

T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

YAŞANABİLİRLİK BAĞLAMINDA KALİTELİ ÇEVRE KAVRAMI
ÜZERİNE BİR İNCELEME: TARİHİ YARIMADA ÖRNEĞİ

Eda YALÇINKAYA

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Kentsel Mekân Organizasyonu ve Tasarım Programı

Danışman

Prof. Dr. Zekiye YENEN

Haziran, 2022

T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**YAŞANABİLİRLİK BAĞLAMINDA KALİTELİ ÇEVRE KAVRAMI
ÜZERİNE BİR İNCELEME: TARİHİ YARIMADA ÖRNEĞİ**

Eda YALÇINKAYA tarafından hazırlanan tez çalışması 21.06.2022 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Kentsel Mekân Organizasyonu ve Tasarım Programı **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Prof. Dr. Zekiye YENEN
Yıldız Teknik Üniversitesi
Danışman

Jüri Üyeleri

Prof. Dr. Zekiye YENEN, Danışman
Yıldız Teknik Üniversitesi

Doç. Dr. Cenk HAMAMCIOĞLU, Üye
Yıldız Teknik Üniversitesi

Doç. Dr. Serkan SINMAZ, Üye
Kırklareli Üniversitesi

Danışmanım Prof. Dr. Zekiye YENEN sorumluluğunda tarafımca hazırlanan Yaşanabilirlik Bağlamında Kaliteli Çevre Kavramı Üzerine Bir İnceleme: Tarihi Yarımada Örneği başlıklı çalışmada veri toplama ve veri kullanımında gerekli yasal izinleri aldığımı, diğer kaynaklardan aldığım bilgileri ana metin ve referanslarda eksiksiz gösterdiğimi, araştırma verilerine ve sonuçlarına ilişkin çarpıtma ve/veya sahtecilik yapmadığımı, çalışmam süresince bilimsel araştırma ve etik ilkelerine uygun davrandığımı beyan ederim. Beyanımın aksinin ispatı halinde her türlü yasal sonucu kabul ederim.

Eda YALÇINKAYA

İmza



Hayatımı güzelleştiren insanlara;

TEŞEKKÜR

Üniversite'ye yabancı iken elimden tutup beni istediğim konuya yönlendiren, yoğun, tempolu ve yorucu günlerinde bile her zaman yoluma ışık tutan çok sevgili ve saygıdeğer danışman hocam Prof. Dr. Zekiye YENEN'e, kritikleri ile çalışmama katkı sağlayan hocalarım Doç. Dr. Cenk HAMAMCIOĞLU ve Doç. Dr. Serkan SINMAZ'a teşekkürlerimi sunarım.

İlk tohumlarının iki yıl önce atıldığı bu çalışma sevgi, endişe, mutluluk, heyecan, umutsuzluk, dostluk, güven ve herşeyden fazla çokça emek barındırmaktadır. Tüm bu süreçte her zaman yanımda olan yol arkadaşım canım eşim Mustafa KAHYA'ya, aynı süreçten geçip saatlerce konuşup üzerine tartıştığımız bu yolda hayatımın her aşamasına şahitlik eden ve çok güçlü bağlara sahip olduğum değerli dostlarım Merve ÇAKIR, Merve ÖZEN, Zeynep AZMAN ve Deryanur ŞİMŞEK'e;

Beni bugünlere getiren emek veren ve her daim destek olan canım kıymetli aileme sonsuz teşekkürler.

"Planlama, Tasarım, Uygulama İlişkileri" dersinde başlayıp merakla peşine düştüğüm ve tasa ettiğim bu konu umarım bir gün kentlerde çözülmesi gereken bir sorun olmaktan çıkar ve biz tasarımcıların küçük de olsa buna bir katkısı olur. Her gün yürüdüğüm yollarda düşmemek için çaba sarfetmeyip gökyüzüne bakarak yürüebileceğimiz umut dolu yarınlara...

Eda YALÇINKAYA

Haziran 2022

İÇİNDEKİLER

KISALTMA LİSTESİ	vii
ŞEKİL LİSTESİ	viii
TABLO LİSTESİ	xi
GRAFİK LİSTESİ	xiii
ÖZET	xiv
ABSTRACT	xvi
1 GİRİŞ	1
1.1 Literatür Özeti	2
1.2 Tezin Amacı	7
1.3 Hipotez	8
1.4 Kapsam ve Yöntem	8
2 KALİTELİ ÇEVRE KAVRAMININ TANIMLANMASI	11
2.1 Temel Kavramlar	11
2.1.1 Çevre ve Kalite	11
2.1.2 Yaşanabilirlik	16
2.1.3 Yaşam Kalitesi	18
2.1.4 Kaliteli Çevre (Mekân Kalitesi)	20
2.1.5 Engelsiz Çevre (Evrensel Tasarım)	38
2.2 Bölüm Değerlendirmesi	48
3 ÖRNEK ALAN	58
3.1 Tarihi Yarımada ve Örnek Alan Seçimi	58
3.1.1 Konum ve Ulaşım	59
3.1.2 Fonsiyonel Yapısı	63
3.1.3 Sosyal Yapı ve Nüfus	64
3.1.4 Örnek Alanın Seçilme Nedeni	66
3.2 Örnek Alan: Küçük Ayasofya Camii ve Yakın Çevresi	67
3.2.1 Doğal Yapıya İlişkin Analizler	70
3.2.2 Fiziki Yapıya İlişkin Analizler	73
3.3 Alan Çalışmasının Yöntemi	83
3.4 Öncelikli ‘Herkes için çevre’ İlkesi Bağlamında Rota Belirleme	84
3.5 Kamusal Alanların Kaliteli Çevre İlke ve Ölçütleri Kapsamında Değerlendirilmesi	86
3.5.1 Fiziksel Kalite Bağlamında Değerlendirme	86

3.5.2 İşlevsel Kalite Bağlamında Değerlendirme	108
3.5.3 Çevresel Kalite Bağlamında Değerlendirme	126
3.6 Bölüm Değerlendirmesi	135
4 SONUÇ ve ÖNERİLER	138
4.1 Literatüre Yönelik Öneriler	139
4.2 Alana Yönelik Öneriler	143
KAYNAKÇA	149
A ALANDA YER ALAN ÖNEMLİ YAPILAR	156
TEZDEN ÜRETİLMİŞ YAYINLAR	163



KISALTMA LİSTESİ

dB	Ses Seviyesi Ölçütü
İBB	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İKTR	İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi
KAİP	Koruma Amaçlı İmar Planları
KTVK	Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu
NCSU	North Carolina State University
PPS	Project for Public Spaces
RVIM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
SMÖ	Sivil Mimarlık Örneği
TDK	Türk Dil Kurumu
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
WDU	World Disability Union

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1. 1 Tez akış şeması.....	10
Şekil 2. 1 Çevresel Kalite Nitelikleri (Rapoport, 2004'ten oluşturulmuştur)	21
Şekil 2. 2 Engelsiz çevre kavramının ilişkiler şeması (E. Yalçinkaya, 2022)	54
Şekil 3. 1 Tarihi Yarımada'nın İstanbul'daki konumu	59
Şekil 3. 2 Çalışma alanının ilçedeki konumu ve sınırları	60
Şekil 3. 3 Tarihi Yarımada ulaşım sistemi	61
Şekil 3. 4 Alanın yakın çevresindeki ulaşım bağlantıları	62
Şekil 3. 5 Çatladıkapı Alt Geçidi araç trafiği, Kasım 2021.	63
Şekil 3. 6 Tarihi Yarımada'nın arazi kullanım haritası.....	64
Şekil 3. 7 Alanda yer alan önemli sınırlar	68
Şekil 3. 8 Alanın yöneliş analizi	71
Şekil 3. 9 Alanın eğim analizi	72
Şekil 3. 10 Alanın eşyükselti analizi (deniz seviyesinden yükseklik).....	73
Şekil 3. 11 Alanın mevcut arazi kullanımı (saha çalışmaları, 2021).....	74
Şekil 3. 12 Alanın kat adedi analizi (saha çalışmaları, 2021).	78
Şekil 3. 13 Halihazır harita ve mevcut durum kat adedi / yapı yüksekliği uyuşmayan yapılar (Aralık 2021)	79
Şekil 3. 14 Tarihi yapıların kat adetleri (Aralık 21, Ağustos 2020).	79
Şekil 3. 15 Küçük Ayasofya civarı Pervititch haritası, 1924.....	80
Şekil 3. 16 Alandaki Kentsel Arkeolojik Alan statüsü ile uyuşmayan yapılar/eklentiler (saha çalışmaları, 2021).....	80
Şekil 3. 17 Alanda yer alan tescilli eserler	81
Şekil 3. 18 Alana üst ölçek ulaşım sisteminde yaya erişimi	85
Şekil 3. 19 Örnek alanda belirlenen rota	86
Şekil 3. 20 Rotadaki kaldırımların genişlikleri.....	88
Şekil 3. 21 Nakilbent Sokağı ve Aksakal Sokağı mevcut kullanım kesitleri	89
Şekil 3. 22 Küçük Ayasofya Caddesi mevcut kullanım kesitleri	89
Şekil 3. 23 Küçük Ayasofya Camii Sokağı ve Kadirga Limanı Caddesi mevcut kullanım kesitleri	90
Şekil 3. 24 Kadirga Limanı Caddesi mevcut kullanım kesitleri.....	90
Şekil 3. 25 Kaldırım yüzeylerinin sorunları.....	91
Şekil 3. 26 Kaldırımların sorunlu yüzeyleri ve engel oluşturan işgalleri (saha çalışmaları, 2022)	92

Şekil 3. 27 Rotanın eğim haritası (eşik %5)	94
Şekil 3. 28 Rota üzerindeki cadde ve sokakların eğimi.....	94
Şekil 3. 29 Rota üzerindeki cadde ve sokakların eğim kesiti.....	95
Şekil 3. 30 Nakilbent Sokağı kaldırımlarında kent mobilyalarının kullanımı	96
Şekil 3. 31 K. Ayasofya Caddesi kaldırımlarında kent mobilyalarının kullanımı.....	97
Şekil 3. 32 Rota üzerindeki rampalar	98
Şekil 3. 33 Rota üzerindeki 1 numaralı rampa (saha çalışmaları 2021,2022)	99
Şekil 3. 34 Rota üzerindeki 2 numaralı rampa (saha çalışmaları 2021,2022)	100
Şekil 3. 35 Rota üzerindeki merdivenler	101
Şekil 3. 36 Rota üzerindeki 1 ve 2 numaralı merdivenler (saha çalışmaları 2021, 2022)	102
Şekil 3. 37 Rota üzerindeki 3 ve 4 numaralı merdivenler (saha çalışmaları 2021, 2022)	103
Şekil 3. 38 Rota üzerindeki bilgi ve işaret levhaları	106
Şekil 3. 39 Rota üzerindeki bilgi ve işaret levhaları (saha çalışmaları 2021,2022).....	107
Şekil 3. 40 Rota üzerindeki tarihi yapıların bilgilendirme panoları ve hissedilebilir yüzey (saha çalışmaları 2021,2022)	107
Şekil 3. 41 Alanın raylı sistem duraklarına erişim mesafesi	109
Şekil 3. 42 Alanın otobüs duraklarına erişim mesafesi.....	110
Şekil 3. 43 Alanın yakın çevresi bisiklet yolları ve park yerleri.....	111
Şekil 3. 44. Alanda bisiklet kullanan bir çocuk, Ağustos 2020.	111
Şekil 3. 45 Alanın yakın çevresindeki ilkokul ve ortaokul erişim mesafeleri.....	113
Şekil 3. 46 Alanın yakın çevresindeki ortaöğretim tesis (lise) alanları erişim mesafeleri	114
Şekil 3. 47 Alanın yakın çevresindeki park alanları erişim mesafeleri.....	115
Şekil 3. 48 Sokakların %5 eşik eğim haritası	116
Şekil 3. 49 Alandaki parklar ve ağaç dokusu.....	117
Şekil 3. 50 Alandaki zemin kat kullanımları ve aydınlatma elemanları	118
Şekil 3. 51 Alanda oturan, bekleyen, sohbet eden mahalle sakinleri (saha çalışmaları 2021,2022).....	120
Şekil 3. 52 Alanın mevcut durum arazi kullanımı ve imar planı fonksiyon dağılımı karşılaştırması	122
Şekil 3. 53 Alandaki nizami ve gayri nizami otopark alanları ve kapasiteleri	125
Şekil 3. 54 Alanın gürültü düzeyi haritası (İBB, 2015).....	128
Şekil 3. 55 Alanda yaya güvenliği bakımından sorunlu yol kesiti örneği (saha çalışmaları, 2022)	129

Şekil 3. 56 Alandaki yapıların yükseklik sınırının tarihi yapı saçak kotuna göre durumu	131
Şekil 3. 57 Alanda görüntü kirliliği yaratan tabelalar (saha çalışmaları, 2021).....	132
Şekil 3. 58 Alanın kimliğine uygun tarihi yapılardaki tabela örnekleri (saha çalışmaları, 2021)	133
Şekil 3. 59 Alanda yer alan kimlik öğeleri	134
Şekil 3. 60 Küçük Ayasofya Camii ve Sphendone'nun deniz tarafından görünüşü (Google Earth üzerinden derlenmiştir).....	134
Şekil 3. 61 Alanda yer alan referans öğelerin görünürlüğünü engelleyen unsurlar (saha çalışmaları, 2021)	135



TABLO LİSTESİ

Tablo 2. 1 Kalitenin Anlamı.....	14
Tablo 2. 2 Good City Form, Lynch 1981.....	21
Tablo 2. 3 Kalite ve ihtiyaç ilkelerinin özeti (Smith vd., 1997, s.233)	22
Tablo 2. 4 Kaliteli çevre ile ilişkisi olan fiziksel form kriterleri (Smith vd., 1997, s.234-236).....	25
Tablo 2. 5 İyi bir kentsel çevrede gerekli hedefler, Jacobs ve Appleyard (1987)	30
Tablo 2. 6 Kentsel mekânda kalite kriterleri (Gehl, Cities for People , 2010).	32
Tablo 2. 7 Başarılı bir mekân için kriterler, Project for Public Spaces” PPS (2001).....	34
Tablo 2. 8 Tasarlanmış mekânın taşınması gereken 6 nitelik, Designing Place	36
Tablo 2. 9 Yapılı çevrenin nitelikleri, An Urban Amenity Guide (2001)	37
Tablo 2. 10 Herkes için çeşitli mekânlara erişimi sağlayacak koşullar (Erişilebilir Şehir Yönetmeliği, 2012)	41
Tablo 2. 11 Sokaklara yönelik tasarım kriterleri (Küresel Sokak Tasarımı Rehberi, 2016)	43
Tablo 2. 12 Yaya alanları ölçütleri (Küresel Sokak Tasarımı Rehberi, 2016)	45
Tablo 2. 13 Herkes için tasarım kriterleri (İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi, 2017)	46
Tablo 2. 14 Tez kapsamında referans alınan herkes için tasarım bileşenleri (İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi, 2017).....	46
Tablo 2. 15 İşaretleme elemanlarının ölçütleri (İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi, 2017)	47
Tablo 2. 16 Dolaşım öğelerinin ölçütleri (İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi, 2017)	48
Tablo 2. 17 Tez kapsamında incelenen kaliteli çevre ilkeleri (E. Yalçinkaya tarafından derleme, 2021)	50
Tablo 2. 18 Literatürde incelenen kaliteli çevre ilkelerinin ortak başlıklarda değerlendirilmesi (E. Yalçinkaya, 2021)	51
Tablo 2. 19 Kaliteli çevre ilkelerinin frekans analizi (E. Yalçinkaya, 2022)	52
Tablo 2. 20 Çalışma kapsamında geliştirilen kaliteli çevre ilke, parametre ve değerlendirme ölçütleri (E. Yalçinkaya, 2021).....	56
Tablo 3. 1. İstanbul ili ve Fatih İlçesi 2015-2020 yılları arası nüfusu (TÜİK,2020).	64
Tablo 3. 2 Fatih ilçesi mahallelerinin 2020 yılı nüfusu ve oranı (TÜİK, 2020).....	65
Tablo 3. 3 Alanın yapı adası bazında mevcut arazi kullanım dağılımı	75
Tablo 3. 4 Alandaki fonksiyonların toplam mevcut arazi kullanım dağılımı.....	76
Tablo 3. 5 Alanın kat adetleri (saha çalışmaları, 2021).	77
Tablo 3. 6 Alanda yer alan önemli eserler.....	82

Tablo 3. 7 Alan çalışmasının yöntem şeması	84
Tablo 3. 8 Herkes için çevre ilkesinin ölçütleri	87
Tablo 3. 9 Alanın mevcut durum arazi kullanımı ve imar planı fonksiyon yüzölçümleri	121
Tablo 3. 10. Otopark alanlarında bırakılması gereken engelli park yeri sayısı.....	123
Tablo 3. 11 Alandaki Gürültü Düzeyi (İBB, 2015).	127
Tablo 3. 12 Küçük Ayasofya Mahallesi 2015-2020 nüfusu (TÜİK, 2020)	129
Tablo 3. 13 Alandaki yapıların yükseklik sınırının saçak kotuna göre durumu	132



GRAFİK LİSTESİ

Grafik 3. 1 Fatih İlçesinin 2015-2020 yılları arası nüfus değişimi	65
Grafik 3. 2 Küçük Ayasofya Mahallesi 2015-2020 nüfus değişimi (TÜİK, 2020).....	129
Grafik 4. 1 Mevcut arazi kullanım ve imar planı fonksiyonlarında en fazla farklılık gösteren kullanımların oranları.....	144



Yaşanabilirlik Bağlamında Kaliteli Çevre Kavramı Üzerine Bir İnceleme: Tarihi Yarımada Örneği

Eda YALÇINKAYA

Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Danışman: Prof. Dr. Zekiye YENEN

Kentlerde artan nüfus, ulaşım sorunları, çevre ve gürültü kirliliği, plansız gelişme, toplumsal ayrışma gibi sorunlar kentin yaşam kalitesini düşürmektedir. Bu tür sorunların ele alındığı konulardan biri olan fiziki mekânlarda kalite meselesi literatürde yer alan, çevresel kalite, yaşanabilirlik, yaşam kalitesi, mekânsal kalite, engelsiz çevre kavramları ile ilişkili olarak çalışmanın konusunu oluşturmaktadır.

Planlama ve tasarım disiplinlerini doğrudan ilgilendiren 'kaliteli çevre' tasarımın hedefi olmakla; erişilebilir / engelsiz çevre kavramları ile de bağdaşmalıdır zira kentsel mekânı niteliksizleştiren konulardan biri de engellerdir. Kentsel mekândaki engeller; boyutlar bakımından yetersiz fiziksel çevre, sorunlu yüzey nitelikleri, eksik yönlendirme ve uyarı, düşük erişilebilirlik ve konfor düzeyi, herkes için çözümlenmemiş ulaşım, güvenlik meseleleri vb. konulardır. Bu sorunlar nedeniyle niteliksiz fiziksel çevreler oluşmaktadır. Bu bağlamda fiziki bir mekân tasarlanırken veya değerlendirilirken -kullanılageldiği haliyle- kaliteli çevre kavramı teorik çerçeve boyutunda literatür, yasalar, plan ve politika konularında yetersiz kalmaktadır.

Tez kapsamında; kaliteli çevre kavramının temelde ilişkili olduğu çevre, kalite, yaşanabilirlik, yaşam kalitesi, mekân kalitesi kavramlarıyla çerçeve oluşturularak kaliteli çevre ilke ve ölçütleri belirlenmektedir. Bu kavramlar evrensel tasarım anlayışı ile birlikte değerlendirilerek “yaşanabilirlik”, “erişilebilirlik”, “konfor ve hareketlilik”, “kimlik ve imaj”, “herkes için çevre”, “işlev/kullanım” ilkeleri ve bu ilkelere bağlı olarak parametreler ortaya konulmaktadır. Her parametre kriterleri kapsamında gözlem ve mekânsal analizlerle belirlenen standartlar çalışma alanında yerinde değerlendirilmiştir.

Bu doğrultuda odaklanılan konu; literatürdeki ‘kaliteli çevre’ yaklaşımının engelsiz çevre kavramı ile desteklenmesinin önemine dair olup çıkarımlar da bu çerçevede ele alınmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Yaşanabilirlik, kaliteli çevre, engelsiz çevre, Küçük Ayasofya alt-bölgesi.

An Investigation on the Concept of Enviromental Quality in Context of Livability: The Case Of The Historic Peninsula

Eda YALÇINKAYA

Department of Urban and Regional Planning

MSc. Thesis

Supervisor: Prof. Dr. Zekiye YENEN

Problems such as increasing population, transportation problems, environmental and noise pollution, unplanned development, social segregation reduce the quality of life of the cities. The issue of quality in physical spaces, one of the subjects in which such problems are discussed, constitutes the subject of this study in relation to the concepts of environmental quality, liveability, quality of life, quality of urban space, accessible environment in the literature.

Being the target of "environmentally qualified design" which directly concerns planning and design disciplines; it should also be compatible with the concepts of accessible / barrier-free environment because one of the issues that de-qualify the urban space is obstacles. Obstacles in urban space are issues such as inadequate physical environment in terms of dimensions, problematic surface qualities, incomplete guidance and warning, low level of accessibility, unresolved transport for all, security issues. Due to these difficulties unqualified physical environments occur. In this context, while designing or evaluating an urban environment the

concept of environmental quality became inadequate in terms of the theoretical framework in literature, laws, plans and policies in time.

In this study; environmental quality principles and criteria are determined by creating a framework with the concepts of environment, quality, livability, quality of life and quality of urban space which are related to the concept of environmental quality. These concepts are evaluated together with the concept of universal design and the principles of "liveability", "accessibility", "comfort and mobility", "environment for all", "identity and image", "function / use" and parameters depending on these principles were put forward.

In this direction, the focus of the study is on the importance of supporting the 'environmental quality' approach in the literature with the concept of barrier-free environment; therefore the implications are also discussed within this framework.

Keywords: Liveability, environmental quality, accessible environment, Küçük Ayasofya subregion.

Kişi, toplum, kurum, kuruluş ve politika söylemlerinde kalite kavramı oldukça sık kullanılmaktadır. Planlama ve tasarım disiplinlerinde sürekli dile getirilen ve gündemde sıklıkla bahsi geçen bu kavramdan içeriği doğrultusunda sözedilmemekte ve yüzeysel bir söylem olmaktan öte geçememektedir.

Kaliteli çevre, sürdürülebilirlik, yaşanabilirlik, yaşam kalitesi, mekân kalitesi, yaşam ortamı gibi kavramlarla örtüşmektedir. Kaliteli çevre, genel anlamıyla tasarımın hedefidir; daha iyiyi arama arzusu, nitelikli çevreler oluşturma çabası, isteklere ve ihtiyaçlara cevap verme durumları söz konusudur. Kentlerde kaliteli çevre kavramı; yaşanabilir çevre, erişilebilir çevre, engelsiz çevre kavramları ile bağdaşmaktadır. Kaliteli çevre, kentsel yaşam kalitesi bağlamında kentsel mekânda yaşanabilir fiziksel çevre olarak tanımlanmaktadır.

Kaliteli çevre; mühendislik, sağlık, çevre, şehircilik, mimarlık gibi farklı disiplinlerde ele alınan bir konu olup çok boyutlu ve çok yönlü bir kavramdır. Bu kavram teorik çerçeve boyutunda literatür, yasalar, plan ve politika konularında yetersiz kalmaktadır. Bir fiziki mekân tasarlanırken veya değerlendirilirken genel kabul görmüş kaliteli çevre ölçütlerini sunan ve bunu evrensel tasarım anlayışıyla destekleyen bir model bulunmamaktadır. Çalışmada -bu eksikliği gidermek üzere- “fiziki bir mekânının ‘kaliteli çevre’ kapsamında sayılması için ölçütler nelerdir?” ve “kentsel fiziksel çevrede kaliteli çevre ölçütleri nasıl belirlenir?” araştırma sorularına yanıt aranmakta ve ortaya konan kaliteli çevre ölçütlerinin evrensel tasarım anlayışıyla birlikte değerlendirilmesi ve literatüre katkı sağlaması amaçlanmaktadır.

Çeşitli disiplinlerde kullanılan ve sıkça rastlanan kaliteli çevre¹ kavramı, çevresel kalite, mekân kalitesi², yer kalitesi¹ gibi farklı terimlerle ifade edilmektedir. Kentsel

¹ İngilizce terim: environmental quality, urban environmental quality

² İngilizce terim: quality of place, quality of urban space, quality of an urban community

gelişmede çevresel kalite ve iyi yaşam alanını ilerletmek için bu kavramlarla ilgili çok disiplinli bir kavramsal çerçevenin oluşturulması gerekmektedir. Böyle bir çerçeve, teoriye dayalı göstergelerin seçimine ve kentsel çevre kalitesinin çok boyutlu yönlerini değerlendirmek için araçların geliştirilmesine olanak sağlayacaktır. Bu araçlar, kentsel çevrenin mevcut ve gelecekteki kalitesini değerlendirmek ve sonunda, bu boyutlara göre mekânsal ve kentsel planlama politikalarının etkilerini değerlendirebilmek için gereklidir (Van Kamp ve diğ., 2003).

Bu çerçevede metinde literatürde mekân kalitesi olarak ele alınan kavram farklı disiplinlerde kullanılması ve çok yönlü olması sebebiyle çalışmada “kaliteli çevre” olarak ele alınmaktadır. Kentlerde artan nüfus, plansız gelişme, sağlıksız çevreler, kentsel teknik altyapı vb. birçok sorunla, yaşanabilirlik, yaşam kalitesi ve kentsel mekân kalitesi gibi konular gündeme gelmeye başlamıştır. Kentsel alanda kalite ile ilgili ilk söylemler 20. yüzyıl ortalarına dayanmaktadır. Fiziksel çevrede kalite konusunda Lynch, Jacobs ve Appleyard, Rapoport, Smith vd. bilim insanları söylemler geliştirmişlerdir. İyi bir kentsel çevrenin gelecek hedeflerine ulaşması ve kamusal alanların başarılı olması için kentlerin taşınması gereken kriterleri ortaya koymuşlardır. Çalışmada çeşitli kişiler ve kurumların kaliteli çevre kriterleri incelenerek, çalışma kapsamında kaliteli çevre ilke ve ölçütleri belirlenmiştir.

1.1 Literatür Özeti

Günlük hayatta yolda yürürken yaşanan engeller, kaldırım işgalleri, sakinlerin ve tüm kullanıcıların hakkı olan kamusal alanı rahat kullanamama sorunsalı çalışmanın çıkış noktasını oluşturmaktadır. Sorunsuz, engelsiz kamusal mekânı kullanabilmek kalite arayışına sebebiyet vermektedir. Kalite şemsiye bir kavram olup bu çalışmada mimarlık ve şehircilik çatısı altında ele alınmaktadır.

Kalite kavramının ilk temelleri 19. yüzyılı göstermekte ancak sanayileşme, küreselleşme ve hızlı değişim ile birlikte 1950’lerden sonra daha yaygın olarak karşımıza çıkmaktadır. Kavram 1960’larda piyasada üretim bazlı rekabet koşulu gibi görülürken, 1980’lerde üretime yönelik kontrol mekânizmaları olarak yerini

¹ İngilizce terim: place quality

almıştır. Ekonomik ve teknolojik gelişmiş ülkelerde kalite kavramı bireysel ölçüt olmaktan çıkıp toplumda refah düzeyine bağlı koşul olarak görülmektedir. Kalite 1980'li yılların başlarında özellikle "toplam kalite" olarak görülmeye başlanmış ve üretim, eğitim, hizmet alanlarında kendini göstermeye başlamıştır. 80'lerden sonra gelişmiş ülkelerde kullanıcı isteklerinin yükselmesi ve seçiciliğin artması ile "kullanıcı isteklerine uygunluk" anlayışı önem kazanmıştır (Erkman, 1995).

Çalışmanın başlangıcında ilk olarak araştırmanın anahtar kelimesi de olan kalite kavramı ilk olarak ulusal ve uluslararası yazında kelime anlamları ile araştırılmış; ardından planlama ve tasarım disiplinleri bağlamında ilişkili olduğu kavramlar taranmıştır. Üst ölçekte yaşam kalitesine bağlı olarak yaşanabilirlik, ardından boyut yansımalarının anlam kazandığı mekân kavramı çalışmada çevre kavramı olarak kabul edilmiştir. Son olarak herkes için tasarım anlayışı olan evrensel tasarım bağlamında engelsiz çevre kavramı ve diğerleri bu çalışma kapsamında temel kavramlar olarak ele alınmıştır.

Temel kavramların tanımlanması amacıyla önce kalite ve çevre kavramları araştırılmıştır. Tanımların sözlük anlamlarına bakılmış, bu kapsamda Ruşen Keleş'in (1980) "Kent Bilim Terimleri Sözlüğü", elektronik kaynak olarak Türk Dil Kurumu'nun resmî sitesi, yabancı sözlüklerden Oxford ve Cambridge sözlükleri incelenmiştir. Aynı zamanda çevre tanımına ilişkin Rapoport'un "Kültür, Mimarlık, Tasarım (2004)" kitabından yararlanılmıştır.

Uluslararası literatürde kalite kavramının tanımlanması amacıyla kalite kavramının incisi olarak görülen Juran'ın "Quality Control Handbook (1951)" kitabı ve Garvin'in "Competing on The Eight Dimensions of Quality (1996)" makalesi irdelenmiştir. Bu kapsamda Juran kalitenin anlamını kullanıcı ihtiyaçlarına karşılayan özellikler ve arızalardan kurtulma olarak sınıflandırırken; Garvin kalitenin stratejik çerçevesini oluşturan sekiz boyutuna değinmektedir.

Çalışmanın disiplinini oluşturan planlama ve tasarımda kalite söylemlerinin uluslararası ve Türkiye literatüründeki izleri aranmıştır. Bu kapsamda uluslararası düzeyde 20. yüzyıl ortalarına dayanan söylemlerin Türkiye'de 20. yüzyılın sonlarına denk geldiği anlaşılmıştır.

Türkiye'de mimari ve şehircilik disiplinlerindeki çalışmalar incelendiğinde aşağıdaki aktarımlar yapılabilir. 5-6-7 Haziran 1995 tarihinde İstanbul Teknik

Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Çevre ve Şehircilik Uygulama Araştırma Merkezi tarafından “Mimari ve Kentsel Çevrede Kalite Arayışları” sempozyumu gerçekleştirilmiştir. Sempozyumun amacı 1996 yılında İstanbul’da gerçekleştirilen HABİTAT-II toplantısına yönelik önemli konuların gündeme getirilmesi ve sorunların çözümüne yönelik bir arayış göstergesi olarak belirtilmektedir. Sempozyumda ‘Mimari ve Kentsel Mekânda Kimlik’, ‘Kentsel Ulaşım ve Açık Alanlar’, ‘İstanbul’da Kalite ve Kimlik Sorunları’, ‘Konut ve Çevresinde Kalite’, ‘Çevresel Kalite Unsurları ve Kriterleri’, ‘Tarihi Kent Mekânları ve Kalite’, ‘Kalitenin Görsel-Estetik Boyutları’ temalarında çalışmalar sunulmuştur. Çalışmalar özünde ölçekte farklılaşmakta ve konunun bağlamına göre detaylandırılmaktadır. Örneğin mimari ölçekte yapının işlev, malzeme, performans ve çevresi ile olan kalite boyutunun ele alındığı, şehircilik ölçeğinde ise kalite kavramının daha çok kimlik konusu ile bağdaştırıldığı görülmektedir. Bu da mimari ve kentsel çevrede kalite konusunda kent kimliğinin önemine vurgu yapmaktadır.

1996 yılında gerçekleştirilen Habitat toplantısında “kentsel çevrede kalite” konusu “Konut, Çevre ve Toplumsal ilişkilerin Kalitesine Yönelik Duyarlılığın Artırılması ve Kalitenin Gerçekleştirilmesi” gündeminde değerlendirilmiştir. Türkiye’nin kentleşme ile hızlı değişime uyum sağlayamamasının tarihi ve kültürel zenginliğe sahip bölgeleri tehdit ettiği ve bu bölgelerin olumsuz etkilendiği belirtilmiştir. Gündemde bu olumsuzlukların çözümüne yönelik “halkın yaşam kalitesini artırmaya yönelik stratejiler” olması gerektiği tanımlanmıştır (Gülersoy vd. 2012).

2012 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi tarafından “Mevcut Kentsel Dokuda Çevresel Kalitenin İyileştirilmesi, Stratejik Kalite Planlaması Modeli” araştırma projesi kapsamında bir çalışma yapılmıştır. Bu çalışmanın amacı kültürel ve tarihi zenginliğe sahip ancak eskimiş ve standartların altında kalan kentsel dokularda kalitenin stratejik planlama yoluyla yükseltilmesi yönünde bir çalışma pratiğinin ortaya konulması olarak belirtilmektedir. Çalışmada “Stratejik Kalite Planlaması Modeli” geliştirilmiş; katılımcı planlama anlayışı ile tasarımdan etkilenen her kesimin sürece katılımını öngören, kullanıcıların kendi ihtiyaç ve istekleri yönünde yaşam kalitesini artırmaya yönelik bir çerçeve sunulmaktadır.

Mekân kalitesi konusunda kaynakların çeşitlilik göstermesi adına Türkiye’de yapılan literatür taramasına göre İnceoğlu’nun “Kentsel Açık Mekânların Kalite

Açısından Değerlendirilmesine Yönelik Bir Yaklaşım: İstanbul Meydanlarının İncelenmesi (2007)” başlıklı doktora tezi, Halıcıoğlu’nun “Kalite Fonksiyon Yayılımı Yönteminin Mimarlıkta Uygulanmasına Yönelik Model Önerisi ve Bir Bina Projesi Kapsamında İrdelenmesi (2005)” başlıklı doktora tezi ve son olarak Orhan’ın “Kentsel Kalitenin Geliştirilmesi Bağlamında Stratejik Bir Yaklaşım; Kentsel Tasarım Rehberi Kavramsal Model Önerisi (2015)” başlıklı doktora tezi incelenmiştir. Bu kapsamda tezlerin kalite konusunu ele alış biçimine, yaklaşımına, yöntemine ve bağlamına özellikle dikkat edilmiştir.

Kaliteli çevre kavramı çalışma özelinde yaşam kalitesi ve yaşanabilirlik bağlamında ele alınmaktadır. Yaşanabilirlik kavramının tanımlanmasında Gough (2015), Litman (2011), Pacione (1990), Van Kamp ve arkadaşları (2003), Veenhoven (1996), Newman (1999), RIVM (2002); yaşam kalitesi kavramının tanımlanmasında Szalai (1980), Dissart ve C. Deller (2016), Veenhoven (1996), Cheung (1997), RIVM (2000), Van Kamp ve arkadaşları (2003) gibi çeşitli teorisyenlerin, kurumların kitapları ve makalelerinden faydalanılmıştır.

Bir yerin, mekânın veya alanın kaliteli çevre olması için taşıması gereken nitelikler konusu bu çalışmanın temelini oluşturmaktadır. Bağlı olarak, literatürde 1960’lardan günümüze kadar birçok bilim insanı, kurumlar, rehberler tarafından yapılan türlü tanımlar yer incelenmiş; kaliteli çevrenin ilk evre ölçütlerinin tanımlanmasına yönelik kapsamlı ve çeşitli kaynak taramaları yapılmıştır. Literatürde kaliteli çevre kavramına yönelik tanımlamalar genellikle mekân kalitesi, iyi bir çevre, nitelikli bir çevrede olması gerekenler olarak yer almaktadır. Bunlardan Lynch’in “Good City Form (1981)” kitabı, Smith ve arkadaşlarının (1997) kalite ve fiziksel form arasındaki ilişkiyi ortaya koyan matrisi, Gehl’in “Cities for People (2010)” kitabı temel kaynaklardır. Jacobs ve Appleyard’ın “Towards an Urban Design Manifesto (1987)” çalışması, Rapoport’un “Kültür-Mimarlık-Tasarım (2004)” kitabı, Project for Public Spaces’in (2001) başarılı bir mekânın taşıması için gerekli kriterler çalışması, İskoçya Hükümeti’nin Designing Places (2001) raporu ve Yeni Zelanda Hükümeti Çevre Bakanlığı’nın hazırladığı Urban Amenity Guide (2001) rehberi diğer kaynaklardır. Tüm bu kaynaklar kapsamında kaliteli çevre için söylenen ilke ve ölçütler çalışmada detaylandırılmış ve karşılaştırılmıştır. Literatürde kaliteli çevre konusundaki temel problem bu

kriterlerin kenti soyut ve niteliksel boyutlarda ele alması, (ancak) somutlaştıran ve niceliksel ölçütler ortaya koyan genel çalışma bulunmamasıdır. Ancak incelenen kaynaklar arasında kaliteli çevre niteliklerini kentsel mekânla bağdaştıran ve niceliksel olarak ölçülmesini tanımlayan çalışmalar Smith ve arkadaşları'nın "Quality of an urban community: a framework for understanding the relationship between quality and physical form (1997)" makalesi ve Project for Public Spaces'in "How to Turn a Place Around: A Handbook of Creating Successful Public Spaces (2001)" kitabıdır. Ancak bu kaynaklarda da yine kaliteli çevre nitelikleri bazı durumlarda soyut boyutta yetersiz kalmaktadır.

Çalışma konusunun kaliteli çevre olmasının yanısıra konuyla bağdaştırılan bir kavram da engelsiz çevredir. Engelsiz çevre kavramının tanımlanmasında evrensel tasarım anlayışı bağlamında Mace, Hardie ve Place'in (1991) çalışmaları, The Center for Universal Design (1997) tarafından kabul edilen evrensel tasarım ilkeleri, Sınmaz'ın (2018) Kentsel Mekân Tasarımı dersindeki anlatıları, Odabaş Uslu & Güneş'in "Herkes için Erişilebilir Kentler (2017)" makalesi kaynakları referans olarak kullanılmıştır. Ayrıca engelsiz çevre nitelik ve ölçütlerinin ortaya konması için Erişilebilir Şehir Yönetmeliği (2012)", "Küresel Sokak Tasarımı Rehberi (2016)" ve "İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi (2017)" kaynakları incelenmiştir.

Çalışma kapsamında oluşturulan kaliteli çevre ilke ve ölçütlerinin test edileceği örnek alan Tarihi Yarımada'da Küçük Ayasofya Camii ve yakın çevresi seçilmiştir. Seçilen alan Kentsel Arkeolojik Sit Alanı olması sebebiyle tarihi ve kültürel zenginliğe sahiptir. Tarihi Yarımada'nın konumu, ulaşımı, sosyal yapısı, plan kararları vb. konularda Tarihi Yarımada Yönetim Planı (2011 ve 2018) incelenmiştir. Ulaşım, nüfus, fonksiyonel yapı, mevcut durum gibi konuların güncel olması gerektiğinden şehir rehberleri, TÜİK ve ilgili kurumlarda araştırmalar yapılmış, kurumlardan güncel veriler alınmıştır. Bunun yanısıra alanı daha iyi tanımak amacıyla 2020, 2021, 2022 yıllarında saha tetkikleri gerçekleştirilmiştir.

Çalışma kapsamında oluşturulan kaliteli çevre ilke ve ölçütlerinin örnek alan üzerinde değerlendirilmesi için gözleme dayalı saha gezileri ve mekânsal analizler yapılmıştır. Bu bölümde değerlendirme ölçütleri yönetmeliklerden "Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi Yönetmeliği", "Mekânsal Planlar Yapım

Yönetmeliği (2014)", "Otopark Yönetmeliği"; kurumlardan Türk Standartları Enstitüsü (2011, 2018), Erişilebilir Şehir Yönetmeliği (2012)", Küresel Sokak Tasarımı Rehberi (2016), İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi (2017), TÜİK (2020) nüfus verileri ve teorisyenlerden Lynch'in "Kent İmgesi/ The Image of The City (1960)" kitabı, Southworth'un "Designing the Walkable City (2005)" makalesi, Gehl'in (2020) "İnsan için Kentler/Cities for People" kitabından faydalanarak belirlenmiştir. Bu kabullerin bazılara eşik sınırlarla ölçülmekte, bazıları da gözleme dayalı değerlendirilmektedir. Çalışma özelinde 'kabul edilen standartlar' deneysel bir araştırma metodu olup çıkarımlara göre geliştirilebilir savı taşımaktadır.

1.2 Tezin Amacı

Tasarım ve planlama disiplininde yaygın kullanılan kaliteli çevre kavramının tanımı literatürde tam olarak karşılığını bulamamaktadır. Bu durum kavramın çok boyutlu ve karmaşık bir yapıda olmasından kaynaklanıyor olabilir. Bir fiziki mekân tasarlanırken veya değerlendirilirken genel kabul görmüş kaliteli çevre ölçütlerini sunan bir model bulunmamaktadır. Bağlı olarak bu çalışma ile ortaya konulacak kaliteli çevre ölçütleri ile literatüre katkı sağlanması amaçlanmaktadır. Çalışmanın amaçları ve hedefleri aşağıda yer almaktadır.

- Yaşanabilirlik bağlamında kaliteli çevre kavramının literatürdeki tanımlar üzerinden incelenmesi;
- Kaliteli çevre kavramının evrensel tasarım yaklaşımıyla birlikte incelenmesi;
- Yapılan literatür araştırmalarına göre kaliteli çevre ölçütlerinin belirlenmesi;
- İlke ve ölçütlere ilişkin değerlendirme için bir matris geliştirilmesi;
- Tarihi Yarımada'da seçilen bir alt bölgede geliştirilen matrise bağlı olarak kaliteli çevre kavramının analiz edilmesi;
- Analiz ve çıkarımlara bağlı olarak literatüre ve alana yönelik öneriler geliştirilerek katkı sunulması;

- Kaliteli çevre konusunda tasarım ve planlama disiplinlerine katkı sağlayacak bir altyapı oluşturulması.

1.3 Hipotez

Tasarımın hedefini oluşturan kalite (nitelik) konusu çok boyutlu ve karmaşık bir kavramdır. Bu kavram birçok disiplinin ortak paydası olması sebebi ile önem taşımakta ancak ortak bir kavramsal çerçeve modeli bulunmamaktadır. Ayrıca kavramın tanım olarak da literatürde kısıtlı olduğu ve daha çok sübjektif verilere dayandırıldığı görülmektedir. Kaliteli çevre kavramı engelsiz çevre, erişilebilir çevre kavramları ile bağdaşmakta ancak yine literatürde bu tür benzer kavramların etkileşimli ele alınmadığı görülmektedir. Literatürde kaliteli çevre ilke ve ölçütleri belirlenirken bu yaklaşımda herkes için çevre kavramının öncelikli olduğu düşünülmektedir. Bu doğrultuda ortaya konan hipotez;

“Bir kamusal alanın kaliteli çevre olabilmesi için herkes tarafından kullanılması gereklidir” cümlesiyle ifade edilmiştir. Bu hipotezi destekleyecek alt hipotezler;

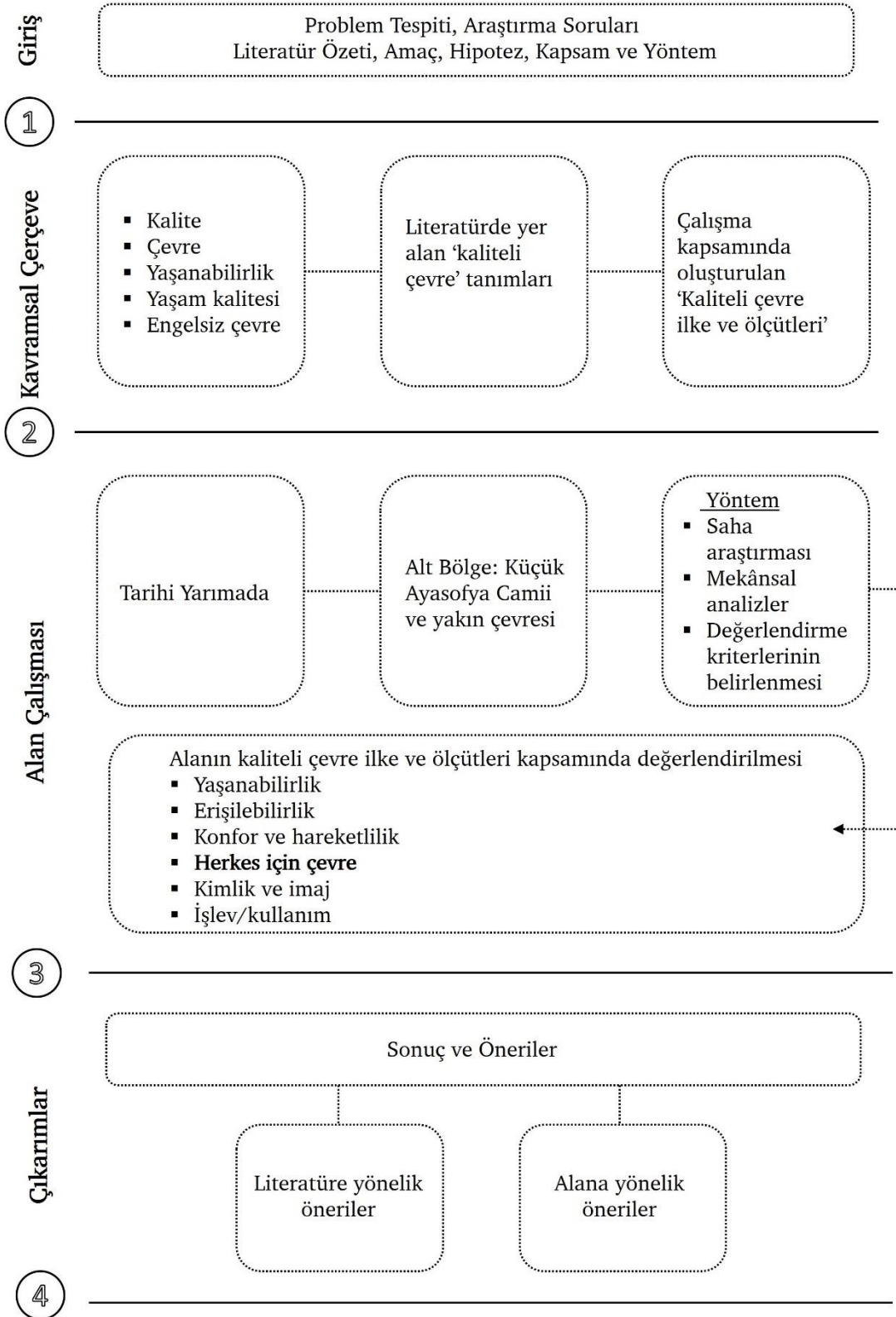
- “Engelsiz çevre alanın herkes tarafından erişilebilir olması anlamını taşır. Farklı sınıflar için eşitlik sağlayan, çeşitli ortamlara, imkânlarla ve mekânlarla erişimi sağlayan koşullar kaliteli çevrenin niteliğini oluşturur”,
- “Herkes için çevre kavramı yaya erişiminin güçlü olması ile bağlantılıdır”

şeklinde belirlenmiştir.

1.4 Kapsam ve Yöntem

Çalışmanın ana amacı kaliteli çevre konusunda tasarım ve planlama disiplinlerine katkı sağlayacak bir altyapı oluşturmak olarak tanımlanmış, çalışmanın kapsamı dört ana bölüme ayrılmıştır. Birinci bölümde kaliteli çevre kavramının seçilme nedenleri, literatür özeti, çalışmanın amaç, kapsam ve yöntemi yer almaktadır. İkinci bölümde literatür taraması kapsamında kitaplar, makaleler, araştırma projeleri, süreli yayınlar, tezler, konferans bildirileri, sözlükler, yasa-yönetmelikler, haritalar, fotoğraflar ve online kaynaklardan yararlanılarak kavramsal çerçeve oluşturulmaktadır. Bu bölümde kaliteli çevre kavramı yaşanabilirlik bağlamında

ilişkili olduğu temel kavramlarla ele alınmaktadır. Bu bölümde kritik olan bir nokta da 'kaliteli çevre' kavramının 'evrensel tasarım' anlayışı ile birlikte değerlendirilerek kavramsal çerçevenin sonuç ürünü olan kaliteli çevre ilke ve ölçütlerinin belirlenmesi şeklindedir. Üçüncü bölüm alan çalışmasını içermektedir. Bu bölümde örnek alan olarak üst ölçekte Tarihi Yarımada incelenmiş; değerlendirmenin yapılacağı alt bölge Küçük Ayasofya Camii ve yakın çevresi seçilmiştir. Alanda belirlenen ilke ve ölçütlerinin değerlendirilme yöntemi bu bölümde detaylandırılmaktadır (bkz. Bölüm 3.3). Çalışmanın yöntemi gözleme dayalı saha çalışmaları ve mekânsal analizler üzerinden belirlenen kaliteli çevre ölçütleri kapsamında yapılmaktadır. Dördüncü bölümde alanda tespit edilen çıkarımlara göre literatüre, alana ve kaliteli çevre ölçütlerine yönelik öneriler sunulmaktadır. Çalışmanın genel akışı Şekil 1.1'de verilmiştir.



Şekil 1. 1 Tez akış şeması

KALİTELİ ÇEVRE KAVRAMININ TANIMLANMASI

Bu bölüm temel kavramlar ve çıkarımlar olmak üzere iki ana başlıktan oluşmaktadır. Temel kavramlar bölümünde çevre ve kalite, yaşanabilirlik, yaşam kalitesi, kaliteli çevre (mekân kalitesi), engelsiz çevre (evrensel tasarım) kavramları detaylı olarak açıklanmaktadır. Bölümün sonunda tüm bu kavramların sentezini oluşturan ve özetleyen ilke ve ölçütlere yer verilmektedir.

2.1 Temel Kavramlar

Kaliteli çevre kavramını tanımlamak, anlamlandırmak için bu kavramla ilişki olan çevre, kalite, mekân, sürdürülebilirlik, yaşanabilirlik, yaşam kalitesi, mekânsal kalite kavramlarını araştırmak ve literatürde yer alan tanımlarına ve içeriklerine yer vermek gerekmektedir. Kaliteli çevre kavramıyla örtüşen birçok terim bulunmakta ancak çalışmada konunun özünü oluşturan kavramlara yer verilmektedir. Bu kavramlar; çevre, kalite, yaşanabilirlik, yaşam kalitesi ve mekân kalitesidir.

2.1.1 Çevre ve Kalite

Çevre en karmaşık olandan en basit olana doğru dört formül şeklinde ele alınmaktadır: “Mekân, zaman, anlam ve iletişimin örgütlenmesi; bir ortamlar sistemi; kültürel manzara; sabit, yarı sabit veya sabit olmayan elemanlardan oluşan bir ortam”. Bu dört formül birbiri ile ilişkili ve birbirini tamamlayan, besleyen öğelerdir (Rapoport, 2004, s. 31)

“Mekân, zaman, anlam ve iletişimin örgütlenmesi” en soyut ve karmaşık bölümdür; fiziksel olarak kent ölçeğinden ev ölçeğine kadar farklı görünüşler sunar. Burada esas olan insanların mekânda olduğu kadar zamanda da yaşamasından kaynaklı, mekânın ötesine geçen zamandır. Ayrıca işlevin önemli bileşeni olarak görülen, çevreyle ilgili tercih, istek gibi konular da önem arzeder.

“Çevrenin bir ortamlar sistemi olması” bir mekânda süregelen davranışların durumunu açıklar; tiyatro gibi insanların hareket ettiği ve çeşitli rolleri üstlendiği

sahne ortamı olarak görülebilir. Kentsel ortam toplum normları ve sosyal normlar bakımından farklılıklar taşır. Herbirinin sınırları, kabulleri, kuralları farklıdır ve herbiri kendine özgüdür. Kentsel ortam kavramı ve mekân kavramı aynı şey değildir; bir mekân birden fazla ortamı ve farklı zamanlarda farklı ortamları barındırabilir.

“Kültürel manzaralar” kavramı kültürel coğrafya ile ilgilidir. En fazla değişime uğrayan yerleşmeler kültürel yerleşmelerdir. Dünyanın farklı ülkelerindeki farklı yerleşmeler farklı kültürel manzaralar sunar. Farklılık değiştirmenin derecesine bağlı olarak kültürel manzaraların önemli bir noktası, geleneksel anlamıyla ‘tasarlanmamış’ olmamaları veya çok küçük bir kısmının tasarlanmış olmasıdır. Birbirinden bağımsız kararların tanımlanabilir bir bütünlük oluşturması; ideal bir çevrede ideal hayat şartlarındaki insanların fikirlerinin yarattığı, herkesçe paylaşılan bir şemayı izleyerek manzaranın dönüştürülmesidir.

“Sabit, yarı sabit, sabit olmayan elemanlar” çevrenin en somut ve en basit kavramsal kısmıdır. Sabit elemanlar altyapı, binalar, yollar ve benzeridir; bunlar seyrek ve yavaş değişir. Yarı sabit elemanlar çevrenin içerideki veya dışarıdaki mobilyalarıdır. Kentsel ölçekte ağaçlar, direkler, levhalar ve benzeri hareketliliği ve kullanımı etkileyen her türlü öge yarı sabit elemanlardır. Sabit olmayan elemanlar insanlar, eylemler, davranışlar, yaşam biçimi, araçlar, hayvanlar vb. ögelerdir. Bu ögelerin hepsi birbiri ile ilişkili, çevrenin bütünde ayrıştırılabilir parçalarıdır.

Türk Dil Kurumu (TDK) tanımına göre çevre, bir şeyin yakını, dolayı, etrafı; kişinin içinde bulunduğu toplumu oluşturan ortam; aynı konu ile ilgisi bulunan kimselerin tümü, muhit; hayatın gelişmesinde etkili olan doğal, toplumsal, kültürel dış faktörlerin bütünlüğü; düzlem üzerindeki bir şekli sınırlayan çizgi; birbirinden önce veya sonra gelen aynı türden birimlerin tümü, bunların oluşturduğu küçük grup olarak ifade edilmektedir.

Eski terim anlamı muhit olarak tanımlanan çevre kişiyi etkileyen, özdeksel¹ ve tinsel² gelişmesini, biçimlenmesini ve yaşamını belirleyen, dirim bilimsel³, iklimle ilgili ve toplumsal etkenlerin tümüdür. Kentsel çevre ise (eski terimde şehir

¹ Maddi;

² Manevi, özdeksel karşısı.

³ Türlerin evrimini inceleyen bilim dalı, biyolojik.

muhi) kent özelliklerinin başat olduğu, özdeksel yapısı ve kentlileşmiş insanlarıyla kırsal alanlardan belirli bir biçimde ayırt edilebilen  evre olarak tanımlanmaktadır (Keleş, 1980).

Oxford sözlüğüne göre  evre belirli bir faaliyetin yürütüldüğü ve içinde kişilerin bulunduğu ortam; bir bütün olarak veya belirli bir coğrafi alanda, özellikle insan faaliyetlerinden etkilenen doğal yaşam alanı olarak ifade edilmektedir.

Cambridge sözlüğüne göre  evre insanların, hayvanların ve bitkilerin yaşadığı hava, toprak ve su; yaşanılan veya çalışılan yerde kişinin nasıl hissettiği ve nasıl etkilendiği durum ile ilgili olduğu belirtilmektedir.

Kalite kelimesi dilimize Fransızcada yer alan ‘qualit ’ kelimesinden girmiş olup iyi veya kötü olma özelliği olarak ifade edilmektedir. Türk Dil Kurumu (TDK) tanımına göre nitelik anlamına gelmektedir.

Oxford sözlüğüne göre kalite benzer türden diğer şeylere karşı ölçülen bir şeyin standardı; bir şeyin özelliği veya mükemmellik derecesi, özellikle de onu başka bir şeyden farklı kılan niteliği;

Cambridge sözlüğüne göre kalite bir şeyin ne kadar iyi veya kötü olması ile ilgili olan durum, bir şeyin karakterinin bir parçası, çok iyi veya iyi yapılmış olma gerçeği olarak tanımlanmaktadır. İngilizcede ‘quality’ olarak geçen kalite kelimesi vasıf, özellik, hususiyet, nitelik, üstünlük, çeşit, meziyet gibi farklı terimlerle açıklanmaktadır.

Kalite kavramı ilk olarak üretim üzerinde şirketler arasında rekabet amaçlı kullanılan bir  l me sistemi, araç olarak karşımıza çıkmaktadır. Piyasada rekabetçi bir bağlantı noktası olarak yüksek kalitede pazar elde etmek için kullanılan bir strateji olarak görülmektedir. Bir ürünün iyi olduğunu anlamak için farklı kalite kontrolleri geliştirilmiştir.

1951’de Joseph Juran tarafından ortaya koyulan ‘Quality Control Handbook’ kitabı kalite hareketinin incisi olarak görülmektedir. Juran kalitenin önlenebilir ve kaçınılmaz maliyetler açısından anlaşılabileceğini gözlemlemiştir. Juran’a (2010) göre kalite amaca uygunluk anlamına gelir¹. Juran’ın bu yaklaşımı kaliteli  evre

¹ Juran’a (2010) göre bir ürün veya hizmet üretiliyor ise amacına uygun olmak ve kullanıcı ihtiyaçlarını karşılamak için doğru özelliklere sahip olmalıdır. Kalite sözcüğü birçok anlamı

bağlamında değerlendirildiğinde kamusal mekânların gerekli standartlarını sağlayarak amacına uygun tasarlanması ve kullanıcıların ihtiyaçlarına hizmet ediyor olması olarak yorumlanmaktadır (bkz. Tablo 2.1).

Tablo 2. 1 Kalitenin Anlamı

Kullanıcı İhtiyaçlarını Karşıllayan Özellikler	Sorunların En Aza İndirilmesi
• Kullanıcı memnuniyeti sağlama • Ortamın işlevsel kullanılabilir olması • Gerekli hizmetlerin sunulması • Bakım, onarım ve kontrolün sağlanması • Esnek, çekici ve amaca yönelik olması • Güvenli alan olması ve suç riskini azaltması	• Uygulama hatalarını azaltma • Geri dönüştürülebilir malzeme kullanma + yerli üretim • Uzun ömürlü malzemeler tercih edilerek çıkacak sorunları azaltma • Kullanıcı memnuniyetsizliğini azaltma • Denetim ve kontrol ile kullanıcıların fikirlerinin öğrenilmesi • Yeni mekânlar tasarlanırken katılımcı yaklaşımlarında değerlendirilmesi • Kapasiteye göre kullanımın sağlanması

Kaynak: Juran, J.M. ve De Feo J.A. (2010), Juran's Quality Handbook, McGraw-Hill, New York, Sixth Edition dan E. Yalçinkaya tarafından uyarlama, 2021.

Garvin (1996) stratejik analiz için bir çerçeve olarak hizmet edebilecek kalitenin sekiz önemli boyutunu önerir: performans, özellikler, güvenilirlik, uyumluluk, dayanıklılık, hizmet anlayışı, estetik ve algılanan kalitedir. Garvin'in (1996) bu yaklaşımı kaliteli çevre bağlamında değerlendirildiğinde kentsel mekân kalitesinin sekiz boyutu aşağıdaki gibi yorumlanmaktadır.

Performans: Uygulamanın/ projenin birincil çalışma karakteristiklerini ifade eder; ölçülebilir nitelikler taşıdığından objektiftir. Kentsel mekân açısından kullanıcının işlevsel gereksinimlerine cevap vermesi, beklentileri karşılaması ve mekânın niteliği performans olarak değerlendirilebilir.

Özellik: Uygulama ya da projede sunulan hizmetlerin temel işlevlerini tamamlayan vasıflardır. Nesnel ve ölçülebilir nitelikler içerir; nesnel bireysel ihtiyaçlar kalite

barındırmakla beraber Juran bu anlamlardan 'müşteri ihtiyaçlarını karşılayan özellikler' ve 'arızalardan kurtulma' olmak üzere iki kritik öneme dikkat çekmektedir. Bu yaklaşımın kentsel mekâna uyarlanmış hali Tablo 2.1'de verilmektedir.

1956 yılında Armand Feigenbaum 'Toplam Kalite Kontrolü' (TKY) önererek Juran'ın fikirlerini bir adım daha ileri götürmüştür. Toplam kalite kontrolü üretim, mühendislik, pazarlama ve satın almada "işlevsel ekipler" üzerinde durur. Tüm yeni ürünlerin tasarım kontrolü, gelen malzeme kontrolü ve atölye kontrolü üç faaliyet aşamasından oluşması gerektiğini vurgular. Pilot bir çalışma üzerinden tüm ürün gruplarının kalitesi hakkında çıkarım yapmalarına izin veren bir örneklem sunar. Bu süreçte kalite hareketine yönelik havacılık ve elektronik endüstrisi gibi farklı alanlarda başka dallar ortaya çıkmaya başlamıştır. Kalitenin farklı alanlarda yayılmaya başlaması geleneksel kalite kontrolü olan 'sıfır hata' terimini beraberinde getirmiştir (Garvin, 1996).

farklılıklarını ortaya koyar ve çeşitlilik sunar. Kullanıcı için üstün kalite, mevcut özelliklerin toplam sayısından ziyade mekânı işlevsel kılan temel özelliklerin kullanılabilirliğinin olmasıdır.

Güvenirlilik: Kentsel mekânın tasarım ömrünü yansıtır. Tasarlanmış ve tasarlanması planlanan kentsel mekânın uzun süre kullanımı gerektiğinden dayanıklı malzemelerin seçimi oldukça önemlidir. Mekânda konfor, estetik ve kullanım gibi konuları etkileyen fiziksel problemlerin bakım ve onarımı daha maliyetli olduğundan güvenirlilik önemlidir.

Uygunluk: Uygulama ya da proje içeriklerini, niteliklerini ortaya koyan tanımlamalar içerir. Projenin tasarımı geliştirilirken ölçek, boyut, malzeme vb. özelliklerinin belirli standartları karşılaması gerekir. Uygunluk projedeki tasarım standartlarını karşılama derecesidir.

Dayanıklılık: Projenin kullanımına bağlı olarak dayanıklılık hem ekonomik hem de teknik boyutlar barındırır. Ekonomik dayanıklılık mekânın bakım ve onarımı iken; teknik dayanıklılık mekânın uzun süre kullanımı ile ilgilidir. Kullanım süresinin dayanıklılığı açısından onarım maliyetleri hesaba katılmalıdır. Bu durumda güvenirlilik ile dayanıklılık yakından bağlantılıdır.

Hizmet: Kalitenin bu boyutu kullanıcılara bağlı olarak öznel/sübjektif olarak yansımaktadır. Kentsel mekânda kullanıcıların ihtiyaçlarına yönelik hizmetler sunulmalıdır. Ancak bu durumun kişiden kişiye göre değişmesi riskini aşmak üzere sosyal araştırmalarla edinilen bulgular doğrultusunda belirli 'yer'deki grup görüşlerine göre hareket edilmesi gerekir.

Estetik: Kalitenin en öznel boyutu olup kişisel muhakeme ve bireysel tercihin bir yansımasıdır. Tasarımın dokusu, rengi, boyutu, malzemesi vb. özelliklerin güzel duyuya bağlı olarak değişen etkileridir. Burada estetik duygusunun kaliteli çevre ile gelişen yanı önem kazanır.

Algılanan Kalite: Genellikle mekânın somut ve soyut yönlerinden anlaşılan, dolaylı anlatımla imaja yönelik yapılan çıkarımlarıdır.

Kalitenin sekiz boyutu kentsel mekânın tamamında olmayabilir. Önemli olan başarılı olması için mekânda bu boyutların hangilerinin birarada bulunması gerektiğidir. Birçok alanda hedef olarak gösterilen kaliteyi sadece dar bir çaba

olarak görmek bırakılmalı, kullanıcının ihtiyacına ve tercihlerine yönelik pratikler geliştirilmelidir (Garvin, 1996).

Kalite kavramı bir zamanlar sadece üretim bazlı tanımlanıyorken 21. yüzyılda hayatın her alanında yapılan uygulamaların, hizmetin, toplumun, yaşamın, mekânın kalitesi gibi farklı alanlarda karşımıza çıkmaktadır. Üretim ve hizmet sektöründeki değişim, çeşitlilik, hız, ticarete küreselleşme, teknolojik gelişmeler, insan yaşamında ve çevrede değişim / dönüşüm ile kalite kavramı sık kullanılan bir terim haline gelmiştir. Kalite kavramının bu denli önem kazanmasıyla 'kullanıcı odaklı proje/uygulama' zihniyeti gelişmiştir. Uluslararası boyutun önem kazanması, küreselleşme ve rekabetin artması, kullanıcı beklentilerinin değişmesi, demografik yapının hızlı değişmesi vb. nedenlere bağlı olarak kalite önem kazanmaya başlamıştır (Halıcıoğlu, 2005).

Küreselleşme ile beraber kentlerde artan nüfus, plansız gelişme, sağlıksız çevreler, kentsel teknik altyapı vb. birçok sorun beraberinde gelmektedir. Bu durum kentlerdeki yaşanabilirlik, yaşam kalitesi ve kentsel mekân kalitesi konularını gündeme getirmiştir. Kentsel alanda kalite ile ilgili ilk söylemler 20. yüzyıl ortalarına dayanmaktadır. Fiziksel çevrede kalite konusunda Lynch, Lansing ve Marans, Lennard, Jacobs ve Appleyard, Gehl, Smith vd. farklı tanımlamaları ve ilkeleri bulunmaktadır (bkz. 2.1.4.).

2.1.2 Yaşanabilirlik

Yaşanabilirlik, literatürde sürdürülebilirlik kavramı çatısı altında bir terim olmakla birçok kavramsal çeşitliliği sunan tanımları barındırmaktadır. Çalışmada yaşanabilirlik kavramı sürdürülebilirlik kavramına değinilerek ele alınmaktadır.

Sürdürülebilirlik ve yaşanabilirlik büyük ölçüde birçok insanın sahip olduğu değerleri, öncelikleri ve davranışları temsil ettikleri için kentsel planlama ve genel kamu söylemi için popüler kavramlardır. Bu iki kavram arasındaki bağlantılar net olmamakla beraber literatürde birçok tanımlamaya yer verilmektedir. Sürdürülebilirliğe kıyasla yaşanabilirliği anlamak daha kolay bir yoldur. Sürdürülebilirlik teorik olarak anlaşılması zor ve pratikte uygulaması daha zor olan bir kavram olarak kabul edilir. Brundtland Komisyonu'nun sürdürülebilirlik kavramı için en yaygın kullanımı "gelecek nesillerin kendi ihtiyaçlarını karşılama

yeteneğinden ödün vermeden günümüzün ihtiyaçlarını karşılayan gelişme” tanımında şimdiki ve gelecekteki nesillerin ihtiyaçlarının belirsizliğinden ötürü eleştirilir. Daha sonraları ekolojik, ekonomik, sosyal etkiler ile sürdürülebilirliğin işlevsel tanımı gelişmeye başlamıştır (Gough, 2015).

Sürdürülebilirlik, dolaylı ve uzun vadeli etkileri dikkate alarak ekonomik, sosyal ve çevresel faktörlerin optimize edildiği bir durumdur. Bu planlama faaliyetlerinin nihai hedefi veya son noktasıdır; aynı zamanda insan faaliyetlerinin bütünleşik doğasını ve farklı sektörler, gruplar arasında koordineli planlama ihtiyacını vurgulamaktadır. Yaşanabilirlik ise ekonomik kalkınma, halk sağlığı, sosyal eşitlik ve kirliliğe maruz kalma gibi toplumdaki insanları doğrudan etkileyen sürdürülebilirlik etkilerinin alt kümesini ifade eder. Sürdürülebilirlik hedefleri ile yaşanabilirlik hedefleri paralellik gösterir; bunlarda fiziksel (çevresel), ekonomik, sosyal yönler ile ele alınan bir yaklaşım geliştirilmiştir. Sürdürülebilirlik ve yaşanabilirlik hedefleri, ekonomik olarak yerel ekonomik gelişme; sosyal olarak insan güvenliği ve sağlığı, uygunluk, sosyal eşitlik, topluluk uyumu, kültürel koruma; fiziksel (çevresel) olarak kirliliği azaltma, doğal alanların korunması ve benzeridir (Litman, 2011).

Yaşanabilirlik somut koşullara ve müdahalelere odaklanan ‘şimdi’ ve ‘burada’ ile ilgilidir ve bu nedenle sürdürülebilirlik kavramına nazaran daha ulaşılabilir olarak yorumlanmaktadır (Ruth & Franklin, 2014). İnsanların yaşadıkları çevredeki deneyimi, birbiriyle etkileşimi, ortamı daha yaşanabilir hale getirmeyi hedefleyen ve bunları teşvik eden politikaları ifade eder. Bir toplumun ihtiyaç duyduğu veya arzuladığı hizmetlerin sağlanmasıdır (Blanco, 2012). Yaşanabilirliğin öznel bir kavram olduğunun bilimsel olarak kabul edilmesine rağmen, yaşanabilir bir topluluğun, toplulukta yaşayan ve çalışan insanlar için mevcut olanaklar yelpazesinde seçim ve çeşitlilik sunan genel bir yapısının olduğu kabul edilir (Wheeler, 2013). Doğal çevre dahil olmak üzere, karma kullanımlı yapılaşmış çevrede, ekonomik potansiyeller barındıran, çeşitli hizmetlere, olanaklara erişim sağlanan, ulaşım olanakları gelişmiş, mahallede yürünebilirlik ve park alanlarına erişme gibi imkanlar sunan fiziksel ve sosyal özelliklerin toplamı olarak ifade edilir (Khalil, 2012). Yaşanabilirlik müdahaleleri sürdürülebilirliğe yönelik uzun vadeli adımlar potansiyelini artıran adımları temsil etmektedir. Yaşanabilirlik ve

sürdürülebilirlik arasındaki farklılıkların uzlaştırılabileceği ve planlamayı yönlendirebileceği bir çerçeve sunmaktadır: ölçek, bağlam ve potansiyel... (Gough, 2015).

Bağlam: Yaşanabilirlik ve sürdürülebilirlik arasındaki bağlantıları ve farklılıkları ortaya koyan ve her bir paradigmanın paydaşların değerlerine kavramsal olarak nasıl tepki verdiğini ve her birinin değişen koşullara veya tercihlere nasıl adapte olduğunu vurgulayan bir başka düzenleme ilkesidir. Bağlam koşullarına ve topluluk değerlerine göre değişen akışkan bir kavram olarak yaşanabilirlik, paydaşların ve karar vericilerin soyut sürdürülebilirlik vizyonlarına uygunluğunun sağlanmasına yardımcı olur.

Potansiyel: Yaşanabilirlik ve sürdürülebilirlik arasındaki bağlantıları tanımak için son bir düzenleme kategorisi, müdahaleler yoluyla değişimi mümkün kılmak için “potansiyel” dir. Yaşanabilirliğin güçlü yerel bileşeni, politika ve planlama reçeteleri yoluyla değişimi mümkün kılma potansiyeli, insanları bulundukları topluluklara göre sıralamaya başladığında pratik terimlerle ortaya çıkar.

Bu iki kavram çoğunlukla vizyon olarak tanımlanmakla beraber uygulamada sınırlı olmakta ya da uygulanamamaktadır. Sürdürülebilirlik belli amaçlara yönelik hedefler olarak gösterilirken pratik olarak uygulanamadığından ulaşılamayan bir ideal olarak kalabilir. Yaşanabilirlik uzun vadede sürdürülebilirlik hedefini gerçekleştirmenin bir aracı olarak kısa vadede kendini gösterdiğinden, yerel olarak tasarlanan yaşanabilir politikalar sürdürülebilir hedefler olarak sunulabilir.

Pacione (1990), yaşanabilirlik kavramını; çevreye özgü bir nitelik değil, çevresel özellikler ve kişisel özellikler arasındaki davranışla ilgili işlev; Veenhoven (1996), yaşam şartlarının insanların ihtiyaçlarına karşılık verme derecesi; Hortulanus (1996), kişinin günlük hayatını oluşturabilme yeteneği; Newman (1999), sosyal rahatlık, sağlık, esenlik gibi insan gereksinimi ile ilgili olan hem bireysel hem toplumsal refah konusu; RIVM (2002), günlük yaşam ortamının algılanması olarak tanımlamaktadır (Van Kamp ve diğ., 2003).

2.1.3 Yaşam Kalitesi

Yaşam kalitesi farklı bireyler için farklı anlamlar içerebilir. Bu kavram bireyi merkezde tutan, ‘iyi olma’ ve ‘iyi yer’ olarak konumlanan durumları kapsar. Szalai

(1980) kavramın sadece insan hayatına odaklandığı, çoğulda nadiren kullanıldığı ve genel bir kavram olduğunu ifade eder. Romney, Brown ve Fry (1994) yaşam kalitesi deneyimlerinin psikolojik süreçlerle ilişkisine değinmektedir. Bireylerin toplumdaki gelişimi, psikolojik mantıksal süreçlerin çevresel zihinsel faktörler ve bireysel değer sistemlerinden ne derece etkilendiğini anlamaktır. Standart bir tanımın olmaması, yaşam kalitesi teriminin iyi olma, yaşam düzeyi, yaşam biçimi, yaşam memnuniyeti, mutluluk ve moral gibi diğer kavramlar ile kullanımına yolaçmıştır. Bir kişinin yaşam kalitesi hayatın gerçeklerine ve kişinin hayatı algılayış biçimine bağlıdır (Dissart & C.Deller, 2016).

Yaşam kalitesi Szalai (1980)'ye göre, mükemmellik derecesini ve yaşamın tatmin edici karakterini ifade etme biçimi; WHO-QOL Group (1993), bireyin yaşamındaki konumunu, içinde yaşadığı kültür ve değer sistemleri bağlamında amaçları, beklentileri, standartları kaygıları ile ilgili olarak algılaması; Veenhoven (1996), mutlu yaşam beklentisi; Musschenga (1997), bir yaşam planını gerçekleştirmedeki başarının değerlendirilmesi veya iyi yaşamın kişisel anlayışı ve mükemmellik; Cheung (1997), 'iyi hayat' kombinasyonu; RIVM (2000) , sağlık, yaşam ortamı, hukuki eşitlik, iş, aile vb. öğelerden oluşan yaşamın maddi ve manevi teçhizatı olarak ifade edilmektedir.

Sürdürülebilirlik, yaşanabilirlik, yaşam kalitesi konularında literatürde ortaya konulan modellerde genellikle fiziksel, sosyal ve ekonomik yönler arasında ilişki kurularak modellerin oluşturulduğu görülmektedir. Yaşanabilirlik, fiziksel ve sosyal alan arasındaki etkileşimin sonucu, sürdürülebilirlik fiziksel ve ekonomik alan arasındaki etkileşimin sonucu olarak kabul edilmektedir. Bu üç alan arasındaki etkileşim, alternatif olarak sürdürülebilirlik ve yaşam kalitesi olarak tanımlanabilir.

Yaşam kalitesi ile Newman modeli, Blum modeli, RVIM düşünme modeli, Cheung (1997) iyi yaşam modeli gibi çeşitli modeller ortaya konulmuştur. Newman modelinde, yaşam kalitesi kavramı, sağlık hakkındaki düşünceye dayanmakta olup yaşanabilirlik bir gösterge olarak kabul edilmektedir. Blum modelinde sağlığın genetik faktörlerin bir sonucu olarak tanımlandığı, sağlık hizmetinin doğası ve kalitesi, davranış/yaşam tarzı, fiziksel ve sosyal-kültürel çevrenin niteliği olarak tanımlanan bir yaklaşım benimsenmektedir. RVIM düşünme modelinde sağlık ve

yaşanabilirlik, yaşam kalitesinin iki ayrı boyutu olarak birbirine paraleldir ve dinamik (işlemsel) bir sürecin özellikleri olarak ele alınır; çevrenin ölçülebilir mekânsal, fiziksel ve sosyal yönleriyle bunların algılanan birleşimini incelenir. Bu algı sadece çevrenin nesnel özellikleri ile değil aynı zamanda kişisel ve bağlamsal yönleriyle de ilgilidir. Cheung'a (1997) göre iyi yaşam modeli yaşam kalitesi sağlık, fiziksel çevre, doğal kaynaklar, kişisel gelişim ve güvenlikten oluşur. Üç ana bileşenden ekonomi alanı bu modelde bulunmamakta olup model fiziksel ortamdan tamamen bağımsız ve iyi yaşam duygusuna yolaçan algı üzerine derinleşmektedir (Van Kamp ve diğ., 2003).

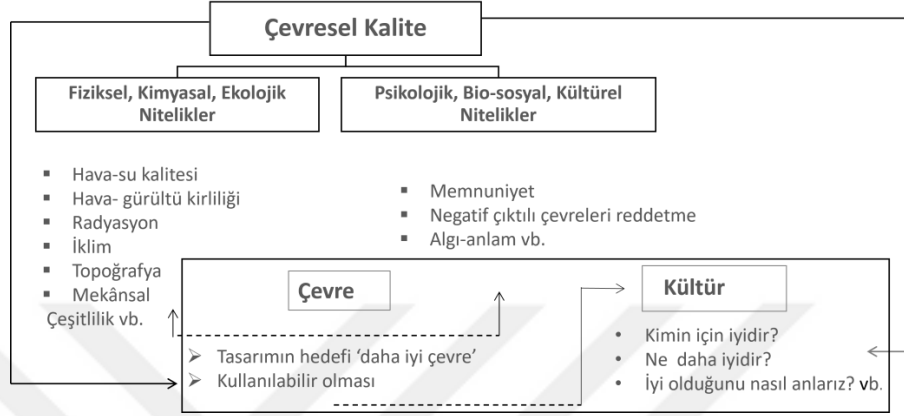
2.1.4 Kaliteli Çevre (Mekân Kalitesi)

Kaliteli çevre için Lansing ve Marans (1969), "yüksek kalitede bir çevre, fiziksel, sosyal veya sembolik özelliklere sahip olması sayesinde nüfusuna refah ve memnuniyet duygusu verir"; Porteous (1971), "gruplar ve bireyler arasında değişen öznel algı, tutum ve değerleri içeren karmaşık bir konu" dur; RMB (1996), "belirli bir bölgenin parçalarını oluşturan kalitenin sonucudur, ancak parçaların toplamından daha fazla bir yerin bütün olarak algılanmasıdır demektirler. Oluşan bölümlerin (doğa, açık alan, altyapı, yapılı çevre, fiziksel çevre olanakları ve doğal kaynaklar) her birinin kendine has özellikleri ve kısmi niteliği vardır"; Hollanda Ulusal Halk Sağlığı ve Çevre Enstitüsü (RIVM, 2002), çevresel kalite, "yaşam kalitesi" kavramını, rahatlık ve çekicilik gibi unsurlarla birlikte sağlık ve güvenlik gibi temel niteliklerin temel bir parçası" olarak tanımlamaktadır (Van Kamp ve diğ., 2003).

Fiziki bir mekânın kalitesi hakkında farklı tanımlamalar yer almaktadır. Lennard'a (1987) göre, temel tasarım ilkeleri güvenli ve konforlu yaya ağları, mahalle meydanı, insan ölçeğinde kentsel alanlar, görsel muhafaza, doğal unsurlar, çeşitlilik, kişisel bölgeler, mekânsal tanımlar, oturma yerleri ve düzenlemelerinden oluşmaktadır.

Rapoport'a (2004) göre çevrelerin isteklere cevap oluşturan birçok karakteristiği - seçilmiş veya reddedilmiş olsun- birlikte çevresel kaliteyi oluşturmaktadır. Yazar; çevresel kalitenin fiziksel-kimyasal-ekolojik nitelikleri, hava-su kalitesi, hava-gürültü kirliliği, radyasyon, iklim, topografya, mekânsal çeşitlilik vb. konular üzerinde dururken, psikolojik-biososyal-kültürel nitelikler, memnuniyet, negatif

çıktılı çevreleri reddetme, algı-anlam vb. konular üzerinde durur. Bu nitelikler çevreyi oluştururken tasarımın hedefi 'daha iyi çevre' ve 'kullanılabilir çevre'dir. Çevresel kalite ile doğrudan bağlantılı olan kültür, çevrenin kalitesinin kimin için iyi olduğu, daha iyi olan, iyi olduğunun nasıl anlaşılacağı konuları ile de ilgilenir ve bu döngüde diğer niteliklere bağlanır (bkz. Şekil 2.1).



Şekil 2. 1 Çevresel Kalite Nitelikleri (Rapoport, 2004'ten oluşturulmuştur)

Lynch'in (1981) "iyi şehir formuna" göre canlılık (sağlıklı bir ortam), duyu (yer veya kimlik duygusu), uyum (ortama adaptasyon kabiliyeti), (insanlara, faaliyetlere, kaynaklara, yerlere ve bilgilere) erişim ve kontrol (mekânların üretim, tadilat, yönetim denetimi) şeklinde ortaya konmaktadır. Bu beş kritere ek olarak her yerleşimde aranması gereken iki ana kriteri adalet ve verimlilik olarak açıklamaktadır (bkz. Tablo 2.2).

Tablo 2. 2 Good City Form, Lynch 1981.

İyi şehir formu, Lynch (1981)						
Canlılık	Duyu	Uygun Olma	Erişim	Kontrol	Adalet	Verimlilik

Canlılık; mekânın kullanıcılarının temel gereksinimlerini karşılama derecesi ve kullanıcılar için hareketli, güvenli ve sağlıklı bir ortam sunması ile ilgilidir.

Duyu; mekânın kullanıcılar tarafından duyularıyla zihinlerinde algıladığı imaj ile kullanıcıların sosyal, kültürel, ekonomik ve bilimsel değerleri arasında kurduğu bağıdır.

Uygun olma; mekân kullanımının kapasite olarak yeterliliğinin kullanıcıların davranışları ile arasındaki uyum ve mekânın gelecekteki kullanımlara uygunluk sağlaması durumudur.

Erişim; çeşitli kaynaklara, etkinliklere, fonksiyonlara, hizmetlere, mekânlara erişilebilir olma durumudur.

Kontrol; mekânın çeşitli olanaklarını ve hizmetlerini kullanan kullacıların bakım, onarım, yönetim gibi konularda ne oranda bunları kontrol ettiği ile ilgili bir durumdur.

Adalet; mekânsal faaliyetler unsurları kapsamında kullanıcılar arasında eşitlik, ihtiyaç, alım gücü gibi kriterlerin herkes tarafından kullanılabilir olma durumudur.

Verimlilik; Canlılık, duyu, uygun olma, erişim ve kontrol kriterlerinin mekânda uygulanması ve uygulamanın maliyet ile olan ilgisi olarak açıklanmaktadır.

Smith ve diğ. (1997) kalite ve fiziksel form arasındaki ilişkiyi anlamak için kalite teorilerini fiziksel formla ilişkilendiren bir matris geliştirmişlerdir. Araştırma projesi kapsamında Toronto şehrinde Beaches, High Park ve Parkdale olmak üzere, üç farklı alanda bu matris ile kalite kriterlerini analiz etmişlerdir. Kalite ilkeleri Lynch (1981)'in "iyi şehir formu teorisi" temel alınarak düzenlenmiştir. Toplam altı ana başlıktan oluşan ilkeler, yaşanabilirlik, karakter, bağlantı, hareketlilik, bireysel özgürlük ve çeşitlilik olarak sıralanmıştır (Tablo 2.3).

Tablo 2. 3 Kalite ve ihtiyaç ilkelerinin özeti (Smith vd., 1997, s.233)

Kalite ve fiziksel biçim matrisi, Smith ve diğ. (1997)					
Yaşanabilirlik	Karakter	Bağlantı	Hareketlilik	Bireysel Özgürlük	Çeşitlilik
Hayatta kalma Kişisel sağlık Çevresel sağlık Konfor Emniyet ve Güvenlik	Mekân ruhu İçtenlik Zaman duygusu İstikrar Estetik	Uyumluluk Süreklilik Bütünlük Kültürel sembolizm Sosyal etkileşim	Erişilebilirlik Kolaylık Kavranabilirlik Etkinlik	Kontrol Kişisel İfade Mahremiyet ve Egemenlik Ekonomik karşılabilirlik	Çeşit Tercih seçeneği İlgi Farkındalık

		Aidiyet hissi			
--	--	---------------	--	--	--

Tablo 2.3' deki kavramların açılımını aşağıda yer almaktadır.

Yaşanabilirlik ilkesi hayatta kalma, kişisel sağlık ve gelişim, çevre sağlığı, konfor ve güvenlikten oluşan temel nitelikleri temsil eder. 'Hayatta kalma' oksijen, gıda, su, barınak gibi temel gereksinimler, 'kişisel sağlık' aktif yaşam sürmeyi sağlayan temel bir ihtiyaç, 'çevresel sağlık' topluluğun bugününü ve gelecekteki istikrarını sağlamak için ekolojik koruma, 'konfor' fizyolojik ve psikolojik konfor, 'emniyet' insanların çevreleri üzerinde kontrol sahibi oldukları, fiziksel zararlardan korunabilecekleri güvenli yerler olarak açıklanmaktadır.

Karakter topluluklara hastır. Karakter ilkesi mekân ruhu, içtenlik, zaman duygusu, istikrar, estetikten oluşan temel niteliklerden oluşur. 'Mekân ruhu' bir yeri diğerinden ayıran ayırteden özellik, 'içtenlik' bir mekân duygusuna katkıda bulunan fiziksel çevrede bir dostluk atmosferi ile ilgili psikolojik bir kavram, 'zaman duygusu' geçmiş ve gelecek arasındaki bağlantının anlaşılması, 'istikrar' denge ve kalıcılık hissi, 'estetik' duysal ve entelektüel düzeyde güzellik olarak açıklanmaktadır.

Bağlantı ilkesi uyumluluk, süreklilik, bütünlük, kültürel sembolizm, sosyal etkileşim ve aidiyet hissi niteliklerini içerir. 'Uyum' parçaların ilişkisi, insanların bir yerdeki gerçek davranışı, 'süreklilik' kişinin ait hissettiği, istikrar ve kalıcılık duyguları yaratan bir yer, 'bütünlük' öğelerin düzen, biçim, boyut, doku ve renk bakımından uyumlu olması, 'kültürel sembolizm' nesiller arası aktarılan kalıtsal düşünce, tutum veya gelenekler, 'sosyal etkileşim' ilişkilerin türü ve kalitesi, 'aidiyet' hissi ilişkilerin anılarının ve bağlantılarının bir kimliğe sahip olması şeklinde açıklanmaktadır.

Hareketlilik ilkesi erişilebilirlik, kolaylık, kavranabilirlik, etkinlik niteliklerini içerir. 'Erişilebilirlik' tüm insanların (özellikle yaşlılar, çocuklar ve fiziksel olarak

zor durumda olanlar) yerleşimdeki tüm yerlere, çeşitli etkinliklere, kaynaklara ve bilgilere güvenli ve kolay erişmesi, 'kolaylık' yerleşimde çeşitli olanaklara yakın olma (fiziksel konfor), 'kavranabilirlik' ortamın kolay anlaşılabilmesi, 'etkinlik' çeşitli faaliyetler için fırsatları kolaylaştırmak olarak açıklanmaktadır.

Bireysel özgürlük ilkesi, kontrol, kişisel ifade, mahremiyet ve egemenlik, ekonomik karşılanabilirlik niteliklerini içerir. 'Kontrol' bireyin veya grubun bir ortam üzerinde sahip olduğu algı derecesi, 'kişisel ifade' çevresel anlam yoluyla bireyler arasında fikir alışverişi, 'mahremiyet ve egemenlik' bireyin veya bir grubun ait olduğu fiziksel, sosyal veya psikolojik sınırlara sahip optimal ortam, 'ekonomik karşılanabilirlik' maddi imkânlarla sahip olma şeklinde ifade edilmektedir.

Çeşitlilik ilkesi çeşit, tercih seçeceği, ilgi ve farkındalık niteliklerini içerir. 'Çeşit' birçok farklı unsurdan, formdan, türden ve bireyden oluşma, 'tercih seçeneği' bireylere kentsel mekânların farklı kullanım yolu ile alternatifler (yaşam tarzı anlamında) sunması, 'ilgi' renk, çizgi, doku, şekil, değer gibi unsurlar ile merak duygusu uyandırma, 'farkındalık' gözlem ve katılım ile öğrenme duygusu olarak ifade edilmektedir.

Smith ve diğ. (1997) kaliteli çevre ilkelerini detaylandıran ve kalite kavramının fiziksel biçimle ilişkisini ortaya koyan fiziksel form kategori matrisi geliştirmişlerdir. Bu matris yapı adaları, yapılar, caddeler, yaya yolları, açık alanlar, bitkilendirme ve özellikli alanlar ana başlıklarından oluşmaktadır. Ana başlıklar altında ise detaylandırılan 197 adet kriter bulunmaktadır. Bu ana başlıklar ve kriterler Tablo 2.4' te verilmektedir. Kriterler makro ölçekten mikro ölçeğe sıralanmaktadır.

Tablo 2. 4 Kaliteli çevre ile ilişkisi olan fiziksel form kriterleri (Smith vd., 1997, s.234-236)

Yerleşim -Genel Yapı ve Düzen 1. Çeşitli erişilebilir topluluk kaynakları 2. Açık giriş ve çıkış 3. Tanımlı sınırlar 4. Tanımlanmış yerleşim merkezi 5. Belirgin görsel karakter 6. Yerleşim büyüklüğü 7. Davranış oluşumlarının çeşitliliği 8. Eşgüdümlü karma arazi kullanımı 9. Maksimum bina-sokak ilişkisi 10. Mikroklima yönelimi 11. Tanımlanabilir hiyerarşik dolaşım düzeni 12. Dengeli tasarım vurgusu 13. Dengeli karma kullanım 14. Engelsiz çevre 15. Bağlam 16. Gündüz ve gece aktiviteleri için çeşitlilik 17. Çeşitli ulaşım yöntemleri barındırma 18. Merkeze bağlanan sokaklar 19. İstihdam olanakları 20. Odak merkezlerin olması 21. Bakımlı 22. İnsan ölçeği Yapı Adaları 23. Büyük yapı adalarından geçen yaya yolları 24. Bina derinliği sınırlamaları 25. Yapı çıkmaları ile cadde sınırları arasında düzen 26. Kısa cephe 27. Karma kullanım geliştirme 28. Küçük otopark alanları 29. Yürünebilir yerleşmeler/mekânlar	31. Etkileyici estetik anlayışı 32. Çevre düzeni ile belirlenen yol düzeni 33. Doğal gözetim fırsatları 34. Oturma ve dinlenme alanları 35. Izgara düzeni sokaklar 36. İyi tanımlanmış alanların hiyerarşisi 37. Yapısal olarak dayanıklı yapı malzemeleri 38. Esnek bina tasarımı 39. Farklı dönemleri yansıtan yapılar 40. Yapı sınırları 41. Mimari çeşitlilik 42. Yenilikçi yapı formları 43. Kütle çeşitliliği 44. Konforlu kalite 45. Dış mekân olanakları 46. Detay, boyut ve renk bakımından özgünlük 47. Detay, boyut ve renk benzerliği 48. Enerji tasarruflu 49. Ana girişlerin cadde ile bağlantısı 50. Binalarda uyumlu cephe tasarımı 51. Gürültüye dayanıklı sağlam esnek yapılar 52. Genel yükseklik sınırları 53. Bina dış cephe kaplamaları 54. Uyumlu işlevsel kullanım 55. Kavşaklarda özel tasarım değerlendirmesi 56. Ölçek ve yoğunluklarda geçiş 57. Merkezde yüksek yapılar Yapılar: kent 58. Merkezi konumdaki kent meydanı 59. Köşe parselin yerleşimi 60. Eğimi referans alan kullanım
---	--

Tablo 2.4 Kaliteli çevre ile ilişkisi olan fiziksel form kriterleri devamı (Smith vd.,1997, s.234-236)

61. Yaya bağlantılarında süreklilik 62. Kent mimarisine dikkat edilmesi 63. Açık ve davetkar mekânlar 64. Yerleşimin merkezinin olması 65. Alanın en kötü kısmında yer alan binalar 66. Eğitim kurumları Yapılar: ticari 67. Eğlence seçeneklerinin çeşitliliği 68. Pazar odaklı perakendecilik çeşitliliği 69. Alanın kendine özgü nitelikleri 70. Alışveriş merkezi 71. Cadde ile ilgili perakende ticaret 72. Tasarımda tutarlılık 73. Zararlı olmayan endüstriyel kullanım Yapılar: konut 74. Yoğunluklar arasında yumuşak geçiş 75. Geleneksel malzemeler 76. Yapı malzemelerinin tutarlılığı 77. Süs özelliklerinin tutarlılığı 78. Çatının benzer eğimi 79. Yerel tasarım 80. Konut tipoloji uyumu 81. Farklı konut alternatiflerinin birleşiminde düzen 82. Uygun fiyatlı çeşitli seçenekler 83. Mülkiyet seçeneklerinin olması 84. Cadde ile uyumlu cepheler 85. Garajlarda çevre ile uyum 86. Evler arasındaki dolaşım sistemi 87. Konutlara ana caddelerden erişim 88. Küçük ölçekli tek evler	Caddeler: genel 89. Yeterli drenaj 90. Uygun aydınlatma 91. Acil durum araçlarına uygun tasarım 92. Uygun yüzey 93. Birbirine bağlı sistem 94. T bağlantı 95. Dik açılı kavşaklar 96. Yaya geçitlerinde görünürlük 97. Koordineli sokak manzaraları 98. Çekici yaya ortamı 99. Sıcak renklerin, malzemelerin kullanımı Otopark: genel 100. Binaların arka cephelerinin otopark olarak kullanımı 101. Kullanılabilir çekici otopark alanları 102. Yol üstü otopark alanları 103. Karma kullanımlarda ortak otopark kullanımı 104. Cadde virajında otopark olmaması 105. Gizli otoparklar Caddeler: yan yollar 106. İyi aydınlatılmış 107. Korumalı 108. Kesintisiz trafik Caddeler: ana caddeler 109. Temel erişim noktaları 110. İyileştirilmiş zemin yüzeyi 111. Caddenin iki yanında yol üstü otoparkı 112. Yapılı çevrenin eklemlenmesi 113. Araç erişim kısıtlamaları 114. Kavşak dönüşlerinde dairesel kavşak düzeni
---	---

Tablo 2.4 Kaliteli çevre ile ilişkisi olan fiziksel form kriterleri devamı (Smith vd.,1997, s.234-236)

115. Girişlere bağlanan yaya yolları 116. Ana caddelerin bulvar olarak kullanılması 117. Sokak genişliklerinde hiyerarşi Caddeler: konut yolları 118. Düşük yoğunluklu trafik akışı 119. Açık alanlar ile bütünlük 120. Sakin ağaçlı sokaklar 121. Dar sokaklar 122. Caddenin bir tarafına yol üstü parklanma Sokaklar: dar yollar 123. Konutlar arkasındaki yollar 124. Kamusal alanların hizmet amaçlı kullanımı 125. Mevcut şeritlerin genişletilmesi Yaya yolları: genel 126. Geniş ve iyileştirilmiş yaya yolları 127. Engel içermeyen tasarım 128. Yaya düğüm bağlantıları 129. Yaya ve bisiklet kullanımı 130. Birbirine bağlı toplayıcı sistem 131. Farklı arazi kullanımlarına erişim 132. Çıkmaz sokaklardan kaçınılması 133. Bisiklet park alanları 134. Yaya bölgesi geçişleri 135. Hava şartlarına dayanıklı tasarım Yaya yolları: kaldırımlar 136. Ana caddelerde geniş yaya kaldırımları 137. Sokaklara paralel tasarım 138. Yeterli kaldırımların sağlanması 139. Otopark alanlarında kaldırım olmaması	Yaya yolları: gezinti yolları 140. Gezinti yerleri 141. Faaliyet alanlarından bağımsız güzergâhlar 142. Özel bisiklet yolları 143. Kamusal açık alanlara bağlantı Açık alan: genel 144. Ekolojik olarak planlı 145. Yerel yerleşim düzenine entegrasyon 146. İyi tanımlanmış alanların hiyerarşisi 147. Rekreasyon faaliyetlerinin çeşitliliği 148. Mekânların belirgin karakteri 149. Mekânda alanların net hiyerarşisi Açık alan: birincil alanlar 150. "Kent meydanı veya yeşil" merkezi 151. Rekreasyon koridorları 152. Baskın yaya bağlantısı 153. Görsel sınırlandırma 154. Park girişlerinin önemli caddelerden görülebilir olması 155. Yerleşim merkezinde konumlanma 156. Aktif spor tesisleri ve oyun alanları 157. Mezarlık Açık alan: ikincil ve üçüncül alanlar 158. İkincil açık alanların çeşitliliği 159. Yerleşim yerlerinde konumlanma 160. Üçüncül açık alanların çeşitliliği 161. Dönel kavşak 162. Küçük ve düzenli mekânlar
--	---

Tablo 2.4 Kaliteli çevre ile ilişkisi olan fiziksel form kriterleri devamı (Smith vd.,1997, s.234-236)

Açık alan: yarı kamusal ve özel alanlar 163. Ön bahçe mesafelerini en aza indirme 164. Geçiş bölgesi 165. Sundurma yapılmaması 166. Her ev için özel dış mekân 167. Kişiselleştirme fırsatları Bitkilendirme 168. Ağaçlıklı sokak manzaraları ve yaya yolları 169. Bitkilendirilmiş duvarlar 170. Ağaçlandırma ve bahçe bitkilendirmesi 171. Tür çeşitliliği 172. Ölçek ve görünüm için peyzaj tasarımı 173. Doğal alanların hiyerarşisi 174. Peyzaj elemanları 175. Çevreye duyarlı gelişme 176. Yerli türlerin kullanımı 177. Yaprak döken ağaçlar ve çalılar 178. İğne yapraklı ağaçlar ve çalılar 179. Ana Caddelerde ve bulvarlarda yüksek yaprak döken ağaçlar 180. Peyzajlı bulvarlar 181. Ana caddelerde düzenli aralıklı ağaçlar ve eşzamanlı olarak ekilen yaygın tür ağaçlar 182. Cadde ağaçlarında korunaklı ızgaralar 183. Koordineli peyzaj 184. Yarı gizli bahçe 185. Otoparklarda peyzaj düzenlemesi	Özellikli alanlar: doğal kaynaklar 186. Alanın doğal ve kültürel özelliklerini korumak 187. Özellikli alanlarıyla olan bağlantıları en üst düzeye çıkarmak 188. Mevcut doğal özelliklerin konut dokusuna entegrasyonu 189. Yüksek alanları koruma 190. Kaynakların sürdürülebilirliğini sağlamak 191. Özel koruma önlemleri Özellikli alanlar: manzara/bakış noktaları 192. Ana caddeleri manzaraya yönlendirme 193. Özel mülkiyet alanları dışında yönlendirme 194. Görsel erişim 195. Çeşitli manzaralar 196. Önemli manzaraları tanımlamak için mimariyi koordinasyonu 197. Önemli manzaraları tanımlamak için peyzaj elemanlarının koordinasyonu
---	--

Smith ve diğerlerinin (1997) araştırma projesinde tüm bu kriterler kalite ilkeleri ile birlikte ele alınarak matris eksenlerine göre birbiri ile ilişkili, birbiri ile kısmen ilişkili ve ilişkinin olmama durumu üzerinden değerlendirme yapılmıştır.

Smith ve arkadaşlarının araştırma projesinin sonuçlarına göre; fiziksel form kriterlerinden yürünebilir yerleşim, dış mekân olanakları, oturma ve dinlenme alanları, engelsiz çevre, konut alanlarında açık alanlar, bakımlı, aktif spor tesisleri ve oyun alanları, peyzaj elemanları, doğal ve kültürel özelliklerin korunması ve davranış oluşumlarının çeşitliliği olduğu görülmektedir. Smith ve diğ. (1997)'ne göre kalite tasarım kriterleri tüm toplumlara evrensel olarak uygulanabilen genel bir model değildir, yaratıcı düşünme gereklidir. Nitelikler ve fiziksel form kriterleri kültüre göre sınırlı olup esnek ve uyarlanabilir olmalıdır. Fiziksel form kriterleri kalitenin tek göstergesi olmayıp mutlak değildir.

Jacobs ve Appleyard (1987) "Towards an Urban Design Manifesto" adlı çalışmada iyi bir kentsel çevrenin geleceği için gerekli hedefleri önermektedirler (bkz. Tablo 2.5).

Tablo 2. 5 İyi bir kentsel çevrede gerekli hedefler, Jacobs ve Appleyard (1987)

İyi bir kentsel çevre, Jacobs ve Appleyard (1987)						
Yaşanabilirlik	Kimlik ve kontrol	Fırsat, hayal gücü ve keyfe erişim	Gerçeklik ve anlam	Toplum ve kamusal yaşam	Kentsel özgüven	Herkes için bir çevre

Yaşanabilirlik; bir şehrin herkesin göreceli rahatlık içinde yaşayabileceği, kalabalık, gürültü, tehlike, hava kirliliği, kir, çöp gibi rahatsız edici unsurların olmadığı, iyi yönetilen bir ortam anlamına gelir.

Kimlik ve kontrol hedefi uyarınca; kentsel çevre insanları kendilerini ifade etmeye, dahil olmaya, ne istediklerine karar vermeye ve buna göre hareket etmeye teşvik eden bir ortam olmalıdır. İnsanlar çevrenin bir kısmının bireysel veya toplu olarak kendilerine ait olduğunu bilmeli, kendilerini özgür hissetmeli, çevre onları kullanan veya onlardan etkilenenler için tasarlanmalıdır.

Fırsat, hayal gücü ve keyfe erişim hedefine göre; işlevsel düzeyde, insanların alternatif barınma ve iş seçeneklerine erişiminin yanı sıra çevrede deneyimlerini

genişletebilecekleri, diğerk bakış aırlarını öğrenebilecekleri, şehri anlaşılır kılan bir kültürel deneyim bulmaları gerekir.

Gerçeklik ve anlam; insanlar şehirlerini (veya diğerk insanların şehirlerini), temel düzenini, kamusal işlevlerini ve kurumlarını anlayabilmeli, fırsatlarının farkında olmalıdırlar.

Toplum ve kamusal yaşam; şehirler, vatandaşlarının topluma ve kamusal hayata katılımını teşvik etmelidir. Bir şehir geniş bir bütüne, hoşgörüye, adalete, hukuka ve demokrasiye bağlılığı beslemelidir. Kentin yapısı, yalnızca kurumları aracılığıyla değil, kamusal alanları aracılığıyla doğrudan ve sembolik olarak kamusal yaşamı davet etmeli ve teşvik etmelidir. Kamusal evre, mahalleden farklı olarak ve tanımı gereği, toplumun tüm üyelerine açık olmalıdır.

Kentsel zgven; giderek artan şehirler enerji ve kıt kaynak kullanımlarında kendilerini idame ettirmek durumundadırlar. Böylelikle şehirlerde güçlü bir yerel ve bölgesel kimlik, özgünlük ve anlam duygusunun yeniden kurulmasına yardımcı olunacaktır.

Herkes için bir evre; iyi ortamlar herkes için erişilebilir olmalıdır. Her vatandaş, minimum düzeyde çevresel yaşanabilirlik ve minimum düzeyde kimlik, kontrol ve fırsat hakkına sahiptir. evre farklı ekonomik, sosyal, toplumsal sınıflar için eşitlik sağlamalıdır.

Kentsel evre için bu hedefler hem bireysel hem de kollektiftir ve bu nedenle sıklıkla çatışma halindedirler. İyi kentsel evre, bu hedefleri bir şekilde dengeleyen, kamusal bir kaygıyı sürdürürken bireysel ve grup kimliğine izin veren, sorumluluğu sürdürürken zevki teşvik eden, güçlü bir yerelcilik duygusunu sürdürürken dışarıdakilere açık kalan bir ortamdır.

Gehl (2010) kentsel mekân kalitesi üzerine üç ana ilke ve on iki kriterden oluşan bir söylem geliştirmiştir. Üç ana ilke korunma, konfor ve keyif olarak belirlenmiştir. Birincisi araçlar, gürültü, yağmur ve rüzgâr gibi bir mekân için temel korunma unsurlarını; ikincisi yürümeyi, ayakta durmayı, oturmayı, görüşü, orada vakit geçirmeyi sağlayan unsurları; üçüncüsü ise olumlu estetik ve duygusal deneyimler sunma, yerel iklim koşullarından yararlanma ve insan lğinde ögeler sağlama koşulları olarak belirtilmektedir.

Bu kalite kriterleri parklar, meydanlar ve sokaklarda değerlendirilebilir. Değerlendirme yapılan alanın kamusal alan olması ve zemin katların aktif kullanımı açısından önem teşkil etmektedir. Değerlendirme yapılan zamanın havanın güneşli olduğu ve aktif kullanılan bir saat tercih edilmesi gerektiği belirtilmektedir. Gözlem yapılması gereken alanda gözlem yapacak kişinin 5 dakika içinde yürüyerek bu kriterlere göre çevreyi değerlendirmesi gerekmektedir. Yürüme esnasında üç ana ilkede yer alan 12 kriter puanlama sistemine göre 3 (evet), 2 (arada), 1 (hayır) şeklinde kategorize edilmiştir.

Tablo 2. 6 Kentsel mekânda kalite kriterleri (Gehl, Cities for People , 2010).

Korunma	Konfor	Keyif
Trafik ve kazalara karşı korunma	Hareketlilik için olanaklar	Ölçek
Güvenlik amaçlı korunma	Alanda vakit geçirmek için olanaklar	İklim koşullarından yararlanma
Hoş olmayan duyuşal deneyime karşı korunma	Oturmak için olanaklar	Estetik kalite ve duyuşal deneyim
	Görüş için olanaklar	
	Konuşma ve dinlenme olanakları	
	Oyun ve aktivite için olanaklar	

Koruma, konfor ve keyif nitelikleri altında yer alan 12 kriterin açıklamaları aşağıda yer almakta olup mekânda aranan özellikler soru kalıpları şeklinde verilmektedir.

Trafik ve kazalara karşı korunma

- Farklı yaş ve yeteneklere sahip grupların, kamusal alanda trafik güvenliği var mı?
- Bir sürücü tarafından kaza korkusu olmadan güvenli bir şekilde bisiklete binebilir veya bir yaya kaza korkusu olmadan güvenli bir şekilde yürüyebilir mi?

Güvenlik amaçlı korunma

- Kamusal alan gündüz ve gece güvenli mi?
- Günün her saati belli etkinlikler ve aktif kullanım var mı?
- Aydınlatma yeterli mi?

Hoş olmayan duyuşal deneyime karşı korunma

- Gürültü, toz, koku veya başka kirlilik var mı?
- Güneş, yağmur, rüzgâr gibi iklim koşullarına karşı korunacak alanlar var mı?

Hareketlilik için olanaklar

- Alan erişilebilir mi?
- Yürüme, tekerlekli sandalye, bebek arabası gibi kişisel hareketliliği sınırlayan fiziksel unsurlar var mı?
- Başka bir yola sapmadan alanda nasıl hareket edilebileceği görünür mü?

Alanda vakit geçirmek için olanaklar

- Mekânda vakit geçirmeye davet eden bir cephe, otobüs durağı, bank, ağaç, küçük bir çıkıntı veya niş gibi ayakta durma veya daha uzun süre kalma seçenekleri var mı?

Oturmak için olanaklar

- Banklar veya sandalyeler gibi birincil oturma alanları var mı?
- Ticari olmayan yeterli oturma seçenekleri var mı?

Görüş için olanaklar

- İlginç manzaraların görüş mesafeleri var mı?
- Gece kullanımlarında manzara görünümünü engelleyen unsurlar var mı?

Konuşma ve dinlenme olanakları

- Oturup sohbet edilebilecek mekânlar var mı?
- Ses seviyelerini ayarlayacak unsurlar var mı?

Oyun ve aktivite için olanaklar

- Günün ve yılın birçok saatinde fiziksel aktivite alanları var mı?
- Fiziksel aktivitelerde gece-gündüz ve yaz-kış farklı seçenekler var mı?

Ölçek

- Kamusal alan ve onu çevreleyen yapı insan ölçeğinde mi?
- Yapıda ve sokakta bulunan iki kişi ilişki kurabilir mi?

İklim koşullarından yararlanma

- Rüzgâr ve güneş gibi yerel iklim özellikleri dikkate alınıyor mu?
- Kamusal alanlarda yılın farklı zamanlarında vakit geçirmek için farklı koşullar var mı?
- Kamusal alan kullanımları tasarlanırken güneş, gölge, rüzgar gibi iklimsel kriterler dikkate alınıyor mu?

Estetik kalite ve duyuşal deneyim

Alanda yer alan unsurlar iyi tasarlanmış ve dayanıklı mı?

Ağaç, bitkilendirme gibi peyzaj unsurları var mı?

Gehl'in (2010) kentsel mekân kalitesi için ortaya koyduğu ilke ve kriterlerde alanın erişilebilirlik, güvenlik, iklimsel koşullar, aktif kullanım, görsellik ve ölçek gibi konulardaki kalitesi üzerinde yoğunlaştığı görülmektedir.

"Project for Public Spaces" PPS (2001) (Kamusal Mekânlar için Proje), toplumların kamusal alanlar üretmelerine ve sürdürmelerine destek olan, kâr amacı gütmeyen bir kuruluştur. PPS kamusal alanları kutlamaların yapıldığı, sosyal ve ekonomik alışverişlerin gerçekleştiği, arkadaşların karşılaştığı ve kültürlerin karıştığı yerler olarak tanımlamaktadır. Kuruluş kamusal alanların başarılı olması için gerekli dört özellik ortaya koymaktadır: erişim ve bağlantılar, konfor ve imaj, kullanım ve etkinlikler, sosyalliktir (bkz. Tablo 2.7).

Tablo 2. 7 Başarılı bir mekân için kriterler, Project for Public Spaces" PPS (2001)

Bir mekânı başarılı yapan kriterler, Project for Public Spaces (PPS)				
Sosyallik		Kullanım ve Aktiviteler	Erişim ve Bağlantılar	Konfor ve İmaj
Nitelikler	Çeşitlilik	Eğlenceli	Süreklilik	Güvenlik
	Güvenlik	Aktif	Yakınlık	Temiz
	İşbirliği	Canlı	Bağlantılı	Yeşil
	Komşu	Özel	Okunabilir	Yürünebilir
	Gurur	Gerçek	Yürünebilir	Oturulabilir
	Arkadaşlık	Kullanış	Uygun	Manevi
	Etkileşim	Yere özgü	Erişilebilir	Cezbedici
	Karşılama	Kutlama		Çekici
		Sürdürülebilir		Tarihi

Tablo 2. 7 Başarılı bir mekân için kriterler devamı, Project for Public Spaces” PPS (2001)

	Sosyallik	Kullanım ve Aktiviteler	Erişim ve Bağlantılar	Konfor ve İmaj
Ölçütleri	Kadın, çocuk ve yaşlı sayısı Sosyal ağ Gönüllülük Gece kullanımı Sokak yaşamı	Yerel işletme sahipliliği Arazi kullanım dokusu Gayrimenkul değerleri Kira seviyeleri Perakende satışlar	Trafik verileri Mod bölünmeleri Transit kullanım Yaya aktivitesi Otopark kullanım şekilleri	Çevresel veri Yapı Koşulları Sanitasyon dereceleri Suç istatistikleri

Erişim ve bağlantılar- Bir yerin erişilebilirliği hem görsel hem de fiziksel çevresi ile olan bağlantılarına göre değerlendirilir. Başarılı bir kamusal alana ulaşmak kolaydır ve erişilebilir alanlar toplu taşıma kullanımlarını destekler. Erişim ve bağlantıların alt nitelikleri süreklilik, yakınlık, bağlantı, anlaşılabilir, yürünebilir, uygun ve erişebilir nitelikler bulunmaktadır. Bu nitelikler trafik verileri, ayrışma durumu, geçiş kullanımı, yaya aktivitesi ve otopark kullanım şekilleri ile ölçülebilir.

Konfor ve İmaj- Başarılı bir alanın rahat olması ve kolaylıklar sunması, kullanıcı için yeterli oturma alanları, yeterli güvenlik ve temizlik şartlarını sağlaması, yaya kullanımının hâkim kılındığı yerler olması önemlidir. Bu kavramın kapsamında güvenlik, temizlik, yeşil, yürünebilir, oturulabilir, manevi, büyüleyici, çekici ve tarihi nitelikler bulunmaktadır. Bu nitelikler suç istatistikleri, sağlık durumu oranı, yapı koşulları ve çevresel veri ile ölçülebilir.

Kullanım ve etkinlikler- Etkinlikler iyi yerlerin yapı taşıdır, insanların öncelikle ziyaret etmelerinin ve tekrar gelmelerinin nedenidir. Bir yeri özel ve benzersiz kılan kullanım ve aktivitedir; birden fazla, çeşitli aktiviteler sunma, farklı kullanıcı grupları barındırma, gün boyunca kullanılabilme özellikleri olmalıdır. Bu kavramın kapsamında eğlenceli, aktif, canlı, özel, gerçek, kullanışlı, yere özgü olma, sürdürülebilirlik nitelikleri bulunmaktadır. Bu nitelikler yerel işletme sahipliği, arazi kullanım dokusu, gayrimenkul değerleri, kira seviyeleri, perakende satışlar ile ölçülebilir.

Sosyallik bir yer için ulaşılması zor bir niteliktir. İnsanlar arkadaşlarıyla karşılaştıklarında, komşularıyla selamlaştıklarında, yabancılarla iletişim kurarken kendilerini rahat hissettiklerinde bu tür sosyal aktiviteleri teşvik eden bir yer

olması önemlidir. Bu kavramın kapsamında çeşitlilik, idare, işbirliği, komşuluk, arkadaşlık, etkileşim, karşılama nitelikleri bulunmaktadır. Bu nitelikler kadın-yaşlı-çocuk sayısı, sosyal ağ, gönüllülük, akşam kullanımı, sokak canlılığı / yaşanırılığı ile ölçülebilir.

İskoçya Hükümetinin kentler için mimari ve planlama üzerine yayınlanan “Creating Places (2013)” beyanında iyi bir tasarımın nasıl olması gerektiğine ve taşınması gereken niteliklere değinilmektedir. Beyana göre iyi tasarım sadece mekânın nasıl görüldüğüyle ilgili değildir, mekâna değer katan yenilikçi ve yaratıcı bir süreçtir. Tasarım ile yaşam kalitesini artıran mekânlar sunularak değerler sağlanır. Bunlar; fiziksel, işlevsel, uygulanabilirlik, toplumsal, çevresel değerlerdir. Fiziksel değer bir ortamı geliştirir, işlevsel değer tüm kullanıcıların uzun vadeli ihtiyaçlarını karşılar ve bunlara uyum sağlar, uygulanabilirlik ekonomi için iyi bir değer sağlar, toplumsal değer olumlu bir kimlik ve topluluk duygusu geliştirir, çevresel değer kaynakların verimli ve sorumlu kullanımınıdır. İskoçya Hükümeti planlama sisteminin mekân tasarımı ve yapımı konusundaki gerekliliklerini “Designing Places” çalışması ile ortaya koymaktadır. Mekânların tasarlanması bağlam, kimlik ve karakter ilkelerinin benimsenerek mekâna uygulanmasını teşvik eder. Başarılı tasarlanmış yerlerin taşınması gereken altı nitelik; kimlikli, güvenli ve hoş, hareket etmesi kolay, karşılama (davetkar mekân), uyarlanabilir ve yeterli kaynağa sahip (bkz. Tablo 2.8).

Tablo 2. 8 Tasarlanmış mekânın taşınması gereken 6 nitelik, Designing Place

Tasarlanmış mekânın taşınması gereken 6 nitelik, Designing Place					
Kimlikli	Güvenli ve hoş	Hareket etmesi kolay	Karşılama (davetkâr mekân)	Uyarlanabilir	Yeterli kaynağa sahip

Yeni Zelanda Hükümeti Çevre Bakanlığı tarafından hazırlanan “The Quality of Our Built Environments: An Urban Amenity Guide (2001)” (Kentsel Çevremizin Kalitesi: Bir Kentsel Konfor Rehberi) kılavuzu uygulama, yönetim, denetim sorumluluğuyla yerel düzeyde kentsel konfor şartlarını benimseyen, stratejik ve koordineli mekânizmalarla yönetilen, yapılı çevrede kentsel konforu topluluk

katılımıyla teşvik eden ve yaşanabilirlik anlayışıyla kentsel konfor üzerine yaklaşımlar sunan bir rehber niteliğindedir. Kentsel Konfor Rehberinde yapılı çevrenin nitelikleri; erişilebilir, seçim yapma seçenekleri sunulan, konforlu, kolay anlaşılabilir, yeterli kamu hizmeti verilen, esnek, sağlıklı, güvenli çevre ve güçlü mekân duygusu olarak verilmektedir (bkz. Tablo 2.9)

Tablo 2. 9 Yapılı çevrenin nitelikleri, An Urban Amenity Guide (2001)

Yapılı çevrenin nitelikleri, An Urban Amenity Guide			
Erişilebilir	Seçim	Konforlu	Kolay anlaşılabilir
Yeterli kamu hizmetleri	Esnek	Sağlıklı-güvenli çevre	Güçlü mekân duygusu

Erişilebilir çevre niteliği; yerlere, kişilere, etkinliklere, kaynaklara ve hizmetlere ulaşımın kolay olması, farklı ulaşım seçeneklerinin bulunması, farklı kullanıcılara (yaşlı, çocuk, engelli vb.) hitap etmesi, yaya erişiminin kuvvetli olması ile bağlantılıdır.

Seçim yapma seçenekleri sunulan çevre; nüfusun tüm kesimlerine hitap eden, çeşitli faaliyetlerin ve deneyim çeşitliliğinin bulunması anlamına gelir (örneğin toplu taşıma, pasif açık alanlar, aktif açık alanlar, çeşitli konut seçenekleri, hizmetlere erişim vb. gibi); ayrıca farklı yaş ve kültür gruplarından insanların farklı değer sistemleri nedeniyle farklı beklentileri olabileceğini kabul eder.

Konforlu bir çevre ile insanların ihtiyaçlarını karşılayan ortam kastedilmektedir; örneğin hava koşullarından korunma ve kamusal ve özel alanların kalitesi bu kapsamdadır.

Kolay anlaşılabilirlik kavramı yapı giriş-çıkışlarının, yolların, yönlendirmelerin tüm kullanıcılar tarafından kolaylıkla anlaşılabilirdiği bir ortam niteliği ile ilgilidir. Kolay anlaşılır ortam insanların kendi rotalarını özgürce deneyimlediği alanlardır.

Yeterli kamu hizmeti verilmesi yollar, kanalizasyon ve su gibi kamu hizmetlerinin maliyet etkin ve çevresel olarak kabul edilebilir bir şekilde sunulma derecesidir; örneğin kabul edilen standartları karşılayan su kaynaklarının sağlanması, yaya

erişimi için patikalar vb. sunulması. Bu hizmetlerin sunulma şekli çevre sağlığı açısından da önemlidir.

Esneklik kavramı çeşitli kamu etkinlikleri için kullanılabileceği gibi türlü farklı kullanımlara ev sahipliği yapabilen mekânlara sahip olmayı içerir; aynı zamanda bir yerin kentsel biçimin gelişme seçeneklerine işaret eder.

Sağlıklı çevre ile doğal çevreye atıkların bırakılmasının sürdürülebilir bir şekilde yönetildiği ve yapılı çevrenin doğal özelliklerine bakıldığı (örneğin temiz su, temiz hava, sürdürülebilir atık yönetimi uygulamaları vb.) yapılı çevre kastedilmektedir.

Kamusal ve özel alanların tasarlanma şekli, insanların güvenlik hissini önemli ölçüde artırabilir; geniş, iyi aydınlatılmış yürüyüş yolları, sokak aydınlatması ve bina girişlerinin engelsiz hareket ve aydınlatma gözönünde bulundurularak konumlandırılması gibi özellikleri içerir. İnsanların kendilerini güvensiz hissettikleri kamusal alanların potansiyellerinden tam olarak yararlanma olasılığı düşüktür.

Güçlü mekân duygusu yerleşmelerin peyzaj, simgeler, tarihsel bellek, görsel rahatlık veya manevi bağlantı gibi özellikler ile ilgilidir. Bu özellikler yerleşmelere ve alt-bölgelerine insanların da ilişkili oldukları, farkına vardıkları kimliği kazandırır.

2.1.5 Engelsiz Çevre (Evrensel Tasarım)

Herkes için erişilebilir bir kent; toplumda yer alan tüm bireylerin (yaşlı, engelli, kadın, çocuk vd.) sosyal yaşama katılabileceği, herhangi birinin desteği olmadan bağımsız, huzurlu ve güvenli olarak hareket edebileceği, dışarı çıkma isteğini teşvik eden, ekolojik ve daha yeşil bir çevrede hizmet sunan yaşama ve çalışma gereksinimlerinin karşılandığı kenttir (Odabaş Uslu & Güneş, 2017).

‘Evrensel Tasarım’ kavramı fiziksel mekânın kullanıcılarına yönelik herkese hitap etmesi gereken, herkesin eşit şartlarda kaynaklara ulaşması mümkün olan bir tasarım anlayışı olarak ortaya çıkmıştır. Anlayışın ilk adımlarını atan Ronald Mace, tüm ürün ve hizmetlerin, kentsel mekânı oluşturan doğal-fiziki öğelerin her kullanıcı tarafından kullanılabilmesi gerektiğini öngörmektedir (Mace, Hardie, & Place, 1991).

Kentleşme, yaşlanma süresi, yaşlılık parametreleri engellilik ile paralel artış göstermektedir. Fiziki çevre ve ulaşım düzenlemeleri eksikliği kentsel mekândaki en önemli engellerdendir. Amerika’da 1989 yılında North Carolina State University’de “The Center for Universal Design” kurulmuş ve 1997 yılında ‘Evrensel Tasarım İlkeleri’ ortaya konmuştur. 2007 yılında ‘Birleşmiş Milletler Engelli Kişilerin Haklarını Savunma Sözleşmesi’, 2005 yılında 5378 sayılı ‘Engelliler Hakkında Kanun’, 2012 yılında WDU-WUF-DEU ‘Engelliler İçin Evrensel Standartlar Yönetmeliği’ (yapısal ölçekler hakkında bilgi veren yönetmelik) gibi birtakım gelişmeler olmuş, birçok tanımlamadan sonra ‘Evrensel Tasarım’ olarak nitelendirilmeye başlanmıştır (Sınmaz, 2018).

North Carolina State Üniversitesi’nde Ronald Mace liderliğindeki mimarlar, ürün tasarımcıları, mühendisler ve çevre tasarım araştırmacıları tarafından bir çalışma grubu geliştirilmiştir. NCSU'daki Evrensel Tasarım Merkezi'ne göre, tasarım ilkeleri "mevcut tasarımları değerlendirmek, tasarım sürecine rehberlik etmek ve hem tasarımcıları hem de tüketicileri daha kullanılabilir ürün ve ortamların özellikleri hakkında eğitmek için uygulanabilir" şeklinde ifade edilmektedir. 1997 yılında Evrensel Tasarım Merkezi tarafından kabul edilen Evrensel Tasarım İlkeleri;

- “Eşitlikçi-Adil Kullanım
- Düşük Fiziksel Çaba Odaklı
- Esnek Kullanım (Çok İşlevsellik)
- Anlaşılabilir/Algılanabilir Bilgi
- Basit ve İçgüdüsel Kullanım
- Hata Toleransı
- Kullanışlı Mekân ve Ölçü” şeklindedir (The Center for Universal Design, 1997).

Eşitlikçi Kullanım: Tüm kullanıcılar için aynı kullanım yöntemlerinin sağlanması, herhangi bir kullanıcının damgalanmasından kaçınılması, güvenlik durumunun tüm kullanıcılar için aynı derecede mevcut olması, sunulan ürün veya hizmetin herkese hitap edecek şekilde çekici olması gerekmektedir.

Esnek Kullanım (Çok İşlevsellik): Çeşitli bireysel tercihleri ve yetenekleri barındıran tasarım anlayışı ile kullanım yöntemlerinde seçim yapılması, kullanıcı hassasiyetinin kolaylaştırılması, kullanıcı hızına uyum sağlanması gerekmektedir.

Basit ve İçgüdüsel Kullanım: Tasarımın kullanımının, kullanıcının deneyimi, bilgisi, dil becerileri veya adapte olma seviyesi ne olursa olsun, anlaşılması kolay olmalıdır. Gereksiz karmaşıklığın ortadan kaldırılması, kullanıcı beklentilerinin sezgi ile tutarlı olması, okuryazarlık ve dil becerilerinin geniş bir yelpazede karşılanması, tutarlı bilgi düzeyi, kullanım sırasında ve sonrasında etkili bir şekilde bilgi ve geri bildirim sağlanması gereklidir.

Anlaşılabilir/Algılanabilir Bilgi: Tasarım, ortam koşullarına veya kullanıcının duyuşal yeteneklerine bakılmaksızın, gerekli bilgileri kullanıcıya etkili bir şekilde sunmalıdır. Temel bilgiler farklı modlar ile (resimsel, sözel, dokunsal) kullanılmalı, bilgiler ve çevreler arasında yeteri kadar uyum olmalı, bilgilerin "kavranabilirliği" en üst düzeye çıkarılmalı, talimat vermeyi kolaylaştırmalı, duyuşal sınırlamaları olan kişiler tarafından kullanılan çeşitli teknikler veya cihazlar ile uyumluluk sağlanmalıdır.

Hata Toleransı: Tasarım kazara veya istenmeyen eylemlerin tehlikelerini ve olumsuz sonuçlarını en aza indirmelidir. En çok kullanılan elemanlar en erişilebilir olmalı, tehlikeli elemanlar ise izole edilmeli veya korumalı olmalıdır. Tehlike ve hataları gösteren uyarılar olmalı, dikkat gerektiren durumlarda bilinçsiz eylem caydırılmalıdır.

Düşük Fiziksel Çaba Odaklı: Tasarım verimli, rahat ve en az yorgunluk ile kullanılabilir, kullanıcının nötr bir vücut pozisyonunu korumasına izin vermeli, makul kuvvetler kullanılmalı, tekrarlayan eylemleri ve uzun süreli fiziksel çabayı en aza indirmelidir.

Kullanışlı Mekân ve Ölçü: Kullanıcının vücut büyüklüğü, duruşu veya hareketliliği ne olursa olsun yaklaşım, erişim ve kullanım için uygun boyut ve alan sağlanmalıdır. Herhangi oturmuş veya ayakta duran kullanıcı için önemli unsurlara net bir görüş hattı ve tüm unsurlara rahat erişebilmesi sağlanmalıdır. Kullanışlı mekân el ve kavrama boyutundaki değişimlere uyumlu olmalı, yardımcı cihazların veya kişisel yardımın kullanımı için yeterli alan sağlanmalıdır (The Center for Universal Design, 1997).

Engelsiz çevre kavramının içeriğinin daha net anlaşılması ve kentsel bir alanın engelsiz çevre olabilmesi için taşınması gereken niteliklerin ortaya konması amacıyla “Erişilebilir Şehir Yönetmeliği (2012)”, “Küresel Sokak Tasarımı Rehberi (2016)” ve “İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi (2017)” kaynakları incelenmiştir.

Erişilebilir Şehir Yönetmeliği 2012 yılında Dünya Engelliler Birliği Projeleri kapsamında evrensel tasarım anlayışı ile her kesimden insanın çeşitli mekânlara erişimini sağlayacak koşulları içere bir kılavuz niteliği taşımaktadır. Tasarımda öncelikli gruplar; zihinsel engelliler, görme engelliler, işitme ve duyma engelliler, ortopedik engelliler, süreğen engelliler ve yaşlılar olarak belirtilmiştir. Ancak günümüzde tüm bu kullanıcıların yanısıra -ayırıştırma olmadan- “herkes için tasarım” anlayışı dile getirilmektedir.

Kılavuzda ‘açık alanlar’ ana başlığında ‘kaldırımlar, rampalar, merdivenler, yaya geçitleri’ alt başlıkları, ‘yarı açık alanlar’ ana başlığında ‘park yerleri, açık ve yeşil alanlar’ alt başlıkları, ‘kapalı alanlar’ ana başlığında ‘binalar’ ve ‘toplu taşıma hizmetleri’, ‘bilgilendirme, işaretleme ve duyumsanabilir yüzeyler’ ana başlıkları yer almaktadır (bkz Tablo 2.10).

Tablo 2. 10 Herkes için çeşitli mekânlara erişimi sağlayacak koşullar (Erişilebilir Şehir Yönetmeliği, 2012)

Kaldırımlar	Rampalar	Merdivenler
Yaya kaldırım genişliği Yaya kaldırımının yüzeyi Yaya kaldırımının eğimi Yaya kaldırımının yüzeyi Yaya kaldırımında drenaj Yaya kaldırımındaki ağaçlar, kent mobilyaları Yaya kaldırımında güvenlik	Rampaların boyutları Rampalarda eğim Rampaların yüzeyleri Rampa çeşitleri Rampalarda güvenlik ve konfor	Merdivenlerin boyutları Merdiven basamakları ve renk seçimi Merdivenli yolda sahanlık Merdivenlerde hissedilebilir yüzeyler Merdivenlerde güvenlik ve uyarılar

Tablo 2. 10 Herkes için çeşitli mekânlara erişimi sağlayacak koşullar devamı (Erişilebilir Şehir Yönetmeliği, 2012)

Yaya Geçitleri	Park Yerleri	Açık ve Yeşil Alanlar
----------------	--------------	-----------------------

Yaya geçitlerinin türleri	Taşıt park yerlerinin konumu	Açık ve yeşil alanlarda ana ve yaya yolları
Yaya geçitlerinin eğimi	Taşıt park yerlerinin boyutları	Kent mobilyaları
Yer izgileri	Taşıt park yeri türleri	Dinlenme alanları
Yaya geçitlerinin yüzeyleri	Taşıt park yerlerindeki işaret ve uyarılar	Halka açık telefonlar
Yaya geçitlerinde güvenlik		çöp kutuları
		Posta kutuları
		eşmeler
		Genel tuvaletler

Binalar	Toplu Taşıma Hizmetleri	Bilgilendirme, işaretleme ve Duyumsanabilir Yüzeyler
Binalara giriş Ticari, idari kamu binaları ile mesken binaları ana girişleri Rampalar Tırabzanlar Posta kutusu Giriş kapısı ve i kapılar Bina içi yatay dolaşım Bina içi düşey dolaşım	Taşıtlar Bekleme, aktarma, indirme- bindirme yerleri Raylı taşıma durakları	Bilgilendirme ve işaretleme Bakım ve onarım işlerinde işaretleme Yaya kaldırımdaki düşey işaretlerdeki tasarım Bilgilendirme sembolleri Dokunabilir ve görülebilir bilgilendirme işaret ve semboller Toplu taşım duraklarında Bilgilendirme işaret ve sembolleri Duyumsanabilir (hissedilebilir) yüzeyler

Kılavuzda tüm yer alan bu başlıklardan kaliteli evre kavramı ile ilişkili olan “kaldırımlar, merdivenler, rampalar, yaya geçitleri, bilgilendirme, işaretleme ve duyumsanabilir yüzeyler” başlıkları referans alınmıştır.

Küresel Sokak Tasarımı Rehberi Global Designing Cities Initiative (GDCI- Küresel Kentleri Tasarlama Girişimi), National Association of City Transportation Officials (NACTO- Ulusal Kent Ulaşımı Yetkilileri Birliği) ve Marmara Belediyeler Birliği (MBB) işbirliği ile 2016 yılında hazırlanmıştır. Rehber insan öncelikli sokak tasarımı anlayışı ile uygulayıcılara kılavuzluk etmesi amacıyla tasarlanmıştır. Kentlerin insan odaklı mekânlar olduğunu kabul eden rehber, kentlerdeki

sokaklara yönelik tasarım kriterlerini otomobillerin hareketi ve güvenliğine odaklanan tipik ve eksik bakış açısından uzaklaştırarak tüm kullanıcıların erişimi, güvenliği ve hareketliliğini, çevre kalitesini, ekonomik faydaları, mekânın daha iyi hale getirilmesini ve genel yaşam kalitesini kapsayacak konulara odaklanmaktadır. Tez kapsamında rehberin 'sokakları ölçmek ve değerlendirmek' başlığı referans alınmıştır.

Sokakların (kamusal alanların) ölçülmesi konusu 'fiziksel ve operasyonel değişiklikler', 'kullanım ve işlev değişiklikleri' ve 'ortaya çıkan etkiler' başlıklarında kategorize edilmiştir (Tablo 2.11).

Tablo 2. 11 Sokaklara yönelik tasarım kriterleri (Küresel Sokak Tasarımı Rehberi, 2016)

Fiziksel ve Operasyonel Değişiklikler	
Yaya Alanları	Bisiklet Tesisleri
• Kaldırım genişliği ve engelsiz yaya geçiş alanları • Yaya geçitlerinin aralığı, genişliği ve uzunluğu • Erişilebilirlik rampaları • Diğer kaldırım mobilyaları ve tesisleri	• Bisiklet tesislerinin türüne göre uzunluk ve genişliği • Güvenli ve konforlu tesislere sahip toplam bölümlerin yüzdesi • Bisiklet paylaşım istasyonları ve konumlarının sayısı

Kullanım ve İşlev Değişiklikleri	
Kullanıcı Sayıları	Davranış ve Konfor
• Yürüyen, bisiklete binen, karşıdan karşıya geçen, toplu taşıma kullanan, araba kullanan insan sayısı • Ticari araç ve yük seferi sayısı • Aktivite türüne ve kalış süresine göre yaya sayısı	• Ulaşım modu dağılımı ve tesis türüne göre kendini güvende ve rahat hisseden kullanıcıların yüzdesi • Hız yapan araba sayısı • Temizlik algısı

Tablo 2.11 Sokaklara yönelik tasarım kriterleri devamı (Küresel Sokak Tasarımı Rehberi, 2016)

Ticari Faaliyetler	Çevre Kalitesi
---------------------------	-----------------------

• Türüne ve arazi kullanımına göre bir yapı adasındaki veya her 100 metredeki vitrin sayısı • Bölgedeki istihdam sayısı • Boş dükkanların yüzdesi • Satıcı sayısı • Perakende kiralari ve arsa değeri	• Tüketilen elektrik miktarı • Geri dönüştürülmek üzere toplanan atık yüzdesi • Arıtılmış sel suyu miktarı • Gün içinde gölge alma yüzdesi
---	---

Toplu Taşıma Tesisleri	Yük Taşıma ve Kentsel Hizmetler
• Tercihli/paylaşımlı toplu taşıma tesislerinin uzunluğu ve genişliği • Toplu taşıma duraklarının/ üzeri kapalı durakların yeri, kalitesi ve sıklığı • Erişilebilir istasyon sayısı	• Yükleme alanlarının sayısı • Atık ve geri dönüşüm tesisi sayısı • Acil durum araçlarının erişimi için ayrılan genişlik • Diğer hizmetler için ayrılmış park yeri sayısı

Operasyonel Koşullar	Sokak Koşulları
• Sinyalizasyon döngüsü süreleri • Faz sayısı ve aralıkların sıklığı • Yükleme ve park saatleri ve kuralları • Seyahat yönü	• Yapı adası boyutları ve sokak kesitinin genişliği • Ağaçların ve diğer yeşil altyapının sayısı ve konumu • Kavşakların sayısı ve sıklığı

Ortaya Çıkan Etkiler	
Güvenlik	Halk Sağlığı
• Yıllık kaza sayısı • Kazaların ulaşım moduna, kullanıcıya, türe, konuma ve günün saatine göre dağılımı • Türüne, konumuna ve günün saatine göre suç oranları	• Günlük olarak yürüyen veya bisiklete binen insanların yüzdesi • Depresyonda olan nüfusun yüzdesi • Solunum yolu hastalıkları yaşayan nüfus yüzdesi

Tablo 2.11 Sokaklara yönelik tasarım kriterleri devamı (Küresel Sokak Tasarımı Rehberi, 2016)

Çevre	Yaşam Kalitesi
--------------	-----------------------

•Partikül madde düzeyleri • Kamyonlardan ve otomobil trafiğinden kaynaklanan gürültü seviyesi • Şiddetli yağmur sonrası drenaj oranları • Ortalama sıcaklıklar • Bitki türü sayısı	•Bisiklet veya toplu taşıma tesislerine yakın yaşayan insan sayısı • Ulaşım modu ve kullanıcıya göre toplam seyahat süresi • İstihdam sayısı ve istihdama erişim • Yerel sokak koşullarından memnuniyet düzeyi
--	---

Küresel Sokak Tasarımı Rehberinde sokakların ölçümüne yönelik verilen bu başlıklardan tez konusu çerçevesinde yalnız yaya alanlarına değinilmektedir. Yaya alanlarının ölçüt tablosu Tablo 2.12’de verilmiştir.

Tablo 2. 12 Yaya alanları ölçütleri (Küresel Sokak Tasarımı Rehberi, 2016)

Kategori	Ölçüt	Notlar
Yaya Alanları		
Kaldırımlar	Kaldırımların boyutları ve alanları	Toplam genişliği, engelsiz yaya geçiş alanını ve mobilya/cephe alanı ölçülmelidir. Genişliklerin değişken olması durumunda birden fazla yerde ölçüm yapılmalıdır.
Diğer Yaya Alanları	Yaya geçitlerinin sayısı, boyutları, uzunluğu ve sıklığı	Proje alanındaki toplam sayı ve türüne ve konumuna göre dağılım yapılmalıdır.
Kaldırım Kalitesi	Aşağıdakilerin sayısı ve konumu: • Yaya geçidi işaret levhaları • Oturma alanları • Yön bulma • Gölgelekler • Kaldırım uzantıları • Yaya adaları • Yaya durakları, meydanlar vb.	-
Evrensel Erişim	İyi durumdaki kaldırım yüzeylerinin yüzdesi veya uzunluğu	Çukurları, engelleri, çatlakları ve düşme tehlikesi arz eden unsurlar veya tamamen yeni kaplanmış alanlara dikkat edilmelidir.
	Evrensel erişim sunan tesislerin yüzdesi veya sayısı.	-
	Tekerlekli sandalyeyle erişilebilir kaldırımların uzunluğu	Kesintisiz ve engelsiz olmalıdır.
	Erişilebilir rampaların sayısı	Bunların sıklığını ve diğer yaya alanlarıyla uyumluluğuna dikkat edilmelidir.

Tablo 2. 12 Yaya alanları ölçütleri devamı (Küresel Sokak Tasarımı Rehberi, 2016)

Kategori	Ölçüt	Notlar
----------	-------	--------

Evrensel Erişim	Dokulu yönlendirmelere sahip erişilebilir yolların uzunluğu	Kesintisiz ve engelsiz olmalıdır.
	Kenarında hissedilebilir döşemelere sahip geçitlerin sayısı veya yüzdesi	Sokakta görme engelli kişiler tarafından kolayca algılanabilecek bileşenlerin ve mobilyaların sayısı (zıt tonlara sahip işaretler, sokak babaları, çöp kutuları, sokak işaret levhaları vb.).
	Sesli Sinyalizasyon Cihazlarına sahip trafik işaretlerinin sayısı veya yüzdesi	-

İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından 2017 yılında hazırlanmıştır. Rehberin içeriğinde ulaşım planlaması, sürdürülebilir ve enerji etkin tasarım, herkes için tasarım, kentsel mekânlar (açık ve yeşil alanlar, kıyı alanları, meydanlar, cadde ve sokaklar, sokak görünümü, tarihi çevreler) ve kentsel mekân bileşenleri (kent mobilyaları, aydınlatma, renk, işitsel konfor, peyzaj tasarımı, bitkisel öğeler, yüzey malzemeleri) konuları ele alınmaktadır. Tez kapsamında engelsiz çevre için önem arzeden ‘herkes için tasarım’ bölümü referans alınmıştır.

Bu rehberde ‘Herkes İçin Dış Mekân Tasarımı’ konusu; ‘Ulaşım ve Ulaşım Ağı’, ‘Yol-Yön Bulma’ ve ‘Dolaşım’ olmak üzere üç ana başlıkta verilmektedir.

Tablo 2. 13 Herkes için tasarım kriterleri (İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi, 2017)

Ulaşım ve Ulaşım Ağı	Yol-Yön Bulma	Dolaşım
Toplu Taşıma Duraklar, Parklar, İndirme/Bindirme/ Bekleme Alanları	İşaretleme Elemanları	Yatay Dolaşım (engeller, yaya yolları, dokunsal uyarı bantları, yaya geçitleri) Düşey Dolaşım (merdivenler, rampalar, asansörler ve kaldıraçlar, sahanlıklar, korkuluklar)

Çalışma kapsamında kaliteli çevre kavramı bağlamında değerlendirildiğinde yol-yön bulma ve dolaşım başlıkları daha öncelikli görülmüştür. Bu başlıklardan konuya katkı sağlayacak alt başlıklar Tablo 2.14’de verilmiştir.

Tablo 2. 14 Tez kapsamında referans alınan herkes için tasarım bileşenleri (İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi, 2017)

Yol-Yön Bulma	Dolaşım	
İşaretleme Elemanları	Yatay Dolaşım	Düşey Dolaşım
	Yaya yolları	Merdivenler
	Dokunsal uyarı bantları	Rampalar
	Yaya geçitleri	

Yol-Yön Bulma: Kullanıcının kentsel alanda varmak istediği noktaya kolayca ulaşabilmesi için yön bulma temel gerekliliktir. Ulaşılabilir mekânların, doğru şekilde bilgi ve işaret levhalarıyla donatılmış olması gerekmektedir. Bilgi ve işaret levhaları gerekli yerlerde ve sayıda kullanılmalı, aşırıktan kaçınılmalı; ayrıca uluslararası ulaşılabilirlik sembolleri ile işaretlenmelidir.

Alan içinde, odak noktaları, ana ve ara yollar ve bağlantıları, kullanıcının hangi noktada bulunduğunu kavramasını kolaylaştıracak şekilde tasarlanmalı ve konumlandırılmalıdır. İşaretleme elemanlarının ölçütleri/bileşenleri aşağıda verilmiştir.

Tablo 2. 15 İşaretleme elemanlarının ölçütleri (İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi, 2017)

İşaretleme Elemanları
Doğru bilgi ve işaret levhaları Önem sırasına göre yol kademelenmesi Kesişim noktalarında görsel, işitsel ve dokunsal öğeler Herkes tarafından algılanabilir Bütünsel tasarım Uluslararası semboller Kolay anlaşılabilir Ulaşılabilir ancak kullanıcı ölçüleri dikkate alınmış yükseklik Doğru aydınlatma

Dolaşım: Engelsiz çevre için oldukça önem taşımaktadır. Kamusal alanların dolaşım öğeleri en fazla sayıda kullanıcı/ herkes için tasarlanmalıdır. Fiziksel çevredeki dolaşım öğeleri; denge, algı, koordinasyon, dayanıklılık, esneklik, duyma, görme, güç, yürüme hızı gibi kişiden kişiye göre değişen işlevlerden bağımsız ve bunlara en az gerek duyulacak şekilde tasarlanmalıdır. Hassas grupların yanısıra diğer kullanıcıların da çevreyi aktif kullanması, bağımsız olarak hareket etmesi ve dolaşım sağlaması dolaşımın doğru şekilde tasarlanmış olmasının koşuludur.

Dolaşım öğelerinin ölçütleri/bileşenleri genel, yatay dolaşım ve düşey dolaşım olarak Tablo 2.16’da verilmiştir.

Tablo 2. 16 Dolaşım öğelerinin ölçütleri (İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi, 2017)

Dolaşım		
Ulaşım türlerinin net ayrımı Engelsiz zemin Yüzey sürekliliği Doğru yüzey malzemesi Yeterli genişlik Uygun eğim Net uyarılar		
Yatay Dolaşım		
Yaya yolları	Dokunsal uyarı bantları	Yaya geçitleri
Yeterli genişlik Ayrılmış kent mobilya alanı Uygun eğim Durma ve dinlenme alanları Uygun yüzey Uyarı bordürü	Doğru konumlandırma Araç yoluna yakın kısımda uyarı bandı Doğru renk Doğrusal hat Dönüşü sağlama	Kaldırım rampaları Net işaretleme Kılavuz bantlar Trafik işaretleri için uygun süre Trafik işaretleri için farklı engel türleri Uygun aydınlatma
Düşey Dolaşım		
Merdivenler	Rampalar	
Alternatif eleman Basamakların uygun konumu Basamak kenarlarında uyarıcı Dokunsal uyarıcı bant ve renk kontrastı Su toplanmayacak eğim Uygun aydınlatma Düşük kot farklarında rampa Uygun doku ve malzeme Uygun sahanlık Uygun basamak geometrisi	Bordür Görsel ve dokunsal uyarıcılar Uygun rampa eğimi Uygun rampa yüksekliği Uygun sahanlık	

2.2 Bölüm Değerlendirmesi

Bu bölümde yer verilen kavram incelemelerine dayanarak belirlenen adım; - çalışmanın gelişme kısmında değerlendirmek üzere- literatürden elde edilen bulgulara yönelik çıkarım yapılmasıdır. Kaliteli çevreye yönelik literatürde yer alan kuramsal çerçeve tablolaştırılarak kamusal alanların taşıması gereken niteliklere çıktı oluşturacak kavramlar değerlendirilmiştir (bkz. Tablo 2.17).

Kaliteli çevre kavramı irdelenirken kilit noktalarından biri olan 'engelsiz çevre' kavramının literatürdeki karşılığı, Erişilebilir Şehir Yönetmeliğinden, Küresel Sokak Tasarım Rehberinden ve İstanbul Kentsel Tasarım Rehberilerinden yararlanarak araştırılmıştır.

Kaliteli çevre (mekân kalitesi, yer kalitesi) konusunda söylem geliştiren teorisyenlerin veya kurumların parametrelerine Tablo 2.17'de yer verilmiştir. İncelenen parametreler içerisinde ortak olan veya hiç çakışmayan ölçütler bulunmaktadır. Tüm bu ölçütler değerlendirilirken parametrelerin alt ölçütleri ve kavramsal tanımları referans alınarak ortak başlıklar halinde düzenleme yapılmıştır (bkz. Tablo 2.18).

Tablo 2. 17 Tez kapsamında incelenen kaliteli çevre ilkeleri (E. Yalçinkaya tarafından derleme, 2021)

[illegible]

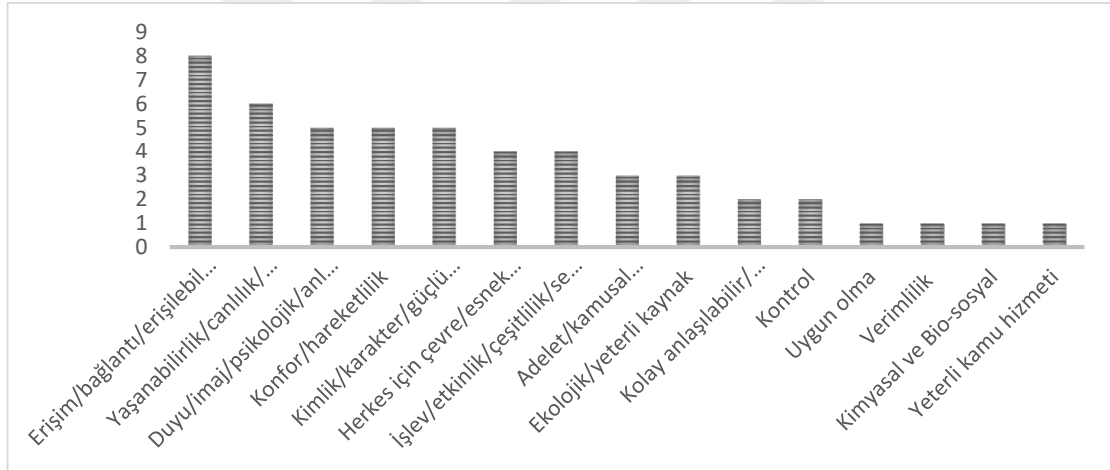
Tablo 2. 18 Literatürde incelenen kaliteli çevre ilkelerinin ortak başlıklarda değerlendirilmesi (E. Yalçinkaya, 2021)

Nitelik	Lycnh (1981)	Jacobs ve Appleyard (1987)	Smith ve diğ. (1997)	Gehl (2010)	Rapoport (2004)	PPS (2001)	Designing Places (2001)	Urban Amenity Guide (2001)
Yaşanabilirlik/canlılık/ sağlıklı-güvenli çevre	x	x	x				x	x
Duyu/imaj/psikolojik/anlam	x	x		x	x	x		
Uygun olma	x							
Erişim/bağlantı/erişilebilirlik	x	x	x	x	x	x	x	x
Adalet/kamusal yaşam/bireysel özgürlük	x	x	x					
Konfor/hareketlilik			x	x		x	x	x
Ekolojik/yeterli kaynak		x			x		x	
Kimlik/karakter/güçlü mekân duygusu		x	x		x		x	x
Herkes için çevre/esnek /uyarlanabilir		x	x				x	x
Verimlilik	x							
İşlev/etkinlik/çeşitlilik/seçim			x	x		x		x
Kolay anlaşılabilir/ davetkar mekân							x	x
Kontrol	x	x						
Kimyasal ve Bio-sosyal					x			
Yeterli kamu hizmeti								x

Ortak başlıklar haline getirilen ilkeler daha sonra tekrar etme sıklığına (frekans) göre analiz edilmiştir (Tablo 2.19 ve Grafik 2.1).

Tablo 2. 19 Kaliteli çevre ilkelerinin frekans analizi (E. Yalçınkaya, 2022)

Nitelik	Frekans
Yaşanabilirlik/canlılık/ sağlıklı-güvenli çevre	6
Duyu/imaaj/psikolojik/anlam	5
Uygun olma	1
Erişim/bağlantı/erişilebilirlik	8
Adalet/kamusal yaşam/bireysel özgürlük	3
Konfor/hareketlilik	5
Ekolojik/yeterli kaynak	3
Kimlik/karakter/güçlü mekân duygusu	5
Herkes için çevre/esnek /uyarlanabilir	4
Verimlilik	1
İşlev/etkinlik/çeşitlilik/seçim	4
Kolay anlaşılabilir/ davetkar mekân	2
Kontrol	2
Kimyasal ve Bio-sosyal nitelikler	1
Yeterli kamu hizmeti	1



Grafik 2. 1 Kaliteli çevre ilkelerinin frekans analizi (E. Yalçınkaya, 2022)

Frekans analizine göre tekrar eden ilkeler çalışma kapsamında ana başlıklar olarak kabul edilmiştir. Tekrar etme sıklığı ve fiziksel mekânın kalite prensipleri açısından en önemli görülen bileşenler; ilke, parametreler ve değerlendirme ölçütleri şeklinde kategorize edilmiştir. Örneğin, erişim, erişilebilirlik gibi benzer kavramlar tek başlık altında toplanarak hangi teorisyenlerde veya kurumlarda yer aldığına işaret edilmiştir. Böylelikle her parametre kendi açınımına göre bir ilke olarak kabul edilerek değerlendirme ölçütleri literatürde yer alan araştırma

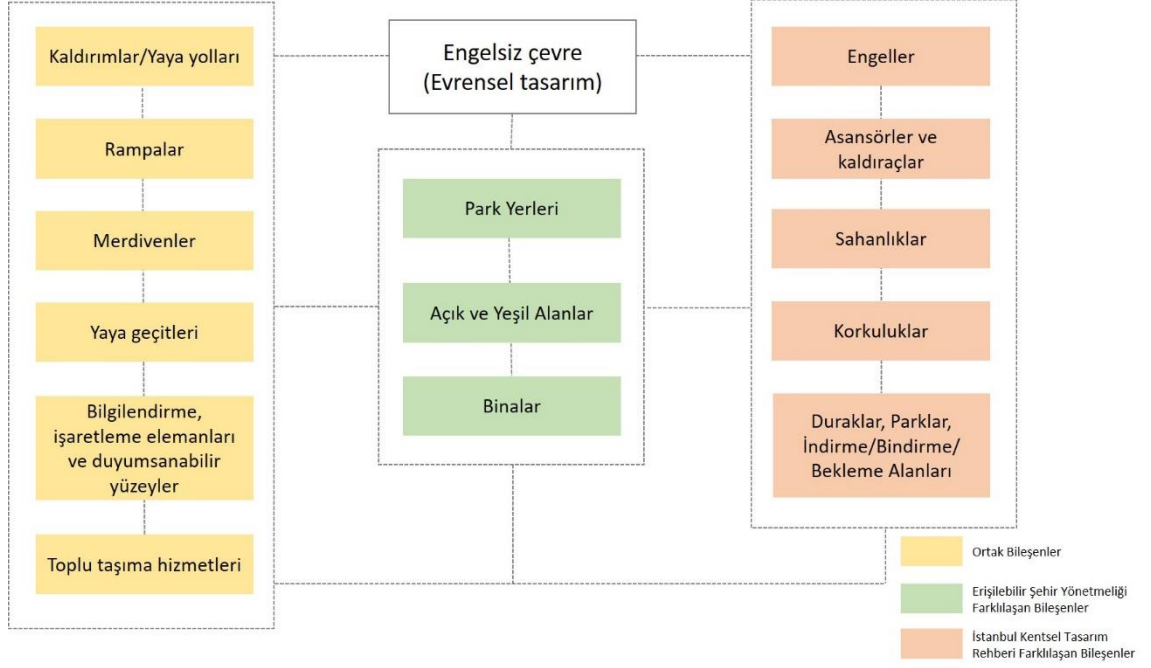
yazıları, dergiler, makaleler, tezler, kitaplar, bilimsel araştırma projeleri gibi kaynaklardan yapılan tanımlamalara göre belirlenmiştir.

Literatür incelemeleri neticesinde Tablo 2.17’de yer alan ilkeler kendi içerisinde değerlendirildiğinde bazı kavramlar aynı olmasa da açılımının aynı olduğu dikkat çekmektedir. Teorisyenlerin¹ bazıları yaşanabilirlik, erişim, konfor gibi ilkeler üzerinde yoğunlaşırken bazıları ise kaliteli çevreyi doğrudan kültürle bağdaştırmaktadırlar. Bu da kaliteli çevre konusunda birçok söylem yer almasına rağmen kavramın kendi içerisinde farklı dinamiklerinin olduğunu göstermektedir. Gerek teorisyenler gerek kurumlar tarafından kabul edilen kaliteli çevre ilkeleri genel olarak soyut boyutta kalmaktadır. Fiziksel mekâna yönelik kriterleri tanımlayan kapsamlı bir çalışma bulunmamaktadır. Ancak Smith ve diğerlerinin (1981) yerleşim kalitesi ve fiziksel form kriterleri arasında ortaya koydukları 197 kriterlik bir matrise çalışmada yer verilmiştir (bkz. Bölüm 2.1.4). Bu matrise göre çalışma konusuna çıktı oluşturabilecek kriterler incelendiğinde; bakımlılık, insan ölçeği, küçük otopark alanları, yürünebilir yerleşmeler/mekânlar, oturma ve dinlenme alanları, farklı dönemleri yansıtan yapılar, mimari çeşitlilik, dış mekân olanakları, detay, boyut ve renk bakımından özgünlük, ana girişlerin cadde ile bağlantısı, yükseklik sınırları, uyumlu işlevsel kullanım, yaya bağlantılarında süreklilik, alanın kendine özgü nitelikleri, uygun aydınlatma, uygun yüzey, yaya geçitlerinde görünürlük, iyileştirilmiş zemin yüzeyi, araç erişim kısıtlamaları, ağaçlandırılmış sokaklar, geniş ve iyileştirilmiş yaya yolları, engel içermeyen tasarım, yaya düğüm bağlantıları, yaya ve bisiklet kullanımı, bisiklet park alanları, hava şartlarına dayanıklı tasarım, yeterli kaldırımların sağlanması, rekreasyon faaliyetlerinin çeşitliliği, mekânda alanların anlaşılabilir kademelenmesi, aktif spor tesisleri ve oyun alanları, ana caddelerde düzenli aralıklı ağaçlar, çeşitli manzaralar gibi kavramların ağırlıkta olduğu görülmektedir.

Ayrıca çalışma kapsamında kaliteli çevre ile engelsiz çevre kavramı birlikte değerlendirildiğinde bu kavram teoride en sık erişim, erişilebilirlik, herkes için çevre parametreleri altında görülmektedir. Bu durum çalışma kapsamında “kaliteli çevre” üst başlığında ‘engelsiz çevre’ kavramına dikkat çekilerek ele alınmaktadır. Engelsiz çevre kavramı ilgili bölümde incelenmiş olup kaliteli çevre kavramına

¹ Lynch, Jacobs ve Appleyard, Rapoport, Gehl, Smith ve diğ.

girdi sağlayacak ilkeler, Erişilebilir Şehir Yönetmeliği (2012) ve İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi (2017) bileşenleri üzerinden belirlenmiştir.



Şekil 2. 2 Engelsiz çevre kavramının ilişkiler şeması (E. Yalçınkaya, 2022)

Kamusal alanların kaliteli çevre niteliği taşıması için engelsiz çevre temel gerekliliklerden biridir. Engelsiz çevre (evrensel tasarım) kavramı ortak ve farklı olan bileşenlere göre kategorize edilmiştir. Çalışma kapsamında bu bileşenler herkes için çevre ilkesine girmekte olup bu ilkenin parametreleri kaldırım, yaya yolları, rampalar, merdivenler, yaya geçitleri, işaretleme elemanları-duymuşanabilir yüzeyler olarak belirlenmiştir.

Kavramsal çerçevede incelenen teorisyenler ve kurumlar tarafından ortaya konan tüm ilkeler frekans analizi sonucunda çıkan ana başlıklara göre kategorize edilerek detaylandırılmıştır. Her ilke incelenen literatürdeki kendi başlığı altında tekrar eden ölçütler baz alınarak oluşturulmuştur.

“Erişilebilirlik” ilkesi Lynch (1981), Jacobs ve Appleyard (1987), Smith ve diğ. (1997), Gehl (2010), Rapoport (2004), PPS (2001), Designing Places (2001), Urban Amenity Guide (2001) kaynaklarının ölçütleri; “yaşanabilirlik” ilkesi Lynch (1981), Jacobs ve Appleyard (1987), Smith ve diğ. (1997), Designing Places (2001), Urban Amenity Guide (2001) kaynaklarının ölçütleri; “konfor ve hareketlilik” ilkesi Smith ve diğ. (1997), Gehl (2010), PPS (2001), Designing Places (2001), Urban Amenity

Guide (2001) kaynaklarının ölçütleri; “herkes için çevre” ilkesi Jacobs ve Appleyard (1987), Smith ve diğ. (1997), Designing Places (2001), Urban Amenity Guide (2001), Erişilebilir Şehir Yönetmeliği (2012), İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi (2016) kaynaklarının ölçütleri; “kimlik ve imaj” ilkesi Lynch (1981), Jacobs ve Appleyard (1987), Smith ve diğ. (1997), Gehl (2010), Rapoport (2004), PPS (2001), Designing Places (2001), Urban Amenity Guide (2001) kaynaklarının ölçütleri; “işlev/kullanım” ilkesi Smith ve diğ. (1997), Gehl (2010), PPS (2001), Urban Amenity Guide (2001) kaynaklarının ölçütleri referans alınarak oluşturulmuştur.

Fiziksel mekânı değerlendirmeye yönelik kaliteli çevre ilke, parametre ve değerlendirme ölçütleri Tablo 2.20’de verilmiştir.

Tablo 2. 20 Çalışma kapsamında geliştirilen kaliteli çevre ilke, parametre ve değerlendirme ölçütleri (E. Yalçinkaya, 2021)

İLKE	PARAMETRELER	DEĞERLENDİRME ÖLÇÜTLERİ
Erişilebilirlik	Toplu taşıma duraklarına erişim	Metro, tramvay, otobüs gibi olanaklar
	Bisiklet yolları, elektrikli araçlar için izler ve parkları	Özel bisiklet yolları, elektrikli araçlar için izler ve park olanakları
	Kamusal alanlara erişim	Sağlık, eğitim, park ve çocuk oyun alanlarına erişim
	Çeşitli kaynaklara erişim	Etkinliklere, fonksiyonlara erişim, kıyıya erişim olanakları, su yüzeyinin görünürlüğü
Yaşanabilirlik	Çevresel sağlık / Temizlik (Bakımlı ve temiz çevre)	Sokakların temizliği, çöp kutuları vb.
	Kirlilik düzeyi	Gürültü düzeyi (Müzikli mekânlar, arazi kullanım ile ilgili gürültü, araç gürültüsü, korna ve satıcı sesleri), hava, toz, koku kirliliği vb.
	Güvenlik	Fiziksel zararlardan korunma (trafik, kaza vb.)
	Nüfus	Konut nüfusu, çalışan nüfus, konaklayan nüfus vb.
Konfor ve Hareketlilik	Eğim ve topoğrafya	Yolların doğal yapısından kaynaklı erişim güçlüğü
	Peyzaj (gölge/ses/kirlilik yalıtımı)	Ağaçlandırılmış, bitkilerle donatılmış sokaklar, mevcut ağaçlar, park alanları
	Güvenlik	Aydınlatma, gece/gündüz kullanımı, zemin kat ve tüm yapı kullanımları
	İklim	Güneşlenme, havalanma ve ılık alabilme ve gölgelenme durumu
	Alanda vakit geçirme olanakları	Oturma ve dinlenme alanları, banklar vb. olanaklar

Tablo 2. 20 Çalışma kapsamında geliştirilen kaliteli çevre ilke, parametre ve değerlendirme ölçütleri devamı (E. Yalçinkaya, 2021)

Herkes için çevre	Kaldırımlar/yaya yolları	Kaldırım/ yaya yolu genişliği, yüzeyi, eğimi, kent mobilyaları vb.
	Rampalar	Boyutları, eğim, yüzey, sahanlık, bordür, görsel ve dokunsal uyarılar
	Merdivenler	Boyutları, basamakları, sahanlık, hissedilebilir yüzeyler, uyarılar vb.
	Yaya geçitleri	Türleri, eğimi, yüzeyleri (yer çizgileri), aydınlatma vb.
	İşaretleme elemanları ve duyumsanabilir yüzeyler	Bilgi ve işaret levhaları, renk, yükseklik, dokunsal uyarı bandı vb.
Kimlik ve İmaj	Mimari çeşitlilik /tarihi yapılar	Anıt eser, smö vb. tescilli yapılar, farklı dönemleri yansıtan yapılar
	Yükseklik sınırı	Mevcut yapının tarihi yapının saçak kotuna uyumu
	Tabelalar	Sokak ismi tabelaları, reklam tabelaları, bilbordlar, bina tabelaları vb
	Kimlik öğeleri	Simgeler, referans ve imaj öğeleri
	Referans öğelerin görünürlüğü	Görüş mesafesi, algısal imaj, siluet/görünüm
	Peyzaj öğeleri	Ağaçlandırılmış sokaklar, mevcut ağaçlar, önemli (tescilli ağaçlar), çalı formu bitkiler, süs bitkileri...
İşlev/ Kullanım	Uyumlu işlevsel kullanım	Mevcut arazi kullanım durumu ve imar planı uyumu, korunması gereken yapılar ile işlevleri arasındaki uyum
	Otopark alanları	Otopark alanlarının kapasitesi ve yeterliliği, engelli vd. araç park yerlerinin varlığı
	Rekreasyon faaliyetlerinin çeşitliliği	Aktif spor tesisleri, park alanları, yürüyüş olanağı, koşu vb. faaliyetler için olanaklar, eğlence alanları vb. olanaklar
	Farklı aktivite çeşitliliği	Yaz-kış mevsimsel kullanım, gün boyu kullanım durumları

Üçüncü bölümün konusunu literatür taramasının çıktısı olan kentsel mekânda kaliteli çevre kavramına ilişkin ilke ve değerlendirme ölçütlerine yönelik oluşturulan matrisin test edileceği örnek alan oluşturmaktadır. Bu bölümde çalışma konusu bağlamında Tarihi Yarımada'da Cankurtaran semtinde alt bölge olarak seçilen Küçük Ayasofya Camii ve yakın çevresinde mevcut duruma ilişkin analizler yapılmıştır. Ardından kaliteli çevre kavramının ölçüleceği alanda kullanılan yöntem ve ölçütler kapsamında yapılan analizlerin çıkarımlarına yer verilmiştir.

3.1 Tarihi Yarımada ve Örnek Alan Seçimi

En eski adı Licus olan Tarihi Yarımada Bizantion, Konstantinopolis, Dersaadet ve Stamboli gibi farklı isimlerle imparatorluklara ev sahipliği yapmış ve 8000 yıllık geçmişi ile günümüzde önemli yeri olan kentlerin başında gelmektedir (Tarihi Yarımada Yönetim Planı, 2011).

“Tarihi Yarımada” terimi, 1970’lerden beri yüzyıllar boyunca birçok farklı isimle anılan metropolün çekirdeğinin önemini belirtmek için kullanılmaktadır. Tarihi Yarımada medeniyetler ve “kültürel süreklilik” arasındaki etkileşimin en iyi örneklerindendir. Bu kültürel süreklilik zaman içinde çeşitlenen ekonomi, farklı kültürel miraslarla heterojen nüfusun birarada yaşaması ve ticaret yollarının merkezinde yer almasıyla mümkün olmuştur (Yenen, 2016).

Yenen’in de ifade ettiği gibi İstanbul metropolünün çekirdeğini oluşturan Tarihi Yarımada’nın örnek alan olarak seçilme nedenleri;

- Tarihi ve kültürel değerlere sahip olması,
- Dünya Miras Alanı listesinde yer alması,
- Farklı arazi kullanım fonksiyonlarını barındırması,
- Kentsel mekânda çeşitli kullanıcıları barındırması (konut, ticaret, turizm, donatı alanları),

- Ölçütlere göre değerlendirilecek alanları kapsamı olarak sıralanabilir.

Bu bölümde Tarihi Yarımada ve yarımada'dan örnek alan olarak seçilen Küçük Ayasofya Camii ve yakın çevresinin konumuna, ulaşım ilişkilerine, fonksiyonel yapısına, sosyal yapısına ve alanın seçilme nedenlerine yer verilmektedir.

3.1.1 Konum ve Ulaşım

Bu bölümde Fatih ilçesinin ve örnek alan olarak seçilen Küçük Ayasofya Camii ve yakın çevresinin konum ve ulaşım bilgilerine yer verilmiştir.

3.1.1.1 Konum

İstanbul'un güneyinde yer alan Fatih ilçesi kuzeyde Haliç, güneyde Marmara Denizi, doğuda İstanbul Boğazı ile çevrili bir yarımadadır. Tarihi Yarımada ya da Suriçi olarak anılan yerleşme tarihinde birçok farklı medeniyete tanıklık etmiş İstanbul şehrinin kurulduğu merkez ilçedir.



Şekil 3. 1 Tarihi Yarımada'nın İstanbul'daki konumu

Fatih ilçesi idari sınırlar olarak Zeytinburnu, Bayrampaşa ve Eyüpsultan ilçelerine, Haliç'in karşısında yer alan Beyoğlu, Kağıthane ilçelerine komşudur. Suriçi 2008 yılına kadar Eminönü ve Fatih belediyelerinden oluşuyorken günümüzde tek bir isim altında Fatih ilçesi olarak nitelendirilmiştir (Fatih Belediyesi, 2021).

Örnek alan İstanbul ili, Fatih ilçesinin 57 mahallesinden biri olan Küçük Ayasofya Mahallesi içinde yer almaktadır. Alan batısında Şehsuvarbey Mahallesi, doğusunda Sultanahmet Mahallesi, kuzeyinde Binbirdirek Mahallesi, güneybatısında Emin

Sinan Mahallesi ile komşudur. Alan Sultanahmet Camii ve meydanının güneybatısında yer almakta olup Marmara Denizine paralel uzanan Kennedy Caddesi ve eski banliyö / yeni Marmaray hattı ile sınırlanmaktadır (Şekil 3.2). Küçük Ayasofya Mahallesi'nin alanı yaklaşık 0.25 km²'dir. Çalışma alanı / örnek alan ise yaklaşık 8.5 hektardır. Örnek alan Küçük Ayasofya Mahallesi'nin yaklaşık üçte birine denk gelmektedir.



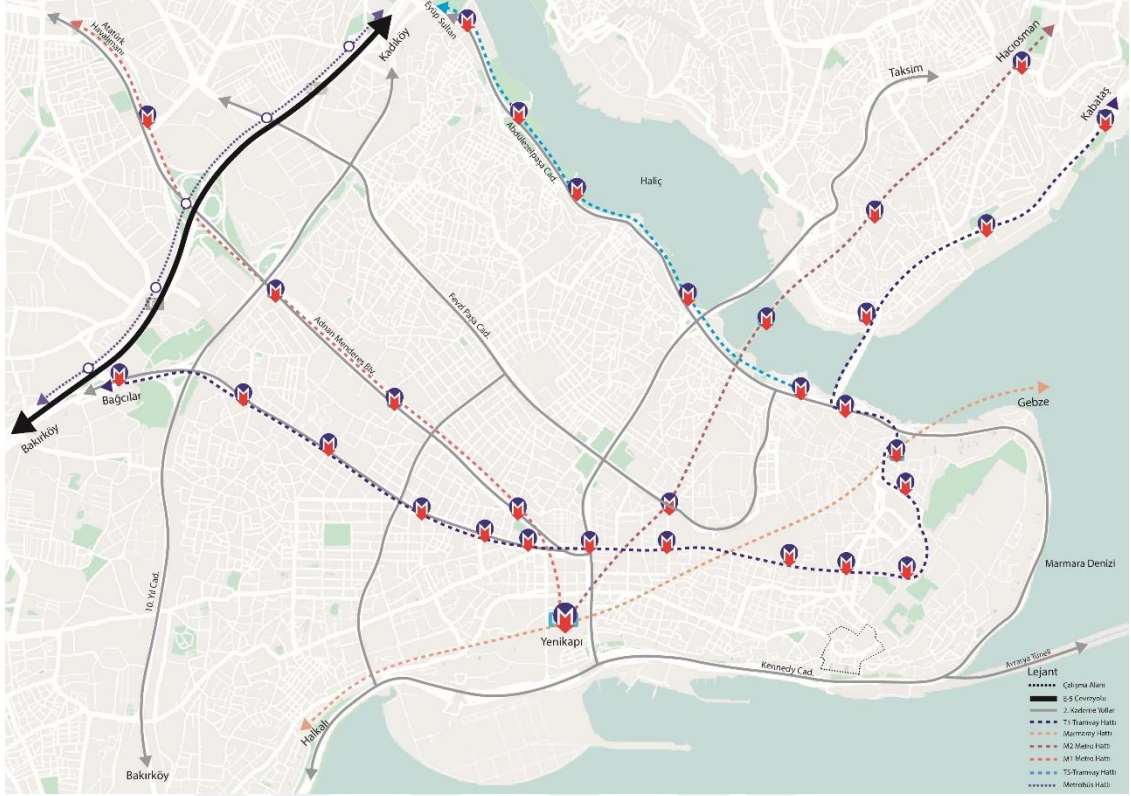
Şekil 3. 2 Çalışma alanının ilçedeki konumu ve sınırları

3.1.1.2 Ulaşım

Fatih ilçesinde karayolu, denizyolu, raylı sistem gibi farklı ulaşım türleri bulunmaktadır. Denizyolu ulaşımı Eminönü-Sirkeci ve Yenikapı iskelelerinden şehiriçi ve şehir dışı hatlar olarak sağlanmaktadır.

Karayolu ulaşımı açısından Atatürk Bulvarı, Macar Kardeşler ve Fevzi Paşa Caddeleri, Vatan Caddesi ve Millet Caddesi önemli yollardır. Ayrıca sahil boyunca paralel devam eden Kennedy Caddesi Bakırköy-Sirkeci arasında önemli bir bağlantı yoludur. Avrupa yakasını Anadolu yakasına bağlayan karayolu ulaşımı Avrasya Tüneli ise Yenikapı civarından başlayıp Kadıköy'e bağlanmaktadır.

Fatih ilçesinde raylı sistem ulaşım türü açısından mevcutta birçok metro hattı yer almakta; ilçeden Kazlıçeşme-Ayrılıkçeşme Marmaray Hattı, Bağcılar-Kabataş Tramvay Hattı (T1), Yenikapı-Hacıosman Metro Hattı (M2), Yenikapı-A. Havalimanı Metro Hattı (M1) ve Cibali- Alibeyköy Cep Otogarı Tramvay Hattı (T5) geçmektedir. Tarihi Yarımada'da bulunan ulaşım türleri Şekil 3.3' te gösterilmiştir.



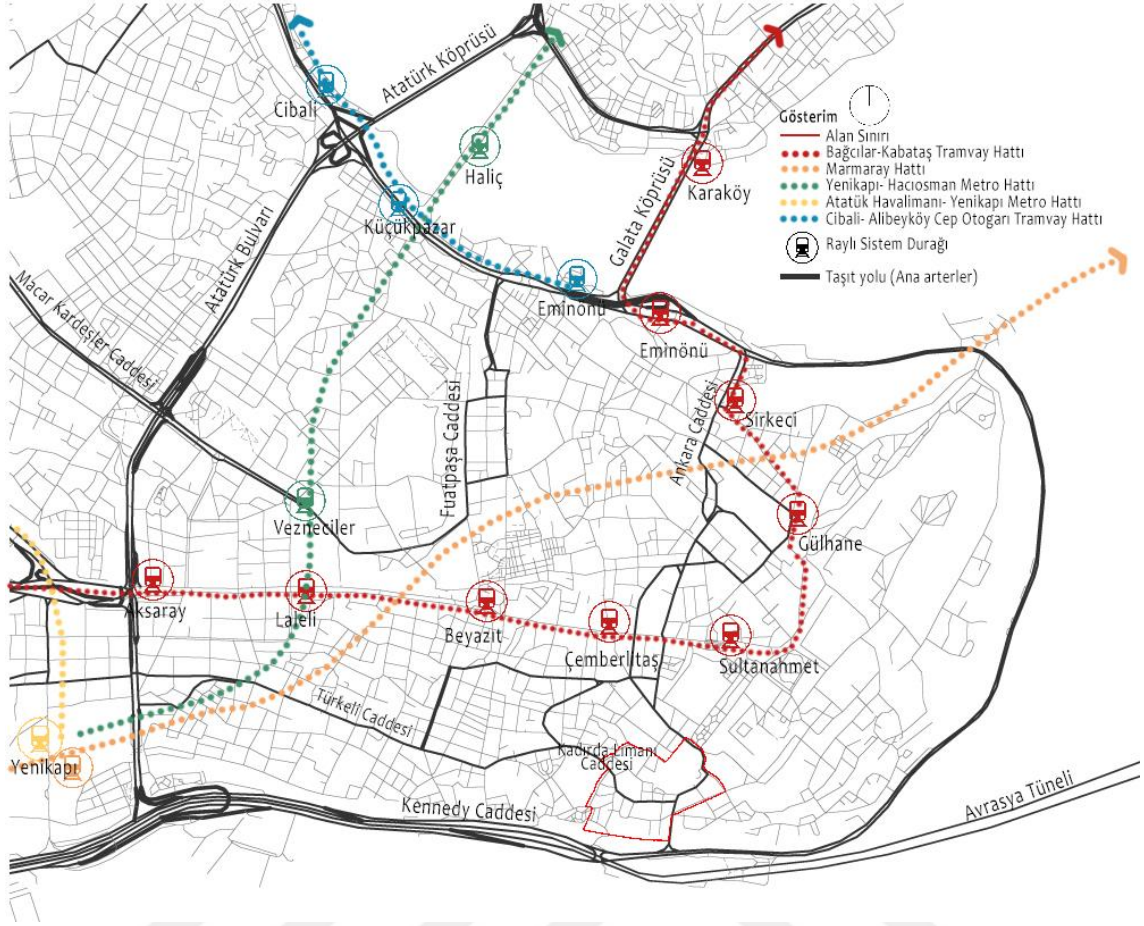
Şekil 3. 3 Tarihi Yarımada ulaşım sistemi

Kaynak: İBB Şehir Rehberi ve Metro İstanbul verileri kapsamında hazırlanmıştır.

Çalışma kapsamında ortaya konan kaliteli çevre ilke ve ölçütlerinden erişilebilirlik ilkesine bağlı olan ‘toplu taşıma duraklarına erişim’, ‘bisiklet yolları, elektrikli araçlar için izler ve parkları’, ‘kamusal alanlara erişim’ ve ‘çeşitli kaynaklara erişim’ parametrelerinde ulaşım önemli bir etken olduğu için bu konuya değinilmektedir.

Örnek alanın yakın çevresindeki ulaşım türleri ve bağlantıları incelendiğinde karayolu ulaşımı açısından Kennedy Caddesi 2x3 şeritli ana arterdir. Alt kademe yollar ise alanın doğusundan geçen ve sahil yoluna bağlanan Küçük Ayasofya Caddesi, Kadırga Limanı Caddesi ve Nakilbent Sokağıdır (İstanbul Ulaşım Ana Planı, 2011).

Raylı sistem ulaşımı açısından Marmaray Hattı’nın Yenikapı durağına yaklaşık 2,5 km mesafede, Bağcılar-Kabataş Tramvay Hattı’nın Sultanahmet durağına yaklaşık 750 metre ve Çemberlitaş durağına yaklaşık 600 metre mesafededir (İstanbul Raylı Sistemler Ağ Haritası, 2021) (Şekil 3.4).



Şekil 3. 4 Alanın yakın çevresindeki ulaşım bağlantıları

Kaynak: İBB Şehir Rehberi ve Metro İstanbul verileri kapsamında hazırlanmıştır.

Alanda Hisardibi Çıkma ve Çardaklı Fırın Aralığı gibi çıkmaz sokaklar da bulunmaktadır. Alandaki tüm sokaklar araç trafiğine açık durumdadır. Yoğun araç kullanımından kaynaklı yol kenarlarında taşıt parkı sorunları yaşanmaktadır. Özellikle sahil yoluna bağlanan Çatladıkapi geçitinde yoğun araç trafiği görülmektedir (Şekil 3.5).

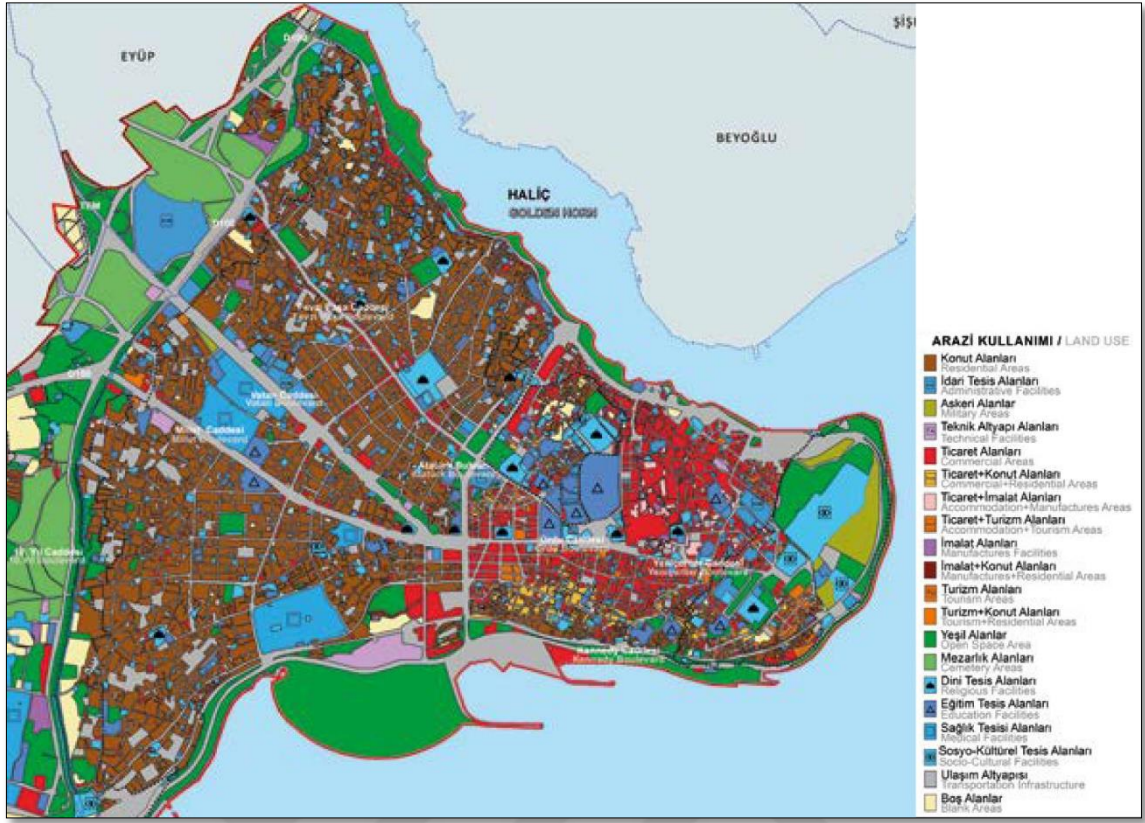


Şekil 3. 5 Çatladıkapı Alt Geçidi araç trafiği, Kasım 2021.

3.1.2 Fonsiyonel Yapısı

Tarihi Yarımada'nın fonksiyonel yapısı için 30.12.2011 onanlı Tarihi Yarımada Kentsel Arkeolojik Sit Alanı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı, 04.10.2012 onanlı Tarihi Yarımada Kentsel Arkeolojik Sit Alanı Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı ve Tarihi Yarımada Yönetim Planında (2018) yer alan arazi kullanım haritası incelenmiştir.

Meriyetteki koruma amaçlı imar planları, yönetim planları mevcut arazi kullanım verilerine göre incelendiğinde; Topkapı Sarayı, Sultanahmet Camii'nin olduğu bölge turizm alanları, Mercan, Cibali, Beyazıt, Aksaray semtlerinin olduğu bölge ticari alanlar, Küçük Ayasofya'dan Yenikapı'ya kadar olan sahil bölgesi ve Yavuz Sultan Selim'den İskenderpaşa semtlerine kadar olan bölgede konut, ticaret, kentsel sosyal teknik altyapı alanlarının yoğunlaştığı görülmektedir. Tarihi Kara Surları boyunca Ayvansaray'dan Yedikule'ye kadar olan bölgede ise çoğunlukla konut fonksiyonu yer almaktadır (Şekil 3.6).



Şekil 3. 6 Tarihi Yarımada'nın arazi kullanım haritası

Kaynak: Tarihi Yarımada Yönetim Planı arazi kullanım haritası, 2018.

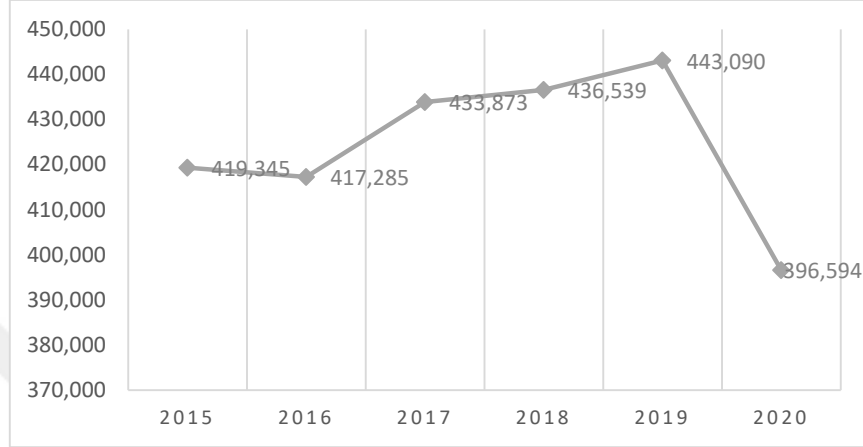
3.1.3 Sosyal Yapı ve Nüfus

Tarihi Yarımada'nın sosyal yapısının önem taşıması nedeniyle İstanbul'un ve Fatih ilçe nüfusunun karşılaştırıldığı bilgiler Tablo 3.1'de verilmiştir. 2015 yılından 2020 yılına kadar olan nüfus incelendiğinde İstanbul'un 2015 yılı nüfusu 14.657.434 kişi iken 2020 yılında 15.462.452 kişi olmuştur. 2015 yılında Fatih'in nüfusu 419.345 kişi ile İstanbul nüfusunun yaklaşık %2.86'sını, 2020 yılında ise 396.594 kişi ile %2.56'sını oluşturmaktadır (Tablo 3.1)

Tablo 3. 1. İstanbul ili ve Fatih İlçesi 2015-2020 yılları arası nüfusu (TÜİK,2020).

	Fatih	%	İstanbul
2015	419.345	2,86%	14.657.434
2016	417.285	2,82%	14.804.116
2017	433.873	2,89%	15.029.231
2018	436.539	2,90%	15.067.724
2019	443.090	2,86%	15.519.267
2020	396.594	2,56%	15.462.452

Fatih İlçesinin 2015 ve 2020 yılları arasındaki nüfus değişimine göre (Grafik 3.1) 2015 yılından 2016 yılına bir azalış olurken, 2016 yılından 2019 yılına kadar nüfus sürekli artış göstermiştir. 2019 yılından 2020 yılına kadar nüfusta azalma olmuştur. Toplam nüfustaki bu değişimin nedenleri; nitelik değişimi, göçler, özellikle Suriye’den sığınanlar, ekonomik kayıplar, sosyal ve kültürel nedenler olabilmektedir.



Grafik 3. 1 Fatih İlçesinin 2015-2020 yılları arası nüfus değişimi

Fatih İlçesinin 2020 yılı mahalle nüfusları ve oranları Tablo 3.2’de verilmiştir. Bu verilere göre en kalabalık mahalleler Seyyid Ömer, Hırka-i Şerif, Ahşemsettin, Şehremini, Koca Mustafapaşa mahallerinde nüfus 20 bin üzerindedir. En az nüfusa sahip mahalleler ise ticaretin yoğun olduğu Tahtakale, Rüstempaşa, Sururi, Mercan mahalleleri olup buralarda nüfus 50 kişinin altındadır. Nüfusu 20 bin kişiden fazla olan mahalleler Tarihi Yarımada’nın batı ve kuzeybatısında yoğunlaşırken bu mahallelerin mevcut arazi kullanımının genellikle konut fonksiyonunda kaldığı görülmektedir. Nüfusu 50 kişiden az olan mahalleler çalışma alanının kuzeyinde kalan Kapalıçarşı ve yakın çevresinde bulunmaktadır.

Tablo 3. 2 Fatih ilçesi mahallelerinin 2020 yılı nüfusu ve oranı (TÜİK, 2020).

Mahalle	Nüfus	%	Mahalle	Nüfus	%
Aksaray Mah	10088	2,54%	Küçük Ayasofya Mah.	2006	0,51%
Akşemsettin Mah	22263	5,61%	Mercan Mah.	46	0,01%
Alemdar Mah	377	0,10%	Mesihpaşa Mah.	173	0,04%
Ali Kuşçu Mah.	10549	2,66%	Mevlanakapı Mah.	19087	4,81%
Atikali Mah.	14180	3,58%	Mimar Hayrettin Mah.	679	0,17%
Ayvansaray Mah.	16455	4,15%	Mimar Kemalettin Mah.	278	0,07%
Balabanağa Mah.	130	0,03%	Molla Fenari Mah.	121	0,03%
Balat Mah.	12398	3,13%	Molla Gürani Mah.	15479	3,90%
Beyazıt Mah.	117	0,03%	Molla Hüsrev Mah.	1026	0,26%
Binbirdirek Mah.	1377	0,35%	Muhsine Hatun Mah.	1980	0,50%
Cankurtaran Mah.	1277	0,32%	Nişanca Mah.	6455	1,63%
Cerrahpaşa Mah.	8204	2,07%	Rüstempaşa Mah.	16	0,00%
Cibali Mah.	7617	1,92%	Saraç İshak Mah.	1205	0,30%
Demirtaş Mah.	210	0,05%	Şehremini Mah.	20770	5,24%
Derviş Ali Mah.	17768	4,48%	Şehsuvar Bey Mah.	2003	0,51%
Emin Sinan Mah.	1012	0,26%	Seyyid Ömer Mah.	25502	6,43%
Hacı Kadın Mah.	317	0,08%	Silivrikapı Mah.	15995	4,03%
Haseki Sultan Mah.	10031	2,53%	Süleymaniye Mah.	758	0,19%
Hırka-İ Şerif Mah.	22464	5,66%	Sultan Ahmet Mah.	632	0,16%
Hobyar Mah.	70	0,02%	Sümbül Efendi Mah.	16109	4,06%
Hoca Gıyasettin Mah.	525	0,13%	Sururi Mah.	26	0,01%
Hocapaşa Mah.	229	0,06%	Tahtakale Mah.	15	0,00%
İskenderpaşa Mah.	14249	3,59%	Taya Hatun Mah.	108	0,03%
Kalenderhane Mah.	1106	0,28%	Topkapı Mah.	10642	2,68%
Karagümrük Mah.	11242	2,83%	Yavuz Sinan Mah.	263	0,07%
Kâtip Kasım Mah.	2170	0,55%	Yavuz Sultan Selim Mah.	17174	4,33%
Kemalpaşa Mah.	568	0,14%	Yedikule Mah.	17055	4,30%
Koca Mustafapaşa Mah.	20158	5,08%	Zeyrek Mah.	13830	3,49%

3.1.4 Örnek Alanın Seçilme Nedeni

Tarihi Yarımada'nın incelenen genel özelliklerine göre literatüre dayalı çıkarımları örnek alanda test etmek üzere mahalleye adını veren Küçük Ayasofya Camii ve yakın çevresi çalışma alanı olarak seçilmiştir. Alanın seçilme nedenleri tarihsel zenginliği, kültürel çeşitliliğinin yanı sıra;

- Küçük Ayasofya Camii, Çardaklı Hamam, Sokullu Mehmet Paşa Camii gibi önemli yapıların yer alması;
- Sultanahmet Meslek Lisesi gibi İstanbul iline hizmet eden bir donatı alanı bulunması;
- Sultanahmet turizm merkezinin komşuluğunda olması;
- Konut, turizm, ticari fonksiyonlarının birarada bulunması;

- Konaklama tesislerine bağılı olarak aktif araç ve yaya yoğunluğuna maruz kalan bir bölge olması;
- Kaliteli çevre ilke ve ölçütlerinin alanda ölçülmesi için gerekli olan nüfus, ulaşım, tarihsel birikim, çeşitli fonksiyonlar gibi veriler sunması;
- Çalışmanın özünü oluşturan kaliteli çevre kavramı açısından düşük erişilebilirlik düzeyi, herkes için çözümlenmemiş mekânlar, yetersiz fiziksel çevre gibi sorunları barındırması olarak sıralanabilir.

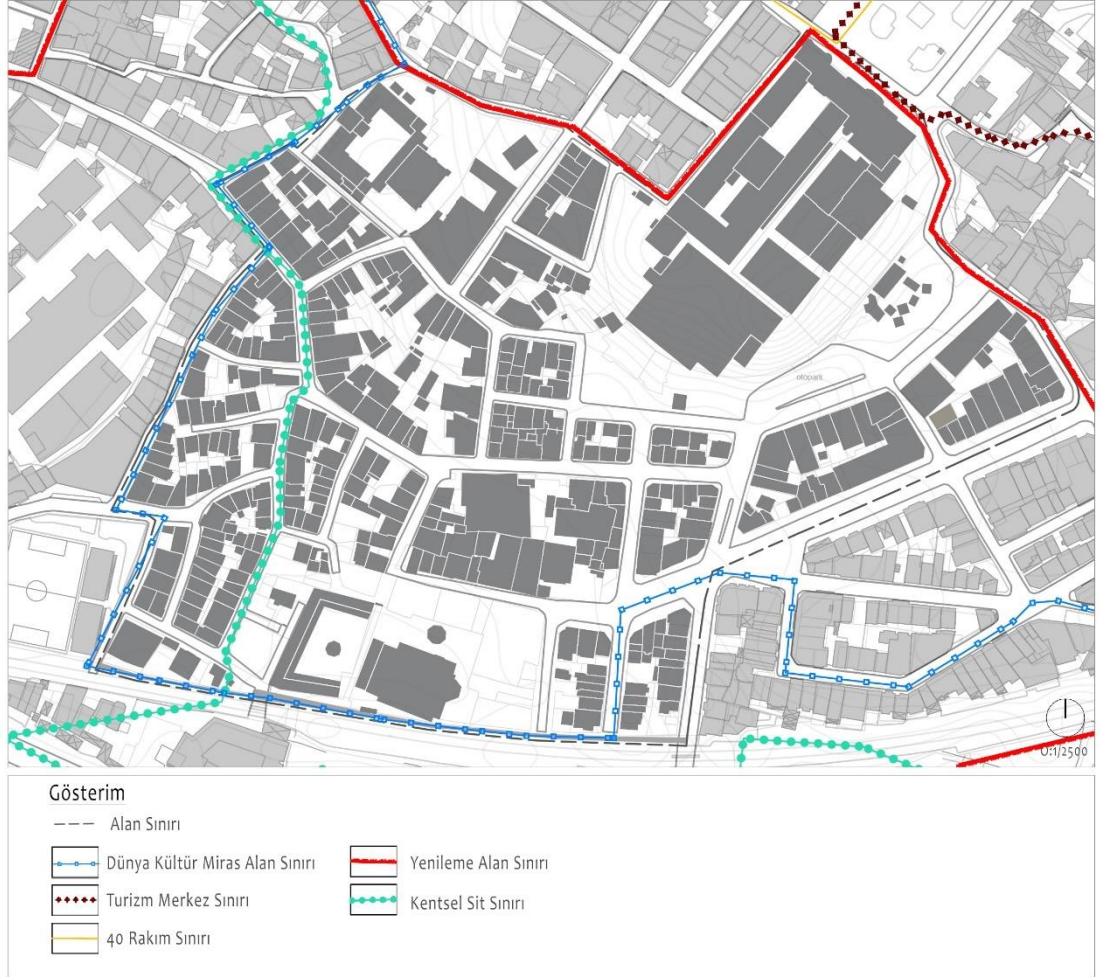
3.2 Örnek Alan: Küçük Ayasofya Camii ve Yakın Çevresi

Tarihi Yarımada'da Topkapı Sarayı'na yakınlığı, Küçük Ayasofya Camii ile Sphendone'nin ve turizm merkezinin varlığı dolayısıyla yoğun olarak ziyaret edildiğinden çalışma alanı olarak belirlenen alanda (Küçük Ayasofya Camii ve yakın çevresinde) daha önce emsal bir çalışma yapılmamış olması alan çalışmasının önemini göstermektedir.

Örnek alan Sultanahmet Kentsel ve Arkeolojik Koruma Alanı'nda kalmaktadır. Koruma alanı anıtsal eserler, yerüstü ve yeraltı yapıları gibi önemli eserler bakımından Tarihi Yarımada içinde uluslararası ölçekte üstün evrensel değer taşımaktadır. Bu bölgede 992 tescilli eser bulunmakta ve Dünya Miras Alanında yer alan toplam eserlerin %35'ine (ilk sırada) denk gelmektedir. Sultanahmet Kentsel ve Arkeolojik Koruma Alanı'nda yoğunlukta olan fonksiyonlar sırasıyla yeşil alanlar 31,8 hektar, sosyo-kültürel alanlar 24,9 hektar, turizm alanları 6,2 hektar ve idari tesis alanları 4 hektardır. Sultanahmet, Cankurtaran ve Küçük Ayasofya geleneksel konut dokusunun kısmen korunduğı ve bazı bölgelerinde konaklama ile konutun birarada olduğı alanlardır. Tarihi, arkeolojik değerler sebebiyle bölge ziyaretçilerden talep görmektedir. Bu sebeple bölgede birçok pansiyon, hostel, küçük otel bulunmaktadır. Bölgenin en önemli sorunları turizm işlevinin yarattığı yapılaşma baskısı, yoğun insan ve taşıt trafiğı, otopark ve yeşil alan yetersizliğidir (Tarihi Yarımada Yönetim Planı, 2018).

Alan 1 Numaralı KTVK Kurulu'nun 12 Temmuz 1995 tarih ve 6848 sayılı kararıyla ilan edilen Sultanahmet-Cankurtaran bölgesi Kentsel Arkeolojik Siti kapsamında, 1985 yılında Dünya Miras Listesine giren Sultanahmet Arkeolojik Parkı Dünya Miras Alanında, Bakanlar Kurulu'nun 03.07.2007 tarih 12375 karar numarası ile

20.07.2007 tarih 26588 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak ilan edilen Yenileme Alanında ve Tarihi Yarımada’nın silüetini korumak amacıyla öngörülen 40 rakım sınırında kalmaktadır. Ayrıca alanın kuzeydoğusunda Sultanahmet ve çevresini içine alan turizm merkezi sınırı yer almaktadır (Şekil 3.7).



Şekil 3. 7 Alanda yer alan önemli sınırlar

Kaynak: 2012 onanlı Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planından derlenmiştir.

Çalışma alanı için önemli iki konu olan ulaşım ve yoğun yapılaşma sorunları Hamamcioğlu’nun (2009) ve Özden’in (2005) çalışmaları kapsamında irdelenmiştir.

Tarihi Yarımada tarihi bir çevre olmasına rağmen plan kararları, plandışı ulaşım kararları gereği İstanbul’un önemli ulaşım ve transfer merkezlerini barındırmaktadır. Yarımada’da lastik tekerlekli taşıt kullanımının ağırlıkta olmasının nedenleri lastik tekerlekli taşıt sahipliğini teşvik eden finansal

politikalar, toplu taşımada koordinasyon ve konfor seviyelerinin düşük olması gibi çeşitli sebeplerdir. Bu durum özellikle tarihi dokuda yeterli otopark alanlarının olmaması nedeniyle mekânda önemli sorunlara yolaçmaktadır. Bölgede yönetim, eğitim gibi donatı alanlarına erişimde özel servis taşımacılığı tercih edilmekte ve bu durum taşıt trafiği sıkışıklığına neden olmaktadır (Hamamcıoğlu, 2009).

Tarihi Yarımada tarih boyunca farklı kültürlerle ve sosyal gruplara tanıklık etmiş, çeşitli tarihsel dönemlere ait yapıların ve mekânların birleştiği çok katmanlı bir yapılanmayı yansıtmaktadır. Bu çeşitlilik sosyal mekânda farklı gelir gruplarının ve kültürlerin harmanladığı konut ve çalışma alanlarında kendini göstermektedir. Bu durum tarihi çevrelerde koruma anlayışı bağlamında olumsuz etkiler yaratmakta ve bunun odağında kullanıcı bulunmaktadır. Bu da mekânda kullanıcının korunacak binayı günün yaşam şartlarına uyarlaması, ekonomik kısıtlılıklara dayalı bakımsızlık, tadilat yapılması nedeniyle tarihi yapının orijinali dışına çıkılması gibi sorunları yaratmaktadır. Özden (2005) Cankurtaran semtinde yer alan yapılaşmalara ilişkin bazı saptamalarda bulunmaktadır. 1993-1996 yılları arasında Tarihi Yarımada Kentsel ve Arkeolojik Sit Alanı ilan edildikten sonra kurul tarafından yapıların korunmasına yönelik ilke kararları alınmıştır. Özden bu kurul kararları bağlamında incelediği kentsel mekândaki yapılaşma sorunlarına aşağıdaki şekilde değinmektedir.

- Kurul tarafından verilen yapı yükseklikleri aşarak fazlası yapıldığı ve yapı yüksekliğini aşan yapıların genellikle otel, yurt gibi fonksiyonlar olduğu;
- İzinsiz çekme kat ve bodrum katların yapıldığı;
- Tescilli yapıların yapı yüksekliğinden yüksek yapılaşmaların olduğu;
- Yeni yapılaşmalarla tescilli yapılar arasında çekme mesafesinin uygulanmadığı;
- Yapı yapma yasağı bulunmasına rağmen aykırı durumların görüldüğü;
- Mevzuata aykırı yapıların yıkım kararına uyulmadığı ifade edilmektedir. Örneğin Küçük Ayasofya mahallesinde bir otel inşaatı için verilen ruhsatta yapı yüksekliği 6.50m. iken, mevcutta yapılan uygulamada yapı yüksekliğinin 15.50m. olduğu belirtilmektedir.

Yukarıda açıklanan ulaşım ile ilişkin sorunlar erişilebilirlik, herkes için çevre, konfor ve hareketlilik parametreleri, yapılaşmaya ilişkin sorunlar ise işlev, kimlik

parametrelerine ilişkin çalışma alanı kapsamında ele alınması gereken konulara katkı sunmaktadır.

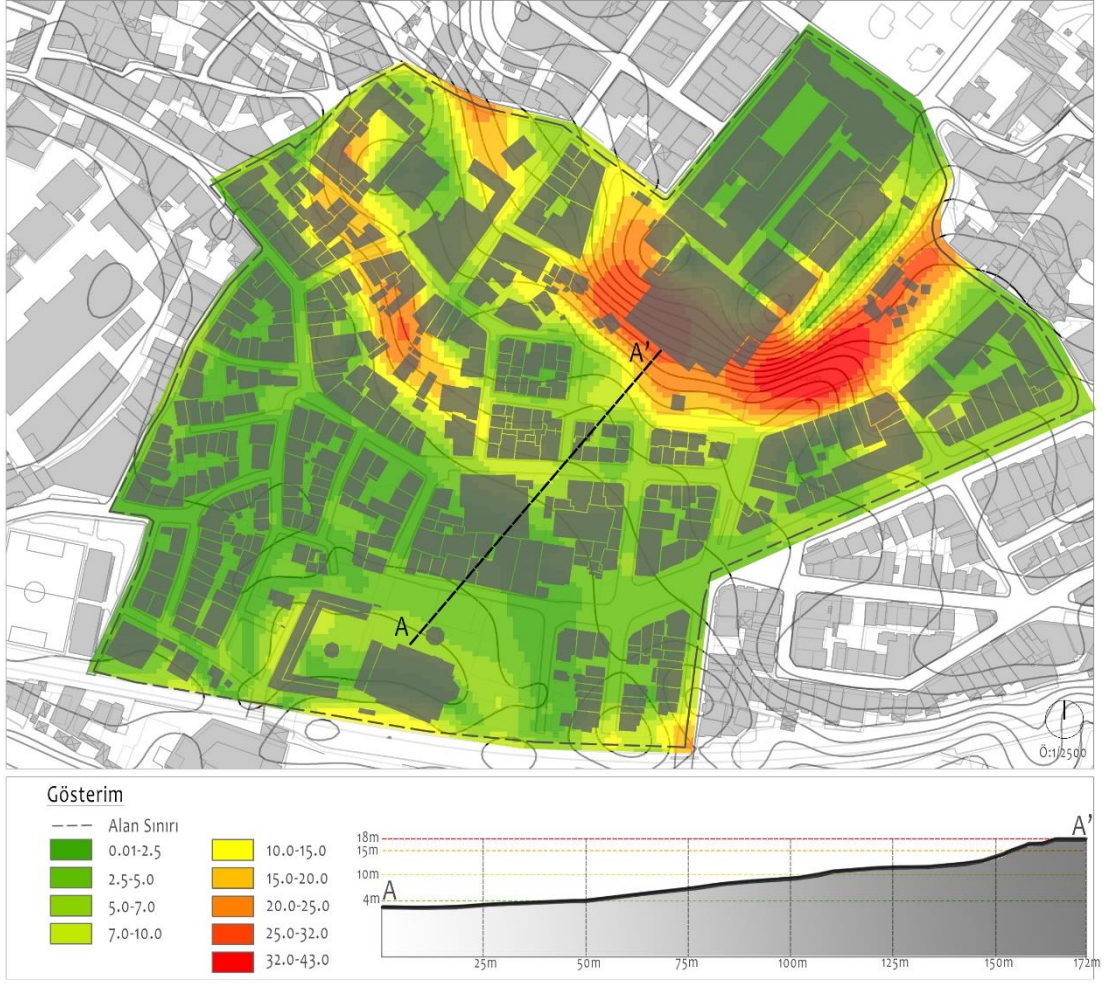
Küçük Ayasofya Camii ve yakın çevresinde yukarıda bahsi geçen sorunların detaylandırılması ve alanın genel niteliklerinin ortaya konulması amacıyla doğal yapıya ve fiziksel yapıya ilişkin analizlere yer verilmektedir.

3.2.1 Doğal Yapıya İlişkin Analizler

Küçük Ayasofya Camii ve yakın çevresinin doğal yapısına ilişkin yöneliş, eğim ve eş yükselti analizleri yapılmıştır.

3.2.1.1 Yöneliş Analizi

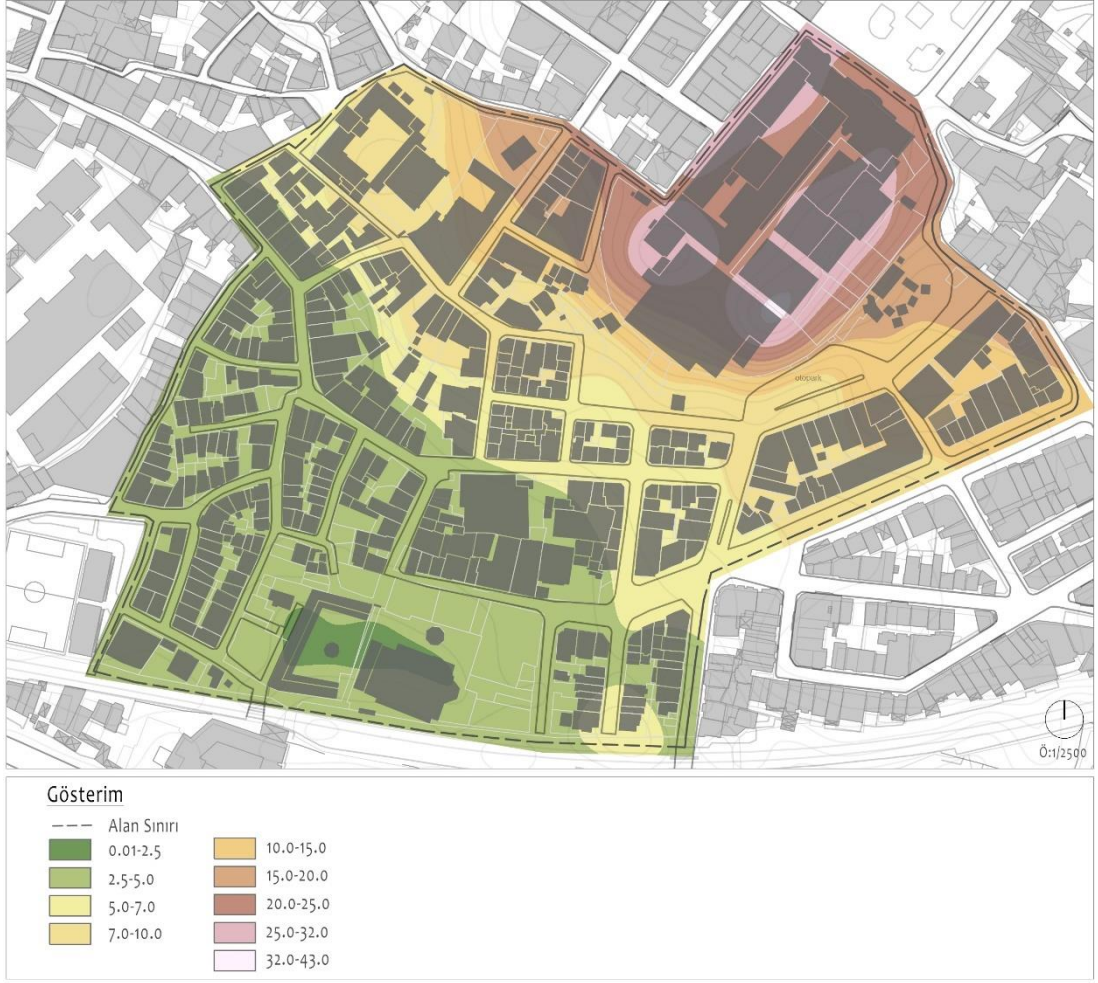
Örnek alanın genelinde güney, güneybatı ve batı yönelişleri hakimken Marmara Denizine paralel olan kısımlarında kuzey, kuzeydoğu yönelişi görülmektedir. Sultanahmet Camii yönünden Küçük Ayasofya Camii'ne bağlanan Küçük Ayasofya Caddesinde güneybatı yönelişi; Kadirga semtine bağlanan Kadirga Limanı Caddesinde ise kot farkından kaynaklı güney, güneybatı, batı, güneydoğu, doğu gibi farklı yönelişler görülmektedir (bkz. Şekil 3.8).



Şekil 3. 9 Alanın eğim analizi

3.2.1.3 Eş Yükselti Analizi

Örnek alanın güney, güneybatı kısmı 0-5 m. rakım gösterirken kuzey ve kuzeydoğu kısmı 7m-30m arası yükseklikler arasında değişmektedir. Özellikle Sultanahmet Meslek Lisesinin olduğu bölgede rakım bazı noktalarda 43m'ye kadar çıkmaktadır (bkz. Şekil 3.10).



Şekil 3. 10 Alanın eşyüksekti analizi (deniz seviyesinden yükseklik)

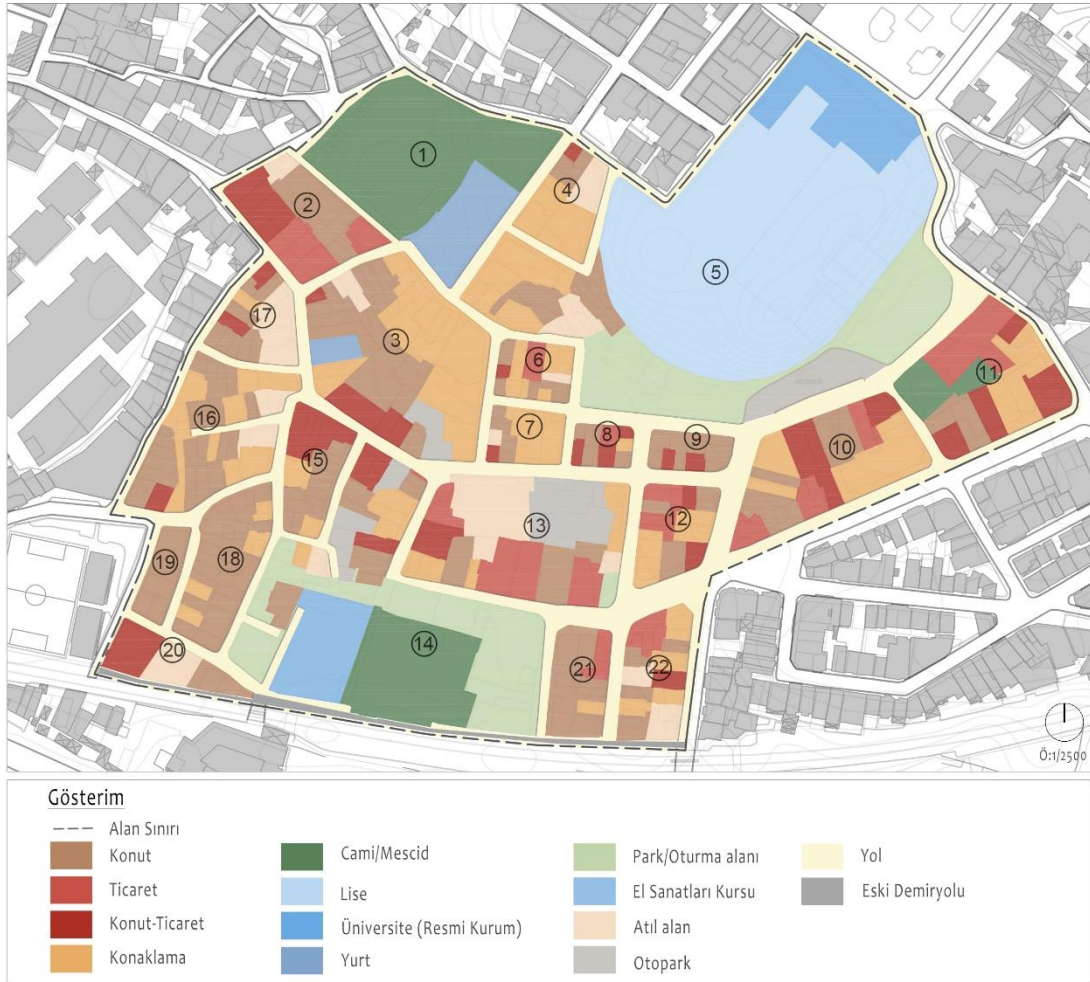
3.2.2 Fiziki Yapıya İlişkin Analizler

Küçük Ayasofya Camii ve yakın çevresinin fiziki yapısına ilişkin arazi kullanım, kat adedi, doluluk-boşluk, önemli yapılar analizleri yapılmıştır.

3.2.2.1 Arazi Kullanımı

Alanın arazi kullanımı halihazır haritalar, saha keşif gezileri ve rehber haritalar kapsamında oluşturulmuştur. İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından 2018 yılında onaylanan 1/1000 ölçekli halihazır haritaya göre alanda yapılar mesken, dini tesis, harabe, okul, sundurma, tarihi, ticari vb. şekilde sınıflandırılmış olup alandaki yapıların çoğunluğu mesken sınıfında yer almaktadır. Arazide yapılan analitik etüt çalışmaları ile mevcut durum ve halihazır haritadaki durumun benzerlik göstermediği tespit edilmiştir. Çalışmanın ilk aşamasında bu

uyumsuzluğu gidermek amacıyla arazi gezileri ve 2018 tarihli halihazır harita karşılaştırılarak güncel (Aralık 2021) arazi kullanım çıkartılmıştır. Çoğunluğu konut olan yapıların mevcutta otel, ticaret, apart otel vb. kullanımlarda olduğu görülmüştür. Arazi kullanım için önem teşkil eden tüm bu değerlendirmeler kapsamında alanda konaklama, konut, lise, üniversite resmî kurum, dini tesis, ticaret, yurt, kurs, el sanatları merkezi, park fonksiyonları ve âtil alanlar olduğu tespit edilmiştir. Tüm fonksiyonlar yapı adası bazında incelenerek yüzölçümleri Şekil 3.11 ve Tablo 3.3'te verilmiştir.



Şekil 3. 11 Alanın mevcut arazi kullanımı (saha çalışmaları, 2021).

Tablo 3. 3 Alanın yapı adası bazında mevcut arazi kullanım dağılımı

Ada No	Konut	Konut-Ticaret	Konaklama	Ticaret	Park/Oturma Alanı	Yurt	Lise	Üniversite Resmi Kurum	El Sanatları Kursu	Dini Tesis	Otopark	Atıl	Ada Toplamı	Demiryolu	Yol	Adalar Toplamı	Örnek Alan
1	-	-	-	-	-	1.221,65	-	-	-	4.267,22	-	-	5.488,87	795,07	13.300,56	70.904,38	85.000,00
2	763,63	558,79	-	679,62	-	-	-	-	-	-	-	122,59	2.124,63				
3	1.788,55	484,61	2.433,43		-	238,93	-	-	-	-	292,53	152,47	5.390,52				
4	177,43	44,45	785,50	-	-	-	-	-	-	-	-	255,97	1.263,35				
5	681,68	-	1.081,16	-	3.632,89	-	11.662,80	1.917,17	-	-	799,00	303,97	20.078,67				
6	244,58	38,08	374,79	145,05	-	-	-	-	-	-	-	50,51	853,01				
7	178,36	43,00	540,12	-	-	-	-	-	-	-	-	43,76	805,24				
8	219,57	173,24	39,90	-	-	-	-	-	-	-	-	62,39	495,10				
9	501,13	116,61	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	617,74				
10	844,91	625,50	1.238,85	541,49	-	-	-	-	-	-	-	-	3.250,75				
11	364,14	765,87	738,25	792,51	-	-	-	-	-	594,87			3.255,64				
12	353,20	161,34	511,33	302,99	-	-	-	-	-	-	-	-	1.328,86				
13	690,81	256,09	505,96	1.077,13	100,91	-	-	-	-	-	999,30	1.105,58	4.735,78				
14	728,14	348,59	422,48	13,09	3.366,01	-	-	-	1.443,56	2.335,60	466,28	113,27	9.237,02				
15	595,59	472,39	227,19	-	-	-	-	-	-	-	-		1.295,17				
16	1.534,96	100,62	1.115,42	-	-	-	-	-	-	-	-	304,38	3.055,38				
17	496,95	155,77	65,80	-	-	-	-	-	-	-	-	527,69	1.246,21				
18	1.607,22	-	298,81	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.906,03				
19	628,35	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	628,35				
20	241,30	434,16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	344,34	1.019,80				
21	988,22	-	67,00	173,84	-	-	-	-	-	-	-	-	1.229,06				
22	398,34	117,43	483,59	258,62	-	-	-	-	-	-	-	341,22	1.599,20				
Toplam	14.027,06	4.896,54	10.929,58	3.984,34	7.099,81	1.460,58	11.662,80	1.917,17	1.443,56	7.197,69	2.557,11	3.728,14	70.904,38				

Kaynak: 2018 tarihli halihazır haritalar ve saha çalışmaları kapsamında E. Yalçınkaya (2021) tarafından derlenmiştir.

Yapı adası bazlı mevcut arazi kullanımı hesaplandıktan sonra bu fonksiyonların alan bütünündeki toplam değerleri derlenmiştir (Tablo 3.4).

Tablo 3. 4 Alandaki fonksiyonların toplam mevcut arazi kullanım dağılımı

Ana Fonksiyon	Alt Fonksiyon	Yüzölçümü	Oran (%)
Konut Alanları	Konut	14.027,06	16,50%
Kentsel Çalışma Alanları	Ticaret	3.984,34	4,69%
	Konut-Ticaret	4.896,54	5,76%
Turizm	Konaklama	10.929,58	12,86%
Açık ve Yeşil Alanlar	Park/Oturma Alanı	7.099,81	8,35%
Sosyal ve Kültürel Tesis Alanı	Yurt	1.460,58	1,72%
	El Sanatları Kursu	1.443,56	1,70%
Eğitim Tesis Alanı	Lise	11.662,80	13,72%
	Üniversite R.K.	1.917,17	2,26%
İbadet Alanı	Cami/Mescid	7.197,69	8,47%
İşlevsiz Alan	Âtıl alan	3.728,14	4,39%
Teknik Altyapı	Otopark	2.557,11	3,01%
	Demiryolu	795,07	0,94%
	Yol	13.300,56	15,65%
Toplam		85.000,00	100,00%

Kaynak: 2018 tarihli halihazır haritalar ve saha çalışmaları kapsamında E. Yalçinkaya tarafından derlenmiştir.

Alanda 14.027,06 m² konut alanı, 3.984,34 m² ticari alan, 4.896,54 m² konut-ticaret alanı, 10.929,58 m² konaklama alanı, 7.099,81 m² park, 1.460,58 m² yurt alanı, 1.443,56 m² el sanatları kursu, 11.662,80 m² lise alanı, 1.917,17m² üniversite kurumu, 7.197,69 m² cami/mescid alanı, 3.728,14 m² âtıl alan, 2.557,11 m² otopark alanı, 795,07 m² demiryolu, 13.300,56 m² taşıt yolu bulunmaktadır. Alan bütününde incelendiğinde; ilk sırada %16.50 oranla konut, ikinci sırada %15,65 oranla taşıt yolu, üçüncü sırada %13.72 oranla lise, dördüncü sırada %12.86 oranla konaklama olduğu görülmektedir. Alanda donatı, turizm, konut alanları ve lastik tekerlekli ulaşım alanı önemli alan kapsamaktadır. Turizm merkezine yakın olması sebebiyle zaman içerisinde konut alanları konaklama tesislerine dönüşmeye başlamıştır. Tamamen ticari faaliyet amacıyla kullanılan yapılarda genellikle restoran, kafe veya ofis kullanımları görülmektedir. Bu yapılar genellikle 2-3 katlı olmakla beraber konaklama tesislerine yakınlığı ile de dikkat çekmektedir. Alanda eğitim tesis alanı olarak Sultanahmet Meslek Lisesi ve

Marmara Üniversitesi Rektörlüğü yer almaktadır. Lâstik tekerlekli ulaşımının bu denli fazla olması ve yine tüm yolların araç trafiğine açık olmasının konaklama fonksiyonundan kaynaklı olduğu düşünülmektedir. Alandaki parklar; Sultanahmet Meslek Lisesi'nin güneyinde yer alan ve Hipodrom'un Sphendone duvarının ön kısmında yer alan 23 Nisan Parkı ve Nakilbent Parkı, Küçük Ayasofya Medresesi'nin batısında kalan Ahmet Yesevi Parkıdır.

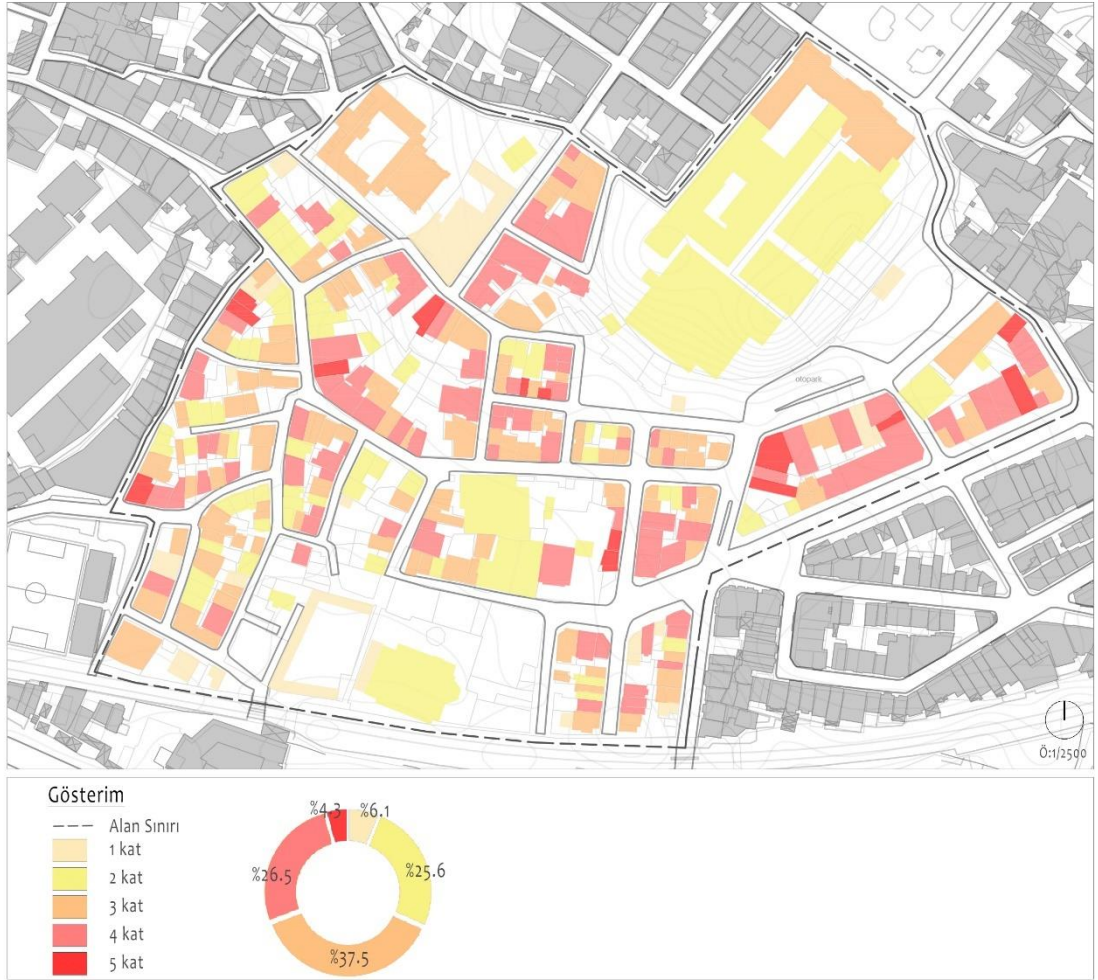
Dini tesis yapıları Sokullu Mehmet Paşa Külliyesi, Hasanağa Naklibent Camii ve Küçük Ayasofya Camiidir. Sokullu Mehmet Paşa Camii ve Küçük Ayasofya Camii içerisinde hazire alanları yer almakta olup bu alanlar dini tesis alanı bütününde kaldığından tabloda cami alanı içerisinde verilmiştir.

3.2.2.2 Kat Adedi

Alanda yer alan yapıların kat adetleri mevcut durum ve halihazır haritada farklılıklar göstermektedir. Bu farklılıklar yasadışı yapılaşma, imar mevzuatına aykırı yapılaşma gibi faaliyetlerden kaynaklanmaktadır. Yasadışı faaliyetler imar affı ve yerel yönetim uygulamaları ile resmileştirilerek uyumsuzluğa neden olmaktadır. Alanın analitik etüt çalışmaları ile tespit edilen kat adetleri Şekil 3.11 'de verilmiştir. Alanda 20 adet 1 katlı, 84 adet 2 katlı, 123 adet 3 katlı, 87 adet 4 katlı, 14 adet 5 katlı olmak üzere toplam 328 adet yapı yer almaktadır. Alanda en fazla %37.5 oranla 3 katlı yapıların, %26.5 oranla 4 katlı yapıların, %25.6 oranla 2 katlı yapıların yoğunlaştığı görülmektedir (Tablo 3.5)

Tablo 3. 5 Alanın kat adetleri (saha çalışmaları, 2021).

Kat Adedi	Adet	Oran (%)
1 Kat	20	6,1%
2 Kat	84	25,6%
3 Kat	123	37,5%
4 Kat	87	26,5%
5 Kat	14	4,3%
Toplam	328	100,0%



Şekil 3. 12 Alanın kat adedi analizi (saha çalışmaları, 2021).

Önemli yapılardan Sultan Ahmet Meslek Lisesi, Sokullu Mehmet Paşa Camii, Küçük Ayasofya Camii gibi anıt eserlerin yüksekliğinin standart yapı kat yüksekliğinden farklı olması sebebiyle bu önemli yapılarda kat adetleri tarihi yapının saçak kotuna göre referans alınmıştır. Ayrıca konut, ticaret ve konaklama gibi fonksiyonlarda halihazır durumda uyuşmayan mevcutta daha fazla kata sahip yapılar bulunmaktadır (Şekil 3.13).



Şekil 3. 13 Halihazır harita ve mevcut durum kat adedi / yapı yüksekliği uyuşmayan yapılar (Aralık 2021)

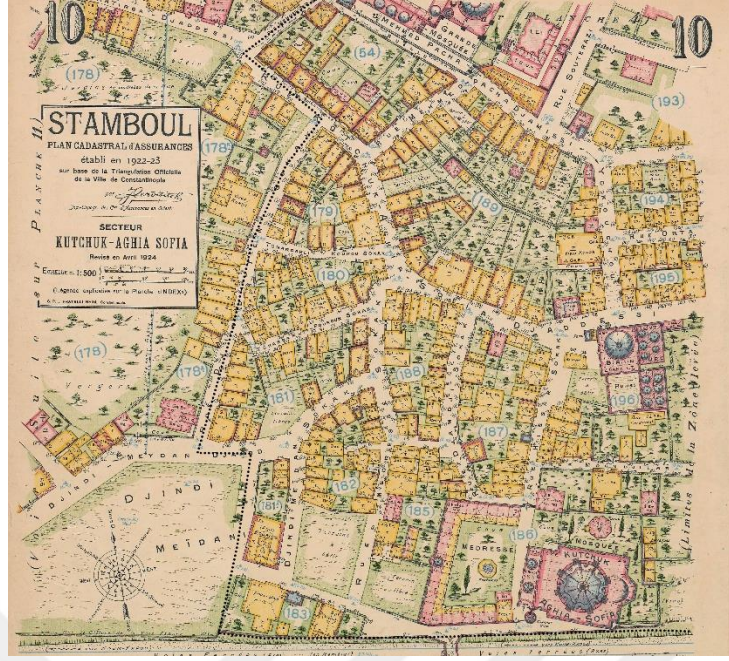


Şekil 3. 14 Tarihi yapıların kat adetleri (Aralık 21, Ağustos 2020).

3.2.2.3 Doluluk-Boşluk

Halihazır haritada yapılara eklenti olarak yapılan sundurma, tente, müstemilat gibi yapılar yer almaktadır. Alanda yer alan eklentilerin tespit edilmesiyle amacıyla doluluk-boşluk durumu 1924 tarihli Pervititch haritaları ve 2018 tarihli halihazır haritaları verileri üzerinden analiz edilmiştir (Şekil 3.15, Şekil 3.16).

Pervititch haritalarına göre tescilli yapıların bir parçası olmayan müstemilât, sundurma ve tente gibi yapılar “Kentsel Arkeolojik Alan ile uyuşmayan yapı/eklenti” olarak kabul edilmiştir. Bu eklentiler mevcutta konuta bağlı araç park yeri, konaklama tesisine, otopark alanına ya da ticari yapıya bağlı tente gibi farklı amaçlarla kullanılmaktadır. Bu eklentiler alanda görsel kirliliğe neden olmakta, alanın tarihi ve kültürel değerleri ile uyuşmamaktadır.



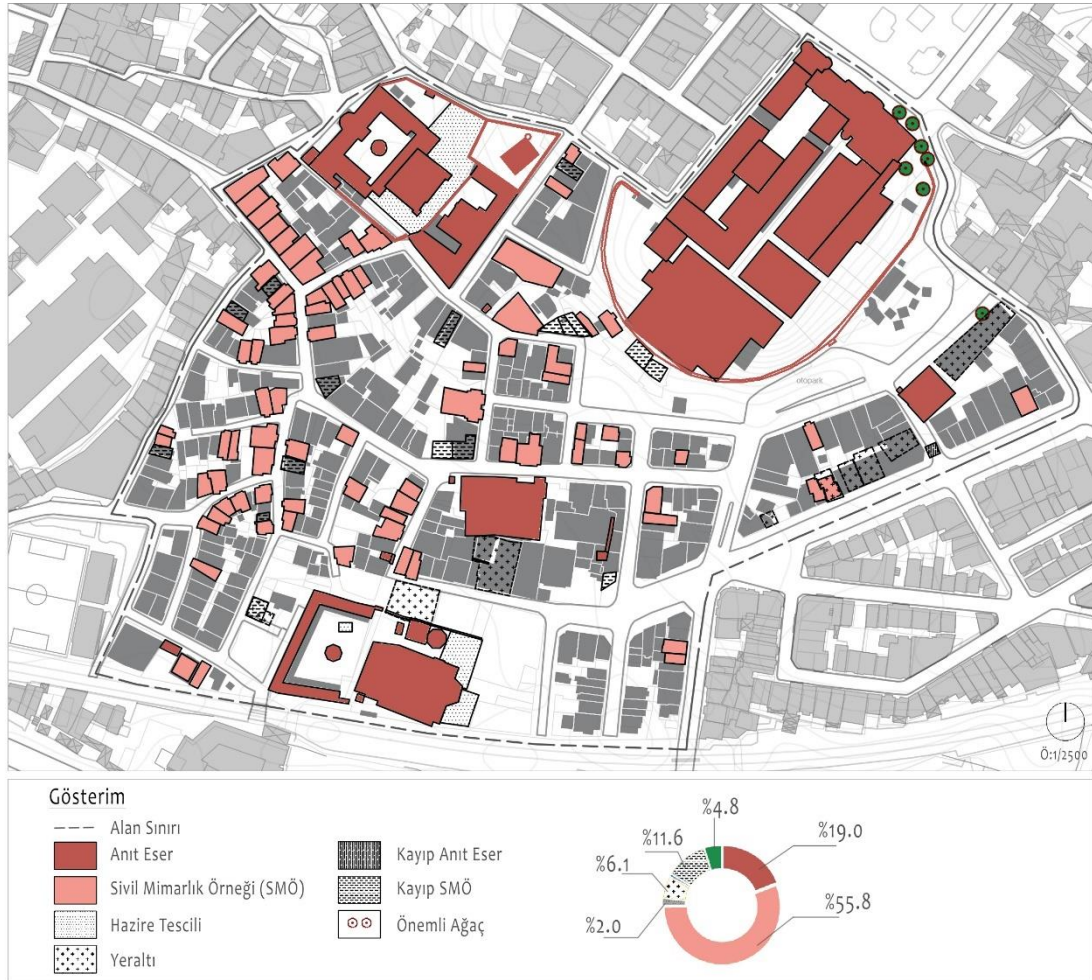
Şekil 3. 15 Küçük Ayasofya civarı Pervititch haritası, 1924



Şekil 3. 16 Alandaki Kentsel Arkeolojik Alan statüsü ile uyuşmayan yapılar/eklentiler (saha çalışmaları, 2021).

3.2.2.4 Önemli Yapılar

Çalışma alanında Roma, Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerinden önemli yapılar yer almaktadır. Bunlardan kimi günümüze ulaşmış kimi belgelerde kayıp eser olarak yer almıştır. Alandaki önemli eserler Küçükayasofya Camii ve Medresesi, Sultanahmet Meslek Lisesi, Sokullu Mehmet Paşa Külliyesi, İskenderağa (Helvacıbaşı) Mescidi, Çardaklı Hamamı, Nakilbent Camii, Nakilbent Sarnıcı, Sphendone (Bizans yapısı Hipodrom'un duvarlarından kalıntı) olmakla bunların yanı sıra önemli birçok sivil mimari örneği yapılar, çeşmeler, hazireler, yeraltı yapıları gibi tarihsel ve kültürel değere sahip eserler bulunmaktadır. Alanda yer alan bu yapılar tescil gruplarına göre detaylandırılmaktadır (bkz. Şekil 3.17).



Şekil 3. 17 Alanda yer alan tescilli eserler

Kaynak: 2012 onanlı Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı envanter bilgilerinden derlenmiştir.

Alanda 28 adet anıt eser, 82 adet sivil mimarlık örneği (smö), üç (3) hazire alanı, dokuz (9) yeraltı yapısı, bir kayıp anıt eser, 17 kayıp sivil mimarlık örneği (smö) ve yedi (7) adet önemli ağaç yer almaktadır (Tablo 3.6). Tescilli eserlerin içinde en fazla oranda (%55.8) sivil mimarlık örneği yapılar yer almakta, ikinci sırada %19 oranla anıt eserler gelmektedir. Günümüze ulaşmayan kayıp eserler (anıt eser ve smö) ise toplam %12.3'lük bir orana denk gelmektedir. Anıt eserler içerisinde mevcutta Sultanahmet Meslek Lisesi olarak kullanılan eski adıyla Sanayi Mektebi-Darüşşifa-Sultanahmet Külliyesi-İmaret Kileri, Sokullu Külliyesi Camii, Sokullu Külliyesi Tevhidhanesi, Küçük Ayasofya Camii, Küçük Ayasofya Medresesi, Çardaklı Hamamı, İskender Ağa Mescidi, Nakilbent Camii, Hipodrom Sphendone Kalıntısı en önemlilerindendir. Anıt eserler içerisinde birçok çeşme de yer almaktadır. Hazireler Küçük Ayasofya Camii ve Sokullu Camii içerisinde yer almaktadır. Tarihi Yarımada'da sarnıç, çeşme, su terazisi gibi su yapıları yoğun olmakla alanda da Nakilbent Sarnıcı gibi önemli bir yeraltı su yapısı bulunmaktadır. Önemli ağaç niteliği taşıyan yedi ağaç ise Marmara Üniversitesi Rektörlüğü'nün olduğu bölgede yer almaktadır. Önemli anıt eserlerden biri olan Çardaklı Hamamı âtil durumda, diğer yapılar faal durumdadır.

Tablo 3. 6 Alanda yer alan önemli eserler

Tescil Durumu	Adet	Oran (%)
Anıt Eser	28	19.0%
smö	82	55.8%
Hazire	3	2.0%
Yeraltı	9	6.1%
Kayıp Anıt Eser	1	0.7%
Kayıp smö	17	11.6%
Önemli Ağaç	7	4.8%
Toplam	147	100.0%

Kaynak: 2012 onanlı Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı'ndan derlenmiştir.

3.3 Alan Çalışmasının Yöntemi

Literatürde incelenen teorisyenlerin ve kurumların belirlediği ilke ve ölçütler kapsamında örnek alanda test edilmesi öngörülen bir matris ortaya konulmuştur. Bu matris ilke, parametre ve değerlendirme ölçütleri şeklinde oluşturulmuştur. Bu kapsamda;

- ‘İlke’ konunun temel unsuru,
 - ‘Parametre’ ilkenin parçalarını oluşturan değişkenler,
 - ‘Değerlendirme ölçütü’ mekânın niteliğinin kriterini oluşturan unsurlar,
- olarak düzenlenmiştir.

Kavramsal çerçeveden elde edilen teorik bilgiler ışığında kaliteli çevre ilkeleri ‘yaşanabilirlik’, ‘erişilebilirlik’, ‘konfor ve hareketlilik’, ‘herkes için çevre’, ‘kimlik ve imaj’, ‘işlev/kullanım’ olarak belirlenmiştir. Her ilkenin parametre ve ölçütleri çalışma özelinde incelenen kaynaklar kapsamında belirlendiğinden, bu kavramlar diğer çalışmalarda farklı başlıklar halinde ele alınabilir ve geliştirilebilir. Çalışmanın yöntemi ilkelerin üst kalite başlıklarına ayrıştırılması ve çalışma özelinde ilkelerin önceliklendirilmesi ile analiz edilmektedir. Bu kapsamda ‘fiziksel kalite’ başlığı altında ‘herkes için çevre’ ilkesi, ‘işlevsel kalite’ başlığı altında ‘erişilebilirlik, konfor ve hareketlilik, işlev/kullanım’ ilkeleri, ‘çevresel kalite’ başlığı altında ‘yaşanabilirlik, kimlik ve imaj’ ilkeleri ele alınmaktadır. Çalışmanın “bir kamusal alanın kaliteli çevre olabilmesi için herkes tarafından kullanılması gereklidir” hipotezine dayanarak ‘herkes için çevre’ ilkesi kilit noktasını oluşturmakta ve önceliklendirmede ilk sırada yer almaktadır. Bu ilke çalışma özelinde daha önemli rol oynadığından parametrelerin test edilmesi için örnek alanda rota belirlenmiştir. Diğer kaliteli çevre ilke ve ölçütlerinin ölçeği örnek alan genelinde analiz edilmiştir. Alan çalışmanın yöntem şeması Tablo 3.7’de verilmiştir.

Tablo 3. 7 Alan çalışmasının yöntem şeması

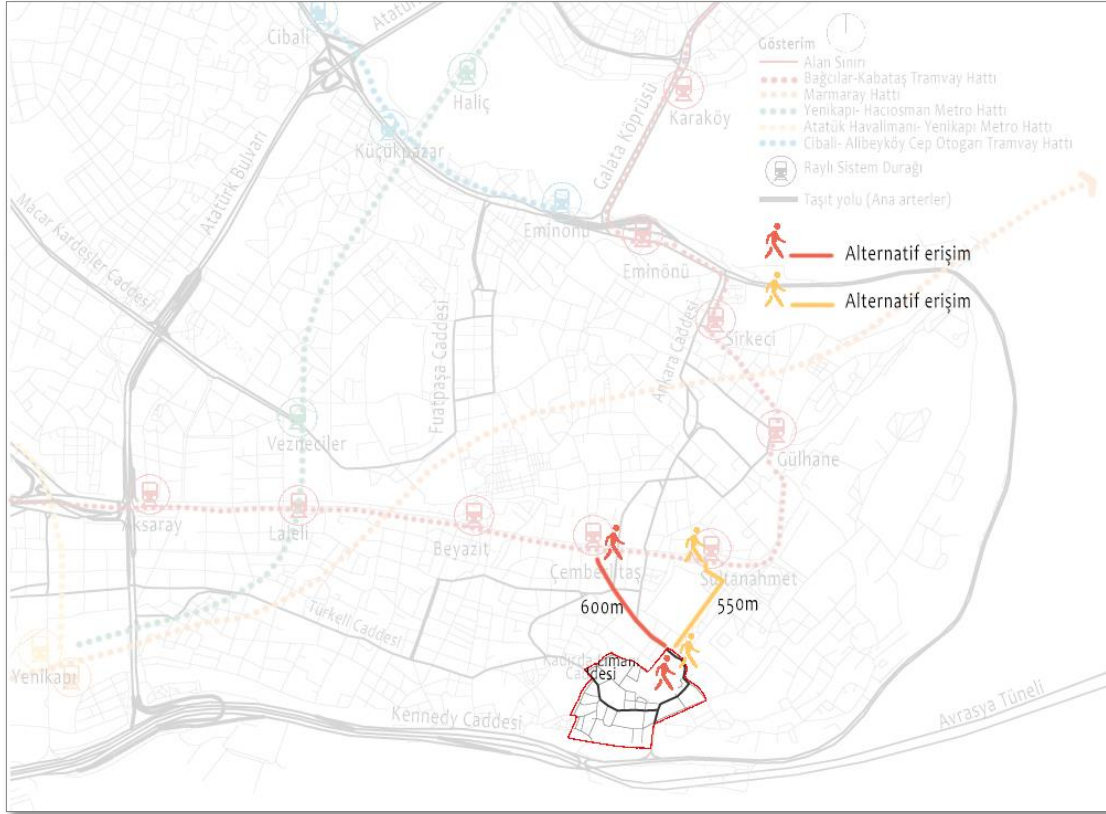
	Fiziksel Kalite	İşlevsel Kalite	Çevresel Kalite
İlke	Herkes için çevre	Erişilebilirlik Konfor ve hareketlilik İşlev/kullanım	Yaşanabilirlik Kimlik ve İmaj
Öncelik Derecesi	1	2	2
Ölçek	Rota	Örnek Alan	Örnek Alan
Çalışma Sınırı	Nakilbent Sokağı-Küçük Ayasofya Caddesi-Kadırga Limanı Caddesi rotası	Küçük Ayasofya Camii ve yakın çevresi	Küçük Ayasofya Camii ve yakın çevresi
Değerlendirme	Gözlem ve mekânsal analizler	Gözlem ve mekânsal analizler	Gözlem ve mekânsal analizler

Tarihi Yarımada'nın önemli bir parçası olan Küçük Ayasofya Camii ve yakın çevresinin kaliteli çevre ilke ve ölçütleri ile test edilmesi Tablo 3.7'de verilen 6 ilke aracılığıyla ölçülmektedir. Alan Şubat 2020, Ağustos 2020, Mart 2021, Ağustos 2021, Kasım 2021, Aralık 2021, Nisan 2022 tarihlerinde ziyaret edilmiş ve mekânda gözleme dayalı araştırmalar bu kapsamda yapılmıştır. Mekânsal analizler ise belirlenen ölçütler kapsamında yönetmelikler, tasarım rehberleri, teorisyen söylemleri gibi farklı kaynaklarda öngörülen standartlar baz alınarak yapılmıştır.

3.4 Öncelikli 'Herkes için çevre' İlkesi Bağlamında Rota Belirleme

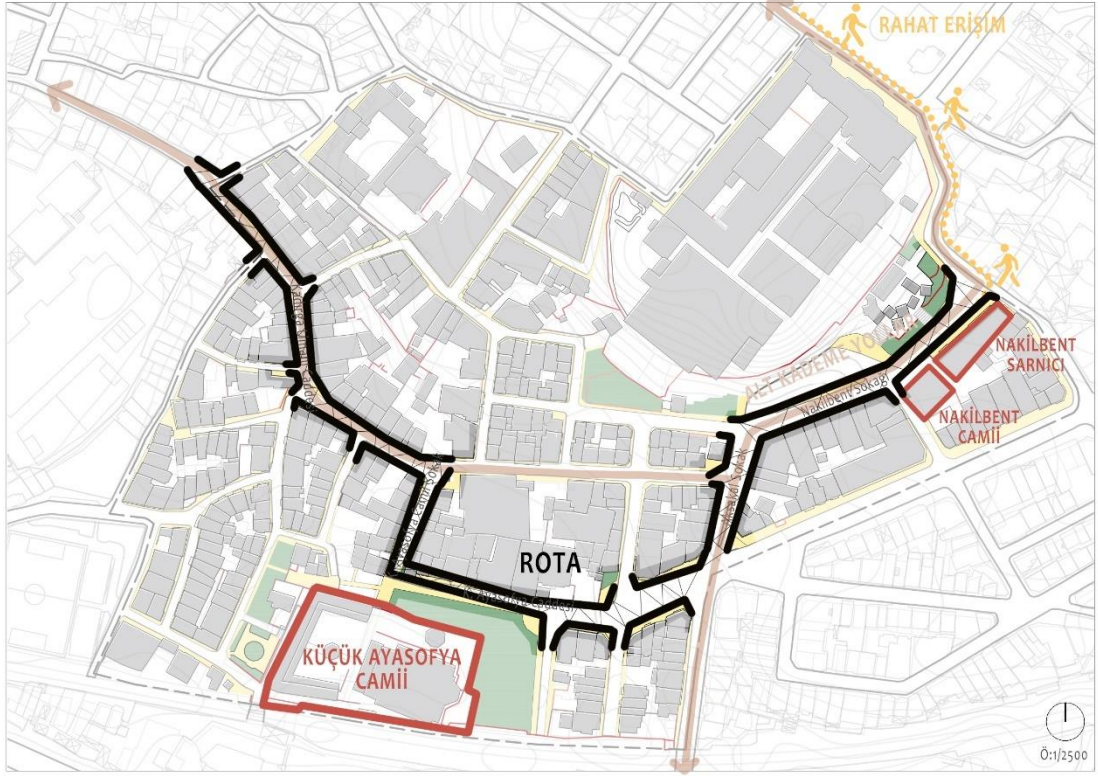
Çalışmada 'herkes için çevre' ilkesi ilk öncelik derecesine sahip olduğu için ilkenin 'kaldırımlar/yaya yolları, rampalar, merdivenler, yaya geçitleri, işaretleme elemanları ve duyumsanabilir yüzeyler' parametrelerinin alanda test edilmesi; rota belirlenmesini gerekli kılmıştır. Bu parametrelere yönelik sorunlara alan keşiflerinde rastlanılmıştır. Bu konuların saptanması ve analiz edilmesi 'engelsiz çevre' kavramı açısından önem teşkil etmektedir.

Rotanın belirlenmesi için öncelikle Tarihi Yarımada üst ölçek ulaşım sistemi baz alınarak ana arterler, raylı sistem ve yayaların yürüme mesafesi incelenmiştir. Bu doğrultuda örnek alandan geçen ana arterler Nakilbent Sokağından Çatladıkapı Alt Geçidine ve Kadirga Limanı Caddesine bağlanan güzergâhlardır. Yayalar alana en rahat yürüme mesafesinde (T1) Bağcılar-Kabataş Tramvay Hattı'nın Çemberlitaş ve Sultanahmet duraklarından erişim sağlayabilmektedir (Şekil 3.18).



Şekil 3. 18 Alana üst ölçek ulaşım sisteminde yaya erişimi

Alandaki ana arter taşıt yolları, yayaların rahat erişimi ve Küçük Ayasofya Camii yapısının merkez olduğu varsayılarak Nakilbent Sokağından başlayıp Kadirga Limanı Caddesine kadar uzanan hat rota olarak belirlenmiştir (Şekil 3.19).



Şekil 3. 19 Örnek alanda belirlenen rota

3.5 Kamusal Alanların Kaliteli Çevre İlke ve Ölçütleri Kapsamında Değerlendirilmesi

Bu kısımda yukarıda tez konusu çerçevesinde gerekli bilgileri verilen örnek çalışma alanında kaliteli çevre ilke ve ölçütleri kapsamında 'yaşanabilirlik', 'erişilebilirlik', 'konfor ve hareketlilik', 'herkes için çevre', 'kimlik ve imaj', 'işlev/kullanım' ilkeleri üst başlıklar altında incelenmektedir. Her ilke kendi içinde yer alan parametrelere göre detaylandırılmaktadır.

3.5.1 Fiziksel Kalite Bağlamında Değerlendirme

'Herkes için çevre' ilkesi engelsiz çevre (evrensel tasarım) anlayışı ile bağdaşan ve çeşitli kaynaklara, ortamlara, mekânlara herkes tarafından erişimin eşit olması ve aynı fırsatların sunulması ile örtüşmektedir. Çalışma kapsamında bu ilke için sağlanması gereken hususlar aşağıda açıklanmaktadır.

3.5.1.1 Herkes için çevre

Kavramsal çerçeveden elde edilen bulgular nihayetinde bu ilke kategori ve ölçütler bazında ele alınmaktadır. Her kategori ölçütlerine bölünmekte; ölçütlerin de belirli standartları ya da koşulları bulunmaktadır (Tablo 3.8).

Tablo 3. 8 Herkes için çevre ilkesinin ölçütleri

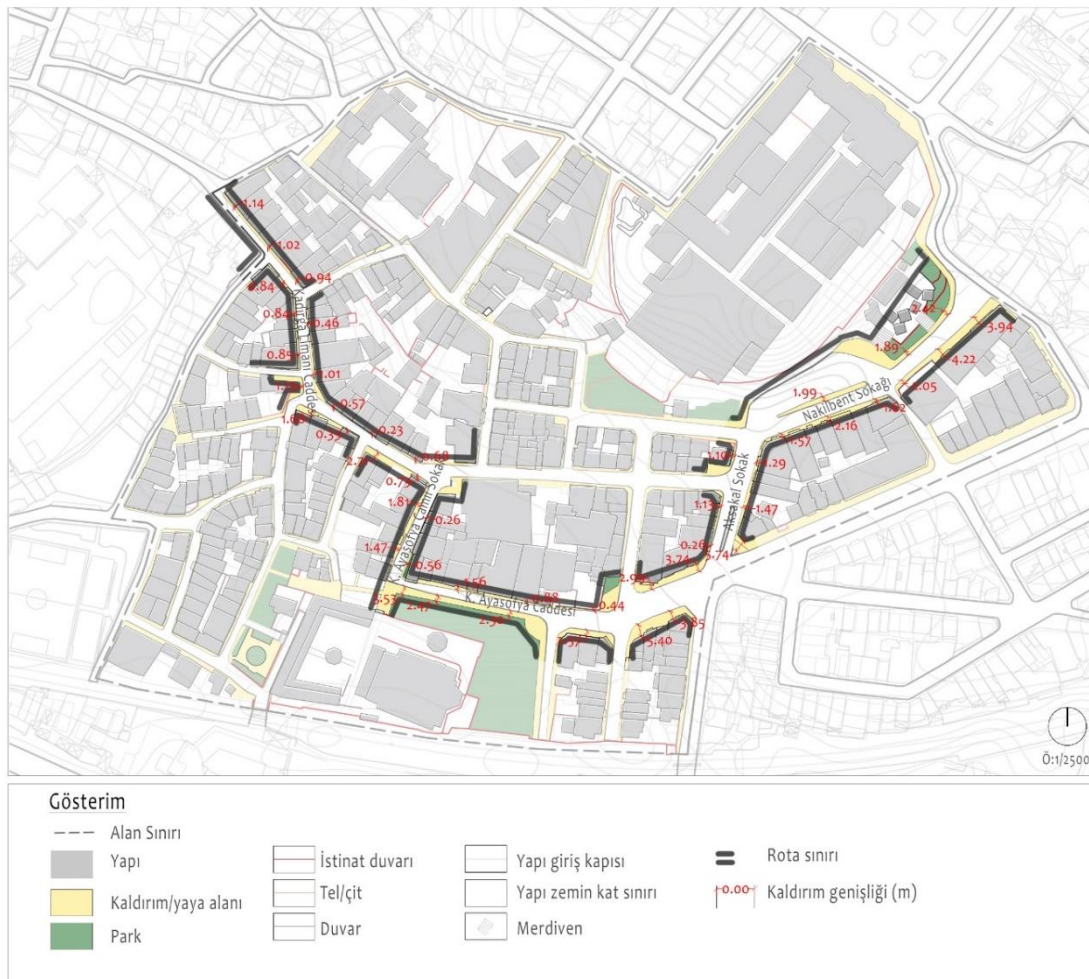
Kategori	Ölçüt
Kaldırımlar/Yaya Yolları	Kaldırım/ yaya yolu genişliği
	Yüzey özellikleri
	Eğimi
	Kent mobilyaları vb.
Rampalar	Boyutlar
	Eğimi
	Yüzeyi
	Sahanlık
	Bordür
Merdivenler	Görsel ve dokunsal uyarılar
	Boyutları
	Basamakları
	Sahanlık
	Hissedilebilir yüzeyler
Yaya Geçitleri	Uyarılar
	Türleri
	Eğimi
	Yüzeyleri (Yer Çizgileri)
İşaret Elemanları ve Duyumsanabilir Yüzeyler	Aydınlatma
	Bilgi ve İşaret Levhaları
	Renk
	Tabela yüksekliği
	Dokunsal uyarı bandı

Kaynak: Erişilebilir Şehir Yönetmeliği (2012) ve İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi (2017) baz alınarak E. Yalçınkaya tarafından derlenmiştir (2022).

“Kaldırımlar / Yaya Yolları”

Dolaşım elemanlarından biri olan yaya alanlarının herkes tarafından kullanılabilir olması için yeterli genişlikte, engellerden arındırılmış, araç-bisiklet yollarından net ayrılmış ve kent mobilyası alanlarına sahip olması gerekmektedir. Yaya alanları algı, esneklik, yürüme hızı, görme, duyma, denge, güç, algı gibi değişen bireysel

farklılıklara uygun tasarlanmalıdır (Erişilebilir Şehir Yönetmeliği, 2012; İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi, 2017).



Rota üzerindeki kaldırımların genişliği 2,00 m standardına göre değerlendirildiğinde Nakilbent Sokağı ve Küçük Ayasofya Caddesi'nde yer yer genişlik 2 metrenin üstünde, diğer kaldırımların çoğunda ise genişlik 2 metrenin altında kalmaktadır. Kaldırım genişliklerinin Nakilbent Sokağında 1.57m- 4.22m, Aksakal Sokağında 0.26m- 1.47m, Küçük Ayasofya Caddesinde 0.88m- 5.40m, Küçük Ayasofya Camii Sokağında 0.26m-1.81m, Kadirga Limanı Caddesinde 0.23m- 1.68m aralığında olduğu görülmektedir. Geniş olan bazı kaldırımlarda ticari

işletmelerin işgalleri yer aldığından kaldırımlar kamusal alan olarak kullanılamamaktadır. Rota üzerindeki sokakların genişlik, işgal durumu, araç-yaya ayrımı gibi kullanımlarını göstermek amacıyla mevcut kesitleri analiz edilmiştir.

Nakilbent Sokağı iki şerit araç için kullanılırken yaya alanları için genişlik yetersizdir. Genişliğin 2 metrenin üstünde olduğu durumlarda ise kaldırımlarda ticari işgalleri yer almaktadır. Aksakal Sokağının taşıt kısmı refüj ile ayrılırken yayalar için genişlik bazı yerlerde 25 cm'lere düştüğünden oldukça yetersizdir (Şekil 3.21).



Şekil 3. 21 Nakilbent Sokağı ve Aksakal Sokağı mevcut kullanım kesitleri

Küçük Ayasofya Caddesi'nin taşıt yolu genişlikleri 3.65m ve 11.90m arasında değışkenlik göstermektedir. Yaya alanlarında bazı kaldırımlar çok dar (44-88cm), olup bir kişinin omuz genişliğinin dahi altındadır; 2 metrenin üstündeki kısımlarda ise ticari kullanımlar söz konusudur. Örneğın Şekil 3.22'de sokağın sol kısmında yer alan 4 metrelik kaldırım tamamen yeme-içme tesisinin oturma alanı olarak kullanılmaktadır.



Şekil 3. 22 Küçük Ayasofya Caddesi mevcut kullanım kesitleri

Küçük Ayasofya Camii Sokağında tek şerit araç yolu kullanılmakta; kaldırımların tamamının genişliği 2 metrenin altına düşmekte ve bazı yerlerde sıfırlanmaktadır. Buna ek olarak Şekil 3.23'te görüldüğü gibi kaldırımlar araçların park hali ile de işgal edilmektedir.



Şekil 3. 23 Küçük Ayasofya Camii Sokağı ve Kadirga Limanı Caddesi mevcut kullanım kesitleri

Kadirga Limanı Caddesinde araç yolu iki şerit olmakla genişlik yer yer değişmektedir. Caddenin her iki tarafında kaldırım bulunmasına rağmen genişlik 45 cm'lere kadar düştüğünden oldukça yetersizdir (Şekil 3.24).

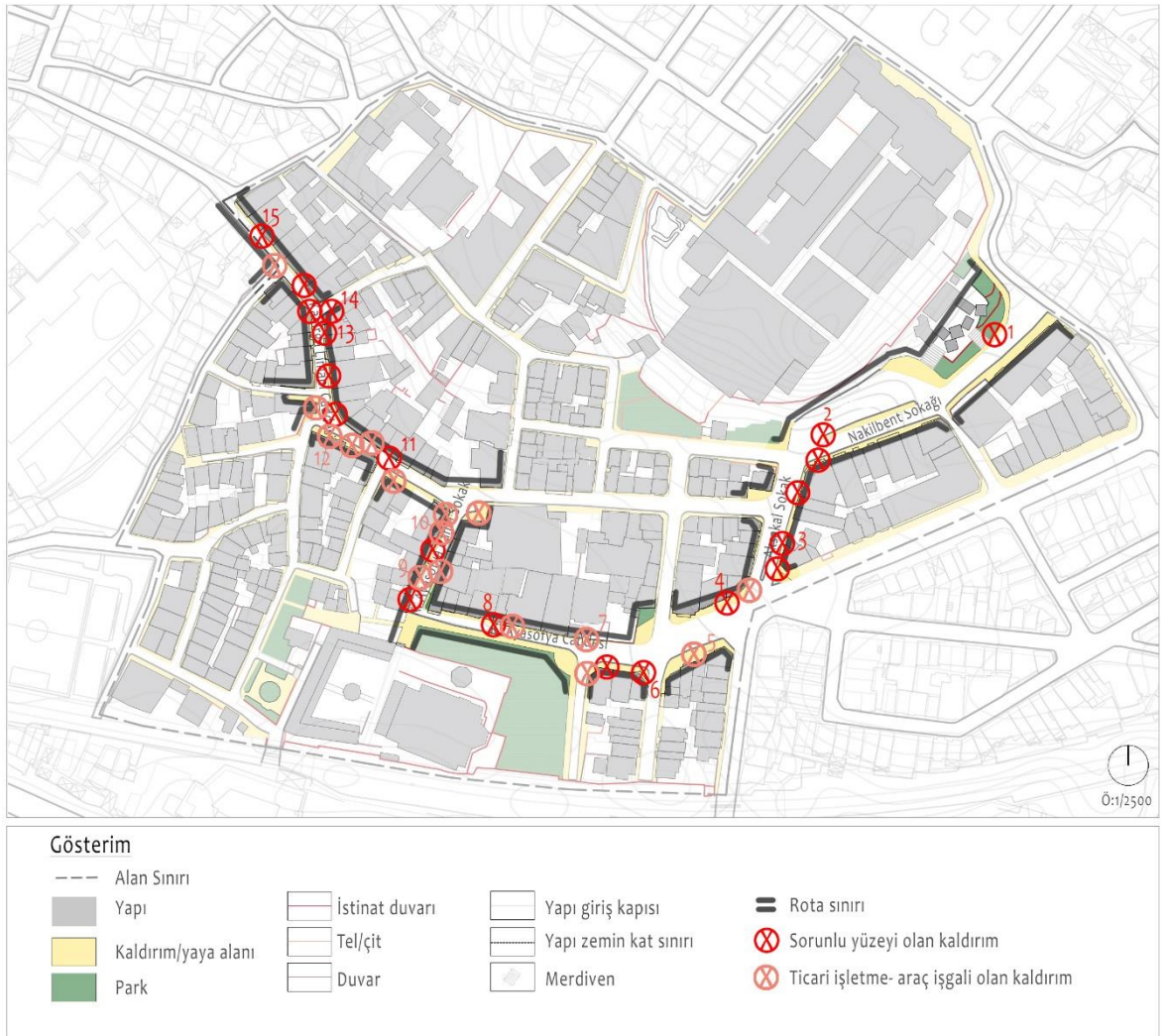


Şekil 3. 24 Kadirga Limanı Caddesi mevcut kullanım kesitleri

Yüzey özellikleri: Yaya alanlarının yüzeyi sürekliliği sağlamalı ve kesintiye uğramamalı; sert, stabil ve sıkı döşenmiş malzemeden yapılmalıdır. Derzler minimum derz mesafesine sahip olmalı ve girinti ya da çıkıntı yapmadan ünite elemanlarının yüzeyleri ile aynı kotta düzenlenmelidir. Işığı yansıtan yüzeylerden kaçınılmalı ve engellerden arındırılmış olmalıdır. Ayrıca görme engelliler için uyarı niteliği taşıyan hissedilebilir yüzeylerden oluşan kılavuz izlerden faydalanılmalıdır (Erişilebilir Şehir Yönetmeliği, 2012; İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi, 2017).

Rota üzerindeki kaldırımların yüzey nitelikleri bu kriterlere göre incelendiğinde; Nakilbent Sokağından Kadirga Limanı Caddesine kadar kaldırımlar kesintiye uğramakta ve sürekliliği sağlanamamaktadır. Farklı malzeme kullanılmış, girinti-çukurluk oluşturan yüzeyler, altyapı sistemine bağlı (rögar, drenaj, binanın altyapı elemanı vb.) farklılaşan elemanlar, yapıların kullanımına bağlı olarak oluşan işgaller (ticari, konaklama), park halinde olan araçların işgali, tarihi yapıların kaldırıma taşan parçaları (binanın merdiveni, çeşmenin su haznesi vb.) gibi konular alanda kaldırım yüzeylerindeki sorunları ifade etmektedir.

Tüm bu konular rota üzerinde ‘sorunlu yüzeyi olan kaldırım’ ve ‘ticari işletme- araç işgali olan kaldırım’ şeklinde kategorize edilerek analiz edilmiştir (Şekil 3.25).



Şekil 3. 25 Kaldırım yüzeylerinin sorunları

Alan genelinde sorunlu yüzey (homojen) yaygın dağılım gösterirken, ticari işletme- araç işgali Küçük Ayasofya Camii Sokağı ve Kadirga Limanı Caddesinde yoğunluk göstermektedir. Bunun sebebi arazi kullanımına bağlı olarak o bölgede zemin katların ticari faaliyetler için kullanılmasından kaynaklanıyor olabilir. Özellikle restoran-kafe ve otel-apart gibi yapıların kaldırım cepheleri masalar ile işgal edilmiş durumdadır. Bu da kaldırım yüzeyindeki engel sorununu göstermektedir. Diğer sorunlu yüzeyler bireyler için günlük hayatta tehlike oluştururken hareket kabiliyeti kısıtlı bireyler için bu durumun daha vahim olduğunu işaret etmektedir. Ayrıca rota üzerinde görme engelliler için önemli olan kılavuz iz bulunmamaktadır (Şekil 3.26).



Şekil 3. 26 Kaldırımların sorunlu yüzeyleri ve engel oluşturan işgalleri (saha çalışmaları, 2022)

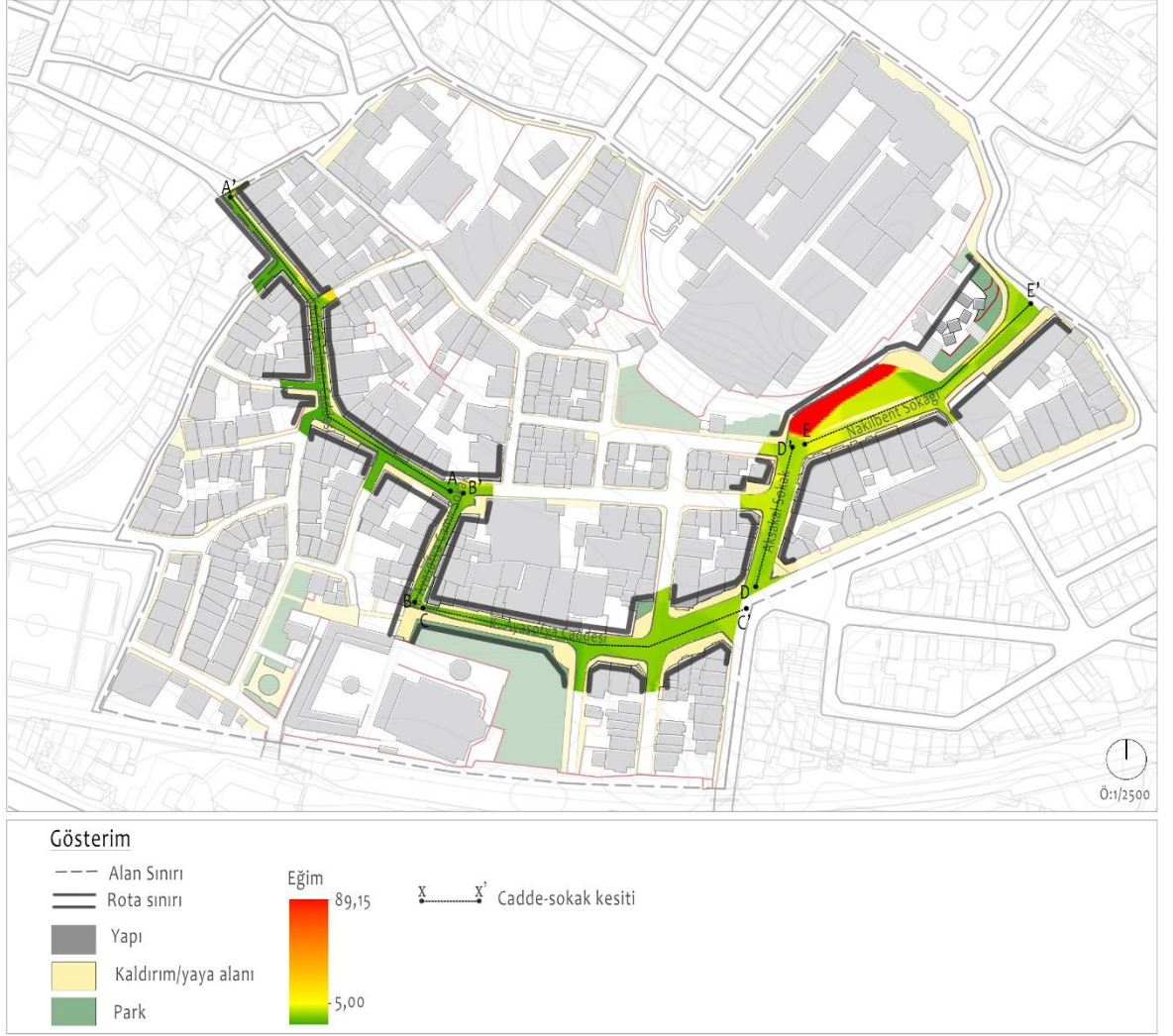


Şekil 3. 26 Kaldırımların sorunlu yüzeyleri ve engel oluşturan işgalleri devamı (saha çalışmaları, 2022)

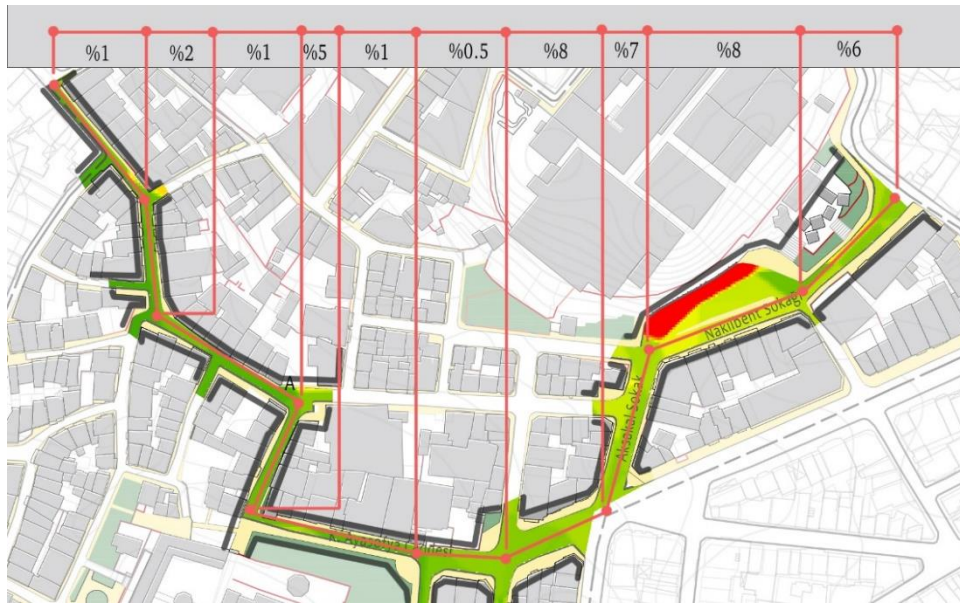
Eğimi: Yaya alanlarının eğimi 1:20'yi (%5) geçmemelidir. Eğimin bu sınırın üstüne çıktığı durumda alanda rampa yapılmalı ve rampa tasarım kurallarına göre değerlendirilmelidir. Yaya yolunda enine doğru olan (enkesitindeki) eğimler - kaçınılmazsa- 1:50'yi (%2) aşmamalıdır (Erişilebilir Şehir Yönetmeliği, 2012; İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi, 2017).

Rota üzerindeki sokakların eğim eşiği %5 olarak analiz edildiğinde; sarı renkten itibaren kırmızı renge kadar olan kısımlar %5'in üstünde kalmakta ve hareket kısıtlılığı olan bireyler için mekânın kullanımı zorlaşmaktadır. Eğimi %5'in altında kalan sokaklar hareket kısıtlılığı olan bireyler tarafından (ulaşılabilir) kullanılabilir. Bu kritere göre Küçük Ayasofya Caddesi'nin bir kısmı, Aksakal Sokak ve Nakilbent Sokağı %5 eğimin üzerinde kalmaktadır (Şekil 3.27).

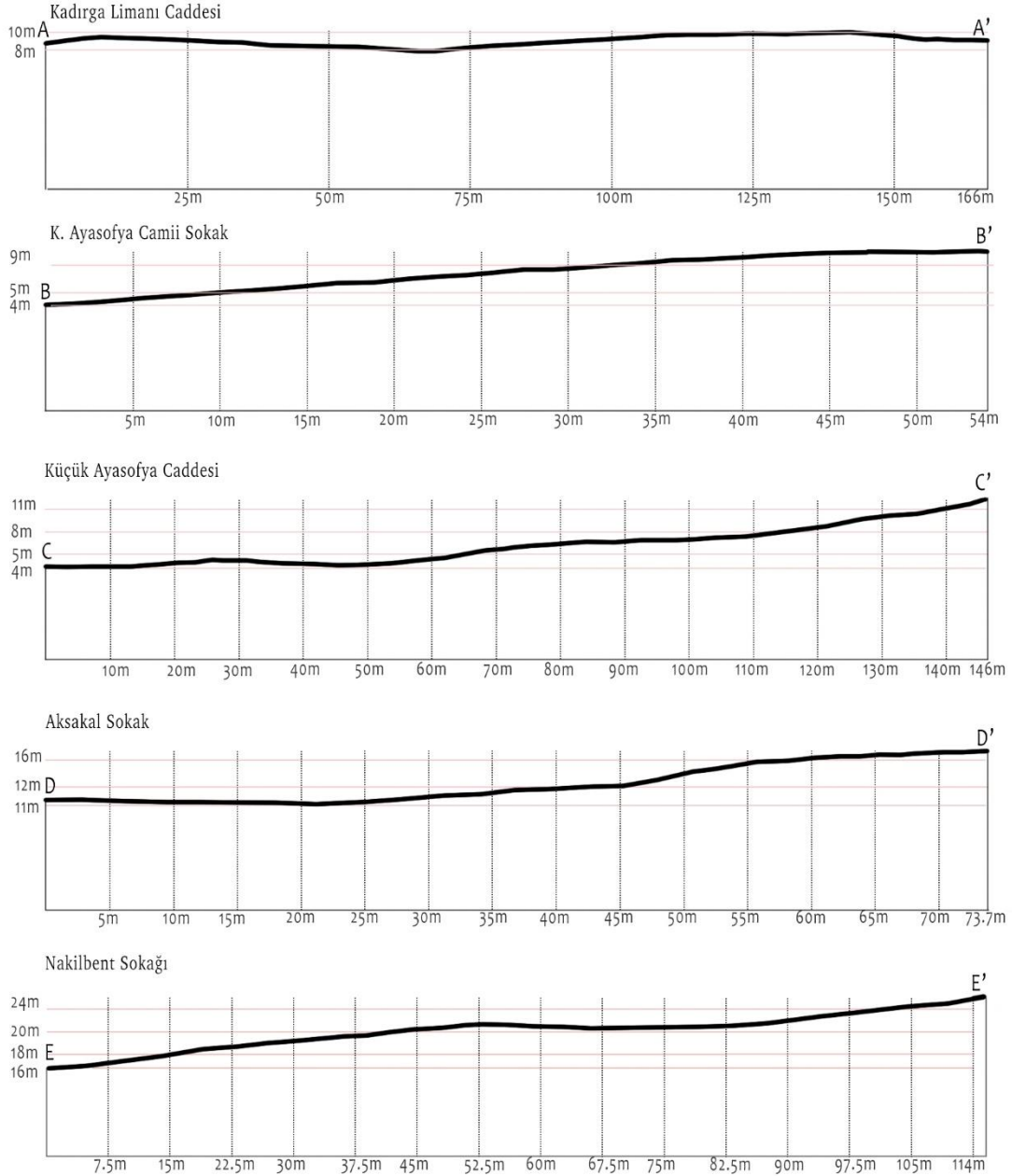
Her sokak ve caddenin eğim kesiti Şekil 3.28'de verilmiştir. Buna göre Kadirga Limanı Caddesi, K. Ayasofya Cami Sokağı, Küçük Ayasofya Caddesi'nin bir kısmı %5 eğiminin altında kalmaktadır. Özellikle Sphendone'e doğru eğim yükselmekte ve yolların eğimi %8'lere kadar çıkmaktadır (Şekil 3.28 ve Şekil 3.29).



Şekil 3. 27 Rotanın eğim haritası (eşik %5)



Şekil 3. 28 Rota üzerindeki cadde ve sokakların eğimi

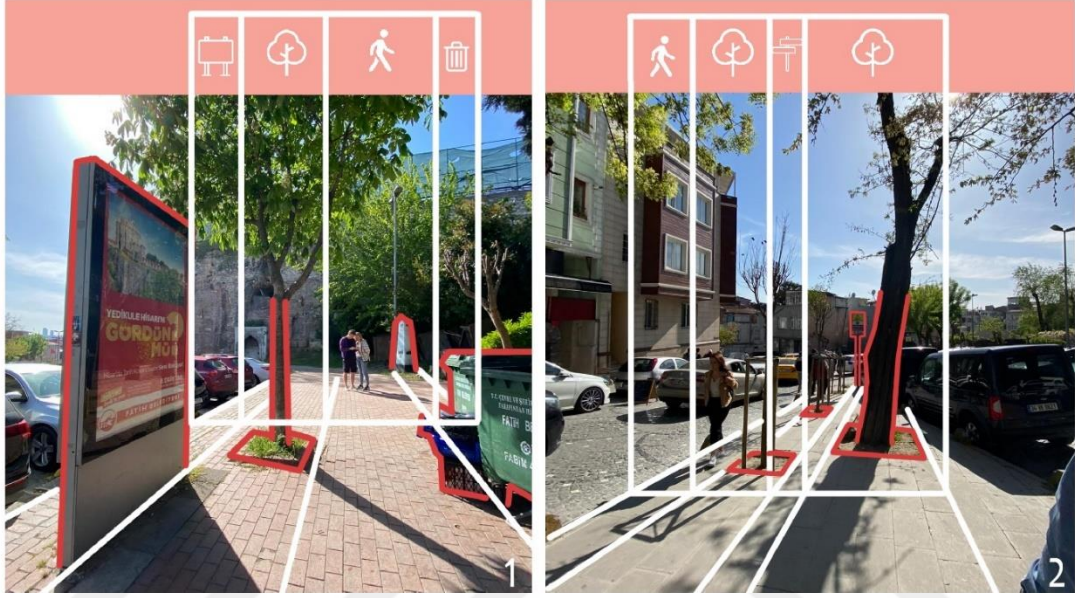


Şekil 3. 29 Rota üzerindeki cadde ve sokakların eğim kesiti

Kent mobilyaları vb.: Kaldırımın genişliğine bağlı olarak ağaçlar, trafik işaretleri, süs bitkileri, yaya korkulukları, aydınlatma elemanları vb. tesisler kaldırım boyunca en az 75 cm, en çok 120 cm genişliğinde bir şerit içinde olmalıdır (Erişilebilir Şehir Yönetmeliği, 2012; İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi, 2017).

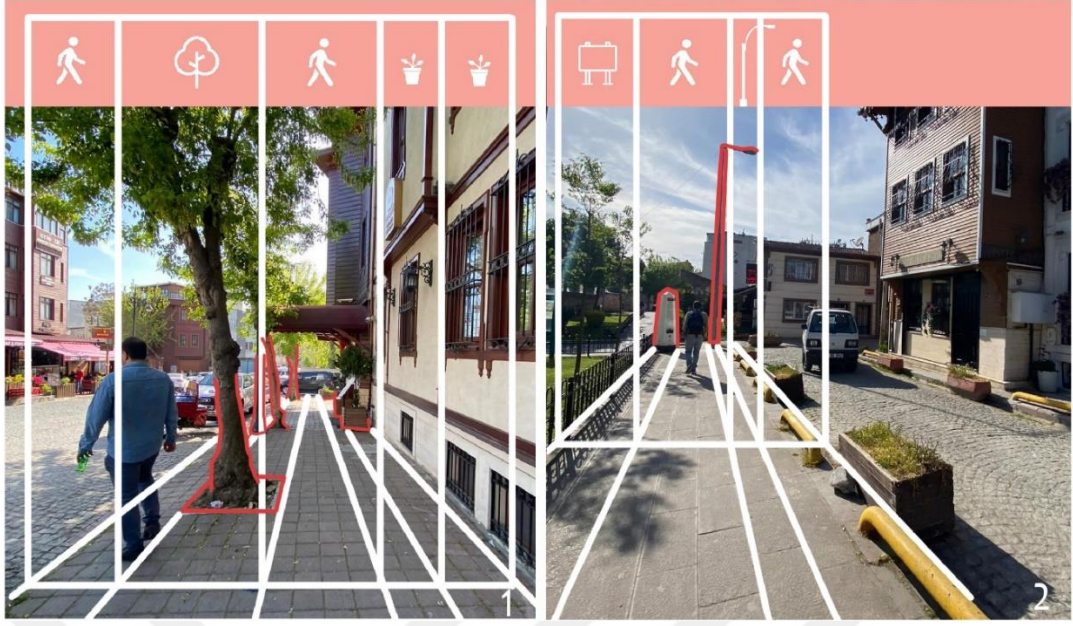
Rota üzerindeki kaldırımların kent mobilyaları bu kriterlere göre incelendiğinde; alan genelinde kaldırım genişliği 2 metrenin altında olduğundan Nakilbent Sokağı ve K. Ayasofya Caddesinin kaldırım genişliğinin 2 metrenin üzerinde olan kısımları ele alınmıştır.

Nakilbent Sokağı 1 numaralı kesitte reklam panosu, ağaç, çöp kovaları ve bilgilendirme panosu kaldırımda üç farklı izde; 2 numaralı kesitte ağaç fidan, ağaç, trafik tabelası kaldırımda yine üç farklı izdedir. Her iki kesitte de benzer durumlar gözlemlenmekte ve bu durum yaya hareketini güçleştirmektedir. Yetersiz kaldırım genişliğinin yanında, geniş kaldırımların da düzensiz kullanımı yaya alanlarının niteliğini düşürmektedir (Şekil 3.30).



Şekil 3.30 Nakilbent Sokağı kaldırımlarında kent mobilyalarının kullanımı

K. Ayasofya Caddesi 1 numaralı kesitte ağaç ve süs bitkileri üç farklı izde görülmekte ve yaya alanı iki parçaya ayrılmış durumdadır. 2 numaralı kesitte bilgilendirme panosu ve sokak lambası iki farklı izde olup yaya alanı iki parçaya bölünmüş durumdadır. Bu durum yayanın kaldırımı kullanırken yaya akışını kesintiye uğratmakta ve hareket kısıtlılığı olan bireyler için mekân kullanımını güçleştirmektedir (Şekil 3.31).



Şekil 3. 31 K. Ayasofya Caddesi kaldırımlarında kent mobilyalarının kullanımı

“Rampalar”

Kamusal alanlarda eğimin yüksek olduğu yerlerde mekânın niteliğini artıracak ve engelsiz bir çevre oluşmasına katkı sağlayacak rampalar tasarlanmalıdır. Rampalar tasarlanırken ve değerlendirilirken boyutları, eğim, yüzey, sahanlık, bordür, görsel ve dokunsal uyarılar gibi standartlara uyulmalıdır (Erişilebilir Şehir Yönetmeliği, 2012; İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi, 2017).

Boyutlar: Rampaların eğik yan yüzeyleri hariç genişliği en az 90 cm. olmalıdır. Rampalar 75 cm’den daha yükseğe çıkmamalıdır. Bu yükseklikten sonra bir sahanlık sağlanmalıdır.

Eğimi: Rampalar tekerlekli sandalyeli, bebek arabalı, valizli veya bastonlu bireylerin rahatlıkla kullanabileceği şekilde tasarlanmalıdır. Rampa uzunlukları 10 metreye kadar olan rampaların eğimi en fazla %8, 10 metreden daha uzun rampaların ise eğimi en fazla %6 olmalıdır.

Yüzeyi: Tasarlanan bölge bütününde aynı tasarım ve malzemeye standardize edilmiş olmalıdır. Değişken hava koşullarına karşı kaygan hale gelmeyecek, sıkı ve sert bir doku ve malzemeden olmalıdır.

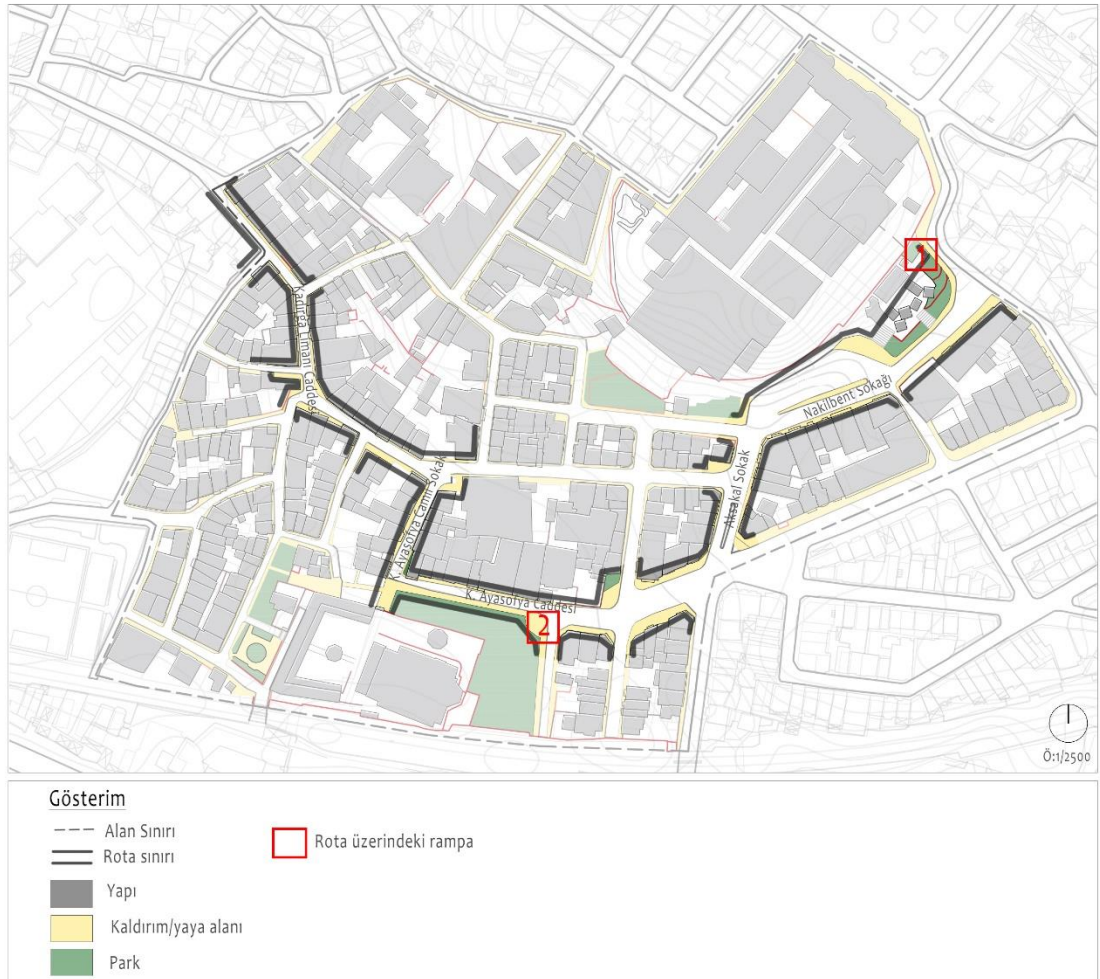
Sahanlık: Uzun rampalarda ve rampaların yön değiştirdiği noktalarda sahanlık tasarlanmalıdır, aksi halde o noktalarda rampa birden fazla yönde eğime sahip

olacaktır. Çıkış noktasında sahanlık bulunmalıdır. Sahanlık en az 150cmx150cm olmalıdır.

Bordür: Yanları açık olan rampalar ve sahanlıklarda, kenarın ayak ya da baston ile farkedilebilmesi ve tekerlekli sandalyenin tekerlerinin kenardan dışarı çıkmaması için, kenar boyunca 5 cm yüksekliğinde bir bordür oluşturulmalıdır.

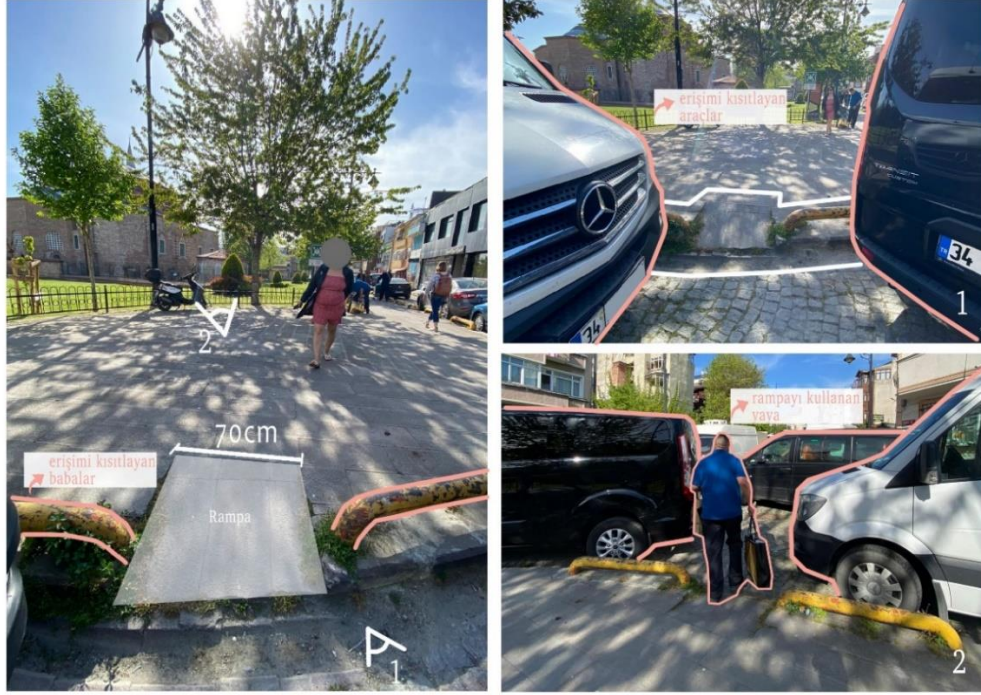
Görsel ve dokunsal uyarılar: Rampaların başlangıç ve bitimlerinde görsel ve dokunsal uyarıcılar sağlanmalıdır. Alt kotu ile araç yolu arasındaki ayırım 60cm. genişliğinde dokunsal bir bant ile açıkça belirtilmiş olmalıdır.

Rota üzerinde yer alan 1 numaralı rampa kaldırım ile park içindeki kafe arasındaki geçişi; 2 numaralı rampa ise taşıt yolu ile kaldırım arasındaki bağlantıyı sağlamaktadır (Şekil 3.32).



Şekil 3.32 Rota üzerindeki rampalar

1 numaralı rampa bir sahanlık ve iki kademeli rampadan oluşmakta ve kot farkından kaynaklanan bordürü bulunmaktadır. Rampanın genişliği 100 cm'dir. Kaldırım bağlantısında farklılaşan döşeme bulunmaktadır. Rampa eğim ve genişlik standartlarına uymakta ancak yüzey farklılıkları ve görme engelliler için hissedilebilir uyarı bulunmaması sorun oluşturmaktadır (Şekil 3.33).



Şekil 3. 33 Rota üzerindeki 1 numaralı rampa (saha çalışmaları 2021,2022)

2 numaralı rampa tek kademeli yaya yolu ile taşıt yolu arasında kalmakta olup genişliği 70 cm'dir. Rampanın her iki tarafında araç parkını engellemesi amacıyla babalar yer almaktadır. Ancak taşıt yolu kısmında rampanın hemen önünde araçlar park halinde olduğundan yayalar için erişim zorlaşmaktadır (Şekil 3.34).



Şekil 3. 34 Rota üzerindeki 2 numaralı rampa (saha çalışmaları 2021,2022)

“Merdivenler”

Kamusal alanlarda merdivenle çözülecek mekânlar, her kullanıcı için uygun olmadığından, merdivenler düşey kot farklılıkları için oluşturulmuş tek çözüm olmamalı ve merdivenlere alternatif tasarım elemanları düşünülmelidir. Merdivenler tasarlanırken boyutları, basamaklar, sahanlıklar, hissedilebilir yüzeyler, uyarılar vb. hususlara dikkat edilmelidir (Erişilebilir Şehir Yönetmeliği, 2012; İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi, 2017).

Boyutları: Rıht yüksekliği maksimum 15cm olmalıdır.

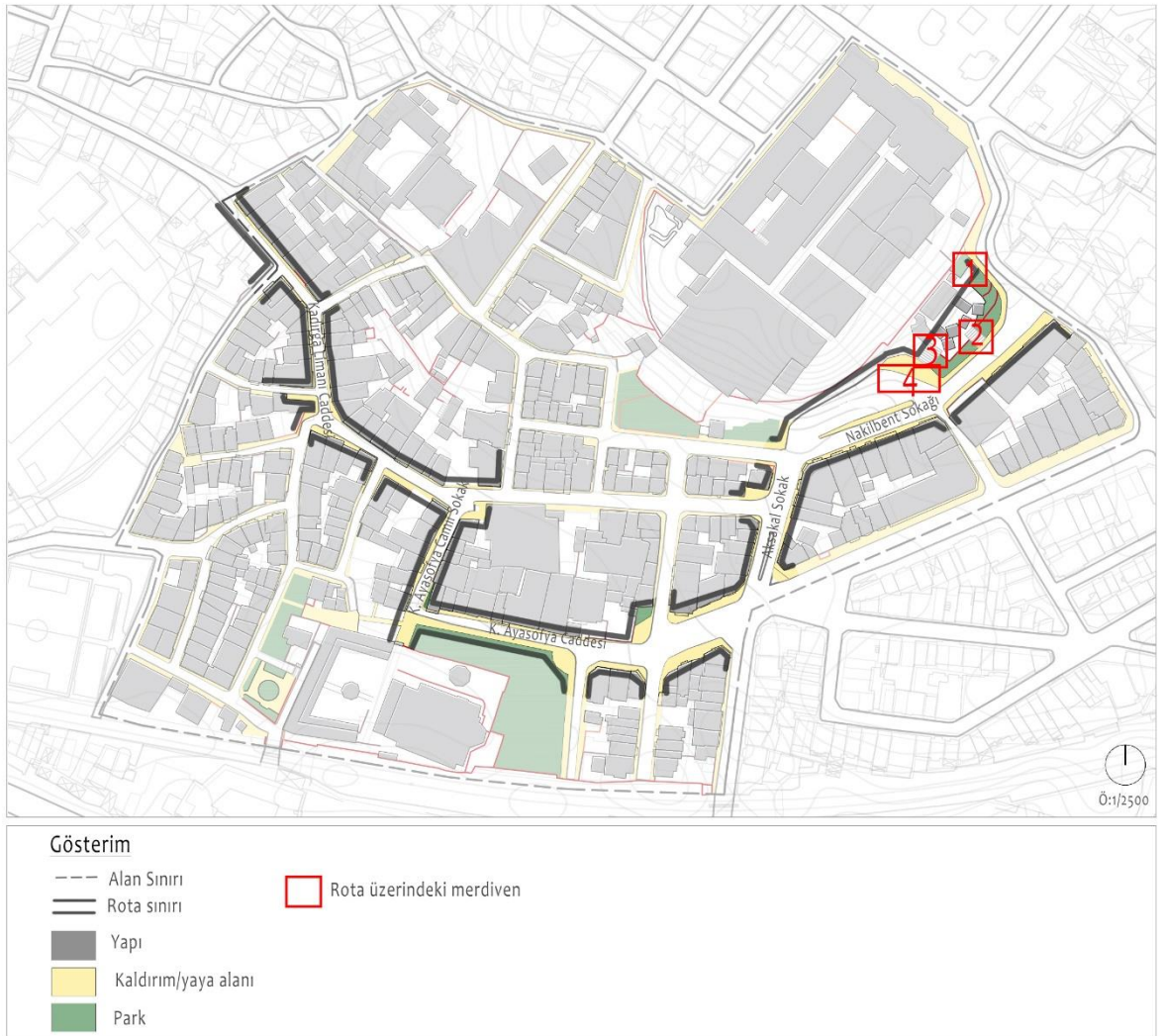
Basamakları: Basamaklar dolaşım hattının dışında olmalıdır. Dönen, eğrisel ve tek basamaklar tasarlanmamalıdır. Basamaklar ve basamak kenarları, kaygan olmayan ve ışığı yansıtmayan tasarım, doku ve malzemeden olmalıdır. Basamaklar ve rıhtlar net ayırt edilmeli, döşeme malzemesiyle karıştırılmamalıdır.

Sahanlık: En fazla her 10 basamakta bir sahanlık tasarlanmış olmalıdır. Kot seviyelerinden kaynaklanan uzun merdivenlerde dinlenme alanları düşünülmelidir. Aynı yönde devam eden merdivenli yollarda; arazinin topografik yapısına bağlı olarak kot farkı 180 cm üzerinde ise merdiven kolları arasında 200 cm.lik sahanlık olmalıdır. Merdiven, merdiven sahanlığında yön değiştiriyorsa sahanlık alanı en az 180 cmx180cm olmalıdır.

Hissedilebilir Yüzeyler: Merdivenin başında, sahanlıkta ve son basamağın önünde, yüzey dokunsal uyarıcı bant ve renk kontrastı ile kaplanmış olmalıdır. Hissedilebilir yüzey en az 60 cm olmalıdır.

Uyarılar: Basamak kenarlarında, dikkat çekecek renk karşıtlığına sahip bir malzemenin bulunması gerekmektedir. Kot farklılıkları, yön değişikliği, girinti-çıkıntı oluşturan elemanların varolduğu durumlarda uyarı tabelaları yer almalıdır.

Bu bilgilenme ışığında çalışma alanında rota üzerinde kamusal alan kullanımında olan dört adet merdiven yer almaktadır (Şekil 3.35). Merdivenler boyut, basamak, sahanlık, malzeme, yüzeyler vb. hususlar dikkate alınarak incelenmiştir.



Şekil 3.35 Rota üzerindeki merdivenler

Rota üzerindeki dört merdiven park içinde kafe olarak kullanılan ticari işletmeye hizmet etmektedir. 1 numaralı merdivende rıht yüksekliği 12 cm, merdivenin

genişliği 200 cm olup, iki kademeli merdiven arasında bir sahanlık bulunmaktadır. Bu hususlar standartlara uysa da merdivenin kaldırımla birleşen kısmında son iki basamağın rıht yüksekliği ve malzemesi farklılaşmaktadır (Şekil 3.36, 1 numaralı fotoğraf).

2 numaralı merdivende yedi basamaklı ve dokuz basamaklı iki kademeli merdiven arasında sahanlık yer almaktadır. Kaldırımla başlayan ilk basamağın yüksekliği 20 cm olup diğerleri 12 cm dir. Maksimum rıht yüksekliği 15 cm şartını sağlayamamaktadır. Bu durum çocuklar, yaşlılar ve engelliler gibi kullanıcılar başta olmak üzere herkes için mekân kullanımını zorlaştırmakta, risk oluşturmaktadır (Şekil 3.36, 2 numaralı fotoğraf).



Şekil 3. 36 Rota üzerindeki 1 ve 2 numaralı merdivenler (saha çalışmaları 2021, 2022)

3 numaralı merdivende yedi basamaklı ve dokuz basamaklı iki kademeli merdiven arasında sahanlık yer almaktadır. Rıhtların yüksekliği tüm basamaklarda 12 cm'dir. Hissedilebilir yüzeyleri ve uyarıları bulunmasa da merdivenler arasında standartlara en uygun merdiven olduğu görölmektedir (Şekil 3.37, 3 numaralı fotoğraf).

4 numaralı merdiven toplam beş basamaktan oluşmakta ve park içinde olan kafe ile otopark arasında geçiş sağlamaktadır. Ayrıca bu basamaklardan Sphendone (Roma döneminden Hipodromun taşıyıcı duvarı) ve tarihi çeşmeye erişim sağlanmaktadır. Merdivenler kamusal alana tam hizmet edememektedir. Basamakların bazı bölümlerinde aşınma ve kopma olduğu görülmektedir (Şekil 3.37, 4 numaralı fotoğraf).



Şekil 3. 37 Rota üzerindeki 3 ve 4 numaralı merdivenler (saha çalışmaları 2021, 2022)

“Yaya Geçitleri”

Kamusal alanlarda yaya geçitleri yaya güvenliği açısından oldukça önemlidir. Yaya geçitleri sürücülerin uygun mesafeden görebilecekleri yerlerde olmalıdır. Geçitlerde engel oluşturacak ve hareket kısıtlılığı yaratacak elemanlar (aydınlatma, trafik tabelası, çiçeklik, mantar vb.) olmamalıdır. Yaya geçitleri karşıya geçilen uzaklık en az olacak şekilde konumlandırılmalı ve tasarlanmalıdır (Erişilebilir Şehir Yönetmeliği, 2012; İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi, 2017).

Trafik ışıkları ve ikazlar farklı hızlarda hareket eden yayaların karşıdan karşıya rahat geçebilmesine imkân verecek süreler için ayarlanmış olmalıdır.

Türleri:

A. Eşdüzey (Hemzemin) Geçitler

Işık Kontrollü (Sinyalize) Hemzemin Yaya Geçidi

Işık Kontrolsüz (Sinyalsız) Hemzemin Yaya Geçidi

Butonlu Yaya Geçidi (Pelikan Yaya Geçidi)

Trafik Adalı veya Refüjlü Yaya Geçitleri

B. Yaya Alt ve Üst Geçitleri

Eğimi: Kavşak ve yol yaya geçitlerine rastlayan bölümlerinde araç yoluna doğru engellilerin hareket edeceği en çok %8 eğimi geçmeyen rampalar olmalıdır.

Yüzeyleri (Yer Çizgileri): Geçitler, kalıcı malzemeler kullanılarak açıkça işaretlenmiş, belirtilmiş (bordür taşları/ doku farklılıkları/ dokunsal yüzeyler/ renk kontrastları, araba yolundaki asfaltla kontrast yaratacak tuğla dokusu vb. ile) olmalıdır. Kullanılan döşeme malzemesi kaygan olmayan, yangın ve tahrip gibi durumlara karşı dayanıklı malzemeden seçilmelidir.

Görme engelli yayaların güvenliği için yaya geçitlerinin konumlarını belli edecek kılavuz bantlar kullanılmalıdır. Yaya geçitlerinin başında, sonunda ve orta kaldırımda yerleştirilmesi gereken bu bantlar 'dur' anlamına gelen ve tehlike uyarıcısı olan dairesel kabartmalara sahip olmalıdır.

Aydınlatma: Yaya geçitlerinde uygun aydınlatma düzeyleri sağlanmış olmalıdır. Geçitler üstten aydınlatılmalı, yol aydınlatmasından ayırt edilmelidir.

Rota üzerinde yaya geçidi bulunmadığı için bu hususlar değerlendirilememiştir.

"İşaret Elemanları ve Duyumsanabilir Yüzeyler"

Ulaşılabilir mekânların, doğru şekilde bilgi ve işaret levhalarıyla donatılmış olması gerekmektedir. Az bilgi kadar, gereğinden fazla bilgi aktarımı da kullanıcılarda rahat algılamaya engel olmaktadır. Bilgi ve işaret levhaları herkes tarafından algılanabilecek biçimde olmalıdır (Erişilebilir Şehir Yönetmeliği, 2012; İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi, 2017).

Bilgi ve İşaret Levhaları: Bilgi ve işaret levhaları görsel, işitsel ve dokunsal öğelerden oluşmalıdır. Kamusal alanın tümünde uyarı, bilgilendirme işaret ve levhalarının bütününde tutarlı bir tasarım (sokaklardaki konumları, renk, büyüklük ve yazı karakterleri, görsel anlatım öğeleri vb) sağlanmalıdır. Bilgi ve

işaret levhaları net, kolay anlaşılır ve uzaktan görülebilir, aynı zamanda basit ve açık sembollü, zemin rengi ile tezat renkte, uluslararası ulaşılabilirlik sembollerine uygun olmalıdır. Görme engelliler için duyulabilir ses, kabartma veya iri puntolu semboller kullanılmalıdır.

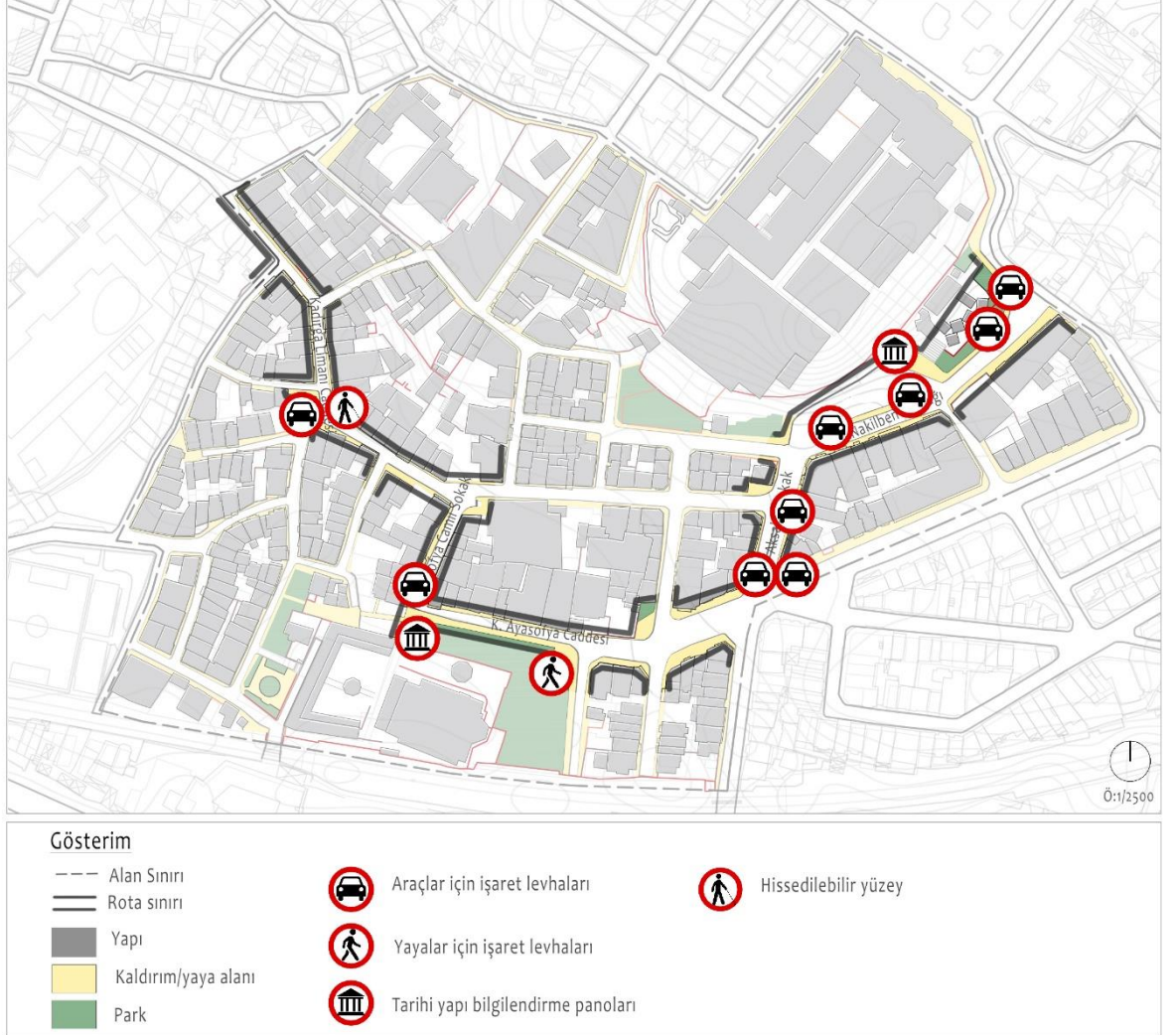
Renk: Mat bir yüzey ve yazı ile fon arasındaki renk türü karşıtlığı bilgi levhasının en rahat okunabildiği durumdur. Levhalarda koyu zemin üzerine açık renk yazılar olması tercih edilmelidir. Levhalar güvenlik için yeşil-beyaz, uyarı/tehlike için sarı-siyah, yasak, durma, acil için kırmızı-beyaz, bilgilendirme için mavi-beyaz renkte olmalıdır.

Tabelâ yüksekliği: Bilgi levhaları ve haritalar gerek tekerlekli sandalye kullanıcıları gerekse ayaktaki kişilerin görmesine imkân verecek şekilde, ulaşılabilir yükseklikte yerleştirilmiş olmalıdır. Yapı numaraları en fazla 200 cm., sokak isimleri ise en fazla 250 cm. yükseklikte konumlandırılmalıdır. Harita ve bilgilendirme levhalarında bu seviye 90-180 cm. arası olmalıdır.

Dokunsal uyarı bandı: Yükseklik ayırımları, trafik bölgeleri, havuzlar vb. gibi potansiyel tehlikelere karşı uyarmalı; yolcuları, metro istasyonları, tren garları, otobüs durakları gibi yerlerde tehlikeli bölgelere fazla yaklaşmaktan korumalıdır. Dokulu bantlar fiziksel çevrede süs ya da bordür olarak uygulanmamalıdır. Bandın genişliği en az 90 cm. döşeme kaplamasıyla kontrast renge sahip olmalıdır. Mevcut tüm kot farklılıkları açıkça işaretlenmiş, gerekli -çoklu- duyulara hitap eden-uyarıcılarla donatılmış olmalıdır. Eğer yaya yolunun kenarındaki kısım yaya yolundan daha aşağı kotta ise yolun bu kenarına bir uyarı bordürü yerleştirilmelidir. Tehlike potansiyeli barındıran merdiven, basamak, rampa ve geçişler, kullanıcıyı uyarmak üzere, zıtlık yaratacak renk, doku veya malzeme ile açıkça işaretlenmelidir. Yürüme yönüne paralel konumlandırılacak kabartmalı çizgiler, yön değiştirileceğinde, kademeli bir biçimde yerleştirilerek, kullanıcının dönüş yapmasını sağlamalıdır.

Rota üzerinde işaret elemanları ve duyumsanabilir yüzeyler incelendiğinde, araçlar için çeşitli trafik işaretleri, semt, cadde, okul tabelaları, otopark levhaları, turistik yerler için yönlendirme tabelâları, tarihi yapıların bilgilendirme panolarının olduğu tespit edilmiştir. Bunlara göre bilgi ve işaret levhaları 'araçlar için işaret levhaları', 'yayalar için işaret levhaları', 'tarihi yapı bilgilendirme

panoları' şeklinde kategorize edilerek Şekil 3.38'de verilmiştir. Alanda yayalar için işaret levhası mevcut durumda yalnızca Küçük Ayasofya Camii'nin güneydoğu cephesindeki yeşil alana yerleştirilen 'toplanma alanı' tabelâsıdır.



Şekil 3. 38 Rota üzerindeki bilgi ve işaret levhaları

Alanda yer alan bilgi ve işaret levhalarının çoğunluğu araçlara yönelik yerleştirilmiştir. Örneğin Nakilbent Sokağında 'turiſt otobüsleri için mecburi istikamet' tabelâsı bulunmaktadır. Yine araçlar için 'girilemez, yavaşla' gibi uyarı tabelâları, 'Sahilyolu, Kadırğa' gibi yön tabelâları yer almaktadır (Şekil 3.39).



Şekil 3. 39 Rota üzerindeki bilgi ve işaret levhaları (saha çalışmaları 2021,2022)

Rota üzerinde iki adet tarihi yapı bilgilendirme panosu, sadece bir noktada hissedilebilir yüzey (görme engelliler için kullanılan sarı uyarı bandı) bulunmaktadır. Ancak bu hissedilebilir yüzeyin sürekliliği olan uyarı bandının bir parçası olması gerekirken kaldırım döşemesine gelişigüzel yerleştirildiği görülmektedir (Şekil 3.40).



Şekil 3. 40 Rota üzerindeki tarihi yapıların bilgilendirme panoları ve hissedilebilir yüzey (saha çalışmaları 2021,2022)

Rota üzerindeki işaret elemanları ve duyumsanabilir yüzeyler kamusal mekânı kullanan hareket kısıtlılığı olan bireyler başta olmak üzere tüm yayalar için yetersiz kalmaktadır. Özellikle alt kademe yol olan Nakilbent Sokağından Çatladıkapı Alt

Geçidine bağlanan güzergâhta işaret levhalarının geneli araçlara hizmet etmektedir. Bu durum yaya kullanımını arka planda bırakan bir tutum olmakla mekânı kullanan yayalar için güvenlik, konfor, erişim gibi sorunları doğurmaktadır. Yine rota üzerinde yer alan tarihi alanlara erişimde bilgi ve yönlendirme eksikliği görülmektedir. Alan genelinde ve rota üzerinde görsel, işitsel ve dokunsal uyarılar bulunmamaktadır.

3.5.2 İşlevsel Kalite Bağlamında Değerlendirme

Çalışma kapsamında geliştirilen kaliteli çevre ilke ve ölçütlerinden ‘erişilebilirlik’, ‘konfor ve hareketlilik’, ‘işlev / kullanım’ ilkeleri bu başlık altında toplanmıştır. Her ilke kendi içerisinde parametrelerine göre analiz edilmektedir.

3.5.2.1 Erişilebilirlik

Erişilebilirlik ilkesinde toplu taşıma duraklarına erişim, bisiklet yolları, elektrikli araçlar için izler ve parkları, kamusal alanlara erişim, çeşitli kaynaklara erişim, parametreleri yer almaktadır.

Toplu taşıma duraklarına erişim: Ulaşım ağının güçlü olması farklı ulaşım türlerinin birbiriyle bağlantısıyla ilgilidir. Motorsuz ulaşım araçlarının yanında toplu taşımayı destekleyen otobüs, tramvay, metro vb. türlerin entegrasyonunun sağlandığı ve bu türlerin yaya ulaşımını odağına alarak kapsamlı ulaşım stratejileri geliştirilen alanlar erişilebilir mekânlardır. 19. yüzyıl başlarında kentler 800 dönümden biraz büyük olan alanlardı ve her yere ulaşım 1 mil veya 1 milden daha az bir sürede sağlanabilirdi (Southworth, 2005).

Kamusal ulaşım sistemleri ile erişilebilirliği sağlamak için yürüme mesafesinde çekim odakları oluşturmak gereklidir. Alışveriş, eğlence, kültür, eğitim, sağlık, spor, rekreasyon ve ulaşım sistemleri gibi gerekli kamusal alanlara erişim 20 dakikalık yürüme mesafesi içinde olmalıdır (İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi, 2017). 20 dakikalık yürüme mesafesi, ortalama bir kişinin yaklaşık 1 km yürüyebileceği mesafeye denk gelmektedir.

Türk Standartları Enstitüsü (TS 11783) “Şehir içi yollar- Otobüs durakları yer seçimi kuralları”na (2014) göre iki otobüs durağı arası minimum mesafe 400 m, birinci derece yollarda ise bu mesafe 600 m olarak belirtilmektedir.

Bu bilgiler ışığında alanda farklı ulaşım türleri karayolu ulaşımında otobüs durakları ve raylı sistem ulaşımında metro ve tramvay duraklarının erişim mesafeleri incelenmiştir. Raylı sistem ulaşım duraklarına erişim mesafesi 1 km, otobüs duraklarına erişim mesafesi 400m olarak baz alınmıştır. Alan raylı sistem ulaşımına göre 1km mesafede erişilebilir durumdadır. Alana en yakın tramvay durakları olan Sultanahmet durağına yaklaşık 750m, Çemberlitaş durağına 600 m mesafededir (Şekil 3.41).



Şekil 3. 41 Alanın raylı sistem duraklarına erişim mesafesi

Alan otobüs toplu taşıma ulaşımına göre 400m mesafede erişilebilir durumdadır. Alana en yakın otobüs durakları olan Çatladıkapı ve K. Ayasofya durakları yaklaşık 150m mesafededir (Şekil 3.42).



Şekil 3. 42 Alanın otobüs duraklarına erişim mesafesi

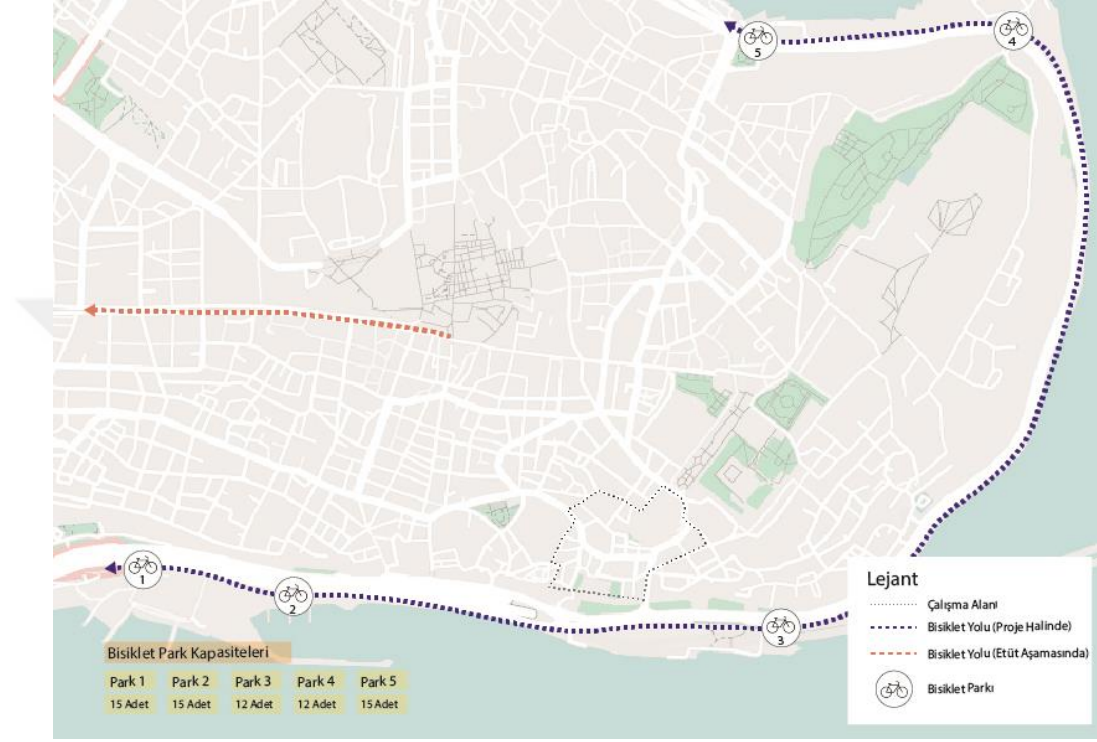
Özel bisiklet yolları ve park olanakları: Bisiklet ulaşımı çevre dostu, düşük maliyetli, sağlıklı yaşamı destekleyen, ekonomik canlılığı artıran, kamusal mekânlara erişim olanağı sağlayan bir ulaşım türüdür. Yaşanabilir kentsel mekânların oluşmasını sağlayan bisiklet kullanımı çevre kalitesini artırır (İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi, 2017).

Yaya ve bisiklet trafiğine öncelik verilmesi, yaşanabilir kentler için oldukça önemlidir. Bisiklet az kaynak kullanımı, ucuz, sessiz ve çevre dostu bir ulaşım türüdür. Yaya ve bisiklet trafiğine verilen önem araç kullanımını azaltabilir. Kentin kullanıcıları ne kadar fazla yürür ve bisiklete binerse çevre kalitesi o denli güçlenir (Gehl, 2020).

Özel bisiklet yolları ve park olanakları alanın yakın çevresindeki mevcut bisiklet yolu güzergâhının olması ve bisiklet park yerlerinin yakınlığı ile ölçülmüştür. Alanın yakın çevresinde mevcutta bisiklet yolu yer almamakta ancak 400m mesafede bisiklet park yeri (12 bisiklet park kapasitesi) bulunmaktadır. Ayrıca İstanbul Büyükşehir Belediyesi İstanbul Bisiklet Haritasına göre alanın güneyindeki Kennedy Caddesinden sahil boyunca bisiklet yolu güzergâhı önerilmiş olup proje aşamasında olduğu belirtilmiştir. Yine alanın kuzeyinde yer alan Ordu

Caddesinde (tramvay yolu) etüt aşamasında olan öneri bisiklet yolu bulunmaktadır (Şekil 3.43).

Saha gezileri sırasında bisiklet kullanıcılarına rastlanmıştır ancak bisiklet yolu veya bisiklet kullanımını destekleyecek alanlar bulunmadığı tespit edilmiştir. Alan bisiklet yolları ve park yerleri bakımından yetersiz görülmüştür.



Şekil 3. 43 Alanın yakın çevresi bisiklet yolları ve park yerleri

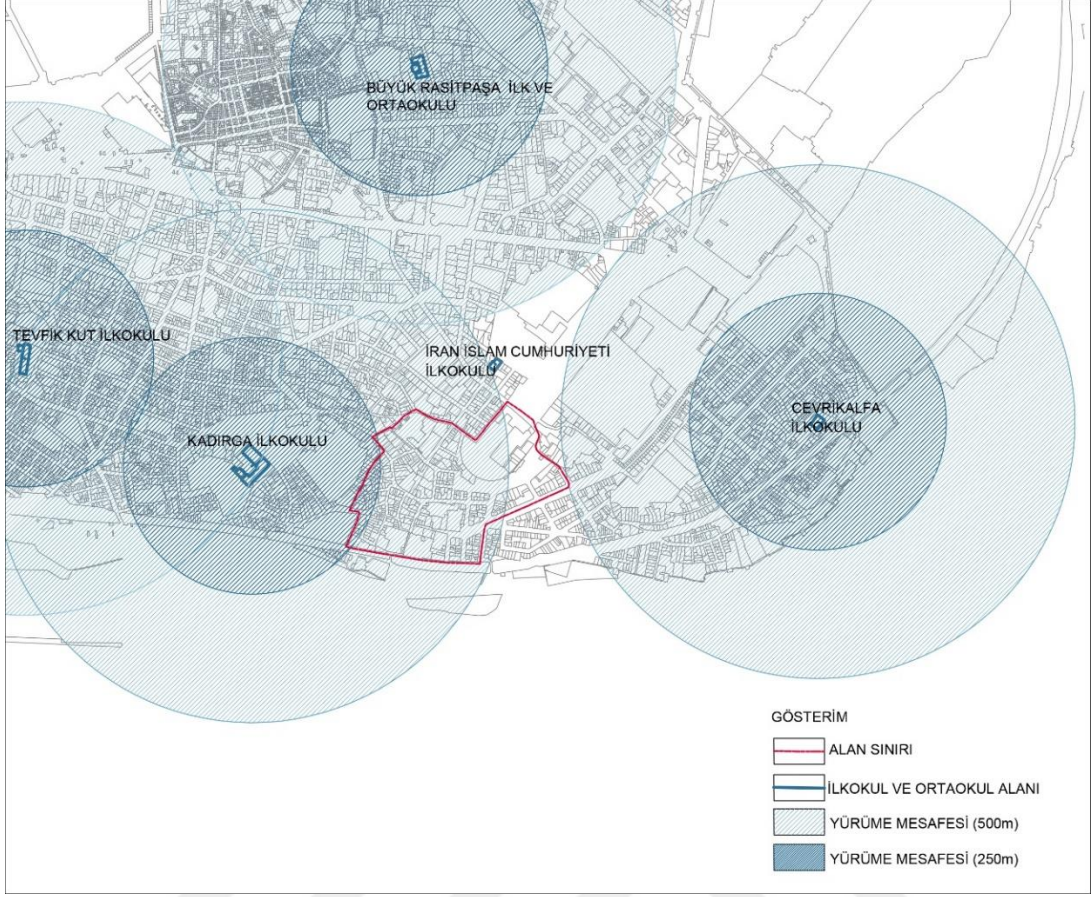
Kaynak: İBB, İstanbul Bisiklet Haritası'ndan düzenlenmiştir.



Şekil 3. 44. Alanda bisiklet kullanan bir çocuk, Ağustos 2020.

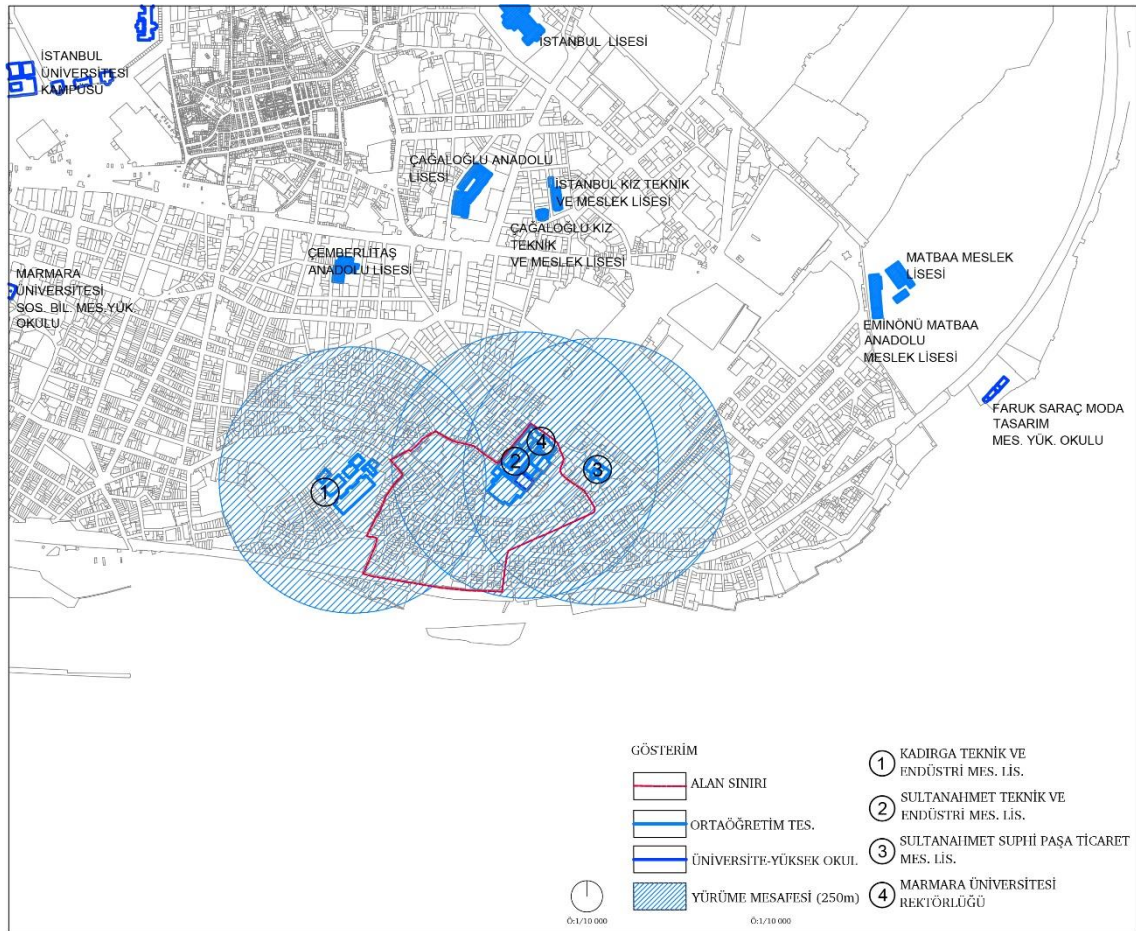
Kamusal alanlara (eğitim, sağlık, park vb.) erişim: Eğitim, sağlık ile yeşil alanlar gibi hizmetlere erişim yürüme mesafesinde olmalıdır. Donatı alanlarına erişim için minimum olması gereken yürüme mesafeleri Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği'nin 12. maddesine göre *“çocuk bahçesi, oyun alanı, açık semt spor alanı, aile sağlık merkezi, kreş, anaokulu ve ilkokul fonksiyonları takriben 500 metre, ortaokullar takriben 1.000 metre, liseler ise takriben 2.500 metre mesafe...”*; *“dini tesislerden küçük cami/mescit takriben 250 metre, orta kademedeki (semt) cami takriben 400 metre mesafe...”* belirtilmektedir. Ancak bu mesafeler topoğrafya, yapılaşma, yoğunluk, mevcut doku, doğal ve yapay eşikler dikkate alınarak sağlanmalıdır.

Alanda açık ve yeşil alanlar, sosyal ve kültürel tesis alanları, eğitim tesis alanları ve dini tesis alanlarının toplamı 30.781,61m² olup alanın yaklaşık %36'sını bu alanlar oluşturmaktadır. Özellikle Sultanahmet Meslek Lisesi bu oranın %13.72 payına sahiptir. Eğitim tesis alanlarında erişilebilirlik mahalle bazlı değil, ilçe bazlı ele alınması gereken bir konudur. Bu nedenle çalışma kapsamında yer alan donatı alanlarının erişilebilirlik ölçeği daha üst ölçeklere hizmet ettiğinden önem taşımaktadır. Bu bölümde alandaki donatı alanları ve alanın 1-1.5 km çapında kalan donatı alanlarının erişim mesafeleri analiz edilmiştir. Erişim mesafeleri ilkokul alanlarında 500m, ortaokul alanlarında 1000m ve lise alanlarında 2500m, park alanlarda 500m'dir. Alanın yakın çevresinde Kadırga İlkokulu ve İran İslam Cumhuriyeti İlkokulu yer almakta olup minimum 250-500m mesafelere göre bile alan ilkokul ve ortaokul alanları bakımından erişilebilir durumdadır (Şekil 3. 45).

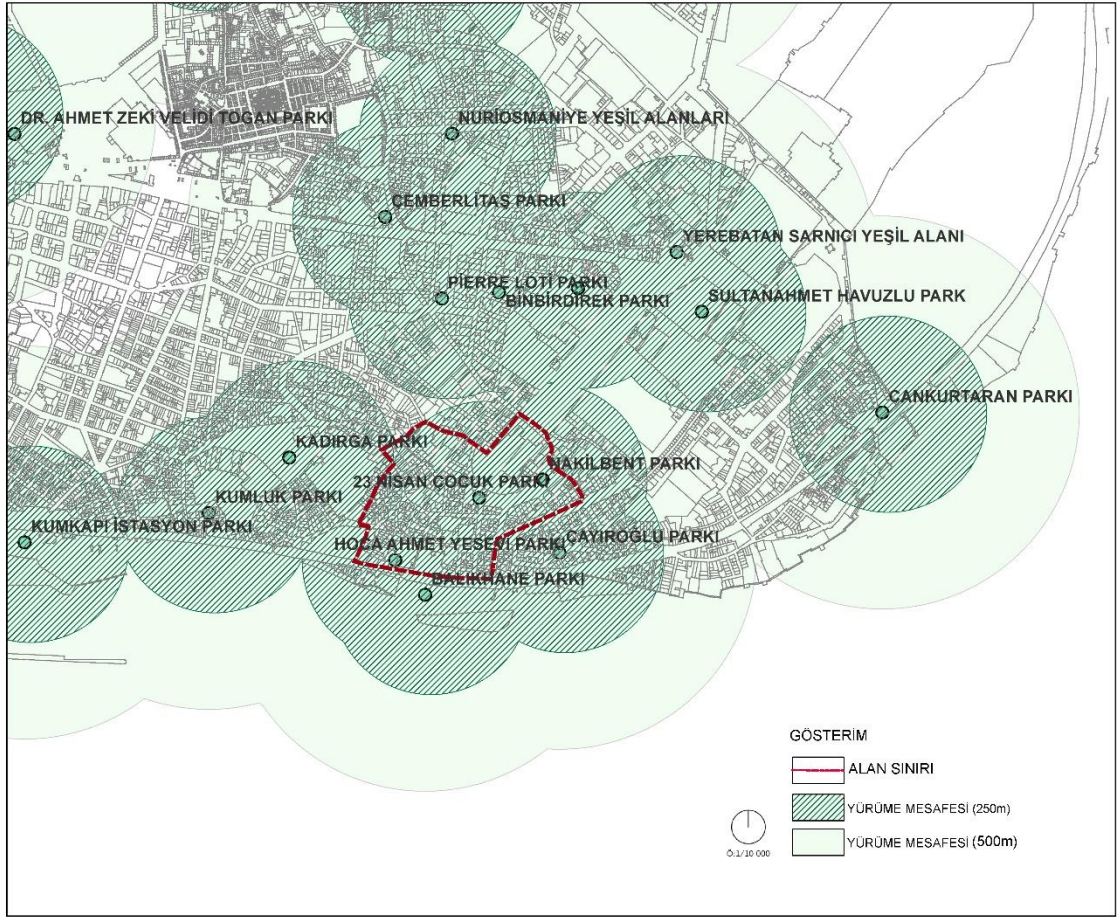


Şekil 3. 45 Alanın yakın çevresindeki ilkokul ve ortaokul erişim mesafeleri

Alanda ortaöğretim tesisi olarak Sultanahmet Meslek ve Teknik Lisesi, yakın çevresinde Kadirga Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi ve Sultanahmet Suphipaşa Ticaret Meslek Lisesi bulunmaktadır. Ortaöğretim tesis alanları erişim mesafesi 2500 m olarak verilmekle beraber minimum 250m erişim mesafesine göre bile alan ortaöğretim tesis (lise) alanları bakımından erişilebilir durumdadır (Şekil 3.46).



Alanda Nakilbent Parkı, 23 Nisan Çocuk Parkı ve Hoca Ahmet Yesevi Parkı bulunmaktadır. Alandaki ve alanın yakın çevresindeki parkların erişim mesafeleri 250 ve 500 metreye göre analiz edildiğinde, alan park alanları bakımından erişilebilir durumdadır (Şekil 3.47).



Şekil 3. 47 Alanın yakın çevresindeki park alanları erişim mesafeleri

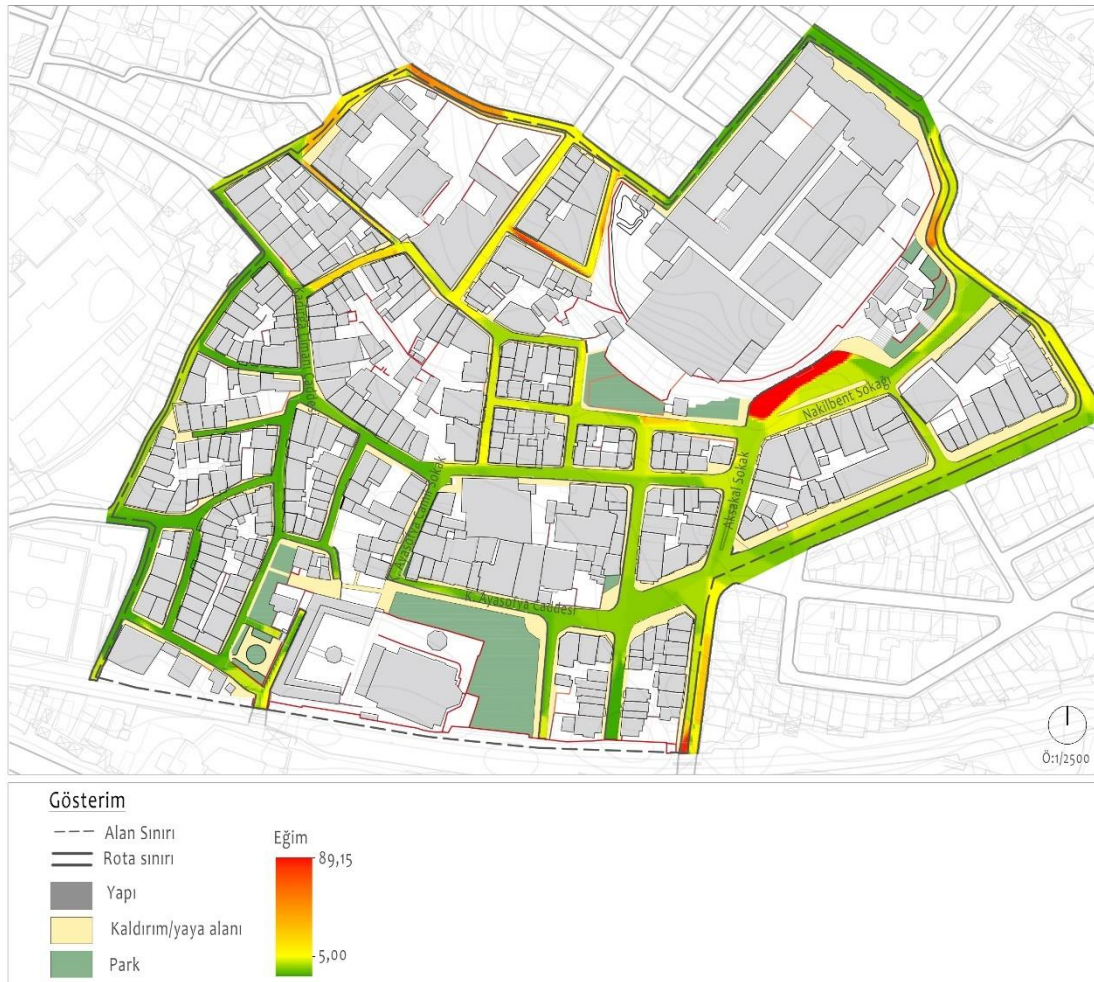
Çeşitli Kaynaklara Erişim:

Alanın güneyinde kalan kıyıda sosyal tesisler ve parklar bulunmakta olup bu alanlara erişim mesafesi yaklaşık 350m'dir. Alanın güneyinden geçen Kennedy Caddesi 2x3 şeritli, 70 km/s hız sınırlı, kentiçinde ana arter vasfında olan sahil yolu kıyıya erişimi güçleştirmektedir. Saha gezisinde deneyimlenen kıyı erişimine göre alandan kıyıya ulaşmada yaya yollarının genişliği, yönlendirme, tabela eksikleri gibi sorunlar tespit edilmiştir. Kıyıya erişimdeki en önemli sorun Kennedy Caddesinden kaynaklı erişimin güç olmasıdır.

3.5.2.2 Konfor ve Hareketlilik

Konfor ve Hareketlilik ilkesinde eğim ve topoğrafya, peyzaj (gölge/ses/kirlilik yalıtımı), güvenlik, iklim ve alanda vakit geçirme olanakları parametreleri yer almakta olup aşağıda açıklanmaktadır.

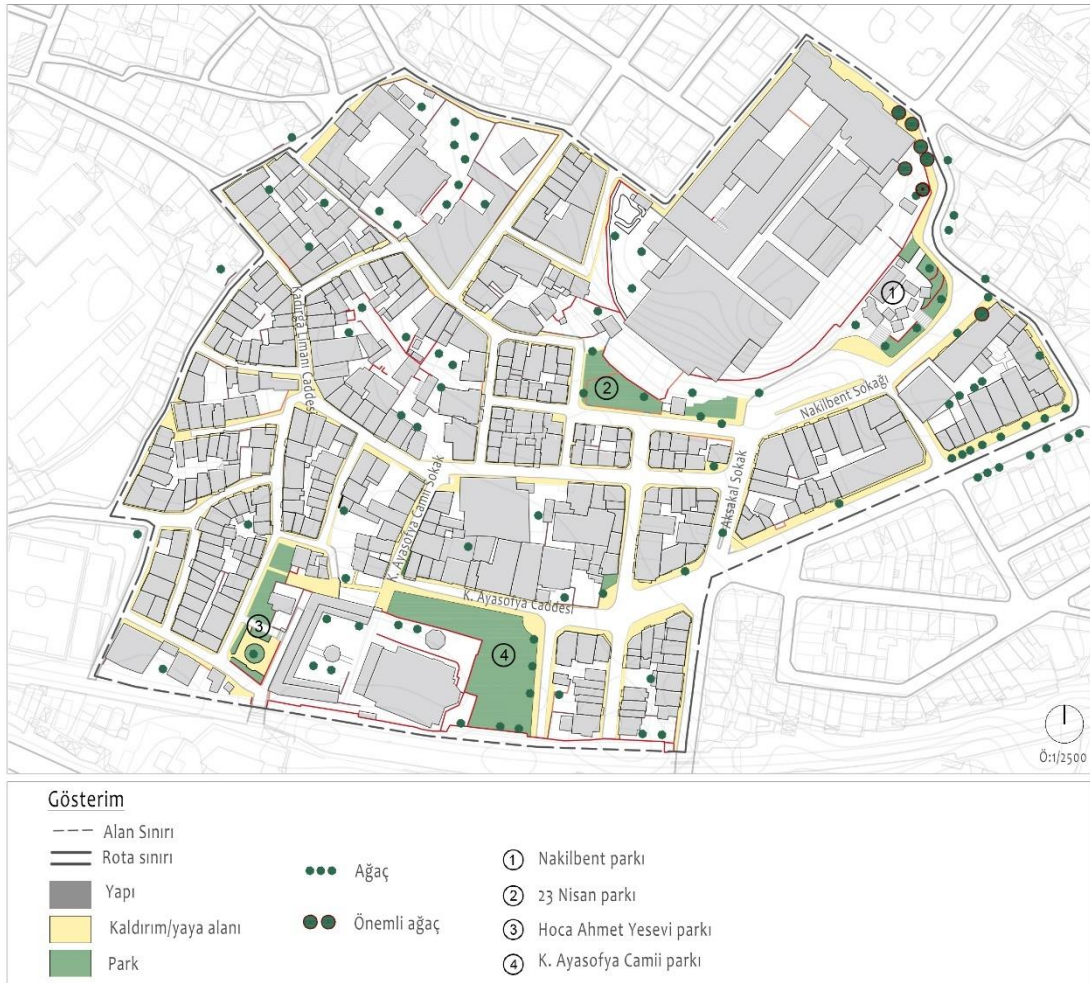
Eğim ve topoğrafya: Alandaki yolların hareket kabiliyeti kısıtlı bireyler tarafından ulaşılabilirliğini ölçmek amacıyla yollardaki eğimin eşiği %5 (detaylı bilgi için bkz. Bölüm 3.5.1.1 Herkes için çevre) kabul edilmiştir. %5 eşiğe göre Sphendone ve Sokullu Mehmet Paşa Camii civarlarındaki sokaklar bu durumu aşmaktadır (Şekil 3.48).



Şekil 3. 48 Sokakların %5 eşik eğim haritası

Peyzaj (gölge/ses/kirlilik yalıtımı): Kent mekânında ağaçlar, çiçekler, peyzaj öğeleri önemli role sahiptir. Yaz aylarında gölge sağlayan ağaç mekânı tanımlar ve önemli yerleri işaret eder. Bu öğeler estetik nitelik haricinde rekreasyon, çeşitlilik, sürdürülebilirlik gibi simgesel değerler de sunar (Gehl, 2020).

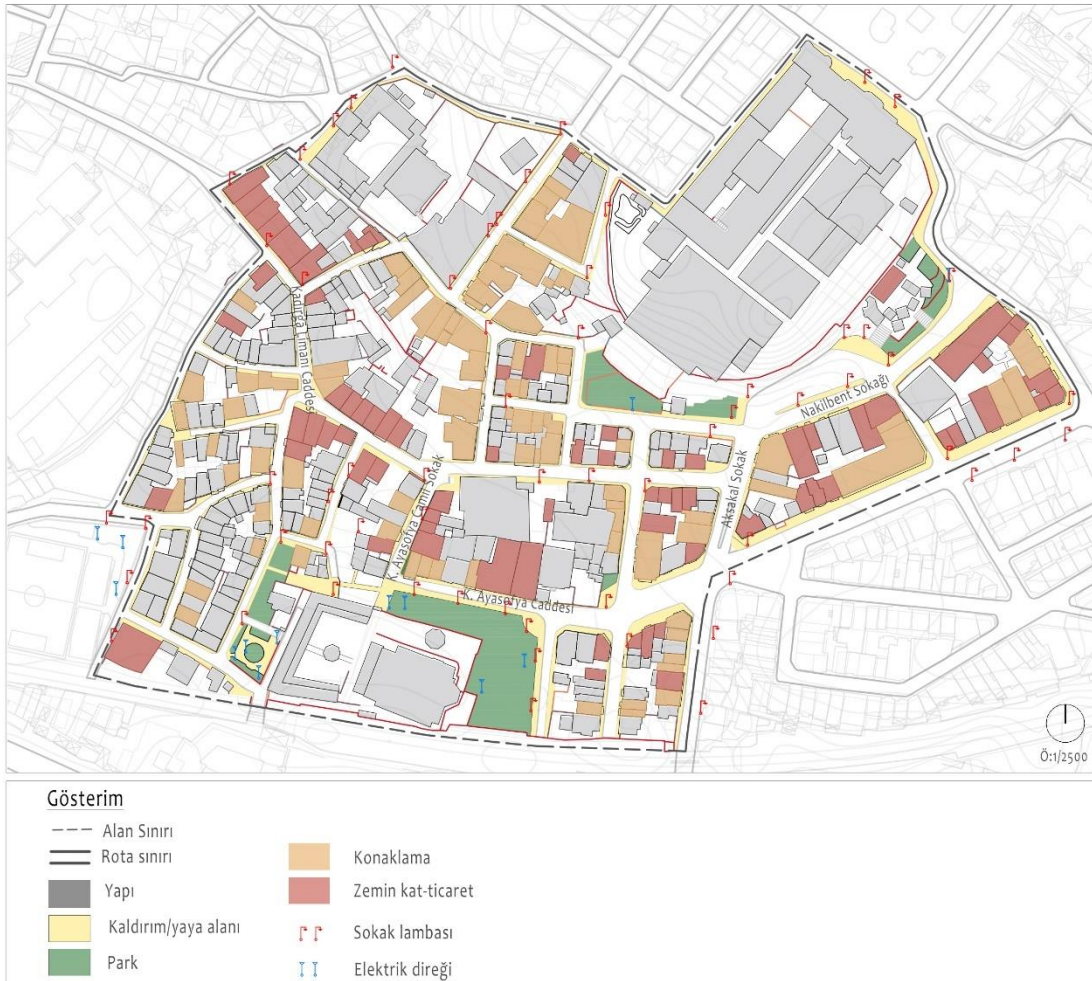
Kentsel mekânda peyzaj öğeleri rekreasyon, sürdürülebilirlik, çeşitlilik, estetik gibi değerler taşısa da bunun yanında kullanıcılara oturma, dinlenme sırasında gölge, sohbet sırasında ses yalıtımı sağlayabilen önemli elemanlardır. Alanda Nakilbent Parkı, 23 Nisan Parkı, Hoca Ahmet Yesevi Parkı ve Küçük Ayasofya Camii önünde park bulunmaktadır. Ek olarak Akburçak Sokağının köşesinde bir oturma alanı bulunmaktadır. Alanın tarihi ve kültürel değeri baz alındığında yapılaşma yoğunluğunun oluşturduğu baskı ve park alanlarındaki eksikler nedeniyle peyzaj alanları yetersiz bulunmuştur (Şekil 3.49).



Şekil 3. 49 Alandaki parklar ve ağaç dokusu

Güvenlik: Etkinlik olmayan işlevsiz sokaklar, kapalı, cansız ve karanlık cepheler, yetersiz aydınlatma, ıssız patikalar ve yaya geçitleri, kuytu köşeler güvensiz alanlardır. Kamusal alanlarda güvenlik konusunun önkoşulu gerçek ve algılanan güvenliğinin güçlendirilmesidir. (Gehl, 2020)

Aydınlatma konusunun yanısıra gece/gündüz kullanım ve zemin kat kullanımları güvenlik için önemli konulardır. Konaklama tesislerinin 24 saat ve ticari birimlerin belli saatlere kadar açık olması güvenlik için olumlu bir durumdur. Bu kapsamda güvenlik alanda aydınlatma elemanları ve zemin kat ticari ve konaklama arazi kullanım fonksiyonlarına ve sosyal yapısına göre incelenmiştir. Konaklama ve ticari fonksiyonların olduğu sokaklar daha güvenli bulunurken, aydınlatma elemanı olmayan ve çıkmaz sokaklar diğer sokaklara göre daha güvensiz bulunmuştur (Şekil 3.50).



Şekil 3. 50 Alandaki zemin kat kullanımları ve aydınlatma elemanları

Alanın sosyal yapısı ve suç korkusuna ilişkin yapılan bir araştırmada¹, Küçük Ayasofya Mahallesi %57.2 oranında güvensiz, %40.9 oranında güvenli bulunmuştur. Tandoğan'ın (2018) araştırmasına göre alanda suç korkusunun nedenlerinden en yüksek hırsızlığın çıktığı ve mahallede yaşayanların yüksek oranda suç korkusuna sahip oldukları belirtilmektedir. Alan gündüz yoğun yaya kullanımına maruz kalan bir bölge olsa da bahsi geçen nedenlerle güvenlik problemlerinin olduğu anlaşılmaktadır.

İklim: Mikro iklim yerel atmosferin içinde kalan iklimi ifade eder. Güneş, rüzgâr, ışık gibi doğal iklimsel koşulların mekânı etkilemesidir. Hava koşullarının iyi olması kalite için önemli bir ölçüttür (Gehl, 2020).

Bina aralıkları komşu binaların güneş ısısından yararlanma durumunu engellemeyecek şekilde tasarlanmalıdır. İklimde peyzaj düzenlenmesi güneş ısınımı, rüzgâr etkileri, havalandırma ve gölgelendirme konularında önemlidir. İstanbul ılımlı nemli iklim bölgesi için; kuzey cephesinde kış rüzgârlarından korunmak için sürekli yeşil ve dalları alçak olan ağaçlar, güneyde alçak çalılar veya yüksek olmayan ağaçlar uygulanmalı, güneybatı ve batı cephelerinde ise güneşi engelleyen, havalandırmaya izin veren yüksek gövdeli, yaprak döken ağaçlar yerleştirilmelidir. Güney cephesinde kışın yaprağını döken ağaçlar aracılığı ile kışın eğik gelen güneş ısınımını içeri almak, yazın ise ağaçları güneş kontrolü olarak kullanmak olanaklıdır (İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi, 2017).

İklim birçok faktöre bağlı ve detaylı ele alınması gereken bir konu olması nedeniyle bu kısım çalışma dışında tutularak yalnızca dikkat edilmesi gereken hususlar belirtilmiştir.

Alanda vakit geçirme olanakları: Kent mekânında oturmak, izlemek, beklemek, sohbet etmek veya dinlenmek eylemlerini kullanıcılara sağlayan alanlar sunulmalıdır. Oturma ve dinlenme alanları, banklar vb. olanakların varlığı ve bu olanakların niteliği kritiktir. Saha keşiflerinde sohbet eden gruplar, parkta çocuklarını oynatan ebeveynler, kapı önünde oturan mahalle sakinlerine rastlanılmıştır. Alanda park ve oturma alanları olsa da alanda vakit geçirme olanaklarının kısıtlı olduğu gözlemlenmiştir (Şekil 3.51).

¹ Daha detaylı bilgi için bkz. O. Tandoğan (2018). *Kent Merkezindeki Konut Alanlarında Ebeveynlerin Suç Korkusu: Küçük Ayasofya Örneği*.



Şekil 3. 51 Alanda oturan, bekleyen, sohbet eden mahalle sakinleri (saha çalışmaları 2021,2022)

3.5.2.3 İşlev / Kullanım

İşlev/kullanım ilkesinde uyumlu işlevsel kullanım, otopark alanları, rekreasyon faaliyetlerinin çeşitliliği, farklı aktivite çeşitliliği parametreleri yer almaktadır.

Uyumlu işlevsel kullanım: Mekân etkinlik/ fonksiyon gibi işlevsel gereksinimlere cevap vermelidir. Kent mekânı sürekli gelişen ve değişen bir organizma olduğu için kentlerin geleceğini yönlendiren fonksiyonla ilgili kararlar mevcut durumla uyum sağlamalıdır. Yapı adaları, kullanımları, yapı nizamı, yapı yüksekliği, bahçe mesafeleri, taşıt, yaya ve bisiklet yolları, parklar, meydanlar gibi kentsel sosyal ve teknik altyapı alanları gibi konular imar planları ve yasal mevzuatlar doğrultusunda belirlenir (Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği, 2014).

Mevcut arazi kullanımına göre alanda iskân alanları (konut), turizm (konaklama) ve kentsel çalışma alanları (ticaret) kullanımları yoğunluktadır. Ayrıca önemli bir bölümü donatı alanlarından oluşmakta ve bu donatılar kent ölçeğine hizmet etmektedir. Mahallede konut yapıları zamanla konaklama yapısına dönüşmektedir. Bu durumda gelecek yapılanmasını öngören imar planları önem arz etmektedir. Uyumlu işlevsel kullanım parametresinde mevcut durum ve imar planı fonksiyonlarının karşılaştırılması yapılarak fonksiyonların büyüklüklerine göre değerlendirme yapılmıştır (Şekil 3.52).

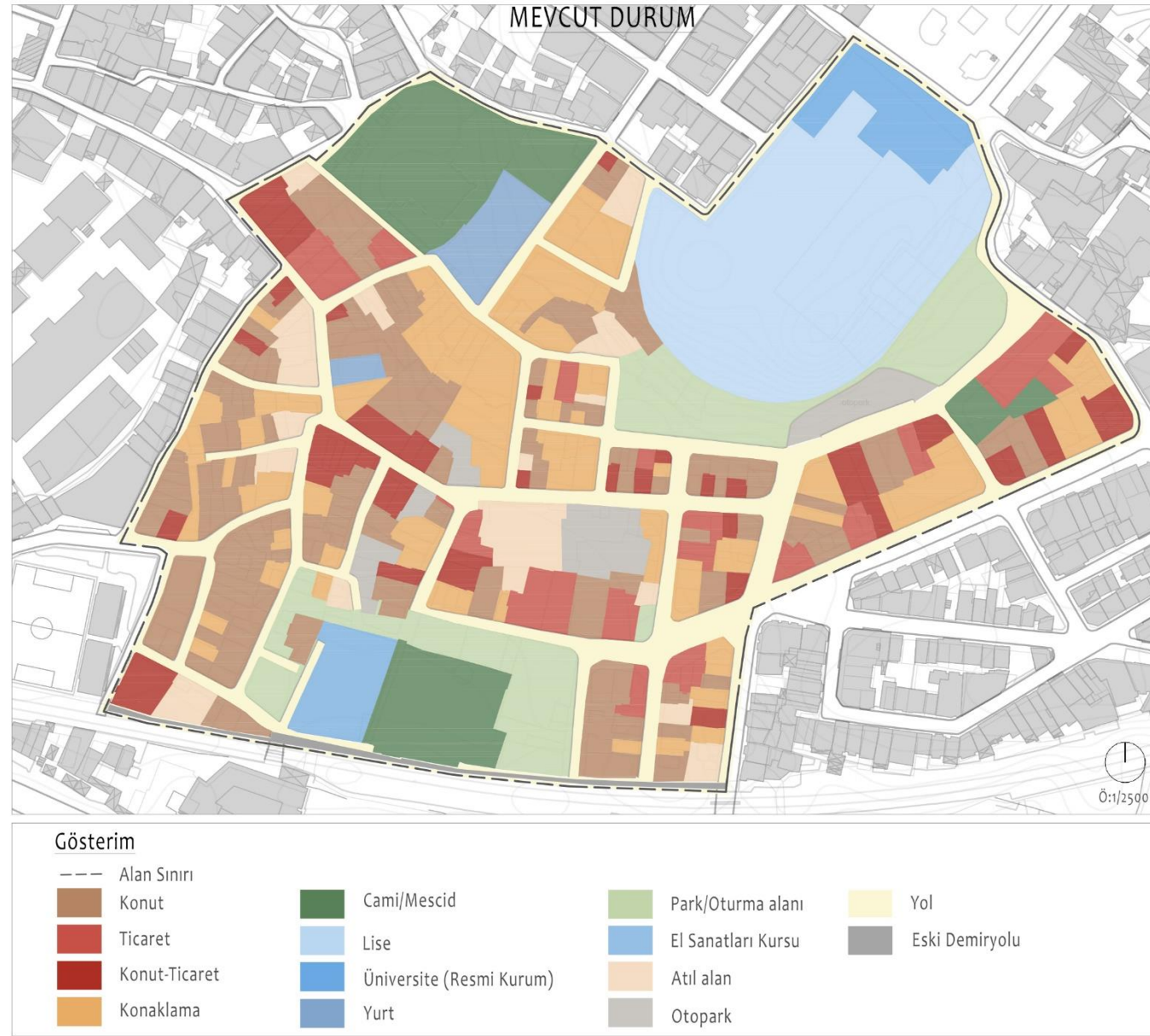
Alanın mevcut durum arazi kullanımı ve imar planı fonksiyon yüzölçümleri Tablo 3.9'da verilmiştir. Mevcut arazi kullanımında en fazla yüzölçümüne sahip fonksiyon sırasıyla konut, taşıt yolu, meslek ve teknik eğitim tesis alanı iken imar planında bu durum konut, yaya alanı, meslek ve teknik eğitim tesis alanı ve parktır.

Mevcut durum ve imar planı fonksiyon dağılımı arasındaki temel farklar; konut, konaklama, ticaret, yaya alanı, taşıt yolu ve otopark alanları fonksiyonlarında görülmektedir.

Konut alanı imar planında %16.50 oranında iken imar planında %29.02 oranında; konaklama alanı imar planında %12.86 oranında iken imar planında %5.3 oranındadır. Bu durum konut yapılarının konaklama yapısına dönüştüğü yorumunu doğrulamaktadır.

Tablo 3. 9 Alanın mevcut durum arazi kullanımı ve imar planı fonksiyon yüzölçümleri

Fonksiyon	Mevcut Durum		İmar Planı	
	Yüzölçümü (m ²)	Oran (%)	Yüzölçümü (m ²)	Oran (%)
Konut	14.027,06	16,50%	24.669,42	29,02%
Ticaret	3.984,34	4,69%	-	-
Konut-Ticaret	4.896,54	5,76%	-	-
Konut-Konaklama	-	0,00%	4.358,94	5,13%
Konaklama	10.929,58	12,86%		
Park	7.099,81	8,35%	9.935,99	11,69%
Yurt	1.460,58	1,72%	-	-
Sosyal ve Kültürel Tesis Alanı	1.443,56	1,70%	2.857,34	3,36%
Meslek ve Teknik Eğitim Tesis Alanı	11.662,80	13,72%	11.370,28	
Üniversite R.K.	1.917,17	2,26%	1.443,41	1,70%
Hamam	-	-	1.391,67	1,64%
Çeşme	-	-	66,54	0,08%
Cami/Mescid/Hazire	7.197,69	8,47%	7.129,76	8,39%
Yaya alanı	-	-	15.947,11	18,76%
Taşıt Yolu	13.300,56	15,65%	4.915,66	5,78%
Demiryolu	795,07	0,94%	795,07	0,94%
Trafo	-	-	118,81	0,14%
Âtıl alan	3.728,14	4,39%	-	-
Otopark	2.557,11	3,01%	-	-
Toplam	85.000,00		85.000,00	86,62%



Şekil 3. 52 Alanın mevcut durum arazi kullanımı ve imar planı fonksiyon dağılımı karşılaştırması

Kaynak: 2018 tarihli halihazır harita, saha çalışmaları ve 4.10.2012 onanlı Koruma Amaçlı İmar Planı kapsamında E. Yalçinkaya tarafından derlenmiştir.

Mevcut durumda alanın %4.69'unu oluşturan ticaret alanı ve %3.01'ini oluşturan otopark alanı imar planı fonksiyonlarında yer almamaktadır. Ayrıca imar planında tarihi hamam olarak yer alan Çardaklı Hamamı mevcutta âtil durumdadır.

Alandaki açık ve yeşil alanlar incelendiğinde mevcutta %8.35 oranında olan park alanı, imar planında %11.69 seviyelerindedir. Bu farkın sebebi imar planında yapı adalarının içinde kalan parkların mevcut durumda varolmamasıdır.

Mevcut arazi kullanımı ile imar planı arasındaki en önemli fark mevcut arazi kullanımında % 15.65 oranındaki taşıt yolunun imar planında %5.78 oranında olmasıdır. Bu durum koruma planının bölgede araç yollarının yaya ağırlıklı yollara dönüşmesi kararını anlatmaktadır.

Çalışmanın konusunu oluşturan yaya alanları ise mevcut durumda araç işgalları, ticari birimlerin kaldırılma taşan işgalleri, yaya hareketi için yetersiz genişlikler ile sağlanamazken imar planında yaya alanları %18.76 oranındadır. Buradaki temel farkın sebebi imar planında yaya olarak öngörülen alanlarının tamamının halen araç trafiğine açık olmasından kaynaklıdır.

Mevcut durum arazi kullanımı ile imar planı fonksiyon dağılımı arasındaki benzerlikler incelendiğinde ise eğitim alanı, dini tesis alanı fonksiyonlarında oranlar paraleldir. Özetle mevcut durum ve imar planı arasında ciddi farklar bulunmakta; mevcutta taşıt yolunun, imar planında ise yaya alanının ön planda olduğu dikkat çekmektedir. Bu durum alanın kaliteli çevre niteliğinde önem teşkil eden erişilebilirlik, konfor ve hareketlilik konularında sorunları işaret etmektedir.

Otopark alanları: Otopark alanlarının yetersizliği, doğru tasarlanmamış olması nedenleriyle sokaklar yol boyu araç depolama alanlarına dönüşmüş, kaldırımlar işgal edilmiştir. Bu da yaya ve trafik sirkülasyonunda ciddi problemler yaratmaktadır (İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi, 2017).

Saha gezilerinde her sokağa araç girişinin olmasından kaynaklı yol kenarlarında taşıt parklarının fazla olduğu, belediye otoparklarının yetersizliği, özel otoparkların yüksek ücretli olması gibi sorunlarla karşılaşmıştır. Ayrıca otopark alanlarında, dezavantajlı gruplar için park alanları bırakılmalıdır. Otopark alanlarında bırakılması gereken engelli park yeri sayısı Tablo 3.10'da verilmiştir.

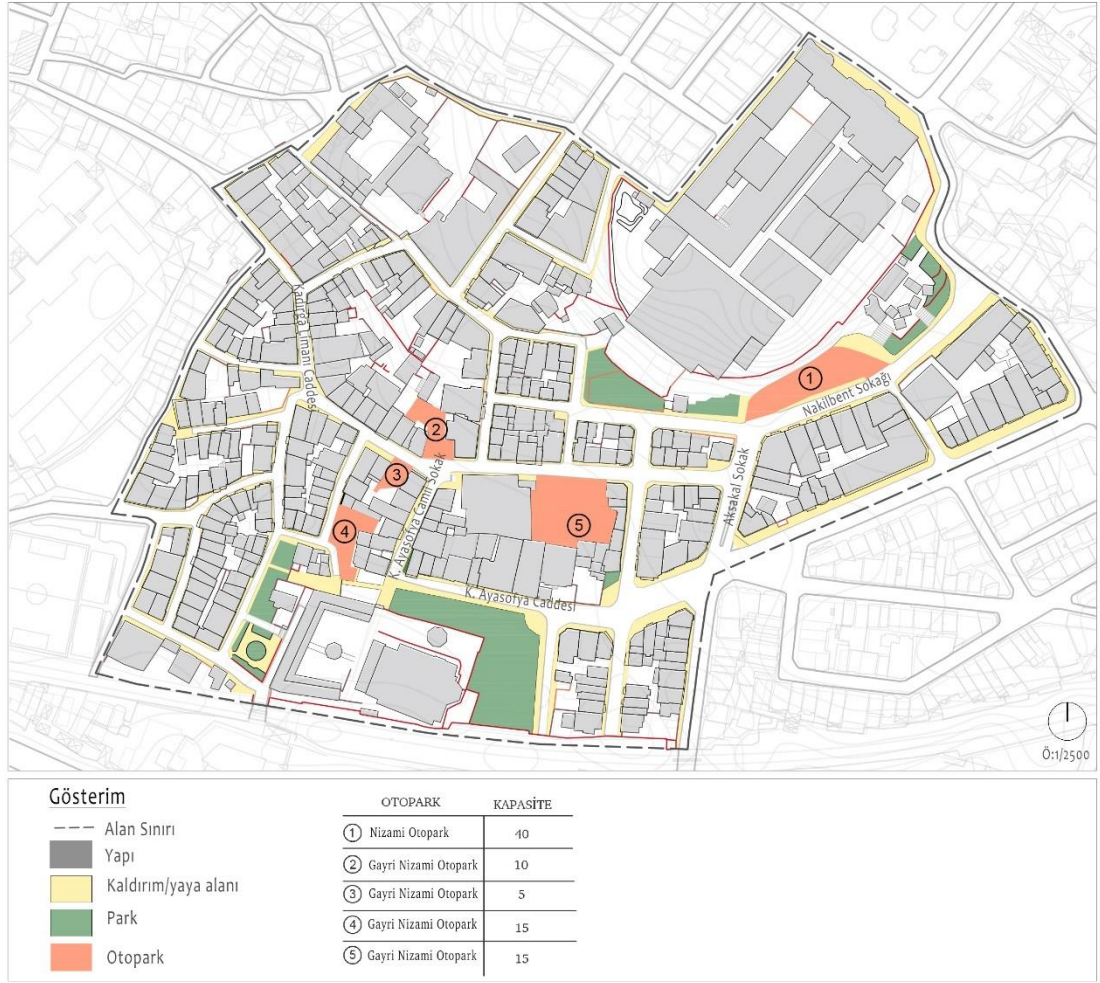
Tablo 3. 10. Otopark alanlarında bırakılması gereken engelli park yeri sayısı

Otopark yeri sayısı	Engelli Park Yeri Sayısı
1-25	1
26-50	2
51-75	3
76-100	4
101-150	5
151-200	6
201-300	7
301-400	8
401-500	9
501-1000	Tamamının %2'si
1001- üstü	20+1000'in üstündeki her 100 park yeri için 1 ilave

Kaynak: İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi, 2017, s.194.

Otopark alanları kapasitesi ve yeterliliği alandaki mevcut otoparklar, bu otoparkların kapasitesi, engelli park yeri sayısı ve sokaklardaki araçların park durumuna göre değerlendirilmiştir.

Alanın turizm işlevinin yoğunlaştığı ve ticari bir alan olması nedeniyle trafik sirkülasyonu oldukça yüksektir. Alandaki her sokak ve cadde araç trafiğine açık durumdadır. Tur arabaları, konaklayan, gezen, çalışan, oturan kullanıcıların araç yoğunluğu alanda otopark sorunu yaratmaktadır. Alanda bir kamu, dört özel otopark alanı olmak üzere toplam 95 araçlık kapasite bulunmaktadır (Şekil 3.37). Kamu otoparkı genellikle doludur; özel otoparklar ise pek tercih edilmemektedir. Alan taşıtlarla işgal edilen kaldırımlar nedeniyle yayalar bakımından problemli görülmektedir.



Şekil 3. 53 Alandaki nizami ve gayri nizami otopark alanları ve kapasiteleri

Otopark alanlarında ayrılması gereken engelli park yeri sayısı alandaki otopark alanlarının kapasitelerine göre incelendiğinde, hiçbirinde engelli park yeri olmadığı tespit edilmiştir.

Rekreasyon faaliyetlerinin çeşitliliği: Alanda her yaş grubuna imkân sağlayacak aktif spor tesis alanları, park alanları, yürüyüş olanağı, koşu vb. faaliyetler için olanaklar, eğlence ve oyun alanlarının olması rekreasyon faaliyet çeşitliliğinin göstergesidir. Alanın rekreasyon faaliyetlerinin çeşitliliği mevcut arazi kullanım verilerine dayalı değerlendirilmiştir.

Alanda rekreasyon faaliyetleri bakımından yürüme mesafesinde parklar, spor tesisleri, yürüyüş olanağı, koşu vb. faaliyetler için olanaklar bulunmaktadır. Park Sultanahmet Meslek Lisesi'nin bahçesinde spor tesisleri yer almakta ancak bu spor tesisleri afet ve acil durum toplanma alanıdır. Alanda dört (4) park dışında yürüme

mesafesinde Balıkhane Parkı, Kadirga Parkı, Eminönü Spor Tesisi bulunmakta olup alan rekreasyon faaliyetleri bakımından çeşitlilik göstermektedir.

Farklı aktivite çeşitliliği: Kent mekânının kalitesini belirlemede etkinlik önemli bir etkidir. Mekânın fazla yaya tarafından kullanılıyor olması kalite için yeterli değildir. Fazla yürüyen insanın olması ulaşım yetersizliklerinden dolayı ya da farklı işlevler arasındaki uzak mesafeden kaynaklanıyor olabilir (Gehl, 2020).

Alanın canlı, aktif ve güvenli olmasına da katkı sağlayan farklı etkinlikler kentsel mekânda önemlidir. Alandaki farklı aktiviteler incelendiğinde tarihi bölge olması nedeniyle bu durumda en önemli etkinliklerin başında müzeler ve anıt yapılar ile önem taşıyan mimari yapılar gelmektedir. Alanda ziyaret edilen yapılar Küçük Ayasofya Camii, Nakilbent Sarnıcı, Sokullu Mehmet Paşa Camii mevsimlerden bağımsız olarak tüm zamanlarda kullanılmakta olduğundan alan etkinlik açısından faaldır.

Alanın yakın çevresindeki etkinlikler/aktiviteler incelendiğinde ise Sultanahmet Camii, Türk ve İslam Eserleri Müzesi, Ayasofya Camii, Yerebatan Sarnıcı, Şerefiye Sarnıcı, Büyük Saray Mozaikleri Müzesi, Arasta gibi önemli yerler bulunmaktadır. Tarihi Yarımada'nın Kentsel Arkeolojik Alanında kalan bu alanlar tarihi ve kültürel açıdan büyük değere sahiptir.

3.5.3 Çevresel Kalite Bağlamında Değerlendirme

Çalışma kapsamında geliştirilen kaliteli çevre ilke ve ölçütlerinden 'yaşanabilirlik', 'kimlik ve imaj' ilkeleri bu başlık altında toplanmıştır. Her ilke kendi içerisinde parametrelerine göre analiz edilmektedir.

3.5.3.1 Yaşanabilirlik

Çevresel sağlık / temizlik: Bu bölümde saha araştırmalarında gözleme dayalı olarak sokakların temizliği çöp kutularının varlığı ve yapıların çevresindeki genel temizlik dikkate alınmıştır. Alanda bazı yapıların önünde yer alan inşaat malzemeleri ve sokakların döşemelerinde bakımsızlık saptanmıştır. Ayrıca çöp kutularının dağınık yerleşimi alanda sorun oluşturmaktadır.

Kirlilik düzeyi: Gürültü düzeyi (Müzikli mekânlar, arazi kullanım ile ilgili gürültü, araç gürültüsü, korna ve satıcı sesleri), hava, toz, koku kirliliği vb. durumları ifade

eder. Yaya ve araç trafiğinin olduğu bölgelerde, müzikli mekânlarda, arazi kullanımına bağlı olarak yapılarda gürültü düzeyi yüksek olabilir. Gehl'e (2010) göre insanlarla rahat sohbet edebilmek veya konuşabilmek için mekânın gürültü düzeyinin en fazla 60 desibel olması gerekir. Gürültü düzeyinin 8 desibel artışı kişiye gürültünün iki kat arttığı hissi vermektedir.

04.06.2010 tarih 27601 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan *Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi Yönetmeliğine* göre araçtan kaynaklı çevresel gürültü sınır değerlerine göre eğitim, kültür sağlık gibi donatı alanlarında gündüz 65 dBA, akşam 60 Dba, gece 55 Dba, konutların yoğun olduğu ve ticari faaliyetlerin de yer aldığı alanlarda gündüz 68 dBA, akşam 63 Dba, gece 58 Dba sınırları verilmektedir. Alanın araç trafiğinden kaynaklı gürültü düzeyleri bu kriterlere göre sınır olarak belirlenmiştir.

Alandaki gürültü düzeyi ölçümü İstanbul Büyükşehir Belediyesi Çevre Koruma Müdürlüğü tarafından "İstanbul Gürültü Eylem Planı (2015)" kapsamında yapılan gürültü haritalarına göre değerlendirilmiştir. Gürültü haritaları gündüz, akşam ve gece olmak üzere üç periyotta hazırlandığından alandaki gürültü düzeyi de bu üç periyotta incelenmiştir.

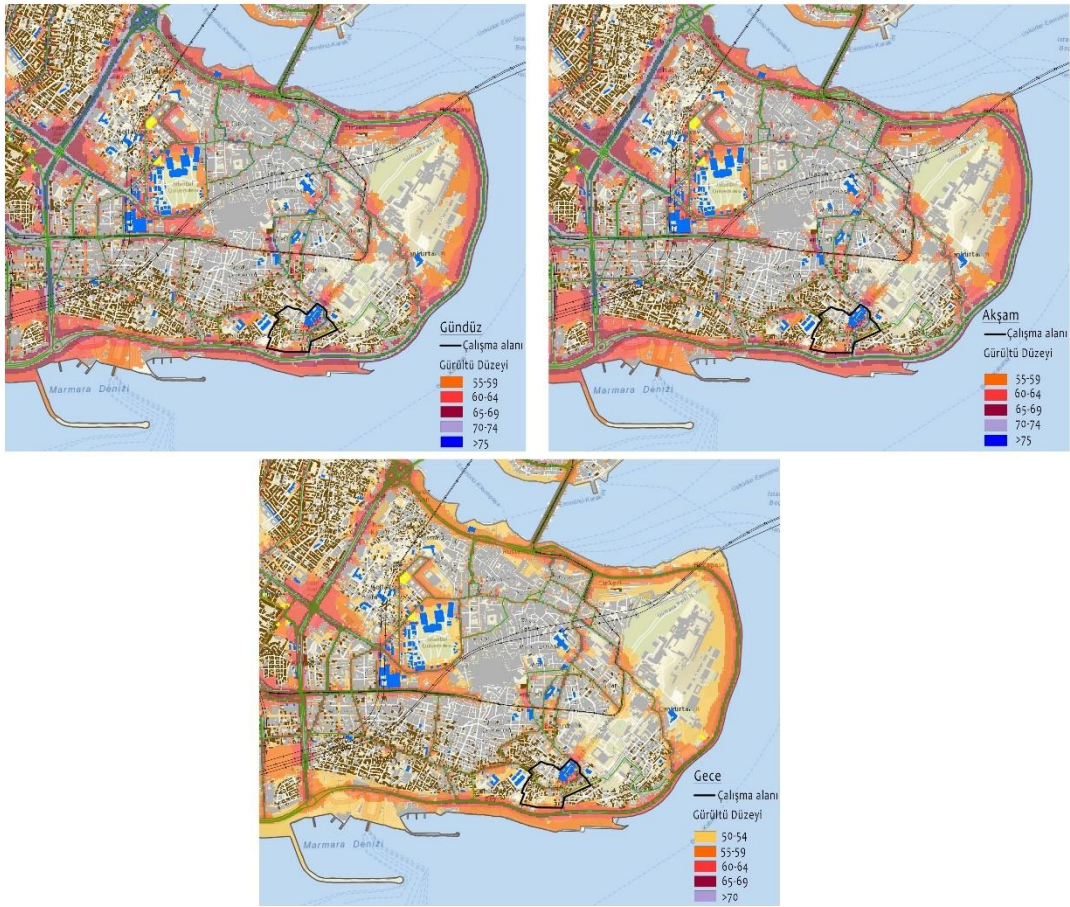
Tablo 3. 11 Alandaki Gürültü Düzeyi (İBB, 2015).

	Standart gürültü düzeyi		Alandaki gürültü düzeyi					
	Eğitim, sağlık, kültür tesis alanlarında	Konut-ticari alanlarda	Sultanahmet Meslek Lisesi bölgesi		Küçükayasofya Caddesi ve Kadırga Limanı Caddesi boyu		Nakilbent Sokağı ve Aksakal Sokak boyu	
Gündüz	65	68	65-69	-	55-59	+	>75	-
Akşam	60	63	65-69	-	55-59	+	>75	-
Gece	55	58	60-64	-	50-54	+	65-69	-

Alanda gündüz gürültü düzeyi Nakilbent Sokağı ve Aksakal Sokak boyunca >75 dBA, Kadırga Limanı Caddesi ve Küçükayasofya Caddesi boyunca uzanan yolda 55-59 dBA, Sultanahmet Meslek Lisesinin olduğu bölgede ise 65-69 dBA seviyelerindedir. Alanda akşam gürültü düzeyi Nakilbent Sokağı ve Aksakal Sokak boyunca >75 dBA, Kadırga Limanı Caddesi ve Küçükayasofya Caddesi boyunca uzanan yolda 55-59 dBA, Sultanahmet Meslek Lisesinin olduğu bölgede ise 65-69 dBA seviyelerindedir. Alanda gece gürültü düzeyi Nakilbent Sokağı ve Aksakal

Sokak boyunca 65-69 dBA, Kadirga Limanı Caddesi ve Küçükayasofya Caddesi boyunca uzanan yolda 50-54 dBA, Sultanahmet Meslek Lisesinin olduğu bölgede ise 60-64 dBA seviyelerindedir (Şekil 3.54).

Bu verilere göre alanda gürültü düzeyi Sultanahmet Meslek Lisesi bölgesi ve Nakilbent Sokağı ve Aksakal Sokak boyu güzergâhında standart seviye üzerinde (yüksek), Küçükayasofya Caddesi ve Kadirga Limanı Caddesi boyu güzergâhında ise standart seviyenin altında (makul) olduğu görülmektedir.



Şekil 3. 54 Alanın gürültü düzeyi haritası (İBB, 2015)

Güvenlik: İnsanların yürüdükleri, gezdikleri, yaşadıkları çevre üzerinde kontrol sahibi oldukları, fiziksel zararlardan korunabilecekleri güvenli yerleri ifade eder (Smith vd., 1987). Kamusal alanı kullanan yayaların trafik güvenliğine karşı korunma durumu ile değerlendirilmiştir.

Alan park halinde olan araç işgalleri, ticari işgaller, yetersiz kaldırım genişlikleri, yoğun araç kullanımı vb. nedenlerle yaya güvenliği açısından tehlikelidir (Şekil 3.55).

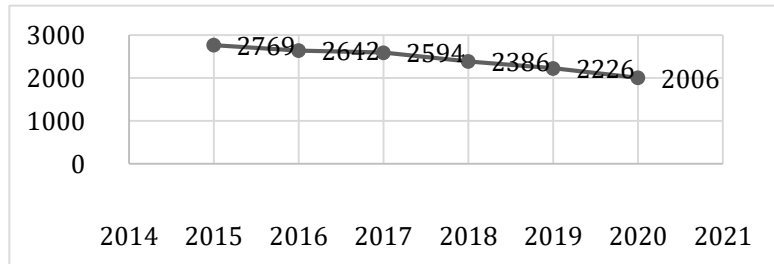


Şekil 3. 55 Alanda yaya güvenliği bakımından sorunlu yol kesiti örneği (saha çalışmaları, 2022)

Nüfus: Alanın canlılık ve aktifliğini ölçmek amacıyla bölgede yaşayan nüfus önem taşımaktadır. Bu ölçüt mahalle nüfus verilerine göre değerlendirilmiştir. Alanda mevcut arazi kullanımına göre konut ve konaklama fonksiyonları ağırlıktadır. Bu durumda bölgede konut nüfusu alanın aktif kullanım dinamiğinde önemlidir. Küçük Ayasofya Mahallesi'nin 2015-2020 yılları arasında nüfus değişimleri incelenmiştir.

Tablo 3. 12 Küçük Ayasofya Mahallesi 2015-2020 nüfusu (TÜİK, 2020)

Yıl	Nüfus
2015	2769
2016	2642
2017	2594
2018	2386
2019	2226
2020	2006



Grafik 3. 2 Küçük Ayasofya Mahallesi 2015-2020 nüfus değişimi (TÜİK, 2020)

Mahallede 2015 yılı 2769 kişi yer alırken 2020 yılına kadar nüfusta sürekli bir azalma görülmektedir. Bu azalmanın nedenlerinden biri konut yapılarının (otel veya apart otele) konaklama işlevine dönüşmesinden kaynaklanıyor olabilir.

Mahallenin 2020 yılı nüfusu 2006 kişi olup çalışma alanı mahallenin yaklaşık %35'ini oluşturduğu için alanda yaşayan nüfus yaklaşık 700 kişidir. Mevcut arazi kullanımı ve nüfus verileri birlikte ele alındığında alanın nüfus bakımından aktif olarak kullanıldığı görülmektedir. Nüfusun yanısıra konaklama tesislerini kullananlar ve alanı ziyaret eden kullanıcılar da bu durumu etkilemektedir. Bu da alanın insanlar tarafından aktif olarak kullanıldığını göstermektedir.

3.5.3.2 Kimlik ve imaj

Kimlik ve imaj ilkesinde mimari çeşitlilik / tarihi yapılar, yükseklik sınırı, tabelalar, kimlik öğeleri, referans öğelerin görünürlüğü, peyzaj öğeleri parametreleri yer almakta olup aşağıda açıklanmaktadır. Peyzaja ilişkin değerlendirme “konfor ve hareketlilik” ilkesinde de yer aldığından bu bölümde bulunmamaktadır.

Mimari çeşitlilik /tarihi yapılar: Kent mekânının karakterini etkileyen en önemli unsurlardan biri mimari çeşitliliktir. Dönemine göre bu çeşitliliğin içine tarihi yapılar da girebilir. Tarihi merkezlerde mimari çeşitlilik tescilli yapıların varlığı, korunma durumları gibi kriterlere göre değerlendirilebilir. Alandaki mimari çeşitlilik anıt eser, sivil mimarlık örneği yapılar gibi tarihi değer taşıyan yapılar üzerinden değerlendirilmiştir.

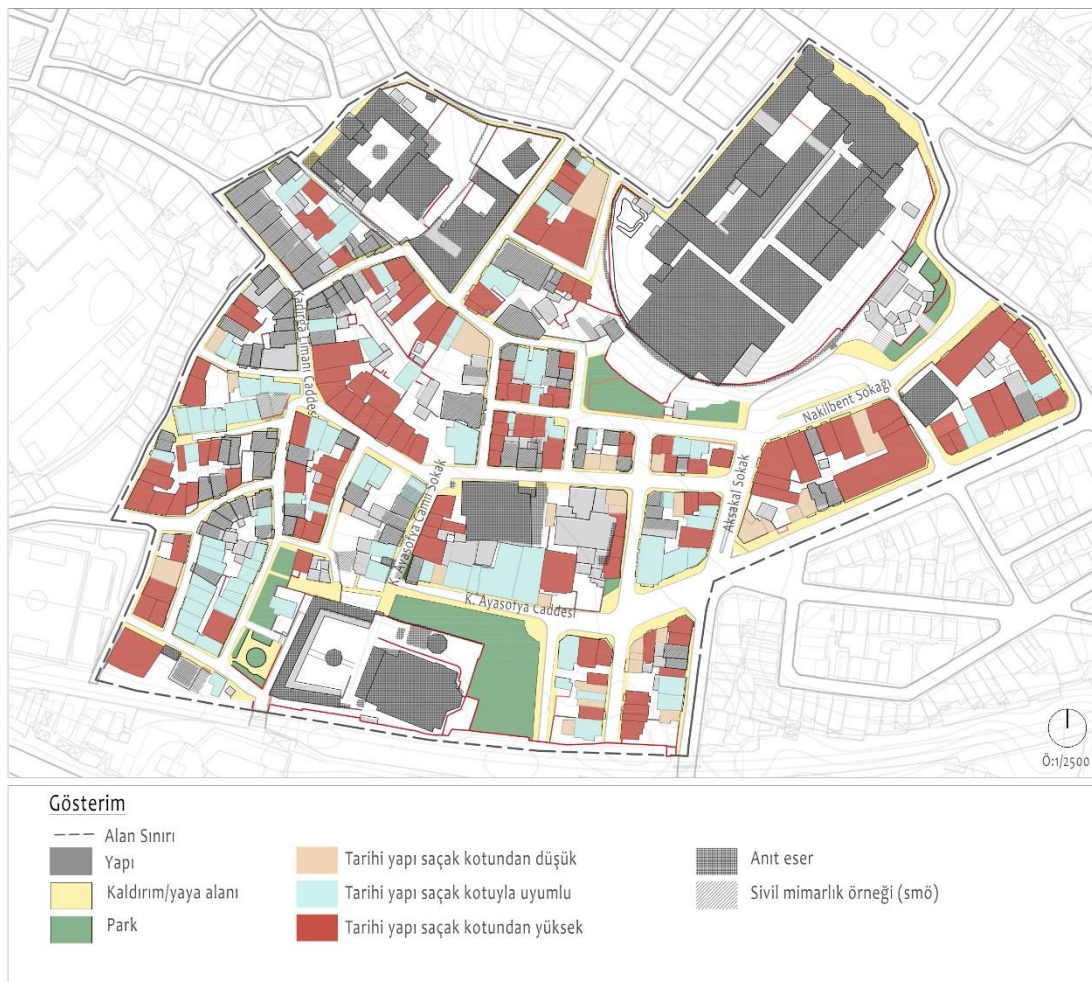
Alanda Roma, Bizans, Osmanlı gibi farklı dönemlerden kalma mimari çeşitliliğe sahip birçok tarihi yapı bulunmaktadır¹. Bunlardan en önemlileri Küçük Ayasofya Camii ve Medresesi, Sultanahmet Meslek Lisesi, Sokullu Mehmet Paşa Külliyesi, İskenderağa (Helvacıbaşı) Mescidi, Çardaklı Hamamı, Nakilbent Camii, Nakilbent Sarnıcı, Shepdone ve çeşmeler olarak sıralanabilir. Alandaki bu önemli yapılar kent kimliğine değer katmaktadır.

Yükseklik sınırı: Yapı ve sokak arasındaki temas beş kata kadar algılanabilir. Beşinci kattan sonra devreye bulutlar ve manzara girer, kentle olan temas kesilir (Gehl, 2020). Yapı boyutları, yükseklikleri algıyı temelde etkiler. Bu durumda özellikle tarihi bölgelerde yüksek katlı yapıların varlığı hem kentin karakterine uymamakta hem de kentle insan arasındaki temasa engel olmaktadır.

Özel mülkiyet ile kamusal alan arasında kalan kısımlarda, kat yükseklikleri, çekme katlar, çıkmalar, açıklıklar vb. konularda imar planları ve yönetmeliklerde olması

¹ Detaylı bilgi için bkz. Bölüm 3.2.2

Alandaki tarihi yapıların görünürlüğü ve algı gibi konularda yapıların yükseklikleri sorun oluşturmaktadır. Bu durumda yükseklik sınırı tarihi yapının saçak kotuna göre değerlendirildiğinde tarihi yapının saçak kotundan düşük 28 adet, tarihi yapının saçak kotuyla uyumlu 78 adet, tarihi yapının saçak kotundan yüksek 120 adet yapı bulunmaktadır (Tablo 3.13).



Tarihi yapının saçak kotunu geçen yapılar alan genelinde dağılım göstermekte ve diğer yapılara göre %36.59 oran ile kent kimliği bakımından problem oluşturmaktadır.

Tablo 3. 13 Alandaki yapıların yükseklik sınırının saçak kotuna göre durumu

Sınıfı	Adet	%	Toplam
Tarihi Yapının Saçak Kotundan Düşük	28	8,54%	32,32%
Tarihi Yapının Saçak Kotuyla Uyumlu	78	23,78%	
Tarihi Yapının Saçak Kotundan Yüksek	120	36,59%	36,59%
Saçak Kotu Referans Alınan Yapı	102	31,10%	31,10%
Toplam	328		

Tabelalar: Büyük, orantısız, düzensiz renk-malzeme-doku bakımından bölgeyle uyuşmayan, yapı cephelerinin ölçüleri ile uyumsuz, cepheleri perdeleyen, algıyı engelleyen... tabelalar görüntü kirliliği yaratmaktadır. Özellikle tarihi bölgelerde tarihi dokuya ve kentin kimliğine uyum sağlanması gerekir. Alandaki yapılar ile orantısız, doku ile uyuşmayan tabelaların durumu gözleme dayalı değerlendirilmiştir.

Alanda kentsel arkeolojik alan dokusuna uymayan orantısız, büyük, renk-malzeme-doku bakımından görüntü kirliliği yaratan tabelalar bulunmaktadır. 2012 onanlı koruma amaçlı imar planı plan notlarında bu konuyla ilgili “Fatih İlçesi, (Tarihi Yarımada) 1. Derece Arkeolojik, Kentsel Arkeolojik, Kentsel, Tarihi Sit Alanları tamamında tanımlayıcı tabela ve panolar sokak kimliğine uygun standartlara getirilecektir. İlan levhaları, tabela ve panolar yalnız kendi faaliyet bölgelerinde ve zemin kat seviyesinde asılacaktır” ifadeleri bulunmaktadır. Bu kriterlere göre değerlendirme yapıldığında Kadirga Limanı Caddesi üzerinde ticari işlevli yapılarda bölgenin kimliği ile uyuşmayan tabelalar bulunmaktadır (bkz. Şekil 3.57).



Şekil 3. 57 Alanda görüntü kirliliği yaratan tabelalar (saha çalışmaları, 2021)



Şekil 3. 58 Alanın kimliğine uygun tarihi yapılardaki tabela örnekleri (saha çalışmaları, 2021)

Kimlik öğeleri

Kent karakterinde önemli olan referans ve imaj öğeleri vardır. Bu öğeler panoramik görünüm, manzara sunan ilgi çekici işaret öğeleridir. İşaret öğeleri kullanıcılar tarafından mekânda algılanan noktasal referanslardır. Çeşitli ölçeklerde, kentlerde rehber olarak kullanılır. En önemli özelliği bağlam içinde rahat hatırlanan biricik bir öge veyahut çevresindekilerden farklılaşan ve geometrik formla ön plana çıkan fiziksel unsurlardır (Lynch, 1960). Bu kapsamda alandaki kimlik öğeleri diğer yapılardan form, yükseklik olarak farklılaşan ve algılanan yapılar olarak gözleme dayalı tespit edilmiştir.

Alanda kentin karakterine katkı sağlayan, vista-manzara noktaları sunan kimlik öğeleri bulunmaktadır. Bunlar Şekil 3.59’da verilen “1” no.lu Küçük Ayasofya Camii, “2” no.lu Spondon duvarı, “3” no.lu Sokullu Mehmet Paşa Camii, “4” no.lu Çardaklı Hamamı, “5” no.lu Nakilbent Camii ve “6” no.lu İskenderpaşa Mescidi alanın kimliğinde önemli rol alan referans öğeleridir.



Şekil 3. 59 Alanda yer alan kimlik öğeleri



Şekil 3. 60 Küçük Ayasofya Camii ve Sphendone'nun deniz tarafından görünüşü (Google Earth üzerinden derlenmiştir)

Referans öğelerin görünürlüğü: Referans öğeler kentin kimliğinde ve karakterinde önemli bir etkidir. Bu öğeler cazibe unsuru olduğu için görüş hatlarında engel olmamalıdır. Sokaklarda park edilmiş arabalar, kötü yapılaşmalar

görünürlüğü engelleyebilir (Gehl, 2020). Alandaki referans öğelerin görünürlüğü bu bağlamda gözleme dayalı değerlendirilmiştir.

Alandaki referans öğelerin görünürlüğü yoğun yapılaşma dokusu, park halinde olan araç yoğunluğu, ölçek olarak uygun olmayan yüksek aydınlatma elemanları gibi sebeplerle kısıtlanmaktadır. Alandaki referans öğelerin görünürlüğünü en fazla engelleyen etmen yapı yükseklikleridir. Bu durum yükseklik sınırı parametresinde tarihi yapıların saçak kotunu geçen yapı oranı ile desteklenmektedir (Şekil 3.61).



Şekil 3. 61 Alanda yer alan referans öğelerin görünürlüğünü engelleyen unsurlar (saha çalışmaları, 2021)

Peyzaj öğeleri: Kentin karakterinde ağaçlandırılmış, bitkilerle donatılmış sokaklar, mevcut ağaçlar, park alanları, çalı formu bitkiler, süs bitkileri ve benzeri peyzaj öğeleridir. Bu bölüme ilişkin detaylar ‘konfor ve hareketlilik’ ilkesinde açıklanmaktadır.

3.6 Bölüm Değerlendirmesi

Bu bölümde kavramsal çerçevenin çıktısı olan kaliteli çevre ilke ve ölçütleri kamusal alanlarda test edilmektedir. Öncelikle alanın çevresi içinde niteliklerinin ortaya konması amacıyla üst ölçekte Tarihi Yarımada seçilmiş ve gerekli olan genel yapısı incelenmiştir. Ardından alt ölçekte belirli kriterler çerçevesinde Küçük Ayasofya Camii ve yakın çevresi belirlenmiştir. Çalışma kapsamında alanın doğal ve fiziki yapısına ilişkin gerekli analizler yapılmıştır. Bu analizler bağlamında alanda ulaşım, yapılaşma, erişilebilirlik vb. konularda sorunlar tespit edilmiştir.

Örnek alan Ayasofya Camii ve yakın çevresinde kaliteli çevre ilke ve ölçütleri yaşanabilirlik, erişilebilirlik, konfor ve hareketlilik, herkes için çevre, kimlik ve imaj, işlev/kullanım başlıklarında incelenmiştir. Çalışma özelinde “engelsiz çevre” kavramı öncelikli olduğundan “herkes için çevre” ilkesinin detaylandırılması için farklı bir rota belirlenmiştir. Bu sebeple de ölçek ve öncelik derecesine göre ilkeler fiziksel kalite, işlevsel kalite ve çevresel kalite başlıklarına ayrıştırılmıştır. Her başlık örnek alan ve seçilen rota üzerinde gözlem ve mekânsal analizlerle detaylandırılmış ve konu çerçevesinde fiziksel çevre sorunları ele alınmıştır.

“Herkes için çevre” ilkesi; ‘kamusal alanlarda tüm kullanıcılar her yere ve her hizmete normal koşullarda yardım almadan rahatlıkla ulaşabilmelidir’ anlayışı ile kaldırımlar, rampalar, merdivenler, yaya geçitleri, işaret elemanları ve duymasanabilir yüzeyler kategorilerinde incelenmiştir. Hareket kısıtlılığı olan bireyler için kamusal alanlarda olması gereken asgari standartlar aranmıştır. Kamusal alanlardaki asgari standartların sağlanması insanların yürümesi, oturması, dinlenmesi gibi eylemler için iyi koşullar sağlaması ile ilişkilidir. Bu eylemler daha detaylı ele alınarak örnek alan içinde seçilen rota üzerinde analiz edilmiştir.

Rota üzerinde yapılan analizlere göre; kaldırım genişliklerinin olması gereken standartların oldukça altında olduğu, birçok sokakta kaldırımın kesintiye uğradığı saptanmıştır. Yaya alanı yüzeyleri genellikle farklı malzeme, farklı yükseklik gibi sorunları barındırmaktadır. Ayrıca alanda yayaların geçişini kolaylaştıracak ve kazalara karşı güvenlik sağlayacak yaya geçidi bulunmamaktadır. Yine yayalar için en büyük problemlerden biri, tüm sokaklar araç erişimine açık olduğundan, güvenlik konusudur. Görme engelliler için hissedilebilir yüzeyler bulunmamakta, rampa ve merdivenlerin genellikle sorunlu olduğu görülmektedir. Alan genelinde tüm bu hususlar dezavantajlı gruplar özelinde olması gereken minimum standartları karşılayamamaktadır. Bu durum her birey için problem olurken özellikle yaşlı nüfus, hareket kısıtlılığı olan, bebek arabalı, bastonlu, tekerlekli sandalyayeli bireyler için daha büyük sorun haline gelmektedir.

Örnek alan ölçeğinde incelenen işlevsel kalite ilkelerinden erişilebilirlik¹ ilkesi genel olarak yeterli görülürken, konfor ve hareketlilik ilkelerinde güvenlik, eğitim, peyzaj, alanda vakit geçirme olanaklarında kısıtlı ve problemliler haller bulunmuştur. İşlev ilkesinde ise genellikle mevcut durum ve imar planı arasında yüksek oranda farklılıklar, otopark alanlarının yetersizliği ve araçların işgalleri gibi sorunlar görülmüştür. Çevresel kalite ilkelerinde yaşanabilirlik seviyesinin düşük düzeyde olduğu, kimlik ve imaj konularında alanın tarihi kimliği ile uyuşmayan ciddi sorunların olduğu saptanmıştır.



¹ Erişilebilirlik kavramsal çerçevede incelenen kaynaklar özelinde belirlenen ölçütlere göre sınırlandırılmış olup üst ölçek bazlı bir ilke olarak kabul edilmiştir. Fiziksel çevre şartlarını gösteren erişilebilirlik konuları herkes için çevre ilkesi Bölüm 3.5.1.1 kapsamında ele alınmıştır.

Çalışma konusunun temel çıkış noktasını “Bir fiziki mekân tasarlanırken veya değerlendirilirken iyi bir çevrenin taşınması gereken nitelikler nelerdir” ve “kentsel mekânda kaliteli çevre ölçütleri nasıl belirlenir” araştırma soruları oluşturmaktadır. Tasarımcıların görev edinmesi gereken bir konu olan kalite farklı disiplinlerde ele alınan çok yönlü bir kavramdır. Mimarlık ve şehircilik disiplinleri özelinde ise kaliteli çevre kavramı mekân kalitesi, yer kalitesi, çevresel kalite gibi farklı terimlerle ifade edilmektedir.

Çalışmanın ilk bölümünü oluşturan kavramsal çerçevede literatürden kaliteli çevrenin ilke ve ölçütleri tanımları, içerikleri ve ölçme yöntemleri taranmıştır. Farklı teorisyenler ve kuruluşlar tarafından kaliteli çevre konusundaki söylemler analiz edilip gruplandırılarak çalışma kapsamında kaliteli çevre ilke ve ölçütleri belirlenmiştir. Çalışmanın hipotezine bağlı olarak engelsiz çevre kavramı kaliteli çevre kavramı ile bağdaştırılarak ilke ve ölçütlerde öncelikli konu olarak irdelenmiştir.

Çalışma kapsamında geliştirilen kaliteli çevre ilke ve ölçütleri “yaşanabilirlik”, “erişilebilirlik”, “konfor ve hareketlilik”, “herkes için çevre”, “kimlik ve imaj”, “işlev/kullanım”dır. Araştırmada bu ilke ve ölçütler konusunda -farklı yaklaşımlarla da olsa- görüş birliği olduğu ancak ölçülebilirliği konusunda eksik kalındığı saptanmıştır. Bu doğrultuda, örnek bir çalışma alanı seçilerek örnek alanda kaliteli çevre ilke ve ölçütlerinin gözleme dayalı saha araştırması ve mekânsal analizlere bağlı olarak saptanması ve sınanması hedeflenmiştir. Örnek seçiminde İstanbul Metropoliten Alanının geçmişi binlerce yıl öncesine dayanan Tarihi Yarımada’ya yönelinmiş, burada da Kentsel Arkeolojik Sit kapsamında bulunan, tarihi boyunca türlü altyapı müdahaleleri ve imar kararları değişikliklerine maruz kalan Cankurtaran semtinde Küçük Ayasofya Camii çevresi tercih edilmiştir. Örnek alanda yapılan tüm değerlendirmelere göre düşük erişilebilirlik düzeyi, herkes için çözümlenmemiş mekânlar ve yetersiz fiziksel çevre sorunlarına rastlanmıştır.

Arazi kullanım kararlarının farklılık göstermesi, ulaşım ve yapılaşma konuları bölgenin en önemli sorunlarındanıdır. Bu durum; kontrolsüz turizm işlevinin yarattığı yapılaşma baskısı, yoğun insan ve taşıt trafiğı, dezavantajlı gruplar için alanın kullanılabilir olmaması ve otopark gibi sorunlardan, aynı zamanda koruma planlarının kararlarına uyulmamasından ve kentsel tasarım rehberi ve projelerinin eksikliğinden kaynaklanmaktadır.

Bu bölümde literatür ve örnek alan çalışma bölümlerine ilişkin yapılan çıkarımların genel değerlendirmeleri yer almaktadır. Bu kapsamda sonuç ve öneriler; literatüre yönelik ve alana yönelik öneriler olmak üzere iki başlıkta verilmektedir.

4.1 Literatüre Yönelik Öneriler

Kalite sözcüğünün anlamı birşeyi diğerlerinden farklı kılan ya da benzeri türden şeylerin diğerlerine karşı ölçülen standardı olarak tanımlanmıştı. Bu kapsamda çalışmada örnek alanda kalite standartları aranmış ve ortaya konan kaliteli çevre ilke ve ölçütlerine göre literatürde bazı eksiklikler tespit edilmiştir. Kaliteli çevre kavramı fiziksel mekânda ele alınırken engelsiz çevre konusu bakımından kısıtlı kalmaktadır. Bu çalışma ile literatürdeki bu boşluğa katkı sağlamak konusunda adım atılmıştır.

Literatürde yer alan kaliteli çevre ölçütleri ile engelsiz çevre için kabul edilen evrensel tasarım ilkeleri karşılaştırıldığında; erişilebilirlik, fırsatlara erişim, herkes için çevre, hareketlilik, bireysel özgürlük, hareket etmesi kolay, konforlu, esnek, bağlantılar sunan... gibi ilkeler sıralanabilmektedir. Kavramsal çerçeveden anlaşıldığı gibi şimdiye kadar ortaya konan ilkeler veya ölçütlerden doğrudan engelsiz çevreye atıfta bulunan bir yaklaşım bulunmamaktadır. Bu sebeple Erişilebilir Şehir Yönetmeliğı (2012) ve İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi (2017) kaynaklarından kaliteli çevre kavramına girdi sağlayacak nitelikler taranmış ve çalışma kapsamında gerekli görülenler kategorize edilerek toplanmıştır. Kaliteli çevre ölçütleri belirlenirken engelsiz çevreyi doğrudan ilgilendiren ilkelerin de bu konu başlığı altında yer alma gerekliliğı önem teşkil ettiğinden ve hipotezin ispatlanması açısından bu kapsamda değerlendirilmiştir.

Kaliteli çevre kavramına bağlı olarak engelsiz çevre kavramı temel gereklilik olarak görüldüğünden çalışmada öncelik derecesine sahiptir. Bu sebeple tüm ilkeler üst başlıklarda toplanmış ve literatürde kategorize edilerek daha nitelikli kullanılabileceği öngörülmüştür (Tablo 4.1).

Tablo 4. 1 Kaliteli çevre ilke ve ölçütlerinin kategorize başlıkları (E. Yalçınkaya, 2022)

	Fiziksel Kalite	İşlevsel Kalite	Çevresel Kalite
İlke	Herkes için çevre	Erişilebilirlik Konfor ve hareketlilik İşlev/kullanım	Yaşanabilirlik Kimlik ve İmaj

Tüm bu ilkelerin her biri çözülmesi gereken konular olsa da kamusal alanda ilk müdahale edilmesi gereken konu küçük ölçekte herkes için çevre meselesidir çünkü yetersiz fiziksel çevre sorunlarını çözmeden diğer erişilebilirlik, yaşanabilirlik, kimlik, işlev, konfor ve benzeri konuların yeterli olması bir anlam ifade etmemektedir. Bu sebeple temel gereklilik herkes için çevre anlayışı ile kamusal alandaki sorunların çözülmesi olmalıdır. Bunun için Juran'ın (2010) kalitenin anlamını 'kullanıcı ihtiyaçlarını karşılayan özellikler' ve 'sorunların en aza indirilmesi' olarak ortaya koyduğu yaklaşım ile çalışma kapsamında geliştirilen herkes için çevre ölçütleri birlikte derlenmiştir. Bu derleme ile engelsiz çevre kavramı değerlendirilirken kalite kavramı ile birlikte ele alınmış olmaktadır (Tablo 4.2).

Tablo 4. 2 Engelsiz çevre kavramında kalitenin anlamı (E. Yalçınkaya, 2022)

Kategori	Taşıması Gereken Nitelikler	Kullanıcı İhtiyaçlarını Karşıllayan Özellikler	Sorunların En Aza İndirilmesi
Kaldırımlar/Yaya Yolları	Yürünebilir, oturulabilir, erişilebilir, konforlu	Kaldırım/ yaya yolu genişliği, yüzeyi, eğimi, kent mobilyaları vb.	Yeterli genişlikte, engel içermeyen tasarım anlayışı ile araç-bisiklet yollarından net ayrılmış; iyileştirilmiş zemin yüzeyi ve oturma-dinlenme-kent mobilya alanları olmalıdır.
Rampalar	Ulaşılabilir, güvenli, kullanılabilir	Boyutları, eğim, yüzey, sahanlık, bordür, görsel ve dokunsal uyarılar	Eğimin yüksek olduğu yerlerde %5 eğimi geçmeyecek; sahanlık ve bordür elemanları ile tasarlanmalı, görsel ve dokunsal uyarıcıları olmalıdır.
Merdivenler	Ulaşılabilir, güvenli, kullanılabilir	Boyutları, basamakları, sahanlık, hissedilebilir yüzeyler, uyarılar vb.	Her kullanıcıya uygun olmadığından zorunlu olmadıkça tercih edilmemelidir. Edildiği durumlarda minimum basamak ve sahanlık standartlarına uygun olmalı; hissedilebilir yüzeyler gibi görsel ve dokunsal uyarıcıları olmalıdır.

Tablo 4. 2 Engelsiz çevre kavramında kalitenin anlamı devamı (E. Yalçınkaya, 2022)

Kategori	Taşıması Gereken Nitelikler	Kullanıcı İhtiyaçlarını Karşıllayan Özellikler	Sorunların En Aza İndirilmesi
Yaya Geçitleri	Yürünebilir, güvenli, kullanılabilir, kolay anlaşılabilir	Türleri, eğimi, yüzeyleri (yer çizgileri), aydınlatma vb.	Uygun görüş mesafesinde tasarlanmış, çeşitli kullanıcılara hitap etmeli ve yer çizgileri belirgin şekilde olmalıdır.
İşaret Elemanları ve Duyumsanabilir Yüzeyler	Kullanılabilir, kolay anlaşılabilir, çeşitli, konforlu	Bilgi ve işaret levhaları, renk, yükseklik, dokunsal uyarı bandı vb.	Kolay anlaşılabilir, insan ölçeği yüksekliğinde, renk standartlarına uygun olmalı ve işitsel - dokunsal uyarılar barındırmalıdır.

Çalışma kapsamında geliştirilen ve örnek alanda test edilen her ilke kendi içinde kapsamlı konular olmakla bağlamına özgü derinleştirilmesi gereken ölçütlerdir. Buna göre her ilke özelinde yer alan parametreler diğer ilkelerle bağdaştırılmakta ve birbirinden beslenmektedir. İlkeler, parametreler ve değerlendirme ölçütleri mutlak olmayıp her alanın kendi karakter ve yapısına göre şekillenmesi gereken bir matris olarak yorumlanmalıdır.

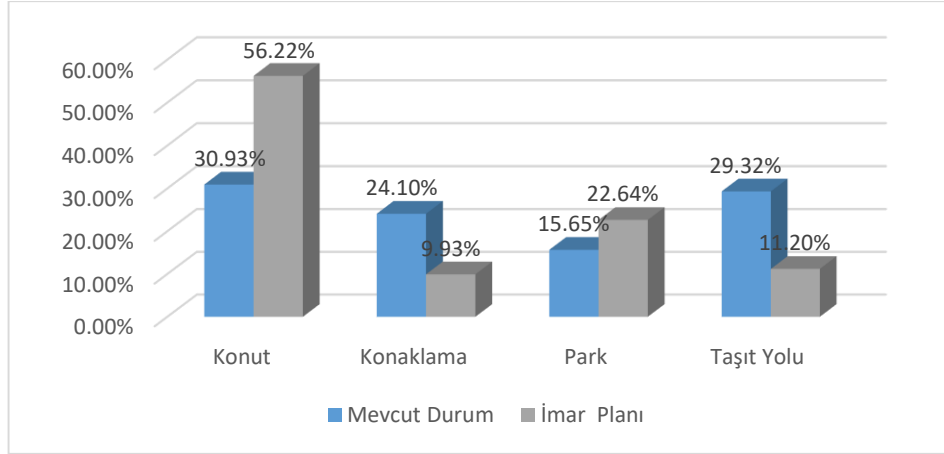
4.2 Alana Yönelik Öneriler

Alanda en fazla ön plana çıkan sorunlar, yoğun araç kullanımı, yolüstü taşıtların park hali, turizm fonksiyonunun getirdiği yapılaşma baskısı, hemen herkes için, bu arada dezavantajlı gruplar için de alanın konfor kullanılabilirliğinin düşük olması, mevcut arazi kullanım ile imar planı fonksiyon dağılımı arasındaki farklılıklardır. Mevcut arazi kullanım ve imar planı fonksiyonu dağılımındaki farklılıklar bahsi geçen sorunları desteklemektedir (Tablo 4.3, Grafik 4.1).

Tablo 4. 3 Mevcut arazi kullanım ve imar planı fonksiyonlarında en fazla farklılık gösteren kullanımlar

Fonksiyon	Mevcut Durum		İmar Planı	
	Yüzölçümü	Oran (%)	Yüzölçümü	Oran (%)
Konut	14.027,06	30,93%	24.669,42	56,22%
Konaklama	10.929,58	24,10%	4.358,94	9,93%
Park	7.099,81	15,65%	9.935,99	22,64%
Taşıt Yolu	13.300,56	29,32%	4.915,66	11,20%
Toplam	45.357,01	100,00%	43.880,01	100,00%

Kaynak: 2018 tarihli halihazır harita, saha çalışmaları ve 4.10.2012 onanlı Koruma Amaçlı İmar Planı kapsamında E. Yalçınkaya tarafından derlenmiştir.



Grafik 4. 1 Mevcut arazi kullanım ve imar planı fonksiyonlarında en fazla farklılık gösteren kullanımların oranları

İmar planındaki konut fonksiyonu mevcut arazi kullanımındaki konut fonksiyonunun yaklaşık iki katına, konaklama fonksiyonu ise yarısından aza denk gelmektedir. Bu durum konut yapılarının konaklama yapılarına dönüşmesiyle kontrolsüz gelişen konaklama alanlarını meydana getirmekte; bu da yasadışı yapılaşmaları, yoğun araç trafiği, çevre sorunları, tarihi alan karakteri ile uyuşmayan fiziki sorunları doğurmaktadır. Alan için tehdit oluşturan bu sorunların çözümü için konut ve konaklama fonksiyonlarının bu denli hızlı değişiminin kontrol altına alınması gerekmektedir.

Mevcut durumda taşıt yolu kullanımı imar planının neredeyse üç katına denk gelmektedir. Bu oran alandaki en büyük problemlerden birinin araç trafiği olduğunun sayılarla ifadesidir. Bu durum özellikle yayalar için sorun oluşturmakta ve alanın konfor ve erişilebilirlik seviyesini düşürmekte, kimliğini zedelemektedir.

Alan özelinde analiz edilen yaşanabilirlik, erişilebilirlik, konfor ve hareketlilik, kimlik ve imaj, işlev/kullanım ilkeleri kapsamında mevcut sorunlar, alana yönelik öneriler ve tasarım-planlama disiplinlerine katkıları Tablo 4.4'te verilmektedir.

Tablo 4. 4 Tez kapsamında kaliteli çevre ilke ve ölçütlerinin mevcut sorunlarına yönelik öneri ve disipline katkıları

İlke	Mevcut sorun	Alana Yönelik Öneri	Tasarım ve Planlama Disiplinlerine Katkısı
Erişilebilirlik	•Özel bisiklet yolları ve park alanlarının yetersiz olması •Çeşitli kaynaklara ve ortamlara erişimin kısıtlı olması •Fiziki çevre sorunları, engel oluşturan unsurlar •Yoğun araç kullanımından kaynaklı erişilebilirlik sorunları	•Alanda yaya ve bisiklet kullanımını destekleyecek kararlar alınması ve bu kullanımlara öncelik verilmesi •Kamusal mekânlarda erişilebilirlik sorunlarının çözülmesi ve alanların herkesin kullanımına uygun tasarlanması •Yayalar için erişilebilir çevrenin geliştirilmesi için; araç kullanımının azaltılarak yaya alanları ve rotaları önerilmesi, araçlar için düşük hız uygulamasının belirlenerek trafiğin dinginleştirilmesi, trafiğin yoğun olduğu bölgelerde geçitlerin düzenlenmesi •Alanda dezavantajlı grupların fiziki mekân kullanımını kolaylaştıracak unsurlar olması ve kamusal alanlarda olması gereken standartların sağlanması	Literatürde incelenen kaliteli çevre ilke ve ölçütlerinde yapılan frekans analizine göre en fazla öne çıkan ilke olan ve kaliteli çevrede ilk ele alınması gereken konudur. Çalışma kapsamında üst ölçek bazında ele alınsa da engelsiz çevre kavramı ile değerlendirilerek desteklenmelidir.
Yaşanabilirlik	•Bakım ve temizlik hizmetlerinin yetersiz olması •Kirlilik düzeyinin bazı bölgelerde yüksek olması •Yaya güvenliğinin düşük olması	•Bakım ve onarım hizmetleri sağlanması •Kirlilik düzeyinin yüksek olduğu bölgelerde araç yoğunluğunun kontrol altına alınması, peyzaj ile desteklenmesi •Yaya güvenliğini sağlayacak gerekli kararların alınarak kamusal mekânlara uygulanması	Çalışma konusunun bağlamını oluşturan ve ilkelerin en çatı kavramıdır. Kentlerde artan nüfus, plansız gelişme, sağlıksız çevreler, kentsel teknik altyapı vb. birçok sorun beraberinde yaşanabilirlik seviyesi düştüğünden kamusal alanların niteliği konusunda önemli bir göstergedir. Bu nedenle minimum düzeyde yaşanabilirlik ekonomik, sosyal ve toplumsal sınıflar için sağlanmalıdır.
Konfor ve Hareketlilik	•Eğimi %5 üstünde olan sokakların hareket kabiliyeti kısıtlı bireyler tarafından kullanılabilir olmaması •Yapılaşma yoğunluğunun oluşturduğu baskı ve park alanlarındaki eksikler, peyzaj alanlarının yetersizliği •Sosyal yapı nedeniyle alanda güvenlik probleminin olması •Alanda vakit geçirme olanaklarının kısıtlı olması	• Hareket kısıtlılığı olan bireyler tarafından kullanılabilirliği düşük olan sokaklar için rampa ve benzeri çözümler geliştirilmesi •Güvenlik unsuru oluşturan aydınlatma elemanlarının özellikle ayrı bir konu olarak ele alınması ve alanda buna yönelik önlemler geliştirilmesi •Alanda nitelikli, ticari amaç içermeyen oturma, bekleme, dinlenme alanlarının tasarlanması	Alanın güvenilir, oturulabilir, yürünebilir, kullanılabilir olması ile ilgili olan konfor kavramı kullanıcılara kolaylık sağlamalıdır. Tabloda yer alan birçok ilke ile de bağlantılı olan konfor ve hareketlilik konusu kaliteli çevrenin en önemli niteliklerinden biridir. Bu sebeple kaliteli çevre ölçütleri değerlendirilirken kesinlikle ele alınması gereken bir ölçüttür.

Tablo 4. 4 Tez kapsamında kaliteli çevre ilke ve ölçütlerinin mevcut sorunlarına yönelik öneri ve disipline katkıları devamı¹

İlke	Mevcut sorun	Alana Yönelik Öneri	Tasarım ve Planlama Disiplinlerine Katkı
Kimlik ve İmaj	•Kent kimliğine uymayan ve tarihi yapıların saçak kotunu aşan yapı yükseklikleri •Kaçak yapılaşmalar •Büyük, orantısız, bölgenin kimliği ile uyuşmayan tabelalar •Referans öğelerin görünürlüğünü engelleyen unsurların varlığı	•Referans öğelerin görünürlüğünü engelleyen veya görüntü kirliliği oluşturan eklentilerin temizlenmesi •Kentsel Arkeolojik sit ile uyuşmayan eklenti yapıların kaldırılması •Koruma imar planlarında yapı yükseklik sınırlarının alanın karakterini belirleyen tarihi yapıların saçak kotu dikkate alınarak saptanması •Alanın tarihi dokusuna renk-malzeme-doku bakımından uyumlu, yapı özellikleri ve ölçüleri ile orantılı tabelalar kullanılması	Çalışma kapsamında önceliklendirilen konu bağlamında daha arka planda kalsa da çevresel kalite bağlamında ele alınması gereken en önemli konulardandır.
İşlev/ Kullanım	•Koruma amaçlı imar planlarının uygulama sorunları •Yetersiz otopark alanları •Yoğun araç trafiği ve araç park işgalleri •Mevcut otopark alanlarında engelli araç park yeri bulunmaması	•Koruma amaçlı imar planı kararlarının uygulanması •Araç yoğunluğundan kaynaklı otopark alanlarının yetersizliğinde araç kısıtlamaları getirilerek alandaki yayaların erişilebilirliğinin desteklenmesi •Alanda belirlenen sokaklara araç girişi sağlanması, diğer yolların -olağandışı durumlar hariç- sadece yaya kullanımına açılması •Alanda araç erişimi kısıtlamasına yönelik belirli sokaklarda tek yönlü trafik uygulaması sağlanması •Tarihi alana araç girişlerinde oturan/sakin ve ziyaretçi ayırımı getirilmesi, ayrıca alana araç girişleri kısıtlanarak otoparklarda boş yer varsa araç alınması	Kentlerin geleceğini yönlendiren kullanımlarla ilgili kararlar oldukça önemlidir. Mekânsal kullanım kararları tüm kamusal alanlarda üst ölçekte ele alınırken alt ölçeklerde sorunlu konuların çözümü düşünülerek geliştirilmelidir.

¹ Tablo 4.4'te alana yönelik önerilerin bazıları İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi baz alınarak derlenmiştir.

Planlarda kamu yararı, doğal, tarihi ve kültürel değerlerin koruma-kullanma dengesinin sağlanması, varsa mevcut geleneksel dokunun korunması esastır. Ayrıca planlarda yapıların ve çevrenin kalitesinin artırılması, mekânsal uyumun bütünlük göstermesi hedeflenir. İmar planlarının amacı mekânsal, sosyal, ekonomik sorunların çözümüne yönelik olmalıdır. Özellikle koruma amaçlı imar planları tarihi çevre ve geleneksel doku, kültürel ve doğal miras unsurları önem arz ettiğinden daha hassas planlardır. Bu sebeple sorunların çözümü tarihi, kültürel ve doğal çevrenin yaşanabilir ve sürdürülebilir halde korunabilmesi doğrultusunda olmalıdır. Uygulamalar mevcut korunması gereken değerleri ve geleneksel kentsel dokuyu tehdit edecek, değiştirecek ya da olumsuz etkileyecek içerikte olmamalıdır (bkz. Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği, 2014).

Ancak günümüzde imar planlarının genel sorunu mevcut durum ile imar planlarının paralellik göstermemesi, bağlı olarak uygulamalarda birtakım problemler oluşmasıdır. Örneğin örnek alanda yaya alanı olarak ayrılan alanların neredeyse tamamı taşıt kullanımına açık durumdadır. Bu alanların yaya alanına kazandırılması hususunda uygulamaların önünü tıkayan sorunun başında mülkiyet gelmektedir. Özellikle geleneksel dokularda mevcut durum ile çakışmayan mülkiyet sınırları problemlidir. Bunun yanısıra imar planları hazırlık sürecinde alanın sorunları iyi analiz ve etüt edilmeden plan izdüşümünde teknik kişiler tarafından düzenlenmesi nedeniyle de artmaktadır. Arazi kullanım kararları oluşturulurken mekânsal kararlar üst ölçekte verildiğinden alt ölçekte örnek alandaki gibi birçok sorunla karşılaşılmaktadır. Bu tür sorunların çözülmesi ve en aza indirilmesi için birtakım önlemler alınması gerekmektedir.

İmar planları hazırlık sürecinde farklı disiplinler tarafından alt ölçekte sorunlu konular tespit edilmelidir. Tespit edilen sorunlar uzmanlık alanlarına göre ayrıştırılmalı ve verilecek mekânsal kararlar sorunların çözümüne yönelik öngörülmelidir. Veyahut meskûn alanlarda mevcut imar planları sorunlarının çözümü açısından tutarsızlık gösteren konular alt ölçekte tespit edilmeli ve bu konular kentsel tasarım rehberi gibi uygulama kılavuzu ile çözülerek desteklenmelidir. Bu kılavuzlar çözüm yol haritaları olarak nitelendirilip her alana özgü geliştirilmelidir. Örneğin örnek alanda konut yapı adalarının içi park fonksiyonunda iken mevcut durumda bu alanlar mülkiyet sahipleri tarafından

kullanılmaktadır. Bu alanların kamu yararı amacıyla kamuya kazandırılması gerekirken nasıl bir yol izleneceği kentsel tasarım rehberleri ile sağlanabilir. Yapı adası içerisindeki parkın, işlevi, ne tür faaliyetleri kapsayacağı, mülkiyet sorunlarının hangi araç ve kontrol mekanizmaları ile çözüleceği net bir biçimde belirlenmelidir.

Kamusal mekânın sağlıklı, canlı, yürünebilir, herkes tarafından kullanılabilir, güvenli, kimlikli, konforlu ve işlevsel olması kaliteli bir çevre olduğunu göstermektedir. Tüm bu değerlendirmeler bağlamında çalışmanın ilk bölümünde ortaya konan “bir kamusal alanın kaliteli çevre olabilmesi için herkes tarafından kullanılması gereklidir” hipotezine bağlı olarak alt hipotezler de doğrulanmaktadır. Söz konusu alan herkes tarafından kullanılamamakta, farklı sınıflar için fiziksel çevre eşit imkânlar sunmamaktadır. Bu durumda bu sorunların çözümüne yönelik kaliteli çevre kavramı şemsiye bir kavram olup tüm fiziksel bileşenler kapsamlı ve bütünsel olarak ele alınarak değerlendirilmelidir.

Küçük Ayasofya Camii ve yakın çevresinde büyük resme bakıldığında pek çok şey yanlış gibi görünse de:

Bitirirken;

“Büyük resme baktığımızda pek çok şey yanlış yapılmış olsa da bugün küçük ölçekte yine iyi kentsel mekânlar üretmek mümkündür bazen basit öğeler bile belirleyici bir fark yaratabilir köşedeki ağacın altında bir bank, bir yer. Bir öğrencim bana iyi mekânlar konusunda kedilerden ne çok şey öğrenebileceğimizi hatırlatmıştı bir kedi kapı eşiğine çıktığında durur, yavaşça çevreyi kontrol eder ve sonra görkemli bir vakar içinde kıvrılıp yatacağı, tartışmasız en iyi yere doğru dikkatlice yönelir. Bu hikâyenin kıssası kentleri inşa ederken kedileri mutlu etmeyi unutmayın, o zaman insanları mutlu edeceğinizden emin olabilirsiniz (Gehl)”.

- Appleyard, D., & Jacobs, A. (1987).** Toward an Urban Design Manifesto. *Journal of the American Planning Association*, 112-120.
- Arun, G. (2001).** Investigation on Küçük Ayasofya Mosque-The Church of Sergius and Bacchus in İstanbul. *RILEM TC 177- MDT Workshop on Site Control and Non-Destructive Evaluation of Masonry Structure* (s. 301-308). Mantovai Italy: RILEM.
- Arun, G., Massanas, M., Roca, P., & Cervera, M. (2005).** Structural analysis of Küçük Ayasofya Mosque in istanbul. *Taylor & Francis Group*, 679-686.
- Ayverdi, E. H. (1989).** *Osmanlı Mimarisinde Fatih Devri 855-886 (1451-1481)*. İstanbul: İstanbul Fetih Cemiyeti Yayınları.
- Belediyesi, F. (2021, 12 25).** Fatih Belediyesi: https://www.fatih.bel.tr/tr-TR/adresinden_alindi
- Belediyesi, İ. B. (2011).** *İstanbul Metropoliten Alan Kentsel Ulaşım Ana Planı*. İstanbul: Ulaşım Daire Başkanlığı.
- Belediyesi, İ. B. (2015).** Gürültü Haritaları. İstanbul. Ocak 2022, 2022 tarihinde <https://cevrekoruma.ibb.istanbul/gurultu-haritalari/> adresinden alındı
- Belediyesi, İ. B. (2012).** *Tarihi Yarımada Yönetim Planı*. İstanbul: İBB.
- Belediyesi, İ. B. (2018).** *Tarihi Yarımada Yönetim Planı*. İstanbul: İBB.
- Belediyesi, İ. B. (2022, Ocak 2).** *İstanbul Bisiklet Haritası*. <https://bisiklet.ibb.istanbul/istanbul-bisiklet-haritasi/> adresinden alındı
- Blanco, H. (2012).** Public Participation in Neighborhood Planning: A Neglected Aspect of Community Livability: The Case of Seattle.". F. W. Caves içinde, *Community livability : issues and approaches to sustaining the well-being of people and communities* (s. 183-97). Newyork: Routledge.
- Cheung, C.-K. (1997).** Toward a Theoretically Based Measurement Model of the Good Life. *The Journal of Genetic Psychology* , 200-215.

- Çetinkaya, H. (2015).** *Büyük İstanbul Tarihi*. İstanbul: İstanbul Kültür A.Ş.
- Design, T. C. (1997).** *The Principles Of Universal Design*. The Centre for Excellence in Universal Design: <http://universaldesign.ie/What-is-Universal-Design/The-7-Principles/#p1> adresinden alındı
- Dissart, J.-C., & C.Deller, S. (2016).** Quality of Life in the Planning Literature. *Journal of Planning Literature*, 135-161.
- Enstitüsü, T. S. (2011).** Özürlüler ve Hareket Kısıtlılığı Bulunan Kişiler İçin Binalarda Ulaşılabilirlik Gerekleri. *TS 9111*. Ankara: TSE.
- Enstitüsü, T. S. (2014).** Şehir içi yollar - Otobüs durakları yer seçimi kuralları. *TS 11783*. Ankara: TSE.
- Enstitüsü, T. S. (2018).** Kurum ve Kuruluşlarda Kullanılan Tabelalar için Kurallar. *TS 13813*. Ankara: TSE.
- Environment, N. Z. (2001).** *The Quality of Our Built Environment: An Urban Amenity Guide*. New Zealand: Ministry for the Environment.
- Erkman, U. (1995).** Mimari ve Kentsel Çevrede Kalte Arayışları Sempozyumu. İstanbul: İTÜ Mimarlık Fakültesi Çevre ve Şehircilik Uyg-Ar Merkezi.
- Eyice, S. (2002).** *TDV İslam Ansiklopedisi*. Ankara: İslam Araştırmaları Merkezi 26. Cilt.
- Garvin, D. A. (1996).** *Competing On The Eight Dimensions Of Quality*. IEEE Engineering Management Review.
- Gazete, T. R. (2010, Haziran 4).** Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi Yönetmeliği. Ankara. Ocak 15, 2022 tarihinde <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=14012&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5> adresinden alındı
- Gehl, J. (2010).** *Cities for People*. Island Press.
- Gehl, J. (2020).** İnsan İçin Kentler. İstanbul: Çevirmen Erdem Erten, Koç Üniversitesi Yayınları.

- Gough, M. Z. (2015).** Reconciling Livability and Sustainability Conceptual and Practical Implications for Planning. *Journal of Planning Education and Research*, 145-160.
- Group, W.-Q. (1993).** The importance of including quality-of-life indices in international social and economic development activities. (A. Marsella, L. Levi, & S. Ekblad, Dü) *Applied and Preventive Psychology*, 55-67.
- Gülersoy, N., Özsoy, A., Tezer, A., Genli Yiğiter, R., & Günay , Z. (2012).** *Mevcut Kentsel Dokuda Çevresel Kalitenin İyileştirilmesi*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Bilimsel Araştırma Proje Birimi.
- Halıcıoğlu, F. H. (2005).** Bina Tasarım ve Yapım Alanında Kalite Olgusunun Tanımlanması ve Kalite Geliştirme Yaklaşımları. *Ege Mimarlık*, 28, 31.
- Hamamcıoğlu, C. (2009).** *Ulaşım Ağıının Kentsel Hizmet Alanlarının Yerleşimine Etkilerinin İstanbul Tarihi Yarımada Örneğinde Değerlendirilmesi*. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Doktora Tezi.
- Hortulanus, R. P. (1996).** Stadsbuurten een studie over bewoners en beheerders in buurten met uiteenlopende reputaties. *VUGA, Den Haag*.
- İBB. (2017).** *İstanbul Kentsel Tasarım Rehberi*. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi.
- Juran, J. M., & De Feo, J. A. (2010).** *Juran's Quality Handbook*. New York: McGraw-Hill.
- Kallidaikurichi, S., & Yuen , B. (2010).** *Developing Living Cities: From Analysis to Action*. River Edge, New Jersey: World Scientific.
- Kaymakamlığı, F. (2021, Aralık 25).** Fatih Kaymakamlığı:
<http://fatih.gov.tr/sultanahmet-mesleki-ve-teknik-anadolu-lisesi>
adresinden alındı
- Keleş, R. (1980).** *Kent Bilim Terimleri Sözlüğü*. Ankara: Sevinç Basım Evi, Türk Dil Kurumu Yayınları.
- Khalil, H. A. (2012).** Enhancing Quality Of Life Through Strategic Urban Planning. *Sustainable Cities and Society*, 77-86.

- Koçu, R. E. (1971).** *İstanbul Ansiklopedisi*. İstanbul: Ercan Matbacı, 7. Cilt.
- Lansing, J., & Marans, R. (1969).** Evaluation of Neighborhood Quality. *Journal of the American Institute of Planners* , 195-199.
- Lennard, S. H. (1987).** *Livable Cities: People and Places : Social and Design Principles for the Future of the City*. Southampton, Newyork: Gondolier Press.
- Litman, T. (2011).** *Sustainability and Livability Summary of Definitions, Goals, Objectives and Performance Indicators*. Victoria Transport Policy Institute: <https://www.vtpi.org/> adresinden alındı
- London, M. o. (2014).** *Streetscape Guidance for London*. London: Transport for London.
- Lynch, K. (1960).** *Kent İmgesi* (2. Baskı b.). (İ. Başaran, Çev.) Cambridge: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Lynch, K. (1981).** *A Theory of Good City Form*. Cambridge: MIT Press.
- Mace, R., Hardie, G., & Place, J. (1991).** *Accessible Environments: Toward Universal Design*. New York: Von Nostrand Reinhold.
- Marshall, W. E. (2013).** An Evaluation of Livability in Creating Transit-Enriched Communities for Improved Regional Benefits. *Research in Transportation Business & Management*, 54-68.
- Miller, H., Witlox, F., & Tribby, C. (2013).** Developing context-sensitive livability indicators for transportation planning: a measurement framework. *Journal of Transport Geography*, 51-64.
- Musschenga, A. W. (1994).** The Relation Between Concepts of Quality-of-Life, Health and Happiness. *The Journal of Medicine and Philosophy*., 11-28.
- Newman, P. W. (1999).** Sustainability and cities: extending the metabolism model. *Landscape and Urban Planning* , 219-226.
- Odabaş Uslu, A., & Güneş, M. (2017).** Engelsiz Kentler-“Herkes İçin Erişilebilir Kentler. *Uluslararası Peyzaj Mimarlığı Araştırma Dergisi*, 30-36.

- Özden, E. Ö. (2005).** *Taşınmaz Kültür Varlıklarının Korunmasında Planlama-Koruma İlişkisi Üzerine Yeni Bir Sistem Önerisi.* İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Doktora Tezi.
- Pacione, M. (1990).** Urban liveability: a review. *Urban Geography* , 1-30.
- Pervititch, J. (1924).** Salt Araştırma:
<https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/119024> adresinden alındı
- Porteous, J. D. (1971).** Design with People: The Quality of The Urban Environment. *Environment and Behavior*, 155-177.
- PPS. (2000).** *How to Turn a Place Around: A Handbook of Creating Successful Public Spaces.* New York: Project for Public Spaces.
- Rapoport, A. (2004).** *Kültür, Mimarlık, Tasarım, S. Batur, çev.* İstanbul: Yapı Yayın.
- Rehberi, K. S. (2016).** *Global Street Design Guide.* Global Designing Cities Initiative, NACTO, MBB. Marmara Belediyeler Birliği.
- RIVM. (2000).** 5e Nationale Milieu Verkenningen. D. H. A.E.M içinde, *National Outlook.* Netherland: RIVM.
- RIVM. (2002).** In: Bouwman, A., van Kamp, I., van Poll, R. (Eds.), *Report 630950 00x Workshopverslag Leefomgevingskwaliteit II. Verslag Workshop.*
- Romney, D., Brown, R., & Fry, P. (1994).** Improving the quality of life: Prescriptions for change. *Social Indicators Research*, 237-272.
- Ruth, M., & Franklin, R. (2014).** Livability for all: Conceptual limits and practical implications. *Applied Geography*, 18-23.
- Scerri, A., & Holden, M. (2013).** More than this: Liveable Melbourne meets liveable Vancouver. *Cities*, 444-453.
- Scotland, S. G. (2013).** *Creating Place, a policy statement on architecture and place for Scotland.* Scotland: Scottish Government.
- Sınmaz, S. (2018).** Kentsel Mekân Organizasyonu & Tasarım Programı, 2018-2019 Güz Yarıyılı, *Kentsel Mekân Tasarım Ders Notları*, YTÜ, FBE.

- Smith,, T., Nelischer, M., & Perkins, N. (1997).** *Quality of an urban community: a framework for understanding the relationship between quality and physical form.* Canada: Landscape and Urban Planning.
- Southworth, M. (2005).** Designing the Walkable City. *Journal of Urban Plannig and Development*, 246-257.
- Szalai, A. (1980).** The meaning of comparative research on the quality of life. A. Szalai, & F. Andrews içinde, *The Quality of Life: Comparative Studies* (s. 7-24). California: Sage Beverly Hills.
- Tandoğan, O. (2018).** Kent Merkezindeki Konut Alanlarında Ebeveynlerin Suç Korkusu: Küçük Ayasofya Örneği. *Humanitas*, 91-113.
- Tanman, M. B. (2009).** *TDV İslam Ansiklopedisi.* İstanbul: İslam Araştırmaları Merkezi 37. Cilt.
- TDK. (2020, Mayıs 5).** *Türk Dil Kurumu Sözlükleri.* Türk Dil Kurumu Sözlükleri: <https://sozluk.gov.tr/> adresinden alındı
- Vakfı, D. E. (2012).** Erişilebilir Şehir Yönetmelik Taslağı. İstanbul. Haziran 1, 2020 tarihinde <https://yayadernegi.org/dosya/brosur/erisilebilir-sehir-yonetmeligi.pdf> adresinden alındı
- van Kamp, I., Leidelmeijer , K., Marsmana, G., & Augustinus , d. (2003).** *Urban environmental quality and human well-being Towards a conceptual framework and demarcation of concepts; a literature study.* Landscape and Urban Planning.
- Veenhoven, R. (1996).** Happy Life-Expectancy—A Comprehensive Measure of Quality-of-Life in Nations. *Social Indicators Research* 39. (s. 1-58). içinde Dordrecht: Kluwer Academic Publishers.
- Wheeler, S. M. (2013).** *Planning for Sustainability: Creating Livable, Equitable and Ecological Communities.* New York: Routledge.
- Yenen, Z. (2016).** Historic cultural landscape of `İstanbul. *World Heritage – Special Issue Turkey*(vol. 80), 24-31.

Cambridge Dictionary. (2020, Mayıs 20). <https://dictionary.cambridge.org/tr/>
adresinden alındı

Oxford Learner`s Dictionaries. (2020, Mayıs 20).
<https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/> adresinden alındı



Küçük Ayasofya Camii (Sergios ve Bakhos Kilisesi)

Kadırğa Limanı ve Cankurtaran semti arasında Marmara Denizine bakan kısımda yer alan yapı Sergios ve Bakhos Kilisesi olarak bilinmektedir. Caminin çevresinde medrese, türbe, hamam ve hazireler yer almaktadır.

Küçük Ayasofya Camii eski Sergios ve Bakhos Kilisesi 527-536 yılları arasında inşa edilmiş Justinian dönemine ait bir Bizans anıttır. Justinian'ın Konstantinopolis'teki ikametgahı olan Hormisdas Sarayı'nın bazilikası olarak inşa edilmiştir. (Arun vd., 2005).

İstanbul'da Bizans döneminde kullanılan en eski yapı olan Küçük Ayasofya Camii, uzun tarihi boyunca insan eliyle yapılan değişiklikler ve doğal afetler nedeniyle yapı elemanlarında hasarlar meydana gelmiş ve birçok değişiklik geçirmiştir. 14. yüzyıldan 15. yüzyıl Osmanlı egemenliğinin başladığı döneme kadar önemli hac merkezlerinden biriydi. Osmanlı'nın İstanbul'u fethinden sonra yapı Küçük Ayasofya Camii adıyla cami olarak kullanılmıştır. Osmanlı üslûbundaki batı ana girişi hariç iç yapının ana mimari bileşenleri (kubbe, payandalar ve nişler) orijinaldir; yapının geri kalanı küçük dekoratif değişikliklere tabi tutulmuştur. 1648, 1763 depremleri ve 1758 yangını ile yapı birçok tahribata maruz kalmıştır. 1870-1871 yıllarında binanın güney-batı duvarından birkaç metre uzakta demiryolu inşa edilmesiyle de yapı zaman içerisinde zarar görmüştür. (Arun, 2001; Arun vd., 2005).

Caminin bahçesinde yer alan Küçük Ayasofya Medresesi zaviye olarak kullanılmış sonraları medreseye çevrilmiştir. Bir dönem askerler tarafından işgal edilmiş, bir dönem yoksul durumdaki ailelere barınak olmuş, sonrasında 1950'lerde yapılan restorasyon ile bir vakıf tarafından vakıf merkezi haline getirilmiştir (Eyice, 2002, s. 520, 522). Medrese bir süre de bir vakıf tarafından el sanatları kursu ve üretim için kullanılmıştır.



Resim A. 1 Küçük Ayasofya Camii ve bulunduğu yapı adası, Aralık 2021.

Çardaklı Hamamı

Küçük Ayasofya Camii'nin kuzey doğusunda yer alan hamam II. Beyazid döneminde Kapıağası Hüseyin Ağa tarafından 1503-1504 yıllarında yaptırılmıştır. İlk yapıldığında sadece erkekler kısmı bulunan hamam, kadınlar kısmının eklenmesiyle çifte hamam haline dönüştürülmüştür. Heinrich Glück'in hamamı çizdiği planda Türk hamam yapısına benzemeyen kısımları dikkat çekmiştir; hamamda Bizans levhaları bulunduğundan yapımında Bizans kalıntılarından yararlanıldığı düşünülmektedir (Eyice, 2002, s. 225, 226).

Çardaklı Hamam İstanbul'un büyük ve meşhur çifte hamamlarından biri olup Küçük Ayasofya Camii vakfına ait iken şahıs mülkiyetine geçmesi ile 1935-40 yılları arasında depo, dokuma atölyesi olarak kullanılmıştır. Şahıs mülkiyetine geçtikten sonra döşemeleri sökülüş ve yapı zamanla harap hale gelmiştir (Koçu, 1971, s. 3750, 3751). Çardaklı Hamamı, Türk hamam mimarisinin önemli eserlerinden biri olup İstanbul'un Türkleşmesi sırasında yapılan ilk imar ve iskân çalışmalarında bir külliye'nin parçasını temsil etmesi sebebiyle oldukça önemlidir (Eyice, 2002, s. 226).

Mevcutta (Aralık 2021 tarihi itibarıyla) Çardaklı Hamamı'nın bazı bölümleri harabe durumda olup kullanılmamaktadır (Resim 2).



Resim A. 2. Çardaklı Hamamı ve bulunduğu yapı adası, Aralık 2021.

Hipodrom Kalıntısı Sphendone

Ayasofya'nın önündeki meydan ve Hipodrom M.S. 190'da 100.000 seyirci kapasiteli tribünlerle inşa edilmiştir. Osmanlı döneminde At Meydanı ve 20. yüzyılda Sultanahmet Meydanı olarak anılan alan kutlama yeri ve buluşma mekânı olmuştur (Yenen, 2016).

Konstantinopolis Hipodromu'nun boyutları yaklaşık 430 m uzunlukta, 75 m genişlikte olduğu tahmin edilmektedir. XI. yüzyıldan sonra kullanımını tamamen yitiren alanın güney bölümü Sphendone bölgesinde alt yapı kısımlarındaki duvarların kapatılarak sarnıca dönüştürülmesi ile değişikliğe uğramıştır (Çetinkaya, 2015).

Sphendone anıt eser olarak tescillenmiş olup Marmara Denizi yönünden heybetli bir görüntüye sahiptir. Mevcutta Hipodrom'un üzerinde Sultanahmet Meslek Lisesi faaliyet göstermektedir.



Resim A. 3. Sphendone ve bulunduğu yapı adası, Aralık 2021.

Nakilbent Camii

'Nahlbenf Camii'adı ile de bilinen cami silahtar Hasan Ağa tarafından II. Beyazid döneminde yaptırılmıştır. 1912 İshak Paşa Yangınında büyük tahribata uğrayan yapı bir süre harabe halde kalmıştır. Cemaat tarafından toplanan para ve yardımlarla 1962 yılında tekrar ibadete açılmıştır (Ayverdi, 1989, s. 474, 475)



Resim A. 4. Nakilbent Camii ve bulunduğu yapı adası, Aralık 2021.

Sokullu Mehmet Paşa Külliyesi

Sokullu Mehmet Paşa Külliyesi cami, medrese, dükkânlar, çeşme, tekke yapılarından oluşmaktadır ve Mimar Sinan tarafından yapılmıştır. Külliye'ye ismini veren Sokullu Mehmet Paşa'nın yapıyı eşi İsmihan Sultan adına hediye yaptırdığı bilinmektedir. Külliye'nin kuzeyinde cami – medrese, güneyinde tekke, kuzeydoğusunda Helvacıbaşı İskender Mescidi yer almaktadır. Ayrıca külliyenin içerisinde Sokullu Mehmet Paşa'nın neslinden gelenlerin gömülü olduğu hazire bulunmaktadır (Tanman, 2009, s. 360, 363)

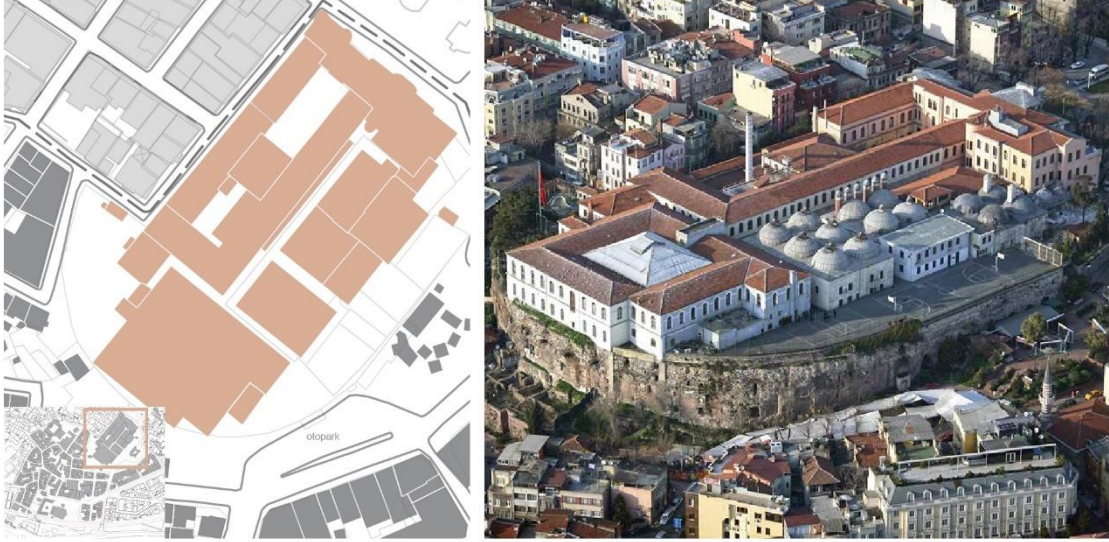


Resim A. 5. Sokullu Mehmet Paşa Külliyesi ve bulunduğu yapı adası, Aralık 2021.

Sultanahmet Meslek Lisesi

Yapı Filozof Leon'un oğlu Bizans İmparatoru Konstantin tarafından bir hastane olarak inşaa ettirilmiştir. 1054 yılında İmparator Monomak yapıyı demir işçiliğine yönelik bir atölyeye çevirmiştir. 1453'te İstanbul'un fethedilmesiyle Vezir Gedik Ahmet Paşa tarafından yapı kılıç üretimi yapan bir atölyeye dönüştürülmüş ve bu sebeple kılıçhane olarak bilinmeye başlamıştır. Sonrasında Osmanlı padişahlarından 1. Ahmet zamanında kılıç atölyesi yerini tekstil atölyesine bırakarak o dönemin yeniçeri kıyafetleri burada dikilmiştir. Yapıya ek olarak 17. yüzyılda Sultanahmet Camii'nin mimarı olan Sedefkâr Mehmet Ağa tarafından yeni bir bina daha yapılmıştır. Bu yapı ise hastane olarak inşa edilmiş olup o dönemin tek hastanesi olması sebebiyle önem taşımaktadır. 18. yüzyıla kadar yine kılıçhane olarak kullanılan yapı 1868 yılından sonra Mithat Paşa tarafından İslah-ı Sanayi

Mektebi adı ile ordunun ihtiyacını karşılamak amacıyla okul olarak faaliyete geçirilmiştir. 1. Dünya Savaşı ve mütakere dönemlerinde okulun öğrencilerinde azalma olmuş ve okul faal çalışmamıştır. Ancak Cumhuriyet'in ilanından sonra okul yeniden inşa edilerek işlevi Sultanahmet Erkek Sanat Enstitüsü olarak değiştirilmiş olup halen Sultanahmet Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi olarak eğitim vermektedir (Fatih Kaymakamlığı, 2021).



Resim A. 6. Sultanahmet Meslek Lisesi ve bulunduğu yapı adası

Yeraltı Yapısı: Nakilbent Sarnıcı

Çalışma alanında çeşmeler ve sarnıçlar gibi su yapıları yer almaktadır. Bunlardan biri olan Nakilbent Sarnıcı'nın mevcutta üzerinde ticari bir yapı yer almaktadır. Yapının içerisinden halen müze olarak kullanılan sarnıca ulaşılmaktadır. Müzede Bizans mimarisine ilişkin Hipodrom, Sphendone, Bukeolon Sarayı gibi yapılara ilişkin maketler ve imparatorlara ilişkin bilgiler sergilenmektedir.



Resim A. 7. Nakilbent sarnıcı ve bulunduğu yapı adası

Sivil Mimarlık Örneği Yapılar

Sivil mimari örneği yapılar çalışma alanının genelinde dağılım gösterse de alanın batısında yoğunlaşmaktadır. Bu yapılar mevcut durumda çoğunlukla konaklama tesisi, kısmen konut, ofis olarak kullanılmaktadır; kimi ise âtil durumdadır. Örneğin Kadirga Limanı Caddesi üzerinde bitişik nizamda sıralanan yapılar âtil durumdadır (Resim 8).



Resim A. 8. Alanda yer alan sivil mimari örneği yapılar, Aralık 2021.

TEZDEN ÜRETİLMİŞ YAYINLAR

Konferans Bildirileri

1. Yalçınkaya, E., & Yenen, Z. (2020). Yaşanabilirlik Bağlamında Kaliteli Çevre Kavramı Üzerine Bir İnceleme. IV. Ulusal Engelleştirilenler Sempozyumu, Evrensel Tasarımda Yenilikçi Yaklaşımlar (s. 148-161). Konya: Konya Teknik Üniversitesi Mimarlık ve Tasarım Fakültesi.

