kapalı terasları ile yaya yoluyla birleşmektedir. Diğer ticari fonksiyonlara ait arayüzler ise geniş vitrinlerin önlerindeki bahçe mesafesinde, oturma-dinlenme meydanıkları, peyzaj düzenlemeleri yaratılarak ya da etkinlikler düzenlemek amacıyla tamamen boş bırakılarak cadde üzerinde çeşitlilik göstermektedir. Bu özellikler yaya yolunun genişlemesine ve farklı arayüzlerin oluşmasına neden olmaktadır (Şekil 4.20). Cephelerde ve arayüzde sağlanan bu hareketlilik, bölgenin topografik özelliğinden dolayı arayüzlerin cadde kotunun altında ya da üstünde kalmasıyla da desteklenmekte ve aks boyunca algıyı sürekli çeken hareketli ve canlı bir ortamın oluşmasını sağlamaktadır.



Şekil 4.20 : Mağaza arayüzlerinin farklı kullanımlarından ve düzenlemelerinden örnekler.



Şekil 4.21 : Cadde üzerindeki meydanlaşmaların/odaklanmaların başlangıç, bitiş noktalarını belirleyen binalar.

Cadde, üzerinde bulunan mimari yapılar sayesinde farklı yoğunlukta odaklanmalara/mezdanlaşmalara sahip olurken aynı zamanda aksiyel bir mekân özelliği de kazanmaktadır. Uzunluk bölümünde de değinildiği gibi yolu tanımlamak, bir röpere sahip olmak ihtiyacından ötürü yayalar yapılardan yardım alırken, yolun aksa dönüşümü de gerçekleşmektedir. Yayalar aks üzerindeki binaları, sunduğu kullanımlardan önce birer nirengi noktası olarak kullanmaktadır. Binalar, farklı yoğunlukların gözlemlendiği bölgelerin başlangıç, bitiş noktalarını ve odaklanmaların görüldüğü noktaları oluşturmaktadır (Şekil 4.21).

Örneğin, aks üzerinde ilk açılan alışveriş binası olan T-3, içerdiği fonksiyondan öte caddenin merkez noktası olma anlamını yüklenmiştir. Bu bina, aksta hareketin merkezi görevini görüp, aksın düğüm noktasını oluşturmakta ve diğer mekânlara olan uzaklık-yakınlık kavramlarının röper noktasını oluşturarak hareketin yönlendirilmesini etkilemektedir. Bunun nedenleri arasında, T-3'ün aks üzerinde ilk alışveriş binası olarak açılması ve sürekli açılıp kapanan mağazalar arasında, 1995 yılından beri hiç değişmemiş olması gibi faktörler etkilidir. Özellikle bölgeye dışarıdan gelenler için bu bina bölgenin tek bilindik noktasını oluşturmaktadır (Şekil 4.22).



Şekil 4.22 : Cadde'nin merkezi olarak algılanan T-3 kodlu bina.

Bunun öncesinde cadde üzerinde merkez görevi gören yer şimdi ki adı T-6 olan yeme-içme mekânıydı. 1968 yılından beri yeri hiç değişmeyen kafe bölgeyi bilenler için Bağdat Caddesi denildiğinde akla gelen en eski yerdir. Fakat zaman içinde sosyo-ekonomik dönüşümlerin etkileri ile cadde üzerindeki binalarda yeni mağazaların ve yeme-içme mekânlarının açılması tetiklenmiş ve 'konut yolu' niteliğindeki caddenin dönüşmeye başlamasına neden olmuştur. Bu dönüşümle yenilenen binalar ilk olma özelliğiyle aks üzerindeki anlamları da değiştirmeye başlamış bu örnekte olduğu gibi T-6'daki merkezilik görevi üç sokak üstteki T-3 binasına kaymıştır (Şekil 4.23).



Şekil 4.23 : Cadde üzerindeki T-6 kodlu en eski mekân.

“1960 sonlarında açılan T-6 70’lerde cadde üzerindeki tek yeme-içme mekânıydı, ona da herkes gidemezdi. Cadde’nin etrafında geniş bahçeler içinde bulunan konutlar vardı. Daha çok sahil kısmı hareketliydi, plajlar vardı, gazinolar vardı, şimdi ki gibi insanlar cadde’de gezinmezdi ancak bir yerden bir yere gideceği zaman yürümek zorundaysa yürürdü, gezinmek için yürümezdi, zemin katlardaki mağazalar 80’lerle beraber açılmaya başladı ama onlarda çok nadirdi.” (E., 68, Bölge çevresinde yaşıyor)

Aks üzerindeki bir başka mağaza olan T-4 mağazasının binası Suadiye tarafına yürüyen yayalar için aks üzerinde bir bitiş noktası görevi gördüğü tespit edilmiştir. Bu noktadan sonra yaya sirkülasyonunun kademeli bir şekilde değil, hissedilir bir şekilde aniden azaldığı gözlemlenmiştir (Şekil 4.24).

“T-4 mağazasının ötesindeki bir kaç mağazaya ne kadar gitmek istesem de, bunu başka bir zamana ya da aynı mağazayı bir AVM’de bulabileceğim vakite erteliyorum. Sanki T-4’den sonra ilerlersem bir alandan dışarı çıkıyormuşum gibi geliyor ve o alanda kalmak için ilerlemek yerine geri dönmeyi tercih ediyorum.” (K., 28, Bölgeye dışarıdan sık sık geliyor).



Şekil 4.24 : T-4 kodlu mağaza.

Bu noktadan sonra yaya ya geri dönmekte ya da ışıklardan karşıya geçerek karşı yaya aksını tercih etmektedir. Yapılan görüşmeler sonucunda bu davranıştaki en önemli fiziksel etkenin T-4 mağazasından sonra daha önceki bölümde kesit 3’de bahsedilen yaya aksının daralması olduğu tespit edilmiştir. Bu noktadan sonra konut işlevini barındıran mavi bölgede, bina önlerinde bulunan bahçe ve bahçe duvarları aks boyunca hissedilen ferahlığın azalmasına ve yaya yolunun darlığının da hissedilmesine neden olmaktadır. Ayrıca mağaza - yaya yolu arayüzünde oturma elemanlarının bulunmasıyla, aks boyunca bank dışında oturma imkânı sağlayan tek nokta olarak, yayanın oturma, dinlenme, bekleme imkânı veren geniş bir alana sahip olması, kullanıcılar tarafından binaya aksın bittiğine dair bir anlam yüklemiştir. Bu etkilerden dolayı yaya yoğunluğunun farkedilir bir şekilde azalması da insanları geri dönmek zorunda hissettirmektedir, insanlar insanların olduğu yerde bulunmaktan keyif almaktadırlar.

Yapıların mimari kimliklerinin yaya mekânı üzerine bölge dışından da bir çekim oluşturduğu tespit edilmiştir. Örneğin, T-5 binası, Bağdat Caddesi üzerinde yıkılmayarak hizmet veren tek köşktür ve mimari dokusuyla, tarihiyle bahçe içindeki köşkler dönemini hatırlatan bir hafıza olarak yayaların ilgisini çeker. Bugün bu bölgenin tarihini bilmeyenler için bu bina cadde üzerindeki diğer binalardan farklı olmasıyla, bahçe düzenlemesiyle ve özellikle yeni yıl süslemeleriyle aksa estetik kazandırmakla beraber cadde’nin de odak noktasını oluşturmaktadır. Her sene farklı şekilde süslenen binanın merak unsuru oluşturduğu ve bölgeye özellikle yılbaşı zamanında bölge dışından insanları çektiği tespit edilmiştir (Şekil 4.25).

‘‘Her sene yılbaşı süslemelerini görmek için mutlaka Nişantaşı ve Taksim’e gidiyorum. Bağdat Caddesi’ne ise genel süslemelerden ziyade T-5 binasını merak ettiğim için geliyorum.’’(K., 45, Bölgeye dışarıdan sık sık geliyor)



Şekil 4.25 : 2010 ve 2011 senelerinde, T-5 binasının yılbaşı süslemeleri ile cadde üzerinde odak noktası haline gelmesi.

Bunun dışında cadde üzerinde, yeni yapılan ve her geçen gün yenisi tamamlanan alışveriş binaları renkli görüntüleriyle mekâna görsel zenginlik kazandırarak bölgenin imajını da güçlendirmektedir. İnsanlar bu binalara alışveriş amaçlı yönelmeseler dahi binaların yarattığı görsel zenginlik nedeniyle bu bölge içinde kalmak istedikleri gözlemlenmiştir.

“Alışveriş yapmak için Bağdat Caddesi’ni tercih ediyorum ama yeni yapılan bu 4, 5 katlı alışveriş binalarına daha adımımı atmışlığım yok. Örneğin son yapılan T-7 binasından (ilki bir apartmanın zemin katında yaklaşık 15 senedir bulunmaktaydı ve tez çalışması sırasında Şubat 2011 tarihinde kapanmıştır, yeni bina ise yaklaşık 3 yıldır aks üzerindedir) alışveriş etmeme rağmen yeni binaya asla girmiyorum, çünkü cadde’de yürüken bir çantaya, kıyafete şöyle bir bakmak için 3. kata kadar çıkmak istemiyorum. Yeni yapılan binaların görünüşünü aslında çok da beğenmiyorum ama eskiden Caddebostan tarafına doğru olan yeme-içme mekânlarını tercih ederken yeni yapılan binaların ortama kattığı hava, canlılık ve insanlar, yeme-içme mekânlarındaki tercihim bu tarafa, Suadiye tarafına doğru kaydırıldı ve bu tarafta daha çok zamanımı geçirmeye başladım.”(K., 35, Bölgeye dışarıdan sık sık geliyor)

Tüm bu binalar, T-3, T-4, T-6 ve farklı dönemlere ait mimari kimlikteki eski ve yeni binalar caddenin en yoğun olduğu kırmızı bölgenin sınırları içerisinde bulunmaktadır.

İkinci derecede yoğun olan sarı bölgeye bakıldığında, 1970 ve sonrasında kalma 4-5 katlı apartmanların dışında farklı bir döneme ait yapı bulunmamaktadır. Bu bölümde de yine büyük alışveriş markaları bulunsalar da bunlar alışveriş binalarında değil sadece zemin katlarda bulunmaktadır ve binaların arayüzlerinde ve cephelerinde renkli görüntülerin olmasını sağlamaktadırlar. Bölgede bahçe içinde konut kullanımları halen bulunmaktadır. Geniş bahçeli konutların ve yine geniş bir bahçe içinde bu bölgede bulunan Tarım İl Müdürlüğü’nün yaya yolu ile sınır oluşturması, aks üzerindeki en yeşil sınırların bu bölgede bulunmasına neden olmaktadır (Şekil 4.26).



Şekil 4.26 : Yaya yolunun bahçe ile sınırlandığı bir örnek.

2. derecede yoğun olan bölgenin başlangıcını önceden değinilen merkez T-3, bitişinin ise bu bölge içindeki tek yeni bina olan ve 2005 yılınca açılan T-8’de son bulduğu gözlemlenmiştir. Yoğunluğun bu noktaya kadar çekilmesi ve oluşan sınır mimari bir özellikten değil tamamen işlevsel faktörlerden kaynaklanmaktadır. Aksın tümünde olduğu gibi bu bölgede de alışveriş mağazaları ve yeme-içme mekânları vardır fakat yoğunluğun bu noktaya kadar kayması T-8 kodlu binanın açılmasından sonra gerçekleşmiş, kamusal yoğunluğun görüldüğü bölgenin daha da büyümesine neden olmuştur (Şekil 4.27). Böylece bu bölgedeki yeme-içme mekânlarının dolmasını sağlamış ve yenilerinin açılmasını da tetiklemiştir.



Şekil 4.27 : 2.derecede yoğun olan bölgenin odak noktasını oluşturan T-8 kodlu bina.

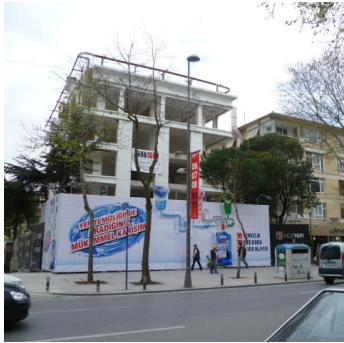
Bu dönüşümle beraber yaya yoğunluğunu çekmek ve tutmak adına bölgedeki diğer konutların zemin katları da ticarete açılmaya başlamıştır. Tez çalışması sırasında binaların geniş bahçesinin ardında açılan bu mağazalar, bir kaç sene içerisinde binanın üst katlarına ilerlemesinin daha sonrasında ise bahçe ön mesafesinin

kaldırılarak geniş bir arayüz ya da yeme-içme mekânı terası düzenlenmesinin habercisi niteliğindedir. Zemin katların işlev değiştirerek dönüşmesi dışında kütleli olarak bakıldığında bölgede her geçen gün yeni bir bina boşaltılmakta ve inşaat çalışmaları görülmektedir.

Haritada mavi ile gösterilmiş yoğunluğun azaldığı bölgelere bakıldığında ise; Suadiye'nin bitip Bostancı'nın başladığı bölgede lüks mağazaların olduğu alışveriş binaları bulunmaktadır ve yenileri de açılmaya devam etmektedir. Bunun dışında konut+ticaret birlikteliğini gösteren binaların zemin katlarında küçük mağazalar ve yeme-içme mekânları bulunmaktadır; fakat geniş vitrinlere ve teraslara sahip değildir ayrıca mağazaların arayüzlerinde üst katlarda mevcut konut kullanımından dolayı ön bahçe ve bahçe duvarı bulunmaktadır. Bu durum yaya yolunun aksın diğer bölümlerine nazaran daha dar olmasına neden olmakta ve yaya hareketinin yönlenmesini ve yoğunluğunu da etkilemektedir. Yaya yolunda ve cephelerde görülen bu daralma ve arayüzdeki bu geçirimsizlik yayanın çevresi ile olan ilişkisini zayıflatmaktadır (Şekil 4.28). Cadde üzerinde hissedilen bu tenhahlığı gidermek ve yayayı çekmek adına her geçen gün yeni açılan lüks mağazalara ek olarak yeni inşaat çalışmaları da devam etmektedir (Şekil 4.28, Şekil 4.29).



Şekil 4.28 : Bostancı tarafındaki mavi bölgede karşılıklı yaya yolunda bulunan; alışveriş binası ve konut kullanımından dolayı daralan aks.



Şekil 4.29 : Cadde üzerindeki inşaat çalışmaları.

Göztepe’de yer alan diğer mavi bölgedeki, zemin kat kullanımlarına bakıldığında bölgede hiç yeme-içme mekânı bulunmadığı görülmektedir. Bulunan küçük giyim mağazalarının cephelerinin çoğunluğu dar özellik göstermektedir, geniş vitrinli mağazalar ise daha çok ev eşyaları ve aksesuarları üzerine, amaç doğrultusunda müşteri çekecek potansyeldedir. Ayrıca bu bölgede bahçe içinde konut sayısı diğer bölümlere nazaran daha arka arkaya sıralanmış olup bina-yaya yolu arayüzünün ilişkisi daha sık kesilmektedir (Şekil 4.30).



Şekil 4.30 : Göztepe tarafındaki mavi bölgede bulunan konut kullanımı ve küçük mağazalardan bir örnek.

4.6.7 Cadde’deki işlevsel faktörler

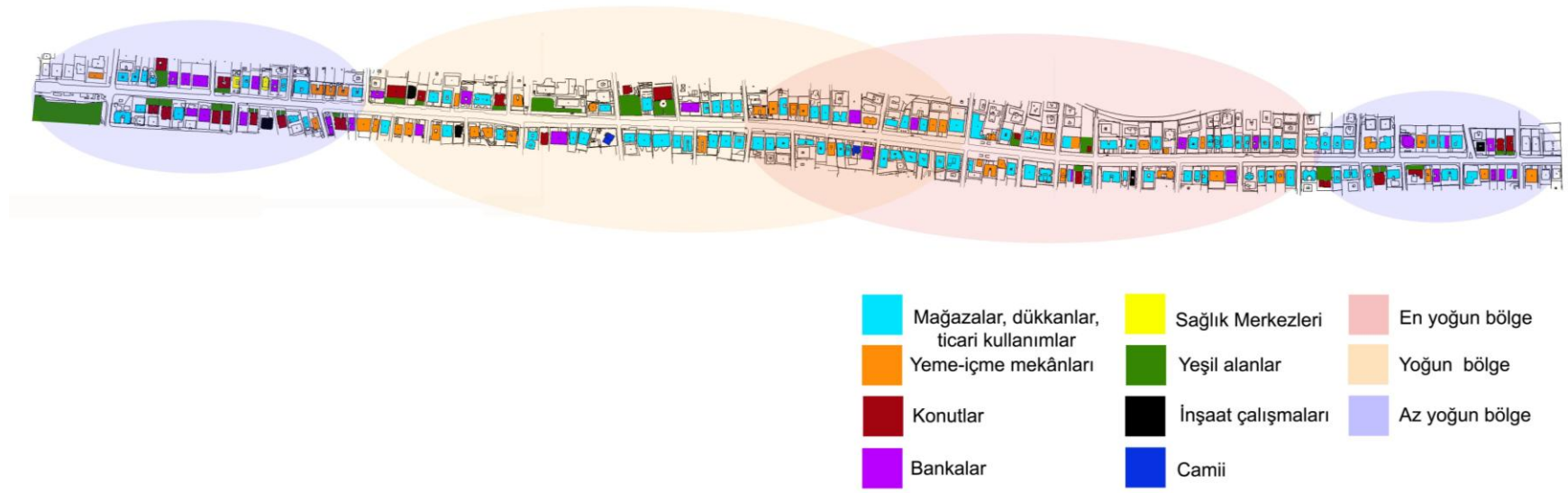
Bağdat Caddesi geniş vitrinli mağazaları, kafe ve restoranları, alışveriş binaları, bankaları, sinemaları ve konut kullanımları ile farklı işlevsel faktörleri bir arada bulundurur. Bu farklı işlevler mekân içinde gerçekleştirilecek etkinlik çeşitliliğini sağlarken aynı zamanda farklı kullanıcıları cezbederek kullanıcı çeşitliliğini de arttırmakta ve cadde’nin günün hemen her saati yoğun olmasını sağlamaktadır (Şekil 4.31).

Caddede işlevsel açıdan farklı yaya yoğunluklarının oluşmasında, markaların ve bu markaların neden olduğu semboller ve imgeler de etkilidir. Bağdat Caddesi büyük markalı mağazaların ve yeme-içme mekânlarının sıra sıra bulunduğu açık bir mekân olup kentin prestij caddesi olarak kentlinin imajında yer alır. Caddede bulunan bazı mağazalar ve kafeler birden fazla sayıda bulunarak bölgeye dışarıdan gelenleri şaşırtır. Örneğin mağazalardan T-4, T-7, T-9 ve T-10 gibi örnekler ikişer adettir. Kafelere bakacak olursak, dört adet T-11, iki adet T-12, T-13, T-14 ve T-15 kodlu mekânlar bulunmaktadır.

Yapılan gözlemler sonucunda, yapıların zemin katlarındaki alışveriş mağazaları, yeme-içme mekânları, bankalar ve konut kullanımları ve inşaat noktaları yoğunluk bölgeleriyle karşılaştırılarak haritalandırılmıştır. (Şekil 4.32 ve 4.33). Ayrıca tez çalışması boyunca bu kullanımların mekânlarının kapanması, yeniden açılması, uzun bir süre boş kalması gibi durumlar gözlemlenmiş işlevlerin kendi aralarında değiştiği tespit edilmiştir.

Cadde üzerinde ekonomik krizlerle kapatılan mağazaların yerini yoğun kullanıcı potansiyeli olan yeme-içme mekânları almaktadır. Gün içinde belkide bir kaç müşterinin girdiği mağazanın, yeme-içme mekânına dönüşmesiyle teraslar gün boyu doludur. Son iki senede cadde üzerinde kapanan çoğu mağazanın yerine yeme-içme mekânı açılmıştır. Aynı şekilde satılan/sunulan ürünlerde niteliğin düşmesi de aks üzerindeki yaya yoğunluğunu düşürmektedir. Aks üzerindeki bu bölümler, diğer bölgelerdeki mevcut yaya potansiyelini çekmek adına işlevsel dönüşümlerin yanında, bina yenileme - inşaat işlemlerinin de artmasına neden olmaktadır.

İşlevsel faktörler yoğunluk haritasıyla karşılaştırıldığında aks boyunca kullanımların birbirinin peşi sıra homojen bir dağılım gösterdiği görülmektedir (Şekil 4.31) ancak ikinci derece ve düşük derecede yoğunluklu bölgelerde, konut gibi banka ya da küçük mağazalar gibi arayüzü geçirgen ya da yeteri kadar geniş olmayan, çalışma saatleri ise sınırlı olan bazı kullanımların sık bir şekilde arka arkaya bulunması farklılık oluşturmaktadır (Şekil 4.32, 4.33).



Şekil 4.31 : Zemin katlarda bulunan kullanımların aks üzerindeki dağılımı.

Haritada mavi ile gösterilmiş yoğunluğun azaldığı bölgelere bakıldığında;

Suadiye'nin bitip Bostancı'nın başladığı bölgede fonksiyonlar üst katlara kadar çıkmaz sadece zemin katlarda görülür ve konut işlevi gören katların sayısı aksın diğer bölgelerine göre daha fazladır. Ticari fonksiyonlar, büyük markaların olduğu alışveriş binaları ve zemin katlarda görülen küçük mağazalar ve yeme-içme mekânları olarak bir aradalık gösterir. Bu bölgede yaya yolu ile arayüz arasındaki ilişkinin zayıflamasına neden olan, inşaat çalışmaları ve konut kullanımının yanı sıra banka sayısı da dikkati çekecek kadar fazladır (Şekil 4.33). Bu durum geç saatlere kadar yaşayan cadde'nin, bankaların erken saatlerde kapanması ile, bu bölümü olumsuz etkilenmektedir.

Göztepe'de yer alan diğer mavi bölgenin kullanımlarına bakıldığında ise; aks boyunca görülen bir farklılık olarak bölgede hiç yeme-içme mekânı bulunmamasıdır. Ancak çalışma alanının dışında kalan, yolun devamında yeme-içme mekânları görülmektedir. Bu bölgede bulunan mağazalar aksın genelinden farklı olarak daha çok ev eşyaları, araba galerileri ve küçük vitrinlere sahip küçük giyim dükkânlarından oluşmaktadır. Yine yapılardaki konut kat sayısı fazla olup sadece konuta ayrılan yapı sayısında diğer bölümlere nazaran daha fazladır. Bir diğer önemli farklılık ise diğer mavi bölgede olduğu gibi bu bölgede de bankalar yoğun bir şekilde birbirini takip ederek dizilmişlerdir (Şekil 4.33). Erken saatte kapanan mağazaları, arayüz düzenlemesi bulunmayan bankaları, insanları çekecek yeme-içme mekânlarının bulunmaması ve konut kullanımı özelliklerinden dolayı bu bölge aksın diğer bölümlerine nazaran daha karanlıkta kalmakta ve yaya yolunun tenhalaşmasına neden olmaktadır.

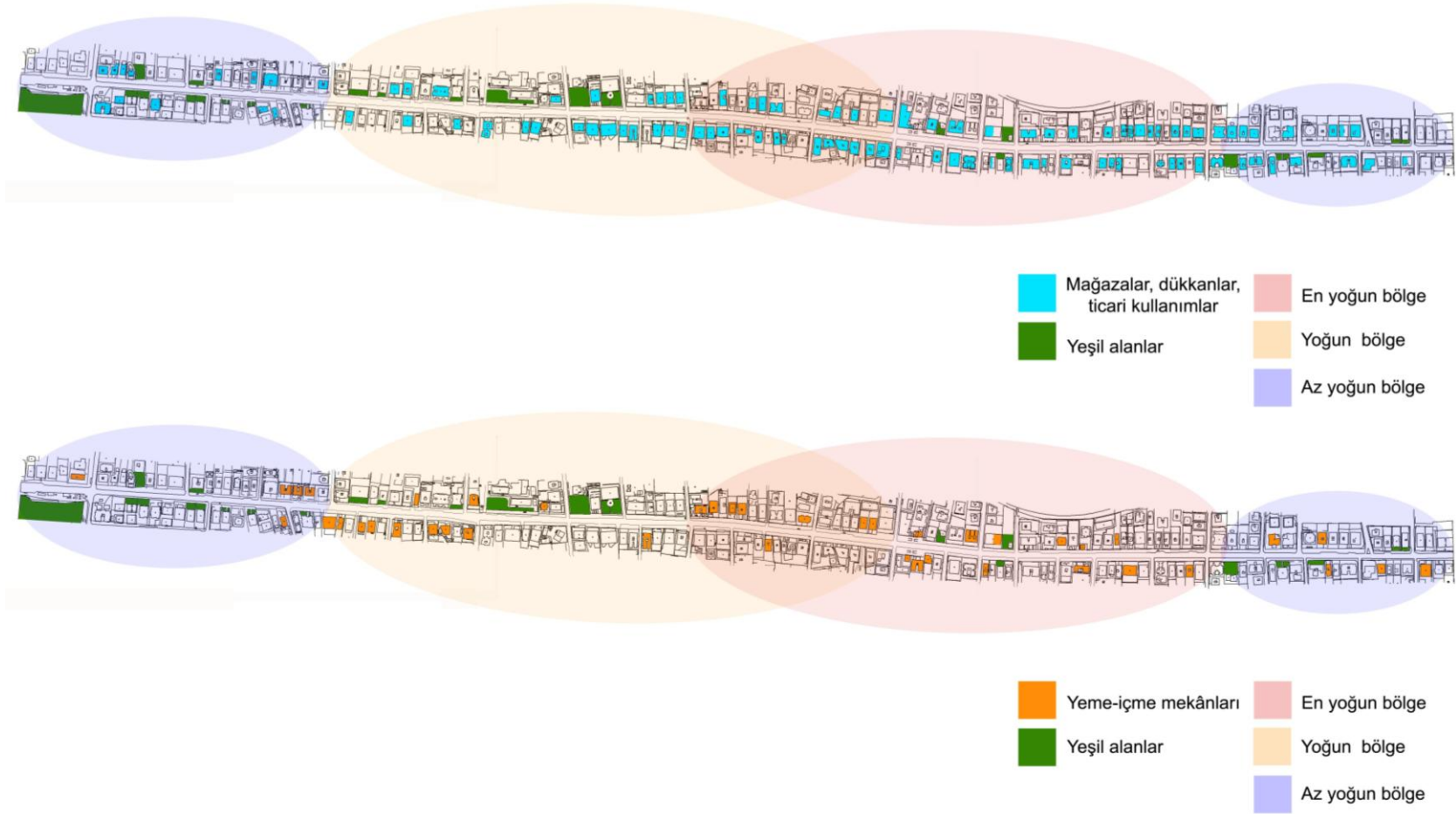
“T-4'den ya da Göztepe Park'ından sonra da (mavi bölgeler) bir sürü yeme-içme mekânları var üstelik cadde'nin diğer mekânlarından daha ucuz olmasına rağmen aynı kahveye ya da yemeğe insanlar daha çok para vermeyi tercih ediyor, bende tabii, çünkü oturdun mu seyredecek insan yok, insanlar kahve içmeye ya da karın doyurmaya gelmiyorlar ki caddeye birbirlerini izlemek istiyorlar.” (E., 35, Bölgeye dışarıdan sık sık geliyor)

Yaya yoğunluğunun azalmasıyla, ortamın canlılığı da hissedilir derecede azalmakta, yok olmaktadır. Bu durum ortamda çeşitli etkinliklerin kesilmesi olarak da kendini gösterir, sokak müzisyenleri, aks boyunca bazı noktalara yerleştirilen reklam

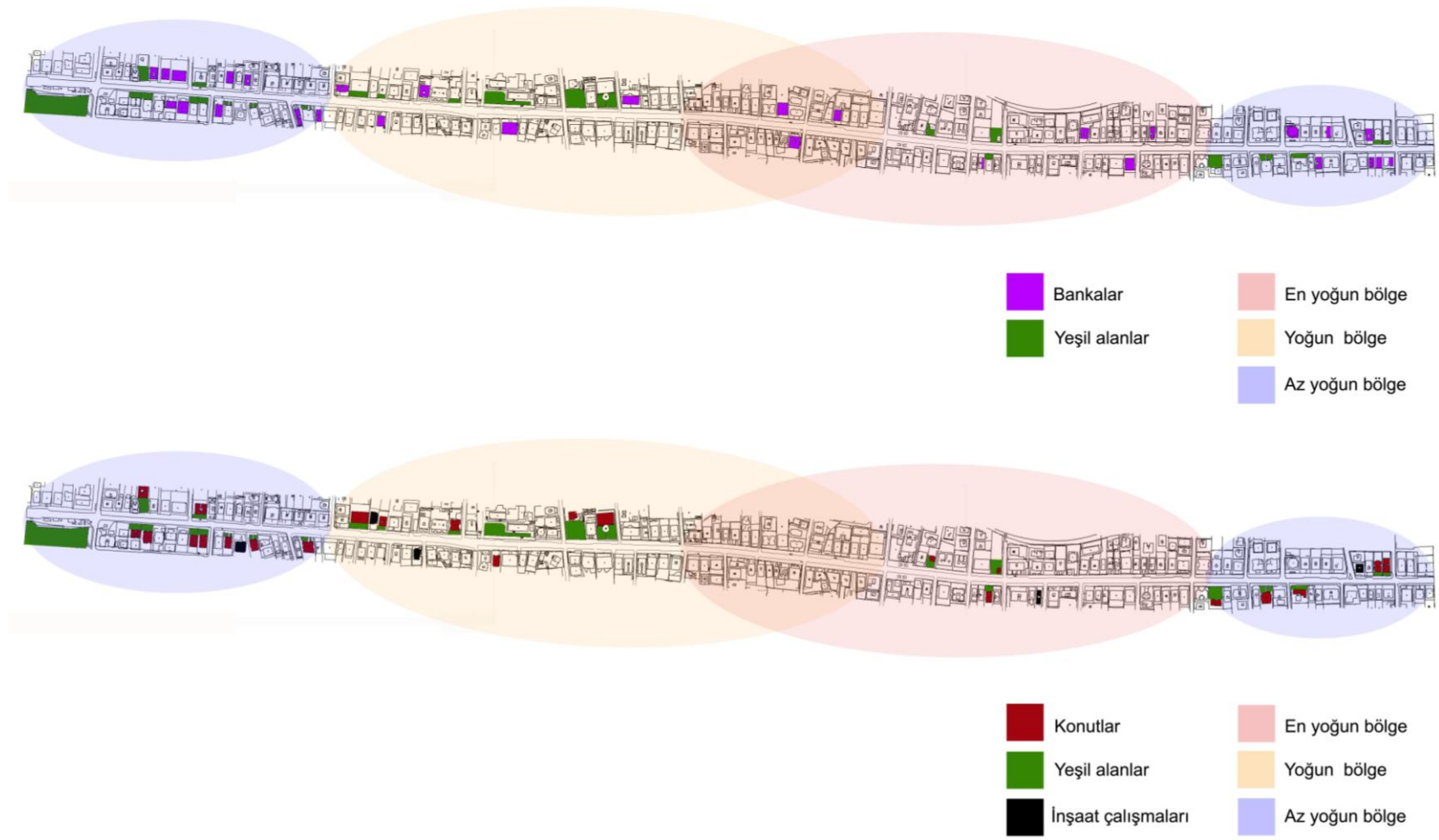
objeleri, mağazaların kendi inisiyatifıyla gerçekleştirdikleri etkinliklerin olmaması aksın bu noktalarının sakinleşmesine, azalan yoğunlukla birlikte etraftan yayılan farklı seslerin de yok olup taşıt seslerinin ağır basmasına neden olmaktadır.

Aksın 2. derecede yoğun olan bölgesindeki mağazalar büyük markaların ve küçük dükkanların birleşiminde dengeli bir şekilde bulunmaktadır. Aksın en yoğun olduğu hafta sonlarında, bu bölümdeki yeme-içme mekânlarında gençlere ek olarak aksın en yoğun olan bölümüne nazaran daha çok orta yaş üstü kullanıcı gözlemlenmiştir. Caddenin kalabalığından sıkılanlar bu bölgeye gelerek, yoğunluktan değil ama gürültüden kaçmaktadırlar. Bu bölümde hâlâ konut işlevi gören ve geniş bahçelerle sınır oluşturan binalar da bulunmaktadır. Aks üzerindeki en yeşil bölge bu bölümde bulunmaktadır. Yapılan gözlemler sonucunda, ikinci derecedeki yaya yoğunluğunun T-3’de başlayan sınırının neredeyse Göztepe’ye kadar dayanmasındaki en büyük etmen T-8 kodlu binadır. Aks üzerindeki yoğunluklar ve odaklar genelde mimari özellikler sayesinde belirlenirken bu nokta tamamen işlevsel kullanımdan dolayı belirmiştir. Bundan önce T-3’ün üst katında bulunan sinema salonları ve Suadiye’de ara sokakta (daha önce değinilen Plaj Yolu sokakta) bulunan bir sinema dışında cadde üzerinde içerisinde sinemaya, tiyatroya, çeşitli sergilere ayrılmış salonları olan bir kullanıma cevap veren bir bina bulunmaması ile T-8 binası, gerek bölge çevresindekiler gerek dışarıdan gelenler için hedef noktası oluşturmuştur. Daha öncesinde bu noktaya kadar gelmeyen yoğunluk, günümüzde kullanımdan dolayı bu bölgeye uzanmıştır. T-8’in açılmasından sonra sinemaya gidecek olanların ya da sinemadan çıkanların oluşturduğu yoğunluk bu bölgedeki yeme-içme mekânlarının kullanılmasına ve yenilerinin açılmasına neden olmuştur.

T-8’in sunduğu işlevlerle yayanın güzergâhı değişmiştir. Bu önemlidir. Bu durumda insanı çekebilecek özellikleri sağlamak önemli görünüyor. Kuşatılmışlık özelliği, mimari kimlik özellikleri insanın bir bölgede kendini daha rahat hissetmesine ve tercih etmesine neden olur fakat bunun işlevsel faktörlerle de desteklenmesi gerekir. Bu dönüşümle ve bu noktaya çekilen ve odaklanabilen bu yaya potansiyeliyle aks üzerinde konut olarak kullanılan zemin katlar her geçen gün yeni bir ticari fonksiyonla işlev değiştirmektedir. Ayrıca şu anda aks üzerinde bu potansiyeli çekebilecek olan iki bölgeden biri olan Bostancı bölgesindeki mavi bölge gibi burada da inşaat çalışmaları arka arkaya başlayarak binalar yenilenmektedir.



Şekil 4.32 : Alışveriş mağazalarının ve yeme-içme mekânlarının aks üzerindeki dağılımı.



Şekil 4.33 : Bankaların, konutların, yeşil alan ve inşaat çalışmalarının aks üzerindeki dağılımı.

4.6.8 Cadde'nin topografik özellikleri

Bağdat Caddesi hissedilmemekle beraber eğimlidir. Çalışma alanının içinde Bostancı sınırındaki alan +6.00 kotu civarından başlayıp hafif eğimlerle alçalıp yükselerek Göztepe Parkı önünde +22.00 kotu civarında son bulmaktadır (Şekil 4.35). Cadde'nin dik kesitlerinde görülen kot farklılıkları ise yapıların arayüzlerinde farklı zemin kat-yaya yolu ilişkilerinin oluşmasını sağlayarak aksın kendine özgü topografik hareketliliğini oluşturmaktadır.

Bu hareketlilik kamusal mekânın önemli gerekliliklerinden olan erişim özelliğini akla getirmektedir. Alanda engellilerin ve her yaştan kullanıcıların (yardımcı araç kullanan yaşlılar ve bebek arabalı aileler gibi) aks boyunca ilerlemesini engel oluşturmayacak şekilde hafif bir eğim vardır, fakat aksın iki yanında farklı kotlardaki arayüz kullanımlarına ulaşmak için merdivenlerin ve rampaların kullanılması gerekmektedir. Gözlemler sonucunda aks boyunca mağazalar engelliler için rampa konulmasına özen gösterse de yeme-içme mekânlarında bu konuda eksiklikler bulunmaktadır (Şekil 4.34).



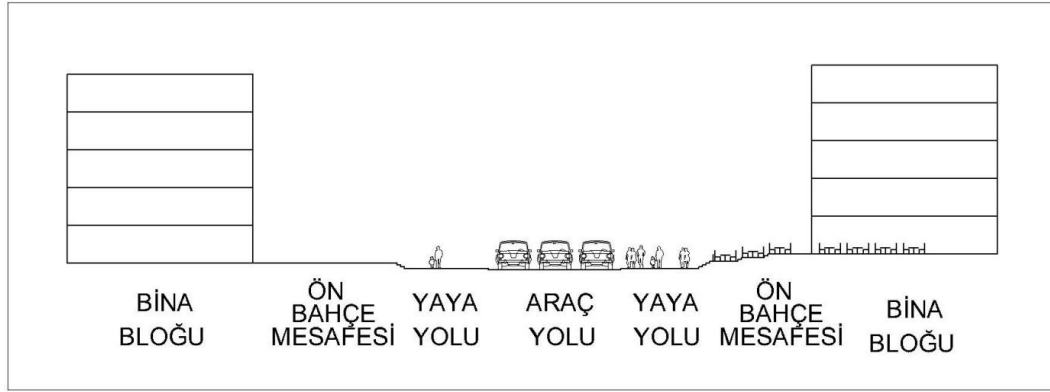
Şekil 4.34 : . Aks üzerinde engellilerin hareketleri.



Şekil 4.35 : Çalışma alanının topografik kesiti.

Kot farklılıklarından kaynaklanan arayüz çeşitliliğiyle, zemin kat - yaya yolu ilişkisinde, caddeye karşı amfi düzeninde yükselen terasların ya da avlu bahçesi gibi alçakta kalan yeme-içme mekânlarının oluştuğu gözlemlenmiştir. Tribün şeklinde yükselen ya da hem zemin kalarak yaya yolu ile birleşen teraslar, bahçe mesafesinin gerisinde bulunan ve yaya yolundan yüksekte veya alçakta kalan vitrinler, yürürken farklı görüntülerin arka arkaya sıralanmasını, oturanlarla yürüyenler arasında görsel temas sağlanarak çevreyle olduğu kadar insanların da birbirini izlemesine imkân veren durumların oluşmasını sağlamaktadır.

Tribün şeklinde düzenlenen yeme-içme mekânında oturanlar caddedeki olaylara, insanlara hatta taşıtlara hakim olarak, caddeyi bir sahne edasında seyretmekte, bahçe mesafesinin gerisinde kalan vitrinler ise yoldan geçerken rahatlıkla seyredilebilmektedir (Şekil 4.36 ve Şekil 4.37).



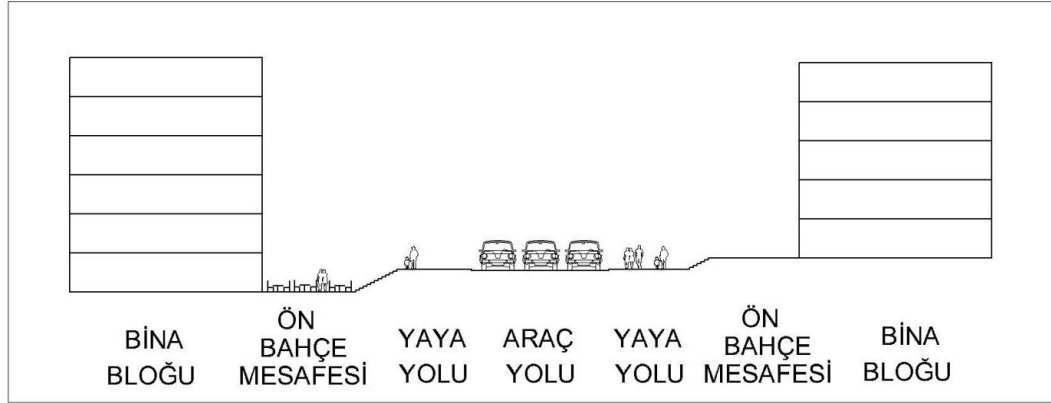
Şekil 4.36 : Kesit 4: Tribün şeklinde düzenlenen yeme-içme mekânı ve üst kotta kalan mağaza arayüzleri.





Şekil 4.37 : Kesiti alınan mekânlardan örnekler.

Topografik özellikten dolayı alt kotta kalmış zemin katının yeme-içme mekânı olarak kullanılması, oturanlar ve yaya yolunda yürüyenler arasında bir bağlantı sağlamakta ve aksa hareket getirmektedir (Şekil 4.38 ve Şekil 4.39).



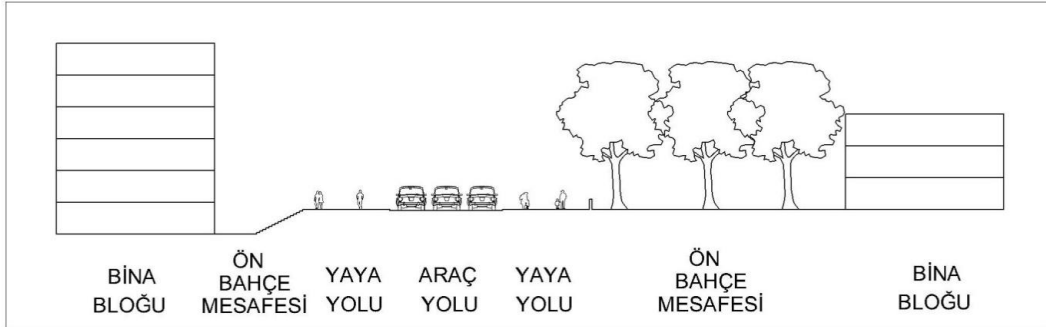
Şekil 4.38 : Kesit:5 Alt kotta bulunan yeme-içme mekânı.





Şekil 4.39 : Alt kotta bulunan yeme içme mekânları (Kesiti alınan mekânlardan örnekler).

Topografik özellikten dolayı alt kotta kalmış zemin katlarının mağaza olarak kullanılması yeme-içme mekânlarına nazaran daha az ilgi çekicidir. Özellikle küçük markalardan oluşan bir mağaza ise ve önünde bir kalabalık dikkat çekmiyor ise göz seviyesinin altında kalan alan yayanın dikkatini çekmemekte, mağaza fark edilmemekte ve bu durum bu yerlerde bulunan mağazaların sık sık kapanıp değişmesine neden olmaktadır (Şekil 4.40 ve Şekil 4.41).



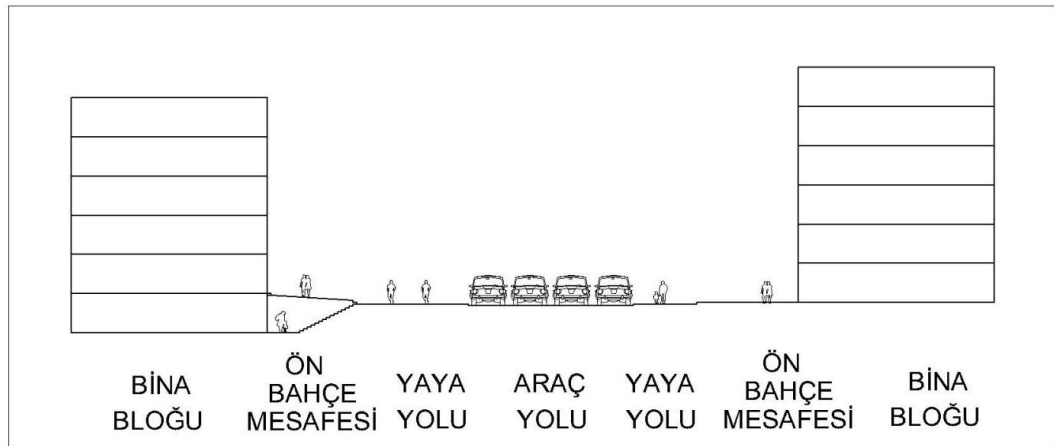
Şekil 4.40 : Kesit 6: Alt kotta yer alan zemin katının mağaza olarak kullanılması.





Şekil 4.41 : Alt kotta yer alan mağazalar (Kesiti alınan mekânlardan örnekler).

Topografik özellikten dolayı alt kotta kalmış zemin katının ve aks hizasındaki katın bir arada kullanıldığı durum aks boyunca görülmektedir. Bu durum aks boyunca renkli cephelerin ve görüntülerin oluşmasına neden olmakta, algıyı sürekli cepheler üzerinde tutmaktadır. (Şekil 4.42 ve Şekil 4.43)



Şekil 4.42 : Kesit 7: Alt kotta kalmış zemin katının ve aks hizasındaki katın bir arada kullanıldığı durum.



Şekil 4.43 : Kesiti alınan mekânlardan örnekler.

4.6.9 Bölgenin iklim özellikleri

Bağdat Caddesi bölgesi ılıman bir iklime sahiptir. Bölgeye en yakın meteoroloji istasyonu Göztepe İstasyonu'dur. 1975-2008 yılları ortalaması olarak 7.00, 14.00 ve 21.00 saatleri için derece olarak verilen değerlere göre yıllık sıcaklık ortalaması 14,3 derecedir. Ortalama en düşük sıcaklık Ocak ayında 6 derece, en yüksek sıcaklık ise Temmuz ayında 23.7 derecedir. Ortalama nem %73 olup en düşük nisbi nem değeri Temmuz ayında %69,8, en yüksek nisbi nem değeri ise Aralık ayında %77,6 dır. En düşük yağış miktarı Ağustos ayında 31.8mm, en yüksek yağış miktarı ise Aralık ayında 101,3mm.dir. Ortalama en düşük rüzgar hızı değeri Mayıs ve Ağustos aylarında 2.6m/sn., ortalama en yüksek rüzgar hızının ise Şubat ayında 2.7m/sn. olarak gerçekleşmektedir. Hakim rüzgar ise, kuzey-kuzey batı yönlerindedir (Budak, 2010).



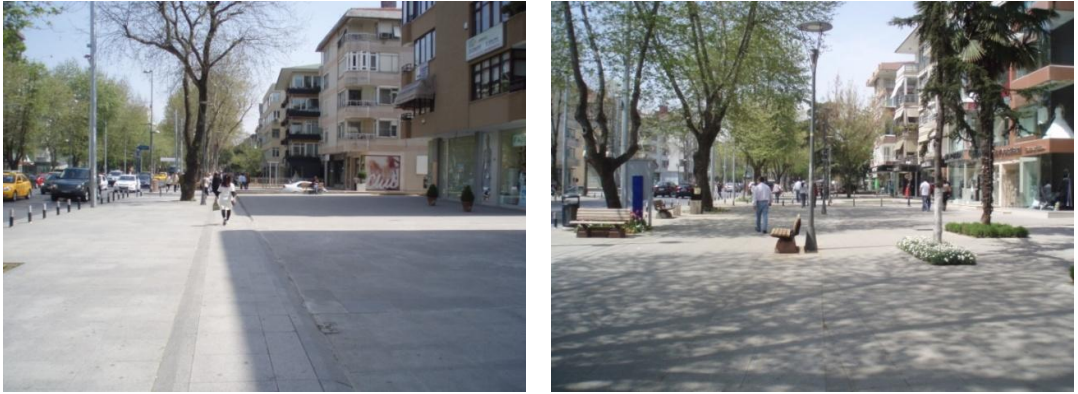
Şekil 4.44 : Cadde'nin farklı mevsim koşullarında hiç değişmeyen yaya yoğunluğu.

Kentsel mekânların kamusal olarak yaşayan bir mekân olmasında iklim önemli bir faktördür. İklimin etkilerinin hissedilmesinde kentin iklim koşullarının yanında mekânın sahip olduğu fiziksel koşullar da önemlidir. Mekânın; konumu, onu kuşatan yapıların yükseklikleri ve biçimleri, sahip olduğu bitkilendirme, hava akımında farklı

yönlenmelerin oluşmasına, gölgeli ve güneşli alanların oluşmasına ve bunların etkilerinin az veya çok hissedilmesine neden olmaktadır.

Bağdat Caddesi batı-doğu yönünde uzanmaktadır. Sahil kesiminde ve caddenin iki tarafında bulunan az katlı yapılar içerilere doğru gidildikçe yerlerini yüksek katlı apartmanlara bırakmaktadır. Hakim rüzgar ise, kuzey-kuzey batı yönlerinden esmektedir. Yapılı çevrenin bu düzeninden dolayı rüzgârın olumsuz koşulları caddeye dik olan kuzey-güney doğrultusundaki sokaklarda hissedilmekte ve burada hava akım koridorlarının oluşmasına neden olmaktadır. Bunun dışında cadde yaz, kış iklimlerinin tüm olumsuz koşullarına rağmen yoğunluğundan bir şey kaybetmez (Şekil 4.44).

Doğu-Batı doğrultusunda uzanan caddenin kuzey tarafı daha çok güneş ışığı almakta güney tarafı ise daha çok gölgede kalmaktadır. Bu durum kullanılan yaya yolundan, tercih edilen yeme-içme mekânlarına kadar yaya davranışlarını etkilemektedir. Örneğin yazın caddenin kuzey yönündeki yaya yolu güneşte kalırken, güney yönündeki yaya yolu nispeten daha gölgelidir. Bitkilendirmeye de yumuşatılabilen bu olumsuz koşullar bitkilendirmenin zayıf olduğu noktalarda, yayaların yönlerini değiştirmesine ve caddenin yoğunluğunun bir kenarda artmasına ya da azalmasına neden olmaktadır (Şekil 4.45).



Şekil 4.45 : Bağdat Caddesi'nin karşılıklı yaya yollarındaki güneş-gölge durumu.

Arayüzlerdeki kullanımlara olan etkisine bakacak olursak, zemin katlardaki yeme-içme mekânlarının terasları yaz-kış iklimlerinin olumsuz koşullarından etkilenmemek adına tente, şeffaf kapaticılar, şemsiyeler, açık alan sobaları kullanılmaktadır. Buna rağmen gözlemler sonucunda aksın kuzeyinde kalan yani güneş ışığını daha fazla alan kenarında yeme-içme mekânlarının daha fazla olduğu gözlemlenmiştir. Ayrıca bu kenarda kalan binaların ön cepheleri güneye baktığından

kuzeyden esen soğuk rüzgârdan da korunmaktadır. Bu özellik arayüze de etki etmiş aksın kuzey kenarında kalan yeme-içme mekânları tenteler veya büyük şemsiyeler gibi hareketli elemanlar ile korunurken, karşı/ güney kenardaki yeme-içme mekânları cam veya şeffaf kapatıcılarla korunmayı tercih etmişlerdir (Şekil 4.46).



Şekil 4.46 : Karşılıklı yaya akslarında bulunan yeme-içme mekânlarının, mevsim koşullarından korunmak için sahip olduğu farklı düzenlemeler.

4.6.10 Cadde'nin flora ve fauna özellikleri

Bölgede en çok dikkati çeken ve bölgenin imajında da etki sahibi olan bitki türü, 1960'larda caddenin iki yanına iki sıra halinde dikilen tarihi Çınar ağaçlarıdır. 20 m.'ye kadar boylanabilen ve tepe tacı genişliği 10m.'yi bulan, kışın yapraklarını dökerek güneş ışınlarının alana girmesine olanak sağlayan, yazın ise geniş tepe tacı ve büyük yaprakları ile gölge sağlayabilen bu tür kamusal mekânlarda kullanılabilecek uygun bir türdür. Günümüzde aks üzerindeki sürekliliğini kaybeden yer yer tek sıraya düşen çınar ağaçları, taşıt ve yaya arasındaki ayırımın oluşmasını sağlamakta özellikle yaya akslarında düzenlenen etkinlikler, sürekli olarak yenilenen ışıklı vitrinler, oturan ve yürüyen yayalar ile olan iç içeliği kısmen maskeleyerek sürücünün dikkatini yol üzerinde tutmasına yardımcı olmaktadır. Ayrıca günün her

saati mevcut olan trafiğin gürültü ve kirlilik gibi olumsuz etkilerini de kısmen azaltmaktadır.

Caddede kuvvetli bir perspektif etkisi sağlayan çınarlar hem sürücülerini hem de yayaları yönlendirirken, aynı zamanda tavan etkisi yaratarak mekânın kuşatılmışlık özelliğine de doğal bir eleman olarak katkı sağlamaktadır.

Bölgede Çınar ağaçlarının haricinde yoğun olarak görülen diğer bitki türleri ise; zamanında konut görevi gören binaların bahçe mesafelerinde dikilmiş olan ve zamanla bu mesafeler mağaza önü, kafe terası gibi arayüzlere dönüşse de varlığı korunan Çam ağaçları ve Palmiyelerdir (Şekil 4.47). Çınarın aksine kışın yaprak dökmeyen bu türler bölgenin her dem yeşil kalmasını sağlamaktadırlar.



Şekil 4.47 : Aks üzerindeki Çınar, Palmiye ve Çam ağaçları.

Özellikle sıcak mevsimlerde güneşten koruması ve gölgeli ortam yaratması nedeniyle bankların kullanılması dışında ağaçlar özel bir kullanım oluşturmamaktadır (Şekil 4.48). İstanbul'da hiçbir kamusal mekânda görülmeyen çizgisel çınar ağaçları düzenlemesi, her dem yeşil kalan çam ağaçları ve dönemin yaz bahçelerini hatırlatan ve kentliyi şaşırtan palmyelerin bir aradalığı kent içinde kişinin doğa ile olan birlikteliğini hatırlatırken, bölgenin bitkiler açısından kendine özgü kimliğinin oluşmasını da sağlamıştır.



Şekil 4.48 : Çınar altı yaya kullanımlarından örnekler.

Bölgenin fauna açısından durumuna bakıldığında, hayvanlar için düzenlenmiş özel alanlar ya da etkinlikler bulunmamakla birlikte yayaların kendi evcil hayvanları dışında aks üzerinde sokak hayvanları yok denebilecek kadar azdır.

5. SONUÇ

Değişim kentlerin en temel özelliğidir ve bu özellik ilk önce kentin ortak kullanım mekânları olan kentsel kamusal mekânlarda kendini gösterir. Dönemin sosyal, siyasal ve ekonomik yapısındaki gelişmeler kenti değiştirirken, kentsel kamusal mekânları da beraberinde değiştirmekte ve deneyimlenen fiziksel çevrenin dönüşümünü gerektirmektedir.

Kentsel kamusal mekân denildiğinde ilk akla gelen meydanların, yaya kullanımına İstanbul üzerinden bakıldığında, dönemin ekonomik ve teknolojik yapısındaki gelişmelerle kentin büyümesi sonucu meydanlar, taşıtlar arasında kalan adacıklar haline dönüşmüştür. Fiziksel özelliklerden kaynaklanan güvenli ve sağlıklı bir kuşatılmışlık özelliğinin sağlanamaması veya bu özelliğin bozulması ve en önemlisi de toplumun sosyo-kültürel yapısındaki mekânı deneyimleme alışkanlığına uymaması, kentteki meydan kullanımının anlamını değiştirmiş ve durmak yerine gelip geçilen mekânlar halini alarak boş kalmışlardır.

Bu çalışmanın öncelikli amacı; İstanbul’da kamusal yaşamın, fiziksel yapısı doğrusal hareket imkânı sağlayan “caddelerde” gerçekleştiğine, kentlinin de mekânı ve sosyal ilişkileri; yürümeye, hareket halinde olmaya elverişli doğrusal/aksiyel mekânlarda deneyimlemeyi tercih ettiğine dikkati çekmektir.

Caddelerde görülen bu yaya dinamizmini ve deneyimlenen bu mekânı incelemek adına alan çalışması için, kentsel kamusal bir mekân olması amacı ile planlanmamış, kentin önemli ulaşım arterlerinden biri olan ve son yirmi yıldaki kentin sosyo-ekonomik değişimiyle ve yaya dinamizmi ile kendi içinde bölgeleşen, dönüşen ve giderek daha da değişmeye devam eden Bağdat Caddesi tercih edilmiştir. Çalışma, Bağdat Caddesi’nin sadece bir bölümünde, çevre ve yaya arasındaki ilişkiyle oluşan 3 farklı yaya yoğunluk meydanlaşmalarının gözlemlendiği bölgede gerçekleştirilmiştir. Bu farklı derecedeki yaya yoğunluklarına neden olan fiziksel ve sosyal deneyimi anlamak ve mimari tasarım ile ilişkisini kurmak adına belirlenen farklı yoğunluk bölgelerinde caddenin sahip olduğu fiziksel ve mimari özellikler, mevcut bulunan kullanımlar, bölgenin topografik, iklimsel, flora ve fauna özellikleri

üzerine incelemelerde ve gözlemlerde bulunulmuş ve yaya davranışlarıyla ilişkilendirilerek irdelenmiştir. Buna göre;

1. Doğrusal karaktere sahip ulaşım işlevli bir caddenin, insanları çekebilmesi için öncelikle iyi bir *kuşatılmışlık özelliğine* sahip olması gerektiği tespit edilmiştir. Çalışma alanında yaya yoğunluğunun düşük olduğu noktalarda görülen; sınırı oluşturan yapı sürekliliğinin kesilmesi ya da yaya yolunun daralması gibi oransal özelliklerin değişmesi ile bir süreklilik içinde ilerleyen yayanın olumsuz etkilendiği gözlemlenmiştir. Yaya yürürken bulunduğu noktadaki fiziksel özelliklere göre ilerisi hakkında bir fikir sahibi olmaya çalışır. Bu bakımdan aks üzerinde genele göre olumsuz anlamda farklılık oluşturan noktalar, kişinin imajında son, bitiş, geri dönüş noktası gibi anlamlar yüklendiği ve yayanın yönelimini etkilediği tespit edilmiş, bu durumun cadde üzerinde görülen meydanlaşmaları ve çalışma alanının sınırlarını oluşturduğu gözlemlenmiştir. Yaya tarafından farkedilen bu küçük farklılıkların dışında oransal olarak bakıldığında kuşatılmışlık hissinin algılanması bakımından Bağdat Caddesi'nin oranları idealdir.

2. Bu özellikten sonra, *yaya yolunu sınırlandıran yapıların mimari özelliklerinin*, insanların mekân içindeki hareketlerini yönlendirmede hatta alışkanlık haline gelen tercihlerini değiştirmede önemli bir unsur olduğu tespit edilmiştir. Kütlesel olarak bakıldığında; dönemsel farklılık gösteren yapıların, cadde üzerindeki diğer yapıların yanında sahip oldukları biçim, renk, doku özellikleri ile farklılık oluşturması kişinin imajında caddenin, 'yol' işlevinden, farklı yapıların/ noktaların birbirine bağlandığı 'aksiyel bir mekâna' dönüşmesini sağlamaktadır. Bunun dışında aks üzerinde biçim ve görünüşleriyle farklılık oluşturan yapılar, tekil anlamda yapının bir heykel özelliğinde sivrilmesine, kullanıcılar üzerinde olumlu etkide bulunarak ilgi odağı oluşturmaya neden olurken, bölge genelinde de yayanın aks üzerinde belirlediği röper noktaları görevini yerine getirerek yayayı bulundukları bölgeye çektikleri ve meydanlaşmaların nedenini oluşturdukları gözlemlenmiştir. Yayaların tercih ettikleri yeme-içme mekânlarını, diğer kullanımları ve alışkanlıklarını değiştirerek aks üzerine yeni eklenen binaların bulunduğu bölgeye yönelmeleri ve caddenin farklı bir noktasını bölgeleştirmeye başlamaları bunun en önemli örneğidir. Bu bağlamda aks üzerinde özellikle yoğunluğun azaldığı bölgelerde her geçen gün yeni bir inşaat çalışması başlamaktadır.

3. Biçimsel olarak bakıldığında ise, kentsel mekân-yapı birleşiminde bulunan *arayüzlerin ve cephe özelliklerinin* binanın içerdiği kullanımlar ile çeşitlendiği gözlemlenmiş ve yaya yolu-yapı ilişkisinin sağlanmasında, yayanın bir bölgeye yönelmesinde ve orada kalmasında önemli bir etken olduğu tespit edilmiştir. Bağdat Caddesi'nin dönüşümünü tetikleyen durum da yayanın bir bölgede uzun süre kalmasıyla gerçekleşmektedir.

4. Kentsel mekânda arayüzlerin ve cephelerin özelliklerini mekânda bulunan *işlevsel kullanımlar* belirler. İşlevsel kullanımların varlığı yayayı bir bölgeye çekmekte önemli bir etken iken kullanımların çeşitliliği kullanıcı çeşitliliğinin de artmasına neden olmaktadır. Çalışmada yoğunluğun en az olduğu bölgelerdeki kullanımlar; konut, banka ve küçük mağazalar şeklindedir. Bu kullanımlar arayüzde gerçirgenlik özelliğine izin vermeyen özellikte olup cephelerde ise yaya-yapı arasındaki ilişkinin yeteri kadar ya da hiç sağlanamamasına neden olmaktadır. Bu özellikteki kullanımların bir caddede ardarda sıralanması, sınırı oluşturan çevresi ile ilişki kuramayan ve soyutlanan yayanın, bir mekânın içinde değil de bir yolda yürüdüğünü hatırlamasına neden olmaktadır. Bunun tersi olarak bölgedeki canlılığın ve yoğunluğun oluşmasında özellikle yeme-içme mekânlarının büyük etkisi olduğu tespit edilmiştir. Yeme-içme mekânlarının arayüzdeki düzenlemeleri, oturan ve yürüyen insanların bir arada bulunmalarını ve aralarında görsel iletişimin kurulmasını ve mekânın canlanmasını sağlamaktadır. Bu bağlamda cadde üzerinde her geçen gün yeni bir yeme-içme mekânının açıldığı, kapanan mağazaların yerlerine de yine yeni yeme-içme mekânlarının açıldığı gözlemlenmiştir. Bunun dışında alışveriş mağazalarının yoğunluğun oluşmasında bir etken değil sadece değişen vitrinleriyle, süslemeleriyle, arayüzde düzenledikleri farklı etkinlikleriyle bölgenin canlanmasında, kişiler arasında iletişimin sağlanmasında etkili olduğu tespit edilmiştir. Cadde'ye gelenlerin alışverişten ziyade vitrinlere bakmak, etrafı seyretmek ve bu renkli görüntüyü yaşamak adına aks boyunca yürüdükleri ve yeme-içme mekânlarında oturarak da bu süreyi uzattıkları gözlemlenmiştir.

5. Topografya ve iklim özellikleri mimari yapılanmayı olumlu etkilemekte, bölgedeki yaya hareketliliğini desteklemektedir. Zemin kat - yaya yolu ilişkisini sağlayan arayüzlerin, topografik yapıdan ötürü farklı kotlarda bulunması ve bu farklı kotların arka arkaya sıralanması bölgenin kendine özgü hareketli yapısını oluşturmaktadır. Ayrıca bu durum arayüzdeki mekânları kullanan insanlar ve yaya

yolunda yürüyenler arasındaki ilişkinin daha iyi yaşanmasına, görsel açıdan birbirlerini daha iyi takip etmelerine de neden olmaktadır. Cadde kotundan üstte bulunan zemin katlarda ve teraslarda bulunan kullanıcılar; caddeye, aks üzerindeki etkinliklere, yürüyen insanlara geçen arabalara hakim bir şekilde konumlanabilmektedir. Cadde kotundan aşağıda kalan yeme-içme mekânlarındaki kullanıcılar ise aks üzerinde yürüyenlere hakim iken, etkinlikleri ve meydana gelen olayları algılayamamaktadırlar. Cadde kotundan aşağıda kalan mağazalar ise cezbedici bir ürün sunmadıkları durumda genelde olumsuz etkilenmekte ve kapanmaktadırlar.

6. Aks üzerinde belirgin, kurgulanmış meydanlar olmamakla birlikte meydanlaşma potansiyeli olan sokak-cadde kesişimleri oluşmuştur. Bu kesişimler, hareketin yavaşladığı, gerek cadde üzerindeki kullanımlardan gerekse de sokaklardaki kullanımlardan kaynaklanan özelliklerle röper noktası görevi gören odak noktalarını oluşturdukları gözlemlenmiştir. Bu özellik cadde'ye erişimde tercih edilen sokakların belirlenmesini etkilemiş, bu etkileşim de yoğun yaya kullanımındaki sokağın dönüşümünü tetikleyerek arayüzlerde ticari mekânların açılmasına neden olmuş ve cadde'den ayrı olarak kendi içinde meydanlaşan bölgelerin oluşmasını sağladığı gözlemlenmiştir.

Çalışma sonucunda elde ettiğimiz tüm tespitlere ve gözlemlere bakıldığında, ulaşım amaçlı kurgulanan bir arterin doğrusal harekete imkân veren kentsel kamusal bir mekâna dönüşümünde ve yayaların inisiyatifiyle bölgeleşmesinde, sınırı oluşturan mimari yapıların varlığı, boyutsal oranları, mekânda sağladıkları hareketlilik ve bunların işlevsel kullanımlar ile desteklenmesinin önemli bir etken olduğu anlaşılmıştır. Bu bağlamda kentin mevcut yaya dinamizmini ağırlaması için doğrusal harekete imkân veren özellikteki mekânların tasarımında ya da mevcut mekânların dönüşümünde, bu çalışmada tespit edilen unsurların önemli ipuçları sunması ve kentin boş mekânlardan ziyade yaşayan, hareketli ve çevresiyle ilişki içinde olabilecek yeni düzenlemelerinde dikkate alınması önerilmektedir.

KAYNAKLAR

- Acconci, V.**, 1992. Public Space in Private Time, *Art and the Public Sphere*, s.158-176, ed. Mitchell, W., J., T., University of Chicago Press, Chicago.
- Ashihara, Y.**, 1983. The Aesthetic Townscape. The MIT Press, Cambridge, London.
- Akarsu, H. T.**, 2010. Lodoslartında Bostancı... ve... Bağdat Caddesi. Heyamola Yayınları. İstanbul.
- Akpınar, İ.**, 1993. Mimarlıkta Aks. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Altunbaş, U.**, 2006. Kent Merkezlerinde Yayalaştırmanın İşlevsel Değişim Üzerine Etkileri: İstiklâl Caddesi Örneği. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Appleyard, D.**, 1981. Livable Streets, University of California Press, Berkeley and Los Angeles, California.
- Aydınlı, S., Dener A., Falay İ.**, 2003. Konut ve Çevresindeki Mekânsal Oluşumların Değerlendirilmesi. İstanbul Teknik Üniversitesi Araştırma Projesi, İTÜ Araştırma Fonu.
- Bachelard, G.**, 1969. The Poetics of Space, Beacon Press, Boston, (1957).
- Bakan, K., Konuk, G.**, 1987. Türkiye’de Kentsel Dış Mekânların Düzenlenmesi, s.11, Tübitak Yapı Araştırma Enstitüsü, Yayın no.U5, Ankara.
- Bara, H. A.**, 2006. Mimarlık-Şehircilik, Bina-Kent, İç-Dış, Özel-Kamusal Arasında Kentsel Arayüzler. Yapı Dergisi, Sayı: 293.
- Brambilla, R., Longo, G.**, 1977. For Pedestrians Only, Planing, Design and Management of Traffic-Free Zones, Whitney Library of Design, New York.
- Budak, C.C.**, 2010. İstanbul İlinin İklimsel Verilerinin Değerlendirilmesi Ve İklimsel Gereksinimlerinin Belirlenmesi (1975-2006 Yılları Arası). İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yıl Sonu Ödevi. <https://docs.google.com/viewer?a=v&pid=explorer&chrome=true&srcid=0ByLbX3kSTPIHNDY2ODY4MWItYjA3My00YmYxLTllMTUtYTM0OGMzM2NiMWVh&hl=en>
- Ching, D.K.F.**, 1996. Mimarlık: Biçim, Mekân ve Düzen. Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları. İstanbul.
- Çil, E.**, 2006. Bir Kent Okuma Aracı Olarak Mekân Dizim Analizinin Kuramsal ve Yöntemsel Tartışması, Y.T.Ü. Mim. Fak. e-Dergisi Cilt 1 Sayı 4, Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Bölümü, İstanbul, Türkiye.
- Darby, Ö.D.**, 2009. History of Town Planning. Yeditepe Üniversitesi Ders Notları.

- Demir Ö.G.**, 2008. Kentsel Dış Mekân Kullanımlarının Değişim ve Dönüşüm Bağlamında İncelenmesi: Eskişehir Kent Merkezi, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Erdönmez, M. E., Akı, A.**, 2005. Açık Kamusal Kent Mekânlarının Toplum İlişkilerindeki Etkileri. Y.T.Ü. Mim. Fak. e-Dergisi Cilt 1 Sayı 1, Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Bölümü, İstanbul, Türkiye.
- Ergüney, Y.D.**, 2004. Mekânsal Arayüzlerin Algısal Boyutu ve Kentsel Devamlılık – Mimaride İç-Dış Diyalektiği. Yapı Dergisi, Sayı: 276.
- Falay, İ.M.**, 2004. Plan-sız Plan-lı Plan-sız, Yapı Dergisi, Sayı: 274.
- Gehl, J.**, 2001. Life Between Buildings, Danish Architectural Press, Copenhagen.
- Gehl, J., Kaefer, L. J., Reigstad, S.**, 2006. Close encounters with buildings, s. 29–47, Palgrave Macmillan Ltd. http://www.gsa.gov/graphics/pbs/JanGehl_UrbanDesign_article.pdf,
- Giritlioğlu, C.**, 1991. Şehirselle Mekân Öğeleri ve Tasarımı, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Kitaplığı, İstanbul.
- Göktürk, P.**, 2008. Kentsel Mekânda Kamusal Alanın Yeri, Bağlam Yayıncılık, Ankara.
- Günaydın, A. U.**, 2007. Tanımat Romanında Kamusal Alan ve Serbest Zaman Etkinlikleri, Yüksek Lisans Tezi, Bilkent Üniversitesi, Türk Edebiyatı Bölümü.
- Güney, Z.**, 2007. Kamusal Alan Nedir? Kamusal Mekân Nedir? <http://www.arkitera.com/h21487-kamusal-alan-nedir-kamusal-mekan-nedir.html>
- Gür, Ş.O.**, 1996. Mekân Örgütlenmesi. Gür Yayıncılık, Trabzon.
- Habermas, J.**, 2003. Kamusal Alanın Yapısal Dönüşümü, İletişim Yayınları İstanbul.
- Heidegger, M.**, 1962. Being and Time, Blackwell Publishers, London.
- Hillier, B.**, 2003. 'The Knowledge that Shapes the City, the human city beneath the social city' Proceedings 4th International Space Syntax Symposium, Londra.
- Hisarlıgil, B. B.**, 2008. Martin Heidegger'de 'Mekân' Düşüncesi: Hermeneutik-Fenomenolojik Bir Yaklaşım. Erciyes Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi Sayı:25 s.23-34, Kayseri.
- Hoogstad, J.**, 1990. Space-Time-Motion, SDU Ujtgeverij, 's Gravenhage, Holland.
- Karabay, H.**, 1993. Kentleşmede Etkin Bir Politika Yayalaştırma Araçları. İstanbul Teknik Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimler Enstitüsü.
- Karaman, A.**, 1989. Kentsel Tasarımda Biçimlenme İlkeleri. Yapı Endüstri Merkezi Sanat Mimarlığı Derisi, No:79
- Karaman, A.**, 1991. Kamu Mekânları Tasarımında Örneklerle Anlam ve Ölçek Sorunu, Kamu Mekânları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu-1989, s.31,33 Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, İstanbul.

- Krier, R.**, 1988. Architectural Composition, Rizzoli International Pub. Inc., New York.
- Krier, R.**, 1979. Urban Space, Rizzoli International Pub. Inc., New York.
- Kuban, D.**, 1990. Mimarlık Kavramları, Yem Yayınları, İstanbul.
- Kuban, D.**, 2003. Biz Neden Meydan Yapamıyoruz?, Yapı Dergisi No.256, http://www.yapitr.com/Haberler/biz-neden-meydan-yapamiyoruz_61063.html
- Lynch, K.**, 1960. Site Planning. The MIT Press, Cambridge, London.
- Lynch, K.**, 1990. Kent İmgesi. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Marcus, C. C., Francis, C.**, 1998. People Places 'Design Guidelines for Urban Open Space'. Van Nostrand Reinhold Company, New York.
- Marshall, S.**, 2005. Streets & Patterns, Spon Press, Taylor & Frnaxis Group, London and New York.
- Merleau-Ponty, M.**, 1962. The Phenomenology of Perception. NewYork: Humanities Press.
- Montanari, M., Curdes, G., Forsyth L.**, 1993. Urban Landscape Dynamics: a Mitli-level Innovation Process, Avebury, Aldershot.
- Moughtin, C.**, 2003. Urban Design: Street and Square, Butterwoerth Architecture, Oxford.
- Özbek, M.**, 2004. Kamusal Alanın Sınırları, Kamusal Alan. İstanbul: Hil Yayınları.
- Özsel, S.B.**, 2009. Bina-Kentsel Mekân Arayüz Özelliklerinin Kentsel Yaya Mekânlarına Etkisi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi. Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Rapoport, A.**, 1977. Human aspect of urban form: towards a man-environment approach to urban form and design. Oxford: Pergamon Press.
- Rapoport, A.**, 1990. History and Precedent in Environmental Design, University of Wisconsin-Milwaukee Plenum Press, New York and London.
- Seamon, D.**, 2000 "A Way of Seeing People and Place: Phenomenology in Environment-Behavior Research," published in S. Wapner, J. Demick, T. Yamamoto, and H Minami (Eds.), Theoretical Perspectives in Environment- Behavior Research (pp. 157-78). New York: Plenum.
- Sennett, R.**, 2001. Ten ve Taş. Metis Yayınları, İstanbul.
- Sennett, R.**, 2002, Kamusal İnsanın Çöküşü, Çev. S.Durak, A.Yılmaz, Ayrıntı Yayınları, İstanbul.
- Simonds, J.A.**, 1961. Landscape Architecture, Mc Graw-Hill Book Company, Inc, New York.
- Sitte, C.**, 1965, City Planning According To Artistic Principles, Transl. R.George, C. Collins, Phaidon Press, London.
- Spreiregen, P. D.**, 1965. The Architecture of Towns and Cities. American Institute of Architects, New York.

- Tayşı, Ş. E.,** 2006. İstanbul Tarihi Yarımada Meydanlarının Oluşumunu Etkileyen Çevresel Faktörler ve Meydanların Mimari Kurgusu. Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Yazıcıoğlu, Z.,** 2001. 1950-1970’lerde İstanbul’da Konut Mimarisi, Bağdat Caddesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Yang, P., Putra, S.Y.,** 2005. Looming in Architecture and Urban Design. <http://www.efsec.wa.gov/Desert%20Claim/Adjudication/Prefiled%20Testimony/Desert%20Claim/Ex%2018.3-18.7.pdf>
- Yücel, A.,** 2009. İstanbullulaşmak: Olgular, Sorunsallar, Metaforlar – Bağdat Caddesi (I) s.33-37. Garanti Galerî Yayinevi, İstanbul.
- Yüksel, G.,** 1979. Kentsel Tasarımda 3. Boyut Getirme Ölçütleri ve Ülkemiz İçin Geniş Kapsamlı Bir Model Önerisi, Basılmamış DGSA Doktora Tezi
- Zucker, P.,** 1959. Town and Square From The Agora to The Village Green, Columbia University Press, New York.
- Url-1** <http://www.greeklandscapes.com/images/destinations/agora/agora_plan.jpg>, alındığı tarih 29.12.2010.
- Url-2** <<http://www.geziyorum.net/wordpress/wp-content/uploads/2009/10/piazza-del-campo-500x321.jpg>>, alındığı tarih 29.12.2010.
- Url-3** <<http://www.ucusrotasi.com/wp-content/uploads/2010/06/siena.jpg>>, alındığı tarih 29.12.2010.
- Url-4**<http://pedestrianliberation.files.wordpress.com/2010/05/champs_elysees.jpg>, alındığı tarih 29.12.2010.
- Url-5** <http://pretendingtobe.files.wordpress.com/2009/02/l20_20.jpg>, alındığı tarih 05.01.2011.
- Url-6** <http://farm2.static.flickr.com/1168/1407613121_44858090e6.jpg>, alındığı tarih 01.09.2010.
- Url-7**<<http://www.baybul.com/resimler/Resim-160609-1821/724Frafy3k4l2lwhevcm5jzsra.jpg>>, alındığı tarih 01.09.2010.
- Url-8** <<http://www.bloggrup.com/wp-content/uploads/2010/05/bagdat.jpg>>, alındığı tarih 01.09.2010.
- Url-9**<http://tr.wikipedia.org/wiki/Dosya:Paris_Axe_Historique.gif>, alındığı tarih 01.03.2011.
- Url-10**<<http://www.tourismzone.com/photos/europe/france/paris/champs-elysees.jpg>>, alındığı tarih 10.02.2010.
- Url-11**<<http://www.nyceparis.com/pictures-of-paris/img/champs-elysees.jpg>>, alındığı tarih 10.02.2011.
- Url-12**<<http://www.planetware.com/i/photo/new-york-fifth-avenue-new-york-city-ny028.jpg>>, alındığı tarih 10.02.2011.
- Url-13**<<http://whymoda.blogosfere.it/images/IMGP3771-fifth-avenue-new-york.JPG>>, alındığı tarih 10.02.2011.

Url-14<<http://www.kadikoy.net/bagdatcaddesi.html>>, alındığı tarih 30.05.2010.

Url-15<<http://tecrubem.net/wp-content/uploads/2010/04/bagdat-caddesi1.jpg>>, alındığı tarih 01.09.2010.

EKLER

EK A. : Metin içerisinde geçen ticari mekânların kodları.

EK A

T-1: MİGROS

T-2: Suadiye Oteli

T-3: M&S

T-4: Zara

T-5: Vakko

T-6: Divan

T-7: Mango

T-8: Caddebostan Kültür Merkezi

T-9: Yargıcı

T-10: D&R kitabevi

T-11: Starbucks coffee

T-12: Gloria Jeans

T-13: Mado

T-14: Caf  Crown

T-15: Kahve Dünyası

ÖZGEÇMİŞ

Ad Soyad: Alâ Leman CEMALİ

Doğum Yeri ve Tarihi: İstanbul, 22.06.1985

Lisans Üniversitesi: İstanbul Üniversitesi, Peyzaj Mimarlığı, 2008