

RESEARCH ARTICLE/ARAŞTIRMA MAKALESİ

Mekânsal kalite unsuru ve kullanıcı beklentileri: Taksim Meydanı ve çevresi

Spatial quality element and user expectations: Taksim Square and its surroundings

Bilge Ulusay Alpay 

Doç. Dr., Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Türkiye,
e-mail: bilge.alpay@msgsu.edu.tr

Öz

Kentin kamusal mekânlarındaki deneyimler ve sosyal ilişkiler, kent kültürünün üretimini oluşturmaktadır. Kentin geçmişine dair izler taşıyan bu mekânlar toplumun hafızasıdır. Ancak, hızlı kentleşme ve artan taşıt kullanımına ilişkin düzenlemelerle birlikte yayalar ikinci plana atılmış ve bu sorunun çözümüne yönelik yayalaştırma çalışmaları dünya çapında ivme kazanmıştır. Bu süreçte, yaya mekânlarında tasarım ilkeleri belirlenerek yayaların fiziksel, algısal ve sosyo-psikolojik sorunlarının giderilmesi hedeflenmiştir. İnsanların mekân içinde kendilerini daha iyi hissetmeleri ve geçirdikleri zamanın kaliteli olması için mekânın yaya odaklı olması önemlidir. Çalışmada, meydanların ve yaya akslarının tasarımına yön veren faktörleri, kalite kriterlerini, donatı elemanlarının tasarım ilkelerini inceleyerek Taksim Meydanı ve yakın çevresinin kullanıcılar tarafından nasıl algılandığını, hangi mekânsal elemanların ön plana çıktığını araştırmak amaçlanmıştır. Bu kapsamda, nitel verileri elde etmek ve mekânsal kalite için araştırma yöntemi olan literatür taraması yoluyla veri analizi yapılmış, nicel verileri elde etmek için ise gözlem ve anket (sorgulama) yöntemi kullanılmıştır. Bu doğrultuda, kullanıcı memnuniyetini etkileyen faktörler araştırılmış ve mekâna yönelik kullanıcı algılarını ölçmek adına açık uçlu sorular sorulmuştur. Sonuç olarak, Taksim Meydanı ve yakın çevresi kentsel tasarım ilkeleri mekânsal kalite açısından değerlendirilmiştir. Dolayısıyla, yayaların hem fiziksel, hem algısal, hem de psiko-sosyal açıdan olumsuz etkilendiği gözlemlenmiş ve elde edilen veriler dikkate alınarak donatı unsurlarının yetersiz olduğu tespit edilmiştir. Bu çalışmanın bölgede yapılması planlanan, yaşam ve mekân kalitesinin iyileştirilmesine yönelik kentsel tasarım projelerine katkı olabileceği düşünülmektedir.

Anahtar kelimeler: Kentsel Mekân Kalitesi, Yaya Alanları, Kentsel Donatı Elemanları, Taksim Meydanı

Citation/Atf: ULUSAY ALPAY, B. (2024). Mekânsal kalite unsuru ve kullanıcı beklentileri: Taksim Meydanı ve çevresi. *Journal of Awareness*. 9(2): 251-269, <https://doi.org/10.26809/joa.2376>

Corresponding Author/ Sorumlu Yazar:
Bilge Ulusay Alpay
E-mail: bilge.alpay@msgsu.edu.tr



Bu çalışma, Creative Commons Atif 4.0 Uluslararası Lisansı ile lisanslanmıştır.
This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.

Abstract

Experiences and social relations in the public spaces of the city constitute the production of urban culture. These places, which bear traces of the city's past, are the memory of the society. However, with rapid urbanization and regulations regarding increased vehicle use, pedestrians have been put in the background, and pedestrianization efforts to solve this problem have gained momentum worldwide. In this process, design principles in pedestrian spaces were determined and it was aimed to eliminate the physical, perceptual and socio-psychological problems of pedestrians. It is important that the place is pedestrian-oriented so that people feel better in the place and that the time they spend is of good quality. The aim of the study is to investigate how Taksim Square and its immediate surroundings are perceived by users and which spatial elements come to the fore by examining the factors that direct the design of squares and pedestrian axes, quality criteria and design principles of equipment elements. In this context, data analysis was carried out through literature review, which is a research method for obtaining qualitative data and spatial quality, and observation and survey (questioning) methods were used to obtain quantitative data. In this regard, factors affecting user satisfaction were investigated and open-ended questions were asked to measure user perceptions of the space. As a result, urban design principles of Taksim Square and its immediate surroundings were evaluated in terms of spatial quality. Therefore, it was observed that pedestrians were negatively affected both physically, perceptually and psycho-socially, and considering the data obtained, it was determined that the equipment elements were insufficient. It is thought that this study may contribute to urban design projects planned to be carried out in the region to improve the quality of life and space.

Keywords: Urban Space Quality, Pedestrian Areas, Urban Equipment Elements, Taksim Square

1. GİRİŞ

Yürümek insanın doğasında vardır ve fiziksel olarak kısıtlı olmayan tüm kişilerin mobil olması, topluma katılabilmesidir. İnsan vücudunun yapısı, duyu organları ve ruhu genellikle yürüme hızında hareket edecek şekilde tasarlanmıştır. Nitekim yayalar esnektir, duyuusal izlenimlere kendiliğinden tepki verebilir, çevreye ve gelecek nesillere yük olmaz, ulaşım sistemindeki temel hareketliliği temsil eder. Kentsel mekânlar ve kamusal alanlar ise, temel işlevler olarak yayalara; dolaşma, geçici kalış, kısa veya uzun süreli dinlenme, gözlem ve anlama, oyalanma, sohbet etme veya manzaranın tadını çıkarma olanakları sunabilirler. Yürüyerek gitmek, özellikle yaya bölgelerinde ulaşım işlevinden çok daha fazlasını yerine getirir, yaşam kalitesi yaratır (Große, Böhmer, 2019: 9).

Ayrıca, kalite kavramıyla ilgili araştırmalarda, kavramın çok boyutlu ve katmanlı olmasından dolayı mekânın veya yerin sadece işlevsel özellikleri ile değil, o yere özgü mimari ve tanımlayıcı ya da anlamlı kılan birçok özelliğiyle beraber ele alınması gereklidir. İncelenecek yerin fiziksel, doğal ya da tasarım, yerel yaşam ve kullanıcı özellikleri de göz önünde

bulundurularak çalışmalara başlanmalıdır (İnceoğlu ve Aytuğ, 2009: 144).

Mekânda sadece fiziki değil, aynı zamanda algı ve duyularla kavranabilen psikolojik, ayrıca değişen zamanla birlikte mekân ve insan ilişkisi de boyut kazanmıştır. Bu bağlamda, insanların içinde kendilerini daha iyi hissettikleri, kaliteli zaman geçirebildikleri mekânın yaya odaklı tasarlanmasında kalite ve konfor unsurları önemlidir.

Diğer taraftan, giderek gelişen iletişim ağı toplumların karşılıklı etkilenmesine sebep olduğu için nesne kullanımına ilişkin uygulamalar gün geçtikçe birbirine benzemeye başlamıştır. Bu karşılıklı etkileşim, donatı elemanlarının tasarımında ve üretiminde birbirini etkilemektedir. Bu durum, uluslararası pazarın aktif olmasına ve farklı ülkelerde benzer ürünlerin görülmesine neden olmakta, özgünlüğü de ortadan kaldırmaktadır. Oysa, kent mobilyaları her kentin kendine özgü tarihini, kültürel ve doğal yapısını, kimliğini yansıtmalıdır (Şişman ve Yetim, 2004). Ayrıca kent mobilyalarında, ergonomik ve çeşitli fiziksel özellikleri açısından standartlara uygunluk, özgün, fonksiyonel ve estetik (çizgi, ölçü, biçim,

renk, doku vb.) özellikler dikkate alınmalıdır (Pekin ve Timur, 2008). Dolayısıyla, kent mobilyaları sabit ve standart boyutta olmamalı, kullanıldıkları mekânların özelliğini taşımalı ve buna özgü tasarlanmalıdır (Akyol, 2006).

Hızlı kentleşme ve taşıt kullanımında artış ile kent içi araç odaklı düzenlemelerde yayalar arka plana atılmış, ayrıca fiziksel, algısal ve sosyopsikolojik sorunlar ortaya çıkmıştır. Buna ilişkin olarak; çözüm odaklı yayalaştırma çalışmaları dünya genelinde hız kazanmış ve bu süreçte yaya mekânlarında tasarım ilkeleri belirlenmiştir.

Çalışma alanı olarak seçilen İstanbul kentinin merkezi, en bilinen noktalarından biri ve turistik çekim merkezi özelliğindeki Taksim Meydanı'nda motorlu araç trafiğinin yer altına alınmasıyla üst kısım yayalaştırılmış, kentsel donatım açısından yetersiz, betonlaşmış büyük bir yaya alanı yaratılmıştır. Bu doğrultuda, Taksim Meydan ve yakın çevresinin kullanıcılar açısından algısı, mekânda ön plana çıkan öğelerin incelenmesi, mekânsal niteliğin iyileştirilmesi için renk, doku, ölçü ve biçim gibi tasarım araçlarının kullanılması, bireyin ihtiyaçlarına ve tepkilerine yanıt cevap vermesi bakımından değerlendirme yapılması çalışmanın temel amacını oluşturmaktadır.

Çalışmanın konusu; Taksim Meydanı ve yakın çevresindeki yayalaştırılmış mekânın işlevsel ve estetik açıdan insan üzerinde bıraktığı olumlu/olumsuz etkilerin araştırılması, eksikliklerin giderilmesine yönelik yeniden tasarım için kalite kriterlerine uygun ilkelerin incelenmesidir.

Çalışmada; nitel bir araştırma yöntemi olan literatür taraması yoluyla veriler analiz edilmiş, nicel çalışma tekniğine dayalı gözlem ve anket (sorgulama) araştırması yapılmıştır. Anket örneklem grubu, meydana bulunan rastgele seçilen, ankete katılmayı kabul eden kişilerdir. Anket yöntemi yüz yüze, soru-cevap şeklinde gün içinde meydana kullanan 118 yerel kişiye, 33 yabancı ziyaretçiye (turiste) uygulanmıştır.

Ankete katılan kişi sayısı ve hata payı verileri kullanılarak "calculator.net" üzerinden güven testi analizi yapılmış ve bu doğrultuda güven aralığı belirlenmiştir. Bu yöntemde hata payı

%10, anket katılan sayısı 151 kişi alınmış, güven testinin sonucu %98,8 hesaplanmış ve güven aralığı da ± 18 'dir (URL-1).

Katılımcıların algılarını ölçmek adına korunum, konfor, keyif kriterleri çerçevesinde mekânın kullanılış amacı, sıklığı, olumsuz çevre faktörleri, hizmetlerin ve kentsel donatı elemanlarının yeterlilik durumu ile ilgili sorular sorulmuştur.

Bu kapsamda kentsel kamusal mekân ve elemanları, meydan, aks, kentsel yaya mekânları ve tasarım faktörleri, kalite kavramları araştırılmıştır. Ayrıca dünyada ve ülkemizdeki yayalaştırma uygulamalarından örneklere değinilmiş, Taksim Meydanı ve çevresinin yayalaştırma süreci incelenmiştir.

Taksim Meydanı ve yakın çevresinin örnek alan seçilmesinde; tarihsel geçmişe sahip, kentin merkezi, önemli bir prestij ve odak noktası olması, sürekli yaya yoğunluğunun bulunması etkili olmuştur. Bu araştırma ile kentsel mekânda kullanıcı algısı, beklenti ve isteklerinin önemine işaret edilmiş, açık uçlu soru esas alınan anket sonuçlarına göre kentsel donatı elemanları yetersiz bulunarak tespit edilen eksiklikler Jan Gehl'in kalite kriterleri ile birlikte değerlendirilmiştir.

2. KENTSEL KAMUSAL MEKÂN VE ELEMANLARI

Tüm kentliler için serbestçe girilebilen, herkese açık herhangi bir alan kamusal mekân (aynı zamanda kamusal alan) olarak anlaşılabilir. Bu kavram, genellikle kentsel kamusal alanları yani meydanları, binalar arasında kalan yol (aks) ve yeşil alanları ifade eder. Buluşma, iletişim kurma ve deneyim alışverişinde bulunma yerleri olan meydan ve yollar, evrensel bir özellik olarak kentin ve kamusal mekânın karakterini, kalitesini etkiler (Pesch ve Werrer, 2010: 199). Kentsel gelişim bağlamında, bir meydan genellikle binalarla çevrili açık bir alandır (Semsroth ve Wachten, 1997:8).

Meydanlar, genellikle kentteki kamusal yaşamın odak noktalarıdır (Koepf, Binding, 2005: 367).

Habermas kamusal alanı, “toplumsal yaşantımız içinde kamuoyuna benzer bir şeyin oluşturulabildiği bir alan” olarak tanımlamış ve bu alana tüm yurttaşların girmesinin garanti altına alındığını ifade etmiştir (Habermas, 1997). O halde, kentte bulunan meydanlar, akslar fiziksel ve sosyal özelliklerinden dolayı kamusal mekân kavramını oluşturmaktadır. Sosyal aktiviteler için kaynak olan, kamu hayatının içinde yayaya hareket özgürlüğü katan bu mekânlar kamusal alan kullanımlarını doğrudan etkilemektedir. Buna ilişkin insanın her üretim tarzı kendi özgün mekânını yaratır ya da önceden var olan mekânı kendi amaçlarına göre şekillendirir (İskenderoğlu ve Gögebakan, 2022: 516). Diğer bir ifadeyle; insanın birey ve sosyal bir varlık olarak gelişebilmesi için mekânsal ve sosyal çevreye ihtiyacı vardır, çevresiyle bütünleşebilen insan, mekânı kendisi ve etrafındakiler için biçimlendirebilir (Anders, 1998: 17). Ayrıca, kentin kamusal mekânları fiziksel boyutunun yanında tarihi dokusuyla, sembolik anlamlarıyla da ön plana çıkmaktadır. Genelde binalarla tanımlanan ancak binalar dışında kalan bölümler olan kentsel mekânlar, toplumsal olarak ve kamusal alan kullanımlarıyla kullanıcıları bir araya getirmektedir. Kullanıcıların birbirleriyle iyi bir iletişim kurmalarını, sosyalleşebilmelerini sağlayan olanaklardır (Döllük, 2005: 287). O halde, kentsel mekân elemanları kentleri işlevlendirerek kentsel yaşayışa önem katan meydan ve sokaklardır. Ayrıca, sokak ve meydanlar kentsel mekânların kalitesini artırmakta ve fiziksel karakter kazandırmaktadırlar (Atabek, 2009: 5).

- Kentsel Mekân Olarak Meydan

Meydanlar, kamusal mekânlar altında özel bir öneme sahip olup kentin zirve noktası olarak kabul edilebilir ve pek çok neslin (kuşağın) talebini temsil ederler. Geçmişte meydanların aralıklı yerleştirilmiş yapılarla kuşatıldığı anlaşılır, bugünkü anlayışta ise bir meydan, binalardan boş bırakılan ve kamusal hizmet eden mekândır. Çok merkezli gelişmiş kentlerde, kamusal mekânların geniş bir ağ oluşumu görülmekte ve bu ağ içinde ana merkezdeki meydanların yanı sıra, ikincil olarak semt meydanları yer alarak yaşamın ve oradaki halkın kimliğini yansıtır (Aminde, 2005: 147).

Nitekim meydanlar, kamusal alanlar arasında özel bir öneme sahiptir ve Venedik'teki Piazza San Marco veya Floransa'daki Piazza Della Signoria gibi birçok neslin kamusal yaşamını şekillendirir. Canlı kent meydanları oluşturmak için bir kentin sosyal, politik, kültürel ve ekonomik yapısından kaynaklanan güncel kullanım gereksinimleri ayrıntılı olarak analiz edilmelidir, bu aynı zamanda gelecekteki kullanıcıların planlama sürecine olabildiğince erken katılımını da içerir (Pesch ve Werrer, 2010: 202). Meydanlar; odak noktalarını, merkezi toplanmaları sokaklar; yolları, iletişim ağlarını, hareketliliği yansıtmaktadır. Tarihi kültürel merkezdeki yaya alanlarının tasarımında ise; uygun ışıklandırma ve çevre mimari karakterine uyumlu tasarımlar gerekir. (Özsel, 2009: 7).

Sanayileşme sürecinde, kent odağı niteliğindeki meydanlar uzun süre araç yoğunluğu baskısı altında kalmış, çevreye duyarlı hareketlilik kapsamındaki yeni gelişmeler ile kamusal canlılık yeniden önem kazanmaya başlamıştır. Genişletilen yaya kaldırımları, daraltılan yol izleri, ağaçlandırma ve oturma olanakları vb. çalışmalar, meydanlarda güvenilirliği artıran çözümler olarak yaya sürekliliği ve devamlılığı açısından da önemli olmaktadır (Aminde, 2005: 147).

- Bağlantı ve Ayırıcı Elemanlar - Yaya Aksları

Yaya ve hareket kavramı, kentsel kamusal mekânların kullanılmasında ve düzenlenmesinde önemli rol oynamaktadır. Bir kent mekânı tasarlanırken en belirleyici etkenin yürünebilirlik olduğu savunulmaktadır (Cemali, 2011:109). İnsan uygarlığının yaşandığı yıllar boyunca, yollar hem toplulukların hem de halkların yaşamlarında çok değerli hale gelmiştir. Trafikteki özellikle de otomobil sayısındaki hızlı artış nedeniyle kentlerde yolların birleştirici işlevi giderek artmıştır. Yayaların, alışveriş ve yürüyüş yapanların hareket alanı önemli ölçüde kısıtlanmış, bu bağlamda kentin çekiciliği, ticari, alışveriş, kültür merkezi ve buluşma yeri olarak işlevi önemli ölçüde azalmıştır (Danielewski, 1976: 7). Zamanla kent içi alanları kurtarmak için yaya alanı veya alışveriş caddesi, yaya caddesi, yaya bölgesi, araçsız trafik bölgesi, yaya trafiği için ayrılmış alan fikirleri kentsel mekânların

tasarımında ve yeniden canlandırılmasında hızla önemli bir faktör haline gelmiştir. Böylece yaya alanları genel olarak, kentsel yapıları ve çevre koşullarını iyileştirmenin bir aracı olmuştur (Danielewski, 1976: 7).

3. KENTSEL KAMUSAL MEKÂNDAN YAYALAŞTIRMA SÜRECİ

Yayaların fiziksel ve ruhsal anlamda etkilenmesine sebep olan motorlu taşıtların oluşturduğu ses, gürültü, güvenlik ve çevre kirliliği yaya dolaşım mekânlarında sorun teşkil etmektedir. Taşıt yollarında bireyler araç içinden çevreyle sağlıklı bir iletişim kuramaz. Bu anlamda yayalaştırma, insan ilişkilerinin güçlenmesine mekânla yayanın bütünleşmesine, mekânın görsel açıdan estetik değer kazanmasına, kent dokusunun korunmasına, sosyal hayatın canlanmasına olanak sağlamaktadır (Döllük, 2005). Dolayısıyla, insanların kentsel mekânda hareketliliği de trafik özelliği oluşturmakta, buna yaya ulaşımı denilmektedir. Yaya ulaşımı ve dolaşım kavramı; hareketlilik ve erişilebilirliğin bir boyutunu, kentsel mekânın kullanımı, içerdiği işlev ve aktiviteler, kalitesi ve yaşama katılması da bir diğer boyutunu oluşturmaktadır (Kaplan ve Acuner, 2005: 112). Bu kapsamda yayanın hareket özgürlüğünün mekânsal boyutuna ilişkin, düzenleme ilkeleri için yaya alanlarının gelişim sürecini kısaca gözden geçirmek faydalı olacaktır.

3.1. Kentsel Yaya Alanlarının Gelişimi

Yayalaştırma, bir kenti yürünebilir hale getirme tasarımı ve planlamasıdır (Özsel, 2009: 75). Kent mekânlarını işlevlendirmede en etkili yöntemlerden biri olan yayalaştırma, taşıt ulaşımının olumsuz etkilerinden kurtarmak, kenti yaya odaklı ve daha güvenilir hale getirme çabası denilebilir. Taşıtlarla yayaları birbirinden ayırma fikrini ortaya atan ilk kişi Leonardo da Vinci'dir. XV. Yüzyılda atılan bu fikir, taşıtların yer altından gitmesini savunmaktadır (Kavi, 2003: 257). XVIII. yüzyılın başlarında kentlerde yaya güvenliğinin sağlanmaya çalışıldığı görülmektedir (Aru, 1965). XIX. Yüzyıla doğru kentlerde artan sorunları gidermek için aktif olan yolların; temizliğine, düzenine, planına, ağaçlandırma çalışmalarına dikkat edilmiş, bu

sayede yayalaştırma çalışmaları için ilk adımlar atılmıştır (Altunbaş, 2006: 83).

Sanayi Devrimi ile teknolojik gelişim hız kazanmış, otomobillerin insan yaşamına girmesiyle de kentlerin şekillenmesinde ulaşım etkin hale gelmiş, geleneksel kent dokusunun kaybolmasına sebep olmuş ve yayalar kamusal mekânları terk etmeye mecbur kalmıştır. XX. yüzyılın ilk dönemlerinde ortaya çıkan trafik sorunu sokak ve caddelerin büyüyen bulvar, meydanların ise toplu taşıma, taksi gibi ulaşım araçlarının indirme-bindirme, dağılma-aktarma alanları haline gelmesine sebep olmuştur. Aynı zamanda artan taşıt sayısı otopark sorununu ortaya çıkarmış kaldırımların taşıtlar için otopark haline gelmesine sebep olmuştur (Birol 2007: 5-9).

XX. yüzyılın son dönemine doğru hızla artan trafik, yayaların can güvenliği, gürültü, hava kirliliği gibi sorunların artışı, kent merkezlerinin taşıt trafiğine kapatılması ve bu mekânların yayalaştırılması gibi çözümleri beraberinde getirmiştir (Demir, 1999).

3.2. Dünyada ve Türkiye'deki Yayalaştırma Uygulamalarından Örnekler

İlk yaya bölgeleri, trafiği ayırmak için bir önlem olarak oluşturulmuş olup yayalar ve trafik arasında güçlü çatışmaların olduğu dar alışveriş caddeleri ile ilgiliydi. Essen'deki Limbecker Straße 1927'de trafiğe kapatılmış ve *Almanya*'da ilk yaya bölgesi olmuş, bunu 1948'de Köln'deki Hohe Straße takip etmiştir. 1970 ve 1980'lerde kent içi yaya bölgeleri modeli Almanya ve Avrupa'da artarak bir yayılma göstermiştir. Örneğin Freiburg, Münih, Dortmund, Paris, Kopenhag, Viyana ve diğer birçok ülkede, kent merkezleri tamamen veya kısmen yayalaştırılmıştır (Große, Böhmer, 2019: 12). 70'li yıllardan beri Avrupa kentlerinde, kaybedilen tarihi açık alanları (meydan, cadde ve yol), aynı zamanda kamusal ve çevresel kullanımları içeren yenileme denemeleri vardır. Böylece, tarihi kent merkezlerini yeniden yayalarla, yayaları cezbeden kullanımlarla yaşatma amaçlanmıştır (Anders, 1998: 150). *Fransa*'nın Strasbourg kentinde yaya mekânları genişletilmiş, bazı bölgelere hız sınırı getirilerek

yaya güvenliği sağlanmaya çalışılmıştır (Çöl, 2004). Ayrıca, Fransa'nın önemli kentlerinden olan Rouen, yaya sokaklarının yaratılmasında örnek haline gelmiş ve Paris'in kapsamlı yaya sistemini başlatan ilk yer olmuştur (Şenkaynak: 2010). Lyon şehri 1989 yılında yaya için tasarım temalı bir karar alarak kamusal mekânlar yeniden planlanmış ve restore edilmiş ve bazı sokaklarda araç trafiği yasaklanmıştır (Döllük, 2005: 287). (Gültiken, 2010). İngiltere'de 1967 yılında Norwich'te, 1968'de Reading, 1970'de Leeds kentlerinde ilk yayalaştırma çalışmaları yapılmıştır (Altunbaş, 2006). Woonerf (konut yerleşim bölgesi) alanları 1970'lerde Delf kentinde deneysel olarak gerçekleştirildikten sonra *Hollanda* için örnek olmuştur.

İspanya'da Barcelona kentinde yoğun yapılaşmadan dolayı insanların nefes alabileceği mekânlar kalmaması sebebiyle bazı binaların yıkımı ile meydanlar (Plaza De La Merce, Plaza Real, Plaza Del Sol, Plaza Dels Paisos Catalans), en önemli caddesi olan La Rambla ve bazı sokaklarda yayalaştırma çalışmaları sayesinde açık hava mekânları oluşturulmuştur (Gültiken, 2010).

Amerika'daki yayalaştırma çalışmaları ise Avrupa'daki uygulamalardan farklı bir şekilde özel araç kullanımının fazla olmasından dolayı kent merkezinde yayalar kendileri için yer bulamamaya başlamış, bu durumun önüne geçebilmek için 1959'da Michigan Eyaletindeki Kalamazoo'da iki yapı bloğu boyunca yol trafiğe kapatılmıştır. Böylelikle ilk yayalaştırma adımları atılmaya başlamış, bu çalışma sayesinde ticaretin kentin dışına kaymasının önlenmesi ve azalan yaya yoğunluğunun tekrar artış göstermesi amaçlanmıştır (Rubenstein, 1992: 23) New York kentinin yayalaştırılmış mekânlara duyduğu ilgi 1970 yılının başına uzanmakta olup Madison Caddesi ilk eğilimi göstermiş, ancak yerel tüccarların ve taksi şirketlerinin tepkisi sonucunda çalışma kabul edilmemiştir. Bundan sonraki dönemde trafiğin kontrolü ve yaya bölgelerinin durumu ile ilgili olarak Times Square alanının yeniden canlanmasını sağlayan Broadway Plaza projesi ile çeşitli çalışmalar geliştirilmiştir. *Japonya*'nın önemli şehri olan Asahikawa'da caddeler ızgara sistemi

ile şekillenmiş, kentin kuzeyinde bulunan demiryolu istasyonu, "Heiwa yolu alışveriş parkı", Japonya'nın ilk taşıtlara kapatılan alanıdır. 1972'de kent merkezi alışveriş aksı olan Heiwa (Barış) Caddesi'nde yaya yolu oluşturulmuştur (Gültiken, 2010).

Ülkemizde yayalaştırma çalışması ilk kez *Ankara Kızılay*'da gerçekleşmiştir. 1979 yılında öncelikle yayaların yoğun olarak bulunduğu Sakarya Caddesi'nde yayalaştırma çalışmaları yapılmıştır. 1981'de yayınlanan yaya bölgesi yönetmeliğinden sonra alan belli saatlerde araç trafiğine kapatılmış ve 1000 metre uzunluğunda bir alana yayılmıştır (Pehlivan, 2015). 1990 yıllarının başlarında Yüksel Caddesi ve Tunalı Hilmi Caddesi kentin gelişen yaya mekânlarından (Döllük, 2008). *İzmir*'in Konak İlçesinde bulunan Kıbrıs Şehitleri Caddesi'nde 2002 yılında kamusal alanların tarihi kimliğinin yaşatılmaya çalışılmasının yanı sıra yeni işlevlerle sürekli bir canlılık yaratılmıştır (Pehlivan, 2015). *Eskişehir* kent içi ana ulaşım planı kapsamından taşıt odaklı değil, yaya merkezli öngörülen çalışma ile hafif raylı sistem kent içinde ulaşımın omurgasını oluşturmuş ve merkezdeki iki ana cadde taşıt kullanımına kapatılmış yaya önceliği sağlanmıştır (Çalışkan, 2011).

İstanbul'da Beyazıt yayalaştırma çalışmaları Türkiye'nin ilk uygulaması olarak görülmektedir ve 1961 yılında Manifaturacılar Çarşısı mağaza, otopark ve depo gibi amaçlarla yaya ulaşımına öncelik verilecek şekilde tasarlanmıştır. Ticaret merkezlerinin yayalaştırılması kapsamında en önemli örneklerden birisi Beşiktaş Balık Pazarı'dır ve dar sokaklara sahip çarşıların taşıt trafiğinden kurtarılacak yaya dolaşım kolaylığının sağlanması amaçlanmıştır. (Gültiken, 2010). Bahariye Caddesi Kadıköy'ün önemli ticaret akslarından birisi olup 1992 yılında yayalaştırılmış, mekânda bulunan tarihi doku, sivil mimari eserleri, mağaza ve restoranlar bölge için kimlik oluşturmuş, çeşitli rekreasyon öğeleri ve kullanıcıların rahat etmesi caddeyi canlı bir konuma getirmiştir (Çalışkan, 2011). Tarihi Yarımada, yaya olarak bir ucundan diğer ucuna rahat bir şekilde yürünebilen ve birçok tarihi, kültürel ve sosyal değerlere sahip olmasından dolayı yayalar için çekim merkezi

konumundadır. 2005 yılından beri pe çok cadde ve sokağın yayalaştırma projesi gündeme gelmiştir (Embarq, 2014).

4. YAYA MEKÂNLARITASARIMINDA ETMENLER

Yaya yolları, hareketi kolaylaştıran, kullanıcılar tarafından kolay benimsenebilen ve yayayı yönlendiren mekânsal düzenlemelere olanak vermektedir. Yaya mekânlarının tasarımı, kullanıcıların ihtiyaç ve isteklerine yönelik öncelikle fiziksel, sonra da sosyal ve psikolojik koşulların iyileştirilmesini sağlamak için yapılmaktadır. O halde, yaya mekânlarının verimliliğini etkileyen faktörler:

• Fiziksel Düzenlemeler

Tasarımda rahatlık ön planda tutulmalı, yolun genişliği kullanım amacına ve yoğunluğa göre ayarlanmalı, bağlantı eksiklikleri bulunmamalı, yol ayrımları, yapı ve donatı elemanları yayalar için engel oluşturmamalıdır.

- Karşılıklı geçişlerin sorunsuz olması, engelli kişilerin rahatça kullanabileceği yeterli alanlar sağlanmalı, direkt geçişler için 180, 240 ve 360 cm. asgari ölçülerde tutulmalıdır (Ayık, 2016: 189-205).

- Yaya yollarında kentsel donatı elemanları olan çöp kutusu, aydınlatma birimleri vb. kullanılması gerekirse yol genişliklerine minimum 150 cm ile 180 cm bir donatı alanı şeridi eklenmelidir.

- Yol kenarında bulunan kafe veya restoran gibi işletmelerin önünde, dinlenme, yeme içme alanı için en az 360 cm.lik bir alan bırakılmalı, gerekli durumlarda 40-60 cm.lik kısımda bariyer, çiçeklik vb. kentsel donatı elemanları ile yolla ilişki sınırlandırılabilir (Özcan, 2013: 184).

- Yaya bölgelerinde gerekmedikçe merdiven kullanılmamalı, minimum 90 cm. genişliğinde, eğimi %5-8 arasında olan rampalı çözümler seçilmelidir (Gülgün ve Altuğ, 2006: 147).

- Görme engellilerin rahat yürüyebilmesi için hissedilebilir yüzeyli bantlar, tekerlekli sandalye kullanan engelliler için rampalar, dik olmayan yollar tasarlanmalı, görüş alanını etkileyebilecek duvar, bitki örtüsü, parmaklık gibi engelleyiciler bulunmamalıdır.

- İşitme engelli yayalar için ise ışıklı sistemlerin, görsel iletişim tekniklerinin kullanılması gerekmektedir (Pakdil, 2001: 338).

- Yaya yolları bisiklet yolları ile bütünleştirilmeli ve minimum genişliği 2,00 metre ile 2.50 metre olmalı, bisikletliler için güvenli bisiklet otoparkları düzenlenmelidir (Uz ve Karaşahin, 2004: 44).

- Yayaları olumsuz hava koşullarından korumak için tente, arkat, kapalı mekan, pergola, kapalı çarşı gibi üstü kapalı alanlar yapılmalıdır (Kuntay, 2008: 18).

- Aydınlatma sistemi, gece güvenliği ve mekânda rahatlık açısından önemli olup yayalar için engel yaratan alanlarda aydınlatma güçlendirilmeli, yönlendirici ve bilgilendirici levhalar yerleştirilmelidir. Aynı zamanda mekânların peyzaj açısından donatılması, ağaçlar, çiçekler, yeşil alanlar gibi materyaller ile donatılması önemlidir (Akman ve Çınar, 2012: 200).

• Duyusal Etmenler (Algı)

İçinde yaşanan mekân duyularla algılanır, kavranır ve değiştirilebilir. Çevre, en önemli dört duyu (görme, duyma, koklama ve dokunma) ile algılanır ve hissedilir. Yayanın görme duyusuyla hızı, mesafe, görülen nesnelerin büyüklüğü, görüş açısı, renk, aydınlık ve gözlem süresi mekânın algılanmasında önemlidir. Yayanın hızının artmasıyla algı süresi ve görüş açısı azalır. Yayalar maksimum uzaklık 12 metrede yüzü kavrayabilir, 24 metre mesafesinde yüzü tanıyabilir, belirsiz bir eylemi ise 135 metre uzaklık sınırında ayırt edebilir. Diğer taraftan mekân, varsa yayaları rahatsız eden gürültü ve ses kirliliğinden arıtılmaya çalışılmalıdır. Doğal çevre sesi olan kuş, yaprak, su sesi; yapay ses olan müzik yaya mekanlarında insan yaşamını olumlu yönde etkilemektedir (Kuntay, 2008).

• Psikolojik ve Sosyal Etmenler

İnsan, mekânı kavrama, algılama ve davranış olmak üzere üç temel psikolojik süreçten geçmektedir. İnsan davranışlarının mekân, mekânın fiziksel özelliklerinin de kullanıcının davranışları üzerinde etkisi bulunmaktadır. Kullanıcılar farkında olmadan mekân ile iletişim ve etkileşim halindedir. İnsan ile

mekân arasında ilişki kullanış, rahatlık, güvenlik ve estetik açıdan değerlendirilir (İşit, 2019: 28). Ayrıca, mekânda oturma süresi, hareketlilik, ulaşım tarzı, kültürel öğeler, kişisel karakteristik özellikler, insanın psikolojik ve sosyal koşulları, gürültü, ışık, sıcaklık gibi faktörler mekânın algısında önemli rol oynarlar. Çevresel etmenler, mekânın boyu ve biçimi, erişim kolaylığı, tanınabilir, estetik olması ve rekreasyon faaliyetlerine olanaklar sağlaması da kullanıcının algısında etkili olmaktadır (Çermikli, 2009: 238). Nitekim, algılanan bilgiler mekânın değerlendirilmesinde önemli rol oynamakta, yayanın mekâna karşı verdiği tepki ve eylemler davranışa dönüşmekte böylece yaya-mekân ilişkisi ortaya çıkmaktadır.

Diğer taraftan Gehl'e göre; tasarım sürecine yön veren, kentsel kamusal mekânda zorunlu, isteğe bağlı ve sosyal olmak üzere üç belirgin aktivite gerçekleştirilmektedir (İnceoğlu ve Aytuğ, 2009: 141, 142):

- Zorunlu aktiviteler: İşe gitmek, otobüs beklemek gibi az ya da çok yapmak zorunda olduğumuz eylemleri içermekte,
- İsteğe bağlı aktiviteler: Yürüyüşe çıkmak, güneşlenmek, oturmak vb. aktivitelerdir. Aktiviteleri gerçekleştirmek için dış koşulların uygun olması, istek ve zaman olması gerekmektedir,
- Sosyal aktiviteler: Oyun oynama, sohbet etme, dinlenme vb. aktivitelerin yer aldığı ve aynı zamanda insanları görme, duyma gibi iletişim etkinliklerinin gerçekleştiği, kentsel kamusal mekânlarda insanları mutlu eden aktivitelerdir (Özüer, 2004: 63).

Söz konusu edilen seçmeli (isteğe bağlı) ve sosyal aktivitelerin mekânsal kalite analizinde önemli bir yeri vardır.

4.1. Kentsel Kamusal Mekânda Kalite Gehl ve PPS Yaklaşımı

Kentsel mekânın kalitesi yaşam kalitesini etkilemekte, kullanıcı bina dışına çıktığında kentsel mekânı kullanmaktadır. Bu nedenle kalite için birçok araştırmacı ve kurum (pps, uli, spacesyntax, vb.,) başarılı kentsel mekan yaratabilme ilkeleri ortaya koymaya çalışmışlardır. Özellikle, ABD merkezli çok sayıda

mekânsal deneyimi olan "Kamusal Mekânlar için Proje Şirketi" Pps (Project For Public Places Inc.)'e göre; başarılı kamusal mekânların, "erişim ve bağlantılar, amaç ve aktiviteler, rahatlık ve imaj, sosyalleşme" olmak üzere dört ana işlevi yerine getirmesi gerekmektedir. PPS için özellikle, başarılı ve kaliteli kent meydanları yaratabilme ilkeleri; imaj ve kimlik, cazibeli ve gidilecek yer, konforlu, esnek tasarımlı, mevsimlik stratejisi, iyi girişli, meydanın bir iç ve bir dış sınırı, birçok noktadan ulaşılabilir, yönetimin merkezi rolü, çeşitli sermaye kaynakları ile desteklenebilir olmalıdır (İnceoğlu ve Aytuğ 2009: 141, 143).

Gehl, kamusal mekânlardaki aktiviteler bağlamında fiziki çevrenin kalitesinin analizine yönelik yaya merkezli bir yaklaşım geliştirmiştir. Bu çerçevede, kalite parametrelerini, on iki kriter altında korunum, konfor, keyif olmak üzere üç ana tema etrafında tanımlamıştır.

Gehl'e göre;

- korunum araçlardan, gürültüden, yağmur ve rüzgardan korunmadır, mekânın düzenli kullanımı için insanların bunlardan korunması önemlidir,

- konfor yürümek, görmek, ayakta durmak, oturmak ve sohbet etmek gibi eylemler konforlu değil ise bu mekânlar kullanıcılar için davet edici konumunda değildir. Ayrıca oyun oynamak, spor yapmak gibi aktiviteler mekânı her yaştan kullanıcılar için çekici yapar.

- keyif açısından kamusal mekânlar estetik ve duysal deneyimleri en iyi şekilde sağlamalıdır, Örneğin; kullanıcılar sıcak kentlerde gölgelik alanlar sayesinde yerel iklim şartlarını iyi değerlendirirler (Şekil 1) (URL-2).

O halde, kentsel mekânda kullanıcıların günlük yaşantısını kolaylaştıran ve rahatlığını sağlayıcı düzenlemeler, insan yaşamına uyumlu, sağlıklı bir ortam sağlar (Aykut, 1997: 117). Donatı elemanları ise, yayaların kamusal mekân içerisindeki bireysel ya da toplumsal hayatına kolaylık sağlayan, hem bireyler arasındaki hem de yaya ile mekan arasındaki iletişimi sağlayan araçlardır.

4.2. Kentsel Mekânlarda Donatı Elemanları ve Tasarım İlkeleri

Mekânın işlevini arttıran, estetik boyutta anlam kazandıran, kullanıcıların mekânı anlamasına yardımcı olan donatı elemanlarını işlevlerine göre; zemin kaplamaları, oturma birimleri, aydınlatma elemanları, işaret ve bilgi levhaları, sınırlandırıcılar, su ögesi, üst örtü öğeleri satış birimleri ve sanatsal objeler şeklinde sınıflamak mümkündür (Kuşkun, 2002).

Yaya mekânlarının niteliğinin iyileştirilmesi için renk, doku, ölçü ve biçim gibi tasarım araçlarının kullanılması, bireyin ihtiyaçlarına ve tepkilerine cevap vermesi gerekmektedir. Bu sayede mekânın, yayalar için algılanabilir ve kullanım süresinin uzaması sağlanabilecektir. Kentsel mobilyaları tasarımı yapılırken farklılık oluşturabilecek ve kullanıcıların beğenisini alabilecek ölçütler; işlevsel uygunluk, renk ve malzeme uyumu, ölçü/oran dengesi, ilginç bulunması, modern, bakımlı, temiz ve özgün olması, çevre ile uyumlu, konumunun uygun olması, kendine özgü anlamı ve anıtsal/simgesel olması, görsel zenginlik oluşturması olarak belirlenmiştir (Aksu, 1998).

İşlevsellik; ortaya konan ürün belli bir amaca hizmet etmeli, hem estetik hem de işlevsellik ön planda olmalı ve mekânsal tasarımlarda donatı elemanlarının karmaşa ve yoğunluğu önleyici tasarlanmalıdır (Önlü, 2010).

Estetik; insanların çevresini ve donatı elemanlarını güzelleştirme arzusunun, güzel sıfatının bütün durumlarını kapsayan estetik olgusunun, inşa edilmiş çevreye, mimari ürüne ve biçimlendirilmesine etkisi önemlidir (Şentürer, 1995). Mekânın estetik açıdan kullanıcıya haz ve heyecan uyandırması insanlar için yaşanılabilir kılmaktadır. İşlev, biçim ve estetik ölçütleri birbirleri ile etkileşim halindedir (Ayyıldız,1996).

Biçim; nesnenin işlevinden ve beklenen hizmetinden oluşmakta, kullanılabilir olması amacına uygunluktur (Arcan ve Evcı, 1992). O halde, biçim bir nesneyi somut hale getirmeye yarayan en önemli tasarım ilkelerinden birisi olup güvenlik ve konfor koşullarının da sağlanması amaçlanır (Ertaş, 2007).

Malzeme; ürünün istenilen biçimde üretilmesinde, tasarımın istenen özellikleri taşımada malzeme büyük bir rol oynamaktadır. Malzeme çeşitliliği, tasarımda

Şekil 1. Jan Gehl'e Göre Kalite Kriterleri (URL-2)

Korunum	Trafik ve kazalardan korunum Her yaşta insan kamusal <u>mekanda</u> güvenli şekilde hareket edebiliyor mu? Araba çarpması korkusu olmadan güvenli bir şekilde bisiklete binmek veya yürümek mümkün mü?	Başkalarından gelecek zararlardan korunum Gece ve gündüz her saatte <u>mekanda</u> insanlar var mı? Yeterli aydınlatma var mı?	Hoş olmayan duyuşal deneyimlerden korunum Gürültü, kokular veya başka kirlilik türleri var mı? Kamusal <u>mekan</u> rüzgarlı zamanlarda da iyi işliyor mu? Güneş, <u>rüzgar</u> ve küçük su baskınlarına karşı korunaklı mı?
Konfor	Hareketlilik seçenekleri <u>Mekan</u> erişilebilir mi? Yürüyüş, tekerlekli sandalye kullanımı, bebek arabası kullanımı gibi kişisel hareketlilik biçimlerini engelleyen fiziksel engeller var mı? Mantıksız şekilde yolu uzatmadan bir yerden bir yere gitmek mümkün mü?	Ayakta durma ve yaslanma seçenekleri Bina cephesi, ağaç, bank kenarı, otobüs durağı gibi ayakta durma ve yaslanma <u>imkanı</u> veren öğeler var mı?	Oturma seçenekleri Banklar ve sandalyeler gibi iyi oturma seçenekleri var mı? Ya da merdiven, duvar, havuz kenarı gibi ikincil oturma alanları var mı? Para vermeksizin oturulabilen ticari olmayan oturma seçenekleri var mı?
	Görme seçenekleri Oturma alanları ilgi çekici manzaralara bakıyor mu?	Konuşma ve dinleme seçenekleri Bu <u>mekanda</u> karşılıklı sohbet etmek mümkün mü?	Oyun, spor ve aktiviteleri Günün ve yılın çeşitli zamanlarında <u>mekan</u> aktif kullanmaya yönelik seçenekler var mı?
Keyif	Ölçek Kamusal <u>mekan</u> ve çevresindeki binalar insan ölçeğinde mi?	İklimin olumlu yönlerinin keyfini çıkarmak <u>Rüzgar</u> ve güneş gibi yerel iklimsel etkiler hesaba katılmış mı? Yılın farklı zamanlarına uygun farklı oturma seçenekleri var mı? Örneğin tüm oturma elemanları güneşte veya gölgede mi? <u>Rüzgara</u> maruz kalıyorlar mı? Korunaklılar mı?	Estetik özellikleri ve olumlu duyuşal öğeleri deneyimlemek Kamusal <u>mekan</u> estetik olarak güzel mi? Mekandaki öğeler şekil ve dayanıklılık açısından iyi tasarlanmış mı?

farklı biçimlerin elde edilmesinde ve ürünlerin görsel kalitesinin artırılmasında sağlanabilir ve tasarımı zenginleştirmeye yardımcı olur (Ertaş ve Bayazıt, 2004). Kent mobilyaları tasarımında kullanılan doğal ve yapay malzeme türleri kullanıcı psikolojisini etkilemektedir. Örneğin ahşap ürün huzur ve dinlenme hissi veren doğal bir malzemedir. Aynı şekilde doğal bir ürün olan seramik ise yaratıcılık ve hayal gücünü arttıran bir malzemedir. Beton malzeme insanı uyarıcıdır, sağlamlık açısından güven duygusu verir ve plastik ise bulunduğu ortama modernlik katan yapay bir malzeme türüdür (Dascalu, 2011).

Renk; farklı renk türleri kullanıcılar üzerinde psikolojik ve görsel etkiler bırakır. Sıcak renklerin kullanımı kullanıcının heyecanlanmasına sebep olur, soğuk renklerin kullanımı ise daha dinlendirici ve rahatlatıcı etkiler verir (Korkut vd., 2010).

Doku; Tasarımda doku, hem teknik hem de estetik kaygılardan dolayı önem taşımaktadır. Kent mobilyasında, doku ve form kavramı birbirleriyle etkileşim halindedir (Ashby and Johnson, 2004).

Algılanabilirlik; insan yakın çevresini, içinde bulunduğu mekânı ve onu oluşturan öğeleri duyarları ile algılar, kavrar ve değerlendirme yapar. Bir donatı elemanının kullanıcı tarafından anlaşılabilir ve tanımlanabilir olması gerekir. Kullanıcının beğenisi ve kullanım kolaylığı gibi etkenler dikkate alınmadan oluşturan tasarımların bazı durumlarda algılanması mümkün olmayabilir (Aksu vd., 2011).

5. ALAN ÇALIŞMASI: TAKSİM MEYDANI VE ÇEVRESİNDEKİ YAYA MEKÂNLARINDA KALİTE - KULLANICI BEKLENTİLERİ

Taksim meydanı, tarih boyunca önemli olaylara tanıklık yapmış, özellikle 19. Yüzyılın 2. çeyreğinden sonra sosyal ve politik olayların yaşandığı bir mekân haline gelmiştir. Zaman içerisinde meydan gelişim ve değişime şahit olmuş ve Taksim meydanına hakim bir noktadaki Topçu Kışlası alanda önemli bir yer tutmakta iken 20. Yüzyılın ortalarına doğru daha çok alçak binaların hakimiyeti bulunmaktaydı ve 1940

yılında Topçu Kışlası'nın yıkımının ardından gezi parkı rekreatif alanı yaratılmıştır.

Beyoğlu yangınlarından sonra Taksim Meydanı'nın kuzeybatı kesiminde yer alan Talimhane bölgesinin yıkılıp gridal bir sistemde tekrar planlanması ile birlikte bu bölge yaşamın içine dahil olmuştur. Alanın bir diğer simgesel yapısı 1928'de yapılan ve yapılması meydanın bir kentsel dönüşümünün başlangıcı olan Cumhuriyet anıtıdır. Mimari kimliğiyle beraber Taksim sosyolojik açıdan da (1977 işçi protestosu gibi) önemli olaylara şahitlik etmiştir. Atatürk Kültür Merkezi (AKM) binasının ve The Marmara Otel'i'nin yapımı ile birlikte alçak binalar gölgelenmiş, meydana turizm ve kültürel açıdan bir dönüşüm görülmüştür.

Taksim Meydanı yayalaştırma projesi inşaat çalışmaları 2012 yılının sonuna doğru başlatılmış, 2013 yılında motorlu araç trafiğinin yer altına alınmasıyla üst kısım Taksim Gezi Parkı, AKM, Talimhane ve İstiklal Caddesi arası yayalaştırılmıştır. Bazı kurumlar tarafından projenin, çağdaş meydan düzenleme ve ulaşım planlama kurallarına uygun yapılmadığı eleştirileri de, tünel girişleri nedeniyle meydana yaya erişiminin zor olması başka olumsuz bir nokta olarak vurgulanmıştır (URL-3). Günümüzde, bu alan peyzaj düzenlemesi yetersiz, betonlaşmış bir yüzeydir.

Taksim Meydanı'na bağlanan İstiklal Caddesi de kentliler için önemli bir konumdadır. 1990 yılında Galatasaray ve Taksim Meydanı arası tamamen yayalaştırılmış, daha sonra tünelin bulunduğu yere kadar uzatılmıştır. İstiklal Caddesi'nin yayalaştırılması büyük bir yaya aksının oluşmasına sebep olmuştur. Bu aks üzerinde bulunan alışveriş, kültür ve sanat etkinlikleri ile eğlence hayatının bir hayli canlılık kazanması görülmektedir. Bu yıllarda, yapılmaya başlayan restorasyon ve sokak düzenlemeleri kentsel dönüşüm çalışmalarına öncülük etmiş, mekânın gelişiminde önemli rol oynamıştır (Döllük, 2005: 208).

Taksim Meydanı, İstanbul'un Beyoğlu ilçesinin sınırları içerisinde bulunan Tarlabaşı Bulvarı, İstiklal Caddesi, Sıraselviler Caddesi, Cumhuriyet Caddesi ve Gümüşsuyu Caddesi'nin

kesişim noktasında bulunmaktadır. Taksim Meydanı, hem yaya hem de taşıt trafiğinin yoğun olduğu bir ulaşım transfer merkezi konumunda olup kullanım türüne göre, hem kent merkezi, hem semt, hem de ulaşım meydanı olarak tanımlayabiliriz. Taksim Meydanı, hem Avrupa Yakası'ndan hem de Anadolu Yakası'ndaki birçok mekândan kolaylıkla ulaşılabilecek bir noktadadır. Çevredeki önemli caddeler nedeniyle taşıt yoğunluğu fazladır ve otobüslerle meydana erişim sağlanabilmektedir. Taksim istasyonu, Yenikapı-Hacıosman metrosu alan için önemli bir raylı toplu taşıma hattıdır. Asya ve Avrupa Yakası belediyelerin ve özel halk otobüslerinin; Kadıköy, Beşiktaş ve Bağcılar dolmuşlarının durak noktası, işyeri ve okul servis araçlarının, havaalanı ve fuar merkezlerine ulaşımı sağlayan araçların durakları alanda bulunmaktadır. Ayrıca Kabataş-Taksim funiküler hattı, Taksim Meydanı'nda başlayan ve Galata Kulesi'ne kadar nostaljik tramvay ile erişim sağlanmaktadır, dolayısıyla yaya yoğunluğu da fazladır (Şekil 2).

Şekil 2. Taksim Meydanı ve Yakın Çevresine Erişim



Şekil 3. Gözlem Noktalarının Konumu ve Görüntüleri



Çalışma kapsamında; gözlem ve anket teknikleri ile veri elde edilmiştir.

5.1. Gözlem

Taksim Meydanı ve çevresindeki mekân kalitesi, Gehl'in 12 kriterine göre gözlem yöntemi ile irdelenmeye çalışılmıştır. Alanda, kullanım yoğunluğuna göre 4 farklı konum (1.Taksim Meydanı metro çıkışı, 2.Talimhane, 3.İstiklal Caddesi girişi, 4.İstiklal Caddesi – Galatasaray) seçilmiştir (Şekil 3). Bu dört farklı konumdaki mekânlar, üç ayrı gözlemci tarafından kalite kriterlerine göre incelenerek 3-iyi, 2-orta ve 1-kötü şeklinde puanlanmıştır. 36 puan iyi, 24 puan orta kalitede, 12 puan ve altındakiler ise kötü kalite bakımından iyi olmayan mekanlar olarak değerlendirilmiştir.

Birinci gözlemciye göre; konum 3, on iki puan almış ve kötü kaliteye sahiptir. Konum 1 on sekiz puan, konum 2 on altı puan ve konum 4 on sekiz puan ile ne kötü ne de orta kalitededir (Tablo 1).

İkinci gözlemciye göre; konum 3, on üç puan ile kötü kaliteye yakındır. Konum 1 yirmi puan, konum 2 on sekiz puan ve konum 4 yirmi bir puanla ne kötü ne de orta kalitededir (Tablo 2).

Üçüncü gözlemciye göre; konum 3, on dört puan ile düşük kaliteye yakındır. Konum 1 yirmi puan, konum 2 on altı puan ve konum 4 on dokuz puan ile ne kötü ne de orta kalitededir (Tablo 3).

5. 2. Anket Çalışması ve Bulgular

Taksim Meydanındaki kentsel tasarım öğelerinin

kullanıcı algısına etkisi kapsamında geliştirilen anket çalışması, 118 yerli, 33 yabancı ziyaretçiye olmak üzere toplamda 151 kişiye uygulanmıştır. Anketin ilk aşamasında, demografik bilgilerin yanı sıra kullanım durumu ve mekana gelirken kullanılan ulaşım aracı sorgulanmıştır. İkinci aşamada, kullanıcı memnuniyetini etkileyen faktörlere yönelinmiş, son aşamada ise kullanıcıların mekânla ilgili düşünceleri için açık uçlu soruya başvurulmuştur. Ankete katılan kullanıcıların %58,5'ini erkekler (69 kişi), %41,5'ini kadınlar (49 kişi) oluşturmuştur.

Tablo 1. Birinci Gözlemcinin Verisiyle Elde Edilen Kalite Puan Durumu

1.GÖZLEMCI	KORUNUM			KONFOR						KEYİF			TOPLAM PUAN
	Trafikten ve kazalardan korunum	Başkalarından gelecek zararlardan korunum	Hoş olmayan duyuşal deneyimlerden korunum	Hareketlilik seçenekleri	Ayakta durma ve yaslanma seçenekleri	Oturma seçenekleri	Görme seçenekleri	Konuşma ve dinleme seçenekleri	Oyun, spor ve aktiviteleri	Ölçek	İklimin olumlu yönlerinin keyfini çıkarmak	Estetik özellikleri ve olumlu duyuşal öğeleri deneyimlemek	
Konum 1	3	1	1	3	1	1	1	2	2	1	1	1	18
Konum 2	2	1	1	3	1	1	1	2	1	1	1	1	16
Konum 3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12
Konum 4	3	2	2	3	1	1	1	1	1	1	1	1	18

Tablo 2. İkinci Gözlemcinin Verisiyle Elde Edilen Kalite Puan Durumu

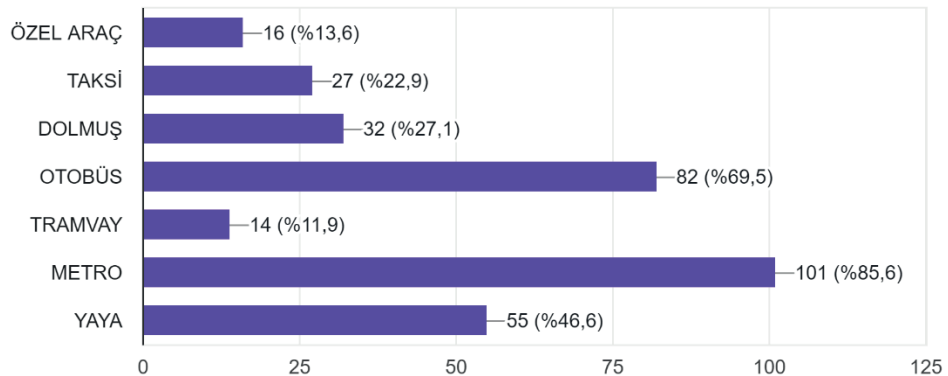
2.GÖZLEMCI	KORUNUM			KONFOR						KEYİF			TOPLAM PUAN
	Trafikten ve kazalardan korunum	Başkalarından gelecek zararlardan korunum	Hoş olmayan duyuşal deneyimlerden korunum	Hareketlilik seçenekleri	Ayakta durma ve yaslanma seçenekleri	Oturma seçenekleri	Görme seçenekleri	Konuşma ve dinleme seçenekleri	Oyun, spor ve aktiviteleri	Ölçek	İklimin olumlu yönlerinin keyfini çıkarmak	Estetik özellikleri ve olumlu duyuşal öğeleri deneyimlemek	
Konum 1	3	1	1	3	1	2	1	2	3	1	1	1	20
Konum 2	3	2	1	3	1	1	1	2	1	1	1	1	18
Konum 3	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	13
Konum 4	3	3	2	3	1	2	1	1	1	1	1	2	21

Tablo 3. Üçüncü Gözlemcinin Verisiyle Elde Edilen Kalite Puan Durumu

3.GÖZLEMCI	KORUNUM			KONFOR						KEYİF			TOPLAM PUAN
	Trafikten ve kazalardan korunum	Başkalarından gelecek zararlardan korunum	Hoş olmayan duyuşal deneyimlerden korunum	Hareketlilik seçenekleri	Ayakta durma ve yaslanma seçenekleri	Oturma seçenekleri	Görme seçenekleri	Konuşma ve dinleme seçenekleri	Oyun, spor ve aktiviteleri	Ölçek	İklimin olumlu yönlerinin keyfini çıkarmak	Estetik özellikleri ve olumlu duyuşal öğeleri deneyimlemek	
Konum 1	3	2	1	3	1	2	1	2	2	1	1	1	20
Konum 3	3	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	16
Konum 5	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	14
Konum 4	3	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	3	19

MEKANA ERİŞİRKEN KULLANDIĞINIZ ULAŞIM ARACI NEDİR?

118 yanıt



Grafik 1. Katılımcıların Mekâna Erişim İçin Kullandıkları Ulaşım Türleri

Katılımcıların 18-30 yaş aralığında 77 kişi çoğunluğu oluşturmakta, sonraki yaş aralığı 31-45'dir ve 45 yaş üstü katılımcıların daha azdır.

Taksim Meydanı'na ulaşımın tercihlerinin daha çok metro, otobüs ve yürüyerek sağlandığı görülmüştür (Grafik 1). Kullanıcılar Taksim Meydanı'nda, daha çok yeme-içme, alışveriş, eğlenme ve ulaşım amacıyla vakit geçirdiklerini öne sürmüşlerdir (Grafik 2).

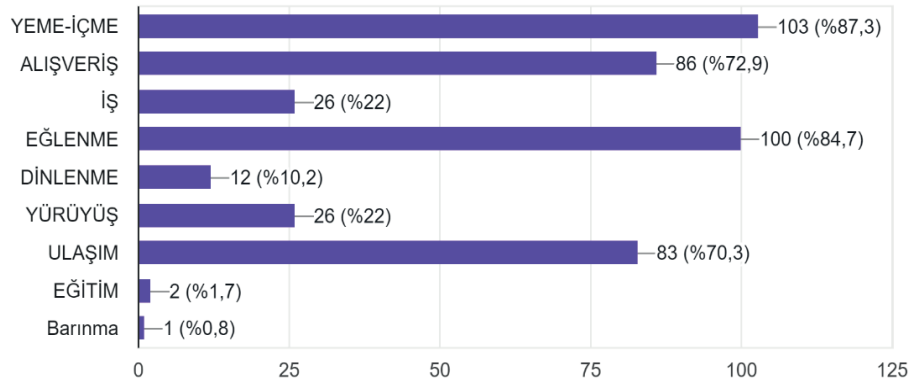
Taksim Meydanı'nın hafta içi günlerde kullanım sıklığının genellikle haftada birkaç kez ve her

gün olduğu, haftada bir kez olarak daha az kullanıldığı, hafta sonu ise genellikle ayda birkaç kez veya daha az kullanılan bir mekân olduğu görülmüştür (Grafik 3-4).

Ankete katılanların büyük çoğunluğu (% 95,8'i) Taksim Meydanı'nında olumsuz çevre faktörlerinin bulunduğunu düşünmektedir. Katılımcılar meydana en fazla sırasıyla kalite kriterlerinden *korunum* başlığına uygun olarak; gürültü kirliliği, çevre kirliliği, güvenlik yetersizliği ve hava kirliliği olduğunu ifade etmiştir. Ayrıca, alınan cevaplarda (diğer grubunda) mültecilerin bir

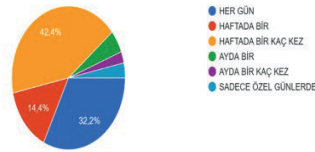
TAKSİM MEYDANI VE ÇEVRESİNİ KULLANIŞ AMACINIZ NEDİR?

118 yanıt

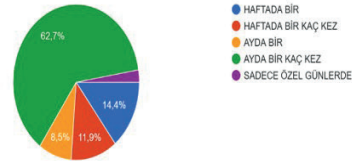


Grafik 2. Katılımcıların Taksim Meydanı ve Çevresini Kullanış Amacı

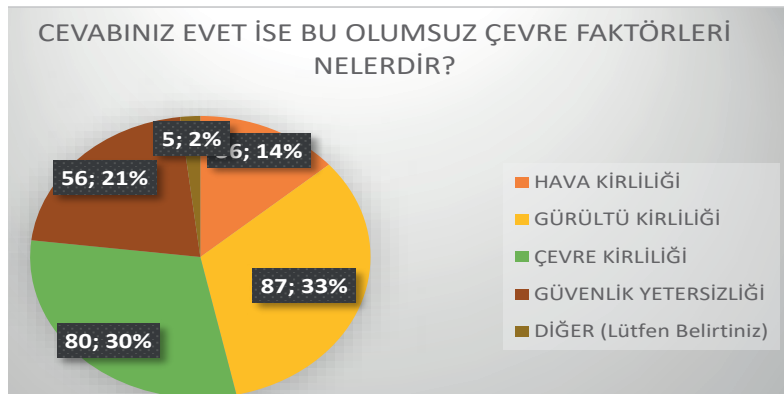
MEKANI HAFTA İÇİ NE SIKLIKLA KULLANIYORSUNUZ?
118 yanıt



MEKANI HAFTA SONU NE SIKLIKLA KULLANIYORSUNUZ?
118 yanıt



Grafik 3-4.. Katılımcıların Taksim Meydanı ve Çevresini Kullanım Sıklığı



Grafik 5. Kullanıcıların Kullanış Amacını Olumsuz Etkileyecek Çevre Faktörlerinin Türleri

hayli fazla olduğu, Taksim tünelde kalan evsizlerin mekânı kirletip kötü kokulara sebep olduğu belirtilmiştir (Grafik 5).

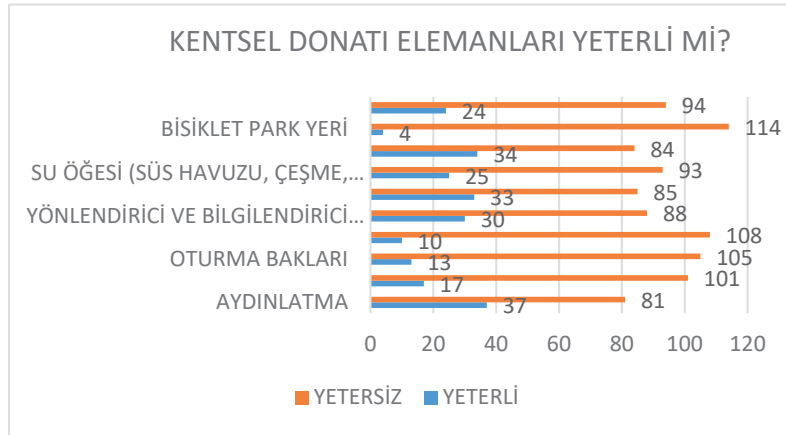
Konfor kriterine uygun olarak; kullanıcılara göre kentsel donatı elemanlarının genellikle yeterli olmadığı, bunların içinde özellikle bisiklet park yerleri yetersizdir. Kullanıcıların verdikleri yanıtlara göre; satış birimleri (büfe vb.) %71,2 oranında yetersiz, su ögesi (süs havuzu, çeşme, yangın musluğu vb.) %78,8 oranında yetersiz, heykel, sanatsal obje vb. sanat öğeleri %72 oranında yetersiz, yönlendirici ve bilgilendirici levhaları, üst örtü elemanları olan duraklar, gölgelikler vb. %91,5 oranında yetersiz, oturma bankları, geri dönüşüm kutuları (çöp kutusu vb.) %85,6 oranında yetersiz, aydınlatmanın da yetersiz olduğu saptanmıştır (Grafik 6).

Keyif faktörüne göre; donatı elemanlarının malzemesi ve tasarımı, mekân ile uyumu için önemlidir, mekânın kimliğini, tarihini, sosyo-kültürel özelliklerini yansıtan bir araçtır. Bu bağlamda, alınan cevaplarda çoğunlukla (%70,3 oranında) uyumlu olmadığı belirtilmiştir (Grafik 7).

Hizmetlerin yeterliliğine ilişkin olarak; sınırlandırıcıların (caydırıcılar, yaya bariyerleri, trafik bariyerleri vb.), ağaçlandırmanın, bakım ve onarımın, koruma ve restorasyon çalışmalarının yetersiz olduğu,

Konfor açısından; ulaşım hizmetinin yüksek oranda yeterli, altyapı ve kanalizasyon hizmetinin, ortak kullanım alanlarının temizliğinin ve çöplerin toplanmasının ise yetersiz olduğu görülmüştür (Grafik 8).

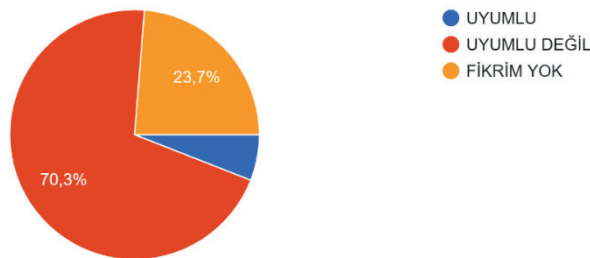
Kullanıcıların mekânda % 97,5 oranında kendilerin rahatsız eden durumlarla karşılaştıkları öğrenilmiştir. *Korunum* parametresi bakımından; rahatsızlık veren durumlar; meydana çevrenin bakımsız, gürültülü, kalabalık olması ve güvenlik sorunu bulunması en çok rahatsızlık veren faktörler olup tarihi özelliği olan yapılar, düzensiz yapılaşma en alt sırada yer almıştır. Diğer seçeneğini belirten katılımcılar; mülteci ve Arap turistlerin olumsuz tavırlarının olduğunu, kamu ve polis araçlarının yaya bölgelerinde çok fazla hareket ettiklerini belirtmişlerdir (Grafik 9).



Grafik 6. Mekânın Kentsel Donatı Elemanlarının Yeterliliği

DONATI ELEMANLARININ MALZEME VE TASARIMI MEKANIN KİMLİĞİ İLE UYUMLU MU?

118 yanıt

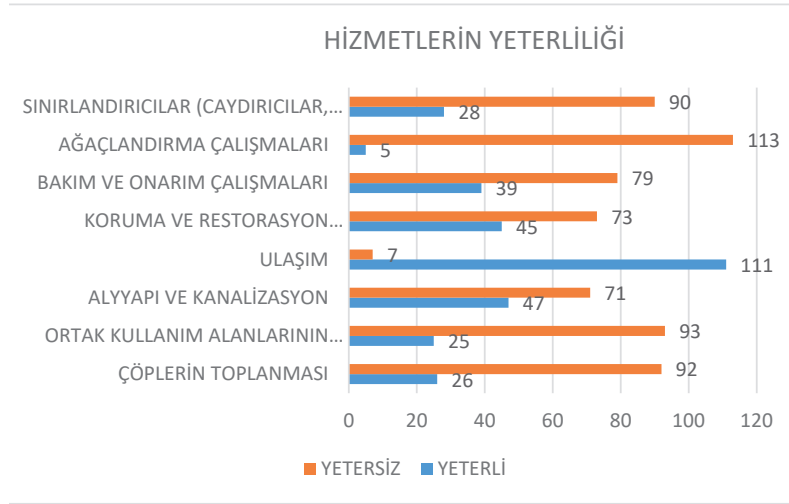


Grafik 7. Donatı Elemanlarının Malzeme ve Tasarımının Mekânın Kimliği İle Uyumluluğu

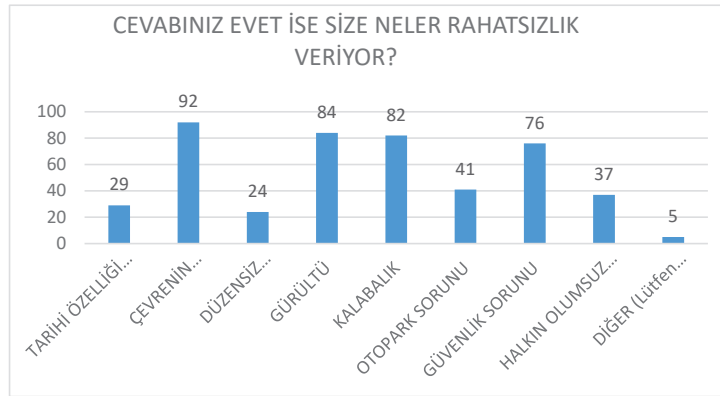
Kullanıcılar için son olarak açık uçlu olan “eklemek istediğiniz bir şey var mı?” sorusuna alınan yanıtlara göre; mekânda otopark sorununun fazla olduğu, yürürken kamu ve polis araçlarının meydanda gereğinden fazla dolaştığı ve yaya hareketliliğinin rahat olmadığı belirtilmiştir. Taksim tüneline konaklayan mülteci gibi bazı grupların güvensiz ve rahatsız edici olduğu, mekanın sadece boşluktan oluşması, göze hitap eden bir yer olmaması gibi

durumlar belirtilmiştir. Ayrıca tarihi yerlerin yok olma derecesine geldiği, meydanın eski kimliğinin kaybolduğu belirtilmiştir.

Taksim Meydanı ve yakın çevresini konaklama ve pek çok aktivite için ziyaret eden ve ankete katılan 17’si kadın, 16’sı erkek olup çoğunluğu 20-35 yaş aralığında olan turistlerin Taksim Meydanı ve çevresini; çoğunlukla yeme-içme, alışveriş, eğlenme ve yürüyüş için kullandıkları saptanmıştır (Grafik 10).

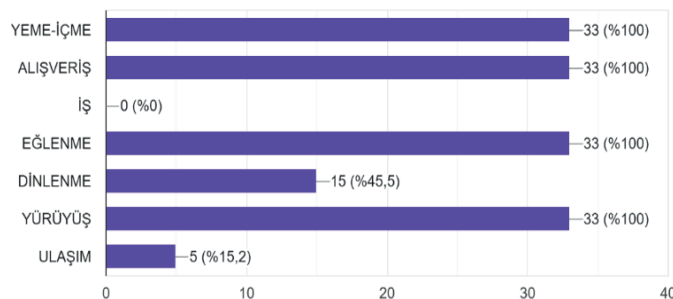


Grafik 8. Mekândaki Hizmetlerin Yeterliliği



Grafik 9. Mekânda Kullanıcıları Rahatsız Eden Durumların Türleri

TAKSİM MEYDANI VE ÇEVRESİNİ KULLANIŞ AMACINIZ NEDİR? (BİRDEN FAZLA SÖYLEYEBİLİRSİNİZ)
33 yanıt



Grafik 10. Turistik Ziyaretçi Katılımcıların Taksim Meydanı ve Yakın Çevresini Kullanış Amacı

Konfor bakımından yabancı ziyaretçi (turist) olan katılımcılara göre kentsel donatı elemanlarının yetersiz olduğu görülmüştür (Grafik 11).

Korunum kriterine göre turistler; Taksim Meydanı'nda mevcut hizmetlerin yetersiz, sadece ulaşım araçlarının yeterli olduğunu belirtmişlerdir (Grafik 12). Ayrıca, turist kullanıcılar bazı insanların bakışları hal ve hareketlerinin rahatsız edecek derecede olduğunu, mekânda bulunan bazı seyyar satıcıların kendilerine ürün satmak için ısrarcı olduklarını, sürekli yürüyüş halinde olduklarından meydana ve İstiklal Caddesi'nde *konfor* parametresine göre dinlenebilecekleri yerlerin bulunmadığını yada mevcut bankların genelde dolu olduğunu ifade etmişlerdir.

5.3. Meydanın Mekânsal Kalitesi ve Anket Sonuçları

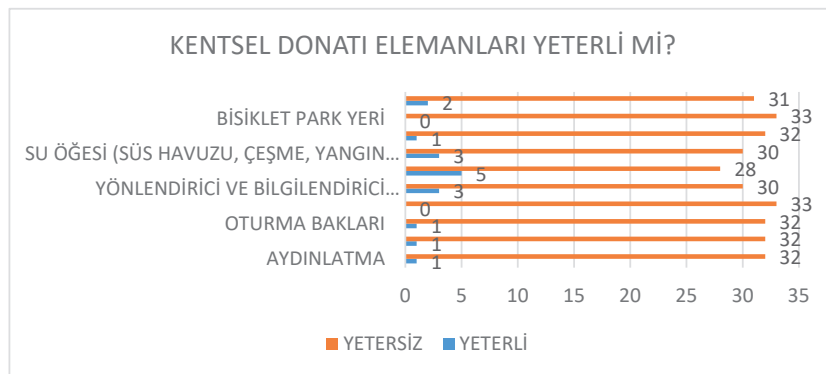
Anket sonuçları ve Gehl'in kalite kriterleri ile değerlendirme yapılmıştır:

- *Korunum* bakımından; trafik ve kazalardan korunum için sınırlandırıcılar, gece ve gündüz

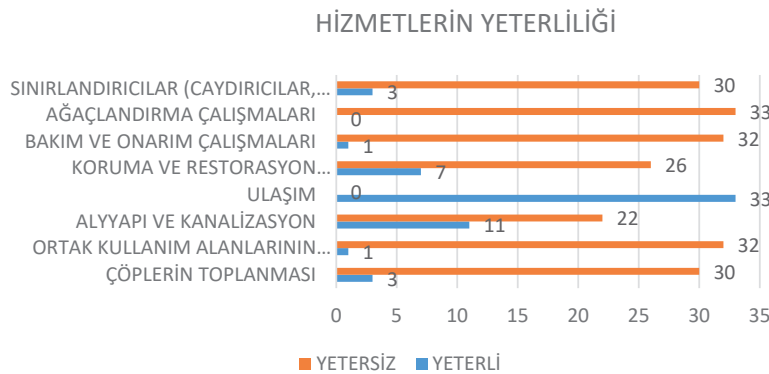
aydınlatmaları yetersiz bulunmuştur. Gürültü, çevre, hava kirliliğinin bulunması da hoş olmayan duyuşal deneyimleri oluşturmaktadır. Bu bağlamda, mekân korunum açısından son derece yetersizdir.

- *Konfora* ilişkin; hareketlilik seçenekleri gelişmiş, toplu ulaşım ve mekânda yaya hareketi bakımından çok büyük engeller bulunmamaktadır. Ancak bazı yerlerde motosiklet kullanımının fazla olması kaldırımlarda sorun teşkil etmekte, ayakta durma ve yaslanma seçeneklerini oluşturan bank kenarı, otobüs durağı gibi mekanlar katılımcılar açısından yetersiz bulunmuştur. Oturma banklarının, ağaçlık alanların, su öğelerinin yetersizliği, az sayıdaki oturma dinlenme elemanlarının konumlanmasında çekici unsur bulunmaması insanlar arasındaki iletişimi ve üst örtü elemanlarının yetersiz olması konfor bakımından olumsuzluk yaratmaktadır.

- *Keyif* kriteri açısından anket sonuçlarına göre; mekânda gölgelik alanların yetersizliği yada kış aylarında yağmur rüzgâr gibi iklim



Grafik 11. Kentsel Donatı Elemanların Turistler Açısından Yeterliliği



Grafik 12. Turistik Ziyaretçiler Açısından Hizmetlerin Durumu

koşullarındaki değişime uyum sağlayacak tasarımın eksikliği olumsuz durum teşkil etmektedir.

Bütün bunlar göz önünde bulundurulduğunda, anket sonuçlarının konfor kriteri kapsamında yer alan sadece ulaşım açısından yeterli, diğer tüm unsurların yetersiz olduğu görülmüştür (Tablo 4).

6. SONUÇ ve TARTIŞMA

İçinde bulunduğumuz, kullandığımız, deneyim yaşadığımız kentsel mekânlar davranışlarımızın biçimlenmesine neden olur. Bu bağlamda mekân, kullanıcının fiziksel, algısal ve psiko-sosyal ihtiyaçlarına cevap vermekle yükümlüdür. Sadece fiziksel ihtiyaçların karşılanması yeterli olmayıp kentsel mekânın sağlıklı bir şekilde kullanılması için insan mekândan verim alabilmeli, yaşamını sürdürebilmeli ve mekânı deneyimleyerek vakit geçirebilmelidir. Psiko-sosyal ihtiyaçların karşılanmasıyla, kimlik ve aidiyet hissi ortaya çıkar, insanın mekân ile iletişimi gerçekleşir ve mekânla bir bağ kurmasını sağlar.

Bu çerçevede, Taksim Meydanı ve yakın çevresinde davranışsal ve algısal durumları belirlemeye ve ölçmeye yönelik bir araştırma yapılmıştır. Gözlem ve anket yöntemi ile elde edilen verilerin değerlendirilmesi sonucunda; Taksim Meydanı ve yakın çevresinde kullanıcılar hem fiziksel, hem algısal, hem de psiko-sosyal açıdan olumsuz etkilenmektedir.

Ayrıca, çalışma alanında;

- kent mobilyaları başta olmak üzere oturma bankları, heykel, sanat objeleri, su öğeleri, satış birimleri, bisiklet park yeri, geri dönüşüm kutuları, ağaçlık ve yeşil alanın,

- olumsuz hava koşullarına karşı gerekli donatı elemanlarının,

- yönlendirici ve bilgilendirici levhaların, güvenlik bakımından aydınlatma donatımının

- tüm kullanıcıların engelsiz, zorluk çekmeden rahat hareket edebilmesi için yer döşeme malzemesi detaylarının,

- donatı elemanlarının kullanıldığı malzeme ve tasarımın mekânın kimliğine uygunluğunun,

- alt yapı sisteminde, tarihi niteliğe sahip yapıların koruma, bakım ve onarım çalışmalarına ilişkin hizmetlerin,

- sınırlandırıcı nitelikli caydırıcı elemanlar, yaya ve taşıt bariyerlerinin,

- çevre gürültü kontrolü için tutuculuk değeri yüksek malzemelerin,

- otopark alanlarının,

yetersiz olduğu tespit edilmiştir.

Dolayısıyla bu çalışmanın sonucunda, yerinde yapılan araştırmalarla sadece fiziksel ihtiyaçların karşılanmasının yeterli olmadığı ve insanın mekânı deneyimlemesine dikkat çekilmesinin önemi tekrar ortaya çıkmıştır. Bu gibi analizler, kentsel tasarım kararları alınmadan önce çevre ve kullanıcı ihtiyaçlarına uygun, güvenli düzenlemeler için esas oluşturabilir. Bunun yanı sıra, bu tür çalışmalar projelendirme sürecinde, eksikliklerin giderilmesine yönelik kentsel mekân kalite kriterlerine uygun ilkelerin benimsenmesi için fikirler verebilir.

Tablo 4. Anket Sonuçlarının Kalite Unsurlarıyla İlişkilendirilmesi

		ANKET SONUÇLARINA GÖRE
KORUNUM	Duyusal Deneyimler (Kirlilik)	Yetersiz
	Sınırlandırıcılar	Yetersiz
	Aydınlatmalar	Yetersiz
KONFOR	Ulaşım Ağı	Yeterli
	Yaslanma Seçenekleri, Duraklar vb.	Yetersiz
	Oturma Seçenekleri, Havuz, Su Öğeleri	Yetersiz
	Üst Örtü Elemanları	Yetersiz
KEYİF	İklim Şartlarına Uygunluk	Yetersiz
	Oturma Elemanlarının Tasarımı	Yetersiz

KAYNAKÇA

AKYOL, E. (2006). *Kent Mobilyaları Tasarım ve Kullanım Süreci*. Y. Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

AKMAN, ÇINAR, E. (2012). *Fiziksel Mekân ve Güvenlik Algısı: İstanbul Boğaziçi Öngörünüm Alanı*. Doktora Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

AKSU, V. (1998). *Kent Mobilyalarının Yer Aldıkları Mekânlara Etkileri Üzerine-Trabzon Kenti Örneği-Bir Araştırma*. Y. Lisans Tezi. Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

AKSU, Ö.V., DEMİREL, Ö., BEKTAŞ, N. (2011). Trabzon Kenti İlköğretim Okul Bahçelerinde Donatı Elemanları Üzerine Bir Araştırma. *İnönü Üniversitesi Sanat ve Tasarım Dergisi*, Cilt 1, No:3, 243-254.

AKYOL, E. (2006). *Kent Mobilyaları Tasarım ve Kullanım Süreci*. Y. Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

ALTUNBAŞ, U. (2006). *Kent Merkezlerinde Yayalaştırmanın İşlevsel Değişimi Üzerine Etkileri: İstiklal Caddesi Örneği*. Y. Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

AMINDE, H.-J. (2005). *Plaetze in der Stadt Heute, Lehrbausteine Staedtebau - Basiswissen Für Entwurf und Planung*. Universitaet Stuttgart, 4. Auflage, ISBN: 3-930548-19-4.

ANDERS, G. (1998) *Stadt der Öffentlichkeit - Zum Stadtbau*. Haag+Herchen

ARCAN, E.F., EVCİ, F. 1992. *Mimari Tasarıma Yaklaşım. I. Bina Bilgisi Çalışmaları*. İki Yayınevi, İstanbul.

ARU, K. A. (1965). *Yayalar, Taşıtlar: Şehir Dokusunda Yeni Ulaştırma Düzenleri*. İstanbul

Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi.

ATABEK, S. Y. (2009). *İstanbul Kıyılarında Mekansal Dönüşüm: Güncel Projelerden Örnekler*. Doktora Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

ASHBY, M., JOHNSON, K. (2004). *Materials and Design*. Elsevier Buttetworth Heinemann, London.

AYIK, C. (2016). *Samsun Kent Merkezi Yaya Mekânları Estetiği*. I.Ulusal Kent Estetiği Sempozyumu, 25-27 Mayıs 2016.

AYKUT, F. (1997). *Dış Mekan Kentsel Donatı Elemanlarında Ahşap Malzeme Kullanımı: Bartın Belediye Parkı Örneği*. Y. Lisans Tezi. Zonguldak Karaelmas Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

AYYILDIZ, S. (1996). *Akçaabat Geleneksel Konutları ve K.T.Ü. Lojmanlarındaki Yaşama Mekanlarının "Ferahlık"*

Faktörü Açısından İncelenmesi. Y. Lisans Tezi. Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

BİROL G. (2007). *Balıkesir Kent Merkezinde Yaya Ol(ama)mak*. *Megaron Mimarlar Odası Balıkesir Şubesi Dergisi*.

CEMALİ, A. L. (2011). *Kentsel Kamusal Mekânda Yaya Hareketi: Bağdat Caddesi Örneği*. Y. Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

ÇALIŞKAN, M. (2011). *Kamu Yararı Bağlamında Kamusal Mekanlarda Bir Yayalaştırma Örneği: Eminönü Tarihi Yarımada (Hobyar Mahallesi Ve Çevresi) Yayalaştırma Projesi*. Y. Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

ÇERMİKLİ, B. (2009). *Yaya Bölgelerinde Kullanım Analizi Üzerine Bir Araştırma Beyazıt Meydanı ve Çevresi Örneği*. Y. Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

ÇÖL D. (2004). *Kentsel Ulaştırmada Yaya Alanları, İstanbul Avcılar-Marmara Caddesi Yayalaştırma Projesinin İncelenmesi*. Y. Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

DANİELEWSKİ, G. (1976). *Wo der Fussgaenger König ist*. Düsseldorf.

DASCALU, D.M. (2011). *Landscape Effects of Urban Furniture Tectures*. Bulletin UASVM Horticulture 68(1), 324-331.

DEMİR, S. (1999). *Yaya Bölgelerinin Kent İçin Önemi, Kente Katkıları ve Ankara'da ki Yaya Bölgelerinin İncelenmesi*. Y. Lisans Tezi. Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

DÖLLÜK, G. (2005). *Yayalaştırılmış Sokakların Kent Peyzajına Katkısı*. Y. Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

EMBARQ TÜRKİYE. (2014). *İstanbul Tarihi Yarımada Yayalaştırma Projesi*. (www.embarqturkiye.org)

ERTAŞ, D.G. (2007). *Yapısal Özelliklerin Endüstri Ürünleri Tasarımına Etkileri*. Doktora Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

ERTAŞ, D.G., BAYAZIT, N. (2004). *Strüktür ve Malzeme Özelliklerinin Endüstriyel Ürün Tasarımına Etkisi*. 2. Ulusal Yapı Malzemesi Kongresi, TMMOB Mimarlar Odası Organizasyonu. İ.T.Ü.

GROBE, C., BÖHMER J. (2019). *Radverkehr in Fussgaengerzonen*, FHE Erfurt University

GÜLGÜN, B. VE ALTUĞ, İ. (2006). *İzmir Kıyı Bandı Uygulamalarında Ergonomik Standartlara Uygunluğun Değerlendirilmesi Üzerine Bir Araştırma*. *Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 43 (1), 145-156.

GÜLTİKEN, T. (2010). *Yayalaştırılmış Sokakların Kentsel*

Mekanda Başarısının Değerlendirilmesi İstanbul – Beyoğlu / İstiklal Caddesi Örneği. Y. Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

HABERMAS, J. (1997). *Kamusalığın Yapısal Dönüşümü*. (Çev: Bora T. – Sancar M.) İletişim.

İNCEOĞLU M., AYTUĞ A. (2009). Kentsel Mekânda Kalite Kavramı. *Megaron*, Cilt Vol.4, sayı.3

İSKENDEROĞLU, L., GÖĞEBAKAN, Y. (2022). Sanat, Mekân ve Bellek. *Electronic Turkish Studies*, Vol. 17 Issue 3, p511-521.

İŞİT DEMİRALP N. (2019). *Yaya Hareketleri Ve Mekân İlişkilerinin İrdelenmesi: Samsun Kurtuluş Yolu Ve Yakın Çevresi Örneği*. Y. Lisans Tezi. Bartın Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

KAPLAN, H., ACUNER, A. (2005). Ankara'da Yaya-laştırma Sorunsalı: Yaya Alanlarının Yasal Çerçeve ve Yerel Yönetimlerin Rolü Kapsamında Değerlendirilmesi. *Planlama Dergisi*, Sayı:4.

KAVİ, F. (2003). *İstanbul'daki Yaya Yolu Düzenlemelerinin Bitkisel Tasarım Açısından Değerlendirilmesi*. Y. Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

KOEPF, H., BİNDİNG G. (2005). *Bildwörterbuch der Architektur*. Band 194, Kröner.

KORKUT, A.B., ŞİŞMAN, E.E., ÖZYAVUZ, M. (2010). *Peyzaj Mimarlığı*. Verda Yayıncılık.

KUNTAY, O. (2008). *Yaya Mekanı*. Ankara, 2. Baskı.

KUŞKUN, P. (2002). *Erzurum Kent Bütününde Donatı Elemanlarının Kullanımı Üzerine Bir Araştırma*. Y. Lisans Tezi. Atatürk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

LYNCH, K., (1984). *Good city form*, Cambridge, Mass.: MIT Press.

ŞİŞMAN, E.E., YETİM, L. (2004). Tekirdağ Kentinde Donatı Elemanlarının Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdelenmesi. *Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi*. 5(19), 43-51.

ÖNLÜ, N. (2010). *Tasarımda Yaratıcılık ve İşlev*. <http://e-dergi.atauni.edu.tr/index.php/SBED/article/viewFile/90/84> (Erişim Tarihi: 17.08.2023).

ÖZCAN, A. (2013). *Yaya Alanlarının İşlevsel Kullanımının Altındağ İlçesi'nde İrdelenmesi*. Y. Lisans Tezi. Atatürk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

ÖZSEL, S.B. (2009). *Bina Kentsel Mekân Arayüz Özelliklerinin Kentsel Yaya Mekânlarına Etkisi*. Y. Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

ÖZÜER, O. M. (2004). *İnsana İlişkin Veriler Işığında Mimari Tasarım ve Öne Çıkan Mekânsal Kavramlar*. Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri En-

stitüsü.

PAKDİL, F. (2001). *Yaşlı ve Özürlüler İçin Kentsel Alanların Tasarımı*, 1. Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu, İstanbul, İSTON Yayını.

PEHLİVAN, İ. (2015). *Yaya Bölgelerinin Kentsel Peyzaj Planlama ve Tasarım Açısından İncelenmesi: Düzce İstanbul Caddesi Örneği*. Y. Lisans Tezi. Düzce Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

PESCH, F., WERRER, S. (2010). "Der öffentliche Raum", *Lehrbausteine Staedtebau - Basiswissen für Entwurf und Planung*, Universitaet Stuttgart, 6. Auflage, ISBN: 978-3-930548-27-9.

RUBENSTEIN, H.M. (1992). *Pedestrian Malls, Streetscapes, And Urban Spaces*. John Wiley & Sons Inc. New York.

SEMSROTH K., WACHTEN K. (1997). *Die fragwürdige Zukunft der Stadtplätze in Europa - der vernachlässigte Lebensraum*. Die Waage, Zeitschrift der Grüenthal. Aachen. Band 36, Nr.1, 8-14.

ŞENKAYNAK., P. (2010). *Yaya Bölgelerinin Kentsel Peyzaj Planlama Açısından Önemi ve İstanbul'daki Bazı Örneklemlerin İncelenmesi*. Y. Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

ŞENTÜRER, A. (1995). *Mimaride Estetik Olgusu*. İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi.

Uz, V. E. ve KARAŞAHİN, M. (2004). *Kentiçi Ulaşımında Bisiklet*. Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi, 429 (49/2004-1), 41-46.

URL-1, <https://www.calculator.net/sample-size-calculator.html> (Erişim Tarihi:10.04.2024).

URL-2, <https://gehlpeople.com> (Erişim Tarihi: 22.09.2023).

URL-3, <https://tr.wikipedia.org/wiki/Taksim> (Erişim Tarihi:11.10.2023).

Teşekkür: Çalışmanın "seçilen örnek alan" kısmının veri toplama aşamasındaki katkılarından dolayı Sayın Şehir Plancısı Hasan Sait Akarca'ya teşekkür ederim.