

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KAMU YARARI BAĞLAMINDA KAMUSAL MEKANLARDA BİR
YAYALAŞTIRMA ÖRNEĞİ: EMİNÖNÜ TARİHİ YARIMADA (HOBİYAR
MAHALLESİ VE ÇEVRESİ) YAYALAŞTIRMA PROJESİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Müge ÇALIŞKAN**

**Anabilim Dalı : Disiplinlerarası
Programı : Kentsel Tasarım**

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr.Hatice AYATAÇ

HAZİRAN 2011

ÖNSÖZ

Yüksek lisans eğitimim süresince değerli görüşleri ile beni yönlendiren, tez çalışmam boyunca yürütülüşü ve yazımı sırasında katkılarını esirgemeyen danışmanım Yrd. Doç. Dr. Hatice AYATAÇ'a sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Yüksek lisans eğitimim boyunca bana her türlü desteğini esirgemeyen çok sevgili arkadaşlarıma, tez yazım aşamasında yardımları ve sabırları için sevgili müdürüm Zerrin TÜRKELLİ'ye ve iş arkadaşlarıma çok teşekkür ederim.

Her zaman yanımda oldukları, desteklerini hiç esirgemedikleri ve hissettirdikleri güven için sevgili aileme sonsuz teşekkürler.

Mayıs 2011

Müge ÇALIŞKAN

Şehir ve Bölge Plancısı

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	III
İÇİNDEKİLER	V
KISALTMALAR	VII
ÇİZELGE LİSTESİ.....	IX
ŞEKİL LİSTESİ.....	XI
ÖZET.....	XIII
SUMMARY	XV
1. GİRİŞ	1
1.1. Çalışmanın Amacı ve Kapsamı	1
1.2. Çalışmanın Yöntemi	3
1.2.1. Gözlem yöntemi	4
1.2.2. Anket yöntemi	5
2. KAMU YARARI KAVRAMI.....	7
2.1. Kamu Yararına Yaklaşımlar	7
2.2. Kamu Yararı Gelişim Süreci	13
2.3. Kamu Yararına İlişkin Farklı Yaklaşımlar	15
2.3.1. Bireycil yaklaşım	15
2.3.2. Ortak (genel) yarar yaklaşımı	15
2.3.3. Tekçi yaklaşım	16
2.3.4. Kamu karşıtı (özelleştirmeci) yaklaşım	16
2.4. Kamu Yararı Kavramının Yasal Boyutu	18
2.5. Planlama ve Tasarımda Kamu Yararı	22
2.6. Bölüm Sonucu	23
3. KENTSEL KAMUSAL MEKANLARDA YAYALAŞTIRMA VE KAMU YARARININ ÖLÇÜLMESİ.....	25
3.1. Kentsel Kamusal Mekan Kavramı.....	25
3.1.1. Kentsel kamusal mekan gelişim süreci	31
3.1.2. Kullanım ve işlevlerine göre kentsel kamusal mekanlar.....	32
3.2. Kentsel Kamusal Mekanların Kalite Ölçütleri	33
3.3. Kentsel Mekanlarda Yayalaştırma Kavramı Kentsel Kamusal Mekan Tanımı İçerisinde Yaya Alanlarının Yeri ve Önemi.....	46
3.3.1. Yayalaştırmanın gelişme süreci	50
3.3.2. Yayalaştırmanın hedefleri ve yararları.....	52
3.4. Planlama ve Tasarımda Yayalaştırma Kavramı	54
3.5. Türkiye ve Dünyadaki Başarılı Cadde Örneklerinin Kamu Yararı Bağlamında Değerlendirilmesi	57
3.5.1. Dünyadan başarılı cadde örnekleri.....	57
3.5.1.1. Münih (Almanya).....	59
3.5.1.2. Stroget Street (Danimarka)	61
3.5.1.3. Nicollet Mall (Amerika)	62
3.5.1.4. Las Ramblas (İspanya).....	64

3.5.1.5. Buchanan Street (İskoçya)	66
3.5.2. Türkiye’den başarılı cadde örnekleri.....	68
3.5.2.1. İstiklal Caddesi (Beyoğlu-İstanbul)	70
3.5.2.2. Bahariye Caddesi (Kadıköy-İstanbul).....	72
3.5.2.3. Talimhane (Beyoğlu-İstanbul)	73
3.5.2.4. Doktorlar Caddesi (Eskişehir).....	75
3.5.2.5. Kıbrıs Şehitleri Caddesi (İzmir).....	76
3.6. Bölüm Sonucu.....	76
4. KAMU YARARI BAĞLAMINDA KAMUSAL MEKANLARDA BİR YAYALAŞTIRMA ÖRNEĞİ: EMİNÖNÜ TARİHİ YARIMADA (HOBYAR MAHALLESİ VE ÇEVRESİ) YAYALAŞTIRMA PROJESİ... 82	
4.1. Değerlendirme Alanının Konumu	82
4.2. Değerlendirme Alanının Tarihsel Gelişimi.....	83
4.3. Proje Alanının Tanımı	85
4.4. Değerlendirme Analizleri	90
4.4.1. Gözlem analizleri	94
4.4.2. Anket analizleri	109
4.4.2.1. Erişilebilirlik	110
4.4.2.2. Kullanım ve aktiviteler.....	114
4.4.2.3. Konfor	118
4.4.2.4. Sosyallik ve iletişim	122
4.4.2.5. Ticari anket analizleri.....	125
4.5. Bölüm Sonucu.....	127
5. SONUÇ VE ÖNERİLER..... 130	
KAYNAKLAR..... 136	
EKLER..... 144	
ÖZGEÇMİŞ..... 150	

KISALTMALAR

İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
CABE	: The Commission for Architecture and the Built Environment
CIAM	: Congrès International d'Architecture Moderne (The International Congress of Modern Architecture)
KUDEB	: Koruma Uygulama ve Denetleme Büroları
PPS	: Project for Public Spaces
UKOME	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Koordinasyon Merkezi
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 3.1: Kamusal mekanlara ilişkin anahtar kelimeler (Gehl ve Gemzoe, 2006). 37	37
Çizelge 3.2: Kamusal mekanlarda araştırmacıların tasarım kriterleri (Bayram, 2007). . 43	43
Çizelge 3.3: Dünyadan başarılı cadde örnekleri (Url-2).....58	58
Çizelge 3.4: Türkiye'den başarılı cadde örnekleri (Url-2). 69	69
Çizelge 3.5: Kamu yararı bağlamında kentsel mekan ölçütleri (Url-2)..... 78	78
Çizelge 5.1: Kamu yararı ölçülerinin değerlendirmesi. 132	132
Çizelge 5.2: Kentsel kamusal mekan ölçülerinin değerlendirmesi..... 132	132

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1: Çalışma yöntemi (Çalışkan, 2011).....	4
Şekil 3.1: Nehauser ve Kaufinger Caddelerinde Kullanımlar (Url-9).....	60
Şekil 3.2: Nehauser ve Kaufinger Caddeleri (Url-9).....	60
Şekil 3.3: Stroget caddesinde aktivite ve çeşitli gösteriler (Url-9).....	61
Şekil 3.4: Stroget Caddesinden görünüm (Url-9).....	62
Şekil 3.5: Nicollet Mall'dan görünüm (Url-9).....	63
Şekil 3.6: Nicollet Mall'dan mağaza görünümü (Url-9).....	63
Şekil 3.7: Nicollet Mall görüntüleri (Url-9).....	64
Şekil 3.8: Las Ramblas'ın yukarıdan görünüşü ve caddeden görüntü (Url-9).....	65
Şekil 3.9: Las Ramblas'ta çeşitli aktivite ve kullanımlar (Url-9).....	66
Şekil 3.10: Buchanan Street'ten görünüm (Url-9).....	67
Şekil 3.11: Buchanan Street'in mavi tonlamadaki aydınlatması (Url-9).....	67
Şekil 3.12: İstiklal Caddesinden görünüm (Url-9).....	70
Şekil 3.13: İstiklal Caddesinden görünüm (Url-12).....	70
Şekil 3.14: İstiklal Caddesinden aktivite görüntüsü (Çalışkan, 2011).....	71
Şekil 3.15: İstiklal yayalaştırma haritası (Url-7).....	72
Şekil 3.16: Bahariye Caddesinden yaya yolları görünümü (Url-10).....	72
Şekil 3.17: Talimhane'den yayalaştırma sonrası görünüm (Çalışkan, 2011).....	74
Şekil 3.18: Doktorlar Caddesi'den yayalaştırma sonrası görünüm (Url-13).....	75
Şekil 3.19: Kıbrıs Şehitleri Caddesi'nden yayalaştırma sonrası görünüm (Url-14).....	76
Şekil 3.20: Kamu yararı bağlamında mekan ölçütleri değerlendirmesi (Çalışkan, 2011).....	79
Şekil 4.1: Proje alanının konumu (Çalışkan, 2011).....	82
Şekil 4.3: Proje alanının alt bölgeleri (Çalışkan, 2011).....	88
Şekil 4.4: Değerlendirme alanı (Çalışkan, 2011).....	90
Şekil 4.5: 1/1000 Uygulama Nazım İmar Planı, (Şehir Planlama Müdürlüğü, 2005).....	91
Şekil 4.6: Değerlendirme alanının arazi kullanımı (Şehir Planlama Müdürlüğü, 2003).....	93
Şekil 4.7: Tescilli eserler (Şehir Planlama Müdürlüğü, 2003).....	94
Şekil 4.8: Hamidiye Caddesi (Çalışkan, 2011).....	95
Şekil 4.9: Büyük Postane Caddesi (Çalışkan, 2011).....	96
Şekil 4.10: Yalı Köşkü Caddesi (Çalışkan, 2011).....	96
Şekil 4.11: Değerlendirme alanındaki yapıların girişleri (Çalışkan, 2011).....	97
Şekil 4.12: Aydınlatma elemanları (Çalışkan, 2011).....	98
Şekil 4.13: Çöp kutuları (Çalışkan, 2011).....	99
Şekil 4.14: Oturma elemanları (Çalışkan, 2011).....	100
Şekil 4.15: Kent mobilyaları ve konumları (Çalışkan, 2011).....	100
Şekil 4.16: Değerlendirme alanı içerisinde yer alan bitkilendirme (Çalışkan, 2011).....	101
Şekil 4.17: Kent elemanları (Çalışkan, 2011).....	101
Şekil 4.18: Hareketli yol engelleyicileri ve güvenlik noktaları (Çalışkan, 2011).....	102
Şekil 4.19: Alandaki engellerin kamu yararı bakımından karşılaştırılmalı değerlendirmesi (Çalışkan, 2011).....	102
Şekil 4.20: Değerlendirme alanındaki karanlık alanlar (Çalışkan, 2011).....	103

Şekil 4.21: Değerlendirme alanındaki gürültü ve rüzgar alanları (Çalışkan, 2011)....	104
Şekil 4.22: Değerlendirme alanı içerisinde yer alan vista noktaları. (Çalışkan, 2011)..	105
Şekil 4.23: İmaj paftası (Çalışkan, 2011).	105
Şekil 4.24: Yaya akışı ve park alanları (Çalışkan, 2011).	106
Şekil 4.25: Yalıköşkü Caddesi yaya sayımı (18.05.2011-21.05.2011).	107
Şekil 4.26: Hamidiye Caddesi yaya sayımı (18.05.2011-21.05.2011).	107
Şekil 4.27: Büyük Postane Caddesi yaya sayımı (18.05.2011-21.05.2011).	108
Şekil 4.28: Mısır Çarşısı' s çıkışı yaya sayımı (18.05.2011-21.05.2011).	108
Şekil 4.29: Arpacılar Caddesi yaya sayımı (18.05.2011-21.05.2011).	109
Şekil 4.30: Cinsiyet durumu.	110
Şekil 4.31: Kullanıcıların yaş gruplarına göre dağılımı.	110
Şekil 4.32: Mekana ulaşım türleri.	111
Şekil 4.33: Seyahat süreleri.	111
Şekil 4.34: Park alanları analizi.	112
Şekil 4.35: Değerlendirme alanındaki ulaşım problemleri.	112
Şekil 4.36: Değerlendirme alanı içerisindeki ulaşım kolaylığı.	113
Şekil 4.37: Kullanıcıların alanı araçları ile kullanma tercihleri.	113
Şekil 4.38: Kamu ve özel araçlarının alanı kullanma tercihleri.	114
Şekil 4.39: Değerlendirme alanının kullanıcılar tarafından kullanılma amaçları.	114
Şekil 4.40: Değerlendirme alanını kullanıcıların tercih etme nedenleri.	115
Şekil 4.41: Değerlendirme alanının kullanım zamanları.	115
Şekil 4.42: Değerlendirme alanının kullanım saatleri.	116
Şekil 4.43: Değerlendirme alanının kullanım sıklıkları.	116
Şekil 4.44: Değerlendirme alanının kullanım zamanları.	117
Şekil 4.45: Değerlendirme alanındaki aktivitelerin tercih oranları.	117
Şekil 4.46: Değerlendirme alanın yeterliliği.	118
Şekil 4.47: Kullanıcıların değerlendirme alanı için önerdikleri fonksiyonlar.	118
Şekil 4.48: Değerlendirme alanındaki donatı elemanlarının yeterliliği.	119
Şekil 4.49: Donatı elemanlarının kullanım açısından uygunluğu.	119
Şekil 4.50: Kullanıcıların alanda görmek istedikleri donatı elemanları.	120
Şekil 4.51: Değerlendirme alanında kullanıcıları rahatsız eden unsurlar.	120
Şekil 4.52: Kullanıcılar açısından alan etkisi.	121
Şekil 4.53: Kullanıcıları değerlendirme alanı içerisinde rahat ettikleri mekanlar.	121
Şekil 4.54: Değerlendirme alanında kullanıcıların aklına gelen üç mekan.	122
Şekil 4.55: Kullanıcıların değerlendirme alanını ziyaret etme şekilleri.	122
Şekil 4.56: Değerlendirme alanında kullanıcıların aktivitelere katılma oranı.	123
Şekil 4.57: Kullanıcılar açısından alanının önemli olmasının nedenleri.	124
Şekil 4.58: Kullanıcıların yakın çevrede tercih ettikleri mekanlar.	124
Şekil 4.59: Değerlendirme alanının yayalaştırma sonrasındaki durumu.	125
Şekil 4.60: Değerlendirme alanındaki dükkan sahipliği oranı.	125
Şekil 4.61: Değerlendirme alanındaki park sorunu durumu.	126
Şekil 4.62: Yayalaştırma sonrası müşteri sayısının değişimi.	126
Şekil 4.63: Yayalaştırma sonrası değerlendirme alanındaki gelir durumu.	127

KAMU YARARI BAĞLAMINDA KAMUSAL MEKANLARDA BİR YAYALAŞTIRMA ÖRNEĞİ: EMİNÖNÜ TARİHİ YARIMADA (HOBİYAR MAHALLESİ VE ÇEVRESİ) YAYALAŞTIRMA PROJESİ

ÖZET

Kamu yararı kavramı farklı disiplinler tarafından çalışmakta ancak kesin bir tanıma ulaşamamaktadır. Kavramın tam olarak tanımlanamaması uygulama çalışmalarında çelişkilere yol açmakta ve sahip olduğu etik ve siyasal nedenlerinden ötürü doğru koşullarda kullanılamamaktadır.

Kent planlaması ve tasarımının en önemli dayanağını oluşturan kamu yararı kavramının uygulamalarda yetersiz kalması kentlerin gelişiminde olumsuzluklara neden olmaktadır. Kentlerde meydana gelen değişimler planlama ve tasarım uygulamalarını etkilemekte ve bu değişimler sonucunda kamusal mekanlar etkilenmektedir.

Bu etkilerin sonucunda kamusal mekanlar kullanım amaçlarından uzaklaşmakta, geçiş bölgeleri veya atıl alanlar olarak kullanılmaya başlamaktadır. Bu nedenle idari ve yerel yönetimler yeni politikalar oluşturarak alanlarda çeşitli uygulamalar ile bu sorunları çözmeye çalışmaktadır. Yaya alanlarında uygulanan yayalaştırma düzenlemeleri de bu uygulamaların başında gelmektedir.

Dünya ve Türkiye örneklerinde yayalaştırma düzenlemelerinin kentlerde aktif yaşam alanları ve kamusal mekanlar sağladığı gözlemlenmektedir. Bu bağlamda planlama ve kentsel tasarım düzenlemelerinde yaya yollarının kamu yararı ilkesi ile düşünülerek planlanması gerekliliği oldukça önemlidir.

Bu tez çalışmasında yaya alanlarının günümüzde sadece geçiş bölgesi olarak kullanılmakta olduğu ve kentsel kamusal mekan özelliklerini taşımadığı ve ayrıca kamu yararı özelliklerini göstermediği vurgulanmaktadır.

İstanbul'un en önemli tarihi alanlarından olan Eminönü Hobyar Mahallesinde uygulanan yayalaştırma projesi kapsamında incelenen tez çalışmasında anket ve gözlem yoluyla değerlendirme alanı incelenmiştir.

Yapılan analizler sonucunda kamu yararının ön plana çıkarılması gerektiği, kamusal mekanların tasarlanma süreçlerinde tüm katılım araçlarını kullanma zorunluluğu ve alanı kullanan tüm kesimlere hitap etmesi gerekliliği ön plana çıkmaktadır. Ortaya çıkan kararların kentsel tasarımın müdahale araçlarına etki edebildiği ölçüde kente ve topluma fayda sağlayabileceği bir gerçeklik olarak karşımıza çıkmaktadır.

A PEDESTRIANIZATION CASE IN THE CONTEXT OF PUBLIC INTEREST: A PEDESTRIANIZATION PROJECT IN EMINÖNÜ HISTORICAL PENINSULA (HOBYAR NEIGHBORHOOD AND SURROUNDINGS)

SUMMARY

Although the concept of public interest is being studied by various disciplines, it doesn't have a specific definition. The lack of understanding the concept brings about conflicts both theoretically and in terms of how it empirically informs our understanding of this resource. As a result, the concept of public interest is not being used correctly because of its ethic and political dimensions.

As generating one of the most important basis for urban planning and urban design, the deficiency of the implementation of public interest causes negative impacts on urban development. The changes forming in the urban space affect the planning and design implementations, and public space is influenced as a result of these issues. Thus, public spaces are not utilized as intended and become inactive or transition spaces. Therefore, local governments try to solve these problems by generating new policies and various applications. Pedestrianization is one of the major tools of these applications.

In different types of cases from the world and Turkey, it is observed that pedestrianization provides active living environments and public spaces in cities. In this context, it is crucial to plan the pedestrian ways by considering public interest principles in planning and urban design applications.

This thesis emphasizes that the pedestrian spaces are only being used for transit purposes and do not carry or show the characteristics of urban public space and public interest.

In this thesis, the area covering the pedestrianization project in Eminönü Hobyar Neighborhood, which is one of the most important historical districts of İstanbul, has been analyzed by survey and observation on site.

The results of the empirical study show that, in the process of designing public spaces; all the participation tools have to be used, the space must appeal to all users and public interest has to be emphasized. The fact that; emerging decisions are only able to provide urban and public benefit to the extent of their effect on urban design implementation tools, surfaces as a reality.

1. GİRİŞ

Kamu yararı kavramı planlama, hukuk, kamu yönetimi ve siyaset gibi birçok disiplinin üzerinde hala çalışmalar yaptığı ve kesin bir sonuca varamadığı bir kavramdır. Kavramın tam tanımlanamaması uygulama aşamasında da çelişkilere neden olmaktadır. Kavramın içinde bulundurduğu etik, siyasal nedenler dolayı kavram bir ölçüt olarak kullanılamamaktadır.

Kent planlamasının en önemli dayanaklarından biri olan kamu yararı kavramı, kentsel ihtiyaç ve kullanımlarda kent planlarının ve tasarım uygulamalarının yetersiz kalması nedeniyle günümüz kentlerinde göz ardı edilmektedir.

Kentlerde yaşanan değişimler planlama ve kentsel tasarım uygulamalarında değişimlere neden olmakta ve bundan en çok etkilenen alanlar kamusal mekanlar olarak öne çıkmaktadır. Kamusal mekanların gün geçtikçe gerçek kullanımlarından uzaklaştığı, geçiş alanları ya da atıl bölgeler olarak kullanılmaya başladığı gözlenmektedir. Bunun önüne geçmek amacı ile yerel ve idari yönetimler yeni politikalar üretmekte ve uygulamaktadır. Bu uygulamaların başında kamusal mekanların çok büyük bir kısmını oluşturan yolların yayalaştırılması ve yoğunlaşan trafik alanlarından arındırılmış bölgelerin yayalaştırılması gelmektedir.

Dünyada ve Türkiye’de bunun birçok örneği gözlenmekte ve özellikle tarihi alanlarda uygulanan yayalaştırma projelerinin kentlerde kamusal mekanlara aktif yaşam alanları sağladığı görülmektedir. İstanbul’da bu bağlamda uygulamaya başlanılan yayalaştırma projelerinin en önemlilerinden biri de Eminönü Hobyar Mahallesi ve çevresidir. Bu alan içerdiği tarihi birikim, ticari merkez olma özelliği ve çeşitli fonksiyonları içermesi nedeni ile çalışma alanı olarak seçilmiştir.

1.1. Çalışmanın Amacı ve Kapsamı

Bu tez çalışmasının amacı, kentsel planlama ve kentsel tasarım alanlarında kamu yararı kavramının önemini vurgulayarak öne çıkarmak, kamusal alanların kamu yararı bağlamında yeniden değerlendirilmesini sağlamak, önemli kentsel mekanlardan biri olan kent içi yolların uygun görüş ve değerlendirmeler sonucunda

yayalaştırılması ile birlikte kente yeni kamusal alanların katılmasını sağlamaktır. Bu bağlamda planlama ve kentsel tasarım düzenlemelerinde yaya yollarının kamu yararı ilkesi ile düşünülerek planlanması gerekliliği oldukça önemlidir.

Çalışma dört bölüm ve bir sonuç bölümünden oluşmaktadır. Çalışmanın birinci bölümünde, çalışmanın önemini vurgulanmış, amacına ve kapsamına değinilmiştir. Çalışmada kullanılacak yöntemler hakkında bilgi verilmiştir.

İkinci bölümde, kamu yararı kavramının literatürdeki tanımlarından bahsedilerek, günümüze gelene kadar ki gelişim sürecinden söz edilmiştir. Ayrıca kamu yararına ilişkin farklı yaklaşımlardan bahsedilmiştir. Bunun yanısıra kamu yararının ülkemizdeki yasal boyutundan, anayasadaki kamu yararı ile ilgili yasalarımızdan söz edilmiş olup, kamu yararının planlama ve kentsel tasarım ile ilişkisinden bahsedilmiştir. Planlama ve kentsel tasarım ile kamu yararı arasındaki ilişkide kamu yararının ne gibi ölçütler ile değerlendirilebileceği vurgulanmıştır.

Üçüncü bölümde, kamu yararı kavramının mekan ölçeğinde incelenmesinde kentsel kamusal mekan kavramına değinilip kentsel kamusal mekanların gelişim süreçlerinden söz edilmiştir. Ayrıca kentsel kamusal mekanların kamu yararı adına en etkili ve verimli kullanılabilmesi için gerekli olan mekan kalite ölçütleri incelenmiştir. Ayrıca Kentsel kamusal mekanlar içerisinde kamu yararının en çok gözetildiği ve gündelik hayatımızın önemli bir parçasını oluşturan yaya yolları, gelişim süreçleri, hedef ve amaçları derinlemesine bir biçimde inceleniyor. Ayrıca planlama ve kentsel tasarımda yayalaştırma kavramının önemi vurgulanarak bunları desteklemek üzere Dünya ve Türkiye örnekleri incelenmiştir.

Dördüncü bölümde, kentsel kamusal mekan olarak İstanbul'un en önemli merkezlerinden biri olan Tarihi Yarımada'nın Eminönü-Hobyar Mahallesi ve çevresinde UKOME tarafından yeni alınan karar ile uygulanan 90 cadde ve sokağın yayalaştırılma düzenlemesi incelenmiş, bu kapsamda bu proje dahilinde belirlenen alanda değerlendirmeler yapılmıştır. Çalışmanın amaç ve yöntemleri kapsamında analizler yapılarak kamu yararı kriterlerinin önemi vurgulanmış ve önerilerde bulunulmuştur.

Değerlendirmenin temel varsayımı, kamu yararının günümüzde hala net bir şekilde tanımlanamaması ve bu nedenle kargaşaya neden olmasıdır. Kamu yararının mekansal yansımaları olan kentsel kamusal mekanların düzenlenmesinde özelliklerin

kesin olarak ifade edilememesi birçok problem ve çelişkiye neden olmaktadır. Bu bağlamda yapılan uygulama ve düzenlemeler kullanıcının yararına olması gerekirken çoğu yerde mekanları atıl bırakmakta yada hedeflenen özellikleri taşımayan mekanlar oluşturmaktadır. Yaya alanlarında kullanıcılara kaliteli bir kullanım sunulması hem kullanıcıya hemde mekana artı değer katacak, mekanın verimli bir şekilde kullanılmasını optimize edebilecektir. Fakat ülkemizde yaya alanlarının düzenlenmesi husunda kamu yararı bağlamında birçok çelişki ön plana çıkmakta, teori ve uygulamada büyük yanlışlıklar yapılmaktadır.

Ayrıca çalışma kapsamında vurgulanan temel varsayımlar,

Kamu yararının çeşitli disiplinler tarafından farklı tanımlanması, günümüzde hala kesin bir kamu yararı tanımı yapılamaması kamu yararının yanlış yorumlanmasına ve uygulanmasına neden olmaktadır.

En önemli kamusal mekan olan yaya alanları günümüzde sadece geçiş bölgesi olarak kullanılmakta olup kentsel kamusal mekan özelliklerini taşımamakta ve kamu yararı özelliklerini göstermemektedir.

1.2. Çalışmanın Yöntemi

Bu tez çalışmasında, kamu kuruluşlarının elinde bulunan yetkilerin ve kaynakların halkın iyiliği için kullanılmasını belirleyen tüzel koşul, iyelik hakkının sınırının belirtilmesinde kullanılan ve bu hakkın özüne dokunulmamasını güvenceye bağlayan yasal ölçü olarak tanımlanan kamu yararı kavramını ön plana çıkaran düzenlemeler incelenmiştir. Kentlerde kamusal mekanların kamu yararını gözeten en önemli alanlar olduğu belirtilmiş, bu alanlar içerisinde de yaya alanları ve yayalaştırılmış yollar seçilmiştir. Kullanım amaçları, toplumun ihtiyaçlarını ne kadar karşıladığı, kente ve alana olan katkıları, planlama ve kentsel tasarım anlamında mekanın kalitesi, kullanılabilirliği ve kullanıcının mekansal davranışları arasındaki ilişki açıklanmaya çalışılmıştır.

Tarihi yarımada da yer alan Hobyar Mahallesi ve çevresinde başlatılan 90 cadde ve sokağın yayalaştırma projesi tarihi dokusu, tarih boyunca kentin en önemli ticaret ve geçiş bölgesi olma özelliği ve günümüzde turizm bağlamında kente ve kullanıcıya sağladığı yararlar çerçevesinde değerlendirme alanı olarak seçilmiştir. Bu alanın seçilme nedeni tarihsel ve kültürel olarak barındırdığı evrensel değerler, yerel ve

ulusal anlamda bir çekim merkezi olması ve kullanıcı çeşitliliğinin olabildiğince farklılık göstermesidir.



Şekil 2.1: Çalışma yöntemi (Çalışkan, 2011).

Tez çalışmasında öncelikli olarak kamu yararı, kentsel kamusal mekan, yayalaştırma ve mekan-yaya ölçütleri konularında literatür çalışması yapılmış, buradan hareketle seçilen alan ile ilgili değerlendirmeler yapılmıştır. Hobyar Mahallesi ve çevresinde tarihsel gelişim süreci incelenmiş, mekansal analizlerin elde edilmesi bağlamında Şekil 3.2’de gösterildiği gibi gözlem metodu, kullanıcıların mekanla olan ilişkilerini irdeleyebilmek amacı ile de anket metodu kullanılmıştır.

1.2.1. Gözlem yöntemi

Tez çalışmasında mekan kentsel tasarım kriterlerinden faydalanılarak irdelenmiş ve yine mekanın kullanıcıya ne ölçüde kaliteli ve konforlu bir kamusal alan sağladığı incelenmiştir. Bu yöntemde Gehl Architects grubunun mekan kalite çalışmalarından faydalanılarak çalışma gerçekleştirilmiş, kentsel kamusal mekanların fiziksel düzenlemesi, mekanı tanımlaması, bağlantıları, sınırları, kent mobilyaları, malzeme seçimleri ve mekansal elemanların yerleşimi konuları detaylı bir şekilde incelenmiştir. Gehl Architects grubunun mekan çalışma kriterlerini kategorik olarak sıralamak gerekirse;

- Cepheler: Cephelerin çekiciliğinin derecelendirilmesi,
- Sınırlar: Girişler, bina katları ve fonksiyonların belirlenmesi,
- Gece Durumu: Gece kullanımı ve güvenlik durumunun belirlenmesi,
- Kentsel Elemanlar: Kentsel elemanların tanımı, yerleşimi ve miktarının belirlenmesi,
- Yol Döşemesi: Malzeme seçimi ve seçilen malzemenin kalitesinin belirlenmesi,
- Görüntüler ve Manzaralar: Mekandaki önemli görünüşler, peyzaj ve alandaki önemli yapıların belirlenmesi,
- Park Yeri: Park alanlarının detaylı bir şekilde (özel araçların park alanları, bisiklet park alanları vs.) sınıflandırılması ve analiz edilmesi,
- Rüzgar/Gürültü: Mekanda rüzgar alan yerlerin ve gürültü noktalarının belirlenmesi,
- Erişilebilirlik: Tekerlekli sandalye veya çocuk arabası ile ulaşımın kolaylıkla sağlanabilirliğinin (Gehl Architects, 2004) gözlem analizinde irdelenmesi,

olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu gözlem yöntemi ile elde edilen veriler değerlendirme alanına işlenerek sembolik gösterimler aracılığı ile haritalandırılmıştır. Mekanda farklı zamanlarda çekilen fotoğraflar ile problemler tanımlanıp mekanın fiziksel koşulları gözler önüne serilmiştir, hafta sonu ve hafta içi olmak üzere günün farklı üç saatinde (sabah-öğle-akşam) gözlemler yapılmıştır ve yaya sayımı yapılarak alanın kullanım yoğunluğu belirtilmiştir.

1.2.2. Anket yöntemi

Değerlendirme alanında kullanıcıların mekan kullanımındaki algıları ve mekanı nasıl değerlendirdiklerini saptamak, tercih ve memnuniyetlerini ölçmek, ihtiyaçlarını belirlemek amacı ile anket yöntemi uygulanmıştır. Anketin genelinde literatür çalışmasına dayanan farklı araştırmacıların belirlediği ölçütlerden oluşturulan ortak bir tablo kullanılmış, kullanıcıların konfor, erişilebilirlik, kullanım şekilleri, mekansal aktiviteler ve sosyallik sorunlarını saptayabilmek amacı ile çeşitli sorular sorulmuştur. Farklı kullanıcı profilleri ile 102 adet kullanıcı anketi ve 25 adet

ticaret anketi yapılmış, yapılan ankette mekanın kullanıcıya ne tür anlamlar ifade ettiği araştırılmıştır. Elde edilen sonuçlar kodlanarak SPSS programı ile analiz edilmiş, çapraz sorgu yapılarak ilişkisel sınıflama (relational taxonomy classification) ve keşifsel veri analizi (exploratory data analysis) yöntemi ile soruların kendi başlıkları ve diğer başlıklar ile ilişkileri araştırılmıştır. Çıkan sonuçlar Excel ve Word ile görselleştirilerek gözlem analizleri ile birlikte incelenmiştir.

2. KAMU YARARI KAVRAMI

Tez çalışmasında kamu yararının değerlendirilmesi üzerine çalışmalar yapılmıştır. Bu nedenle çalışmanın ilk kısmında kamu yararının detaylandırılması bağlamında çeşitli araştırmacıların tanımları derlenmiş, kamu yararının toplum yararı ile ilişkisine ve yasal boyutuna değinilmiştir. Ayrıca çalışma içerisinde planlama ve kentsel tasarım ile kamu yararı arasındaki ilişki de irdelenmiştir.

2.1. Kamu Yararına Yaklaşımlar

Eski dilde “menafi-i umumiye” olarak nitelendirilen kamu yararı kavramını Türk Dil Kurumunun Güncel Türkçe Sözlüğüne göre, devletin gereksinimlerine cevap veren ve bu ihtiyaçları karşılayan, topluma yarar sağlayan değerler bütünü olarak tanımlamıştır. Ceza Yargılama Yöntemi Yasası Terimleri’ne göre (1972) ise geniş anlamı ile, ulusun, toplumun gereksemelerini karşılayan, toplumun bütün çıkarlarını gerçekleştirmek amacıyla girişilen çalışmalar, Toplumbilim Terimlerine (1975) göre, genel toplumsal gönence ilişkin konular, olarak ifade edilmiştir.

Kentbilim Terimleri Sözlüğü (1980), kamu kuruluşlarının elinde bulunan yetkilerin ve kaynakların halkın iyiliği için kullanılmasını belirleyen tüzel koşul, iyelik hakkının sınırının belirtilmesinde kullanılan ve bu hakkın özüne dokunulmamasını güvenceye bağlayan yasal ölçü olarak tanımlanmıştır. Bir diğer anlamıyla da kamu yararı, kamusal işlem ve eylemlerin yönelmeleri gereken ereği belirleyen siyasal ve düşüngüsel değerlerin tümü olarak tanımlanmıştır (Keleş, 1998).

Genel yarar, kamu menfaati, kamu iyiliği gibi adlarla da anılan kamu yararı, yönetim hukukunda, kamu hukukunda ve siyaset biliminde sıkça kullanılmasına rağmen bu kavramdan ne anlaşılması gerektiği konusunda tam bir görüş birliği bulunmamaktadır (Keleş,1993).

Kamu yararı tam anlamda tamamlanmamış bir kavramdır. Prof. Dr. İlhan Özay, anılar kitabında, ikinci Bölüm İdari Hukuku’nda “ayıklama yöntemiyle bir tanıma ulaşabilme mümkün olmuştur”, der ve ekler, bu yöntemle göre duygusal, politik ve kişisel nedenlerin kamu yararı dışında olduğu düşünölmüş ve idarenin bir kişiyi

hedef olarak onu yararlandırma veya belli bir usulün korunmasından mahrum bırakmak için, ya da üçüncü kişileri koruma amacına yönelik, dolayısı ile duygusal veya politik işlemlerin maksat unsuru yönünden hukuka aykırı olduğu kabul edilmiştir” (Özay, 2002). Görüşünü şöyle bağlar “Hukuka aykırılık kavramı, kanuna aykırılıktan çok daha geniştir” (Suher, 1998).

Tahsin Bekir Balta, kamu yararı kavramını "kamuya hizmet anlayışı" olarak nitelendirmektedir. Yazar, buradaki "kamu" deyiminin, ülkesel, bölgesel, yerel ya da grupsal, her çeşit toplulukları kapsayan bir anlam taşıdığını belirtmekte, bir hizmetin kamu hizmeti sayılabilmesi için, onun "doğrudan doğruya kamuya yönelik ve yararlı olması" gerektiği üzerinde durmaktadır (Çırakman, 1976).

İlhan Tekeli ise kamu yararını, temelde kişiye ilişkin değil, kişilerin bir arada yaşayarak oluşturdukları toplumun varlığını sürdürmesine ilişkin bir çıkar olarak tanımlamaktadır. Toplumun düzeninin temelini oluşturan kişilerin çıkarlarının doğrudan ve dolaylı olarak korunması kamu düzenini oluşturur. Kamu yararının genel toplumsal çıkarları ihtiva etmesi kişilerin haklarının ve mülkiyetleri üzerindeki yetkilerinin sınırlandırılmasını gerektirir. Demokratik siyasal süreçlerde kamu yararıyla kişilerin çıkarları arasında doğrusal bir ilişki kurulmaktadır. Çoğunluğun faydasının en üst düzeye çıkartılması, sosyal adaletin sağlanması ve sosyal adaletin sağlanması amacıyla, kişi çıkarlarının sınırlandırılması kamu yararının temel ilkesidir (Tekeli, 1988).

Siyaset bilimcisi Frank Sorauf ve Glendon Schubert, kamu yararını, bilimsel bir açıklamaya sahip olmamasından dolayı “masal veya efsane” olarak tanımlamışlardır. Kavramın belirsiz olması, kavramın kullanılmasında tutarlı olunmaması, kamu yararının etik anlayıştan ayrı düşünülmesi, kamu yararını ölçme çabalarının başarısız olması gibi konular kamu yararı kavramına getirilen ortak eleştirilerdir (Bozeman, 2007).

Kamu yararı kavramına yönelik eleştirilerin çoğunluğu “kamu yararının belirsizliği” üzerine kesişmektedir. Richard Flathman’a göre kamu yararındaki belirsizlik onun kabul edilmemesi için yeterli bir gerekçe olmamakla birlikte, kamu yararı örneklere dayalı bir kavramdır ve kavramın hem politik hem de ahlaki içerikli olmasından dolayı tanımlanması güçleşmektedir (Bozeman, 2007).

Kamu yararı, “kamu yönetiminin eylem ve işlemlerinde yöneldiği ve toplumun bir kesiminin ya da tümünün yararını kollamaya dönük hedef” olarak tanımlanabilir. Kamu yararının ölçüsü her zaman maddi olarak ölçülemeyebilir. Örneğin, kent içi ulaşım için bir caddenin doğru yapılmasını engelleyen taşınmazın kamulaştırılması için yüksek bir yıkım göze alınabilir. Çünkü bunun yapılmaması halinde uğranılacak maddi ve manevi zararın telafisi ileride daha da güç olabilir (Sezer, 2008).

Şehir plancılar, siyasal bilimciler ile kamu ve yönetim hukukçuları, kamu yararını farklı biçimlerde ifade etmekle birlikte bu kavramın başlıca iki anlamı olduğu noktasında genellikle birleşmektedirler. Bunlardan birincisi, kamu yararının hukuki, teknik ve dar anlamıdır. Diğeri ise, bu kavrama verilen geniş, siyasal ve ideolojik anlamdır (Kentleşme ve Kamu Yararı, 1975).

Hukuki, teknik ve dar anlamda kamu yararı, mülkiyet hakkının sınırlarının belirtilmesinde ve bu hakkın özüne yapılacak müdahalelerde bir ölçü olarak kullanılmasıdır. Siyasal, ideolojik ve geniş anlamda kamu yararı ise, yönetim hukuku çerçevesini aşmakta ve anayasaların dayandığı siyasal ve toplumsal ilkelerle ilgili bir içeriği kazanmaktadır (Kentleşme ve Kamu Yararı, 1975).

Siyasal, ideolojik ve geniş anlamda kamu yararı kavramı bizi toplum yararı kavramına götürmektedir. Bir çok yazar da kamu yararını geniş anlamda, kamu yararı yerine toplum yararı olarak ifade edilmesi gerekliliğini savunmaktadırlar. Toplum yararını en geniş anlamda tanımlamak gerekirse, toplumun varlığını sürdürebilmesine ilişkin çıkarların tümüdür. Yani ülkede yaşayan tüm insanların ortak çıkarını anlatır (Uzun, 2000).

Toplum yararı ve kamu yararının farklı anlamlar taşıdığına ilişkin görüş olarak Ümit Doğanay’ın 1974 yılında belirttiği “Toplum yararı ile kamu yararı kavramları arasında anlam bakımından fark vardır. Kamu yararı kurulu düzenin korunmasındaki çıkardır. Kurulu düzen özel mülkiyete dayanıyorsa, kamu yararı özel mülkiyetin korunmasındaki çıkar anlamına gelir. Toplum yararı ise ülkede yaşayan tüm insanların ortak çıkarlarını ifade eder. Düzenin ortak çıkarı koruyucu niteliği, alt yapıyı oluşturan mülkiyet anlayışına bağlıdır. Alınacak bir tedbir kamu yararı gereği olduğu halde toplum yararına olmayabilir. Örneğin otopark yeri olarak bir yerin kamulaştırılması kamu yararı gereği sayılır. Fakat burada toplum yararı gereği bir işlem yoktur. Park yeri, özel oto sahipleri için, özel mülkiyeti koruyucu bir olanaktır.

Buna karşılık, arsa üzerine yapılacak yapının sosyal konut tipinde olmasını emreden bir yasa hükmü, toplum yararınadır” (Doğanay, 1974).

Örneğin, Ümit Doğanay' a göre her kamu yararı ve toplum yararı kavramları hem hukuk tekniği, hem de anlamları bakımından birbirinden farklıdır. Ona göre hukuk tekniği bakımından kamu yararı yukarıda da belirtildiği gibi, mülkiyet hakkının sınırlarının belirlenmesinde kullanılan bir ölçü olduğu halde; toplum yararı kavramı, özel mülkiyet hakkının kapsamını oluşturan yetkilerin hangi amaçla kullanılacağını belirleyen bir ölçüdür (Keleş, 1998).

Halil Kalabalık toplum yararı kavramının, kamu yararı kavramının genişletilmiş hali olduğunu savunmaktadır. Kamu yararı tanımlanırken, dar ve geniş anlamda kamu yararı şeklinde iki ayrım yapılmaktadır. Şöyle ki, dar anlamda kamu yararı, mülkiyet hakkının sınırlarının belirlenmesinde ve bu hakkın özününe yapılacak müdahalelerde bir ölçü olarak kullanılır. Öte yandan, kamu yararının geniş anlamı siyasal ve ideolojik bir içerik taşır. Bu anlamda kamu yararı, anayasaların dayandığı siyasal ve toplumsal ilkelerle ilgilidir. Anayasaların toplumsal devlete yüklemiş bulunduğu görevlerle ilgili, değer yargıları içeren, etik bir kavramdır. Bu nedenle, geniş anlamdaki bu kamu yararı kavramını, toplum yararı olarak adlandırmak daha yerinde olabilir (Kalabalık, 2005).

Uzun'a göre, toplum yararı siyasi bir kavramdır. Toplumu oluşturan çeşitli tarafların değer yargılarını kavrayan amaçlar üzerinde toplumun büyük bir kesimince oy ve görüş birliğine varılmış ortak çıkarları yansıtır (Uzun, 2000).

Bir diğer görüşe göre ise de, kamu yararı kurulu düzenin korunmasındaki çıkarı anlattığı için, özel mülkiyete dayanan bir düzende, bu düzenin korunmasını amaç edinileceğinden, sonuçta kamu yararı kavramı bireysel çıkarlarla özdeşleşmektedir. Buna karşılık, toplum yararı, ülkede yaşayan tüm insanların çıkarını ifade etmektedir (Köycü, 2006). Bireysel yarar toplum yararı ile aynı olmak zorunda değildir. Toplum yararı bireysel yararların toplamı değil, kendi varlığı olan ayrı bir şeydir.

Kısacası, bir yanda toprak sahibinin çıkarı yani bireysel çıkar, diğer yanda korunması gereken bir toplum yararı bulunmaktadır. Kamu yararı gereği gibi korunmazsa, konut sorunlarının çözümü, kalkınma ve sanayileşme güçleşecek, imar alanındaki çalışmalar başarısızlığa uğrayacak ve yozlaşma oluşacaktır. Özel toprak sahiplerinin hakkı, bir dereceye kadar korunmazsa ve sert tedbirlere başvurulursa, insan

haklarının en önemlilerinden biri olan mülkiyet hakkına saygı gösterilmemiş olacaktır (Yavuz, Keleş ve Geray, 1973).

Kamu yararı, 1789 Fransız Devrimi sonucunda o zamana kadar dominant bir kavram olan “ortak iyilik” e tepki olarak ortaya çıkmıştır. Ortak iyilik sanayi ticaret toplumuna geçiş öncesi Avrupa toplumlarının siyasi tarihinin ortak kavramıdır. Bu kavram Yunan siterlerinden Roma’ya, uzun Ortaçağ’a aynı özellikleri ortaya koyarak geçmiş ve 1789 öncesi monarşileri beslemiştir. Bu anlayış, devletten önce mevcut bir toplum yararını reddettiği gibi her şeyden önce toplum yararını dünyevi, akılcı ve anlaşılabilir bir değer ölçüsü haline gelmiştir (Saraç, 2002).

Kamu yararı, yasa koyucular tarafından düzenlenen her yasa için belirlenir. Bu nedenle zaman içerisinde değişebilir, ortadan kalkabilir. Yasa ve kamu yararı üstündür. Haklar kamu yararı amacıyla yasa ile sınırlandırılabilir. 1789 Fransız Devriminden sonra Fransız kamu hukukuna yerleşen ve daha sonra çağdaş kamu hukuku tarafından benimsenen bu ilkeye göre “yasa, kamu yararadır.” Yasama organı tarafından usulüne uygun olarak yapılan her yasa hem kamu yararına uygundur, hem kamu yararının kendisidir. Kamu yararının içeriğini, çağdaş değerlere göre normatif standartlar dikkate alınarak oluşturulan ortak iyi belirlemektedir. Ortak iyi ise, bireylerin bir arada yaşayarak oluşturdukları, toplumun varlığını sürdürmesine ilişkin bir çıkardır. Dar anlamı ile kamu yararı kesin olarak kamu kurumunun iyiliğini ifade ederken, her zaman için toplumun iyiliğini kapsamayabilir (Uzun, 2000).

Ruşen Keleş ise toplum yararı ve kamu yararı kavramları arasında bir ayrımı şöyle tanımlamaktadır; kamu yararı ve toplum yararı kavramları dilimizde, birbirlerinin yerine ve zaman zaman da yanlış yerlerde kullanılmaktadırlar. Denilebilir ki, toplum yararı, kamu yararının geniş anlamıdır. Şöyle ki, dar anlamda kamu yararı, iyelik hakkının sınırlarının belirlenmesinde ve bu hakkın özüne yapılacak karışmalarda bir ölçü olarak kullanılır. Teknik bir terimdir. Örneğin, kamulaştırma işlemlerinde, bir kamu yararı kararı alınmasında olduğu gibi. Bir ilkökul yapımı için toprak kamulaştırılmasında, kamu yararının bulunduğu varsayılması, işlemin tamamlanması için ön koşuldur. Öte yandan, kamu yararının geniş anlamı, siyasal ideolojik bir nitelik taşır. Bu anlamda kamu yararı, anayasaların dayandığı siyasal ve toplumsal ilkelerle ilgilidir. Anayasaların, toplumsal devlete yüklemiş olduğu görevlerle ilgili, değer yargıları içeren, aktörel (ahlaki) bir kavramdır. Bu nedenle, geniş anlamdaki bu kamu yararını, belki toplum yararı olarak adlandırmak daha

yerinde olur. Anayasamızdaki anlayış da bu doğrultudadır. Dolayısıyla, örneğin kıyılarla ilgili olarak, kamu yararından söz ettiğimizde, biz de gerçekte toplum yararından söz etmekteyiz (Keleş, 2000).

Bir diğer görüş ise, kamu yararının genel olarak çağdaş değerler bakımından çatışan yararlardan hangisinin ağırlıklı olması gerektiğine üst politik organlarca karar verilen, bir bakıma kamu çıkarı niteliği taşıyan yarar olarak belirtirken, toplum yararı ise geniş halk topluluklarının benimsediği, onların gereksinme ve yaşam koşullarını kolaylaştıran girişimlerin oluşturduğu yarardır (Ekinci, 1992).

Tekin Akıllıoğlu ise, ayrımın kamu yararı ile toplum yararı arasında değil, kamu yararı ile bireysel çıkar arasında olması gerektiğini düşünmektedir. Yazara göre, her iki sözcük dizisi de bireysel çıkarın üstünde bulunan bir yarar anlayışına göndermede bulunmaktadır. Üstelik yargı kararlarında toplum yararı ile kamu yararı arasında bir ayrım yapıldığına rastlamak olanaklı değildir (Akıllıoğlu, 1991).

Aynı anlamlarda ise; kamu yararı dar anlamda kullanılırsa mülkiyet hakkının sınırlanmasında ve özüne yapılacak müdahalelerde ölçüdür. Geniş anlamda bütün toplumsal değerleri kucaklayan bir nitelik ve kapsam kazanabilir. Kamu yararı kavramı yanında, toplum yararı, ortak iyilik, toplumsal refah, genel yarar gibi çoğu birbirinin yerine kullanılan çeşitli kavramlar bulunmaktadır. Bu kavramların ortak noktası, tümünün “bireysel çıkar”dan farklı, onun üstünde veya dışında bir yarar/çıkarı ifade etmesidir. Dolayısıyla gerçek ayrım, kamu yararı ile toplum yararı arasında değil, kamu yararı ile bireysel çıkar arasındadır (Saraç, 2002).

Mekansal anlamda kamu yararını inceleyecek olursak; planlama ile yapılan düzenlemelerde mevcut mülkiyet dokusunda, zorunlu bazı değişiklikler olduğu için, planlar hem hukuki hem de teknik boyut kazanmaktadır. Plan hazırlanması ve uygulanması zorunlu bir hukuk kuralı olmakla birlikte yasal bir nitelik kazanmaktadır; zira plan, mülkiyet hakkı-kamu yararı arasında bir denge getirmektedir (Örücü, 1976). Bu nedenle kamu yararının tarih içindeki geçirdiği değişimleri incelemek için, mülkiyet kavramı ile olan ilişkiler bütününe incelememiz gerekmektedir.

2.2. Kamu Yararı Gelişim Süreci

Kamu yararı kavramının geçmişi günümüze çok da uzak olmayan Fransız Devrimine dayanmakta olup, ortak iyilik kavramı ise oldukça eski bir geçmişe sahiptir. Bu kavram, ilk kez Antik Yunanda Aristoteles tarafından kullanılmıştır. Aristoteles, insanoğlunun yeryüzüne erdemli olanı aramak için geldiğini, böylelikle toplumsal olarak ortak bir ahlak anlayışının (Ethos) doğduğunu söyler. Burada toplumla fert arasında karşılıklı bir ilişki söz konusudur (Bal, 2006).

Eski Yunan-Roma Döneminde, kamu yararı kavramı; bünyesinde kullanma, yararlanma ve tasarruf etme haklarını birleştiren, sahibine mülkü üzerinde neredeyse sınırsız bir yetki veren, mülkiyet hakkına bağlı olarak, bireylerin ortak yararı için bireysel haklarından fedakarlık etmeleri gereken bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır (Erdoğan, 2000).

Özellikle imparatorluk dönemine ilişkin kaynaklarda, özel mülkiyete müdahale işlemlerinde, kamu yararı gerekçesinin vurgulanması dikkati çekmektedir. Roma'da, yetkili devlet organları tarafından özel mülkiyete yapılan müdahalelerde, bireylerin hukukî güvencelerinin bulunmadığı rahatlıkla görülebilmektedir. Buna rağmen, özel mülkiyete müdahale yetkisinin kötüye veya toplumun genel hukuk anlayışıyla çelişen biçimlerde kullanılmadığı kaynaklardan anlaşılmaktadır. Bu durum, Roma'da, tarihinin bütün gelişim süreci içinde, yetkinin kullanılmasında, yerleşmiş geleneklere ve ölçülere bağlılığın bir çeşit dinsel nitelik taşımasıyla açıklanabilir (Karadeniz, 1975).

Orta Çağ'da Akinolu Toma (St Thomas d'Aquin), ortak yararın herkesin yararı anlamına geldiğini, birey ve toplumun bir bütün olduğunu ve toplum iyiliğinin ikisinin ortak amacı olduğunu savunmuştur (Akıllıoğlu, 1991).

Bununla birlikte, Orta Çağ'da mülkiyete bakış açısının toplum esas alınarak kamu yararlı algılandığı, ortak yararın herkesin yararı anlamına geldiği, herkese ait olan yer kavramının oluştuğu açıkça görülmektedir (Erdoğan, 2000).

İngiliz hukukunda; ilk dönemlerde mülkiyet hakkının sınırsız yani mutlak yetkileri kapsadığı kabul edilmişken zamanla şehir planları ve kamu yararı gerekçeleriyle sınırlamalar getirilmiştir. Fransız hukukunda ise; Fransız devriminden önce de bir mülkiyet hakkı olmasına rağmen, bu derebeylik anlamında ve ayrıcalıklara yol açan bir mülkiyet kavramı şeklinde olmuştur. Fransız Devrimi ile mülkiyet hakkı

somutlaştırılarak özgürlük, eşitlik gibi doğal bir hak olarak benimsenmiştir. Doğal hukuk zaten çok önceden böyle bir anlayışın temelini atmış, Grotius, Puffendorf gibi yazarlar, insanların ilk dönemlerinde ortak mülkiyetin bulunduğunu, ama gelişme sonucunda, insanların ellerindeki malları başkaları ile bölüşmek istemediklerini belirtmişlerdir. İnsanların bir sözleşme ile toplum haline geçmelerini, mallarını daha iyi korumak, çocuklarına bırakabilme isteklerine bağlamışlardır (Erdoğan, 2000).

Klasik (Liberal) dönemin ortak görüşü bireyin ön plana çıkması olarak karşımıza çıkmakta, bireyin yararını devletle bağdaştırmakta ve devlet için faydalı olanın birey için gerçek yarar olduğu görüşünü benimsemektedir. Ulus devlet anlayışı, kamu yararı kavramının günümüzdeki halini almasında önemli bir rol oynamıştır (Erdoğan, 2000).

Marksist sistemde, toplumun menfaati, ferdin menfaatinden önce gelmektedir ve yine marksist sistem özel mülkiyetin oluşturduğu adaletsizliğin ancak bireysel mülkiyetin devletleştirilmesi ile ortadan kaldırılabilceğini savunmaktadır (Erdoğan, 2000).

19. yüzyıl başında mülkiyet, sahibine sınırsız yetkiler tanıyan bir hak olarak görülmesine rağmen, 20. yüzyılın başından itibaren malikin ödevlerinden de söz edilmeye başlanmıştır. Vergi, imar, kira kanunlarıyla mülkiyet hakkına getirilen sınırlamaların 19. yüzyıl mülkiyet anlayışından daha farklı bir yaklaşımı yansıttığı söylenebilir (Erdoğan 2000).

Günümüzde bireysel mülkiyete dönüşen karma anlayışta, malikin mülkiyet hakkı kanunlarla ve kamu yararı ilkesi ile sınırlanmıştır. Kamu yararını belirleyecek yetkili organ, genel olarak siyasi iktidardır (Erdoğan, 2000).

Öte yandan, kamu yararı kavramı kamusal işlerin genel ölçüsü olmaktan da çıkmış olup, kamu düzeni, milli güvenlik, milli savunma, genel sağlık gibi kavramlar için de kullanılmaya başlanmıştır. Bunların tümü kamu yararı kavramını içerisinde barındırmakta olup ortak özelliklerinin “planlama” olduğunu kolaylıkla söyleyebilmekteyiz ve bu oldukça önemli bir gelişmedir. Yakın zamana kadar değişmezliği, sürekliliği ve tekliği kabul edilen bir kavram iken, bir planlama terimi olarak her yıl gözden geçirilen, sürekli düzeltme yapılan, elde edilen sonuçlara göre içeriği değişebilen ve her zaman birden çok seçenekten oluşan bir kavram olduğunu düşünmek oldukça önemli bir gelişmedir (Akıllıoğlu, 1991).

2.3. Kamu Yararına İlişkin Farklı Yaklaşımlar

Kamu yararı kavramının gelişim süreçlerinin incelenmesinin ardından, kamu yararı kavramı ile ilgili yaklaşımları birey ve toplum yararı açısından aşağıdaki gibi sınıflandırabiliriz. Genel olarak kamu yararı kavramı ve mülkiyet hakkını birey ve toplum çıkarı açısından değerlendiren bu görüşler dört başlık altında toplanmaktadır.

2.3.1. Bireycil yaklaşım

Bu gruba giren görüşler yararçı (utilitarian) ya da toplamcı (aggregationist) olarak adlandırılmaktadır. Bu yaklaşımlara göre kamu yararı, bireysel yararların ağır bastığı ya da onların toplamından oluşan bir kavramdır. Hobbes, Hume, Bentham gibi düşünürlerin benimsedikleri görüşe göre, bireysel tercihleri bir kolektif tercih durumuna getirmek olanaklı olmakla birlikte, bunun birçok mantıksal güçlükleri vardır. (X)'in (Y)'den daha fazla kamu yararı olduğunu söyleyebilmek her zaman kolay değildir. Hobbes kamu yararını özel yarara karşı olarak kullanmaktadır. Ona göre mantık, bireysel yararların önde gelmesini gerektirir. David Hume'a göre, bir eylemin, politikanın ya da düzenlemenin kamu yararına olup olmadığına karar verebilmek için, etkilediği bireylerden çoğu için, bir üstünlük taşıyıp taşımadığına bakmak gerekir. Jeremy Bentham'a göre, topluluk bireylerin toplamından başka bir şey değildir. Dolayısıyla, topluluğun yararı da, onu oluşturan üyelerin yararları toplamından ibarettir (Keleş, 2001).

2.3.2. Ortak (genel) yarar yaklaşımı

İkinci yaklaşım, genel (ortak) yarar yaklaşımıdır. Bu fikre göre, bireylerin tek tek yararlarının üstünde, onlarınkinden ayrı bir de genel yarardan söz edilmektedir ve bir topluluğun bütün üyelerinin ortaklaşa sahip oldukları yararların toplamı kamu yararı olarak kabul edilmektedir (Keleş, 2000).

Güvenlik, savunma, adaletin sağlanması ve sağlık standartları bu kavram içinde düşünülmektedir. Jean Jacques Rousseau ve William Pareto gibi düşünürlerce savunulan bu yaklaşım, kamu yararını çoğunluğun yararından ayrı görülmektedir (Kalabalık, 2005).

Rousseau'ya göre, kamu yararı, çoğunluğun yararı ile özdeş olamaz. Çoğunluğun oyu, belki, ancak kamu yararının belirlenmesinde yaralanılan bir yöntem olabilir. Gerçekte, kamu yararı, topluluğun ortak yararlarıdır. Ancak bu ortak yararların da

olumlu ve olumsuz türleri bulunmakta olup, örneğin karayolları üzerinde taşıtların görüşünü engelleyen işaretler koyulması olumsuz; öte yandan bir ulusal park yapılması ise olumlu nitelikte topluluğun ortak yararadır (Keleş, 1993).

Pareto optimumuna göre, mevcut kaynak dağılımında bazı kişilerin durumunu kötüleştirmeden kimsenin durumunu düzeltmenin mümkün olmadığı yani, toplumun tümünün yararı söz konusu olduğunda bazı kişilerin zarar görmesinin kamu yararına aykırı olmadığı görülmektedir (Seyidoğlu, 2002).

2.3.3. Tekçi yaklaşım

Bu görüşe göre, kamu yararının değer yargılarına dayanması gerektiği vurgulanmaktadır. Bu doğrultuda, kamu yararının ahlaki norm değeri taşıyan siyasi bir tercih konusu olduğu düşünülmektedir. Eflatun, Aristo, Hegel ve Marx bu yaklaşımı savunan düşünürlerin başında gelmektedir (Kalabalık, 2005).

Eflatun, Aristo, Hegel, Marx gibi düşünürler, kamu yararını açıkça normatif ve değer yargılarına dayanan bir siyasi tercih konusu olarak görürler. G. W. Casinelli kamu yararının siyasi olaylara uygulanabilen en yüksek ahlaki standart olduğunu belirtmektedir. Kamu yararı, belli bir zamanda ve yerde, her bireye, haberi olsun ya da olmasın, kılavuzluk etmesi gereken tek bir değer yargıları sistemidir (Keleş, 2000).

Eflatun'un sık sık toplum yararından söz etmesi gibi, Aristo da kamu yararı kavramına birçok göndermede bulunmuş, toplumlar için en iyinin kamu yararı ile mümkün olabileceğini savunmuştur. Hegel ise kamu yararını, devletin yararı ile özdeşleştirmiştir (Kalabalık, 2005).

Karl Marx'a göre ise çoğunluğun ve geniş kitlelerin yararı, bir mutlu azınlığın yararının yerini almış olacaktır. Böyle bir toplumda da, sınıflar kalmayacağından, bireylerin yararları arasında bir çatışma söz konusu olmayacaktır (Keleş, 1993).

2.3.4. Kamu karşıtı (özelleştirmeci) yaklaşım

Tekçi kamu yararı anlayışının değişik bir biçimi olarak değerlendirilebilecek dördüncü bir kamu yararı anlayışı ise, yeni dünya düzeninin gerekli kıldığı ve bütün dünyaya benimsetmeye çalıştığı kamu karşıtı (özelleştirmeci) kamu yararı yaklaşımıdır. Buna göre, kamu yararı, kamunun (resmi sektörün) toplumsal ve ekonomik yaşamdaki etkinliğinin azaltılması, hatta tümüyle ortadan

kaldırılmasındadır. Bu anlayış, kamu iyeliğinin yerini tümüyle özel iyeliğin almasını ve dolayısıyla tam bir özelleştirmeyi öngörmektedir. Genel ilke, kuruluşlar zararda olsalar da, olmasalar da, kamusal iyeliğin ve kamu kesiminin etkinlik alanının daraltılmasını hedeflemektedir (Keleş, 2000).

Amerika Birleşik Devletleri'nde Ronald Reagan'ın ve İngiltere'de Margaret Thatcher'ın uygulanmasına öncülük ettikleri ve uluslararası finans kurumlarınca da desteklenmekte olan bu politikaların, kamu yararını bireylerin yararlarının toplamından ibaret sayan bireycil anlayışlarla da benzerliği olduğu açıktır. Ülkeden ülkeye ve zaman içinde değişik yorumlara konu olsa da, yeni sağ akımlarla örtüşen bu kamu yararı yaklaşımının kent ve çevre değerleri açısından, toplum yararına tümüyle ters düşen sonuçlar yaratması kaçınılmazdır. Örneğin, ülkemizde 4046 sayılı yasa ile altındaki kamu topraklarıyla birlikte özelleştirilen ekonomik kamu kuruluşları, hem planlama, hem de toplum yararı yönünden bir geriye gidişi simgelemektedir (Keleş, 2000).

Bu görüşlerden herhangi birini benimseyen ülkeler, mülkiyet hukukunu da bu esaslar çerçevesinde şekillendirmişlerdir. Ülkemizde de gerek 1924, gerekse 1961 ve 1982 Anayasalarında mülkiyetin kamu yararı amacıyla kanunla sınırlandırılabilmesi kabul edilerek “ortak yarar” söz konusu olduğunda özel mülkiyetin kamusal amaçlarla kullanılmak üzere değeri ödenerek kamu malı haline getirilebileceği öngörülmüştür. Anayasal bu yetkilendirmeden yararlanarak çeşitli yasalarla toplum adına yetki kullanan otoritelere özel mülkiyetin kullanımının kısıtlanması veya tümüyle kamuya döndürülmesi yönünde çok çeşitli araçlarla düzenleme yapma ve uygulama yetkisi verilmiştir. Bunlardan en bilinenleri İmar Kanunu, Kamulaştırma Kanunu, Orman Kanunu, Kültür Ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunudur (Yamak, 2006).

Günümüzde bir “kentsel ortak yarar” kavramından söz edildiği görülmektedir. Demokratikleşme sürecine koşut olarak, yerel ve bölgesel düzeylerdeki yönetim basamaklarının sayısı arttıkça, her düzey için tanımlanan kamu yararı kavramının birbiriyle örtüşmediği, biri için kamu yararına sayılan bir işlem ya da kararın ötekiler için kamu yararına olmayabileceği öne sürülmektedir. Kısa dönemde kamu yararına görülen bir uygulamanın uzun dönem içinde kamu yararına uygunluğu tartışılabilmektedir (Keleş, 2000). Gerçekten kamu yararı kavramının uygulamada işe yarayabilmesi için, toplumun türlü sınıf ve katmanlarıyla ele alınmasını zorunlu kılmaktadır. Kamu yararı, temelde toplumun varlığını sürdürmesine ilişkin bir

çıkardır, o toplumdaki kurulu düzeninin çıkarıdır (Özkan, 1996). Bu kavram barışçıl bir toplum düzeninin korunması, insan onuruna yakışır bir yaşamın sağlanması, çevrenin korunması, ekonomik ve sosyal fırsat eşitliğinin güvence altında tutulması gibi toplumsal değerleri içermektedir (Azrak, 2002). Kamu yararı kavramı bireyi, garanti sınırları içinde mülkiyet hakkını koruyucuya karşı etkili bir biçimde korumakta, devletin mülkiyet düzenine yapacağı müdahaleleri sınırlamaktadır. Ayrıca kamu yararı, kanun koyucuya mevcut mülkiyet düzeninde, değişen toplum ihtiyaçlarına uygun düzeltmeleri yapma yetkisi vermektedir (Erdoğan, 2000).

2.4. Kamu Yararı Kavramının Yasal Boyutu

Kamu yararı, yasa koyucunun iradesi ile belirlenir. Haklar kamu yararı amacıyla yasa ile sınırlandırılabilir, yasa ve kamu yararı üstündür (Saraç, 2002). Buna göre, içeriği ne olursa olsun biçimsel olarak yasama organı tarafından usulüne uygun olarak yapılan her yasa hem kamu yararına uygundur hem de kamu yararının kendisidir. Dolayısıyla yasaya uygun olarak yapılan faaliyetlerin kamu yararına uygunluğu yasaya uygunlukla eş anlamlıdır (Kalabalık, 2005).

Osmanlı Devleti'nden günümüze anayasalar incelendiğinde, kamu yararı kavramının ilk olarak, 1876 tarihli Kanun-u Esasi'nin 21.maddesinde “Menafii umumiye için lüzumu sabit olmadıkça ve kanunu mucibince değer bahası peşin verilmedikçe kimsenin tasarrufunda olan mülk alınamaz.” ifadesi ile yer aldığını görülmektedir. Ancak 1921 tarihinde T.B.M.M.'ce kabul edilen anayasada kamu yararı ile ilgili herhangi bir ilke yer almamıştır.

Kamu yararı kavramının ülkemizde anayasada yasal sürecini inceleyecek olursak, kamu yararı kavramının iki ana konuda kullanıldığı gözlemlenmektedir. Bu konuların birincisi, temel hak ve özgürlüklerin sınırlandırılması sorunu; ikincisi, mülkiyet hakkına ilişkin düzenlemeleridir. Kamu yararı kavramını ilk olarak 1924 anayasasında karşımıza çıkmaktadır. 1924 Anayasasının 3115 sayılı Kanunla değişik 74'üncü maddesinde, “Umumi menfaatler için lüzumu, usulüne göre anlaşılmadıkça ve mahsus kanunları mucibince değer pahası peşin verilmedikçe hiçbir kimsenin malı istimval ve mülkü istimlak olunamaz.” (Kamu yararına gerekli olduğu usulüne göre anlaşılmadıkça ve özel kanunları gereğince karşılığı peşin verilmedikçe hiç kimsenin malı ve mülkü kamulaştırılmaz.) ifadesi ile yer alan kamu yararı (umumi menfaatler) kamulaştırma hususunda kullanılan ilk metin olmaktadır.

1961 Anayasasının Temel hak ve hürriyetlerin özü, sınırlanması ve kötüye kullanılması üst başlıklı (1488 sayılı Kanunla değişik) 11'inci maddesinde "Temel hak ve hürriyetler ...kamu yararının...korunması amacıyla ... sınırlandırılabilir" ifadesi ile modern anlamda temel hak ve hürriyetlerin sınırlarının kamusal boyutuna ilişkin bir veri olarak kullanılmıştır. Klasik mülkiyet anlayışını benimseyen 1924 Anayasası'nın aksine 1961 Anayasası, mülkiyet hakkını düzenleyen 36. maddesinde, kamu yararı ve toplum yararı kavramlarını eş anlamlı kullanmak suretiyle, bir genel kural olarak, "Herkes, mülkiyet ve miras haklarına sahiptir. Bu haklar, ancak kamu yararı amacıyla kanunla sınırlanabilir. Mülkiyet hakkının kullanılması, toplum yararına aykırı olamaz." hükmüyle mülkiyet – kamu yararı ilişkileri açısından, kamu yararının bir anlamda üstün tutulmaya başladığı yeni bir dönemi başlatmıştır. Mülkiyet hakkını düzenleyen maddelerden c) Kamulaştırma üst başlıklı (1488 sayılı Kanunla değişik) 38'inci maddesinin ilk paragrafında, "Devlet ve kamu tüzel kişileri, kamu yararının gerektirdiği hallerde, karşılıklarını peşin ödemek şartıyla, özel mülkiyette bulunan taşınmaz malları, kanunla gösterilen esas ve usullere göre, tamamını veya bir kısmını kamulaştırmaya ve bunlar üzerinde idari irtifaklar kurmaya yetkilidir." ve d) Devletleştirme üst başlıklı 39'uncu maddesinde, "Kamu hizmeti niteliği taşıyan özel teşebbüsler, kamu yararının gerektirdiği hallerde, gerçek karşılığı kanunda gösterilen şekilde ödenmek şartıyla devletleştirilebilir..." ifadelerinde kamu yararı, kamulaştırma özel mülkiyet-mülkiyet hakkına getirilen bir "parantez" olarak yer almıştır. Çalışma ve sözleşme hürriyeti üst başlıklı 40'inci maddesinde, "Herkes dilediği alanda çalışma ve sözleşme hürriyetlerine sahiptir. Özel teşebbüsler kurmak serbesttir. Kanun, bu hürriyetleri ancak kamu yararı amacıyla sınırlayabilir..." İktisadi ve sosyal hayatın düzeni üst başlıklı 41'inci maddesinin ikinci paragrafında, "İktisadi, sosyal ve kültürel kalkınmayı demokratik yollarla gerçekleştirmek; bu maksatla, milli tasarrufu artırmak, yatırımları toplum yararının gerektirdiği önceliklere yöneltmek ve kalkınma planlarını yapmak Devletin ödevidir." Hükümleri de ekonomi-hukuk disiplini gündeme getiren ifadeler olarak yer almıştır.

1961 Anayasası'nın izinden giden 1982 Anayasası da 35. Maddesinde düzenlediği mülkiyet hakkı konusunda, eski madde üzerinde hiçbir değişiklik yapmayarak, kamu yararının mülkiyet ilişkileri bakımından önemini devam ettiren bir tavır almıştır. Anayasamızın genel olarak mülkiyet konusundaki 35. maddesi, bu hakkın mutlak bir

hak olarak görülmediğini, kamu yararı amacıyla yasayla sınırlandırılabilceğini gösterir. Hele de, mülkiyet hakkının toplum yararına kullanılmayacağına ilişkin son fıkra, çağdaş anayasalardaki mülkiyet düzenlemelerine uygun olarak, dengesiz ve sağlıksız kentleşmeyi, toprak vurgunculuğunu (spekülasyonu) önleyebilmek açısından bir güvence oluşturmaktadır (Keleş, Mengi, 2003).

Ayrıca, 1982 Anayasamızda, “kamu yararı” başlığı altında ayrı bir düzenleme mevcuttur. Bu başlık altında “Kıyılardan yararlanma” (md.43), “Toprak mülkiyeti” (md.44), “Tarım, hayvancılık ve üretim alanlarında çalışanların korunması” (md.45), “Kamulaştırma” (md.46), “Devletleştirme ve özelleştirme” (md. 47) maddeleri yer almaktadır. Bunlar;

- “... Deniz, göl ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir.”...(Madde 43).

43. maddede kıyı niteliği taşıyan alanların kullanımında bir öncelik olarak aranmaktadır. Bu durumda bu kavramla, bu alanlara kamusal alan niteliği kazandırılmaktadır.

- “Devlet ve kamu tüzel kişileri; kamu yararının gerektirdiği hallerde, karşılıklarını peşin ödemek şartıyla, özel mülkiyette bulunan taşınmaz malların tamamını veya bir kısmını, kanunda gösterilen esas ve usullere göre kamulaştırmaya ve bunlar üzerinde idari irtifaklar kurmaya yetkilidir”...(Madde 46).

46. maddede karşımıza kamulaştırılma işleminin yapılabilmesinin ön koşulu olarak çıkmaktadır.

- “Kamu hizmeti niteliği taşıyan özel teşebbüsler, kamu yararının zorunlu kıldığı hallerde devletleşebilirler.”... (Madde 47).

47. maddede, devletleştirmenin yapılabilmesinde kamu yararının zorunlu kıldığı durum veya durumların olması gerekmektedir.

Temel olarak mülkiyet ilişkilerinin anayasal boyutunu belirleyen, önceki anayasalara benzeyen ancak daha sistematik bir çerçeve kazandıran maddeler olmaktadır. Öte yandan Anayasada -yine önceki anayasalara benzer biçimde- Temel hak ve hürriyetlerin sınırlanması üst başlıklı 13’üncü maddesinde “Temel hak ve hürriyetler

...kamu yararının...korunması amacıyla ... sınırlanabilir.” hükmü yer almaktadır. Planlama üst başlıklı 166’ncı maddesinin ikinci fıkrasında, “Planda ... toplum yararları... hedef alınır. Planlama başlığı taşıyan 166. maddede ise yurt genelinde dengeli ve eşitlikçi kalkınma amacıyla yapılacak olan planlarda öncelikli olarak gözetilmesi gereken bir kavramdır. Bu madde Kamulaştırma Kanunu’nun 6. Maddesinin son fıkrasında yer alan ‘Onaylı imar planına göre yapılacak hizmetler için ayrıca kamu yararı kararı alınmasına ve onaylanmasına gerek yoktur’ ifadesine de dayanak oluşturmaktadır.” Ormanların korunması ve geliştirilmesi üst başlıklı 169’uncu maddesinin ikinci fıkrasında, “Bu ormanlar zaman aşımı ile mülk edinilemez ve kamu yararı dışında irtifak hakkına konu olamaz.” ifadeleri yer almaktadır.

Kamu yararı; 35. maddede mülkiyet ve miras haklarının tek sınırlayıcısı konumundadır. 43. maddede kıyı niteliği taşıyan alanların kullanımında bir öncelik olarak aranmaktadır. Bu durumda bu kavramla, bu alanlara kamusal alan niteliği kazandırılmaktadır. 46. maddede karşımıza kamulaştırılma işleminin yapılabilmesinin ön koşulu olarak çıkmaktadır. 47. maddede, devletleştirmenin yapılabilmesinde kamu yararının zorunlu kıldığı durum veya durumların olması gerekmektedir. Planlama başlığı taşıyan 166. maddede ise yurt genelinde dengeli ve eşitlikçi kalkınma amacıyla yapılacak olan planlarda öncelikli olarak gözetilmesi gereken bir kavramdır (Bal, 2006).

Kamu yararının ne olup ne olmadığı konusunda Türk hukuk literatürü ve içtihadı konusunda söz söylemek görevini Anayasa Mahkemesi üstlenmiştir. Anayasa Mahkemesi, kamu yararı kavramını hukuk devletinin tanımına giren unsurlardan birisi olarak nitelemekte ve kanunların amaç unsurunu da kamu yararı olarak kabul etmektedir (Saraç, 2002).

Hukuki açıdan bakıldığında, hukukla planlamanın kesiştiği noktada kamu yararı en temel dayanak haline gelmektedir. ‘İdari işlemlerin amaç unsurunun kamu yararından ibaret olduğu göz önünde bulundurulursa, idarenin neyin kamu yararına olduğunu işleminde belirlediği ve buna göre hareket ettiği durumlarda da, bu hususta bir uyumsuzluk çıktığı takdirde denetim yetkisini kullanarak son sözü söyleyecek olan idari yargı merciidir. Bu nedenledir ki imar planlarının yargısal denetiminde amaç unsuru olan kamu yararı kavramı çok açık bir biçimde ağırlık merkezini oluşturmaktadır.’ (Azrak, 2002).

Bilge Umar, kamu yararı için, “şartlara göre değişebilir. Önce kanun koyucu takdir eder. Bu kamu yararı telakkisinin yerinde olup olmadığını kesinlikle tayin ve takdir edecek olan Anayasa Mahkemesi’dir” der. (Hasgür, 1997). Burada kamu yararının her ne kadar koşullara göre değişkenlik gösteriyor olsa da, bağımsız bir kavram olmadığı, yasal ve kurumsal yapılanmanın çatısı altında şekillenmek durumunda olduğu vurgulanmaktadır.

2.5. Planlama ve Tasarımda Kamu Yararı

İnsan, toplum ve çevre ilişkilerinde, kişi ve aile mutluluğu ile toplum hayatını yakından etkileyen fiziksel çevreyi, sağlıklı bir yapıya kavuşturmak, yatırımların yer seçimlerini ve gelişme eğilimlerini yönlendirmek ve toprağın koruma, kullanma dengesini en akılcı şekilde şehircilik ve tasarım ilkelerine uygun olarak belirlemek amacıyla düzenlenen imar planlarının yapılmasında ve imar planında belirtilen şekilde davranılmasında kamu yararı vardır. Zira bu imkanlar sağlandığında o belde insanların maddi ve manevi varlıklarının kolaylıkla gelişeceği kuşkusuzdur (Kalabalık, 2005).

Şehircilik, planlama çalışmalarında kamu yararını koruyan ve güçlendiren onaylı plan çalışmasıdır (Suher, 2006).

İmar planlamasında kamu yararı amacıyla yapıldığı için, kamu düzenini ve yararını koruyan kanunlarla yerleşim birimlerinin fiziksel mekanlarının şekillenmesi amaçlanır. Fiziksel mekanların planlanmasının hukuki boyutunu, başta Anayasa olmak üzere, İmar kanunu, diğer ilgili kanunlar ve imar yönetmelikleri ile birer düzenleyici işlem olduğunda kuşku bulunmayan imar planları oluştururken; fonksiyonel boyutunu ise kamu yararı oluşturmaktadır (Kalabalık, 2005).

Kamu yararının gözetilmesi, kent planlamada, planlama ilkeleri ve düzenleme esaslarının ölçütüdür. Kamu yararının gözetilerek halka genel ve ortak bir hizmet sunulması amaçlandığından bu hizmet sunumu karşılıksız ve bedelsizdir. İmar kanunu ile imar planında kentsel ortak mekanlar olarak bir bedel ödemediği kullanılan yollar, kaldırımlar, meydanlar, kent parkları, yeşil alanlar, toplu taşıma istasyonları ve terminal gibi genel hizmete ayrılmış olan mahaller ve işlevler belirlenmiştir. Bu kullanım amaçlı Hazine ve özel idareye ait arazi ve arsalar, belediye veya valiliğin teklifi, Maliye ve Gümrük Bakanlığının onayı ile belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediyeye bedelsiz terk edilir ve tapu kaydında

“kamuya ait gayrimenkuller” olarak belirlenir. Bu da, kent planlamanın kamu hizmeti yönünü ve kamu yararının yasal desteğini gösterir (Suher, 2006).

Kent planlama ilkelerinden bağımsız sınırlı bir kentsel tasarımın kamu yararı yönünde yararlı olması da çok sınırlıdır (Suher, 2006). Bu nedenle bir alanın kentsel tasarım düzenlemesi yapılırken yine aynı ilkelere dayanılmaktadır.

2.6. Bölüm Sonucu

Kamu yararı kavramını genel anlamda toparlamak gerekirse, kamu yararı kavramının farklı disiplinler tarafından yapılan tanımlarında net ve bilimsel bir tanımın bulunmadığı görülmektedir. Araştırmacıların belirttiği tanımlar incelendiğinde uzmanlar kamu yararı tanımını devletin gereksinimlerini karşılayan, toplum yararını gözetilen ve toplumun ihtiyaçlarına cevap veren, mülkiyet hakkının sınırlarını belirleyen bir yasal ölçü olarak tanımlamaktadırlar. Ayrıca kamu yararı kavramının yanı sıra toplum yararı kavramından da geniş ölçüde söz edilmekte olup çeşitli noktalarda bu kavramların birbiri ile çeliştiği de açıklıkla görülmektedir. Kamu yararı ve toplum yararı kavramlarının birbirleri ile olan etkileşimi incelendiğinde, bazı kaynaklarda kamu yararı kavramının geniş anlamının toplum yararı olduğu belirtilirken, kimi görüşlerde ise kamu yararı ve toplum yararı kavramlarının birbirleriyle taban tabana karşıt olduğu iddia edilmiştir.

Kamu yararının geçmişten günümüze gelene kadar geçirdiği gelişim süreci incelendiğinde kamu yararı kavramının ilk olarak Fransız Devriminde kullanılmaya başladığından bahsedilmektedir. Bunun yanında kamu yararı yerine bir zamanlar kullanılmış olan ortak iyilik kavramının ise geçmişinin Antik Yunan’a kadar uzandığı ve mülkiyet hakkının ortak iyilik kavramı çerçevesinde düzenlendiği görülmektedir. Günümüzde ise mülkiyet hakkı kanunlar ve kamu yararı ilkeleri ile sınırlandırılmaktadır.

Kamu yararı kavramı üzerine farklı yaklaşımlar geliştirilmiştir. Bunlar; birey hakkının önde geldiğini savunan bireycil yaklaşım, bireylerin tek tek yararlarının ötesinde genel ortak bir yararın olduğunu savunan ortak yarar yaklaşımı, kamu yararının değer yargılarına dayanması gerektiğini savunan tekçi yaklaşım ve son olarak da tekçi yaklaşımın bir biçimi olarak ortaya çıkan özelleştirmeci yaklaşımdır.

Kamu yararı ülkemizde yasalar ile sınırlandırılmaktadır. Kamu yararının yasal boyutu incelediğinde yasaya uygunluk ile kamu yararının uygunluğunun eş anlamlı olduğu görülmektedir. Anayasamızda kamu yararını belirleyen çeşitli kanunlar bulunmaktadır ve bu çerçevede kamu ve toplum yararının genel hatları belirlenmektedir.

Planlama ve kentsel tasarım düzenlemelerinde kamu yararı konusunda literatürde çok fazla araştırma bulunmaması, kamu yararının bu yönde çelişkiler ve belirsizlikler içerdiğinin bir göstergesi olarak düşünülebilir. Ülkemizde İmar kanununa dayanan imar planları ile kamu yararı gözetilmektedir. Kamu yararı, planlama ilkesi ve düzenleme esaslarında bir ölçüt olarak ifade edilmektedir. Karşılıksız ve bedelsiz olarak toplumun kullanabildiği mekanların düzenlenmesi gerekmektedir. İmar kanunu ile imar planlarında kentsel kamusal mekanlar olarak kullanıcısı tarafından herhangi bir bedel ödemeksizin kullanılan yollar, kaldırımlar, meydanlar, kent parkları, yeşil alanlar, toplu taşıma istasyonları ve terminal gibi genel hizmete ayrılmış olan alanlar ve fonksiyonlar oluşturulmalıdır.

Bütün bu değerlendirmelerden sonra kamu yararı kavramı için geliştirilebilecek ölçütler şunlardır;

- Karşılıksız ve bedelsiz olması,
- İmar planı ile düzenlenmesi,
- Sürdürülebilir gelişimi,
- Toplumdaki her kesim için eşitlik sunması,
- Siyasal bir nitelik kazanmaması,
- Değişen yaşam koşullarına uyumlu olması ve ihtiyaçlara cevap vermesi,
- Mülkiyet hakkını koruması, kamu yararı ve toplum yararı ilkesini önde tutması

İdareden sorumlu kurum ve kuruluşların ölçütlerin hepsini yerine getirebilmesi durumunda kamu yararının varlığından söz edilebilir.

3. KENTSEL KAMUSAL MEKANLARDA YAYALAŞTIRMA VE KAMU YARARININ ÖLÇÜLMESİ

Çalışmanın bu bölümünde, kamu yararının mekana yansımaları olan kentsel kamusal mekan kavramının tanımlarından, kullanım şekillerinden ve işlevlerine göre değişimlerinden bahsedilmiştir. Kamu yararı anlamında toplum ihtiyaçlarına cevap veren bir düzenlemenin ölçülmesi için kalite kriterlerine değinilmiş, kentlerde en önemli kamusal mekan olan yaya yollarının kentsel kamusal mekanlar içindeki öneminden bahsedilmiştir. Planlama ve tasarım açısından yayalaştırmanın değerlendirmesi yapılmış ve bütün bu değerlendirmeler doğrultusunda Dünya ve Türkiye örnekleri incelenmiştir.

3.1. Kentsel Kamusal Mekan Kavramı

Mekan kavramının İngilizcedeki karşılığı “space” sözcüğüdür. "Space" çok daha genel anlamda dünyamızın da içinde yer aldığı boşluk için kullanılmakta, daha özelden ise üç boyutlu olarak tanımlanan mimarlık ya da kent mekanını tanımlamaktadır. Space kavramının eski terim olarak dilimizdeki karşılığı mekan sözcüğüdür. Türk Dil Kurumunca üretilen uzay sözcüğü, “space” kavramının yukarıda açıkladığımız birinci anlamı için kullanılmış, mimarlık, şehircilik ve kentsel tasarım disiplinleri için henüz benimsenmemiştir (Günay, 1996).

Günay kentsel mekanı tanımlarken, fiziksel olarak üç boyutlu nesnelere (kütle) tanımlanan ve kendisi de üç boyutlu olan bir öznitelik olarak ifade etmiştir. Üç boyutlu uzayda hem fiziksel öğelerin, hem de olayların çakışması durumunun, kentsel mekanda da gözleneceği ve aynı özellikleri taşıyacağını belirtmiştir. Kütleler mekanı fiziksel olarak tanımlarken, mekanın içinde insan eylemlerine devam edecektir (Günay, 1996).

Mekan dinamik bir yapıdır, insan tarafından insanlar için üretilir. Sosyal veya kamusal mekan tüm bireylerin oluşturduğu heterojen bir kavramdır (Rendell, 2000).

Mekan kavramı, insanı çevreden belli bir ölçüde ayıran ve içinde eylemlerini sürdürmesine elverişli olan boşluk, boşun olarak da ifade edilmektedir. Mimari bir

mekan yaratmak, geniş anlamdaki doğadan veya peyzaj mekanından insanın kavrayabileceği bir bölümü sınırlamaktır. Kentsel mekan kavramında ise sokaklarda, alanlarda, parklarda, bahçelerde, özetle insan yapıtlarının arasında kalan ve bunlarla sınırlanan alan olarak tanımlanmaktadır (Hasol, 1979).

Felsefenin temel öğelerinden biri uzaysa, mimarlık, şehircilik ve kentsel tasarım disiplinlerinin temelini de kentsel mekan oluşturmaktadır. Ancak kentsel mekana ilişkin tartışmalarda bir farklı nitelik devreye girmektedir; bu mekan insan yapısıdır ve dolayısıyla öznel yargı ve nesnel değerlendirmeye açıktır. Her ne kadar uzaya ilişkin olarak bunun öznel, algı ürünü bir kavram olduğu tartışılmışsa da, bu yargılamaya değil, kavramaya, anlamaya yönelik bir öznelliktir (Günay, 1996).

Madanipour, kentsel mekanı fiziksel ve herkes tarafından da erişilebilir olan bir yer; yabancıların ve yerlilerin çok az kısıtlamalarla girebildikleri, kasabalar, şehirler ve kırsal mekanların içlerinde kalan mekanlar olarak tanımlamıştır (Madanipour, 1999).

Bir başka görüşe göre, dış mekanda yapıların birbirleriyle ve diğer öğelerle olan ilişkilerinin, yakınlıklarının oluşturduğu bu mekana kentsel mekan denilmektedir (İnceoğlu ve Aytuğ, 2009). Kentsel kamusal mekanlar, insanların geleneksel veya günlük eylemlerini gerçekleştirdikleri, toplumu birleştiren ortak kullanılan alanlardır (Kostof, 1995).

Kentsel kamusal mekan, toplu yaşamın süregelen tüm etkinliklerinin her yaş ve meslek grubunun yararlanmasına açık olduğu, kent strüktürü içinde yer alan mekanlar olarak tanımlanabilir (Çubuk,1989). Bir başka tanıma göre ise, kentler yalnızca insanların barınma gereksinmelerini karşılayan yapılardan oluşmayan, kentlilerin algıladığı ve tüm kentsel olayların ilişkilendiği bir bütün olarak ifade edilmektedir (Susmuş, 1999).

Rapaport'un düşüncesine göre, "insanlarla etkileşimde bulunmak için, bireyin onları önce sosyal mekan içinde keşfetmesi", daha sonra ise "insanlar hakkında bilgiye ihtiyacının olması gerekmektedir" diye ifade etmiştir (Rapaport, 1990).

Kentin temel görevi, geniş kitlelerin birbirine karışacağı ve etkileşimde bulunacağı, ekonomik mal ve hizmetler kadar, insani etkinlikleri ve yeteneklerini de değiş tokuş edebildikleri, sürekli iletişim ve işbirliği yoluyla, bunlar olmadan körelecek olan ortak bilgilerini uyarıp etkinleştirebilecekleri, uygun maksimum sayıda olanakların sağlanması olarak belirlenir (Mumford, 1968).

Kentsel mekan genel anlamda yapıların oluşturduğu, kentlilerin algıladığı ve tüm kentsel olayların ilişkilendiği bir bütündür (Konuk, 1979). Başka bir deyişle, kentsel mekan, özel ve kamusal mekanlardan oluşan, yapılaşmış ve yapılaşmamış alanları kapsayan, bireysel ve toplumsal faaliyetlerin gerçekleştiği çok fonksiyonlu bir eylem alanıdır. Kentler yapı kümeleri olmalarının dışında, aynı zamanda insanları ve aktiviteleri bir araya getiren, ekonomik, politik ve kültürel yaşamın sağlandığı ve kontrol edildiği yerdir (Sınmaz, 2008).

Kentsel kamusal mekanlar, sportif aktivitelerinden, dinlenme ihtiyacına, çeşitli etkinliklerden, çocuk yetiştirmeye kadar bir çok sebeplerden kullanılır. Aynı zamanda kamusal mekanların toplum için odak noktası olduğu açıktır çünkü bu mekanlarda meydana gelen küçük veya büyük her türlü olay, bir çok insanı kendisine çeker (Woolley, 2003).

Kentsel mekanların önemli bir diğer özelliği ise toplumun değişik gruplarının bir arada bulunmalarına olanak sağlamalarıdır. Farklı yaş, cinsiyet, eğitim düzeyi, sosyo-ekonomik yapı ve geçmişe sahip kişilerin bir araya gelip, boş zamanlarını değerlendirdikleri ve alışveriş yaptıkları mekanlardır (Korkmaz, Dülger Türkoğlu, 2003). Mekan ile toplumsal düzenin bir ara kesiti olarak da ifade edilmektedir (İncadayı, 2005).

Bir kentsel kamusal mekan ne kadar kozmopolit ise, toplumsal olarak o kadar değerlidir. Yani, toplumda var olan her kesimi, her kesiti orada görebiliyorsanız, orası açık bir yerdir ve toplumun yelpazesini gözler önüne sermektedir (Soysal, 2002). Bu nedenle kamusal mekanlar farklı kültürlerde farklı önemdedirler (Carr ve diğ. 1992).

Ortak kullanıma dayalı ve ortaklık bilincinin hissedildiği yerler olarak kamusal mekanlar da orada yaşayan kamunun sahip olduğu ve o kamuyu oluşturan bireylerin toplumsal ya da gündelik deneyimlerine bağlı olarak üretildiği/kurulduğu ortak mekanlar olarak anlam kazanmaktadır (Yenice, 1998).

Kentsel mekanlar, değişen sosyo-ekonomik koşullara ve kentlerin kültürel dokusuna cevap verebilen yaşayan organizmalar olarak da kabul edilmektedir (Alexander ve diğ., 1977).

Barınma, ulaşım, dinlenme, çalışma gibi gereksinmelere cevap verecek fonksiyon alanları ve kentsel donatılar kentsel mekanı oluşturmaktadırlar. Kentsel mekanın

oluşmasındaki ana amaç sosyal bir varlık olarak ele alınan insana yaşam konforu sağlamaktır (Susmuş, 1999).

Kentsel mekanlar, ihtiyaca cevap veren, demokratik ve anlamlı olmalıdır, ihtiyaca yanıt veren mekanlar, kullanıcıların ihtiyaçlarına hizmet edebilen ve bu şekilde tasarlanan mekanlardır. Kamusal mekanda en öncelikli ihtiyaçlar konfor, dinlenme, aktif ve pasif katılım, keşfetme ve insani ihtiyaçlarıdır (Carr ve diğ., 1992).

Kentlerin ihtiyacı olan açık alanları da oluşturan bu mekanlar, kent içinde hava akımı ve doğal aydınlatma için gerekli boşlukları da sağlarlar (Atabek,2002).

Kentsel mekanlar, halkın rahatlıkla ulaşabildiği yapılaşmış ya da doğal olan her türlü çevreye karşılık gelmektedir. Tüm caddeleri, meydanları, yolları, konut yerleşimlerinin olduğu mekanları, vatandaşlar için ticari ya da kamusal kullanımların bulunduğu parkları, açık mekanlar ve en azından gündüz halkın kamusal/özel mekanlara kısıtlanmadan girebildiği yerleri de içermektedir (İnceoğlu ve Aytuğ, 2009).

CIAM'ın 1933'de Le Corbusier tarafından Atina Kartası'nda ortaya konan, geleneksel kentsel mekanları birer dolaşım, yayalaştırma, alışveriş ve gösteri alanları olarak tanımlamıştır. Kentsel mekan, barınma, çalışma, rekreasyon ve ulaşım gibi dört temel eylem içinde gelişmektedir (Sınmaz, 2008).

Kentsel kamusal mekanlar insanların kendilerini ifade etmeye çalıştıkları, çeşitli davranış ve olayların gözlemlendiği, farklı ekonomik ve sosyo-kültürel yapıya sahip insanların bir araya gelme olanağı bulunduğu mekanlardır. Sosyalleşme ve kimlik alanı olarak bu mekanlar bazı ortak özelliklere sahiptir. Buna göre kentsel kamusal mekanlar;

- Erişilebilir ve hareketliliğin var olduğu alanlardır. Bu alanlar yayaların hizmetlere ve donatılara erişimini sağlayan, yönlenme, alışveriş, bekleme, toplanma, dağılma gibi eylemlerini gerçekleştirdiği hareket mekanlarıdır. Ayrıca taşıtların da yer aldığı ve insanların bu yolla erişimlerinin sağlandığı ortak mekanları da içermektedir.
- Sosyal faaliyetlerin (defile, açılış törenleri), kültürel faaliyetlerin (sokak tiyatroları, konser, dini törenler), alışveriş, sportif faaliyetler, miting, politik ve sendikal eylemlerin yapıldığı, kamusal kullanımlara açık mekanlardır.

- Sosyalleşme mekanlarıdır. İnsanlarla yan yana olmak, selamlaşmak, danışmak, bakışmak gibi eylemlerin gerçekleştiği karşılıklı iletişim olanakları sağlamaktadırlar.
- Birer kimlik niteliği taşırlar. Kamusal alanları oluşturan mimari ve kentsel formlar ve bu yapılar ile bütünleşen hareketlilik, kente bir anlam kazandırmaktadır.

1986 yılında yapılan Avrupa Konseyi, kamusal mekanları ve önemlerini aşağıdaki gibi tanımlamaktadır:

- Kamusal açık alanlar, şehir mirası için önem teşkil eder,
- Bir şehrin mimari ve estetik bakımdan güçlü bir elemanıdır,
- Önemli bir eğitimsel rol oynar,
- Çevre bilimsel yönden ve sosyal etkileşim için önemlidir,
- Toplum gelişimini güçlendirir,
- Özellikle kişilerin psiko-sosyal gerilimlerini dengelemeye yardımcı olur,
- Bir toplumun eğlence ve boş zaman ihtiyaçlarını karşılamakta önemli rolü vardır,
- Çevresel gelişim içinde ekonomik bir değeri vardır (Woolley, 2003).
- Kamusal mekanları kent dokusunda boşluk olarak tanımlayan Öner'e göre:
- Açık olması(ulaşılabilirlik) veya ortak olarak paylaşılması
- Birbirine yabancı insanların bulunabilmeleri
- Kalıcılık
- Toplumsal insan davranışlarına yön vermesi
- Bireysel denetimin ötesinde bulunması
- Bulunulan çevreyi tanımada önemli rol oynaması
- Macera kaynağı ve ortamı oluşu
- Özel ve bireysel mekanlarla olan ilişkileriyle algılanması
- Kullanım tipolojisi bakımından çok çeşitlilik göstermesi

- Kollektif olarak oluşturulmuş olması ve kolektif hatıralar yaşatması olarak tanımlamaktadır (Önür, 1994).

Lynch 1960 yılında mekanları yollar, sınırlar, nirengiler, odaklar ve bölgeler olarak ayırarak kentin okunabilirliği ve zihinde biçimlenmesinin yani bir kimlik kazanmasının beş koşul olarak ifade etmiştir. Lynch'e göre kentsel mekanın okunabilirliği, kentsel mekanın kolayca fark edilmesi ve belirli bir doku olarak organize edilmesi kolaylığıdır. Böyle bir strüktür bireye seçme olanağı ve daha fazla bilgi edinme için başlangıç sağlar. Kentin okunabilirliğini beş elemanın (yollar, düğüm noktaları, bölgeler, çevre işaretleri ve sınırlar) özelliklerinin anlaşılması etkilemektedir (Erem ve Erkmen, 2003).

Kamusal mekan, toplu yaşam senaryosunun gözler önüne serildiği sahnedir. Bir şehrin parkları, meydanları, sokakları insanoğlunun değişimine yön ve şekil verir. Bu dinamik kamusal mekanlar, şehre hareket için yollar, iletişim için düğüm noktaları, eğlence ve dinlence için umumi yerler sağlayarak yerleşik hayatın önemli bir parçasını oluştururlar (Carr ve diğ., 1992).

Günümüzde kamusal mekan olarak; caddeler, sokaklar, meydanlar, parklar, pazar yerleri, ulaşım mekanları, çeşitli etkinliklerin gerçekleştirilmesi için ayrılmış mekanlar, kıyı rekreasyon mekanları gibi kent kullanıcılarının dış dünya ile bir araya gelebileceği dinlence ve eğlence mekanlarını örnek verebilir. Bu çerçevede kamusal mekanlar:

- Caddeler ve yol aksları: Kaldırımlar, yayalaştırılan alanlar
- Parklar: Kent parkları, mahalle parkları, semt parkları
- Meydanlar: Kent ölçeğinde meydanlar, transit noktalarda yer alan meydanlar, yapılar arası küçük meydanlar, caddelerin kesişim noktalarındaki küçük ölçekli meydanlar, anıtların çevrelerindeki meydanlar
- Oyun alanları: Çocuk oyun alanları, oyun için kullanılan boş alanlar.
- Rekreasyon alanları: Spor ve piknik alanları, kıyı bantları
- Alışveriş alanları: Pazar alanları, alışveriş caddeleri olarak sınıflandırılabilirler (Korkmaz, Dülger Türkoğlu, 2003).

3.1.1. Kentsel kamusal mekan gelişim süreci

Arendt'in de belirttiği gibi, bir kamu alanının insanları bir araya toplayan ve birbirleriyle ilişkiye sokan bir mekana dönüşmesi kalıcılığına bağlıdır. Bir kamusal alan bir nesillikine kurulamaz ve sadece yaşayanlar için planlanamaz; insanların yaşam sürelerini aşması gerekmektedir (Arendt, 1994). Bu ifadeyi açıklamak gerekirse, insanların birbirleriyle ilişki ve etkileşimini sağlayan kamusal mekanlar, diğer taraftan tarih boyunca devam etmesi gereken ve ileride de nesillerin faydalanacağı mekanlar olmalıdır. Kentsel kamusal mekanlar, ilk defa Yunan ve Roma kentlerinde tasarlanmaya başlamış, tarih boyunca kentlere toplumsal birer ev niteliği yükleyerek sahiplenilmiş ve önemsenmiştir. Bu alanlar ilk şehirlerden bu zamana, kentlerde gerekli ve istenen faaliyetler doğrultusunda, sokakları ve açık mekanları yönetme (hakim olma-düzenleme), toplumdaki insanlar için daha güzel, sağlıklı mekanlara dönüştürme arzusunun örnekleri olarak görülmektedir (Çubuk ve diğ.,1978).

Ortaçağda merkezi alanlar kapalı mekanlarda yer almakta ve duvarlarla çevrilmekteydiler. Bu dönemde kentlerin giriş kapıları kentin kamusal mekanlarını oluşturmakta ve bu kapılardan ulaşılan pazar alanları insanların karşılaştıkları ve alışveriş yaptıkları alanlar olarak karşımıza çıkmaktadırlar. 14. ve 15. yüzyıllarda Rönesansın etkisiyle yeni kent anlayışı ortaya çıkmış kentlerin kamusal alanları geometrik şekillerde sahne dekoru şeklini almışlardır. 16. ve 17. yüzyıllara gelindiğinde kentlerin kamusal alanları güç gösterme alanlarına dönüşmüş, geniş kaldırımlar, meydanlar ve büyük caddeler düzenlenmeye başlamıştır. Carr ve diğ.'i bunu sokaklardan araçları daha kolay yürütme gereği ve orduların kentin içinde rahat hareket etme isteği olarak belirtmiştir (Carr ve diğ., 1992).

19. yüzyılda ise kentlerin yayılma dönemi olmuştur. Kentsel mobilya ve peyzaj donatıları olan caddeler kentlerin temelini oluşturmaktaydı. Ancak 19. yüzyılın ikinci yarısında kapitalizm ve burjuvaziyle birlikte kentlerin kamusal alanlarında çöküşler başlamış ve mekanların kaybı başlamıştır. İkinci Dünya Savaşı ile birlikte kamusal mekanlar yıkıma uğramış ve yaratılmaya çalışılan açık mekanlar kullanım potansiyellerini yitirmiştir. Ortaya çıkan kamusal alanlar, kamusal ve özel tanımlarının uzlaşma ortamlarını oluşturmuşlardır.

Sanayileşmenin ardından kentsel mekanlarda sanayi ve ticari bölgeler oluşmaya başlamış ve ulaşımın gelişmesiyle konut ve işyeri ilişkisi giderek kamusal alanlardan uzaklaşmıştır (Gökgür, 2008).

1960'lı yıllarda ise kentsel kamusal mekanlar ekonomik ve sosyal nedenlerden ötürü güvensiz alanlara dönüşmüş ve ticari merkezlerin oluşmasına neden olmuştur. Kentlerin dışına kurulan alışveriş merkezlerinin etkisiyle şehir içindeki mekanlar önemini kaybetmeye başlamışlardır. Bunun üzerine kent merkezlerinde yayalaştırılan yollar ile ticaret bu mekanlarda canlandırılmaya çalışılmıştır.

20. yüzyılla beraber kentler otoyollar ve trafiğin hızlı aktığı yollarla şekillenmeye başlamıştır. Kamusal mekanlara yeterince önem verilmemesi taşıt ve yaya yollarının ayrımı işlevsel bölgelemeyi meydana getirmiş ve kentlerde kamusal mekanlar geçiş alanlarına dönüşmüşlerdir. Bunun sonucunda kentlerin kamusal mekanları hareketlilik veya kentsel miras alanlarına dönüşmüşlerdir. Bu nedenle özel sektör de kentlerde kamusal mekan üretme sürecine girmiş ve çeşitli projelerle yeni mekanlar oluşturmaya başlamışlardır (Gökgür, 2008).

3.1.2. Kullanım ve işlevlerine göre kentsel kamusal mekanlar

Kentsel mekanlar mülkiyet durumuna göre özel ve kamusal, kullanım ve işlevsel durumlarına göre yarı kamusal ve yarı özel mekanlar olarak nitelendirilirler. Bakım ve denetim açısından da özel veya kamusal mekanlar olabilirler (Çubuk, 1989). Mekanların özel ya da kamusal alan olarak belirtilmesinde bakım ve denetiminin kim tarafından yapıldığı, kimin kullandığı, erişilebilirlik durumu gibi kriterler göz önüne alınmaktadır.

Özel açık mekanlar, kişisel bahçelerden evlere kadar olanını içerir. Kamusal açık alan ise parklar, sokaklar, meydanlar, plazalar olarak tanımlanabilir. Yarı kamusal mekanlar sınırlı sayıda insanın kullandığı fakat sıradan halkın genel olarak hoş karşılanmayacağı yerlerdir. Bu alanlar avlular, evler veya apartman dairelerinde halka ait bahçeler ve oyun alanlarını içerebilir. Yarı kamusal mekanlara genel olarak giriş açıktır ve bu mekanlar toplumdaki belirli gruplar tarafından kullanılır (Woolley, 2003). Bazen bir müzenin giriş merdivenleri, bir evin bahçesi ve bahçe kapısı, topluma ait alan ile özel alan arasında yarı özel alanı oluşturur (İnankul, 1993). Yarı özel ve yarı kamusal mekanlar, aslında özel ve kamusal mekanların kesişim noktalarında yer alan mekanlardır.

Parfect ve Power, kentsel kamusal mekanları sahiplik olgusu çerçevesinde aşağıdaki gibi gruplandırmışlardır:

1. Özel kamusal mekanlar: Ev, özel bahçeler, ortak bahçeler
2. Ortak kamusal mekanlar: Parklar, oyun alanları, spor alanları, caddeler, meydanlar, yeşil alanlar
3. Kentsel kamusal mekanlar: Ticari alanlar, sağlık ve eğitim alanları, ulaşım aksları, rekreasyon bölgeleridir (Parfect, Power, 1997).

Benn ve Gaus'un görüşüne göre kamusal ve özel alanların ne kadar kamusal olduklarını üç kriterlerle açıklamaktadırlar:

- Erişilebilirlik (mekana, bilgiye ve kaynaklara)
- Aktör (Kamusal aktörlerden kimin toplum adına kontrolü yaptığı)
- Yarar (mekanın kamu yararını desteklediği, bütün katılımcılar tarafından faydaların kontrol edilmesi) (Benn and Gaus, 1983; Akkar 2005b).

3.2. Kentsel Kamusal Mekanların Kalite Ölçütleri

Kentlerde caddeler, sokaklar, meydanlar ve yeşil alanların tümü çeşitli kamusal mekanları oluşturmaktadırlar. Kentsel kamusal mekanların kullanıcıların ihtiyaçlarını karşılayabilmeleri için çeşitli özellik ve ölçütlere sahip olmaları gerekmektedir. Kentsel tasarım, şehircilik literatürlerinde çeşitli araştırmacılar tarafından bu konuya farklı açılardan değinilmiştir ve halen bu konu üzerine çalışılmalar sürmektedir. İyi bir kamusal mekan tasarımında insan beklentisi göz önüne alınarak anlamlı bir yöntem geliştirilmelidir (Madden, 2001). Bu mekanlarda yaşam kalitesinin artırılması ve içinde geçirilecek zamanın kalitesi açısından bu alanların sahip olması gereken bazı önemli özellikler vardır.

Kentsel mekanların niteliğini ortaya koymak konusunda farklı araştırmacılar farklı ölçütler belirlemişlerdir. Bu kriterlerden ilk olarak başarılı kentsel mekanların şu özellikleri ile Montgomery özetlemiştir. Bu ölçütler şunlardır;

- Karmaşıklık,
- Çok büyük sayıda hareket örüntüsü (özellikle yayalar için),
- Birincil kullanımların çeşitliliği,

- İyi biçimlenmiş bir ekonomi,
- Aktif bir sokak hayatı,
- Açık saatlerde çeşitlilik,
- İnsanları harekete geçiren şeyleri içermesi,
- Okunabilirlik,
- İmgelenebilirlik,
- Bilinebilirlik (Montgomery, 2001).

İnsanlar hoşlandıkları bir yerin, güvenli, eğlenceli, çekici veya cana yakın şeklinde tanımlayabilirler. Bu tür sıfatlar elle tutulmayan, fiziksel olmayan niteliksel yönleri tanımlar. Bir mekanın ya da yerin ölçülebilir fiziksel özellikleri ve onu deneyimleyen insanların o yeri fiziksel özellikleri konusundaki duygu ve düşünceleri karmaşık bir biçimde iç içe geçmiştir (Gülersoy, Özsoy, Tezer, Yiğiter, Günay, 2005).

Başarılı ve kaliteli kamusal mekan tasarımının;

- Yerel ekonomiye katkıda bulunma,
- Ticari yatırım için şehri cazibe merkezi haline getirme,
- Kültürel olanakların artmasına katkıda bulunma,
- Gönüllülüğü arttırma,
- Suç oranının düşmesini sağlama,
- Büyük oranda erişilebilir olma,
- Çağımızın gereksinimlerine karşılık veren kullanım biçimine sahip olma,
- Yayaların güvenliğini arttırma,
- Toplu taşıma kullanımının yükselmesine katkıda bulunma,
- Çevresel ve kamusal sağlığın gelişmesini olumlu etkileme
- Konforlu olma
- Kimlikli olma gibi özelliklere bağlı olduğu ortaya konulmuştur (Korkmaz, Dülger Türkoğlu, 2003).

Urban Design, The American Experience çalışmasında bu konuya değinen Lang'e göre, tasarım etkinliğinin temel olarak insanın yaşam kalitesini yükseltmeye yönelik olduğunu ve yapısal çevrenin insanın amaçlarına hizmet etmek üzere kapsamlı bir insan ihtiyaçları modeline dayanarak oluşturulması gerektiğini belirterek daha detaylı bir sınıflandırmaya yönelmiştir: Bu sınıflandırmaya göre;

- Fizyolojik gereksinimler (hayatta kalma, sağlık, konfor, güvenlik, gelişme, kalkınma, psikolojik gereksinimler)
- Emniyet ve güvenlik gereksinimleri
- Bilişsel gereksinimler (tekdüzelik, çeşitlilik, imgesellik)
- Bireysel gereksinimler (önemsenme, tanınma, tatmin)
- Estetik gereksinimler (güzellik, duyuşsal estetik, zihinsel estetik, sembol) oldukça önemlidir (Lang, 1994).

Kullanıcı gözlem ve anketlerini içeren araştırmalara göre, kamusal mekanlarda başarıya ulaşmak için tanımlanan ve Avrupa konseyi tarafından da desteklenen ana ilkeler ise:

- Estetik çekiciliğinin olması,
- İç ve dış mekanlar arasında maksimum ölçüde geçişi sağlaması,
- Kentsel stresi açmaya yardımcı olacak doğal ortamlar sunması,
- Güvenli ve korumalı bir ortam sağlaması,
- En çok istek duyulan ve gerçekleşme olasılığı en fazla olan etkinliklerle donatılmış olması,
- Kullanma olasılığı en fazla olan kullanıcı grubunun gereksinimlerine uygun olması ve kullanımda çeşitlilik sağlaması,
- En yoğun kullanımın gerçekleştiği zamanlarda güneş, gölge, rüzgar, ve benzeri doğal çevre öğeleriyle ilintili olarak rahat bir çevre sunması,
- Çocuklar ve özürllüer için erişilebilir ve kullanılabilir olması,
- Kolay ve ekonomik bakımın sağlanması,

- Özel gereksinimlerin en uygun malzeme seçimiyle karşılanması, kullanımda farklılıkların malzeme değişimiyle vurgulanması,
- Mekanın, hem görsel sanatın ifade edildiği bir yer hem de sosyal bir ortam olarak tasarlanması olarak açıklanmıştır (İnceoğlu ve diğ. 1995).

Paumier'e göre (1988) başarılı bir kamusal mekan tasarımında her ölçekte kalite kriteri aranmalıdır. Malzeme seçimlerine ve detaylara önem verilmelidir. Mekanı oluşturan ana elemanlara (döşeme, yeşillendirme, oturma elemanları, ışıklandırma gibi) özellikle dikkat edilmelidir. Başarılı kamusal mekanların, en sade ve yalın şekilde insan ihtiyaçlarını karşılayacak biçimde tasarlanmasının gerekliliğini vurgulayarak, kaliteli kamusal mekanın özelliklerini;

- Kamusal mekanın caddeden görülebilmesi ve rahatlıkla ulaşılabilmesi,
- Çok çeşitli oturma olanağı sunabilmesi,
- Çok amaçlı kullanıma olanak sağlaması,
- Gölge alanlar için ağaçlık alanların olması (insanlar en çok gölgeliklere yönelirler),

Kışın ve yazın ki kullanım koşullarının göz önünde bulundurulması,

Psikolojik konfor için, mekanın caddeden de görülebilecek pek çok aktivite için elverişli olması,

- Özel döşeme malzemelerinin görsel olarak zenginlik sağlayacak şekillerde seçilmesi, kamusal sanat objeleri, heykeller, havuzlar ile mekanın daha da anlamlı kılınması,
- Kaliteli ve sade olması olarak belirlemiştir (Paumier ve diğ.1988).

Gehl ve Gemzoe kamusal mekanların tasarımının ve detaylarının bazı anahtar kelimeler çerçevesinde Çizelge 3.1'de belirtildiği gibi üç bölüm içinde başarılı olabileceğini belirtmişlerdir. Bu anahtar kelimeler koruma, konfor ve zevk/eğlence başlıkları altında detaylandırılmaktadır.

Çizelge 3.1: Kamusal mekanlara ilişkin anahtar kelimeler (Gehl ve Gemzoe, 2006).

KORUMA		
Trafik ve Kazalardan Korunma	Suç ve Şiddetten Korunma	İstenmeyen Durumlara Karşı Korunma
Trafik kazaları	Yerleşmek/Kullanmak	Rüzgar/Hava akımı
Trafik korkusu	Sokak hayatı	Yağmur/Kar
Diğer kazalar	Sokak gözlemcileri	Soğuk/Sıcak
	Örtüşen işlevler (mekan ve zamanda)	Kirlilik
		Toz, göz kamaşması, gürültü

KONFOR		
Yürüme İmkanları	Ayakta Kalış/Kalma İmkanları	Oturma İmkanları
Yürüme alanları	Çekici sınırlar	Oturma zonları
Çözülmüş sokak düzenlemesi	Kalma için tanımlanmış noktalar	1. ve 2. oturma imkanlarının artması
İlginç cepheler	Kalma için destekler	Dinlenme için banklar
Engelsiz (No obstacles)		
İyi yüzeyler		
Görme İmkanları	Duyuma/Konuşma İmkanları	Aktivite İmkanları
Görme - mesafeler	Düşük gürültü seviyesi	Gündüz-Gece, Yaz-Kış aktivite davetleri
Engelsiz görüşler	Bank düzenlemeleri	
İlginç görüşler		
Aydınlatma		

ZEVK/EĞLENCE		
Ölçek	İklim Koşulları İmkanları	Estetik Kalite
Yapıların ölçüleri	Güneş/Gölge	İyi tasarım, iyi detaylandırma
İnsan boyutlarına, hareketlerine	Sıcaklık/Soğukluk	Görünüm ve manzaralar
uygun mekanlar	Esinti/Havalandırma	Ağaçlar, bitkiler, su

Madden, başarılı kamusal mekanlara yönelik çalışmasında, kamusal mekan kalitesinin ana hatlarını ulaşılabilirlik, konfor, sosyallik ve aktivite başlıkları altında toplamıştır.

- Oturmaya elverişli olması ve oturma elemanlarına yeteri ölçüde sahip olması
- Toplantı ve kesişim alanlarının bulunması
- Dışarıdan kolaylıkla görülüp algılanabilen giriş akslarına sahip olması
- Belirleyici niteliklerinin bulunması
- Patika ve yaya akslarının kullanıcıyı istenilen yere ulaştırabiliyor olması
- Mekanda araç trafiğinin değil, yaya trafiğinin baskın olması
- Çevresindeki birimlerle (yapı, sokak, bulvar, vb) ilişkilendirilmiş olması
- Transit noktalarının uygun yerleştirilmiş olması
- Çeşitli sosyal aktivitelere teşvik edici ve olanak verici olması gereklilikleri üzerinde durmuştur (Madden, 2001).

The Creating Quality Places'ın kentsel kamusal mekanlar ve ulaşım için belirledikleri ölçütleri multimodal, yerel sokaklar, bisiklet ve yaya ulaşımı, geçiş destekleyici gelişmeler ve kentsel kamusal mekanlar başlıkları özelinde değerlendirmiştir. Bu değerlendirmeye göre ;

- Multimodal; kaliteli bir ulaşım sistemi için otomobilleri, kamusal geçişleri, güvenli araçları, yaya ve bisikletlilerle dengeli bir şekilde erişimlerini sağlayan, erişilebilir, düzenleyici, tıkanıklık ve kargaşayı önleyen bir sistem olarak kurgulanmıştır.
- Yerel Sokaklar; kaliteli yerel sokaklar, eve, işe ve alışveriş için erişimi sağlayan geniş ağlar, yerel trafiği ana arterlerden ve otoyollardan ayrı tutan sistemler olarak tarif edilmiştir.
- Bisiklet ve Yaya Ulaşımı; sürekliliği olan kenarları ağaçlandırılmış yaya yollarına sahip, dar sokaklarda köşelerde araçların yavaşlamasını sağlayan dönüşleri bulunan, sokak genişliğini belirginleştirmek ve sokaklarda araçların park etmesini engelleyici bitkilendirme çalışmalarının yapıldığı, yayaları mevcut trafikten uzaklaştıran alanlar olarak tanımlanmıştır.

- Geçiş Destekleyici Gelişmeler; planlama ve bölgesel geçiş ağlarının kaliteli yerel sokaklar ile tamamlanmasını sağlayan, kolay yaya ulaşımını ve kamusal alanlara kamu taşımacılığını benimseyen tasarlanmış planlama alanları şeklinde tarif edilmiştir.
- Kentsel Kamusal Mekanlar ise sosyal etkileşim ve mekanın canlılığını besleyen, akılda kalıcı, kentsel kimliği olan, konfor ve her mevsim kullanılabilir mekanlar olarak belirtilmiştir (Url-1).

Cowan ve diğerlerinin Qualityreviewer adlı kitaplarında mekan tasarımlarında kriterler ve buna bağlı soruları belirlemişler, bu bağlamda mekanların kaliteli olup olmadığına yönelik çözüm önerilerini bu çalışma ışığında gerçekleştirmişlerdir. Bu çalışmaya göre;

- Hareket ve işleklik kriteri ile ilgili olarak;

Tasarım öncelikli olarak yayalara kolay ulaşım sağlıyor mu?

Ulaşım planlaması kamu taşımacılığını destekliyor mu ve önemli rota ve istikametlerle bağlantısı var mı?

- Mekan ve kapalılık kriterine erişebilmek için;

Bina yaklaşma sınırı sokakları destekliyor mu?

Caddeler kamusal alanları ne derece şekillendirir ve çevreler?

- Karma kullanım ve ayrıcalık kriteri ile ilgili olarak;

Gelişme koşulları karma kullanım ve arazi kullanım haklarını (bina, yapı adası, mahalle veya bölge) uygun düzeyde teşvik etmek için ne yapacak?

- Uyum ve esneklik kriterine erişebilmek için;

Koşullar değişirse gelişme koşulları yeni kullanım şekillerine nasıl uyum sağlayacak?

İklim değişikliğinin ele alınması iklim değişikliğine adapte olmada ve etkilerini hafifletmede katkı sağlayacak mı?

- Kaynaklar ve verim kriteri hususunda;

Gelişme, kuruluş ve işletim sürecinde kaynakları etkin kullanacak mı?

- Mimari ve şehircilik kriterleri ile ilgili olarak;

Sonuç kısmına uyum sağlamada ne kadar başarılı olacak?

Ne kadar işlevsel ve ne kadar ilgi çekici olacak? Şeklinde sorular sorulmuş ve bu yolla mekanların kaliteli olup olmadığı belirlenen kriterler özelinde değerlendirilmiş, sorulara verilen cevaplar kamusal mekanların ne derece başarılı olduğunu ortaya koymuştur (Cowan ve diğ., 2010).

Marcus ve Fracis'in People Places adlı kitabında kentsel kamusal alanların daha başarılı ve kaliteli tasarımı adına bazı ölçütlerden bahsedilmiştir. Marcus ve Fracis People Places kitabında günümüz insanların alışveriş için şehir merkezlerini tercih etmemelerinin ve haberleri bilgisayar başında almalarının, kamusal alanlara ve kamu yaşamına istekli olmalarının sebep olduğunu açıklamış, kentsel kamusal mekanların günümüz sanayileşmiş kentlerinde gelişme gösterdiğine dikkat çekmiş, bu kentlerde başarılı kamusal alanların kullanıldığını ifade etmiş ve tasarım detayları ve mekanların konumlarının mekanların popülerliğini ve kullanımını açıkladığını ifade etmiştir. Marcus ve Fracis kitaplarında kamusal alanların tasarım kriterleri ve ölçütlerini aşağıdaki gibi sıralamıştır;

- Mekanların Kolay ulaşılabilir olması ve potansiyel kullanıcılarının belirlenebilmesi,
- Mekanların kullanımının uygun olduğunu açıkça göstermesi,
- Kapalı ve açık alanlarının güzel ve kaliteli olması,
- Kentsel mobilyalarının aktiviteler ve kullanım için uygun olması,
- Kullanıcıların kendilerini güvende hissetmelerinin sağlanması,
- Kullanıcıların sağlığının ve duygusal mutluluğunun arttırılması,
- Kullanıcıların mekandaki ihtiyaçlarını sağlaması,
- Farklı kullanıcı gruplarının birbirlerini etkilememesi,
- En sık kullanılan zamanlarda doğal koşulların rahatsızlık vermemesi, fiziksel rahatlığın sağlanması (güneş, rüzgar gibi),
- Çocuklar ve engellilerin rahat ulaşım sağlaması,
- Kullanıcılara seçenek vermesi,
- Kolay ve ekonomik bir şekilde bakımı yapılabilecek mekanların yaratılması,

- Mekanlarda görsel sanat ve sosyal alanların dengeli şekilllerde tasarlanması (bir yöne verilen fazla dikkat tüm mekanı dengesiz ve sağlıksızlaşmasına neden olabilir) (Marcus and Francis, 1998).

Konunun uzmanlarının yanısıra çeşitli kuruluşlar da başarılı kentsel kamusal alanlar için ölçütler belirlemişlerdir. Bu çalışma kentlerin tasarımında başarılı kentsel kamusal mekanların önemini tekrar gözler önüne sermektedir. Bu çalışmalarını yapan başlıca kuruluşlar; PPS (Project for Public Spaces), Urban Land Institute (Creating a Vibrant City Centre), European Prize for Public Space (Altı Avrupa kuruluşu tarafından organize edilen bienal) ve diğerleridir.

PPS (Project for Public Spaces), kentsel kamusal mekan tanımını özetle şöyle yapmaktadır; kentsel kamusal mekanlar herkes tarafından ulaşılabilen, herkese açık olan, bir bütünlük arz eden, kent kültürünü ve kimliğini yansıtan, iletişim ve etkileşim noktaları olan, topluluk oluşturan ve sosyal beden oluşturan, fikir değişim noktaları olan, aklını yeni görüşlere açan, alanlar olarak ifade ederken bu tanımların doğrultusunda bazı ölçütler belirlemişlerdir. PPS'nin tüm bu tanımlar çerçevesinde belirlemiş olduğu ölçütleri dikkatle inceleyecek olursak bu ölçütlerin aşağıdaki şekilde sıralandığını görebilmekteyiz;

- Erişilebilirlik (görsel ve fiziksel bağlantılar)
- Konfor ve İmaj (güvenlik, temizlik, oturmak için uygunluk, kadınlar tarafından kullanılan)
- Kullanılabilirlik ve Aktiviteler
- Sosyallik

PPS ölçüt belirlemenin yanı sıra büyük toplumsal mekanlar tasarlamada dikkat edilecek 11 ilke de belirlemiştir. Bunlar;

- Toplum ile ortaklık (katılım)
- Sadece tasarlamak değil bir mekan yaratmak
- Ortaklar aramak
- Gözlem yapmak
- Vizyona sahip olmak

- Mekan deneyimleri ve yaya geçitleri ile başlamak
- Farklı elemanlarla düzenleme yapmak
- Engellerle karşılaşmak
- Formların işlevlerini desteklemek
- Kar amacı gütmemek
- Hiçbir zaman tamamen bitmeyen, değişikliğe ihtiyacı olan, sürdürülebilir tasarımlar yapmak. PPS bu ölçütler ve ilkeler çerçevesinde toplumsal mekanların başarıya ulaşacağını belirtmiştir.

PPS tasarlanan kaliteli toplumsal mekanların yararlarını;

- Yerel ekonomiyi desteklemesi,
- Yatırımları etkilemesi,
- Turizmi geliştirmesi,
- Kültürel fırsatlar sağlaması,
- Gönüllülüğe teşvik etmesi,
- Suçu azaltması,
- Yaya güvenliğini geliştirmesi,
- Kamu taşımacılığını artırması, kamu sağlığını geliştirmesi ve çevre kalitesinin artması şeklinde belirtmiştir (Url-2).

Paumier'in Urban Land Institute adlı kuruluş "Creating a Vibrant City Centre" adlı yayınında kaliteli bir mekan tasarlamak için dört kriterden bahsetmektedir. Bunlar;

1. Yumuşatmak ve kentsel çevrenin sert yüzeyleri insanileştirmek,
2. Gündelik toplumsal etkileşim, toplumsal toplanmaları, informal rekreasyon ve özel etkinlikler için özellikler oluşturmak,
3. Şehir merkezinin fiziksel yapılarını ifade eden elemanlar belirlemek,
4. Kimliği, yapı elemanları veya mekan tasarımcılarını belirlemektir (Paumier, 2004).

Paumier'in Urban Land Institute kentsel kamusal mekanlar için belirledikleri ilkeler ve yönergeleri kentlerde her ölçek için belirlemektedirler. Kuruluş mekan kriterleri konusunda anahatları ile 20. yüzyılda şehir merkezlerinde değişen düzen, şehir merkezlerinin değişen fiziksel karakterler ve mekanların değişen değerlerinden bahsetmektedir. Bunun yanı sıra hangi kalite ve karakteristiklerin şehri şekillendirdiği konusunda açıklama yapmaktadır. Bunları da erişilebilirlik, toplanma, kullanım yoğunluğu, yapıyı organize etme ve kullanım çeşitliliği olarak belirtmektedir.

Paumier'in Urban Land Institute canlı bir şehir merkezi ve kamusal alan için gerekli yenileme ilkeleri d ebelirlemiştir. Bunlar;

1. Kullanım çeşitliliği geliştirmek,
2. Yaya aktivitelerini arttırmak,
3. Karma ve elverişli arazi kullanımını geliştirmek,
4. Aktiviteleri dengeli bir şekilde sağlamak,
5. Erişilebilirliği sağlamak,
6. Fonksiyonel bağlantılar yaratmak,
7. Pozitif bir kimlik yaratmak olarak belirlenmiştir (Paumier, 2004).

Kentsel kamusal mekanlarda insan ihtiyaçlarına göre Çizelge 3.2'de gösterildiği gibi çeşitli araştırmacıların tasarım kriterleri ise şöyle sıralanmıştır:

Çizelge 3.2: Kamusal mekanlarda araştırmacıların tasarım kriterleri (Bayram, 2007).

Cooper, Urban Open Spaces 1979	Lang, Creating Architectural Theory 1987	Carr ve diğerleri, Public Spaces 1992	Zeisel, Inquirt By Design 1995
Barınma Güvenlik Konfor Toplumsallık ve Kendini ifade Estetik	Temel İhtiyaçlar (Psikolojik, güvenlik, çevreyi tanıma, saygınlık, hareket özgürlüğü) Bilişsel Estetik ihtiyaçlar	Konfor Dinlenme Aktif İlgi (active engagement) Pasif İlgi (Passive engagement) Keşif	Güvenlik Okunabilirlik Mahremiyet Sosyallık Uygunluk Kimlik

Kentsel kamusal mekanlarda insan ihtiyaçları ve çeşitli ltlerin yanı sıra fiziksel bazı tasarım özelliklerine de ihtiyaç duyulmaktadır. Bu zellikler mekanları daha kaliteli hale getirmekte ve kullanımını arttırmaktadır. Kentlerin çeşitli mekanlarında aynı karakteri barındıran ve kullanıcıların ynlenmelerinde yardımcı olan işaret ve tabelalar, mekana kimlik katmakta ve kullanıcıların o mekanın kimliğini anlamasında faydalı olmaktadır. Bunun yanında iyi tasarlanmış estetik değerlere sahip mekanın kimliğine ve kentin kültürüne uygun kent mobilyalarının seçilmesi kullanıcının hoşnutluk düzeyinin artmasına sebep olmaktadır.

Kentlerde kamusal mekanlardaki fiziksel tasarım öğelerinin uyumlu ve birlikte ele alınması o mekanın kalitesinin de artmasını sağlamaktadır.

- Kullanılan babalar, parmaklıklar, trafik işaretleri mekanın diğer öğelerini desteklemeli ve uyum sağlanmalıdır. Yaya hareketini engellemeyecek bir Şekilde yerleştirilmeli ve siyaha veya benzeri özelliklerdeki renklere boyanmalıdır.
- Tramvay ve otobüs durakları yolcuları her türlü iklim koşullarında koruyacak biçimde tasarlanmalı, otobüs zaman bilgisi, oturma birimi, ışıklandırma elemanlarını içermelidir.
- Şehir merkezlerindeki hava kirliliğinin azalması için bisiklet kullanımı teşvik edilmeli, bisiklet yollarının yaya ve taşıt yollarından ayrı tutulması ve bisikletlerin güvenli park edilebileceği alanlar tasarlanmalıdır.
- Özürlülere, Şehir tasarımında tasarım öğelerinin seçimi ve yapılanma konusunda mutlaka danışılmalı, engelli park noktaları tekerlekli sandalye kullanıcılarına uygunluk göstermeli ve merkeze mümkün olduğunca yakın olmalıdır.
- Kentsel aydınlatmalar vre kirliliğine yol amayacak biçimde, mümkünse bina cephelerine monte edilmelidir. Cadde mobilyalarının diğer öğeleriyle ilişkili olmalıdır.
- Etkili bir vre temizleme politikasında çöp kutularının seçimi, ls, yeri, ve bakımı çok önemlidir. Yaya trafiğinin yoğun olduğu yerlere yakın yerleştirilmeli ama oturma yerlerine ve yaya akslarına çok yakın yerleştirilmemelidir.

- Tarihi kent merkezlerinde ve mimari ya da tarihi önemi olan tescilli binalar için gerekli kurumların danışmanlığına başvurmak gereklidir.
- Kent haritaları ve önemli yerlerin göstergeleri otoparklar, otobüs ve tramvay durakları ve yaya alanlarına yerleştirilmelidir.
- Döşeme malzemeleri çevreleriyle uyum sağlayacak şekillerde seçilmeli ve mekanın kimliğine uymalıdır. Daha estetik olmaları ve kolay temizlenmelerinden dolayı, york taşı, granit karolar ve tuğla döşemesi gibi doğal malzemeler yapay olanlara tercih edilmelidir.
- Oturma yerleri, rahat, sağlam, bakımı kolay ve malzeme olarak mevcut kent mobilyalarıyla uyumlu olmalıdır. Oturma yerlerini ağaçların hemen arkasına veya çöp bidonlarına çok yakın yerleştirmemeli ve yere sabitlendiğinde görsel olarak olumsuzluk yaratmamasına ve güvenli olmasına dikkat edilmelidir.
- Güvenlik kameraları çatı üstlerine veya işaret levhalarına ve kolonlara monte edilebilir. Pahalı olsalar da, kentsel kamusal mekanlarda suç oranının düşmesini sağlamaktadırlar.
- Halka açık tuvaletler her saat kullanılabilir olmalıdır ve düzenli olarak bakımları ve temizlikleri yapılmalıdır.
- Yaya yolunu karmaşaya sürükleyen trafik işaretleri, sinyaller ve kontrol kutularının tespiti yapılarak yeniden düzenlemeye gidilmelidir.
- Ağaçların, güvenli kazık ve koruyucularla ve köklere suyun gitmesini sağlayacak ızgaralarla dikilmesi önemlidir. Kaldırım ve yayalaştırılmış caddelerde yaya akışını engellemeyecek şekilde bitkilendirme yapılmalıdır (Url-3).

Gehl'e göre kalite analizinin amacı yerleşim imajı, bağlantı, düzenleme ve kentsel mekanın fiziksel kalitesini elde etmektir. Gehl'in düşüncesine göre çevresiyle bağlantısı olmayan mekanlar kullanım açısından çekici olmamaktadır. Ayrıca düzenleme eylemi kamusal mekanda erişilebilirlik için önemlidir. Düzenleme eylemi, çevresiyle mekanın nasıl bağlandığını ve ne tür aktiviteler bulunduğunu göstermektedir. Mekanın tasarımı ise alanın imajı ve gerçek kullanımını belirtir. Mekanın kalitesini analiz ederken mekanın fiziksel düzenlemesine odaklanılır ve

mekanının ne ifade ettiği belirlenir. Mekanın düzenlemesi sınırlar, iklim organizasyonu, mobilya ve malzemenin kalitesi, elemanların yerleşimine göre biçimlenmektedir. Gözlem ile yapılan analizlerde, gözlem yapılan günün hava koşulları ve zaman oldukça önemlidir. Gehl'e göre gözlem yöntemi ile mekanın tasarım başarısı gözlemlenebilmektedir ve bunun için bazı kategorilere bakmak gerekir. Bunlar;

- Cepheler: Cephelerin çekiciliğinin A-E'ye kadar derecelendirilmesi
- Sınırlar: Girişleri, bina katları ve fonksiyonların belirlenmesi
- Gece Durumu: Gece kullanımı ve güvenlik durumunun tespiti
- Kentsel Elemanlar: Yerleşim, miktar, elemanların tanımının yapılması
- Yol Döşeme: Malzeme, kalite tespitinin yapılması
- Görüntüler ve Manzaralar: Önemli görünüm- peyzaj, önemli yapıların tespit edilmesi
- Park Yeri: Park yerleri, park edilmiş arabalar, bisiklet sıraları ve park edilmiş bisikletlerin tespiti
- Rüzgar/Gürültü: Rüzgar alan yerlerin ve gürültü sebeplerinin tespiti
- Erişilebilirlik: Tekerlikli sandalye veya çocuk arabası ile ulaşımın sağlanabilirliğinin tespit edilmesi (Gehl Architects, 2004).

3.3. Kentsel Mekanlarda Yayalaştırma Kavramı Kentsel Kamusal Mekan Tanımı İçerisinde Yaya Alanlarının Yeri ve Önemi

Yaya, Kent bilim Terimleri sözlüğünde, kent içinde belli uzaklıklara yürüyerek ulaşan kimse olarak tanımlanmıştır (Keleş, 1980). Yayalaştırmanın kelime anlamı ise kent yollarından bir bölümünün, yalnız yürünebilen yerler durumuna getirilmesi ya da yapılan tasarımlarla yürüyenlere daha geniş alanlar ayrılması işi olarak tanımlanmaktadır (Keleş, 1980).

Yaya bölgeleri, özel düzenlemesi olan ve özel trafik kuralları uygulanan mekanlardır (Aru, 1965).

Yayalaştırma kavramı, planlama ve kentsel tasarım projelerinde kentler içerisinde yürünebilir mekanlar oluşturma müdahaleleri olarak karşımıza çıkmaktadır. Diğer bir

tanıma göre yayalaştırma kavramını ise “kent merkezlerinde, konut alanlarında motorlu taşıt trafiğinin yavaşlatılarak yönlendirilmesi ve insanlar için güvenli, rahat hareket olanağı sunan, çok yönlü işlevlerle donatılmış kentsel kamusal açık alanlar oluşturma eylemi” olarak tanımlanmaktadır (Döllük, 2005).

Ulaşım, ulaşımı sağlayan yollar ve kentler bir bütün olarak incelenmelidir. Ulaşım kavramı, insanların bir arada yaşamaya başlayıp topluluklar oluşturması ve bu toplulukların birbirleri ile bağlantı kurmaya çalışmaları sonucunda oluşmuştur. İnsanlar ulaşım eylemi ile ihtiyaçlarını karşılarken diğer bir yandan da sosyal iletişim sağlamaktadırlar. İnsanların birbirleri ile etkileşim içerisinde olma istekleri sonucunda birbirleri ile bağlantılı, kolay erişim sağlayan bir sistem geliştirilmiş, bu da kent yol sistemini oluşturmuştur (Günel, 1983).

Ulaşımı sağlayan yürüme eylemi, kentsel kamusal mekanlarda insanlığın var olduğundan itibaren kentlerde en önemli kamusal eylemdir. Bu nedenle kentlerde ulaşımı aksatmadan kentsel yaşamın canlılığını korumayı sağlamak için çözüm aranması gereken soru yaya ve taşıt trafiğinin birbirini engellemeden nasıl gerçekleşeceği (Spreiregen, 1982).

Yayalara ulaşım için mekan tasarımı yapımında diğer ulaşım sistemlerine kıyasla daha az mekana ihtiyaç duyulur çünkü ulaşım yayalar için sadece yollarla sınırlı değildir. Yayalar için yaya mekanları oluşturma esas olarak bireysel fayda içindir. Yayalaştırma, kişilerin sosyalleşmesi, estetik memnuniyet, fiziksel ve duygusal sağlık yönünde birçok katkı sağlamaktadır. Aynı zamanda yaya ulaşımı çevreye en az zarar veren ulaşım tipolojisi olması yönünden de toplum yararı bağlamında önem verilmesi gereken konu olarak karşımıza çıkmaktadır. Günümüzde ağırlıklı ulaşım sistemimiz taşıt trafiği merkezli bir yapıya sahip olup toplu taşıma ile yaya ulaşımı arka plana atılmaktadır. Oysaki, yaya hareketleri ulaşım sistemlerinin tasarımı ve işletilmesinde en önemli faktörlerden birisidir.

Kamusal açık alanların şehir içinde yüzde seksenini cadde, sokak ve yaya yolları oluşturur. Cadde ve sokaklar toplumun her kesimi tarafından genç yaştan itibaren en sık olarak kullanılan kamusal alanlardır. Yaya yollarında trafiğin yoğun olmadığı mekanlarda, yayalar tarafından kullanım artar ve bazı durumlarda oyun aktivitelerine bile izin verebilir (Woolley, 2003).

Gehl, kentlerde kamusal mekanları genel olarak buluşma, alışveriş mekanları ve trafik bağlantı noktaları olarak tanımlamaktadır. Bu mekanlar bir denge içinde yan yana ve iç içe geçmiş bir şekilde oluşturulmalıdır. Fakat günümüzde birçok kentte bu uyumdan bahsedememekteyiz (Gehl, 2003).

Appleyard kentlerde yaşam kalitesi üzerine yaptığı çalışmada, trafik ve ulaşımın yaşam kalitesi üzerindeki etkileri üzerine bir çalışma yapmış, yaptığı araştırmanın sonucunda bir cadde ile ilgili beş önemli özelliği ortaya koymuştur. Bu özellikler, suç işlenmesine karşı emniyetli, temiz, trafik sıkışıklığından yoksun, çocuklar için elverişli ve yol boyu satın alınabilir konutların mevcut olması olarak ortaya çıkmıştır (Appleyard, 1981).

Yaşanabilir kentler oluşturabilmek için; erişilebilirlik, kamusalılık, canlılık, güvenlik, rahatlık, katılım gibi önemli sosyal ve ekonomik ölçütlerin mekanda sağlanması gerekmektedir (Jacobs,1993). Bu bağlamda planacılar ve tasarımcılar, yolların doğru kullanımının çevre üzerinde fiziksel ve sosyal etkileri olduğunu düşünmekte, planlama ve tasarım çalışmalarını bu çerçevede gerçekleştirmeye çalışmaktadırlar (Soutworth ve Joseph, 1997).

Kentlerdeki arazi kullanımı kararları da yollarda meydana gelen değişimler sonucunda değişebilmektedir ve arazi kullanımındaki değişimler aynı zamanda yollarda işlev ve şekil değişimlerine de neden olabilmektedir. Yollar ve arazi kullanım kararları bir bütünün parçaları olarak karşımıza çıkmakta ve karşılıklı olarak birbirlerini etkilemektedir. Bu bağlamda yollar kent makroformunun şekillenmesindeki temel etkenlerden biri olduğunu rahatlıkla görebilmekteyiz (Gerçek, 1998).

Yayalaştırma kavramında algılanması gereken önemli noktalardan biri de sadece yaya merkezli ve taşıta yasaklanmış bölgeler olarak algılanmaması gerektiği, bunun yanında taşıtların kontrollü dolaşımının sağlandığı, yaya yoğunluğu, hareketleri ve aktivitelerinin iyi gözlemlendiği, insani öğelerin ön plana çıkarıldığı ulaşım sistemleri olmasıdır. Bu noktadan hareketle araçların hızlarını azaltarak, bölmelere ayrılmış güzergahlarda, kentin belirli bölgelerine özel araç girişini belirli saatler arasında sınırlayan ya da caydırıcı fiyatlarla ücretlendirerek trafik akışında otomobillere sınırlama getiren uygulamalar ile araç trafiğini tamamen ortadan

kaldırmadan yaya öncelikli bir sistem oluşturmak tüm Dünyaca kullanılan bir yöntem olarak karşımıza çıkmaktadır (Url-5).

Kentlerde nüfusun sürekli artışı ulaşımın yoğun olduğu bölgelerde yaya ve taşıt karmaşasına neden olmaktadır. Kentlerin yaşanabilirliğini ve yaşam kalitesini arttırmak için güvenli, rahat yaya erişimini sağlayıcı, yol güvenliğini sağlayan uzun vadeli çözümler ve mekanlar oluşturulması gerekmektedir. Günümüzde kenti yaşamak, kenti anlamak, görülmeye değer şeylere hakim olabilmek gibi bireylerin psikolojik durumlarının olumsuz etkilerini ortadan kaldırabilecek mekanlara gereksinim duyulmaktadır (Karabay, 1993).

Kentlerde nüfusun artması, kentlerin büyümesi sonucu kent içerisinde taşıt kullanım sayısı artmakta ve kent merkezlerinde ulaşım problemlerinin yaşanmasına neden olmaktadır. Bu sebeplerden dolayı ulaşımı sağlayan yolların daha verimli, işlevli olması için kent merkezinde ulaşımı sağlayan yollar arasında sınıflama yapılmaktadır.

Kent içerisinde ulaşımı sağlayan yollar; kullanım şekline, hızına, zamanına ve amacına göre 3 ana başlık altında toplanmıştır (Brambilla ve Longo, 1977):

A. Taşıt Ağırlıklı Yollar

- Şehirler Arası Ulaşım Yolları (Highways)
- Şehir içi Transit Yollar (Taransitways)
- Şehir içi Taşıt Yolları (Trafic Roads)

B. Yaya-Taşıt Birlikteli Yollar (Semi-Malls)

C. Yaya Ağırlıklı Yollar (Pedestrian Streets)

- Kapalı Yaya Geçişleri
- Yayalaştırılmış Sokaklar
- Yaya Alanları

Yaşanan trafik problemlerinin aşılması için yukarıda belirtilen yol sınıflaması içerisinde farklı çözüm yolları düşünülmüştür. Bu gelişmeler kentsel ulaşımın diğer önemli bileşeni olan yayanın ve yaya ile bağlantılı yolların önemini arttırmıştır. Özellikle II. Dünya Savaşı sonrası görülmeye başlanan kent merkezlerinde giderek azalan ticaret düzeyine tepki olarak, çeşitli ölçeklerde özel yaya bölgeleri geliştirme

çalışmaları başlamıştır. Avrupa ve Amerika'da kent merkezlerindeki yolların yayalaştırılmasına başlanmış ve raylı sistemler başta olmak üzere toplu taşımanın rolü artmıştır (Kılınçaslan ve Kılınçaslan, 1991). II. Dünya Savaşından sonra ortaya çıkan Yaya ağırlıklı bölgeler, taşıt trafiğinin formel trafik kuralları ile sınırlandırıldığı veya yasaklandığı özgün cadde görünümünün nitelikli bir düzenleme ile (yeni kaplamalar, sokak mobilyası ve aydınlatması gibi) geliştirildiği trafiğe kapalı/sınırlı alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Yaya bölgeleri özellikle kalabalık alışveriş akslarında, alışılmış kentsel ana cadde düzenlerine hoş bir zıtlık sağladıkları için desteklenmektedirler. Trafik tıkanıklığı, kaldırımlar ve geçitler ortadan kalkar. Hava ve gürültü kirliliği azalır, yaya güvenliği artar ve tüm ortam daha hoş ve çekici olabilir (Url-3).

Dünyada bu şekilde gelişmeler yaşanırken ülkemizde yapılan yaya düzenlemeleri hep yol düzlemi ile ilişkili olarak ele alınmış, en önemli kullanıcı grubunu oluşturan yayalar göz ardı edilmiştir. Bunun sonucunda da ortaya çıkan düzenlemeler, mekansal çekiciliğin artırılması ve güvenli ulaşım mekanlarının yaratılması bağlamında geçici birer çözüm olarak kalmıştır. Ortaya çıkan çalışmalar güvenlik ihtiyacının karşılandığı, estetik ve konforun sağlandığı yaya alanları olarak karşımıza çıkmakta ancak yayanın asıl ihtiyaçları geri planda bırakılmaktadır. Bu noktadan hareketle konum ve aktivite değerleri ve kamunun yararı göz önünde tutularak, kamusal mekan kalitesini arttıran yayalaştırma düzenlemeleri kente kimlik kazandırma, kentin ihtiyaçlarına cevap verebilme ve kamusal alanlar yaratma bağlamında önem arz etmektedir.

3.3.1. Yayalaştırmanın gelişme süreci

Tarih boyunca önemli kentler ve bu kentleri oluşturan mekanlar incelendiğinde yaya yollarının ve yaya alanlarının oldukça önemli olduğu görülmektedir. İlk yaya yollarına M.Ö. 600 yıllarda Babil'de rastlanmaktadır. Bu yollar ortalama 60 cm genişliğinde dar sokaklardır. Yunan uygarlıklarında ise yaya yollarının özellikle eğimli alanlarda kullanıldığı bilinmektedir (Giritlioğlu, 1991).

İlk yayalaştırma fikri 15. yüzyılda, Leonardo da Vinci tarafından ortaya atılmış olmasına rağmen yaya-taşıt ayrımının yapılması 19. yüzyılın ilk zamanlarına kadar üstünde durulmayan bir konudur (Warren, 1998).

Rönensans döneminde kentlerin formal yapısından dolayı yayalar kentte emniyet içinde dolaşabilmişlerdir. 18. yüzyılda ise dekoratif ve geometrik planlar oluşturan düzende tehlikesiz ve sakinlik içinde dolaşma imkanı bulmuşlardır (Aru, 1965).

19. yüzyılda yaya ve at arabası trafiği birlikte işlemekte olup kaldırım ve yol bu dönemden sonra kesin olarak birbirinden ayrılmıştır. 19. yüzyılda ağırlıklı kullanılan ulaşım araçlarından olan at arabası, tramvay ve bisiklet, 20. yüzyıla gelindiğinde yerlerini otomobile bırakmıştır. Bu da kentlerdeki değişimin başlangıcını oluşturmuştur (Gehl ve Gemzoe, 2001). Bu yüzyılda sanayileşmenin ve ulaşım teknolojisinin gelişmesi ile birlikte kent içi ulaşım ağırlıklı olarak motorlu taşıtlar ile sağlanmaya başlamıştır.

2. Dünya Savaşı sonrası yayalaştırma anlayışı gelişmiş, (Önür, 1994) sokağın yeniden keşfedilmesi, kentsel dış mekanın kamusal gezinti yeri olarak güçlendirilmesi, yayalaştırmayı doğurmuş ve bu durum kamusal mekan kalitesini artırıcı bir etki göstermiştir. Gelişen teknolojiyle beraber 20. yüzyılın ikinci yarısı ile birlikte caddeler ve yollar araçların istilasına uğramaya başlamış, yaya trafiği ulaşım amaçlı kullanılan iki kaldırımla sınırlandırılmış böylece sosyal ve kamusal hiçbir aktivite gerçekleşemez olmuştur. 1970 yılı yayalaştırma düzenlemelerinde bir dönüm noktası olmuş, bu yıla kadar başarısız olan yayalaştırma düzenlemelerinin yerini yaya-taşıt birlikteli yollar almıştır. (Montanari ve diğ., 1993). Bu gelişmeler sonucunda alışveriş yapılarak yürüme aktivitelerinin gerçekleştiği, kişilerin birbirleriyle iletişim kurduğu sosyal bir sokak yaşamı oluşturulmuştur. 1970 yılında yaşanan bu değişimin izleri günümüzde halen devam etmekte olup, yayalar günümüzde açık kafelerde oturma, yeme-içme, diğer insanları seyretme gibi aktiviteler sonucunda daha fazla kullanım alanına sahip olmuşlardır (Gehl, Gemzoe, 2001).

Kentlerin büyümesi, kent merkezlerine erişilebilirliğin artması ve ulaşım şekillerinin gelişmesi sonucunda çeşitli çevre problemleri yaşanmaya başlamış, bu sorunları çözmek için yerel yönetimler tarafından bazı uygulamalara gidinilmiştir. Otopark kullanım sürelerinin azaltılması, bazı yolların sadece toplu taşıma araçlarına ayrılması, yaya yollarının oluşturulması bu uygulamalara örnek teşkil etmektedir. Bütün bu uygulamaların ortak amacı kent merkezinde özel otomobil kullanım sayısını azaltmak olmuş, (Kılınçaslan ve Kılınçaslan, 1991) 20. yüzyıl boyunca birçok Avrupa kentinde tarihi sokaklar araç trafiğine kapamıştır. Geleneksel yol ve

sokak dokusunun artan otomobil kullanımına uygun olmaması ve oluşan çevre kirliliği neticesinde tarihi dokunun uğradığı zararın azaltılması için yayalaştırma tercih edilmiş, bu sayede tarihi kent merkezlerinin yayalar tarafından kullanımının artması ve yeni işlevler kazanması mümkün olmuştur (Montanari ve diğ., 1993).

Yayalaştırma düzenlemeleri tarihi alanlar dahil olmak üzere kentlerin önemli akslarında tüm Dünyada yaygınlaşmaya başlamış, bu gelişmelerin bir sonucu olarak yaya-taşıt ayrımı fikri kentsel tasarımın bir parçası haline gelmiştir (Korça ve Türkoğlu, 1991).

3.3.2. Yayalaştırmanın hedefleri ve yararları

Kentlerde yayalaştırma düzenlemelerinin tercih edilme sebebi mekanların sosyal ve fiziksel durumlarına ve farklılıklarına göre değişmektedir. Bu nedenle her kent için farklı nedenlerden dolayı yayalaştırma tercih edilmektedir.

Fakat genellikle yayalaştırma düzenlemelerindeki sebepleri şöyle sıralayabiliriz;

- Tarihi binaların ve kent dokusunun korunması,
- Perakende ticaretin artırılması,
- Konut alanlarının iyileştirilmesi,
- Çevreyi güzelleştirilmesi,
- Sosyal hayatı canlandırılmasıdır (Moudon, 1991).

2. Dünya Savaşı sonrası sanayileşme ve otomobil sayısının artması ile meydana gelen kamu güvenliğinin yok edilmesi, kent merkezinden soyutlanma ve tarihi kent merkezlerindeki yolların dar olması nedeni ile oluşan ulaşım sorunlarının giderilmesi için yayalaştırmaya önem verilmiştir (Carmona, 2003).

Brombilla-Longo'nun yapmış olduğu değerlendirmelere göre yayalaştırmanın üç amaca hizmet edeceği belirtilmektedir.

- Kent Ekonomisi (Urban Economics): Perakende ticaretin artırılması ve yatırımcıların teşvik edilip bölgeleri canlandırması,
- Kentsel Kalite (Urban Quality): Kent merkezlerindeki erişilebilirliğin kolaylaştırılması, çevre kirliliğinin engellenmesi, fiziksel imajın artırılması ve kentlerin kullanılabilir hale getirilmesi,

- Sosyal Refah (Social Well-being): Güvenliğin sağlanması, sosyal imajın artırılması, konforlu ve yayaların rahat hareket edebileceği mekanların yaratılması (Suher, 1981).

Günümüzde kentte yaya olarak ulaşımın daha başarılı sağlanabilmesi için bazı politika ve stratejiler geliştirilmektedir. Bu politikaların başlangıç noktası “ Evrensel Yaya Hakları Bildirgesi” ile ortaya koyulan ihtiyaçların uygulamaya geçirilmesi işlemi olmaktadır (Çol, 2004). Yaya Hakları Bildirgesi birçok ülkede benimsenmektedir. Ayrıca bildirgenin yaya haklarını tanımlaması, uygulanması ve sahiplenilmesi için çalışmalar yapılmaktadır. Yaya Hakları Bildirgesi’ ne göre:

- Yaya kaldırımları yayalarıdır,
- Kent merkezi yaya bölgelerindedir,
- Yaya geçitlerinde üstünlük, mutlak olarak yayalarıdır,
- Herkesin, istediği yere, yaya yollarından gitme hakkı vardır,
- Kent yaşamının gerçek sahipleri yayalardır.

Bu bildirme, 1990 yılında İnsan Hakları Derneği Çevre Komisyonu tarafından hazırlanmıştır (Url-4).

Yayalaştırma çalışmalarının kente sağladığı yararları incelemek gerekirse, bölgeden bölgeye farklılık göstermektedir. Bazı yayalaştırma çalışmaları sadece yapıldığı bölge itibariyle fayda sağlarken, bazı uygulamalar ise ülke ve kent genelinde etkili olan, kentin kimlik kazanmasını sağlayan bir araç niteliği taşımaktadır (Karabay, 1995). Yayalaştırma çalışmaları sonucunda yolları kullanan insan sayısı artacak ve buna bağlı olarak trafikteki taşıt sayısında ciddi bir azalma görülecektir. Trafik yönetimi olarak da adlandırabileceğimiz bu çalışma ile yolların kullanıcıları değişecek, taşıtlar yollardan uzaklaşırken bu mekanları kullanan yaya sayısı giderek artacaktır.

Alanda gerçekleşecek yayalaştırma projeleri ile mekan bir cazibe alanı haline gelecek ve bu şekilde alana gelen insanların mekanda daha fazla kalmaları sağlanacaktır. Kullanıcıların kalma sürelerinin uzatılması alanda ekonomik canlanmaya sebep olacak ve bu bağlamda ekonomik iyileşme gerçekleşecektir.

Yayalaştırma sonucunda taşıt sayısında azalma yaşanacak ve buna bağlı olarak havadaki emisyon oranı düşecektir. Çevresel iyileşme olarak adlandırabileceğimiz bu

çalışma ile taşıt sayısındaki azalmaya bağlı olarak gürültü kirliliğinde ciddi azalmalar beklemek oldukça yerinde olacaktır.

Yayalaştırılmış bölgelerde farklı kültürden insanlar bir araya gelebilecek, kültürel ve sosyal entegrasyonun sağlanması sonucunda farklı kültürler arasında kültür alışverişi gerçekleşebilecektir (Brambilla ve Longo, 1977).

Yayalaştırma kavramı kentlere sağladığı doğrudan yararların yanı sıra sosyal gelişim noktasında da çeşitli katkılarda bulunabilmektedir. Sosyal gelişim açısından sağladığı yararları inceleyecek olursak;

- İç göç nüfusunun kentlileşmesi,
- Birey-toplum ilişkisini arttırması,
- Demokrasiye geçişin kolaylaştırması,
- Açık alan kullanımının artması,
- Suç oranının azalması,
- Tarihi dokunun korunması,
- Kentsel imajın oluşturulması,
- İnsan psikolojisinin olumlu yönde etkilenmesi şeklinde olduğunu görebilmekteyiz (Suher ve diğ., 1991).

3.4. Planlama ve Tasarımda Yayalaştırma Kavramı

Kentlerde başarılı tasarlanmış yaya sistemleri, kentlerin otomobile olan bağımlılığını azaltmakta, çevre kalitesi ve ticari faaliyetlerini arttırmakta ve kentliliğin sosyal ihtiyaçlarını karşılamaktadır.

Cadde ve sokakların otomobillerden arındırılarak yaya kullanımı için düzenlenmesinde karar alma aşaması, planlama ilkelerinin oluşturulması, kentsel tasarım çalışmasında bu ilkelerin kullanılması ve bu düzenlemelerin kentliye sunulup anlatılması uzun ve önemli bir süreçtir. Bu süreçte planlama ve kentsel tasarımın ortak paydaları keşfedilmeli, yaratıcı çözümler geliştirilmelidir.

Kentsel mekanlarda tarihi değerleri korumak, yaşanabilirliği ve kaliteyi arttırmak için ulaşım politikaları üretilmektedir. Yayalara yönelik planlanan ulaşım politikaları bütüncül planlama anlayışı ile birlikte değerlendirilmelidir. Yaya ulaşım politikaları

toplu taşıma ve arazi kullanım uygulamalarından soyutlandırılmadan bunlarla bir bütün halinde ortaya koyulmalıdır (Üstündağ, 2002).

Yayalaştırma kavramı planlama paradigması ve ulaşım planlaması konularında oldukça önemli bir kentsel politika olarak karşımıza çıkmaktadır. Özellikle kent merkezlerinin yeniden canlandırılması husunda kullanılan önemli bir araçtır. Son zamanlarda tarihi kent merkezlerinin planlanması ve koruma planlarının oluşturulması süreçlerinde önemli bir koruma ve canlandırma aracı olarak kullanılmaktadır.

Kentlerde insanların bir yerden bir yere kolayca ve rahatca ulaşabilmeleri için mekanlar oluştururken kent planlamada çeşitli değerlere bakılmakta ve en doğru yer tercihleri yapılmaktadır. Bir kentte yaya alanlarının oluşturulma aşamasında planlanan kent mekanının özelliklerine, topoğrafyasına, ekonomisine, mekanın barındırdığı fonksiyonlara ve potansiyellerine oldukça dikkat edilir (Koç ve Sönmez, 1996).

Kent planlamasında müdahale yapılacak alanlara karar verme ve toplum yaşamını en iyi şekilde etkileyecek kararları sağlıklı şekillerde üretebilme en önemli hedefler arasındadır. Bir bölgeye dair alınacak yayalaştırma kararı kullanıcıların bir kısmını memnun ederken bir kısım kullanıcının da düzeninin bozulmasına neden olabilir. Bu nedenle yayalaştırma projelerini gerçekleştirmek zorlaşacaktır. Otomobilleri ile alışveriş yapacakları yerlere gelen kullanıcılar yayalaştırma projelerini desteklemeyecek, otopark yada toplu taşıma duraklarından yaya alanlarına ulaşma fikrini benimsemeyeceklerdir (Karabay, 1993). Araç trafiğinden arındırılan caddelerde müşteri sayısının azalacağı görüşü esnaf arasında da yaygın olarak kabul görmektedir. Bu bağlamda yayalaştırmanın kullanıcıya rahat ve konforlu alışveriş sağlayacağı görüşü bu gerçeklik ile çelişmektedir. Bu nedenle yaya alanının tüm kullanıcılarının katılımının sağlanması, kullanıcılarının görüşleri alınarak planların bu şekilde hayata geçirilmesi önem kazanmaktadır. İşlenen planların ise etaplama ve uygulama çalışmaları ile düzenlenmesi ve buna bağlı olarak süreçlerin iyi belirlenmesi gerekmektedir. Ayrıca yapılan planlarda bölgenin ve çevresinin etki alanı iyi belirlenmeli, kentteki kullanıcılara benimsetilmeli, plancılar, yerel yönetimler ve kullanıcılar arasında fikir uyuşmazlıkları ortadan kaldırılmalıdır (Karabay, 1993).

Üst ölçek planların yanı sıra kentsel tasarım projelerinde de yayalaştırma konusu oldukça önemli bir tasarım, planlama ve koruma aracı olarak karşımıza çıkmaktadır. İnsanların daha rahat, güvenli bir şekilde kullanacakları yaya mekanlarını oluştururken tasarım detaylarına dikkat etmek gerekmektedir. Yaya yollarındaki döşemelerden, aydınlatma elemanlarına birçok detay kentlerde yaya mekanlarının daha kaliteli hale dönüşmesinde önemli araçlardır. Bu nedenle planlanan yaya mekanlarının işlevlerini yerine getirebilmeleri için tasarım detaylarına dikkat edilmesi gerekmektedir. Planlama aşamasındaki yaya yollarının tasarım detaylarını daha yakından inceleyecek olursak bunlar;

- Yaya yolları, etrafında yer alan adaların fonksiyonlarına göre şekillenir. Etraftaki alanlarda ticaret fonksiyonu ağırlıklı ise daha çok oturma yerleri ve otoparka yer verilmelidir. Genel kullanıma açık yerlerin ihtiyaçları doğru saptanmalı, özellikle de caddenin genel kullanıma cevap verecek otopark yerleri, araç kapasiteleri doğru belirlenmelidir (Karabay, 1993).
- Kullanıcıların açık alanlarda memnuniyetlerini ve dinlenmelerini sağlamak amacıyla kafeler ve yeme-içme alanları düzenlenmelidir.
- Kullanıcılarını belirli bir süre barındıracak bir yaya yolunun tasarımında, bu sınırların üçüncü boyuttaki hareketleri gerek kullanıcıların psikolojileri açısından, gerekse de bu mekanların yaşayabilirliği açısından önemlidir (Karabay, 1993).
- Yaya mekanlarında çeşitli aktivite ve dükkanlar insanları bu alanlara çeken önemli unsurlardır (Çınaroğlu, 2002).
- Aydınlatma elemanları ve çeşitli bilgi panolarının duvarlara monte edilmesi, işaret ve yönlendirme tabelalarının mümkün olduğunca tek bir yapıda bir araya getirilmesi gerekmektedir.
- Durak tasarımlarının harita ve çeşitli bilgileri de içerecek şekilde yapılması kent mobilyalarından kaynaklanan görsel kirliliğin çözülmesinde önemli rol oynamaktadır.
- Yol kaplamalarında uygun malzeme seçilmelidir. Döşeme malzemeleri kaygan olmamalıdır. Rahat yürümeye imkan vermelidir. Kullanılan

döşemelerle oluşturulan desenler yönlendirici olarak değerlendirilebilir (Koç ve Sönmez, 1996).


3.5. Türkiye ve Dünyadaki Başarılı Cadde Örneklerinin Kamu Yararı Bağlamında Değerlendirilmesi

3.5.1. Dünyadan başarılı cadde örnekleri

Kentlerde kimlik ve mekan algısı en fazla küresel kültür ve yerel toplumlardan etkilenmektedir. Bu nedenle kent kimliğinin ve mekanın en iyi algılandığı kamusal mekanlardaki yayalaştırma uygulamaları ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir. Avrupa'daki yayalaştırılmış sokaklar kent dokusunu korumak, şehir merkezlerinin durumunu iyileştirmek ve kamusal mekanlardaki sosyalleşmeyi arttırmak için planlanmaktadır. Avrupalı kentler yayalaştırma çalışmaları ile ekonomik ve sosyal alanda önemli başarılar elde etmektedirler. Bunun aksine, Amerika'daki yayalaştırılmış sokaklar şehir merkezlerini korumaktan çok ekonomik açıdan kalkındırmak ve toplum refahını arttırmak için planlanmaktadır.

Almanya'da Münih, Danimarka'da Stroget Street, Amerika'da Nicollet Mall, İspanya'da Las Ramblas ve İskoçya'daki Buchanan Street başarılı yayalaştırma örnekleri olarak Çizelge 3.3'de de gösterildiği gibi karşımıza çıkmaktadır.

Çizelge 3.3: Dünyadan başarılı caddeler (Ür-2).

SOSYALLIK	KULLANIM-AKTIVITE	KONFOR	ERİŞİLEBİLİRLİK	ERİŞİLEBİLİRLİK	KONFOR	SOSYALLIK
<p>- Mekan turistler ve yerel kullanıcıya sunulan değişik ve çeşitli aktiviteler ile sürekli canlılığını korumaktadır.</p>	<p>- Yaya alanı eşseler, restoranlar, kafeler, geçicilikleri ve sinemalarıyla sürekli canlılığını korumaktadır.</p> <p>- 7 büyük alışveriş merkezi, 150 restoran ve mağaza ve 20 kafe ve restoran bulunmaktadır.</p>	<p>- Çekiciliğinin artmasıyla, perakende ticarette % 40'lık bir artış sağlanmıştır.</p> <p>- Kiralama yükselmiş, küçük ölçekli yerel işletmelerin yerini büyük zincir mağazalar almaya başlamıştır.</p>	<p>- Yaya sistemi, şehrin ortasından geçen kalın kent dokusu içinde yer almaktadır.</p>	 <p>Münih (Almanya)</p>	<p>- Kentin ana alışveriş caddesi olan Stroget'in çok aşamalı ve programlı bir şekilde yayaalaştırılması ile birlikte, 1962-1996 yılları arasında kent içinde yaya mekanlarında artış gözlemlenmiştir.</p>	<p>- Kent sakinleri tarafından da yayaalaştırma düzenlemeleri desteklenmiştir.</p> <p>- Yoğun şekilde kullanılmaya başlamıştır.</p>
<p>- Her mevsim kullanılabilir ve konforun gözettiği bu yaya yolu kullanıcıların memnuniyetini kazanmıştır.</p>	<p>- Koyay erişilebilirliği, alışveriş imkânları, restoran, kafe, sokak etkinlikleri ve çeşitli kentsel aktivitelerle mekanın kullanımını arttırmıştır.</p>	<p>- Peyzaj tasarımları ve kent mobilyaları ile tasarlanmış mekanlar yerine kullanıcıların konforunu düşünen düzenlemeler uygulanmaya başlamıştır.</p>	<p>- Yaya ve transit yol olarak kullanılan Nicolle Mall, kültürel etkinlikler ve alışveriş üzerine düzenlenmiş bir mekandır.</p>	 <p>Nicollet Mall (Amerika)</p>	<p>- Estetik açıdan başarılı Geniş oturma alanları ve bitkilendirilmesi ile başarılıdır.</p> <p>- Yaya yolu 5 ve 7 katlı binalar ile çevrelenmiş olup, sokak düzeyinde vitrinler ile çevrelenmiş durumdadır.</p>	<p>- Çeşitli birçok aktivite bulundurmaya ve sağladığı konfor ile kullanıcılara birçok sosyal ortam sağlamaktadır.</p>
<p>- Kent sakinleri tarafından da yayaalaştırma düzenlemeleri desteklenmiştir.</p> <p>- Yoğun şekilde kullanılmaya başlamıştır.</p>	<p>- Sokak tasarımındaki yenilemelerle Sokak tasarımındaki yenilemelerle yürütülen dışı aktiviteler popülerlik kazanmıştır.</p> <p>- Kent merkezini rekreasyon amacıyla kullanılanların sayısında 4 kat artış gözlemlenmiştir.</p>	<p>- Kullanıcının gözlemlerine göre ise Stroget'in çekiciliği, dar sokaklar, dikey binalar, sayısız kafe, pencere ve cepheleminin özgün tasarımlarıdır.</p>	<p>- Yaya ulaşım üzerine düzenlenmiş bir mekandır.</p>	 <p>Las Ramblas (İspanya)</p>	<p>- Geniş oturma alanları ve bitkilendirilmesi ile başarılıdır.</p> <p>- Yaya yolu 5 ve 7 katlı binalar ile çevrelenmiş olup, sokak düzeyinde vitrinler ile çevrelenmiş durumdadır.</p>	<p>- Kent sakinlerinin ve turistlerin rağbet ettiği kamusal bir alandır.</p> <p>- Perakende alışverişin yapıldığı bir alan olarak da kullanılmaktadır.</p>
<p>- Kentin sokak ekskenleri ile bitümlenmiş bir alışveriş arteridir.</p> <p>- Kentin yer alı ulaşım ağları ve raylı sistem terminalinin alana yakınlığı sayesinde kullanıcı yoğunluğu artmıştır.</p>	<p>- 1978'de yayaalaştırılan caddede, görünümünü 1997'de yapılan uluslararası yarışma ile kazanmıştır.</p> <p>- Kentin kimliğini vurgulayan, ifade etmiştir.</p>	<p>- Kentin kimliğini vurgulayan, ifade etmiştir.</p>	<p>- Kentin sokak ekskenleri ile bitümlenmiş bir alışveriş arteridir.</p> <p>- Kentin yer alı ulaşım ağları ve raylı sistem terminalinin alana yakınlığı sayesinde kullanıcı yoğunluğu artmıştır.</p>	 <p>Buchanan Street (İskoçya)</p>	<p>- 1978'de yayaalaştırılan caddede, görünümünü 1997'de yapılan uluslararası yarışma ile kazanmıştır.</p> <p>- Kentin kimliğini vurgulayan, ifade etmiştir.</p>	<p>- Kentin sokak ekskenleri ile bitümlenmiş bir alışveriş arteridir.</p> <p>- Kentin yer alı ulaşım ağları ve raylı sistem terminalinin alana yakınlığı sayesinde kullanıcı yoğunluğu artmıştır.</p>

3.5.1.1. Mnh (Almanya)

Almanya'da yayalaştırılma çalışmaları ilk kez 1926 yılında Essen kentinde "Limbecker Strasse" ile gerçekleştirilmiştir. 1930'lu yıllarda bağımsız yaya yollarını içeren sistemler önerilmeye başlanmış, İkinici Dünya Savaşı'ndan sonra kentsel büyüme, yerleşme nüfusunun orandaki artışı ve araç sayısındaki artış nedeniyle yaya bölgelerinde ve yayalaştırılmış caddelerde çeşitli gelişmeler görülmüştür. Doğu Almanya'da önce 1966'da sayıları yayalaştırılmış yolların sayısı 60'a ulaşmıştır. Ardından yaya caddeleri sayısında bir patlama yaşanmış, 1973'te 214, 1977'de 340 ve 80'lerin sonlarında 800 yayalaştırılmış cadde oluşturulmuştur. 1960'ta ortalama 76m. uzunlukta olan yaya caddeleri, 1973'te 245m.'ye ulaşmıştır. Doğu Almanya'da 1969 ve 1970'ler boyunca yayalaştırma politikası kent planlamanın esas konusu olmuştur (Rubenstein, 1992).

1960 ve 1980 yılları arasında yayalaştırma düzenlemeleri ile tüm Almanya şehirleri için yeni bir model oluşturulmaya çalışılmıştır. Mnh'in yaya sistemi, şehrin ortaçağdan kalan merkezi kent dokusu içinde yer almaktadır (Brambilla ve Longo, 1977). Çok geniş ve özenle çalışılan bir yayalaştırma uygulamasıdır. Mnh'in ünlü iki yaya caddesi olan Nehauser ve Kaufinger caddelerinin birleşiminden oluşmaktadır.

Bu iki ana cadde ortalama 20 m. genişliğindeki geniş bir ana cadde ve çevresindeki dar yan yolların yarattığı zıtlık alanı ile daha ilgi çekici olmaktadır. Bu yaya alanı eşmeleri, restoranları, kafeleri, ieklikleri ve sinemalarıyla sürekli canlılığını korumaktadır ve kent merkezinde 1 km aralıklı, Marienplatz ve Stochus Karlsplatz meydanlarını birbirine bağlamaktadır (Warren, 1998).

Yaya yolu gerekli servisin sağlanması için 22.30–9.45 saatleri arasında kamyonların durmasına ve dolaşımına açık, bunun dışında taşıtlara kapalı olarak düzenlenmiştir (Kuntay, 1994). Yaya alanı 7 büyük alışverişiş merkezi, 150 özelleşmiş mağaza ve 20 kafe ve restorandan oluşmaktadır. Kullanıcılar ve esnaflar tarafından bu yayalaştırma düzenlemesi çok olumlu karşılanmış, alan kullanıcıları tarafından olumlu eleştiriler almıştır. Yayalaştırılan alanların ekiliciliğinin artmasıyla, perakende ticarete % 40'lık bir artış yaşanmaya başlamış, yayalaştırılan alanların kiralaları yükselmiş, küçük ölçekli yerel işyerlerinin yerini büyük zincir mağazalar almaya başlamıştır.



Şekil 3.1: Nehauser ve Kaufinger Caddelerinde Kullanımlar (Url-9).



Şekil 3.2: Nehauser ve Kaufinger Caddeleri (Url-9).

Ekonomik olarak sağlanan başarı ile birlikte yayalaştırılan sokakların sayısında önemli bir artış olmuştur. Ekonomik başarıların yanı sıra kullanıcı sayısında da önemli bir artış gözlenmiş, Hafta içi günlerde bu alandan geçen günlük yaya sayısı 10 000, cumartesi günleri ise saat başı 20 000 ve Noel zamanı günlük ortalama 200 000 olmuştur (The European Conference of Ministers of Transport, 1996). Ayrıca

mekan turistler ve yerel kullanıcıya sunulan değişik ve çeşitli aktiviteler ile sürekli canlılığını korumaktadır (Şekil 3.1, Şekil 3.2). Bu olumlu gelişmeler sonucunda, 1995 yılında Münih’te yayalaştırılmış sokak uzunlukları toplam yedi kilometreye ulaşmıştır.

3.5.1.2. Stroget Street (Danimarka)

Kentsel kamusal mekanlarda kaliteli düzenlemelere örnek yayalaştırma projelerinin en önemli örneklerinden biri Kopenhag olmuştur. Planlama ve kentsel tasarımda 1960 yılında başlayan değişimle beraber çok sayıda cadde yayalaştırılmış ve kentlere canlılık ve hareketlilik sağlamıştır. Kentin ana alışveriş caddesi olan Stroget’in çok aşamalı ve programlı bir şekilde yayalaştırılması ile birlikte, 1962-1996 yılları arasında kent içinde yaya mekanlarında artış gözlenmiştir. Kent sakinleri tarafından da yayalaştırma düzenlemeleri desteklenmiş ve yoğun kullanılmaya başlamıştır. Yaya aktivitelerinde 1970’lere kadar bir değişiklik olmamıştır. Daha sonraki yıllarda sokak tasarımındaki yenilemelerle yürüyüş dışı aktiviteler popülerlik kazanmıştır. Bununla beraber kent merkezini rekreasyon amacıyla kullananların sayısında 4 kat artış gözlenmiştir (Gehl ve Gemzoe, 2001).

Stroget Caddesi ve Kopenhag’daki diğer yaya mekanların gece kullanımı da oldukça yoğundur. Kopenhag’da dükkan sahiplerine gece dükkanlarını kapatsalar da dükkan vitrinlerini kapatmalarına izin verilmemektedir. Daima açık ve ışıklandırılmış vitrinler böylece geceleri de insan çekmeye devam etmektedir. Bu uygulama sayesinde (Şekil 3.3) daima canlı olan sokak mekanında aynı zamanda güvenlik de sağlanmaktadır (Gehl ve Gemzoe, 2001).



Şekil 3.3: Stroget caddesinde aktivite ve çeşitli gösteriler (Url-9).



Şekil 3.4: Stroget Caddesinden görünüm (Url-9).

Kullanıcılara yapılan anketlerin değerlendirilmesi ile onları neyin bu mekanlara çektiği konusu araştırılmıştır. Bu faktörler; ortamın atmosferi, alandaki insan varlığı ve hareketliliğidir (Şekil 3.4). Ayrıca mekanda tarihsel yapılar da yoğun şekilde bulunmaktadır. Kullanıcının gözlemlerine göre ise Stroget'in çekiciliği; dar sokakları, dikey binaları, sayısız kapı, pencereleri ve cephelerinin özgün tasarımlarıdır (Beatley, 1999).

3.5.1.3. Nicollet Mall (Amerika)

Peyzaj mimarı Lawrence Halprin tarafından tasarlanan Nicollet Mall 11 bloklu caddenin sadece yaya ve servis araçları ile sınırlandırıldığı Amerika'daki en önemli yaya yollarından biridir. Yaya ve transit yol olarak kullanılan Nicollet Mall, kültürel etkinlikler ve alışveriş üzerine düzenlenmiş bir mekandır. Minneapolis'te 1967 yılında uygulanan Nicollet Mall ile yayalaştırma olgusu şekil değiştirerek tekrar gündeme gelmiştir. 1960 ve 70'li yıllarda peyzaj tasarımları ve kent mobilyaları ile tasarlanmış mekanlar yerine kullanıcıların konforunu düşünen düzenlemeler uygulanmaya başlamıştır. 1970'lerden sonra yayalaştırmanın popüler olması ile Mall kavramı

gelişmiş ve bunun en iyi uygulamaları Amerika ve Kanada’da uygulamıştır. Amerika’nın en iyi kentsel tasarım örneklerinden biri olan Nicollet Mall, tamamen trafiğe kapatılmamıştır ve bir şerit toplu taşıma otobüslerine, taksilere ve ilkyardım gibi servis araçlarına ayrılmıştır.

Yaya kaldırımları genişletilerek ağaçlandırılmış, 1990’lar da performans platformları, dekoratif ışlandırmalar, su heykelleri ve yer döşemeleri ile mekan zenginleştirilmiştir. Kolay erişilebilirliği, alışveriş imkanları, restoran, kafe, sokak etkinlikleri ve çeşitli kentsel aktivitelerle mekanın kullanımı arttırılmıştır (Şekil 3.5).



Şekil 3.5: Nicollet Mall’ dan görünüm (Url-9).



Şekil 3.6: Nicollet Mall’ dan mağaza görünümü (Url-9).



Şekil 3.7: Nicollet Mall görüntüleri (Url-9).

Her mevsim kullanılabilir ve konforun gözetildiği bu yaya yolu kullanıcıların memnuniyetini kazanmıştır. Nicollet Mall, bütün bu düzenlemeleri, yaya trafiği ve perakende satışın artması ile başarılı bir yayalaştırma örneği olmuştur (Rubenstein, 1992). Kent merkezleri dışındaki alışveriş merkezlerinde olduğu gibi, yaya ve taşıt trafiğinin tamamen ayrılması ve yaya yollarının perakende ticaret için kullanılabileceği düşüncesi ile başlanan ve 150'den fazla Amerikan kentinde gerçekleştirilen uygulamalar genellikle beklenen sosyal ve ekonomik gelişmeleri sağlayamamıştır (Şekil 3.6, Şekil 3.7). Yaya hareketinin özellikle cadde ve sokaklar boyunca yer alan perakende ticaret ile bütünleşik olarak geliştirilmesi, yaya alanlarında başarılı sonuçların oluşmasına olanak sağlamıştır (Yılmaz,1992).

3.5.1.4. Las Ramblas (İspanya)

Las Ramblas İspanya'da Barcelona kentinin en önemli ve en işlek yaya odaklı bulvarıdır. Geçmişte nehir yatağı olan ve ortaçağda sur ile sınırlanmış bir alan iken 15. yüzyılla beraber sur yıkılmış ve Las Ramblas'ın kullanım karakteri de tamamen

değiştirilmiştir. Las Ramblas 18. yüzyılda yaya mekanı olarak tasarlanmaya başlamış, 1856 yılında eski şehir surlarının dönüşümü ile şuan ki halini almıştır.

Yayaların çok yoğun olduğu bu yaya mekanında muazzam çeşitlilikte yeme içme yerleri, marketler, dükkanlar ve kültürel kurumlar bulunmaktadır. Yaklaşık 1,5 km. uzunluğundaki Las Ramblas, üç dizi yaya odaklı sokak ve bulvardan oluşmaktadır. Yayaların kullandığı merkezi gezi alanı diğer birçok örneğine göre çok daha kaliteli ve kullanışlıdır. Estetik açıdan başarısının yanı sıra yayalara sağladığı geniş oturma alanları ve bitkilendirmesi ile de başarılı yaya mekanına örnek teşkil etmektedir. Yaya yolu 5 ve 7 katlı binalar ile çevrelenmiş olup, sokak düzeyinde vitrinler ile çevrelenmiş durumdadır. Ayrıca alana birçok giriş noktası bulunmaktadır. Yaya yollarının elverişli ve geniş olması kent merkezine ve tarihi dokuya ulaşımında kullanıcıları yürümeye teşvik edici nitelikler taşımaktadır. Sıralı bir şekilde dizilmiş ağaçlar iki yanında bulunan taşıt yolu ile yaya yolunu ayırmaktadır. Alanın geneline bakılacak olursa araçlar için dar yolların ayrılmış olduğunu ve kavşaklarda yayalara öncelik verildiğini kolaylıkla görebilmekteyiz. Farklı birçok aktivite ile 24 saat kullanılabilir bir mekana dönüşen Las Ramblas'da günün her saatinde kullanıcıların ilgisini çekecek bir aktivite bulunabilmekte ve bu sayede yaya kullanımı her saat oldukça yoğun bir şekilde olmaktadır (Şekil 3.8). Alan geleneksel ticaret, özelleşmiş işportacılık, büfeler, döviz büroları, marketler, restoranlar, festivaller, kafe-barlar, çeşitli sokak gösterileri gibi birçok aktiviteyi bünyesinde barındırmaktadır. Ayrıca birçok müze ve kültürel faaliyetlerin sergilendiği mekanlar bulunmaktadır. Buda yerli ve yabancı turistler ve kent sakinleri için birçok alternatif içermektedir (Url-2).



Şekil 3.8: Las Ramblas'ın yukarıdan görünüşü ve caddeden görüntü (Url-9).

Las Ramblas'ın başarılı bir kentsel kamusal mekan ve örnek bir yaya mekanı olmasında erişilebilirliğin de katkısı vardır. Mekanın omurgası merkezi kent plazaları

ve gotik bölgesinden geçerek kıyıya bağlanmaktadır. Merkezi kullanım alanları birbiri ile kolay erişilebilir şekilde kurgulanmıştır. Merkezi gezinti alanları uzun olmasına rağmen yaya ulaşımı ile rahatlıkla sağlanabilmektedir ve ayrıca yaya ulaşımı raylı sistemler ile de desteklemektedir. Kullanıcılara konforlu bir mekan sağlaması açısından da önemli özelliklere sahip olan Las Ramblas, sokak genişliklerindeki uyum, bina cepheleri ve yükseklikleri arasındaki orantı, bitkilendirme ve kullanım yoğunluğu ile de kullanıcılara rahat edebilecekleri bir yaya mekanı sağlamıştır (Şekil 3.9).



Şekil 3.9: Las Ramblas'ta çeşitli aktivite ve kullanımlar (Url-9).

Estetik birçok kent elemanı da bu yaya mekanı zenginleştirmektedir. Heykel, çeşme, su elemanları ve çeşitli plastik objeler ile alan daha da çekici bir hale getirilmiş, Barselona kentine karakteristik bir kimlik kazandırmıştır.

3.5.1.5. Buchanan Street (İskoçya)

Buchanan Street Glasgow'un en önemli alışveriş caddesi olarak kullanılmaktadır. Zengin cepheleri, Viktoria ve Edwadia alışveriş binaları ile Glasgow'un en önemli kentsel mekanı olan Buchanan Street, uzun ve birçok alışveriş dükkanı, müze, kütüphane, iki pasaj ve tasarım merkezi ile kentin en çekici mekanıdır.

Kentin ana konser salonu ile girilen ve kentin sokak eksenleri ile bütünleşen bir alışveriş arteridir. Bölgenin yayalaştırılması ile birlikte alanın kullanıcı sayısının ve yoğunluğunun artması sağlamıştır. Çeşitli kentsel aktiviteler ile kamusal mekanları zenginleştirilmekte, düzenli yapılan sokak tiyatroları ve aylık kurulan pazar ile alana ilgiyi arttırılmaktadır. 2003 yılında CABE'in düzenlediği anket ile Buchanan Street İskoçya'nın en önemli caddesi seçilmiştir. Alan ilk kez 1770'lerin sonlarına doğru Andrew Buchanan adlı tütün tüccarının burayı düzenlemeye başlaması ile kullanılmaya başlamıştır. 19. Yüzyılın ortasından Birinci Dünya Savaşı'na kadar

Glasgow teknolojik açıdan dünyanın en gelişmiş kentiydi. Gemi yapımında dünya merkezi olan kent, Viktoria döneminde İngiltere için önemli bir rol üstlenmiş, kazanılan zenginlik ve ekonomik güç ile ülkenin en önemli kenti olmuştur. Ticari sokak mimarisi, halkın gelirinin ve kendilerine olan güvenlerinin yansıması olarak algılanmaktadır. Buchanan Street son iki yüzyıldır Glasgow'un en önemli caddesi ve tarihi kent merkezinin bütünleyici bir parçası olmuştur. Kentin yer altı ulaşım ağları ve raylı sistem terminalinin alana yakınlığı sayesinde kullanıcı yoğunluğu artmıştır. 1978 yılında yayalaştırılan cadde, bugünkü görünümünü 1997 yılında yapılan uluslararası yarışma ile kazanmıştır (Şekil 3.10).



Şekil 3.10: Buchanan Street'ten görünüm (Url-9).

Gillespies adlı İngiltere'nin önde gelen kentsel tasarım ve peyzaj ekibinin tasarladığı düzenleme birinci olmuştur. Tasarımlarında kentin kimliğini vurgulayan, karmaşıklığını kaldıran, zenginlik ve şıklığı basit bir mimari tarzla ifade eden bir yaklaşım sergilenmiştir.



Şekil 3.11: Buchanan Street'in mavi tonlamadaki aydınlatması (Url-9).






Aydınlatma konusunda pek de sıklıkla kullanılmayan mavi tonlar önerilmiş, tasarımın başarıya ulaşmasında tamamlayıcı bir rol üstlenmiştir (Şekil 3.11). Kent sakinlerinin ve turistlerin rağbet ettiği kamusal bir alan olmasının yanında perakende

alışverişin yapıldığı bir alan olarak da kullanılmaktadır. Alan yılda 30 milyon kullanıcı tarafından ziyaret edilmektedir. Kent merkezi 1950'li yıllarda yüksek bir popülasyona sahip iken ekonomik kriz, kapsamlı yeniden yapılanma ve kentin dışındaki banliyölere olan geçiş, kent merkezinde nüfusun azalmasına neden olmuştur. Günümüzde ise yerel yönetim caddenin ticari alanların üst katlarının konut alanına dönüşümünü teşvik etmekte, kent merkezinde yaşam alanlarını oluşturmaya çalışmaktadır (Url-2).

3.5.2. Türkiye'den başarılı cadde örnekleri

Ülkemizde başta İstanbul olmak üzere birçok kentinde nüfus ve araç sahipliğinin giderek artması sonucunda birçok olumsuzluk ile mücadele etmek zorunda bırakılmaktadır. Kamu taşımacılığının yetersiz olması ve kentte trafiğin artması ile plancılar ve kentsel tasarımcılar yeni çözümler aramaya başlamışlardır. Bu bağlamda ülkemizde ilk yayalaştırma düzenlemesi İstanbul'da Beyazıt bölgesinde gerçekleşmiştir. 1958 yılından itibaren alanda çeşitli trafik meydanı uygulamaları düzenlenmeye çalışılmış, 1960 yılında yapılan yarışma ile yaya meydanı düzenlenmesi fikri ortaya atılmıştır. Turgut Cansever'in hazırladığı düzenleme ile meydan kolaylıkla erişilebilir, tarihi doku ile uyumlu, yeme içme, dinlenme gibi aktiviteler ile kullanıcıların ihtiyaçlarını karşılayabilen bir alan haline getirilmiştir (Aru, 1965). Bu dönemden sonra İstanbul'da yayalaştırma projeleri kentin artan nüfus yoğunluğuna, giderek büyüyen trafik sorunlarına, kamusal alanların azlığına ve bu mekanlara olan ihtiyaçlara çözüm getirebilmek amacıyla hız kazanmıştır. Dünyada yaşanan gelişmelere paralel olarak kentlerimizi daha yaşanabilir kılmak amacıyla özellikle İstanbul ve Eskişehir, İzmir gibi kentlerimizde bir çok yayalaştırma projesi tasarım, koruma ve peyzaj çalışmalarıyla da birleştirilerek hayat bulmuştur. Gerçekleştirilen bu çalışmaları inceyecek olursak İstiklal Caddesi (Beyoğlu), Bahariye Caddesi (Kadıköy), Talimhane (Beyoğlu) İstanbul'dan öne çıkan örnekler olmaktadır. Eskişehir'de Doktorlar Caddesi ve İzmir'de Kıbrıs Şehitleri Caddesi gibi örneklerin diğerlerinden biraz daha ön plana çıktığını rahatlıkla görebilmekteyiz (Çizelge 3.4).

Çizelge 3.3: Türkiye’de başarılı cadde örnekleri (Url-2).

	ERİŞİLEBİLİRLİK	KONFOR	KULLANIM-AKTİVİTE	SOSYALLİK
<p>İstiklal Caddesi (Beyoğlu-İstanbul)</p> 	<p>- 1990 yılında Beyoğlu’nda turizmi geliştirmek ve mekanı yeniden canlandırmak, kentin ve Beyoğlu’nun cazibe merkezi olmasını sağlamak için tüm cadde yayalaştırılmıştır.</p>	<p>- Yayalaştırma projesi ile birlikte cadde yeni bir kimlik kazanmış, İstanbul başta olmak üzere Türkiye’nin en çekici noktalarından biri haline gelmiştir.</p>	<p>- Beyoğlu’nun demografik yapısının farklı olması, mağazalar, bürolar ve ticari dükkanlar ile birlikte Beyoğlu bölgesi ticari merkez haline gelmiştir.-</p>	<p>- Sahip olduğu tarihi değer ve çeşitli fonksiyonlar ile kullanıcıya önemli bir sosyal ortam sunmaktadır.</p>
<p>Bahariye Caddesi (Kadıköy-İstanbul)</p> 	<p>- Bahariye Caddesi İstanbul’un Anadolu yakasında Kadıköy ilçesinde bulunmaktadır. Anadolu yakasının en önemli yaya mekanlarından biridir.</p>	<p>- Çeşitli rekreasyon öğeleri ve kullanım rahatlığı ile kentin önemli caddelerinden biridir.</p>	<p>- Mekanda bulunan tarihi öğeler, kullanıcılara farklı alternatifler sunan çeşitli mağaza ve restoranlar bölgeye bir kimlik kazandırmaktadır.</p>	<p>- Fonksiyon, işlev ve sosyal ve kültürel çeşitliliğinden dolayı İstiklal Caddesi’nin Anadolu yakası formu olduğu söylenmektedir.</p>
<p>Talimhane (Beyoğlu-İstanbul)</p> 	<p>- Yayalaştırma yapılan alan sadece bir meydan ya da tek bir aks değil birçok sokak ağının birleşiminden oluşmaktadır ve bu anlamda ilk olup örnek teşkil etmektedir.</p>	<p>- Binaların giriş katlarına özellikle yeme içme ve kafe işlevleri önerilmiş, böylece İstiklal Caddesi ile bir bütünlük sağlanmaya çalışılmış, turizm açısından bölgeye çekicilik kazandırılmaya çalışılmıştır</p>	<p>- Kamu yararı ve tasarım açısından alana rekreasyon, ticaret, eğlence gibi işlevler önerilmiş ve bina cephelerinin rehabilite edilmesi ile turizme yönelik kullanımların önü açılmıştır.</p>	<p>- Kongre vadisine yakınlığı, Taksim Meydanı’nın kuzeyinde olması ve İstiklal Caddesi’ne yakınlığı sebebiyle otel hizmeti olarak daha çok kongre turizmine hizmet vermektedir.</p>
<p>Doktorlar Caddesi (Eskişehir)</p> 	<p>- Hafif raylı sistem Etram şehiriçi ulaşımın omurgası haline gelmiş, merkezde yer alan iki ana cadde lastik tekerlekli araç trafiğini kapatılarak yaya öncelikli hale getirilmiştir.</p>	<p>- Caddenin devam eden doğu-batı uzantısında, çeşitli alışveriş merkezleri, yeşil alanlar ve eğlence mekanları bulunmaktadır.</p>	<p>- Alışveriş merkezleri açılmadan önce şehrin en lüks mağazaları bu caddede bulunmaktaydı. Özel günlerde cadde ışıklandırılmakta, süslenmekte ve hoş bir görüntü oluşmaktadır.</p>	<p>- İçerdiği aktiviteler ile yerel halkın en çok rağbet ettiği alandır.</p>
<p>Kıbrıs Şehitleri Caddesi (İzmir)</p> 	<p>- Kıbrıs Şehitleri Caddesi İzmir ilinin Konak ilçesinde bulunmaktadır ve şehrin önemli çekim alanlarından biridir.</p>	<p>- Gece kullanımının da oldukça yüksek olduğu alan cadde ve eğlence kültürünün odak noktası konumundadır.</p>	<p>- Trafığe kapalı olan cadde cafe, restoran, bar, alışveriş alanları, kitapçı ve buna benzer birçok fonksiyonu bünyesinde barındırmaktadır.</p>	<p>- Bir çok fonksiyonu içerisinde ebarındıran sokak daima canlılığını korumaktadır.</p>

3.5.2.1. İstiklal Caddesi (Beyoğlu-İstanbul)

İstiklal Caddesi İstanbul'un hatta Türkiye'nin en önemli kentsel kamusal mekanıdır. Tarih boyunca çeşitli faktörlere bağlı olarak önemli birçok fiziksel değişim yaşamıştır. 1960 ve 1980'li yıllarda İstiklal Caddesi en önemli değişimlerini yaşamış ve bu sürecin sonunda sosyal ve fiziksel bakımdan birçok olumsuzlukla karşılaşmıştır. 1990 yılında Beyoğlu'nda turizmi geliştirmek ve mekanı yeniden canlandırmak, kentin ve Beyoğlu'nun cazibe merkezi olmasını sağlamak için tüm cadde yayalaştırılmıştır. Yayalaştırma projesi ile birlikte cadde yeni bir kimlik kazanmış, İstanbul başta olmak üzere Türkiye'nin en çekici noktalarından biri haline gelmiştir (Şekil 3.13, Şekil 3.14).



Şekil 3.12: İstiklal Caddesinden görünüm (Url-9).



Şekil 3.13: İstiklal Caddesinden görünüm (Url-12).



Şekil 3.14: İstiklal Caddesinden aktivite görüntüsü (Çalışkan, 2011).

Beyoğlu ve Eminönü bölgeleri tarih boyunca kentin ticari merkezleri olmuştur. Osmanlı Döneminde oluşan yeni tüketim anlayışı, Beyoğlu'nun demografik yapısının farklı olması, mağazalar, bürolar ve ticari dükkanlar ile birlikte Beyoğlu bölgesi ticari merkez haline gelmiştir.

19. yüzyıl'ın sonlarında ve özellikle 20. yüzyıl'ın ilk çeyreğinde Cadde-i Kebir adıyla anılan İstiklal Caddesi çok sayıda dilin konuşulduğu, Osmanlılarda da var olan bütün etnik toplulukların, pek çok ulustan Levantenin ya da yabancının yaşadığı, gezdiği, eğlendiği, alışveriş yaptığı bir yerdir. Cumhuriyet Döneminde Beyoğlu, modernizmi temsil eden, sosyal ve kültürel etkinlikleri açısından batılı bir model olarak karşımıza çıkmaktadır. İkinci Dünya Savaşı sonrası uygulanan Varlık Vergisi, 6-7 Eylül olayları, siyasi ve politik ortamın karmaşık durumunun 1980 darbesine kadar devam etmesi bölgede demografik anlamda değişimlere neden olmuş ve gayrimüslimler bölgeyi terk etmiştir. Bu nedenle bölgede o tarihlere kadar var olan birçok etkinlik ve ticaret devam ettirilememiştir. Böylece İstiklal Caddesi kimliğini kaybetmiş ve köhnemeye başlamıştır.

Yerel yönetimler, 1990 yılında köhnemiş ve yıpranmış İstiklal Caddesinin tarihi ve kültürel değerlerini ön plana çıkartacak, turizmi teşvik edecek, yapısını ve dokusunu bozmadan bölgenin daha verimli kullanılmasını sağlayacak bir yayalaştırma kararı almıştır. Bu proje kapsamında köhneyen tarihi binaların cepheleri düzenlenmiş, dış mekan tasarımları uygulanmış, sadece nostaljik tramvayın alan içerisinde çalışmasına izin veren bir düzenleme gerçekleştirilmiştir. Böylece İstiklal Caddesi eski kimliğini zamanla yeniden kazanmış, kullanıcı yoğunluğu artmış ve İstanbul'un en önemli caddesi halini almıştır. Kullanıcı yoğunluğunun son 20 senede artması ile birlikte

getirilmiş, Söğütluçeşme Caddesinden Nevzemin Sokağına kadar yayalatırılmıştır. Ayrıca İstiklal Caddesinde olduğu gibi nostaljik tramvay kentlilere yaya dışında ulaşım alternatifi sunmaktadır. 1966 yılında kaldırılan tramvay 2003 yılında tekrar faaliyete geçmiştir. Mekanda bulunan tarihi öğeler, kullanıcılara farklı alternatifler sunan çeşitli mağaza ve restoranlar bölgeye bir kimlik kazandırmaktadır (Şekil 3.17). Süreyye Paşa sineması, Opera Binası, Ermeni Kilisesi Bahariye Caddesinde öne çıkan anıt ve sivil mimari eserlerdir. Kadıköy- Moda Tramvay hattının geçtiği Bahariye Caddesi projesi 2004 yılında UKOME tarafında düzenlenmiştir. Çeşitli rekreasyon öğeleri ve kullanım rahatlığı ile kentin önemli caddelerinden biridir.

3.5.2.3. Talimhane (Beyoğlu-İstanbul)

Talimhane Bölgesi, Beyoğlu'nda Tarlabası Bulvarı ve Cumhuriyet Caddesinin kesiştiği alanda Taksim meydanının kuzeyinde yer almaktadır. Osmanlı Dönemi'nde topçu askerlerinin talim yaptıkları alan olarak kullanılan bölge. günümüzde ise konumu, sahip olduğu mimari mirası ve sokakları ile İstanbul için önemli bir mekan konumundadır. Alandaki erken modernist binalar otel olarak işlevlendirilmiştir ve kentin tarihi bakımından ilgi çekici noktalarından biridir. Konum olarak kongre vadisine yakınlığı, Taksim Cumhuriyet Meydanı' nın kuzeyinde olması ve İstiklal Caddesi'ne yakınlığı sebebiyle otel hizmeti olarak daha çok kongre turizmine hizmet vermektedir.

1930-1955 yıllarında İstanbul'un en gözde mekanlarından olan Talimhane, 6-7 Eylül 1955 olayları sonrası alt gelir grubunun bu bölgeyi göç alanı olarak seçmesi ve bu bölgeye yerleşmesi bölgenin kimliğini değiştirmiş, özgün kullanıcılarının bir kısmının bölgeyi terk etmesine neden olmuştur (Akın, 2005).

1970 ve 1980'li yıllara gelindiğinde Talimhane bölgesi kullanım şekilleri açısından değişime uğramış, oto yedek parçacıları gibi işlevlerin bölgeye gelmesiyle eski niteliğini kaybetmeye başlamıştır (Akın, 2005). 1988 yılında Tarlabası Bulvarı'nın açılmasıyla birlikte Taksim meydanına yakın olan iki adası yıkılmış ve İstiklal Caddesi ile bağlantısı kopmuştur. Bu dönemden sonra Tarlabası ve Talimhane bölgeleri çöküntü ve köhneme sürecine girmiştir (Akın, 2005).



Şekil 3.17: Talimhane’den yayalaştırma sonrası görünüm (Çalışkan, 2011).

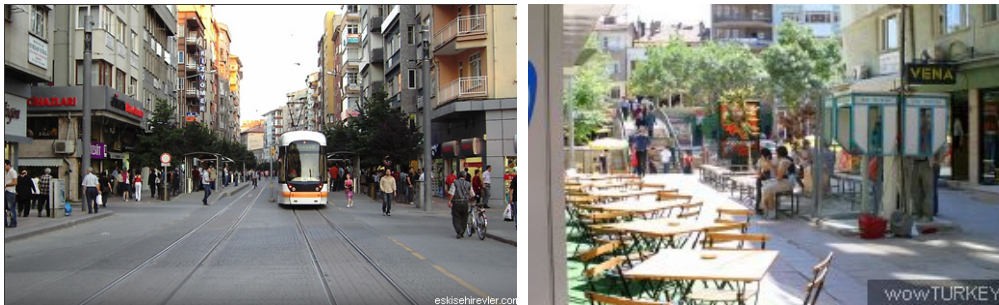
Talimhane’nin konumu itibari ile çöküntü alanına dönüşmesi yerel yönetimleri harekete geçirmiş, 1994 yılında bölge oteller bölgesi olarak turizm alanı ilan edilmiş, bunu takiben İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu’nun 15.12.1999 tarihli ve 11437 sayılı kararı ile kentsel sit alanı ilan edilmiştir. Kongre turizmine hizmet veren ilk otellerin inşaatlarının başlaması 2004 yılında olmuş, Talimhane Bölgesi Yayalaştırma Projesi’nin turizmi ön plana çıkarması, yeni bir kullanım ve işlev getirmesi ile artmaya başlamıştır. Projenin amacı, bölgenin turizm, kültür ve eğlence merkezi haline dönüştürülmesi ve güvenliğinin ve algılanabilirliğinin artırılmasıdır. Bu proje o güne kadar yapılan diğer projeler arasında farklılık göstermiştir. Çünkü yayalaştırma yapılan alan sadece bir meydan ya da tek bir aks değil birçok sokak ağının birleşiminden oluşmaktadır ve bu anlamda ilk olup örnek teşkil etmektedir. Proje, çevresindeki odak noktaları ile birlikte ele alınmış ve toplamda 25.000 m² alan yayalaştırılmıştır. Kamu yararı ve tasarım açısından alana rekreasyon, ticaret, eğlence gibi işlevler önerilmiş ve bina

cephelerinin rehabilite edilmesi ile turizme yönelik kullanımların önü açılmıştır. Binaların giriş katlarına özellikle yeme içme ve kafe işlevleri önerilmiş, böylece İstiklal Caddesi ile bir bütünlük sağlanmaya çalışılmış, turizm açısından bölgeye çekicilik kazandırılmaya çalışılmıştır (Şekil 3.12).

3.5.2.4. Doktorlar Caddesi (Eskişehir)

Eskişehir Kent İçi Ana Ulaşım Planı Eskişehir Büyükşehir Belediyesi ve İstanbul Teknik Üniversitesi bünyesinde yer alan UYG-AR tarafından hazırlanmıştır. Şehiriçi trafiğin araç temelli değil insan merkezli olmasını öngören plan, taşıt trafiğinin akış şeklinin ve gelişmiş güzel parklanma alanlarının kent merkezlerinde önemli sorunlara neden olduğunu tespit etmiştir. Yoğun yaya akışının olduğu bölgelerde taşıtlara öncelik tanınmasının kentsel kaliteyi düşürdüğü gerçeğinden hareketle ulaşım planı çalışmalarında yaya önceliğini ön planda tutmuştur. Kentin en önemli projelerinden biri olan hafif raylı sistem Etram şehiriçi ulaşımın omurgası haline gelmiş, merkezde yer alan iki ana cadde lastik tekerlekli araç trafiğini kapatılarak yaya öncelikli hale getirilmiştir.

Bu iki caddeden biri olan Doktorlar Caddesi, Eskişehir'de doktor muayenehanelerin çok olması nedeniyle bu ismin verildiği düşünülen caddedir. Gerçek adı İsmet İnönü Caddesi'dir. Bir ucu Kızılcıklı Mahmut Pehlivan Caddesi'ne bir ucu da Köprübaşı'na uzananmaktadır ve yaklaşık bin metredir. İçerisinde karma kullanım alanlarını bulunduran caddede raylı sistem çift yönlü olarak çalışmaktadır. Hamamyolu ile birlikte şehrin en popüler gezinti mekanıdır. Tramvay hattının bu caddeden geçmesi nedeniyle cadde birden kabuk değiştirmiş, Beyoğlu'ndaki İstiklal Caddesi'ne benzemiştir (Şekil 3.18).



Şekil 3.18:Doktorlar Caddesi'den yayalaştırma sonrası görünüm (Url-13).

Caddenin devam eden doğu-batı uzantısında, çeşitli alışveriş merkezleri, yeşil alanlar ve eğlence mekanları bulunmaktadır. Alışveriş merkezleri açılmadan önce şehrin en

lüks mağazaları bu caddede bulunmaktaydı.Özel günlerde cadde ışıklandırılmakta, süslenmekte ve hoş bir görüntü oluşmaktadır.

3.5.2.5. Kıbrıs Şehitleri Caddesi (İzmir)

Kıbrıs Şehitleri Caddesi İzmir ilinin Konak ilçesinde bulunmaktadır ve şehrin önemli çekim alanlarından biridir. Trafiğe kapalı olan cadde cafe, restoran, bar, alışveriş alanları, kitapçı ve buna benzer birçok fonksiyonu bünyesinde barındırmaktadır (Şekil 3.19).



Şekil 3.19:Kıbrıs Şehitleri Caddesi'nden yayalaştırma sonrası görünüm (Url-14).

Talatpaşa Bulvarı ve Ali Çetinkaya Bulvarının kesiştiği alanda başlayıp Kordon bölgesine kadar uzanmaktadır. Birçok fonksiyonu içerisinde barındıran sokak daima canlılığını korumaktadır. Gece kullanımının da oldukça yüksek olduğu alan cadde ve eğlence kültürünün odak noktası konumundadır.

3.6. Bölüm Sonucu

Kamu yararının kent üzerindeki yansıması kentsel kamusal alanlardır. Mekanlar insanların kavrayabileceği doğa ve peyzaj alanları olarak sınırlanırken, kentsel mekanlar sokaklar, açık alanlar, meydanlar gibi insan yapıtları arasında kalan ve bunlar ile sınırlanan alanlardır. Kentsel kamusal mekanlar kentin en önemli bölümünü oluşturmaktadır. Bu nedenle herkes tarafından erişilebilen, günlük eylemlerin gerçekleştirildiği, iletişim ve etkileşim alanlarıdır. Aynı zamanda birçok kentsel aktiviteyi biraraya getiren, ekonomik, politik ve kültürel yaşamın sürdüğü ve kontrol edildiği alanlardır. Toplumun her kesiminin bir arada bulunduğu, kentin kimliğini yansıtan bu mekanlar barınma, çalışma, rekreasyon ve ulaşımı oluşturan ana eylemlerin gerçekleştiği alanlardır.

Kentsel kamusal mekanlar geçmişten günümüze tarihin her bölümünde kentlerin en önemli mekanlarını oluşturmuşlardır. Fakat günümüzde yaya ve taşıt yollarının

artması ile geçiş alanlarına dönüşmeye başlamış ve yeterince önem verilmeyen bu alanlar kullanım fonksiyonlarını kaybetmeye başlamışlardır. Ayrıca kentsel mekanlardaki kullanım ve işlev çeşitlenmesi mekanları kamusal ve özel mekanlar olarak sınıflandırmıştır. Kamu yararının en önemli kriterlerinden olan bedel ödemedi, kolayca ulaşabilen alanların yaratılması için kentlerde kentsel kamusal mekanların düzenlenmesi ve yoğunlaştırılması gerekmektedir.

Kullanıcıların yaşam kalitesini ve konforunu arttırmak kamu yararının bir parçasıdır ve bunu sağlamanın en önemli yolu kullanıcının tüm ihtiyaçlarını karşılayabileceği belli özellik ve ölçütlerde mekanların yaratılmasından geçmektedir. Kentsel kamusal mekanda yaşam kalitesinin artırılması ve içinde geçirilecek zamanın kalitesinin artırılması bağlamında bu mekanların sahip olması gereken bazı önemli özellikler vardır.

Kentlerde daha iyi ve verimli mekanlar yaratmak üzerine günümüze kadar birçok çalışma gerçekleştirilmiştir. Bu çalışmaların temel amacı kentlerin varlığını sürdürmesi ve kullanıcıya daha iyi bir yaşam kalitesinin sağlamasıdır. Çeşitli araştırmacıların belirlediği kriterler Şekil 3.18’de özetle belirtilmektedir. Araştırmaların sonucunda ortaya çıkan ve üzerinde durulması gereken, araştırılan alanın ne ölçüde kamusal olduğu ve o alanın kent yaşamında ne denli değerli olduğudur. Bu bağlamda alan hakkında bu yargılara varabilmemiz için birçok ölçütten yararlanılmaktadır. Bu noktadan hareketle ön plana çıkan ölçütler, mekanın erişilebilirliği, çeşitli kullanım ve aktiviteleri içeriyor olması, kullanıcının ihtiyaçlarına cevap verebilir oluşu, güvenlik ve kullanıcının mekanı rahat ve konforlu şekilde gezebiliyor oluşudur. Ayrıca kullanıcılar arasında etkileşimin en çok sağlandığı bu mekanlarda sosyalliğin artırılması ve mekanın detaylarla biçimlendirilmesi oldukça önemlidir. Estetik ihtiyaçların karşılanması için mekanda yol döşemelerinden, sanat objelerine birçok fiziksel elemanın mekanda bulunması kalitenin artırılmasında önem arz etmektedir. Mekanın her türlü kullanıcıya hitap etmesi gerekmekte ve bu şekilde bu mekanlar kentlerde bir kimlik göstergesi haline gelmektedirler. Yapılan araştırmaların sonucunda çıkan ana kriterlerin dışında diğer önemli kriterleri ise, mekanın bakımının kolay ve ekonomik olması, mekanın okunabilir olması, kamusal sağlığın gelişmesinin sağlaması, her türlü değişime karşı uyumlu olması ve esnek bir yapıya sahip olmasıdır.

Çizelge 3.4: Kamu yararı bağlamında kentsel mekan ölçütleri (Url-2).

KONFOR ve İMAJ		SOSYALLİK	
güvenlik	suç istatistikleri	çeşitlilik	kadın, çocuk ve yaşlı sayısı
temizlik	sağlık durumu oranı	idari	sosyal ağlar
yeşillik	binaların durumu	işbirliği	gönüllülük
yürünebilirlik	çevresel veriler	yararlılık	akşam kullanımı
oturulabilirlik	engelliler için konfor	komşuluk	sokak hayatı
mahremiyet	malzeme seçimi	dedikodu	
büyüleyicilik(charming)	kentsel mobilya seçimi	gurur	
çekicilik		dostça yaklaşım	
tarihi değerleri		etkileşim	
ters durumlara karşı koruma		misafirperverlik	
estetik			
kimlik			
imgesellik			
kalite ve sadelik			

ERİŞİM ve BAĞLANTILAR		KULLANIM ve AKTİVİTELER	
güvenilirlik	trafik verisi	eğlence	yerel iş sahipliği
devamlılık	ayrışma durumu	etkinlik	yer kullanım örüntüleri
yakınlık	geçiş kullanımı	canlı (vital)	mülk değeri
bağlanmışlık	yaya aktivitesi	gerçeklik	kira seviyesi
yürünebilirlik	araç park etme örüntüsü	benzersiz	perakende satış
uygunluk (convenient)	işaret/bilgilerin açık olması	yararlı	
erişilebilirlik		uğraşlar	
okunabilirlik		iç kaynaklı	
bilenebilirlik		kutlamalar	
toplu taşımaya teşvik		yurt içinde üretilen	
		güçlendirilebilir	
		yerel ekonomiye katkılı	
		uyumlu ve esnek	

Cooper, 1979	Avrupa Konseyi, 1986	Lang, 1987	carr ve diğ., 1992	Lang, 1994	Zeisel, 1995	Marcus ve Francis, 1998	PPS, 2000	Gehl, 2001	Montgomery, 2001	Madden, 2001	Korkmaz, Dülger Türkoğlu, 2003	Paumier, 2004	The Creating Quality Places, 2004	Qualityreviewer, 2010
Estetik	Çocuklar ve özürli için erişilebilir ve kullanılabilir olması	Estetik ihtiyaçlar	Keşif	Estetik gereksinimler (güzellik, duymusal estetik, zihinsel estetik, sembol)	Okunabilirlik	Çocuklar ve engellilerin rahat ulaşım sağlaması	Erişilebilirlik	Konfor	Hareket örüntüsü	Ulaşılabilirlik	Büyük oranda erişilebilir olması	Kamusal mekanın caddeden görülebilmesi ve rahatlıkla ulaşılabilmesi	Bisiklet ve yaya ulaşımı	Hareket ve işleklilik
Konfor	Kullanımda çeşitlilik sağlaması	Temel İhtiyaçlar (Psikolojik, güvenlik, çevreyi tanıma, saygınlık, hareket özgürlüğü)	Konfor	Fizyolojik gereksinimler (hayatta kalma, sağlık, konfor, güvenlik, gelişme kalkınma, psikolojik gereksinimler)	Güvenlik	Kolay ulaşılabilir olması ve potansiyel kullanıcıların görülebilmesi	Konfor ve imaj	Koruma	Bilinebilirlik	Patika ve yaya akslarının kullanıcıya istenilen yere ulaştırabilmesi	Toplu taşıma kullanımını teşvik etme	Özel döşeme malzemeleri	Yerel Sokaklar	Mimari ve şehircilik
Güvenlik	İç ve dış mekanlar arasında rahat geçiş sağlaması	Bilişsel	Dinlenme	Bireysel gereksinimler (önemsenme, tanınma, tatmin)	Kimlik	Kentsel mobilyaların aktiviteler ve kullanım için uygun olması	Kullanılabilirlik ve Aktiviteler	Zevk/Eğlence	Okunabilirlik	Transit noktalarının uygun yerleştirilmiş olması	Konforlu olmasına	Kalite ve sadelik	Geçiş destekleyici gelişmeler	Mekan ve kapallık
Toplumsallık ve kendini ifade	Estetik çekiciliğinin olması		Aktif ilgi	Emniyet ve güvenlik gereksinimleri	Mahremiyet	Kullanıcıların mekandaki ihtiyaçlarını sağlaması	Sosyallık		İmgelenebilirlik	Araç trafiği yerine yaya trafiğinin baskın olması	Kimliğine bağlı	Çeşitli oturma olanağı sunması	Hatırabilir, kentsel bir kimliği olan	Karma kullanım ve ayrıcalık
Barınma	Mekanın, hem görsel sanatın ifade edildiği bir yer hem de sosyal bir ortam olarak tasarlanması		Pasif ilgi	Bilişsel gereksinimler (tekdüzelik, çeşitlilik, imgesellik)	Sosyallık	Görsel sanat ve sosyal alanların eşit dikkatte tasarlanması			Açık saatlerde çeşitlilik	Dışardan kolaylıkla algılanabilen giriş akslarına sahip olması	Çevresel ve kamusal sağlığın gelişmesini sağlama	Konfor	konfor ve her mevsim kullanılabilen	Uyum ve esneklik
	Güvenli ve korumalı bir ortam sağlaması				Uygunluk	Kapalı ve açık alanların güzel ve kaliteli olması			Aktif bir sokak hayatı	Çevresindeki birimlerle (yapı, sokak, bulvar, vb) ilişkilendirilmiş olması	Suç oranının düşmesini sağlama	Çok amaçlı kullanım	Sosyal etkileşim ve mekanın canlılığını besleyen	Kaynaklar ve verim
	En yoğun kullanım zamanlarında güneş, gölge, rüzgar, ve benzeri doğal çevre öğeleriyle ilintili olarak rahat bir çevre sunması					Kullanıcıların sağlığını ve duygusal mutluluğunu arttırmalı			İnsanları harekete geçiren şeyleri içermesi	Konfor	Yayaların güvenliğini artırma		Multimodel	
	Özel gereksinimlerin en uygun malzeme seçimiyle karşılanması, kullanımda farklılıkların malzeme değişimiyle vurgulanması					En sık kullanılan zamanlarda doğal koşulların rahatsızlık vermemesi, fiziksel rahatlığın sağlanması (güneş, rüzgar gibi)			Birincil kullanımların çeşitliliği	Oturmaya elverişli olması ve oturma elemanlarına yeterli ölçüde olması	Kültürel olanakları artırma			
	Kentsel stresi atmaya yardımcı olacak doğal ortamlar sunması					Kullanıcıların kendilerini güvende hissetmesini sağlamalı			İyi biçimlenmiş bir ekonomi	Belirleyici niteliklerinin bulunması	Gönüllülüğü artırma			
	En çok istek duyulan ve gerçekleşme olasılığı en fazla olan etkinliklerle donatılmış olması					Farklı kullanıcı gruplarının birbirlerini etkilememesi			Karmaşıklık	Çeşitli sosyal aktivitelere teşvik edici ve olanak verici olması	Güncel gereksinimleri sağlayan kullanım biçimleri olması			
	Kullanma olasılığı en fazla olan kullanıcı grubunun gereksinimlerine uygun olması					Kolay ve ekonomik bir şekilde bakımı yapılabilecek mekanlar yaratmak				Toplantı ve kesişim alanlarının bulunması	Yerel ekonomiye katkıda bulunma			
	Kolay ve ekonomik bakımın sağlanması					Mekanların kullanımının uygun olduğunu açıkça göstermesi				Sosyallık	Ticari yatırım için şehri cazibe merkezi haline getirme			
						Kullanıcılara seçenek vermesi				Aktivite ve kullanımlar				

Şekil 3.20: Kamu yararı bağlamında mekan ölçütleri değerlendirmesi (Çalışkan, 2011)

Değerlendirme çalışmasında kamu yararını öne çıkaran ve mekanların kamusallığını değerlendiren ana kriterlerden faydalanılmaktadır. Yukarıda Çizelge 3.5’de belirtildiği gibi alanların konfor, sosyallik, erişilebilirlik, çeşitli kullanım ve aktiviteyi içermesi mekanın ne ölçüde kaliteli bir kamusal mekan olduğunu ölçmemizi sağlamaktadır.

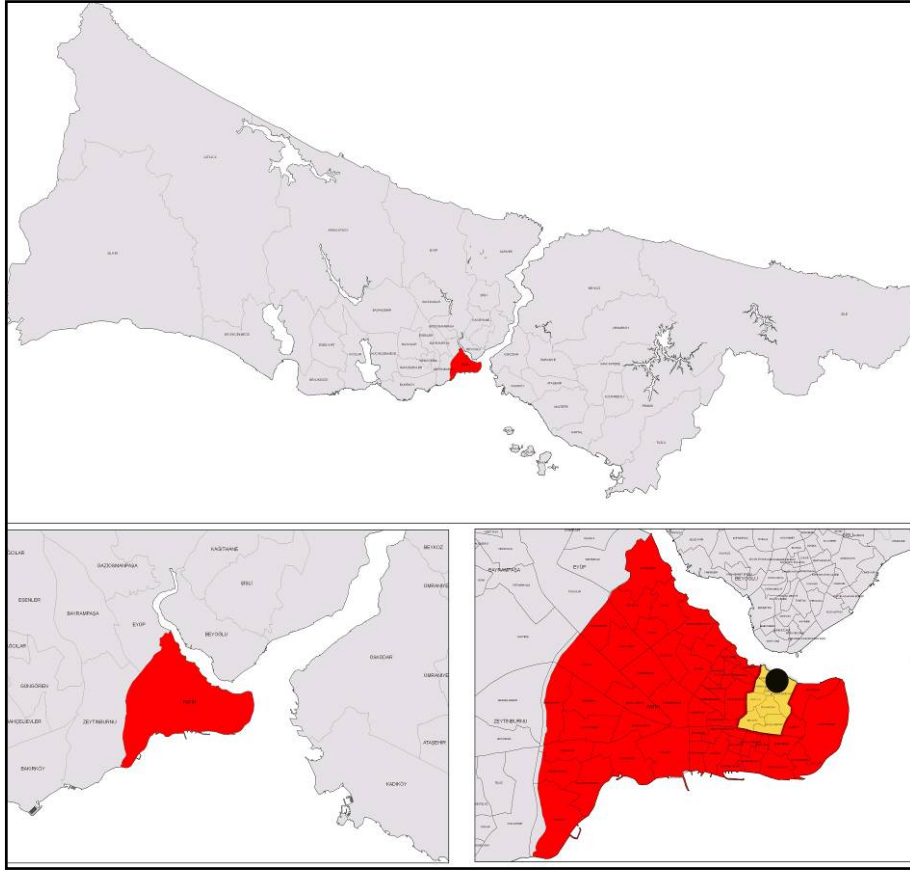
Bu dört temel özelliğin sağlanması durumunda mekanlar daha kullanılır ve canlı mekanlara dönüşmekte ve kentsel bir kimliğe sahip olmaktadır.

Mekanın erişilebilir olması o mekanın ne ölçüde kullanılabilirliğini veya kullanılabilirliğini göstermektedir. Bu nedenle mekanların erişilebilirliği ve mekan içinde ulaşımın rahat ve kolay olması oldukça önemlidir. Kentsel kamusal mekanlar arasında oldukça önemli bir yere sahip olan ve kent hayatının önemli bir parçasını oluşturan yaya bölgeleri oldukça yoğun şekillerde kullanılan ve kullanıcıların birbirleri ile etkileşim içerisinde olduğu alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu nedenle bu mekanların düzenlenmesinde kalitenin sağlanması oldukça önemli bir hedefdir. Yayalaştırma kişilerin sosyalleşmesi, estetik memnuniyet, fiziksel ve duygusal sağlık yönünde birçok katkı sağlamaktadır. Aynı zamanda çevre ile dost bir uygulama olması nedeni ile de toplum yararına yapılan bir düzenleme olarak karşımıza çıkmaktadır.

4. KAMU YARARI BAĞLAMINDA KAMUSAL MEKANLARDA BİR YAYALAŞTIRMA ÖRNEĞİ: EMİNÖNÜ TARİHİ YARIMADA (HOBYAR MAHALLESİ VE ÇEVRESİ) YAYALAŞTIRMA PROJESİ

4.1. Değerlendirme Alanının Konumu

Proje alanı İstanbul İlının Avrupa yakasında, Fatih Belediyesinin sınırları içinde kalan Hobyar, Sururi ve Tahtakale Mahalleri sınırları içerisinde yer almaktadır (Şekil 4.1).



Şekil 4.1: Proje alanının konumu (Çalışkan, 2011).

Eminönü 1928 yılında İstanbul Merkez ilçesinin ikiye ayrılması ile ilçe haline gelmiştir. 8 Mart 1984 yılında yapılan bir düzenleme ile İstanbul Büyükşehir belediyesine bağlı bir ilçe olmuştur. 29 Mart 2009 tarihinde yürürlüğe giren 5757 sayılı kanunla, Tarihi Yarımada'nın iki ilçesi olan Fatih ve Eminönü birleşerek Fatih adı altında tek bir ilçeye dönüşmüştür.

4.2. Değerlendirme Alanının Tarihsel Gelişimi

Fatih, üç yanı denizlerle çevrili bir yarımada görünümündedir. Binlerce yıllık tarihi içinde pek çok uygarlığa ev sahipliği yapan bu alan, bugün İstanbul'un en önemli tarihi, turistik ve ticari merkezidir.

Eminönü'nün tarihi Bizans dönemine kadar uzanmaktadır. Sementin o dönemde "Neorin Kapısı" (Başçe Kapısı) ile "Porta Drungari" (Odun Kapısı) arasındaki kıyı ve liman bölgesi olduğu düşünülmektedir. Byzantion'un ilk kurulduğu yerin bugünkü Topkapı Sarayı çevresi ile Sarayburnu ve Sirkeci bölgesi olduğu sanılmaktadır. Sarayburnu'nun batısından başlayarak Sirkeci-Eminönü sahilinin tümüyle liman olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır. 10. yüzyıldan sonra Cenevizliler ve Pisalılar başta olmak üzere Latin kolonileri, Eminönü-Sirkeci civarında imtiyazlı bölgeler elde edip buralara yerleşmişler ve limanda kendi ticaret iskelelerini kurmuşlardır.

Bizans Dönemi'nde olduğu gibi, Osmanlı Dönemi'nde de kentin ithal ettiği malların boşaltılıp, saklandığı, binlerce denizci ve tüccar ile onlara hizmet verenlerin işlerini gördüğü yoğun bir iş merkezi olmaya devam eden Eminönü, aynı zamanda İstanbul'un büyük bir liman semti idi. Bu nedenle bölgede çok sayıda yer alan dini anıtların yanında, hanlar ve çarşılar da yoğun bir alanı kaplamaktaydı. (İstanbul Ansiklopedisi, 1994). Türk hayatının vazgeçilmez unsurlarından biri olan ve varolan vakıflara gelir de sağlayan hamamlar Fatih Sultan Mehmet döneminde yapılmaya başlanmış, yakın doğunun en büyük ticaret merkezlerinden biri olan İstanbul'da sanat ve ticaret erbabının barınmaları için çarşılar, hanlar ile 15 büyük ve 8 küçük kubbeli büyük bir Bedesten yapılmıştır. Değerli malların satıldığı, esnaf ve ticaret loncalarının evraklarının saklandığı, adeta bir iç kale gibi olan bu bedesten bütün ticaret bölgesinin merkezini teşkil etmiştir. Kısa bir süre içinde bedestenin etrafındaki sokaklar çeşitli ticaret ve sanat kollarının işlettikleri dükkanlar ile dolmuş ve bugünkü Kapalıçarşı oluşmuştur. Büyük vakıfları kuran hayır sahipleri hem eserlerinin gelecekteki bakımları için gelir sağlamak, hem de eserlerinin etrafında bir canlılık yaratarak cemaat toplamak için iki veya tek dizi kemerli dükkandan meydana gelen arastalar yapıyorlardı. Fatih Camii yakınında Saraçlar Çarşısı, Süleymaniye'de Tiryaki Çarşısı, Sultanahmet Camii'nin deniz tarafında Sipahiler Çarşısı, Yeni Valide Camii'nin baharatçılar pazarı olan Mısır Çarşısı bu çarşıların başlıca örneklerindedir. Bu çarşılarla ek olarak şehrin belirli bölgelerinde tüccar ve

zanaatkar hanları olmak üzere pek çok han yapılmıştır. Daha Fatih devrinde başlayan bu tür yapılar XVIII.yüzyıl ortalarına III. Mustafa devrine kadar sürmüştür. Şehir içi hanlarının sonuncusu Laleli Camii'nin külliyesinin bir parçası olarak yapılmıştır. Böyle hanların en yoğun olarak toplandıkları bölge Eminönü ile Unkapanı arasıydı. Bu bölgede Mimar Sinan'ın eseri Rüstem Paşa Hanı gibi büyük ve önemli yapılar da yer almıştır. Bu bölgenin yukarıya Beyazıt'a doğru çıkan ucunda da üç avlu etrafında sıralanan odaları ile kendi içinde dev ölçüde bir anıt olan Büyük Valide Hanı Kösem Mahıpeyker Sultan tarafından 1640'a doğru yapılmıştır. İkinci hanlar bölgesi olan Eminönü-Beyazıt arasındaki alanda Fatih devrinden başlayarak Bodrum Hanı, Kürkçü Hanı; sonraki yüzyıllarda han yapımına devam edilerek Sümbül Hanı, Nasuh Efendi Hanı, Çuhacı Han, Vezir Hanı,1764'de Büyük Yeni Han gibi topoğrafya şartlarına uyumlu hanlar yapılmış ve bu bölgede han yapımına XIX.yüzyılda da devam edilmiştir. Üçüncü bölge olan Beyazıt-Aksaray kısmında ise bugün sadece bir kısmı kalan Simkeşhane ile XVIII.yüzyıla ait Hasan Paşa Hanı ve Laleli Camii yanındaki Çukur Han (Taşhan) kalmıştır. Bütün bu hanlar içinde Simkeşhane hanı sim çeken belirli bir sanat koluna ayrılmış örneklerdendir. Ayrıca Çemberlitaş'ın karşısında olan ve XV.yüzyılın sonlarında yapılarak XVI. ve XVII. yüzyıllarda yabancı elçilerin misafir edilmesinde kullanılan Elçi Hanı bu bakımdan tarihte misafirhane hanlara örnek olarak özel bir yere sahip olmuştur (Tarihi Yarımada 1/5000 Uygulama Nazım İmar Planı Raporu, 2005).

19. yüzyıl sonunda Galata ve Sirkeci'de yapılan yeni rıhtımlar ve depolar, Eminönü'nün ve meydanının görüntüsünü tümüyle değiştirmiştir.

Osmanlı döneminde Eminönü meydanının mimari karakterinin değişmesinde Sirkeci Garı'nın yapılması, Dördüncü Vakıf Han ve Postane gibi yapılar ile Sultan I. Abdülhamid döneminin ticari yapılarının da tesiri vardır. Ancak Eminönü'nün 19. yüzyıldaki fiziki yapısı, asıl cumhuriyetin ilanından sonra, özellikle vali ve belediye reisi Lütfi Kırdar zamanında (1938-1949) değişmeye başlamıştır. Eminönü'nün eski silüeti bir ölçüde 1986 yılına kadar korunmuşsa da 1984-89 yılları arasında, Haliç uygulamaları sırasında Yemiş İskelesi ve çevresi tamamen ortadan kaldırılmıştır. 1980'li yıllarda ise meydana yapılan yaya köprüleri semtin eski karakterini bozmuştur.

Günümüzde merkezi iş alanı olarak önemli bir konumu olan Eminönü'nde ticari aktivitelerin çoğalması ile mahallelerdeki yerleşik nüfusun sayısı azalmaya, ticari

işyerleri sayısının artışına neden olmuştur. Bununla beraber tarih boyunca merkezi bir alan olan Eminönü'nde bulunan tarihi eserlerin varlığı ile ticaretin yanısıra turizmin de geliştiği gözlenmektedir (İstanbul Ansiklopedisi, 1994).

4.3. Proje Alanının Tanımı

Tez çalışması kapsamında, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti Ajansı ve Fatih Belediyesinin kontrolü doğrultusunda başlatılan ve yürütülen yayalaştırma projesinin Ragıp Gümüşpala Caddesi, Yeni Cami Caddesi, Ankara Caddesi ve Aşir Efendi Caddeleri arasında kalan bölgesi seçilmiş ve bu belirlenen alanda kamu yararını öne çıkaran kentsel kamusal mekanların inceleme çalışması yapılmıştır. Proje alanında kamu ve toplum yararı açısından değerlendirmeler yapılmış, mekanı kullananlar açısından alanın kalite ve işlevsel özellikleri incelenmiştir. Tez çalışması kapsamında ulaşım, fonksiyon, alanın çevresi ile etkisi, kentsel tasarım açısından kriterleri, amacı, yayalaştırma öncesi ve sonrasındaki durumu ve kullanıcıların memnuniyetleri incelenmiştir.

Tez çalışmasında belirlenen değerlendirme alanını da kapsayan yayalaştırma projesi 10.05.2005 tarih ve 2005/3-1 sayılı UKOME kararı ile “Sirkeci Hocapaşa, Hobyar Mahallesi ve Çevresi Yayalaştırma ve Trafik Sirkülasyon Projesi” adı altında kabul edilmiş yine aynı kurumun kararı doğrultusunda bölgenin yayalaştırılması çalışmaları bağlamında Beyazıt –Sultanahmet Sirkeci tramvay güzergahı ile Ragıp Gümüşpala Caddesi, Cemil Birsal Caddesi arasındaki bölgeyi de kapsayan yeni bir yayalaştırma trafik sirkülasyonu projesinin uygulama kararı verilmiştir.

10.05.2005 tarih ve 2005/3-1 sayılı ukome kararı 02.04.2008 tarih ve 2008/3-2 sayılı UKOME kararı ile “Sirkeci Hocapaşa, Hobyar Mahallesi ve Çevresi Yayalaştırma ve Trafik Sirkülasyonu revizyon Projesi ile revize edilerek kabul edilmiştir. Son olarak da 07.07.2010 tarih ve 2010/5-3 sayılı ukome kararı ile Hobyar mahallesi yayalaştırma ve trafik sirkülasyonu projesi kabul edilmiştir. Tüm bu süreç sonucunda “Sirkeci Hocapaşa, Hobyar Mahallesi ve Çevresi Yayalaştırma ve Trafik Sirkülasyon Projesi” kapsamında bölgede yapılan çalışmalarla “ Fatih İlçesi Ragıp Gümüşpala Caddesi, Prof. Dr.Cemil Birsal Caddesi, Nuruosmaniye Caddesi ve Ankara Caddesi arası Yayalaştırma ve Trafik Sirkülasyon Projesi” hazırlanmış olup, bu proje kapsamında kararda belirtilen cadde ve sokaklar trafiğe kapatılarak yayalaştırılması öngörülmüştür. Bu karar ile birlikte resmi araçların, vilayet araçlarının, konsolosluk

araçlarının, zabıta-polis araçlarının, PTT ve bankalara ait araçların, itfaiye ve cankurtaran araçlarının 24 saat giriş-çıkışları serbest olduğu ancak, yayalara bırakılmış alanlarda park yapılmasının yasak olduğu belirtilmiş, aşağıda adı geçen cadde ve sokaklarda 01/01/2011 tarihi itibarıyla uygulama başlatılmıştır. Bu uygulama kapsamında 10:00 ve 18:00 saatleri arasında yollar trafiğe kapatılmıştır. Şekil 4.2’de “Sirkeci Hocapaşa, Hobyar Mahallesi ve Çevresi Yayalaştırma Projesi” kapsamında yayalaştırılmış alanlar kolaylıkla görülebilmektedir.

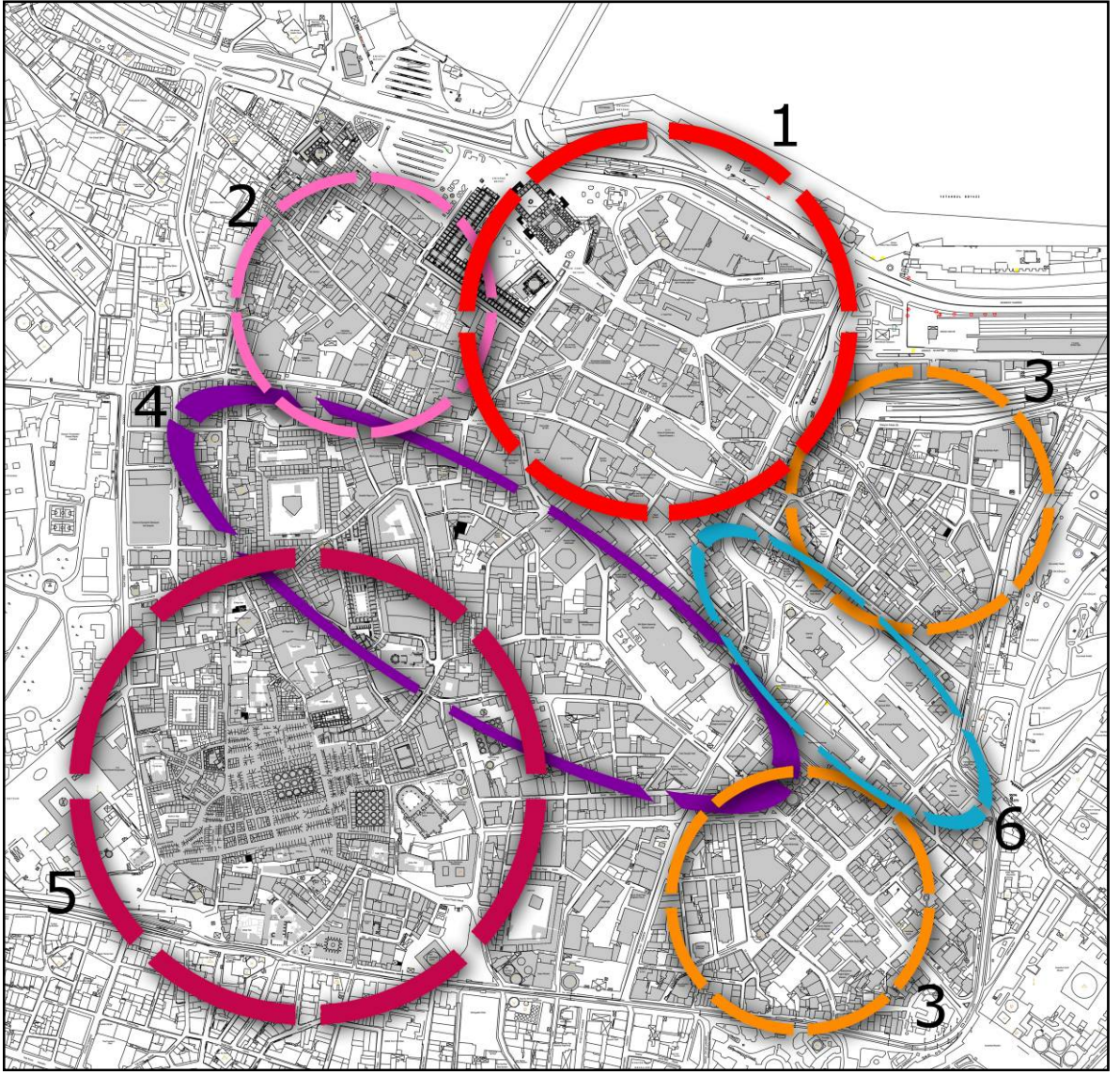


Şekil 4.2: Hocapaşa, Hobyar Mahallesi ve Çevresi Yayalaştırma Projesi (Çalışkan, 2011).

Yayalaştırma kapsamındaki sokak ve caddelerin isimleri sırası ile;

Ağa Sokak, Hakkı Tarık Us, Necip Efendi Sokak, Alacahamam Sokak, Hasırcılar Caddesi, Örücüler Kapısı Sk., Arıfpaşa Sokak, Yavaşça Şahin Sokak, Paçacı Sokak, Arpacılar Caddesi, İmameci Sokak, Paşa Camii Sk., Asmaaltı Caddesi, Kadioğlu Sokak, Rastıkçı Sokak, Aynacılar Sokak, Kalçın Sokak, Sabuncu Hanı Sk., Balkapanı Sokak, Kaputçular Sokak, Saka Mehmet Sk., Bestekar Basri Sokak, Katırcıoğlu Sokak, Sandalyeciler Sk., Bezciler Sokak, Kefeli Han Sokak, Selvili Mescit Sk., Büyükbaş Sokak, Kılıççılar Sokak, Sultan Mektebi Sk., Büyükpostane Sokak, Kızılhan Sokak, Sultan Mek.Çıkması, Cağaloğlu Hamam Sokak, Köprücü Sokak, Şeker Ahmet Paşa Sk., Celal Ferdi Gökçay Sokak, Kutlucu Sokak, Şeyh Davut Hanı Sk., Cemal Nadir Sokak (bir kısmı), Kutucular Caddesi, Tahmis Sk., Cömert Türk Sokak, Küçük Yıldızhan Sokak, Tarakçılar Cd., Çadırcılar Caddesi, Limoncu Sokak, Tahtakale Cd., Çakmakçılar Yokuşu, Lütfullah Sokak, Tarakçılar Hanı Sk., Çarkçılar Sokak, Macuncu Sokak, Tasvir Sokak, Çarşıkapı Nuru Sokak, Mimar Vedat Sokak, Taşsavaklar Sk., Ceridehane Sokak, Mahmutpaşa Hamamı Sk., Tesbihci Sokak, Çökelik Sokak, Mahmutpaşa Yokuşu, Teskereci Sokak, Çuhacıhanı Sokak, Mangalçı Sokak, Tığcılar Sokak, Çeşneci Sokak, Han Arkası Çıkması Sokak, Hamidiye Caddesi, Deveoğlu Yokuşu Sokak, Marpuççular Caddesi, Tomruk Sokak, Direkli Hanı Sokak, Mengene Çıkması, Uzunçarşı Caddesi, Fındıkçılar Sokak, Mercan Camii Çıkması, Adem Yavuz Sokak, Fincancılar Sokak, Molla Fenari Sokak, Yeşil Dibekli Sokak, Gümüş Haneli Sokak, Mühürdar Emin Paşa Sk., Yorgancılar Cd., Hanımeli Sokak, Nargileci Sokak, Yalıköşkü Cd., Hacı Küçük Sokak, Narlı Bahçe Sokak, Nasuhiye Sokak'dır (Url-6).

Değerlendirme kapsamında araç trafiğine kapatılan 90 cadde ve sokaktan oluşan yaya bölgesi bir bütün içerisinde ele alınmış, oluşturulan yaya bölgesinin genel profili incelenmiş, fonksiyonların ve sektörlerin dağılımlarına göre farklı profillerin olduğu gözlemlenmiştir. Bu bağlamda ortaya çıkan profillere göre alt bölgeler oluşturulmuştur. Oluşturulan alt bölgeler Şekil 4.3'de gösterilmiştir.



Şekil 4.3: Proje alanının alt bölgeleri (Çalışkan, 2011).

Proje alanı, fonksiyonların ve sektörlerin dağılımlarına göre incelenmiş ve 6 adet alt bölgeden oluştuğu sonucuna varılmıştır. Bunlar;

1. Değerlendirme Bölgesi
2. Tahtakale Bölgesi
3. Hocapaşa ve Alemdar Bölgeleri
4. Hanlar Bölgesi
5. Kapalıçarşı Bölgesi
6. Bab-ı Ali Bölgesi

Fonksiyonları ve sektörlerin dağılımına göre oluşturulan bölgeleri inceleyecek olursak;

Değerlendirme bölgesi olarak adlandırılan alan Tarihi Yarımada'nın en önemli giriş noktalarından biridir. Eminönü Meydanı, Yeni Camii ve Mısır Çarşısı gibi kentsel kamusal alanları da içerisinde bulunduran bölge geleneksel ticaret, parakende ticaret ve çeşitli hizmet fonksiyonlarını bünyesinde bulundurmakta ve diğer alanlardan bu özellikleri ile ayrılmaktadır.

Tahtakale bölgesi Mısır Çarşısı'nın güneybatısında, Mercan'la Rüstem Paşa Camii ve Hasırcılar Caddesi arasında kalan alanı kaplamaktadır. Geleneksel ticaret ve parakende ticaret fonksiyonlarını bünyesinde bulundurmaktadır ve bu alanda oldukça yoğun bir ticaret akışı yaşanmaktadır.

Hocapaşa ve Alemdar bölgeleri Topkapı Sarayı ve Gülhane'nin batısında bulunan alanda yer almaktadır. Parakende ticaret, konaklama ve konut fonksiyonlarını içermektedir. İstanbul'un tarihsel ve turistik açıdan en önemli merkezi konumundaki Sultanahmet bölgesine sınır teşkil etmekte ve bu alana hizmet sağlamaktadır.

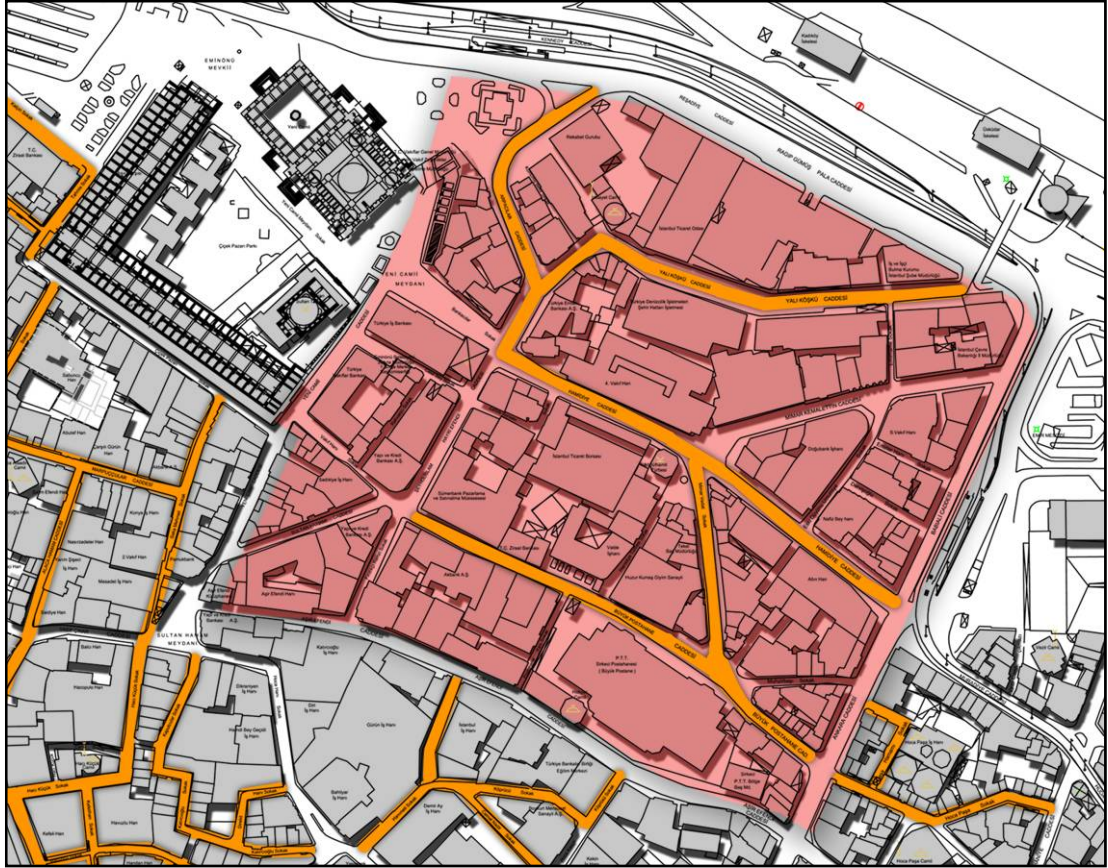
Hanlar Bölgesi taşımış olduğu tarihi ve ticari kimlik ile Tarihi Yarımada'nın ve İstanbul'un en önemli ve canlı ticaret merkezlerinden biri konumundadır. Toptan ticaret, parakende ticaret, geleneksel ticaret ve imalat içerdiği fonksiyonlar arasındadır.

Kapalıçarşı ve çevresi bölge içinde çok önemli bir alt merkez konumundadır. Özellikle Kapalıçarşı turizm açısından İstanbul için büyük önem taşımaktadır. Bugün Çarşı içinde yaklaşık 3000 dükkan bulunmakta ve bunların büyük çoğunluğunu kuyumcular oluşturmaktadır. Altın ve gümüş satış birimlerinin yanında; kürk, deri, giyim eşyası, halı, hediyelik eşya, kilim vb. turistik satışlara yönelik dükkanlar bulunmaktadır.

Bab-1 Ali bölgesi ise İstanbul Valiliği ve Kaymakamlık gibi metropol ölçeğinde hizmet veren idari faaliyetleri barındırmaktadır. Bu özelliği ile tarihten günümüze Tarihi Yarımada'nın bir merkez olma özelliği bu bağlamda da devam etmekte ve bu bölge proje alanı içerisinde idari fonksiyonları ile ön plana çıkmaktadır.

Değerlendirme bölgesi farklı kullanım alanlarını ve fonksiyonları birarada buldurması, Tarihi Yarımada'nın en önemli giriş noktalarından biri olması, önemli kamusal alanlara sahip olması, kentin ve bölgenin simge öğelerinin alanda varoluşu,

odak noktası olarak tanımlanacak mekanların bulunması, idari anlamda kamu binalarının bulunması, tarihi özelliği ve ticari çeşitliliği nedenleri sonucunda seçilmiştir. Bölge, bankaların, tarihi hanların, kentin çekim merkezi olan Eminönü meydanının ve ulaşım noktalarının birleştiği bir alan olmasından dolayı İstanbul'un en yoğun kullanılan çekim merkezlerinden biridir. Şekil 4.4'de değerlendirme alanını detaylı bir şekilde görülebilmektedir.



Şekil 4.4: Değerlendirme alanı (Çalışkan, 2011).

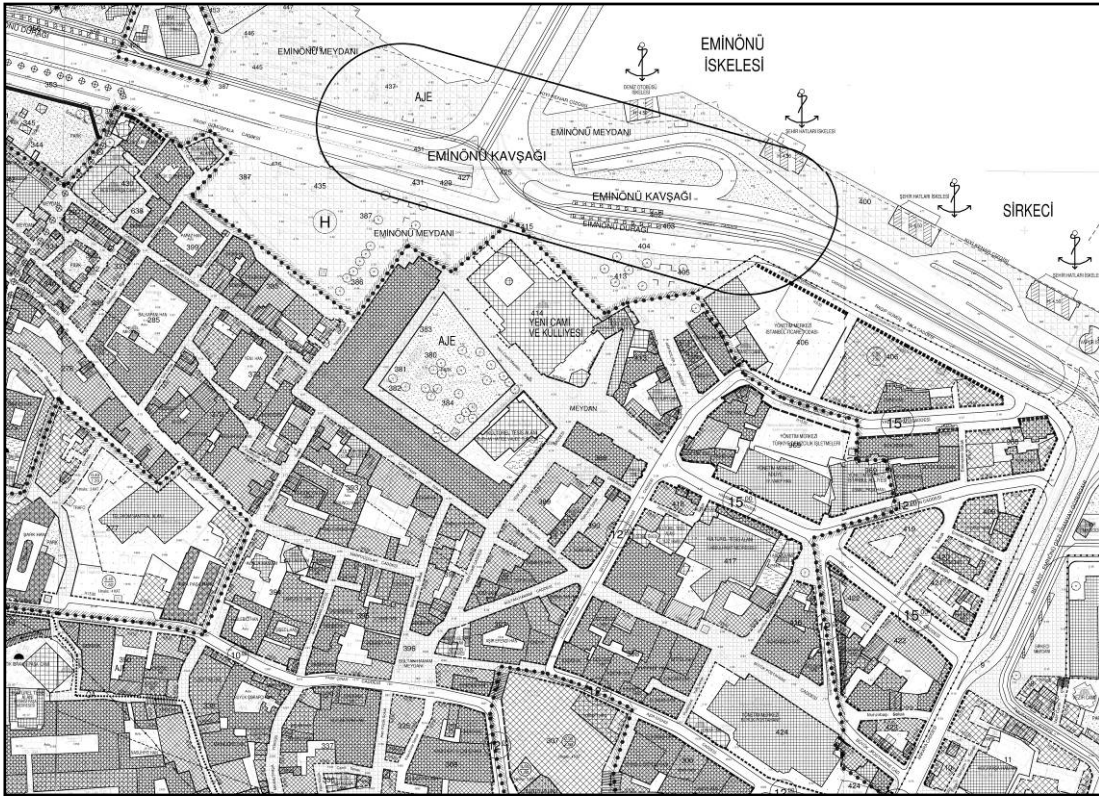
Değerlendirme alanı içerisinde proje kapsamında yayalaştırılan Vakıf Hanı Sokak, Hamidiye Caddesi, Yeni Camii Caddesi, Şeyhülislam Hayri Efendi Caddesi, Bankacılar Sokak, Büyük Postane Caddesi, Mimar Kemallettin Caddesi, Mimar Vedat Sokak, Yalı Köşkü Caddesi, Arpacılar Caddesi, Eski Duyunu Umumiye Sokak, Dervişoğlu Sokak ve Emirler Hanı Sokak bulunmaktadır.

4.4. Değerlendirme Analizleri

Değerlendirme alanında kamunun öncelikleri belirlenmeye çalışılmış ve kamu yararı kavramının toplumun her kesimini kapsayıp kapsamadığı, bu alandan hangi toplulukların ağırlıklı olarak faydalanacağı ve mekanın ne ölçüde kamusallaştığı

araştırılmıştır. Bu bağlamda alan farklı analiz yöntemleri incelenmiş ve alanın yayalaştırma sonrası durumu detaylı bir şekilde araştırılmıştır. Analizler sonucunda mekanın işlevselliği, uygulamanın durumu, kullanıcının memnuniyeti konularında problemler ve sorunlar belirlenmeye çalışılmıştır. Bu çalışma mekanda yapılan gözlem sonuçları ve kullanıcılar ile yapılan anket çalışmalarının değerlendirilmesi sonucunda oluşturulmuştur.

Kamusal bir mekanda kamu yararından kolaylıkla bahsedebilmek ve kamu yararını ölçebilmek için gereken ölçütlerin başında alanın planlanması ve tasarımının yapılmış olması gerekmektedir. Bu bağlamda mekanın planın olması kamu yararının kolay bir şekilde ölçülebilmesi adına birincil koşul olarak karşımıza çıkmaktadır.



Şekil 4.5: 1/1000 Uygulama Nazım İmar Planı, (Şehir Planlama Müdürlüğü, 2005).

Değerlendirme alanının plan incelemesi ve yorumunun yapılabilmesi için ilk olarak Tarihi Yarımada 1/5000 ve 1/1000 Koruma Nazım İmar Planı hazırlık süreçlerinin incelenmesi gerekmektedir (Şekil 4.5).

Tarihi Yarımada 1/5000 ve 1/1000 Koruma Nazım İmar Planı İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 26.01.2005 gün 399 sayılı Kararı ile de uygun görülmüş ve akabinde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanınca 30.04.2005 tarihinde onaylanmıştır. Ancak Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent

Şubesinin açtığı dava sonucunda; 30.04.2005 onaylı 1/5000 ölçekli Tarihi Yarımada (Eminönü-Fatih) Koruma Amaçlı Nazım İmar Planının uygun bulunduğu ilişkin İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 26.1.2005 tarih ve 399 sayılı kararı, İstanbul 8. İdare Mahkemesi'nin 2006/388 esasında açılan davada, anılan mahkemenin 29.11.2007 tarihli ve K:2007/2444 sayılı kararı ile usul yönünden iptal edilmiştir. 26.03.2008 tarih, 2015 sayılı İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Kararı ile 1/1000 ölçekli Eminönü Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planının ilke, esas, plan notları ve şu ana kadar yapılmış olan tadilatlarıyla beraber geçiş dönemi koruma esasları ve kullanma şartları olarak kabulüne, 1/5000 ölçekli Tarihi Yarımada (Eminönü-Fatih) Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ile ilgili müzakerelerin devamına" karar verilmiştir. Yine Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesinin açtığı dava sonucunda "26.1.2005 tarih ve 402 sayılı kararla uygun bulunmuş olan 1/1000 ölçekli Fatih Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı ve 26.01.2005 tarih ve 403 sayılı kararla uygun bulunmuş olan 1/1000 ölçekli Eminönü Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planının ilke, esas, plan notları ve şu ana kadar yapılmış olan tadilatlarıyla beraber geçiş dönemi koruma esasları ve kullanma şartları olarak kabulüne," ilişkin kısmının iptaline karar verilmiştir. Tüm bu süreç sonucunda Tarihi Yarımada 1/1000 ve 1/5000 Koruma Nazım İmar Planı tamamen iptal edilmiş ve IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 26.03.2008 tarih, 2015 ve 02.07.2008 tarih, 2175 sayılı kararları gereği Tarihi Yarımada 1/5000 ölçekli plan çalışmaları İstanbul Büyük Şehir Belediyesi Şehir Planlama Müdürlüğü tarafından başlamıştır. Şehir Planlama Müdürlüğü tarafından tamamlanan plan Büyükşehir Meclisince onaylanmış olup halen koruma kurulları tarafından incelenmektedir.

Tüm bu plan süreçlerinin ardından 2005 yılında onaylanan Tarihi Yarımada Koruma Nazım İmar Planının değerlendirme alanı ile ilgili almış olduğu kararları inceleyecek olursak; mevcutta anıt eser ve sivil mimari örnekler alanda yoğun olarak bulunmakta olup plan tüm bu tescilli yapıları eklentilerinden arındırarak, restore ederek ve bazı alanlarda ihya kararları vererek koruma yoluna gitmiştir. Çevreye zarar veren çeşitli imalat kollarını Tarihi Yarımada dışına desantralize etmiş, parakende ticaret, geleneksel ticaret, idari, hizmet fonksiyonlarını mekana adapte etmeye çalışmıştır: Ayrıca lastik tekerlekli taşıt trafiğini minimuma indirerek yayalaştırma kararları geliştirmiştir.



Şekil 4.7: Tescilli eserler (Şehir Planlama Müdürlüğü, 2003).

Şekil 4.7’de değerlendirme alanında var olan tescilli eserler ve mekandaki yoğunlukları kolaylıkla incelenebilmektedir.

4.4.1. Gözlem analizleri

Tez çalışmasında mekan kentsel tasarım kriterlerinden faydalanılarak irdelenmiş ve yine mekanın kullanıcıya ne ölçüde kaliteli ve konforlu bir kamusal alan sağladığı incelenmiştir. Bu yöntemde Gehl Architects grubunun mekan kalite çalışmalarından faydalanılarak çalışma gerçekleştirilmiş, kentsel kamusal mekanların fiziksel düzenlemesi, mekanı tanımlaması, bağlantıları, sınırları, kent mobilyaları, malzeme seçimleri ve mekansal elemanların yerleşimi konuları detaylı bir şekilde incelenmiştir. Gehl Architects grubunun mekan çalışma kriterlerini kategorik olarak sıralamak gerekirse;

Cepheler: Cephelerin çekiciliğinin derecelendirilmesi,

Sınırlar: Girişler, bina katları ve fonksiyonların belirlenmesi,

Gece Durumu: Gece kullanımı ve güvenlik durumunun belirlenmesi,

Kentsel Elemanlar: Kentsel elemanların tanımı, yerleşimi ve miktarının belirlenmesi,

Yol Döşemesi: Malzeme seçimi ve seçilen malzemenin kalitesinin belirlenmesi,

Görüntüler ve Manzaralar: Mekandaki önemli görünüşler, peyzaj ve alandaki önemli yapıların belirlenmesi,

Park Yeri: Park alanlarının detaylı bir şekilde (özel araçların park alanları, bisiklet park alanları vs.) sınıflandırılması ve analiz edilmesi,

Rüzgar/Gürültü: Mekanda rüzgar alan yerlerin ve gürültü noktalarının belirlenmesi,

Erişilebilirlik: Tekerlekli sandalye veya çocuk arabası ile ulaşımın kolaylıkla sağlanabilirliğinin gözlem analizinde irdelenmesi, olarak karşımıza çıkmaktadır (Gehl Architects, 2004).

Bu gözlem yöntemi ile elde edilen veriler değerlendirme alanına işlenerek sembolik gösterimler aracılığı ile haritalandırılmıştır. Mekanda farklı zamanlarda çekilen fotoğraflar ile problemler tanımlanıp mekânın fiziksel koşulları gözler önüne serilmiştir, hafta sonu ve hafta içi olmak üzere günün farklı üç saatinde (sabah-öğle-akşam) gözlemler yapılmıştır. Alanda yapılan yaya sayımları ile alanın kullanım yoğunluğu ortaya konmuştur.

Gözlem analizi çalışmaları bağlamında değerlendirme alanının oluşturulan bir çok bileşen incelenmiştir. Bu bileşenler arasında ilk olarak mekanda varlığını sürdüren tüm binaların ve onların yüzeylerini oluşturan tüm bileşenler incelenmiş, fotoğrafları çekilmiş, mekandaki tüm binaların giriş ve çıkış noktaları paftalaştırılmıştır. Şekil 4.11’de görüldüğü üzere başta Hamidiye ve Büyük Postane Caddesi gibi değerlendirme alanının omurgası konumundaki alanlar başta olmak üzere tüm yolların ve caddelerin oldukça yoğun bir şekilde kullanıldığı gözlemlenebilmektedir.

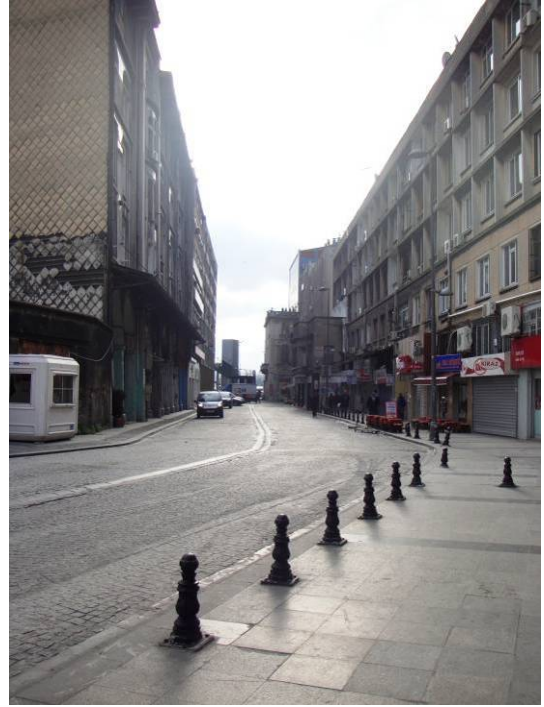


Şekil 4.8: Hamidiye Caddesi (Çalışkan, 2011).

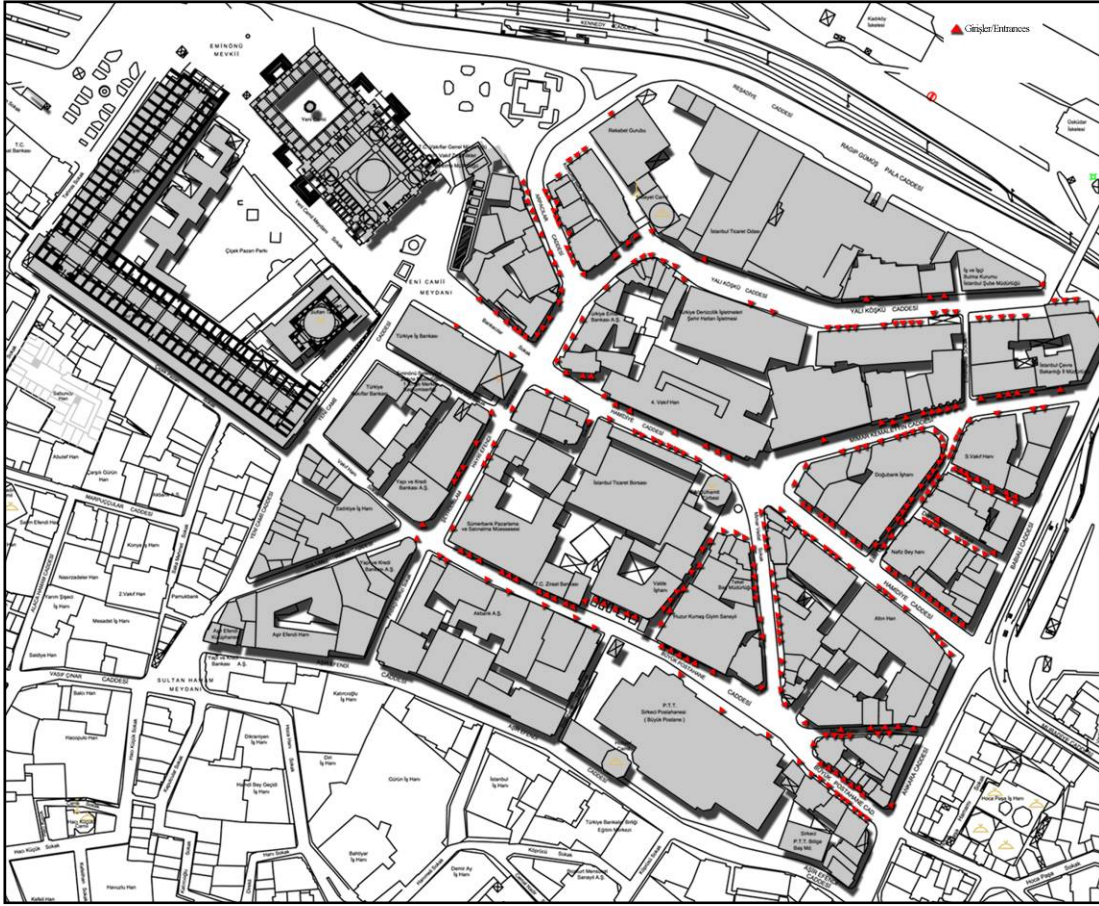


Şekil 4.9: Büyük Postane Caddesi (Çalışkan, 2011).

Bab-ı Ali Caddesi ve Ankara Caddesi'nin yoğun kullanımı, tramvayın geçiş güzergahı ve Sirkeci Garı'nın da etkisi bu caddelerin çevresinde yoğun bir kullanım alanı yaratmaktadır. Sadece Yalı Köşkü Caddesinde kullanım yoğunluğu seyrekleşmekte ve ıssızlaşmaktadır (Şekil 4.10). Alanda yapılan çalışma gezilerinde de bu özellik gözden kaçmamıştır.



Şekil 4.10: Yalı Köşkü Caddesi (Çalışkan, 2011).



Şekil 4.11: Değerlendirme alanındaki yapıların girişleri (Çalışkan, 2011).

Değerlendirme alanı içerisinde yer alan aydınlatma elemanları, çöp kutuları, peyzaj elemanları, oturma grupları, trafik işaretleri ve ışıkları, telefon kabinleri, gazete bayileri, büfeler ve güvenlik elemanları incelenmiş, mekan içerisindeki konumları saptanmış ve görselleştirilmiştir. Şekil 4.15 incelendiğinde başta Hamidiye Caddesi ve ona açılan yollar fonksiyonları ve kullanım şekillerine de bağlı olarak oldukça kalite bir şekilde aydınlatılmıştır. Büyük Postane Caddesi, Arpacılar Caddesi, Yeni Cami Caddesi, Hamidiye Caddesi ve bu caddelere açılan sokaklar aydınlatma elemanları açısından yeterli görülmüştür (Şekil 4.12, Şekil 4.13). Ayrıca alanda yapılan geziler sırasında alanda yer alan aydınlatma elemanlarının birkaç tipten oluştuğu tespit edilmiştir.



Şekil 4.12: Aydınlatma elemanları (Çalışkan, 2011).

Arazi çalışmaları sırasında çöp kutularının belli aralıklarla mekana yayıldığı gözlemlenmiş, Hamidiye ve Büyük Postane Caddelerinde ise sayılarının oldukça arttırıldığı gözlemlenmiştir (Şekil 4.13). Aydınlatma elemanları gibi çöp kutularında da mekanda çeşitlilik gözlenmekte ve mekan ile uyumsuz bir görünüm oluşturmaktadır. Değerlendirme alanı içerisinde yer alan çöp kutuları ve temizlik birimlerinin yeterli olduğu kolaylıkla söylenebilmektedir.

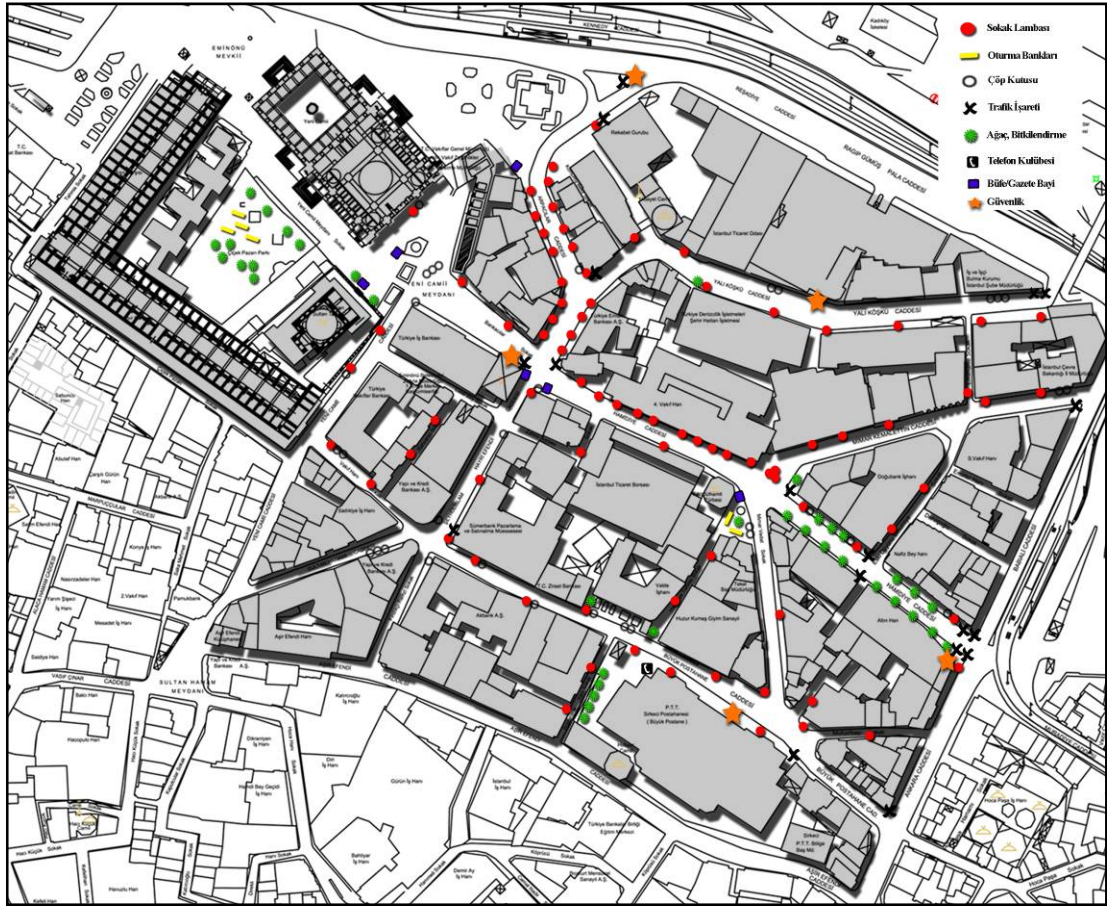


Şekil 4.13: Çöp kutuları (Çalışkan, 2011).

Şekil 4.14’de de kolaylıkla görüleceği üzere mekanda değerlendirme alanında yer alan banklar ve oturma elemanları Yeni Camii çevresinde, Çiçek Pazarı mevkinde toplanmakta, sokak içlerinde ve cadde üzerinde yer almamaktadır. Mekanda yer alan oturma elemanları oldukça yetersiz olarak tespit edilmiştir.



Şekil 4.14: Oturma elemanları (Çalışkan, 2011).



Şekil 4.15: Kent mobilyaları ve konumları (Çalışkan, 2011).

Hamidiye Caddesi, Büyük Postane Binasının çevresi, Çiçek Pazarı Meydanı ve çevresinde peyzaj elemanlarının ve ağaçların yer aldığı tespit edilmiştir. Değerlendirme alanı yeşil alanlar bağlamında yetersiz kalmakta, ağaçlandırma çalışmalarına ihtiyaç duymaktadır (Şekil 4.16).



Şekil 4.16: Değerlendirme alanı içerisinde yer alan bitkilendirme (Çalışkan, 2011).

Yapılan incelemelerde mekanda büfe, gazete bayilerin belli noktalarda konumlandığı ancak yetersiz sayıda olduğu görülmektedir (Şekil 4.17). Aynı zamanda günümüz teknolojisinin gelişmesi ile telefon kulübelerinin kullanımına çok rağbet olmamasına karşın mekanda telefon kulübeleri sadece Postane binasının yanında görülmektedir. Kullanıcıların ihtiyaçları ve gereksinimleri açısından birçok fonksiyonun mekanda eksikliği gözlenmektedir.



Şekil 4.17: Kent elemanları (Çalışkan, 2011).

Hamidiye ve Büyük Postane Caddelerinin diğer yollar ve sokaklar ile kesiştiği alanlarda trafik işaretleri yer almakta, Reşadiye Caddesi ve Ankara Caddelerine açılan alanlarda ise trafik ışıkları bulunmaktadır. Ayrıca alanın yayalaştırıldığına dair bilgilendirme afişleri, özel araçların mekana giriş saatlerini belirtilen tabelalar da değerlendirme alanı içerisinde yer almaktadır. Yayalaştırma uygulamalarının kontrolünün sağlanabilmesi, çeşitli güvenlik sorunlarının çözümlenebilmesi ve mekanda yer alan hareketli yol engelleyicilerin kontrolünün sağlanması amacı ile alan içerisinde güvenlik noktaları da yer almaktadır (Şekil 4.18).



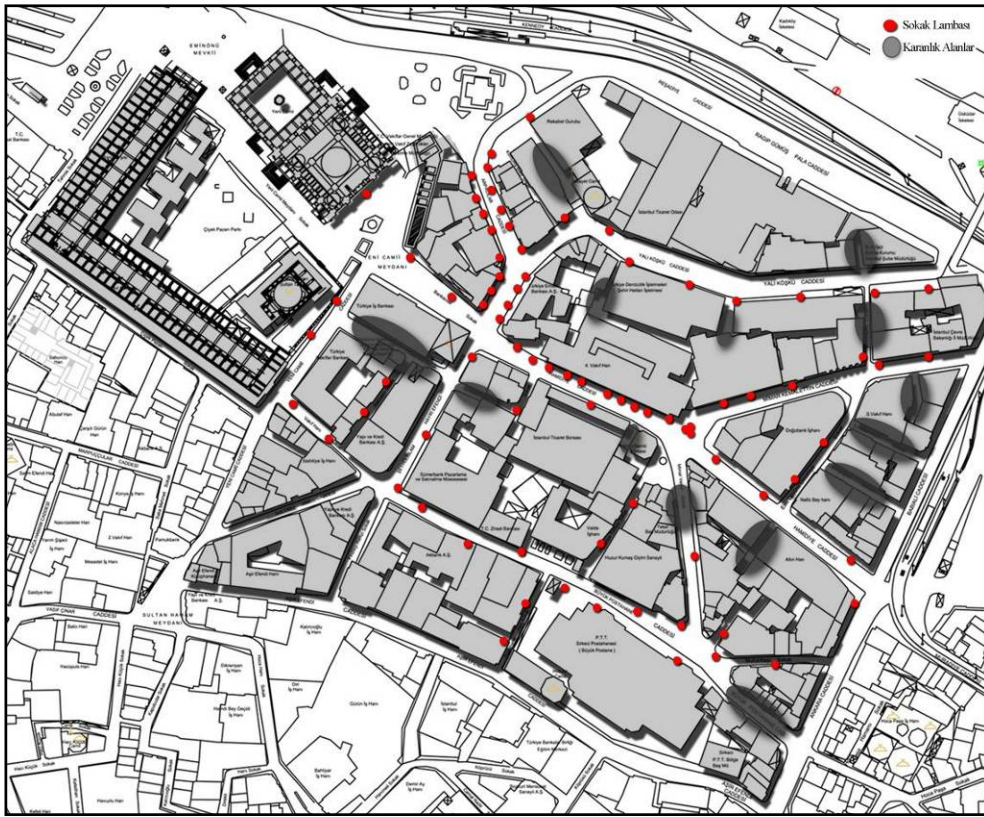
Şekil 4.18: Hareketli yol engelleyicileri ve güvenlik noktaları (Çalışkan, 2011).



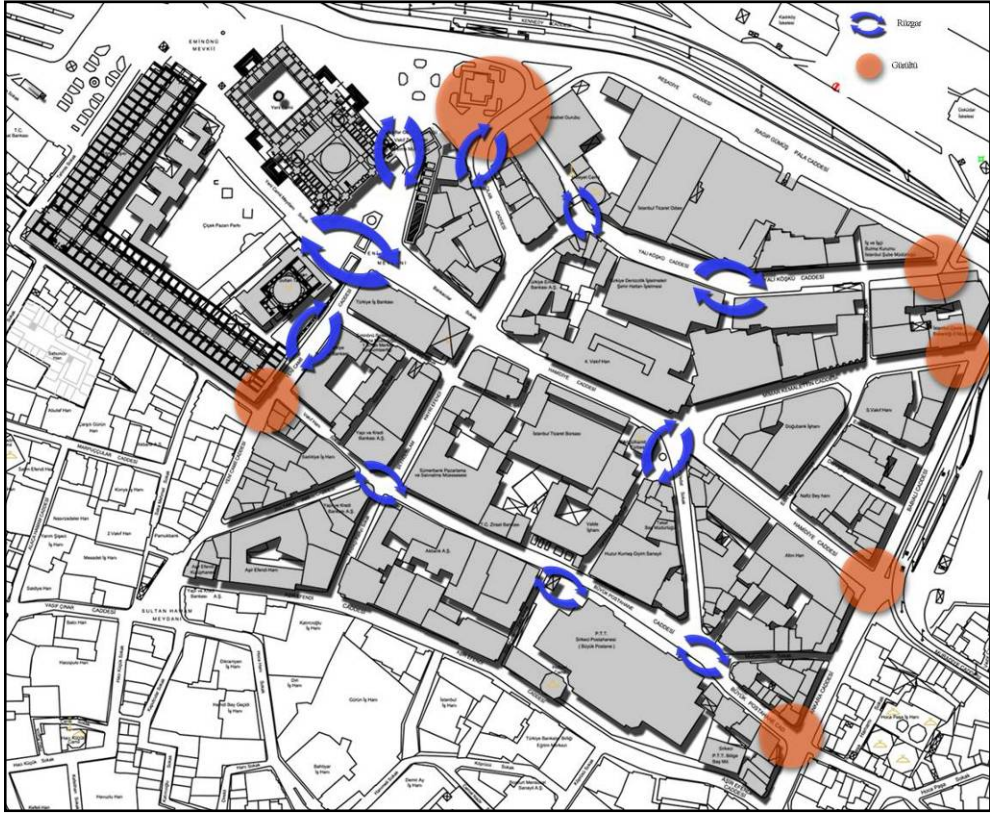
Şekil 4.19: Alandaki engellerin kamu yararı bakımından karşılaştırılmalı değerlendirmesi (Çalışkan, 2011).

Şekil 4.19’da gösterildiği gibi değerlendirme alanında her türlü kullanıcı açısından engel oluşturacak bazı kentsel öğeler bulunmaktadır. Bu engeller kullanıcıların alan içerisinde yaya akışlarını engellemekte ve zorlaştırmaktadır.

Hamidiye ve Büyük Postane Caddeleri ve onlara açılan sokaklar tasarım ve düzenleme bağlamında herhangi bir sorun içermemekte, mekan içerisinde güvenli bir alan duygusunu kolaylıkla yaratabilmektedir. Ancak değerlendirme alanı içerisinde yer alan, köhnemeye yüz tutmuş, dar sokak yapısına sahip ve aydınlatma elemanlarının yetersiz olduğu alanlar Şekil 4.20’de işaretlenmiştir.



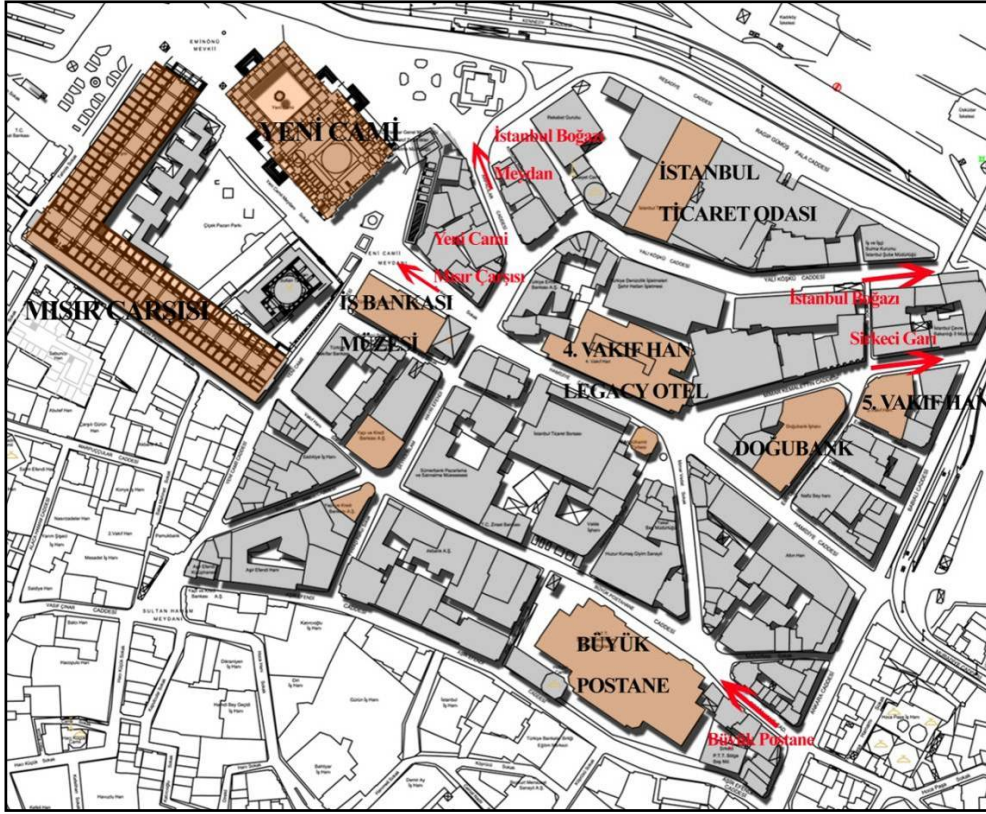
Şekil 4.20: Değerlendirme alanındaki karanlık alanlar (Çalışkan, 2011).



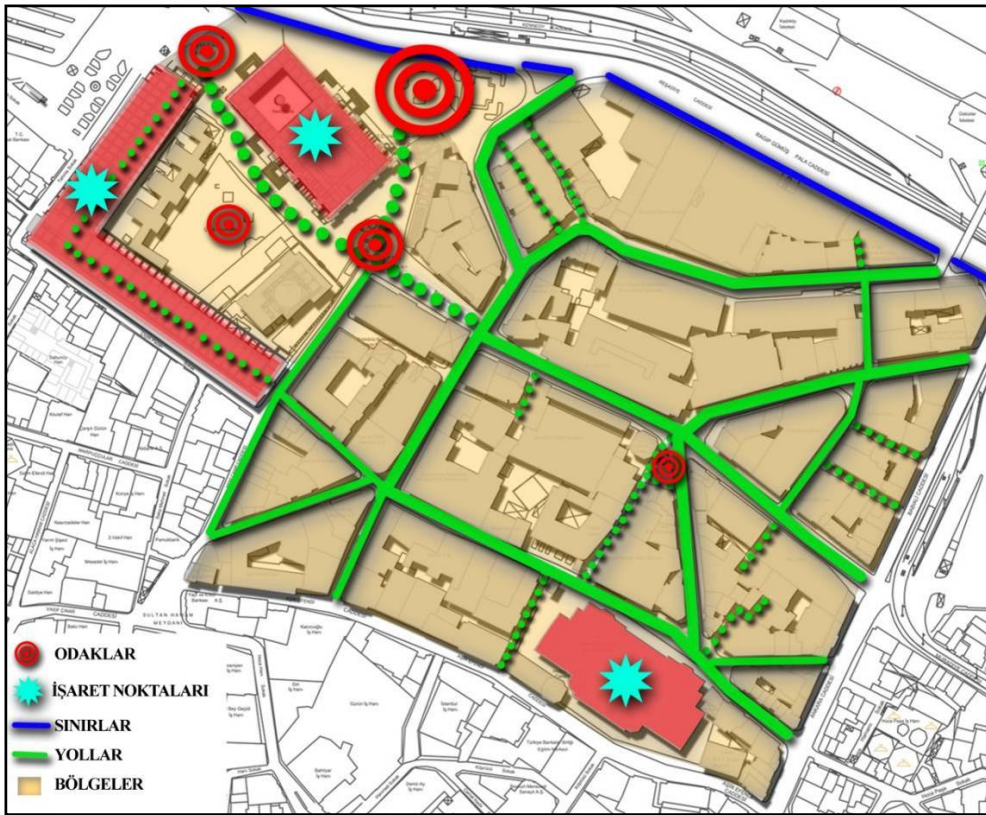
Şekil 4.21: Değerlendirme alanındaki gürültü ve rüzgar alanları (Çalışkan, 2011).

Değerlendirme alanında yer alan cadde ve sokakların Reşadiye Caddesi, Bab-ı Ali ve Ankara Caddelerine açılan noktalarında ve Mısır Çarşısının girişlerindeki bölgelerde gürültülü alanlar tespit edilmiştir. Ayrıca çalışma alanı içerisinde yer alan cadde ve sokakların kesiştiği noktalarda ve meydanlara açılan bölgelerde rüzgarlanmanın arttığı gözlemlenmiştir. Şekil 4.21’de değerlendirme alanında yer alan gürültü ve rüzgarlanma alanları kolaylıkla okunabilmektedir.

Çalışma alanı içerisinde Mısır Çarşısı, Yeni Camii, 4. Vakıf Han, Büyük Postane Binası gibi oldukça önemli anıt eserler yer almaktadır. Ayrıca alan içerisinde çevredeki değerleri gözlemleyebildiğimiz önemli sürpriz noktaları bulunmaktadır. Mısır Çarşısı, Yeni Camii, Eminönü Meydanı, İstanbul Boğazı, Sirkeci Garı, Büyük Postane Binası, Mısır Çarşısı, 4. Vakıf Han gibi noktalara hakim vista alanları Şekil 4.22’de kolaylıkla görülebilmektedir.

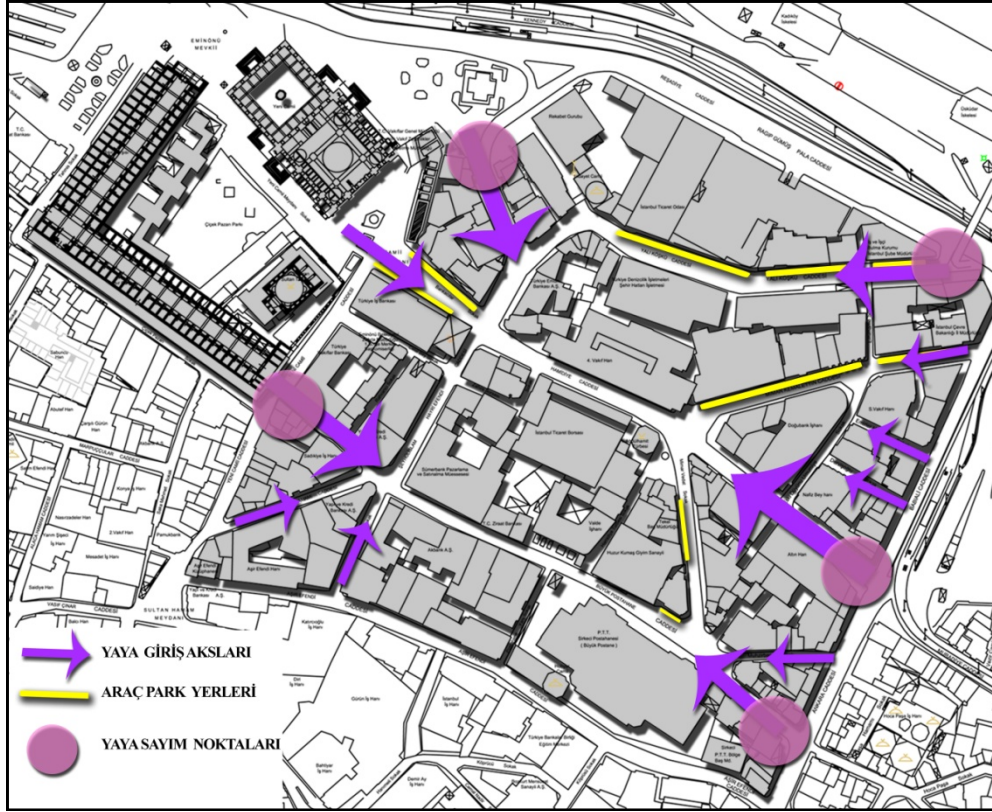


Şekil 4.22: Değerlendirme alanı içerisinde yer alan vista noktaları. (Çalışkan, 2011).



Şekil 4.23: İmaj paftası (Çalışkan, 2011).

Şekil 4.23'te görüldüğü gibi alanın imaj analizini incelediğimizde odak noktaların meydanlarda ve transfer merkezlerine yakın noktalarda bulunduğunu, işaret noktalarının ise alanın en önemli yapıları olan Mısır Çarşısı, Yeni Cami ve Büyük Postane Binası olduğu görülmektedir. Alanda geçişi engelleyen cadde en önemli sınırlayıcı olmaktadır. Ayrıca yolların birbiri ile bağlantısının bulunduğu ve alanın dokusundan dolayı çıkmaz ve dar sokakların bulunduğu görülmektedir.

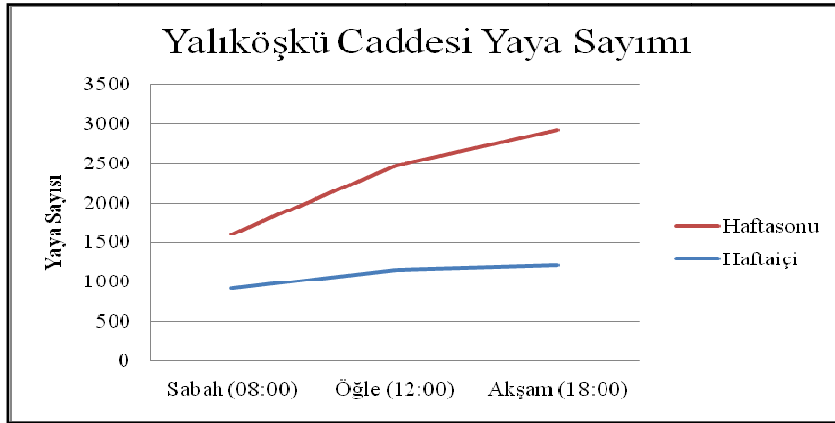


Şekil 4.24: Yaya akışı ve park alanları (Çalışkan, 2011).

Alanda araç park alanlarının çoğunlukla Yalıköşkü Caddesi çevresinde yoğunlaştığı görülmektedir. Adliye, İstanbul Ticaret Odası ve Maliye Bakanlığı'na ait hizmet binalarının bu alanda yoğunlaşması ve kamu araçlarının giriş çıkışlarının serbest olduğu göz önünde bulundurulursa park alanlarının bu bölgede yoğunlaşmasının en önemli nedenidir. Ancak alanda yeterli park alanı bulunmamakta ve yayalaştırma düzenlemesi ile kapatılan araç yerlerinin yayalaştırılan saatler arasında boş kullanıldığı görülmektedir. Şekil 4.24'te gösterildiği gibi yaya akışını inceleyecek olursak, Bankacılar Caddesi ve devamı olan Hamidiye Caddelerinin alanda en yoğun yaya akışının gerçekleştiği bölgedir. Cadde üzerinde bulunan bulunan yoğun ticari alanlar ve otel alanının bu yoğunlaşmayı etkilediği görülmektedir. Bunun yanı sıra

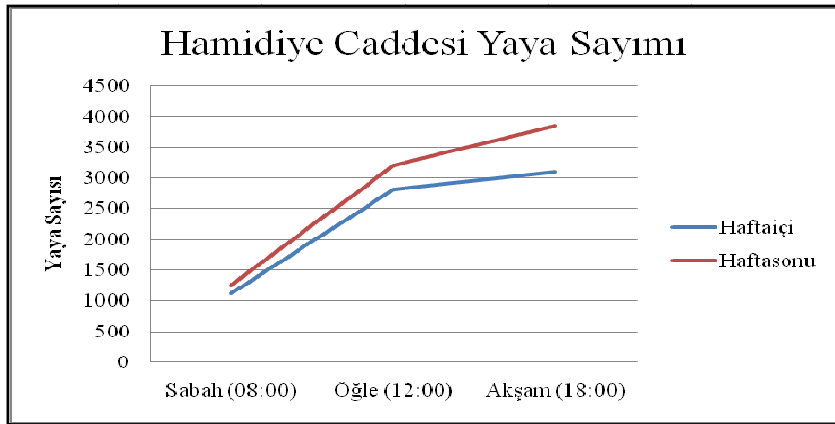
Mısır çarşısı çıkışı ve Postane aksınında özellikle gün içinde yoğun bir şekilde kullanıldığı görülmektedir.

Alanda yaya akışının kullanımını ifade etmek üzere çeşitli noktalardan gün içerisinde sabah, öğle ve akşam saatlerinde haftaiçi ve haftasonu olmak üzere yaya sayımları yapılmış, farklı kullanım zamanlarında yaya yoğunluğunun farklılıkları gözlemlenmiştir. Yaya sayımlarında bazı hususlara dikkat edilmiştir. Sayımlar sabah, öğle ve akşam saatlerinde birer saat olmak üzere yapılmıştır. Sayım noktalarında yayaların tek yön kullanımları göz önünde bulundurulmuştur.



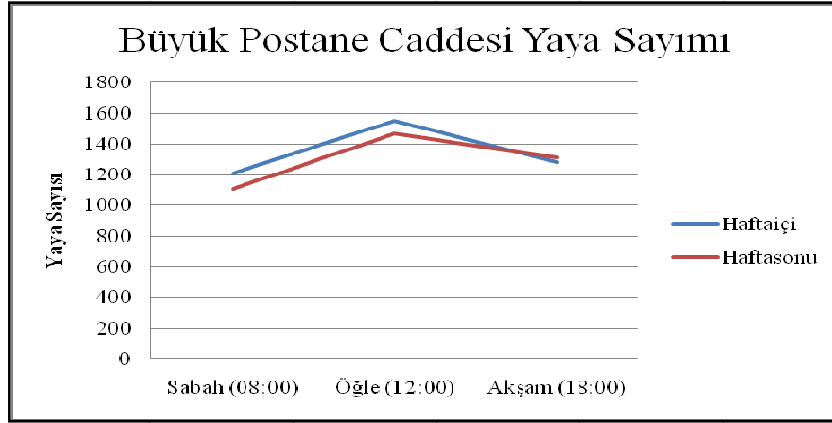
Şekil 4.25: Yalıköşkü Caddesi yaya sayımı (18.05.2011-21.05.2011).

Şekil 4.25'te gösterildiği üzere Yalıköşkü Caddesinde yapılan yaya sayımlarında alanın haftasonu kullanımının haftaiçi kullanımına göre daha yoğun olduğu gözlemlenmiştir. Alana girişte bulunan üst geçidin kullanımının yoğun olmasına rağmen alana giriş yönünde yapılan sayımda da görüldüğü üzere kullanıcıların tramvay ya da diğer akslara yöneldiği izlenmiştir.



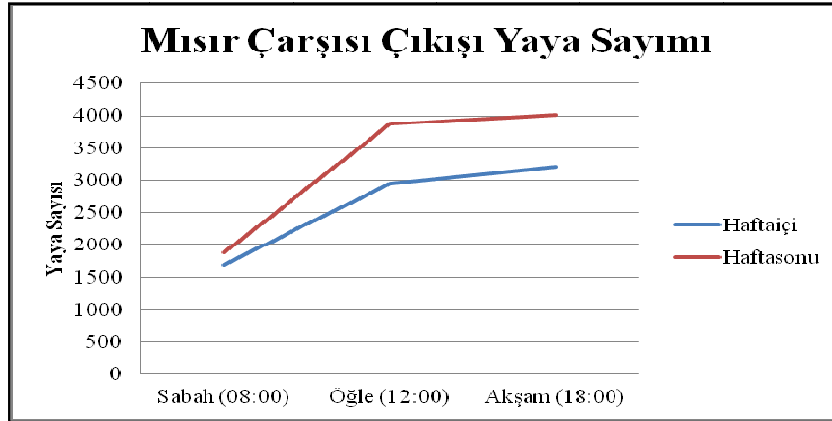
Şekil 4.26: Hamidiye Caddesi yaya sayımı (18.05.2011-21.05.2011).

Hamidiye Caddesinde yapılan yaya sayımlarında alanın en yoğun kullanılan aksı olduğu Şekil 4.26’da olduğu gibi gösterilmiştir. Haftasonu kullanımının daha yoğun olduğu ve sabah ve akşam saatlerinde kullanımın oranlarının farklılaştığı görülmüştür.



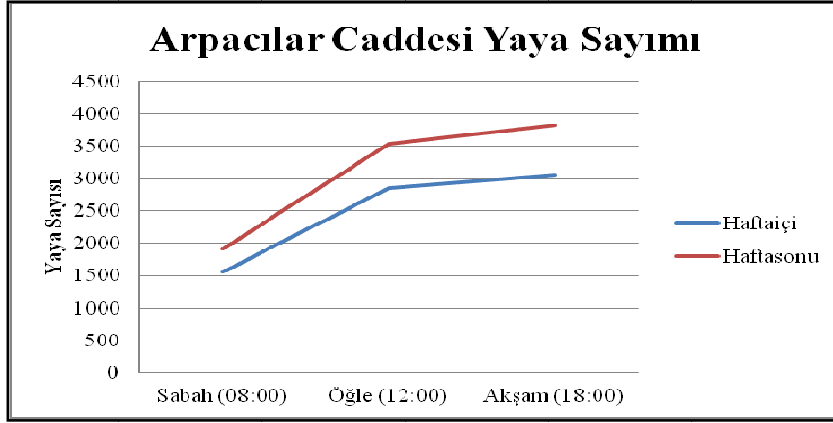
Şekil 4.27: Büyük Postane Caddesi yaya sayımı (18.05.2011-21.05.2011).

Şekil 4.27’de gösterildiği gibi büyük Postane caddesinin haftaiçi kullanımının haftasonu kullanımına oranla daha yoğun olduğu görülmüştür. Alanda bulunan bankalar ve postanenin bu kullanımı etki ettiği görülmüştür.



Şekil 4.28: Mısır Çarşısı’ s çıkışı yaya sayımı (18.05.2011-21.05.2011).

Şekil 4.28’de de görüldüğü üzere Mısır Çarşısı’nın yoğun kullanımından ötürü yaya yoğunluğunun fazla olduğu görülmektedir. Bu nedenle Mısır Çarşısının çıkışlarının çevresinden değerlendirme alanına doğru yoğun bir kullanım bulunmaktadır.

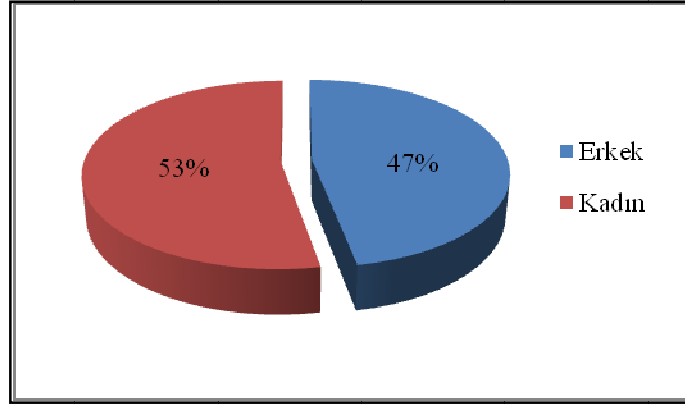


Şekil 4.29: Arpacılar Caddesi yaya sayımı (18.05.2011-21.05.2011).

Değerlendirme alanına Yeni Cami Meydanı ve alt geçiti geçerek ulaşılan Arpacılar Caddesi alanın doğu girişi durumundadır. Bu nedenle Şekil 4.29'da görüldüğü üzere alan yoğun bir kullanıma sahiptir. Ancak kullanıcıların Mısır Çarşısı ve çevresine yönelmesi nedeniyle alanın diğer girişlerine kıyasla yoğunluğunun daha az olduğu görülmektedir.

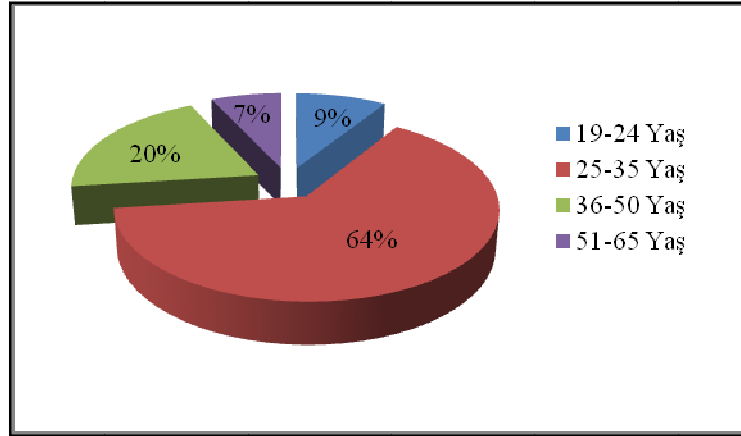
4.4.2. Anket analizleri

Değerlendirme alanında kullanıcıların mekan kullanımındaki algıları ve mekanı nasıl değerlendirdiklerini saptamak, tercih ve memnuniyetlerini ölçmek, ihtiyaçlarını belirlemek amacı ile anket yöntemi uygulanmıştır. Anketin genelinde literatür çalışmasına dayanan farklı araştırmacıların belirlediği ölçütlerden oluşturulan ortak bir tablo kullanılmış, kullanıcıların konfor, erişilebilirlik, kullanım şekilleri, mekansal aktiviteler ve sosyallik sorunsallarını saptayabilmek amacı ile çeşitli sorular sorulmuştur. Farklı kullanıcı profilleri ile 102 adet kullanıcı anketi ve 25 adet ticaret anketi yapılmış, yapılan ankette mekanın kullanıcıya ne tür anlamlar ifade ettiği araştırılmıştır. Elde edilen sonuçlar kodlanarak SPSS programı ile analiz edilmiş, çapraz sorgu çapraz sorgu yapılarak ilişki sınıflama (relational taxonomy classification) ve keşifsel veri analizi (exploratory data analysis) yöntemi ile soruların kendi başlıkları ve diğer başlıklar ile ilişkileri araştırılmıştır. Çıkan sonuçlar Excel ve Word ile görselleştirilerek gözlem analizleri ile birlikte incelenmiştir.



Şekil 4.30: Cinsiyet durumu.

Ankete katılan katılımcıların cinsiyete bağlı kullanıcı profilleri incelendiğinde Şekil 4.30'da belirtildiği gibi % 53'ünün kadın, % 47'nin erkek olduğu görülmektedir. Buradan hareketle mekandaki kadın ve erkek nüfuslarının birbirine denk ve/veya birbirine oldukça yakın olduğu ve değerlendirme alanının her iki cinsiyete de hitap ettiği sonucuna varabiliriz.

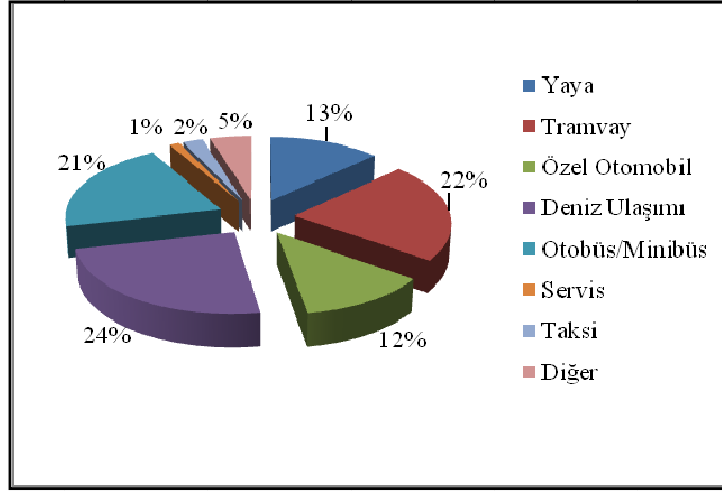


Şekil 4.31: Kullanıcıların yaş gruplarına göre dağılımı.

Şekil 4.31'de görüldüğü üzere alanı kullanan bireylerin büyük çoğunluğunun 25-35 yaş arasında olduğu görülmektedir. Bu nedenle mekanı kullanan profilin genellikle gençlerden oluştuğu gözlenmektedir.

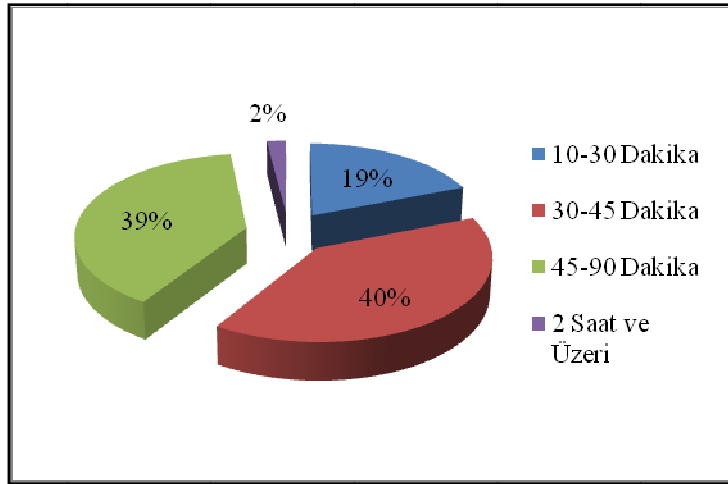
4.4.2.1. Erişilebilirlik

Değerlendirme alanında erişilebilirliğin ölçüldüğü çalışmalar kapsamında aşağıdaki gibi sonuçlara ulaşılmıştır.



Şekil 4.32: Mekana ulaşım türleri.

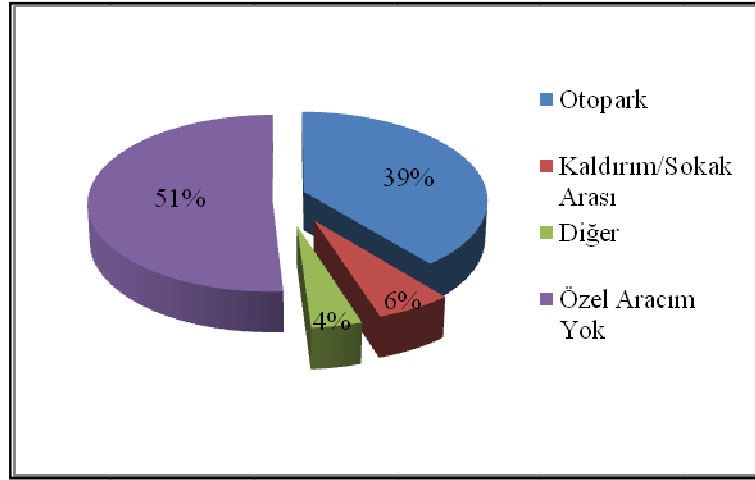
Anket çalışmasında kullanıcıların mekana erişiminin ölçüldüğü erişilebilirlik bölümünde anket çalışması yapılan kullanıcıların “Buraya genellikle hangi araç ile geliyorsunuz?” sorusuna verdikleri cevap toplu taşıma araçları olmuştur. Şekil 4.32’den de anlaşılacağı üzere toplu taşıma cevabını veren kullanıcıların homojen bir biçimde deniz ulaşımı, tramvay ve otobüs ile mekana ulaştıkları görülmektedir. Yaya ulaşımının ve özel otomobilin de ulaşım tercihleri arasında yer alması kullanıcıların alana farklı yollardan ulaşabildiklerini de kolaylıkla göstermektedir. Ayrıca alanın ulaşım açısından bir merkez olduğu ve deniz, kara ve raylı sistemlerin entegre bir şekilde alana hizmet verdiği de anket cevaplarının bir diğer ilgi çekici sonucudur.



Şekil 4.33: Seyahat süreleri.

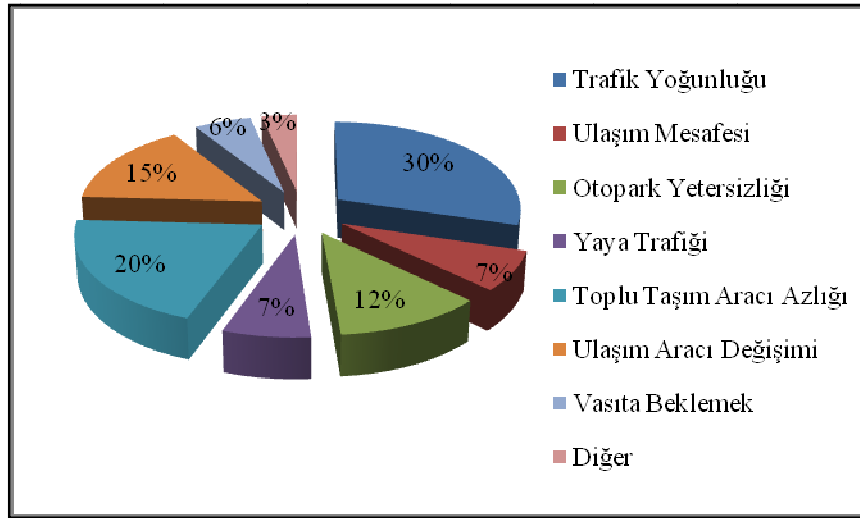
Kullanıcıların mekana olan erişim sürelerine bakıldığında, Şekil 4.33’de de görüldüğü üzere değerlendirme alanına erişimin genellikle 30 dakika ve 1,5 saatte arasında sağlandığını görmekteyiz. Bu noktadan hareketle kent içi trafik

yoğunluğunun ve metropol ölçeğinde yaşanan ulaşım sıkıntılarının değerlendirme alanına yapılan seyahatleri etkilediği sonucuna ulaşabiliriz.



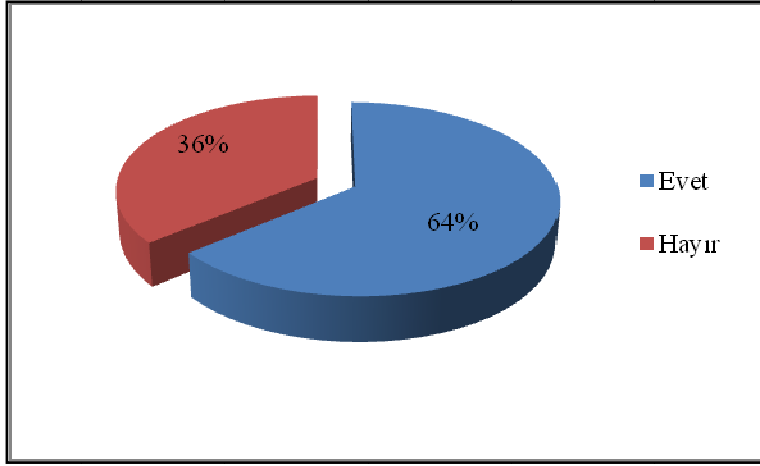
Şekil 4.34: Park alanları analizi.

Şekil 4.34 incelenecek olursa; “Eğer özel araç ile gelerseniz aracınızı nereye koyarsınız” şeklinde sorulan anket sorusuna mekanın kullanıcıların yarısı “özel aracım yok” cevabı vermiş, özel aracı olan kullanıcıların büyük bir kısmı ise otopark alanlarını tercih ettiklerini belirtmişlerdir.



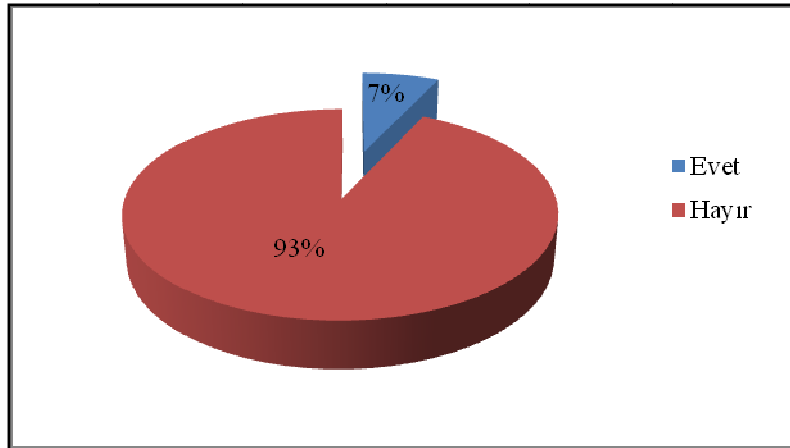
Şekil 4.35: Değerlendirme alanındaki ulaşım problemleri.

Değerlendirme alanına erişimdeki problemlerin incelendiği bölümde trafik yoğunluğunun en büyük problem olduğu Şekil 4.35’de görülmekte, bu sorunu takiben mekana erişimde ulaşım araçlarının azlığı ve birden çok ulaşım aracının değiştirilme zorunluluğu ikincil sorunlar olarak karşımıza çıkmaktadır.



Şekil 4.36: Değerlendirme alanı içerisindeki ulaşım kolaylığı.

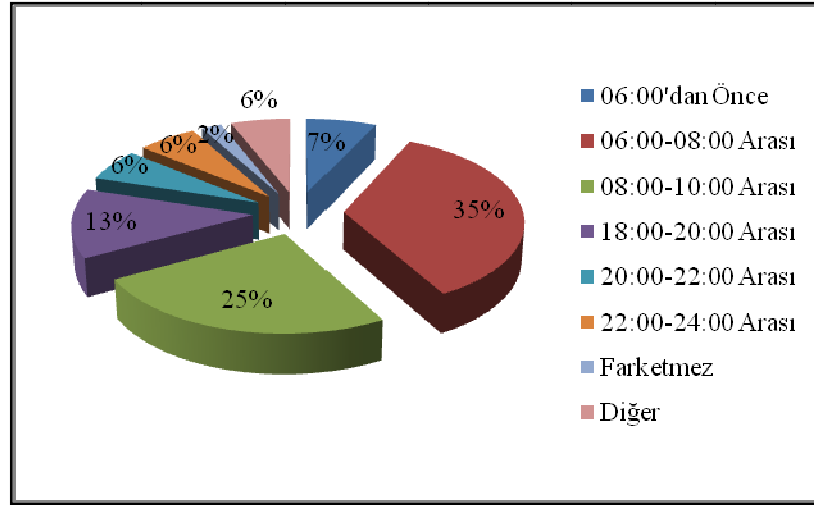
Şekil 4.36'da gözlenebildiği gibi kullanıcılar alanda hedeflerine erişmek istedikleri noktalara çoğunlukla kolay ve rahat bir şekilde ulaşmaktadırlar. Değerlendirme alanı içerisindeki mekanların birbiri içerisinde kompakt bir şekilde yerleşmiş oluşu ve alanın sahip olduğu organik ulaşım ağı alanda ulaşmak istenilen noktaya kolay ve rahat bir şekilde erişilmesine olanak sağlamaktadır.



Şekil 4.37: Kullanıcıların alanı araçları ile kullanma tercihleri.

Şekil 4.37'de anlaşıldığı gibi kullanıcıların neredeyse tamamı yaya yollarının sadece yayalara ait olması gerektiğini vurgulamak, kamu ve özel araçların girmesi ile yaya ulaşımının engellenmesini istememektedirler. Değerlendirme alanı ve çevresi perakende, geleneksel ticaret, idari ve hizmet fonksiyonlarını yoğunluklu olarak bünyesinde barındırdığı için çeşitli idari hizmetlerin görülebilmesi, ticari alanlara malzemelerin taşınabilmesi noktasından hareketle lastik tekerlekli ulaşımın belli saatler arasında yapılması gerekliliği ortak görüş olarak ortaya çıkmaktadır. Kullanıcılar ile yapılan anket çalışmasının sonuçları bağlamında Şekil 4.38'de de

kolaylıkla okunabildiği üzere sabah altı ile on arasında araçların mekanı kullanması gerekliliği ağırlıklı ortak görüş olarak karşımıza çıkmaktadır.

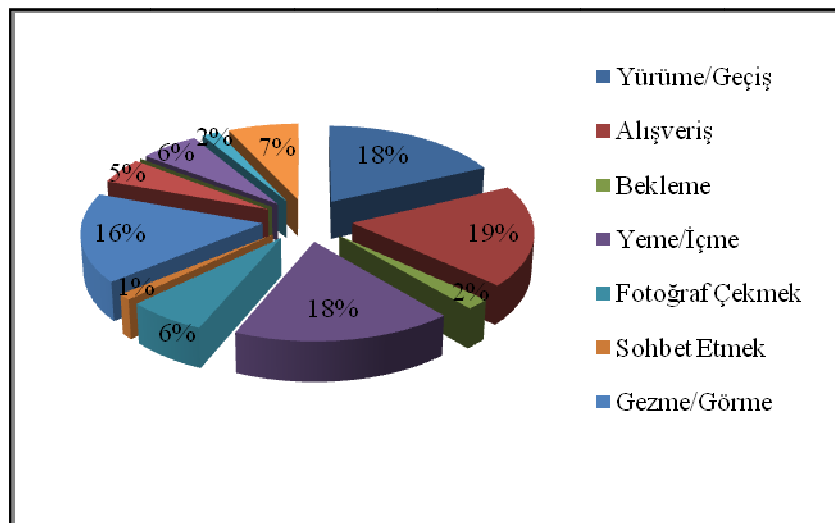


Şekil 4.38: Kamu ve özel araçlarının alanı kullanma tercihleri.

Alandaki kullanıcılar farklı farklı cevaplar vermiş olsalar bile iş saatleri ve rekreatif saatleri seçmekten kaçınmışlar sabah erken saatleri ve/veya iş çıkışı akşam saatlerini seçmeyi tercih etmişlerdir. Kullanıcılar yayalaştırılmış alanların kamusal bağlamında sürdürülebilir bir şekilde kullanılmasını tercih etmekte, lastik tekerlekli ulaşımın mekandan uzaklaşmasını tercih etmektedirler.

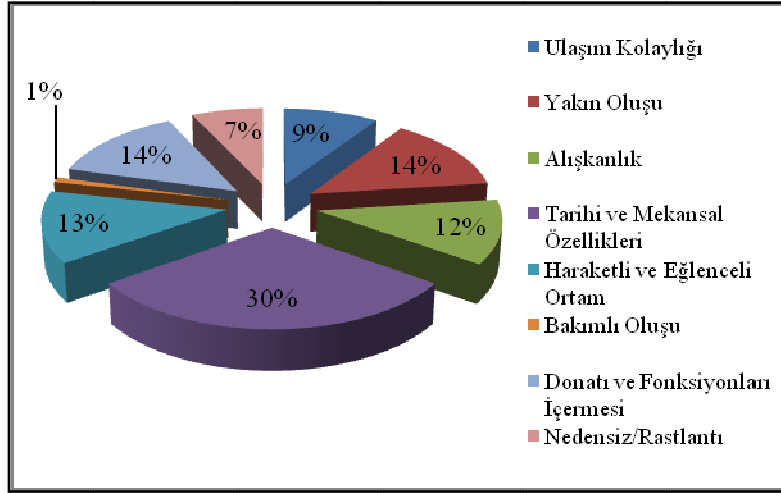
4.4.2.2. Kullanım ve aktiviteler

Değerlendirme alanı kullanım şekilleri ve içerdiği aktiviteler bağlamında incelendiğinde;



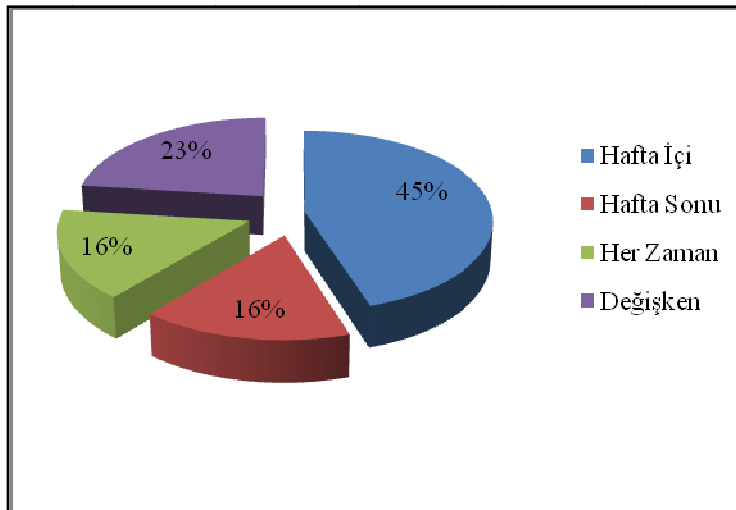
Şekil 4.39: Değerlendirme alanının kullanıcılar tarafından kullanılma amaçları.

Şekil 4.39’da belirtildiği gibi kullanıcıların alanı tercih etme nedenlerinin genellikle iş ve alışveriş olduğu görülmektedir. Bunun yanısıra mekan geçiş alanı olarak da kullanılmaktadır. Tarihi değerlerinin varlığına rağmen kullanıcıların alan ile ilgili turizm algısı beklenildiği kadar yüksek çıkmamıştır.



Şekil 4.40: Değerlendirme alanını kullanıcıların tercih etme nedenleri.

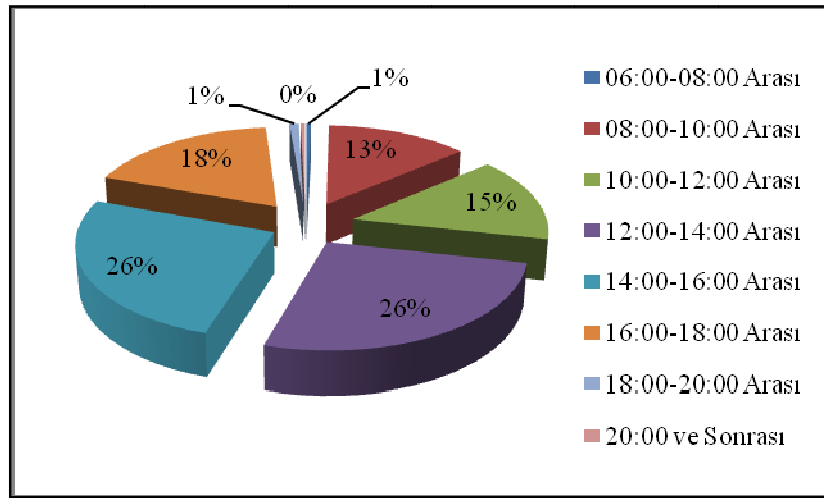
Alanın sahip olduğu tarihsel birikim, hareketli ve sürprizli alanlara sahip yapısı, bir çok farklı organizasyonu ve aktiviteyi içerisinde barındıran yapısı ve İstanbul’un merkezinde bulunması gibi nedenlerden dolayı değerlendirme alanı kullanıcılar tarafından tercih edilmektedir. Şekil 4.40 detaylı bir şekilde incelendiğinde alanı kullanıcıların tercih etme nedenleri kolaylıkla okunabilmektedir.



Şekil 4.41: Değerlendirme alanının kullanım zamanları.

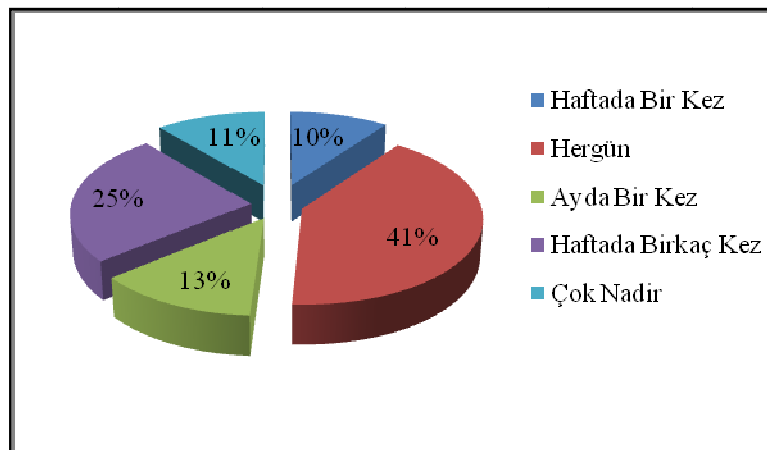
Değerlendirme alanı içerdiği fonksiyonlar ve aktiviteler doğrultusunda sürekli yaşayan bir mekan olarak karşımıza çıkmaktadır. Şekil 4.41 incelendiğinde kullanıcıların hafta içi değerlendirme alanını daha yoğun bir şekilde kullandığı ortaya

çıkılmaktadır. Ayrıca Şekil 4.42’de de görüldüğü üzere değerlendirme alanı kullanıcılar tarafından günün iş saatlerini kapsayan bölümünde yoğun bir şekilde kullanılmakta, akşam ve gece saatlerinde kullanıcılar tarafından tercih edilmemektedir. Bölgenin gece ve gündüz kullanımları arasında büyük bir dengesizlik bulunmaktadır ancak bu sorun sadece değerlendirme alanına özgü bir sorun olmayıp, tüm Eminönü bölgesini içermektedir. Bölgedeki fonksiyonların gece kullanımına elverişli olmayışı, çeşitli güvenlik sorunlar, hızlı köhneme tüm bu alana hitap eden sorunlar değerlendirme alanımız bağlamında da geçerliliğini korumaktadır.



Şekil 4.42: Değerlendirme alanının kullanım saatleri.

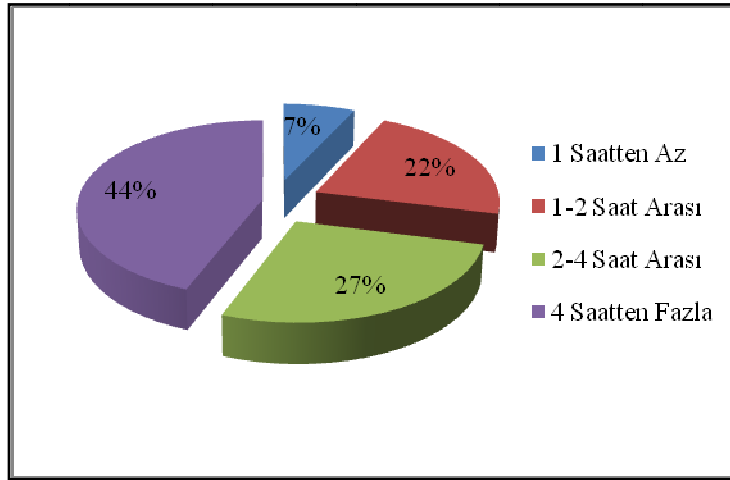
Bölgenin bir çok faaliyete sahip olması değerlendirme alanının sürekli olarak ziyaret edilmesine neden olmakta, bu bağlamda mekan kullanıcılar tarafından Şekil 4.43’de görüldüğü gibi sıklıkla kullanılmaktadır.



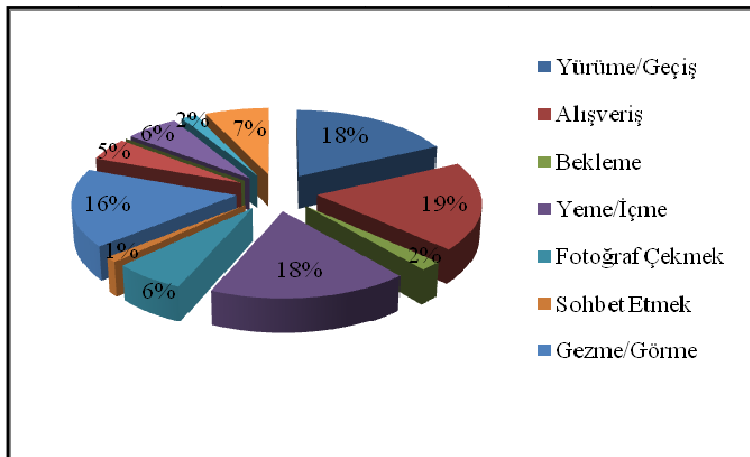
Şekil 4.43: Değerlendirme alanının kullanım sıklıkları.

Anket çalışmasında kullanıcıların “Buraya ne sıklıkla geliyorsunuz?” sorusuna verdikleri ağırlıklı cevap hergün şeklinde olmuştur. Ayrıca ankete verilen diğer

cevaplar da mekanın yoğun bir şekilde kullanıldığını gözler önüne sermiştir. Ayrıca Şekil 4.44’de değerlendirme alanının kullanıcılarının mekanda kalış sürelerinin 4 saat ve üzeri olduğu görülmektedir.

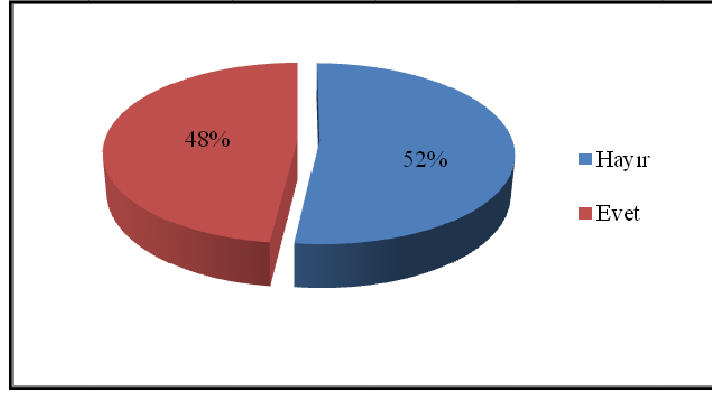


Şekil 4.44: Değerlendirme alanının kullanım zamanları.



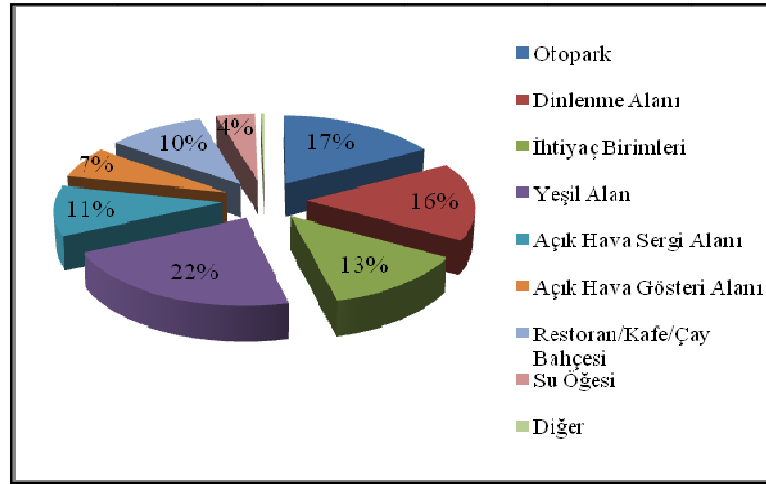
Şekil 4.45: Değerlendirme alanındaki aktivitelerin tercih oranları.

Aktivite ve kullanım açısından kullanıcıları tarafından en çok yürüme ve geçiş alanı olarak kullanılan değerlendirme alanında Şekil 4.45’de belirtildiği gibi sırası ile yeme-içme, gezme-görme ve alışveriş aktiviteleri tercih edilmektedir. Alanın kullanım açısından en zayıf olduğu aktiviteler ise kutlama faaliyetleri, gösteri, gazete-kitap okuma ve sohbet etmedir.



Şekil 4.46: Değerlendirme alanının yeterliliği.

Şekil 4.46'da da görüldüğü üzere değerlendirme alanında yapılan anketlerin sonuçlarına göre kullanıcıların gerçekleştirmek istedikleri kullanımlar açısından mekanın yeterli olup olmadığı bağlamında eşit miktarda cevap alınmıştır.

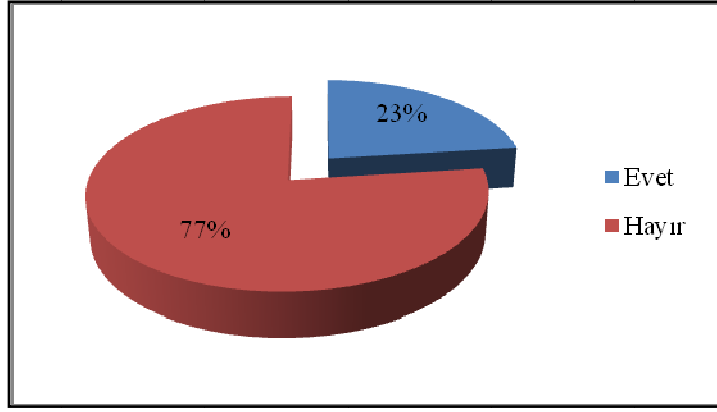


Şekil 4.47: Kullanıcıların değerlendirme alanı için önerdikleri fonksiyonlar.

Buradan hareketle ve Şekil 4.47'inde verdiği cevaplar doğrultusunda alanın kullanıcıları alandaki en önemli eksiklik olarak yeşil alanları görmektedir ve kullanıcılar alanın rekreatif eksikliğine dikkat çekmektedir. Ayrıca alanda otopark, çeşitli ihtiyaç birimleri, sergi ve gösteri alanlarının eksikliği hissedilmektedir.

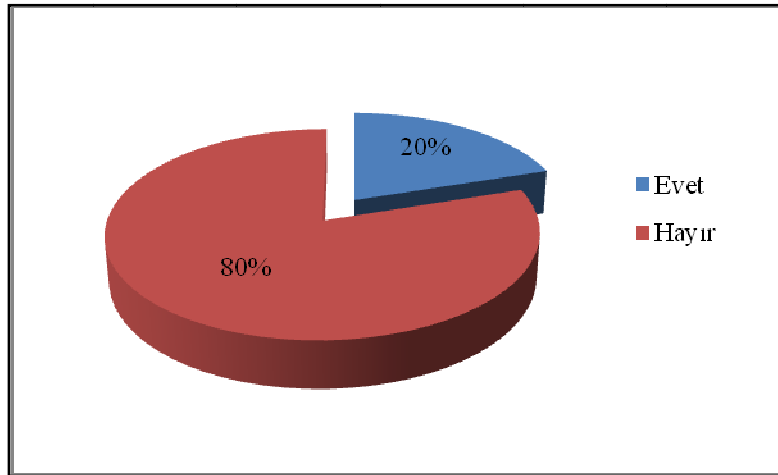
4.4.2.3. Konfor

Kamusal mekanlarda kaliteli bir ortam için konfor çok önemlidir. Alanın ne ölçüde konforlu olduğunun tespiti üzerine sorulan sorularda aşağıdaki gibi değerlendirmelere ulaşılmıştır;



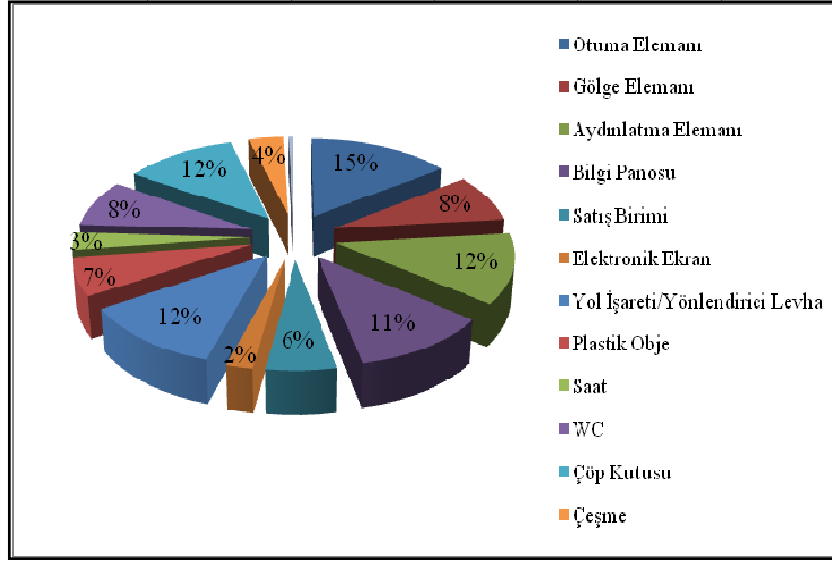
Şekil 4.48: Değerlendirme alanındaki donatı elemanlarının yeterliliği.

Değerlendirme alanının konfor açısından incelemesi yapıldığında donatı elemanlarının yetersiz olduğu görülmektedir. Şekil 4.48’de kullanıcıların büyük bir çoğunluğu çöp tenekesi, aydınlatma elemanı, oturma elemanları gibi donatı elemanlarının yetersizliği üzerine görüş belirtmişlerdir. Donatı elemanlarının alan içindeki dağılımları ve konumları kullanıcılar tarafından Şekil 4.49’da gösterildiği gibi yetersiz bulunmuş, mevcut donatı elemanları ve kent mobilyalarının kullanılış şekilleri ve mekandaki dağılımları kullanıcılar tarafından eleştirilmiştir.

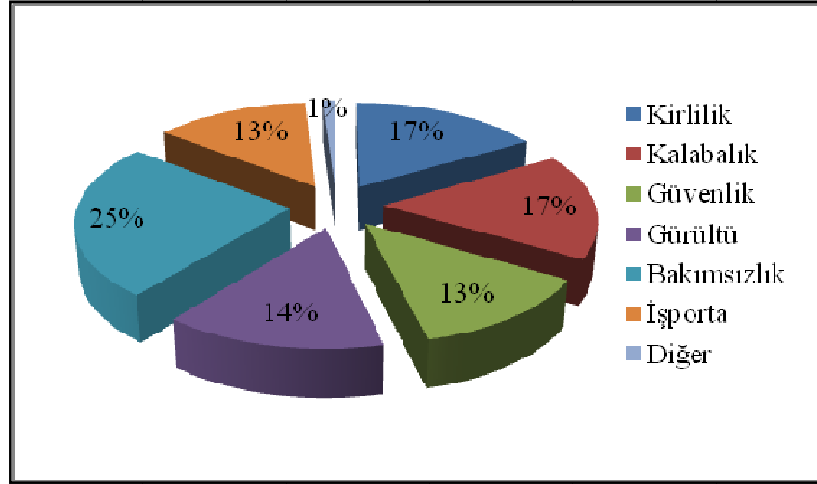


Şekil 4.49: Donatı elemanlarının kullanım açısından uygunluğu.

Kullanıcılar değerlendirme alanında en fazla oturma gruplarının eksikliğini hissetmiş ve bu bağlamda alanda kent mobilyalarının bulunması gereği üzerine fikir beyan etmiştir. Bunun yanında aydınlatma elemanları, yönlendirici levhalar ve bilgi panoları alanda bulunması istenilen diğer elemanlar olarak karşımıza çıkmıştır. Şekil 4.50’de kullanıcıların tercih ettiği donatı elemanları gözlemleyebilmekteyiz. Mekanın sahip olduğu organik yol dokusu ve karmaşık kullanım alışkanlığı kullanıcıların bilgilendirme tabelalarına olan ihtiyacını ortaya çıkarmıştır.

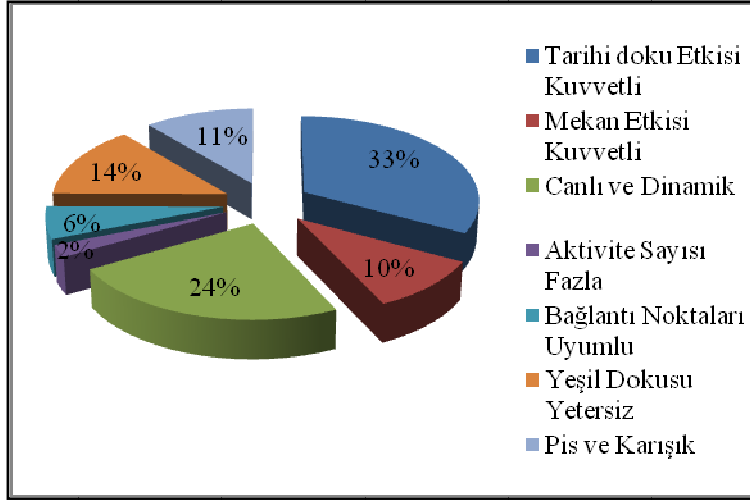


Şekil 4.50: Kullanıcıların alanda görmek istedikleri donatı elemanları.



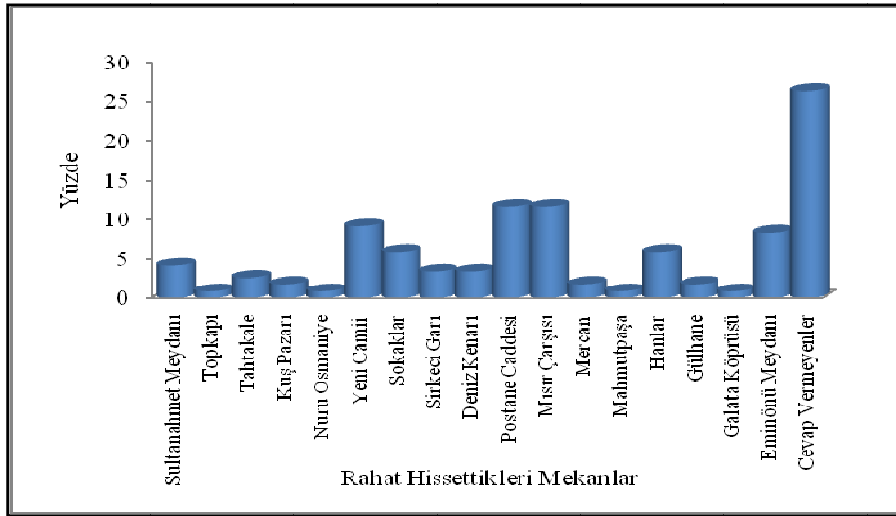
Şekil 4.51: Değerlendirme alanında kullanıcıları rahatsız eden unsurlar.

Değerlendirme alanında kullanıcıların birçok unsurdan rahatsız olduğu sonucuna “alanda sizi rahatsız eden unsurlar nelerdir” sorusuna verilen yanıtlardan ulaşılmıştır ve Şekil 4.51’de gösterilmiştir. Bunların başında alanın bakımsızlığı, kirliliği ve kalabalık oluşu gelmektedir. Mekanın yoğun kullanımından ötürü gürültü kirliliği ve alan ile bütünleşen işportacı/seyyar satıcıların yoğunluğu da alanda öne çıkan rahatsız edici unsurlar olarak karşımıza çıkmaktadır.



Şekil 4.52: Kullanıcılar açısından alan etkisi.

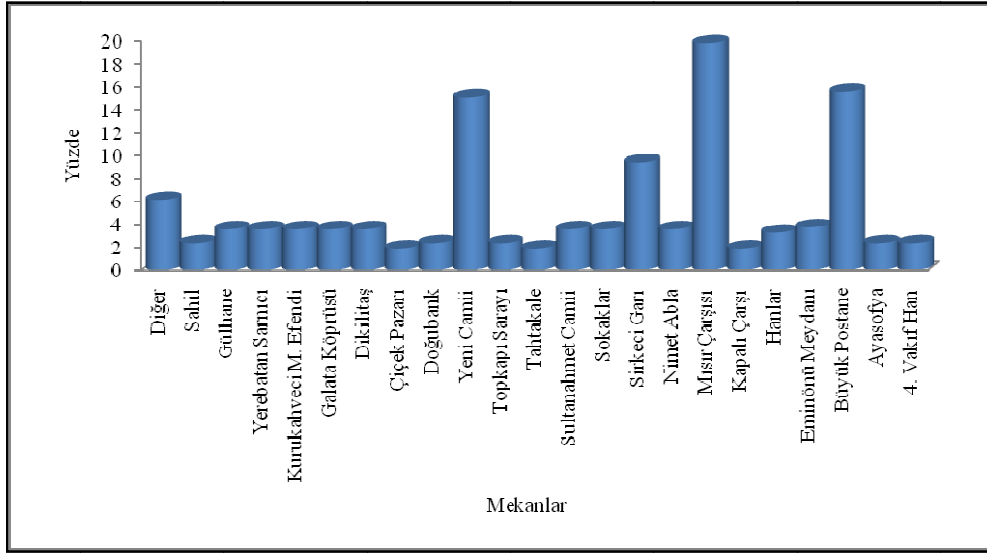
Alanın kullanıcı üzerinde etkisinin en yoğun olduğu konu Şekil 4.52’de de görüldüğü gibi mekanın tarihi dokusunun kuvvetli oluşudur. Alanın canlı ve dinamik olması kullanıcı üzerinde olumlu etkiler bırakmakta yeşil alanların yetersiz olması, alanın kirli ve çeşitli birçok etmeden ötürü karışık olması da kullanıcıların üzerinde olumsuz etkiler bırakmaktadır.



Şekil 4.53: Kullanıcıları değerlendirme alanı içerisinde rahat ettikleri mekanlar.

Değerlendirme alanında kullanıcıların kendilerini en rahat hissettikleri mekanların Postane Caddesi, Mısır Çarşısı, Yeni Camii ve Eminönü Meydanı olduğu sonucuna “Burada kendinizi en rahat hissettiğiniz yer neresi?” sorusuna verilen yanıtlardan ulaşılmıştır. Şekil 4.53’de görüldüğü gibi mekanların tarihsel değerleri, içlerinde barındırdıkları aktif ve yoğun şekillerde kullanılma potansiyelleri bu alanların kullanıcıları tarafından en benimsenen alanlar olmalarına neden olmaktadır. Ayrıca bu alanların bölge içerisinde imaj noktaları olmaları da kullanıcıların bu mekanlara

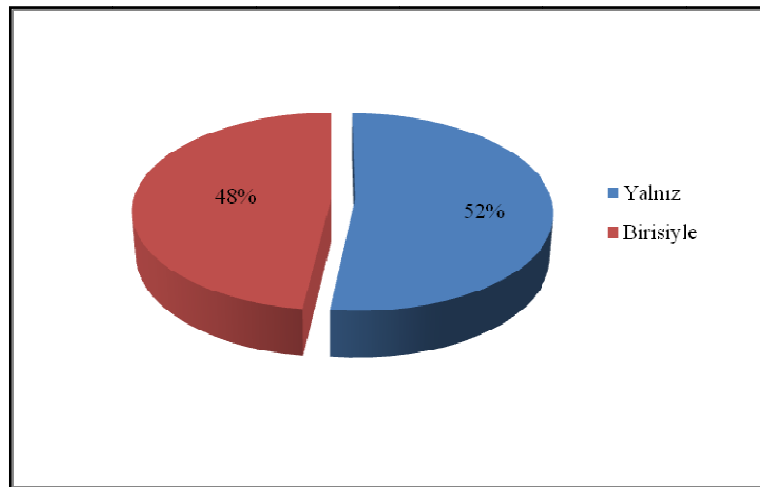
ait olma içgüdülerini geliştirmektedir. Şekil 4.54’de “Burada aklınıza gelen üç şey nedir?” sorusuna verilen cevapları inceleyecek olursak; Mısır Çarşısı, Yeni Camii ve Büyük Postane Binası cevaplarının da bu alandaki imaj öğelerinin yine bu alanlar olduğunu bizlere kanıtlamaktadır.



Şekil 4.54: Değerlendirme alanında kullanıcıların aklına gelen üç mekan.

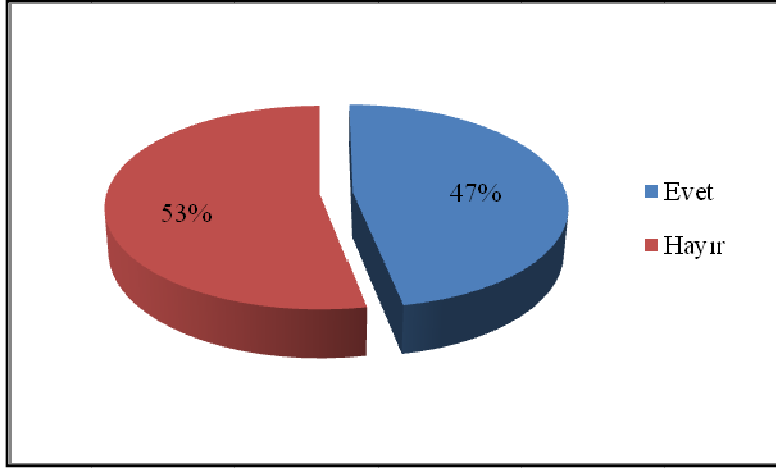
4.4.2.4. Sosyallik ve iletişim

Sosyallik ve iletişim bir alanın kaliteli olmasında en önemli etmenlerdendir. Sosyal ve iletişimin kuvvetli olması alanın kullanımını arttıran ve alanın çekimini güçlendiren sebeplerdir. Bu bağlamda değerlendirme alanında yapılan anket çalışmasına katılan kullanıcıların yarısının mekanı tek başlarına, diğer bir yarısının da arkadaşları ile ziyaret ettikleri anlaşılmaktadır ve Şekil 4.55’de gösterilmektedir.



Şekil 4.55: Kullanıcıların değerlendirme alanını ziyaret etme şekilleri.

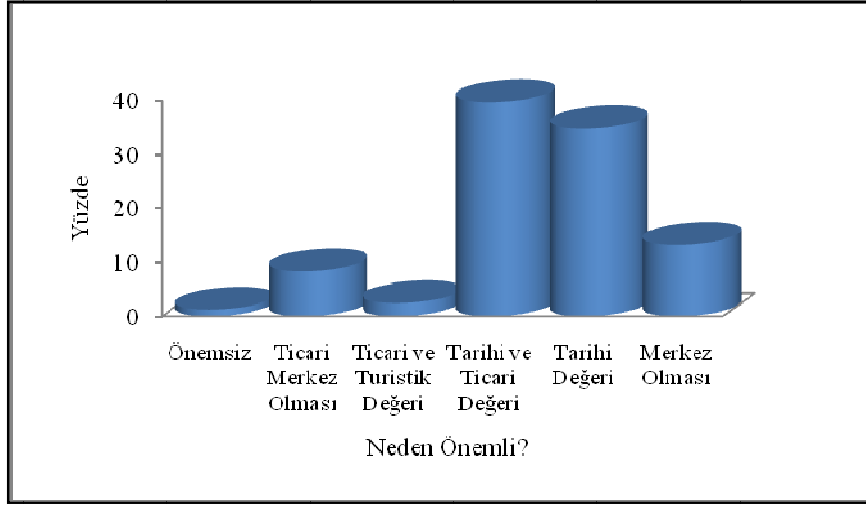
Ayrıca alanda yapılan aktivite ve organizasyonlara kullanıcıların hemen hemen yarısının katıldığı Şekil 4.56'da kolaylıkla görülebilmektedir. Mekanın sosyal aktiviteleri barındırması ve kullanıcıların hemen hemen yarısının bu aktivitelere katılabiliyor oluşu mekandaki sosyal ve iletişimsel çekim noktalarının güçlü olduğunu bizlere göstermektedir. Ayrıca kullanıcıların yarısının mekanı yalnız ziyaret ediyor olması bizlere mekanın yeterliliğini kanıtlamaktadır.



Şekil 4.56: Değerlendirme alanında kullanıcıların aktivitelere katılma oranı.

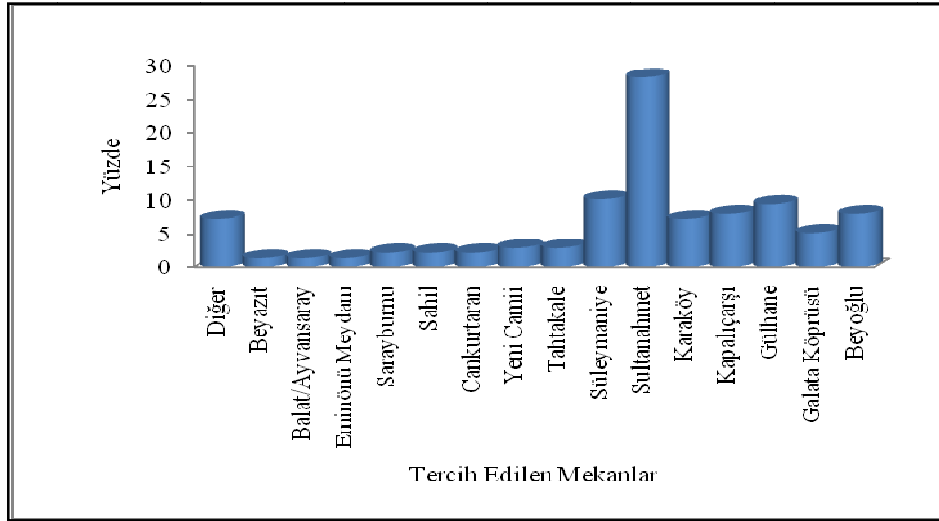
Kullanıcılar ile yapılan anketin sonuçlarına göre değerlendirme alanının önemli olmasının nedenleri arasında alanın tarihi, ticari açılarından taşıdıkları değerler gelmektedir. Ayrıca alanın merkez olma özelliği de oldukça önemli bir sonuç olarak karşımıza çıkmaktadır. Tarihi Yarımada'nın ve bu bölgenin taşıdığı tarihi ve ticari değerleri Tüm Dünya tarafından kabul edilen gerçekliklerdir. Burada önemli olan nokta kullanıcıların değerlendirme alanı üzerinde yorum yaparken bu alanın taşıdığı değerleri doğru bir şekilde saptayabilecek bilgi birikimine sahip olması ve ona göre alanı değerlendirmesidir. Bu noktadan hareketle değerlendirme alanının diğer alanlar içerisinde farkındalık yaratabilecek bazı değerleri ile ön plana çıktığını kolaylıkla söyleyebilmekteyiz. Şekil 4.57'de de görüldüğü üzere kullanıcıların mekanlar hakkında yorum yaparken algıların oldukça yüksek olması alanın kendini ifade edebilen yapısından kaynaklanmaktadır.

Değerlendirme alanı kendi içerisinde sahip olduğu zenginliklerinin yanı sıra çevresi ile de değerlendirilmesi gereken alanların başında gelmektedir. İçerisinde bulunduğu alan daha önce de ifade ettiğimiz gibi tarihi, kültürel ve ticari anlamlarda Dünyanın en önde gelen mekanları arasında gelmektedir.



Şekil 4.57: Kullanıcılar açısından alanın önemli olmasının nedenleri.

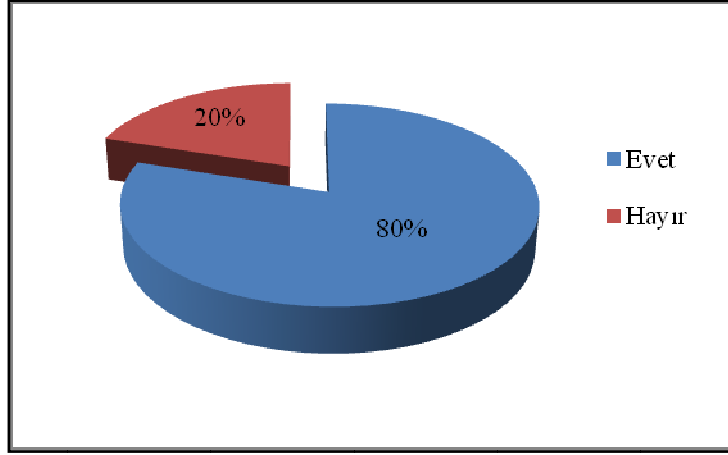
Şekil 4.58’de ki gösterimde değerlendirme alanında yapılan anketlerin sonuçları incelendiğinde Sultanahmet ve Süleymaniye, Beyoğlu, Kapalıçarşı ve çevresi, Sur-i Sultani bölgelerinin kullanıcılar tarafından en çok tercih edilen alanlar olduğu sonucuna varılmaktadır.



Şekil 4.58: Kullanıcıların yakın çevrede tercih ettikleri mekanlar.

Şekil 4.59’da ifade edildiği gibi değerlendirme alanının yayalaştırma sonrası durumu ile ilgili olarak kullanıcıların büyük bir çoğunluğu yayalaştırma sonrasında değerlendirme alanının kullanımlarında farklılık olduğunu vurgulamaktadır. Bu da yayalaştırmanın önemini bir kez daha ortaya çıkarmaktadır. Yayalaştırma uygulamaları mekanın geleceği ile ilgili oldukça önemli karar süreçlerini bünyesinde barındırmaktadır. Bu uygulama sürecinde katılımın önemi bir kez daha ortaya çıkmaktadır. Yapılacak tasarım çalışmaları, içereceği fonksiyonlar ve herşeyden önemlisi yayalaştırma kararına yöneticileri iten alanın sahip olduğu tüm potansiyeller

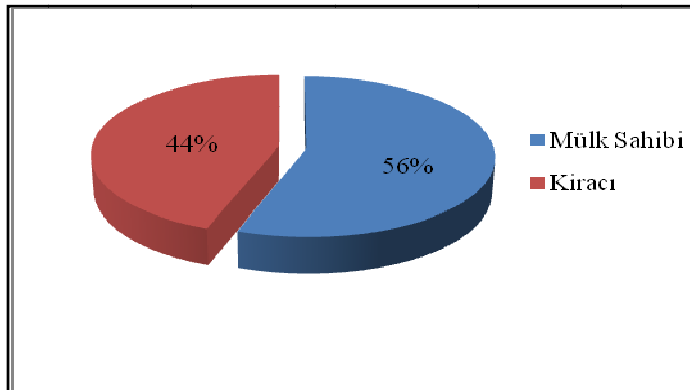
çok iyi bir şekilde incelenmelidir. Ankete katılan alanın kullanıcılarının oldukça büyük bir bölüm yayalaştırma kararını destekler yönde fikir beyan etmişler ve alan kullanımında farklılıkların çok küçük bir zaman aralığında mekanda yansımalarını gördüklerini belirtmişlerdir.



Şekil 4.59: Değerlendirme alanının yayalaştırma sonrasındaki durumu.

4.4.2.5. Ticari anket analizleri

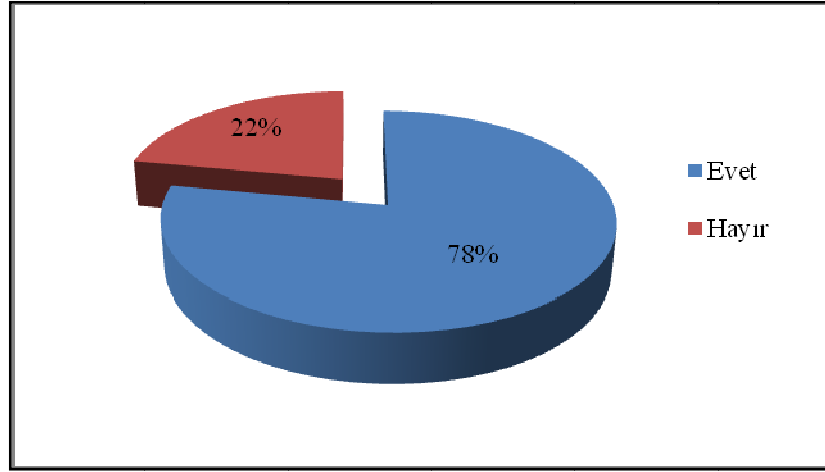
Değerlendirme alanında kullanıcıların görüşlerinin yanısıra mekanın ekonomik çekiciliğini ölçmek ve mekanın yayalaştırma sonrası durumunu değerlendirmek amacı ile ticaret anketi (bkz. Ek.A.2) yapılmıştır. Yapılan ticaret anketi çalışmasında değerlendirme alanında yer alan ticaret erbabının mülk sahipliğinin Şekil 4.60'da gösterildiği gibi kiracılardan yüksek olduğu, dükkanların çoğunlukla işyeri sahipleri tarafından işletildiği sonucuna ulaşılmıştır. Ayrıca alandaki dükkanlarla görüşüldüğünde yayalaştırma projesi sonrası kira değerlerinde değişiklik olmadığı gözlemlenmiştir.



Şekil 4.60: Değerlendirme alanındaki dükkan sahipliği oranı.

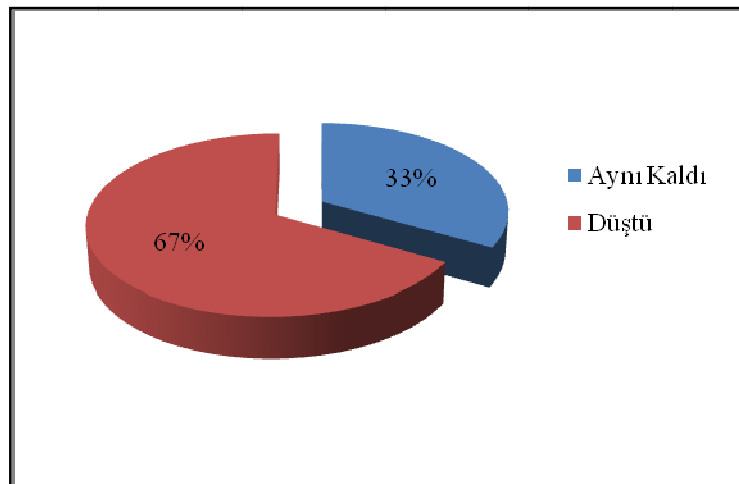
Değerlendirme alanı ticari faaliyetlerin oldukça yoğun olarak yaşandığı bir alan olarak karşımıza çıkmaktadır. Yapılan görüşmeler ve sözlü mülakatlar sonucunda

dükkan sahiplerinin günlük çalışma sürelerinin sabah 7:00 ve akşam 20:00 arasında olduğu, mal yükleme-boşaltma işlemlerinden ötürü çalışma saatlerinde farklılıklar olduğu belirtilmektedir. Araç yollarının kapatılması sonrası dükkanların mal yükleme boşaltma ya da park sorunu yaşayıp yaşamadıkları incelendiğinde Şekil 4.61’de görüldüğü gibi büyük çoğunluğunun problemler yaşadığı ortaya çıkmaktadır. Ayrıca değerlendirme alanının ciddi bir park alanı sıkıntısı olduğunu kolaylıkla gözlemleyebilmekteyiz.

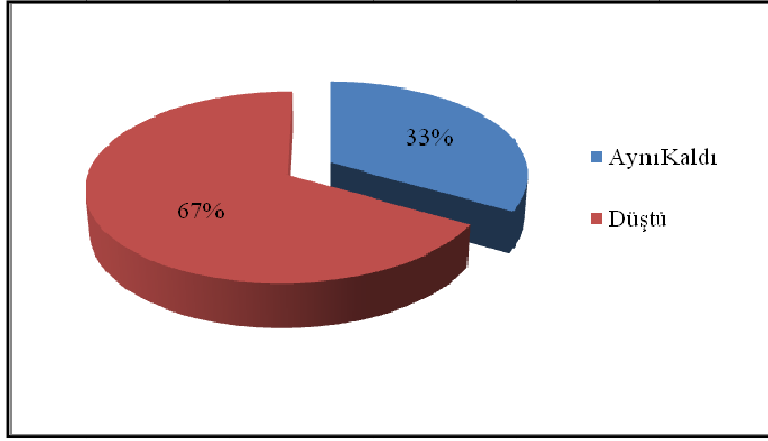


Şekil 4.61: Değerlendirme alanındaki park sorunu durumu.

Yayalaştırma uygulaması sonrası değerlendirme alanı içerisinde ekonomik anlamda beklenenin aksine gerileme görüldüğü, müşteri sayılarının azaldığı anlaşılmaktadır. Şekil 4.62’de görüldüğü gibi ankete katılanların yarısından fazlası müşteri sayısının azaldığını belirtmektedir.



Şekil 4.62: Yayalaştırma sonrası müşteri sayısının değişimi.



Şekil 4.63: Yayalaştırma sonrası değerlendirme alanındaki gelir durumu.

Yayalaştırma sonrası müşteri sayılarındaki azalma ile birlikte ekonomik anlamda zarara uğradıkları ve gelirlerinde düşüşlerin yaşandığı anketlerden ve yüz yüze yapılan mülakat sonuçlarından anlaşılmaktadır. Şekil 4.63’de görüldüğü gibi yayalaştırma uygulamasından alandaki ticaret erbabının memnun olmadığı gözlemlenmiştir.

4.5. Bölüm Sonucu

Günümüzde İstanbul’un en önemli kentsel mekanlarında uygulanan yayalaştırma projeleri hem kentsel kamusal mekan hem de kamu yararı adına yapılan gerekli uygulamalardır. Ancak bu uygulamalar çoğu zaman kamuyu gözardı eden ve kamusal mekan ölçütleri anlamında yeterince başarılı olamayan projelerdir. İstanbul’un önemli bölgelerinden biri olan Eminönü’nde yapılan analizler uygulamanın kamu kuruluşları ve kullanıcı ile yeterli irtibatı sağlamadığını ortaya koymakta, gerekli katılım mekanizmalarının çalıştırılmamasından dolayı uygulamada aksamalar söz konusu olmaktadır.

Uygulama İstanbul’un tarihi ve turizm bölgelerindeki entegrasyonunu artırma ve kullanıcıya rahat bir kullanım sunma amacı ile düzenlenen bir projedir. Bu bağlamda kente ve bölgeye sağlayacağı katkılar doğrultusunda bölgenin ekonomik ve turistik açıdan ilerlemesi öngörülmektedir. Bölgede gerçekleştirilecek ve bizim değerlendirme alanımızı da kapsayan yayalaştırma çalışması da bu düzenlemelerin başında gelen en önemli kamu uygulaması olarak karşımıza çıkmaktadır. Yapılan araştırmalar ve gerçekleştirilen çalışmalar kapsamında 1 Ocak 2011 tarihi itibari ile uygulamaya başlanan yayalaştırma projesinin kente birçok avantaj sağladığı görülmüş, ancak bununla beraber çelişkileride içerisinde barındıran ve bazı

noktalarda önemli problemlere de neden olabilecek bir çalışma olarak karşımıza çıktığı görülmüştür.

Değerlendirme alanında yapılan çalışmalar doğrultusunda alandaki kentsel kamusal mekan ölçütlerinin yetersizliği, detaylı planlama ve altyapı çalışmalarının yapılmamış olması sonucu uygulamanın çoğu zaman yetersiz kaldığı gözlemlenmiştir.

Eminönü'nün bir transfer merkezi oluşu, deniz, kara ve raylı sistemler ile erişim alternatiflerini barındırması bölgenin ulaşım yönünden çekiciliğini arttırmaktadır. Ancak kullanıcı yoğunluğuna kıyasla toplu taşıma araçlarındaki yoğunluk ve sefer sayılarının azlığı bölgedeki çeşitli ulaşım çözümlerinin kullanıcılara gerekli konfor koşullarını sağlayamadığını göstermektedir.

Bölgenin en önemli özelliklerinden biri olan ticari çekim merkezi kimliği, bölgeye ülke ölçeğinde birçok kullanıcı çekmektedir. Yoğun bir kullanıma sahip olan alanda trafik sirkülasyonunun iyi düzenlenememesi yayalaştırma uygulanan saatlerde alanda problemlere ve trafiğe açık noktalarda kaosa neden olmaktadır. Otopark ihtiyacının karşılanmaması, mevcut otoparkların kapatılması ve mekanın organik yapısı bölgeye aracı ile gelenlere ve alandaki ticaret erbabına çeşitli sorunlar yaşatmaktadır. Bölgeye hizmet eden tek otopark olan Sirkeci Garı'nın otoparkının kapasitesinin yetersiz oluşu mekanda aksamalara ve kaosa neden olmaktadır. Uygulayıcıların hedeflerinden biri olan ekonomiyi canlandırma, bu anlamda yapılan çalışmalar sonucunda tam tersi bir gelişme göstermiş ve ticari bağlamda alandaki kullanıcıların gelirlerinin düşmesine neden olmuştur. Değerlendirme alanına ticari amaçla araçların sadece belirli saatler dahilinde girebilmesi esnafın uygulamaya karşı tepkili olmasına neden olmaktadır.

Uygulama projesi bölgenin sahip olduğu kimlik ve tarihi değerlerin ön plana çıkarılması anlamında yetersiz kalmaktadır. Kullanıcılar erişim ve kullanım açısından uygulamayı başarılı bulmakta ancak kentsel elemanların mekana entegrasyonu ve ihtiyaçlara cevap verebilirlikleri konularında yetersiz bulmaktadır. Değerlendirme alanının bakımsız ve kirli bir görünüme sahip olması, sağlıklı hava koşuluna uygun bir mekan sunmaması ve yeşil alan eksiklikleri öne çıkan kullanıcı problemleri arasındadır. Kentsel elemanların mekanın kimliği ile uyumlu olmaması

ve bu elemanların konumlarının iyi düzenlenmemesi bölgede düşünülmesi gereken sorunlar arasındadır.

Aynı zamanda Eminönü'nün gece ve gündüz kullanımı arasındaki farklılık bölgenin akşam saatlerinde tercih edilmemesine neden olmaktadır. Akşam kullanımına uygun fonksiyonların alanda bulunmaması ve aydınlatma elemanlarının yeterli olmaması bölgede güvenlik sorununu öne çıkarmakta, alanın 24 saat canlı kullanılmamasına neden olmaktadır.

Kullanıcılara sunulan aktivitelerin ve organizasyonların eksik olması bir diğer problem olarak karşımıza çıkmaktadır. Kullanıcıların turizm ve ticari amaç dışında bölgeye katılımı söz konusu değildir. Alanın sahip olduğu potansiyeller bağlamında her türlü yaş ve cinsiyetten kullanıcıya hitap eden aktivitelerin eksikliği göze çarpmaktadır.

Eminönü bölgesinde uygulanan yayalaştırma düzenlemesi, kamu ve kullanıcı ile ortak uzlaşmalar sonucunda düzenlenmediği için kamu yararı bağlamında yetersiz kalmaktadır.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Kamu yararı çok işlevli ve geniş bir kavradır. Bu nedenle farklı disiplinlerde birçok farklı tanımı bulunmaktadır. Ancak genel anlamda kamu yararı tanımını devletin gereksinimlerini karşılayan, toplum yararını gözeten ve toplumun ihtiyaçlarına cevap verebilen, mülkiyet hakkının sınırlarını belirleyen bir yasal ölçüt olarak ifade edebiliriz. Ülkemizde yasal ölçüt olarak tanımlanan kamu yararı, anayasada geçen kanunlar çerçevesinde ifade edilmekte ve sınırlanmaktadır. Bu durum birçok çelişkili duruma neden olmakta ve yapılan düzenlemelerin ne ölçüde kamunun ve toplumun yararına olduğu belirlenememektedir.

Değişen ve dönüşen kentlerimizde bu süreçlerden en çok etkilenen alanlar kamusal mekanlardır. Kamu yararının öne çıktığı planlama ve tasarım esasları çerçevesinde kamunun bir bedel ödemeksizin kullandığı yollar, kaldırımlar, meydanlar, kent parkları, yeşil alanlar, toplu taşıma istasyonları ve terminal gibi genel hizmete ayrılmış olan alanlar ve fonksiyonlar oluşturulmaktadır. Bu mekanlarda kamu yararının varlığını, imar planı ile düzenlenmesi, bedelsiz olması, toplumun her grubuna eşit imkanlar sunması, değişen şartlara uyumlu olması ve mülkiyet haklarını koruması ile değerlendirebiliriz.

Kamu yararının en önemli amacı kullanıcıların yaşam kalitesi ve konforunu arttırmaktır. Bir mekanın verimli ve etkin kullanılabilmesi için o mekanın erişilebilir olması, farklı kültürel ve sosyal aktiviteler barındırması, kullanıcıların sosyalleşmesine olanak sağlaması, kullanıcıların mekanı rahat ve güvenli bir şekilde kullanması gerekmektedir.

Küreselleşen kentlerimizde araç trafiğinin yoğunlaşması özellikle tarihi alanlarda kamusal mekanların yok olmasına sebep olmaktadır. Bu nedenle en önemli kamusal alanlardan olan yolların yayalaştırılması ile kentlerde sağlıklı kamusal mekanlar yaratılmaya çalışılmakta, yayalaştırılan alanlarda mekan kalitesinin artırılması ile birlikte kamu yararı öne çıkarılmaya çalışılmaktadır.

Kamu yararı bağlamında Dünya ve Türkiye örneklerinde de görüldüğü üzere Avrupa ve Amerika'daki yayalaştırma uygulamaları ülkemize kıyasla önde olduğu

görülmektedir. Dünyada 1960'lı yıllarda yayalaştırma düzenlemelerine başlanıldığı görülmekte ancak ülkemizde bu uygulamalara daha geç başlanıldığı ve yeterli planlama yapılmadan yapılması çeşitli sorunlara neden olmaktadır. Örnekleri incelediğimizde genellikle tarihi ve kent merkezlerde uygulanan düzenlemelerde her türlü kullanıcıya uygun tasarımlar yapıldığı ve kente önemli yararlar sağladığı görülmektedir.

Ülkemizde ise 90'lı yıllarda uygulamaya başlanan yayalaştırma projeleri gün geçtikçe daha çok yaya alanlara ihtiyaç duyulması ile artarak devam etmekte ve kent düzenlemelerinde önemli bir yer almaktadır. Ancak ülkemizde gerekli plan ve altyapı çalışmaları yapılmadan uygulanan projelerin yeterli olmaması ve kullanıcılara uygun seçimlerin yapılmaması yaya alanlarının gerektiği kadar değerlendirilememesine neden olmaktadır. Kamunun yararını önde tutmayan projeler kullanılmayan ya da belli bir kullanıcıya hitap eden alanlar oluşturmaya başlamaktadır.

Geçmişten günümüze İstanbul'un en önemli merkezlerinden biri olan Eminönü ve çevresinde uygulamaya giren yayalaştırma projesi alanın ekonomik ve turistik açıdan gelişmesini hedeflenmektedir. Bu bağlamda alan kullanım kalitesi arttırılmaya ve kullanıcıya rahat bir ortam sağlanmaya çalışılmıştır.

Alanda yapılan çalışmalar sonucunda Hobyar Mahallesi ve çevresi yayalaştırma projesinde olumlu ve olumsuz durumların olduğu gözlemlenmektedir. Değerlendirme alanında yapılan görüşmeler, anket ve gözlem çalışmaları sonucunda kullanıcıların alanda uygulanan yayalaştırma projelerine olumlu bir şekilde baktığı anlaşılmaktadır. Ancak kamunun katılımının sağlanamadığı ve sadece plan üzerinden düzenlenen projelerde görüldüğü gibi bu projede de bir takım sorunlar bulunmaktadır.

Çalışma alanında yapılan görsel değerlendirmeler sonucunda kamu yararı açısından incelediğimizde daha önceki bölümlerde de bahsedilen kamu yararı ve kentsel kamusal mekan ölçütlerinin yeterli düzeyde olmadığı görülmüştür. Çizelge 5.1 ve 5.2'yi inceleyecek olursak belirlenen ölçütlerin ne düzeyde yeterli olup olmadığı rahatlıkla görülmektedir.

Çizelge 5.1: Kamu yararı ölçülerinin değerlendirilmesi.

OLUMLU SONUÇLAR	OLUMSUZ SONUÇLAR
<ul style="list-style-type: none"> • Karşılıksız ve bedelsiz olması • İmar planı ile düzenlenmesi • Siyasal bir nitelik kazanmaması • Mülkiyet hakkını koruması 	<ul style="list-style-type: none"> • Sürdürülebilir gelişimi olması • Toplumdaki her kesim için eşitlik sunması • Değişen yaşam koşullarına uyumlu olması • İhtiyaçlara cevap vermesi • Kamu yararı ve toplum yararı ilkesini önde tutması

Çizelge 5.2: Kentsel kamusal mekan ölçülerinin değerlendirilmesi.

	ERİŞİLEBİLİRLİK	KULLANIM	KONFOR VE İMAJ	SOSYALLİK
OLUMLU SONUÇLAR	<ul style="list-style-type: none"> • Devamlılık • Yakınlık • Yürünebilirlik • Uygunluk • Erişilebilirlik • Bilinebilirlik • Toplu taşımaya teşvik • Trafik verisi • Geçiş kullanımı • Yaya aktivitesi 	<ul style="list-style-type: none"> • Canlı • Gerçeklik • Benzersiz • Yararlı • İç kaynaklı • Yurt içinde üretilen • Güçlendirilebilir • Yerel ekonomiye katkı • Yerel iş sahipliği • Yer kullanım örüntüleri • Mülk değeri • Kira seviyesi • Perakende satış 	<ul style="list-style-type: none"> • Mahremiyet • Çekicilik • Tarihi Değerler • Kimlik • İmgesellik • Suç İstatistikleri • Sağlık durumu oranı 	<ul style="list-style-type: none"> • Çeşitlilik • İdari • Yararlılık • Komşuluk • Etkileşim • Misafirperverlik • Kadın, çocuk ve yaşlı sayısı
OLUMSUZ SONUÇLAR	<ul style="list-style-type: none"> • Güvenilebilirlik • Bağlanmışlık • Okunabilirlik • Ayrışma durumu • Araç park etme örüntüsü • İşaret ve bilgilerin açık olması 	<ul style="list-style-type: none"> • Eğlence • Etkinlik • Kutlama 	<ul style="list-style-type: none"> • Güvenlik • Temizlik • Yeşillik • Yürünebilirlik • Oturabilirlik • Estetik • Kalite ve sadelik • Binaların durumu • Çevresel veriler • Engelliler için konfor • Malzeme seçimi • Kentsel mobilya seçimi 	<ul style="list-style-type: none"> • İşbirliği • Sosyal ağlar • Gönüllülük • Akşam kullanımı • Sokak hayatı

Çalışma alanının kullanım amaçlarında ortaya çıkan sonuçlarda ankete katılanların çoğunluğunun iş dolayısı ile alanı kullandıkları, bunun dışında alışveriş ve geçiş bölgesi olarak mekanın kullanıldığı gözlenmekte ve alanın kamusal kullanım yönünden eksiklerinin bulunduğu anlaşılmaktadır.

Çalışma alanını kamu yararı bağlamında incelediğimizde proje kamunun bedelsiz ve rahat erişiminini sağlayabilmesi açısından doğru ve yerinde bir uygulamadır.

Mekanın tarihi ve turistik değerlerinin algılanması noktasında, alanın sahip olduğu organik dokunun ve içerisinde barındırdığı kültür varlıklarının farkedilebilirliğinin artması yayalaştırma projesi ile sağlanabilecektir.

Alanda yapılan değerlendirmeler ışığında alanın kullanıcıya daha kaliteli bir mekan sunması adına çeşitli önerilerde bulunulması gerekmektedir. Bunları dört başlıkta aşağıdaki gibi sıralayabiliriz;

Erişim ve Bağlantılar:

- Alan içerisinde yaya akışının devamlılığı sağlanmalıdır,
- Bölgeye erişimde kullanılan araç sayılarının tekrar düzenlenmesi ve bölgenin özel araç kullanımından arındırılması gerekmektedir,
- Alanın çevresinde oluşan kaosu engellemek adına otopark ihtiyacı karşılanmalıdır,
- Trafiğe açık noktalardaki kaos giderilmelidir,
- Yayalaştırmanın uygulandığı saatlerde motorsiklet gibi motorlu taşıtlarında alana girmeleri engellenmelidir,
- Trafik sirkülasyonu iyi ve tekrar düzenlenmelidir.

Kullanım ve Aktiviteler:

- Mekandaki ticaret geliştirilmeli ve desteklenmelidir.
- Alanda eksikliği gözlenen aktivitelerin ve kullanıcıların sosyalleşebilmesini sağlayacak faaliyetlerin arttırılması gerekmektedir,
- Mekanda katılım koordinasyonunun geliştirilmesi gerekmektedir,
- Her türlü kullanıcıya uygun aktiviteler ile mekanın kullanım süresinin arttırılması oldukça önemlidir.

Konfor ve İmaj:

- Engelli ve çocuklar için tasarımların yeniden gözden geçirilmesi ve erişim ve kullanımın kolaylaştırılması gerekmektedir,
- Mekanın kimliği ve tarihi değerleri ön plana çıkarılmalıdır,
- Mekanın güvenlik sorunu çözülmelidir,
- Alanda bulunan tarihi kültür varlıklarının cephelerinin algılanması yayalaştırma projesi ile arttırılmakta ve projenin devamında cephe restorasyonları ile alanın görselliği ve değerleri öne çıkarılmalı ve aynı zamanda tarihi binalara mekanın imajına uygun fonksiyonlar verilmelidir.
- Kamusal alanların açık birer müze olarak mekana katılımı sağlanmalıdır,
- Yeşil alan eksikliğini öne çıkıttığı değerlendirme alanında kamunun yararı adına kentlinin kullanıma sunulan yeşil alanlar oluşturulmalı ve bölgenin bu ihtiyacı karşılanmalıdır,
- Bakımsızlık ve kirlilik giderilmelidir,
- Mekan içerisinde bilgilendirme açısından çeşitli kent mobilyaları kullanılmalıdır,
- Kentsel elemanların mekana entegrasyonu sağlanmalıdır,
- Mekanın kentsel tasarım açısından yeniden düzenlenmesi, malzeme ve kent elemanlarının mekan ile uyumlu bir hale getirilmesi gerekmektedir,
- Alanda yer alan ve kullanıcıların imaj noktası olarak belirttikleri Yeni Cami, Mısır Çarşısı ve Postane Caddesinin plan ve tasarım düzenlemeleri ile ön plana çıkacağı çalışmalar yapılmalı ve hayata geçirilmelidir,
- Bölgenin kimliğine uygun bir şekilde tasarlanan kent elemanlarının bölge içindeki konumlarının ve yerleşimlerinin doğru yapılması gerekmektedir.

Sosyallik

- Alanın akşam kullanımı arttırılmalıdır, günboyu kullanımının sağlanabilmesi ve gece gündüz kullanımının dengelenebilmesi için fonksiyon değişikliklerinin yapılması gerekmektedir,
- Katılım eksikliği giderilmelidir,

- Detaylı planlama ve altyapı çalışmaları yapılmalıdır,
- Sokak hayatı canlandırılmalıdır.

Tez sonuçlarında belirlenen varsayımlar göstermektedir ki; kamu yararının günümüzde hala kesin bir tanımının yapılamaması kamu yararının yanlış yorumlanmasına ve uygulanmasına neden olmaktadır. Kamu yararının ön plana çıkarılması bağlamında kamusal mekanların tasarlanma süreçlerinde tüm katılım araçları kullanılmalı, katılım koşulları alandan etkilenecek tüm kesimlere hitap edebilmelidir. Katılım mekanizmaları sonucunda ortaya çıkan kararlar kentsel tasarımın müdahale araçlarına etki edebildiği ölçüde kente ve topluma fayda sağlayabilecektir. Günümüzde yaya alanları çoğunlukla geçiş bölgesi olarak kullanılmakta, kentsel kamusal mekan özelliklerini taşımamakta, trafikten arındırılmış bir bölge yaratmanın ötesine geçememekte ve kamu yararı özelliklerini göstermemektedir.

KAYNAKLAR

- Akılhoğlu, T.**, 1991: Kamu Yararı Kavramı Üzerine Düşünceler, Amme İdaresi Dergisi, c.24, s.2, s.6-7, 11-13.
- Akın, N.**, 2005: Talimhane Yayalaştırma Projesi'nin Düşündürdükleri, Arredamento Mimarlık Tasarım Kültür Dergisi, 2005, İstanbul, s.84-85.
- Akkar, M.**, 2005b: The Changing Publicness of Contemporary Public Spaces: A Case Study of the Grey's Monument Area, Newcastle upon Tyne, Urban Design International, s.1-19.
- Alexander, C., Silverstein, M., Ishikawa, S.**, 1977: A Pattern Language, Oxford University Press, New York.
- Appleyard, D.**, 1981: Livable Streets, University of California Press, London.
- Arendt, H.**, 1994: İnsanlık Durumu, İletişim Yayıncılık, İstanbul.
- Aru, K., A.**, 1965: Yayalar-Taşıtlar, Şehir Dokusunda Yeni Ulaştırma Düzenleri, İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, İstanbul.
- Atabek, E.**, 2002: Kamusal Mekanlarda Kalite, Yıldız Teknik Üniversitesi'nde Kullanıcı Görüşlerine Dayalı Kalite Değerlendirmesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, İstanbul.
- Azrak, Ü.**, 2002: Kamu Yararı Kavramı ve Planlama, TMMOB Mimarlar Odası, Ulusal Fiziki Planlama Semineri, 18-19 Ocak 2002, Ankara.
- Bal, E.**, 2006: İdari Yargının Üç Temel Bileşeni Olarak; Kamu Yararı, Planlama Esasları ve Şehircilik İlkeleri, Planlama Dergisi, Vol. 3, s.27-34.
- Bayram, B.**, 2007: Kamusal Mekan Kalitesinin Yükseltilmesinde Yöntemler ve Kamusal Sanatın Rolü, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, İstanbul.
- Beatley, T.**, 1999: Green Urbanism: Learning from European Cities, Covelo, CA, USA, Island Press.
- Belge, M.**, 1993: İstanbul Gezi Rehberi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 10. Basım.
- Bozeman, B.**, 2007: Public Values and Public Interest, Georgetown University Press, Washington D.C.
- Böke, V.**, 2004: Kamulaştırma Kanunu ve Kamulaştırma Bedelinin Tespiti Davaları, Seçkin Yayınları, s. 23, Ankara.
- Brambillo, R., Longo, G.**, 1977: For Pedestrians Only Planning, Design and Management of Traffic Free Zones, Whitney Library of Design, New York.
- Carr, S., Francis, M., Rivlin, L.G., Stone, A.M.**, 1992: Public Space, Cambridge University Press, Cambridge.

- Carmona, M., Heath, T., Oc, T., Tiesdell, S.,** 2003: Public Places-Urban Spaces : The Dimensions Of Urban Design, Architectural Press, Oxford.
- Ceza Yargılama Yöntemi Yasası Terimleri Sözlüğü,** 1972: Türk Dil Kurumu.
- Cowan, R., Adams, S., Chapman, D.,** 2010: Qualityreviewer: Appraising the Design Quality of Planning Proposals, s.20-21, Thomas Telford Ltd, Londra.
- Çalışkan, M.,** 2011, Fotoğraf Arşivi.
- Çınaroğlu, E.,** 2002: Turizm Ticaret Alanında Yayalaştırma Ölçütleri Hisarönü Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, İstanbul.
- Çırakman, B.,** 1976: Kamu Hizmeti, Amme İdaresi Dergisi, C. 9, s. 4, s. 77.
- Çol, D.,** 2004: Kentsel Ulaştırmada Yaya Alanları, İstanbul Avcılar-Marmara Caddesi Yayalaştırma Projesinin İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, İstanbul.
- Çubuk, M., Yüksel G., Karabey H.,** 1978: Yapılanmamış Kentsel Kamusal Dış Mekanlar, Yapı Dergisi, Sayı 30, s.29, İstanbul.
- Çubuk, M.,** 1989: Kamu Mekanları ve Kentsel Tasarım, Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu, s.16, MSÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, İstanbul.
- Doğanay, Ü.,** 1974: Toplum Yararı ve Kamu Yararı Kavramları, Mimarlık Dergisi, s.129, s.5-6.
- Döllük, G.,** 2005: Yayalaştırılmış Sokakların Kent Peyzajına Katkısı: 58. Bulvar ve İstiklal Caddesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, İstanbul.
- Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,** 1994: c.3, s.158-165, Anabasıım A.Ş., Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı ve Kültür Bakanlığı Ortak Yayını.
- Ekinci, O.,** 1992: İnsan Hakları ve Çevre, Anahtar Kitaplar Yayınevi, İstanbul.
- Erdoğan, M.,** 2000: Demokrasi, Laiklik, Resmi ideoloji, Liberte Yayınları, Ankara.
- Eren, Ö., Erkman, U.,** 2003: Tatil Köylerinin Okunabilirliğinde Çevre İşaretlerinin Rolü, İTÜ Dergisi/a, Cilt:2, Sayı:1, s. 51-59.
- Gehl, J., Gemzoe, L.,** 2001: New City Spaces, Danish Architectural Press, Copenhagen.
- Gehl, J.,** 2003: Winning Back the Public Spaces, Urban Library. alındığı tarih Kasım 11,2010 alındığı yer [http:// www.urban.cccb.org](http://www.urban.cccb.org).
- Gehl Architects,** 2004: Zürich Public Spaces, Quality and Use Analyses for 18 Selected Public Streets, Squares and Parks, September 2004. Alındığı tarih Kasım 11, 2010 alındığı yer <http://www.gehlarchitects.com>.
- Gehl, J, Gemzoe, L.,** 2006: Walk21-VII, The Next Steps, The International Conference on Walking and Liveable Communities, October 23-25, Melbourne, Australia. Alındığı tarih Kasım 11, 2010 alındığı yer <http://www.gehlarchitects.com>.
- Gerçek, H.,** 1998: Arazi Kullanımı-Ulaşım İlişkisi Çerçevesinde İstanbul Ulaşımının Bugünü ve Geleceği, Kent Gündemi, 5, s.26-30.

- Giritlioğlu, C.**, 1991: Őehirsel Mekan Öğeleri ve Tasarımı, İTÜ, İstanbul.
- Glover, A.**, 2006: Urban Design and Streetscape, Adding a Touch of Personality, Carring for Our Towns and Cities. Alındığı tarih Kasım 11, 2010 alındığı yer <http://www.rudi.net>.
- Gökgür, P.**, 2008: Kentsel Mekanda Kamusal Alanın Yeri, İstanbul, Bağlam Yayıncılık.
- Gülersoy, N.Z., Özsoy, A., Tezer, A., Genli Yiğiter, R., Günay, Z.**, 2005: Mevcut Kentsel Dokuda Çevresel Kalitenin İyileştirilmesi, İTÜ, İstanbul.
- Günal, C.**, 1986: Kent ve Yol, Özgün Matbaacılık, Ankara.
- Günay, B.**, 1996: Kentsel Tasarımda Kamu ve Özel Mülkiyet Sorunsalı, Mayıs 1996, ODTÜ, Ankara.
- Hasgür, İ.**, 1997: Türk ve Alman Kamulaştırma Hukukunda Kamu Yararı, DEÜ, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İzmir.
- Hasol, D.**, 1979: Mimarlık Sözlüğü, İkinci Baskı, Yapı Endüstri Merkezi Yayını, İstanbul.
- İnankul, S.**, 1993: Post Modernizm ve Kentsel Tasarımda Mülkiyetin Sorgulanması, 2. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, Ed. Çubuk, M.; s. 32-35, MSÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.
- İncadayı, D.**, 2005: Kentleri Paylaşmak, Ankara Mimarlar Odası Dergisi, Sayı 326, s. 25, Aralık, İstanbul.
- İnceoğlu, M., Ulusu, T., Peker, G.**, 1995: Ders Notları, İTÜ, İstanbul.
- İnceoğlu, M., Aytuğ, A.**, 2009: Kentsel Mekanda Kalite Kavramı, Megaron, 4(3), s. 131-146.
- Jacobs, A., B.**, 1993: Great Streets, MIT Press, Cambridge.
- Kalabalık, H.**, 2005: İmar Hukuku, Ankara, Seçkin Yayın Evi.
- Karabay, H.**, 1993: Kentlileşmede Etkin Bir Politika Yayalaştırma ve Araçları, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, İstanbul.
- Karabay, H.**, 1995: Kent İçinde Yaşayabilir- Yaşanabilir Kentsel Mekanların Planlamasında Bir Politika: Yayalaştırma ve Kentlileşmeye Katkısı, Mimari ve Kentsel Çevrede Kalite Arayışları Sempozyumu, 5-6-7 Haziran, s. 85-93, İTÜ, İstanbul.
- Karadeniz, Ö.**, 1975: Roma'da Kamulaştırma Ve Kamu Yararı Kavramı, Ankara: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları.
- Keleş, R.**, 1993: Kent ve Siyaset Üzerine Yazılar, İstanbul, s. 94-95-97-98-99.
- Keleş, R.**, 1998: Kentbilim Terimleri Sözlüğü, Ankara, İmge Yayınları.
- Keleş, R.**, 2000: Kent ve Çevre Değerleri Bağlamında Kamu Yararı Kavramı, Mekan Planlama ve Yargı Denetimi, Der. Melih Ersoy, H. Çağatay Keskinok, Yargı Yayınevi, s.1-13, Ankara.
- Keleş, R., Mengi, A.**, 2003: İmar Hukukuna Giriş, İmge Kitabevi, s. 20, Ankara

- Kentleşme ve Kamu Yararı**, 1975: Ekonomi ve Hukuk Kongresi, Türkiye Barolar Birliği, Ankara,
- Kılınçaslan, T., Kılınçaslan İ.**, 1991: Raylı Taşıt Sistemleri ve İstanbul Ulaşımında Gelişmeler, İstanbul 2. Kent İçi Ulaşım Kongresi, s.38-48, İTÜ, İstanbul.
- Koç, H., Sönmez, İ.**, 1996: Yaya Yolları ve Alanlarında Yaşam Kalitesi Arayışları, 7. Kentsel Tasarım ve Uygulamaları Sempozyumu:1-16.
- Korça, P., Türkoğlu, H.**, 1991: Şehir Merkezinde Şehirselleştirme: Kuzey Amerika Deneyimi, 1. Kentsel Tasarım ve Uygulamaları Sempozyumu, s.233-239, MSÜ, İstanbul.
- Korkmaz E., Dülger Türkoğlu, H.**, 2003: Kentsel Açık Alanlar: Beşiktaş İskele Meydanı ve Çevresi, Yapı Mimarlık Kültür Sanat Dergisi, sayı:264, s. 65-66, İstanbul.
- Kostof, S.**, 1995: A History of Architecture, Settings and Rituals, Oxford University Press, London.
- Köycü, H., K.**, 2006: Türkiye’de Kentsel Toprak Politikalarının Uygulama Aracı Olarak Kamulaştırma, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kent ve Çevre Bilimleri- Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Kuntay, O.**, 1994: Yaya Mekanı, Ayıntap Yayıncılık, Ankara.
- Lang, J.**, 1987: Creating Architectural Theory : The Role of The Behavioral Sciences in Environmental Design, Van Nostrand Reinhold, New York.
- Lang, J.**, 1994: Urban Design:The American Experience, Van Nostrand Reinhold, New York.
- Madanipour, A.**, 1999: Why Are The Design And Development of Public Spaces For Significant For Cities, Environment and Planning B, Planning and Design, 26(6), s. 879-891.
- Madden, K., Bussard, E.**, 1977: Riss Park: A Study of Use and Design, Projects for Public Spaces (PPS), New York.
- Madden, K.**, 2001: How to Turn a Place Around, A Handbook for Creating Successful Public Spaces, Project for Public Spaces, Edited by: Andrew Schwartz.
- Marcus, C.C., Francis, C.**, 1998: People Places: Design Guidelines for Urban Open Space, (John Wiley & Sons Inc., University of California, Berkeley), s. 1-84.
- Montanari, M., Curdes, G., Forsyth, L.**, 1993: Urban Landscape Dynamics: A Multi-Level Innovation Process, Avebury, Aldershot.
- Montgomery, D., W.**, 2001: Environmental Geology, McGraw-Hill Companies.
- Moudon, A.V.**, 1991: Public Streets for Public Use, New York: Van Nostrand Reinhold.
- Mumford, L.**, 1968: Metropolis As Anticity, The Urban Prospect, Harcourt, s. 128, Brace&World Inc., New York.

- Önür, S.**, 1994: Savaş Sonrasında Günümüze Kentsel Kamu Mekanına İlişkin Deneyim ve Denemeler, Kent, Planlama, Politika ve Sanat, s.455, Ed. Tekeli, İ., ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayını, Ankara.
- Örücü, E.**, 1976: Taşınmaz Mülkiyetine Bir Kamu Hukuku Yaklaşımı, Mülkiyet Hakkının Sınırlanması, Sulhi Garan Matbaası, İstanbul.
- Özay, İ.**, 2002: İdare Hukuku, Günışığında Yönetim, s. 423.
- Özkan, S.**, 1996: Mevcut Planlama Pratiğinde Toplum Yararı Yaklaşımının Değerlendirilmesi-İstanbul Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, İstanbul.
- Parfect, M., Power, G.**, 1997: Planning for Urban Quality: Urban Design in Towns and Cities, Routhledge Publishing, London and New York.
- Paumier, C.B., Dimond, C.C., Rich, D.P.**, 1988: Designing the Successful Downtown, The Urban Land Institute, Columbia.
- Paumier, C.B.**, 2004: Creating a Vibrant City Centre: Urban Design and Regeneration Principles, Urban Land Institute, Washington, DC.
- Rapaport, A.**, 1990: Meaning of the Built Environment, The University of Arizona Press, Tucson.
- Rendell, J.**, 2000: Public Art: Between Public and Private, Advances in Art and Urban Futures Volume 1, Locality, Regeneration and Diversities, ed. Sarah Bennet and John Butler, Intellect Boks, Cornwell Pres, Wiltshire.
- Rubenstein, H., M.**, 1992: Pedestrian Malls, Streetscapes and Urban Spaces, New York: Wiley.
- Saraç, O.**, 2002: Kamu Yararı Kavramı, Maliye Dergisi, s.139.
- Seyidoğlu, H.**, 2002: Ekonomik Terimler Ansiklopedik Sözlük, 3. Baskı, Güzem Can Yayınları, İstanbul.
- Sezer, Ö.**, 2008: Kamu Hizmetlerinde Müşteri (Vatandaş) Odaklılık: Türkiye’de Kamu Hizmeti Anlayışı Açısından Bir Değerlendirme, ZKÜ Sosyal Bilimler Dergisi, c.4 s.8.
- Sınmaz, S.**, 2008: Kentsel Mekanda İletişim ve İletişim Teknolojilerinin Gelişimi Perspektifinde Kentsel Kamusal Mekan Tasarımına Bakış, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Southworth, M., Joseph, E., B.**, 1997: Streets and the Shaping of Towns and Cities, McGraw-Hill, New York.
- Soysal, A.**, 2002: Yürümek, İstanbul Yaya Sergileri 1. ed:Amado, L., Kumcuoğlu, İ.; Stil Matbaa, İstanbul.
- Spreiregen, P.D.**, 1982: The Architecture of Town and Cities, McGraw-Hill Book Company.
- Suher, H., Ocakçı, M., Berköz, L.**, 1991: Kent Merkezinde Yaya Taşıtlı İlişkiler, Yayalaştırma, 1. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, MSÜ, İstanbul.

- Suher, H.**, 1998: Kent Planlamada Kamu yararı Kavramı, Bodrum Revizyon Nazım İmar Planı, Panel, TMMOB-MO Bodrum temsilciliği, Bodrum.
- Suher, H.**, 2006: Kentsel Yaşam Kalitesinin Yükseltilmesi, Dünya Mirası İstanbul: Gelişmeler-Sorunlar-Çözüm Önerileri Teknik Kongresi,. İstanbul: TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi.
- Susmuş, Y.**, 1999: Kentsel Mekanda Estetik Değerler, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, İstanbul.
- Tekeli, İ.**, 1988: Mülkiyet Kurumu, Kamu Yararı Kavramı ve İmar Planları Üzerine, TMMOB Şehir Plancıları Odası, Planlama Dergisi, 88-2.
- Toplum Bilim Terimleri Sözlüğü**, 1975: Türk Dil Kurumu Yayınları.
- Url-1** <http://www.marc2.org/cqp/print_principles.asp>, alındığı tarih 29.10.2010.
- Url-2** <<http://www.pps.org>>, alındığı tarih 12.11.2010.
- Url-3** <<http://www.rudi.net>>, alındığı tarih 12.11.2010.
- Url-4** <<http://www.ihd.org.tr>>, alındığı tarih 13.01.2011.
- Url-5** <<http://www.ikkistanbul.org>>, alındığı tarih 11.01.2011.
- Url-6** <<http://www.fatih.bel.tr>>, alındığı tarih 10.02.2011.
- Url-7** <<http://www.beyoglu.bel.tr>>, alındığı tarih 10.02.2011.
- Url-8** <<http://www.gehlarchitects.com>>, alındığı tarih 15.03.2011.
- Url-9** <<http://www.flickr.com>>, alındığı tarih 10.02.2011.
- Url-10** <<http://www.kadikoy.bel.tr>>, alındığı tarih 10.02.2011.
- Url-11** <<http://www.urban.cccb.org>>, alındığı tarih 11.11.2010.
- Url-12** <<http://www.istiklal.caddesi.com>>, alındığı tarih 10.02.2011.
- Url-13** <<http://www.eskisehirevler.com>>, alındığı tarih 15.06.2011.
- Url-14** <<http://www.resimvadisi.com>>, alındığı tarih 15.06.2011.
- Uzun, B.**, 2000: Çevre Yolu-Mülkiyet İlişkilerinin İmar Hakları Açısından İncelenmesi ve Arazi Düzenlemesi Yaklaşımıyla Bir Model Önerisi, Doktora Tezi, Trabzon.
- Üstündağ, K.**, 2002: İnsan Merkezli Bütünleşik Kentsel Ulaşım Planlama Modeli, MSÜ, Doktora Tezi, İstanbul.
- Warren, R.**, 1998: The Urban Oasis: Guideways and Greenways in the Human Environment, McGraw-Hill, New York.
- Woolley, H.**, 2003: Urban Open Spaces, Spon Press, London.
- Velidedeoğlu, H.V.**, 1972: 1961 Anayasasının Dili, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara.
- Yamak, Y.**, 2006: İmar (Yapılanma) Haklarının Devri: Model - Uygulama Alanları ve Sonuçlar, Maliye Dergisi, 150, s. 107-121.
- Yavuz, F., Keleş, R., Geray, C.**, 1973: Şehircilik, Sevinç Matbaası, Ankara.

- Yenice, Ş.**, 1998: Kamusal Olma İçeriğinin Kamusal Mekanın Anlamsal ve Kullanımsal Boyutuna Yansıması Üzerine Bir Analiz, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, İstanbul.
- Yıldırım, H., Serdaroğlu Sağ, N.**, 2005: Kamu Yararı Kavramının Kıyı Mevzuatında Ele Alınış Biçimi, 8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 29. Kolokyumu, s. 555, 7-9 Kasım 2005, Taşkışla İstanbul.
- Yılmaz, Ü.**, 1992: Şehir İçi Ulaşım Düzenlemelerine Bir Örnek Olarak ABD'de Şehir Merkezlerinde Yayalaştırma Uygulamaları, 2. Kent İçi Ulaşım Kongresi, 16-18 Aralık, s. 157-168, İTÜ, İstanbul.

EKLER

Ek A.1: Kullanıcı Anketi Örneği

Anket No: Tarih:

Cinsiyet: Kadın Erkek

Yaş: 18 yaş altı 9-24 25-35 35-50 51-65 65 ve üzeri

BÖLÜM 1: ERİŞİLEBİLİRLİK

1. Buraya genellikle hangi araçlarla geliyorsunuz?

- Yaya Özel Otomobil Otobüs/Minibüs Taksi
 Tramvay Deniz Ulaşımı Servis Diğer

2. Buraya ne kadar sürede ulaşıyorsunuz?

- 10-30 dk 30-45 dk 45dk -1.30 saat 2 saatten fazla

3. Eğer özel araç ile gelirseniz aracınızı nereye park edersiniz?

- Otopark Kaldırım/Sokak araları Diğer Özel aracım yok

4. Buraya gelirken yaşadığınız ulaşım problemleri nelerdir? (En çok 3 tercih)

- Trafik yoğunluğu Ulaşım araçların az sayıda ve kalabalık oluşu
 Ulaşım mesafesi Birden çok ulaşım aracı değiştirmek
 Otopark yetersizliği Vasıta beklemek
 Yaya trafiği Diğer

5. Alanda ulaşmak istediğiniz noktaya kolay ve rahat ulaşabiliyor musunuz?

- Evet Hayır

6. Kamu ve özel araçlarının alana her saatte girmesi sizce doğru mu?

- Evet Hayır

7. Doğru bulmuyorsanız özel/kamu araçlarının hangi saatlerde alana girmesini istersiniz?

- 06:00'dan önce 06:00-08:00 08:00-10:00 Farketmez
 18:00-20:00 20:00-22:00 22:00-24:00 Diğer

BÖLÜM 2: KULLANIM VE AKTİVİTELER

8. Alanı hangi amaçla kullanıyorsunuz? (En çok 3 tercih)

- Geçiş alanı
 Eğitim
 İş
 Turizm
 İbadet
 Alışveriş
 Buluşma noktası
 Eğlence/Dinlenme

9. Alanı tercih etmeniz en önemli nedeni nedir? (En çok 3 tercih)

- Ulaşım kolaylığı
 Yakın oluşu (ev, iş, vb.)
 Alışkanlık
 Tarihi ve mekansal özelliği
 Hareketli ve eğlenceli ortam
 Bakımlı oluşu
 Çeşitli donatılar ve fonksiyonlar içermesi
 Nedensiz/Raslantı

10. Alanı haftanın hangi günleri kullanıyorsunuz?

- Hafta içi Hafta sonu Her zaman Değişken

11. Alanı günün hangi saatlerinde en çok kullanıyorsunuz?

- 06:00-08:00 08:00-10:00 10:00-12:00 12:00-14:00
 14:00-16:00 16:00-18:00 18:00-20:00 20:00'den sonra

12. Alanda yaklaşık ne kadar zaman geçiriyorsunuz?

- 1 saatten az 1-2 saat arası 2-4 saat arası 4 saatten fazla

13. Buraya ne sıklıkla geliyorsunuz?

- İlk defa Her gün Haftada birkaç kez
 Haftada bir kez Ayda bir kez Çok nadir

14. Alanda en çok hangi aktiviteleri yaparsınız? (En çok 5 tercih)

- Yürüme/Geçiş
 Alışveriş
 Bekleme
 Yeme/İçme
 Fotoğraf çekme
 Sohbet etme
 Gezme/Görme
 Oturma/Dinlenme
 Kutlama/Gösteri yapma veya izleme
 Buluşma
 Gazete/kitap okuma
 Diğer

15. Alanı gerçekleştirmek istediğiniz kullanımlar için yeterli buluyor musunuz?

- Evet Hayır

16. Alanda sizce hangi fonksiyonlar bulunmalı? (En çok 3 tercih)

- Otopark Yeşil alan Restoran/kafe/çay bahçesi
 Dinlenme alanı Açık hava sergi alanı Açık hava gösteri alanı
 İhtiyaç birimleri (danışma, ilk yardım, tuvalet, vb.) Su ögesi
 Diğer

BÖLÜM 3.: KONFOR

17. Alanda yeterince donatı elemanı (çöp tenekesi, aydınlatma elemanları, oturma bankları, vb.) var mı?

- Evet Hayır

18. Mevcut donatı elemanları kullanım ve konumları açısından uygun mu?

- Evet Hayır

19. Aşağıdaki donatı elemanlarından hangileri alanda bulunmalı?

- Oturma bankı Satış birimi (büfe, vb.) Saat
 Gölge elemanı (pergola, vb.) Elektronik ekran Tuvalet
 Aydınlatma elemanı Yol işareti/Yönlendirici levha Çöp kutusu
 Bilgi Panosu Plastik obje (heykel, sanat objesi, vb.)
 Çeşme
 Diğer

20. Alanda sizi rahatsız eden unsurlar nelerdir? (En çok 3 tercih)

- Kirlilik Kalabalık Güvenlik Diğer
 Gürültü Bakımsızlık İşportacı/seyyar satıcı

21. Alanın sizin için etkisi ile ilgili aşağıdakilerden hangilerini söyleyebilirsiniz? (En çok 3 tercih)

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Tarihi doku etkisi kuvvetli | <input type="checkbox"/> Tarihi doku etkisi zayıf |
| <input type="checkbox"/> Mekan etkisi kuvvetli | <input type="checkbox"/> Mekan etkisi zayıf |
| <input type="checkbox"/> Canlı ve dinamik | <input type="checkbox"/> Monoton |
| <input type="checkbox"/> Yapılacak aktivite sayısı fazla | <input type="checkbox"/> Yapılacak aktivite sayısı az |
| <input type="checkbox"/> Bağlantı noktaları uyumlu | <input type="checkbox"/> Bağlantı noktaları uyumsuz |
| <input type="checkbox"/> Yeşil dokusu yeterli | <input type="checkbox"/> Yeşil dokusu yetersiz |
| <input type="checkbox"/> Temiz ve düzenli | <input type="checkbox"/> Pis ve karışık |

22. Burada kendiniz en rahat hissettiğiniz yer neresi?

.....

23. Burada aklınıza gelen üç şey nedir? (bina, yer...)

.....

BÖLÜM 4: SOSYALLİK ve İLETİŞİM

24. Buraya yalnız başınıza mı/ birisiyle mi gelirsiniz?

- | | |
|---------------------------------|------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Yalnız | <input type="checkbox"/> Birisiyle |
|---------------------------------|------------------------------------|

25. Alanda aktivite ya da organizasyona katıldınız mı ya da gördünüz mü?

- | | |
|-------------------------------|--------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Evet | <input type="checkbox"/> Hayır |
|-------------------------------|--------------------------------|

26. Sizce burası neden önemli?

.....

27. Yakın çevrede tercih ettiğiniz yerler neresi?

.....

28. Yayalaştırmadan sonra alanı kullanımınızda bir farklılık oldu mu?

- | | |
|-------------------------------|--------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Evet | <input type="checkbox"/> Hayır |
|-------------------------------|--------------------------------|

Ek A.2: Perakende Anketi

PERAKENDE TÜCCAR ANKETİ

Anket No: Tarih:

1. Bu dükkanda kiracı mısınız, dükkan sahibi misiniz?

Kiracı Sahip

2. Yayalaştırmadan sonra kira fiyatlarında değişiklik oldu mu?

Hayır Evet, arttı Evet, düştü

3. İşyerinizin çalışma saatleri.....

4. Mallarınızı yükleyip boşaltırken ya da park sorunu gibi herhangi bir sorun ile karşılaşılıyor musunuz?

Evet Hayır

5. Yayalaştırmadan sonra gelirinizde herhangi bir artış oldu mu?

Hayır Evet, arttı Evet, düştü

6. Yayalaştırma sonrasında müşteri sayısında herhangi bir değişiklik oldu mu?

Hayır Evet, arttı Evet, düştü

ÖZGEÇMİŞ



Ad Soyad: Müge Çalışkan

Doğum Yeri ve Tarihi: Manisa 28.03.1984

Lisans Üniversitesi: İTÜ Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü