



**İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**YAYA BÖLGELERİNDE KULLANIM ANALİZİ
ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA:
BEYAZIT MEYDANI VE ÇEVRESİ ÖRNEĞİ**

**Orman Müh./Peyzaj Mim. Beyza ÇERMİKLİ
Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı
Peyzaj Mimarlığı Programı**

**Danışman
Yrd. Doç. Dr. H. Sanem ÇINAR**

Aralık, 2009

İSTANBUL

Bu çalışma 30/12/2009 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı Peyzaj Mimarlığı Programı'nda Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Tez Jürisi

Yrd. Doç. Dr. H. Sanem ÇINAR (Danışman)
İstanbul Üniversitesi
Orman Fakültesi

Prof. Dr. Aytuğ AKESEN
İstanbul Üniversitesi
Orman Fakültesi

Prof. Dr. Adnan UZUN
İstanbul Üniversitesi
Orman Fakültesi

Prof. Dr. Yahya AYAŞLIGİL
İstanbul Üniversitesi
Orman Fakültesi

Yrd. Doç Dr. İ.Müge ÖZGÜÇ ERDÖNMEZ
İstanbul Üniversitesi
Orman Fakültesi

Bu alışma İstanbul Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Yürütücü Sekreterliği'nin 3990 numaralı projesi ile desteklenmiştir.

ÖNSÖZ

“Yaya Bölgelerinde Kullanım Analizi Üzerine Bir Araştırma: Beyazıt Meydanı ve Çevresi Örneği” adlı bu çalışma, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı Peyzaj Mimarlığı Programı’nda Yüksek Lisans Tezi olarak hazırlanmıştır.

Yüksek lisans tez danışmanlığımı üstlenerek, engin bilgi ve deneyimleriyle çalışmama yön veren değerli hocam Sayın Yrd. Doç. Dr. H. Sanem ÇINAR’a yardımlarından ve desteğinden dolayı sonsuz teşekkür ederim.

Tez çalışmam boyunca kıymetli görüş ve eleştirilerini benden esirgemeyen değerli hocalarım Sayın Prof. Dr. Hakan ALTINÇEKİÇ’e, Sayın Prof. Dr. Adnan UZUN’a ve Sayın Prof. Dr. Aytuğ AKESEN’e teşekkürlerimi sunarım. Çalışmamın her aşamasında bilgi ve görüşleriyle bana yardımcı olan değerli hocam Sayın Yrd. Doç. Dr. İ. Müge ERDÖNMEZ’e çok teşekkür ederim. Ayrıca yardımları ve desteğiyle çalışmama güç katan değerli hocam Sayın Yrd. Doç. Dr. Y. Çağatay SEÇKİN’e çok teşekkür ederim. Tez çalışmamın her aşamasında bana destek olan değerli hocam Sayın Ar. Gör. Betül ÖZNAM’a ve İ.Ü. Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü’ndeki tüm hocalarıma teşekkürlerimi sunarım.

Yüksek lisans tez çalışmam sırasınca, bana her konuda destek olan aileme sonsuz teşekkür ederim. Ayrıca Beyazıt Meydanı ve çevresinde yaptığım arazi çalışmaları sırasında gösterdikleri özveri ve yardımlardan dolayı Sayın Gökçe UCA, Sayın Erkin ÖNER ve Sayın Sertaç FİLAT’a çok teşekkür ederim.

Son olarak; bu çalışmayı destekleyen İ.Ü. Rektörlüğü Bilimsel Araştırma Projeleri Birimi’ne teşekkürlerimi sunarım.

Aralık, 2009

Beyza ÇERMİKLİ

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	İ
İÇİNDEKİLER	İİ
ŞEKİL LİSTESİ.....	V
TABLO LİSTESİ	Vİİİ
ÖZET.....	X
SUMMARY	Xİİİ
1. GİRİŞ	1
2. GENEL KISIMLAR	3
2.1. KENTSEL MEKAN-KAMUSAL ALAN İLİŞKİSİ.....	3
2.1.1. Kentsel Mekan Kavramı.....	3
2.1.2. Kamusal Alanları Oluşturan Temel Mekanlar	6
2.2. KAMUSAL ALANDA YAYALARIN VE YAYA BÖLGELERİNİN YERİ	8
2.2.1. Yaya Kavramı.....	8
2.2.2. Yaya Bölgesi Kavramı ve Tipleri.....	11
2.2.3. Yaya Bölgelerinin Tarihsel Gelişimi.....	16
2.2.4. Yaya Bölgelerinin Kente Katkıları	26
2.3. YAYA BÖLGELERİ DÜZENLEME İLKELERİ	30
2.3.1. Yaya Bölgeleri Planlaması.....	30
2.3.2. Yaya Bölgeleri Tasarımı	33
2.3.2.1. Fiziksel Özellikler	33
2.3.2.2. Teknik Özellikler	37
2.3.2.3. Duyusal Özellikler	38
2.3.2.4. Psikolojik Özellikler.....	39
2.3.3. Yaya Bölgeleri Tasarım Elemanları	41
2.3.3.1. Doğal Elemanlar.....	41
2.3.3.2. Yapay Elemanlar.....	45

3. MALZEME VE YÖNTEM	51
3.1. MALZEME	51
3.1.1. Araştırma Alanının Tanıtımı	51
3.1.1.1. Konum	51
3.1.1.2. Jeolojik Durum.....	51
3.1.1.3. Topoğrafik Durum	51
3.1.1.4. İklim	52
3.1.1.5. Bitki Örtüsü.....	52
3.1.1.6. Ulaşım.....	53
3.1.2. Araştırma Alanının Tarihi	55
3.1.2.1. Araştırma Alanının Tarihsel Süreçte Geçirdiği Fiziksel Değişim.....	55
3.1.2.2. Araştırma Alanını Tanımlayan Önemli Yapılar.....	66
3.2. YÖNTEM	71
3.2.1. Gözlem Yöntemi	72
3.2.2. Mekansal Dizin (Space Syntax) Yöntemi	74
3.2.3. Anket Yöntemi	79
4. BULGULAR	81
4.1. GÖZLEM VERİLERİNİN ANALİZİ	81
4.1.1. Yaz Mevsimi Gözlem Verileri	82
4.1.1.1. Hafta İçi Gözlem Verileri.....	82
4.1.1.2. Hafta Sonu Gözlem Verileri	98
4.1.2. Kış Mevsimi Gözlem Verileri	114
4.1.2.1. Hafta İçi Gözlem Verileri.....	114
4.1.2.2. Hafta Sonu Gözlem Verileri	130
4.1.3. Gözlem Verilerinin Genel Değerlendirmesi	143
4.2. MEKANSAL DİZİN VERİLERİNİN ANALİZİ	150
4.2.1. Beyazıt Meydanı ve Çevresi Bütünleşme Değerlerinin İncelenmesi	152
4.2.2. Bütünleşme Değerlerinin Arazi Formu Dikkate Alınarak İncelenmesi	155
4.2.3. Mekansal Dizin Verilerinin Genel Değerlendirmesi	159
4.3. ANKET VERİLERİNİN ANALİZİ	161
4.3.1. Anket Verileri	162
4.3.1.1. Sosyo-Ekonomik Yapıya İlişkin Veriler.....	162
4.3.1.2. Kullanım Verileri	166
4.3.1.3. Donatılara İlişkin Veriler.....	174
4.3.1.4. Ulaşım Verileri.....	177
4.3.1.5. Alana İlişkin Genel Veriler	182

4.3.2. Anket Verileri Arasındaki İlişkiler.....	184
4.3.2.1. Alanın Kullanıldığı Günler-Alanda Geçirilen Zaman Arasındaki İlişki	185
4.3.2.2. Alanın Kullanıldığı Günler-Alana Geliş Sıklığı Arasındaki İlişki.....	186
4.3.2.3. Alanın Kullanıldığı Günler-Kullanıcı Cinsiyeti Arasındaki İlişki.....	187
4.3.2.4. Alanın Kullanıldığı Günler-Kullanıcıların Yaş Grupları Arasındaki İlişki	187
4.3.2.5. Alanın Kullanıldığı Günler-Kullanıcıların Meslek Grupları Arasındaki İlişki.....	188
4.3.2.6. Alanın Kullanıldığı Günler-Alanın Kullanılma Amacı Arasındaki İlişki	190
4.3.2.7. Alanın Kullanıldığı Günler-Alanda Yapılan Aktiviteler Arasındaki İlişki	191
4.3.2.8. Alanın Kullanıldığı Günler-Alanda Bulunulan Saatler Arasındaki İlişki	193
4.3.2.9. Alanda Geçirilen Zaman-Alanı Kullanım Amacı Arasındaki İlişki.....	194
4.3.2.10. Alanda Geçirilen Zaman-Alanda Yapılan Aktiviteler Arasındaki İlişki.....	196
4.3.2.11. Alana Geline Araçlar-Yaşanan Ulaşım Problemleri Arasındaki İlişki	197
4.3.3. Anket Verilerinin Genel Değerlendirmesi	199
5. TARTIŞMA VE SONUÇ.....	202
KAYNAKLAR	217
EK.....	233
ÖZGEÇMİŞ.....	238

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1: Limbecker Caddesi ve Çevresine Ait Plan ve Görünüm.....	19
Şekil 2.2: Limbecker Caddesi ve Kennedy Meydanı'na Ait Görünümler.....	20
Şekil 2.3: La Haye Kentinde Düzenlenen Yaya Bölgesinin Planı.....	20
Şekil 2.4: Grote Marktstraat'ta Canlı Heykel ve Bisiklet Yolu.....	21
Şekil 2.5: London Caddesi'nden Görünümler.....	21
Şekil 2.6: Stroget Caddesi'nin Günümüzdeki Uzunluğu.....	22
Şekil 2.7: Stroget Caddesi'nden Bir Görünüm.....	23
Şekil 2.8: Stroget Caddesi'nde Sokak Konseri ve Alanda Bulunan Kafe.....	23
Şekil 2.9: Piazza del Compo Meydanı'ndan Görünümler.....	23
Şekil 2.10: Piazza del Compo Meydanı Planı.....	24
Şekil 2.11: Kalamazoo Mall'dan Görünümler.....	24
Şekil 2.12: Nicollet Mall'dan Görünümler.....	25
Şekil 2.13: Yaya Bölgelerinde Oluşturulacak Donatı Alanı Şeridi.....	34
Şekil 2.14: Tesislerin Önünde Bırakılması Gereken Genişlikler.....	34
Şekil 2.15: Orta Şeritte Oluşturulacak Donatı Alanı/Tesis Şeridi.....	35
Şekil 2.16: Aynı ve Farklı Yönde Yaya Hareketleri.....	37
Şekil 2.17: Metrekareye Düşen Yaya Yoğunluğu.....	38
Şekil 3.1: Beyazıt Meydanı ve Çevresinin Konumu ve Ulaşım Durumu.....	54
Şekil 3.2: Konstantinopolis'in IV. Yüzyılın Sonundaki Durumu.....	56
Şekil 3.3: IV. Yüzyıl Sonunda Theodosius (Tauri) Forumu.....	57
Şekil 3.4: Beyazıt Meydanı ve Çevresinin Tarihsel Gelişimi.....	60
Şekil 3.5: 1830'da W.H. Bartlett Tarafından Resmedilen Saçaklı Serasker Kapısı.....	60
Şekil 3.6: 1844'de Moltke Tarafından Çizilen Beyazıt Meydanı ve Çevresi.....	61
Şekil 3.7: 1918'de Necip Bey'in Çizdiği Harbiye Nezareti.....	61
Şekil 3.8: 1900'lerin Başında Beyazıt Meydanı'ndan Bir Görünüm.....	62
Şekil 3.9: 1940'lı Yıllarda Trafik Meydanı Olarak Kullanılan Alan.....	63
Şekil 3.10: 1940'larda Alanda Yer Alan Eliptik Havuz.....	63
Şekil 3.11: 1940'lı Yıllarda Beyazıt Meydanı ve Çevresi.....	64
Şekil 3.12: Kavşak Haline Gelen Beyazıt Meydanı ve Çevresi.....	64
Şekil 3.13: 1880 Yılında Serasker Kapısı ve Beyazıt Kulesi.....	66
Şekil 3.14: Kapalıçarşı'ya Ait Gravürler.....	68
Şekil 3.15: Dört Bölgeye Ayrılan Gözlem Alanı.....	73
Şekil 4.1: Mekansal Davranış Haritası (1).....	84
Şekil 4.2: Mekansal Davranış Haritası (2).....	87
Şekil 4.3: Cami Duvarında Dinlenen Kullanıcılar.....	88
Şekil 4.4: Mekansal Davranış Haritası (3).....	89
Şekil 4.5: Mekansal Davranış Haritası (4).....	91
Şekil 4.6: Akşamüstü Saatlerinde Alan Girişlerinde Sayıları Artan Satıcılar.....	92
Şekil 4.7: Mekansal Davranış Haritası (5).....	94
Şekil 4.8: Mekansal Davranış Haritası (6).....	97
Şekil 4.9: Mekansal Davranış Haritası (7).....	100
Şekil 4.10: Öğle Saatlerinde Çınaraltı Bölgesinde Oluşan Kalabalık.....	102
Şekil 4.11: Mekansal Davranış Haritası (8).....	103
Şekil 4.12: Mekansal Davranış Haritası (9).....	106
Şekil 4.13: Mekansal Davranış Haritası (10).....	107

Şekil 4.14: Akşamüstü Saatlerinde Sayıları Artan Seyyar Satıcılar	108
Şekil 4.15: Mekansal Davranış Haritası (11).....	110
Şekil 4.16: Mekansal Davranış Haritası (12).....	113
Şekil 4.17: Sabah Saatlerinde Alandan Geçiş Yapan İnsanlar	114
Şekil 4.18: Mekansal Davranış Haritası (13).....	116
Şekil 4.19: Mekansal Davranış Haritası (14).....	119
Şekil 4.20: Mekansal Davranış Haritası (15).....	120
Şekil 4.21: Alanda Fotoğraf Çekme Aktivitesinde Bulunan Kullanıcılar	121
Şekil 4.22: Yaz Ayına Göre Sayısı Azalan Kullanıcılar.....	123
Şekil 4.23: Mekansal Davranış Haritası (16).....	124
Şekil 4.24: Mekansal Davranış Haritası (17).....	126
Şekil 4.25: Mekansal Davranış Haritası (18).....	129
Şekil 4.26: Mekansal Davranış Haritası (19).....	131
Şekil 4.27: Sabah Saatlerinde Alandan Bir Görünüm	132
Şekil 4.28: Mekansal Davranış Haritası (20).....	134
Şekil 4.29: Mekansal Davranış Haritası (21).....	137
Şekil 4.30: Mekansal Davranış Haritası (22).....	138
Şekil 4.31: Mekansal Davranış Haritası (23).....	141
Şekil 4.32: Mekansal Davranış Haritası (24).....	145
Şekil 4.33: Alanın Güney Girişini Kullanan Ziyaretçiler.....	152
Şekil 4.34: Beyazıt Meydanı ve Çevresi Mekansal Bütünleşme Haritası	153
Şekil 4.35: Mekansal Bütünleşme Haritası (Arazi Formu Gözetilerek).....	156
Şekil 4.36: Büfenin Önüne Doğru İlerleyen Aks	157
Şekil 4.37: Kullanıcıların Cinsiyet Durumu	162
Şekil 4.38: Kullanıcıların Yaş Grupları	163
Şekil 4.39: Kullanıcıların Eğitim Durumu	164
Şekil 4.40: Kullanıcıların Meslek Grupları	165
Şekil 4.41: Kullanıcıların Aylık Ortalama Geliri	165
Şekil 4.42: Kullanıcıların İstanbul'da Yaşama Süresi.....	166
Şekil 4.43: Alanın Kullanım Amacı	167
Şekil 4.44: Alanın Tercih Edilme Nedeni	168
Şekil 4.45: Alanın Kullanıldığı Günler.....	169
Şekil 4.46: Alanda En Çok Bulunulan Saatler	170
Şekil 4.47: Alanda Yaklaşık Olarak Geçirilen Zaman	170
Şekil 4.48: Alana Geliş Sıklığı	171
Şekil 4.49: Alanda Yapılan Aktiviteler	172
Şekil 4.50: Alanın Gerçekleştirilmek İstenen Kullanımlar İçin Yeterliliği	173
Şekil 4.51: Alanda Yer Alan Çay Bahçeleri.....	173
Şekil 4.52: Alanda İstenilen Fonksiyonlar	174
Şekil 4.53: Alandaki Donatı Elemanlarının Yeterliliği	174
Şekil 4.54: Donatı Elemanlarının Kullanılış ve Yer Açısından Uygunluğu.....	175
Şekil 4.55: Yanlış Konumlandırılmış Olan Havuz ve Heykel.....	175
Şekil 4.56: Kullanıcıların Alanda Bulunmasını İstedikleri Donatı Elemanları	176
Şekil 4.57: Alana Gelirken Kullanılan Araçlar	177
Şekil 4.58: Kullanıcıların Park Tercihleri.....	178
Şekil 4.59: Alana Gelirken Yaşanan Ulaşım Problemleri	179
Şekil 4.60: Özel ve Kamu Araçlarının Alana Girişi.....	179
Şekil 4.61: Alanın Park Yeri Olarak Kullanımına Ait Bir Görünüş.....	179
Şekil 4.62: Özel ve Kamu Araçlarının Alana Girmesi İçin Uygun Bulunan Saatler.....	180
Şekil 4.63: Yakın Çevre İle Alan Arasındaki Yaya Ulaşımı	181
Şekil 4.64: Kullanıcıların Alanda Varmak İstedikleri Noktalara Ulaşımı	181
Şekil 4.65: Alandaki Döşeme Malzemesinin Yaya Hareketine Etkisi	182
Şekil 4.66: Kullanıcıların Alanın Genel Durumundan Memnuniyeti.....	183
Şekil 4.67: Alanda Kullanıcıları Rahatsız Eden Unsurlar	183

Şekil 4.68: Alanın Kullanıcılar Üzerindeki İmajı.....	184
Şekil 4.69: Alanın Kullanıldığı Günler-Alanda Geçirilen Zaman Arasındaki İlişki	185
Şekil 4.70: Alanın Kullanıldığı Günler-Alana Geliş Sıklığı Arasındaki İlişki	186
Şekil 4.71: Alanın Kullanıldığı Günler-Kullanıcı Cinsiyeti Arasındaki İlişki	187
Şekil 4.72: Alanın Kullanıldığı Günler-Yaş Grupları Arasındaki İlişki	188
Şekil 4.73: Alanın Kullanıldığı Günler-Meslek Grupları Arasındaki İlişki	189
Şekil 4.74: Alanın Kullanıldığı Günler-Kullanılma Amacı Arasındaki İlişki	191
Şekil 4.75: Alanın Kullanıldığı Günler-Yapılan Aktiviteler Arasındaki İlişki.....	192
Şekil 4.76: Alanın Kullanıldığı Günler-Alanda Bulunulan Saatler Arasındaki İlişki	194
Şekil 4.77: Alanda Geçirilen Zaman-Alanı Kullanım Amacı Arasındaki İlişki.....	195
Şekil 4.78: Alanda Geçirilen Zaman-Alanda Yapılan Aktiviteler Arasındaki İlişki	197
Şekil 4.79: Alana Geline Araçlar-Yaşanan Ulaşım Problemleri Arasındaki İlişki.....	198

TABLO LİSTESİ

Tablo 4.1: Gözlem Tablosu (1).....	82
Tablo 4.2: Gözlem Tablosu (2).....	85
Tablo 4.3: Gözlem Tablosu (3).....	87
Tablo 4.4: Gözlem Tablosu (4).....	90
Tablo 4.5: Gözlem Tablosu (5).....	93
Tablo 4.6: Gözlem Tablosu (6).....	96
Tablo 4.7: Gözlem Tablosu (7).....	99
Tablo 4.8: Gözlem Tablosu (8).....	101
Tablo 4.9: Gözlem Tablosu (9).....	104
Tablo 4.10: Gözlem Tablosu (10).....	105
Tablo 4.11: Gözlem Tablosu (11).....	109
Tablo 4.12: Gözlem Tablosu (12).....	112
Tablo 4.13: Gözlem Tablosu (13).....	115
Tablo 4.14: Gözlem Tablosu (14).....	117
Tablo 4.15: Gözlem Tablosu (15).....	118
Tablo 4.16: Gözlem Tablosu (16).....	122
Tablo 4.17: Gözlem Tablosu (17).....	125
Tablo 4.18: Gözlem Tablosu (18).....	128
Tablo 4.19: Gözlem Tablosu (19).....	130
Tablo 4.20: Gözlem Tablosu (20).....	133
Tablo 4.21: Gözlem Tablosu (21).....	135
Tablo 4.22: Gözlem Tablosu (22).....	139
Tablo 4.23: Gözlem Tablosu (23).....	140
Tablo 4.24: Gözlem Tablosu (24).....	144
Tablo 4.25: Kullanıcıların Cinsiyet Durumu	162
Tablo 4.26: Kullanıcıların Yaş Grupları	163
Tablo 4.27: Kullanıcıların Eğitim Durumu	163
Tablo 4.28: Kullanıcıların Meslek Grupları.....	164
Tablo 4.29: Kullanıcıların Aylık Ortalama Geliri.....	165
Tablo 4.30: Kullanıcıların İstanbul'da Yaşama Süresi	166
Tablo 4.31: Alanı Kullanım Amacı.....	167
Tablo 4.32: Alanın Tercih Edilme Nedeni.....	168
Tablo 4.33: Alanın Kullanıldığı Günler.....	168
Tablo 4.34: Alanda En Çok Bulunulan Saatler.....	169
Tablo 4.35: Alanda Yaklaşık Olarak Geçirilen Zaman.....	170
Tablo 4.36: Alana Geliş Sıklığı.....	171
Tablo 4.37: Alanda Yapılan Aktiviteler.....	172
Tablo 4.38: Alanın Gerçekleştirilmek İstenen Kullanımlar İçin Yeterliliği	172
Tablo 4.39: Alanda İstenen Fonksiyonlar	173
Tablo 4.40: Alandaki Donatı Elemanlarının Yeterliliği.....	174
Tablo 4.41: Donatı Elemanlarının Kullanılış ve Yer Açısından Uygunluğu	175
Tablo 4.42: Kullanıcıların Alanda Bulunmasını İstedikleri Donatı Elemanları.....	176
Tablo 4.43: Alana Gelirken Kullanılan Araçlar	177
Tablo 4.44: Kullanıcıların Park Tercihleri	178
Tablo 4.45: Alana Gelirken Yaşanan Ulaşım Problemleri.....	178
Tablo 4.46: Özel ve Kamu Araçlarının Alana Girişi	179

Tablo 4.47: Özel ve Kamu Araçlarının Alana Girmesi İçin Uygun Bulunan Saatler	180
Tablo 4.48: Yakın Çevre İle Alan Arasındaki Yaya Ulaşımı	181
Tablo 4.49: Kullanıcıların Alanda Varmak İstedikleri Noktalara Ulaşımı	181
Tablo 4.50: Alandaki Döşeme Malzemesinin Yaya Hareketine Etkisi.....	182
Tablo 4.51: Kullanıcıların Alanın Genel Durumundan Memnuniyeti	182
Tablo 4.52: Alanda Kullanıcıları Rahatsız Eden Unsurlar.....	183
Tablo 4.53: Alanın Kullanıcılar Üzerindeki İmajı	184
Tablo 4.54: Alanın Kullanıldığı Günler-Alanda Geçirilen Zaman Arasındaki İlişki.....	185
Tablo 4.55: Alanın Kullanıldığı Günler-Alana Geliş Sıklığı Arasındaki İlişki	186
Tablo 4.56: Alanın Kullanıldığı Günler-Kullanıcı Cinsiyeti Arasındaki İlişki.....	187
Tablo 4.57: Alanın Kullanıldığı Günler-Yaş Grupları Arasındaki İlişki	188
Tablo 4.58: Alanın Kullanıldığı Günler-Meslek Grupları Arasındaki İlişki.....	189
Tablo 4.59: Alanın Kullanıldığı Günler-Kullanılma Amacı Arasındaki İlişki	190
Tablo 4.60: Alanın Kullanıldığı Günler-Yapılan Aktiviteler Arasındaki İlişki	192
Tablo 4.61: Alanın Kullanıldığı Günler-Alanda Bulunulan Saatler Arasındaki İlişki	193
Tablo 4.62: Alanda Geçirilen Zaman-Alanı Kullanım Amacı Arasındaki İlişki	195
Tablo 4.63: Alanda Geçirilen Zaman-Alanda Yapılan Aktiviteler Arasındaki İlişki	196
Tablo 4.64: Alana Geline Araçlar-Ulaşım Problemleri Arasındaki İlişki.....	198

ÖZET

YAYA BÖLGELERİNDE KULLANIM ANALİZİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA: BEYAZIT MEYDANI VE ÇEVRESİ ÖRNEĞİ

Kentsel ortak mekanlar olarak önem kazanan kamu alanları, kentlilerin gereksinimlerini karşılamada önemli görevler üstlenmektedir. Günümüzde kamusal alanların simgesi haline gelen yaya bölgeleri, kent kimliği ve kalitesi üzerinde etkin bir role sahiptir. Yaya bölgeleri; bütünüyle yayalara ayrılan, sadece hizmet ve servis araçlarının belli saatler içerisinde ve belli kurallar dahilinde alana girişine izin verilen sokak, cadde ve/veya meydanlardan oluşur. Bu alanlar, yayaların güven içinde gezibildikleri ve kentte yaşayan insanlara kısa süreli de olsa nefes alma şansı tanıyan yerlerdir.

Tarihte atların ve atlı arabaların ilk kullanıldığı dönemlerden beri, ulaşımda yayaları korumaya yönelik bir takım yaklaşımların geliştirildiği, fakat bugün bilinen anlamda ilk yaya bölgesi kavramının XX. yüzyılda ortaya çıktığı görülmektedir. Bu kavramın ortaya çıkmasında, Sanayi Devrimi'nin etkisiyle yaşanan gelişmeler, kırsal alanlardan kentsel alanlara göçlerin başlaması ve hızlı kentleşme olgusu etkili olmuştur. Kentler hızla geniş sınırlara yayılarak form ve ölçek değiştirmeye başlamış, sınırları büyüyen kentlerde insanlar uzak mesafelere ulaşmak için motorlu taşıtlar kullanmak zorunda kalmıştır. Özellikle, II. Dünya Savaşı'ndan sonra artan otomobil sayısı, taşıtlar yolların tek hakimi olmuş, yayalar yollarda kendilerine yer bulamamaya başlamıştır. Ulaşım yönünde yaşanan bu gelişmeler trafik sorunu, otopark alanı yetersizliği, hava ve gürültü kirliliği, çevrenin doğal ve toplumsal açıdan tahribi gibi bir takım sorunları da beraberinde getirmiştir. Bu nedenle, özellikle büyük kentlerde yaya öncelikli planlama kararları alınması ve yaya bölgeleri oluşturulması zorunlu hale gelmiştir. 1960'lı yıllardan sonra sadece kentlerde yaşayan insanları değil, kentleri de korumaya yönelik bir politika haline gelen uygulamanın, dünyanın hemen her yerinde örneklerinin olduğu ve sayısının gün geçtikçe arttığı bilinmektedir.

Günümüzde yaya bölgeleri, fiziksel ve sembolik olarak çeşitli anlamların yüklendiği, farklı özellik ve işlevler taşıyan alanlar haline gelmiştir. Bu alanlar; kentte yaşayan insanların yaşam tarzlarının ve kültürlerinin en iyi şekilde gözlenebildiği, toplumsal iletişim ve bütünleşmenin kurulduğu alanlardır. Yaya bölgeleri, kentlerin tarihsel değerlerinin vurgulanmasına ve korunmasına, turizmin teşvik edilmesine, kentlilerin rekreasyon ihtiyacını karşılamasına, perakende ticaretin ve kentsel yeşil alan miktarının artmasına katkı sağlamaktadır.

Bu çalışmada; yaya bölgelerinin kullanım amaçları, biçimleri, kentlilerin ihtiyacını ne ölçüde karşıladıkları, kente katkıları ve yaya bölgelerinin tasarımı ile kullanıcıların mekansal davranışları arasındaki ilişki açıklanmaya çalışılmıştır. Bu amaçla; ülkemizde ilk yaya bölgesi örneklerinden biri olan, tarih boyunca dönemin politik, ekonomik, teknolojik ve sosyo-kültürel koşullarına bağlı olarak farklı amaçlar için kullanılan,

tarihsel, kültürel, ticari, dini, eğitim, mimari, rekreasyonel ve turistik özellikler taşıyan ve günümüzde birçok güncel sorunu bulunan Beyazıt Meydanı ve çevresi araştırma alanı olarak belirlenmiş ve alanda kullanım analizleri gerçekleştirilmiştir.

Tez çalışmasında ilk olarak; kentsel mekan, kamusal mekan, yaya bölgelerinin tipleri, tarihsel gelişimi, kente katkıları ile planlama ve tasarım ilkeleri konularında literatür araştırması yapılmıştır. Daha sonra araştırma alanı olarak seçilen Beyazıt Meydanı ve çevresine ait doğal ve kültürel veriler belirlenmiş, alanın önemli yapıları ile geçmişten günümüze geçirdiği fiziksel değişim incelenmiştir. Alanda yaya kullanım analizlerinin gerçekleştirilebilmesi için “Gözlem”, “Mekansal Dizin (Space Syntax)” ve “Anket Yöntemi” olmak üzere üç farklı yöntemle çalışılmıştır.

Gözlem yönteminde; mevsimsel farklılıkların ve günler arasındaki değişimlerin kullanıcı tercihlerinde ne gibi farklılıklara yol açtığını açıkça ortaya koymak amacıyla yaz ve kış mevsimlerinde, hafta içi ve hafta sonu birer gün ve birbirini takip eden beş farklı saat diliminde gözlemler yapılmıştır. Elde edilen veriler; yaş grubu, cinsiyet ve aktivite değişkenleriyle tablolaştırılmış ve Autocad programı yardımıyla haritalara işlenerek “Mekansal Davranış Haritaları” ortaya çıkarılmıştır. Burada temel alınan nokta ise; yaya bölgelerinde var olan sosyal yaşamı anlama ve bunun fiziksel çevreyle olan ilişkisini analiz etme düşüncesi olmuştur.

Mekansal dizin yöntemiyle; alandaki hareketliliğin ve ulaşılabilirliğin ölçülmesi amacıyla, Arcview programının bir uzantısı olan Axwoman yazılımı kullanılarak “Mekansal Bütünleşme Haritaları” hazırlanmıştır. Alan eğimli bir arazi yapısı gösterdiği için, burada oluşturulan haritada topoğrafik farklılıkların yansıtılması oldukça önem taşımıştır. Bu nedenle; yöntem yeni bir yaklaşım getirilerek, alanda arazi formu gözetilerek ve gözetilmeden iki ayrı Bütünleşme Değeri Haritası hazırlanmıştır. Bu şekilde; alanda yoğun ya da seyrek kullanılan mekanlar saptanmış, kullanıcıların mekansal tercihleri ve hangi aksları güzergah olarak seçtikleriyle ilgili matematiksel verilere ulaşılmıştır. Burada temel alınan nokta ise; alanın morfolojik dokusu ile yaya hareket modeli arasında ilişki kurulması olmuştur.

Anket yöntemiyle ise; kullanıcıların algı, memnuniyet, beklenti ve istekleri belirlenmeye çalışılarak ve elde edilen veriler SPSS (Statistical Package for the Social Science) programı yardımıyla yorumlanmıştır. Beyazıt Meydanı ve çevresinde yapılan anket çalışması, rastgele seçilen 100 katılımcı ile yüz yüze görüşülerek gerçekleştirilmiş ve alan üzerindeki kullanımların mevsimsel farklılık göstermesi nedeniyle Ağustos 2008-Ocak 2009 tarihleri arasında yapılmıştır. Elde edilen sonuçlar, MS Word ve Excel programı yardımıyla hazırlanan tablo ve grafiklerle değerlendirilmiştir. Sorular arasında ilişki bulunup bulunmadığı ise, Ki-kare Testi ile sorgulanmıştır.

Yöntemler sonucu Beyazıt Meydanı ve çevresi ile ilgili elde edilen veriler, birbiri ile karşılaştırılmış, her bir yöntemin eksik yönü diğer yöntemlerden elde edilen verilerle tamamlanmış, bu kapsamda yöntemlerin birbirleriyle tutarlılıklarının ve alan için uygunluklarının sınanması mümkün olmuştur. Uygulanan yöntemler, alanın daha detaylı anlaşılmasına ve alanla ilgili daha sağlıklı analiz edilmesine imkan sunmuştur. Çalışmada elde edilen tüm bilgiler birlikte değerlendirilerek, araştırma alanı ile ilgili sorunlar ve çözümler ortaya koyulmuş, planlama ve tasarım ile ilgili öneriler getirilmiştir.

Çalışma sonucunda; alanın tarihsel yapısı ve önemli değerleri göz önüne alınarak, yaya bölgesi standartlarına, planlama ve tasarım kriterlerine uygun bir şekilde yeniden yapılandırılması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Alanda; mekansal kullanımları destekleyen, teşvik eden, ziyaretçilerin alanda her türlü aktivitede bulunabilmesini sağlayan ve alanın mekansal kimliğini vurgulayan yaya öncelikli planlama ve tasarımlara ihtiyaç vardır.

Tez çalışmasında, örnek alan olarak seçilen Beyazıt Meydanı ve çevresinde yapılan kullanım analizleri sonucunda üretilen çözümlerin, yapılacak planlama ve tasarım çalışmalarına katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Çalışma kapsamında kullanılan yöntemlerin ve geliştirilen yaklaşımların, yaya bölgeleri ile ilgili yapılacak benzer araştırma konularına analitik bir temel oluşturacağına ve farklı araştırma konuları gündeme getirerek, ileride yapılacak bilimsel incelemelere ışık tutacağına inanılmaktadır. Ülkemizde yapılacak çalışmalarda, kentin sembolü haline gelen, kentsel mekanı iyileştiren, kentlinin tüm gereksinimlerine cevap veren yaya bölgelerinin planlanması ve tasarlanması, dünyada yapılmış örneklerle yarışır çağdaş kullanımları beraberinde getirecektir.

SUMMARY

A RESEARCH ON THE USAGE ANALYSIS OF THE PEDESTRIAN ZONES: THE CASE OF BEYAZIT SQUARE AND ITS ENVIRONMENT

Public spaces that are important as urban common places take important tasks to meet the requirements of the people of the city. Pedestrian zones are the symbol of the public spaces today and have an effective role on the identity and quality of the cities. Pedestrian zones consist of the streets, avenues and/or squares where only service vehicles can enter within certain hours and under certain rules. These areas are places where the pedestrians walk around without fear and where city people have a chance to take even a short breath.

Since historic eras where the horses and horse carts were first used, there were some approaches to protect the pedestrians in transportation but the present concept of pedestrian zone emerged in the XXth century. In the emergence of the concept, the developments under the influence of the Industrial Revolution, start of migrations from the countryside to the urban areas and fast urbanization were effective. The cities fastly expanded to broad borders and started to change their scales and the people in the expanding cities had to use motor vehicles to reach far distances. Especially, with the number of cars increasing after the world war II, vehicles became dominant in the roads and pedestrians had difficulties to find space in the roads. This transportation problems brought in its train some other problems like the lack of car parks, air and noise pollution, natural and social destruction of environment. Therefore, especially in big cities it has been obligatory to take pedestrian oriented planning resolutions in big cities and to created pedestrian zones. After 1960s the practice has become a policy to protect not only the people living in the cities but also the cities themselves and it is known that the practice exists in almost every part of the world and the number is counting.

The modern pedestrian zones have become areas with different properties and functions and with various physical and symbolic meanings. These areas are the places where the living styles and cultures of the people living in cities are observed in the best way and where social communication and integration are established. Pedestrian zones contribute to the emphasize and protection of the historic values of the cities, to the encouragement of tourism, to meet the recreation needs of the city people and to the increase of the retail trade and urban green areas.

This study aims to reveal the usage purposes of the pedestrian zones, their shapes, how far they respond to the needs of the city people, their contribution to the city, design of the pedestrian zones and the relations with the space related behaviour of the users. Therefore, Beyazıt Square and its environment have been determined as the research

areas and the usage analysis have been conducted in the area as the Beyazıt Square is one of the first pedestrian zone samples in our country, it was used for various purposes depending on the political, economic, technological and socio-cultural conditions of the period and it has touristic, cultural, commercial, religious, educational, architectural, recreational and touristic properties.

In the study, first the literature search has been made on the urban space, public space, types of the pedestrian zones, their historic development, their contribution to the cities and planning and design principles. Then the natural and cultural data of the Beyazıt Square and its environment, which was chosen as the research area, have been determined and the important areas of the space and its physical change from the past to present has been studied. In order to realize the pedestrian usage analysis in the area to be made, three different methods have been used: "Observation", "Space Syntax" and "Survey Method".

In observation method, in order to clearly reveal what differences make the seasonal differences and changes between days in the user preferences, observations have been made in five different successive time zone one day each in weekdays and weekends. The data obtained have been organized in tables with the variables of age group, sex and activity and the "Spatial Behaviour Maps". The basic point here is the idea to understand the social life in the pedestrian zones and to analyze the its relations with the physical environment.

With the spatial directory method, in order to measure the activity and accessibility in the field, "Spatial Integration Maps" have been prepared by using the Axwoman software which is an extension of the Arcview program. Since the area showed an inclined land, it has been very important to reflect the topographical differences in the map created in there. Therefore, a new approach has been introduced to the method, two different Spatial Integration Maps have been prepared by observing and not observing the land form in the field. This way, the intensively used and rarely used spaces have been determined and mathematical data has been reached regarding the spatial preferences of the users and the axes they chose as route. The basic point here has been the morphological texture of the field and the relation between the pedestrian and the action model.

With the survey method, it has been attempted to determine the perception, satisfaction, expectation and wishes of the users and the obtained data has been interpreted with the aid of SPSS (Statistical Package for the Social Science) program. The survey conducted in Beyazıt Square and its environment has been carried out with face to face meeting with randomly selected 100 participants and the meetings were held between August 2008-January 2009 since the area uses show seasonal differences. The data obtained has been evaluated with the table and graphics prepared with the help of the MS Word and Excel program. Ki-square test has been used to examine whether there is relation between questions.

As a result of the methods, the data obtained regarding the Beyazıt Square and its environment has been compared and the shortcomings of each method have been completed with the data obtained from other methods and it has been possible to test the consistency of the methods and their compliance with the field. The methods applied

enabled more detailed understanding of the field and more healthy analysis of the field. All information obtained in the study have been jointly evaluated and the problems and solutions regarding the study area have been put forward and suggestions have been made regarding the planning and design.

In the end of the study, it has been revealed to restructure the area in accordance with the pedestrian standards, planning and design criteria by considering the historic structure and important values. In the field, there is need for priority planning and designs supporting and encouraging the spatial use, allowing all kinds of activities in the area by the visitors and emphasizing the spatial identity of the field.

In the thesis, it is thought that the solutions generated as a result of the usage analysis in Beyazıt Square and its environment that are selected as the sample area will contribute to the planning and design works. It is believed that the methods used and approaches developed under the scope of the study will shed a light to the future scientific studies by creating an analytical basis to the similar research areas and bringing different research subjects to the agenda. Planing and desiging pedestrian zones in our country that become symbol of the city, improve the urban space and respond to the requirements of the city people will open the path for modern usages competing with the examples in the world.

1. GİRİŞ

Sanayi Devrimi'nden sonra yaşanan endüstrileşme ve teknolojik gelişmeler, kırsal alandan kentsel alana göçlerin başlamasına ve hızlı kentleşme olgusunun ortaya çıkarak kentlerin plansız gelişmesine neden olmuştur. Geniş sınırlara yayılarak form ve ölçek değiştiren kentlerde, insanlar uzak mesafelere ulaşmak için motorlu taşıtlar kullanmaya başlamıştır. Özellikle II. Dünya Savaşı'ndan sonra, motorlu taşıtların yollara hakim olmasıyla kentlerde araç yolu yüzeyleri artmış, bununla ters orantılı olarak ise yaya kullanımı için düzenlenmiş mekanlar azalmıştır.

Yayaların kentsel mekanı kullanım biçimlerinin göz ardı edilmesi, günümüzde yaşanan en önemli kentsel sorunlardan biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Özellikle büyük kentlerde içinden çıkılmaz noktalara ulaşan trafik sorunu ve yayaların yollarda kendilerine yer bulamaması, çağımızda ulaşım ile ilgili yeni planlama kararlarının alınmasını zorunlu kılmıştır. Bu planlama kararları içinde üretilen çözümlerin en başında ise, yaya bölgesi kavramı gelmektedir.

Bu tez ile; yaya bölgelerinin tercih edilme nedenleri, kullanım biçimleri ve amaçları, kentlilerin ihtiyacını ne ölçüde karşıladıkları, kente katkıları ve yaya bölgelerinin planlama ve tasarımı ile kullanıcıların mekansal davranışları arasındaki ilişki açıklanmaya çalışılmıştır. Bu amaç doğrultusunda, Beyazıt Meydanı ve çevresi araştırma alanı olarak belirlenmiş ve alanda kullanım analizleri gerçekleştirilmiştir.

Tez çalışması, beş ana bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde; tezin tanıtımının yapılması amacıyla tez konusunun önemine değinilmiş, tezin amaç ve kapsamına ilişkin bilgilere yer verilmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünde; araştırma konusuyla ilgili genel bilgilere yer verilmiştir. Bu bölümde; kentsel mekan, kamusal alan, yaya kavramı, yaya bölgesi kavramı, yaya bölgelerinin tipleri, tarihsel gelişimi, kente katkıları, planlama ve tasarım ilkeleri

konularında literatür taraması yapılarak bilgi birikimi sağlanması amaçlanmıştır. Bu kapsamda, ulusal ve uluslararası yazılı (kitap, dergi, tez vb.), görsel (harita, resim vb.) kaynaklardan ve internetten yararlanılarak tezin kavramsal çerçevesi çizilmeye çalışılmıştır.

Üçüncü bölümde; ilk olarak araştırma alanı olarak seçilen Beyazıt Meydanı ve çevresi, doğal ve kültürel özellikleri dikkate alınarak tanıtılmıştır. Daha sonra, alanın tarihsel süreç içerisinde geçirdiği fiziksel değişim ve alanı tanımlayan önemli yapılar ortaya koyularak, alanın tarihi incelenmiştir. Ayrıca bu bölümde, tez amacı kapsamında araştırma alanında uygulanan Gözlem, Mekansal Dizin ve Anket Yöntemleri ayrıntılarıyla açıklanmıştır. Uygulanan yöntemlerin tercih edilme nedenleri, alan için uygunlukları ve geliştirilen yeni yaklaşımlar ortaya koyulmuştur.

Tez çalışmasının dördüncü bölümünde; uygulanan yöntemler sonucu elde edilen bulgular ortaya koyulmuştur. Bu bölümde, her yöntem ayrı bir başlık altında değerlendirilmiştir. Elde edilen bulgular; Autocad, ArcGIS, MS Word ve Excel Programları yardımıyla yazı, harita, tablo ve şekillere dökülerek, alanla ilgili daha detaylı bilgilerin elde edilmesine çalışılmıştır. Bu bölümde, Mekansal Dizin Yöntemi yardımıyla elde edilen matematiksel veriler, Anket ve Gözlem Yöntemi yardımıyla elde edilen algıya dayalı ve davranışsal verilerle karşılaştırılmıştır.

Araştırmanın son bölümünde ise; çalışmanın kavramsal temelini oluşturan kısımlar ile araştırma alanında uygulanan üç yöntem sonucu elde edilen veriler birbiriyle ilişkilendirilerek yorumlanmıştır. Bu doğrultuda alandaki sorunlar ve bu sorunlar karşısında geliştirilebilecek çözüm yolları ortaya koyulmuştur. Ayrıca, yöntemlerin birbirleriyle tutarlılıkları ve alan için uygunlukları gözler önüne serilmiştir. Bu bölüm kapsamında; yaya bölgelerinin planlama ve tasarımının, kullanımlar üzerindeki etkisi gözler önüne serilerek çeşitli öneriler geliştirilmiştir.

2. GENEL KISIMLAR

2.1. KENTSEL MEKAN-KAMUSAL ALAN İLİŞKİSİ

2.1.1. Kentsel Mekan Kavramı

Kentsel mekan kavramını açıklamak için öncelikle “kent” ve “mekan” kavramlarının tanımını yapmak gerekmektedir. Kent; sürekli toplumsal gelişme içinde bulunan, toplumun yerleşme, barınma, gidiş-geliş, çalışma, dinlenme, eğlenme gibi gereksinimlerinin karşılandığı, köylere göre nüfus yönünden daha yoğun olan ve küçük komşuluk birimlerinden oluşan yerleşim alanı olarak tanımlanmaktadır (Keleş, 1980). Bu yerleşim alanları, nüfusun çoğunun ticaret, sanayi, hizmet veya yönetimle ilgili işlerle uğraştığı, genellikle tarımsal etkinliklerin olmadığı birimlerdir (TDK, 2009).

Kentler, insan topluluklarının yaşam süreçlerini tamamladıkları, kentsel faaliyetlerin yer aldığı bir mekan bütünü olarak kabul edilmektedir (Oruçkaptan, 1991). Bu alanlar sadece insanların bir arada yaşadığı fiziksel mekanlar değildir. İçinde yaşayan insanların; davranış kalıpları, düşünce biçimleri, politik tercihleri, sosyal ilişkileri gibi siyasal, kültürel ve sosyal özellikleri ile mimari, estetik, ölçek gibi kentin fiziksel yapı özellikleri bir bütünlük arz eder. Bu nedenle kent, sadece bir mekanda yoğunlaşmış yapı ve insan anlamına gelmez (Kaya, 2004).

Lynch (1960) kentin fiziksel formunu oluşturan imgeleri; bağlantılar, sınırlar, bölgeler, düğüm noktaları ve nirengiler olmak üzere beş gruba ayırmaktadır:

- Bağlantılar (Yollar/Paths): İnsanların bir yerden bir yere hareket etmesini sağlayan sokaklar, kaldırımlar, transit yollar, su kanalları, demiryolları gibi kimlik elemanlarıdır. Kenti gözlemleyen ve diğer kent elemanlarıyla ilişki kuran insanlar için bağlantılar, kentsel kimliğin en önemli elemanlarındanır.
- Sınırlar (Edges): Kıyı şeridi, bina yüzeyi, duvar gibi doğrusal devamlılık gösteren ve iki ögeyi birbirinden ayıran kimlik elemanlarıdır. Bağlantılar gibi süreklilik hissi veren, ancak bağlayıcı ya da birleştirici olmayan öğelerdir.

- Bölgeler (Districts): Orta ya da büyük şehir parçalarından oluşan ve gözlemcinin fikrîsel açıdan içine girebildiği alanlardır. Bölgeler, kentin kendine has kimliğini ortaya koymasında ve diğer kentlerden ayrılmasında önemli bir yere sahiptir.
- Düğüm noktaları (Nodes): Gözlemcinin içine girip çıkabildiği, seyahat edebildiği, şehrin stratejik noktalarıdır. Bu alanlar; kavşaklar, yollarla uyumlu geçit alanları, yolların kesişme ve ayrılma noktaları olabilir. Şehirde fiziksel aktivitenin yoğunlaştığı alanlardır. Kent imgesini oluşturan en güçlü öğelerdendir.
- Nirengiler (Landmark): İşaret, bina, dağ, ağaç, kule gibi gözlemcilerin dışarıdan algılayabildiği referans noktalarıdır. Çevrelerindeki diğer yapılardan görsel olarak farklılık gösterir. Şekil olarak kolay algılanabilen bir etkinliğe sahiptir.

Mekan; onu saran, ait olma duygusu yaratan, yatay ve düşey elemanlarla sınırlandırılmış üç boyutlu düzenlemedir (Çakmaklı, 1992). İlk olarak mekan kavramının tanımını yapan Aristotle'e göre mekan, tüm yön ve özellikleri içeren yerlerden oluşan dinamik bir alandır (Aydın, 2006). Hasol (2008) mekanı, insanı çevreden belli bir ölçüde ayıran ve içinde eylemlerin sürdürülmesine elverişli olan boşluk olarak tanımlar. Özetle mekan; insanın insanla, insanın nesneyle ve nesnenin nesneyle olan aralıklarının, uzaklıklarının ve ilişkilerinin anlatımıdır (Gür, 1996). Bacon (1975)'a göre; zaman ve hareket tanımı olmadan mekan anlam kazanmamaktadır. Çünkü mekandaki işlevsel ve estetik ilişkiler, zaman ve hareketle değerlendirilir (Mumfort, 2007).

Kentsel mekan (dış mekan) ise; kentlerde yerleşim birimleri dışında kalan tüm alanlardır ve bu alanlar çatısız mimari olarak adlandırılmaktadır (Ashihara, 1981). Krier (1979) ise, çeşitli cephelerle geometrik olarak sınırlandırılmış alanları kentsel mekan olarak tanımlamakta, başarılı bir kentsel mekan olup olmadığını ise, geometrik karakterinin okunabilirliğine bağlamaktadır. Özetle kentsel mekan; sokaklar, parklar, bahçeler gibi insan yapıtları arasında kalan ve bunlarla sınırlanan mekandır (Hasol, 2008). Bu alanlar, şehirlerde toplu yaşam sonucu ortak ya da kişisel gereksinimlerin karşılandığı, toplumun sosyo-ekonomik ve kültürel yapısına bağlı olarak zaman içinde farklılaşan alanlardır (Özaydın ve diğ., 1991).

Bir kentin kimliğini, yapılardan çok kentsel mekanların organizasyonu ve karakteri belirler (Simond, 1961). Kentsel mekan, çevresiyle anlam kazanır. Kentsel mekanı düzenlerken onu çevresiyle düşünmek, algılamak ve çevresindeki yapı gruplarıyla uyumunu göz önünde bulundurmamak gereklidir (Hızlan, 1994). Kentsel mekan, kent kimliğinin oluşmasına yardımcı olmasının yanında, modern kentleşmenin getirdiği trafik, yapılaşma, yeşil alan, sirkülasyon gibi karmaşık ilişkileri belli bir düzen ve estetik içinde sağlıklı tutmaya çalışmaktadır (Pardorokes, 1992).

Kentsel mekan, insan yaşamıyla ilgili dört ana işlev olan; barınma, çalışma, eğlenme-dinlenme ve ulaşım eylemlerinin geçtiği mekanlar bütünüdür (Çubuk, 1991). Bu mekanların bir bölümü; rekreasyon alanlarından, spor alanlarından, parklardan, alışveriş alanlarından (pazar, çarşı vb.) oluşurken; bir bölümü de sokaklar, caddeler, meydanlar gibi tamamlayıcı mekanlardan oluşur (Trancik, 1986).

Kentsel mekanlar, mekanın kime hitap ettiğine ve kimler tarafından kullanıldığına göre özel ve kamusal alanlar olarak iki gruba ayrılmaktadır. Bu alanları birbiriyle ilişkilendiren yarı özel ve yarı kamusal alanlar bulunur. Bu alanlar, bir anlamda tampon mekanlardır, özel ve kamusal alanlar arasındaki geçişi sağlarlar (Turalı, 1995).

“Özel alanlar”, belli bir kişinin ya da grubun özel kullanımına ait alanlardır. Konut, iş yeri, hizmet, sanayi vb. yapılar gibi yapılaşmış nitelikteki alanlardan oluştuğu gibi; arsa, arazi, bahçe gibi yapılaşmamış alanlardan da oluşabilmektedir. “Yarı özel alanlar” ise; kişi mülkiyetinde ancak, kişinin bütünü ile istediği gibi kullanamayacağı, toplumsal bir denetimin söz konusu olduğu alanlardır. Bahçeli konutlarda ön bahçe ya da apartman düzeyindeki balkon vb. mekanlar yarı özel alanlara örnek teşkil etmektedir (Öksüz, 2004).

“Kamusal alanlar”, her kentlinin girebildiği, serbestçe hareket edebildiği, toplum için düzenlenen, mülkiyeti kamuya ait mekanlardır. Bu mekanlar; yönetim, hizmet, dinlenme, eğlenme alanları vb. yapılaşmış alanlardan oluşabildiği gibi; meydan, sokak, cadde, park vb. yapılaşmamış alanlardan da oluşabilir. “Yarı kamusal alanlar” ise; mülkiyeti bazen bir grup kentliye, bazen de kamusal yönetimlere ait olan avlu, ortak bahçe, otopark, üniversite bahçesi vb. alanlardan oluşur (Öksüz, 2004).

2.1.2. Kamusal Alanları Oluşturan Temel Mekanlar

Kamusal alanlar; hangi kültürden, dinden, sosyal statüden olursa olsun her bireye sunulmuş erişilebilir alanlardır (Gökgür, 2008). Weber (2003)'e göre kamusal alan; farklı sosyal sınıflardan, ırklardan, etnik yapıdan insanların karşılaşma yeridir. Arendt (1996) ise; kamusal alanı, toplu yaşamın tüm etkinliklerinin gerçekleştirildiği, insanların uyum içinde hareket ettikleri yer olarak tanımlamaktadır.

Kamusal alan, mekanda yer alan etkinliklerin çeşitliliğine ve sosyal etkileşime bağlı olarak gelişir (Perinçek, 2003). Bu alanlar, kentlere işlevsellik kazandıran bir takım niteliklere sahiptir:

- Kamusal alanlar, hareket ve erişimin bulunduğu alanlardır. Bu alanlarda, yönelme, bekleme, toplanma, dağılma gibi eylemler gerçekleştirilir (Gökgür, 2008).
- Günlük yaşamda gerçekleştirilen organizasyonlarda toplumu birbirine bağlayan, sosyal, kültürel ve sportif faaliyetler ile alışveriş, miting, politik eylemler gibi birçok farklı aktivitenin gerçekleştiği, halkın yararlanmasına açık, ortak kullanım alanlarıdır (Gülgün ve Altuğ, 2006).
- Kamusal alanlar, kentin asıl karakterini ve kimliğini gösteren alanlardır (Bunschoten, 2002). Kent halkının aynası olup, toplumun ait olduğu kültürü ve yaşanılan zamanı yansıtır (Oktay, 2007).
- Kamusal alanlar, kentsel dinamizmin en yoğun olduğu alanlar olarak her dönemde kentlerin en değerli prestij alanları olmuşlardır (İnceoğlu ve diğ., 1991). Bu alanlar, kente ulusal hatta uluslararası çekicilik ve şöhret sağlayan bir imaj kazandırır (Gökgür, 2008).

Kamusal alanlar, tarih boyunca insanların değişik amaçlarla bir araya gelerek çeşitli aktiviteler gerçekleştirdikleri sokaklar, caddeler, ağaçlıklı yollar, meydanlar, parklar, rıhtımlar, plajlar, kıyılar, yaya ve alışveriş bölgeleri vb. kentsel mekanlardan oluşmaktadırlar (Hepcan ve diğ., 2006). Fakat bu alanlar içinde kamusal kimliği en iyi yansıtan mekanlar; yollar (sokaklar, caddeler) ve meydanlardır (Gökgür, 2008). Kentsel mekanda yollar ulaşım ve iletişim ağları, meydanlar ise düğüm noktalarıdır. Yol ve meydanın biçimsel özellikleri aynıdır, sadece mekan sınırlarının boyutları, işlev ve dolaşım örüntülerinin farklılığı ile birbirlerinden ayrılırlar (Krier, 1979).

Yol kavramı; sokak, cadde, bulvar vb. kamusal mekanlardan oluşmaktadır. Rapoport (1991) yolları, kentsel dokuda binalar arasında yer alan, bazen dolaşım, bazen de diğer aktiviteler için kullanılan bir mekan olarak tanımlar. İnşa edilme amaçları, değişen işlevleri ve kullanıcıları ile üç boyutlu fiziksel yapılardır (Moughtin, 2003). Aksa dayalı, açık ve sürekli bir yapı gösterirler (Karaman, 1991).

Yollar, kent morfolojisini biçimlendiren ve kentsel dokunun sürekliliğini sağlayan temel öğelerdir. Kamusal alanın en okunaklı ve en görülebilir formunu oluştururlar (Gökgür, 2008). Kent içinde fiziksel bir eleman olmakla birlikte, sosyal bir mekan olarak da kabul edilirler (Moughtin, 2003). Kentsel mekandaki en canlı ortamı oluştururlar. Çevreyi yönlendirir, şehir yaşamı için çok önemli bir hareket özgürlüğü sağlarlar (Trancik, 1986).

Yolları genel anlamda iki gruba ayırmak mümkündür. Bunlar; araç ve yaya yollarıdır. Genellikle bu yollar, bitişik düzende tasarlanmalarına rağmen günümüz koşullarında birbirlerinden ayrı değerlendirmeleri gerekliliği ortaya çıkmıştır (Bakan ve Konuk, 1987). Kent içi yollar ise şu şekilde sınıflandırılmaktadır (Suher ve diğ., 1992):

- Taşıt Ağırlıklı Yollar
- Yaya-Taşıt Birliktelikli Yollar
- Yaya Ağırlıklı Yollar

Bu sınıflama ile kentsel ulaşımında yaya ağırlıklı yolların önemi açıkça görülmektedir. Ulaştırmada yapılan her uygulama insan yararına olacağı için, ulaşım sınıflandırmasında ilk sırada yayaların yer alması gereklidir (Çol, 2004).

Kamusal kimliğin en belirgin ve göze çarpan diğer bir elemanı ise, meydandır (Schulz, 1971). Meydanlar, birer kentsel odak ve toplanma-dağılma mekanı olarak belli ve çeşitli fonksiyonları içinde barındıran en tanımlı ve en işlevsel kamusal alanlardır (Kayalar, 2006). Zucker (1959) meydanı; mimari elemanlarla sınırlandırılmış, belli bir toplumsal işlevi olan, belli bir şehir dokusuna entegre olmuş kent parçası olarak tanımlar.

Meydanlar; kent içinde dolaşım açısından yolların kesiştiği bir kavşak, sosyal ilişkiler açısından bir buluşma mekanı, yönelme açısından ise sabit bir nokta olarak

tanımlanabilirler (Cullen, 2000). Ortak yaşamın geçtiği, toplumsal örf ve adetlere göre biçimlenen, yer aldıkları toplumun kültürünü, inançlarını ve yaşam değerlerini yansıtan kamusal alanlardır. Aynı zamanda, kentsel dokuda merkez niteliği gösterirler ve farklı mekanlar arasında bağlantı kurarlar (Moughtin, 2003). Zucker (1959)'e göre ise meydanlar, kent dokusu içinde psikolojik bir dinlenme yeridir. Kentte yaşayan insanların bir araya geldiği, birbirleriyle ilişki kurduğu, sosyalleştiği, tüm kent halkına eşit kullanım olanağı sunan ve çeşitli etkinlikler için ortak bir platform yaratan kamusal alanlardır (Dostoğlu, 2007).

Meydanlar, kent dokusu içinde insanlara istemli ya da istemsiz gelişmiş hareketlilik sağlayan, içinde sürekli ve yönlendirilmiş bir hareket düzeninden çok, durma ve toplanma olanağı veren, insanları hareketliliğe zorlamayan, onların birbiriyle ilişki kurmasına olanak tanıyan mekanlardır (Dostoğlu, 2007). Meydanlar, caddelerin tam aksi bir özellik gösterir. Merkezi, kapalı ve süreksiz oluşları ile cadde ve sokaklardan ayrılırlar (Çınar, 1996). Yolların dinamizmine karşılık, meydanlar durağandır. Kent bütünü içinde yollar tarafından beslenirler (İnceoğlu, 2007).

Meydanlar, zamana ayak uydurarak, mekansal kimliklerini değiştirerek varlıklarını sürdürebilirler (Kayalar, 2006). Fakat en önemli özellikleri, kullanıcılarında bir yere ait olma duygusu oluşturmalarıdır (Relph, 1976).

2.2. KAMUSAL ALANDA YAYALARIN VE YAYA BÖLGELERİNİN YERİ

2.2.1. Yaya Kavramı

Yaya, kent içinde belirli uzaklıklara yürüyerek ulaşan kimsedir (Keleş, 1980). Eski zamanlarda bu terim, yolda yürüyen kimse olarak tanımlanırken, bugün kentlerde taşıtların yolları ele geçirmesinden ötürü yaya kaldırımlarında ya da yayalar için ayrılmış mekanlarda yürüyen kimse olarak değişmiştir (Döllük, 2005).

Yayalık, dünyadaki en eski ve en yaygın kullanılan ulaşım türüdür. Kişiye, caddeler sokaklar boyunca sınırsız bir esneklik ve hareket imkanı sunar. İnsana ve çevreye hiçbir zarar vermeyen, insanları yürümeye teşvik ederek fiziksel ve ruhsal sağlığına katkıda bulunan, kentteki mimari ve estetik detayların algılanmasını sağlayan, bireyin

sosyalleşmesinde ve toplumsal ilişkilerini geliştirmesinde en etkin ulaşım aracıdır (Robertson, 1994). Moore ve Ross (1998), dış mekanlarda gerçekleştirilen en popüler aktivitenin zevk alarak yürümek olduğunu vurgulamaktadır. Fakat günümüzde taşıt trafiğinin yoğun olduğu yollarda yürümenin zevk vermediği, sosyal ilişkilerin son derece zayıfladığı görülmektedir. Buna karşılık taşıt yoğunluğunun azaldıkça sosyal ilişkilerin büyük oranda arttığı anlaşılmaktadır (Appleyard, 1981).

XIX. yüzyıla kadar ulaşımın, büyük ölçüde yaya olarak yapıldığı bilinmektedir. Buhar makinesinin icadı ile yeni ulaşım araçları geliştirilmiş ve XIX. yüzyılda önce raylı sistemler, daha sonra ise otomobil kullanılmaya başlanmıştır. Sanayi Devrimi ve motorlu araçların ortaya çıkışı ile yeni yollar yapılmış ve artık kentler yayalara göre değil, motorlu taşıtlara göre planlanmaya başlanarak yaya, kentlerdeki egemenliğini kaybetmiştir (Ökten ve Sancar, 2004).

Bugün insanlar, çok yakın mesafelere bile toplu taşıma araçlarıyla ya da özel araçlarla gitmektedir. İnsanları saran bu tembellik duygusunun, yaya olarak yapılan aktivitelerden keyif alınması sağlanarak önüne geçilebilir. Bu şekilde şehirdeki detaylar, estetik ve mimari değerler daha iyi algılanabilir. Bir yolda yaya olarak rahat yürüyebilmek için; öncelikle hava koşullarının uygun olması gereklidir. Yağmur, kar, çok sıcak ya da çok soğuk hava koşulları, insanların yürüme aktivitesini gerçekleştirip gerçekleştirilmemesini etkiler. İkincisi, ulaşılmak istenen noktanın yürünebilir bir mesafede olmasıdır. Diğer koşul ise; insanların alanda yaya olarak dolaşıyor olmaktan keyif alıyor olmasıdır. Bunun için, yürünülen alanın güvenli ve konforlu çevresel koşullara sahip olması gerekmektedir (Robertson, 1994).

Kentsel ulaşım sisteminde asıl vurgulanması gereken insandır. Yaya ulaşımı, varmak istedikleri noktaya (işyeri, konut, okul, alışveriş merkezi, park, vb.) yürüyerek ulaşmayı tercih edenler için, özel olarak tasarlanmış, tamamı yayalara ayrılmış, yayaların olası gereksinimleri için gerekli altyapı hizmetleri ile (aydınlatma, telefon, tuvalet, vb.) donatılmış, araç trafiği ile mümkün olduğunca kesişmeyen bir ulaşım sistemi olarak tanımlanabilir. Yaya ulaşımında amaç; öncelikle bir ulaşım türü olarak yaya yolculuklarına mekan açmak ve aynı zamanda trafik karmaşasından, araç işgalinden

arındırılmış, toplumsal ve kültürel yaşamı zenginleştiren mekanlar oluşturmaktır (Cebeci ve Çakılcıoğlu, 2001).

Bugün birçok ülkede Yaya Hakları Bildirgesi kabul edilerek, yaya öncelikli planlamalar yapılması ve yaya haklarının savunulması gerektiği kabul edilmiştir. Böylelikle kentlerde yayaların ulaşılabilirliği artarak, daha sağlıklı ortamlar yaratılabilir (Çol, 2004). Yaya Hakları Bildirgesi ile yaya haklarının tanımlanması, sahiplenilmesi ve uygulanması için somut bir çerçeve ilan edilmektedir. Yaya Hakları Bildirgesi'ne göre (İHD Çevre Komisyonu, 1990):

- Yaya kaldırımları yayalarıdır. Bütün yerleşim alanlarında yaya kaldırımlarının yapımı zorunludur. Araçlar, yaya kaldırımına park edemez. Kaldırımlar üzerindeki bütün fiziki ve toplumsal engeller, serbest yürüyüşü aksatmayacak biçimde düzenlenir. Yayaların egzoz gazlarıyla zehirlenmemesi, gürültüyle rahatsız olmaması, üzerlerine çamur, toz vb. sıçratılmaması için önlemler alınır.
- Kent merkezi yaya bölgelerindedir. Toplu taşıma dışındaki araçlar, merkeze girmekten kaçınır. Bu alanlar motorlu araçlardan arındırılır. Yaya bölgeleri, giderek bütün merkezi kapsayacak biçimde genişletilir. Yayalar bu bölgeleri, kentsel etkileşim, kültürel etkinlik ve alışveriş için özgür bir biçimde kullanır.
- Yaya geçitlerinde üstünlük yayalarıdır. Yayaların gereksinimi kadar sık yaya geçidi yapılır. Yayalar için yeşil ışık süresi, gerekli yürüme süresine göre ayarlanır. Zemin kat yayalarıdır. Yayalar, üst ve alt geçitlere zorlanamaz.
- Kent yaşamının gerçek sahipleri yayalardır. Yayalık, insanlar arası etkileşimi artırıp, kentsel kültüre katkıda bulunduğu için, desteklenir ve özendirilir. Yaya mekanlarının altyapısını, gece-gündüz bakımını, temiz ve aydınlık tutulmasını, onarılmasını, bitki ve ağaçlarla görsel çekiciliğinin sağlanmasını, yayaların katkılarıyla yerel yönetimler yapar. Yayalar; kaldırımlar, yaya bölgeleri, yaya yolları, yaya geçitleriyle ilgili kararların alınmasına katılma hakkına sahiptir.

Kamusal alanların planlanmasında yaya, her zaman başlangıç noktası olarak düşünülmelidir. Kamusal alanlar, her yaştaki yayanın, sakat ya da engelli bireylerin güvenliğini sağlayacak şekilde tasarlanmalı, gerekli hizmet ve tesislerle donatılması gerektiği unutulmamalıdır.

2.2.2. Yaya Bölgesi Kavramı ve Tipleri

Yaya bölgeleri; kentsel kamusal mekanları insanlar için yaşanabilir kılan, taşıt girişinin sınırlandırıldığı sokak, cadde ve meydanlarda yayaların gezmek, alışveriş yapmak vb. aktiviteler gerçekleştirmesine olanak sağlayan düzenlemelerdir (Şişman ve Etli, 2007).

Yaya bölgeleri, motorlu araç trafiğine ve parkına kapalı, bütünüyle yayalara ayrılmış kent mekanlarıdır. Bu alanlar; işyeri, konut, çarşı, alışveriş merkezi, park, okul, kütüphane, sinema vb. alanlara yürüyerek ulaşılan, kullanıcıların ihtiyacı olabilecek hizmetlerle donatılmış, motorlu araç trafiği ile mümkün olduğunca kesişmeyen, kendine özgü alt yapısı olan alanlardır. Yaya bölgelerinde sadece temizlik, çöp, yangın söndürme vb. hizmetlerin yerine getirilmesi ve yaya bölgesindeki dükkanların, iş yerlerinin vb. servis alabilmeleri için belli saatlerde ve belli kurallar dahilinde araç girişine izin verilir. Bunun dışında alana sadece acil durumlarda itfaiye, ambulans ya da polis arabaları girebilmektedir (Çetiner,1993).

Yaya bölgeleri; şehre nefes aldırın, insanların şehirle ve birbiriyle iletişim kurduğu sosyal mekanlardır (Orhon, 2004). Yaya bölgeleri ile yaya yolculuklarına mekan açmak, araç işgalinden arındırılmış sosyal ve kültürel yaşamı zenginleştiren mekanlar oluşturmak amaçlanır (Top, 1990). Günümüzde yaya bölgelerinin birçok yaya yolu ve meydanların birleşmesinden oluşan estetik ve fonksiyonel alanlar olduğu görülmektedir (Gültekin, 2007).

Yaya bölgeleri kentsel mekanda yayalaştırmanın yapıldığı alana göre dört sınıfa ayrılmaktadır:

Konut alanları: Yoğun konut yerleşimlerinin iç bölümündeki alan trafikten arındırılarak rekreasyonel aktiviteler için düzenlenir. Bu düzenlemede konutlara ve rekreasyon alanlarına yaya olarak ulaşılmaktadır (Altınçekiç, 1997).

Alışveriş merkezleri: Mağaza, dükkan, büro vb. işyerlerinin yoğun olduğu merkezlerde taşıt trafiğine kapatılan ve yayaların taşıt tehlikesine, gürültüsüne, egzoz gazına maruz kalmadan rahat ve güvenli hareket edip alışveriş ettikleri mekanlardır. Bu alanlar, tarihi yapıların çevresindeki yaya bölgeleri, kültür ve sanat yaya bölgeleri olarak ayrılır.

Tarihi yapıların çevresindeki yaya bölgeleri; tarihi yapı ve anıtlar ile çevresindeki sokak, cadde ve meydanların taşıt trafiğine kapatılarak, tarihi çevrenin geleneksel etkisinin vurgulanması için yaratılan yaya mekanlarıdır. Kültür ve sanat yaya bölgeleri ise; şehrin bazı yollarının taşıt trafiğine kapatılarak, insanların kültürel ve sanatsal faaliyetlerini açık alanlarda gerçekleştirdikleri mekanlardır (TS, 1997).

Estetik ve Anıtsal Değeri Olan Alanlar: Tarihi kalıntılar, milli parklar, rekreasyon ve eğlence parklarını içerir. Ziyaretçilere sessiz, sakin ve güvenli bir ortam olarak sunularak rekreasyonel faaliyetlerde bulunmaları sağlanır (Altınçekiç, 1997).

Kurumsal Alanlar: Çeşitli kurumsal yapılar ve bölümler arasındaki yolların yayalaştırılmasıyla oluşan bölgelerdir. Üniversite kampüsleri, sağlık kompleksleri, hükümet merkezleri vb. bu gruba girmektedir (Altınçekiç, 1997).

Brambilla ve Longo (1977), yaya bölgelerini yayalaştırılan alanın formuna bağlı olarak ise üç sınıfa ayırmaktadır. Buna göre;

Yayalaştırılmış Sokaklar (Pedestrian Streets): Servis ihtiyacının karşılanması, acil durumlar ya da belirli saatler dışında sokağın araç trafine kapatılarak yayalaştırılmasıyla oluşan sokaklardır.

Yaya Alanları (Pedestrian Districts): Kentsel işlevlere bağlı olarak ve çeşitli nedenlerle (örneğin alışveriş, tören, eğlenme ya da dinlenme alanı vb.) kent içinde bir bölgenin araç trafiğine kapatılarak yayalara ayrılmasıyla oluşur. Bu alanlar yayalaştırılmış sokaklardan lineer özellik göstermemesi ile ayrılır.

Kapalı Sokaklar (Closed Roads): Tamamen yayalara ayrılmış, yayaların kullandıkları mekanların üstü kapatılmasıyla oluşturulan alanlardır.

1960'lı yıllarda Amerika'da halkın yürüyüş ve gezinti amacıyla kullandığı geniş, ağaçlıklı yaya yolları "Mall" kavramı ile ifade edilmiş ve bu ülkeye özgü yayalaştırma çalışmaları gelişmiştir. Günümüzde bu kavram, iş alanlarında ve kamusal alanlarda

yayalara tahsis edilmiş sokak ya da meydanlar için kullanılmaktadır. Genel anlamda “Mall” kavramıyla ilgili 3 sınıflama vardır (Rubenstein, 1992):

Full mall: Önceleri taşıt trafiğinin kullanımında olan sokakların araçlara kapatılarak ve yeniden düzenlenerek yayalara ayrılmasıdır. Bu alanlar; yeni döşemeler, ağaçlar ve kent mobilyaları ile yeniden düzenlenir. Taşıt trafiğinin yasaklandığı ya da sınırlandırıldığı, yaya gereksinimlerine cevap vermek için oluşturulmuş alanlardır.

Transit mall: Özel otomobillerin ve taşıt trafiğinin, perakende ticaretin yapıldığı sokaklardan uzaklaştırılarak, sadece otobüs, hafif raylı sistem gibi toplu taşıma araçlarının ve taksilerin geçişlerine izin verilen alanlardır. Bu alanlar yaya önceliklidir. Araçlar duramaz, park edemez.

Semi mall: Genellikle şehir merkezindeki büyük ticaret alanlarının içinde, trafiğin ve araç parkının oldukça azaltıldığı, ulaşımın tamamen yayalara ayrılmadığı ama yaya öncelikli ulaşımın olduğu alanlardır. Bu alanlarda, yayaların kullandıkları kaldırımlar genişletilir, döşemeler yenilenir, ağaçlandırılır ve kent mobilyalarıyla zenginleştirilir.

Yayaların kent içinde kullandıkları alanlar ise sekiz sınıfa ayrılmaktadır:

Yaya Kaldırımları: Bir caddenin ya da sokağın kenarında yalnız yayaların geçmesine ayrılmış basit yapılı alanlardır (Keleş, 1980). Kaldırımlarda; bir taraftan transit geçiş, duraklama, oturma gibi yaya hareketleri gerçekleşmekte, bir taraftan da yayalar taşıt trafiğinden korunmaktadır. Yaya kaldırımları yaya-taşıt trafiğinin birlikte olduğu yollarda bulunan, kenti yayalar için yaşanılır kılan mekanlardır (Yıldırım, 2007). Günümüzde bazı ülkelerde kaldırımların taşıt yollu ile aynı kotta, bazı ülkelerde standart yüksekliklerde (10-12 cm), bazılarında ise standardı aşan yüksekliklerde planlandığı görülmektedir (Beyazıt, 2007).

Yaya Geçitleri: İki tarafı sınırlandırılmış mekansal nitelik taşıyan bağlantılardır. Yaya geçitleri en genel tanımıyla iki nokta arasındaki geçişi sağlar. Bir bütünlük içinde harekete yön vererek, hareketleri istenilen noktalara kanalize eder ve mekansal sürekliliği sağlarlar (Yalvaç, 2009). Yaya geçitleri buldukları düzleme göre

hemzemin geçitler, üst geçitler ve alt geçitler olmak üzere üçe ayrılır (Beyazıt, 2007). Hemzemin geçitler, yol eksenine paralel olarak, 50 cm genişlikte, 50 cm aralıkta ve 4 m boyunda beyaz bantlar ile bunun 1.50 cm önünde düzenlenen kalın bir durma çizgisinden oluşur (Özkal, 1990). Yaya üst ve alt geçitleri ise, hemzemin geçitlerin yapılmasına elverişli olmayan durumlarda, yoğun araç ve yaya trafiğinin bulunduğu merkezi alanlarda, yaya ve taşıt trafiğinin güven içinde birbirinden ayrılmasını sağlamak amacıyla düzenlenir (Teziş, 1994).

Arkadlı Yollar: Yolları genişletmek ve yayalara rahat geçiş olanağı sağlamak amacıyla yol kenarında arkad adı verilen kemerli yollar planlanmaktadır. Arkadlı yollar, mevcut binaların alt katları oyularak ve yapılarda değişiklik meydana getirerek düzenlenmektedir. Bu sayede yetersiz yol genişlikleri nedeniyle binaların yıkılması önlenmiş, diğer taraftan ise yayalara yağmur, güneş, rüzgar gibi olumsuz etkenlerden korunaklı bir yol sunulmuş olmaktadır (Çınar, 2007). Arkadlar binaların kamusal alanla ilişkisini sağlayan mekanlardır (Krier, 1988).

Dükkanlarla Çevrili Yaya Alanları: Ticaret yollarının taşıt trafiğine kapatılmasıyla ortaya çıkmış alanlardır. Bu tür alanlar şehirlerde dükkanlar arası rekabeti arttırmakta, insanları bu noktalara çekip alışveriş yapmalarını teşvik etmekte ve bu sayede ekonomiyi canlı tutmaktadır. Bu alanlarda, büyük ve küçük ölçekli satış mağazaları bulunmaktadır. Belli saatler içinde bu alanlarda servis girişine izin verilmektedir. Ayrıca bu alanlarda, çeşitli sosyal ve kültürel faaliyetlere de olanak tanınmaktadır.

Galeri ve Pasajlar: Yayaların taşıt trafiğiyle kesişmeden ve tehlikesiz biçimde gezip dolaşabilecekleri dükkanlı geçitler ve çarşı yollarıdır (Aru, 1965). Bu alanlar bir akstan diğerine tüm yapı adasını dolaşan yollardan oluşur. İnsanların içinde keyifle dolaşıp, alışveriş yaptığı dinamik mekanlardır (Özkal, 1990).

Açık Pazar Yerleri: Büyük şehirlerde semt ünitesinde, küçük şehirlerde merkezi noktalarda perakende ticaretin yapıldığı, haftanın bir ya da bir kaç günü kurulan açık ya da kısmen üstü örtülü çarşılardır. Halkın bir araya geldiği, ticaretin canlandığı ve sosyalleşmenin sağlandığı alanlardır (Teziş, 1994).

Komşuluk Ünitesi İçinde Planlanan Yaya Alanları: Yerleşme alanındaki parsellere hizmet eden ve bu parsellerde yaya ulaşımını sağlayan yollardır. Bu yollara gerekli ve acil durumlarda ambulans, itfaiye aracı, yakıt taşıma araçları dışında motorlu taşıt girmez (Özkal, 1990).

Yaya Meydanları: Sosyal, kültürel, siyasal ve ticari amaçlarla bir araya gelme gereksiniminden doğan meydanlar, kentsel dokudaki diğer öğelere göre toplumsal deneyimlere ulaşmak için daha fazla yaşanılması gereken mekanlardır (Demirel, 2008).

Gündem (1999) kent içinde meydanları işlevlerine göre üç grup altında incelemiştir:

- Trafik meydanları: Trafik araçlarının toplanıp belli yönler dağılımları için genellikle odaksal ya da yuvarlak olarak tasarlanmış alanlardır.
- Konutsal meydanlar: Bir kent dokusu içinde bina aralarında, yeşil alanları ve dinlenme mekanlarını arttırmak için tasarlanan tanımlı mekanlardır.
- Yaya meydanları: Kentsel doku içinde çeşitli işlev ve etkinliklerle insanları çekmek, bir araya toplamak amacıyla tanımlanmış mekanlardır.

Yaya meydanları; insanların eylemlerini yerine getirdiği, onları kuşatan, bütünleşme ve sahip olma duygusu yaratan üç boyutlu düzenlemelerdir (Özkan, 1998). Kentin merkezinde, yoğun kullanılan caddelerin kesiştiği, kentin tarihini simgeleyen, etrafı yollarla çevrilmiş alanlar olarak konumlandırılmıştır (Marcus ve Francis, 1997).

Toplumsal bütünleşme ve kaynaşma sağlayan, kent insanına rekreasyonel imkanlar sunan ve kente kimlik kazandıran meydanlar, kentlilerin yaşamında önemli bir yere sahiptir. Meydanlarda yayalara öncelik sağlanması, kente canlılık katmakta ve merkez olma özelliği kazandırmaktadır (Önder ve Aklanoğlu, 2002). Favole (1995) meydanı, tasarlanmış çevreyle tanımlanmış boş mekanlar olarak tarif eder ve bir yerin meydan olarak tanımlanabilmesi için öncelikli olarak yayalaştırılması gerektiğini ifade eder.

Meydanlar, üstlendikleri farklı işlevlerle kentsel yaşamın önemli bir parçası olmuşlardır. Örneğin; pazar kurulan meydanlar, dini yapıların bulunduğu meydanlar, belediye binaları gibi kamu yönetimiyle ilgili kuruluşların etrafında oluşturulan meydanlar, büyük caddelerin kesiştiği meydanlar, istasyon meydanları, gösteri alanı olan

mevdanlar, kütüphane, tiyatro, sinema, opera, sergi gibi yapıların arasında kalan sanatsal ve kültürel ağırlıklı meydanlar, toplanma mekanı olan meydanlar, kafe, restoran vb. çevresindeki sosyal içerikli meydanlar, yeşil alan konumundaki meydanlar, spor aktivitelerinin yapıldığı meydanlar, işyerleri çevresindeki meydanlar, tören ve kutlamaların yapıldığı meydanlar, alışveriş meydanları, konut alanlarının arasında kalan meydanlar, eğlence meydanları vb. (Moughtin, 2003; Gökğür, 2008). Bunun yanında meydanlar tek işlevli olabildikleri gibi çok işlevli de olabilirler. Eğer birden fazla işlev uygulanacaksa, bu işlevlerin sağlıklı ve iyi işleyebilmesi için birbirini engellememesi gerekmektedir (Pardorokes, 1992).

2.2.3. Yaya Bölgelerinin Tarihsel Gelişimi

Medeniyetlerin tarihi gelişimi incelenirken, halk hayatının başlıca sahnesinin sokaklar ve meydanlar olduğu görülür. Antik çağda bu alanlar; halkın toplandığı, çeşitli sosyal, kültürel ve ticari aktivitelerin gerçekleştiği canlı bir toplanma merkezidir (Aru, 1965).

Tarihte ilk olarak Mısır'da M.Ö. 3000-4000 yıllarında Nil boyunca çöl yolları düzenlendiği, bu yolların çeşmelerle süslendiği, döşemeler ve olumsuz hava koşullarından koruyan elemanlarla kaplandığı bilinmektedir. M.Ö. 600'lü yıllarda Babil'de yol işaretleri kullanılmış ve kenarlarında çeşmeler, sarnıçlar olan ilk yaya yürüme yolları yapılmıştır. Babil'de ilk kez yaya ve taşıt ayırımına gidilmiş, yol kaplaması olarak yaya ve taşıt için değişik boyutlarda taş kaplamalar kullanılmıştır. Yunan yerleşimlerinde ise, daha kısa ve eğimli yaya yolları kullanıldığı bilinmektedir (Giritlioğlu, 1991). Fakat, bu örnekler uygulandığı dönemin şartları ile yapılmış zorunlu uygulamalar olup, bugünkü yaya yollarından oldukça farklılık gösterir.

Orta Çağ'da; çarpık, daracık sokaklar, caddeler ve her biri birbirinden farklı biçimlenmiş simetrik ve gösterişsiz meydanlar görülür (Tümer, 2007). Sokaklara ve gayrimuntazam meydanlara, yayalar hakimdir (Renda, 1996). İnsanların ihtiyacına ve hareketine göre şekillenen organik bir planlama dikkat çekmektedir (Mumford, 2007).

Yayalar ile arabalar arasındaki ilk çatışma, Culus Sezar döneminde Roma'da yaşanmıştır. Sezar, Roma'da sabah güneş doğuşundan batışına kadarki sürede yayaların şehir içinde rahat hareket etmesini sağlamak için araba geçişini yasaklamıştır (Çınar,

2007). Bu dönemde yollarda yönlendirici levhalar kullanılmış, düz yol en kısa yoldur anlayışı benimsenmiş ve meydan kullanımına önem verilmiştir (Giritlioğlu, 1991). Eski Roma'da, gece ağır yük arabalarından korunmak için yollara taş engeller konulmuş, bu uygulama ise tarihte kaldırıma benzer ilk örnek olmuştur. Bunun yanında bazı yollarda ise atlı arabayla dolaşılmasına izin verilmemiştir. Efes, Perge, Side gibi atlı arabaların kullanıldığı kentlerde araba yolları kolonlarla ayrılmış, yaya yolları ise yükseltilmiş ve üstleri örtülerek yayaların rahat dolaşımını sağlanmıştır. XIV. yüzyılda Selçuklular, kervanların kentin iç çekirdeğine girmesine engelleyici planlama yapmışlardır. Yaya ile araç yollarını kesin olarak birbirinden ayırma fikri ise, ilk olarak XV. yüzyılda Leonardo Da Vinci tarafından ortaya konulmuş ve yayalar için farklı yükseltilerde yollar tasarlanarak yaya mekanları düzenlenmiştir (Kuntay, 2008).

Rönesans ve Barok Dönemleri'nde yol, mekanları belirli kurallara bağlı olarak geometrik bir düzen içinde kurgulanmış ve kentsel tasarım ölçeğinde en üst düzeyde değer kazanmıştır (Giritlioğlu, 1991). Rönesans Dönemi'nde, şehirlerin formel güzellikleri içinde yayalar emniyet içinde dolaşırken; Barok Devri'nde tamamen yayalar için ayrılmış toplantı ve merasim alanları içerisinde sanatsal ve kültürel aktivitelerin yapıldığı büyük meydanlar inşa edilmiştir (Özkal, 1990). Bu dönemde kent planlarında tekerlekli araçlar önemli bir rol oynamış, at arabaları kent içerisinde fazla kullanılır hale gelmiştir (Mumford, 2007).

İlk kez Eski Roma'da yayaları tekerlekli arabalardan korumak için oluşturulup sonra unutulmuş olan kaldırımlar, XVII. yüzyılda tekrar kullanılmaya başlanmıştır. 1666 yılında Londra'da, kentin tüm sokaklarına kaldırım yapılmıştır. Fransa ve Almanya'da ise, XVIII. yüzyılın ortalarında ilk kaldırım örneklerine rastlanmıştır (Kavi, 2003).

XVIII. yüzyıl başında, şehirlerde yayaların güvenliğinin ve rahatlığının tam olarak sağlandığı görülmektedir (Aru, 1965). Kent içinde işe veya sosyal faaliyetlere yürüyerek gidilirken, fayton veya atlı arabalar daha çok uzun mesafeli yolculuklarda zenginler tarafından kullanılmaktadır (Renda, 1996). XIX. yüzyıla doğru ise, kentlerdeki kargaşa ve problemleri giderebilmek için, sosyal yaşamın en etkin şekilde yaşandığı yolların; temizliğine, ağaçlandırılmasına ve bakımına dikkat edilmeye başlanmış; bu şekilde farkında olmadan yayalaştırma çalışmalarına ilk adım atılmıştır (Altunbaş, 2006).

XIX. yüzyılda yol emniyeti bakımından üzerinden taşıtın geçtiği kesit, banket ve yol yan duvarları inşa edilmiş, Avrupa kentlerinde yayaların korunması düşüncesiyle güneş ve yağmur zararlarına engel olabilecek üstü kapalı galeriler ve arkadlı yollarla yaya bölgeleri oluşturulmuştur (Giritlioğlu, 1991). XIX. yüzyılın ortalarında Kraliçe Viktoria ise, Londra'nın merkezinde araçlarla yayaları birbirinden ayırmak için yaya geçitleri yaptırmıştır (Renda, 1996). Sanayi Devrimi'nden sonra endüstrinin ve teknolojinin hızla gelişmesiyle, otomobiller kentlerin günlük yaşantısına dahil olmuş ve kentlerin şekillenmesinde ulaşımın etkin duruma gelmesi sonucu yaya ve atlı araba dolaşımına göre düzenlenmiş sokaklar ve meydanlar, geleneksel dokularını hızla yitirmeye başlamıştır (Özkan, 1998). Bunun sonucunda yayalar, sokak ve meydanları terk etmeye mecbur bırakılmıştır (Aru, 1965).

XX. yüzyılın ilk yarısında kentlerin sosyal ve kültürel hayatında önemli rol oynayan iki ana mekan olan sokak ve meydanların işlevleri değişmiştir, yalnızca kamusal ulaşım ve erişim rolleri önemszenmeye başlanmıştır. Şehirlerin çarşılı cadde, sokak ve meydanları yerini taşıt yollarına bırakmıştır. Şehir merkezlerinde, trafiğin artmasıyla sokaklar, geniş cadde ve bulvarlara; meydanlar ise trafik kavşakları ve otobüs, taksi ve diğer taşıtların dağılma-aktarma alanları haline gelmiştir (Aru, 1965; İnceoğlu ve diğ., 1991). Motorlu araçla ulaşımın tercih edilmesiyle otomobillerin dolaşacağı geniş yollar planlanmaya başlanmış, yaya ulaşımına göre düzenlenen kent formu büyük ölçüde değişime uğramıştır (Ökten ve Sancar, 2004). Sayıları gittikçe artan motorlu taşıtlar, kaldırımları ve meydanları, ulaşım ve otopark gereksinimini karşılamak için kullanmaya başlamıştır (Biol, 2007). Trafik sorunu, yayaların şehirlerde can güvenliğinin kalmaması, gürültü ve hava kirliliği gibi taşıtların kentlerde yarattığı sorunları engellemek için ise, şehir merkezlerinin taşıt trafiğine kapatılması ve yayalaştırılması gibi çözümler geliştirilmeye çalışılmıştır (Demir, 1999).

Yayalaştırma çalışmalarının zamanları, amaçları ve biçimleri ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir. Bunda ülkenin tarihi, kültürel ve politik özelliklerinin önemi büyüktür (Robertson, 1994). Bu alanlarda tarihi dokuyu koruma, şehir merkezindeki ticari faaliyetleri arttırma, insanları kent merkezlerine çekerek fiziksel ve ekonomik canlanmayı sağlama ile sosyal ve çevresel problemlerin çözümlenmesi amaçlanmıştır (Döllük, 2005). Özellikle 1970'lerde yayalaştırma çalışmaları; Avrupa kentlerinde

yoğunlaşmış, bu alanlar dinlenme, eğlenme, oturma ve insanların sosyal aktivitelerde bulunmaları için kullanılmaya başlanmıştır (Francis, 1991).

Batı Almanya, Avrupa kent merkezleri içinde yayalaştırma çalışmasının yapıldığı ilk Avrupa ülkesi olmuştur. 1926'da Essen kentindeki Limbecker Caddesi araç trafiğinden arındırılmış ve yaya bölgesi oluşturulmuştur (Rubenstein, 1992). Bu şekilde kent merkezinde trafik akışını düzenlemek, tarihi yapı ve anıtları korumak, yenilemek, insanlara daha iyi fiziksel, tarihsel ve sosyal bir çevre sunmak mümkün olmuştur (Hadju, 1988).

Kent merkezinde toplam uzunluğu 2.3 km olan Limbecker, Viehofer ve Kettwiger caddeleri ve bu caddeleri birbirine bağlayan meydanlar ile ara sokaklar taşıtlara tamamen kapatılmıştır. Caddeler; 15-20 m genişliğinde, enerjik, çekici ve modern bir planlamaya sahiptir ve "T" şeklini oluşturur (Şekil 2.1). Uygulamadan kısa bir süre sonra perakende ticaret fonksiyonunda önemli bir artış görülmüştür. Bu alanda, sabah 10:00'a kadar servis için araç girişine izin verilmiştir. Bu alanın etrafında ise, trafiği azaltıcı önlemler alınmıştır. Çevresi; otobüs, tramvay ve metro ile desteklenmiştir ve etrafına park alanları yapılmıştır. Alan, tam bir alışveriş sokağı olarak düzenlenmiştir ve çevresi tiyatro, kilise gibi yapılarla kuşatılmıştır. Burada sayısı 700'ü bulan giyim mağazaları yer almakta, ayrıca restoran, kafe vb. yapılar bulunmaktadır (Peters, 2007) (Şekil 2.2).



Şekil 2.1: Limbecker Caddesi ve Çevresine Ait Plan ve Görünüm (Peters, 2007)

Tarihi kent merkezlerini yeniden düzenleme çalışmaları, yaya bölgeleri uygulamalarının temel nedenini oluşturmaktadır. Bugün Avrupa şehirlerinde birçok belediye, tarihi kentlerin bir bölümünü yayalaştırma yoluna gitmiştir.



Şekil 2.2: Limbecker Caddesi ve Kennedy Meydanı'na Ait Görünümler (Flicker, 2009)

Hollanda'da başlayan “Woonerf” (yaşayan cadde) adı verilen uygulama; taşıt egemenliğinde olan yolların çehresinin değiştirilmesi, bu amaçla kaldırımların genişletilmesi, yeniden düzenlenmesi, taşıtların giriş çıkışının denetlenmesi, hızlarını sınırlayıcı önlemlerin alınması ve gürültülerini azaltma çalışmalarını kapsamaktadır. Bu uygulama kapsamında, 1960'lı yıllarda Hollanda'nın La Haye kentinde, şehir merkezinde yer alan; Grote Marktstraat, Vlamingstraat ve Spuistraat Caddeleri ve devamındaki iki sokak yeniden düzenlenmiştir (Şekil 2.3). Yaya bölgesi haline getirilen bu alan; sinema, tiyatro, kafe, restoran, dükkan ve mağazalarla donatılmıştır. Alana sadece servis hizmetleri için araçların girmesine izin verilmiştir. Sokak 01:00-11:00 saatleri arası servis için açık tutulmuştur (Kuntay, 2008) (Şekil 2.4).



Şekil 2.3: La Haye Kentinde Düzenlenen Yaya Bölgesinin Planı (Bureau Binnenstad, 2009)

İngiltere'deki yaya bölgesi uygulamalarının; Almanya, Hollanda, Danimarka gibi Avrupa ülkeleri ile kıyaslandığında popülaritesinin fazla olmadığı görülür. Yayalaştırma çalışmaları 1923 yılında başlamış, fakat ülke genelinde pek benimsenmemiştir. Bunda; o dönemde ülkede yayalaştırmayı teşvik edici kanunların olmaması, yöneticilerin yayalaştırma uygulamalarına olumlu yaklaşmaması, II. Dünya Savaşı'nın bu ülkedeki

kentleri fazla tahrip etmemesi ve bu nedenle binaların yenilenme ihtiyacının olmaması ile kentin Ortaçağ karakterindeki yapısı nedeniyle ulaşım sisteminin yayalaştırmayı destekleyici nitelikte olmaması gibi nedenler etkili olmuştur. 1967 yılında yasal düzenlemeler yapıldığı kadar ülkede pek fazla yaya bölgesi uygulaması görülmemektedir. Yapılan yasal düzenlemelerle birlikte ise; 1967’de Norwich, 1968’de Reading ve 1970’te Leeds kentlerinde uygulamalar görülmeye başlanmıştır. Bu uygulamalarda, mimari mirası koruma ve ticareti artırma hedefi de önemli bir etken olmuştur (Robertson, 1994).



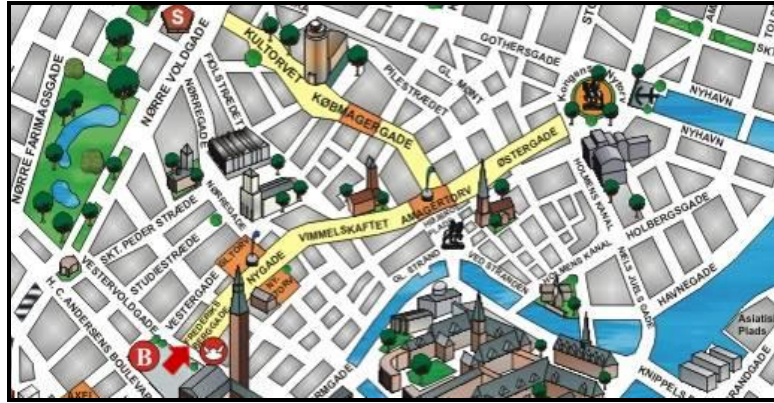
Şekil 2.4: Grote Marktstraat'ta Canlı Heykel ve Bisiklet Yolu (Media.Nu, 2009; Anon., 2007)

İngiltere’de, Norwich kent merkezinde London Caddesi, 1965’te alt yapı onarımı için geçici olarak araç trafiğine kapatılmıştır. Uygulamanın, alandaki kullanımı ve canlılığı arttırdığı ve perakende ticarete %5-20 arasında bir yükselişe sebep olduğu görülmüştür. Bu olumlu gelişme, 1970’lerden sonra yayalaştırma çalışmalarını hızlandırmıştır. Yapılan çalışmalarda şehir merkezini ticaret alanı haline getirmek amaç alınmış ve birçok sokak, cadde ve meydanı yayalaştırma çalışmaları başlamıştır (Robertson, 1994) (Şekil 2.5).



Şekil 2.5: London Caddesi'nden Görünümler (Clarke, 2009; Walters, 2009)

Danimarka’da 1962 yılında Kopenhag kentinin ana caddesi olan Stroget Caddesi ve çevresi yayalaştırılmış, ilerleyen yıllarda yayalaştırılan alan yaklaşık 6 kat büyütülerek dünyadaki en başarılı örnek haline dönüşmüştür. Alanın; %33’ü sokaklardan, %67’si meydanlardan oluşmaktadır. Şehrin tarihi dar sokaklarının, artan taşıt trafiğini taşıyamayacak duruma gelmesi ve çevrede meydana gelen bozulmalar nedeniyle alanın yayalaştırılmasına karar verilmiştir. Bu kararda, alanda perakende ticaretin artarak ekonomik ve sosyal refah sağlayacağı kanısı da etkili olmuştur. Başlangıçta 15.800 m² olan yaya bölgesi, 1968’de 22.860 m², 1973’de 49.200 m², 1988’de 66.150 m², 1992’de 82.820 m² ve 2000 yılında 98.780 m² alana yayılmıştır. Özellikle 1970 yılından sonra alanda büyük değişimler olmuştur. Alanda yürüyüş dışı aktiviteler popülerlik kazanmış ve kullanım 3.5 kat artmıştır. Kent merkezinde konut kullanımı teşvik edilerek, gece kullanımı ile canlılık ve hareketlilik kazandırılmış, binalar restore edilmiş, bisiklet kullanımı arttırılmış, alanın her türlü iklimsel koşulda kullanılması ve bisiklet kiralama, bisiklet park yerleri planlama gibi bir takım düzenlemeler yapılmıştır. Yayalaştırmanın desteklenmesi amacıyla kent merkezinde motorlu taşıt girişleri için caydırıcı önlemler alınmış ve taşıt sayısını azaltmak için her yıl kent merkezindeki otopark alanları %2-3 oranında azalmıştır (Gehl ve Gemzoe, 2001) (Şekil 2.6).



Şekil 2.6: Stroget Caddesi’nin Günümüzdeki Uzunluğu (CP, 2009)

Dünyadaki en uzun yaya bölgesi olan alan; arkadlar, kemerler, geçiş yolları ve pasajlar ile hareketlendirilmiştir. Her sokak meydanla başlayıp meydanla sonlandırılmıştır. Alanda; giyim, el sanatları işleri vb. ürünlerin satıldığı mağazalar, dükkanlar, eğlence alanları, küçük butikler, kafeler, restoranlar, yiyecek standları vb. yapılar yer almaktadır. Sohbet, manzara seyir vb. olanakları ve sokak gösterileri, konserleri ile birçok aktiviteye ev sahipliği yapan alan, insanlara uzun saatler kalabilecekleri imkanlar sunmaktadır (Jacobs, 1993) (Şekil 2.7; 2.8).



Şekil 2.7: Stroget Caddesi'nden Bir Görünüm (Taller-arquitectura, 2009)

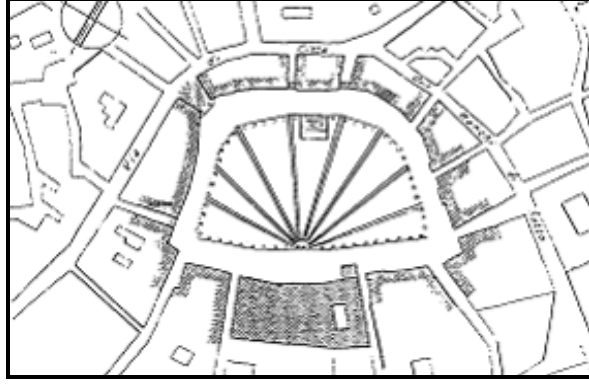


Şekil 2.8: Stroget Caddesi'nde Sokak Konseri ve Alanda Bulunan Kafe (PPS, 2009a)

Toskana'nın merkezinde yer alan Siena kenti de, İtalya'daki yayalaştırma çalışmalarına öncü olmuştur. 1965'de Piazza del Compo Meydanı ve buna bağlı üç sokak, yaya bölgesi olarak düzenlenmiştir. Çıkarılan yönetmeliğe göre, bu alana özel araçların girmesi yasaklanmış, yalnızca belli saatlerde otobüs geçişine ve sabah 07:00-11:00 saatleri arasında dükkanlara mal dağıtımı için servis girişine izin verilmiştir. Bunun dışında acil durumlar hariç araçların alana girişi yasaklanmıştır (Özkal, 1990). Meydan; barlar, restoranlar, kafeler ve bunların meydana taşan oturma gruplarıyla yayaları ve turistleri çekici bir görünüme kavuşturulmuştur (Altınçekiç, 2000) (Şekil 2.9; 2.10).



Şekil 2.9: Piazza del Compo Meydanı'ndan Görünümler (PPS, 2009b)



Şekil 2.10: Piazza del Compo Meydanı Planı (Altınçekiç, 2000)

Amerika’da yayalaştırma kavramı Avrupa’dakinden farklı olarak, kent merkezlerinde gerileyen perakende ticaretin şehir dışında yer alan alışveriş merkezleri karşısında rekabetini sağlayabilmek için ortaya çıkmıştır (Altunbaş, 2006). Kent merkezlerindeki ekonomik kaygıları gidermek üzere 1950’li yılların sonunda “Mall” kavramı ortaya çıkmıştır. “Mall”lar, kent merkezlerinde yaya ulaşımının öncelikli olduğu, toplu taşıma ile desteklenen, insanların yürüyüş yaptıkları alışveriş alanlarıdır (Rubenstein, 1992).

Amerika’daki yayalaştırma çalışmalarının ilki Michigan Eyaleti’nde Kalamazoo kentinde başlamıştır. Alan, 1959 yılında ilk yapıldığında, iki yapı adası uzunluğunda bir bölgeyi kaplamaktadır. Daha sonra 1960 yılında ve 1975 yılında birer yapı adası daha proje alanına dahil edilmiş ve dört yapı adası büyüklüğüne ulaşmıştır. Yer seçiminin doğru yapılması ve alana getirilen aktiviteler nedeniyle Amerika’da yapılan başarılı örneklerden olan alanın asıl planlanma amacı, şehir merkezindeki perakende ticareti canlandırabilmek ve yaya yoğunluğunu tekrar yükseltmek olmuştur. Heykeller, gece aydınlatmaları, çocuk oyun alanları, bitkiler, farklı döşemeler vb. uygulamalarla alandaki konforun artırılması sağlanmıştır (Rubenstein, 1992) (Şekil 2.11).



Şekil 2.11: Kalamazoo Mall’dan Görünümler (McArthur, 2009)

Kalamazoo'un ardından 1960'lı ve 1970'li yıllarda 150'den fazla kent merkezinde yaya bölgeleri oluşturulmaya başlanmış, trafiğe kapatılan caddelerin zemin döşemesi değiştirilmiş, ağaçlandırılmış ve kentsel mobilyalarla donatılmıştır (Kavi, 2003). Bu uygulamalardan biri de, 1967'de Minneapolis-Minnesota'da yer alan Nicollet Mall'ın yayalaştırılmasıdır. Orjinal hali 8 blok uzunluğundaki alana, 1992 yılında dört blok daha eklenmiştir. Alana otobüs ve minibüs girişleri sınırlandırılmıştır. Kent mobilyaları, dükkanlar, giyim mağazaları, otobüs durakları vb. yapı ve donatılar eklenmiş, bitkilendirmeye çok önem verilmiş ve alan yayalar için konforlu hale getirilmiştir. Alan bugün sportif ve kültürel aktivitelere ev sahipliği yapmaktadır. Yayalaştırıldıktan sonra bu alanda ticari faaliyetler artmış ve ekonomik canlanma görülmüştür (Robertson, 1994; Rubenstein, 1992) (Şekil 2.12).



Şekil 2.12: Nicollet Mall'dan Görünümler (Gregerson, 2009)

1970'li yıllara kadar Amerika'da yapılan yayalaştırma uygulamaları, hep ekonomik kaygılardan dolayı olmuştur. Çalışmanın sosyal tarafı ile ilgilenilmemiştir. 1970'li yıllardan itibaren ise sadece Amerika'da değil tüm dünyada yapılan çalışmalarda konu sosyal boyutla da değerlendirilmeye başlanmış ve bu tarihten sonra uygulamalar çoğalmıştır (Robertson, 1994).

Ülkemizde yayalaştırma uygulamaları, Cumhuriyet Dönemi'nde özellikle de II. Dünya Savaşı sonrasında gündeme gelmiştir. Yaşanan gelişmeler sonucu hızlı bir kalkınma ve kentleşme sürecine girilmesi, özellikle büyük kentlerde nüfusun fazlaşmasına, kent sınırlarının genişlemesine ve ulaşım ağlarının tüm şehri sarmasına neden olmuştur. Özel araç kullanımının artmasıyla ise İstanbul, Ankara, İzmir gibi büyük şehirlerde trafik sorunu baş göstermiş ve yayalaştırma uygulamaları kaçınılmaz bir çözüm haline gelmiştir (Karabay, 1993).

İstanbul'da yer alan Beyazıt Meydanı, ülkemizde yayalaştırma uygulamasının yapıldığı ilk örneklerdendir. 1958 yılından önce trafik meydanı olarak kullanılan alanın, 1960 yılında düzenlenen yarışma ile tamamen araçlardan arındırılarak yaya meydanı olarak düzenlenmesine karar verilmiştir. Yine İstanbul'da yapılan diğer bir uygulama, 1961 yılında Manifaturacılar Çarşısı'nın değişik seviyedeki hareketli kitleler arasında yaya ulaşımına imkan verecek şekilde tasarlanmasıdır (Aru, 1965). 1963-1968 yılları arasında ise, Belediye Başkanı Haşim İşcan döneminde alt ve üst geçitlerin yapımına önem verilmiştir. Bu dönemde motorlu taşıtlar ve yayalar için birçok geçit yapılmıştır. Fakat tüm bu uygulamalarda öncelikli olarak kentin taşıt ulaşımı sorunu çözülmeye çalışılmış, yaya kullanımını ikinci planda kalmıştır (Karabay, 1993). 1970'li yıllardan itibaren ise, yayalaştırma uygulamaları hız kazanmış, başta İstanbul-İstiklal Caddesi ve Ankara-Yüksel Caddesi olmak üzere İzmir, Antalya, Urfa, Bursa ve daha pek çok şehirde yaya bölgeleri oluşturulmaya başlanmıştır.

Son yıllarda, yayalar tekrar kent bölgelerinin en doğal ögesi olarak kabul edilmeye başlamıştır. Günümüzde, yaya erişilebilirliğini temel alan kent düzenlemeleri ve taşımacılık politikası için yeni çözümler geliştirilmeye devam edilmektedir. Özellikle yaya aktivitesinin yoğun olduğu ve çevresel imajın vurgulanmak istendiği tarihi kent merkezlerinde yapılacak yayalaştırma çalışmaları, tarihi dokunun korunması ve daha iyi çevresel koşullar yaratılması için atılmış önemli bir adımdır (Kavi, 2003).

2.2.4. Yaya Bölgelerinin Kente Katkıları

Araç trafiğinden arındırılarak oluşturulan yayalaştırılmış alanlarda; kirlilik, gürültü, ekonomik ve sosyal yıpranma gibi kentsel sorunların azaldığı bilinmektedir. Bu alanlar, kent ekonomisinin canlandırılmasına, kentsel kalitenin ve sosyal refahın sağlanmasına katkı sağlamaktadır (Brambilla ve Longo, 1977). Yaya bölgelerinin kente katkıları; "Çevresel Katkılar", "Sosyal ve Kültürel Katkılar", "Ekonomik Katkılar", "Rekreasyonel Katkılar" ve "Yeşil Alana Katkıları" başlıkları altında incelenecektir.

- **Yaya Bölgelerinin Çevresel Katkıları:**

Yaya bölgeleri, taşıt trafiğinin kontrol altına alındığı ve yayaların kentte güven içinde gezebildiği alanlardır. Bu alanlar, kent merkezlerindeki hareketliliği yönlendirir, ulaşımı rahatlatır, trafik yoğunluğundan ve karmaşasından uzak alanlar yaratır (Francis, 1991).

Kent merkezlerinin yeniden canlanması açısından yayalaştırma oldukça önemli bir araçtır (Suher ve diğ., 1992). Yayalaştırma çalışmaları, tarihsel kent merkezlerinin korunmasına, bu alanların çekim gücü oluşturarak popülerlik kazanmasına, kent simgesi haline dönüşmesine ve bu alanların sadece gündüz değil gece de kullanılmasına neden olur. Ayrıca; kentsel mekanların yenilenmesine, kentsel peyzajın zenginleşmesine ve kentin fiziksel imajının iyileşmesine yardımcı olmaktadır (Kuntay, 2008).

Tarihi merkezlerde yayalaştırma çalışmaları yapılarak, bu alanlarda yer alan önemli yapı ve eserlerin, taşıt yükünün neden olduğu yıpranmalardan ve titreşimlerden korunması sağlanmaktadır. Ayrıca bu yapı ve eserlerin taşıtların neden olduğu toz, gürültü, egzoz gazı ve kurşundan zarar görmesi engellenmektedir. Bu yollarda kaza riski, araba parkı, araç yollarının yaya bütünlüğünü bozması gibi sorunlar görülmez. Bu şekilde kullanıcılara sağlıklı bir çevre sunulmaktadır (Özkan, 1998).

- Yaya Bölgelerinin Sosyal ve Kültürel Katkıları:

Yaya bölgeleri; her yaştan, cinsiyetten, toplumsal sınıftan ve fiziksel özellikten (sağlıklı, sakat ya da engelli) insanın bir araya gelmesini, iletişim kurmasını, bilgi ve kültür alışverişinde bulunmasını sağlayarak, toplumun ve toplumsal ilişkilerin gelişmesine neden olur. Bu alanlarda insanlar çeşitli aktivitelere iştirak ederek sosyalleşir ve toplumsal yaşama katılır. Ayrıca; kamuoyu yaratma, toplumsal bilincinin oluşması ve şekillenmesi konularında da etkin rol oynamaktadır (Kuntay, 2008).

Bu alanlar, kişilere kentsel yaşama katılma fırsatı sunarak, kentsel davranış kalıplarına uyum imkanı verir. Çevresel ve görsel eğitim sağlar (Suher ve diğ., 1992). Kültürel değerlerin korunması, öğrenilmesi, gelecek kuşaklara aktarılması ve kent insanı tarafından yaşanmasında etkilidir (Özkan, 1998).

Yaya bölgeleri, insanların yaşam kalitesini yükseltmesinde önemli görev oynar. Bireye güvenli, konforlu ve estetik bir yaşam alanı sunar (Neill, 2002). Bu alanlar, toplumsal yaşama canlılık ve hareket getirmekte, sokak gösterileri, sergiler, konserler, kutlamalar, vb. çeşitli etkinliklerle kullanıcıların kültürel aktivitelere katılımını sağlamaktadır. Toplantılar ve mitingler ile bireylerin kent yaşamını ve ülke yönetimini ilgilendiren olaylara katılmalarına yardımcı olmaktadır.

Ayrıca yaya bölgeleri, çocukların toplum içindeki yerlerini almaları, kentsel yaşamdaki ortak davranışlara katılmaları açısından da oldukça önemlidir (Suher ve diğ., 1992).

- Yaya Bölgelerinin Ekonomik Katkısı:

Yaya bölgeleri, kentsel alanlarda yaya erişilebilirliğini arttırmakta, özel araçların geçişini sınırlandırmakta ve toplu taşımaya ağırlık verilmesini sağlamaktadır. Özellikle kent merkezleri yakınlarına toplu taşıma araçları ile ulaşmak ve bu alanlarda yaya olarak erişilebilirliği sağlamak, taşıma maliyetlerinde kazanca neden olmaktadır. Kentin tüm yollarını taşıtlar için uygun alt yapı ve donanımda yapmak çok maliyetlidir. Yaya yolları yapım ve bakım masrafları, kara yolları kadar maliyetli olmadığı için yaya bölgeleri oluşturulması masrafların düşmesini sağlamaktadır. Ayrıca yayalaştırma ile yol genişletme, yıkma-yapma maliyetleri de eksilmektedir (Kuntay, 2008).

Yaya ölçeğine indirilen alanlarda kullanıcılar, daha çok vakit geçirerek alışveriş yapmakta, bu ise perakende ticaretin artmasına neden olmaktadır. Ticaretin gelişmesiyle kalitesi artan alanlar, daha fazla kullanıcı tarafından tercih edilmektedir. Yeni yatırımcılar bu alanlara teşvik edilmekte ve çekilmektedir. Bunun yanında, mevcut fonksiyonların yanında yeni seçenekler de eklenerek, alanı yalnızca bir alışveriş mekanı olmaktan çıkarmakta, burada farklı ekonomik faaliyetlerin de yapılmasına olanak tanımaktadır (Francis, 1991).

Ayrıca yaya bölgeleri, kenti gezerek tanımak isteyen turistlerin de sık uğradığı alanlardır. Tarihi ve kültürel değerler barındıran kent merkezleri, turizmin gelişmesine ve ekonominin canlanmasına katkı sağlamaktadır. Bu alanlarda ekonomik faaliyetlerin canlanması, alan ve çevresindeki emlakların kıymetlenmesine ve fiyatlarının yükselmesine neden olmaktadır (Francis, 1991).

- Yaya Bölgelerinin Rekreatyonel Katkısı:

Şehir insanının rekreasyon ihtiyacını karşılamada yaya bölgelerinin önemi büyüktür. Rekreasyonun günümüze kadar çok çeşitli tanımları yapılmıştır. Clawson ve Knetsch (1966), boş zamanlarda sürdürülen aktivite ya da aktiviteleri rekreasyon olarak tanımlamış, Akesen (1978) ise daha ayrıntılı bir tanımlama yaparak rekreasyonu, bireylerin beğenisi bakımından doyurucu, ruhsal ve bedensel yenilenme amacı taşıyan,

aynı zamanda bireyin, sosyal, kültürel, ekonomik ve fizyolojik olanakları ile bağımlı boş zaman kullanımlarını içeren eylem ya da eylemler olarak ifade etmiştir.

Yaya bölgeleri, kentleşmenin yoğun olduğu ve kişi başına düşen yeşil alan miktarının düşük olduğu kentlerde yaşayan insanların, kısa süreli de olsa nefes alabilecekleri rekreasyon alanlarıdır. Özellikle büyük kentlerde insanlar, rekreasyonel ihtiyaçlarını karşılamak, yeşil ve açık alan özlemini gidermek, dinlenmek, spor yapmak, manzara seyretmek, yaratıcılığını arttırmak, toplumla bütünleşmek, oyunlar oynamak, diğer insanlarla berber olup sosyalleşmek vb. nedenlerle yaya mekanlarını kullanmaktadır.

Yaya bölgeleri, rekreasyon alanlarının mekansal sınıflaması göz önünde bulundurulduğunda açık hava rekreasyon alanı olarak değerlendirilebileceği gibi, kentsel mekanlarda yer almasından ötürü, kentsel rekreasyon alanı olarak da kullanılmaktadır. Ayrıca bu alanlar, kullanıcılara çeşitli rekreasyonel aktivitelerde bulunma imkanı tanır. Yaya bölgelerinde insanlar, yürüyerek, gezinerek vb. “etkin”; dinlenerek, etrafını seyrederek vb. “edilgen”; bir takım hizmet ya da gereçleri satın alarak “ticari”; bir araya gelerek, beraber vakit geçirerek “sosyal”; konser, sokak tiyatrosu ya da gösterisi izleyerek “estetik”; sanat, politika gibi konularda toplantılara katılarak, tartışmalar yaparak, fikir alışverişinde bulunarak ise “entelektüel” rekreasyon aktivitelerinde bulunabilirler. Bunun yanı sıra; alanda yapılan koşu, bisiklete binme, paten kayma gibi aktiviteler fiziksel güce dayandığından, yaya bölgelerinde yapılan bu aktiviteler “fiziksel” rekreasyon ihtiyacını karşılamaktadır.

Yaya bölgeleri, kent içinde rekreasyon alanları olarak kullanılarak insanlara psikolojik fayda, insanların fiziksel aktiviteler yapılmasını teşvik ederek bedensel sağlıklarına katkı ve insanların bir araya gelmesine, iletişim kurmasına ve çeşitli aktivitelerde bulunmasına yardımcı olarak sosyal yarar sağlamaktadır.

- Yaya Bölgelerinin Kentsel Yeşil Alana Katkısı:

Bugün hızla yapılaşan büyük kentlerde insanlar, açık ve yeşil alan ihtiyacını karşılayacak alanlar bulamamakta, bu nedenle yaya bölgeleri insanların bu ihtiyaçlarını karşılamalarına yardımcı olmaktadır. Yaya bölgelerinde bulunan ağaçlar, bitki grupları,

çalılar, çim alanlar vb. bitkisel materyaller, kullanıcıların burada yeşile olan özlemlerini az da olsa gidermelerini sağlamaktadır.

Yaya bölgelerinde kullanılan ağaçlar ve bitkisel öğeler, alandaki hava kalitesini yükseltmekte, kötü görüntü ve gürültüye karşı perdeleme işlevi görmekte, çocukların ağaçları ve bitkileri tanınmasında ve kaynaşmasında önemli görevler üstlenmekte, bunun yanı sıra kent ekosistemine de katkı sağlamaktadır. Özellikle metropollerde kent ekosistemine kazandırılan tek bir ağaç bile çok önemlidir. Bu nedenle kentlilerin yeşille buluşması için yaya bölgeleri oldukça etkin bir görev üstlenmektedir (Döllük, 2005).

2.3. YAYA BÖLGELERİ DÜZENLEME İLKELERİ

2.3.1. Yaya Bölgeleri Planlaması

Yaya bölgeleri, insanlara çeşitli aktiviteler sunduğu için planlanmalarında da bir takım ilkelere dikkat etmek gereklidir. Yaya bölgeleri planlamalarında ilk aşama, etüddür. Etüt; uygulanabilirlik analizi, amaçların belirlenmesi, fizibilite ve finans çalışmalarından oluşur. Yaya bölgesi olarak planlanmak istenen alanın; günlük trafik durumu, yaya hacmi, toplu taşıma istasyonları ve otopark alanları yeterlilikleri, altyapı hizmetleri, mevcut yapıların yükseklik, renk, malzeme, çatı vb. mimari nitelikleri gibi kültürel özelliklerinin; iklim, rüzgar, güneş etkileri, su ve toprak yapısı, bitki durumu gibi doğal özelliklerinin; nüfus, güvenlik, suç oranı, alandaki yapıların mülkiyet durumu gibi sosyo-ekonomik özelliklerinin ve alanın siyasi, yasal ve sermaye özelliklerinin belirlenmesi gereklidir (Demir, 1999). Yaya bölgeleri, şehir merkezi ulaşım planı ile birlikte etüt edilmelidir ve yakın çevresi ile ilişkisi dikkate alınmalıdır (Kavi, 2003).

Bu alanlarda, sınırın net olarak tanımlanması planlamayı kolaylaştırmaktadır (Ökten ve Sancar, 2004). Alanın büyüklüğü, kullanıcı sayısına uygun olmalıdır (Untermann, 1991). Yaya bölgelerinin, kolay erişilebilir ve görülebilir, estetik çekiciliğe sahip, bakımının kolay, ekonomik ve güvenli olması önemlidir (Francis, 1991). Alan; konforlu ve kullanışlı olmalı, sosyal, çekici ve davet edici özellikler taşımalı, keşfetme ve iştirak etme isteği uyandırmalıdır (Kavi, 2003). Ayrıca planlama aşamasında, fiziksel çevre ile toplumsal yaşam arasında ilişki kurulması çok önemlidir (Kuntay, 2008).

Yaya bölgeleri çevresine otobüs, tramvay, metro gibi toplu taşıma araçlarına ait istasyonlar kurulmalı, alan yakınlarında taksi durakları düzenlenmelidir. Yayalar toplu taşıma istasyonlarına rahat ve en kısa yürüme mesafesinde ulaşmalıdır. Toplu taşıma araçları ile yaya bölgesi çevresinde ring yapması sağlanmalıdır (Aru, 1965).

Yaya bölgelerinde, bazı özel durumlarda motorlu taşıtlara giriş hakkı verilmeli, fakat öncelik verilmemelidir (Zafer, 1998). Taşıt hızları (8-15 km/saat) olmalı, hatta yaya hızını geçmemelidir. Bu nedenle, hızı arttırmaya teşvik edici düz yol parçalarından kaçınılmalı, taşıtların yavaşlamaya mecbur kalmasını sağlamak için virajlar, tümsekler, dar geçitler oluşturulmalıdır. Alanda gerekli trafik işaretleri ve önlemleri alınmalıdır. Bunun için taşıt hızını kısıtlayıcı tümsekler, kısa aralıklarla (genellikle 40-50 metrede bir) konulmalıdır (Ökten ve Sancar, 2004). Servis araçları, itfaiye, polis, çöp toplama araçları, temizlik araçları, yükleme-boşaltma kamyonları için alanda alternatif girişler ve dolaşım ağı belirlenmelidir (Demir, 1999). Otopark alanları yaya bölgelerinin dışında tutulmalı, girişleri ise yaya bölgelerine yakın noktalardan sağlanmalıdır. Ayrıca yeterli büyüklükte otoparklar planlanmalı ve otopark isteğinin artış olasılığı göz önünde bulundurulmalıdır (Çınar, 2007). Mümkün olan alanlarda ise, otoparklar yer altında çözülmelidir (Aru, 1965).

Bu alanlarda yürüme aktivitesinin yanında bisiklet kullanımı da teşvik edilmeli, bisiklet yolu için ayrı bir şerit açılarak, yaya yolu ile bütünleştirilmeli, bisikletler için park olanağı sunulmalıdır.

Yaya bölgelerinde gürültü kirliliği ile egzoz gazlarının neden olduğu kirli hava, toz, duman gibi diğer çevresel problemleri önleyici çalışmalar yapılmalıdır. Her tür iklimsel koşullara karşı önlem alınmış olmalı; sıcak, soğuk, rüzgar, yağmur, kar vb. hava koşullarında da kullanılmalıdır (Oktay, 1999). Yaya bölgeleri hakim rüzgarlara kapalı olmalı, planlama sırasında hava akım koridorları oluşturulmamasına dikkat edilmelidir (Aksoy ve Sunar, 2008).

Yaya bölgeleri planlamalarında, insan faktörü çalışmanın ana amacı olmalıdır. Kullanıcıların alandan çok yönlü yararlanabilmesi için uygun ortamlar yaratılmalı, işlevler kazandırılmalıdır. Sadece güzel görünüm düşüncesiyle düzenlemeler

yapılmamalı, toplumun katılabileceği, kaynaşabileceği, deneyim kazanabileceği mekanlar yaratılmalıdır (Gündüz, 1991). Alan; çocuk, genç, yaşlı olmak üzere tüm yaş ve cinsiyet grupları, bunun yanında sakat ve engelli insanlar olmak üzere her kesim insan için düzenlenmelidir (Oktay, 1999). Ayrıca farklı kullanıcıları çekebilecek işlevsel çeşitlilik içermeli, sürekli kullanım ve canlılık sağlanabilmelidir (İncesakal, 2007).

Alan; ticari, kültürel ve rekreatif kullanımları içeren bütüncül bir sistem olarak planlanmalıdır. Düzenlenecek çocuk oyun alanları, yeşil alanlar, su öğeleri, dolaşma ve dinlenme alanları vb. fonksiyon alanları mümkün olduğunca birbirinden ayrılmalı, ancak birbirleriyle kopmayacak şekilde ilişkili olarak planlanmalı, bu şekilde duran ve hareket eden yayanın birbirinden ayrılması sağlanmalıdır (Teziş, 1994). Issız mekanların oluşumu önlenmelidir. Kör noktalardan, karanlık koridorlardan, suça teşvik edici alanların yaratılmasından kaçınılmalıdır. Bunun yanında sosyal, fiziksel ve psikolojik olarak alanda kaybolunması engellenmelidir (Yalvaç, 2009).

Planlanan alan, gece-gündüz ve farklı mevsimler için işlev çeşitliliği sağlamalı, buna göre uygun mekanlar yaratılmalıdır. Mekan işlevlere uyum sağlayabilecek şekilde değişken olmalı, toplum isteklerine ve günlük olaylara göre bazı öğeler kalkabilmeli, eklenebilmeli, yer değiştirilebilmelidir (Kuntay, 2008).

Yaya bölgeleri üç zonda planlanmalıdır. Bunlardan birisi donatı elemanlarının yer aldığı donatı zonu, ikincisi yaya hareketlerinin yer aldığı yaya zonu ve üçüncüsü iç ile dış mekanlar arasındaki geçişlerin yaşandığı (özellikle alışveriş merkezlerinde vitrin seyirlerinin gerçekleştiği) cephe zonudur (Döllük, 2005). Alışveriş merkezlerinde düzenleme elemanları vitrin seyretmeyi engelleyici olmamalı, vitrin önleri boş bırakılmalıdır. Yaya zonunda kullanıcı yoğunluğundan kaynaklanan sıkışıklıklar engellenmeli, alandan sadece transit geçiş yapan yayaların güvenliği de düşünülmelidir (Çınar, 2007). Ayrıca yaya bölgelerinde cephesi olan yapıların mekanı daha çekici kılması sağlanmalıdır. Zemin kattaki ticaret, yeme-içme, eğlence gibi kullanımların sokağa açılması da yaya hareketliliği için olumludur (Özer, 2006). Bunun yanı sıra, alanda fuarlar, sokak gösterileri düzenlenerek tüm gün boyunca hareketliliğin devam etmesi sağlanmalıdır (Prokai, 1999).

Yaya bölgelerinde mümkün olduğunca fazla sayıda doğal peyzaj unsuruna yer verilmeli, yapay ve doğal öğeler arasında bütünlük kurulmalıdır. Yaya bölgeleri planlanırken kullanılan yapay donatı elemanlarının görsel, psikolojik ve ekonomik özellikleri dikkate alınmalıdır (Çınar, 2007). Kullanım amacı ve işlevlerine uygun, kullanıcıların istek ve ihtiyaçlarına cevap verebilecek ve teknik alt yapıya sahip donatı elemanları tercih edilmelidir (Ökten ve Sancar, 2004).

Ayrıca yaya bölgeleri planlamalarında; peyzaj mimarı, mimar, şehir plancısı, inşaat mühendisi başta olmak üzere ilgili meslek disiplinleri bir arada çalışılmalı, gerekli alt yapı ve detay çalışmaları yapılmalıdır. Özellikle ulaşım, kent mobilyaları, bitkilendirme ve alt yapı projelerinde uzman görüşleri alınmalıdır. Ayrıca bakım ve onarım işleri de ihmal edilmemelidir (Demir, 1999).

2.3.2. Yaya Bölgeleri Tasarımı

Yaya bölgeleri tasarımında fiziksel düzenlemeler yapılırken, mekanı kullanan yayalara ait teknik, duyuşsal ve psikolojik özellikler dikkate alınmalıdır. Bu nedenle yaya bölgelerinin tasarım ilkeleri “Fiziksel Özellikler”, “Teknik Özellikler”, “Duyuşsal Özellikler” ve “Psikolojik Özellikler” başlıkları altında incelenecektir.

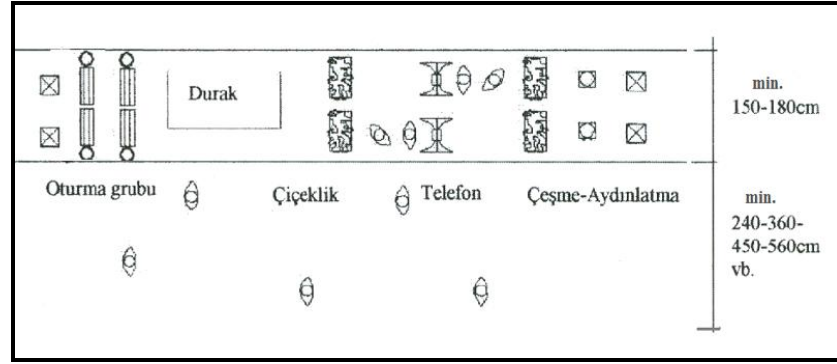
2.3.2.1. Fiziksel Özellikler

Yaya bölgelerinde, yaya bir noktadan diğerine güvenli ve en kısa yoldan ulaşmalı, en uzun mesafe 1 km’yi aşmamalıdır (Çınar, 2007). Yaya yolları, hareketi kolaylaştırmalı, kullanıcılar tarafından kolay benimsenebilmelidir. Yayayı yönlendirecek mekansal düzenlemelere gidilmesi önemlidir. Dik ve kesin köşelerden kaçılmalı, yumuşak dönüşler tasarlanmalıdır (Aksoy ve Sunar, 2008). Yollarda rahatlık ön planda tutulmalı, bağlantı eksiklikleri, yol sapalıkları, yapı ve donatı elemanlarının geçişi sınırlaması gibi faktörlerin oluşmasına engel olunmalıdır (Robertson, 1994).

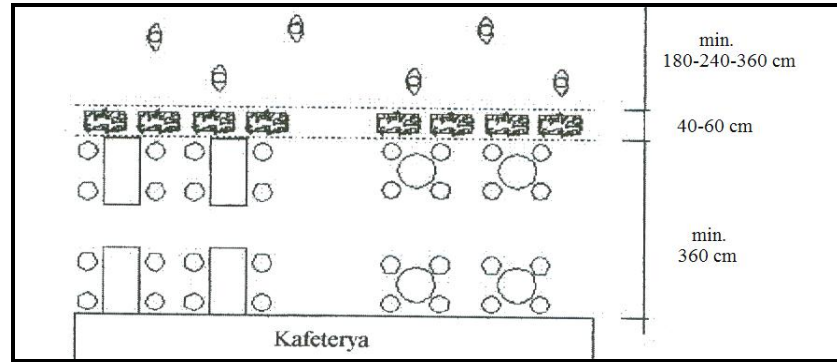
Yaya yolları mümkün olduğunca geniş tutulmalıdır. Yaya yollarının genişliği, yolun kullanılma amacına ve kullanım yoğunluğuna bağlı olarak değişir (Ökten ve Sancar, 2004). Bu genişlik; çocuk arabalı (pusetli) ya da elinde paket taşıyan iki kişinin karşılıklı geçişine, üç kişinin aynı anda gidiş-gelişine ve tekerlekli sandalyeli ya da bastonlu iki kişinin karşılıklı geçişine yeterli alan sağlamalıdır. Yaya yolu sadece transit geçişler yapmak için kullanılıyorsa asgari ölçülerde (180-240-360 cm) tutulabilir.

Yayaların yoğun kullandığı mekanlarda ise bu genişlikler daha da artmaktadır. Ayrıca yaya yolunun bir tarafında vitrin vb. seyredilecek yerler varsa, transit geçişler için kullanılan yaya yolu ölçüsü en az 80 cm genişletilmelidir (Pakdil ve Manisa, 2001).

Yaya yolunun durum ve amacı dolayısıyla çeşitli işlevleri ve kentsel mobilyaları içermesi gerekiyorsa ise, yaya yolu genişliğine minimum 150-180 cm'lik bir donatı alanı şeridi eklenmesi gereklidir. Bu şeritte; çöp kutusu, çeşme, oturma bankı, aydınlatma elemanı vb. öğelere yer verilebilir (Şekil 2.13). Yol kenarında yer alan kafeterya, restoran vb. tesislerin önünde, oturma-yeme-içme alanları bırakılmak isteniyorsa ise tesisin önünde en az 360 cm'lik bir alan tasarlanmalıdır. Bu alanların yol ile ilişkisi sınırlandırılmak istenirse, bariyer, çiçeklik vb. donatı elemanları kullanılarak 40-60 cm'lik bir tampon zon oluşturulabilir (Pakdil ve Manisa, 2001) (Şekil 2.14).



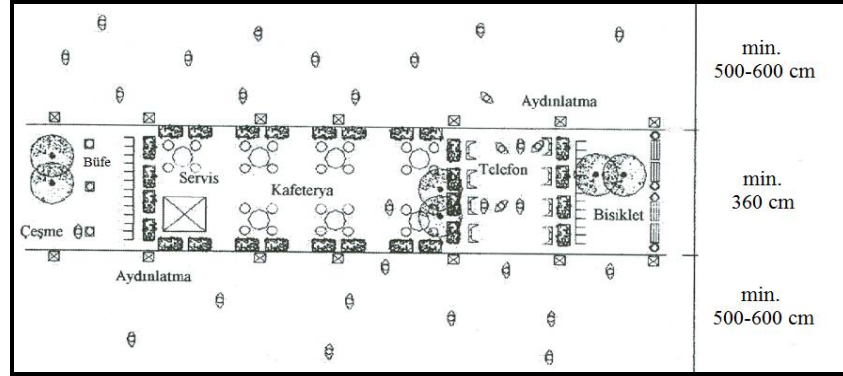
Şekil 2.13: Yaya Bölgelerinde Oluşturulacak Donatı Alanı Şeridi (Pakdil ve Manisa, 2001)



Şekil 2.14: Tesislerin Önünde Bırakılması Gereken Genişlikler (Pakdil ve Manisa, 2001)

Geniş bulvar, cadde ya da meydanların yayalaştırıldığı uygulamalarda ise, donatı alanı şeridi ve/veya kafeterya, bar, lokanta, restoran vb. tesisler yaya yolunun ortasında tasarlanabilir. Bu alanların orta bantta kullanımında, orta şeridin minimum ölçüsünün

360 cm olması gereklidir. Yol genişlikleri ise en az 500-600 cm olmalıdır (Pakdil ve Manisa, 2001) (Şekil 2.15).



Şekil 2.15: Orta Şeritte Oluşturulacak Donatı Alanı/Tesis Şeridi (Pakdil ve Manisa, 2001)

Yaya akışının önemli olduğu ve yol genişliğinin belirlenmesinde hassasiyetin gerekli olduğu hallerde yaya yolu genişliği, “ $W=V \times M/S$ ” formülü ile hesaplanabilir. Burada; “ W ” minimum yaya yolu genişliği (m), “ V ” yaya yoğunluğu (yaya/dak), “ M ” yaya başına düşen birim alan ($m^2/dak.$), “ S ” yetişkin bir yayanın yürüme hızı (m/dak)’nı ifade eder (Seçkin, 1997).

Yaya yollarında ideal eğim % 1-3 arasındır. Bu alanlarda eğimin %7-8’i aşmamasına dikkat edilmelidir. Maksimum çıkabilinecek eğimin ise %5-10 olduğu unutulmamalıdır (Seçkin, 1997).

Yaya bölgelerinde, gerekli olmadığı takdirde merdiven kullanılmamalıdır. Merdiven kullanımının zorunlu olduğu durumlarda ise, merdiven kullanımının yanına rampalı çözümler geliştirilmelidir. Rampaların eğimi ise, %5-8 arasında olmalıdır (Pakdil, 2001). Merdivenin genişliği en az iki kişinin aynı anda kullanmasına izin vermek amacıyla minimum 125 cm olmalıdır. Rampa genişliği ise, minimum 90 cm olmalıdır (Gülgün ve Altuğ, 2006).

Yaya yolu tasarımlarında sakatların ve engellilerin gereksinimleri de göz önünde bulundurulmalıdır. Görme engelliler için zeminde özel tekstürlü/kabartmalı yürüme bantları yapılmalıdır. Bu bantlarda, engelliler ayakları ve bastonları ile hissederek istedikleri yönü seçmeli ve yaya alanını rahatça kullanmalıdır. Ayrıca, tekerlekli sandalye kullanıcılarının görme yüksekliğinin 110-130 cm olduğu göz önünde

bulundurulmalıdır. Bu nedenle, alanda çok yüksek duvar, parmaklık kullanılarak ya da bitki toplulukları ile görüş alanının kısıtlanmaması gerekir. Duyma engelliler için ise, sinyalizasyon sistemi kurulmalı ve sesli anonslar yapılmalıdır (Pakdil, 2001).

Yaya yolları bisiklet yolları ile bütünleştirilmelidir. Bisiklet yolu için ayrı bir şerit oluşturulmalı ve bisiklet yolunun minimum genişliği 2.00-2.50 m olmalıdır. Ayrıca alanda bisikletlerin bırakılması için güvenli bisiklet park alanları tasarlanmalıdır (Uz ve Karşahin, 2004).

Yaya bölgelerinde, yayaları sıcak, soğuk, rüzgar, yağmur, kar vb. hava koşullarında korumak için arkadlar, kapalı çarşılar, kapalı avlular yapılmalıdır (Kuntay, 2008). Alan geceleri iyi aydınlatılmalı, çukurlar ve engeller net olarak görülmeli, kuytu alanlar yaratılmamalı, güvenli ve emniyetli mekanlar oluşturulmalıdır (Pakdil, 2001).

Yaya bölgelerinde yapay ve doğal donatı elemanlarına yer verilmelidir. Yapay donatı elemanlarıyla oluşturulan fiziksel kurguda; form, ölçek, oran, ritm, denge, doku, devamlılık ve birlik gibi tasarım ilkeleri dikkate alınmalıdır (Atabay ve Pilehvarian, 2001). Ayrıca, malzeme ve renk açısından çevreye uygun olması ve görünebilirlik, ulaşılabilirlik, kullanım kolaylığı ve bakım kolaylığı özelliklerinin bulunması gereklidir (Giritlioğlu, 1991). Sadece göze hoş gelen değil, belirli işlevleri yerine getirebilen, konforlu, ergonomik ve kullanıcıların fizyolojik ve psikolojik ihtiyaçlarını da karşılayacak öğeler kullanılmalıdır. Monotonluk yaratacak tekdüze kullanımlardan kaçınılmalıdır. Kullanılacak elemanların bir arada bütünlük oluşturması, yer seçimlerinin doğru yapılması, çok çeşit kullanılarak kargaşa ve görsel kirlilik yaratılmaması gereklidir (Yıldızcı, 2001). Bunun yanında, kullanılan malzemelerin dayanıklı, düşük maliyetli ve bakımının kolay olması, zarar gördüğünde kolaylıkla onarılabilmesi istenir (Türkoğlu, 1991).

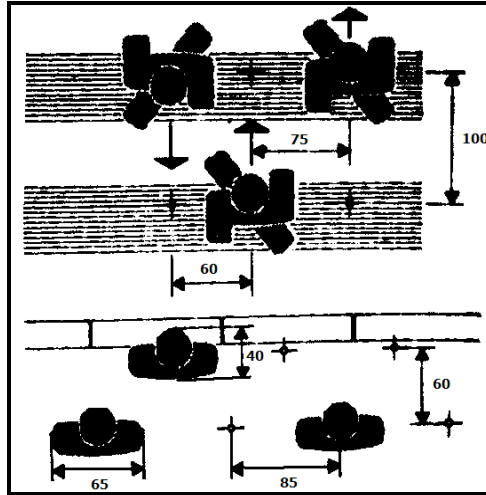
Yaya bölgelerinde girişte yolların kolayca bulunmasını sağlayacak planlar, cadde ve sokak isimlerini taşıyan levhalar yerleştirilmelidir. Bilgilendirme ve yönlendirme panoları bulunmalıdır. Yaya kullanımını engelleyecek ve/veya güvenliğini tehlikeye düşürecek sabit ya da değişken hiçbir kullanımın (duraklar, reklam ve ilan panoları, elektrik direkleri, çöp kutuları vb.) transit akslarda bulunmaması gerekir. Ağaç, direk,

telefon, çeşme vb. donatılar yaya alanının paralelinde oluşturulacak ayrı bir zonda yer almalı, transit geçişi engellememelidir (Hepcan ve diğ., 2006).

Ayrıca yaya bölgesi düzenlemeleri bitkisel materyal ile donatılmalı, ağaçlar, çalılar, çiçeklikler ve yeşil alanlarla zenginleştirilmelidir. Kullanılacak bitki türleri, ortamın ekolojik koşullarına, kullanıcı isteklerine, kullanım işlevlerine ve bitkinin nerede kullanılacağına bağlı olarak seçilmelidir (Çınar, 2007).

2.3.2.2. Teknik Özellikler

Yayalar, kentte kendilerine ayrılmış alanlarda yürümek, koşmak, alışveriş yapmak gibi dinamik ya da oturmak, ayakta beklemek, dinlenmek gibi statik hareketlerde bulunurlar. Yayaların boyutları, komşu yayalarla yüz yüze ya da yan yana durmaları, aynı ya da farklı yönde hareket etmeleri vb. özellikleri yaya bölgelerinin biçimlenmesinde belli sınırlar ortaya koymaktadır (Kuntay, 2008) (Şekil 2.16).



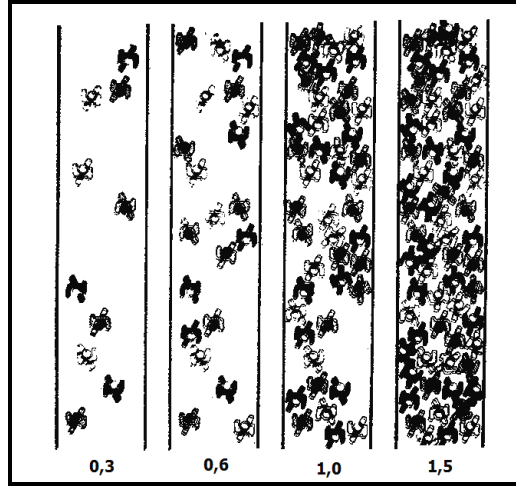
Şekil 2.16: Aynı ve Farklı Yönde Yaya Hareketleri (Kuntay, 2008)

Yaya, hareket etmek için belirli bir alana ihtiyaç duyar. Yürüme hareketini, yayanın hızı ve dolaşılan yerdeki yaya sayısı belirlemektedir. Yürüme hızı, hareketin nedenine ve yürüme koşullarına göre değişmektedir. Yapılan etkinliklerin çeşidine göre yürüme hızları şu şekilde özetlenebilir (Kuntay, 2008):

- Konut, tek yönde dolaşım ve işyerinde hız: 1.2-1.6. m/sn
- Alışverişte ve karışık dolaşımda hız: 1.0-1.4 m/sn
- Ticarete, boş zamanları değerlendirmede ve karşı yönden gelenlerin yoğun olduğu gezintilerde hız: 0.8-1.2 m/sn'dir.

Yürüme hızı ile yaya yoğunluğu arasındaki ilişki de oldukça önemlidir. Yaya yoğunluğu arttıkça, hız azalmaktadır. Normal bir yürüme eyleminde iki yaya arasındaki uzaklık 1 m civarında, yoğunluk ise metrekareye 0.4-0.7 yaya düşecek şekilde olmalıdır. İşlevler açısından bir alana düşen yaya yoğunluğu şu şekilde özetlenebilir (Kuntay, 2008) (Şekil 2.17):

- Bağımsız, amaçsız yürümede: 0.3 yaya/m²
- Geçişlerin kolay olduğu yoğunlukta: 0.3-0.4 yaya/m²
- Karşı yönden gelenlerle kesişmelerin olduğu fakat yürüyüşün olanaklı olduğu yoğunlukta: 0.4-0.7 yaya/m²
- Yürüyüşün zor olduğu yoğunlukta: 0.7-1.0 yaya/m²
- Yayalar arasında kesişmelerin fazla, yürüyüşün çok zor olduğu yoğunlukta: 1.0-2.0 yaya/m²
- Yürümenin olanaksız olduğu yoğunlukta: 2.0 üzeri yaya/m²



Şekil 2.17: Metrekareye Düşen Yaya Yoğunluğu (Kuntay, 2008)

Yaya hareketlerinde etkili diğer bir faktör ise yaya akımıdır. Yaya akımı, genel olarak yaya gruplarının ortalama yürüme hızına bağlıdır. Yürüme hızı yapılan aktiviteye, yaşa vb. faktörlere göre değişebilir. Örneğin; alışveriş amaçlı yolculuklar her gün düzenli ve aynı olanaklarla yapılmadığı için yavaştır (Demir, 1999). Bu fiziksel özelliklerin yanında ise; yürünen alanın eğimi, zemin malzemesi, boyutu ve yola katılan diğer akslar da yaya hareketini etkilemektedir (Özkal, 1990).

2.3.2.3. Duyusal Özellikler

İnsan yakın çevresini, içinde yaşadığı mekanı ve onu oluşturan öğeleri duyguları yardımıyla algılar, kavrar ve değiştirir. Mekansal davranış biçiminin oluşması, zihinsel

bir değerlendirme olarak tanımlanan kavramanın gerçekleşmesi ve insanın çevreden sonsuz sayıda gelen uyarıları algılaması ile olur (Giritlioğlu, 1991). Algılama, duyu organlar vasıtası ile çevreden alınan bilginin tercüme edilmesidir. Duyusal algı, çevresel uyarana tepki gösteren kişinin duyu sistemine karşılık gelir. Çevreyi yorumlayan ve hisseden en önemli dört duyu; görme, duyma, koklama ve dokunmadır. Bu duyulardan en önemli işlevi yüklenen duyu organı ise, gözdür (İnceoğlu, 2007).

Kullanıcının görme duyusuyla mekanı algılamasında; bakılan uzaklık, görünen nesnenin büyüklüğü, görülme açısı, nesnenin rengi, aydınlığı ve gözlenme süresi önemlidir. Buna yayanın hızı da eklenebilir. Yayanın hızı arttıkça algılama süresi ve görüş açısı azalmaktadır. Örneğin hızla hareket eden, bir yere yetişmesi gereken bir yayanın çevresini gözlemesi, duran bir yayaya göre oldukça sınırlı olacaktır (Kuntay, 2008).

Bu sınırlar yaya bölgelerinin boyutlarının biçimlendirilmesinde oldukça önemlidir. Yayaların görme, işitme ve algılama özellikleri dikkate alındığında aşağıda yer alan uzaklık sınırlarına ulaşılmıştır (Kuntay, 2008):

- Konuşan iki kişi arasındaki maksimum uzaklık: 2.1-3.6 m
- Bireysel ilişkinin kesildiği uzaklık: 9.0 m
- Yüzün anlamını kavrayabilmek için gerekli maksimum uzaklık: 12.0 m
- Yüzü tanıyabilmek için gerekli maksimum uzaklık: 24.0 m
- Her hangi bir eylemi ayırabilmek için gerekli uzaklık sınırı: 135.0 m'dir.

Yaya bölgelerini biçimlendiren özelliklerden biri ise, yayaların işitme duyusudur. İnsanın konforunu bozan gürültülerin yanında; kuş sesi, yaprak kıpırdamasının verdiği ses, su sesi, müzik sesi vb. sesler de yaya bölgelerindeki yaşamı etkilemektedir (Kuntay, 2008).

2.3.2.4. Psikolojik Özellikler

Yaya bölgelerinde yapılacak tasarımların kullanıcılar tarafından nasıl algılanacağı göz önünde bulundurulması çok önemlidir. Davranışlar çevreyi biçimlendirdiği gibi, fiziksel çevrede kişinin davranışları üzerinde etkilidir. İnsan ve çevresi arasında karşılıklı bir etki vardır. Özetle; insan çevreyi, çevre ise insanı biçimlendirir (Çakmaklı, 1992).

İnsan, çevrenin fiziksel, sosyal ve zamansal boyutuyla karşılıklı bir etkileşim içindedir (Edgü, 2003). Bu nedenle, kentsel mekanların düzenlenme biçimlerinin, insan davranışı üzerinde etkili olduğu görülmektedir. Bu bağlamda mekan ve içinde yer alan unsurlar kullanıcıların mekanı değerlendirmesinde ve mekansal davranışlarda bulunmalarında önemlidir (Erdönmez ve Akı, 2005).

İnsan, mekanda algılama, kavrama ve mekansal davranış olmak üzere üç psikolojik süreç geçirir (Erkman, 1982). Moles (1966)'a göre algılama, duyuyla etrafta olup bitenin farkına varma demektir. Algılama, kişilere göre değişen bir olgudur. Kişilerin algılama sistemlerine, düşünce yapısına, yaşadığı sosyal gruba, kültürüne ve çevresine bağlıdır. Ayrıca, bireyin o zamana kadar elde ettiği bilgi birikiminin düzeyiyle de ilgilidir. Bunun yanında; o mekanda oturma süresi, hareketlilik, ulaşım tarzı, kültürel öğeler, eğitim, yaş, cinsiyet, doğum yeri, kişilik özellikleri, psikoloji ve sosyal statüsü kişinin algılaması üzerinde etkili olurken, gürültü, sıcaklık, ışık düzeyleri vb. çevresel faktörler de kişinin algılamasını etkileyen etmenler olarak karşımıza çıkmaktadır (Morval, 1985). Ayrıca, mekanın boyutları, biçimi, tanınırlığı, ulaşılabilirliği, iklimsel koşullar, estetik ve rekreasyonel olanaklar da mekanın algılanmasını etkiler (Whyte, 1980). Kavrama ise, kişinin algıladığı bilgileri değerlendirmesidir. Bu değerlendirme sonucunda kişinin gösterdiği eylemler ve tepkiler mekansal davranışa dönüşür. Bu anlamda mekansal davranış, kişinin çevre ile ilişkileri olarak tanımlanabilir. Mekansal davranış etkileri ise, tasarım sürecine yön vermektedir (Erkman, 1982).

İnsanın belirli ihtiyaçlarını karşılamak üzere düzenlenmiş mekanların bu ihtiyaçları ne derecede karşıladığı, o mekanı kullanan insanların gözlenmesiyle anlaşılabilir (Erkman, 1982). Hareket eden gözlemci, çevresindeki yapıların ve mekanların çeşitli özelliklerini algılar, kavrar ve davranışlarla istek ve ihtiyaçlarını karşılar (Dağ, 2005). Bu şekilde kişiler gözlemlenerek mekanın kişi üzerinde bıraktığı etki anlaşılabilir.

Gehl (1987), kentsel mekanda gerçekleşen yaya davranışlarını üç başlık altında incelemektedir. Bunlar; zorunlu aktiviteler, isteğe bağlı aktiviteler ve sosyal aktivitelerdir.

- Zorunlu aktiviteler: İşe gitmek, otobüs beklemek gibi az ya da çok yapmak zorunda olduğumuz eylemlerdir.

- İsteğe bağlı aktiviteler: Temiz hava almak için yürüyüşe çıkmak, güneşlenmek, oturmak vb. aktivitelerdir. Katılmak için istek, zaman ve uygun yer olması gerekmektedir. Bu tür aktiviteleri gerçekleştirebilmek için dış koşulların uygun olması gerekir.
- Sosyal aktiviteler: Bu aktiviteler kamusal alanlarda insanları mutlu eden aktivitelerdir. Oyun oynama, sohbet etme vb. aktiviteleri kapsadığı gibi, insanları görme, duyma gibi pasif iletişim aktivitelerini de kapsar.

2.3.3. Yaya Bölgeleri Tasarım Elemanları

Yaya bölgelerinde kullanılan tasarım elemanları “Doğal Elemanlar” ve “Yapay Elemanlar” olmak üzere iki ayrı başlık altında toplanır.

2.3.3.1. Doğal Elemanlar

Yaya bölgeleri tasarımında kullanılan; ağaç, çalı gibi bitkiler, hayvanlar, deniz, göl gibi durgun ya da hareketli sular ve kaya, taş gibi doğal elemanlar, alanın doğa ile bütünleşmesinde etkili olmaktadır.

Bitkiler: Yaya bölgelerinde bitkiler ağaç, ağaççık, çalı, çiçek, yer örtücü olmak üzere çeşitli formlarda kullanılır. Bitkiler; boyut, biçim ve gruplanması ile mekana farklı bir boyut kazandırır. Özellikle yaya bölgelerinde ağaç türü seçimleri ve mekanda nasıl kullanıldıkları çok önemlidir.

Yaya bölgelerinde yeşil alanlar ve onların baskın elemanı olan ağaçlar, sürekli gelişen ve şekil değiştiren canlı elemanlardır. Bitkiler, yaya mekanının taşıt mekanından ayrılmasını sağlar, insanların kendilerini güvende hissetmelerine neden olur. Çevredeki havanın nemini yükseltir, çevre sıcaklığını etkiler, rüzgar koridoru oluşumunu engellerler. Estetik, iklimi iyileştirme, gölge sağlama, toz süzme, gürültü etkisini azaltma, monotonluğu giderme, kullanıcılar üzerinde olumlu psikolojik etkiler yaratma, onları doğaya yaklaştırma gibi önemli görevler üstlenirler (Aslanboğa, 1986). Mekan oluşturma, sınırlama, perdeleme ve mahremiyet kurma gibi işlevleri yerine getirir (Booth, 1990). Ayrıca yüksek binalar ile insan ölçüsü arasında ilişki kurulmasına yardımcı olurlar. Yayaları yönlendirir, yol boyunca estetik ve doğal bir doku oluşturur (Rubenstein, 1992). Alanda büyük genişliklerin yarattığı olumsuz etkiyi azaltır, yaya

bölgesindeki farklı nitelik ve mimari karakterdeki yapıların yarattığı karmaşık görüntüyü düzenler ve kolay anlaşılabilen bir peyzaj sunar (Design Council, 1979).

Bitki materyali, yaya bölgelerinde mekanı tamamlayan bir tasarım aracı olarak doğal öğelerle mimari öğeler arasında ilişki kurar, ölçü, renk ve tekstür açısından uyum veya kontrast sağlar (Atabay, 1991). Tamamlama görevinin dışında yaya bölgelerinde; vurgulama, dekor, bütünleştirici etki, fon oluşturma, sert etkileri yumuşatma ve manzara oluşturma işlevleri üstlenerek yapısal tasarıma yardımcı olur (Booth, 1990).

Yaya bölgelerinde kullanılacak bitki türü seçiminde; kök, gövde ve taç genişlikleri, su isteği, yer seçimi, mikroklimatik karakteristiği gibi unsurlar göz önünde bulundurulmalıdır (Rubenstein, 1992). Estetik ve işlevsel, alana uyum sağlayabilecek formda ağaçlar kullanılmalıdır. Bitkisel tasarım açısından en önemli ve çarpıcı özellik ise, renkleridir. Renk etkisi; yapraklanma, çiçeklenme, meyve oluşturma, yaprak dökme zamanı olmak üzere çeşitlilik göstermektedir. Büyük ağaçlar, ağaçcıklar, çalılar, yer örtücüler ve çiçeklere kadar mevsimlere bağlı sayısız renklemeler gösteren bitki materyali yaya bölgelerinde zengin kompozisyonlar oluşturur (Atabay, 1991; Eroğlu ve diğ., 2005). Ayrıca seçilecek türlerin dallanma biçimi, renklenme süresi, çiçeklenme zamanı ve süresi, meyvaların biçimi, gövde kabuğunun rengi ve dokusu da önemlidir. Ağacın olgunluk yaşına geldiğinde erişeceği boy, yavaş ya da hızlı büyümesi, herdem yeşil ya da yaprağını döken olması bitkisel tasarımı etkiler (Rubenstein, 1992). Ağaç türü seçiminde dayanıklı, çabuk büyüyen ve uzun yaşayan türler tercih edilmelidir (Design Council, 1979). Burada, ağacın kullanılacağı ortamın ekolojik koşulları, tasarım amacına uygunluğu, alanın genişliği, konumu, çevresinde bulunan yapıların yükseklik ve biçimleri dikkate alınmalıdır (Demir, 1999).

10 metreden daha dar yaya bölgelerinde ağaç kullanılması doğru değildir (Kesim ve Eroğlu, 2001). Yapraklı ağaçlar, kentlerin kirli havasına daha dayanıklı olduğu için tercih edilmelidir. Ayrıca yapraklı ağaçlar, yazın gölge imkanı sunarken, kışın güneş ışınlarının kullanıcıya ulaşmasını sağlar (Ürgeç, 1998). Büyük taçlı ağaçlar gerek toprak altı gerek toprak üstü organlarıyla geniş yer kapladıkları için yaya bölgelerinde yerlerini daha çok küçük taçlı ağaçlara bırakırlar. Yaya bölgelerinde düzgün, dikey yönde dallanan, aşırı kalın gövde oluşturmeyen ağaçlar tercih edilir. İğne yapraklı

ağaçlar, sarkık formlu ve doğal olarak düzgün gövde gelişimi göstermeyen ağaç türleri ise çok tercih edilmez (Aslanboğa, 1986).

Bitkilendirmenin biçimi ve ağaç türlerinin seçimi, alanın gelecekteki görünümüne göre yapılmalıdır. Bitkisel düzenlemelerde bitkilerin yatay ve dikey doğrultularda zaman içinde alacakları boyut önemlidir. Sürekli değişim içinde olan bitkisel materyalin, kitle-boşluk oranlarının iyi tayin edilmesi gerekir (Atabay, 1991). Ayrıca bitkilerin, yaya bölgelerine servis ya da hizmet amacıyla giren araçların geçmesine olanak verecek şekilde yerleştirilmesi gereklidir (Demir, 1999).

Yaya bölgelerinde kışın yerlerin buz tutmaması için atılan tuzlar, ağaç köklerinde zarara neden olmaktadır. Ağaçların bu zarardan fazla etkilenmemesi için yazın bolca sulama yapılmalı, çok tuz atılmamalı ve tuza dayanıklı türler dikilmelidir (Ürgeç, 1998). Yaya bölgelerinde yapılan alt yapı çalışmaları ve insanların ağaçlara verdiği mekanik baskılar; ağaçların tacının küçülmesine, açıkta kalan köklere ve devriklerin meydana gelmesine neden olmaktadır (Aslanboğa, 1986). Bu nedenle antropojen baskıların önüne geçilmesi ve geçişin yoğun olduğu alanlarda ağaçların gelişim güvenliğinin korunması gereklidir. Çarpma, kırılma gibi etkilerden ağacın sakınılması için ağaç koruyucular kullanılabilir. Ayrıca yaya bölgelerinde ağaç ızgaraları kullanılarak, yağmur sularının köklere ulaşmasına yardımcı olunabilir, yayaların toprağı ezerek sıkıştırması, havalanma ve su tutma kapasitesini yitirmesi, su ve besin maddelerini alamaması ve köklere zarar vermesi engellenebilir (Rubenstein, 1992).

Yaya bölgelerinde kullanılacak ağaç türlerine örnek olarak aşağıda yer alan türler sayılabilir (Fanuscu, 1998):

- Dar akslarda tepe tacı 5-10 m genişliğinde olan türler: *Cercis siliquastrum* (Erguvan), *Cytisus laburnum* (Sarı Salkım), *Crataegus monogyna* (Geyik Dikeni), *Hibiscus syriacus* (Ağaç Hatmi), *Lagerstroemia indica* (Oya Ağacı), *Laurus nobilis* (Akdeniz Defnesi), *Ligustrum japonica* (Japon Kurtbağrı), *Nerium oleander* (Zakkum), *Prunus cerasifera* 'Atropurpurea' (Kırmızı Yapraklı Süs Eriği), *Robinia pseudoacacia* 'Umbraculifera' (Top Akasya).
- Orta genişlikteki yaya akslarında tepe tacı 10-20 m genişliğinde olan türler: *Acer campestre* (Ova Akçaağacı), *Acer negundo* (Dişbudak Yapraklı Akçaağaç), *Acer*

platanoides (Çınar Yapraklı Akçaağaç), *Acer saccharinum* (Gümüşi Akçaağaç), *Albizia jülibrissin* (Gülibrişim), *Betula pendula* (Huş), *Catalpa bignonioides* (Katalpa), *Celtis australis* (Adi Çitlenbik), *Fraxinus angustifolia* (Uzun Yapraklı Dişbudak), *Liquidambar styraciflua* (Amerikan Sığla Ağacı), *Koelreuteria paniculata* (Güvey Kandili), *Melia azederach* (Tespah Ağacı), *Morus alba* (Ak Dut), *Sophora japonica* (Japon Soforası).

- Geniş yaya akslarda tepe tacı 20 m'den büyük ağaç türleri: *Aesculus x carnea* (Kırmızı Çiçekli Atkestanesi), *Aesculus hippocastanum* (Beyaz Çiçekli Atkestanesi), *Gleditsia triacanthos* (Gladiçya), *Liquidambar styraciflua* (Amerikan Sığla Ağacı), *Platanus acerifolia* (Londra Çınarı), *Platanus orientalis* (Doğu Çınarı), *Tilia cordata* (Küçük Yapraklı Ihlamur), *Tilia tomentosa* (Gümüşi Ihlamur).

Yaya bölgelerinin uygun yerlerinde çalılar da kullanılabilir. Burada herdem yeşil ve fazla boylanmayan türler tercih edilmeli, ayrıca çok yıllık (perennial) ve tek yıllık (annual) çiçeklere yer verilmelidir. Bunun yanında; sarılıcı, tırmanıcı bitkilerle cephe yeşillendirmeleri de yapılabilir (Fanuscu, 1998).

Yaya bölgesi oluşturulan alanın özelliğine göre bitki türü seçimi değişmektedir. Örneğin; gürültüye maruz kalan, yoğun hava kirliliği yaşanan, yoğun deniz kenarında fazla tuza maruz kalan, karın fazla etkili olduğu ya da kuru ve sıcak kent alanlarında dikilecek bitki türleri farklıdır. Özetle yaya bölgelerinde amaçlanan plan hedeflerine ve yetiştirme ortamı koşullarına göre; iyi gelişen simetrik tepeli, uzun gövdeli, ilkbaharda güzel çiçeklenen, sonbaharda güzel yaprak renklenmesine sahip, yaz boyunca yapraklı olan ve bol gölge yapan, sağlıklı bir dallanma gösteren, temiz yapılı (dal, kabuk ve meyve dökmeyen, vb.), boylanma, çap artımı ve gövde şekli bakımından mekana uygun, budamaya elverişli, uzun ömürlü, böcek ve mantar zararına karşı dayanıklı ve doğal türler tercih edilmelidir (Atay ve diğ., 1990).

Kentsel ekosistemde kalan bu bitkilerin gerekli zamanlarda bakım, form verme ya da canlandırma budamaları yapılmalıdır (Dirik, 1991). Ayrıca dikim başarısızlıklarını ortadan kaldırmak için tamamlama, sağlıklı büyümesini sağlamak için destekleme gibi

bakım tedbirleri alınması gereklidir. Bunun yanında, gerekli olan durumlarda sulama, gübreleme ve ilaçlama gibi önlemler alınabilir (Kavi, 2003).

Diğer Doğal Elemanlar: Yaya bölgelerinde bitkiler dışında, doğal sular, hayvanlar vb. öğeler kullanılabilir. Özellikle güvercinlerin yaya yollarına ve meydanlarına hareketleriyle canlılık kattığı ve ziyaretçileri bu alanlara çektikleri bilinmektedir. Bu alanlarda, kuşların yaya yollarını kirletmeleri, ziyaretçileri korkutmaları ya da tarihi yapı cephelerine zarar vermeleri gibi meydana gelecek olumsuzlukların önüne geçilmesi önem taşımaktadır (Kuntay, 2008).

2.3.3.2. Yapay Elemanlar

Yaya bölgelerindeki yapay tasarım elemanları işlevlerine göre koruma, bilgi verme, işaret verme, süsleme, barınma, eğlenme, oyun, dinlenme, satış veya alışveriş amaçlı olabilir (Çubuk, 1991).

Döşemeler: Yer döşemelerinde kullanılan malzeme, ölçek, desen ve renk, yaya bölgesine karakteristik vermektedir. Döşemede; tuğla, beton, ahşap, asfalt, granit, mıcır, vb. malzeme kullanılabilir. Bazen birden fazla malzeme bir arada kullanılabilir gibi tek bir malzemeyle ölçekte değişiklik yapılarak da farklı etkiler yaratılabilir (Rubenstein, 1992). Seçilen malzeme dolaşmayı kolaylaştırıcı ve keyifli hale sokucu olmalıdır. Bu alanlarda özellikle hareketliliği kolaylaştıracak, güvenli, rahat yürümeyi sağlayacak, ışık yansımalarını engelleyecek, kayma ve takılmaları önleyecek malzemeler tercih edilmelidir (Erdoğan, 1996).

Yer döşemelerinde belirli yerlerde ızgaralara doğru eğim verilmeli, yaya yolunun yüzeysel drenajı sağlanmalı ve bu yolla yağmur suları alandan uzaklaştırılmalıdır. Döşeme malzemesi seçiminde, dayanıklılık, uzun ömürlülük ve rahat bakım olanağı önemlidir. Bunun yanında kış mevsiminde karın yerden kaldırılması için kullanılan tuz vb. kimyasal maddeler döşemelere zarar verirler, bu nedenle döşemeler dirençli malzemelerden seçilmelidir (Rubenstein, 1992).

Alandaki mimari yapı cepheleriyle zeminin malzeme, renk, biçim ve doku açısından bütünlük teşkil etmesi istenir. Ayrıca, alanda ağaçların çevresindeki döşeme malzemesinin bitki köklerine zarar vermeyecek şekilde kaplanması gereklidir (Kuntay,

2008). Kapaklar ve rögarlar sağlam, döşeme rengiyle uyumlu, fakat ayırt edilebilir, yükseklik farkı olmayacak şekilde tasarlanmalıdır (Anılsın, 2001).

Aydınlatma Elemanları: Aydınlatma elemanları, yaya bölgelerinde yayaların geceleri güvende olmalarını ve konforlu hareket edebilmelerini sağlamaktadır. Yaya bölgelerinde; girişler, kavşak noktaları, toplanma alanları, köşe noktaları, merdivenler ve rampalar aydınlatılmalıdır. Heykel, tarihi yapı, su, bitki ya da vurgulanmak istenen diğer elemanların aydınlatılması ile farklı etkiler yaratılması ve mekana hareket katılması sağlanabilir. Alışveriş merkezlerinde vitrin aydınlatmaları mekanın geceleri alana canlı bir cephe oluşturması açısından oldukça önemlidir. Bu şekilde mekana gece saatlerinde ışıklı ve gölgeli alanlar sunulmaktadır. Aydınlatmada ışığın parlaklık yaratarak objenin algılamasını güçleştirmesini önlemek için; gözlemcinin direk ışık kaynağını algılaması yerine, yüzeyden yansıyan ışığı algılaması tercih edilir (Rubenstein, 1992; Kuntay, 2008).

Oturma birimleri: Oturma birimlerinde kullanılacak malzemenin rengi, dokusu ve tasarımı, mimari dokuya uygun ve diğer donatı elemanlarıyla uyumlu olmalıdır. Oturma birimleri, hareketli ya da sabit olabilmektedir. Duraklara, bekleme alanlarına, buluşma yerlerine, seyir imkanı veren noktalara yerleştirilebilir. Ahşap, beton, taş, metal malzeme tercih edilebilir, bunların kombine edildiği örneklere de rastlanır. Uygun yerleştirilmiş, kullanıcıların fiziksel konforunu göz önünde bulunduran, standartlara uygun ve dayanıklı olmalıdır (Yücel, 2006). Bu donatılar yaya bölgelerinde en çok kullanılan donatı elemanlarından biri olduğu için, malzeme kalitesi ve tamir edilebilme özelliği önemlidir. Ayrıca, çocukların ve sakatların da kullanabileceği şekilde tasarımlar oluşturulmalıdır (Anılsın, 2001).

Gölge Elemanları: Bu elemanlar, kullanım alanlarına göre farklı işlevleri yerine getirirler. Güneş ışığı, rüzgar, yağmur gibi iklimsel etkilerden korumak amacıyla tasarlanan; pergolalar, şemsiyeler, gazebolar, kiosklar gibi farklı elemanlar olabilirler. Bu elemanların aydınlatma, drenaj, oturma birimi, ısıtma vb. elemanlarla birlikte düşünülmesi gerekmektedir. Bitkisel öğeler bu elemanlarla ilişkilendirilebileceği gibi, malzeme, form ve dokusu da kullanılan mekana uyum sağlamalıdır (Bayraktar, 1997).

Su ögeleri: Yaya bölgelerinde, yapılan tasarımın amacına göre; havuz, gölet gibi durgun ya da fiskiye, şelale, kaskat, gösteri havuzları, su duvarları, su tünelleri gibi hareketli su ögelerine yer verilebilir. Sakin sessiz bir mekan ya da hareketli, canlı bir mekan yaratılabilir. Su ögesi yaya bölgelerinde, işlevsel ve estetik amaçlarla kullanılmaktadır. İnsanların dinlenmesi, görsel, zihinsel ve psikolojik olarak rahatlaması, havanın temizlenmesine yardımcı olması, canlılar için doğal bir ortam oluşturması açısından önemlidir. Bu ögeler, trafik gürültüsünü perdeler ve dikkati üzerine çeker. Yaz aylarında serinletici etki yapar. Ayrıca; sulama, yangın söndürme amaçlarıyla da kullanılabilir (Uzun, 2001). Suyun hareketli olarak kullanıldığı alanlarda rüzgar yönü ve hızı mutlaka düşünülmeli, su zerreciklerinin ziyaretçileri rahatsız etmesi önlenmelidir (Demir, 1999). Bu alanlar yaya bölgelerinde, dinlenme alanlarıyla beraber tasarlanabilir, yeşil alan ve heykellerle bütünleştirilebilir. Günümüzde özellikle içinden insanların geçebileceği, çocukların su ile oynayabileceği, etrafında dolaşılabilen ya da oturulabilen şekillerde tasarlandığı ve akustik niteliğinden de yararlanılarak gece aydınlatılmaları ile gösteriler yapıldığı elemanlar haline gelmişlerdir.

Sanat Objeleri: Resimler, heykeller, rölyefler, kabartmalar, plastikler vb. sanat objeleri yaya yolunun canlanmasını sağlayan ögelerdir. Sanat objeleri, kentsel çevre kalitesini geliştiren önemli tasarım elemanlarıdır. Bu elemanların yaya bölgelerinde konumlandırıldığı yer ve ilişkilendirildiği ögeler çok önemlidir. Yayaların her açıdan heykeli algılayabilmesi gereklidir. Bu nedenle, alan için uygun yükseklik ve boyutlarda tasarlanmalı, alanda ziyaretçiler tarafından kolaylıkla algılanmalıdır. Su ögesi, yeşil alan, bitki ya da yapılarla kombine edilebilir. Gece aydınlatılması büyük önem taşır. Bu elemanların ölçeği, formu, kütle hacmi ve rengi oldukça önemlidir. Malzemesi açık havaya ve kentsel kirliliğe dayanıklı olmalıdır. Taş, metal, alçı, plastik malzeme en çok tercih edilen malzemelerdir (Rubenstein, 1992). Günümüzde, kumdan heykeller, kinetik rüzgar heykelleri, buzdan heykeller, insan heykeller gibi farklı tarzları da bulunmaktadır (Yücel, 2006)

Bilgi İletişim Panoları: Yer bildirim panoları, reklam afişleri, poster ve ilan panoları, billboardlar, elektronik ekranlar, alanın tarihsel özelliğine ya da anıtsal özelliği bulunan yapılara ilişkin bilgilendirici tabelalar yaya bölgelerindeki bilgi iletişim kaynaklarıdır. Bunlar cam üzerindeki yazılar, çatı üstü tabelaları, zemin katta yazan yazı ve resimler,

bina cephesinde yerleştirilenler, duvarlara konan, konsol çıkan ya da pencere altı panoları olabilir. Bu panoların, malzeme cinsi, boyutları, sıklıkları çevrenin sosyo-ekonomik, fiziksel, kültürel ve tarihi özelliklerine göre belirlenmelidir. Gece aydınlatmalarının yapılmasına dikkat edilmelidir. Anlatımları sade, okunaklı, kolay anlaşılabilir, amacına uygun, etkisi anlaşılabilir uzaklıkta, birbirleriyle ve diğerk donatı elemanlarıyla uyumlu, fakat diğerk donatılardan kolaylıkla ayırt edilebilecek renkte olmalıdır. Dar alanlarda, yürüme aksı boyunca geçişi engelleyecek yerlere konulmamalıdır (zaydın ve diğ., 1991).

İşaret Tabela ve Levhaları: Trafik ışıkları, işaret levhaları, sokak ve cadde adlarına ait tabelalar, yönlendirmeler, önemli adres ve telefon rehberleri, park noktaları, duraklama alanları, yaya geçitleri vd. nemli yapıların yerlerini gösteren tabelalar, güvenlik ve tesisata yönelik kullanım talimatları gibi tabela ve levhalardan oluşur (Sato, 1992). İşaretler, yaya bölgelerinde emniyet, güvenlik ve işlevlerle ilgili bazı temel bilgiler taşırlar. Uygun yer, doğru anlatım ve boyutla kullanıcıların ihtiyacının karşılanması açısından önemlidir. İşaretler, yn ve yer bulmada, yasaklamalarda ve kontrol sağlamada etkin görevler üstlenirler. Bulunduğu evre ile bütünlük içinde olmalı, dikkat çekici ve görülebilir olmalı, basit ve anlaşılabilir kelimeler ve kısaltmalar kullanılmalı, teknik terimlerin kullanılmasından kaılmalı, gündüz ve gece kolay okunabilir ve anlaşılabilir olmalıdır. Yapımında ahşap, metal, plastik, beton, taş malzemeler kullanılabilir (zşule ve ağlayan, 2001).

p kutuları: p kutuları, çoğunlukla metal, fiberglas, ahşap, dökme beton malzemelerden yapılır. st açık, üstü yarı açık, kapaklı olabilir. Her türlü p taşıyabilecek şekilde, en çok gereksinim duyulan, yaya trafiğinin yoğun olduğu ve kolay görülebilen noktalara, yaya akışını ve tekerlekli sandalye geçişini engellemeyecek şekilde yerleştirilmelidir. Sayısı, alanı kullanan kişi sayısına göre hesaplanmalıdır. Her gün boşaltılmalı, gerekli zamanlarda temizliği yapılmalıdır (Yücel, 2006). Formları sade, renkleri canlı ve dikkat çekici olmalıdır (Giritlioğlu, 1991). p kutuları estetik, sağlam muhafazalı, etrafa yayılabilecek sıvıları ve kötü kokuları engelleyici, yanma ve tahribata karşı dayanıklı tasarlanmalı, bu tasarımlar da güvenlik tedbirleri de ihmal edilmemelidir (Anılsın, 2001).

Satış kulubeleri, Standlar, Büfeler: Bu yapay donatı elemanları, yaya yoğunluğunun yüksek olduğu alanlarda gazete, dergi, sigara, çiçek, el sanatları sergileyen ve yiyecek satılan yerler olarak tasarlanırlar. Kullanılan renk, malzeme ve formları sade, fakat aynı zamanda ilgi çekici olmalıdır. Işıklandırma, su, elektrik, gaz vb. alt yapı bağlantılarının sağlanması çok önemlidir. Bu elemanlar; aydınlatma, çöp kutusu gibi donatılarla yakın yerlerde planlanmalıdır (Giritlioğlu, 1991).

Çiçeklikler: Çiçeklik ya da saksılar, alana estetik değer katabilmek, perdeleme yapmak, sınırlayıcı eleman olarak kullanılmak ya da yönlendirici özelliğinden faydalanmak için kullanılır. Bitki materyalinin ihtiyaç duyduğu miktarda yeterli toprak derinliği olmalı, bitki için yeterli su depolayabilmeli, drenajı sağlanmalı, bakım ve sulama hizmetlerinin kolayca yürütülebilceği bir yapı göstermelidir. Malzeme olarak ahşap, alüminyum, dökme beton, granit ya da asbest beton kullanılabilir. Etrafında oturma birimleri oluşturularak fonksiyonellik kazandırılmalıdır (Şişman ve Yetim, 2004).

Duraklar: Durak yerlerinin seçiminde haberleşme olanakları, oturma, dinlenme, bekleme yerleri ve yakınlarında çöp sepetleri bulunmalıdır. Olumsuz hava koşullarından korunaklı ve uzun süre beklenebilecek nitelikte olmalı; ayrıca ihtiyaçları karşılayabilecek ekipmanlarla donatılmalıdır. Bilgilendirme işlevleri olmalı, şehir hatları ile ilgili plan, araç hareket saatleri, acil telefon imkanı vb. olanaklar bulunmalıdır. Duraklar, yaya bölgelerinden kolay ulaşılabilir sınırlarda olmalıdır. İlgi çekici, kolay görülebilir, sade ve kullanışlı formda ve renkte olmalıdır. Bu elemanların, estetik değerlere uygun ve çevre ile uyumlu olması istenir (Giritlioğlu, 1991).

Telefon Kabinleri: Herkes tarafından kolaylıkla görülebilir, gürültü ve dış hava şartlarından korunmuş yerlere yerleştirilmelidir. Vandalizmden en az zarar görebilecek şekilde tasarlanmalıdır (Rubenstein, 1992). Kolay ulaşılabilen noktalarda yer almalı, bakım ve onarım çalışmaları düzenli yapılmalı, estetik açıdan da diğer donatı elemanlarıyla uyum sağlamalıdır. Ayrıca tasarım standartlarında engelli kişiler de göz önünde bulundurulmalıdır (Şişman ve Yetim, 2004).

Saatler: Saatler yaya bölgelerinde heykeller gibi odak noktası olarak tasarlanabilirler. Alanın merkezinde, bir yapıyla bütünleşik olarak, kule formunda modern ya da klasik

tarzda yer alabilirler. Özellikle meydanlarda kullanımları çok yaygındır. Günümüzde, yaya bölgelerinde elektronik saatlere de yer verilmektedir. Burada dikkat edilmesi gereken nokta, saat tasarımının alanın genel tasarımıyla bütünlük göstermesidir.

Tuvaletler: Yoğun yaya trafiğinin olduğu; duraklar, istasyon yakın çevreleri, alışveriş alanlarına yakın yerlerde tasarlanmalıdır. Bu elemanın yer seçiminde ulaşılabilirlik ve görülebilirlik önemlidir. Ancak yer altında yapılan düzenlemelerde hem alan, hem kullanım rahatlığı bakımından doğrudur. Havalandırma, ışıklandırma ve temizleme gibi bakım tedbirlerine dikkat edilmesi gerekir. Yaya yollarına ve oturma alanlarına yakın olmamalı, fakat görülemeyecek kadar uzak da olmamalıdır. Engellilerin de rahatça ulaşabileceği ve kullanabileceği şekilde yapılmaları gereklidir (Giritlioğlu, 1991).

Sınır Elemanları: Bu elemanlar engelleyici bariyerler, sınırlayıcılar ya da caydırıcılardır. Ölçek, doku ve renkleriyle dikkat çeken elemanlardır. Dökme demir, prekast, beton, çelik, alüminyum, ahşap malzemelerden tasarlanabilir. Sabit ya da hareketli olarak kullanılabilir (Bayraktar, 1997).

Diğer Yapay Elemanlar: Yaya bölgelerinde ayrıca; yangın musluğu, bayrak direkleri, flamalar, bilet otomatları, otopark saatleri, posta kutuları, sigara içme kabinleri, bisiklet park yerleri, ağaç ızgaraları ve koruyucuları, termometre, barometre vb. ölçme cihazları ile alt yapı tesisleri bakım kapakları ve rögarlar bulunabilir. Bunun yanında kültür-fizik alanı ve oyun alanlarına ait bir takım donatı elemanları da kullanılabilir.

3. MALZEME VE YÖNTEM

3.1. MALZEME

3.1.1. Araştırma Alanının Tanıtımı

3.1.1.1. Konum

Beyazıt Meydanı ve çevresi, İstanbul Avrupa Yakası'nda, Marmara Denizi, Haliç ve Boğaziçi'nin sınırlarını çizdiği Tarihi Yarımada'nın en yüksek noktalarından biri olan 3. tepenin sırtında konumlanmıştır. Alan, gerek Türk öncesi dönemin, gerekse Türk döneminin ana ulaşım aksının geçtiği bir noktadadır. Divanyolu'ndan başlayarak, eski Mese güzergahını takip eden Ordu Caddesi ile Edirnekapı Surları'na kadar uzanan kent tarihin en önemli kent aksı üzerinde yer almaktadır (Çıracı ve diğ., 1991).

Fatih ilçesine bağlı; Beyazıt, Süleymaniye ve Balabanağa mahallelerinin kesişim noktasında bulunan alan, kuzeyde Vezneciler Caddesi'nin uzantısı olan Darülfünun ve Bakırcılar Caddeleri, güneyde Ordu Caddesi, doğuda Çadırcılar Caddesi, batıda ise Beyazıt Külhanı ve Kimyager Dervişpaşa Sokakları ile sınırlanmaktadır. Kuzeyinde İstanbul Üniversitesi, kuzeydoğusunda Bakırcılar Çarşısı, doğusunda Beyazıt Devlet Kütüphanesi, güneydoğusunda Sahaflar Çarşısı, Sultan II. Beyazıt Cami ve Türbesi, batısında Vakıf Hat Sanatları Müzesi, İ.Ü. Merkez Kütüphanesi ve BEDAŞ Beyazıt İşletme Müdürlüğü, kuzeybatısında ise İ.Ü. Eczacılık Fakültesi yer almaktadır. Doğu cephesinde Kapalıçarşı; batı cephesinde Beyazıt Hamamı, Beyazıt Polis Merkezi; güney cephesinde ise Orhan Kemal İl Halk Kütüphanesi ile komşu bulunmaktadır.

3.1.1.2. Jeolojik Durum

Alan, dolgu ve alüvyonlar ile örtülmüştür. Bu örtü; toprak, kum, kil, kireçtaşı, kiremit parçaları, magmatik çakıllar ve organik materyallerden oluşmaktadır (Karabulut, 1987).

3.1.1.3. Topoğrafik Durum

Tarihi Yarımada'nın oldukça yüksek bir noktasında kurulu olan alan, eğimlidir. Alanın Ordu Caddesi tarafında kalan güney kısmı (+51.00) ile İstanbul Üniversitesi (+60.00)

arasında 9 metrelik bir kot farkı bulunmaktadır. Doğu kesiminden batı kesimine geçişte ise çok yoğun hissedilmemekle birlikte artan bir eğim görülmektedir.

3.1.1.4. İklim

Araştırma alanına en yakın meteoroloji istasyonu Florya'dır. Alanda, en sıcak aylar haziran, temmuz ve ağustos aylarıdır. Günlük sıcaklığın 30 C⁰ ve üzerinde olduğu sıcak gün sayısı yılda ortalama 25 gündür. En soğuk aylar; aralık, ocak ve şubat aylarıdır. Günlük en düşük sıcaklığın 0 C⁰ ve altına düştüğü soğuk günler sayısı yılda ortalama 24.2 gündür. En fazla yağış alan ay ise aralıktır. Yılda ortalama 9.6 gün karlı geçmektedir. En soğuk ay ocak (ort. 5.1 C⁰), en sıcak ay ağustostur (ort. 23.3 C⁰). Bölge yazları kurak, kışları bol yağışlıdır. En çok esen hakim rüzgar birinci derecede kuzeydoğudan esen poyraz, ikinci derecede güneybatıdan esen lodostur. Yılda ortalama 5.2 günü bulutlu (en yoğun ocak ayı), 73.3 günü açık (en yoğun temmuz ayı), 87.7 günü kapalı (en yoğun şubat ayı) geçmektedir (Demiriz, 1987).

3.1.1.5. Bitki Örtüsü

Araştırma alanında, yapraklı ağaçlar, ibreli ağaçlar ve çalı gruplarına rastlanmaktadır. Alanda bitkisel anlamda en çok dikkat çeken geniş tepe tacına ve yüksek boylanmaya sahip tarihi çınar ağaçlarıdır. En yoğun görülen yapraklı ağaç türleri; *Platanus × acerifolia* (Londra Çınarı), *Aesculus hippocastanum* (Beyaz Çiçekli Atkestanesi), *Fraxinus excelsior* (Adi Dişbudak), *Robinia pseudoacacia* (Yalancı Akasya), en yoğun görülen ibreli ağaç türleri; *Cedrus libani* (Lübnan Sediri), *Cupressus sempervirens* (Adi/Akdeniz Servisi), *Chamaecyparis lawsoniana* (Lavson Yalancı Servisi)'dir. Bunun yanı sıra alanda; *Pyracantha coccinea* (Ateş Dikeni), *Berberis thunbergii* (Kadın Tuzluğu), *Euonymus japonica* (Japon Taflanı/Papaz Külâhı), *Nerium oleander* (Zakkum), *Juniperus communis* (Adi Ardiç), *Hydrangea macrophylla* (Ortanca) vb. çalı grupları da görülmektedir.

Alanda çınar, at kestanesi gibi geniş tepe taçlı ağaçlar, Beyazıt Cami'nin Ordu Caddesi'ne bakan cephesinde ve Sahafklar Çarşısı'nın meydan girişinde dikkat çekmektedir. Bunun yanı sıra, meydanın güney girişi yönünde ve çay bahçesi etrafında boylu çınar ağaçları yoğun bir yeşil alan oluşturmaktadır. Alanda yer alan havuz etrafında perdeleme amacıyla servilerden oluşturulmuş ibreli ağaç grubuna, Vakıf Hat Sanatları'nın güney kısmında da yoğun bir ağaç ve çalı topluluğuna rastlanmaktadır.

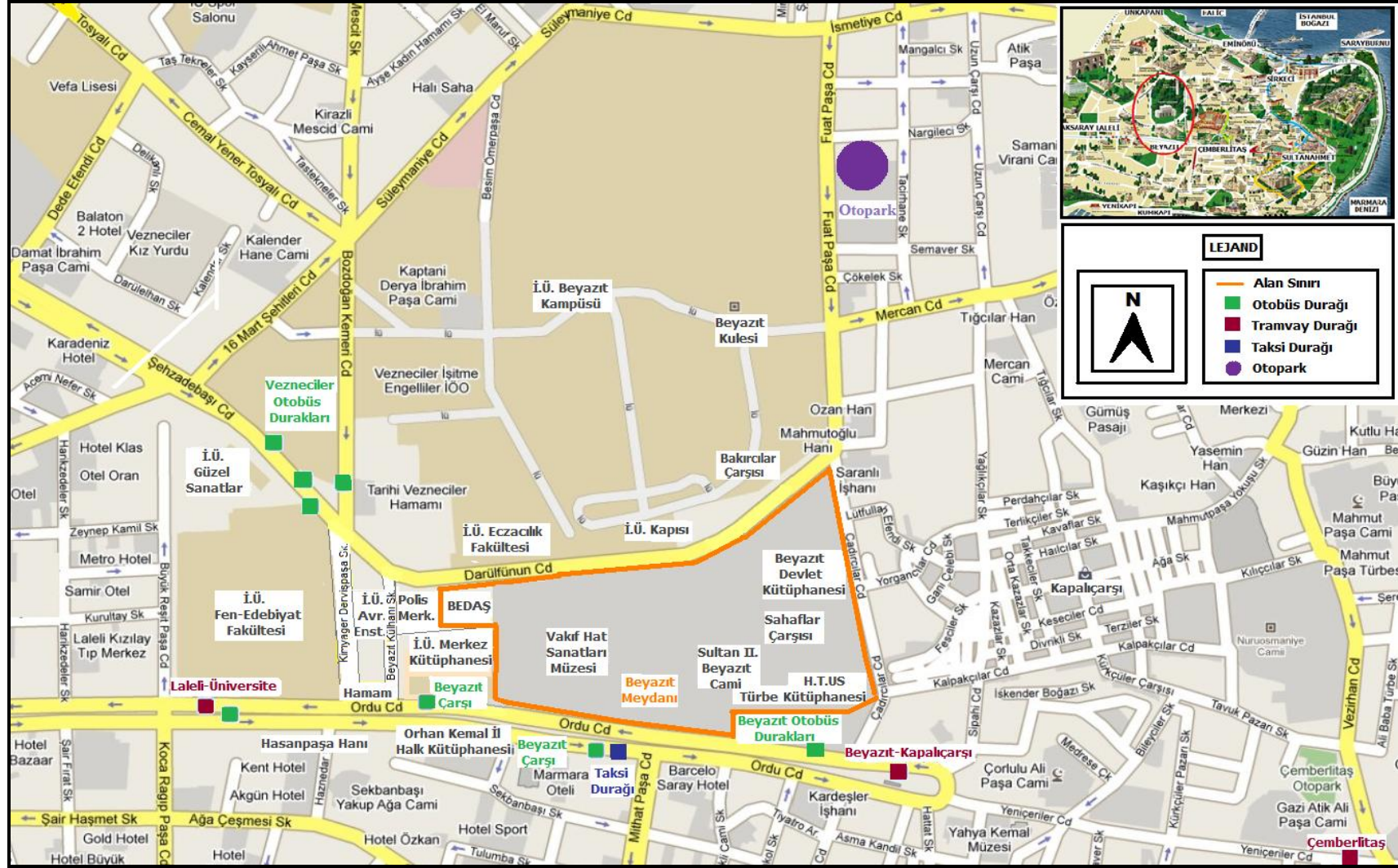
Buna karşılık, bugün İstanbul Üniversitesi'nin önünde kalan üst kotta yeşil alan olarak ayrılmış bir kısım bulunmakla beraber, burada yer alan ağaçlar, çalılar ve yer örtücü bitkiler oldukça bakımsız ve kötü durumdadır.

3.1.1.6. Ulaşım

Alan, kent içindeki konumundan dolayı ulaşım ile ilgili kararlarda her dönemde düğüm noktası olmuştur. Tarih boyunca çeşitli görevler üstlenen alanda bugün sadece yaya erişimine izin verilirken, alan çevresinde ulaşım yaya ve taşıt erişimiyle sağlanmaktadır.

Araştırma alanının güneyinde yer alan Ordu Caddesi Çemberlitaş'a doğru devam ederken Yeniçeriler Caddesi adını almakta, daha sonra Divanyolu Caddesi'yle birleşerek Sultanahmet'e ulaşmakta, batıya doğru ise Aksaray ile bağlantı sağlamaktadır. Ordu Caddesi, gidiş-geliş olmak üzere iki sıralı araç trafiğine ve bu araç yolunun ortasından geçen cadde tramvayı sistemine imkan vermektedir. Alanın kuzeybatısında yer alan Şehzadebaşı Caddesi'nin devamındaki Darülfünun Caddesi ise gidiş-geliş olmak üzere iki sıralı araç trafiğine olanak tanımaktadır. Alana toplu taşıma ile ulaşım, Sultanahmet yönünden sadece cadde tramvayıyla (Zeytinburnu-Kabataş Hattı), Aksaray yönünden hem cadde tramvayı hem otobüsle, Vezneciler yönünden ise sadece otobüsle gerçekleştirilebilmektedir. Alanın kuzeydoğusunda bulunan Fuad Paşa Caddesi'nde toplu taşıma imkanı bulunmayıp, sadece özel araçlarla ulaşım sağlanmaktadır. Alana, cadde tramvayı ile Beyazıt-Kapalıçarşı durağıyla; otobüsle ise, alanın güney cephesinde yer alan Beyazıt ve kuzeybatı cephesinde yer alan Vezneciler ana otobüs duraklarıyla ulaşım sağlanabilmektedir (İBB, 2003a). Ayrıca alana ulaşımında, özel araç ya da taksi de kullanılabilir (Şekil 3.1).

I. Derece Koruma Bölgesi sınırları içerisinde yer alan Beyazıt Meydanı ve çevresi, Darülfünun Caddesi'nden, 1960'lı yıllardaki kentsel tasarım projesinin bir parçası olarak yapılan tünelle, Bakırcılar Caddesi'ne devam etmekte ve bu tünel sayesinde meydanın altından taşıt trafiği geçmektedir (İBB, 2003b). Bakırcılar, Darülfünun ve Ordu Caddeleri, yaya-taşıtlı birliktelikli olmalarına rağmen, bu caddelerde yoğun bir yaya trafiği görülmektedir. Alan sınırları içinde kalan Sahaflar Caddesi, doğusunda kalan Çadırcılar Caddesi, batısında kalan Beyazıt Külhanı ve Kimyager Derviş Paşa Sokakları ise taşıt trafiğine kapalı olup, bu alanlardan sadece yayaların geçiş yapması mümkün olmaktadır.



Şekil 3.1: Beyazıt Meydanı ve Çevresinin Konumu ve Ulaşım Durumu

Alana özel araçla gelişte otopark yetersizliği sorunuyla karşılaşılmaktadır. Alanın güney girişinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne ait bir otopark bulunmaktadır. Araçlar, bu otoparka alanın güney girişi boyunca bırakılmakta, meydan kısmına sokulmamaktadır. Bunun yanı sıra, BEDAŞ İşletme Müdürlüğü, Emniyet Müdürlüğü ve Kütüphane personellerine ait kamu ve servis araçlarının günün her saatinde meydana sokulmasına ve park etmesine izin verilmektedir. Alan yakınlarında ise; Fuad Paşa Caddesi üzerinde yer alan ve yeterli büyüklükte olmayan özel bir otopark mevcuttur.

3.1.2. Araştırma Alanının Tarihi

Beyazıt Meydanı ve çevresi, tarihsel süreç içinde çeşitli fiziksel değişimlere uğramış, bugün ayakta olan ya da artık göremediğimiz önemli yapılara ve anıtlara ev sahipliği yapmıştır. Alanın tarihi yapısının detaylarıyla gözler önüne serilmesi amacıyla konu “Araştırma Alanının Tarihsel Süreçte Geçirdiği Fiziksel Değişim” ve “Araştırma Alanını Tanımlayan Önemli Yapılar” başlıkları altında incelenmiştir.

3.1.2.1. Araştırma Alanının Tarihsel Süreçte Geçirdiği Fiziksel Değişim

Beyazıt Meydanı ve çevresi, anıtsal yapıları ve üstlendiği işlevler ile Roma devrinden beri önemini korumuş tarihi bir kent ögesidir. Bizans döneminde kentin en büyük forumu, Osmanlı döneminde ise bir saray meydanı olarak karşımıza çıkan alan, Cumhuriyet sonrası dönemde de önemini korumaya devam etmiştir (Karlıdağ ve Dökmeci, 1990). Bu nedenle alanın tarihsel süreç içinde geçirdiği fiziksel değişim, her dönem için ayrı başlıklar altında incelenmiştir.

- Bizans Dönemi:

330 yılında I. Constantinus tarafından Roma İmparatorluğu'na başkent yapılan ve Konstantinopolis adını alan Byzantium, 5 tepe üzerine kuruluydu. Şehrin sınırları, Bizans İmparatorluğu'na başkent olduktan sonra, II. Theodosius (408-450) döneminde genişletildi ve Roma gibi 7 tepe üzerine inşa edildi. Başa geçen imparatorlar Roma'yı örnek alarak kentin surlarla çevrili boş alanlarına, halkın günlük yaşantısının büyük bir kısmını geçirdiği, siyasi, adli, ticari ve kültürel olayların cereyan ettiği meydanlar ya da o dönemki adıyla forumlar yaptırdı. Bu forumların en büyüğü ise bugün Beyazıt Meydanı ve çevresinin bulunduğu yerde konumlanmış olan Forum Tauri'ydi (Akşit, 1981). Theodosius Forumu olarak da bilinen Forum; 3. tepede, VII. ve VIII. bölgeler

üzerinde yer alıyordu. Şehrin orta noktasında, birçok caddenin birleştiği bir alanda konumlanmıştı (Arseven, 1989) (Şekil 3.2).

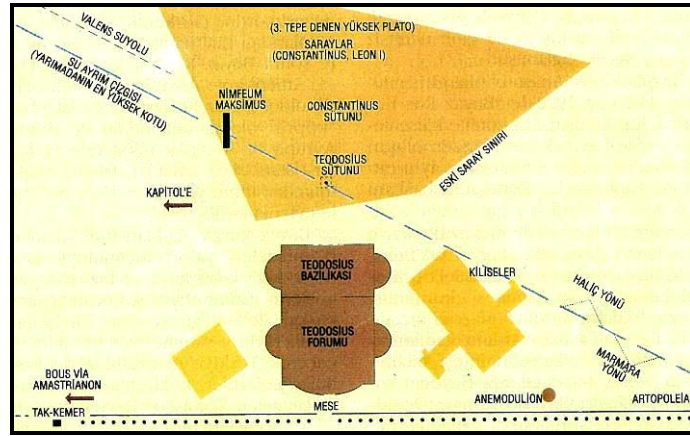


Şekil 3.2: Konstantinopolis'in IV. Yüzyılın Sonundaki Durumu (Mango, 1986; Mantran, 2002)

Tauri Forumu'nun bulunduğu alan, M.Ö. IV. yüzyıl ile M.S. VI. yüzyıl arasında kentin Helen ve Roma dönemi nekropollerini (mezarlıkları) ile kaplıydı. Şehrin yeniden yapılandırılması ve sınırlarının genişletilmesiyle, bu mezarlık alan Konstantinopolis'in ağırlık merkezi oldu. I. Constantinus, IV. yüzyılın başlarında bu alanın kuzeyinde, bugün İstanbul Üniversitesi'nin bulunduğu bölgede; saray, kapitol binası ve devlet görevlileri için dinlenme evleri inşa ettirdi. IV. yüzyılın ikinci yarısında ise, Valentinianus alan yakınlarında, Valens Su Kemerini (Bozdoğan Kemerini) yaptırdı ve su kemerinin sonlandığı, yani bugün Üniversite'nin bulunduğu alanın batısına 372-373 yıllarında Nimfeum Maksimus adında anıtsal bir çeşme inşa ettirdi (Müller-Wiener, 2007). Nimfeum Maksimus'un Teodosius Gölü adı verilen çok büyük bir havuzu bulunmaktaydı. Bu alan, gölün etrafında büyük eğlenceler düzenlendiği, halkın toplandığı büyük bir meydan niteliğindedir. Alanda Iulianus döneminde ise (361-363) ölüm cezaları yerine getiriliyordu (Kuban, 2003). VIII. yüzyılda ise; bu alanda I. Leon saray yaptırdı. Özetle, Forum inşa edilmeden önce de bu alan anıtsal bir çeşme, saray, kapitol binası ve anıtlar ile birlikte bir kent meydanı karakterindeydi (Kuban, 2000).

Forum'un inşasının Valentinianus döneminde (364-378) başladığı, fakat resmi olarak 393'da I. Theodosius tarafından açıldığı bilinmektedir. Bizans döneminde şehrin ana yolu olan Mese'nin üzerinde kurulmuş olması Forum'u, protokol işlerinin ve resmi kabullerin yapıldığı bir alan haline getirmiş, bu dönemde şehrin belli bir bölümü için yönetim ve ticaret merkezi olarak hizmet vermiştir (Ersin, 2007). Forum, Roma'daki Traian Forumu'ndan esinlenerek yapılmıştır. Traian Forumu'nda olduğu gibi bu alanda

da forum ile kapitol binası birbirine yakın inşa edilmiştir (Müller-Wiener, 2007). Bugünkü Sultanahmet Meydanı'ndan başlayarak Aksaray'a uzanan Mese, yaklaşık boyutları 100×120 m olan alanı kuzeyde daha geniş bir parça bırakmak üzere ikiye ayırıyordu (Karlıdağ ve Dökmeci, 1990). VII. ve VIII. bölgeler üzerinde kurulmuş olan Forum, Mese'nin kuzeyinde, bugünkü Cami ile Medrese'nin arasındaki boşlukta konumlanmıştı. Doğu-batı yönünde uzunlamasına bir dikdörtgen biçimindeydi. Mese üzerinde yer alan Zafer Takı, alanın batı sınırını belirliyordu. Mese'nin doğu tarafında, fırıncılar semti olan Artopoleia yer alıyordu. VIII. bölgede, Mese'nin kuzeyinde, Forum'a bitişik olan Theodosiana Bazilikası bulunuyordu (Kuban ve Kahya, 1987). Forumun kuzey sınırını ise, I. Constantinus tarafından yaptırılan saray oluşturuyordu (Kuban, 2003) (Şekil 3.3).



Şekil 3.3: IV. Yüzyıl Sonunda Theodosius (Tauri) Forumu (Kuban, 2003)

Tauri Forumu'nda; Zafer Takı, Theodosius Sütunu, Theodosiana Bazilikası, kiliseler, sarnıçlar, heykeller vb. anıtlar yer alıyordu (Gezgör, 1980). Theodosius Sütunu, Forum sınırları içinde, VIII. bölgede, bugünkü Beyazıt Hamamı'na yakın bir yerdedi (İnciciyan, 1976). XVI. yüzyıl başlarına kadar harap durumda da olsa ayakta kalan sütun, 1517'de Beyazıt Hamamı'nın yapılması sırasında inşaata engel olduğu için tamamen yıkıldı (Ersin, 2007). Zafer Takı ise, Mese'nin ikiye ayrıldığı yolun başında, bugün Simkeşhane'nin bulunduğu alanda yer alıyordu (Milligen, 2003). Dört kaide üzerine dörder sütunla inşa edilmiş olup, üç gözden oluşuyordu (Duyuran, 1957). Takı'n iki ayağının altından ise Bizans'ın su kanalları geçmekteydi ve buradan Forum'a su taşınırdı. 425 yılında dikilen bu Tak, 558 yılındaki depremde yıkıldı (Gezgör, 1980). Tauri Forumu'nun ortasında, VIII. bölgede, Theodosius Sütunu'nun kuzeyinde İmparator'un at üzerinde bronz bir heykeli vardı (Kuban ve Kahya, 1987). Forum'un yakınlarında ise; üzerinde rüzgar yönünü gösteren bir kadın heykeli taşıyan

Anemodulion anıtı vardı (Milligen, 2003). Ayrıca; Eirene, Anastasia ve Aziz Paulos Kiliseleri bulunmaktaydı (Gyllius, 1997). 626'da Avarlar'ın Valens Su Kemerini besleyen su yollarını yıkmaları üzerine, Nimfeum Maksimus alanın su ihtiyacını karşılayamadı ve halk Forum ve çevresine çok sayıda sarnıç inşa etti (Kuban, 2000).

Tauri Forumu ve çevresinin anıtsal dönemi, V. ve VI. yüzyıldır. Çok sayıda anıt ve heykelle bezenmiş olan meydanda, deprem ve yangın gibi olaylar nedeniyle kentin görünümü değişmiş ve Forum daha Bizans Ortaçağı'nda oldukça tahrip olmuştur. VIII. yüzyıldan sonra Forum anıtsallığını ve önemini kaybetmeye başlamış, birçok yapısı da harap olmuştur. X. yüzyılın başlarında alan hayvan pazarı olarak kullanılmaya başlanmış, domuz kasaplarının satış yerleri haline dönüşmüştür (Kuban, 2003). Bu dönemde forumda yel değirmeni ve saman satılan alanlar kurulmuştur (Semerci, 2008). Erken Ortaçağ'da alan üzerinde birçok inşaat yapılmış, 1204'deki Latin istilaları sırasında anıtlarla süslü forum yağmalanmış ve bu tarihten sonra görkemli hali yok olarak, harap ve düzensiz bir Ortaçağ meydanına dönüşmüştür (Kuban, 2003).

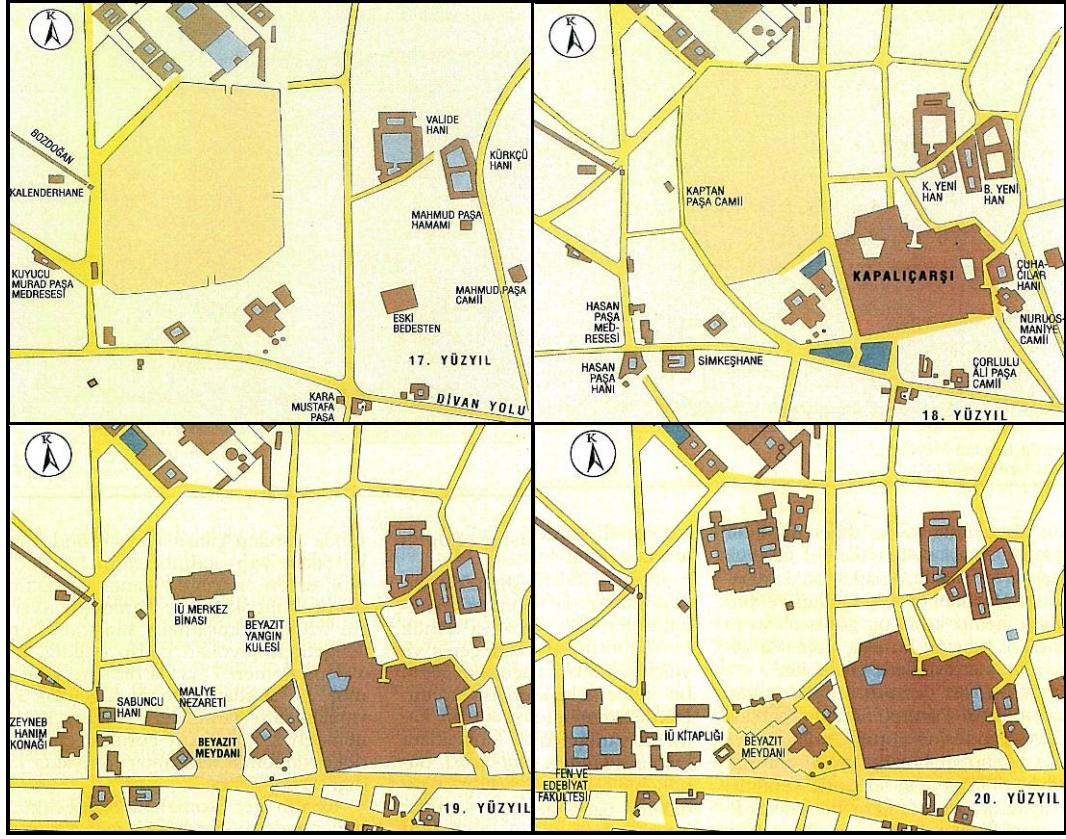
- Osmanlı Dönemi:

1454 yılında Fatih Sultan Mehmed, Tauri Forumu'nun kuzeyinde, Beyazıt tepesinin en yüksek noktasında, ilk Türk sarayı olan Eski Saray'ı inşa ettirmiştir. Eski Saray'ın inşası, 1457'de bitmiş ve Padişah buraya taşınmıştır. Saray dış duvarları su kemerine kadar uzanan geniş bir alan üzerinde kurulmuştur (Kömürciyan, 1988). Evliya Çelebi Seyahatname'sinde, Saray'ın dört köşe bir bina olduğunu, surlarının burçsuz, dişsiz, kalesiz ve hendeksiz olduğunu anlatmaktadır. Surların iç kısmında ise; avlular ve meydanlar, harem odaları ve köşkler bulunduğu bilinmektedir (Demircanlı, 1989).

Fatih Sultan Mehmed'in Sarayburnu'nda Topkapı Sarayı'nı inşa ettirmesiyle bu ilk saraya "Saray-ı Atik" adı verilmiş, yeni saray ise "Saray-ı Cedid" olarak isimlendirilmiştir. İlk dönemlerde Eski Saray'da yaşayan harem halkı sayısal olarak Topkapı Sarayı'ndan fazlayken, 1541'de çıkan büyük yangından sonra bu Saray sadece yaşlı, gözden düşmüş cariyeler ile ölen sultanların annesine, kadınlarına, kızlarına verilerek Kadınlar Sarayı'na dönüşmüştür (Tayşi, 2006). XVIII. yüzyıl sonlarında saray kadınlarının inşa ettirdikleri konak ve saraylarda yaşamaya başlamalarına kadar Eski Saray önemini korumuştur (Artan, 2003).

Fatih Sultan Mehmet, 1456'da değerli malların satışının yapıldığı bir yerin düzenlenmesini istemiş ve İstanbul'un ilk kapalı çarşısının temellerini attırmıştır (Mantran, 2002). Cevahir Bedesten, ardından Sandal Bedesten, daha sonra ise bu yapıların etrafında hanlar yaptırarak, çarşı bölgesi oluşturmuş ve alanın kimliğini güçlendirilmiştir (Cezar, 2002). 1470-1475 yıllarında ise, bugünkü Simkeşhane'nin yerine İstanbul'un en eski Osmanlı Darphanesi'ni yaptırmıştır (Kuban, 2003).

II. Bayezid, padişah olduktan sonra İslam geleneklerine uygun olarak Saray'ın önünde 1501-1506 yıllarında Külliye inşa ettirmiştir (Turalı, 1995). Külliye; cami, medrese, sıbyan mektebi, imaret, kervansaray, tabhaneler, hamam ve türbeden oluşmaktadır. Simetrik esasa göre değil, arazinin büyük bölümüne dağınık bir şekilde yerleştirilmiştir (Cezar, 2002). Külliye'nin yapılmasıyla alan kentin merkezi haline gelmiş, aynı zamanda Türk İstanbul'unu Konstantinopolis'ten ayıran bir özellik de vurgulanmıştır (Kuban, 1998). Külliye yapısının merkezi camidir ve cami avlusu cemaatin toplandığı Bizans dönemindeki forumların işlevini görmektedir. Kentteki sosyal yaşam ise; cami ile çarşı arasında yaşanmaktadır (Yıldız, 2007). Külliye'nin yapımıyla alan, uzun süre hokkabazlıkların, sihirbazlıkların, hayvan terbiyeciliği gibi açık hava gösterilerinin yapıldığı bir meydan olarak kullanılmıştır. Bu alanın ortasında kalan Cami, zamanla çeşitli eşya satan dükkânlarla çevrelenmiştir. Süleymaniye Külliyesi'nin yapılmasıyla ise, meydanın içi giderek yapılaşmaya başlamıştır. Bizans döneminde yavaş yavaş ortadan kalkan anıtsal ve düzenli mimari yerini, Beyazıt Cami ve çevresinde konumlanan karmaşık işlevli, düzenli yapı ile ahşap kulübelerin birbirine karıştığı spontane ve pitoresk bir Ortaçağ pazar meydanı kargaşasına bırakmıştır. Beyazıt Meydanı ve çevresi bu dönemde etrafını saran konut ve dükkanlarla karışmış ağaçlıklı bir meydan görünümündedir (Kuban, 2003). XVII. yüzyıldan sonra şehrin birçok ana caddesinin burada kesişmesi, Kapalıçarşı'nın giriş kapılarından birinin burada bulunması, Ramazan'da Cami avlusunda sergilerin açılması, alanın Tanzimat'tan sonra gezinme alanı olarak kullanılan Direklerarası'na çok yakın olması her an, her sınıftan insanın buradan geçmesine neden olmuştur (Sarıöz, 1996). XVIII. yüzyılda bayramlardan önce getirilen kurban sürüleri burada sergilendiği ve satıldığı için halk arasında Kurban Pazarı olarak adlandırılmaya başlanmıştır. XVII. ve XVIII. yüzyılda çıkan yangınlar ve meydana gelen depremler nedeniyle meydan sürekli biçim değiştirmiş, fakat anıtlarla çevrili sınırını hep korumuştur (Kuban, 2003) (Şekil 3.4).



Şekil 3.4: Beyazıt Meydanı ve Çevresinin Tarihsel Gelişimi (Kuban, 2003)

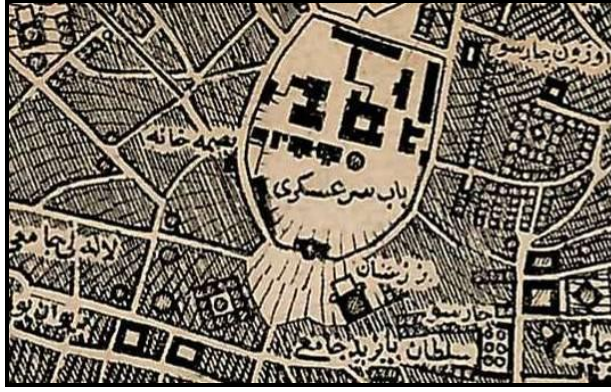
1826 yılında Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılmasından sonra kurulan yeni ordunun idari merkezi olan geniş saçaklı Bâb-ı Seraskeri (Serasker Kapısı), Eski Saray alanı yerine inşa edilmiştir (Şekil 3.5; 3.6). 1866'da ise büyük taç kapısı İstanbul'un en pitoresk Barok saçaklarından biri olan yapı yıkılarak, yerine Fransız Mimar Bourgeois tarafından tekrar inşa edilmiş ve yapı II. Meşrutiyet'in ilanı ile Harbiye Nezareti olarak kullanılmaya başlanmıştır (Kuban ve Kahya, 1987; Kuban, 2003)



Şekil 3.5: 1830'da W.H. Bartlett Tarafından Resmedilen Saçaklı Serasker Kapısı (Pardoe, 1835)

Yeni kapının inşa edilmesiyle dönüşüm hareketleri başlamış, 1880'de Beyazıt Camii'nin dış avlu duvarının yıkılması ve bu alanın meydana dahil edilmesi modern kamusal

eylemlerin bu alanda şekillenmesine neden olmuştur (Yeşilkaya, 2007). Harbiye Nezareti ve giriş aksı kapıları, dört asır şehrin kültür merkezi olan Beyazıt Meydanı'na yön veren Beyazıt Cami ve Külliyesi'nin kible istikametine 45 derece aykırı yönden bir mimari aks oluşturarak, 1860'lı yıllara kadar varlığını sürdüren geleneksel meydan düzenini yok etmiştir (Cansever, 2003) (Şekil 3.7). Merkez kapı binası ve yan köşkler, Cami yüksekliğini kat kat aşmış, kible yönüyle çelişmiş ve camiyi yok sayarak meydana hakim olmuştur. Harbiye Nezareti giriş aksına meydanı boydan boya bölen iki tarafı ağaçlı bir at arabası yolu ve bu yola paralel dükkanlar inşa edilerek meydan parçalanmıştır (Cansever, 1992) (Şekil 3.8). Harbiye Nezareti'nin güç ifadesi taşıyan kapı ve yan kökleri, meydanın yeni dominant unsuru olarak ortaya çıkmış ve büyüklüğü bakımından meydandaki tarihi yapılarla rekabet etmeye başlamıştır (Cansever, 2008).



Şekil 3.6: 1844'de Moltke Tarafından Çizilen Beyazıt Meydanı ve Çevresi (Kayra, 1990)



Şekil 3.7: 1918'de Necip Bey'in Çizdiği Harbiye Nezareti (Kayra, 1990)

Bu dönemde, Harbiye Nezareti çevresinde bir ara Maliye Nezareti olarak kullanılan Fuad Paşa Konağı ve diğer tarafta bulunan Ali Paşa Konağı gibi Tanzimat'ın ünlü sadrazamlarının küçük sarayları yapılmıştır. Harbiye Nezareti'nin Bakırcılar Çarşısı tarafındaki bahçe duvarının altına şimdiki dükkanlar inşa edilmiş, sürücülerin ahır

olarak kullandıkları ve harap durumda olan eski Beyazıt İmarethanesi 1884'te onarılarak, Beyazid Umumi Kütüphanesi'ne dönüştürülmüştür (Kuban, 2003).



Şekil 3.8: 1900'lerin Başında Beyazıt Meydanı'ndan Bir Görünüm (Eken, 1992)

II. Abdülhamid dönemi (1876-1909) başlarında, Cami ile Medrese arasında kalan açık alan çeşitli yiyecek ve eşyaların satıldığı bir sergi alanı halini almıştır (Coşkun, 2007). Alanda kitapçı, berber, kebabçı gibi her çeşit esnafın barakaları vardır. Meydan, seyyar satıcılarla birlikte bütün tarih boyunca olduğu gibi pazar niteliğini hiç kaybetmemiştir. Kurban Bayramı yaklaşınca koyun sürüleri bu alanda sergilenmekte ve satılmaktadır. Meydanın diğer işlevi ise suçluların burada asılmasıdır (Sarıöz, 1996). Bu dönemde, II. Abdülhamid tarafından Fransız Mimar Joseph Antonie Bouvard'a Beyazıt Meydanı için kentsel tasarım siparişi verilmiş, fakat çağdışı kalmış Beaux Arts anlayışı çerçevesinde eğitim görmüş olan Bouvard'ın, alanı görmeden yaptığı tasarımlar uygulanmamıştır (Tümer, 2007). Bu yıllarda Medrese ve Hamam'ın çevresinde iki-üç katlı ahşap ve kagir yapılar bulunmaktadır. Cami'nin önünde ve çevresinde ise Küllük Kahvesi gibi edebiyatçı ve aydınların buluştuğu kahvehaneler dikkat çekmektedir (Kuban, 2003).

- Cumhuriyet Dönemi Sonrası:

Beyazıt Meydanı, 1923-1924 yıllarında Ali Haydar Yuluğ'un Belediye Başkanlığı döneminde yapılan kentsel yenileme projesi kapsamında, Mimar Asım Kömürcüoğlu tarafından düzenlenmiştir. Ortasında eliptik planlı, çift fiskiyeli bir havuz etrafına çiçek tarhları yapılmış, havuzun çevresinde tramvayların dönüş yaptığı bir trafik meydanı inşa edilmiştir (Gültekin, 1996) (Şekil 3.9). Havuz, manzarası ile şehri süslümekte, lağımın masrafsızca temizlenmesine yardımcı olmakta, olası bir yangının büyümesini engellemek için kullanılmakta ve meydanın değişik seviyelerinin birbirine bağlanmasına yardımcı olmaktadır (Çelikkok, 1960).



Şekil 3.9: 1940'lı Yıllarda Trafik Meydanı Olarak Kullanılan Alan (Gülersoy, 1999)

1933'te Üniversitesi'nin kullanımına verilen Harbiye Nezareti binası, önemli bir değişimin başlangıcı olmuştur (Şekil 3.10). 1937-1938'de alan, H. Prost tarafından trafik meydanı olmaktan çıkarılıp, Cami ve Üniversite arasında yaşanan bir mekan haline getirilmeye çalışılmıştır (Şekil 3.11). Medresenin etrafını çeviren ve onu Külliye'den koparan XIX. yüzyıl sonu-XX. yüzyıl başında inşa edilmiş gecekondular ve dükkanlar yıkılmış, Medrese'nin güney cephesine çevre ve yol arasındaki ilişkileri düzenleyen set duvarları inşa edilmiştir. Fakat bu değişiklikler, alan için bir çözüm olmamıştır (Cansever, 1991). XX. yüzyılın ikinci yarısının başlarında; fiskiyeli havuz ile etrafındaki çiçeklik kaldırılmıştır. Meydan ve çevresindeki çınar ağaçları ise kesilmiştir (Gülersoy, 1989). Önce atlı arabalar, sonra tramvaylar tarafından kuşatılan alana, bu tarihten sonra motorlu taşıtlar egemen olmuştur. Taşıt trafiği için geçit ve kavşak noktası haline dönüşmüştür (Cansever, 2008). Vezneciler ile Ordu Caddeleri birbirine bağlanarak üçgen refüjler oluşturulmuş ve alan yolların iki ayrı yöne gittiği bir meydan haline gelmiştir (Sayar, 1958) (Şekil 3.12).



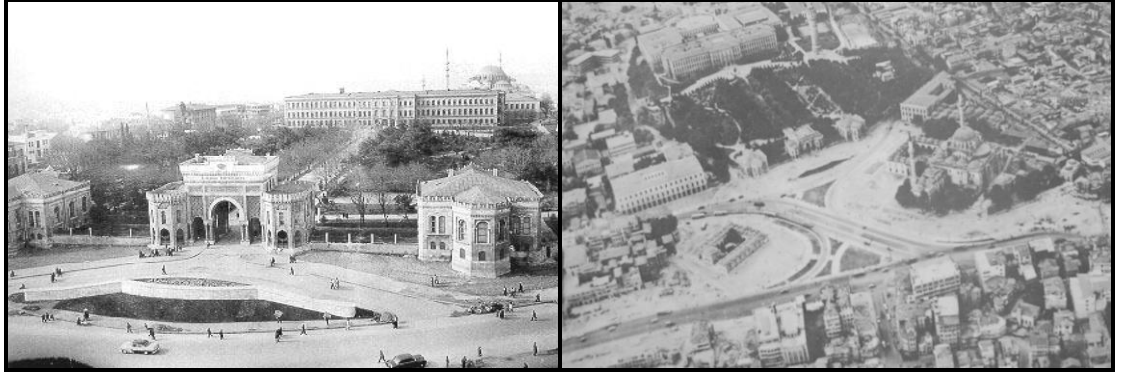
Şekil 3.10: 1940'larda Alanda Yer Alan Eliptik Havuz (Daver ve diğ., 1944)

1956-1957 yıllarında, alanın önünden geçen 9.5 m'lik cadde üzerindeki Simkeşhane ve Hasanpaşa Hanı gibi tarihi yapıların ön cepheleri, trafik sıkışıklığına çare bulmak için

yıkılarak Ordu Caddesi'nin eni 30 m olacak şekilde genişletilmiştir. Ordu Caddesi'nin, var olan anıtların korunması hiçbir şekilde göz önüne alınmadan, karayoluna dönüştürülmesiyle Hamam gibi tarihi yapılar daha yüksek kotta kalmış, Medrese ve Cami yapıları ise karşılıklı iki tepe üzerinde yalnız bırakılmıştır. Ayrıca bu dönemde Ordu Caddesi üzerinde de çok sayıda han ve işyeri kurulmuştur (Kuban, 2003).



Şekil 3.11: 1940'lı Yıllarda Beyazıt Meydanı ve Çevresi (Pervititch, 2003)



Şekil 3.12: Kavşak Haline Gelen Beyazıt Meydanı ve Çevresi (İnceoğlu, 2007; Semerci, 2008)

İstanbul Belediyesi, 1961'de Üniversite'nin önündeki alanın tören yapılan büyük bir yaya meydanı olarak düzenlenmesi için; L. Piccinato, H. Högg ve T. Cansever'in hazırladıkları üç projeden Cansever'in projesini seçmiş, fakat Türkiye'de uygulanacak ilk yaya bölgesi çalışması tümüyle projedeki gibi uygulanmamış ve uygulama bitmeden otopark alanına dönüşmüştür. İlerleyen yıllarda ise yöneticiler meydanda küçük düzenlemeler yapmışlardır (Karlıdağ ve Dökmeci, 1990). Turgut Cansever'in projesinde alanın, turistik ve tarihi bir çarşı yolu olarak düzenlenmesi gerektiği belirlenmiştir. Süleymaniye ile Üniversite arasında kalan kısım kültür sahası olarak meydanın doğal bir uzantısı sayılmış ve alan; Üniversite bahçesi seviyesi, Cami-Medrese seviyesi ve alt meydan seviyesi olmak üzere teraslanıp, 3 ayrı kotta çözülmek istenmiştir. Alanda, yaya trafiği bütünlüğünün sağlanması için Üniversite kapısının önündeki terasın altından bir

tünelle taşıt trafiği geçirilmesi amaçlanmıştır (Aru, 1965). 1961-1962 yıllarında, proje kapsamında yapılan tünel yolla, Şehzadebaşı ile Bakırcılar Caddesi arasında Erken Ortaçağ'dan bu yana kurulmuş olan tüm topoğrafik ve görsel ilişkiler bozulmuş, Eczacılık Fakültesi ve Üniversite girişi Meydan'ın doğal uzantısı olmaktan uzaklaşmış, Bakırcılar Çarşısı'nın karşısında yer alan Dişçilik Okulu'nun ise ön cephesi yıkılmıştır (Semerci, 2008). 1964'te ise Meydan'ın güneyinde, Hamam ile Medrese arasında yer alan büyük bir Üniversite Kitaplığı yapılması için bir yarışma düzenlenmiş, yarışmayı Mimar Şandor Hadi, Sevinç Hadi ve Hüseyin Başçetinçelik kazanmış, fakat bu projenin bir bölümü gerçekleştirilebilmiştir (Kuban, 2003).

1987 yılında İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı tarafından Beyazıt Meydanı Kentsel Tasarım Proje yarışması düzenlenmiş, birinci olarak V. Dökmeci ve Y. Karlıdağ'ın projesi seçilmiştir. Projede; Meydan'ın yaya bölgesi olarak tasarlanması, yer altındaki eserlerin arkeolojik ve turistik açıdan değerlendirilmesi, kültürel bütünlüğü bozan öğelerin kaldırılması, meydanın ticari, sosyal, kültürel, politik ve turistik ihtiyaçlara cevap verecek ve tarihi çevrenin devamlılığını koruyacak şekilde yeniden planlanması temel alınmış, fakat proje uygulanmamıştır (Karlıdağ ve Dökmeci, 1990).

Alana 2002 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından "Kentsel Yaşam Projesi" çerçevesinde, benzerleri Tokyo ve Sydney'de de bulunan "Water Fantasy" adında İstanbul'un ilk ses ve ışık oyunlu havuzu yapılmıştır. Fakat, tramvay yolunun üst paralelinde, Medrese ile Cami arasında konumlanmış olan havuzun estetik ve işlevsel amaçlara hizmet etmesi sağlanamamıştır (Gençtürk, 2006).

Beyazıt Külliyesi gibi Osmanlı erken dönem anıtsal kompleksine ve Zafer Takı gibi geç Roma yapısı kalıntılara sahip olan alan, günümüzde İstanbul Üniversitesi, Beyazıt Devlet Kütüphanesi ve İ.Ü. Merkez Kitaplığı ve Sahaflar Çarşısı ile kültür ve eğitim; Beyazıt Cami ile dini yaşam, Bakırcılar Caddesi'ne yerleşen giyim mağazaları, Cami duvarının altında yer alan dükkanlar, Ordu Caddesi'nin güney tarafında yer alan pasaj, han, oteller ve Kapalıçarşı ile ticaret; alanda yer alan çay bahçeleri ve çevresinde yer alan restoran ve kafeleri ile yemek yeme, rekreasyon ve buluşma noktası olarak hizmet vermektedir. Bugün yoğun turist kullanımına ve sayısız güvercine ev sahipliği yapan alan, ne yazık ki işportacıların ve seyyar satıcıların işgali altında bulunmaktadır.

3.1.2.2. Araştırma Alanını Tanımlayan Önemli Yapılar

Alanda tarihi, mimari ve kültürel bakımdan önemli birçok yapı bulunmaktadır. Bunlar:

İstanbul Üniversitesi: 1826'da Eski Saray yapısı yerine Serasker Kapısı inşa edilmiş, 1866'da ise yapı tekrar Seraskerlik Binası olarak bugünkü şeklinde yaptırılmıştır. 1908'de II. Meşrutiyet'in ilanından sonra Harbiye Nezareti olarak kullanılan bina Cumhuriyet'in ilan edilmesinden sonra İstanbul Darülfünunu olmuş, 1933'den itibaren ise İstanbul Üniversitesi adıyla anılmaya başlanmıştır (Kuban ve Kahya, 1987; Kuban, 2003). Araziye doğu-batı yönünde dikdörtgen planlı olarak uzanan yapı, günümüzde Rektörlük binası olarak kullanılmaktadır. Barok üslubunda olan anıtsal giriş kapısı ise; üç açıklık bir Zafer Takı şeklindedir. Kapının iki yanında 1866'da Sarkis Balyan'a yaptırılan köşkler bulunmaktadır. Bugün Eczacılık Fakültesi tarafındaki köşk Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü olarak, Beyazıt Devlet Kütüphanesi tarafındaki köşk ise Profesörler Evi olarak hizmet vermektedir (Can, 2003; Yıldız, 2007).

Beyazıt Kulesi: 1749'da ilk olarak Süleymaniye'de Ağakapısı Sarayı'nda inşa edilen yapı, 1826'da İstanbul Üniversitesi bahçesine taşınmıştır. İstanbul'un ilk yangın kulesi olan yapı, II. Mahmud tarafından ahşap olarak yaptırılmış, kısa bir süre sonra yanmasıyla, 1828-1829 yıllarında Mimar Senekerim Balyan'a, aynı yerde fakat bu sefer kagir olarak inşa ettirilmiştir (Kuban ve Kahya, 1987) (Şekil 3.13). 1849'da Barok üslubundaki Kule'nin çatısı kaldırılarak üç kat eklenmiş, 1889'da da gönder dikilerek bugünkü halini almıştır (Batur, 2003). 85 m yüksekliğinde olan kulede günümüzde yangın gözetleme ve meteorolojik ölçümler yapılmaktadır (Tayşi, 2006).



Şekil 3.13: 1880 Yılında Serasker Kapısı ve Beyazıt Kulesi (Özends, 2005)

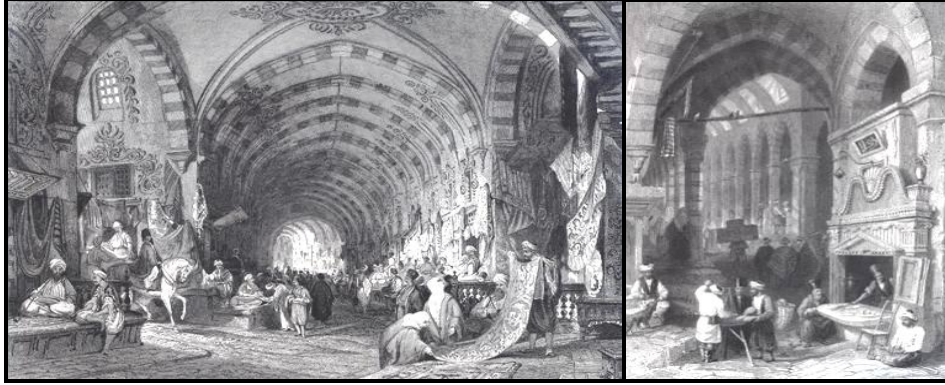
Bakırcılar Çarşısı: XIX. yüzyılın ikinci yarısında, Serasker Kapısı'nın avlu duvarı altına arazinin eğiminden yararlanılarak inşa ettirilen tonozlu dükkanlara ve karşısında yer alan

Dişçi Mektebi'nin altındaki dükkanlara bakırcılar yerleştirilmiştir. Fakat, XX. yüzyılın ikinci yarısında Vezneciler Caddesi ile Bakırcılar Caddesi'ni bağlayan tünel-yol yapımıyla bu karşılıklı dükkanların bağı koparılmış, daha sonra Dişçi Mektebi'nin istimlak edilip buradaki bakırcı dükkanlarının boşaltılmasıyla, alan çarşı havasını kaybetmiştir (Kayaoğlu, 2003). Bugün caddeye adını veren bakırcı dükkanlarının çoğu, yerlerini giyim mağazalarına bırakmıştır.

Beyazıt Devlet Kütüphanesi: Beyazıt Külliyesi'nin bir parçası olan İmaret Binası, ortası şadırvanlı bir avlu etrafında kubbeli mekanlardan meydana gelmektedir. Solunda ise yine kubbelerle örtülü kervansaray binası bulunmaktadır. Kervansaray'ın Eski Saray tarafındaki yan cephesine, XIX. yüzyılda Serasker Kapısı yapıldıktan sonra Askeri Lojman eklenmiştir. Bu bina daha sonra Dişçilik Okulu olmuş, 1960'tan sonra yapılan düzenleme çalışmaları sırasında yarı cephesinden kesilmiştir (Eyice, 2003). İmaret Binası ise, bir süre ahır olarak kullanılmış, 1869'da İstanbul'da genel bir kütüphane kurmak amacıyla Maarif Nezaretine devredilmiştir. 1884'te Kütüphane-i Umumi-i Osmani adıyla, Avrupa ülkelerindeki milli kütüphanelerin işlevini üstlenmesi amacıyla açılmıştır. 1974'te bitişikteki eski Dişçilik Okulu kütüphaneye tahsis edilmiş ve bu bina da 1984'te hizmete girmiştir (Koç, 2003). Bu tarihten itibaren T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı'na bağlı olan ve Beyazıt Devlet Kütüphanesi adını alan yapıda, günümüzde restorasyon çalışmaları yapılmaktadır.

Kapalıçarşı: Dünyanın en eski ve en büyük kapalı çarşısı olarak bilinmektedir (Ayyıldız, 1999). Fatih Sultan Mehmet tarafından XV. yüzyılın ikinci yarısında, ahşap olarak yapılan 2 taş bedesten ile kurulmuş, zamanla onları çevreleyen açık pazarlar üstleri kiremitli tonozlu çatılarla örtülerek yollar ve galeriler kompleksi haline dönüşmüştür. Kanuni devrinde ilaveler yapılarak genişletilen yapı, 1898'de kagir olarak küçük bir şehir gibi halka açılmıştır. Yaklaşık 30.7 hektar yüzölçümünde, 66 kadar sokağı, 4.000 kadar dükkânı olan kompleks, 3 ana bölümden oluşmaktadır. İç Bedesten (Eski-Cevahir), çarşının esas çekirdeğini oluşturmaktadır. Bizanslıların aynı yerde bulunan ticaret merkezinin temelleri üzerine oturtulmuştur. Sandal Bedesten (Yeni-Küçük) ise çarşının ikici çekirdek binasını oluşturmaktadır. Çarşının üçüncü bölümü ise; bu iki bedestenin etrafındaki sokak yapısından oluşmaktadır. Doğu çarşısı özelliğini

gösteren karakteri; zamana, ihtiyaçlara ve yaşanan gelişmelerle göre biçim almıştır (Özdeş, 1998; Gülersoy, 2003) (Şekil 3.14).



Şekil 3.14: Kapalıçarşı'ya Ait Gravürler (Allom, 2006; Sevim, 2002)

Hakkı Tarık Us Kütüphanesi: Beyazıt Külliyesi'nin bir parçası olarak yapılmış olan Sıbyan Mektebi günümüzde Hakkı Tarık Us Kütüphanesi olarak kullanılmaktadır. İkisi de kubbeli çifte mekandan oluşmaktadır (Eyice, 2003). Nadir gazetelerin ve dergilerin yer aldığı sürekli yayınların bulunduğu, çoğu divan eseri olan yazmaların ve basma kitapların yer aldığı geniş bir koleksiyona sahiptir (Koç, 2003). Beyazıt Camisi'nin güney köşesinde yer alan Kütüphane, 2003 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığı bünyesine katılmış ve Beyazıt Devlet Kütüphanesi'ne devredilmiştir.

Sahaflar Çarşısı: 1460'larda Kapalıçarşı'ya yerleşen sahaflar, 1894'te meydana gelen büyük depremden sonra, çarşı çok zarar görüp onarılması uzun sürünce Kapalıçarşı'yı terk etmişler, bugünkü çarşı alanında bulunan hakkakların yanına yerleşmişlerdir. Bu tarihten sonra Hakkaklar Çarşısı olarak anılan alan Sahaflar Çarşısı ismini almıştır. 1950'de Çarşı'nın büyük bir yangın geçirmesinden sonra, belediye yanan çarşığı yeniden yapmış ve 1952'de yapımı biten dükkanlar sahaflara kiralanmıştır. 1977'de Beyazıt Meydanı işportacıların işgaline uğramıştır. Belediye bunu önlemek için kitapçılık ve kırtasiyecilik yapan işportacılara geçici olmak koşuluyla çarşıda yer vermiş, fakat bu çarşının bütün düzenini ve çehresini değiştirmiştir. İşportacılar kendilerine gösterilen yerlerin üstünü tahtalarla baraka biçiminde kapatarak dükkan durumuna getirmiştir (Kaynardağ, 2003). 1980'den sonra Çarşı'ya bugünkü hali kazandırılmıştır, İbrahim Müteferrika büstü ve etrafına yeşil alan inşa edilmiştir. Bugün Çarşı'daki dükkanların %4-5'i sahaf olarak çalışmaktadır. Diğer dükkanlar ise, kırtasiye malzemesi satar niteliğe gelmiş, asıl özelliğini kaybetmiştir (Çmar, 1994).

II. Beyazıt Cami: Beyazıt Külliyesi'nin bir parçası olan Cami, 1500-1505 yılları arasında inşa edilmiştir. Mimarı kesin olarak bilinmemekle birlikte Yakub Şah Bin Sultan Şah olduğu sanılmaktadır. Ortasında bir şadırvan vardır. Avlu revaklı olup, 24 kubbelidir (Akşit, 1981). Cami'ye iki yandan katılan beşer kubbeli tabhane mekanla ters "T" planı oluşturmaktadır. Beyazıt Meydanı'na açılan kapısı "Meydan Kapısı", üniversite önündeki kapısı "Eski Saray Kapısı" ve eski Beyazıt Devlet Kütüphanesi'ne açılan kapısı "İmaret Kapısı" olmak üzere üç kapısı bulunmaktadır (Kuban ve Kahya, 1987). Günümüzde cami ve avlusunda restorasyon çalışmaları yapılmaktadır.

II. Beyazıt Türbesi: Caminin güney cephesinde Yavuz Sultan Selim tarafından yaptırılan, sekizgen biçimli, üzeri kubbeyle örtülü II. Beyazid ve kızı Selçuk Hatun'nun türbeleri bulunmaktadır (Yüksel, 1983). Alana XVII. yüzyıldan XX. yüzyılın ilk yıllarına kadar çeşitli devlet ileri gelenleri, saray mensupları ve bunların ailelerinin gömüldüğü bilinmektedir. Ayrıca, burada Mimar Fossatti tarafından Tanzimat Dönemi üslubunda yapılmış olan Sadrazam Reşid Paşa türbesi de yer almaktadır (Eyice, 2003).

Türk Vakıf Hat Sanatları Müzesi: Külliye'nin bir parçası olan Medrese, Cami'nin kuzeybatısında bulunmaktadır. Yusuf Bin Papas tarafından yapılan yapı, 1506-1507 yıllarında bitmiştir. Hücrelerin "U" oluşturacak bir düzende dizildiği medrese, 25 kubbelidir (Yüksel, 1983). Avlu ortasında şadırvan vardır. 1940'larda onarım geçiren yapı, 1943'te Belediye Şehir Kitaplığı'na dönüştürülmüş, 1979'da tekrar restore edilmeye başlanmış ve 1983'te Türk Vakıf Hat Sanatları Müzesi buraya taşınmıştır. Vakıflar Genel Müdürlüğü'ne bağlı olan Müze'de günümüzde yazma eserler ve değerli hat örnekleri sergilenmektedir (Eyice, 2003, Kuban ve Kahya, 2003).

Beyazıt Hamamı: Külliye'nin bir parçası olan Hamam, Cami'nin uzağında yer almaktadır. Tauri Forumu'nda bulunan Theodosius Sütunu'nun yıkık parçaları temelinde kullanılarak, 1500-1505 yılları arasında inşa edilmiştir (Eyice, 2003). Erkekler ve kadınlar hamamına sahip bir çifte hamamdır (Haskan, 1995). Hamam 1930'lu yıllara kadar çalışmış, bu tarihten sonra ise bir kısmı depo, bir kısmı demirci atölyesi olmuş, bir kısmı ise kendi haline bırakılmıştır. 1950-1960 yılları arasında yıktırılması gündeme gelen Hamam, İ.Ü. Rektörlüğü tarafından kütüphane ve okuma salonlarına dönüştürmek üzere tamir edilmiş, fakat bu proje gerçekleşmemiş ve hamam

eskisinden daha bakımsız bir hal almıştır (Eyice, 2003). Günümüzde ise, İstanbul Üniversitesi tarafından restore edilmektedir.

Orhan Kemal İl Halk Kütüphanesi: Ordu Caddesi üzerinde yer alan yapı, Bizans Dönemi'nde Forum Tauri'nin batı sınırını oluşturan Zafer Takı'nın bulunduğu alanda inşa edilmiştir. Fatih Sultan Mehmed bu alanda ilk Darphane Binasını inşa ettirmiş, 1726'da para basımının Topkapı Sarayı'nda yeni yaptırılan Darphane'ye aktarılmasıyla yapı, Simkeşane'ye dönüştürülmüştür. 1957-1958 yıllarında Ordu Caddesi'nin genişletilme çalışmaları sırasında harap durumda olan yapının ön cephesinin batı kanadı yıkılmış, 1974-1976 yılları arasında restore edilmiş ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne kiralanarak Orhan Kemal İl Halk Kütüphanesi olarak kullanılmaya başlanmıştır. Bu onarım sırasında yapının mevcut olmayan ön kanatı yerine Zafer Takı'nın kalıntıları açık hava müzesi anlayışıyla yerleştirilmiş, avlusuna ise üç katlı bir pasaj inşa edilmiştir (Cantay, 2003; Müller-Wiener, 2007).

İ.Ü. Eczacılık Fakültesi: 1867'de Fransız Mimar Bourgeois tarafından Fuad Paşa Konağı olarak inşa edilen yapı, bir süre Maliye Nezareti olarak kullanılmış ve daha sonra İstanbul Üniversitesi'ne verilmiş ve bir kat daha çıkılarak Eczacılık Fakültesi olarak kullanılmaya başlanmıştır (Kuban ve Kahya, 1987). Zemin katında yayaların geçişi için düzenlenen bir arkadlı yol sistemi dikkat çekmektedir (Yeşilkaya, 2007).

Bu tarihi yapıların yanı sıra alan çevresinde; Ordu Caddesi'nin güneyinde, Simkeşane'nin yanında yer alan, 1745'te Çelebi Mustafa'ya inşa ettirilen Seyyid Hasan Paşa Külliyesi'ne ait Hasanpaşa Hanı vardır (Cantay, 2003). 1864'te Zeyneb Kamil Hanım tarafından yaptırılan İstanbul'un ilk kagir konaklarından birinin bulunduğu alana 1941-1942 yıllarında, mimari projesi çizilen Emin Onat ve Sedat Hakkı Eldem tarafından çizilen İ.Ü. Fen-Edebiyat Fakültesi inşa edilmiştir (Tanman, 2003). Vezneciler Caddesi'nde Fen Fakültesi'nin önünde, günümüzde İ.Ü. Güzel Sanatlar Bölümü'ne ait olan ve XVII. yüzyıl başında inşa edilen Kuyucu Murad Paşa Külliyesi yer almaktadır (Çobanoğlu, 2003). Vezneciler Caddesi'nde Beyazıt Hamamı'nın arkasında, bugün İ.Ü. Avrasya Enstitüsü olarak kullanılan, 1745'te inşa edilen Seyyid Hasan Paşa Külliyesi'ne ait Medrese binası bulunmaktadır (Yavaş, 2003).

3.2. YÖNTEM

Bu tez çalışması ile; yaya bölgelerinin tercih edilme nedenleri, kullanım biçimleri ve amaçları, kentlilerin ihtiyacını ne ölçüde karşıladıkları, kente katkıları ve yaya bölgelerinin planı ve tasarımı ile kullanıcıların mekansal davranışları arasındaki ilişki açıklanmaya çalışılmıştır. Bu amaç doğrultusunda, örnek alan seçilerek konunun daha ayrıntılı olarak ele alınması sağlanmıştır.

Örnek alan olarak Beyazıt Meydanı ve çevresinin seçilmesinde;

- Türkiye’de yayalaştırma çalışmasının yapıldığı ilk meydan olması,
- İstanbul’un kentsel kimliğinde önemli bir odak noktası ve prestij ögesi olması,
- Tarihin farklı dönemlerinde farklı amaçlarla kullanılan bir kentsel mekan olması,
- Günümüzde tarihsel, kültürel, ticari, dini, eğitim, mimari, rekreasyonel ve turistik özellikler taşıması,
- Kullanım çeşitliliği ve güncel sorunların bulunması nedenleri etkili olmuştur.

Çalışmada öncelikle kentsel mekan, kamusal mekan, yaya kavramı, yaya bölgeleri kavramı ve tipleri, yaya bölgelerinin tarihsel gelişimi, kente katkıları ile planlama ve tasarım ilkeleri konularında literatür taraması yoluna gidilmiş, bu kapsamda konu ile ilgili bilgiler kaynak gösterilerek tanımlanmış ve amaç doğrultusunda değerlendirmeler yapılmıştır.

Araştırma alanı olarak seçilen Beyazıt Meydanı ve çevresi, tarihsel süreç içerisinde incelenmiş, araştırma alanını tanımlayan önemli yapılar açıklanmış ve alanın güncel durumu fotoğraflar, gözlemler ve çeşitli araştırmalarla ortaya koyulmaya çalışılmıştır. Araştırma alanının geçirdiği değişimi gözler önüne serilebilmek için; Mango (1986), Necip Bey (Kayra, 1990), Moltke (Kayra, 1990), Mantran (2002), Pervititch (2003) ve Kuban (2003)’in haritalarından; Bartlett (Pardoe, 1835), Allom (2006) ve Sevim (2002)’in gravürlerinden; Daver, Resman ve Günay (1944), Kayra (1990), Eken (1992), Gülersoy (1999) ve Özendes (2005)’in fotoğraflardan yararlanılmıştır. Ayrıca “Gözlem Yöntemi” için; Morval (1985), Winett (1991), Yıldız ve Şener (2006); “Mekansal Dizin Yöntemi” için; Hillier ve Hanson (1984), Hillier (1996), Peponis, Wineman, Rashid,

Kim ve Bafna (1997), Jiang ve Claramunt (2002), Seçkin (2004) ve Özer (2006); “Anket Yöntemi” için ise, Akalp (2004) ve Baş (2006) gibi kaynaklara başvurulmuştur.

Beyazıt Meydanı ve çevresinde; fiziki ve sosyal mekan analizlerinin yapılabilmesi, yaya kullanımlarının ve tercihlerinin irdelenebilmesi için üç farklı yöntem kullanılmış, bu yöntemler birbiriyle desteklenip ilişkilendirilerek değerlendirmeler yapılmıştır.

3.2.1. Gözlem Yöntemi

Araştırma alanı olarak seçilen Beyazıt Meydanı ve çevresinde, kullanıcıların alanı nasıl algıladıkları, yaya hareketini kolay gerçekleştirip gerçekleştiremedikleri, mekanı kullanım biçimleri ve amaçları gibi bilgilerin elde edilmesi, tasarımdaki sosyal, psikolojik ve davranışsal boyutun incelenmesi ve farklı zaman dilimlerinde alanı ziyaret eden kullanıcıların mekansal davranışlarının ortaya koyulabilmesi amacıyla gözlem çalışması yapılmıştır.

Bu yaklaşım, mekansal davranışı öznel bir deneyim olarak algılamakta ve çevrenin etkisini birey açısından anlamaya çalışmaktadır (Morval, 1985). Mekansal davranış, çevre-davranış çalışmalarının özünü oluşturmakta ve gerek mekanı, gerekse davranışları etkileyen birçok faktörü içinde barındırmaktadır (Edgü, 2003).

Mekanın biçimsel yapısı ile hareket yoğunluğu arasındaki ilişki doğal hareketlilik prensibi olarak isimlendirilmektedir. Kamusal alandaki yaya hareketinin dağılımı, mekansal davranışı belirlemede oldukça önemlidir (Hillier, 1996). Mekansal davranış, doğal hareketliliği temel alır. Hareketin kaynağının insan olmasından dolayı, kullanıcı çeşitliliği ve davranış farklılıkları doğal hareketlilik üzerinde etkilidir. Biçimsel yapı, doğal hareketliliği üretir, ona yön verir ve alandaki yaya hareketini sağlayan tek neden olmasa da temel nedendir (Tatal, 1999).

Yöntem; kişilik, biliş, duygu gibi insan kaynaklı değişkenlerden çok, çevre kaynaklı değişkenler üzerine odaklanmakta ve her ne kadar kullanıcı davranışlarını açıklamada birey kaynaklı değişkenlerin varlığını kabul etse de davranışın asıl belirleyicisinin çevre olduğunu öne sürmektedir (Winett, 1991). Beyazıt Meydanı ve çevresinde yönteminin uygulanabilmesi için, alana ilişkin kullanım değerlerinin belirlenmesi esas alınmıştır.

Yıldız ve Şener (2006) kullanım değeri kavramını; alanda gerçekleştirilen aktivitelerin çeşitliliği, bu aktivitelerin gerçekleştirilme sıklığı, alanın belirli bir zaman dilimindeki kullanım yoğunluğu ve ziyaretçilerin mekanda kalış süresi ile ilişkilendirmiştir.

Yöntem uygulanmadan önce, alanın bütünüyle en iyi hangi noktalardan gözlemlenebileceği, bunun için kaç kişilik gözlem grupları oluşturulması gerektiği, yapılan sayımlarda aynı kullanıcıların alanda tekrar sayılmaması ve diğer hataların önlenmesi için neler yapılması gerektiği gibi ön çalışmalar yapılmıştır. Ayrıca yapılan ön çalışmalarla, alanda gerçekleştirilen aktiviteler belirlenmiş ve buna göre bir gözlem haritası ve tablosu oluşturulmuştur. Alanda 4 kişilik bir gözlem grubuyla, 4 farklı noktada gözlemler yapılarak, arazi çalışmaları gerçekleştirilmiştir (Şekil 3.15). Yapılan ön çalışmayla fiziksel niteliğin, boyutun, düzenin, sınırın, konumun ve ulaşılabilirliğin, alanın kullanıcılar tarafından algılanmasını etkilediği ve alanda gerçekleştirilen aktivitelere ve yaya hareketlerine yön verdiği görülmüştür.



Şekil 3.15: Dört Bölgeye Ayrılan Gözlem Alanı

Yayalar, kentsel açık alanlarda mekansal ilişki kurabilecekleri farklı alanlara yönelmektedir. Örneğin; mevcut mekanın kullanılabilirliği zayıf ise, kullanıcı kendine alternatif mekanlar oluşturur ve yaya hareketini bu doğrultuda sürdürür (Tatal, 1999).

Bunun yanı sıra ise; farklı mevsim, gün ve saatte, farklı yaş ve cinsiyet grubundaki kullanıcılar farklı mekansal davranışlarda bulunmaktadır. Örneğin; gürültü, sıcaklık, ışık düzeyleri vb. çevresel faktörler, kişinin mekana gelişini ya da mekanda kalış süresini etkileyebilmektedir. Bunun yanında; doğum yeri, oturma süresi, ulaşım tarzı, kültürel öğeler, eğitim, kişilik özellikleri, psikoloji ve sosyal statünün kişinin mekansal davranışı üzerinde etkileri söz konusudur (Morval, 1985).

Ön çalışmaların ve yapılmış benzer araştırmaların incelenmesi sonucu, alanda yapılacak gözlem çalışması için cinsiyet, yaş grubu ve aktivite değişkenlerinin yöntemin temelini oluşturması uygun bulunmuştur. Buna göre; erkek ve kadın olmak üzere 2 cinsiyet grubu; 17 yaş altı, 17-30 yaş arası, 31-45 yaş arası, 46-60 yaş arası ve 60 yaş üstü olmak üzere 5 yaş grubu ve yürüme, dinlenme, sohbet etme, bekleme, yeme/içme, alışveriş, spor/oyun, fotoğraf çekme, okuma, kuş yemleme ve uyuma olmak üzere 11 aktivite grubu belirlenmiştir. Esas alınan bu üç değişkene göre, gözlemlerin gerçekleştirildiği her gün ve saat için ayrıntılı “Gözlem Tabloları” ortaya konulmuş ve “Mekansal Davranış Haritaları” oluşturulmuştur.

Gözlemler; mevsimsel değişimlerin ve farklı günlerin kullanıcı tercihlerinde ne gibi değişikliklere yol açtığını açıkça ortaya koymak amacıyla yaz ve kış mevsimlerinde, hafta içi ve hafta sonu birer gün olmak üzere yapılmıştır. Aynı mevsimde hafta içi ve hafta sonu günlerinde gerçekleştirilen gözlemlerde; hava sıcaklığı, rüzgar vb. iklimsel ve çevresel koşulların benzer olmasına dikkat edilmiştir. Yapılan benzer çalışmalar dikkate alınarak gözlemlerin sabah saat 09:00 ile akşam saat 21:05 saatleri arasında sürdürülmesi uygun bulunmuştur. Kullanıcı yoğunluğu ve gözlemcinin dikkatinin dağılmaması amacıyla alanda gözlem süresi beş dakika olarak belirlenmiş ve gözlemler sabah (09:00-09:05), öğle (12:00-12:05), öğleden sonra (15:00-15:05), akşam üstü (18:00-18:05) ve akşam (21:00-21:05) olmak üzere üç saat ara ile birbirini takip eden beş saat diliminde gerçekleştirilmiştir. Saat dilimlerinin belirlenmesinde çalışma alanında yapılan ön çalışmalar etkili olmuş ve alanda kullanıcı tercihlerinin değiştiği saat aralıkları esas alınmıştır. Gerçekleştirilen gözlemlerle alanda, insan ve çevre arasındaki karşılıklı etkileşim derinlemesine incelenmiştir. Burada temel alınan nokta ise; yaya bölgelerinde var olan sosyal yaşamı anlama ve bunun fiziksel çevreyle olan ilişkisini analiz etme düşüncesi olmuştur.

3.2.2. Mekansal Dizin (Space Syntax) Yöntemi

Araştırma alanı olarak seçilen Beyazıt Meydanı ve çevresinde, morfolojik analizin yapılabilmesi, alandaki yaya hareketlerinin ve yaya kullanımlarının matematiksel bir bakış açısıyla değerlendirilebilmesi, alana ait tasarımının incelenebilmesi, alandaki mevcut tasarım eksikliklerinin belirlenebilmesi ve bu eksikliklerin nedenlerinin ve çözümlerinin ortaya koyulabilmesi amacıyla mekansal dizin analizi yapılmıştır.

Mekansal dizin, insan ile insanın yarattığı çevre arasındaki ilişkilerin incelenmesinde kullanılan bir yöntemdir (Hillier ve Hanson, 1984). Mimari yapılar, kentsel alanlar, ulaşım alanları gibi bina ölçeğinden kent ölçeğine kadar uzanan mekansal boyutun biçimsel yapısı ile mekandaki kullanıcıların davranışları arasındaki ilişkileri bilgisayar programı yardımıyla sayısal olarak değerlendirmektedir (Hillier, 1996; Tural, 1999).

Mekansal dizin yöntemi, mekanı ele alışı bakımından diğer yöntemlerden farklı olarak, hem tasarım öncesine hem de kullanım sürecine yönelik yaklaşımlar sunar (Özbek, 2007). Tasarıma yardımcı, tasarımı sınayan ya da varolan tasarımın yanlışlarını ortaya koyan bir araçtır. Bu nedenle de mekansal tasarıma objektif bir bakış açısı sağlamaktadır (Altınöz, 2003). Özellikle tasarımın kullanıcı gözüyle okunabilirliğini ölçmek açısından önemli bir yaklaşımdır (Edgü, 2003).

Mekansal dizin yönteminde, gama ve alfa analizleri olmak üzere iki çeşit analiz yapılmaktadır. Gama analizleri ile binaların iç mekan düzeni ve mekanlar arası ilişkiler incelemektedir (Tural, 1999). Alfa analizleriyle ise; sokak, meydan, yolların oluşturduğu şehir dokuları gibi binaların dışında kalan kentsel dokuları değerlendirilir. (Hillier ve Hanson, 1984). Bu nedenle araştırma alanı olan Beyazıt Meydanı ve çevresi, kentsel alan niteliği göstermesi nedeniyle alfa analizi ile incelenmiştir.

Yönteminin uygulanması amacıyla üretilen çeşitli yazılımlar vardır. Bu yazılımlardan biri de kentsel mekanlarda yapılan morfolojik çalışmalarda kullanılan Axwoman.avx yazılımıdır. GIS Arcview programının bir uzantısı olan Axwoman, kentsel mekanlardaki erişilebilirlik ve doğal hareketlilikle ilgili analitik ölçümlerin yapılmasında kullanılmaktadır (Jiang ve diğ., 1999).

Bu yöntemle yapılan çalışmanın ilk aşaması, açık alan sınırlarının belirlenmesidir. Burada yöntemin doğru sonuç verebilmesi için mekan yapısını gösteren haritanın 1/1.250 ile 1/10.000 ölçekleri arasında olması gerekir. Bunun yanı sıra, alandaki yapılar haritaya işaretlenmiş, alana ve yapılara giriş yerleri belirlenmiş olmalıdır. Bu şekilde hazırlanan sayısal haritalar üzerine konveks ve aksiyel haritalar çizilerek istenilen değerler program yardımıyla hesaplanabilmekte ve alanın mekansal biçimlenmesi bir takım sayısal verilerle değerlendirilebilmektedir. Analizde öncelikle konveks mekan

haritaları hazırlanmakta, daha sonra konveks mekanlar içinden geçen aksiyel doğru haritaları çizilmektedir (Hillier ve Hanson, 1984).

Konveks mekanlar, açık alanları da içine alan mekanlar setini ifade ederler ve mekanı kullanan kişiler üzerinde yönlendirici olurlar (Tutal, 1999). Matematiksel anlamda mekanın içerisinde herhangi bir noktadan diğer bir noktaya çizilen bir doğrunun mekan sınırının içerisinde kalması koşuludur. Diğer bir deyişle konveks mekan, içerisinde kalan her noktayı görebileceğimiz bir mekan olarak tanımlanabilir. Bu şekilde konveks mekanların ve bu mekanların birbirleriyle ilişkilerinin gösterildiği haritanın oluşturulmasıyla konveks harita elde edilmiş olunur (Altınöz, 2003). Aksiyel harita ise, sayısallaştırılmış ve ölçekli bir harita üzerinde, bakış mesafesi içinde kalan ve bir noktadan diğer bir noktaya, herhangi bir engelle karşılaşmadan çizilebilen en uzun, doğrusal ve en az sayıdaki doğruların çizilmesi ve alandaki tüm diğer aksiyel doğruların bu doğruya eklenmesiyle oluşturulur. Bu doğru setleri, aksiyel haritayı oluşturmaktadır (Hillier ve Hanson, 1984; Klarqvist, 1993; Peponis ve diğ., 1997). Burada, alanda yer alan duvar, parmaklık vb. öğeler görüş açısını engelleyen unsurlar olarak anlaşılır. Bu şekilde hazırlanan aksiyel doğrular, kullanıcıların alanda yürüyerek takip edebilecekleri olası güzergahlardır (Dağ, 2005). Hazırlanan aksiyel harita sayesinde, alanın mekansal yapısı ve özellikleri hakkında bilgi edinmek mümkün olmaktadır (Thomson, 2003).

Axwoman yazılımı ile gerçekleştirilecek analizde mekansal yapıyı ortaya koymak amacıyla aksiyel haritada yer alan doğrulara ilişkin; derinlik (depth), bağlantılılık (connectivity), kontrol (control), bütünleşme (integration) gibi değerler hesaplanmaktadır (CASA, 2008).

Derinlik, bir yere ulaşmak için birden fazla kesişen mekandan geçme durumunda ortaya çıkar (Hillier ve Hanson, 1984). Ulaşılabilecek olan mekan, yön değiştirme açısından az bir değere sahipse bu duruma sıklık, aksine derinlik denir. Burada önemli olan her mekanın, sistemdeki diğer tüm mekanlarla olan ilişkisinin bir değer olarak gösterilebilmesidir (Sarı, 2003). Bir aksiyel haritasında, herhangi bir doğruya direkt olarak bağlanan doğru sayısı ise, bağlantılılık değerini verir. Bu, bir aksiyel doğruya en yakın doğruların sayısını ifade eder. Kontrol değeri, bir aksiyel doğrunun diğer doğrularla olan ilişkisinin derecesini gösterir (Jiang ve Claramunt, 2002). Alandaki potansiyel

hareketliliğin belirlenmesinde en önemli değer ise bütünleşme değeridir (Hillier, 1996). Bütünleşme değerleri, bir mekandan diğerine ulaşmak için kullanılan doğruların hesaplanıp, ortalamasının alınmasıyla elde edilmektedir. Bu değerle, aksiyel doğrunun sistemde ne kadar kullanılıp kullanılmadığı sorgulanmaktadır. Bütünleşme değeri yüksek olan akslar, sistemdeki diğer akslara ulaşmak için daha az sayıda doğruya ihtiyaç duymaktadır. Bütünleşme değeri yüksek olan aksların sistem içindeki erişilebilirliği, bütünleşme değeri düşük olan akslara oranla daha fazladır ve bu akslar ana güzergah olarak seçilmeye daha uygundur (Özer, 2006; Güler, 2007).

Mekansal dizin yönteminde, mevcut hareket modellerinin geliştirilmesi ya da yeni hareket modellerinin oluşturulmasında biçimsel yapıya bağlı olarak doğal hareketliliği temel alan değerlendirmeler yapılmaktadır. Doğal hareketlilik, kentsel alanların içlerinde barındırdıkları aktivitelerin alanda yarattığı çekicilikten çok mekanın biçimsel yapısına göre oluşur ve bütünleşme değeri ile ölçülür (Hillier, 1999). Doğal hareketin yani kullanıcı yoğunluğunun yüksek olduğu noktalarda bütünleşme değeri de yüksek çıkmaktadır. Bütünleşme değeri, bir alandaki potansiyel yaya hareketinin tahmin edilmesinde en önemli ölçüttür. Yani bir mekan bütünleşmişse, o mekandaki yaya yoğunluğu da fazla demektir (Hillier, 1996). Bu sayede alanda yoğun ya da seyrek kullanılan mekanlar saptanmakta, kullanıcıların mekansal tercihleri ve hangi aksları güzergah olarak seçtikleriyle ilgili matematiksel verilere ulaşılmaktadır (Seçkin, 2004).

Bu çalışmada, Beyazıt Meydanı ve çevresine ait hareketliliğin ve ulaşılabilirliğin ölçülmesi için alanın bütünleşme değerini ortaya koyan “Mekansal Bütünleşme Haritaları”ndan yararlanılmıştır. Alan için iki ayrı Mekansal Bütünleşme Haritası hazırlanması uygun bulunmuş, buna göre; alanda en yüksek bütünleşme değeri aralığına sahip aksların, gözlem çalışması sonucu elde edilen Mekansal Davranış Haritaları’yla ne derecede ilişkili olduğu incelenmiştir. Bu haritalardan birincisi alandaki tüm kültürel veriler dikkate alınarak hazırlanan “Beyazıt Meydanı ve Çevresi Mekansal Bütünleşme Haritası”dır. Haritada, alana ait 6 farklı değer belirlenmiş, bu değerler büyükten küçüğe doğru sıralanmıştır. Hazırlanan ikinci haritada ise mekansal dizin yöntemi farklı bir bakış açısıyla değerlendirilmiş ve “Mekansal Bütünleşme Haritası Arazi Formu Gözetilerek” oluşturulmuştur. Buna göre, alanda setlerle çözülmüş mekanlar kullanıcılar için bir engel olarak belirlenmiş ve bu noktalarda kotlar arasında geçişin sağlandığı

merdiven ya da rampalar boyunca aksın doğrusallığı bozulmadan kesintiler oluşturulmuştur. Burada amaç, arazi formunun kullanıcıların mekanı algılaması üzerindeki etkisinin ölçülmesi olmuştur.

Mekansal dizin, kentsel mekandaki kullanıcı davranışlarını açıklamakta matematiksel yöntemler kullanarak, tarafsız ve tutarlı sonuçlar vermektedir (Hillier ve Hanson, 1984). Yöntemin en önemli özelliği hesaplanan bütünleşme değerleri yardımıyla; kentsel alanın morfolojik dokusu ile yaya hareket modeli arasında ilişki kurmasıdır (Teklenburg ve diğ., 1993). Bütünleşme değerinin hesaplanması, yapılan tasarımın alana neler getirebileceğinin önceden görülmesini, tasarımın istenen hareketlilik düzeyine göre yeniden şekillendirilmesini, kullanılmayan alanların canlandırılmasını ve tasarıma işlevsellik kazandırılmasını sağlar (Güler, 2007). Bu anlamda kentsel alanların tasarımların değerlendirilmesinde uzman bir danışmanlık hizmeti sunar (Ayvaz, 2007).

Yöntem geliştirildiği günden beri pek çok eleştiri almıştır. Buna göre; bir haritaya çizilebilecek tek bir görüş aksı olmadığı için her araştırmacı az da olsa farklı görüş aksları çizebilmekte, akslar bilgisayar programı yardımıyla çizilirken kişi kendi yorumunu katabilmekte, alan kullanımıyla ilgili bilgiler ve yolun genişliği, kalitesi, erişilebilirliği, taşıt trafiğine yakınlığı vb. unsurlar analizin yapıldığı sayısal ortama katılmamakta ve topografyadaki farklılıkların görüş açısını engelleyebileceği dikkate alınmamaktadır. Bunun yanı sıra; çocuk-yetişkin, kadın-erkek, ziyaretçi (turist) gibi kullanıcı ayrımları da yapılmamaktadır (Çil, 2006). Fakat, yönteme yeni bir yaklaşım getirilerek iki ayrı Mekansal Bütünleşme Haritası hazırlanması ve eksikliklerin diğer iki yöntemden elde edilen verilerle giderilmesi, bu eksikliklerin sonuçlara yansımaları engellemiştir.

Yapılan çalışmalar sonucu; yöntemden elde edilen bilgilerin, gerçekçi tablolar ortaya koyduğu ve hareket dokuları ile ilgili bilgilendirici değerler sunduğu görülmüştür. Ayrıca yöntem, mekandaki mevcut durumu açıkladığı gibi tasarım sürecinde de farklı önerilerin hareket dokuları üzerindeki olası etkilerini sınaama şansı vermektedir (Hillier, 1996). Bu şekilde kentsel mekanların analiz edilerek yeni tasarım alternatifleri geliştirmesi, varolan sorunların belirlenmesi ve çözümlenmesi mümkün olmaktadır.

Kullanıcıların mekansal davranışlarını ortaya koyan bu yöntem için, bilgisayar teknolojisinin sağladığı kolaylıklar vazgeçilmez niteliktedir (Özşule, 2005).

3.2.3. Anket Yöntemi

Araştırma alanında, yayaların mekanı kullanımlarındaki algılarını ve mekan hakkındaki değerlendirmelerini saptayabilmek, tercihlerini belirleyebilmek, memnuniyetlerini ölçebilmek ve alanın kullanıcıların ihtiyaçlarını ne ölçüde karşıladığını ortaya koyabilmek amacıyla anket çalışması yapılmıştır. Anket Yöntemi, araştırmada Gözlem ve Mekansal Dizin Yöntemleri'ne yardımcı bir teknik olarak kullanılmıştır.

Anket yöntemi, sınırlı bilgiler sağlasa da araştırma grubu içindeki çok sayıda birim üzerinde gözlem yapma olanağı sağladığı için sıklıkla tercih edilen bir değerlendirme aracıdır. İyi hazırlanmış sorulardan oluşan bir anket formuyla, ulaşılmak istenen amaca uygun ve sistematik bilgilerin sağlanması olanaklı hale gelmektedir (Güven, 1996). Anket formundaki sorular hazırlanırken; soruların amaca uygun olarak oluşturulması, sorulara yanıtlanmaya elverişli bir nitelik kazandırılması ve soruların herkes tarafından aynı biçimde anlaşılmasının sağlanması gerekmektedir (Sencer, 1989).

Beyazıt Meydanı ve çevresinde uygulanan anket çalışması, rastgele seçilen 100 katılımcı ile yüz yüze görüşülerek gerçekleştirilmiştir. Alan üzerindeki kullanımlarla ilgili mevsimsel farklılıkları yansıtmasını sağlamak için anketler Ağustos 2008-Ocak 2009 tarihleri arasında uygulanmıştır. Ankete katılan kullanıcılara toplam 29 soru yöneltilmiştir. Ek-1'de Anket Formu örneği yer almaktadır.

Anket formu, kapalı uçlu sorulardan oluşturulmuştur ve katılımcılardan düşüncelerini en iyi yansıtan seçenekleri işaretlemeleri istenmiştir. Bu şekilde elde edilen verilerin herhangi bir ara işleme gerek duyulmadan bilgisayara girilmesi ve cevaplayıcılar arasında karşılaştırma yapılması kolaylaşmaktadır. Ayrıca, bu şekilde soruların cevaplayıcılar için daha anlaşılır hale getirilmesi, katılanları sıkmadan net cevaplar alınabilmesi ve anketin güvenilirliğinin artması mümkün olmaktadır (Baş, 2006).

Anket formu beş bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde "Kullanım Verileri", ikinci bölümde "Donatılara İlişkin Veriler", üçüncü bölümde "Ulaşım Verileri", dördüncü

bölümde “Alana İlişkin Genel Veriler”, beşinci bölümde ise “Kullanıcıların Sosyo-Ekonomik Yapısına İlişkin Veriler” sorgulanmıştır. Çalışmanın güvenilirliğini arttırmak ve daha sağlıklı bilgiler elde edebilmek amacıyla, ilk bölümde soruların direkt olarak kullanıcılarla ilgili olmamasına ve araştırma konusu ile doğrudan ilgili olmasına dikkat edilmiştir. Bu nedenle, sosyo-ekonomik yapıya ilişkin soruların son bölümde yer alması uygun bulunmuştur. Ayrıca kullanıcılardan isim, adres, telefon vb. öznel bilgiler istenmemiştir.

Kullanıcılara uygulanan anket sonuçları bilgisayar ortamında SPSS İstatistiksel Analiz Programı (Statistical Package for the Social Science) kullanılarak değerlendirilmiştir. Uygulanan anket formlarına ilişkin veriler kodlanarak işlenmiş, sonra SPSS programı yardımıyla her bir soru ayrı olarak incelenmiş, daha sonra ise çapraz tablolar yardımıyla sorular arasında ilişki bulunup bulunmadığına bakılarak değerlendirmeler yapılmıştır. Elde edilen sonuçlar MS Word ve Excel Programları yardımıyla tablo ve grafiklere dönüştürülmüştür. Anket formundaki her soru, frekans ve yüzde değerleriyle tablolaştırılmıştır. Çıkan sonuçlara göre cevaplar sıralanarak yorumlar yapılmıştır. Bu tablolardaki frekans (*f*) değerleri belli bir kategoriye uyan birey sayısı ya da belli bir seçeneği tercih eden kişi sayısını göstermektedir (Baş, 2006).

Araştırmada sorular arasında ilişki bulunup bulunmadığı, Ki-kare Testi (Chi-square, χ^2) ile sorgulanmıştır. Ki-kare; iki veya daha fazla veri seti arasında karşılaştırma yapılmak istenildiğinde ve değişkenler arasında anlamlı bir ilişki olup olmadığını test etmek amacıyla araştırmacıların kullandığı bir istatistik analiz yöntemidir (Bircan ve diğ., 2003). Ki-kare Testi’nde, iki değişken arasında bir bağımlılık olup olmadığını denetlemek amacıyla çapraz tablolar düzenlenir ve elde edilen değerlerin belirlenen güven düzeyine göre sınır değerinden küçük olup olmadığı araştırılır (Akalp, 2004). Çapraz tablolarda, iki değişken satır ve sütun olarak karşılaştırılır. Elde edilen çapraz tablolarda değer (value), serbestlik derecesi değeri (df) ve anlamlılık düzeyi değeri (p) dikkate alınır. Elde edilen sonucun kabul edilen anlamlılık düzeyinden (p) küçük olması halinde, karşılaştırılan iki değişken arasında anlamlı bir ilişki kurulabilmektedir (Baş, 2006). Araştırma için güven düzeyi (p) 0,05 olarak belirlenmiş ve ilişkinin anlamlılığı konusunda %5’lik bir yanılma payı ile çalışılmıştır. Yapılan anket görüşmeleri, alanda mevcut olan planlama ve tasarımın başarısının ölçülmesi açısından önem taşımaktadır.

4. BULGULAR

4.1. GÖZLEM VERİLERİNİN ANALİZİ

Araştırma alanı olarak seçilen Beyazıt Meydanı ve çevresinde, yayaların mekan kullanımları analiz edilirken Gözlem Yöntemi'nden yararlanılmıştır. Alanda yapılan gözlemler, mevsimsel ve günler arası değişimlerin kullanıcı tercihlerinde ne gibi farklılıklara yol açtığını ortaya koymak amacıyla, iki farklı mevsimde (yaz ve kış) ve iki farklı günde (hafta içi ve hafta sonu) gerçekleştirilmiştir.

2008 yılı içinde; yaz mevsimi hafta içi gözlemi 20 Ağustos Çarşamba günü, hafta sonu gözlemi 24 Ağustos Pazar günü; kış mevsimi hafta içi gözlemi 17 Aralık Çarşamba, hafta sonu gözlemi 21 Aralık Pazar günü yapılmıştır. Hafta içi günlerinde, ziyaretçilerin alanı kullanım yoğunluğu ve kullanım biçimlerinde büyük farklılıklar bulunmadığından gözlemlerin yapılması için tek bir gün belirlenmiş ve bunun için Çarşamba günü uygun bulunmuştur. Ön çalışmalarda ise, hafta sonu kullanımını en iyi yansıtan günün Pazar günü olduğu saptanmış ve gözlemler hafta sonu olduğu gibi yine tek bir günde gerçekleştirilmiştir.

Yapılan gözlemlerde kullanıcıların cinsiyetleri, dahil oldukları yaş grupları ve alanda yaptıkları aktiviteler temel alınmıştır. Bu üç değişken esas alınarak, beş farklı saat diliminde (sabah, öğle, öğleden sonra, akşam üstü ve akşam) yapılan gözlemler değerlendirilmiş ve bu verilerden gün toplamına ilişkin bilgilere ulaşılarak incelemeler yapılmıştır. Elde edilen bilgiler sonucunda ise her bir güne ve saate ilişkin Gözlem Tabloları ve Mekansal Davranış Haritaları oluşturulmuştur.

Bu bölümde; yaz ve kış mevsimlerinde, hafta içi ve hafta sonu günlerinde yapılan gözlemler ayrı başlıklar altında incelenerek yorumlanmış ve analizin en sonunda tüm gözlem verilerinin genel bir değerlendirilmesi yapılmıştır.

4.1.1. Yaz Mevsimi Gözlem Verileri

4.1.1.1. Hafta İçi Gözlem Verileri

Beyazıt Meydanı ve çevresinde, yaz mevsiminde yapılan hafta içi gözlemi 20 Ağustos 2008 Çarşamba günü gerçekleştirilmiştir. Devlet Meteoroloji İstasyonu verilerine göre; İstanbul Avrupa Yakası için güne ait ortalama hava sıcaklığı 32°C (Güneşli)'dir.

▪ 09:00-09:05 Saat Dilimi Gözlemi:

Alanda 09:00-09:05 saat dilimi arasında, 394'ü erkek, 75'i ise kadın olmak üzere toplam 469 kullanıcı gözlemlenmiştir. Kullanıcıların 15'i 17 yaş altında, 175'i 17-30 yaş grubunda, 145'i 31-45 yaş grubunda, 109'u 46-60 yaş grubunda, 25'i ise 60 yaş üstündedir. Tablo 4.1'de 20 Ağustos 2008 günü 09:00-09:05 saat dilimi gözlem tablosu yer almaktadır.

Tablo 4.1: Gözlem Tablosu (1)

ALAN:		HAVA DURUMU:		TARİH:		SAAT:	
Beyazıt Meydanı ve Çevresi		32°C, Güneşli		20.08.2008		09:00-09:05	
CİNSİYET	AKTİVİTE	YAŞ GRUBU					TOPLAM
		<17	17-30	31-45	46-60	60<	
Erkek	Yürüme	9	117	99	78	11	314
	Dinlenme	-	3	4	4	2	13
	Sohbet	-	-	1	2	-	3
	Bekleme	-	3	2	-	-	5
	Yeme/içme	-	2	2	-	-	4
	Alışveriş	-	8	8	12	5	33
	Oyun/spor	1	1	-	-	-	2
	Fotoğraf çekme	1	5	4	-	-	10
	Okuma	-	1	2	1	-	4
	Kuş yemleme	-	2	-	-	-	2
	Uyuma	-	-	1	2	1	4
TOPLAM		11	142	123	99	19	394
Kadın	Yürüme	4	30	18	10	2	64
	Dinlenme	-	2	1	-	-	3
	Sohbet	-	-	-	-	-	-
	Bekleme	-	-	2	-	-	2
	Yeme/içme	-	-	-	-	-	-
	Alışveriş	-	-	-	-	3	3
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	-	1	1	-	-	2
	Okuma	-	-	-	-	-	-
	Kuş yemleme	-	-	-	-	-	-
	Uyuma	-	-	-	-	1	1
TOPLAM		4	33	22	10	6	75
GENEL TOPLAM		15	175	145	109	25	469

Bu saat diliminde ilk sırada tercih edilen aktivite, yürümedir. Erkek kullanıcıların 314'ü, kadın kullanıcıların ise 64'ü yürüme aktivitesi gerçekleştirmekte, erkeklerde bunu 33 kullanıcı tarafından yapılan alışveriş aktivitesi, kadınlarda ise 3'er kullanıcı tarafından yapılan dinlenme ve alışveriş aktiviteleri izlemektedir. Alanda erkek kullanıcılar tarafından kuş yeme, kadın kullanıcılar tarafından ise uyuma, bekleme ve fotoğraf çekme aktivitelerinin fazla tercih edilmediği, bunun yanı sıra bu saat diliminde kadın kullanıcıların sohbet, yeme/içme, oyun/spor, okuma ve kuş yeme aktivitelerinde bulunmadığı gözlemlenmiştir.

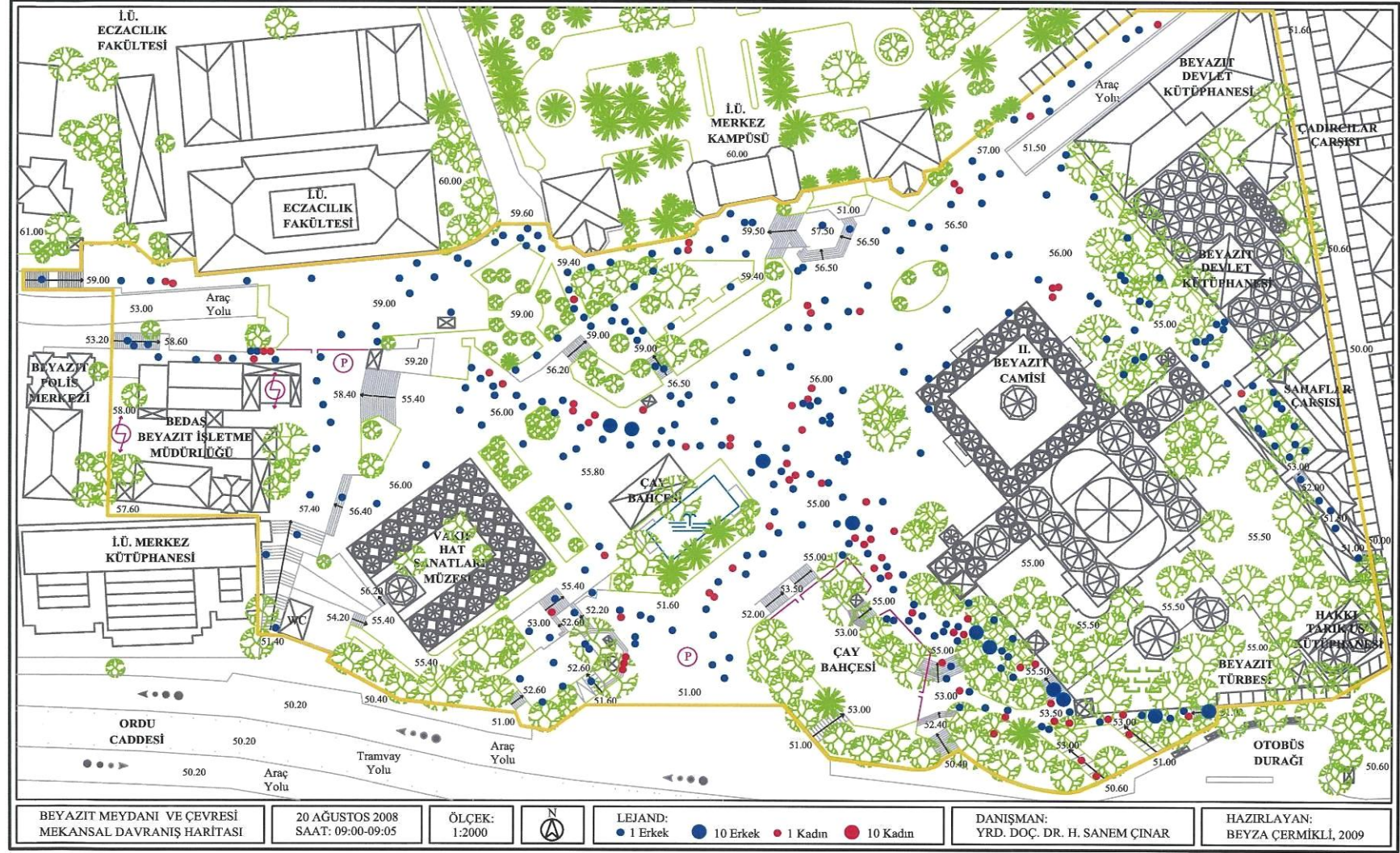
Gözlem verileri; hafta içi sabah saatlerinde alanın daha çok erkekler tarafından kullanıldığını, ziyaretçilerin ağırlıklı olarak 17-30 yaş grubuna dahil olduğunu ve alanda daha çok yürüme aktivitesinin yapıldığını göstermektedir. Alanın, Vezneciler ile Ordu Caddeleri arasında bağlantı noktası konumunda olması, alana ulaşımın kolay sağlanabilmesi, çevresindeki işyerleri ve dükkanlarda çalışan nüfusun yoğunluğu, bu saat diliminde alandan geçiş yapılmasını arttırmaktadır (Şekil 4.1).

- 12:00-12:05 Saat Dilimi Gözlemi:

Bu saat dilimi içerisinde 618'i erkek, 214'ü kadın olmak üzere toplam 832 kullanıcının alanı ziyaret ettiği gözlemlenmiştir. Kullanıcıların 38'inin 17 yaş altında, 249'unun 17-30 yaş grubunda, 209'unun 31-45 yaş grubunda, 232'sinin 46-60 yaş grubunda ve 104'ünün 60 yaş üstü grupta olduğu görülmektedir.

Alanda ilk sırada tercih edilen aktivite, yürümedir. Buna göre; erkek kullanıcıların 308'i, kadın kullanıcıların ise 134'ü yürüme aktivitesi gerçekleştirmektedir. Erkeklerde bunu 116 kullanıcı tarafından yapılan alışveriş, kadınlarda ise 51 kullanıcı tarafından yapılan dinlenme aktivitesi izlemektedir. Alanda erkek kullanıcılar tarafından okuma ve uyuma, kadın kullanıcılar tarafından ise uyuma aktivitesinin fazla tercih edilmediği ve bu saat dilimi içerisinde kadın kullanıcıların; sohbet, bekleme, yeme/içme, oyun/spor ve okuma aktivitelerinde bulunmadığı gözlemlenmiştir (Tablo 4.2).

Gözlem verileri; hafta içi öğle saatlerinde alanın daha çok erkekler tarafından kullanıldığını, ziyaretçilerin ağırlıklı olarak 17-30 yaş grubuna dahil olduğunu ve alanda daha çok yürüme aktivitesinin yapıldığını göstermektedir.



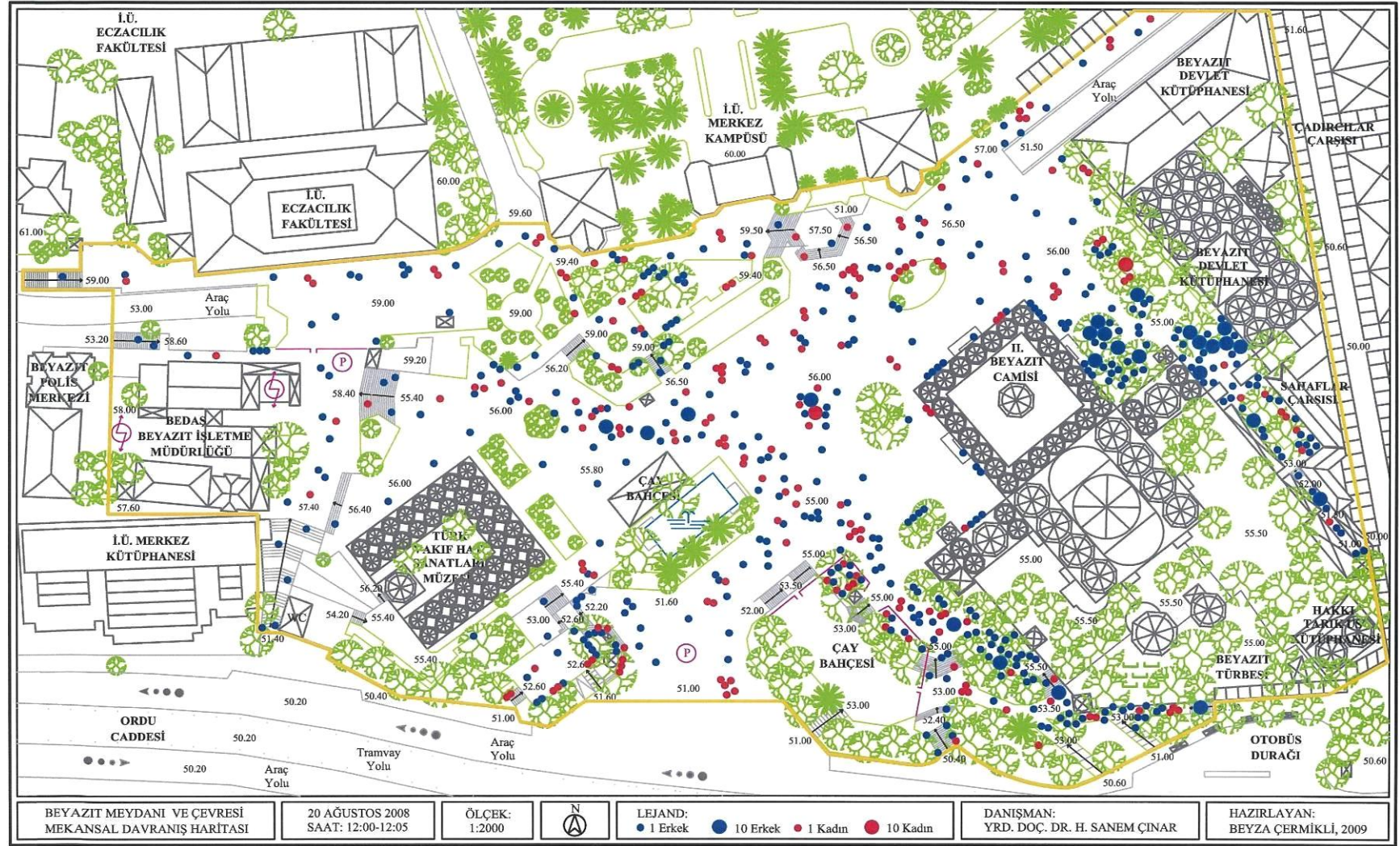
Şekil 4.1: Mekansal Davranış Haritası (1)

Tablo 4.2: Gözlem Tablosu (2)

ALAN:		HAVA DURUMU:			TARİH:		SAAT:
Beyazıt Meydanı ve Çevresi		32°C, Güneşli			20.08.2008		12:00-12:05
CİNSİYET	AKTİVİTE	YAŞ GRUBU					TOPLAM
		<17	17-30	31-45	46-60	60>	
Erkek	Yürüme	9	112	94	76	17	308
	Dinlenme	4	26	24	18	17	89
	Sohbet	-	4	3	14	12	33
	Bekleme	-	4	3	8	15	30
	Yeme/içme	1	8	4	5	-	18
	Alışveriş	4	14	11	59	28	116
	Oyun/spor	-	1	-	-	-	1
	Fotoğraf çekme	2	5	7	1	-	15
	Okuma	-	-	-	1	-	1
	Kuş yemleme	1	2	3	-	-	6
Uyuma	-	-	-	-	1	1	
TOPLAM		21	176	149	182	90	618
Kadın	Yürüme	8	52	40	29	5	134
	Dinlenme	5	13	16	12	5	51
	Sohbet	-	-	-	-	-	-
	Bekleme	-	-	-	-	-	-
	Yeme/içme	-	4	1	5	-	10
	Alışveriş	-	-	-	1	3	4
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	2	2	3	1	-	8
	Okuma	-	-	-	-	-	-
	Kuş yemleme	2	2	-	2	-	6
Uyuma	-	-	-	-	1	1	
TOPLAM		17	73	60	50	14	214
GENEL TOPLAM		38	249	209	232	104	832

Bu saat diliminde; alanı kullanan toplam erkek sayısının, sabah saatlerine göre yaklaşık iki kat arttığı, buna karşılık alanda sabah saatlerine oranla yürüme aktivitesi yapan erkek kullanıcı sayısının azaldığı; dinlenme, sohbet, bekleme, yeme/içme, fotoğraf çekme, kuş yemleme gibi rekreasyonel aktiviteleri yapan kullanıcı sayısının ise arttığı görülmektedir. Alanı kullanan toplam kadın sayısının ise yaklaşık üç kat arttığı ve yürüme, dinlenme, yeme/içme, fotoğraf çekme, kuş yemleme gibi rekreasyonel aktivitelerin sabah saatine oranla daha fazla tercih edildiği belirlenmiştir.

Bu saat diliminde ağırlıklı olarak yürüme aktivitesinin tercih edilmesinin nedeni; alanın çevre iş, ev vb. yerlere yakınlığı sebebiyle öğle tatillerinde tercih edilmesi ve yaz aylarında çok sayıda yerli ve yabancı turistin alanı ziyarete gelmesidir. Ayrıca bu saat dilimi içerisinde, cami çevresinde ibadet için bekleyen 46-60 ve 60 yaş üstü erkek kullanıcıların yoğunluğu dikkat çekicidir (Şekil 4.2).



Şekil 4.2: Mekansal Davranış Haritası (2)

▪ 15:00-15:05 Saat Dilimi Gözlemi:

Bu saat diliminde; 705'i erkek, 188'i ise kadın olmak üzere toplam 893 kullanıcı gözlemlenmiştir. Kullanıcıların 39'u 17 yaş altı grubunda, 277'si 17-30 yaş grubunda, 217'si 31-45 yaş grubunda, 254'ü 46-60 yaş grubunda, 106'sı ise 60 yaş üstündedir (Tablo 4.3).

Tablo 4.3: Gözlem Tablosu (3)

ALAN:		HAVA DURUMU:		TARİH:		SAAT:	
Beyazıt Meydanı ve Çevresi		32°C, Güneşli		20.08.2008		15:00-15:05	
CİNSİYET	AKTİVİTE	YAŞ GRUBU					TOPLAM
		<17	17-30	31-45	46-60	60>	
Erkek	Yürüme	15	132	113	87	31	378
	Dinlenme	3	29	22	31	11	96
	Sohbet	-	2	-	23	17	42
	Bekleme	-	2	4	4	-	10
	Yeme/içme	2	13	4	5	-	24
	Alışveriş	2	17	16	62	33	130
	Oyun/spor	-	2	-	-	-	2
	Fotoğraf çekme	3	6	2	3	2	16
	Okuma	-	-	-	-	-	-
	Kuş yemleme	-	2	2	1	-	5
	Uyuma	-	-	-	1	1	2
TOPLAM		25	205	163	217	95	705
Kadın	Yürüme	8	56	38	22	6	130
	Dinlenme	3	9	5	8	2	27
	Sohbet	-	-	-	-	-	-
	Bekleme	-	1	3	-	-	4
	Yeme/içme	2	4	6	3	-	15
	Alışveriş	-	-	-	2	3	5
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	1	2	2	-	-	5
	Okuma	-	-	-	-	-	-
	Kuş yemleme	-	-	-	2	-	2
	Uyuma	-	-	-	-	-	-
TOPLAM		14	72	54	37	11	188
GENEL TOPLAM		39	277	217	254	106	893

Bu saat diliminde alanda ilk sırada tercih edilen aktivite, yürümedir. Buna göre; alanda erkek kullanıcıların 378'i, kadın kullanıcıların ise 130'u yürüme aktivitesi gerçekleştirmekte, erkeklerde bunu 130 kullanıcı tarafından gerçekleştirilen alışveriş ve 96 kullanıcı tarafından gerçekleştirilen dinlenme; kadınlarda ise 27 kullanıcı tarafından gerçekleştirilen dinlenme aktivitesi izlemektedir. Bu saat diliminde, erkek kullanıcılar tarafından oyun/spor ve uyuma, kadın kullanıcılar tarafından ise kuş yemleme

aktiviteleri fazla tercih edilmezken, erkek ziyaretçiler okuma, kadın ziyaretçiler ise sohbet, oyun/spor, okuma ve uyuma aktivitelerinde bulunmamaktadırlar.

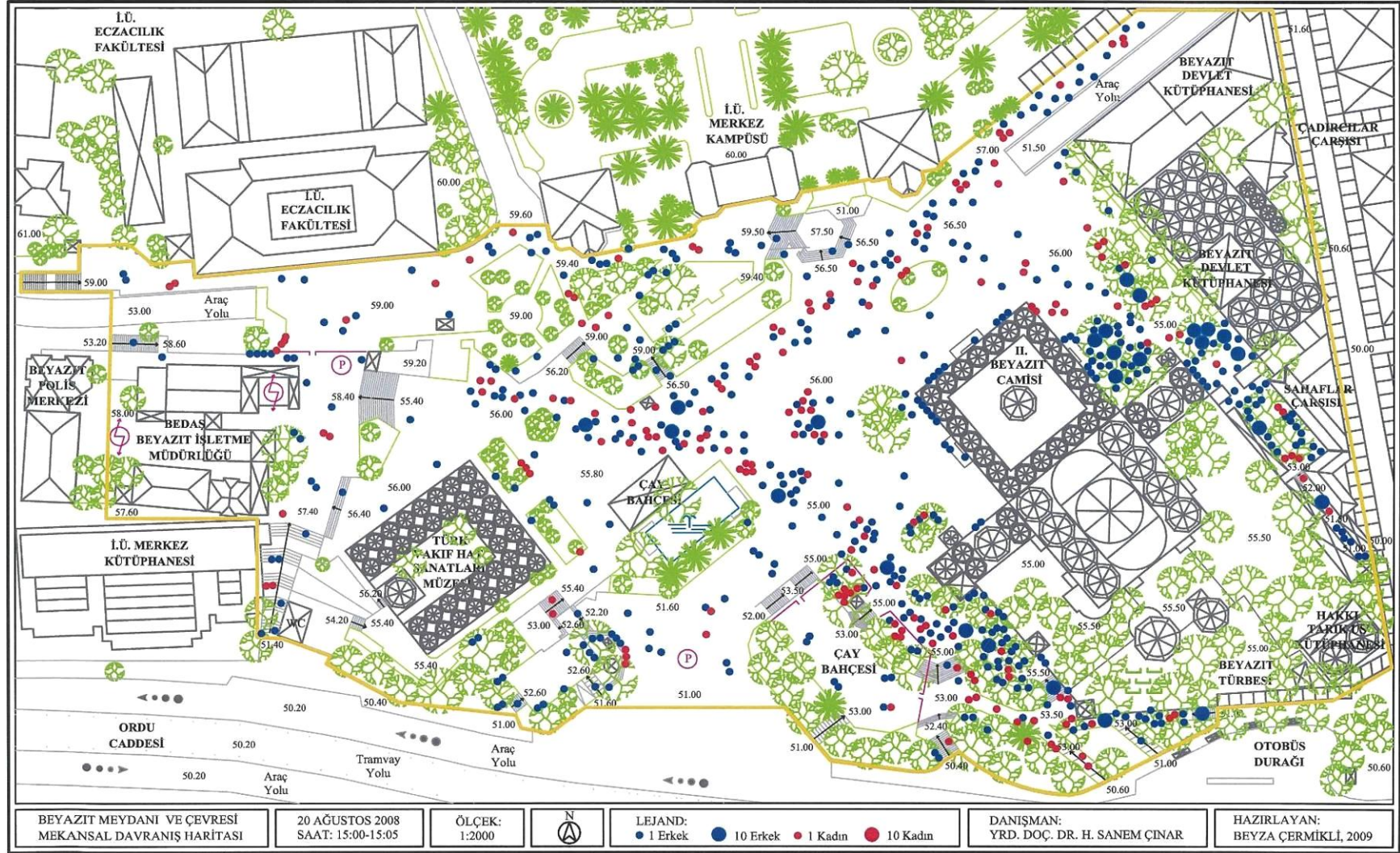
Gözlem verileri; hafta içi öğleden sonra alanın daha çok erkekler tarafından kullanıldığını, ziyaretçilerin ağırlıklı olarak 17-30 yaş grubuna dahil olduğunu ve alanın daha çok geçiş amacıyla kullanıldığını göstermektedir. Alanı kullanan ziyaretçi sayısı öğle saatine oranla artmıştır. Bunun nedeni; alanda rekreasyonel faaliyette bulunan ziyaretçi sayısının önceki saat dilimine göre artmış olmasıdır. Ayrıca öğleden sonra; Sahaflar Çarşısı girişi, Beyazıt Devlet Kütüphanesi ile Beyazıt Camisi arasında kalan ve Çınaraltı olarak anılan bölgenin yoğun olarak kullanıldığı, kullanıcıların bu alanda daha çok alışveriş, sohbet, dinlenme gibi aktiviteler gerçekleştirdiği ve özellikle 46-60 ve 60 yaş üstü seyyar satıcı ve işportacılar tarafından çok tercih edildiği gözlemlenmiştir. Alanda dikkat çeken diğer bir nokta ise, kullanıcıların hava sıcaklığının da etkisiyle cami duvarı, ağaç altları gibi gölgelik alanlarda vakit geçirmeyi tercih etmeleridir (Şekil 4.3). Şekil 4.4'te 20 Ağustos 2008 15:00-15:05 saat dilimine ait Mekansal Davranış Haritası görülmektedir.



Şekil 4.3: Cami Duvarında Dinlenen Kullanıcılar (2009)

- 18:00-18:05 Saat Dilimi Gözlemi:

Beyazıt Meydanı ve çevresinde yapılan gözlem çalışmasında alanın en yoğun kullanıldığı saat dilimi akşamüstü olarak belirlenmiştir. Bu saat diliminde alanı; 813'ü erkek, 173'ü kadın olmak üzere toplam 986 kullanıcı ziyaret etmiştir. Kullanıcıların 41'inin 17 yaş altında, 308'inin 17-30 yaş grubunda, 266'sının 31-45 yaş grubunda, 262'sinin 46-60 yaş grubunda, 109'unun ise 60 yaşın üstünde olduğu gözlemlenmiştir (Tablo 4.4).



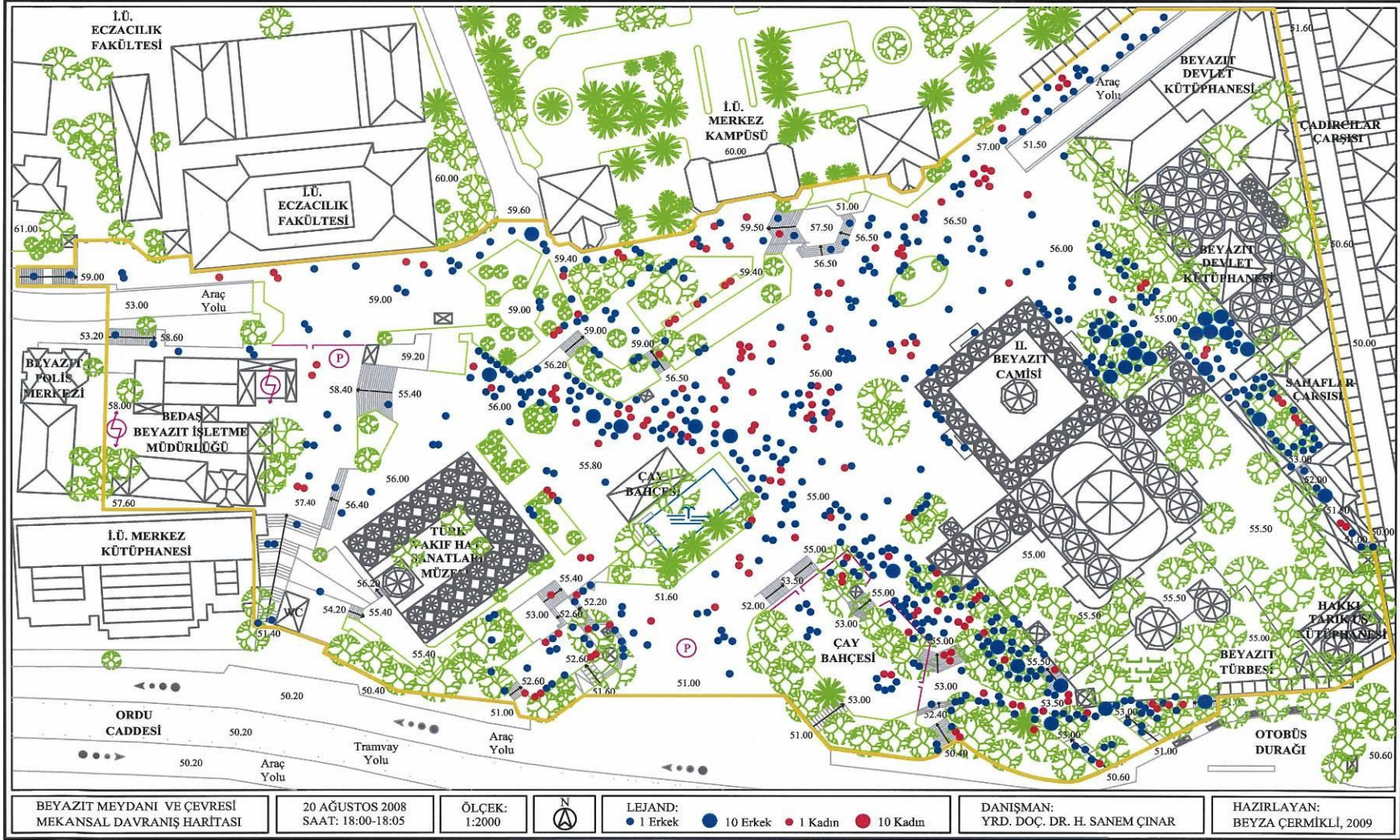
Şekil 4.4: Mekansal Davranış Haritası (3)

Tablo 4.4: Gözlem Tablosu (4)

ALAN:		HAVA DURUMU:			TARİH:		SAAT:
Beyazıt Meydanı ve Çevresi		32°C, Güneşli			20.08.2008		18:00-18:05
CİNSİYET	AKTİVİTE	YAŞ GRUBU					TOPLAM
		<17	17-30	31-45	46-60	60>	
Erkek	Yürüme	12	145	122	92	34	405
	Dinlenme	7	19	21	32	20	99
	Sohbet	-	-	3	20	12	35
	Bekleme	-	2	-	-	-	2
	Yeme/içme	-	7	8	5	2	22
	Alışveriş	2	58	61	80	28	229
	Oyun/spor	-	1	-	-	-	1
	Fotoğraf çekme	3	8	2	1	-	14
	Okuma	-	2	-	-	-	2
	Kuş yemleme	2	1	-	-	-	3
	Uyuma	-	-	-	1	-	1
TOPLAM		26	243	217	231	96	813
Kadın	Yürüme	8	51	36	20	7	122
	Dinlenme	5	7	12	6	3	33
	Sohbet	-	-	-	-	-	-
	Bekleme	-	-	-	-	-	-
	Yeme/içme	-	2	1	3	-	6
	Alışveriş	-	-	-	1	3	4
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	-	3	-	-	-	3
	Okuma	-	-	-	-	-	-
	Kuş yemleme	2	2	-	1	-	5
	Uyuma	-	-	-	-	-	-
TOPLAM		15	65	49	31	13	173
GENEL TOPLAM		41	308	266	262	109	986

Alanda ilk sırada tercih edilen aktivite, yürümedir. Erkek kullanıcıların 405'i, kadın kullanıcıların 122'si yürüme aktivitesinde bulunmakta, erkeklerde bunu 229 kullanıcı tarafından gerçekleştirilen alışveriş, kadınlarda ise 33 kullanıcı tarafından gerçekleştirilen dinlenme aktivitesi izlemektedir. Bu saat diliminde, erkek kullanıcıların oyun/spor, uyuma, bekleme ve okuma, kadın kullanıcıların ise alışveriş ve fotoğraf çekme aktivitelerini fazla tercih etmediği görülmektedir. Ayrıca kadın kullanıcıların bu saat diliminde sohbet, bekleme, oyun/spor, okuma ve uyuma gibi aktivitelerde bulunmadıkları belirlenmiştir (Şekil 4.5).

Yaz mevsiminde hafta içleri kullanıcıların alanı yoğun olarak akşamüstü saatlerinde ziyaret ettikleri görülmektedir. Alandaki kullanıcıların yaklaşık %80'ini erkeklerin oluşturduğu ve ağırlıklı olarak geçiş ve alışveriş aktiviteleri yapıldığı belirlenmiştir.



Şekil 4.5: Mekanisel Davranış Haritası (4)

Alanın iş çıkışlarında geçiş ve bağlantı noktası olarak kullanılması ve bu mevsimde havanın geç saatte kararması nedeniyle rekreasyonel aktivitelerin akşam saatlerine kadar sürdürülebilmesi, kullanım yoğunluğunu arttırmaktadır. Bu gözlem saatinde en dikkat çekici nokta ise, diğer saatlere kıyasla büyük bir artış gösteren ve yoğunluğun %20'sini oluşturan satıcılardır. Özellikle 17:00-19:00 saatleri arasında seyyar satıcı ve işportacıların tezgah kurmaları alanda kalabalık ve karışık bir ortamın oluşmasına neden olmaktadır. Bu saat diliminde Çınaraltı bölgesinde satıcıların yoğunluklarının azaldığı, alan girişlerinde ve yer altı geçidini takip eden aks üzerinde ise sayılarının oldukça arttığı gözlemlenmiştir (Şekil 4.6).



Şekil 4.6: Akşamüstü Saatlerinde Alan Girişlerinde Sayıları Artan Satıcılar (2009)

- 21:00-21:05 Saat Dilimi Gözlemi:

Beyazıt Meydanı ve çevresinde yapılan gözlem çalışmasında, alanın en az yoğun olduğu saat diliminin akşam saati olduğu gözlemlenmiştir. Alanı 114'ü erkek, 19'u kadın olmak üzere toplam 133 kullanıcı ziyaret etmiş ve bu kullanıcıların 2'sinin 17 yaş altında, 58'inin 17-30 yaş grubunda, 37'sinin 31-45 yaş grubunda, 31'inin 46-60 yaş grubunda, 5'inin ise 60 yaşın üstünde olduğu belirlenmiştir.

Alanda ilk sırada tercih edilen aktivite, yürümedir. Buna göre; alandaki erkek kullanıcıların 75'i, kadın kullanıcıların ise 15'i yürüme aktivitesi gerçekleştirmektedir. Alanda erkek ve kadın kullanıcılar tarafından ikinci sırada ise dinlenme aktivitesi tercih edilmektedir. Bu saat dilimi içerisinde; sohbet, oyun/spor, okuma ve kuş yemeleme aktivitelerini gerçekleştiren erkek kullanıcılara ve sohbet, bekleme, yeme/içme, alışveriş, oyun/spor, fotoğraf çekme, okuma ve kuş yemeleme aktivitelerini gerçekleştiren kadın kullanıcılara rastlanmamıştır (Tablo 4.5).

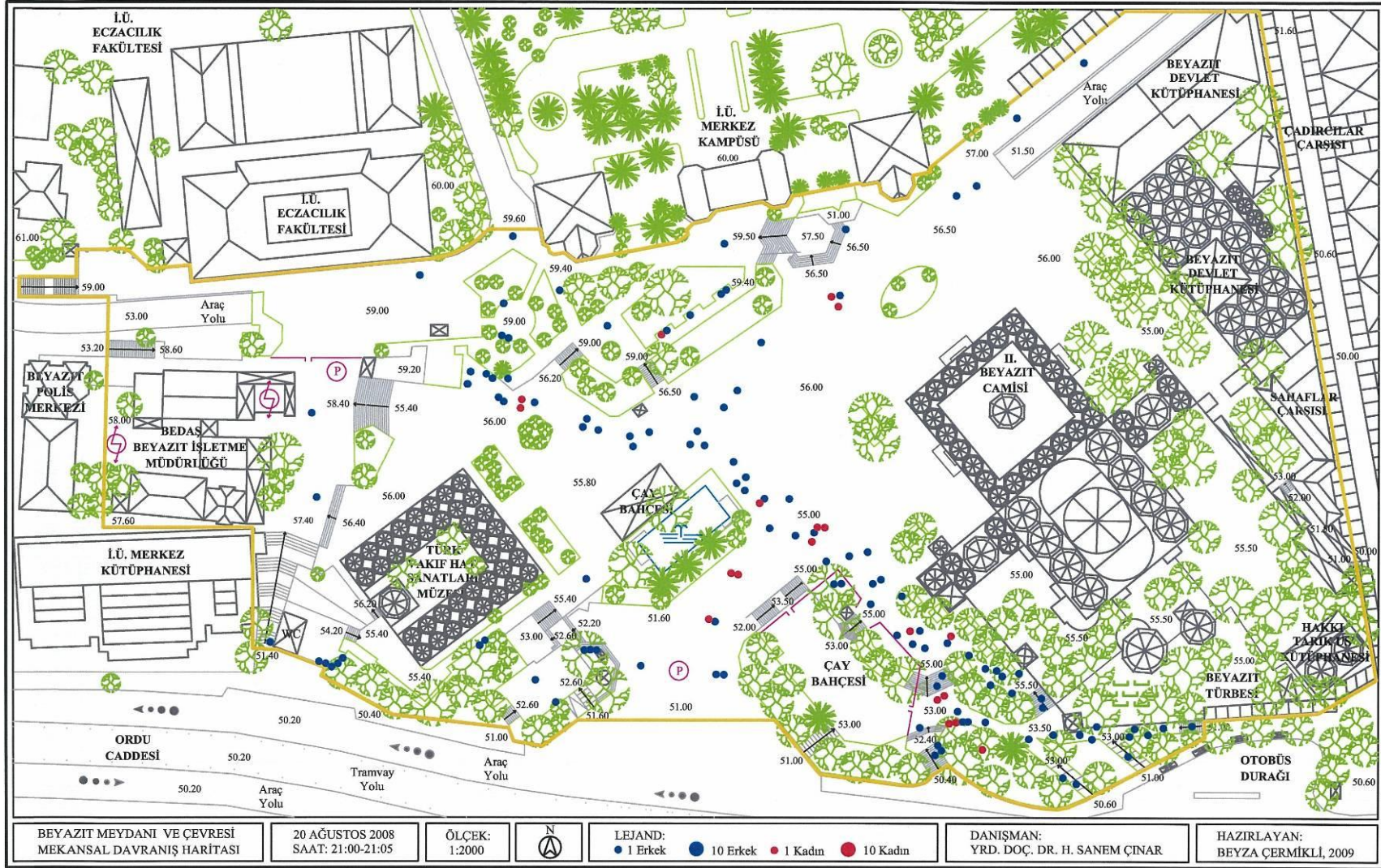
Tablo 4.5: Gözlem Tablosu (5)

ALAN:		HAVA DURUMU:				TARİH:	SAAT:
Beyazıt Meydanı ve Çevresi		32°C, Güneşli				20.08.2008	21:00-21:05
CİNSİYET	AKTİVİTE	YAŞ GRUBU					TOPLAM
		<17	17-30	31-45	46-60	60>	
Erkek	Yürüme	2	42	22	8	1	75
	Dinlenme	-	4	5	8	-	17
	Sohbet	-	-	-	-	-	-
	Bekleme	-	1	-	-	-	1
	Yeme/içme	-	-	2	5	2	9
	Alışveriş	-	3	2	5	-	10
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	-	-	-	1	-	1
	Okuma	-	-	-	-	-	-
	Kuş yemleme	-	-	-	-	-	-
Uyuma	-	-	-	1	-	1	
TOPLAM		2	50	31	28	3	114
Kadın	Yürüme	-	8	4	2	1	15
	Dinlenme	-	-	2	1	-	3
	Sohbet	-	-	-	-	-	-
	Bekleme	-	-	-	-	-	-
	Yeme/içme	-	-	-	-	-	-
	Alışveriş	-	-	-	-	-	-
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	-	-	-	-	-	-
	Okuma	-	-	-	-	-	-
	Kuş yemleme	-	-	-	-	-	-
Uyuma	-	-	-	-	1	1	
TOPLAM		-	8	6	3	2	19
GENEL TOPLAM		2	58	37	31	5	133

Bu saat diliminde, alanın ağırlıklı olarak erkek kullanıcılar tarafından kullanıldığı, kullanıcıların ağırlıklı olarak 17-30 yaş grubuna dahil oldukları ve yürüme aktivitesi gerçekleştirdikleri gözlemlenmiştir. Alanda beş farklı saatte yapılan gözlemler incelendiğinde; 21:00-21:05 saat diliminde kullanıcı sayısında büyük bir azalma olduğu görülmüş, bu azalmanın özellikle kadın sayısında çok dikkat çekici boyutlara vardığı belirlenmiştir. Özellikle Sahaflar Çarşısı'nın saat 20:00'de kapanmasıyla Çınaraltı bölgesinin kullanılmayan ölü bir mekana dönüştüğü gözlemlenmiştir (Şekil 4.7).

- Yaz Mevsimi-Hafta İçi Gün Değerlendirmesi:

20 Ağustos 2008 günü Beyazıt Meydanı ve çevresinde beş farklı saat diliminde yapılan gözlemlere göre; alanı ziyaret eden 3313 kullanıcıların %79.81'i erkek, %20.19'u ise kadındır. Bunların %32.21'i 17-30 yaş grubunda, %26.82'si 46-60 yaş grubunda, %26.38'i 31-45 yaş grubunda, %10.52'si 60 yaş üstünde ve %4.07'si 17 yaş altındadır.



Şekil 4.7: Mekansal Davranış Haritası (5)

Kullanıcıların %58.73'ü yürüme, %13.02'si dinlenme, %3.42'si sohbet, %1.62'si bekleme, %3.25'i yeme-içme, %16.11'i alışveriş, %0.18'i oyun-spor, %2.23'ü fotoğraf çekme, %0.21'i okuma %0.87'si kuş yemleme ve %0.36'sı uyuma aktivitesinde bulunmaktadır (Tablo 4.6).

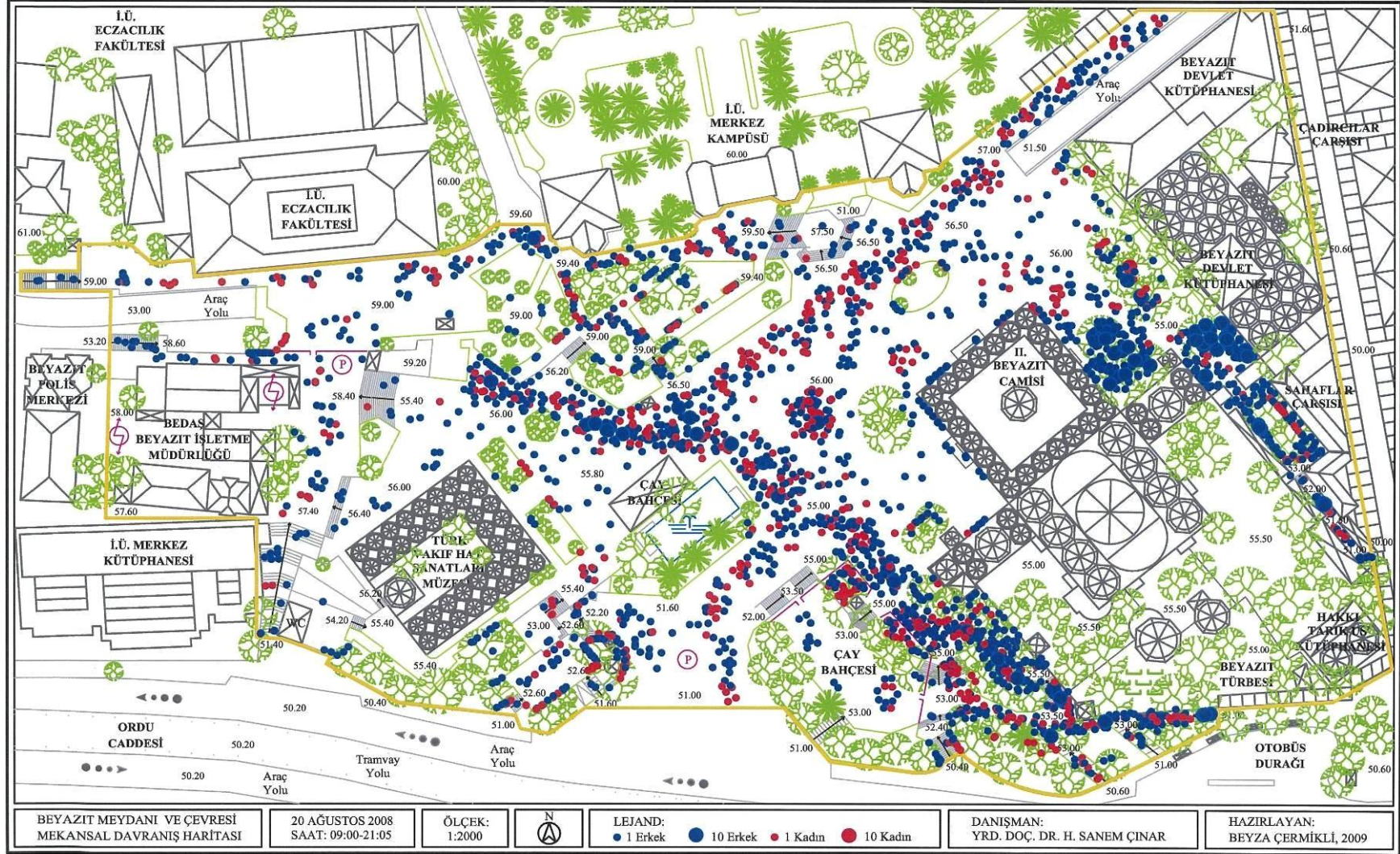
Gözlem sonuçlarına göre; alandaki erkek kullanıcıların %44.68'i yürüme, %15.63'ü alışveriş, %9.49'u dinlenme, %3.42'si sohbet, %2.32'si yeme/içme, %1.69'u fotoğraf çekme, %1.44'ü bekleme, %0.48'i kuş yemleme, %0.27'si uyuma, %0.21'i okuma ve %0.18'i ise oyun/spor aktiviteleri yapmaktadır. Alandaki erkek kullanıcıların yaş gruplarına bakıldığında ise; %24.64'ünün 17-30 yaş grubunda, %22.86'sının 46-60 yaş grubunda, %20.61'inin 31-45 yaş grubunda, %9.14'ünün 60 yaş üstünde ve %2.56'sının 17 yaş altında olduğu anlaşılmaktadır. Alanda yürüme, yeme/içme, oyun/spor, fotoğraf çekme, okuma, kuş yemleme aktivitesi yapan kullanıcıların çoğunlukla 17-30 yaş grubunda; dinlenme, alışveriş, sohbet uyuma aktivitesi yapan kullanıcıların çoğunlukla 46-60 yaş grubunda; bekleme aktivitesi yapan kullanıcıların ise çoğunlukla 60 yaş üstünde olduğu görülmektedir.

Alandaki kadın kullanıcıların; %14.05'i yürüme, %3.53'ü dinlenme, %0.93'ü yeme/içme, %0.54'ü fotoğraf çekme, %0.48'i alışveriş, %0.39'u kuş yemleme, %0.18'i bekleme, %0.09'u ise uyuma aktivitesi yapmaktadır. Alanda sohbet, oyun/spor ve okuma yapan kadın kullanıcı ise bulunmamaktadır. Alanı ziyaret edenlerin; %7.57'si 17-30 yaş grubunda, %5.77'si 31-45 yaş grubunda, %3.96'sı 46-60 yaş grubunda, %1.51'i 17 yaş altında ve %1.38'i 60 yaş üstünde bulunmaktadır. Alanda yürüme ve fotoğraf çekme aktiviteleri 17-30 yaş grubu; dinlenme, bekleme aktiviteleri 31-45 yaş grubu; yeme içme ve kuş yemleme aktiviteleri 46-60 yaş grubu; alışveriş ve uyuma aktiviteleri ise 60 yaş üstü kadın kullanıcılar tarafından ağırlıklı olarak yapılmaktadır (Şekil 4.8).

Ziyaretçilerin toplamına bakıldığında; erkek ziyaretçilerin, kadın ziyaretçilere oranla alanı yaklaşık 4 kat daha yoğun kullandıkları ve ağırlıklı olarak 17-30 yaş gruba dahil oldukları görülmektedir. Kullanıcıların yarısından fazlası ise alanda yürüme aktivitesi gerçekleştirmektedir. Buna göre; alanda yürüme yoğunluğu $2.0 < \text{yaya/m}^2$, yürüme hızı ise 0.8-1.2 m/sn olarak belirlenmiştir.

Tablo 4.6: Gözlem Tablosu (6)

ALAN: BEYAZIT MEYDANI VE ÇEVRESİ		HAVA DURUMU: 32°C, Güneşli				TARİH: 20.08.2008				YAZ/HAFTA İÇİ GÜN TOPLAMI			
CİNSİYET	AKTİVİTE	YAŞ GRUBU										GENEL TOPLAMI	%
		<17	%	17-30	%	31-45	%	46-60	%	60<	%		
Erkek	Yürüme	47	1.42	548	16.54	450	13.58	341	10.30	94	2.84	1480	44.68
	Dinlenme	14	0.42	81	2.45	76	2.30	93	2.81	50	1.51	314	9.49
	Sohbet	-	-	6	0.18	7	0.21	59	1.79	41	1.24	113	3.42
	Bekleme	-	-	12	0.36	9	0.27	12	0.36	15	0.45	48	1.44
	Yeme-içme	3	0.09	30	0.91	20	0.60	20	0.60	4	0.12	77	2.32
	Alışveriş	8	0.24	100	3.02	98	2.96	218	6.58	94	2.83	518	15.63
	Oyun-spor	1	0.03	5	0.15	-	-	-	-	-	-	6	0.18
	Fotoğraf çekme	9	0.27	24	0.73	15	0.45	6	0.18	2	0.06	56	1.69
	Okuma	-	-	3	0.09	2	0.06	2	0.06	-	-	7	0.21
	Kuş yemleme	3	0.09	7	0.21	5	0.15	1	0.03	-	-	16	0.48
Uyuma	-	-	-	-	1	0.03	5	0.15	3	0.09	9	0.27	
TOPLAM		85	2.56	816	24.64	683	20.61	757	22.86	303	9.14	2644	79.81
Kadın	Yürüme	28	0.85	197	5.95	136	4.11	83	2.51	21	0.63	465	14.05
	Dinlenme	13	0.39	31	0.93	36	1.09	27	0.82	10	0.30	117	3.53
	Sohbet	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bekleme	-	-	1	0.03	5	0.15	-	-	-	-	6	0.18
	Yeme-içme	2	0.06	10	0.30	8	0.24	11	0.33	-	-	31	0.93
	Alışveriş	-	-	-	-	-	-	4	0.12	12	0.36	16	0.48
	Oyun-spor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	3	0.09	8	0.24	6	0.18	1	0.03	-	-	18	0.54
	Okuma	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kuş yemleme	4	0.12	4	0.12	-	-	5	0.15	-	-	13	0.39
Uyuma	-	-	-	-	-	-	-	-	3	0.09	3	0.09	
TOPLAM		50	1.51	251	7.57	191	5.77	131	3.96	46	1.38	669	20.19
GENEL TOPLAM		135	4.07	1067	32.21	874	26.38	888	26.82	349	10.52	3313	100.00



Şekil 4.8: Mekansal Davranış Haritası (6)

Alanda erkek kullanıcılar tarafından tercih edilen ikinci aktivite alışveriş, kadın kullanıcılar tarafından ikinci sırada tercih edilen aktivite ise, dinlenmedir. Ayrıca; alanda erkek kullanıcılar tarafından oyun/spor, kadın kullanıcılar tarafından ise uyuma aktivitesi fazla tercih edilmemektedir. Alanın yaz mevsiminde hafta içi günlerinde akşam saati hariç dört saat diliminde oldukça yoğun bir kullanıma sahip olduğu görülmektedir.

4.1.1.2. Hafta Sonu Gözlem Verileri

Beyazıt Meydanı ve çevresinde, yaz mevsimi hafta sonu gözlemleri 24 Ağustos 2008 Pazar günü gerçekleştirilmiştir. Devlet Meteoroloji İstasyonu verilerine göre İstanbul Avrupa Yakası için güne ait ortalama hava sıcaklığı 33°C (Güneşli)'dir.

- 09:00-09:05 Saat Dilimi Gözlemi:

Bu saat diliminde alanda; 116'sı erkek, 25'i ise kadın olmak üzere toplam 141 kullanıcı gözlemlenmiştir. Kullanıcıların 5'i 17 yaş altında, 58'i 17-30 yaş grubunda, 34'ü 31-45 yaş grubunda, 32'si 46-60 yaş grubunda, 12'si ise 60 yaş üstündedir.

Alanda birinci sırada tercih edilen aktivite, yürümedir. Erkek kullanıcıların 61'i, kadın kullanıcıların ise 13'ü alanda yürüme aktivitesi gerçekleştirmekte, erkeklerde bunu 23 kullanıcı tarafından gerçekleştirilen alışveriş, kadınlarda ise 7 kullanıcı tarafından gerçekleştirilen fotoğraf çekme aktivitesi izlemektedir.

Alanda erkek kullanıcılar tarafından bekleme ve kuş yeme, kadın kullanıcılar tarafından ise oturma ve uyuma aktiviteleri yoğun olarak tercih edilmezken, erkek kullanıcılar tarafından oyun/spor, kadın kullanıcılar tarafından ise sohbet, bekleme, yeme/içme, oyun/spor, okuma ve kuş yeme aktivitelerinde bulunulmamaktadır (Tablo 4.7).

Gözlem verileri; hafta sonu sabah saatlerinde alanın kullanıcılar tarafından fazla tercih edilmediğini, özellikle hafta içi sabah saati verilerine göre kullanıcı sayısının oldukça düşük olduğunu göstermektedir. Alanın bu saat diliminde erkek ziyaretçiler tarafından yoğun olarak kullanıldığı, daha çok yürüme aktivitesi yapıldığı ve kullanıcıların ağırlıklı olarak 17-30 yaş grubuna dahil olduğu görülmektedir.

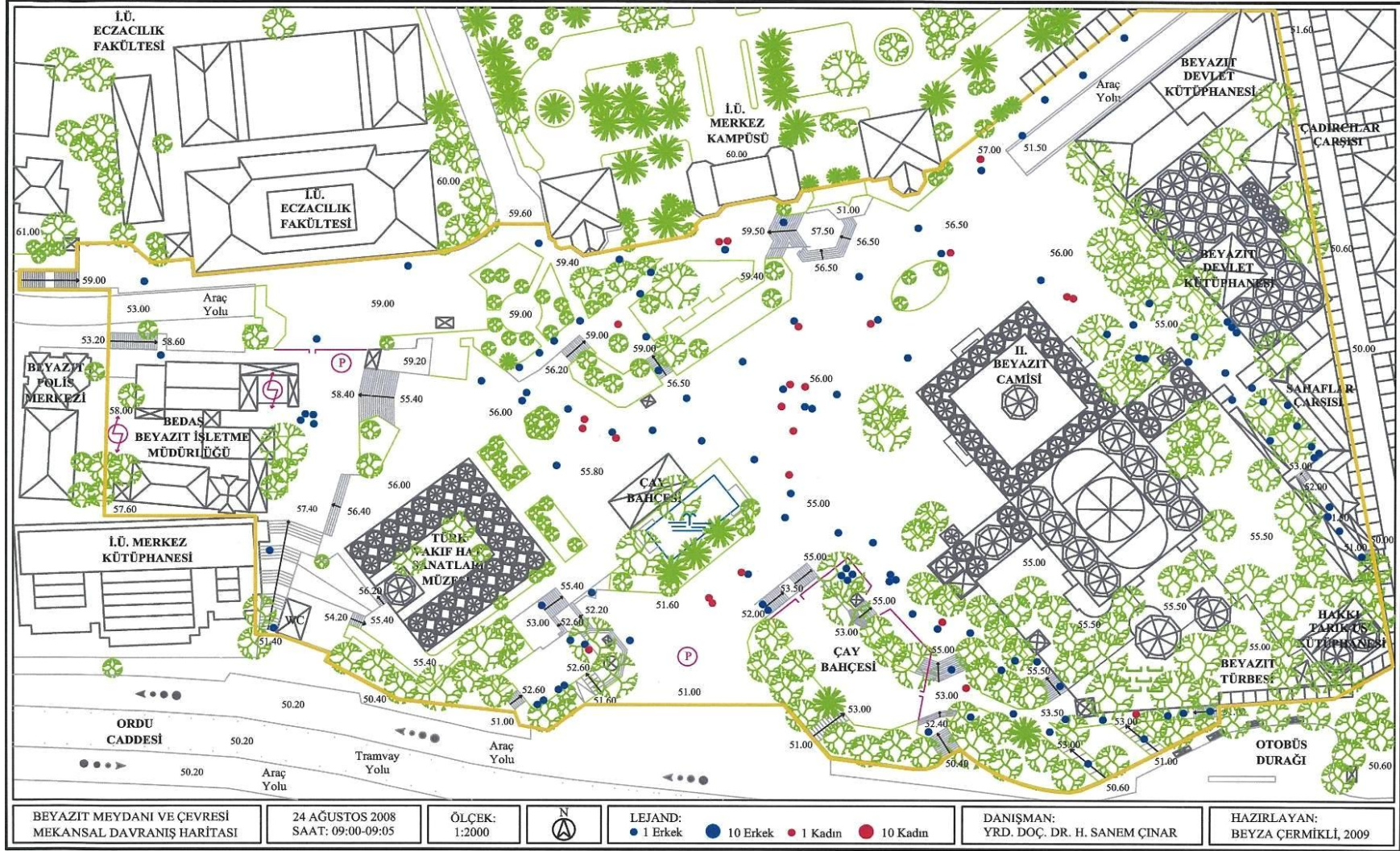
Tablo 4.7: Gözlem Tablosu (7)

ALAN:		HAVA DURUMU:			TARİH:		SAAT:
Beyazıt Meydanı ve Çevresi		33°C, Güneşli			24.08.2008		09:00-09:05
CİNSİYET	AKTİVİTE	YAŞ GRUBU					TOPLAM
		<17	17-30	31-45	46-60	60>	
Erkek	Yürüme	4	23	19	13	2	61
	Oturma	-	4	2	3	-	9
	Sohbet	-	-	-	4	-	4
	Bekleme	-	1	-	-	-	1
	Yeme/içme	-	4	-	-	-	4
	Alışveriş	-	6	5	7	5	23
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	-	4	-	-	-	4
	Okuma	-	2	1	1	-	4
	Kuş yemleme	-	-	2	-	-	2
	Uyuma	-	-	1	2	1	4
TOPLAM		4	44	30	30	8	116
Kadın	Yürüme	-	8	3	2	-	13
	Oturma	-	1	-	-	-	1
	Sohbet	-	-	-	-	-	-
	Bekleme	-	-	-	-	-	-
	Yeme/içme	-	-	-	-	-	-
	Alışveriş	-	-	-	-	3	3
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	1	5	1	-	-	7
	Okuma	-	-	-	-	-	-
	Kuş yemleme	-	-	-	-	-	-
	Uyuma	-	-	-	-	1	1
TOPLAM		1	14	4	2	4	25
GENEL TOPLAM		5	58	34	32	12	141

Bu saat diliminde alanın az tercih edilmesinin nedeni, çevredeki birçok işyerinin pazar günü kapalı olmasıdır. Bunun yanı sıra, turistler alanı bu saat diliminde; çevreyi gezme, fotoğraf çekme gibi aktivitelerde bulunmak için kullanmaktadır. Fakat yine de bu saat dilimindeki kullanım oldukça düşüktür. Şekil 4.9'da 24 Ağustos 2008 günü 09:00-09:05 saat dilimine ait Mekansal Davranış Haritası yer almaktadır.

▪ 12:00-12:05 Saat Dilimi Gözlemi:

Beyazıt Meydanı ve çevresinde pazar günü öğle saatinde kullanım sabah saatine göre yaklaşık beş kat daha fazladır. Bu saat dilimi içerisinde; 478'i erkek, 115'i kadın olmak üzere toplam 593 kullanıcının alanı ziyaret ettiği gözlemlenmiştir. Kullanıcıların 34'ü 17 yaş altında, 157'si 17-30 yaş grubunda, 133'ü 31-45 yaş grubunda, 177'si 46-60 yaş grubunda, 92'si ise 60 yaş üstündedir.



Şekil 4.9: Mekansal Davranış Haritası (7)

Alanda ilk sırada tercih edilen aktivite, yürümedir. Erkek kullanıcıların 139'unun, kadın kullanıcıların ise 44'ünün yürüme aktivitesi gerçekleştirdiği, erkeklerde bunu 138 kullanıcı tarafından yapılan alışveriş ve 99 kullanıcı tarafından gerçekleştirilen yeme/içme, kadınlarda ise 31 kullanıcı tarafından gerçekleştirilen dinlenme aktivitesinin izlediği görülmektedir. Erkek kullanıcıların oyun/spor, okuma, kadın kullanıcıların ise uyuma ve yeme/içme aktivitelerini yoğun olarak tercih etmediği, ayrıca kadın kullanıcıların bu saat dilimi içerisinde sohbet, bekleme, oyun/spor ve okuma aktivitelerinde bulunmadıkları belirlenmiştir (Tablo 4.8).

Tablo 4.8: Gözlem Tablosu (8)

ALAN:		HAVA DURUMU:		TARİH:		SAAT:	
Beyazıt Meydanı ve Çevresi		33°C, Güneşli		24.08.2008		12:00-12:05	
CİNSİYET	AKTİVİTE	YAŞ GRUBU					TOPLAM
		<17	17-30	31-45	46-60	60>	
Erkek	Yürüme	13	52	40	25	9	139
	Dinlenme	3	25	23	28	20	99
	Sohbet	-	-	5	26	16	47
	Bekleme	-	2	3	4	8	17
	Yeme/içme	-	4	-	3	-	7
	Alışveriş	-	23	22	61	32	138
	Oyun/spor	2	-	-	-	-	2
	Fotoğraf çekme	-	8	5	3	-	16
	Okuma	-	-	-	2	-	2
	Kuş yemleme	2	-	4	2	-	8
Uyuma	-	-	-	2	1	3	
TOPLAM		20	114	102	156	86	478
Kadın	Yürüme	5	19	10	7	3	44
	Dinlenme	3	9	11	8	-	31
	Sohbet	-	-	-	-	-	-
	Bekleme	-	-	-	-	-	-
	Yeme/içme	-	1	-	1	-	2
	Alışveriş	-	-	-	-	3	3
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	3	14	7	3	-	27
	Okuma	-	-	-	-	-	-
	Kuş yemleme	3	-	3	1	-	7
Uyuma	-	-	-	1	-	1	
TOPLAM		14	43	31	21	6	115
GENEL TOPLAM		34	157	133	177	92	593

Pazar günü öğle saatinde Beyazıt Meydanı ve çevresini ziyaret eden kullanıcı sayısının, hafta içi öğle saatinde alanı ziyaret eden kullanıcı sayısına oranla oldukça düşük olduğu görülür. Bunun nedeni, alanın bu saatte geçiş olarak kullanımının hafta içi günlerine oranla daha az olmasıdır. Gözlem verileri, hafta sonu öğle saatlerinde alanın daha çok

erkekler tarafından kullanıldığını, kullanıcıların ağırlıklı olarak 17-30 yaş grubuna dahil olduğunu ve alanda ağırlıklı olarak yürüme aktivitesinin gerçekleştiğini göstermektedir. Alanda sabah saatlerine kıyasla erkek kullanıcıların alışveriş, dinlenme, sohbet, fotoğraf çekme gibi aktivitelerde; kadın kullanıcıların ise oturma ve fotoğraf çekme gibi aktivitelerde daha yoğun olarak buldukları belirlenmiştir.

Bu saat diliminde alanda çocukların oyun oynama, bisiklete binme gibi aktivitelerde bulunması dikkat çekicidir. Ayrıca bu saat dilimi içerisinde Sahaflar Çarşısı girişi, Beyazıt Devlet Kütüphanesi ile Beyazıt Camisi arasında kalan Çınaraltı bölgesinde ibadet için bekleyen 46-60 yaş arasında ve 60 yaş üstünde kalabalık bir erkek grubu gözlemlenmiştir (Şekil 4.10). Şekil 4.11’de Beyazıt Meydanı ve çevresinin bu saat dilimine ait Mekansal Davranış Haritası görülmektedir.

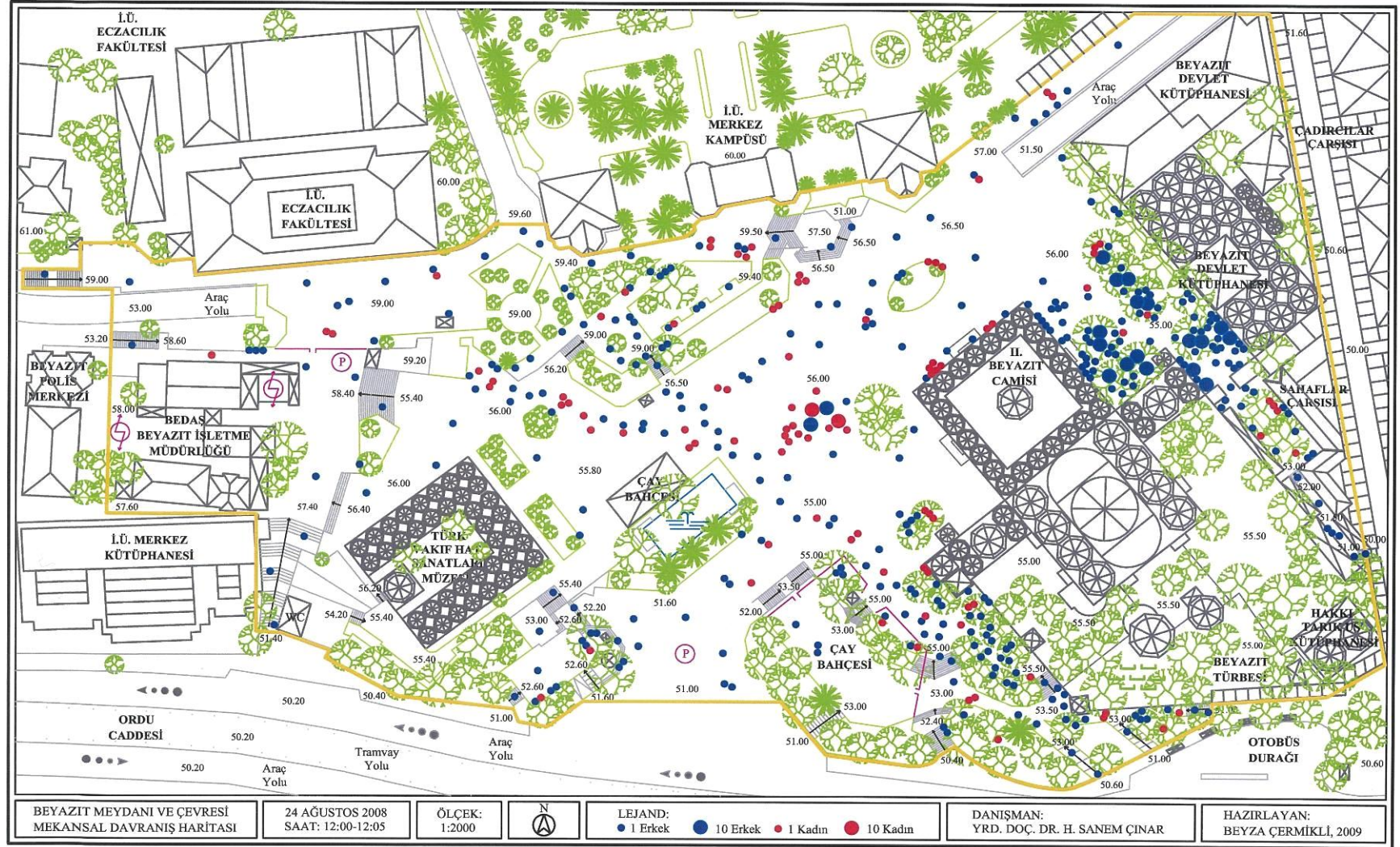


Şekil 4.10: Öğle Saatlerinde Çınaraltı Bölgesinde Oluşan Kalabalık (2008)

▪ 15:00-15:05 Saat Dilimi Gözlemi:

Bu saat diliminde; 705’i erkek, 165’i ise kadın olmak üzere toplam 870 kullanıcı gözlemlenmiştir. Kullanıcıların 66’sı 17 yaş altında, 225’i 17-30 yaş grubunda, 204’ü 31-45 yaş grubunda, 246’sı 46-60 yaş grubunda, 129’u ise 60 yaş üstündedir.

Alanda birinci sırada tercih edilen aktivite, yürümedir. Erkek kullanıcıların 249’u, kadın kullanıcıların ise 91’i yürüme aktivitesi gerçekleştirmekte; bunu erkeklerde 176, kadınlarda ise 37 kullanıcı tarafından gerçekleştirilen dinlenme aktivitesi izlemektedir. Bu saat diliminde erkek kullanıcılar tarafından okuma ve uyuma, kadın kullanıcılar tarafından ise oyun/spor ve uyuma aktiviteleri fazla tercih edilmezken, kadın kullanıcılar tarafından sohbet, bekleme ve okuma aktivitelerinde bulunulmadığı görülmektedir (Tablo 4.9).



Şekil 4.11: Mekansal Davranış Haritası (8)

Tablo 4.9: Gözlem Tablosu (9)

ALAN:		HAVA DURUMU:		TARİH:		SAAT:	
Beyazıt Meydanı ve Çevresi		33°C, Güneşli		24.08.2008		15:00-15:05	
CİNSİYET	AKTİVİTE	YAŞ GRUBU					TOPLAM
		<17	17-30	31-45	46-60	60>	
Erkek	Yürüme	18	83	75	58	15	249
	Oturma	7	39	40	51	39	176
	Sohbet	-	-	12	38	28	78
	Bekleme	-	2	-	-	-	2
	Yeme/içme	-	6	4	2	1	13
	Alışveriş	2	27	23	66	32	150
	Oyun/spor	3	-	-	-	-	3
	Fotoğraf çekme	5	8	7	1	-	21
	Okuma	-	-	-	1	-	1
	Kuş yemleme	3	2	4	1	1	11
	Uyuma	-	-	1	-	-	1
TOPLAM		38	167	166	218	116	705
Kadın	Yürüme	13	32	23	17	6	91
	Oturma	6	14	8	7	2	37
	Sohbet	-	-	-	-	-	-
	Bekleme	-	-	-	-	-	-
	Yeme/içme	1	2	2	-	1	6
	Alışveriş	-	-	-	1	3	4
	Oyun/spor	1	-	-	-	-	1
	Fotoğraf çekme	5	8	2	1	-	16
	Okuma	-	-	-	-	-	-
	Kuş yemleme	2	2	3	1	1	9
	Uyuma	-	-	-	1	-	1
TOPLAM		28	58	38	28	13	165
GENEL TOPLAM		66	225	204	246	129	870

Gözlem verileri; hafta sonu en yoğun olarak alanın, bu saat diliminde kullanıldığını göstermektedir. Alan daha çok 46-60 yaş grubu erkek ziyaretçiler tarafından kullanılmakta ve yoğun olarak yürüme ve dinlenme aktiviteleri yapılmaktadır. Bunun yanı sıra, 17 yaş altı kullanıcıların alanı öğleden sonraları diğer saat dilimlerine oranla daha yoğun olarak kullandıkları görülmektedir. Gölge alanların yoğun olarak kullanıldığı ve özellikle Çınaraltı bölgesinin tercih edildiği belirlenmiştir. Bu bölgede sohbet, alışveriş gibi aktivitelerin gerçekleştirildiği ve bu alanın 46-60 ve 60 yaş üstü seyyar satıcı ve işportacılar tarafından işgal altına alındığı gözlemlenmiştir. Şekil 4.12’de bu saate ilişkin Mekansal Davranış Haritası yer almaktadır.

▪ 18:00-18:05 Saat Dilimi Gözlemi:

Beyazıt Meydanı ve çevresinde akşamüstü saatlerinde yoğun bir kullanım görülmektedir. Bu saat diliminde; alanı 647’si erkek, 137’si kadın olmak üzere toplam

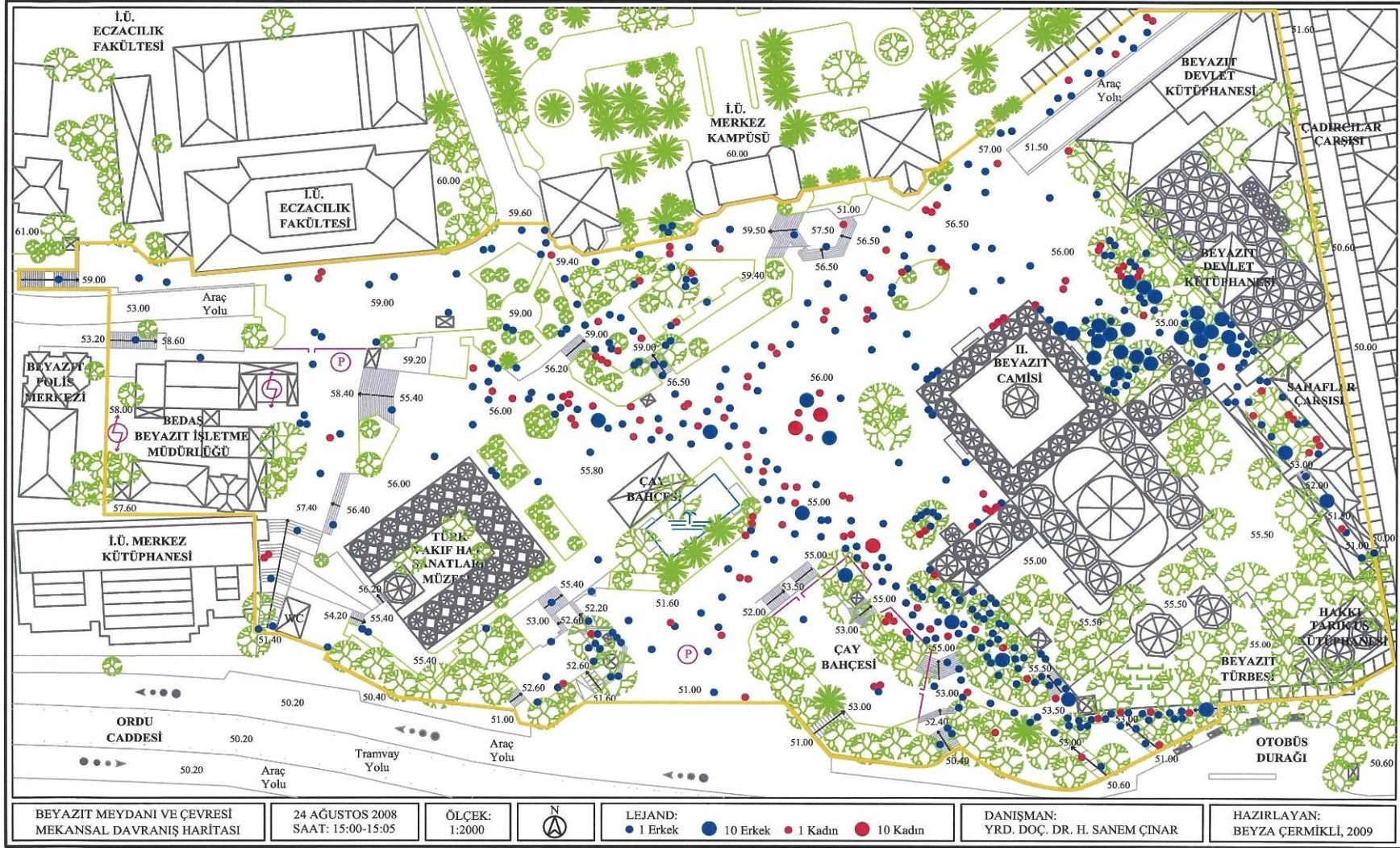
784 kullanıcı ziyaret etmiştir. Kullanıcıların 39'unun 17 yaş altında, 237'sinin 17-30 yaş grubunda, 203'ünün 31-45 yaş grubunda, 216'sının 46-60 yaş grubunda, 89'unun ise 60 yaşın üstünde olduğu gözlemlenmiştir (Tablo 4.10).

Tablo 4.10: Gözlem Tablosu (10)

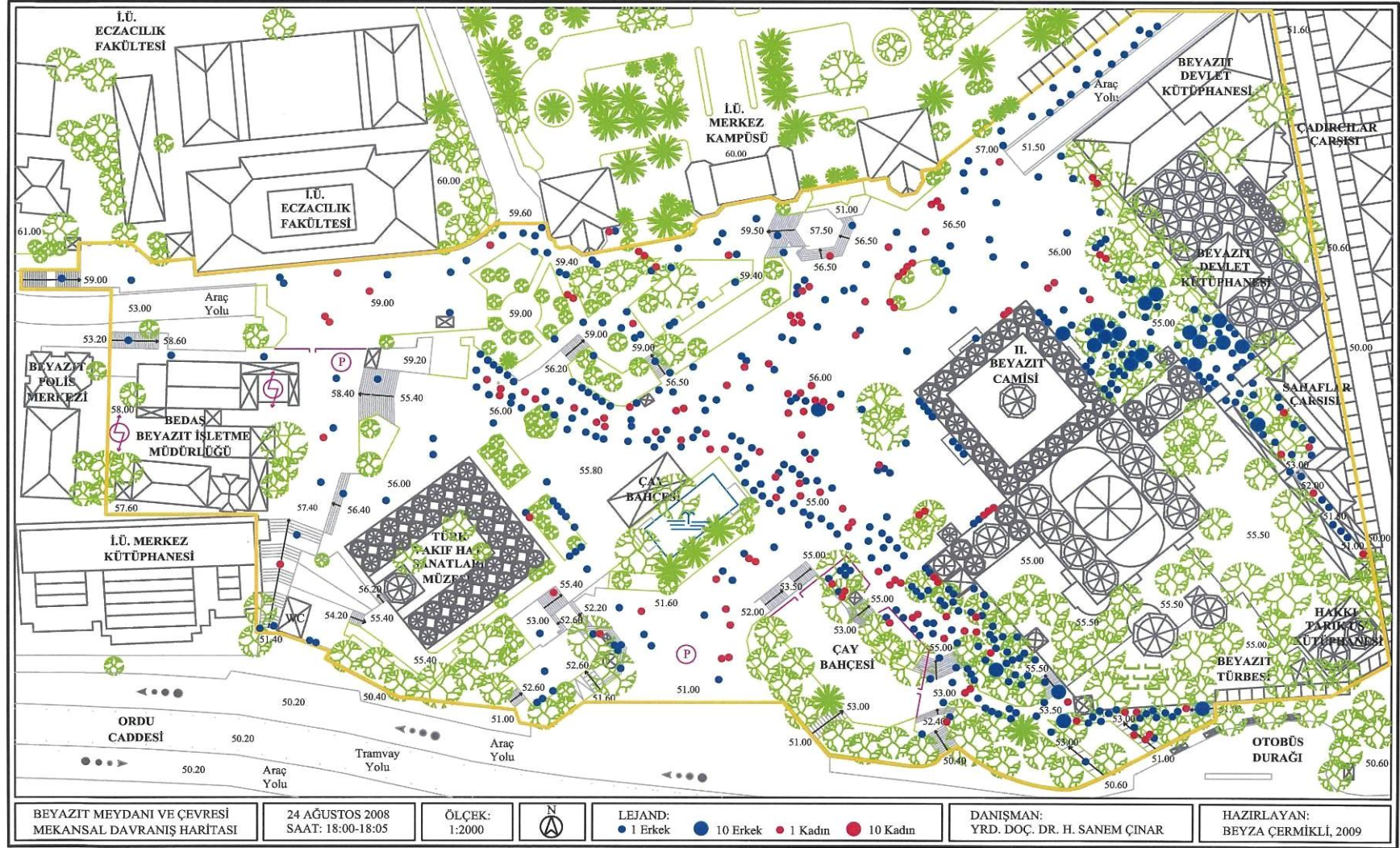
ALAN:		HAVA DURUMU:		TARİH:		SAAT:	
Beyazıt Meydanı ve Çevresi		33°C, Güneşli		24.08.2008		18:00-18:05	
CİNSİYET	AKTİVİTE	YAŞ GRUBU					TOPLAM
		<17	17-30	31-45	46-60	60>	
Erkek	Yürüme	15	69	59	45	15	203
	Dinlenme	6	32	18	41	22	119
	Sohbet	-	-	8	22	12	42
	Bekleme	-	2	-	-	-	2
	Yeme/içme	-	3	6	3	-	12
	Alışveriş	2	61	65	82	28	238
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	2	13	4	2	3	24
	Okuma	-	-	-	1	-	1
	Kuş yemele	2	-	4	-	-	6
	Uyuma	-	-	-	-	-	-
TOPLAM		27	180	164	196	80	647
Kadın	Yürüme	7	36	27	12	4	86
	Dinlenme	3	12	8	4	2	29
	Sohbet	-	-	-	-	-	-
	Bekleme	-	-	-	-	-	-
	Yeme/içme	-	4	1	-	-	5
	Alışveriş	-	-	-	2	3	5
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	-	3	3	2	-	8
	Okuma	-	-	-	-	-	-
	Kuş yemele	2	2	-	-	-	4
	Uyuma	-	-	-	-	-	-
TOPLAM		12	57	39	20	9	137
GENEL TOPLAM		39	237	203	216	89	784

Bu saat diliminde alanda erkeklerin birinci sırada 238 kullanıcı ile alışveriş, kadın kullanıcıların ise birinci sırada 86 kullanıcı ile yürüme aktivitesi gerçekleştirdiği, bunu erkeklerde 203 kullanıcı tarafından gerçekleştirilen yürüme, kadınlarda ise 29 kullanıcı tarafından gerçekleştirilen dinlenme aktivitesinin izlediği görülmektedir.

Bu saat diliminde alanda erkek kullanıcıların okuma ve bekleme gibi aktivitelerde bulunmayı fazla tercih etmedikleri, bunun yanı sıra oyun/spor ve uyuma faaliyetlerinde ise bulunmadıkları, kadın kullanıcıların da sohbet, bekleme, oyun/spor, okuma ve uyuma aktivitelerini gerçekleştirmedikleri görülmektedir (Şekil 4.13).



Şekil 4.12: Mekansal Davranış Haritası (9)



Şekil 4.13: Mekansal Davranış Haritası (10)

Yapılan gözlemlere göre; alan akşamüstü saatlerinde öğleden sonra saatlerine oranla daha az tercih edilmektedir. Bu saat diliminde alandaki kullanıcıların çoğunluğunu erkeklerin oluşturduğu ve ağırlıklı olarak yürüme ile alışveriş aktiviteleri yaptıkları ve daha çok 17-30 yaş grubuna dahil olduğu görülmektedir. Yaz mevsiminde havanın geç kararmasının bu saat içinde yapılabilecek rekreasyonel aktiviteleri engellememesi, alanın kullanım yoğunluğunu arttırmıştır. Bu gözlem saatinde en dikkat çekici nokta ise, alanda %20 yoğunluğu oluşturan ve sayısı diğer saatlere kıyasla büyük bir artış gösteren seyyar satıcı ve işportacılarıdır (Şekil 4.14).



Şekil 4.14: Akşamüstü Saatlerinde Sayıları Artan Seyyar Satıcılar (2008)

- 21:00-21:05 Saat Dilimi Gözlemi:

Beyazıt Meydanı ve çevresinde yapılan gözlem çalışmasında alanın en az yoğun olduğu saat diliminin, akşam olduğu gözlemlenmiştir. Alanı 95'i erkek, 18'i kadın olmak üzere toplam 113 kullanıcı ziyaret etmiştir. Kullanıcıların 6'sının 17 yaş altında, 49'unun 17-30 yaş grubunda, 23'ünün 31-45 yaş grubunda, 32'sinin 46-60 yaş grubunda, 3'ünün ise 60 yaş üstünde olduğu belirlenmiştir.

Alanda birinci sırada tercih edilen aktivite, yürümedir. Alandaki erkek kullanıcıların 54'ü, kadın kullanıcıların ise 12'si yürüme aktivitesi gerçekleştirmekte, bunu erkek ve kadın kullanıcılar tarafından ikinci sırada tercih edilen dinlenme aktivitesi izlemektedir. Bu saat dilimi içerisinde alanda bekleme, yeme/içme, alışveriş ve uyuma gibi aktivitelerin de yoğun olmamakla birlikte yapıldığı gözlemlenmiştir. Alanda sohbet, oyun/spor, fotoğraf çekme, okuma ve kuş yemleme aktivitelerini gerçekleştiren erkek kullanıcılara ve sohbet, bekleme, yeme/içme, alışveriş, oyun/spor, fotoğraf çekme, okuma ve kuş yemleme aktivitelerini gerçekleştiren kadın kullanıcılara rastlanmamıştır (Tablo 4.11).

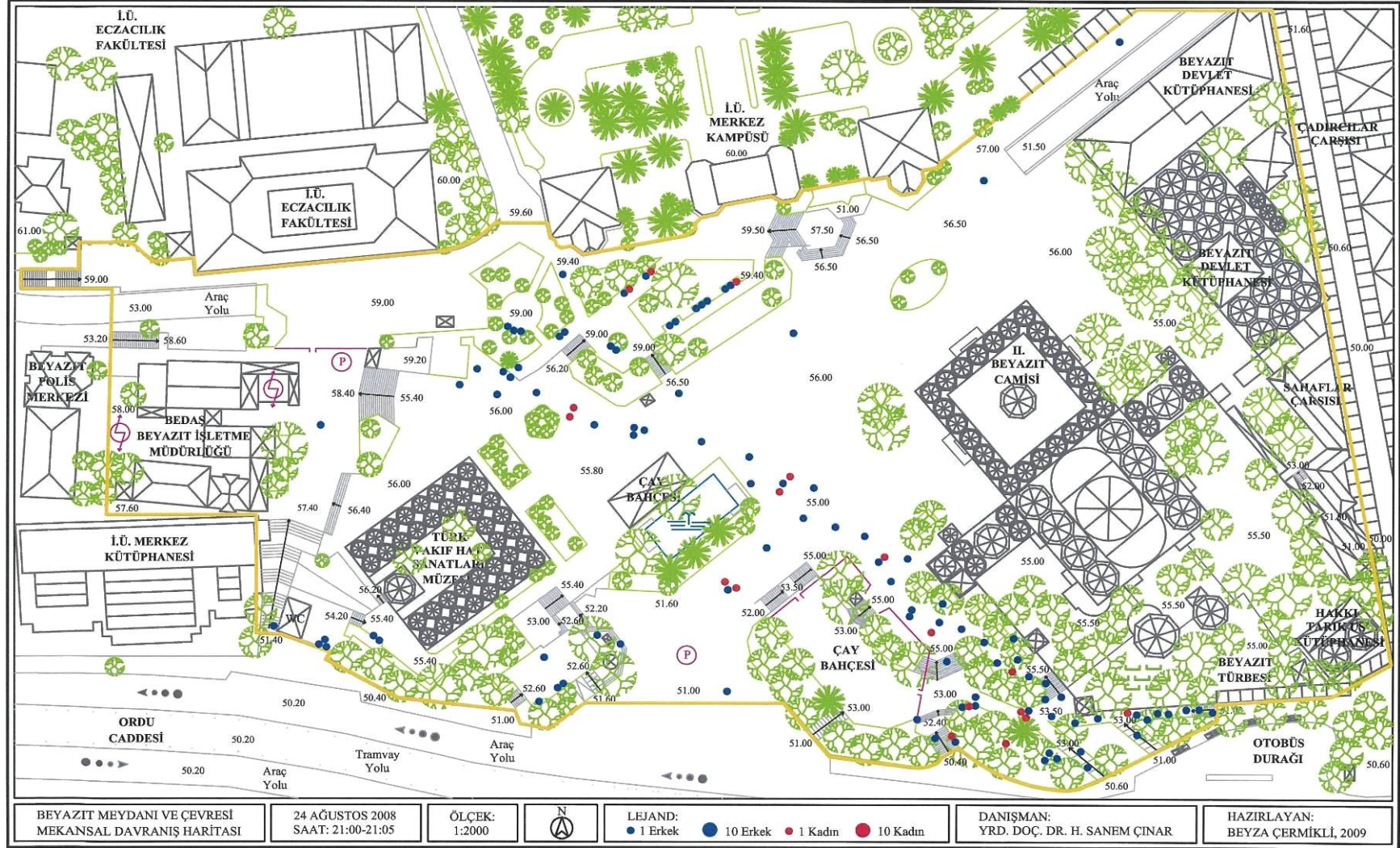
Tablo 4.11: Gözlem Tablosu (11)

ALAN:		HAVA DURUMU:		TARİH:		SAAT:	
Beyazıt Meydanı ve Çevresi		33°C, Güneşli		24.08.2008		21:00-21:05	
CİNSİYET	AKTİVİTE	YAŞ GRUBU					TOPLAM
		<17	17-30	31-45	46-60	60>	
Erkek	Yürüme	5	24	14	10	1	54
	Dinlenme	1	12	3	7	-	23
	Sohbet	-	-	-	-	-	-
	Bekleme	-	1	-	-	-	1
	Yeme/içme	-	3	-	5	-	8
	Alışveriş	-	1	2	4	-	7
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	-	-	-	-	-	-
	Okuma	-	-	-	-	-	-
	Kuş yemleme	-	-	-	-	-	-
Uyuma	-	-	-	1	1	2	
TOPLAM		6	41	19	27	2	95
Kadın	Yürüme	-	5	4	3	-	12
	Dinlenme	-	3	-	2	-	5
	Sohbet	-	-	-	-	-	-
	Bekleme	-	-	-	-	-	-
	Yeme/içme	-	-	-	-	-	-
	Alışveriş	-	-	-	-	-	-
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	-	-	-	-	-	-
	Okuma	-	-	-	-	-	-
	Kuş yemleme	-	-	-	-	-	-
Uyuma	-	-	-	-	1	1	
TOPLAM		-	8	4	5	1	18
GENEL TOPLAM		6	49	23	32	3	113

Bu saat diliminde alanın yoğun olarak erkek ziyaretçiler tarafından kullanıldığı, ziyaretçilerin ağırlıklı olarak 17-30 yaş grubuna dahil olduğu ve çoğunlukla yürüme aktivitesi gerçekleştirdikleri görülmüştür. Alanda beş farklı saatte yapılan gözlemler incelendiğinde, 21:00-21:05 saatleri arasında kullanıcı sayısında büyük bir azalma olduğu görülmüş, bu azalmanın özellikle kadın kullanıcı sayısında dikkat çekici boyutlara vardığı ortaya çıkmıştır (Şekil 4.15).

▪ Yaz Mevsimi-Hafta Sonu Gün Değerlendirmesi:

Yaz mevsiminde, hafta sonu 24 Ağustos 2008 günü beş farklı saat diliminde yapılan gözlemlere göre, Beyazıt Meydanı ve çevresini toplam 2501 kişi ziyaret etmiştir. Kullanıcıların %81.61'i erkek, %18.39'u ise kadın ziyaretçilerdir. Bunların; %29.04'ü 17-30 yaş grubunda, %28.10'u 46-60 yaş grubunda, %23.86'sı 31-45 yaş grubunda, %13.00'ü 60 yaş üstünde ve %6.00'ü 17 yaş altındadır.



Şekil 4.15: Mekansal Davranış Haritası (11)

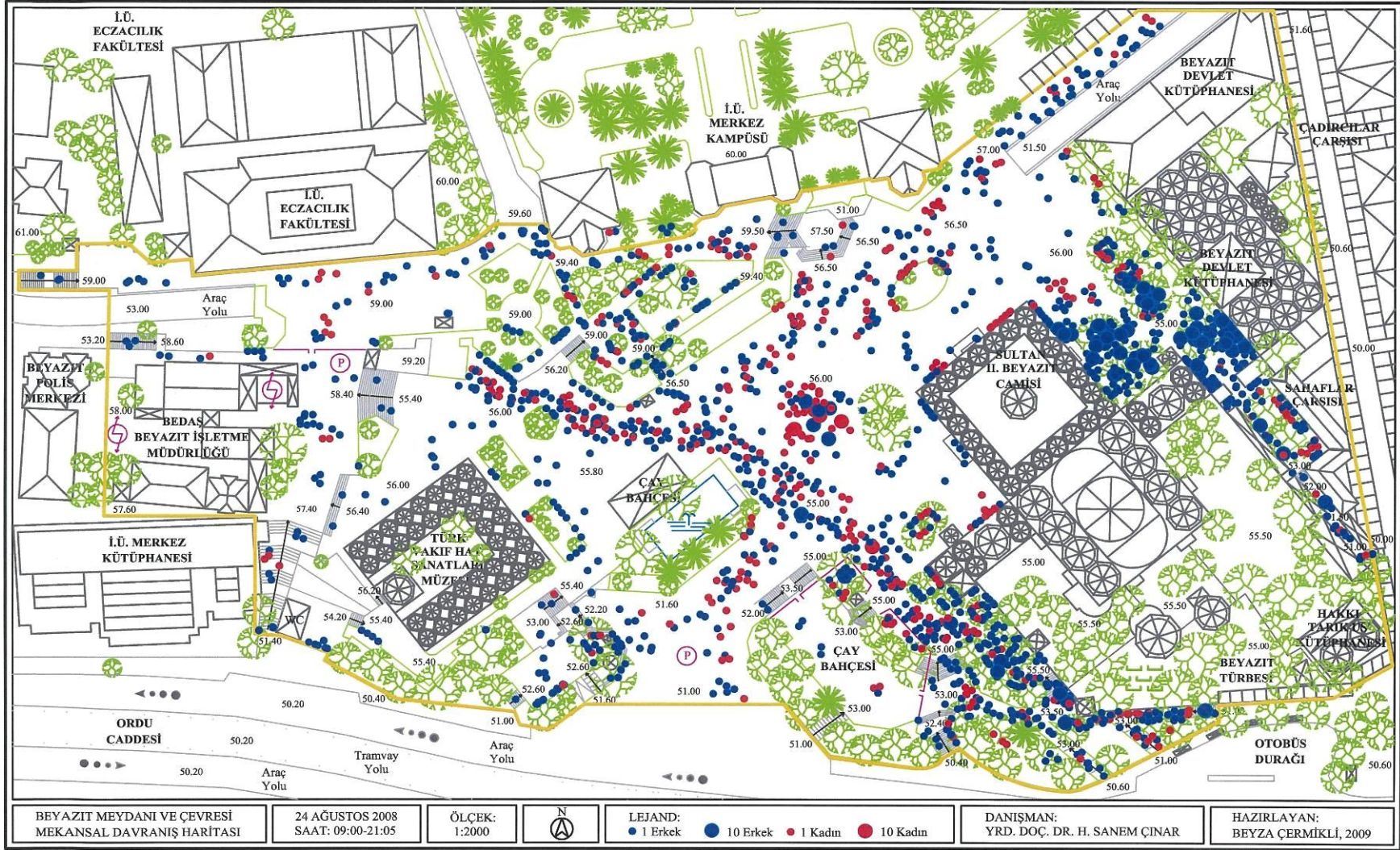
Kullanıcıların %38.05'i yürüme, %21.16'sı dinlenme, %6.84'ü sohbet, %0.92'si bekleme, %2.28'i yeme-içme, %22.83'ü alışveriş, %0.24'ü oyun-spor, %0.92'si fotoğraf çekme, %0.32'si okuma %1.88'i kuş yemleme ve %0.56'sı uyuma aktivitesinde bulunmaktadır.

Gözlem sonuçlarına göre; alandaki erkek kullanıcıların %28.22'si yürüme, %22.23'ü alışveriş, %17.04'ü dinlenme, %6.84'ü sohbet, %2.60'ı fotoğraf çekme, %1.76'sı yeme/içme, %1.08'i kuş yemleme, %0.92'si bekleme, %0.40'ı uyuma, %0.32'si okuma, %0.20'si ise oyun/spor aktivitesi yapmaktadır. Alandaki erkek kullanıcıların yaş gruplarına bakıldığında ise; %25.06'sı 46-60 yaş grubunda, %21.84'ü 17-30 yaş grubunda, %19.23'ü 31-45 yaş grubunda, %11.68'i 60 yaş üstünde ve %3.80'i 17 yaş altında olduğu görülmektedir. Alanda yürüme, yeme/içme ve fotoğraf çekme aktiviteleri 17-30 yaş grubu; bekleme 17-30 yaş grubu ve 60 yaş üstü; oyun/spor 17 yaş altı; kuş yemleme 31-45 yaş grubu; dinlenme, sohbet, alışveriş, okuma ve uyuma aktiviteleri ise 46-60 yaş grubu tarafından ağırlıklı olarak yapılmaktadır. Alandaki kadın kullanıcıların %9.83'ü yürüme, %4.12'si dinlenme, %2.32'si fotoğraf çekme, %0.80'i kuş yemleme, %0.60'ı alışveriş, %0.52'si yeme/içme, %0.16'sı uyuma, %0.04'ü ise oyun/spor aktivitesi yapmaktadır. Alanda sohbet, bekleme ve okuma yapan kadın kullanıcı ise bulunmamaktadır. Kullanıcıların %7.20'si 17-30 yaş grubunda, %4.63'ü 31-45 yaş grubunda, %3.04'ü 46-60 yaş grubunda, %1.32'si 60 yaş üstü, %2.20'si ise 17 yaş altı grubunda bulunmaktadır. Alanda yürüme, dinlenme, yeme/içme ve fotoğraf çekme 17-30 yaş; alışveriş 60 yaş üstü; uyuma 46-60 ve 60 yaş üstü; oyun/spor 17 yaş altı grubu tarafından ağırlıklı olarak yapılmaktadır (Tablo 4.12).

Saat dilimleri toplamında erkek kullanıcıların kadın kullanıcılara göre 4 kat daha yoğun olarak alanı kullandıkları görülmektedir. Erkek ve kadın kullanıcıların yarısından fazlası ise, alanda yürüme aktivitesi yapmaktadır. Buna göre; alanda yürüme yoğunluğu $2.0 < \text{yaya/m}^2$, yürüme hızı ise 0.8-1.2 m/sn olarak belirlenmiştir. Ayrıca alanı ağırlıklı olarak 17-30 yaş grubunun, en az ise 17 yaş altının kullandığı anlaşılmaktadır. Alanda erkek kullanıcılar tarafından tercih edilen ikinci aktivite alışveriş iken, kadın kullanıcıların ikinci sırada tercih ettiği aktivite ise, dinlenmedir. Erkek ve kadın kullanıcılar tarafından en az oyun/spor aktivitesi yapılmaktadır. Alanın yaz mevsiminde hafta sonu günlerinde hafta içi günlerine göre daha az yoğunlukta kullanıldığı görülmektedir (Şekil 4.16).

Tablo 4.12: Gözlem Tablosu (12)

ALAN: BEYAZIT MEYDANI VE ÇEVRESİ		HAVA DURUMU: 33°C, Güneşli				TARİH: 24.08.2008				YAZ/HAFTA SONU GÜN TOPLAMI			
CİNSİYET	AKTİVİTE	YAŞ GRUBU										GENEL TOPLAMI	%
		<17	%	17-30	%	31-45	%	46-60	%	60>	%		
Erkek	Yürüme	55	2.20	251	10.04	207	8.27	151	6.03	42	1.68	706	28.22
	Dinlenme	17	0.68	112	4.48	86	3.44	130	5.20	81	3.24	426	17.04
	Sohbet	-	-	-	-	25	1.00	90	3.60	56	2.24	171	6.84
	Bekleme	-	-	8	0.32	3	0.12	4	0.16	8	0.32	23	0.92
	Yeme/içme	-	-	20	0.80	10	0.40	13	0.52	1	0.04	44	1.76
	Alışveriş	4	0.16	118	4.72	117	4.68	220	8.79	97	3.88	556	22.23
	Oyun/spor	5	0.20	-	-	-	-	-	-	-	-	5	0.20
	Fotoğraf çekme	7	0.28	33	1.32	16	0.64	6	0.24	3	0.12	65	2.60
	Okuma	-	-	2	0.08	1	0.04	5	0.20	-	-	8	0.32
	Kuş yemleme	7	0.28	2	0.08	14	0.56	3	0.12	1	0.04	27	1.08
Uyuma	-	-	-	-	2	0.08	5	0.20	3	0.12	10	0.40	
TOPLAM		95	3.80	546	21.84	481	19.23	627	25.06	292	11.68	2041	81.61
Kadın	Yürüme	25	1.00	100	4.00	67	2.67	41	1.64	13	0.52	246	9.83
	Dinlenme	12	0.48	39	1.56	27	1.08	21	0.84	4	0.16	103	4.12
	Sohbet	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bekleme	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Yeme/içme	1	0.04	7	0.28	3	0.12	1	0.04	1	0.04	13	0.52
	Alışveriş	-	-	-	-	-	-	3	0.12	12	0.48	15	0.60
	Oyun/spor	1	0.04	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0.04
	Fotoğraf çekme	9	0.36	30	1.20	13	0.52	6	0.24	-	-	58	2.32
	Okuma	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kuş yemleme	7	0.28	4	0.16	6	0.24	2	0.08	1	0.04	20	0.80
Uyuma	-	-	-	-	-	-	2	0.08	2	0.08	4	0.16	
TOPLAM		55	2.20	180	7.20	116	4.63	76	3.04	33	1.32	460	18.39
GENEL TOPLAM		150	6.00	726	29.04	597	23.86	703	28.10	325	13.00	2501	100.00



Şekil 4.16: Mekansal Davranış Haritası (12)

4.1.2. Kış Mevsimi Gözlem Verileri

4.1.2.1. Hafta İçi Gözlem Verileri

Beyazıt Meydanı ve çevresinde kış mevsiminde hafta içi gözlemleri 17 Aralık 2008 Çarşamba günü gerçekleştirilmiştir. Devlet Meteoroloji İstasyonu verilerine göre İstanbul Avrupa Yakası için güne ait ortalama hava sıcaklığı 12°C (Bulutlu)'dir.

- 09:00-09:05 Saat Dilimi Gözlemi:

Alanda sabah saatinde; 382'si erkek, 200'ü ise kadın olmak üzere toplam 582 kullanıcı gözlemlenmiştir. Kullanıcıların 8'i 17 yaş altında, 284'ü 17-30 yaş grubunda, 155'i 31-45 yaş grubunda, 110'u 46-60 yaş grubunda, 25'i ise 60 yaş üstünde bulunmaktadır.

Alanda bu saat diliminde ağırlıklı olarak yapılan aktivite, yürümedir (Şekil 4.17). Erkek kullanıcıların 342'si, kadın kullanıcıların 193'ü yürüme aktivitesi gerçekleştirmekte, erkeklerde bunu 26 kullanıcı tarafından gerçekleştirilen alışveriş, kadınlarda ise 3 kullanıcı tarafından gerçekleştirilen bekleme aktivitesi izlemektedir. Alanda erkek kullanıcılar tarafından oyun/spor ve uyuma, kadın kullanıcılar tarafından ise dinlenme ve fotoğraf çekme aktiviteleri yoğun olarak tercih edilmezken; erkek kullanıcılar tarafından sohbet, yeme/içme ve kuş yemeleme aktivitesi, kadın kullanıcılar tarafından ise sohbet, yeme/içme, alışveriş, oyun/spor, okuma ve uyuma aktiviteleri yapılmamaktadır (Tablo 4.13).



Şekil 4.17: Sabah Saatlerinde Alandan Geçiş Yapan İnsanlar (2008)

Kış mevsiminde, hafta içi sabah saatlerinde alanı erkek ziyaretçiler daha yoğun olarak kullanmakta, ağırlıklı olarak yürüme aktivitesi gerçekleştirilmekte ve çoğunlukla 17-30 yaş grubunda bulunmaktadır. Gözlem sonuçlarına göre; kadın kullanıcılar kış mevsiminde hafta içi sabah saatlerinde alanı, yaz mevsimi hafta içi sabah saatlerine

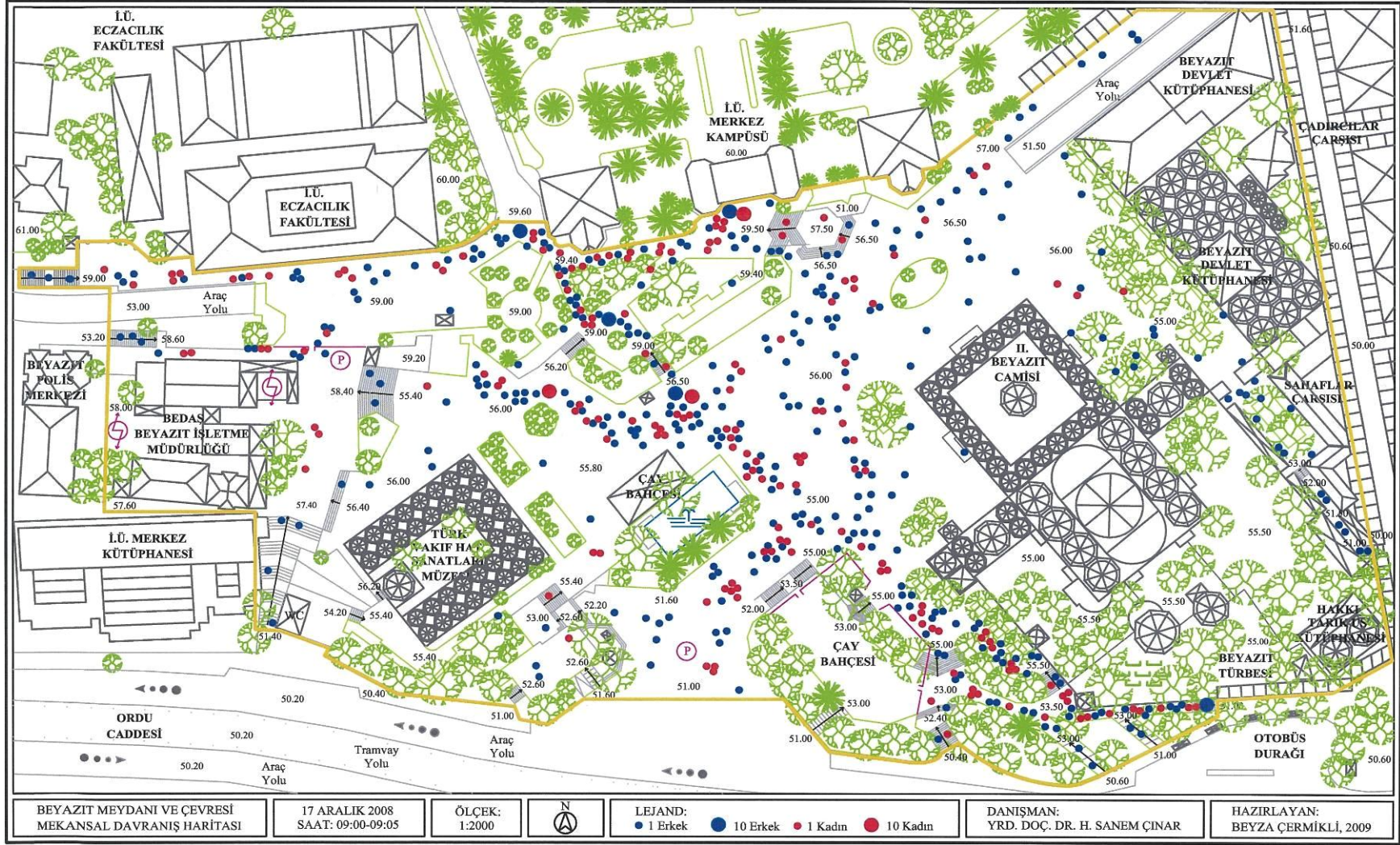
oranla daha yoğun kullanılmaktadır. Alan, bağlantı noktası niteliği taşıması ve çevre işyerlerine ve okullara yakın olması nedeniyle ağırlıklı olarak geçiş amaçlı kullanılmaktadır. Mevsime bağlı olarak hava sıcaklığının düşük olması ve saatin erken olması ise, kullanıcıların alanda bu saat diliminde rekreasyonel aktivitelerde bulunmasını engellemektedir (Şekil 4.18).

Tablo 4.13: Gözlem Tablosu (13)

ALAN:		HAVA DURUMU:		TARİH:		SAAT:	
Beyazıt Meydanı ve Çevresi		12°C, Bulutlu		17.12.2008		09:00-09:05	
CİNSİYET	AKTİVİTE	YAŞ GRUBU					TOPLAM
		<17	17-30	31-45	46-60	60>	
Erkek	Yürüme	6	157	94	72	13	342
	Dinlenme	-	2	-	2	-	4
	Sohbet	-	-	-	-	-	-
	Bekleme	-	1	2	-	-	3
	Yeme/içme	-	-	-	-	-	-
	Alışveriş	-	6	6	9	5	26
	Oyun/spor	-	1	-	-	-	1
	Fotoğraf çekme	-	3	-	-	-	3
	Okuma	-	-	1	1	-	2
	Kuş yemleme	-	-	-	-	-	-
	Uyuma	-	-	-	-	1	1
TOPLAM		6	170	103	84	19	382
Kadın	Yürüme	2	109	50	26	6	193
	Dinlenme	-	1	-	-	-	1
	Sohbet	-	-	-	-	-	-
	Bekleme	-	1	2	-	-	3
	Yeme/içme	-	-	-	-	-	-
	Alışveriş	-	-	-	-	-	-
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	-	1	-	-	-	1
	Okuma	-	-	-	-	-	-
	Kuş yemleme	-	2	-	-	-	2
	Uyuma	-	-	-	-	-	-
TOPLAM		2	114	52	26	6	200
GENEL TOPLAM		8	284	155	110	25	582

▪ 12:00-12:05 Saat Dilimi Gözlemi:

Alanda en yoğun kullanım öğle saatlerinde görülmektedir. Bu saat dilimi içerisinde 558'i erkek, 229'u kadın olmak üzere toplam 787 kullanıcının alanı ziyaret ettiği gözlemlenmiştir. Kullanıcıların 13'ünün 17 yaş altında, 256'sının 17-30 yaş grubunda, 214'ünün 31-45 yaş grubunda, 210'unun 46-60 yaş grubunda ve 94'ünün 60 yaş üstünde olduğu belirlenmiştir. Tablo 4.14'de bu saat dilimine ait Gözlem Tablosu yer almaktadır.



Şekil 4.18: Mekansal Davranış Haritası (13)

Tablo 4.14: Gözlem Tablosu (14)

ALAN:		HAVA DURUMU:			TARİH:		SAAT:
Beyazıt Meydanı ve Çevresi		12°C, Bulutlu			17.12.2008		12:00-12:05
CİNSİYET	AKTİVİTE	YAŞ GRUBU					TOPLAM
		<17	17-30	31-45	46-60	60>	
Erkek	Yürüme	5	139	121	87	28	380
	Dinlenme	-	8	7	12	8	35
	Sohbet	-	-	2	6	6	14
	Bekleme	-	3	-	3	8	14
	Yeme/içme	-	-	3	-	1	4
	Alışveriş	-	12	13	49	25	99
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	-	-	3	1	1	5
	Okuma	-	-	-	2	-	2
	Kuş yemleme	2	-	2	-	1	5
Uyuma	-	-	-	-	-	-	
TOPLAM		7	162	151	160	78	558
Kadın	Yürüme	5	86	55	44	12	202
	Dinlenme	-	3	3	2	-	8
	Sohbet	-	-	-	-	-	-
	Bekleme	-	-	1	-	-	1
	Yeme/içme	-	-	-	2	-	2
	Alışveriş	-	-	1	-	2	3
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	1	2	3	2	1	9
	Okuma	-	1	-	-	-	1
	Kuş yemleme	-	2	-	-	1	3
Uyuma	-	-	-	-	-	-	
TOPLAM		6	94	63	50	16	229
GENEL TOPLAM		13	256	214	210	94	787

Alanda ilk sırada tercih edilen aktivite, yürümedir. Erkek kullanıcıların 380'i, kadın kullanıcıların ise 202'sinin yürüme aktivitesi gerçekleştirmekte, erkeklerde bunu 99 kullanıcı tarafından yapılan alışveriş, kadınlarda ise 9 kullanıcı tarafından gerçekleştirilen fotoğraf çekme aktivitesi izlemektedir. Alanda erkek kullanıcılar tarafından okuma, kadın kullanıcılar tarafından ise bekleme, okuma ve yeme/içme aktivitelerinin yoğun olarak tercih edilmediği, erkek kullanıcıların oyun/spor ve uyuma, kadın kullanıcıların ise sohbet, oyun/spor ve uyuma aktivitelerinde bulunmadıkları gözlemlenmiştir.

Gözlem verileri; hafta içi öğle saatlerinde alanın daha çok erkekler tarafından kullanıldığını, alanda ağırlıklı olarak geçiş aktivitesinin gerçekleştirildiğini ve kullanıcıların çoğunluklu olarak 17-30 yaş grubuna dahil olduğunu göstermiştir. Bu saat dilimi, diğer saat dilimlerine oranla alanda en fazla rekreasyonel faaliyetin yapıldığı

zaman aralığıdır. Alanda, erkek sayısının yarısı kadar kadın kullanıcı bulunmaktadır. Bu saat diliminde çevre işyerlerinde çalışan ve üniversiteli genç nüfus alanı ağırlıklı olarak kullanılmaktadır. Bunun yanı sıra, alanda turistler de vakit geçirmektedir. Çınaraltı bölgesi özellikle 46-60 yaş arası ve 60 yaş üstü ziyaretçiler, satıcılar ve ibadet için bekleyen erkek kullanıcılar tarafından yoğun olarak tercih edilmektedir (Şekil 4.19).

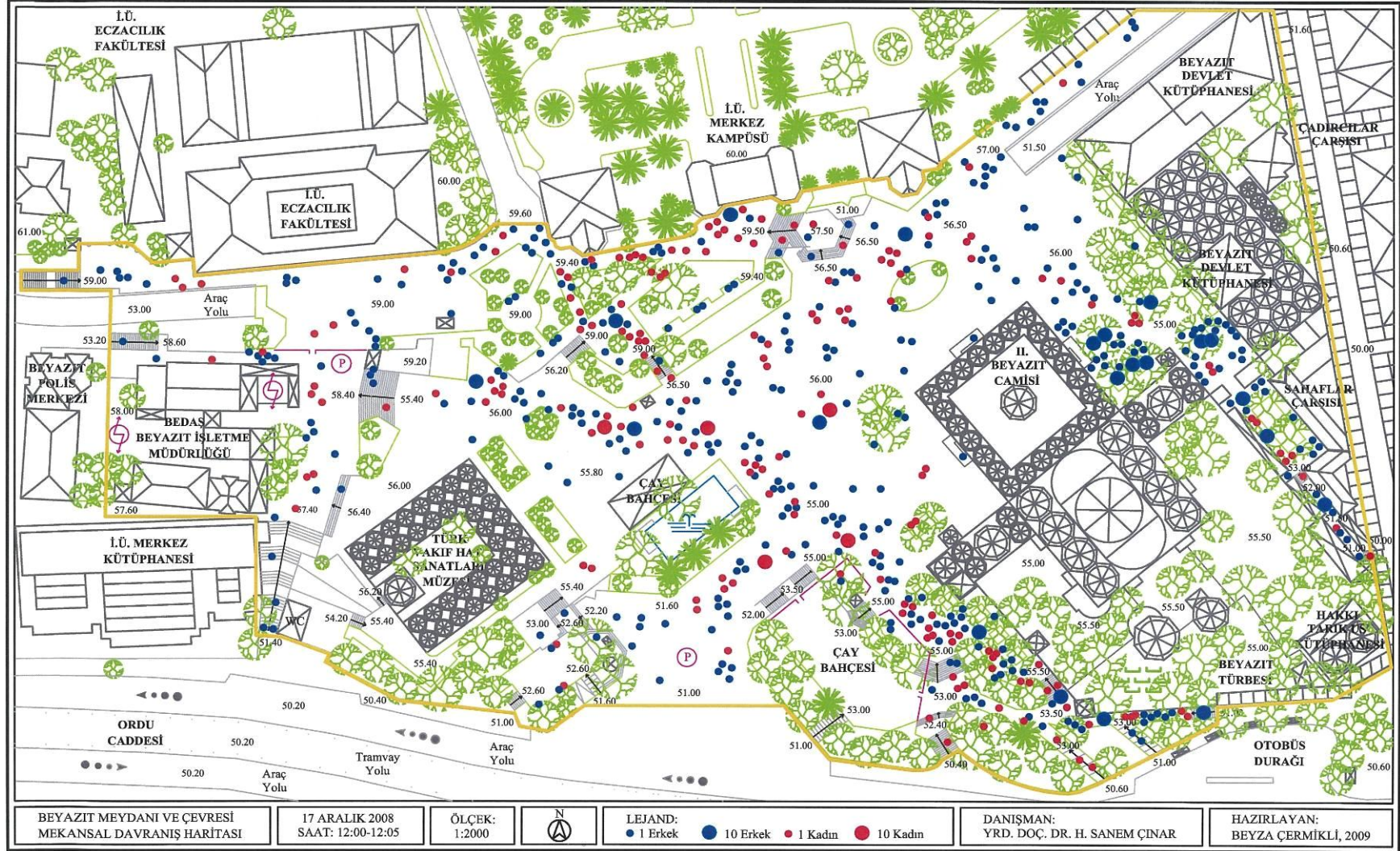
▪ 15:00-15:05 Saat Dilimi Gözlemi:

Alanda 15:00-15:05 saat dilimi arasında; 527'si erkek, 185'i ise kadın olmak üzere toplam 712 kullanıcı gözlemlenmiştir. Kullanıcıların 11'i 17 yaş altında, 247'si 17-30 yaş grubunda, 193'ü 31-45 yaş grubunda, 189'u 46-60 yaş grubunda, 72'si ise 60 yaş üstündedir (Tablo, 4.15).

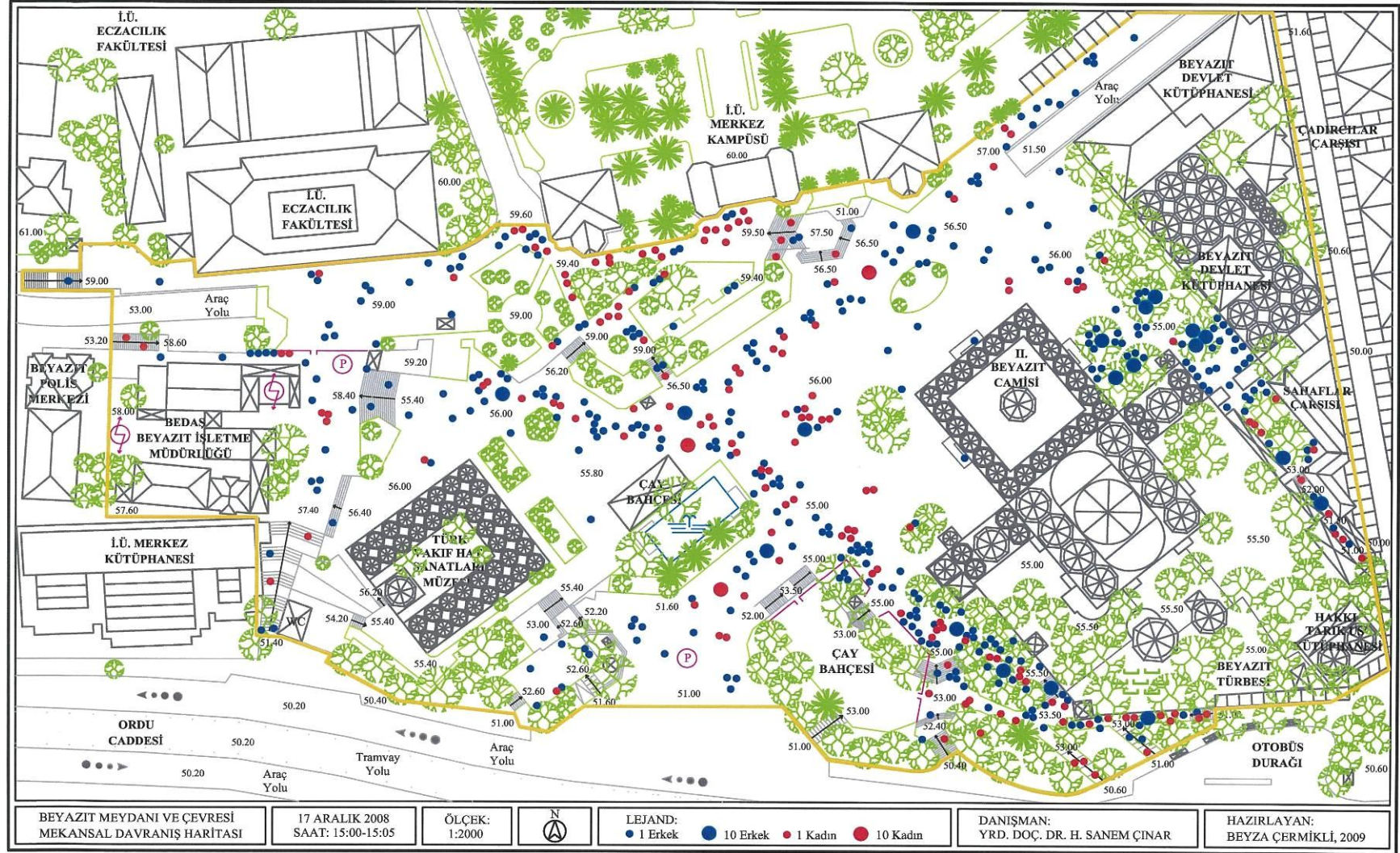
Tablo 4.15: Gözlem Tablosu (15)

ALAN:		HAVA DURUMU:		TARİH:		SAAT:	
Beyazıt Meydanı ve Çevresi		12°C, Bulutlu		17.12.2008		15:00-15:05	
CİNSİYET	AKTİVİTE	YAŞ GRUBU					TOPLAM
		<17	17-30	31-45	46-60	60>	
Erkek	Yürüme	8	127	102	72	21	330
	Dinlenme	-	7	8	10	8	33
	Sohbet	-	-	4	10	6	20
	Bekleme	-	3	4	-	-	7
	Yeme/içme	-	-	-	3	-	3
	Alışveriş	-	20	18	57	26	121
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	-	6	1	-	-	7
	Okuma	-	-	-	1	-	1
	Kuş yemleme	1	2	2	-	-	5
Uyuma	-	-	-	-	-	-	
TOPLAM		9	165	139	153	61	527
Kadın	Yürüme	2	74	49	31	8	164
	Dinlenme	-	2	2	4	-	8
	Sohbet	-	-	-	-	-	-
	Bekleme	-	-	2	-	-	2
	Yeme/içme	-	-	-	-	-	-
	Alışveriş	-	-	-	1	3	4
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	-	4	1	-	-	5
	Okuma	-	-	-	-	-	-
	Kuş yemleme	-	2	-	-	-	2
Uyuma	-	-	-	-	-	-	
TOPLAM		2	82	54	36	11	185
GENEL TOPLAM		11	247	193	189	72	712

Şekil 4.20'de 15:00-15:05 saat dilimine ait Mekansal Davranış Haritası görülmektedir.



Şekil 4.19: Mekansal Davranış Haritası (14)



Şekil 4.20: Mekansal Davranış Haritası (15)

Alanda ilk sırada tercih edilen aktivite, yürümedir. Erkek kullanıcıların 330'u, kadın kullanıcıların ise 164'ü yürüme aktivitesi gerçekleştirmekte, erkeklerde bunu 121 kullanıcı tarafından gerçekleştirilen alışveriş, kadınlarda ise 8 kullanıcı tarafından gerçekleştirilen dinlenme aktivitesi izlemektedir. Alanda erkekler tarafından okuma, kadın kullanıcılar tarafından ise bekleme ve kuş yemeleme aktiviteleri fazla tercih edilmezken, erkek kullanıcılar tarafından oyun/spor ve uyuma, kadın kullanıcılar tarafından ise sohbet, yeme/içme, oyun/spor, okuma ve uyuma aktiviteleri yapılmamaktadır (Şekil 4.21).



Şekil 4.21: Alanda Fotoğraf Çekme Aktivitesinde Bulunan Kullanıcılar (2008)

Gözlem verileri, hafta içi öğleden sonra alanın daha çok erkekler tarafından kullanıldığını, kullanıcıların ağırlıklı olarak 17-30 yaş grubuna dahil olduğunu ve alanda daha çok geçiş aktivitesi yapıldığını göstermektedir. Alanda, öğle saatine oranla yapılan yürüme aktivitesinde azalma, alışveriş aktivitesinde ise artma görülmüştür. Öğleden sonra özellikle Çınaraltı bölgesinin yoğun olarak kullanıldığı görülmektedir. Havanın soğuk oluşu ise alanda dinlenme, oturma, sohbet gibi aktivitelerin daha az gerçekleşmesine neden olmaktadır. Kadın kullanıcıların yaz mevsimine oranla alanı daha çok kullanması ise dikkat çekicidir.

- 18:00-18:05 Saat Dilimi Gözlemi:

Yapılan gözlem çalışmasına göre, akşamüstü alanı kullanan ziyaretçi sayısının öğleden sonra alanı kullanan ziyaretçi sayısına göre azaldığı görülmektedir. Bu saat diliminde alanı; 484'ü erkek, 128'i kadın olmak üzere toplam 612 kullanıcı ziyaret etmiştir. Kullanıcıların 12'si 17 yaş altında, 242'si 17-30 yaş grubunda, 181'i 31-45 yaş grubunda, 146'sı 46-60 yaş grubunda, 31'i ise 60 yaş üstünde bulunmaktadır (Tablo 4.16).

Tablo 4.16: Gözlem Tablosu (16)

ALAN:		HAVA DURUMU:			TARİH:		SAAT:
Beyazıt Meydanı ve Çevresi		12°C, Bulutlu			17.12.2008		18:00-18:05
CİNSİYET	AKTİVİTE	YAŞ GRUBU					TOPLAM
		<17	17-30	31-45	46-60	60>	
Erkek	Yürüme	8	114	84	69	14	289
	Dinlenme	-	4	3	6	1	14
	Sohbet	-	-	2	4	-	6
	Bekleme	-	4	4	-	-	8
	Yeme/içme	-	3	1	3	1	8
	Alışveriş	-	55	56	39	7	157
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	-	2	-	-	-	2
	Okuma	-	-	-	-	-	-
	Kuş yemleme	-	-	-	-	-	-
Uyuma	-	-	-	-	-	-	
TOPLAM		8	182	150	121	23	484
Kadın	Yürüme	4	56	31	25	8	124
	Dinlenme	-	2	-	-	-	2
	Sohbet	-	-	-	-	-	-
	Bekleme	-	-	-	-	-	-
	Yeme/içme	-	-	-	-	-	-
	Alışveriş	-	-	-	-	-	-
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	-	2	-	-	-	2
	Okuma	-	-	-	-	-	-
	Kuş yemleme	-	-	-	-	-	-
Uyuma	-	-	-	-	-	-	
TOPLAM		4	60	31	25	8	128
GENEL TOPLAM		12	242	181	146	31	612

Alanda ilk sırada tercih edilen aktivite, yürümedir. Alandaki erkek kullanıcıların 330'u, kadın kullanıcıların ise 185'i yürüme aktivitesi gerçekleştirmekte, erkeklerde bunu 121 kullanıcı tarafından yapılan alışveriş, kadınlarda ise 8 kullanıcı tarafından gerçekleştirilen dinlenme aktivitesi izlemektedir. Bu saat diliminde alanda erkek kullanıcıların okuma, kadın kullanıcıların ise bekleme ve kuş yemleme aktivitelerinde bulunmayı tercih etmedikleri, bunun yanında erkek kullanıcılar tarafından oyun/spor ve uyuma; kadın kullanıcılar tarafından ise sohbet, yeme/içme, oyun/spor, okuma ve uyuma aktivitelerinin gerçekleştirilmediği belirlenmiştir.

Bu saat diliminde alanın çoğunlukla erkek kullanıcılar tarafından tercih edildiği, ağırlıklı olarak 17-30 yaş grubuna dahil olduğu ve kullanıcıların yoğun olarak yürüme aktivitesi gerçekleştirildiği görülmektedir. Alanın iş çıkışlarında geçiş noktası olarak kullanılması yoğunluğu arttırmakta, özellikle giriş-çıkış aksları boyunca 17:00-19:00

saatleri arasında seyyar satıcı ve işportacıların tezgah kurmaları, alanda kalabalık bir ortamın oluşmasına neden olmaktadır. Bu saat diliminde özellikle geçiş yapan, servis bekleyen, alışveriş yapan kullanıcıların ağırlıklı olarak alanı kullandığı gözlemlenmiştir. Çınaraltı bölgesindeki kullanımın bu saatte oldukça azaldığı, alandaki toplam kullanıcı sayısının ise yaz mevsimine oranla yarıya düştüğü görülmüştür (Şekil 4.22). Bu düşüşte; kış mevsiminde hava koşullarının farklılaşmasının (havanın erken saatlerde kararması, hava sıcaklığının akşam saatlerinde düşmesi, yağmur, kar gibi olumsuz hava koşulları vb.) etkisi fazladır.



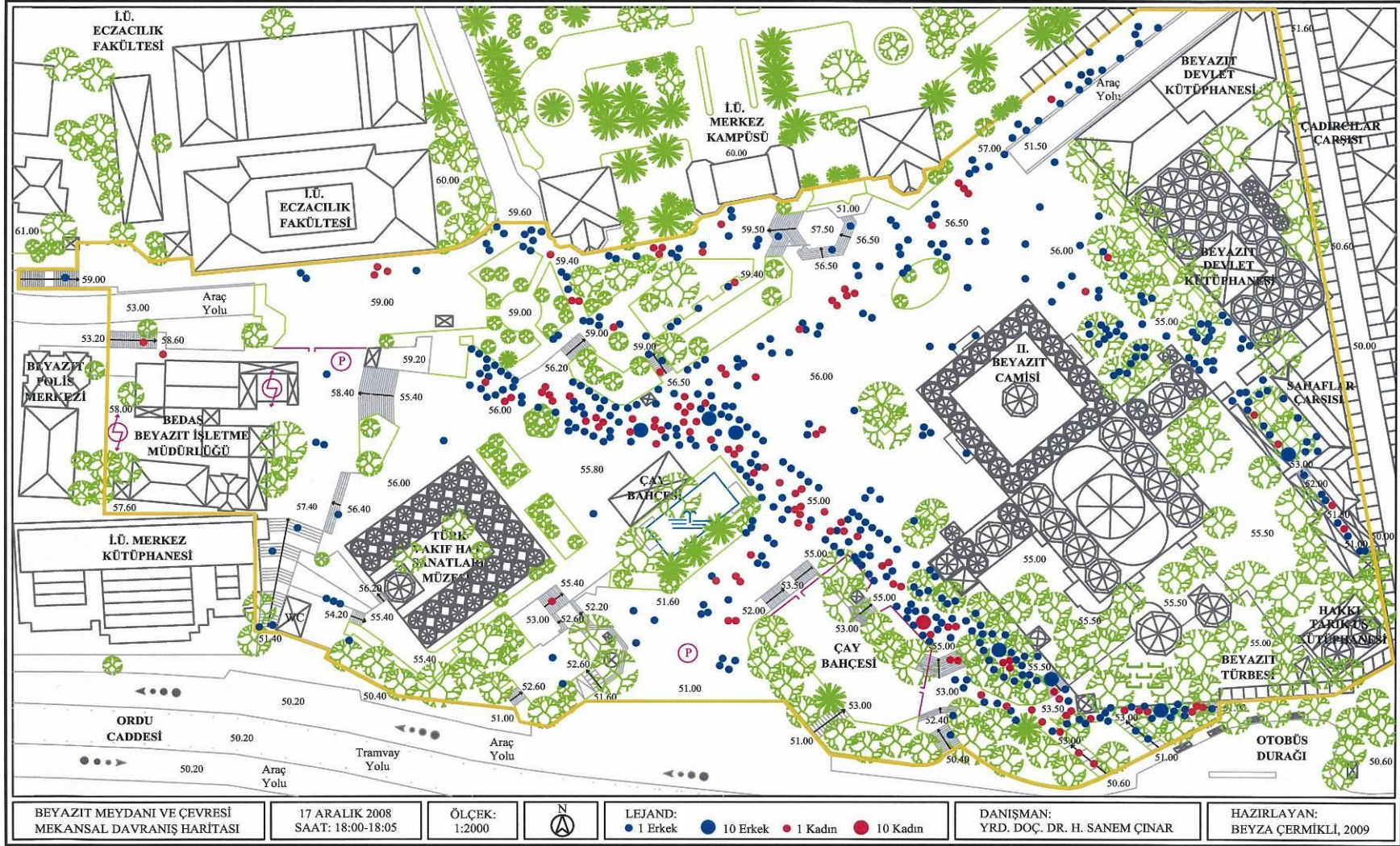
Şekil 4.22: Yaz Ayına Göre Sayısı Azalan Kullanıcılar (2008)

Şekil 4.23'de 17 Aralık 200 günü 18:00-18:05 saat dilimine ait Mekansal Davranış Haritası görülmektedir.

- 21:00-21:05 Saat Dilimi Gözlemi:

Beyazıt Meydanı ve çevresinde yapılan gözlem çalışmasında, alanın en az yoğun olduğu saat dilimi akşam saatleri olarak gözlemlenmiştir. Bu saat diliminde alanı 77'si erkek, 12'si kadın olmak üzere toplam 89 kullanıcı ziyaret etmiştir. Kullanıcıların 2'sinin 17 yaş altında, 37'sinin 17-30 yaş grubunda, 24'ünün 31-45 yaş grubunda, 22'sinin 46-60 yaş grubunda, 4'ünün ise 60 yaş üstünde olduğu belirlenmiştir.

Alanda ilk sırada tercih edilen aktivite, yürümedir. Erkek kullanıcıların 63'ünün, kadın kullanıcıların 11'inin yürüme aktivitesi gerçekleştirdiği, bunun yanı sıra yoğun bir kullanım oluşturmamakla birlikte alanda erkek kullanıcıların sırasıyla dinlenme, alışveriş, yeme/içme ve uyuma, kadın kullanıcıların ise uyuma aktivitesi yaptığı belirlenmiştir. Bu saat dilimi içerisinde alanda başka bir aktivite ise yapılmamıştır (Tablo 4.17).



Şekil 4.23: Mekansal Davranış Haritası (16)

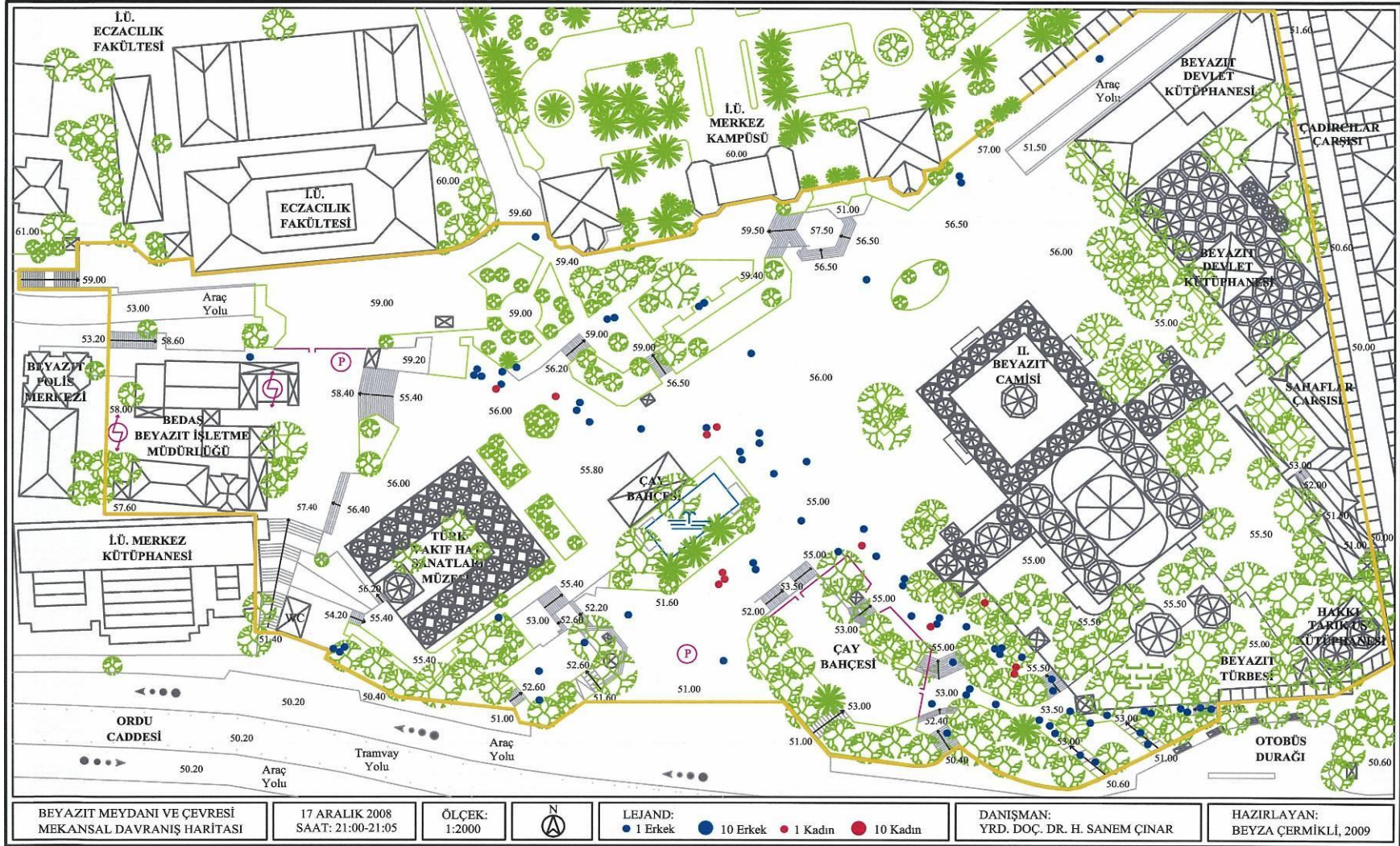
Tablo 4.17: Gözlem Tablosu (17)

ALAN:		HAVA DURUMU:			TARİH:		SAAT:
Beyazıt Meydanı ve Çevresi		12°C, Bulutlu			17.12.2008		21:00-21:05
CİNSİYET	AKTİVİTE	YAŞ GRUBU					TOPLAM
		<17	17-30	31-45	46-60	60>	
Erkek	Yürüme	2	29	17	13	2	63
	Dinlenme	-	2	2	1	-	5
	Sohbet	-	-	-	-	-	-
	Bekleme	-	-	-	-	-	-
	Yeme/içme	-	-	-	3	-	3
	Alışveriş	-	1	2	2	-	5
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	-	-	-	-	-	-
	Okuma	-	-	-	-	-	-
	Kuş yemleme	-	-	-	-	-	-
Uyuma	-	-	-	-	1	1	
TOPLAM		2	32	21	19	3	77
Kadın	Yürüme	-	5	3	3	-	11
	Dinlenme	-	-	-	-	-	-
	Sohbet	-	-	-	-	-	-
	Bekleme	-	-	-	-	-	-
	Yeme/içme	-	-	-	-	-	-
	Alışveriş	-	-	-	-	-	-
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	-	-	-	-	-	-
	Okuma	-	-	-	-	-	-
	Kuş yemleme	-	-	-	-	-	-
Uyuma	-	-	-	-	1	1	
TOPLAM		-	5	3	3	1	12
GENEL TOPLAM		2	37	24	22	4	89

Kullanımın akşamüstü saatine göre çok düştüğü, yaklaşık 7 kat azaldığı görülmüştür. Alan ağırlıklı olarak erkek ziyaretçiler tarafından geçiş amacıyla kullanılmakta ve daha çok 17-30 yaş grubu bulunmaktadır. Ayrıca Sahaflar Çarşısı'nın saat 20:00'dan sonra kapanması, Çınaraltı bölgesini ölü bir mekan haline dönüştürmektedir (Şekil 4.24).

▪ Kış Mevsimi-Hafta İçi Gün Değerlendirmesi:

17 Aralık 2008 günü beş farklı saat diliminde yapılan gözlemlere göre, alanı toplam 2782 kişi kullanmıştır. Kullanıcıların %72.90'ı erkek, %27.10'u kadındır. Ziyaretçilerin; %38.31'i 17-30 yaş grubunda, %27.56'sı 31-45 yaş grubunda, %24.34'ü 46-60 yaş grubunda, %8.14'ü 60 yaş üstünde, %1.65'i ise 17 yaş altındadır. Bunların %75.35'i yürüme, %3.95'i dinlenme, %1.44'ü sohbet, %1.36'sı bekleme, %0.73'ü yeme-içme, %14.93'ü alışveriş, %0.04'ü oyun-spor, %1.23'ü fotoğraf çekme, %0.22'si okuma %0.63'ü kuş yemleme ve %0.12'si uyuma aktivitesinde bulunmaktadır.



Şekil 4.24: Mekansal Davranış Haritası (17)

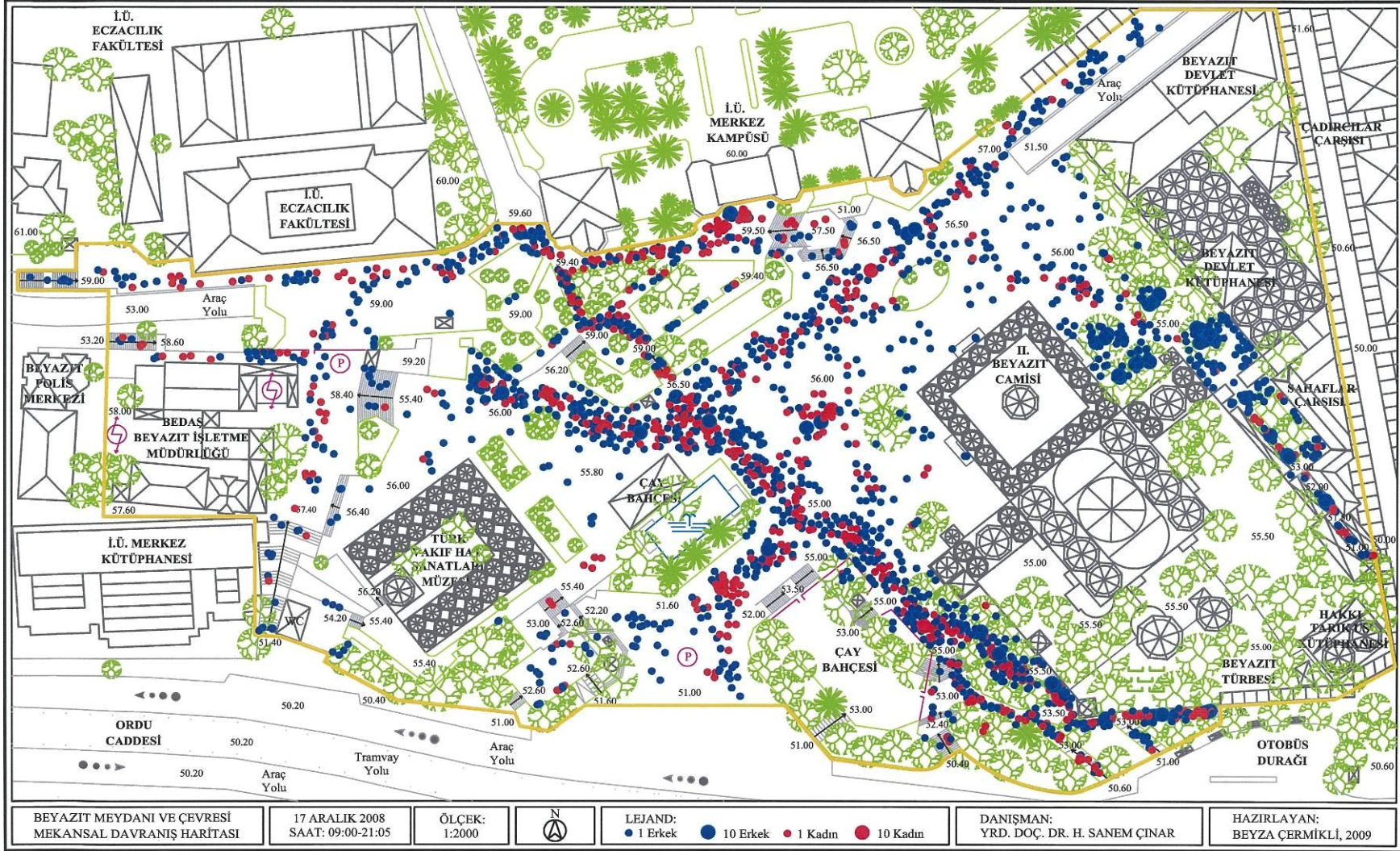
Gözlem sonuçlarına göre; alandaki erkek kullanıcıların %50.95'i yürüme, %14.67'si alışveriş, %3.27'si dinlenme, %1.44'ü sohbet, %1.14'ü bekleme, %0.96'i fotoğraf çekme, %0.65'i yeme/içme, %0.37'si kuş yemleme, %0.18'i okuma, %0.08'i uyuma ve %0.08'i ise oyun/spor aktivitesi yapmaktadır. Alandaki erkek kullanıcıların yaş gruplarına bakıldığında ise; %25.56'sının 17-30 yaş grubunda, %20.27'sinin 31-45 yaş grubunda, %19.30'unun 46-60 yaş grubunda ve %6.62'sinin 60 yaş üstünde ve %1.15'inin 17 yaş altında olduğu görülmektedir. Alanda yürüme, bekleme, fotoğraf çekme, oyun spor 17-30 yaş grubu; alışveriş, dinlenme, sohbet, yeme içme, okuma 46-60 yaş grubu; kuş yemleme 31-45 yaş grubu; uyuma 60 yaş üstü kullanıcılar tarafından ağırlıklı olarak yapılmaktadır.

Gözlem sonuçlarına göre; alandaki kadın kullanıcıların %24.90'ı yürüme, %0.68'i dinlenme, %0.62'si fotoğraf çekme, %0.26'sı alışveriş, %0.26'sı kuş yemleme, %0.22'si bekleme, %0.08'i yeme içme, %0.04'ü okuma, %0.04'ü ise uyuma aktivitesi yapmaktadır. Alanda, sohbet ve oyun/spor aktivitelerini gerçekleştiren kadın kullanıcı ise bulunmamaktadır. Alanı ziyaret eden kullanıcıların %12.75'i 17-30 yaş grubunda, %7.29'u 31-45 yaş grubunda, %5.04'ü 46-60 yaş grubunda, %1.52'si 60 yaş üstünde ve %0.50'si 17 yaş altında bulunmaktadır. Alanda yürüme, dinlenme, fotoğraf çekme, kuş yemleme, okuma 17-30 yaş grubu; bekleme 31-45 yaş grubu, yeme içme 46-60 yaş grubu; alışveriş ve uyuma 60 yaş üstü kullanıcılar tarafından ağırlıklı olarak gerçekleştirilmektedir (Tablo 4.18).

Ziyaretçilerin geneline bakıldığında; erkek kullanıcıların kadın kullanıcılara göre 3 kat yoğun olarak alanı kullandıkları görülmektedir. Ayrıca alanı ağırlıklı olarak 17-30 yaş grubunun, en az ise 17 yaş altı grubun kullandığı anlaşılmakta ve alanda erkek ve kadın kullanıcıların en çok yürüme aktivitesi gerçekleştirdiği ortaya çıkmaktadır. Buna göre; alanda yürüme yoğunluğu $2.0 < \text{yaya/m}^2$, yürüme hızı ise 0.8-1.2 m/sn olarak belirlenmiştir. Alanda erkek kullanıcılar tarafından tercih edilen ikinci aktivite alışveriş iken, kadın kullanıcıların ikinci sırada tercih ettiği aktivite ise dinlenmedir. Erkek kullanıcılar tarafından oyun/spor, kadın kullanıcılar tarafından ise uyuma ve okuma aktiviteleri fazla tercih edilmemektedir. Alanı kış mevsimi-hafta içi kullanan ziyaretçi sayısının yaz mevsimi-hafta içi kullanan ziyaretçi sayısına oranla daha az olduğu saptanmıştır (Şekil 4.25).

Tablo 4.18: Gözlem Tablosu (18)

ALAN: BEYAZIT MEYDANI VE ÇEVRESİ		HAVA DURUMU: 12°C, Bulutlu						TARİH: 17.12.2008				KIŞ/HAFTA İÇİ GÜN TOPLAMI	
CİNSİYET	AKTİVİTE	YAŞ GRUBU										GENEL TOPLAMI	%
		<17	%	17-30	%	31-45	%	46-60	%	60>	%		
Erkek	Yürüme	29	1.04	566	20.34	418	15.02	313	11.25	78	2.80	1404	50.45
	Dinlenme	-	-	23	0.83	20	0.72	31	1.11	17	0.61	91	3.27
	Sohbet	-	-	-	-	8	0.29	20	0.72	12	0.43	40	1.44
	Bekleme	-	-	11	0.39	10	0.36	3	0.11	8	0.28	32	1.14
	Yeme/içme	-	-	3	0.11	4	0.14	9	0.32	2	0.08	18	0.65
	Alışveriş	-	-	94	3.38	95	3.42	156	5.61	63	2.26	408	14.67
	Oyun/spor	-	-	1	0.04	-	-	-	-	-	-	1	0.04
	Fotoğraf çekme	-	-	11	0.39	4	0.14	1	0.04	1	0.04	17	0.61
	Okuma	-	-	-	-	1	0.04	4	0.14	1	0.04	5	0.18
	Kuş yemleme	3	0.11	2	0.08	4	0.14	-	-	1	0.04	10	0.37
Uyuma	-	-	-	-	-	-	-	-	2	0.08	2	0.08	
TOPLAM		32	1.15	711	25.56	564	20.27	537	19.30	184	6.62	2028	72.90
Kadın	Yürüme	13	0.46	330	11.85	188	6.75	129	4.62	34	1.22	694	24.90
	Dinlenme	-	-	8	0.28	5	0.18	6	0.22	-	-	19	0.68
	Sohbet	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bekleme	-	-	1	0.04	5	0.18	-	-	-	-	6	0.22
	Yeme/içme	-	-	-	-	-	-	2	0.08	-	-	2	0.08
	Alışveriş	-	-	-	-	1	0.04	1	0.04	5	0.18	7	0.26
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	1	0.04	9	0.32	4	0.14	2	0.08	1	0.04	17	0.62
	Okuma	-	-	1	0.04	-	-	-	-	-	-	1	0.04
	Kuş yemleme	-	-	6	0.22	-	-	-	-	1	0.04	7	0.26
Uyuma	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0.04	1	0.04	
TOPLAM		14	0.50	355	12.75	203	7.29	140	5.04	42	1.52	754	27.10
GENEL TOPLAM		46	1.65	1066	38.31	767	27.56	677	24.34	226	8.14	2782	100.00



Şekil 4.25: Mekansal Davranış Haritası (18)

4.1.2.2. Hafta Sonu Gözlem Verileri

Beyazıt Meydanı'nda kış mevsimi hafta sonu gözlemleri 21 Aralık 2008 Pazar günü gerçekleştirilmiştir. Devlet Meteoroloji İstasyonu verilerine göre İstanbul Avrupa Yakası için güne ait ortalama hava sıcaklığı 9°C (Bulutlu)'dir.

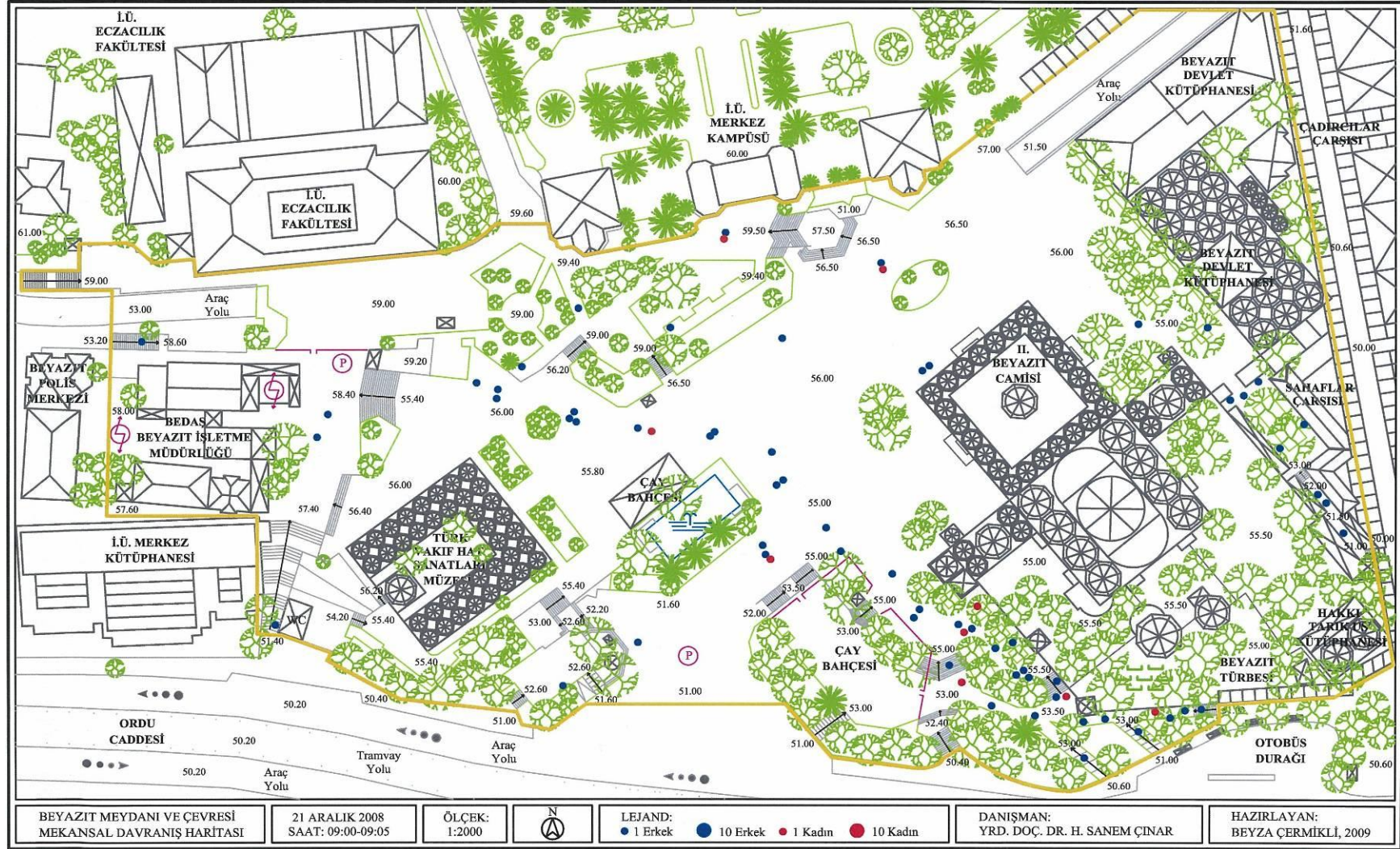
- 09:00-09:05 Saat Dilimi Gözlemi:

Beyazıt Meydanı ve çevresinde, 09:00-09:05 saat dilimi arasında, 62'si erkek, 9'u ise kadın olmak üzere toplam 71 kullanıcı gözlemlenmiştir. Kullanıcıların 3'ü 17 yaş altında, 26'sı 17-30 yaş grubunda, 19'u 31-45 yaş grubunda, 16'sı 46-60 yaş grubunda, 7'si ise 60 yaş üstündedir (Tablo 4.19).

Tablo 4.19: Gözlem Tablosu (19)

ALAN:		HAVA DURUMU:		TARİH:		SAAT:	
Beyazıt Meydanı ve Çevresi		9°C, Bulutlu		21.12.2008		09:00-09:05	
CİNSİYET	AKTİVİTE	YAŞ GRUBU					TOPLAM
		<17	17-30	31-45	46-60	60>	
Erkek	Yürüme	3	16	15	9	3	46
	Dinlenme	-	-	-	2	-	2
	Sohbet	-	-	-	-	-	-
	Bekleme	-	1	-	-	-	1
	Yeme/içme	-	-	-	-	-	-
	Alışveriş	-	2	2	3	2	9
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	-	2	-	-	-	2
	Okuma	-	-	1	-	-	1
	Kuş yemleme	-	-	-	-	-	-
	Uyuma	-	-	-	-	1	1
TOPLAM		3	21	18	14	6	62
Kadın	Yürüme	-	5	1	2	-	8
	Dinlenme	-	-	-	-	-	-
	Sohbet	-	-	-	-	-	-
	Bekleme	-	-	-	-	-	-
	Yeme/içme	-	-	-	-	-	-
	Alışveriş	-	-	-	-	-	-
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	-	-	-	-	-	-
	Okuma	-	-	-	-	-	-
	Kuş yemleme	-	-	-	-	-	-
	Uyuma	-	-	-	-	1	1
TOPLAM		-	5	1	2	1	9
GENEL TOPLAM		3	26	19	16	7	71

Şekil 4.26'da Kış mevsimi-hafta sonu 09:00-09:05 saat dilimi için oluşturulan Mekansal Davranış Haritası görülmektedir.



Şekil 4.26: Mekansal Davranış Haritası (19)

Alanda ilk sırada tercih edilen aktivite, yürümedir. Erkek kullanıcıların 46'sı, kadın kullanıcıların ise 8'i yürüme aktivitesi gerçekleştirmektedir. Alanda tercih edilen ikinci aktivite ise, 9 erkek kullanıcı tarafından gerçekleştirilen alışveriş aktivitesidir. Bu saat diliminde; erkek kullanıcıların dinlenme, fotoğraf çekme, bekleme, okuma, uyuma gibi aktiviteleri gerçekleştirmeyi tercih etmedikleri, sohbet, yeme/içme, oyun/spor, kuş yemleme aktivitelerinde ise bulunmadıkları gözlemlenmiş, kadın kullanıcıların ise yürüme ve uyuma dışında alanda başka bir aktivitede bulunmadıkları belirlenmiştir (Şekil 4. 27).



Şekil 4.27: Sabah Saatlerinde Alandan Bir Görünüm (2009)

Sabah saatleri, beş saat dilimi içinde kullanıcılar tarafından en az tercih edilen saat olarak karşımıza çıkmaktadır. Gözlem verileri, hafta sonu sabah saatlerinde alanın kullanıcılar tarafından tercih edilme oranının, hafta içi sabah saatlerine göre çok daha düşük olduğunu göstermiştir. Sabah saatlerinde, alanı erkek kullanıcılar daha yoğun olarak kullanmakta ve alanda ağırlıklı olarak yürüme aktivitesi yapılmaktadır. Kullanıcıların yaş gruplarına bakıldığında ise; alanı daha çok 17-30 yaş grubu kullanıcıların tercih ettiği görülmektedir. Alanın bu saat diliminde az kullanılmasının nedeni, çevredeki birçok işyerinin pazar günü kapalı olması ve hava koşullarının dış mekanlarda yapılacak rekreasyonel aktiviteleri sınırlamasıdır.

- 12:00-12:05 Saat Dilimi Gözlemi:

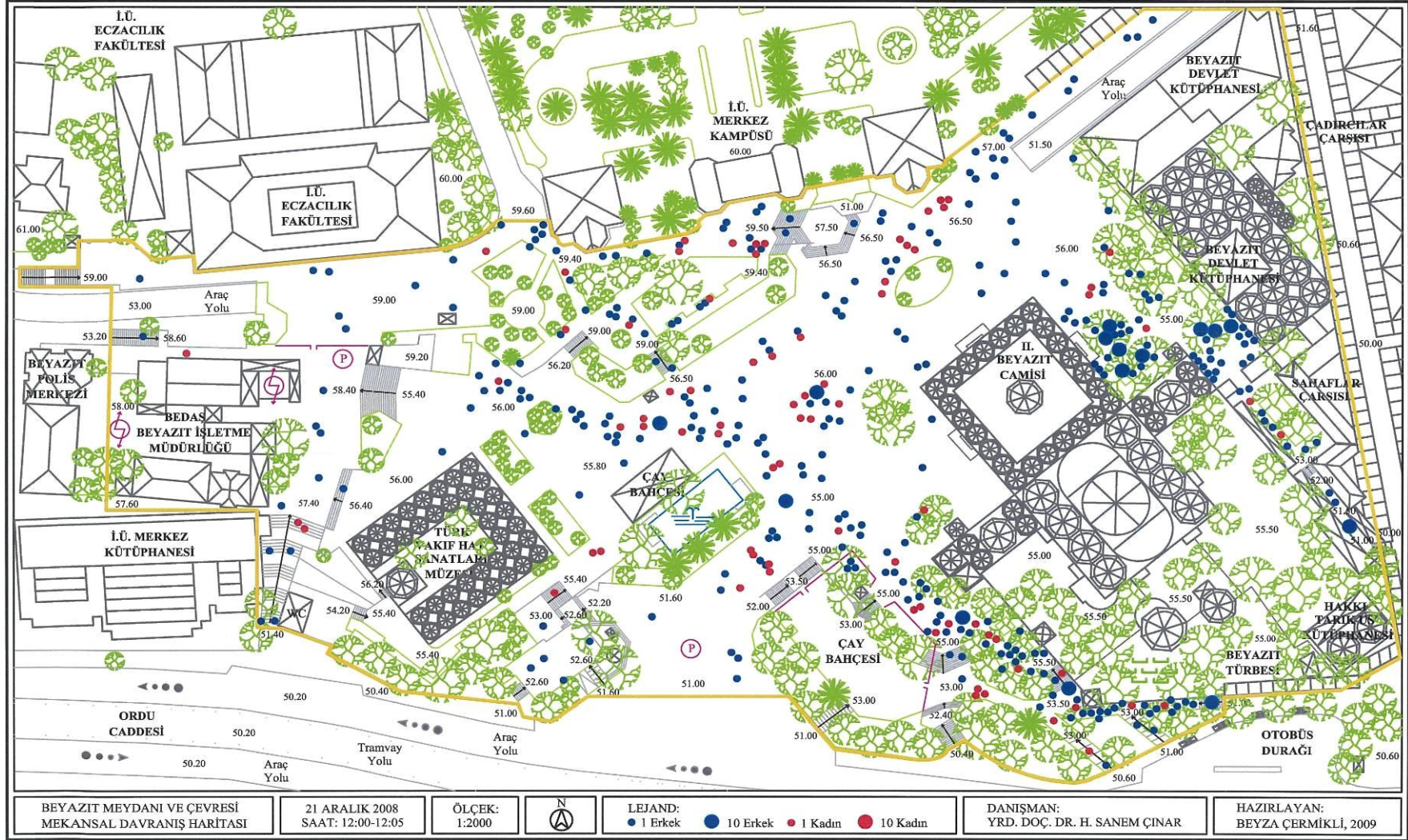
Alanda kış mevsiminde pazar günü öğle saatinde kullanım, sabah saatine göre yaklaşık 6-7 kat daha fazladır. Bu saat dilimi içerisinde 442'si erkek, 77'i kadın olmak üzere toplam 519 kullanıcının alanı ziyaret ettiği gözlemlenmiştir. Kullanıcıların 17'si 17 yaş altında, 161'i 17-30 yaş grubunda, 130'u 31-45 yaş grubunda, 144'ü 46-60 yaş grubunda ve 67'si ise 60 yaş üstünde bulunmaktadır (Tablo 4.20).

Tablo 4.20: Gözlem Tablosu (20)

ALAN:		HAVA DURUMU:			TARİH:		SAAT:
Beyazıt Meydanı ve Çevresi		9°C, Bulutlu			21.12.2008		12:00-12:05
CİNSİYET	AKTİVİTE	YAŞ GRUBU					TOPLAM
		<17	17-30	31-45	46-60	60>	
Erkek	Yürüme	8	95	80	62	19	264
	Dinlenme	-	2	2	2	4	10
	Sohbet	-	3	-	11	4	18
	Bekleme	-	2	4	6	4	16
	Yeme/içme	-	2	-	4	-	6
	Alışveriş	-	17	15	43	32	107
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	1	9	4	2	-	16
	Okuma	-	-	-	-	-	-
	Kuş yemleme	2	2	-	1	-	5
	Uyuma	-	-	-	-	-	-
TOPLAM		11	132	105	131	63	442
Kadın	Yürüme	6	24	20	12	2	64
	Dinlenme	-	-	2	-	-	2
	Sohbet	-	-	-	-	-	-
	Bekleme	-	-	-	-	-	-
	Yeme/içme	-	2	-	-	-	2
	Alışveriş	-	-	-	-	2	2
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	-	2	3	-	-	5
	Okuma	-	-	-	-	-	-
	Kuş yemleme	-	1	-	1	-	2
	Uyuma	-	-	-	-	-	-
TOPLAM		6	29	25	13	4	77
GENEL TOPLAM		17	161	130	144	67	519

Alanda birinci sırada tercih edilen aktivite, yürümedir. Erkek kullanıcıların 264'ü, kadın kullanıcıların ise 64'ü yürüme aktivitesi gerçekleştirmekte, erkeklerde bunu 107 kullanıcı tarafından yapılan alışveriş, kadınlarda ise 5 kullanıcı tarafından gerçekleştirilen fotoğraf çekme aktivitesi izlemektedir. Alanda kadın kullanıcılar tarafından dinlenme, yeme/içme, alışveriş, kuş yemleme aktivitelerinin yoğun olarak tercih edilmediği görülmektedir. Ayrıca erkek kullanıcılar tarafından oyun/spor, okuma ve uyuma, kadın kullanıcılar tarafından ise sohbet, bekleme, oyun/spor, okuma ve uyuma aktivitelerinde bulunulmadığı belirlenmiştir (Şekil 4.28).

Beş farklı saat dilimine bakıldığında, kullanıcıların en yoğun olarak alanı kullandığı saatin öğle saati olduğu dikkat çekmektedir. Alanın geçiş olarak kullanımı ise, hafta içi öğle saatlerine oranla daha azdır. Hafta sonu okul, işyeri gibi birçok yerin kapalı olması bunda büyük bir etkidir.



Şekil 4.28: Mekansal Davranış Haritası (20)

Gözlem verileri, hafta sonu öğle saatlerinde alanın daha çok erkekler tarafından kullanıldığını, kullanıcıların ağırlıklı olarak 17-30 yaş grubuna dahil olduğunu ve alanda daha çok yürüme aktivitesinin yapıldığını göstermektedir. Alanda sabah saatlerine oranla rekreasyonel aktivitede bulunan kullanıcı sayısı fazladır. Öğle saatinde, özellikle Çınaraltı bölgesinde 46-60 yaş grubunda ve 60 yaş üstünde erkek ziyaretçilerin namaz saatini beklediği ve alanda yoğun bir kalabalık yarattığı gözlemlenmiştir.

▪ 15:00-15:05 Saat Dilimi Gözlemi:

Alanda bu saat diliminde 374'ü erkek, 71'i ise kadın olmak üzere toplam 445 kullanıcı gözlemlenmiştir. Kullanıcıların 16'sı 17 yaş altında, 144'ü 17-30 yaş grubunda, 115'i 31-45 yaş grubunda, 108'i 46-60 yaş grubunda, 68'i ise 60 yaş üstünde bulunmaktadır (Tablo 4.21).

Tablo 4.21: Gözlem Tablosu (21)

ALAN:		HAVA DURUMU:		TARİH:		SAAT:	
Beyazıt Meydanı ve Çevresi		9°C, Bulutlu		21.12.2008		15:00-15:05	
CİNSİYET	AKTİVİTE	YAŞ GRUBU					TOPLAM
		<17	17-30	31-45	46-60	60>	
Erkek	Yürüme	6	81	73	35	15	210
	Dinlenme	-	2	2	4	4	12
	Sohbet	-	3	-	8	4	15
	Bekleme	-	2	-	-	-	2
	Yeme/içme	-	1	1	-	-	2
	Alışveriş	1	19	17	48	32	117
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	1	7	4	-	-	12
	Okuma	-	-	-	-	-	-
	Kuş yemleme	2	1	-	1	-	4
	Uyuma	-	-	-	-	-	-
TOPLAM		10	116	97	96	55	374
Kadın	Yürüme	6	24	15	10	5	60
	Dinlenme	-	-	1	-	-	1
	Sohbet	-	-	-	-	-	-
	Bekleme	-	-	-	-	-	-
	Yeme/içme	-	-	-	-	-	-
	Alışveriş	-	-	-	1	2	3
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	-	2	2	-	-	4
	Okuma	-	-	-	-	-	-
	Kuş yemleme	-	2	-	1	-	3
	Uyuma	-	-	-	-	-	-
TOPLAM		6	28	18	12	7	71
GENEL TOPLAM		16	144	115	108	62	445

Alanda ilk sırada tercih edilen aktivite, yürümedir. Erkek kullanıcıların 210'u, kadın kullanıcıların 60'ı yürüme aktivitesini gerçekleştirmekte, bunu erkeklerde 117 kullanıcı tarafından yapılan alışveriş, kadınlarda ise 4 kullanıcı tarafından yapılan fotoğraf çekme aktivitesi izlemektedir.

Erkek kullanıcıların bekleme ve yeme/içme aktivitelerinde fazla bulunmadığı; oyun/spor, okuma ve uyuma aktivitelerini ise gerçekleştirmedikleri; kadınların da fotoğraf çekme, alışveriş, kuş yemleme ve dinlenme aktivitelerinde yoğun olarak bulunmadığı; sohbet, bekleme, yeme/içme, oyun/spor, okuma ve uyuma aktivitelerini ise gerçekleştirmedikleri gözlemlenmiştir.

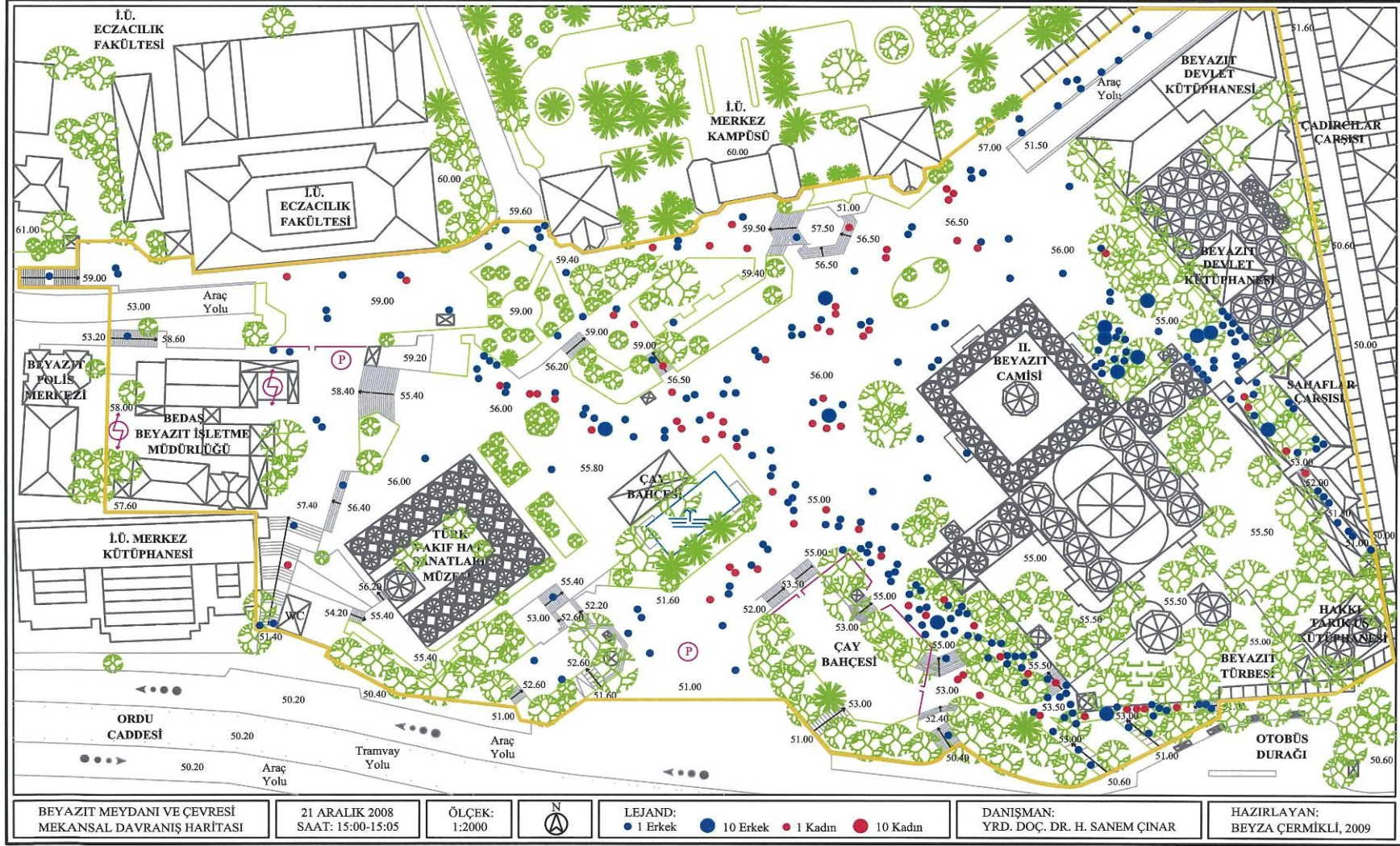
Gözlem verileri, hafta sonu öğle saatine oranla bu saat diliminde alanı ziyaret eden kullanıcıların azaldığını göstermektedir. Yaz mevsimi hafta sonu gözlemlerine göre ise alanı ziyaret eden kullanıcı sayısı yaklaşık yarıya inmiştir. Bu düşüşte, mevsimsel değişimler çok etkili olmaktadır. Öğleden sonra alan özellikle 17-30 yaş grubu kullanıcılar tarafından tercih edilmekte, alanda en çok geçiş, ikinci sırada ise alışveriş aktivitesi yapılmaktadır. Bu saat diliminde alanda özellikle seyyar satıcı ve işportacılar görülmektedir (Şekil 4.29).

- 18:00-18:05 Saat Dilimi Gözlemi:

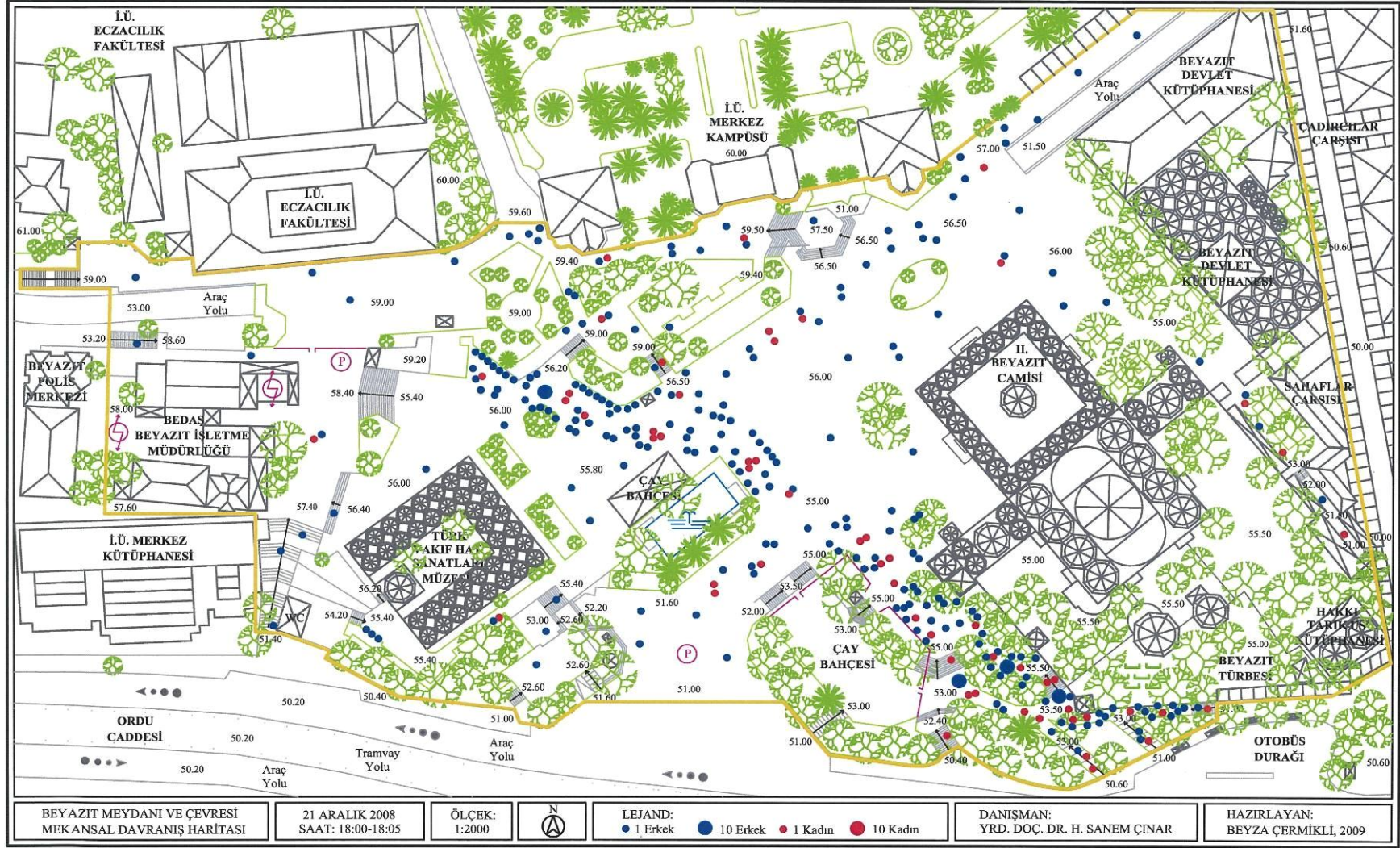
Beyazıt Meydanı ve çevresini akşamüstü saatlerinde 270'i erkek, 56'sı kadın olmak üzere toplam 326 kullanıcı ziyaret etmiştir. Kullanıcıların 15'inin 17 yaş altında, 129'unun 17-30 yaş grubunda, 97'sinin 31-45 yaş grubunda, 76'sının 46-60 yaş grubunda, 9'unun ise 60 yaş üstünde olduğu belirlenmiştir.

Alanda ilk sırada tercih edilen aktivite, yürümedir. Erkek kullanıcıların 170'inin, kadın kullanıcıların ise 55'inin alandan geçiş yaptığı görülmektedir. Erkeklerin ikinci sırada tercih ettiği aktivite ise alışveriştir (Şekil 4.30).

Bunun dışında erkek kullanıcıların alanda bekleme, dinlenme, alışveriş gibi aktiviteleri yoğun olarak gerçekleştirmediği; sohbet, oyun/spor, okuma, kuş yemleme ve uyuma aktivitelerinde ise bulunmadığı; kadın kullanıcılardan da yürüme aktivitesi dışında sadece 1 kişinin alanda dinlenme aktivitesi yaptığı gözlemlenmiştir (Tablo 4.22).



Şekil 4.29: Mekansal Davranış Haritası (21)



Şekil 4.30: Mekansal Davranış Haritası (22)

Tablo 4.22: Gözlem Tablosu (22)

ALAN:		HAVA DURUMU:			TARİH:		SAAT:
Beyazıt Meydanı ve Çevresi		9°C, Bulutlu			21.12.2008		18:00-18:05
CİNSİYET	AKTİVİTE	YAŞ GRUBU					TOPLAM
		<17	17-30	31-45	46-60	60>	
Erkek	Yürüme	8	70	52	33	7	170
	Dinlenme	-	2	-	1	-	3
	Sohbet	-	-	-	-	-	-
	Bekleme	-	1	-	-	-	1
	Yeme/içme	-	4	-	3	-	7
	Alışveriş	-	26	30	30	-	86
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	-	2	1	-	-	3
	Okuma	-	-	-	-	-	-
	Kuş yemleme	-	-	-	-	-	-
Uyuma	-	-	-	-	-	-	
TOPLAM		8	105	83	67	7	270
Kadın	Yürüme	7	24	14	8	2	55
	Dinlenme	-	-	-	1	-	1
	Sohbet	-	-	-	-	-	-
	Bekleme	-	-	-	-	-	-
	Yeme/içme	-	-	-	-	-	-
	Alışveriş	-	-	-	-	-	-
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	-	-	-	-	-	-
	Okuma	-	-	-	-	-	-
	Kuş yemleme	-	-	-	-	-	-
Uyuma	-	-	-	-	-	-	
TOPLAM		7	24	14	9	2	56
GENEL TOPLAM		15	129	97	76	9	326

Kış mevsimi-hafta sonu gözleminin 18:00-18:05 saat dilimi ile yaz mevsimi-hafta sonu gözleminin 18:00-18:05 saat dilimi karşılaştırıldığında kullanımının yaklaşık 2.5 kat azaldığı görülmektedir. Bunun en büyük nedeni havanın erken kararması ve akşam düşen sıcaklık dolayısıyla insanların alanda rekreasyonel faaliyetlerde bulunmayı tercih etmemesidir.

Bu saat dilimi içerisinde kullanıcıların çoğunluğunu erkekler oluşturmakta ve alanda ağırlıklı olarak yürüme aktivitesi yapılmaktadır. Bu saatte alanı kullanan kadın kullanıcı sayısı oldukça düşmüştür. Alanı en çok kullanan yaş grubu ise 17-30 yaş grubu ziyaretçilerdir. Alanda yaz mevsimine göre alışveriş yapan kullanıcı sayısı yaklaşık 4 kat azdır. Bunun yanında Çınaraltı bölgesinde dinlenen, sohbet eden ya da alışveriş yapan kullanıcı sayısının oldukça az olduğu dikkat çekmektedir.

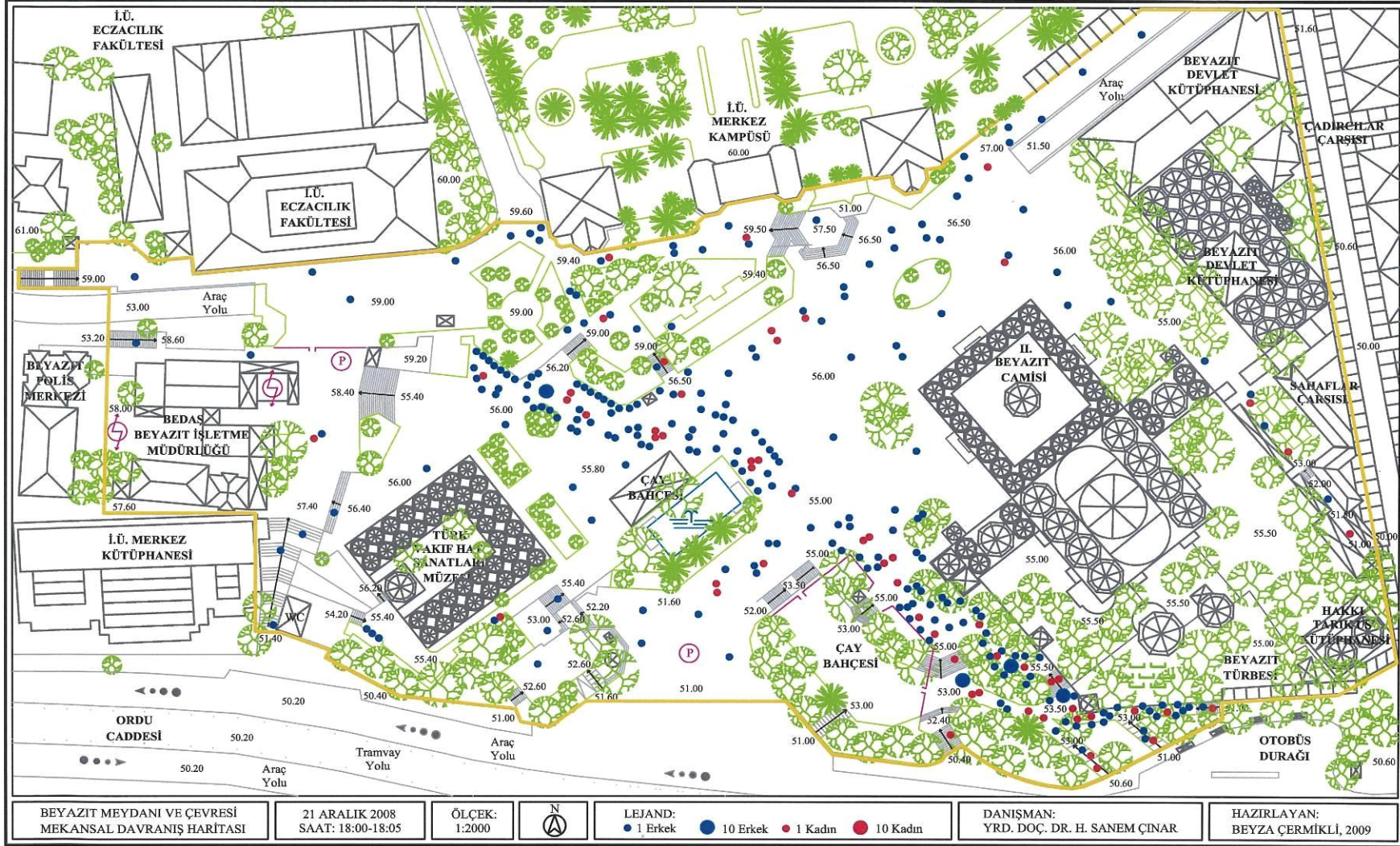
▪ 21:00-21:05 Saat Dilimi Gözlemi:

Gözlem çalışmasında Beyazıt Meydanı ve çevresinin akşam kullanımının oldukça az olduğu görülmektedir. Alanı 69'u erkek, 12'si kadın olmak üzere toplam 81 kullanıcı ziyaret etmiştir. Kullanıcıların 4'ünün 17 yaş altında, 30'unun 17-30 yaş grubunda, 22'sinin 31-45 yaş grubunda, 21'inin 46-60 yaş grubunda, 4'ünün ise 60 yaş üstünde olduğu belirlenmiştir (Tablo 4.23).

Tablo 4.23: Gözlem Tablosu (23)

ALAN:		HAVA DURUMU:				TARİH:	SAAT:
Beyazıt Meydanı ve Çevresi		9°C, Bulutlu				21.12.2008	21:00-21:05
CİNSİYET	AKTİVİTE	YAŞ GRUBU					TOPLAM
		<17	17-30	31-45	46-60	60>	
Erkek	Yürüme	3	22	17	13	2	57
	Dinlenme	-	-	-	2	-	2
	Sohbet	-	-	-	-	-	-
	Bekleme	-	1	-	-	-	1
	Yeme/içme	-	-	-	3	-	3
	Alışveriş	-	1	1	3	-	5
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	-	-	-	-	-	-
	Okuma	-	-	-	-	-	-
	Kuş yemleme	-	-	-	-	-	-
	Uyuma	-	-	-	-	1	1
TOPLAM		3	24	18	21	3	69
Kadın	Yürüme	1	6	4	-	-	11
	Dinlenme	-	-	-	-	-	-
	Sohbet	-	-	-	-	-	-
	Bekleme	-	-	-	-	-	-
	Yeme/içme	-	-	-	-	-	-
	Alışveriş	-	-	-	-	-	-
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	-	-	-	-	-	-
	Okuma	-	-	-	-	-	-
	Kuş yemleme	-	-	-	-	-	-
	Uyuma	-	-	-	-	1	1
TOPLAM		1	6	4	-	1	12
GENEL TOPLAM		4	30	22	21	4	81

Alanda birinci sırada tercih edilen aktivite, yürümedir. Erkek kullanıcıların 57'si, kadın kullanıcıların ise 11'i yürüme aktivitesi yapmaktadır. Alanda yürüme aktivitesinin dışında yoğunluk sırasına göre; alışveriş, yeme-içme, dinlenme, bekleme ve uyuma aktiviteleri yapılmakta, kadınlarda ise sadece 1 kişi tarafından uyuma aktivitesi gerçekleştirilmektedir. Alanda bunlar dışında yapılan aktivite ise bulunmamaktadır (Şekil 4.31).



Şekil 4.31: Mekansal Davranış Haritası (23)

Bu saat diliminde alanın ağırlıklı olarak erkek ziyaretçiler tarafından kullanıldığı, ziyaretçilerin ağırlıklı olarak 17-30 yaş grubuna dahil olduğu ve yoğun olarak yürüme aktivitesi gerçekleştirildiği gözlemlenmiştir. Beş farklı saatte yapılan gözlemler incelendiğinde ise; akşam saatlerinde kullanıcı sayısında büyük bir azalma olduğu dikkat çekmektedir

- Kış Mevsimi-Hafta Sonu Gün Değerlendirmesi:

Kış mevsiminde hafta sonu 21 Aralık 2008 günü Beyazıt Meydanı ve çevresinde beş farklı saat diliminde yapılan gözlemlere göre, alanı toplam 1418 kişi kullanmıştır. Kullanıcıların %85.78'i erkek, %14.22'si kadın ziyaretçilerden oluşmaktadır. Ziyaretçilerin %32.85'i 17-30 yaş grubunda, %27.02'si 31-45 yaş grubunda, %25.76'sı 46-60 yaş grubunda, %10.49'u 60 yaş üstünde ve %3.88'i 17 yaş altında bulunmaktadır. Kullanıcıların %64.99'u yürüme, %2.32'si dinlenme, %2.32'si sohbet, %1.47'si bekleme, %1.41'i yeme-içme, %23.19'u alışveriş, %2.97'si fotoğraf çekme, %0.07'si okuma, %0.98'i kuş yeme ve %0.28'i uyuma aktivitesinde bulunmaktadır. Alanda oyun/spor aktivitesini gerçekleştiren kullanıcı ise bulunmamaktadır.

Gözlem sonuçlarına göre; alandaki erkek kullanıcıların %52.67'si yürüme, %22.84'ü alışveriş, %2.04'ü dinlenme, %2.32'si sohbet, %1.47'si bekleme, %1.27'si yeme/içme, %2.33'ü fotoğraf çekme, %0.63'ü kuş yeme, %0.14'ü uyuma ve %0.07'si okuma aktivitesi yapmaktadır. Erkek kullanıcıların yaş gruplarına bakıldığında ise; %28.05'inin 17-30 yaş grubunda, %23.21'inin 46-60 yaş grubunda, %22.63'ünün 31-45 yaş grubunda, %9.43'ünün 60 yaş üstünde ve %2.46'sının 17 yaş altında olduğu anlaşılmaktadır. Alanda yürüme, bekleme, fotoğraf çekme 17-30 yaş grubu; kuş yeme 17 yaş altı; uyuma 60 yaş üstü; okuma 31-45 yaş grubu; dinlenme, sohbet, yeme/içme, alışveriş 46-60 yaş grubuna dahil kullanıcılar tarafından ağırlıklı olarak tercih edilmektedir.

Alandaki kadın kullanıcıların ise; %12.32'si yürüme, %0.64'ü fotoğraf çekme, %0.35'i kuş yeme, %0.35'i alışveriş, %0.28'i dinlenme, %0.14'ü yeme/içme ve %0.14'ü ise uyuma aktivitesi yapmaktadır. Alanda sohbet, bekleme, okuma ve oyun/spor aktivitelerini gerçekleştiren kadın kullanıcıya ise rastlanmamıştır. Alanı ziyaret eden kullanıcıların %4.80'i 17-30 yaş grubunda, %4.39'u 31-45 yaş grubunda, %2.55'i 46-60

yaş grubunda, %1.42'si 17 yaş altında ve %1.06'sı 60 yaş üstünde bulunmaktadır. Alanda yürüme, yeme/içme, kuş yemleme aktiviteleri 17-30 yaş grubu; dinlenme, fotoğraf çekme, alışveriş ve uyuma aktiviteleri 60 yaş üstü kullanıcılar tarafından ağırlıklı olarak gerçekleştirilmektedir (Tablo 4.24).

Kullanıcıların toplamına bakıldığında, erkek kullanıcıların alanı kadın kullanıcılara oranla yaklaşık 4 kat daha yoğun kullandıkları ve daha çok geçiş amacıyla tercih ettikleri görülmektedir. Buna göre; alanda yürüme yoğunluğu $2.0 < \text{yaya/m}^2$, yürüme hızı ise 0.8-1.2 m/sn olarak belirlenmiştir. Alanı ağırlıklı olarak 17-30 yaş grubunun, en az ise 17 yaş altı grubunun kullandığı anlaşılmaktadır. Alanda erkekler tarafından tercih edilen ikinci aktivite alışverişken, kadın kullanıcıların ikinci sırada tercih ettiği aktivite ise fotoğraf çekmedir. Alanda erkek kullanıcılar tarafından uyuma; kadın kullanıcılar tarafından ise, yeme/içme ve uyuma aktiviteleri fazla tercih edilmemektedir. Yaz mevsimi-hafta sonu verileriyle karşılaştırıldığında ise; kış mevsimi-hafta sonu günlerinde alanın daha az kullanıldığı ve daha az yoğunlukta rekreasyonel faaliyette bulunduğu görülmektedir (Şekil 4.32).

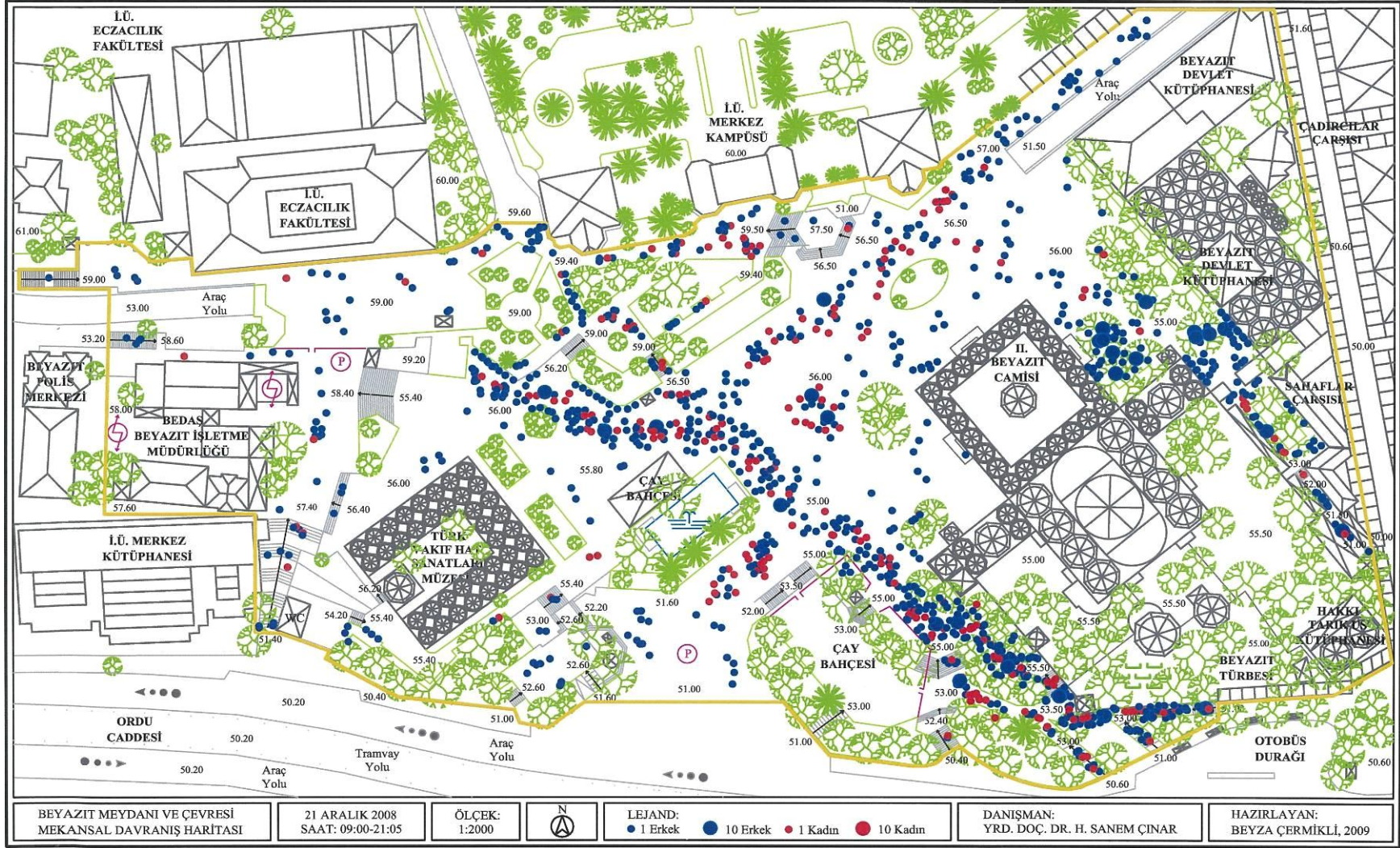
4.1.3. Gözlem Verilerinin Genel Değerlendirmesi

İki farklı mevsimde, hafta içi ve hafta sonu birer gün olmak üzere toplam dört gün ve beş farklı saat aralığında yapılan gözlemler sonucu, alanı ziyaret eden kullanıcıların tercihleri ortaya koyulmaya çalışılmıştır. Buna göre; alanda yaz mevsiminde hafta içi toplam 3313 kullanıcının, hafta sonunda ise toplam 2501 kullanıcının bulunduğu; kış mevsiminde hafta içi toplam 2782 kullanıcının, hafta sonunda ise toplam 1418 kullanıcının bulunduğu tespit edilmiştir. Alanın en yoğun kullanıldığı saatlerin; yaz mevsimi hafta içinde akşamüstü, yaz mevsimi hafta sonunda öğleden sonra, kış mevsimi hafta içi ve hafta sonunda ise öğle saatleri olduğu görülmektedir.

Gözlem sonuçlarına bakıldığında; kullanıcıların alanı en çok yaz mevsiminde hafta içi günlerinde tercih ettikleri belirlenmiştir. Bunun nedeni; yaz mevsiminde dış mekanda yapılabilecek aktivite sayısının fazla olması, insanların sıcak havalarda serin bir yerde dinlenme arzusu, havanın geç saatte kararması, hafta içi çevre işyerleri ve dükkanlarda çalışan kullanıcıların alanı yoğun olarak tercih etmesi ve işe gitmek için alandan geçiş yapan kullanıcı sayısının fazla olması olarak özetlenebilir.

Tablo 4.24: Gözlem Tablosu (24)

ALAN: BEYAZIT MEYDANI		HAVA DURUMU: 9°C, Bulutlu					TARİH: 21.12.2008					KIŞ/HAFTA SONU GÜN TOPLAMI	
CİNSİYET	AKTİVİTE	YAŞ GRUBU										GENEL TOPLAM	%
		<17	%	17-30	%	31-45	%	46-60	%	60>	%		
Erkek	Yürüme	28	1.97	284	20.03	237	16.71	152	10.72	46	3.24	747	52.67
	Dinlenme	-	-	6	0.42	4	0.28	11	0.78	8	0.56	29	2.04
	Sohbet	-	-	6	0.42	-	-	19	1.34	8	0.56	33	2.32
	Bekleme	-	-	7	0.49	4	0.28	6	0.42	4	0.28	21	1.47
	Yeme/içme	-	-	7	0.49	1	0.07	10	0.71	-	-	18	1.27
	Alışveriş	1	0.07	65	4.58	65	4.58	127	8.96	66	4.65	324	22.84
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	2	0.14	20	1.41	9	0.64	2	0.14	-	-	33	2.33
	Okuma	-	-	-	-	1	0.07	-	-	-	-	1	0.07
	Kuş yemleme	4	0.28	3	0.21	-	-	2	0.14	-	-	9	0.63
Uyuma	-	-	-	-	-	-	-	-	2	0.14	2	0.14	
TOPLAM		35	2.46	398	28.05	321	22.63	329	23.21	134	9.43	1217	85.78
Kadın	Yürüme	20	1.42	59	4.17	54	3.82	32	2.27	9	0.64	174	12.32
	Dinlenme	-	-	-	-	3	0.21	1	0.07	-	-	4	0.28
	Sohbet	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bekleme	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Yeme/içme	-	-	2	0.14	-	-	-	-	-	-	2	0.14
	Alışveriş	-	-	-	-	-	-	1	0.07	4	0.28	5	0.35
	Oyun/spor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Fotoğraf çekme	-	-	4	0.28	5	0.36	-	-	-	-	9	0.64
	Okuma	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kuş yemleme	-	-	3	0.21	-	-	2	0.14	-	-	5	0.35
Uyuma	-	-	-	-	-	-	-	-	2	0.14	2	0.14	
TOPLAM		20	1.42	68	4.80	62	4.39	36	2.55	15	1.06	201	14.22
GENEL TOPLAM		55	3.88	466	32.85	383	27.02	365	25.76	149	10.49	1418	100.00



Şekil 4.32: Mekansal Davranış Haritası (24)

Alanda yaz mevsimi-hafta içinde beş farklı saat diliminde yapılan gözlemler; alanın sabah saatinde 469 kullanıcı, öğle saatinde iki kat artarak 832 kullanıcı, öğleden sonra 893 kullanıcı, akşam üstü 986 kullanıcı, akşam saatinde ise oldukça düşerek 133 kullanıcı tarafından ziyaret edildiğini göstermektedir. Yapılan gözlemler alanın beş saat dilimi arasında en fazla akşam üstü saatlerinde kullanıldığını göstermiştir. Bu kullanımı ise sırayla; öğleden sonra, öğle, sabah, akşam kullanımları takip etmektedir.

Yapılan gözlemler; alanı yoğun olarak 17-30 yaş grubunun kullandığını, bunu sırayla 46-60 yaş grubu, 31-45 yaş grubu, 60 yaş üstü ve 17 yaş altı grubunun takip ettiğini göstermektedir. Alanda erkek ve kadın kullanıcılar tarafından beş farklı saat diliminde de ağırlıklı olarak yapılan aktivite, yürümedir. Bu aktiviteyi erkek kullanıcılarda alışveriş, kadın kullanıcılarda ise dinlenme aktivitesi izlemektedir. Alanda erkek kullanıcılar tarafından en az gerçekleştirilen aktivite oyun/spor, kadın kullanıcılar tarafından en az gerçekleştirilen aktivite ise uyumadır. Alanda dinlenme, fotoğraf çekme, kuş yemleme vb. rekreasyonel aktivitelerin akşam saatlerine kadar saat dilimi ilerledikçe arttığı; alışveriş aktivitesinin ise özellikle akşamüstü saatlerinde oldukça kalabalık bir kullanıcı kitlesi tarafından gerçekleştirildiği görülmektedir. Akşam saatinde ise alanda kullanım oldukça azalmakta, özellikle kadın kullanıcı sayısı büyük oranda düşmektedir.

Gözlem sonuçları; yaz mevsimi-hafta sonunda alanın, yaz mevsimi-hafta içine göre daha az tercih edildiğini göstermiştir. Bunun nedeni alan çevresindeki birçok işyeri ve dükkanın hafta sonunda kapalı olması ve işe gitmek için alandan geçiş yapan kullanıcı sayısının azalmasıdır. Bunun yanında hafta sonu alan rekreasyonel olarak daha fazla kullanılmaktadır. Bu nedenle, alanın hafta sonu kullanımı hafta içi kullanıma göre farklılık arz etmektedir.

Yaz mevsimi-hafta sonunda beş farklı saat diliminde yapılan gözlemler; alanın sabah saatinde 141 kullanıcı, öğle saatinde dört kat artarak 593 kullanıcı, öğleden sonra 870 kullanıcı, akşam üstü 784 kullanıcı, akşam saatinde ise oldukça düşerek 113 kullanıcı tarafından ziyaret edildiğini göstermektedir. Yapılan gözlemler beş saat dilimi içerisinde alanın en fazla öğleden sonra kullanıldığını göstermiştir. Bu kullanımı ise sırayla; akşamüstü, öğle, sabah, akşam kullanımları takip etmektedir.

Yapılan gözlemler; alanı yoğun olarak 17-30 yaş grubunun kullandığını, bunu sırayla 46-60 yaş grubu, 31-45 yaş grubu, 60 yaş üstü ve 17 yaş altı grubunun takip ettiğini göstermektedir. Alanda erkek ve kadın kullanıcılar tarafından beş farklı saat diliminde de ağırlıklı olarak yapılan aktivite yürümedir. Bu aktiviteyi erkek kullanıcılarda alışveriş, kadın kullanıcılarda ise dinlenme aktivitesi izlemektedir. Alanda erkek ve kadın kullanıcılar tarafından en az gerçekleştirilen aktivite ise oyun/spordur. Alanda dinlenme, fotoğraf çekme, kuş yeme vb. rekreasyonel aktivitelerin özellikle öğleden sonra oldukça kalabalık bir kullanıcı kitlesi tarafından gerçekleştirildiği görülür. Alışveriş aktivitesi ise özellikle akşam üstü oldukça fazla kullanıcı tarafından yapılmaktadır. Akşam saatinde ise alanda kullanımın oldukça azalmakta, akşamüstü saatine göre yaklaşık 9 kat düşmekte, özellikle kadın kullanıcı sayısında büyük oranda azalma meydana gelmektedir.

Yaz mevsiminde hafta içi ve hafta sonu alanda yapılan gözlemler sonucu bir takım farklılıklar belirlenmiştir. Buna göre; hafta içi erkek kullanıcılar yürüme, bekleme ve yeme/içme aktivitelerini daha yüksek bir oranda; hafta sonu ise dinlenme, sohbet, alışveriş, oyun/spor, fotoğraf çekme, okuma, kuş yeme ve uyuma aktivitelerini daha yüksek bir oranda gerçekleştirmektedir. Kadın kullanıcılar ise hafta içi; yürüme, bekleme ve yeme/içme aktivitelerini daha yüksek bir oranda; hafta sonu ise dinlenme, yeme/içme, alışveriş, oyun/spor, fotoğraf çekme, kuş yeme ve uyuma aktivitelerini daha yüksek oranda gerçekleştirmektedir. Ayrıca alanda hafta içi daha çok kadın kullanıcıya rastlanırken, hafta sonu bu oran düşmüştür. Görüldüğü gibi alan hafta sonu ziyaretçiler tarafından rekreasyonel aktivitelerde daha çok kullanılmakta, bunun yanında alanda geçiş yapan toplam kullanıcı sayısı ise düşmektedir.

Yaz gözleminde ilgi çekici başka bir nokta ise; Sahaflar Çarşısı girişindeki Çınaraltı olarak anılan bölgenin; alışveriş, sohbet, dinlenme, öğle namazından önce bekleme, oturma vb. aktiviteleri gerçekleştiren erkek kullanıcılar tarafından yoğun olarak kullanılması ve bu bölgenin öğleden sonraları 250 kişiyi aşkın kullanıcıya ev sahipliği yapmasıdır. Bunun nedeni bu bölgenin; alandaki en büyük gölgelik alan olması, geçiş aksı üzerinde yer alması, eskiden burada konumlanan çay bahçesini ziyarete gelen kullanıcıların günümüzde de alışkanlıklarından dolayı bu mekanı tercih etmeleri, bu bölgede erkek kullanıcıların namaz saatini beklemeleri ve işporta tezgahları açmaları

olarak özetlenebilir. Alanda dikkat çekici diğer bir nokta ise; gölgelik alan yetersizliğinden ötürü kullanıcıların cami duvarları, ağaç altları ve çiçeklik gibi yerlerde dinlenmesidir. Bunun yanında, saat 17:00-19:00 saatleri arasında, otobüs durakları yakınlarındaki merdivenli girişler ile Vezneciler yönündeki alt geçit arasında uzanan aks boyunca tezgah kuran işportacı ve seyyar satıcılar alandaki yoğunluğu arttırmaktadır. Saat 20:00'dan sonra ise Türk Hat Sanatları Müzesi'nin arkasında orta yaş üstü erkek kullanıcı grubunun geç saatlere kadar yeme/içme, dinlenme, vb. aktiviteler yapıldığı görülmektedir. Ayrıca yaz mevsiminde sabah ve akşam saatlerinde alanda uyuma akvitesi gerçekleştiren ziyaretçilere rastlanmamıştır.

Alanda kış mevsimi-hafta içinde beş farklı saat diliminde yapılan gözlemler; alanın sabah saatinde 582 kullanıcı, öğle saatinde artarak 787 kullanıcı, öğleden sonra 712 kullanıcı, akşam üstü 612 kullanıcı, akşam saatinde ise oldukça düşerek 89 kullanıcı tarafından ziyaret edildiğini göstermektedir. Yapılan gözlemler beş saat dilimi arasında alanın en fazla öğle saatinde kullanıldığını göstermiştir. Bu kullanımı ise sırayla; öğleden sonra, akşamüstü, sabah, akşam kullanımları takip etmektedir.

Alanda kış mevsimi-hafta içinde beş farklı saat diliminde yapılan gözlemler; alanı yoğun olarak 17-30 yaş grubunun kullandığını, bunu sırayla 31-45 yaş grubu, 46-60 yaş grubu, 60 yaş üstü ve 17 yaş altı grubunun takip ettiğini göstermektedir. Alanda beş farklı saat diliminde de erkek ve kadın kullanıcılar tarafından ağırlıklı olarak yapılan aktivite, yürümedir. Bu aktiviteyi erkek kullanıcılarda alışveriş, kadın kullanıcılarda ise dinlenme aktivitesi izlenmektedir. Alanda erkek kullanıcılar tarafından en az gerçekleştirilen aktivite, oyun/spor, kadın kullanıcılar tarafından en az gerçekleştirilen aktivite ise okuma ve uyumadır.

Alanda kış mevsiminde yaz mevsimindeki kadar yüksek oranlarda rekreasyonel aktivitelerde bulunan ziyaretçiye rastlanmaz. Bunun yanında; fotoğraf çekme, kuş yemleme, sohbet gibi aktiviteler yapılmaya devam etmektedir. Alanda yapılan gözlem çalışmasında en dikkat çekici nokta ise; kadın kullanıcıların alanı yaz mevsimi-hafta içi sabah saatlerine oranla yaklaşık 3 kat daha yoğun olarak tercih etmesidir. Bunun nedeni bu saatte okula, üniversiteye ya da işe gitmek için alanın bağlantı noktası olarak kullanılmasıdır.

Alanda kış mevsimi-hafta sonunda beş farklı saat diliminde yapılan gözlemler; alanın sabah saatinde 71 kullanıcı, öğle saatinde yedi kat artarak 519 kullanıcı, öğleden sonra 445 kullanıcı, akşam üstü 326 kullanıcı, akşam saatinde ise oldukça düşerek 81 kullanıcı tarafından ziyaret edildiğini göstermektedir. Kış mevsiminde hafta sonu kullanımının oldukça azaldığı görülmektedir. Alan beş saat dilimi içinde en yoğun olarak öğle saatinde kullanılmaktadır. Bunu ise sırayla; öğleden sonra, akşamüstü, akşam ve sabah kullanımları takip etmektedir.

Yapılan gözlemler; alanı yoğun olarak 17-30 yaş grubunun kullandığını, bunu sırayla 31-45 yaş grubu, 46-60 yaş grubu, 60 yaş üstü ve 17 yaş altı grubunun takip ettiğini göstermektedir. Alanda beş farklı saat diliminde de erkek ve kadın kullanıcılar tarafından ağırlıklı olarak yapılan aktivite, yürümedir. Bu aktiviteyi; erkek kullanıcılar alışveriş, kadın kullanıcılar ise fotoğraf çekme aktivitesi izlemektedir. Alanda erkek kullanıcılar tarafından en az gerçekleştirilen aktivite okuma, kadın kullanıcılar tarafından ise yeme-içme ve uyumadır. Mevsimsel etkenlerden ötürü, alanda yaz mevsimindeki kadar rekreasyonel faaliyette bulunulmamaktadır. Alanda yapılan gözlemler; kadın kullanıcıların en az kış mevsimi-hafta sonunda alanı kullandığını göstermektedir.

Kış mevsimi-hafta içinde erkek kullanıcılar dinlenme, oyun/spor ve okuma aktivitelerini; hafta sonu ise yürüme, sohbet, bekleme, yeme/içme, alışveriş, fotoğraf çekme, kuş yemleme ve uyuma aktivitelerini daha yüksek oranda gerçekleştirmektedir. Kadın kullanıcılar ise hafta içi; yürüme, bekleme ve uyuma aktivitelerini daha yüksek oranda; hafta sonunda ise dinlenme, yeme-içme, alışveriş, fotoğraf çekme, kuş yemleme ve uyuma aktivitesini yüksek oranda gerçekleştirmektedir. Ayrıca alanda hafta içi kadın ziyaretçi sayısı hafta sonuna oranla yaklaşık 2 kat daha fazladır. Kış mevsiminde ayrıca gözlem saati süresi dışında alanda akşamları ateş yakma vb. bir takım aktivitelerin yapıldığı görülmüştür. Alanı gece kullanan ziyaretçi profilinin ise sosyo-kültürel yapısının diğer saatlere oranla çok daha farklı olduğu belirlenmiştir.

Alanda yaz ve kış mevsimlerinde hafta içi kullanıcı yoğunluğu ve tercihlerine bakıldığında; yaz mevsimi-hafta içi alanı ziyaret eden kullanıcıların, kış mevsimi-hafta içi alanı ziyaret edenlerden daha fazla olduğu görülmektedir. Alanı kış mevsimi-hafta

içi günlerinde yaz mevsimi-hafta içi günlerine göre daha fazla kadın ziyaretçi kullanmaktadır. Bunda alanı kış mevsiminde daha çok öğrencinin kullanması büyük bir etkidir. Erkek kullanıcıların kış mevsimi-hafta içinde, yaz mevsimi-hafta içine göre daha yüksek bir oranla yürüme aktivitesinde buldukları, bunun yanı sıra rekreasyonel aktivitelerin yaz mevsimi-hafta içinde daha yüksek bir oranla gerçekleştirildiği dikkat çekmektedir. Kadın ziyaretçilerin ise; kış mevsimi-hafta içinde yaz mevsimi hafta içine oranla daha yüksek yoğunlukta yürüme, bekleme, fotoğraf çekme ve okuma aktivitelerinde buldukları, diğer aktiviteleri ise yaz mevsimi-hafta içi alanı ziyaret eden kullanıcıların daha yüksek oranda gerçekleştirdikleri görülmektedir. Kullanıcıların yaş gruplarına bakıldığında ise; iki mevsimde de hafta içleri alanı yoğun olarak 17-30 yaş grubunun tercih ettiği görülmektedir.

Alanda yaz ve kış mevsimlerinde gerçekleştirilen hafta sonu gözlemlerinde, kullanıcı yoğunlukları ve tercihlerinde bir takım farklılıklar görülmektedir. Buna göre; yazın hafta sonu alanı kullananların toplam sayısı, kışın hafta sonu alanı kullananların yaklaşık iki katıdır. Alanı yaz mevsimi-hafta sonunda ziyaret eden erkek ve kadın kullanıcıların daha yüksek oranda rekreasyonel aktivite bulunduğu görülürken, kış mevsimi-hafta sonu alanda yaklaşık iki kat daha fazla yürüme aktivitesi gerçekleştirildiği belirlenmiştir. Kullanıcıların yaş gruplarına bakıldığında ise; iki mevsimde de hafta sonları alanı yoğun olarak 17-30 yaş grubunun tercih ettiği görülmektedir.

4.2. MEKANSAL DİZİN VERİLERİNİN ANALİZİ

Mekansal Dizin Yöntemi kullanılarak gerçekleştirilen bu çalışma ülkemizde yaya bölgelerinde ve bu kadar küçük ölçekte uygulanan ilk örneklerdendir. Yöntemden; araştırma alanı olarak seçilen Beyazıt Meydanı ve çevresinde, yayaların mekan kullanımlarının analiz edilmesinde yararlanılmıştır.

Alandaki kültürel verilerin ve mekan içinde hareket eden kullanıcıların algılayabildiği mekansal değişkenlerin, birbirleriyle ve alanın tümüyle ilişkilerini ortaya koyan Mekansal Dizin Yöntemi ile bilgisayar ortamında sorgulamalar yapılmış ve elde edilen veriler Gözlem ve Anket Yöntemleri'nden elde edilen verilerle karşılaştırılmıştır.

Mekansal Dizin Yöntemi ile ilgili yapılan araştırmalarda, dış mekanların kullanım değerini ortaya koyan ve alandaki doğal hareketliliği en doğru şekilde açıklayan ölçütün, bütünleşme değerleri hesaplanarak elde edilebileceği belirlenmiştir. Bütünleşme değerleri, hazırlanan haritalarda sayısal olarak ifade edilmekte ve program tarafından otomatik olarak Mekansal Bütünleşme Haritası'na dönüştürölmektedir. Mekansal Bütünleşme Haritası'nda tüm akslar bütünleşme değerleri aralıklarına göre renklendirilmekte ve akslara farklı kalınlık ve dokular verilebilmektedir.

Araştırmada, yöntemin kullanıcı ayırımı yapmamasının ve aksların araştırmacının görüş açısına göre çizilmesinin, aksaklıklar yaratacağı düşünölmüş ve bu nedenle Gözlem Yöntemi sonucu elde edilen veriler dikkate alınarak uygulamalar yapılmıştır. Haritada akslar tayin edilirken Mekansal Davranış Haritaları esas alınmıştır. Ayrıca; yaya yolunun kalitesi, genişliği, erişilebilirliği, ulaşım problemleri, kullanıcı memnuniyeti gibi eksiklikler, Anket Yöntemi'nden elde edilen verilerle tamamlanmıştır.

Yöntemin değerlendirmedeki topoğrafik eksikliğini gidermek için ise yeni bir yaklaşım geliştirilmiştir. Buna göre çalışmada iki farklı Mekansal Bütünleşme Haritası oluşturulmuştur. Oluşturulan ilk Mekansal Bütünleşme Haritası'nda alandaki tüm kültürel veriler dikkate alınmıştır. Hazırlanan ikinci haritada ise Mekansal Dizin Yöntemi farklı bir bakış açısıyla değerlendirilmiş ve alanın Mekansal Bütünleşme Haritası "arazi formu dikkate alınarak" oluşturulmuştur. Bu haritada, Beyazıt Meydanı ve çevresinde setlerle çözölmüş alanlar, kullanıcıların mekanı algılamasında ve mekansal hareketinde bir engel olarak kabul edilmiştir. Bu şekilde, alandaki setlerde, kotlar arasında geçişin sağlandığı merdiven ya da rampalar boyunca aksın doğrusallığı bozulmadan kesintiler oluşturularak yönleme yeni bir yaklaşım geliştirilmiştir.

Araştırma alanı için hazırlanan Mekansal Bütünleşme Haritaları'nda, 6 farklı aralıkta bütünleşme değeri belirlenmiş, bu değerler büyükten küçüğe doğru sıralanarak renklendirilmiştir. Hazırlanan haritalarda bütünleşme değeri yüksek akslardan daha düşük akslara doğru tüm akslar vurgulanmış ve bunlar koyu renkten açık renge doğru belirtilmiştir. Buna göre; en koyu renkle belirtilen aksların bütünleşme değerlerinin yüksek olduğu görölmektedir. Bu bölümde, öncelikle araştırma alanında hazırlanan iki

ayrı Mekansal Bütünleşme Haritası incelenecek ve daha sonra elde edilen sonuçlar karşılaştırılarak yorumlanacaktır.

4.2.1. Beyazıt Meydanı ve Çevresi Bütünleşme Değerlerinin İncelenmesi

Beyazıt Meydanı ve Çevresi Mekansal Bütünleşme Haritası'na göre; alanda 6 farklı değerde yaya aksı belirlenmiştir. Alanda bütünleşme değeri en yüksek aralıkta ise 5 yaya aksı bulunmuştur. Bu akslar:

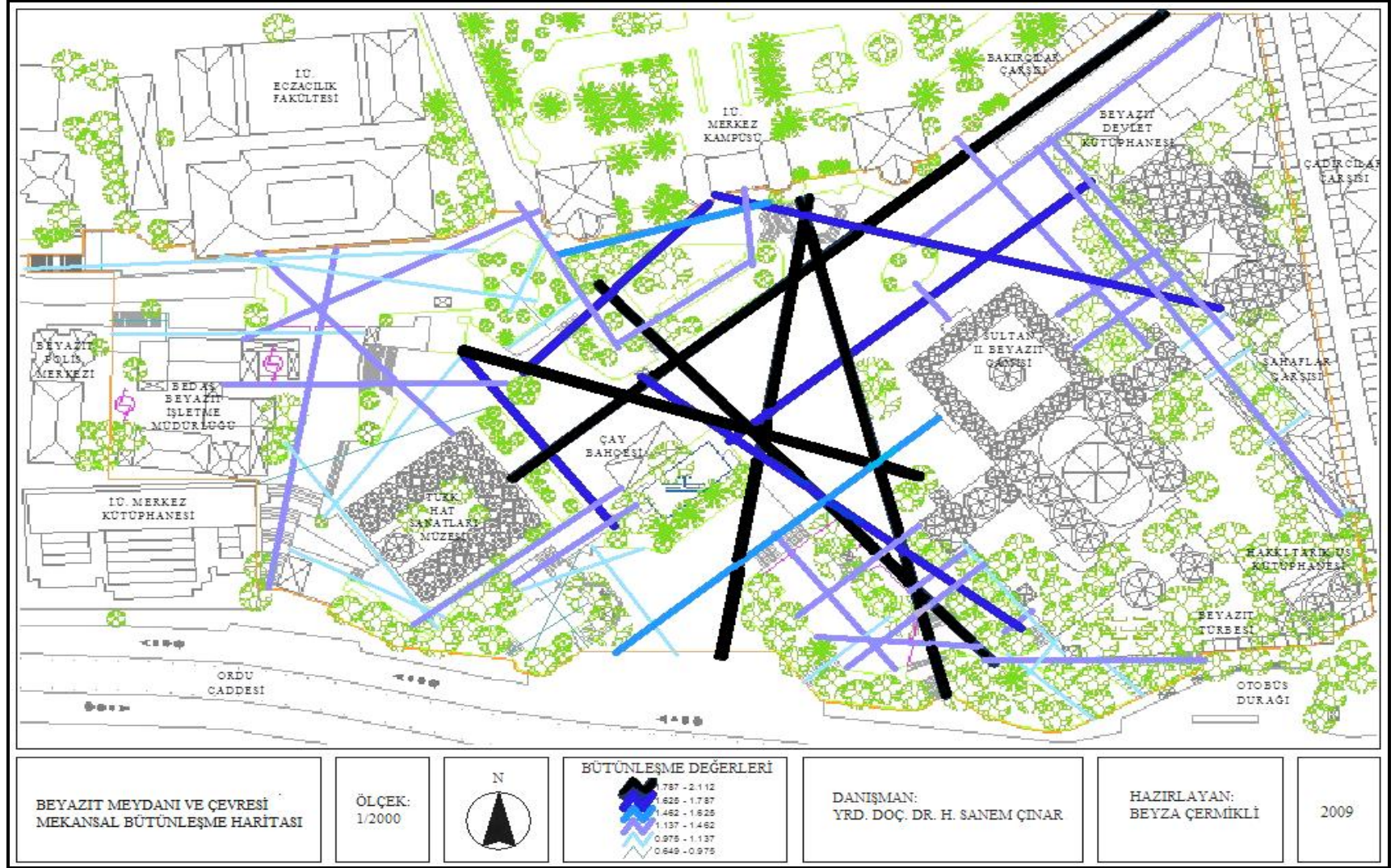
- Yer altı geçitinden Beyazıt Camisi'nin batı kapısı yakınlarına kadar uzanan aks,
- Bakırcılar Çarşısı giriş ile Türk Hat Sanatları Müzesi arasında kalan doğrusal aks,
- Alanın güney yönü girişi ile Üniversite ana kapısı önündeki merdivenlere kadar devam eden aks,
- Alanın otobüs duraklarına yakın olan girişi ile Üniversite ana kapısı önündeki merdivenlere kadar devam eden aks,
- Otobüs duraklarına yakın olan giriş ile Üniversite önündeki yeşil alana doğru devam eden akstır (Şekil 4.33).



Şekil 4.33: Alanın Güney Girişini Kullanan Ziyaretçiler (2008)

Alan için birinci derecede önemli olan ve bütünleşme değeri en yüksek aralıkta çıkan bu akslar, fiziksel açıdan alan içinde algılanabilen en uzun kesintisiz aks olması nedeniyle, doğrudur. Bu doğrular, haritada koyu lacivert olarak renklendirilmiştir. Şekil 4.34'te Beyazıt Meydanı ve Çevresi Mekansal Bütünleşme Haritası yer almaktadır.

Alanda yapılan gözlem çalışması, bize alanın ağırlıklı olarak geçiş amacıyla kullanıldığını, bu nedenle bağlantı noktası etkisinin kuvvetli olduğunu ve alanda belirli aksların diğerlerine göre daha yoğun olarak kullanıldığını göstermiştir.



Şekil 4.34: Beyazıt Meydanı ve Çevresi Mekansal Bütünleşme Haritası

Alan üzerinde yapılan Mekansal Dizin Analizi sonucu bütünleşme değeri yüksek çıkan akslar ile Gözlem Yöntemi sonucu yoğun olarak kullanıldığı saptanan akslar birbirini doğrulamaktadır. Buna göre; İstanbul Üniversitesi'ne doğru ilerleyen üç aksın özellikle sonbahar, kış ve ilkbahar mevsimlerinde Üniversite'ye ulaşım için ana aks olarak kullanılmasından dolayı yüksek bir yoğunluğa sahip olduğunu belirlenmiştir. Bunun yanı sıra yer altı geçidine uzanan aksın dört mevsimde de alanı geçiş amacıyla ziyaret eden kullanıcılar tarafından en fazla tercih edilen hat olduğu ortaya çıkmıştır. Bakırcılar Çarşısı yönündeki girişten Türk Hat Sanatları Müzesi'ne doğru devam eden aksın ise, kullanıcılar tarafından bu akslardan sonra tercih edilen diğer önemli aks olduğu görülmektedir.

Mekansal Bütünleşme Haritası'na göre; alanda bütünleşme değeri ikinci yüksek aralıkta olan 5 yaya aksı bulunmuştur. Bu akslar:

- Beyazıt Camisi'nin batı yönünden, alanda yer alan büfenin önüne kadar uzanan aks,
- Sahaflar Çarşısı girişi ile Üniversite ana kapısına kadar devam eden aks,
- Beyazıt Devlet Kütüphanesi ile alandaki havuz arasında kalan doğrusal aks,
- Yer altı girişinden başlayıp Türk Hat Sanatları Müzesi'ne doğru ilerleyen aks,
- Üniversite ana kapısından başlayarak yeşil alanın bulunduğu setten devam eden ve yer altı geçidi önüne ulaşan aks olarak belirlenmiştir.

Yukarıda sıralanan ve ikinci derecede önemli olan bu akslar, haritada lacivert olarak renklendirilmiştir. Bu 5 aksın, gözlem verileri sonucunda ortaya çıkan akslarla aralarında bir takım farklılıklar olduğu görülmektedir. Gözlem verilerine göre; Beyazıt Camisi'nin batı yönünden büfenin önüne kadar uzanan aks ile Sahaflar Çarşısı girişi ile Üniversite ana kapısına kadar devam eden aksın yoğun kullanıldığı belirlenmiştir. Bu iki aks için Mekansal Dizin ve Gözlem Yöntemi verileri birbirini doğrulamaktadır. Bunun yanı sıra; Beyazıt Devlet Kütüphanesi ile alandaki havuz arasında kalan doğrusal aks ve yer altı girişinden başlayıp Türk Hat Sanatları Müzesi önünden geçen aksın, gözlem verilerinde daha az yoğun kullanıldığı görülmektedir. Ayrıca, Üniversite ana kapısından başlayarak yer altı geçidi önüne ulaşan aks neredeyse hiç kullanılmamaktadır. Mekansal Dizin ve Gözlem Yöntemi verileri arasındaki bu uyumsuzluk ise, Mekansal Dizin Yöntemi'nin toplumsal, kültürel ve çevresel birçok

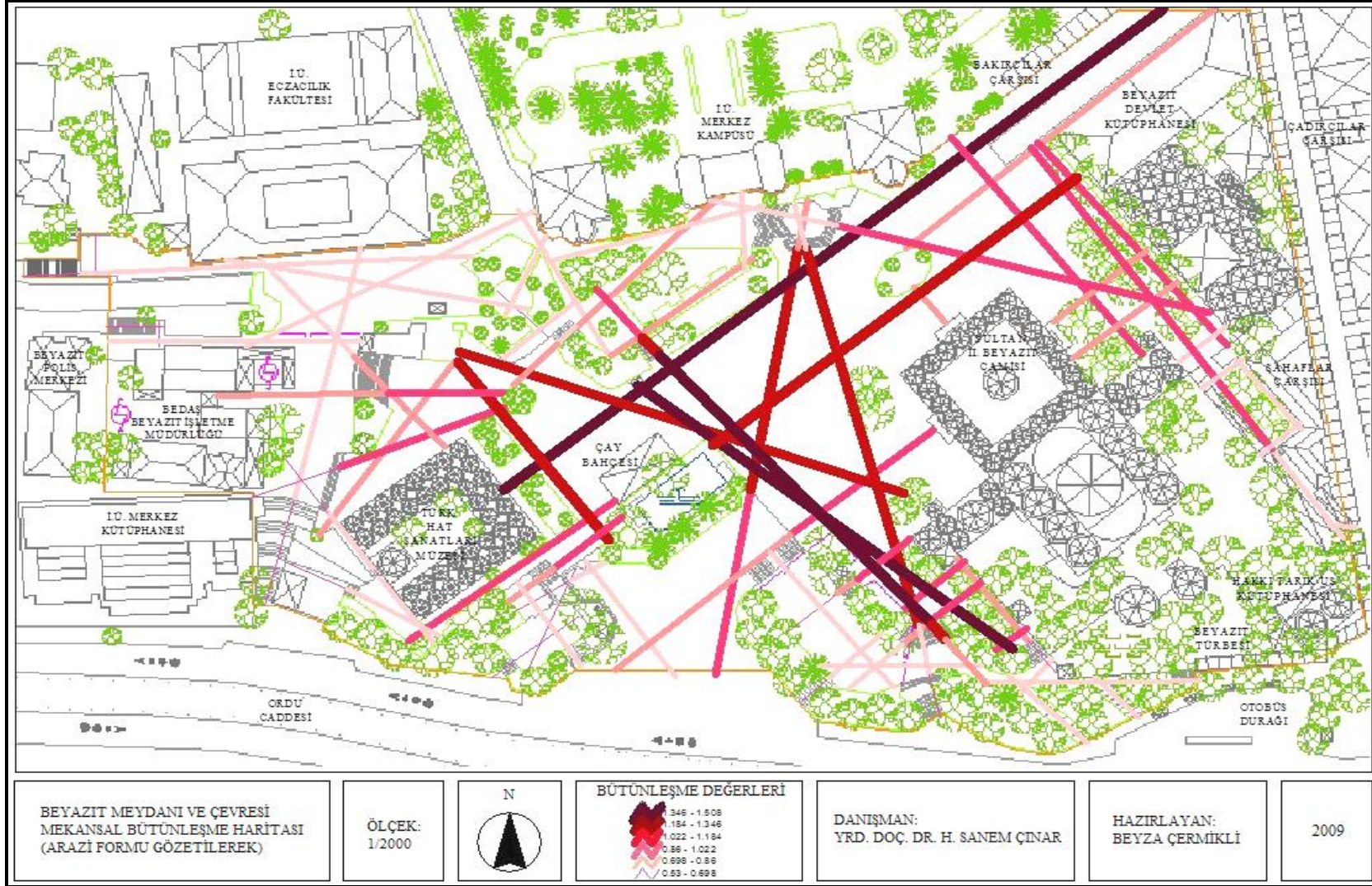
veriyi göz ardı edip yalnızca alanın fiziksel yapısını esas almasından kaynaklanmaktadır.

Yapılan çalışmaya göre, Beyazıt Meydanı ve çevresinin ortalama bütünleşme değeri 1.380 olarak hesaplanmıştır. Ortalama değer üzerindeki akslar incelendiğinde; gözlem sonuçlarına göre en çok tercih edilen aksların, yüksek bütünleşme değerine sahip olduğu yani bu iki yöntemin yoğun olarak tercih edilen akslarda birbirini doğruladığı görülmüştür. Bu akslar, daha çok geçiş amaçlı kullanılan ya da alanda İstanbul Üniversitesi gibi odak noktası niteliği taşıyan önemli bir yapı ile son bulan akslar olarak karşımıza çıkmaktadır. Buna göre; bütünleşme değeri yüksek aksların alanın merkezinde odaklandığı, daha kuzey, batı, güney ve doğuda kalan aksların ise bütünleşme değerlerinin düşük olduğu görülmektedir. Diğer bazı akslar ise; Mekansal Dizin Yöntemi ile incelendiğinde, alandaki kesintisiz doğrusallıklarını koruyamadıkları için daha düşük bütünleşme değerinde çıkmaktadırlar. Fakat bir takım istisnalar olmakla beraber yöntemin, gözlem verileri ile tutarlı sonuçlar verdiği görülmektedir.

4.2.2. Bütünleşme Değerlerinin Arazi Formu Dikkate Alınarak İncelenmesi

Mekansal Dizin çalışmasının ikincisinde; Beyazıt Meydanı ve Çevresi Mekansal Bütünleşme Haritası, “arazi formu dikkate alınarak” oluşturulmuştur. Alanda bulunan setler, kullanıcıların mekandaki hareketlerini engellemekte, kullanıcılar setler arasında ulaşımı merdiven ve rampalar ile sağlamaktadır. Bu çalışmayla, alanda oluşturulan Mekansal Bütünleşme Haritası’nda, merdiven ya da rampalar boyunca aksın doğrusallığı bozulmadan kesintiler oluşturulmuş, aks düzlükle bulunduğu ise çizgi aynı doğrusallıkla devam ettirilmiştir. Bu şekilde, arazi formunun yaya hareketlerindeki ve ziyaretçilerin aks seçimindeki etkisi ölçülmeye çalışılmıştır.

Beyazıt Meydanı ve Çevresi Mekansal Bütünleşme Haritası’na göre; alanda 6 farklı değerde yaya aksı belirlenmiştir. Buna göre; alanda bütünleşme değeri en yüksek aralıkta 3 yaya aksı bulunmaktadır. Alan için birinci derecede önemli olan ve bütünleşme değeri en yüksek aralıkta çıkan bu akslar, haritada koyu kırmızı çizgilerle belirtilmiştir. Şekil 4.35’te “Arazi Formu Gözetilerek” hazırlanan Mekansal Bütünleşme Haritası yer almaktadır.



Şekil 4.35: Mekansal Bütünleşme Haritası (Arazi Formu Gözetilerek)

Buna göre; alanda bütünleşme değeri en yüksek aralıkta çıkan yaya aksları şunlardır:

- Bakırcılar Çarşısı yönündeki giriş ile Türk Hat Sanatları Müzesi arasındaki doğrusal aks,
- Alanın otobüs duraklarına yakın olan girişi ile İstanbul Üniversitesi önündeki yeşil alana çıkan merdivenlere devam eden aks,
- Beyazıt Camisi'nin batı cephesinden ilerleyen ve meydanadaki büfenin önünde son bulan yaya aksıdır (Şekil 4.36).



Şekil 4.36: Büfenin Önüne Doğru İlerleyen Aks (2009)

Alanda bütünleşme değeri yüksek çıkan akslara bakıldığında, bağlantı noktası etkisi gösteren yolların, alanda birinci derecede önemli aks çıktığı görülmüştür. Alanda kullanıcılar tarafından ağırlıklı olarak geçiş yapıldığı düşünüldüğünde, bu sonucun doğru olduğu anlaşılmaktadır.

Bütünleşme Değerleri Haritası'na göre; alanda bütünleşme değeri ikinci yüksek aralıkta olan 5 yaya aksı bulunmuştur. İkinci derecede önemli olan bu akslar, haritada kırmızı çizgilerle belirtilmiştir. Bu akslar:

- Yer altı geçitinden başlayıp Beyazıt Camisi'nin batı kapısına kadar uzanan aks,
- Beyazıt Devlet Kütüphanesi ile alandaki havuz arasında kalan doğrusal aks,
- Yer altı geçitinden başlayıp Türk Hat Sanatları Müzesi önünden ilerleyen aks,
- Alanın otobüs duraklarına yakın olan girişi ile Üniversite'nin önündeki yeşil alana doğru devam eden aks,
- Alanın güney yönündeki girişi ile Üniversite ana kapısı önündeki merdivenlere kadar devam eden akstır.

Buna göre; yer altı geçitinden başlayarak Beyazıt Camisi'nin batı kapısı yakınlarına kadar uzanan yaya aksı, alanın otobüs duraklarına yakın olan girişi ile Üniversite önündeki yeşil alana doğru devam eden aks ve alanın güney yönündeki girişi ile Üniversite ana kapısının önündeki merdivenlere kadar devam eden aksın bütünleşme değeri yüksek çıkmaktadır. Bu aksların gözlem verilerinde de kullanıcılar tarafından yoğun olarak tercih edildiği görülmüştür.

Bu üç aks için; Gözlem Yöntemi verileriyle Mekansal Dizin Yöntemi verilerinin birbirini doğruladığı anlaşılmaktadır. Bunun yanı sıra, alanda kullanıcılar tarafından fazla tercih edilmemesine rağmen, yer altı geçitinden başlayıp Türk Hat Sanatları Müzesi önünden geçerek merdivenlere kadar ilerleyen aksın, bütünleşme değerinin yüksek çıktığı görülmektedir. Dikkat edildiğinde bu aksın alanın merkezinden geçmediği, daha köşe bir noktada kaldığı ve yüksek bütünleşme değerine sahip bir çok aksla da kesişmediği görülmektedir. Ayrıca, gözlem verileri bize kullanıcıların Beyazıt Devlet Kütüphanesi ile alandaki havuz arasında kalan doğrusal aksın da yoğun olarak kullanılmadığını göstermiştir. Sonuç olarak, bu iki aksın gözlem verilerinden elde edilen sonuçlarla uyduğunu söylemek güçtür. Bunun en büyük nedeni ise, yöntemin sadece alandaki fiziksel verilere göre düzenlenmiş olması, psikolojik, kültürel, toplumsal ve çevresel birçok veriyi göz ardı etmesidir.

Beyazıt Meydanı ve çevresinde arazi formu gözetilerek hesaplanan bütünleşme değerleri ortalaması 1.019'dur. Ortalama değer üzerindeki akslar incelendiğinde, gözlem sonuçlarına göre en çok tercih edilen aksların, yüksek bütünleşme değerine sahip olduğu görülmüştür. Bu akslar daha çok geçiş amaçlı kullanılan ya da İstanbul Üniversitesi gibi alan için odak noktası oluşturan önemli bir yapı ile son bulan akslar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bunun yanı sıra genellikle yüksek bütünleşme değerine sahip akslar alanda köşe noktalar yerine merkezde toplanmakta ve yüksek bütünleşme değerine sahip başka akslarla kesişmektedir.

Alanda "arazi formu gözetilerek" hazırlanan Mekansal Bütünleşme Haritası'nda, merdivenlerde ve rampalarda akslar kesildiği için buralarda aksların derecelerinin düşmüş olduğu, bu nedenle daha önce arazi formu dikkate alınmadan hazırlanan haritaya göre aralarında bir takım farklılıklar bulunduğu görülmektedir. Fakat her iki

haritada dikkatle incelendiğinde, bütünleşme değeri ortalama değeri üstünde çıkan akslarda büyük farklılıklar olmadığı görülür. Meydana gelen farklı değerler ise, kot farkı olan noktalarda (merdiven ve rampalarda) aksların kesintiye uğratılmasının, doğrunun bütünleşme değerini düşürmesindedir.

“Arazi formu gözetilerek” hazırlanan Mekansal Bütünleşme Haritası; kullanıcıların eğimli alanla karşılaştıklarında psikolojik, sosyal, kültürel ve çevresel faktörlerin etkisiyle yönlerini değiştirmediklerini, fakat bu noktalarda yaya hareketlerinin yavaşladığını ortaya çıkarmıştır.

4.2.3. Mekansal Dizin Verilerinin Genel Değerlendirmesi

Beyazıt Meydanı ve çevresinde yapılan Mekansal Dizin çalışması için iki ayrı Mekansal Bütünleşme Haritası oluşturulmuş, bunlardan birincisinde sadece alandaki mevcut akslar göz önünde tutulurken, ikincisinde bu akslar arazi formu da dikkate alınarak incelenmiştir.

Mekansal Dizin Analizi'ne göre; hazırlanan ilk haritada, birinci ve ikinci derecede önemli olan akslar ile Gözlem Yöntemi sonucu alanda yoğun kullanıldığı tespit edilen aksların uyumluluk gösterdiği görülmüştür. Bu aksların ortalama bütünleşme değeri üzerinde bir değere sahip olduğu ve daha çok alanın merkezinden geçen akslar olduğu belirlenmiştir. Bu akslar içinde; Beyazıt Devlet Kütüphanesi ile alandaki havuz arasında kalan doğrusal aksın, yer altı girişinden başlayıp Türk Hat Sanatları Müzesi önüne doğru ilerleyen aksın ve Üniversite ana kapısından başlayıp yeşil alan boyunca devam eden ve yer altı geçidi önüne ulaşan aksın, Gözlem Yöntemi sonuçlarında daha az yoğunluğa sahip olduğu görülmektedir. Buna rağmen Mekansal Dizin Yöntemi'nde bütünleşme değerlerinin yüksek çıktığı görülür. Bunun nedeni ise; yöntemin matematiksel bir değerlendirme yapmasından ötürüdür. Yöntem; sosyal, kültürel ve çevresel birçok veriyi göz ardı etmekte, bunun yanında alandaki tasarım eksikliklerini de gözler önüne sermektedir.

Yine Gözlem Yöntemi sonuçlarına göre, alanın otobüs duraklarına yakın olan merdivenli girişlerinin kullanıcılar tarafından çok tercih edildiği görülürken, Mekansal Bütünleşme Haritası'na göre ise oldukça düşük değer aralığında bulunduğu ortaya

koyulmuştur. Bunun nedeni, yöntemin esasının kesintisiz doğrusal aks temeline dayanmasına karşın, bu noktalarda birçok bina, köşe, duvar gibi engeller bulunmasının aksın doğrusallığını kesmesidir. Bunun yanı sıra; Mekansal Dizin Yöntemi ile ortaya çıkan akslar, gözlem sonucunda elde edilen Mekansal Davranış Haritaları'ndaki akslarla karşılaştırıldığında; bir takım farklılıklar olmasına karşın, bütünleşme değeri yüksek aksların uyumluluk gösterdiği görülmüştür.

Beyazıt Meydanı ve çevresinde, kuzey-güney yönü arasında 8.60 metrelik bir kot farkı bulunmasından dolayı, alan setlerle çözülmüştür. Alanda kot farklılıkları, yaya hareketini zorlaştırırsa da engellememekte; aksine merdiven, rampa gibi iki farklı kot arasında geçişi sağlayan noktalar bize daha belirgin bir aks tayin etmektedir. Bu nedenle, alan üzerinde hazırlanan ikinci Mekansal Bütünleşme Haritası'nda "arazi formu gözetilerek" Mekansal Dizin Analizi yapılması denenmiştir.

Arazi formu dikkate alınarak oluşturulan Mekansal Bütünleşme Haritası'nda, merdiven ve rampalar boyunca devam eden akslarda kot farkı boyunca doğrular kesintiye uğratılmış, fakat doğrusallıkları bozulmamış, bu kesintiler ise aksın toplam uzunluğunu düşürmüştür. Bu nedenle hazırlanan ilk Mekansal Bütünleşme Haritası ile karşılaştırıldığında; ikinci haritada ortalama bütünleşme değerinin düştüğü ve bazı aksların bütünleşme değerinin bir derece azaldığı görülmektedir. Fakat bu farklılık, her iki haritada da ortalama değer üzerinde çıkan ve alanda en çok tercih edilen aksları değiştirmemektedir. Bunun dışında; Çınaraltı bölgesinde, Sahafılar Çarşısı'nda, Eczacılık Fakültesi ile BEDAŞ İşletme Müdürlüğü arasında kalan bölgede bulunan akslarda derecelendirme farklılıkları görülmektedir. Fakat bu alanlarda bulunan akslar, her iki Mekansal Bütünleşme Haritası'nda da ortalama değer altında çıkmıştır. Gözlem verilerine göre de bu güzergahlar, kullanıcılar tarafından birinci derecede tercih edilmemektedir.

Alanda ikinci bir Mekansal Bütünleşme Haritası hazırlanarak, yeni bir bakış açısı geliştirilmiş ve yöntem alan için uygun hale getirilmiştir. Çıkan sonuçlar hazırlanan iki haritanın da birbirini desteklediğini ortaya koymuştur. Ayrıca yöntemin eksiklikleri Gözlem ve Anket Yöntemi'nden elde edilen verilerle giderilmiş ve bu şekilde yöntemin alanda hatasız uygulanması sağlanmıştır. Yapılan çalışmalar sonucu yöntemden elde

edilen verilerin, gerçekçi tablolar ortaya koyduğu ve yöntemin mekandaki hareket dokuları ile ilgili bilgilendirici değerler sunduğu saptanmıştır.

Mekansal Dizin Yöntemi, kullanım yoğunluğunun hangi akslar üzerinde daha belirgin olarak görüldüğünü matematiksel bir analiz ile test etmekte, Beyazıt Meydanı ve çevresinin fiziksel yapısının tanınmasına ve bunun sonucunda da alandaki tasarım hatalarının ortaya koyulmasına yardımcı olmaktadır. Yöntem, araştırma alanında yapılan diğer yöntemlerle ilişkilendirildiğinde; sosyal, kültürel ve çevresel etkilerin yaya hareketleri üzerindeki etkisini açıkça gözler önüne sermektedir.

4.3. ANKET VERİLERİNİN ANALİZİ

Araştırma alanı olarak seçilen Beyazıt Meydanı ve çevresinde, yayaların mekan kullanımları analiz edilirken Anket Yöntemi'nden yararlanılmıştır. Anket çalışması, rastgele seçilen 100 katılımcı ile yüz yüze görüşülerek gerçekleştirilmiştir. Anket, alan üzerindeki kullanımların mevsimsel farklılık göstermesi nedeniyle ise, Ağustos 2008-Ocak 2009 tarihleri arasında uygulanmıştır.

Anket uygulanırken cinsiyet ve yaş açısından kota konulmuştur. Bu kotaya göre; ankete katılan kullancılardan 17 yaş ve üstünde olmasına, aynı zamanda anketin erkek ve kadın kullanicılara eşit sayıda uygulanmasına dikkat edilmiş, fakat alanı erkek kullanıcıların daha fazla tercih etmesi nedeniyle anket her iki cinsiyete eşit sayıda uygulanamamıştır. Ankete katılan kullanicılara toplam 29 soru yöneltilmiştir. Kullanıcılardan, formdaki soruların 19'u için sadece tek bir şık tercih etmeleri, 10'u için ise birden fazla şık tercih etmeleri istenmiştir.

Bu bölümde anket formunda yer alan sorulara verilen yanıtlar "Anket Verileri" başlığı altında; "Sosyo-ekonomik Yapıya İlişkin Veriler", "Kullanım Verileri", "Donatılara İlişkin Veriler", "Ulaşım Verileri" ve "Alana İlişkin Genel Veriler" alt başlıklarında incelenmiş, bu bölümün devamında "Anket Verileri Arasındaki İlişkiler" başlığı altında çalışmaya katkı sağlayacağı düşünülen ve çapraz tablolar yardımıyla değerlendirildiğinde aralarında anlamlı bağıntılar bulunan 11 ilişki incelenmiştir.

Bölümün sonunda ise “Anket Verilerinin Genel Değerlendirilmesi” başlığı altında gerekli değerlendirmeler yapılmıştır.

4.3.1. Anket Verileri

4.3.1.1. Sosyo-Ekonomik Yapıya İlişkin Veriler

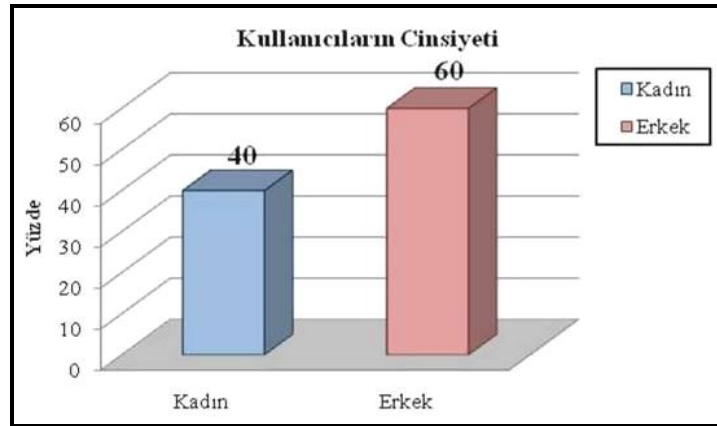
Ankete katılan kullanıcıların sosyo-ekonomik yapıları hakkında bilgi edinebilmek için “Cinsiyet”, “Yaş”, “Eğitim Durumu”, “Meslek”, “Aylık Gelir” ve “İstanbul’da Yaşama Süresi” olmak üzere toplam 6 sorunun değerlendirilmesi yapılmıştır.

- Cinsiyet Durumu:

Beyazıt Meydanı’nda yapılan ankete katılan kullanıcıların %60’ı erkek, %40’ı kadındır (Tablo 4.25). Buna göre; alanı ziyaret edenler ağırlıklı olarak erkek kullanıcılardan oluşmaktadır (Şekil 4.37).

Tablo 4.25: Kullanıcıların Cinsiyet Durumu

Kullanıcıların Cinsiyeti	Frekans	Yüzde(%)	Sıralama
Kadın	40	40	2
Erkek	60	60	1



Şekil 4.37: Kullanıcıların Cinsiyet Durumu

- Yaş Grubu:

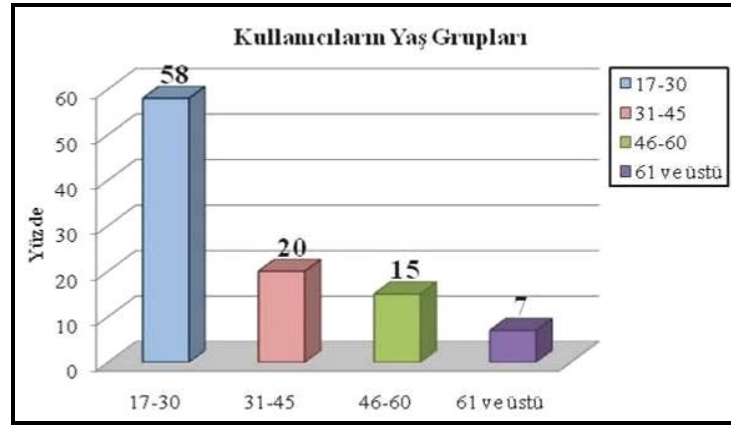
Ankete katılan kullanıcıların; %58’i 17-30 yaş grubuna, %20’si 31-45 yaş grubuna, %15’i 46-60 yaş grubuna ve %7’si 61 ve üstü yaş grubuna dahildir (Tablo 4.26).

Anket sonuçlarına göre; alanı en çok kullanan yaş grubu 17-30 yaş grubu, alanı en az kullanan yaş grubu ise 61 yaş ve üstü gruptur (Şekil 4.38). Alanda 17-30 yaş grubu

kullanıcıların çoğunlukta olmasının nedeni, alanda İstanbul Üniversitesi'nin bulunması ve civar işyerlerinde çalışan genç nüfusun alanı yoğun olarak kullanmasıdır.

Tablo 4.26: Kullanıcıların Yaş Grupları

Yaş Grupları	Frekans	Yüzde(%)	Sıralama
17-30 yaş arası	58	58	1
31-45 yaş arası	20	20	2
46-60 yaş arası	15	15	3
61 yaş ve üstü	7	7	4



Şekil 4.38: Kullanıcıların Yaş Grupları

▪ Eğitim Durumu:

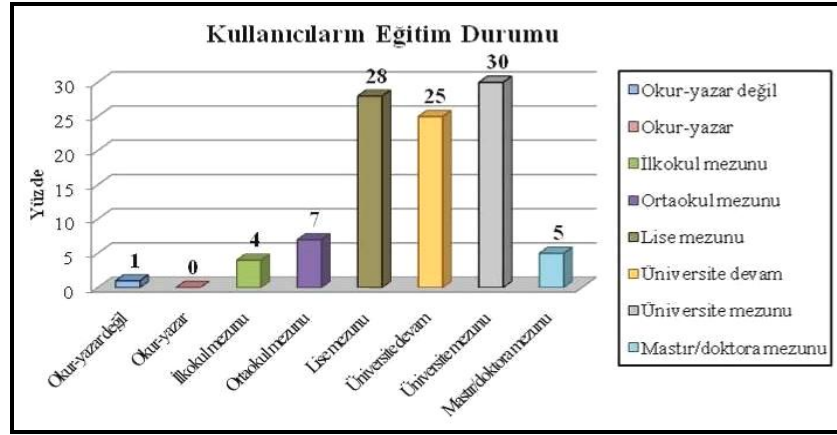
Anket katılımcılarının eğitim durumları incelendiğinde; %30'unun üniversite mezunu, %28'inin lise mezunu olduğu, %25'inin üniversiteye devam ettiği, %7'sinin ortaokul/ilköğretim mezunu, %5'inin master/doktora mezunu, %4'ünün ilkokul mezunu olduğu ve %1'inin okur-yazar olmadığı görülmektedir. Katılımcılar arasında okur-yazar seçeneğini tercih eden ise bulunmamaktadır (Tablo 4.27).

Tablo 4.27: Kullanıcıların Eğitim Durumu

Eğitim Durumu	Frekans	Yüzde(%)	Sıralama
Okur-yazar değil	1	1	7
Okur-yazar	0	0	8
İlkokul mezunu	4	4	6
Ortaokul/ilköğr. mezunu	7	7	4
Lise mezunu	28	28	2
Üniversite devam	25	25	3
Üniversite mezunu	30	30	1
Master/doktora mezunu	5	5	5

Anket sonuçlarına göre; kullanıcıların büyük çoğunluğunun üniversite mezunu olduğu, %60'ının ise liseden mezun olduktan sonra eğitimlerine devam ettikleri görülmektedir

(Şekil 4.39). İstanbul Üniversitesi'ne bağlı birçok fakültenin buluşu, alanda üniversiteye devam eden öğrenci sayısını arttırmaktadır.



Şekil 4.39: Kullanıcıların Eğitim Durumu

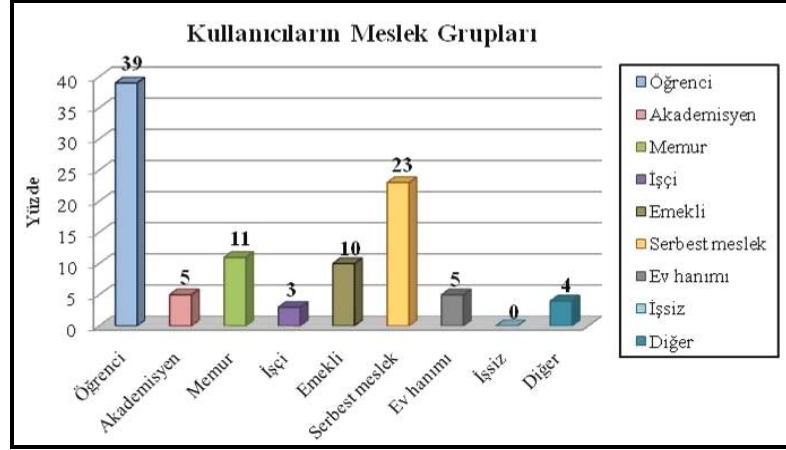
▪ Meslek Grupları:

Ankete katılan kullanıcıların meslek gruplarına bakıldığında; %39'unun öğrenci, %23'ünün serbest meslek, %11'inin memur, %10'unun emekli, %5'inin akademisyen, %5'inin ev hanımı, %3'ünün işçi ve %4'ünün diğer meslek grubuna dahil olduğu görülmektedir. Kullanıcılar arasında işsiz ise bulunmamaktadır (Tablo 4.28). Şekil 4.40'da kullanıcıların meslek gruplarına ilişkin grafik yer almaktadır.

Tablo 4.28: Kullanıcıların Meslek Grupları

Kullanıcıların Meslek Grupları	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
Öğrenci	39	39	1
Akademisyen	5	5	5
Memur	11	11	3
İşçi	3	3	7
Emekli	10	10	4
Serbest meslek	23	23	2
Ev hanımı	5	5	5
İşsiz	0	0	8
Diğer	4	4	6

Anket sonuçlarına göre; alanı en çok kullanan meslek grubunda öğrenciler bulunmakta ve bu meslek grubunu serbest meslek sahipleri takip etmektedir. Alanda özellikle sonbahar, kış ve ilkbahar mevsimlerinde öğrencilerin çoğunlukta olmasında İstanbul Üniversitesi'ne bağlı birçok fakültenin bulunmasının etkisi olmakta, bunun yanı sıra civardaki dükkanlar ise alanın serbest meslek sahipleri tarafından kullanımını arttırmaktadır. Alan ve çevresinde, II. Beyazıt Camisi ve Kapalı Çarşı'nın bulunması da buraya gelen kullanıcı profili üzerinde etkili olmaktadır.



Şekil 4.40: Kullanıcıların Meslek Grupları

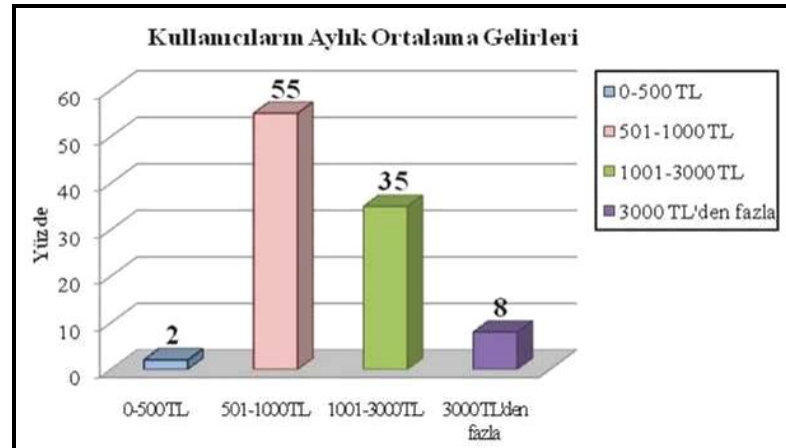
- Aylık Gelir Durumu:

Ankete katılan kullanıcıların gelir durumuna bakıldığında %55'inin 501-1000 TL, %35'inin 1001-3000 TL, %8'inin 3000 TL'den fazla ve %2'sinin 0-500 TL gelir elde ettikleri görülmektedir (Tablo 4.29).

Buna göre, kullanıcılarının çoğunluğunun gelirinin 501-1000 TL arasında olduğu anlaşılmaktadır (Şekil 4.41).

Tablo 4.29: Kullanıcıların Aylık Ortalama Geliri

Kullanıcıların Aylık Geliri	Frekans	Yüzde(%)	Sıralama
0-500 TL arası	2	2	4
501-1000 TL arası	55	55	1
1001-3000 TL arası	35	35	2
3000 TL'den fazla	8	8	3



Şekil 4.41: Kullanıcıların Aylık Ortalama Geliri

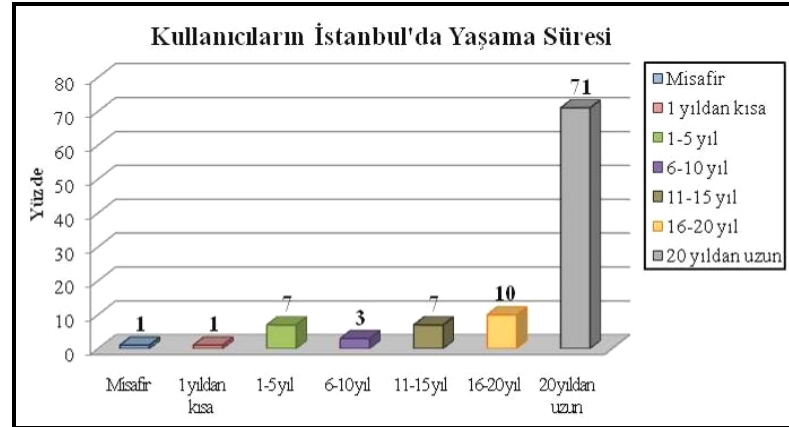
▪ İstanbul'da Yaşama Süresi:

Ankete katılan kullanıcıların İstanbul'da yaşama süreleri incelendiğinde; %71'inin 20 yıldan uzun, %10'unun 16-20 yıl, %7'sinin 11-15 yıl, %7'sinin 1-5 yıl, %3'ünün 6-10 yıl ve %1'inin 1 yıldan kısa sürede İstanbul'da yaşadığı, %1'inin ise misafir olarak İstanbul'da bulunduğu görülmektedir (Tablo 4.30).

Tablo 4.30: Kullanıcıların İstanbul'da Yaşama Süresi

İstanbul'da Yaşama Süresi	Frekans	Yüzde(%)	Sıralama
Misafir	1	1	5
1 yıldan az	1	1	5
1-5 yıl arası	7	7	3
6-10 yıl arası	3	3	4
11-15 yıl arası	7	7	3
16-20 yıl arası	10	10	2
20 yıldan fazla	71	71	1

Buna göre; kullanıcıların büyük bir çoğunluğunun 20 yıldan uzun süredir İstanbul'da yaşadığı anlaşılmıştır. Şekil 4.42'de kullanıcıların İstanbul'da yaşama süresini gösteren grafik yer almaktadır.



Şekil 4.42: Kullanıcıların İstanbul'da Yaşama Süresi

4.3.1.2. Kullanım Verileri

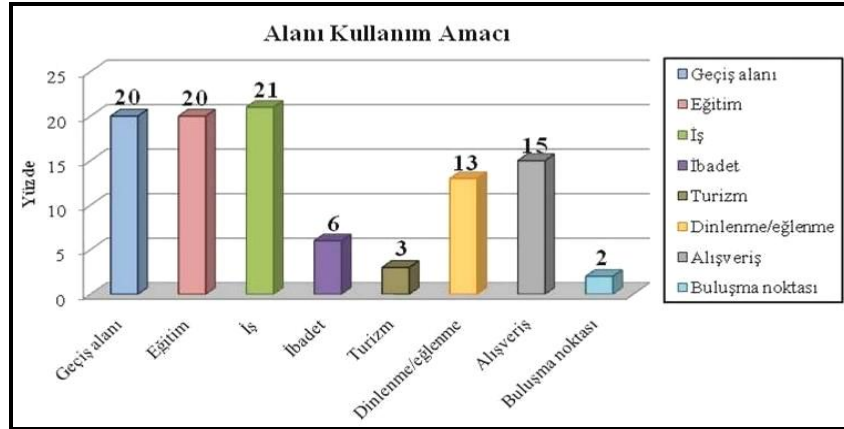
Anket katılımcılarının alanı kullanımlarıyla ilgili bilgiler edinebilmek için; “Alanı Kullanım Amacı”, “Alanın Tercih Edilme Nedeni”, “Alanın Kullanıldığı Günler”, “Alanda En Çok Bulunulan Saatler”, “Alanda Geçirilen Zaman”, “Alana Geliş Sıklığı”, “Alanda Yapılan Aktiviteler”, “Alanın Gerçekleştirilmek İstenen Kullanımlar İçin Yeterliliği” ve “Alanda İstenen Fonksiyonlar” olmak üzere toplam 9 sorunun değerlendirilmesi yapılmıştır.

- Alanı Kullanım Amacı:

Ankete katılan kullanıcıların %21'i iş, %20'si geçiş, %20'si eğitim, %15'i alışveriş, %13'ü dinlenme/eğlenme, %6'sı ibadet, %3'ü turizm ve %2'si buluşma amacıyla alanı kullanmaktadır (Tablo 4.31). Buna göre; alan en çok iş amacıyla kullanılmakla birlikte, geçiş ve eğitim amacıyla da oldukça yüksek oranda kullanılmaktadır (Şekil 4.43).

Tablo 4.31: Alanı Kullanım Amacı

Alanı Kullanım Amacı	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
Geçiş alanı	38	20	2
Eğitim	38	20	2
İş	40	21	1
İbadet	11	6	5
Turizm	5	3	6
Dinlenme/eğlenme	25	13	4
Alışveriş	29	15	3
Buluşma noktası	3	2	7



Şekil 4.43: Alanı Kullanım Amacı

- Alanın Tercih Edilme Nedeni:

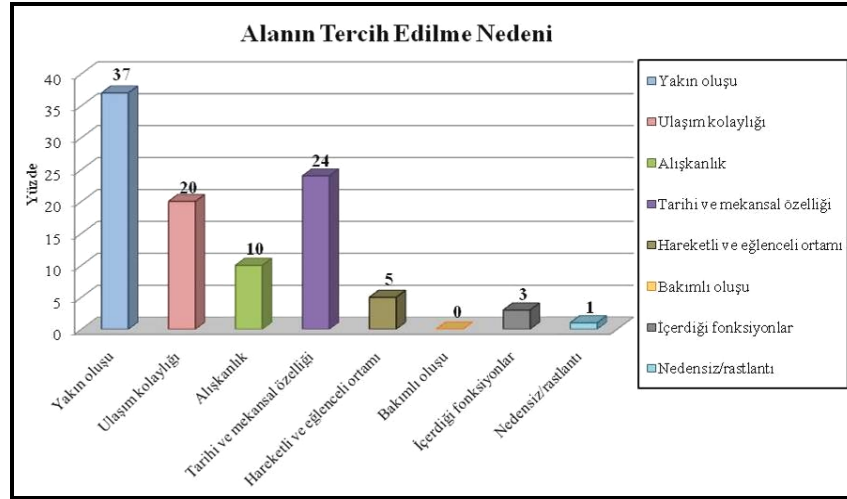
Ankete katılan kullanıcıların Beyazıt Meydanı ve çevresini tercih etme nedenleri incelendiğinde; %37'sinin yakın olduğu (ev, iş, vb.), %24'ünün tarihi niteliği ve mekansal özelliği, %20'sinin ulaşım kolaylığı, %10'unun alışkanlık, %5'inin alanın hareketli ve eğlenceli ortamı, %3'ünün alanın içerdiği fonksiyonlar, %1'inin ise nedensiz/rastlantısal olarak alanı tercih ettikleri görülmektedir. Ankete katılanlar arasında bakımlı olduğu için alanı tercih eden ise bulunmamaktadır (Tablo 4.32).

Buna göre; kullanıcıların alanı tercih etmesinin en önemli nedeni ev, iş, vb. alanlara yakın olmasıdır. Bu nedeni ise; alanın tarihi niteliği ve mekansal özelliği takip

etmektedir (Şekil 4.44). Ortaya çıkan bu sonuçlar bize, alanın kullanılma amacı ile tercih edilme nedeninin birbirini doğruladığını göstermektedir.

Tablo 4.32: Alanın Tercih Edilme Nedeni

Alanın Tercih Edilme Nedeni	Frekans	Yüzde(%)	Sıralama
Yakın oluşu (ev, iş, vb.)	72	37	1
Ulaşım kolaylığı	39	20	3
Alışkanlık	20	10	4
Tarihi niteliği ve mekansal özelliği	47	24	2
Hareketli ve eğlenceli ortamı	9	5	5
Bakımlı oluşu	0	0	8
İçerdiği fonksiyonlar ve donatılar	6	3	6
Nedensiz/rastlantı	1	1	7



Şekil 4.44: Alanın Tercih Edilme Nedeni

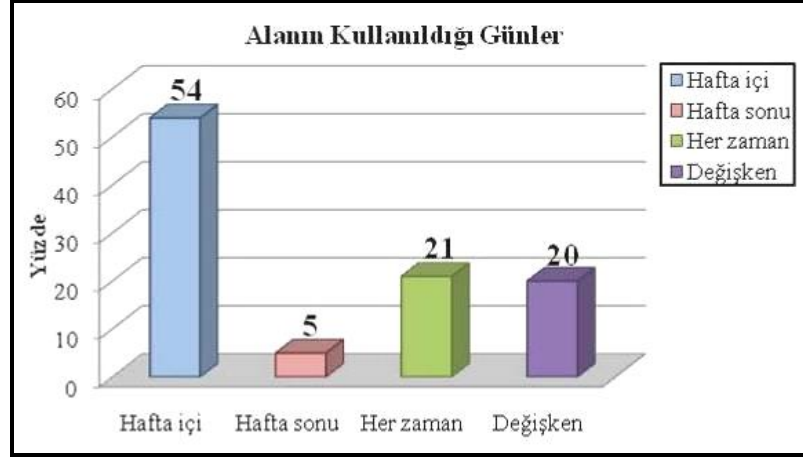
■ Alanın Kullanıldığı Günler:

Anket çalışmasına katılan ziyaretçilerin %54'ü hafta içi, %21'i her zaman, %20'si değişken ve %5'i hafta sonu alanı kullanmaktadırlar (Tablo 4.33).

Tablo 4.33: Alanın Kullanıldığı Günler

Alanın Kullanıldığı Günler	Frekans	Yüzde(%)	Sıralama
Hafta içi	54	54	1
Hafta sonu	5	5	4
Her zaman	21	21	2
Değişken	20	20	3

Buna göre; alan yoğun olarak hafta içi ziyaret edilmektedir (Şekil 4.45). Özellikle öğrencilerin ve çalışan ziyaretçilerin alanı ağırlıklı olarak kullanması anket sonuçlarını etkilemiştir. Bunun yanı sıra, ilkbahar ve yaz aylarında alanda rekreasyon yapma imkanı arttığından özellikle hafta sonları kullanımının arttığı bilinmektedir.



Şekil 4.45: Alanın Kullanıldığı Günler

- Alanda En Çok Bulunulan Saatler:

Ankete katılan kullanıcıların; %28'i 12:00-14:00 saatleri arasında, %19'u 14:00-16:00 saatleri arasında, %19'u 08:00-10:00 saatleri arasında, %18'i 16:00-18:00 saatleri arasında, %8'i 18:00-20:00 saatleri arasında, %5'i 10:00-12:00 saatleri arasında, %2'si 06:00-08:00 saatleri arasında, %1'i ise 20:00'dan sonra alanı ziyaret ettiği belirlenmiştir (Tablo 4.34).

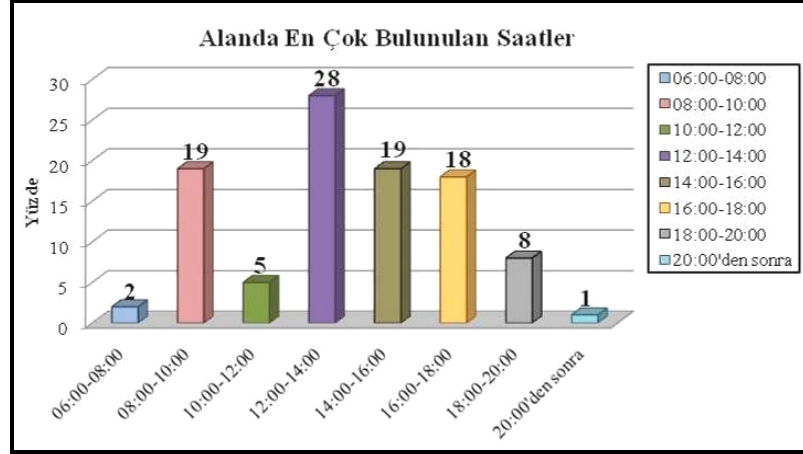
Tablo 4.34: Alanda En Çok Bulunulan Saatler

Alanda Bulunulan Saatler	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
06:00-08:00	5	2	6
08:00-10:00	46	19	2
10:00-12:00	13	5	5
12:00-14:00	69	28	1
14:00-16:00	45	19	2
16:00-18:00	44	18	3
18:00-20:00	19	8	4
20:00'den sonra	2	1	7

Buna göre; alanın en yoğun olarak öğle saatlerinde kullanıldığı görülmektedir (Şekil 4.46). Gözlem sonuçlarına göre de, alanın en çok kullanıldığı saatler öğle olarak belirlenmiştir. Alan sabah ve akşamüstü saatlerinde de geçiş amaçlarıyla kullanılmakta, bu yüzden bu saatlerde de kullanım yoğunluğunda fazla bir azalma görülmemektedir.

- Alanda Geçirilen Zaman:

Ankete katılan kullanıcıların %62'si alanda 1 saatten az zaman geçirirken, %19'u 1-2 saat, %10'u 4 saatten fazla ve %9'u 2-4 saat zaman geçirmektedir (Tablo 4.35).

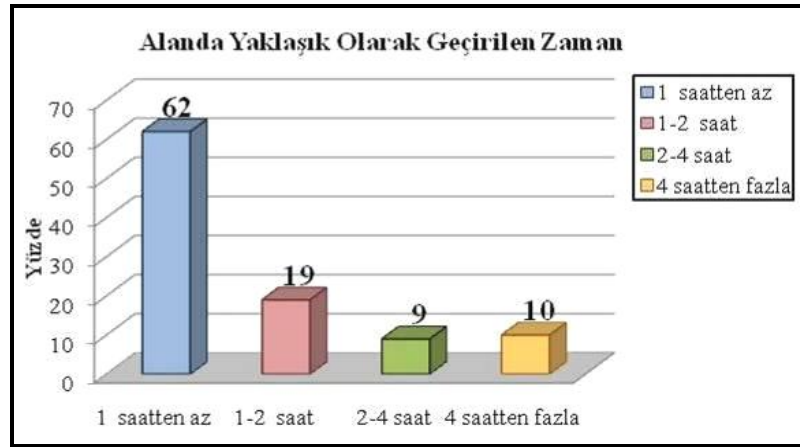


Şekil 4.46: Alanda En Çok Bulunulan Saatler

Tablo 4.35: Alanda Yaklaşık Olarak Geçirilen Zaman

Alanda Geçirilen Zaman	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
1 saatten az	62	62	1
1-2 saat	19	19	2
2-4 saat	9	9	4
4 saatten fazla	10	10	3

Alan yoğun olarak geçiş amacıyla kullanıldığı için kullanıcıların büyük bir çoğunluğu alanda bir saatten az zaman geçirmektedir (Şekil 4.47). Alanda 1 saatten fazla zaman geçirenler ise alanda çeşitli rekreasyonel faaliyetlerde bulunmaktadır.



Şekil 4.47: Alanda Yaklaşık Olarak Geçirilen Zaman

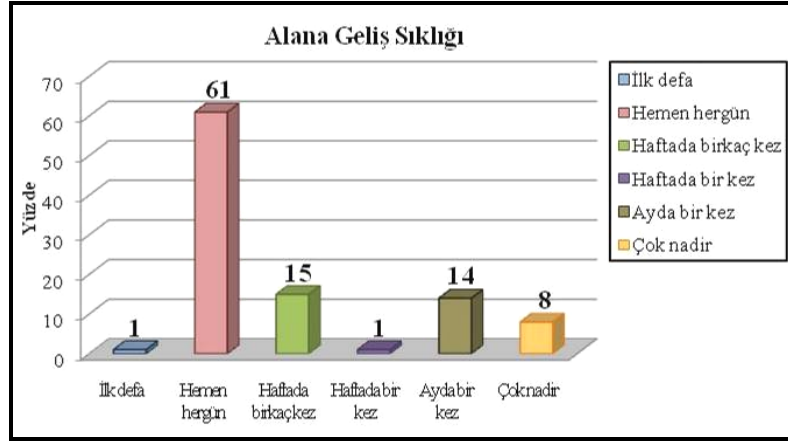
- Alana Geliş Sıklığı:

Ankete katılan kullanıcıların %61'i hemen her gün, %15'i haftada birkaç kez, %14'ü ayda bir kez, %8'i çok nadir, %1'i haftada bir kez ve %1'i ilk defa alana gelmektedir (Tablo 4.36).

Tablo 4.36: Alana Geliş Sıklığı

Alana Geliş Sıklığı	Frekans	Yüzde(%)	Sıralama
İlk defa	1	1	5
Hemen hergün	61	61	1
Haftada birkaç kez	15	15	2
Haftada bir kez	1	1	5
Ayda bir kez	14	14	3
Çok nadir	8	8	4

Buna göre; kullanıcıların büyük bir kısmı alanı, haftanın hemen hemen her günü kullanmaktadır (Şekil 4.48). Bunun en önemli nedeni, alan çevresinde haftanın her günü çalışan dükkan sahiplerinin alanı kullanmasıdır. Ayrıca üniversiteye giden öğrenciler ve çeşitli kurum ve kuruluşlarda çalışanlar da alanı hafta içi her gün kullanmaktadırlar.



Şekil 4.48: Alana Geliş Sıklığı

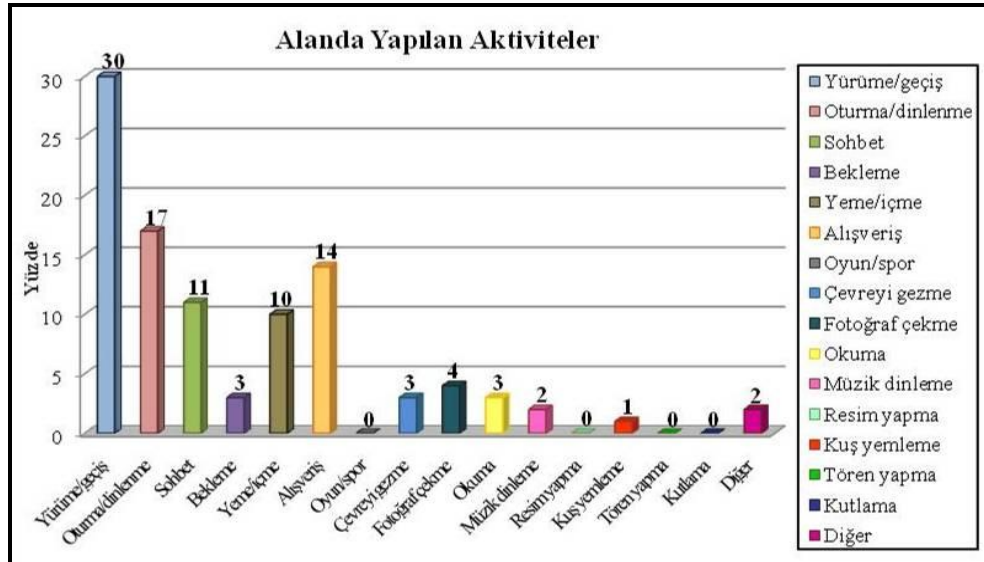
- Alanda Yapılan Aktiviteler:

Ankete katılan kullanıcıların %30'u alanda yürüme/geçiş, %17'si oturma/dinlenme, %14'ü alışveriş, %11'i sohbet, %10'u yeme/içme, %4'ü fotoğraf çekme, %3'ü bekleme, %3'ü çevreyi gezme/görme, %3'ü gazete/kitap okuma, %2'si müzik dinleme, %1'i kuş yeme ve %2'si diğer aktiviteleri yapmaktadır (Tablo 4.37).

Buna göre; alanda yoğun olarak yapılan aktivitelerin başında yürüme/geçiş gelmekte, bunu oturma/dinlenme, alışveriş, sohbet ve yeme/içme gibi aktiviteler takip etmektedir. Anket verileri ile gözlem verileri bize birbirini doğrulayan sonuçlar sunmaktadır. Yapılan gözlemler sonucu da, alandaki kullanıcıların ağırlıklı olarak yürüme aktivitesi gerçekleştirdiği, bunu ise alışveriş ve dinlenme aktivitelerinin izlediği ortaya çıkmıştır. (Şekil 4.49).

Tablo 4.37: Alanda Yapılan Aktiviteler

Alanda Yapılan Aktiviteler	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
Yürüme/geçiş	79	30	1
Oturma/dinlenme	46	17	2
Sohbet etme	29	11	4
Bekleme	8	3	7
Yeme/içme	27	10	5
Alışveriş	37	14	3
Oyun/spor	0	0	10
Çevreyi gezme/görme	8	3	7
Fotoğraf çekme	11	4	6
Gazete/kitap okuma	9	3	7
Müzik dinleme	4	2	8
Resim yapma	0	0	10
Kuş yemleme	2	1	9
Tören yapma	0	0	10
Kutlama/gösteri yapma	0	0	10
Diğer	5	2	8



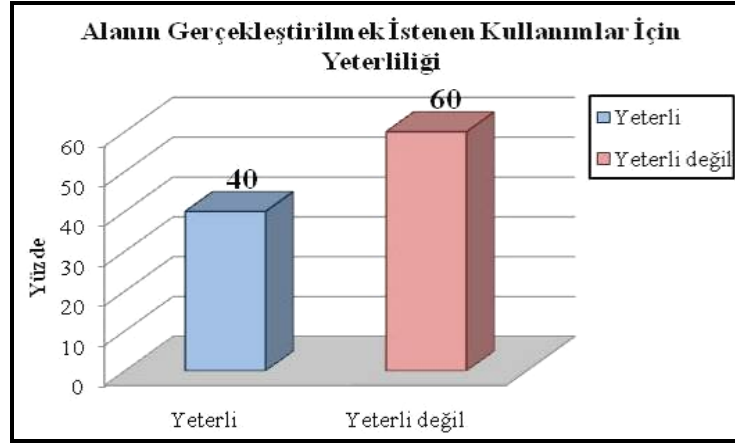
Şekil 4.49: Alanda Yapılan Aktiviteler

- Alanın Gerçekleştirilmek İstenen Kullanımlar İçin Yeterliliği:

Ankete katılan kullanıcıların %60'ı alanı gerçekleştirmek istedikleri kullanımlar için yetersiz bulurken, %40'ı yeterli bulmaktadır (Tablo 4.38). Buna göre; kullanıcıların çoğu, alanı gerçekleştirmek istedikleri kullanımlar için yetersiz bulmaktadır (Şekil 4.50).

Tablo 4.38: Alanın Gerçekleştirilmek İstenen Kullanımlar İçin Yeterliliği

Alanın yeterliliği	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
Yeterli	40	40	2
Yeterli değil	60	60	1



Şekil 4.50: Alanın Gerçekleştirilmek İstenen Kullanımlar İçin Yeterliliği

▪ Alanda İstenen Fonksiyonlar:

Ankete katılan kullanıcıların %26'sı alanda yeşil alan, %23'ü dinlenme alanı, %14'ü su ögesi, %11'i çok amaçlı merkez (danışma, ilkyardım, telefon, güvenlik, vb.), %9'u açık hava gösteri alanı, %8'i restoran/kafe/çay bahçesi, %7'si açık hava sergi alanı, %1'i spor/oyun alanı ve %1'i otopark istemektedir (Tablo 4.39).

Tablo 4.39: Alanda İstenen Fonksiyonlar

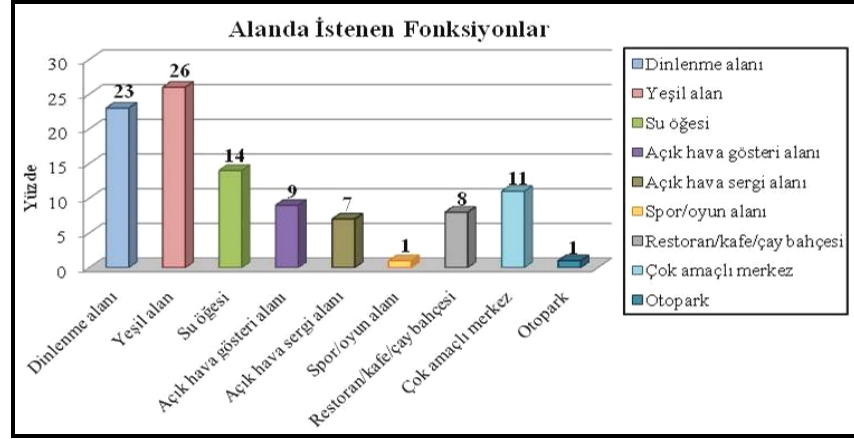
İstenen Fonksiyonlar	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
Dinlenme alanı	63	23	2
Yeşil alan	72	26	1
Su ögesi	39	14	3
Açık hava gösteri alanı	26	9	5
Açık hava sergi alanı	18	7	7
Spor/oyun alanı	3	1	8
Restoran/kafe vb.	21	8	6
Çok amaçlı merkez	30	11	4
Otopark	4	1	8

Buna göre; alanda en çok yeşil alan fonksiyonu istenmekte, bunu dinlenme alanı ve su ögesi takip etmektedir. Şekil 4.51'de alanda yer alan çay bahçeleri görülmektedir.



Şekil 4.51: Alanda Yer Alan Çay Bahçeleri (2009)

Şekil 4.52’de ise alanda istenen fonksiyonların grafik olarak ifadesi yer almaktadır.



Şekil 4.52: Alanda İstenilen Fonksiyonlar

4.3.1.3. Donatılara İlişkin Veriler

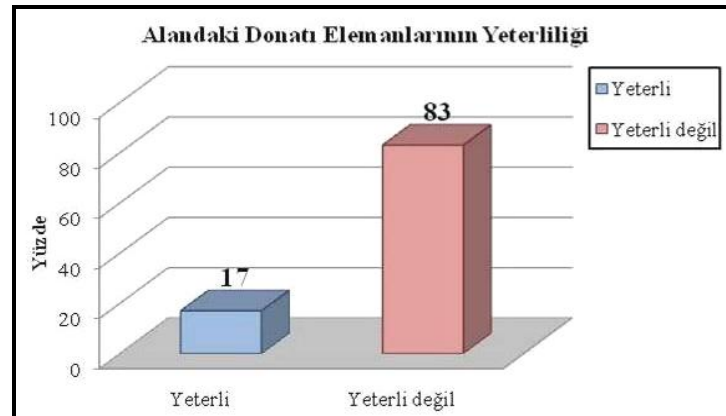
Ankete katılan kullanıcıların alandaki donatılar hakkındaki görüşlerinin değerlendirilebilmesi için “Alandaki Donatı Elemanlarının Yeterliliği”, “Mevcut Donatı Elemanlarının Yeri”, “Alanda İstenen Donatı Elemanları” olmak üzere toplam 3 sorunun değerlendirilmesi yapılmıştır.

- Alandaki Donatı Elemanlarının Yeterliliği:

Ankete katılan kullanıcıların 83’ü alandaki donatı elemanlarını yeterli bulmazken, % 17’si yeterli bulmaktadır (Tablo 4.40). Buna göre; alandaki kullanıcıların büyük bir çoğunluğu alanda yeterince donatı elemanı olmadığını düşünmektedir (Şekil 4.53).

Tablo 4.40: Alandaki Donatı Elemanlarının Yeterliliği

Donatıların Yeterliliği	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
Yeterli	17	17	2
Yeterli değil	83	83	1



Şekil 4.53: Alandaki Donatı Elemanlarının Yeterliliği

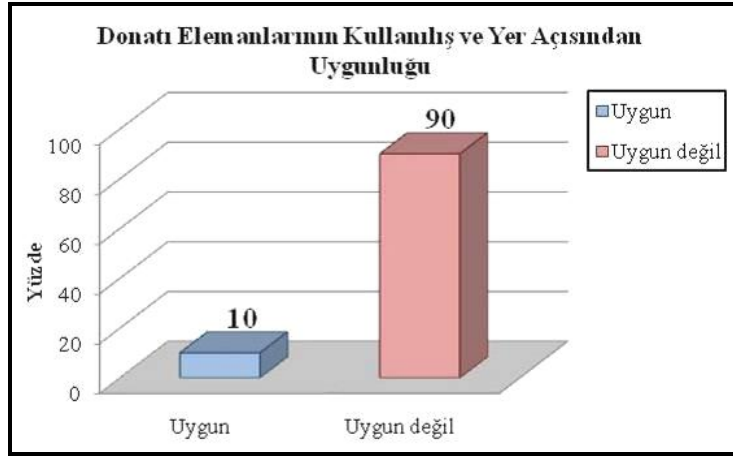
- Mevcut Donatı Elemanlarının Yeri:

Kullanıcıların %90'ı donatı elemanlarının kullanılış ve yer açısından uygun olmadığını, %10'u ise uygun olduğunu düşünmektedir (Tablo 4.41).

Tablo 4.41: Donatı Elemanlarının Kullanılış ve Yer Açısından Uygunluğu

Donatı Elemanları	Frekans	Yüzde(%)	Sıralama
Uygun	10	10	2
Uygun değil	90	90	1

Buna göre; alandaki kullanıcıların büyük bir çoğunluğu donatı elemanlarını kullanılış ve yer açısından uygun bulmamaktadır (Şekil 4.54).



Şekil 4.54: Donatı Elemanlarının Kullanılış ve Yer Açısından Uygunluğu

Şekil 4.55'te alanda yanlış konumlandırılmış olan havuz ve heykelden görünümler yer almaktadır.



Şekil 4.55: Yanlış Konumlandırılmış Olan Havuz ve Heykel (2009)

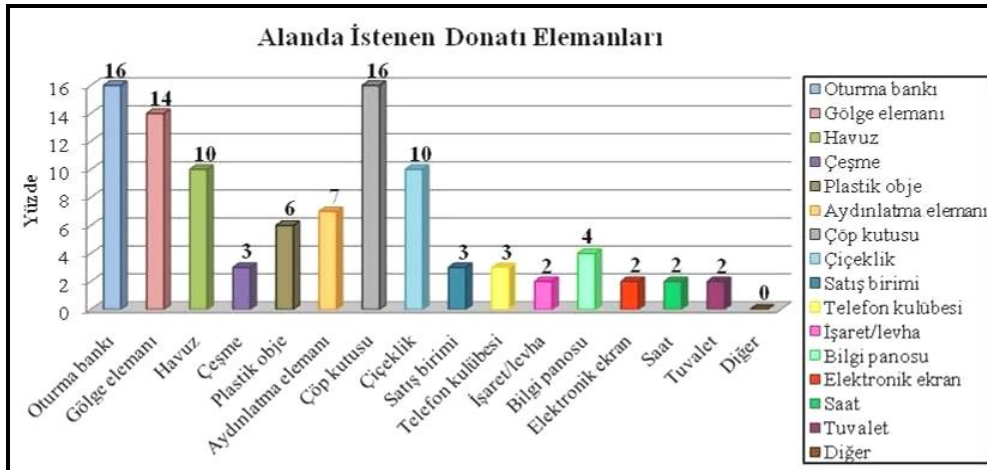
▪ Alanda İstenen Donatı Elemanları:

Ankete katılan kullanıcıların %16'sı alanda oturma bankı, %16'sı çöp kutusu, %14'ü gölge elemanı (pergola, vb.), %10'u havuz, %10'u çiçeklik, %7'si aydınlatma elemanı, %6'sı plastik obje (heykel, sanat objesi, vb.), %4'ü bilgi panosu, %3'ü çeşme, %3'ü satış birimi (büfe, stand, vb.), %3'ü telefon kulübesi, %2'si yol işareti/yönlendirici levha, %2'si elektronik ekran, %2'si saat ve %2'si tuvalet istemektedir (Tablo 4.42).

Tablo 4.42: Kullanıcıların Alanda Bulunmasını İstedığı Donatı Elemanları

Alanda İstenen Donatı Elemanları	Frekans	Yüzde(%)	Sıralama
Oturma bankı	69	16	1
Gölge elemanı (pergola, vb.)	62	14	2
Havuz	44	10	3
Çeşme	12	3	7
Plastik obje (heykel, sanat objesi, vb.)	25	6	5
Aydınlatma elemanı	28	7	4
Çöp kutusu	67	16	1
Çiçeklik	41	10	3
Satış birimi (büfe, stand, vb.)	14	3	7
Telefon kulübesi	12	3	7
Yol işareti/yönlendirici levha	10	2	8
Bilgi panosu	16	4	6
Elektronik ekran	9	2	8
Saat	7	2	8
Tuvalet	8	2	8
Diğer	0	0	9

Buna göre; alanda en çok olması istenen donatı elemanı oturma bankı ve çöp kutusudur. İkinci sırada ise gölge elemanları gelmektedir. Kullanıcılar en az ise, yol işareti/yönlendirici levha, elektronik ekran, saat ve tuvalet seçeneklerini tercih etmişlerdir (Şekil 4.56).



Şekil 4.56: Kullanıcıların Alanda Bulunmasını İstedığı Donatı Elemanları

4.3.1.4. Ulaşım Verileri

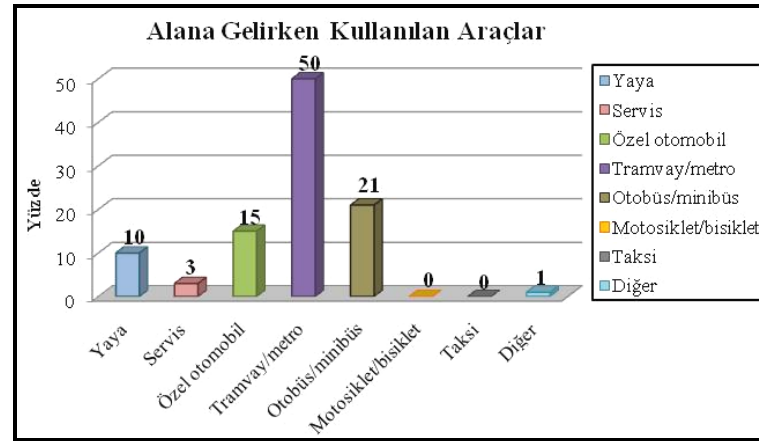
Kullanıcıların ulaşım hakkındaki görüşlerinin değerlendirilebilmesi için, “Alana Gelen Araçlar”, “Kullanıcıların Park Tercihleri”, “Ulaşım Problemleri”, “Araçların Alana Girişi”, “Araçların Alana Girişi İçin Uygun Bulunan Saatler”, “Çevre İle Alan Arasındaki Yaya Ulaşımı”, “Alan İçindeki Yaya Ulaşımı” ve “Alandaki döşemelerin Yaya Hareketine Etkisi” olmak üzere toplam 8 sorunun değerlendirilmesi yapılmıştır.

▪ Alana Gelen Araçlar:

Ankete katılan kullanıcıların %50’si tramvay/metroyla, %21’i otobüs/minibüsle, %15’i özel otomobille, %10’u alana yaya olarak, %3’ü servisle, %1’i ise diğer araçlarla alana gelmektedir (Tablo 4.43) (Şekil 4.57).

Tablo 4.43: Alana Gelirken Kullanılan Araçlar

Araçlar	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
Yaya	10	10	4
Servis	3	3	5
Özel otomobil	15	15	3
Tramvay/metro	50	50	1
Otobüs/minibüs	21	21	2
Motosiklet/bisiklet	0	0	-
Taksi	0	0	-
Diğer	1	1	6



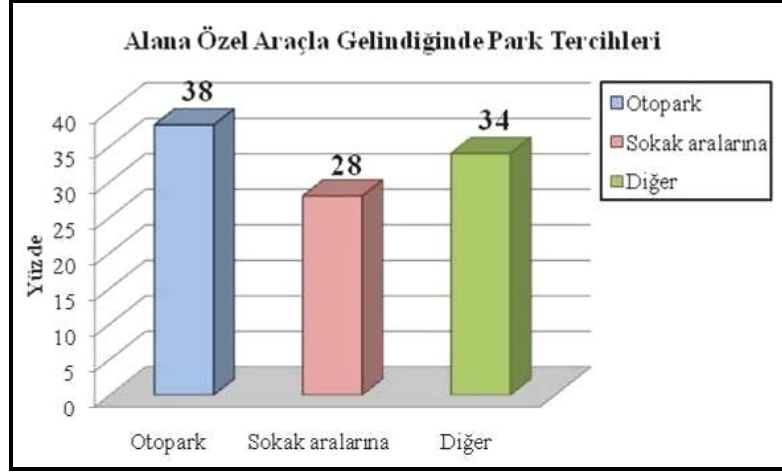
Şekil 4.57: Alana Gelirken Kullanılan Araçlar

▪ Kullanıcıların Park Tercihleri:

Ankete katılan kullanıcıların %36’sı özel araçla alana geldiklerinde araçlarını otoparka, %18’i kaldırım/sokak aralarına, %46’sı ise diğer alanlara park etmektedir (Tablo 4.44) (Şekil 4.58).

Tablo 4.44: Kullanıcıların Park Tercihleri

Park Tercihleri	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
Otopark	38	38	1
Kaldırım/sokak arası	28	28	3
Diğer	34	34	2



Şekil 4.58: Kullanıcıların Park Tercihleri

- Ulaşım Problemleri:

Alana gelirken yaşanan ulaşım problemlerinin %25'ini trafik yoğunluğu, %21'ini araçların kalabalık oluşu, %15'ini birden çok araç değiştirmek, %11'ini araç beklemek, %8'ini yolların bozukluğu, %8'ini otopark yetersizliği, %7'sini ulaşım mesafesi ve %5'ini ise diğer problemler oluşturmaktadır (Tablo 4.45).

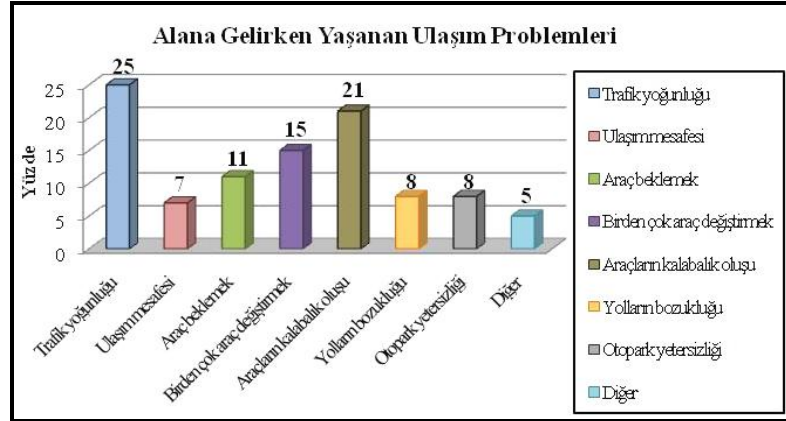
Tablo 4.45: Alana Gelirken Yaşanan Ulaşım Problemleri

Ulaşım Problemleri	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
Trafik yoğunluğu	46	25	1
Ulaşım mesafesi	14	7	6
Araç beklemek	20	11	4
Birden çok araç değiştirmek	28	15	3
Araçların kalabalık oluşu	40	21	2
Yolların bozukluğu	15	8	5
Otopark yetersizliği	15	8	5
Diğer	9	5	7

Buna göre; alana gelirken yaşanan en önemli ulaşım problemi trafiğin yoğun olmasıdır (Şekil 4.59).

- Araçların Alana Girişi:

Ankete katılan kullanıcıların %88'i özel ve kamu araçlarının alana her saatte girişini doğru bulmazken, %12'si doğru bulmaktadır (Tablo 4.46).

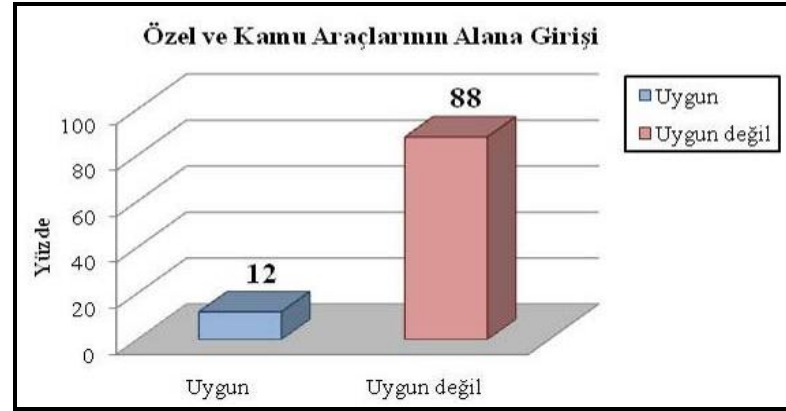


Şekil 4.59: Alana Gelirken Yaşanan Ulaşım Problemleri

Tablo 4.46: Özel ve Kamu Araçlarının Alana Girişi

Araçların Alana Girişi	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
Uygun	12	12	2
Uygun değil	88	88	1

Özetle; kullanıcıların büyük çoğunluğu alana araç girişini uygun bulmamaktadır (Şekil 4.60). Şekil 4.61’de alana her saatte girişine izin verilen araçlar görülmektedir.



Şekil 4.60: Özel ve Kamu Araçlarının Alana Girişi



Şekil 4.61: Alanın Park Yeri Olarak Kullanımına Ait Bir Görünüş (2009)

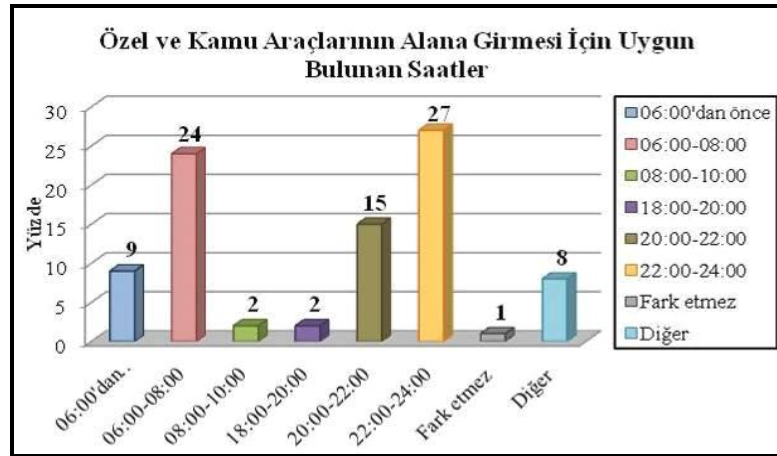
- Araçların Alana Girişi İçin Uygun Bulunan Saatler:

Kullanıcıların %12'si alana özel veya kamu araçlarının girişini uygun bulduğu için bu soruya cevap vermemiş, %88'i ise farklı tercihleri seçmiştir. Buna göre; alana araç girişini uygun bulmayan kullanıcıların %27'si araçların 22:00-24:00 saatleri arası, %24'ü 06:00-08:00 saatleri arası, %15'i 20:00-22:00 saatleri arası, %9'u araçların 06:00'dan önce, %2'si 08:00-10:00 saatleri arası, %2'si 18:00-20:00 saatleri arası araç girişini uygun bulmaktadır. Bunun yanı sıra kullanıcıların %1'i farketmez ve %8'i ise diğer seçeneklerini tercih etmiştir (Tablo 4.47).

Tablo 4.47: Özel ve Kamu Araçlarının Alana Girmesi İçin Uygun Bulunan Saatler

Uygun Bulunan Saatler	Frekans	Yüzde(%)	Sıralama
06:00'dan önce	12	9	4
06:00-08:00	32	24	2
08:00-10:00	3	2	6
18:00-20:00	3	2	6
20:00-22:00	20	15	3
22:00-24:00	36	27	1
Fark etmez	2	1	7
Diğer	11	8	5

Özetle; kullanıcılar alana araç girişi için en uygun saatlerin 22:00-24:00 saatleri arası akşam ve 06:00-08:00 saatleri arası sabah olduğunu belirtmiştir (Şekil 4.62).



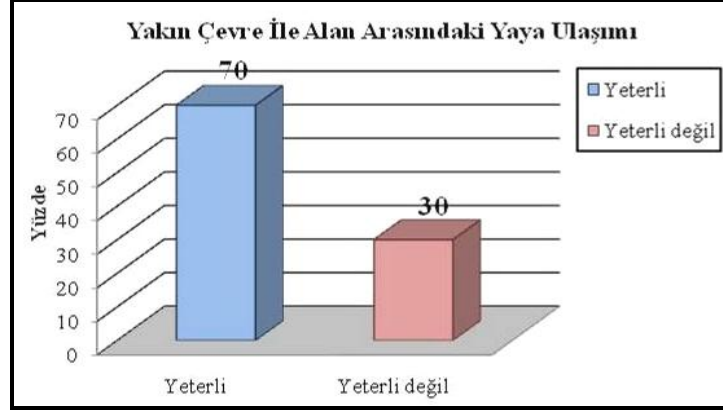
Şekil 4.62: Özel ve Kamu Araçlarının Alana Girmesi İçin Uygun Bulunan Saatler

- Yakın Çevre İle Alan Arasındaki Yaya Ulaşımı:

Ankete katılan kullanıcıların %70'i yakın çevre ile alan arasındaki yaya ulaşımını yeterli bulurken, %30'u yeterli bulmamaktadır (Tablo 4.48) (Şekil 4.63).

Tablo 4.48: Yakın Çevre İle Alan Arasındaki Yaya Ulaşımı

Çevre-Alan Ulaşımı	Frekans	Yüzde(%)	Sıralama
Yeterli	70	70	1
Yeterli değil	30	30	2



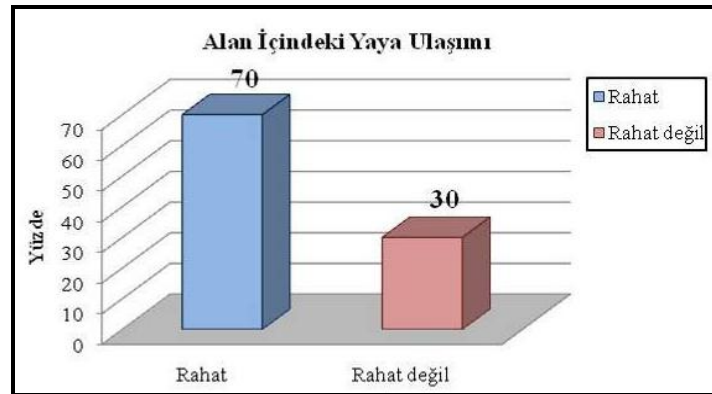
Şekil 4.63: Yakın Çevre İle Alan Arasındaki Yaya Ulaşımı

- Alan İçindeki Yaya Ulaşımı:

Ankete katılan kullanıcıların %70'i alan içinde varmak istedikleri noktalara rahat ulaşmakta, %30'u ise rahat ulaşamamaktadır (Tablo 4.49) (Şekil 4.64).

Tablo 4.49: Kullanıcıların Alanda Varmak İstedikleri Noktalara Ulaşımı

Alanda Yaya Ulaşımı	Frekans	Yüzde(%)	Sıralama
Rahat	70	70	1
Rahat değil	30	30	2



Şekil 4.64: Kullanıcıların Alanda Varmak İstedikleri Noktalara Ulaşımı

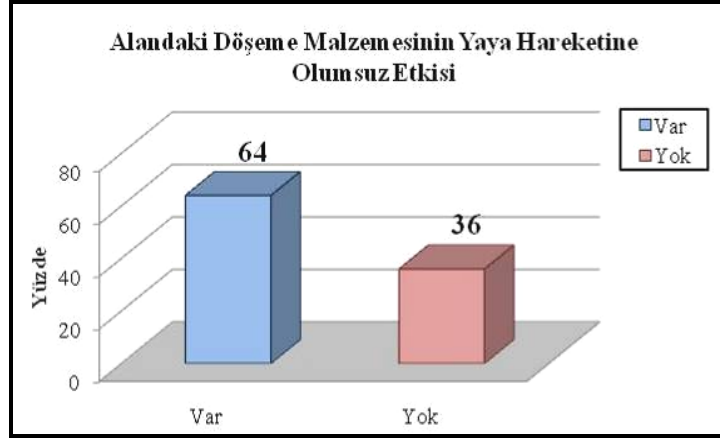
- Alandaki Döşeme Malzemesinin Yaya Hareketine Etkisi:

Ankete katılan kullanıcıların %64'ü alandaki döşeme malzemesinin yaya hareketi üzerinde olumsuz etkisi olduğunu düşünürken, %36'sı alandaki döşemelerin yaya hareketini olumsuz yönde etkilemediğini düşünmektedir (Tablo 4.50).

Tablo 4.50: Alandaki Döşeme Malzemesinin Yaya Hareketine Etkisi

Döşemelerin Etkisi	Frekans	Yüzde(%)	Sıralama
Var	64	64	1
Yok	36	36	2

Buna göre; kullanıcıların çoğunluğu alandaki döşeme malzemesinin hareketi zorlaştırdığını düşünmektedir (Şekil 4.65).



Şekil 4.65: Alandaki Döşeme Malzemesinin Yaya Hareketine Etkisi

4.3.1.5. Alana İlişkin Genel Veriler

Ankete katılan kullanıcıların alanın genel durumu hakkındaki görüşlerinin öğrenilebilmesi için “Alanın Genel Durumundan Memnuniyet”, “Alanda Kullanıcıları Rahatsız Eden Unsurlar” ve “Alanın İmajı” olmak üzere toplam 3 sorunun değerlendirilmesi yapılmıştır.

- Alanın Genel Durumundan Memnuniyet:

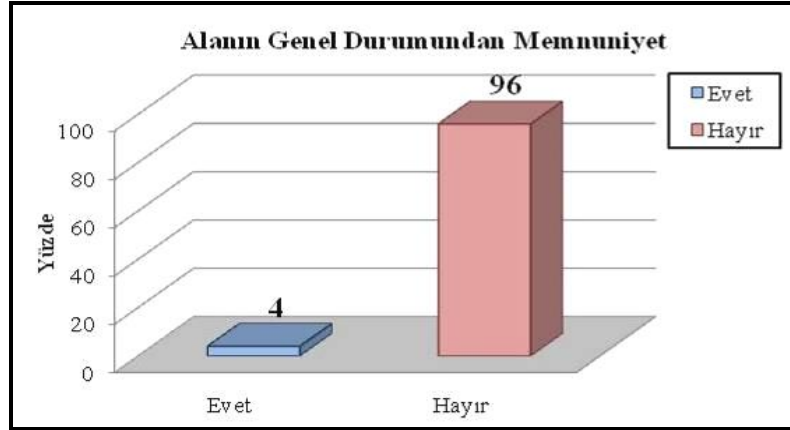
Ankete katılan kullanıcıların %96’sı alanın genel durumundan memnun değilken, %4’ü memnundur (Tablo 4.51) (Şekil 4.66).

Tablo 4.51: Kullanıcıların Alanın Genel Durumundan Memnuniyeti

Memnuniyet	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
Evet	4	4	1
Hayır	96	96	2

- Kullanıcıları Rahatsız Eden Unsurlar:

Ankete katılan kullanıcıların %30’u seyyar satıcı/işportacı, %20’si bakımsızlık, %19’u kirlilik, %14’ü güvenlik, %11’i kalabalık, %5’i gürültü, %1’i ise diğer unsurlardan rahatsız olmaktadır (Tablo 4.52).

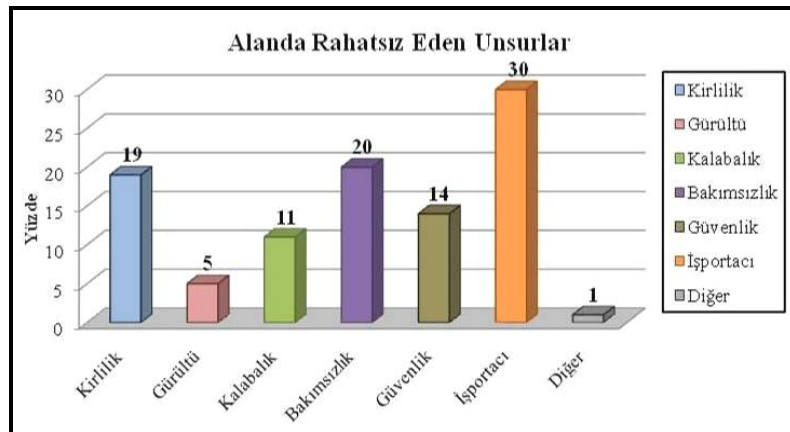


Şekil 4.66: Kullanıcıların Alanın Genel Durumundan Memnuniyeti

Tablo 4.52: Alanda Kullanıcıları Rahatsız Eden Unsurlar

Rahatsız Eden Unsurlar	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
Kirlilik	46	19	3
Gürültü	11	5	6
Kalabalık	26	11	5
Bakımsızlık	47	20	2
Güvenlik	33	14	4
İşportacılar/seyyar satıcılar	71	30	1
Diğer	2	1	7

Buna göre; kullanıcılar alanda en çok seyyar satıcı/işportacılardan rahatsız olmaktadır. Bunun yanı sıra; alanda kirlilik ve bakımsızlık da diğer rahatsızlık veren unsurlar arasındadır (Şekil 4.67).



Şekil 4.67: Alanda Kullanıcıları Rahatsız Eden Unsurlar

- Alanın İmajı:

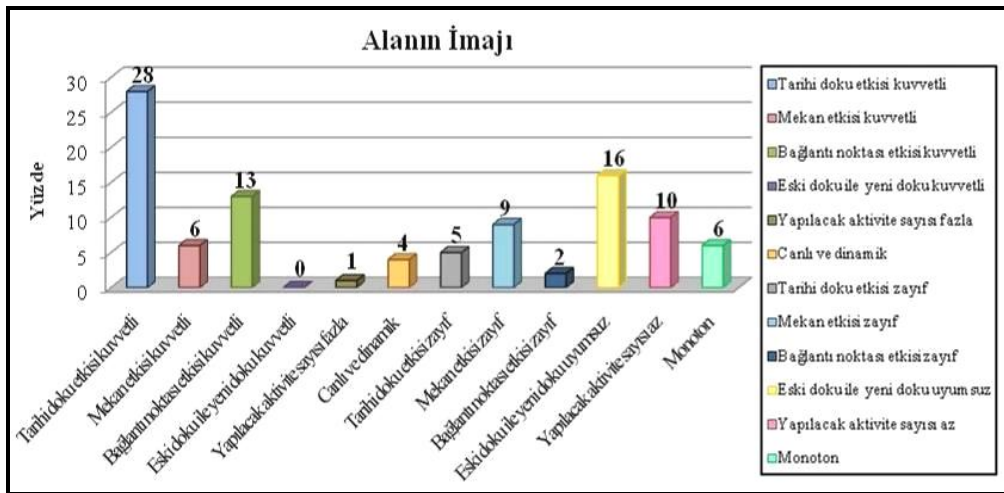
Ankete katılan kullanıcıların %28'i alanın tarihi etkisinin kuvvetli olduğunu, %16'sı eski doku ile yeni dokunun uyumsuz, %13'ü bağlantı noktası etkisinin kuvvetli, %10'u

yapılacak aktivite sayısının az, %9'u mekan etkisinin zayıf, %6'sı alanın monoton, %6'sı mekan etkisinin kuvvetli, %5'i tarihi doku etkisinin zayıf, %4'ü canlı ve dinamik ve %2'si bağlantı noktası etkisinin zayıf olduğunu düşünmektedir. Kullanıcılar arasında alandaki eski doku ile yeni dokunun uyumlu olduğunu ve yapılacak aktivite sayısının fazla olduğunu düşünen ise bulunmamaktadır (Tablo 4.53).

Tablo 4.53: Alanın Kullanıcılar Üzerindeki İmajı

Alanın İmajı	Frekans	Yüzde(%)	Sıralama
Tarihi doku etkisi kuvvetli	72	28	1
Mekan etkisi kuvvetli	15	6	7
Bağlantı noktası etkisi kuvvetli	35	13	3
Eski doku ile yeni doku uyumlu	0	0	11
Yapılacak aktivite sayısı fazla	0	0	11
Canlı ve dinamik	10	4	9
Tarihi doku etkisi zayıf	13	5	8
Mekan etkisi zayıf	24	9	5
Bağlantı noktası etkisi zayıf	6	2	10
Eski doku ile yeni doku uyumsuz	42	16	2
Yapılacak aktivite sayısı az	27	10	4
Monoton	19	7	6

Buna göre; kullanıcıların büyük çoğunluğu alanın tarihi doku etkisinin kuvvetli olduğunu düşünmekte, bunu eski doku ile yeni dokunun uyumsuz bulunması ve alanın önemli bir bağlantı noktası olarak görülmesi izlemektedir (Şekil 4.68).



Şekil 4.68: Alanın Kullanıcılar Üzerindeki İmajı

4.3.2. Anket Verileri Arasındaki İlişkiler

Bu bölümde çalışmaya katkı sağlayacağı düşünülen ve çapraz tablolar yardımıyla değerlendirildiğinde aralarında anlamlı bağıntılar bulunan 11 ilişki incelenmiştir.

4.3.2.1. Alanın Kullanıldığı Günler-Alanda Geçirilen Zaman Arasındaki İlişki

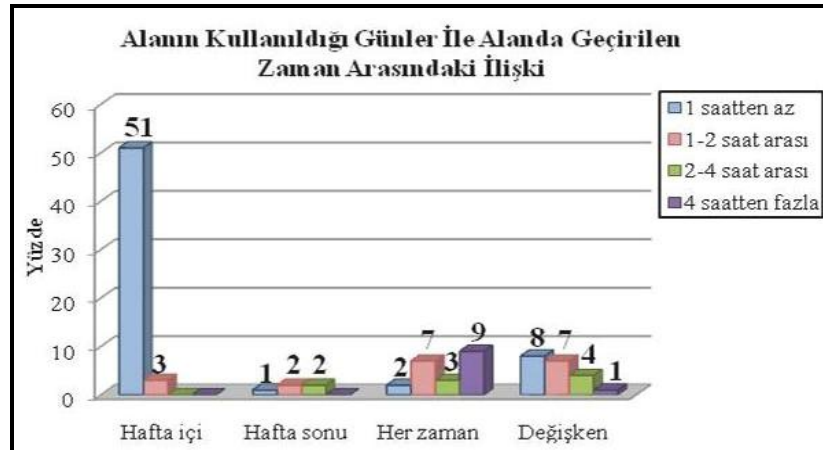
Bu iki değişken arasındaki ilişki incelenirken Pearson Ki-kare Testi'ne göre; p: 0,000 sonucu elde edilmiş, buna göre p değeri 0,05'ten küçük olduğu için alanın kullanıldığı günler ile alanda geçirilen zaman arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur.

Bu iki değişken arasındaki ilişkiye göre; alanı hafta içi kullananların %51'i alanda bir saatten az kalmakta, %3'ü ise 1-2 saat alanda kalmaktadır. Alanı hafta sonu kullananların %2'si 1-2 saat kalmakta, %2'si 2-4 saat kalmakta ve %1'i alanda 1 saatten az kalmaktadır. Alanı hem hafta içi ve hafta sonu olmak üzere her zaman kullananların %9'u alanda 4 saatten fazla kalmakta, %7'si 1-2 saat kalmakta, %3'ü 2-4 saat kalmakta ve %2'si alanda 1 saatten az zaman kalmaktadır. Alanı değişken olarak kullananların ise %8'i alanda 1 saatten az kalırken, %7'si 1-2 saat kalmakta, %4'ü 2-4 saat kalmakta, %1'i ise alanda 4 saatten fazla zaman geçirmektedir (Tablo 4.54).

Tablo 4.54: Alanın Kullanıldığı Günler-Alanda Geçirilen Zaman Arasındaki İlişki

Alanda Geçilen Zaman	Alanın Kullanıldığı Günler			
	Hafta içi	Hafta sonu	Her zaman	Değişken
1 saatten az	%51	%1	%2	%8
1-2 saat arası	%3	%2	%7	%7
2-4 saat arası	%0	%2	%3	%4
4 saatten fazla	%0	%0	%9	%1

Buna göre; kullanıcıların alanı en çok hafta içi 1 saatten az kullandıkları görülmektedir. Bunun yanı sıra alan hafta içi ya da hafta sonu 4 saatten fazla kullanılmamakta, alanda 4 saatten fazla zaman geçirenler alanı her zaman ya da değişken olarak kullanmaktadır (Şekil 4.69).



Şekil 4.69: Alanın Kullanıldığı Günler-Alanda Geçirilen Zaman Arasındaki İlişki

4.3.3.2. Alanın Kullanıldığı Günler-Alana Geliş Sıklığı Arasındaki İlişki

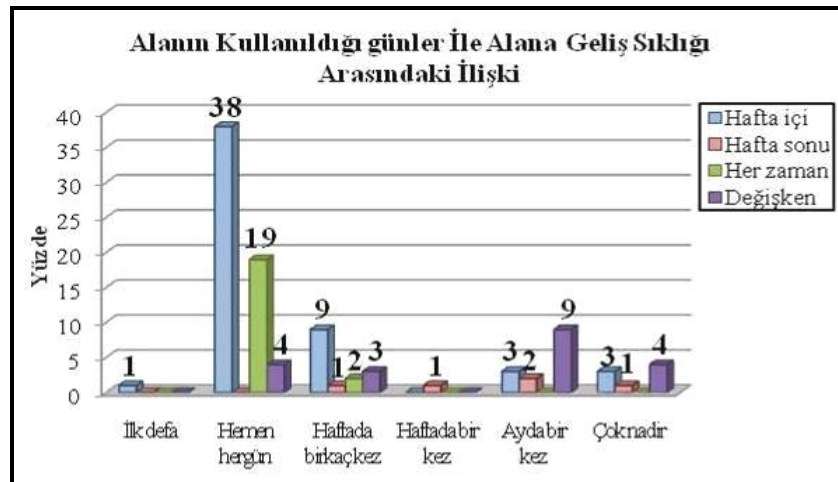
Bu iki değişken arasındaki ilişki incelenirken Pearson Ki-kare Testi'ne göre; p: 0,000 sonucu elde edilmiş, buna göre p değeri 0,05'ten küçük olduğu için alanın kullanıldığı günler ile alana geliş sıklığı arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur.

Bu iki değişken arasındaki ilişkiye göre; alanı hafta içi kullananların %38'i hemen her gün, %9'u haftada birkaç kez, %3'ü ayda birkaç kez, %3'ü çok nadir, %1'i ise ilk defa alana gelmektedir. Alanı yalnızca hafta sonu kullananların %2'si ayda bir kez, %1'i haftada birkaç kez, %1'i haftada bir kez, %1'i ise nadiren alana gelmektedir. Alanı her zaman kullananların %19'u hemen her gün, %2'si ise haftada birkaç kez alana gelmektedir. Alanı değişken olarak kullananların ise; %9'u ayda birkaç kez, %4'ü hemen her gün, %4'ü çok nadir, %3'ü ise haftada birkaç kez alana gelmektedir (Tablo 4.55).

Tablo 4.55: Alanın Kullanıldığı Günler-Alana Geliş Sıklığı Arasındaki İlişki

Alana Geliş Sıklığı	Alanın Kullanıldığı Günler			
	Hafta içi	Hafta sonu	Her zaman	Değişken
İlk defa	%1	%0	%0	%0
Hemen hergün	%38	%0	%19	%4
Haftada birkaç kez	%9	%1	%2	%3
Haftada bir kez	%0	%1	%0	%0
Ayda bir kez	%3	%2	%0	%9
Çok nadir	%3	%1	%0	%4

Bu veriler bize alanın en çok hafta içi hemen her gün kullanıldığını göstermektedir (Şekil 4.70).



Şekil 4.70: Alanın Kullanıldığı Günler-Alana Geliş Sıklığı Arasındaki İlişki

4.3.2.3. Alanın Kullanıldığı Günler-Kullanıcı Cinsiyeti Arasındaki İlişki

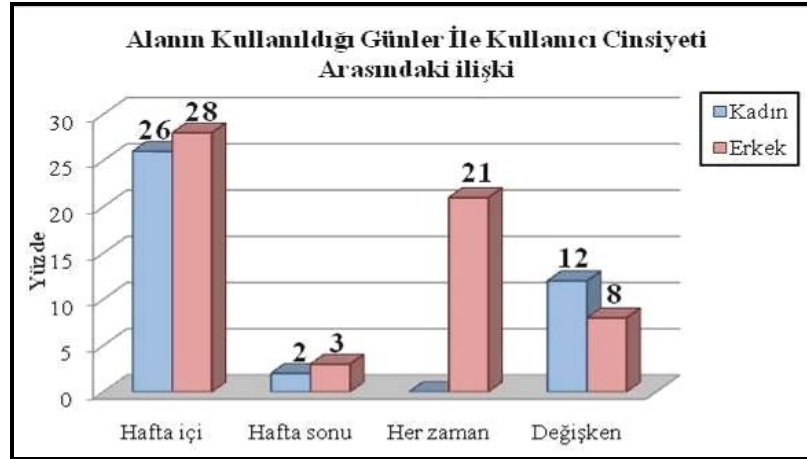
Bu iki değişken arasındaki ilişki incelenirken Pearson Ki-kare Testi'ne göre; p: 0,000 sonucu elde edilmiş, buna göre p değeri 0,05'ten küçük olduğu için alanın kullanıldığı günler ile kullanıcı cinsiyeti arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur.

Bu iki değişken arasındaki ilişkiye göre; alanı hafta içi kullananların %28'i erkek, %26'sı kadın, hafta sonu kullananların %3'ü erkek, %2'si kadın, hafta içi ve hafta sonu olmak üzere her zaman kullananların %21'i erkek, %0'ı kadın, değişken olarak kullananların %12'si kadın, %8'i erkektir (Tablo 4.56).

Tablo 4.56: Alanın Kullanıldığı Günler-Kullanıcı Cinsiyeti Arasındaki İlişki

Kullanıcı Cinsiyeti	Alanın Kullanıldığı Günler			
	Hafta içi	Hafta sonu	Her zaman	Değişken
Kadın	%26	%2	%0	%12
Erkek	%28	%3	%21	%8

Buna göre; alan hafta içi, hafta sonu ve her zaman erkekler tarafından daha yoğun olarak kullanılırken, alan değişken zamanlarda ise daha çok kadınlar tarafından kullanılmaktadır (Şekil 4.71).



Şekil 4.71: Alanın Kullanıldığı Günler-Kullanıcı Cinsiyeti Arasındaki İlişki

4.3.2.4. Alanın Kullanıldığı Günler-Kullanıcıların Yaş Grupları Arasındaki İlişki

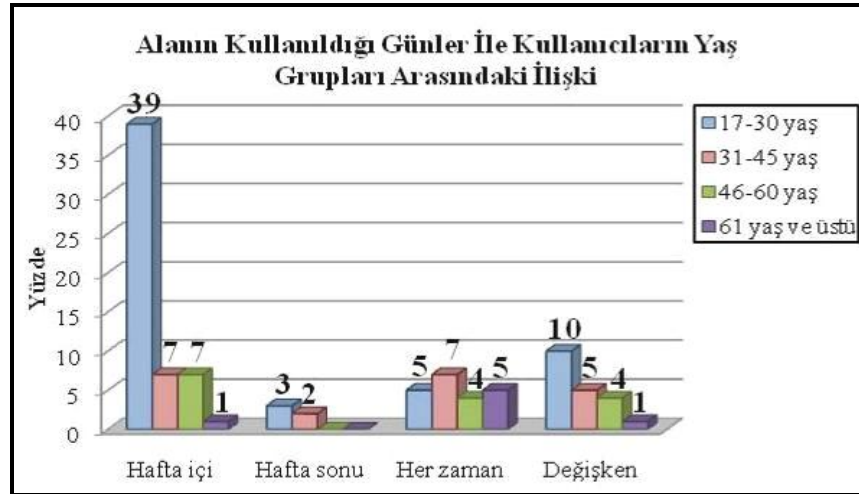
Bu iki değişken arasındaki ilişki incelenirken Pearson Ki-kare Testi'ne göre; p: 0,006 sonucu elde edilmiş, buna göre p değeri 0,05'ten küçük olduğu için alanın kullanıldığı günler ile kullanıcıların yaş grupları arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur.

Bu iki değişken arasındaki ilişkiye göre; alanı hafta içi kullananların %39'u 17-30 yaş arasında, %7'si 31-45 yaş arasında, %7'si 46-60 yaş arasında, %1'i 61 yaş ve üstündedir. Hafta sonu alanı kullananların %3' 17-30 yaş arasında, %2'si 31-45 yaş arasındadır. Alanı her zaman kullananların %7'si 31-45 yaş arası, %5'i 17-30 yaş arası, %5'i 61 yaş ve üstü ve %4' 46-60 yaş arasındadır. Alanı değişken olarak kullananların ise; %10'u 17-30 yaş arası, %5'i 31-45 yaş arası, %4' 46-60 yaş arası, %1'i 61 yaş ve üstündedir (Tablo 4.57).

Tablo 4.57: Alanın Kullanıldığı Günler-Yaş Grupları Arasındaki İlişki

Kullanıcıların Yaş Grupları	Alanın Kullanıldığı Günler			
	Hafta içi	Hafta sonu	Her zaman	Değişken
17-30 yaş arası	%39	%3	%5	%10
31-45 yaş arası	%7	%2	%7	%5
46-60 yaş arası	%7	%0	%4	%4
61 yaş ve st	%1	%0	%5	%1

Buna göre; alan en çok hafta içi 17-30 yaş grubu tarafından kullanılmaktadır. Alanın bu yaş grubu tarafından kullanılmasında özellikle hafta içi öğrenciler ve çalışanlar tarafından tercih edilmesi etkili olmaktadır (şekil 4.72).



şekil 4.72: Alanın Kullanıldığı Günler-Yaş Grupları Arasındaki İlişki

4.3.2.5. Alanın Kullanıldığı Günler-Kullanıcıların Meslek Grupları Arasındaki İlişki

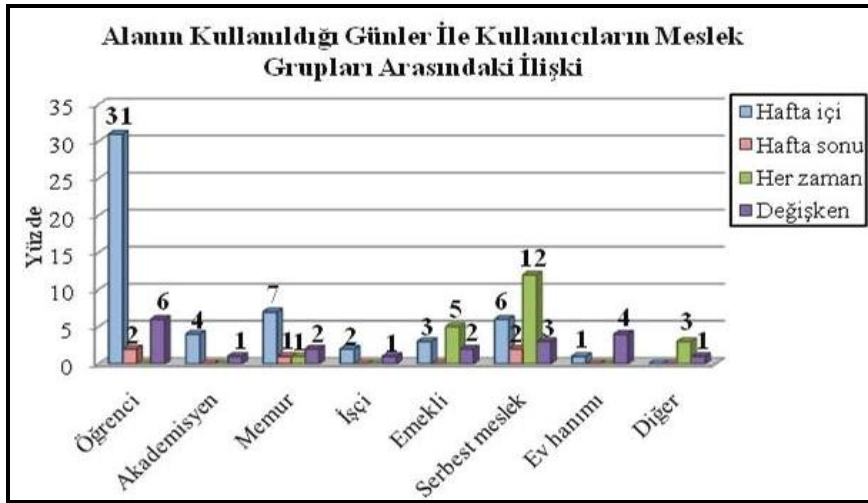
Bu iki değişken arasındaki ilişki incelenirken Pearson Ki-kare Testi'ne göre; p: 0,000 sonucu elde edilmiş, buna göre p değeri 0,05'ten küçük olduğu için alanın kullanıldığı günler ile kullanıcıların meslek grupları arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur.

Bu iki değişken arasındaki ilişkiye göre; alanı hafta içi kullananların %31'i ğrenci, %7'si memur, %6'sı serbest meslek sahibi, %4' akademisyen, %3' emekli, %2'si işçi, %1'i ev hanımıdır. Alanı hafta sonu kullananların ise %2'si ğrenci, %2'si serbest meslek sahibi, %1'i memurdur. Alanı hafta içi ve hafta sonu olmak üzere her zaman kullananların ise %12'si serbest meslek sahibi, %5'i emekli, %1'i memur, %3' ise diğer meslek gruplarındandır. Alanı değişken olarak kullananların ise; %6'sı ğrenci, %4' ev hanımı, %3' serbest meslek sahibi, %2'si memur, %2'si emekli, %1'i akademisyen, %1'i işçi, %1'i ise diğer meslek gruplarındandır (Tablo 4.58).

Tablo 4.58: Alanın Kullanıldığı Günler-Meslek Grupları Arasındaki İlişki

Kullanıcıların Meslek Grupları	Alanın Kullanıldığı Günler			
	Hafta içi	Hafta sonu	Her zaman	Değişken
Öğrenci	%31	%2	%0	%6
Akademisyen	%4	%0	%0	%1
Memur	%7	%1	%1	%2
İşçi	%2	%0	%0	%1
Emekli	%3	%0	%5	%2
Serbest meslek	%6	%2	%12	%3
Ev hanımı	%1	%0	%0	%4
Diğer	%0	%0	%3	%1

Alan en çok hafta içleri öğrenciler tarafından, her zaman ise serbest meslek sahipleri tarafından kullanılmaktadır. Bunun yanı sıra alan hafta sonları akademisyen, işçi, emekli, ev hanımı ve diğer meslek grupları tarafından kullanılmamaktadır. Şekil 4.73'te alanın kullanıldığı günler ile kullanıcıların meslek grupları arasındaki ilişki grafik olarak ifade edilmiştir.



Şekil 4.73: Alanın Kullanıldığı Günler-Meslek Grupları Arasındaki İlişki

4.3.2.6. Alanın Kullanıldığı Günler-Alanın Kullanılma Amacı Arasındaki İlişki

Bu iki değişken arasındaki ilişki incelenirken; alanın kullanılma amacı ile ilgili soruda kullanıcılar birden çok seçenek tercih edebildikleri için, bu sorudaki her seçenek ayrı değerlendirilmiş ve alanın kullanıldığı günler ile ilgili soruyla her bir seçeneğin ilişkisi incelenmiştir.

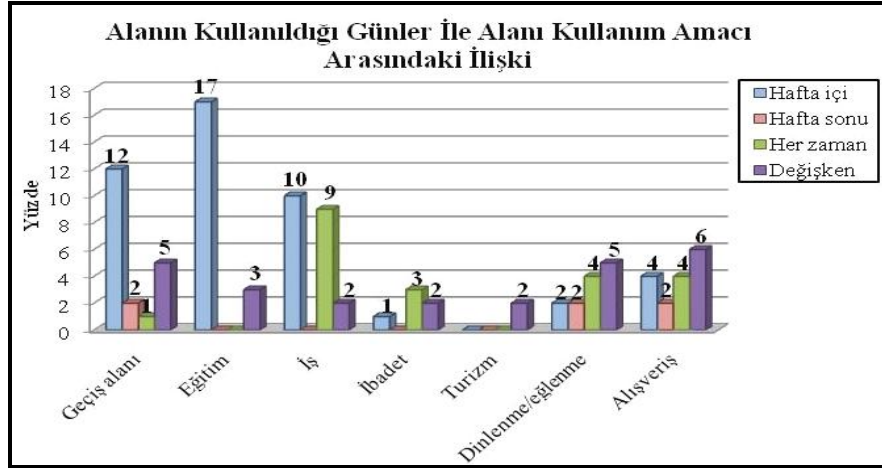
Pearson Ki-kare Testi'ne göre alanın kullanılma amacı sorusundaki her bir seçenek alanın kullanıldığı günler sorusuyla çaprazlandığında; geçiş alanı (p: 0,019), eğitim (p: 0,000), iş (p: 0,000), ibadet (p: 0,015), turizm (p: 0,006), dinlenme/eğlenme (p: 0,000) ve alışveriş (p: 0,001) seçeneklerine ait p değerlerinin 0,05'ten küçük olduğu ve bu seçenekler ile alanın kullanıldığı günler arasında anlamlı ilişkiler bulunduğu belirlenmiştir. Buluşma noktası seçeneğine ait p değeri ise 0,05'ten büyük olduğu için alanın kullanıldığı günler sorusuyla arasında anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Anlamlı ilişkisi olan seçenekler tabloda bir araya getirilerek beraber değerlendirilmiştir.

Değişkenler arasındaki ilişkiye göre; alana hafta içi gelenlerin %17'si eğitim amacıyla, %12'si alanı geçiş alanı olarak, %10'u iş amacıyla, %4'ü ise alışveriş yapmak amacıyla, %2'si dinlenme/eğlenme amacıyla, %1'i ibadet amacıyla kullanmaktadır. Alanı hafta sonu kullananların %2'si alanı geçiş alanı olarak, %2'si dinlenme/eğlenme amacıyla, %2'si ise alışveriş amacıyla alanı kullanmaktadır. Alanı hafta içi ve hafta sonu olmak üzere her zaman kullananların %9'u iş amacıyla, %4'ü dinlenme/eğlenme amacıyla, %4'ü ise alışveriş amacıyla %3'ü ibadet amacıyla, %1'i geçiş alanı olarak alanı kullanmaktadır. Alanı değişken olarak kullananların %6'sı alışveriş amacıyla, %5'i geçiş alanı olarak, %5'i dinlenme/eğlenme amacıyla, %3'ü eğitim amacıyla, %2'si iş amacıyla, %2'si ibadet amacıyla ve %2'si turizm amacıyla Beyazıt Meydanı ve çevresini kullanmaktadır (Tablo 4.59).

Tablo 4.59: Alanın Kullanıldığı Günler-Kullanılma Amacı Arasındaki İlişki

Alanın Kullanılma Amacı	Alanın Kullanıldığı Günler			
	Hafta içi	Hafta sonu	Her zaman	Değişken
Geçiş alanı	%12	%2	%1	%5
Eğitim	%17	%0	%0	%3
İş	%10	%0	%9	%2
İbadet	%1	%0	%3	%2
Turizm	%0	%0	%0	%2
Dinlenme/eğlenme	%2	%2	%4	%5
Alışveriş	%4	%2	%4	%6

Buna göre; alan hafta içleri ağırlıklı olarak eğitim, geçiş ve iş amacıyla kullanılmaktadır. Bunun yanında hafta sonları; geçiş, dinlenme/eğlenme ve alışveriş amacıyla, her zaman; iş amacıyla, değişken olarak ise; alışveriş, geçiş ve dinlenme/eğlenme amaçlarıyla daha yoğun bir kullanıma ev sahipliği yapmaktadır (Şekil 4.74).



Şekil 4.74: Alanın Kullanıldığı Günler-Kullanılma Amacı Arasındaki İlişki

4.3.2.7. Alanın Kullanıldığı Günler-Alanda Yapılan Aktiviteler Arasındaki İlişki

Bu iki değişken arasındaki ilişki incelenirken; alanda yapılan aktivitelerle ilgili soruda kullanıcılar birden çok seçenek tercih edebildikleri için bu sorudaki her seçenek ayrı değerlendirilmiş ve alanın kullanıldığı günler ile ilgili soruyla her bir seçeneğin ilişkisi incelenmiştir.

Pearson Ki-kare Testi'ne göre alanda yapılan aktiviteler sorusundaki her bir seçenek alanın kullanıldığı günler sorusuyla çaprazlandığında; yürüme/geçiş (p: 0,000), oturma/dinlenme (p: 0,000), sohbet etme (p: 0,000), yeme-içme (p: 0,000), alışveriş (p: 0,010), fotoğraf çekme (p: 0,001) ve kuş yemleme (p: 0,043) seçenekleri için p değerlerinin 0,05'ten küçük olduğu, diğer seçenekler için ise p değerlerinin 0,05'ten büyük olduğu belirlenmiştir.

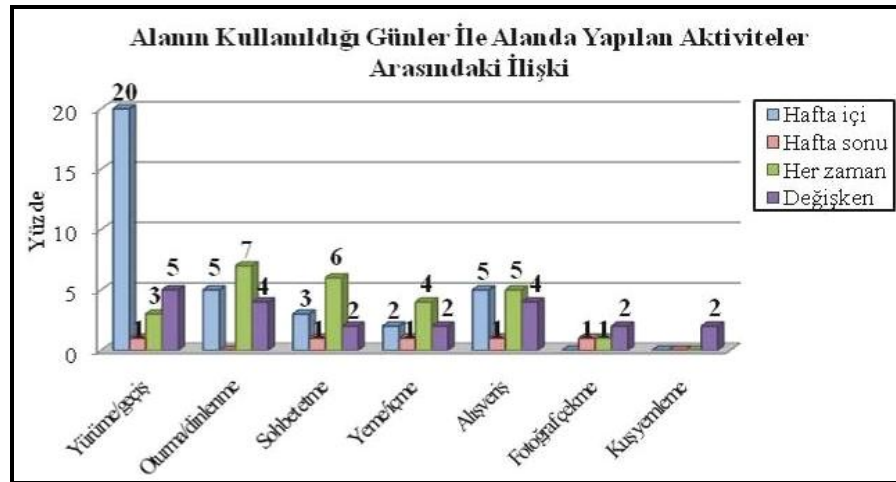
Buna göre; alanın kullanıldığı günler ile yürüme/geçiş, oturma/dinlenme, sohbet etme, yeme-içme, alışveriş, fotoğraf çekme ve kuş yemleme seçenekleri arasında anlamlı ilişkiler bulunmuş ve anlamlı ilişkisi olan seçenekler tabloda bir araya getirilerek beraber değerlendirilmiştir.

Değişkenler arasındaki ilişkiye göre; alanı hafta içi kullananların %20'si alanda yürüme/geçiş, %5'i oturma/dinlenme, %5'i alışveriş, %3'ü sohbet etme, %2'si yeme/içme yapmaktadır. Alanı yalnızca hafta sonu kullananların %1 alanda yürüme/geçiş, %1'i sohbet etme, %1'i yeme-içme, %1'i alışveriş, %1'i fotoğraf çekme aktiviteleri yapmaktadır. Alana hafta içi ve hafta sonu olmak üzere her zaman gelenlerin ise %7'si alanda oturma/dinlenme, %6'sı sohbet, %5'i alışveriş, %4'ü yeme-içme, %3'ü yürüme/geçiş, %1'i fotoğraf çekme aktivitelerini gerçekleştirmektedir. Alana değişken olarak gelen kullanıcıların ise %5'i yürüme/geçiş, %4'ü oturma/dinlenme, %4'ü alışveriş, %2'si sohbet etme, %2'si yeme-içme, %2'si fotoğraf çekme ve %2'si ise kuş yemleme aktivitelerini yapmaktadır (Tablo 4.60).

Tablo 4.60: Alanın Kullanıldığı Günler-Yapılan Aktiviteler Arasındaki İlişki

Alanda Yapılan Aktiviteler	Alanın Kullanıldığı Günler			
	Hafta içi	Hafta sonu	Her zaman	Değişken
Yürüme/geçiş	%20	%1	%3	%5
Oturma/dinlenme	%5	%0	%7	%4
Sohbet etme	%3	%1	%6	%2
Yeme/içme	%2	%1	%4	%2
Alışveriş	%5	%1	%5	%4
Fotoğraf çekme	%0	%1	%1	%2
Kuş yemleme	%0	%0	%0	%2

Buna göre; kullanıcılar alanda ağırlıklı olarak hafta içleri yürüme/geçiş, her zaman oturma/dinlenme ve sohbet etme ve değişken olarak yürüme/geçiş, oturma/dinlenme ve alışveriş aktivitelerini yapmaktadır. Bunun yanında alanda fotoğraf çekme aktivitesi hafta sonu, her zaman ya da değişken olarak yapılmakta, kuş yemleme aktivitesi ise sadece değişken zamanlarda yapılmaktadır (Şekil 4.75).



Şekil 4.75: Alanın Kullanıldığı Günler-Yapılan Aktiviteler Arasındaki İlişki

4.3.2.8. Alanın Kullanıldığı Günler-Alanda Bulunulan Saatler Arasındaki İlişki

Bu iki değişken arasındaki ilişki incelenirken; alanda en çok bulunulan saatler ile ilgili soruda kullanıcılar birden çok seçenek tercih edebildikleri için her seçenek ayrı değerlendirilmiş ve alanın kullanıldığı günler ile ilgili soruyla her bir seçeneğin ilişkisi incelenmiştir.

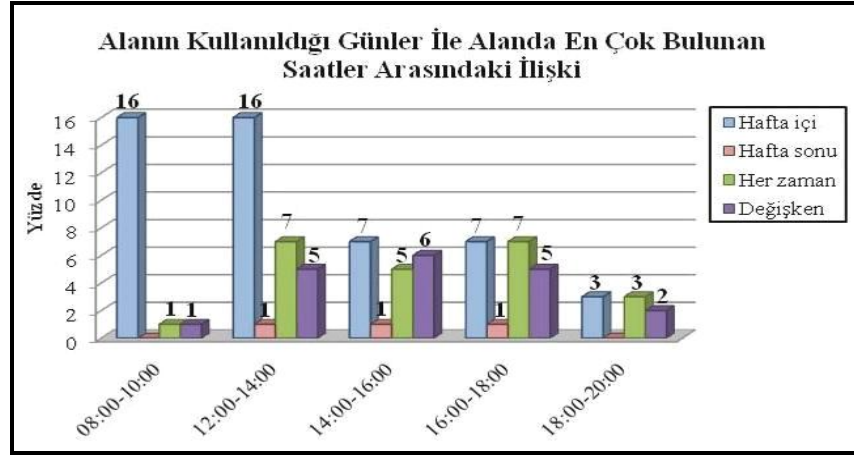
Pearson Ki-kare Testi'ne göre alanda en çok bulunulan saatler sorusundaki her bir seçenek alanın kullanıldığı günler sorusuyla çaprazlandığında; “08:00-10:00” saatleri arası (p: 0,000), “12:00-14:00” saatleri arası (p: 0,022), “14:00-16:00” saatleri arası (p: 0,008), “16:00-18:00” saatleri arası (p: 0,001) ve “18:00-20:00” saatleri arası (p: 0,022) seçenekleri için p değerleri 0,05'ten küçük olduğu için alanın kullanıldığı günler ile bu seçenekler arasında anlamlı ilişkiler bulunmuş ve tüm anlamlı ilişkisi olan saat aralıkları tabloda bir araya getirilerek beraber değerlendirilmiştir. Diğer saat aralıkları için ise p 0,05 değerinin üstünde çıktığı için alanın kullanıldığı günler sorusuyla aralarında anlamlı ilişkiler bulunamamıştır.

Değişkenler arasındaki ilişkiye göre; hafta içi kullanıcıların %16'sı 08:00-10:00 saatleri arasında, %16'sı 12:00-14:00 saatleri arasında, %7'si 14:00-16:00 saatleri arasında, %7'si 16:00-18:00 saatleri arasında, %3'ü ise 18:00-20:00 saatleri arasında alanı kullanmakta, hafta sonu kullanıcıların %1'i 12:00-14:00 saatleri arasında, %1'i 14:00-16:00 saatleri arasında ve yine %1'i 16:00-18:00 saatleri arasında alanı kullanmaktadır. Alanı hafta içi ve hafta sonu olmak üzere her zaman kullananların ise; %7'si 12:00-14:00 saatleri arasında, %7'si 16:00-18:00 saatleri arasında, %5'i 14:00-16:00 saatleri arasında, %3'ü 18:00-20:00 saatleri arasında ve %1'i 08:00-10:00 saatleri arasında, alanı değişken olarak kullananların ise; %6'sı 14:00-16:00 saatleri arasında, %5'i 12:00-14:00 saatleri arasında, %5'i 16:00-18:00 saatleri arasında, %2'si 18:00-20:00 saatleri arasında ve %1'i 08:00-10:00 saatleri arasında alanı kullanmaktadır (Tablo 4.61).

Tablo 4.61: Alanın Kullanıldığı Günler-Alanda Bulunulan Saatler Arasındaki İlişki

Alanda En Çok Bulunulan Saatler	Alanın Kullanıldığı Günler			
	Hafta içi	Hafta sonu	Her zaman	Değişken
08:00-10:00	%16	%0	%1	%1
12:00-14:00	%16	%1	%7	%5
14:00-16:00	%7	%1	%5	%6
16:00-18:00	%7	%1	%7	%5
18:00-20:00	%3	%0	%3	%2

Buna göre; alan kullanıcılar tarafından hafta içleri saat 08:00-10:00 ve 12:00-14:00 saatleri arasında, hafta sonları 12:00-18:00 saatleri arasında, hafta içi ve hafta sonu olmak üzere her zaman 12:00-18:00 saatleri arasında ve değişken olarak ise yine 12:00-18:00 saatleri arasında ağırlıklı olarak kullanılmaktadır (Şekil 4.76).



Şekil 4.76: Alanın Kullanıldığı Günler-Alanda Bulunulan Saatler Arasındaki İlişki

Sonuçlardan da anlaşılacağı üzere alan en çok hafta içleri sabah ve öğle saatlerinde tercih edilmektedir. Bunun yanı sıra alanın diğer günler kullanımında, öğle ve öğleden sonraki saat aralıkları daha yoğun olarak tercih edildiği görülmektedir.

4.3.2.9. Alanda Geçirilen Zaman-Alanı Kullanım Amacı Arasındaki İlişki

Bu iki değişken arasındaki ilişki incelenirken; alanı kullanım amacı ile ilgili soruda kullanıcılar birden çok seçenek tercih edebildikleri için her seçenek ayrı değerlendirilmiş ve alanda geçirilen zaman ile ilgili soruyla her bir seçeneğin ilişkisi incelenmiştir.

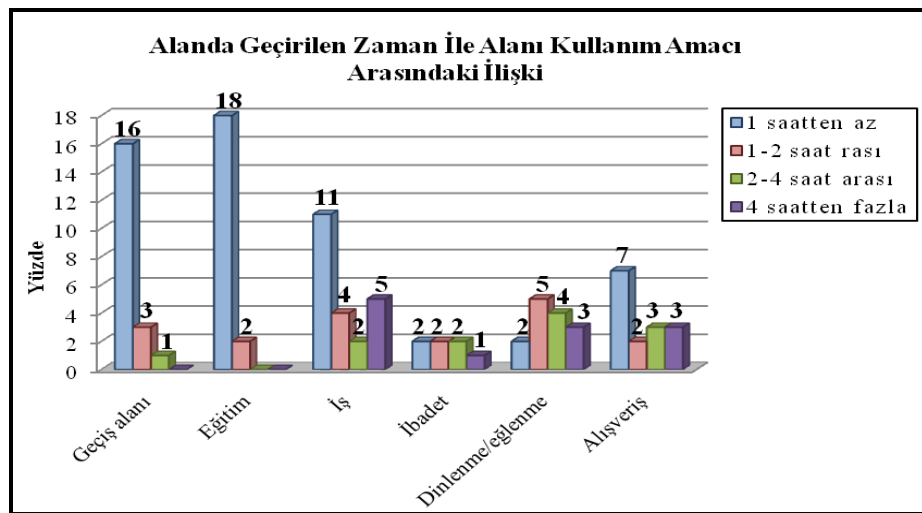
Pearson Ki-kare Testi'ne göre alanı kullanım amacı sorusundaki her bir seçenek alanda geçirilen zaman sorusuyla çaprazlandığında; geçiş alanı (p: 0,042), eğitim (p: 0,000), iş (p: 0,009), ibadet (p: 0,041), dinleme/eğlenme (p: 0,000) ve alışveriş (p: 0,004) seçeneklerine ait p değerleri 0,05'ten küçük olduğu için alanda geçirilen zaman ile bu kullanım amaçları arasında anlamlı ilişkiler bulunmuş ve anlamlı ilişkisi olan seçenekler tabloda bir araya getirilerek beraber değerlendirilmiştir. Alanda bulunulan diğer kullanım amaçları (turizm, alışveriş) için ise p 0,05 değerinin üstünde çıktığı için alanda geçirilen zaman sorusuyla aralarında anlamlı ilişkiler bulunamamıştır.

Değişkenler arasındaki ilişkiye göre; alanda 1 saatten az zaman geçirenlerin %18'i eğitim, %16'sı geçiş, %11'i iş, %7'si alışveriş, %2'si ibadet ve %2'si dinlenme/eğlenme için alanı kullanmakta, alanda 1-2 saat geçiren kullanıcıların %5'i dinlenme/eğlenme, %4'ü iş, %3'ü geçiş, %2'si eğitim, %2'si ibadet, %2'si ise alışveriş yapmak için alanı kullanmaktadır. Alanda 2-4 saat arasında zaman geçiren kullanıcıların %4'ü dinlenme/eğlenme, %3'ü alışveriş, %2'si iş, %2'si ibadet ve %1'i geçiş amacıyla alanı kullanmaktadır. Alanda 4 saatten fazla zaman geçiren kullanıcıların ise %5'i iş, %3'ü dinlenme/eğlenme, %3'ü alışveriş, %1'i ise ibadet amacıyla alanı kullandığı görülmektedir (Tablo 4.62).

Tablo 4.62: Alanda Geçirilen Zaman-Alanı Kullanım Amacı Arasındaki İlişki

Alanı Kullanım Amacı	Alanda Geçirilen Zaman			
	1 saatten az	1-2 saat arası	2-4 saat arası	4 saatten fazla
Geçiş alanı	%16	%3	%1	%0
Eğitim	%18	%2	%0	%0
İş	%11	%4	%2	%5
İbadet	%2	%2	%2	%1
Dinlenme/eğlenme	%2	%5	%4	%3
Alışveriş	%7	%2	%3	%3

Buna göre; alanı eğitim, geçiş alanı ve iş amacıyla kullananlar alanda çoğunlukla 1 saatten az zaman geçirmekte, ibadet amacıyla alanı kullananlar 1 saatten az-4 saatten fazla olmak üzere çeşitli zaman aralıklarında alanı kullanmakta, dinlenme/eğlenme amacıyla alanı kullananlar daha çok alanda 1-2 saat kalmakta ve alışveriş amacıyla alanı kullananlar alanda daha çok 1 saatten az zaman geçirmektedir (Şekil 4.77).



Şekil 4.77: Alanda Geçirilen Zaman-Alanı Kullanım Amacı Arasındaki İlişki

4.3.2.10. Alanda Geçirilen Zaman-Alanda Yapılan Aktiviteler Arasındaki İlişki

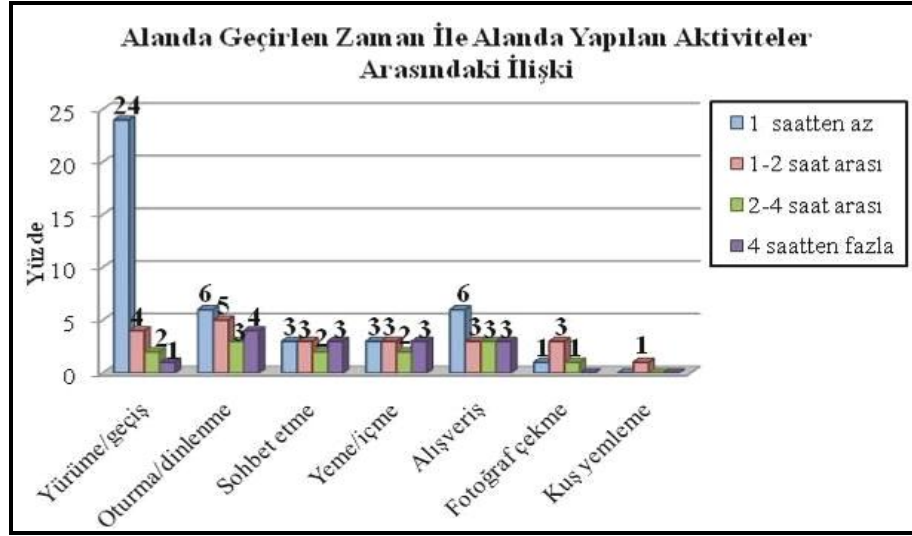
Bu iki değişken arasındaki ilişki incelenirken; alanda yapılan aktivitelerle ilgili soruda kullanıcılar birden çok seçenek tercih edebildikleri için bu sorudaki her seçenek ayrı değerlendirilmiş ve alanda geçirilen zaman ile ilgili soruyla her bir seçeneğin ilişkisi incelenmiştir.

Pearson Ki-kare Testi'ne göre alanda yapılan aktiviteler sorusundaki her bir seçenek alanda geçirilen zaman sorusuyla çaprazlandığında; yürüme/geçiş (p: 0,000), oturma/dinlenme (p: 0,000), sohbet etme (p: 0,000), yeme/içme (p: 0,000), alışveriş (p: 0,000), fotoğraf çekme (p:0,000) ve kuş yemleme (p: 0,034) seçenekleri için p değerleri 0,05'ten küçük olduğu için alanda geçirilen zaman ile yapılan bu aktiviteler arasında anlamlı ilişkiler bulunmuş ve anlamlı ilişkisi olan seçenekler tabloda bir araya getirilerek beraber değerlendirilmiştir. Alanda bulunulan diğer aktiviteler ise p 0,05 değerinin üstünde çıktığı için alanda geçirilen zaman sorusuyla aralarında anlamlı ilişkiler bulunamamıştır.

Değişkenler arasındaki ilişkiye göre; alanda 1 saatten az zaman geçiren kullanıcıların %24'ü yürüme/geçiş, %6'sı oturma/dinlenme, %6'sı alışveriş, %3'ü sohbet etme, %3'ü yeme/içme, %1'i fotoğraf çekme aktivitelerini yapmaktadır. Alanda 1-2 saat kalan kullanıcılardan %5'i oturma/dinlenme, %4'ü yürüme/geçiş, %3'ü sohbet etme, %3'ü yeme/içme, %3'ü alışveriş, %3'ü fotoğraf çekme, %1'i kuş yemleme aktivitelerini yapmaktadırlar. Alanda 2-4 saat geçiren kullanıcıların %3'ü oturma/dinlenme, %3'ü alışveriş, %2'si yürüme/geçiş, %2'si sohbet etme, %2'si yeme/içme, %1'i fotoğraf çekme aktivitelerini gerçekleştirmektedir. Alanda 4 saatten fazla zaman geçiren kullanıcıların %4'ü oturma/dinlenme, %3'ü sohbet etme, %3'ü yeme/içme, %3'ü alışveriş ve %1'i yürüme/geçiş aktivitelerini yapmaktadır (Tablo 4.63) (Şekil 4.78).

Tablo 4.63: Alanda Geçirilen Zaman-Alanda Yapılan Aktiviteler Arasındaki İlişki

Alanda Yapılan Aktiviteler	Alanda Geçirilen Zaman			
	1 saatten az	1-2 saat arası	2-4 saat arası	4 saatten fazla
Yürüme/geçiş	%24	%4	%2	%1
Oturma/dinlenme	%6	%5	%3	%4
Sohbet etme	%3	%3	%2	%3
Yeme/içme	%3	%3	%2	%3
Alışveriş	%6	%3	%3	%3
Fotoğraf çekme	%1	%3	%1	%0
Kuş yemleme	%0	%1	%0	%0



Şekil 4.78: Alanda Geçirilen Zaman-Alanda Yapılan Aktiviteler Arasındaki İlişki

Buna göre; alanda yürüme/geçiş, oturma/dinlenme ve alışveriş aktivitelerini yapan kullanıcıların çoğu, alanda 1 saatten az kalmakta, sohbet etme ve yeme içme aktivitelerini yapanlar, alanda 1 saatten az-4 saatten fazla olmak üzere çeşitli zaman aralıklarında alanda vakit geçirmekte, fotoğraf çekme ve kuş yemleme aktiviteleri ise alanda daha çok 1-2 saat zaman geçiren kullanıcılar tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu ilişkilerden elde edilen sonuçlar ise, alanda geçirilen zaman ile alanın kullanım amacı arasındaki ilişkinin ortaya koyduğu değerleri doğrulamaktadır.

4.3.2.11. Alana Gelen Araçlar-Yaşanan Ulaşım Problemleri Arasındaki İlişki

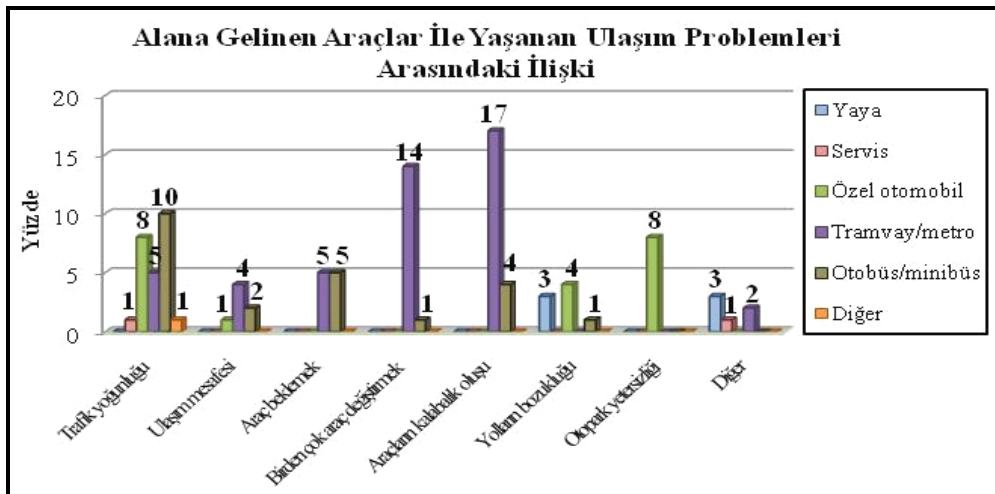
Bu iki değişken arasındaki ilişki incelenirken yaşanan ulaşım problemleri ilgili soruda kullanıcılar birden çok seçenek tercih edebildikleri için her seçenek ayrı değerlendirilmiş ve her bir seçeneğin alana gelen araçlar ile ilgili soruyla ilişkisi incelenmiştir.

Pearson Ki-kare Testi'ne göre yaşanan ulaşım problemleri sorusundaki her bir seçenek alana gelen araçlar sorusuyla çaprazlandığında; trafik yoğunluğu (p: 0,000), ulaşım mesafesi (p: 0,016), araç beklemek (p: 0,004), birden çok araç değiştirmek (p: 0,000), araçların kalabalık oluşu (p: 0,000), yolların bozukluğu (p: 0,000), otopark yetersizliği (p: 0,000) ve diğer yaşanan ulaşım problemleri (p: 0,000) seçeneklerine ait p değerleri 0,05'ten küçük olduğu için alana gelen araçlar ile yaşanan ulaşım problemleri sorusunun tüm seçenekleri arasında anlamlı ilişkiler bulunmuş ve seçenekler tabloda bir araya getirilerek beraber değerlendirilmiştir.

Değişkenler arasındaki ilişkiye göre; alana yaya olarak gelen kullanıcıların %3'ü yolların bozukluğu, %3'ü ise diğer ulaşım problemlerinden, alana servisle gelen kullanıcıların %1'i trafik yoğunluğu, %1'i ise diğer ulaşım problemlerinden, alana özel otomobile gelen kullanıcıların %8'i trafik yoğunluğundan, %8'i otopark yetersizliğinden, %4'ü yolların bozukluğundan, %1'i ise ulaşım mesafesinden rahatsız olmaktadır. Alana tramvay/metro ile gelen kullanıcıların %17'si araçların kalabalık oluşundan, %14'ü birden çok araç değiştirmekten, %5'i araç beklemekten, %5'i trafik yoğunluğundan, %4'ü ulaşım mesafesinden, %2'si ise diğer ulaşım problemlerinden, alana otobüs/minibüsle gelen kullanıcıların %10'u trafik yoğunluğundan, %5'i araç beklemekten, %4'ü araçların kalabalık oluşundan, %2'si ulaşım mesafesinden, %1'i birden çok araç değiştirmekten, %1'i ise yolların bozukluğundan ve alana diğer araçları kullanarak gelenlerin %1'i trafik yoğunluğundan rahatsız olmaktadır (Tablo 4.64). Şekil 4.79'da alana gelen araçlar ile yaşanan ulaşım problemleri arasındaki ilişki grafik olarak anlatılmaktadır.

Tablo 4.64: Alana Gelen Araçlar-Ulaşım Problemleri Arasındaki İlişki

Ulaşım Problemleri	Alana Gelen Araçlar					
	Yaya	Servis	Özel otomobil	Tramvay metro	Otobüs minibüs	Diğer
Trafik yoğunluğu	%0	%1	%8	%5	%10	%1
Ulaşım mesafesi	%0	%0	%1	%4	%2	%0
Araç beklemek	%0	%0	%0	%5	%5	%0
Araç değiştirmek	%0	%0	%0	%14	%1	%0
Araçların kalabalığı	%0	%0	%0	%17	%4	%0
Yolların bozukluğu	%3	%0	%4	%0	%1	%0
Otopark yetersizliği	%0	%0	%8	%0	%0	%0
Diğer	%3	%1	%0	%2	%0	%0



Şekil 4.79: Alana Gelen Araçlar-Yaşanan Ulaşım Problemleri Arasındaki İlişki

Buna göre; alana yaya olarak gelen kullanıcılar en çok yolların bozukluğundan, servisle gelenler trafik yoğunluğundan, özel otomobille gelenler trafik yoğunluğundan ve otopark yetersizliğinden, tramvay/metro ile gelenler araçların kalabalık oluşundan ve birden çok araç değiştirmekten, otobüs/minibüsle gelenler trafik yoğunluğundan ve diğer araçları kullanarak gelenler ise yine trafiğin yoğunluğundan rahatsız olmaktadır.

4.3.3. Anket Verilerinin Genel Değerlendirmesi

Beyazıt Meydanı ve çevresinde kullanıcıların daha çok 17-30 yaş grubuna dahil olduğu görülmekte, bunu sırasıyla; 31-45, 46-60 yaş grupları takip etmektedir. Alan en az ise 61 ve üstü yaş grubu tarafından kullanılmaktadır. Alan ağırlıklı olarak erkek kullanıcılar tarafından tercih edilmektedir. Erkek ziyaretçiler alanı daha çok hafta içi, hafta sonu ve her zaman, kadın ziyaretçiler ise alanı daha çok değişken zamanlarda kullanmaktadırlar. Kullanıcıların aylık ortalama gelirleri 501-1000 TL arasında değişmektedir. Alanı kullananların büyük bir çoğunluğu ise, 20 yıldan uzun bir süredir İstanbul'da yaşamaktadır.

Anket sonuçları kullanıcıların büyük çoğunluğunun, liseden mezun olduktan sonra eğitimlerine devam ettiklerini göstermektedir. Alanda özellikle serbest meslek sahipleri ve öğrencilere rastlanmakta, alan en çok hafta içleri öğrenciler tarafından, her zaman ise serbest meslek sahipleri tarafından yoğun olarak kullanılmaktadır. Bu yoğun kullanımda alan çevresinde İstanbul Üniversitesi'ne bağlı çeşitli fakültelerin ve çok sayıda iş yeri ve dükkanların bulunmasının etkili olduğu saptanmıştır.

Katılımcılar Beyazıt Meydanı ve çevresini en çok hafta içi her gün kullanmakta ve alanda daha çok 1 saatten az zaman geçirmektedir. Alanda 4 saatten fazla zaman geçirenler ise her zaman ya da değişken olarak alanı kullanmaktadır. Alanda, tüm zaman aralıklarında erkek kullanıcılar kadın kullanıcılara göre daha çok zaman geçirmektedir.

Gelen ziyaretçiler daha çok öğle saatlerinde alanı kullanmaktadır. Kullanıcıların hafta içleri daha çok sabah ve öğle, hafta sonları öğle, öğleden sonra ve akşam üstü, her zaman öğle ve akşam üstü, değişken zamanlarda ise öğleden sonra, öğle ve akşamüstü saatlerinde alanı kullandıkları görülmektedir.

Alan en çok iş, geçiş ve eğitim amaçları için kullanılmaktadır. Kullanıcıların alanı tercih etmelerinin en önemli nedeni ise ev, iş, okul, vb. alanlara yakın oluşudur. Diğer bir neden ise; alanın tarihi niteliği ve mekansal özelliğidir. Ziyaretçilerin alanı kullanım günleri ile alana geliş amaçları arasındaki ilişkiye bakıldığında; hafta içleri alanı kullananların ağırlıklı olarak eğitim, geçiş ve iş; hafta sonları kullananların daha çok geçiş, dinlenme/eğlenme ve alışveriş; her zaman kullananların daha çok iş; değişken olarak kullananların ise daha çok alışveriş, geçiş ve dinlenme/eğlenme amaçlarıyla alanı ziyaret ettiği görülmektedir. Alanı eğitim, geçiş alanı, iş ve alışveriş amacıyla kullananlar alanda çoğunlukla 1 saatten az zaman geçirmekte, dinlenme/eğlenme amacıyla alanı kullananlar daha çok alanda 1-2 saat kalmaktadır.

Kullanıcılar alanı yoğun olarak yürüme/geçiş, oturma/dinlenme, alışveriş, sohbet ve yeme/içme gibi aktiviteleri için kullanılmaktadır. Alanda yürüme/geçiş ve alışveriş aktivitelerini yapan kullanıcıların çoğu alana hafta içi gelmekte ve daha çok 1 saatten az kalmakta, oturma/dinlenme aktivitesini yapan kullanıcılar alana her zaman gelmekte ve daha çok 1 saatten az kalmakta, sohbet etme ve yeme içme aktivitelerini yapan kullanıcılar alana her zaman gelmekte ve çeşitli zaman aralıklarında vakit geçirmektedir. Ayrıca fotoğraf çekme ve kuş yemleme aktivitelerini gerçekleştiren kullanıcıların değişken zamanlarda alana geldikleri ve alanda daha çok 1-2 saat zaman geçirdiği görülmektedir.

Kullanıcıların büyük çoğunluğu, alanın gerçekleştirmek istedikleri kullanımlar için yetersiz olduğunu düşünmekte ve alanda yeşil alan, dinlenme alanı ve su ögesi gibi fonksiyon alanları bulunmasını istemektedir. Bunun yanı sıra, ziyaretçilerin büyük çoğunluğu Beyazıt Meydanı ve çevresinde yeterince donatı elemanı olmadığını ve mevcut donatı elemanlarının da kullanış ve yer açısından uygun olmadığını belirtmektedir. Alanda özellikle oturma bankı, çöp kutusu ve gölgelik gibi donatı elemanlarına ihtiyaç duyulmaktadır.

Beyazıt Meydanı ve çevresine gelen kullanıcıların alana gelişte çoğunlukla tramvay/metro gibi toplu taşıma araçlarını tercih ettiği ve trafik yoğunluğu, toplu taşıma araçlarının kalabalık oluşu gibi ulaşım problemleri yaşadığı görülmektedir.

Bunun yanı sıra; alana yaya olarak gelen kullanıcılar en çok yolların bozukluğundan, servisle gelenler trafik yoğunluğundan, özel otomobille gelenler trafik yoğunluğundan ve otopark yetersizliğinden, tramvay/metro ile gelenler toplu taşıma araçlarının kalabalık oluşu ve birden çok araç değiştirmekten, otobüs/minibüsle gelenler trafik yoğunluğundan ve diğer araçları kullanarak gelenler trafiğin yoğunluğundan rahatsız olmaktadır. Ayrıca kullanıcıların alana özel araç ile geldiklerinde araçlarını çoğunlukla otoparka park ettikleri görülmektedir.

Katılımcılar ağırlıklı olarak özel ya da kamu araçlarının alana her saatte girişinin uygun olmadığını, araçların akşam 22:00-24:00 ve/veya sabah 06:00-08:00 saatleri arasında alana girmesinin daha doğru olduğunu düşünmektedir.

Kullanıcıların çoğu çevre ile alan arasındaki yaya ulaşımını ve alan içerisindeki yaya ulaşımını rahat sağlayabilmektedir. Alandaki döşeme malzemesinin engebeli yüzeyi ve derz aralıklarının fazlalığı gibi nedenlerin ise, yaya hareketini olumsuz etkilediği saptanmıştır.

Alanın tarihi doku etkisinin kuvvetli ve eski doku ile yeni dokunun uyumsuz olduğu düşünülmektedir. Kullanıcıların büyük bir çoğunluğu alanın genel durumundan memnun değildir. Özellikle öğle ve akşamüstleri seyyar satıcı ve işportacıların alanı pazar yeri gibi kullanmaları, gelişi güzel eşyalarını sergilemeleri ve bunun sonucu yaşanan karmaşadan rahatsız oldukları görülmektedir.

5. TARTIŞMA VE SONUÇ

Motorlu taşıtların yollara hakim olması, içinden çıkılmaz noktalara ulaşan trafik sorunu ve yayaların yollarda kendilerine yer bulamaması, özellikle büyük kentlerde ulaşım ile ilgili yeni planlama kararlarının alınmasını zorunlu kılmıştır. Günümüzde araçlara göre planlanan kentlerde yaya öncelikli planlama kararları alınmaya başlanmış ve yaya bölgeleri tüm dünyada düzenlenmeleri öncelikli alanlar haline gelmiştir.

Çalışmada; ülkemizde ilk yaya bölgesi örneklerinden biri olan; tarih boyunca dönemin politik, ekonomik, teknolojik ve sosyo-kültürel koşullarına bağlı olarak farklı amaçlar için kullanılan; tarihsel, kültürel, ticari, dini, eğitim, mimari, rekreasyonel, turistik özellikler taşıyan ve günümüzde birçok güncel soruna sahip olan Beyazıt Meydanı ve çevresi araştırma alanı olarak belirlenmiştir.

Çalışma kapsamında; Beyazıt Meydanı ve çevresindeki mekan kullanım biçimleri ve amaçları, kullanıcıların mekanı nasıl algıladıkları, alanın kullanıcı ihtiyaçlarını ne ölçüde karşıladığı, kullanıcı tercihlerin belirlenmesi ve memnuniyetin ölçülmesi ile yayaların alanda hareketlerini kolay gerçekleştirip gerçekleştiremedikleri saptanmaya çalışılmıştır. Bu doğrultuda araştırma alanının tasarımındaki sosyal, psikolojik ve davranışsal boyut incelenerek, mevcut planlama ve tasarım eksiklikleri belirlenmiş ve çözümler ortaya koyulmuştur.

Araştırma alanında “Gözlem”, “Anket” ve “Mekansal Dizin” olmak üzere üç yöntemle çalışılmıştır. Yöntemler sonucunda elde edilen veriler birbiri ile karşılaştırılmış, her bir yöntemin eksik yönü diğer yöntemlerden elde edilen verilerle tamamlanmış, bu kapsamda yöntemlerin birbirleriyle tutarlılıklarının ve alan için uygunluklarının sınanması mümkün olmuştur.

Yapılan çalışmalarla, subjektif bir değerlendirme yöntemi olan Gözlem ile objektif değerlendirme yöntemleri olan Mekansal Dizin ve Anket Yöntemleri'nin, Beyazıt

Meydanı ve çevresinde uygulandığında birbirine paralel ve birbirini destekleyen sonuçlar verdiği görülmüştür. Uygulanan yöntemler, alanın daha detaylı anlaşılmasına ve alanla ilgili daha sağlıklı analizler yapılmasına olanak tanımıştır. Bu şekilde alanla ilgili bilgiler somutlaştırılmış ve yöntemler sonucu elde edilen verilerin birbirini doğruladığı ve alanda sorunsuz uygulandığı ortaya koyulmuştur.

Yapılan çalışmalar, Beyazıt Meydanı ve çevresine ait kullanımlarda bir takım mevsimsel farklılıklar olduğunu ortaya koymuştur. Buna göre alan, yaz aylarında kullanıcılar tarafından daha çok tercih edilmektedir. Bunun en önemli nedeni, açık havada yapılan rekreasyonel faaliyetlerin yaz mevsiminde daha kolay gerçekleştirilebilmesidir. Çalışma alanı hafta içleri, hafta sonlarına oranla daha yoğun olarak tercih edilmektedir. Bunda; alanın özellikle serbest meslek sahipleri tarafından iş amacıyla tercih edilmesi ve birçok kullanıcı için Beyazıt, Süleymaniye ve Vezneciler arasında geçiş noktası konumunda olması etkilidir. Bu kullanımlara, kış ve bahar aylarında eğitim amacıyla alanı kullanan öğrenciler de eklenmekte ve İstanbul Üniversitesi'ne bağlı fakülte ve bölümler, alanda yoğun kullanılan akslar yaratmaktadır.

Beyazıt Meydanı ve çevresinde uygulanan yöntemler sonucu, her mevsimde ve her günde en yoğun gerçekleştirilen aktivitenin yürüme olduğu anlaşılmaktadır. Gerçekleştirilen birçok rekreasyonel aktivitenin ise hafta sonları gerçekleştirilme oranlarında artış olduğu görülmektedir.

Beyazıt Meydanı ve çevresini iş, eğitim, geçiş gibi nedenlerle kullanan ziyaretçiler alanda oldukça az zaman geçirirken, alanda uzun zaman kalan ziyaretçiler daha çok alışveriş, dinlenme gibi aktivitelerde bulunmaktadır. Yapılan anket ve gözlem çalışmaları dikkatle incelendiğinde; en yoğun kullanılan saatin öğle saatleri olduğu anlaşılmaktadır. Dikkat çekici diğer nokta ise; alanda gündüz ve gece kullanım yoğunlukları arasında büyük farklılıkların olduğudur.

Alanı ziyaret eden kullanıcıların çoğunluğunu 17-30 yaş grubu oluşturmaktadır. Bunun yanı sıra; erkek-kadın kullanıcı yoğunlukları arasında fark bulunmaktadır. Alan, her mevsimde, her günde ve her saatte yoğun olarak erkek kullanıcılar tarafından tercih edilmektedir. Özellikle Sahaflar Çarşısı'nın Meydan girişinde yer alan Çınaraltı

bölgesinde 45 yaş üstü erkek kullanıcıların yoğunluğu dikkat çekmektedir. Bu bölgede kullanıcılar daha çok alışveriş, sohbet, dinlenme gibi aktivitelerde bulunmakta ve burada uzun zaman harcamaktadır. Bu bölgenin özellikle öğle ve öğleden sonraları 300 kişiyi bulan kalabalığa ev sahipliği yaptığı görülmüştür.

Beyazıt Meydanı ve çevresindeki kullanımlara ilişkin bu bilgiler; alan için öncelikle mevsimsel kullanım farklılıklarını dengeleyici bir takım planlamalar yapılması gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Alan sadece yaz mevsiminde değil, kış mevsiminde de kullanıcılara çeşitli imkanlar tanınmalıdır. Her mevsimde çeşitli fonksiyonlar sunarak davet edici nitelik göstermelidir. Özellikle kış mevsiminde kullanıcıları soğuk, yağmur, kar, rüzgar gibi hava koşullarından koruyacak alanların oluşturulması, alanda galeriler, yağmur sığınakları gibi kapalı, yarı kapalı ve/veya üstü örtülü mekanlar oluşturulması gereklidir. Eğitim, kültür, din, ticaret yapılarına ev sahipliği yapan alanda, bütün bu özellikleri bir arada tutabilecek, birbiri arasında dengeyi koruyabilecek planlamalar yapılmalı, alanın sahip olduğu tarihi değerler doğru şekilde vurgulanmalıdır. Ayrıca alanın sanat, turizm, eğlence gibi amaçlar için de kullanımını özendirecek gerekli planlamalar yapılması gereklidir. Bu şekilde; alanın ağırlıklı olarak hafta içleri tercih edilmesi gibi kullanımda ortaya çıkan bir takım eksiklikler de giderilebilecektir. Alan, ziyaretçiler için sadece birkaç dakikalık bir kullanım sunmamalı, içinde zaman geçirerek mekanın parçası olunması sağlanmalıdır.

Araştırma alanına, her yaş grubu ve cinsiyetten insanın ihtiyacını karşılayabilecek farklı fonksiyonlar getirilmelidir. Farklı ilgi gruplarının kullanımına yönelik fonksiyon alanları yaratılmalıdır. Ayrıca bu alanda engellilerin rahat hareket edebileceği ve çeşitli aktivitelerden yararlanabileceği düzenlemeler yapılmalıdır. Alanda yürüme, dinlenme, alışveriş vb. aktivitelerin yanı sıra, gösteri, fuar, sergi, konser gibi yaya bölgesi kimliğiyle uyuşan aktivitelerin de yer alması gereklidir. Bu şekilde insanlar kentte yaşadığını hissedip, sosyalleşme imkanı bulacaktır.

Bunun yanı sıra, alanın kimliği ile özdeşleşmiş kuş yemleme gibi aktiviteler de desteklenmeli ve gerçekleştirilmesi için daha uygun koşullar yaratılmalıdır. Bu aktivite özellikle yerli ve yabancı turistlerin ilgisini çekmekte ve alanın kimliğine katkı sağlamaktadır. Satıcılara alanın mimari dokusuyla uyum sağlayacak malzeme ve

tasarımda standlar kurulmalı, bu aktivitenin geçişi engellemeyecek bir bölgede gerçekleştirilmesi sağlanmalı, kötü kokuların ve pisliklerin alanda olumsuz bir etki yaratmaması için gerekli temizlik ve bakım işlemleri düzenli olarak yapılmalıdır.

Çalışma kapsamında, yeşil alan ve dinlenme fonksiyonlarının yetersiz bulunduğu belirlenmiştir. Alanın güney girişi yönünde, Çınaraltı bölgesinde ve Vakıf Hat Sanatları Müzesi'nin güney yönünde yer alan geniş tepe taçlı ağaçlar iyi durumdayken, alandaki diğer yeşil alan dokusu kötü durumdadır. Özellikle İstanbul Üniversitesi'nin yer aldığı kotta bulunan yeşil alanda yer örtücü ve çim alanların bitkisel tasarım açısından yetersiz olduğu görülmektedir. Mevcut bitkiler bakımsız ve gölge yaratmayacak kadar genç bulunmaktadır. Ayrıca Eczacılık Fakültesi'nin önünde yer alan küçük yeşil alanlarda da bitkisel materyale rastlanmamaktadır. Bu nedenle, tarihi ağaçlar korunarak yeşil alanlar tekrar tasarlanmalı, yapısal ve bitkisel tasarım arasında bütünlük oluşturulmalıdır. Alan ibrelili ve yapraklı ağaçlar, çalı grupları ve yer örtücü bitkilerle zenginleştirilmelidir. Bitki seçiminde alanın tarihi ve mimari yapısına uygun türler seçilmeli, toprak ve iklim koşullarına dikkat edilmeli ve alana getirilecek yeni bitkilerde renklenme, form, tepe tacı gibi unsurlar önemsenmelidir. Kullanılacak bitkilerle; mekansal etki yaratmaya, mekana ölçek, işlev ve çekicilik kazandırılmaya çalışılmalıdır.

Beyazıt Meydanı ve çevresinde, yayaların yoğun kullandığı alanlarda ve diğer bazı fonksiyonlarla birleştirilebilecek noktalarda dinlenme alanları planlanmalıdır. Ayrıca alanda içinde danışma, güvenlik, ilk yardım gibi çok amaçlı merkezlerin yer alması sağlanmalıdır. Alanın tarihi kimliğiyle de uyumlu restoran, kafe, çay bahçesi, mağaza gibi fonksiyon alanları yaratılmalıdır. Fakat sadece ticari işlevli öğelere yer verilmemeli, alan sanat ve kültür tesisleriyle bütünleştirilmeli, gösteriler, konserler, sergiler yapılması teşvik edilerek, yayalar için yaşanılabilir bir mekan haline getirilmelidir. Canlı, yaşanan ve sakin alanlar yaratılarak her kullanıcının alandan zevk alması sağlanmalıdır. Ayrıca getirilen fonksiyonlarda işlevselliğe de önem verilmelidir.

Yapılan çalışmalara göre; alandaki donatı elemanları sayı ve materyal bakımından oldukça yetersizdir. Kullanış ve yer açısından ise uygun bulunmamaktadır. Yoğun kullanılan bu alanda özellikle oturma bankı, gölge elemanları, çöp kutuları, havuz, çiçeklik gibi donatı elemanlarının sayıca arttırılması gerekmektedir. Burada önemli olan

nokta ise; bu alanda kullanılacak donatı elemanlarının alanın tarihi ve mimari dokusuyla uyum sağlayacak malzeme, renk ve tasarımda seçilmesi ve bu elemanlarda estetik, konfor gibi unsurlara dikkat edilmesidir. Kullanıcılar güneşli havalarda gölgelik bir yer bulmakta zorluk çekmektedir. Özellikle yaz mevsiminde, ziyaretçiler geniş tepe taçlı ağaçların altında kalabalık gruplar oluşturmakta, cami duvarlarında, çiçeklik kenarlarında ve demir parmaklıklarda dinlenmeye çalışmaktadır. İstanbul Üniversitesi'nin de bulunduğu kotta yer alan oturma bankları gölge yaratacak ağaçların olmamasından ötürü özellikle yaz aylarında öğle ve öğleden sonraları kullanılamamaktadır. Ayrıca alana yaz mevsiminde sıcak, güneş gibi hava koşullarından korunmak için pergolalar eklenmesi gereklidir. Bunun yanı sıra; alana belli aralıklarla, kolay temizliği yapılabilen ve güvenlik açısından sakınca yaratmayan çöp kutuları koyulmalıdır. Ayrıca alana çiçek, hediyelik eşya ya da yiyecek-içecek satan standlar, sigara içme kabinleri eklenebilir. Alanda yer alan telefon kabinlerinin ve işaret levhalarının ise uygun yerlere yerleştirilmesi ve alanın dokusu ile uyum gösterecek şekilde yenilenmesi gereklidir. Meydan ve çevresinde yönlendirici levhaların azlığı ise dikkat çekicidir.

Yapılan çalışmalar, birçok kullanıcının alanda yer alan havuzu fark etmediğini ortaya çıkarmıştır. Bunda özellikle havuzun alanda kuytu bir yere yerleştirilerek bitkiler tarafından perdelenmesinin ve etrafının demir parmaklıklarla çevirilerek sadece önünde yer alan çay bahçesine hizmet etmesinin etkisi fazladır. Havuz fonksiyonellikten uzaktır. Fıskiyelerle hareket kazandırılan havuzun konumu, alan için odak noktası haline getirilecek şekilde yeniden planlanmalı, alanın formu ve kimliğiyle uyumlu bir hale getirilip işlevini yerine getirmesi sağlanmalı, ses ve ışık oyunları ile gece ve gündüz alanın tamamlayıcı bir ögesi olarak yeniden düşünülmelidir.

Bunun yanı sıra çalışma alanın güneybatı girişinde yer alan heykel, yanlış yer seçimi ve bitkilendirme yüzünden dikkat çekmemektedir. Bu donatı elemanı alanla bütünleştirilmeli, kullanıcılar tarafından hissedilebilmelidir. Ayrıca bugün oturma bankları, heykel gibi alanda yer alan birçok donatı elemanında vandalizm izleri görülmektedir. Kentsel mekanlarda sıkça yaşanan bu olumsuzluklara, alanın dokusuyla uyumsuz bir görüntü sergilemesi nedeniyle önleyici tedbirlerin alınması gerekmektedir.

Beyazıt Meydanı ve çevresinin, gündüz olduğu kadar gece de kullanılmasının sağlanması gereklidir. Alan yalnızca geçiş, toplanma veya dağılma işlevleri için kullanılmalıdır, her saatte kentsel çekim merkezi niteliği göstererek, gece de yaşanabilecek kullanımlara olanak sağlamalıdır. Girişler, önemli mimari niteliğe sahip yapılar, su öğeleri, dinlenme alanları, yeşil alanlar, heykeller vb. fonksiyon alanları ve donatı elemanlarının aydınlatmalarının yapılması, gündüz olduğu kadar gece de bu alanın ilgi çekmesini sağlayacaktır. Başarılı bir aydınlatma ile alanın mimari ve işlevsel karakterleri gece de vurgulanacaktır.

Alanda kullanıcıların, özellikle Beyazıt yönündeki otobüs durakları arkasında kalan dik merdivenli girişten yer altı geçidine doğru ilerleyen aksı tercih ettikleri, kış aylarında ise İstanbul Üniversitesi'ne doğru ilerleyen akslarda özellikle sabah ve öğle saatlerinde bir yoğunluk olduğu dikkat çekmektedir. Ayrıca çalışma alanının Bakırcılar Çarşısı girişi ve alanın güneybatısında kalan rampalı giriş de yoğun olarak tercih edilmektedir. Özetle; Cami'nin batı ve kuzey yönleri ile yer altı girişi arasında kalan bölgenin yayalar tarafından yoğun kullanıldığı görülmektedir. Bunun yanı sıra alanda; İ.Ü. Merkez Kitaplığı, BEDAŞ ve İ.Ü. Eczacılık Fakültesi'nin yer aldığı üst kodun fazla tercih edilmediği, bunun dışında Çınaraltı bölgesinde alışveriş, dinlenme ve sohbet amacıyla oluşan pasif bir kalabalığın olduğu ve bu bölgede özellikle işportacı ve seyyar satıcıların varlığı dikkat çekmektedir.

Alanda yaya ulaşımının rahat sağlanamamasının asıl nedeni; alana her saatte girişlerine izin verilen araçlar ve yayaların yoğun kullandıkları akslar boyunca tezgah açarak kalabalık, görüntü ve gürültü kirliliği yaratan işportacı ve seyyar satıcıların varlığıdır. Ayrıca, yoğun kullanılan aksların bina cepheleri, duvarlar, yeşil alanlar ya da diğer hareketi engelleyici elemanlarla kesilerek yaya hareketinin doğrusal olarak yapılamaması da diğer önemli husustur. Bu ise planlama ve tasarım yanlışlıklarını ortaya koymaktadır. Alana en yoğun giriş Ordu Caddesi'ndeki otobüs duraklarının arkasından sağlanmaktadır. Özellikle toplu taşıma araçları kullanıldığında bu girişler kullanıcılar için daha yakındır. Fakat dar ve merdivenli olan bu aks kalabalığı taşıyamamakta, burada ulaşım rahat sağlanamamaktadır. Burada geliştirilen yapısal ve bitkisel tasarımın alana girişi davet edici nitelikte olması ve alanda tarihsel kimliği ile ön plana çıkan Cami, Medrese, İmaret, İ.Ü. ve diğer binalar arasında sıkı bir

birlikteliğin kurulması ve vurgulanması gereklidir. Bu şekilde alanda sonradan kot farkı yaratılarak doldurulmuş ve üst kotta kalmış görkemli Üniversite kapısının ve alanda yalnız bırakılmış Cami ve Medrese gibi iki önemli mimari yapının da mekan etkisi oluşturmada aktif rol oynaması sağlanmalıdır. Alandaki kot farklarının setlerle çözülmüş olması mekan etkisi yaratırken, bu setlerin birbirinden kopuk tasarlanması mekanın okunabilirliğini azaltmaktadır. Alanda mevcut setler ve fonksiyon alanları arasında bir erişim bütünlüğü bulunmamakta, bu da yaya hareketini olumsuz etkilemektedir. Kot farkının yarattığı kopuklukların önüne geçilmesi gereklidir. Setler doğru sirkülasyon ağlarıyla desteklenmelidir.

Yaya hareketini olumsuz etkileyen diğer neden ise; döşeme malzemesindeki bozukluklardır. Meydanın çekirdek kısmında 20×40 cm'lik granit döşemeler dikkat çekerken, BEDAŞ binasının önünde asfalt kaplama, İstanbul Üniversitesi'nin önünde 10×10 granit kaplama, Sahafklar ve Çınaraltı bölgesinde ise tuğla kaplama dikkat çekmektedir. Alanda yer alan granit taşlar arasındaki derzlerin boşlukları ve pürüzlü yüzey ise, yaya hareketi üzerinde olumsuz bir etki yaratmaktadır. Günümüzde kullanıcıların bu şikayetlerine çekirdek noktadaki döşemelerin derzleri betonla doldurularak alanın tarihi yapısı ve döşeme malzemesiyle uyumsuz bir çözüm getirilmeye çalışılmış, bu yaklaşım sorunu daha da çözülmez bir noktaya götürmüştür. İstanbul Üniversitesi'nin bulunduğu kotta yer alan sette ise, granit taşlar arasındaki derzler hala kullanıcıları rahatsız ederken, BEDAŞ, İ.Ü. Merkez Kitaplığı ve İ.Ü. Eczacılık Fakültesi'nin bulunduğu set tamamen betonla kaplanmıştır. Alanın dokusuyla ters düşen, korumaya yönelik olmayan ve kullanıcı konforunu göz ardı eden bu yaklaşımların değiştirilmesi gerekmektedir. Döşemeler; yayaları yönlendirici nitelikte olmalı, alanda yaratılmak istenen mekanlar döşemelerle vurgulanarak mekanlar arası geçişlerde döşeme malzemesinin bir bütünlük içinde olmasına dikkat edilmeli, ayrıca seçilecek döşeme malzemesinin alanın tarihi ve mimari yapısıyla uyumlu olmasına ve hareketi engelleyici malzemede olmamasına dikkat edilmelidir.

Alanda yapılacak planlama ve tasarımlar için alanın mevcut mekansal yapısının ve yaya hareket dokusunun beraber değerlendirilmesi gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Yaya ulaşımının rahat sağlanabilmesi için öncelikle var olan yanlışların giderilmesi gerekmektedir. Alan öncelikle, tarihi unsurları vurgulanacak şekilde planlanmalı, II.

Beyazıt Cami, Vakıf Hat Sanatları Müzesi ve İstanbul Üniversitesi kapı ve köşkleri gibi alanda ana unsur olarak dikkat çeken yapılar göz önünde bulundurularak mekan etkisi yaratılmalıdır. Ayrıca, XIX. yüzyılın ikinci yarısında 45 derecelik eğimle alana yerleştirilen ve araştırma alanının odak noktası haline gelen bugünkü İstanbul Üniversitesi kapı ve köşklarine odaklı bir ana girişin oluşturulması, girişi vurgulamayan tam aksine yaya hareketini engelleyen mevcut giriş noktalarının ise gözden geçirilerek gerekli iyileştirmelerin yapılması gerekmektedir.

Ayrıca araştırma alanı ve yakın çevresinin yeniden planlanarak, motorlu taşıt trafiğinden tamamen ayrılması ve yayalaştırılarak trafikle parçalanan kent mekanlarının bütünleştirilmesi gerekmektedir. Yurtdışında yapılan yaya bölgesi uygulamaları incelendiğinde, yayalaştırılmanın sadece bir sokak ya da bir meydana uygulandığında değil, kentlerin özellikle tarihi merkezlerindeki sokak ve meydanların bütününde uygulandığında olumlu sonuçlar verdiği görülmektedir. Bu nedenle, araştırma alanındaki yaya ve taşıt trafiği sorunu bu alanda tamamen çözülmeli, Beyazıt-Eminönü arasındaki yolun turistik ve tarihi alana yönlendiren bir yol olması sağlanmalıdır. Burada yaya ulaşımının bütünlüğünün sağlanması esas alınmalıdır. Bu alanda araç yolunun yayalaştırma yapılan adayı bölmesi engellenmelidir.

Alan için, tarihi mekanlara ulaşımı sağlayan, aynı zamanda diğer ulaşım sistemleriyle entegre olan yaya ulaşım aksları öngörülmektedir. Alanda mevcut lastik tekerlekli ulaşım sisteminin neden olduğu trafik azaltılarak, araç yüklerinin ve seslerinin yarattığı titreşimlerin özellikle tarihi değeri olan yapılara vereceği zararın ve baskının giderilmesi sağlanmalıdır. Korunması gereken taşınmaz kültür ve tabiat varlıklarının yoğun olduğu bölgede yaya aksları, toplu taşıma güzergahları ile desteklenmeli ve yaya bölgesi kimliği öne çıkarılmalıdır. Toplu taşıma istasyonları, alanın konumunu vurgulayacak ve davet edecek şekilde uygun mesafelerde ve konumda yerleştirilmelidir. Yaya bölgelerinde yakın yerlerde toplu taşıma araçlarının geçmesi ve alan girişlerine yakın noktalarda durakların planlanması oldukça önemlidir. Bu doğrultuda, özellikle Tarihi Yarımada boyunca devam eden cadde tramvayının kullanıcılar için büyük bir önemi bulunmaktadır. Alana girişlerin yeniden belirlenmesiyle mevcut otobüs ve tramvay duraklarının yerleri tekrar gözden geçirilmelidir ve toplu taşıma araçları da çoğaltılmalıdır.

Bugün alanın güney tarafında İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından işletilen otopark, çalışma alanına girişi engellemekte ve bu giriş yayalar tarafından rahat kullanılamamaktadır. Bununla beraber, bugün alana BEDAŞ, Emniyet Müdürlüğü, Kütüphane gibi kamu kuruluşlarının araçlarının park etmesine izin verilmekte, bu ise yaya bölgelerinde istenmeyen bir uygulama olarak karşımıza çıkmaktadır. Yoğun olarak kullanılan alana her saatte araçların giriş çıkışı, kullanıcıların alanda rahatça dolaşmalarını engellemekte, istedikleri yere park eden araçlar, yayalara kullanacak mekan bırakmamaktadır. Alanın yaya bölgesi olarak işlevini yerine getirebilmesi için öncelikle araçların park etmesinin yasaklanması, otoparkların alan içinden kaldırılarak yaya zonunun bittiği noktalarda yer alması ve yeteri büyüklük ve sayıda otopark alanı planlanması gereklidir. Fuat Paşa Caddesi üzerinde yer alan ve yeterli olmayan otoparkın tekrar planlanması, yer altındaki tarihi değerlere zarar vermeyecek noktalarda ise yer altı otoparklarıyla sorunun çözülmesi gerekliliği ortadadır. Bunun yanı sıra, alana servis amaçlı araç giriş çıkışları sınırlı saatler içinde yapılmasının sağlanması gereklidir. En uygun saatler ise, gece 22:00-24:00 ve/veya sabah 06:00-08:00 saatleri arası olarak belirlenmiştir.

Günümüzde Beyazıt Devlet Kütüphanesi ve II. Beyazıt Cami'nde yapılan restorasyon çalışmaları alan için oldukça sevindirici bir gelişme olup, ne yazık ki bu alandaki sorunları çözmek için yeterli olmamaktadır. Burada sadece bina cephelerini restore eden bir anlayışın değil, yüzyıllardır tarihin çeşitli olaylarına ve farklı toplumlara ev sahipliği yapmış olan alanın asıl kimliğini vurgulayıcı bir tasarımın geliştirilmesi gereklidir. Alanda öncelikle seyyar satıcı ve işportacıların neden olduğu sorunların önüne geçilmeli, alanın dokusunu bozacak her türlü eylem yasaklanmalıdır. Ayrıca yenileme, bakım çalışmaları yapılmalı ve kirlilik gibi problemlerin önüne geçilmelidir. Alandaki İ.Ü. Eczacılık Fakültesi'nde yapılan güçlendirme ve onarım çalışmaları bitmiş olmasına rağmen meydan tarafından binanın cephesi hala alüminyum levhalarla örtülü bulunmaktadır. Sahafklar Çarşısı, alandaki çay bahçeleri, Bakırcılar Çarşısı ve Cami duvarı altında yer alan mağazalar ve Ordu Caddesi üzerinde alana sınır oluşturan birçok işyeri, han, otel ve dükkan ise tarihi yapıya uymayan dokularıyla alanda görüntü kirliliğine neden olmaktadır. Ayrıca alanda BEDAŞ, İ.Ü. Kitaplığı gibi Cumhuriyet sonrası yapılarının da eski doku ile uyumlu bir birlikteliği bulunmamaktadır. Roma, Bizans ve Osmanlı kültürüne ait izler taşımasına rağmen belli bir kişilik kazanamamış

olan Beyazıt Meydanı ve çevresinin, çağdaş toplumun ticari, sosyal, kültürel, politik ve turistik ihtiyaçlarına cevap verecek ve tarihi çevrenin devamlılığı korunacak şekilde yeniden düzenlenmesi ve mekanı sınırlayıcı tüm yüzeylerin cephelerinin restore edilmesi gereklidir. Alanda yer alan çay bahçelerinde uygun donatı elemanları kullanılmalı, bu mekanlar tarihi yapıyla uyumlu hale getirilmeli, kış mevsiminde de kullanılmasını sağlayacak açık hava ısıtma birimleri ile donatılmalıdır. Bakırcılar Çarşısı, Sahaflar Çarşısı gibi kültürel mirasımız için önemli olan alanlarda ise koruma ve canlandırmaya yönelik bir takım tedbirler alınmalıdır.

Araştırma alanı; Kapalıçarşı, Beyazıt Külliyesi'nin günümüze kadar ulaşmış Cami, Medrese, Hamam, İmaret gibi yapıları, Bizans Dönemi'nden kalma Zafer Takı ve yer altında keşfedilmeyi bekleyen birçok tarihi eseriyle bir kültür adasına dönüştürülmeli, bir taraftan ticaret aksı olarak kullanılırken bir taraftan da din, eğitim, kültür, sanat ve turizm için odak noktası haline getirilmelidir. Alan yer üstünde ve yer altında çok önemli arkeolojik verilere sahiptir. Bu değerler gün ışığına çıkarılarak yer üstünde ya da yer altında geliştirilen planlama ve tasarımlarla sergilenmeli, alanın kimliği doğru bir şekilde vurgulanmalı, böylece meydan altındaki eserlerin de arkeolojik ve turistik açıdan değerlendirilmesi mümkün olmalıdır. Meydanın güneyinde yer alan Simkeşhane, Hasanpaşa Hanı, batısında kalan Hamam alana dahil edilerek tarihi kimliğini ortaya çıkararak mekansal bir birlik yaratılmalı, kullanıcıların alanı daha iyi kavramaları sağlanmalıdır.

Sadece koruma değil, koruyarak kullanma ve mekanı kullanıcılar için yaşanabilir kılma ilkesi belirlenmelidir. Bu nedenle alanın, kültür-turizm ağırlıklı bir fonksiyona kavuşturulması sağlanmalıdır. Bu yaklaşımla, turizmin sağladığı ekonomik katkı ve canlılığın yanında, kentsel doku ve kentsel yaşamın tahrip olmadan korunması sağlanacak ve alan bakım-yenileme olanaklarına sahip olacaktır. Tüm bunlar alandaki kullanımı etkileyecek, kullanımın çeşitlenmesine, farklı taleplerin oluşmasına ve alana farklı fonksiyon alanları getirilmesine yardımcı olacaktır.

Kentsel alanların planlanmasında üretilen çözümler önemli değerler göz ardı edilerek geliştirildiğinde sonuç getirmemekte, kısa vadeli olmaktadır. Bu nedenle alan için bütüncül bir planlama yaklaşımının belirlenmesi gerekmektedir. Özellikle Cumhuriyet

döneminden sonra alanda uygulanmak istenen fakat her seferinde yarım kalan ve daha sonra aslına uygun olmayarak biçimlendirilen alan için, şu anki sözde yaya meydanı halini korumak bir çözüm değildir. Bu alanın başta tarihsel yapısı göz önüne alınıp, önemli değerleri vurgulanarak, gerekli yaya bölgesi standartlarına, planlama ve tasarım ilkelerine uygun olarak yapılandırılması gerekmektedir. Gelişen kültürel ve teknolojik yapı, yeni standartlar ortaya çıkarmakta, ziyaretçiler de farklı mekansal kullanımlara ihtiyaç duymaktadır. Burada önemli nokta, alanın tarihsel yapısının ve kimliğinin korunmasıdır, fakat bunun yanında kullanıcıların mekansal kullanımlarını destekleyen, onları alana teşvik eden, ziyaretçilerin alanda her türlü aktiviteyi yapabilecekleri ve alanın kimliğini güçlü olarak hissedebilecekleri tasarımlara ihtiyacı vardır. Burada en önemli nokta ise, tasarımın doğru bir biçimde uygulanmasıdır.

Alanda günümüz koşullarına uygun planlama ve tasarımlar yapabilmek için farklı disiplinlerin bir araya gelerek işbirliği yapması, yapılacak planlama ve tasarımlarda kullanıcı istekleri, ihtiyaçları, sosyo-kültürel yapısı, mekansal davranışları, alanın kentteki konumu göz önünde bulundurulması, yöntemler sonucunda ortaya çıkan aks çalışmalarının değerlendirilmesi gereklidir. Yapılacak çalışmalarda belediyelerin, üniversitelerin ve sivil toplum kuruluş ve örgütlerinin desteği alınmalı, yarışma projeleri düzenlenmeli, halkın dikkati alan üzerine çekilmeli ve planlamada halk katılımı sağlanmalıdır.

Milattan öncesinden izleri bünyesinden barındıran, sadece ülkemiz için değil tüm dünya için bir miras olan bu tarihsel ve kültürel alanın korunması ve kentli tarafından değerinin öğrenilmesi için tam olarak yaya bölgesi haline dönüştürülmesine ihtiyaç vardır. Beyazıt Meydanı ve çevresine ait planlama ve tasarım kararlarının, Tarihi Yarımada sınırları içinde kalan diğer kentsel alanlarla beraber düşünülerek alınması gereklidir. Alana ilişkin çözümler üretilmesinde ve daha bütüncül bir yaklaşımla kentin anlaşılmasında ise, bu çalışma bir başlangıç olacaktır.

Yaya bölgeleri, kent kimliğinin oluşmasında ve tanınmasında en etkin öğelerden biridir. Özellikle tarihi kent merkezlerinde planlanan yaya bölgeleriyle, yaşayan alanlar oluşturulmakta ve yayaların kent merkezlerine yeniden kazandırılması sağlanmaktadır. Yaya bölgeleri, sadece belli bir kentsel alan için planlama, tasarım ve uygulama sürecini

içermemekte, kentin bütününe hizmet etmektedir. Bu nedenle yapılan çalışmalarda öncelikle alandaki koşullar iyi etüd edilmeli, yapılmak istenen uygulamanın bölgeye uygunluğu araştırılmalıdır. Bu mekanlarda çağdaş kentsel tasarım anlayışının yerleşmesi ve gerekli çalışmaların yapılabilmesi için kültürel, doğal, sosyal, siyasal ve ekonomik özellikler ile yönetsel ve yasal düzenlemelerin iyice araştırılması gereklidir.

Yaya bölgeleri ile şehir merkezi ulaşım planı birlikte etüd edilmelidir. Ülkemizde ulaşım sorununu gidermek için üretilen çözümler hep geçici olmuş, bulunan çözüm yollarında da yayalar ve yaya hakları göz ardı edilmiştir. Oysa yayaları gözardı eden ulaşım yaklaşımlarının gerçek anlamda çözümsüzlük yarattığı bir gerçektir. Günümüzde özellikle İstanbul gibi bir mega metropolda, yol ağını tamamen araçlara göre planlamak ve kentin her noktasına özel taşıtlarla ulaşım sağlamak mümkün değildir. Bu nedenle, ulaşım planlamalarının ve yapılan düzenlemelerin, yalnızca araç trafiğini rahatlatmaya yönelik düzeyde olmaması, yayaları ve yaya bölgelerini gözetten yaklaşımların geliştirilmesi gerekmektedir. Bu çözüm yolu içerisinde kuşkusuz yaya bölgelerinin sayılarının arttırılması ve uygun yerlerde, uygun şekillerde planlanarak ve amaca uygun tasarımlar yapılarak kullanıcılara kazandırılması önemlidir.

Ulaşımın her plan kademesinde yaya erişimine ilişkin ilkeler yer almalıdır. Planlama sürecinde yaya bölgeleri ile ilgili kararlar alınırken halk katılımı sağlanmalı, bunun için öncelikle o mekandaki kullanıcı kitlelerinin özellikleri ve eğilimleri, kullanıcıların tercihleri ve istekleri göz önünde bulundurulmalıdır. İlgili kurumlar ve disiplinlerarası işbirliği yapılmalı; şehir plancılar, mimarlar, peyzaj mimarları, sanat tarihçileri gibi bir uzman gruplarla çalışmalıdır. Bunun yanı sıra, belediyeler, üniversiteler, sivil toplum örgütleri ve kuruluşlarında da destek alınması gereklidir.

Yaya bölgeleri, kullanım amaçlarına uygun olarak, parçası olduğu toplumun kendi kültürünü ve değer yargılarını benimseyen bir planlama ve tasarım anlayışıyla oluşturulmalıdır. Alanın büyüklüğü kullanıcı sayısına uygun olmalı ve sınırları net olarak belirlenmelidir. Fiziksel çevre ile toplumsal yaşam arasında ilişki kurulmalı, fiziksel-toplumsal bütünleşme sağlanmalıdır.

Mekanın önemli değerlerini ön plana çıkararak düzenlemeler yapılması ve bazı değerlerin korunması için gerekli tedbirlerin alınması yoluna gidilmelidir. Bu mekanlarda belli ve sınırlı saatlerde sadece servis girişlerine izin verilmelidir. Alan ve yakın çevresinden yaya ulaşılabilirliği ve konforu temel alınmalı, erişim mesafesi yayayı yormayacak şekilde en kısa mesafeden düzenlenmeli, yayayı yönlendirecek mekansal düzenlemelere gidilmesi esas alınmalıdır. Bağlantı eksiklikleri, yol sapalıkları, sert yapıların geçişlere engel teşkil etmesi gibi faktörlerin oluşmasına engel olunmalıdır.

Alandaki sirkülasyon ağı birbirine bağlanmalı, bütün mekanlara ulaşım sağlanmalıdır. Yayaaların alana rahat ve kısa şekilde ulaşması için toplu taşıma araçları ring seferler düzenlemeli, alan yakınlarında istasyon noktaları kurulmalıdır. Yaya bölgeleri girişlerine yakın noktalarda, yeterli büyüklükte ve sayıda otoparklar planlanmalıdır. Alan yakınlarında ise taksi duraklarının planlanmasına dikkat edilmelidir. Ayrıca bu alanlar bisiklet yolları ile bütünleştirilmelidir.

Bu mekanlar, kentsel alanlarda yayaların çeşitli toplumsal işlevleri yerine getirmelerine uygun olarak ve gerekli fiziksel koşullar sağlanarak tasarlanmalıdır. Bu mekanlarda yayaların kullanımını teşvik edici bir takım etkinliklere olanak tanınmalıdır. Alan kullanıcıların isteklerine cevap verebilecek şekilde; estetik, konforlu, güvenli, davet edici, keşfetme ve iştirak etme isteği uyandıran bir biçimde düzenlenmelidir. Alanda sadece canlı, hareketli değil sakin köşelere de yer verilmeli, her bölge yaya yoğunluğunu eşit oranda kaldıracak çekicilikte olmalı, alanda ıssız mekanların oluşumu önlenmelidir. Çarşı, sinema, tiyatro, restoran ve kafeler yer almalı; canlı heykeller, sokak gösterileri, fuarlar, konserler, sergiler düzenlenmelidir. Ayrıca günümüz insanının ihtiyacını da karşılayacak teknoloji çağının olanaklarına uygun fonksiyonlar da düşünülmalıdır.

Yaya bölgeleri her mevsimde çeşitli işlevleri bünyesinde toplamalı; sıcak, soğuk, rüzgar, yağmur, kar vb. hava koşullarında da sürekli kullanılır olmalıdır. Gece ya da gündüz tüm gün boyunca kullanım ve hareketlilik sağlanmalı; çocuk, genç, yaşlı olmak üzere her yaş grubundan, her cinsiyetten, toplumun her kesiminden insanlar için

düzenlenmelidir. Bunun yanında engelli insanlarda düşünülerek bir takım planlamalar yapılması çok önemlidir.

Bu alanlar yeşil doku ile zenginleştirilmiş olmalıdır. Bitkisel düzenlemelerde kullanılacak bitki türleri, ortamın ekolojik koşullarına ve kullanım işlevlerine bağlı olarak seçilmelidir. Ağaçlar, çalılar, yer örtücüler ile dengeli bitkilendirme yapılmalı, gölge etkisi güçlü ağaçlara yer verilmeli, gürültü ve tozu azaltma, perdeleme, koruma ve estetik gibi unsurlar dikkate alınmalı, sirkülasyonu bozmayan, kirliliğe dayanıklı, doku ile uyumlu bitkiler seçilmelidir. Ayrıca bitkilerin bakım, sulama ve budama konularına da özen gösterilmelidir.

Yaya bölgelerinde, kullanıcıların istek ve gereksinimlerini karşılayan yapay donatı elemanları tercih edilmelidir. Kullanılan yapay elemanlarla, doğal öğeler arasında bütünlük kurulmalıdır. Yapay donatı elemanlarına, yayalaştırma yapılacak alanın türüne, büyüklüğüne ve konumuna bakılarak karar verilmelidir. Seçilen malzemelerin görsel, psikolojik ve ekonomik etkileri dikkate alınmalıdır. Elemanlar kullanım amacı ve işlevlerine uygun seçilmelidir. Ayrıca alandaki diğer donatı elemanları ile bütünlük oluşturmalı, uygun doku, renk ve malzemede olmalıdır. Yapay donatı elemanlarının yaya hareketlerini kısıtlamayacak şekilde uygun yerlere yerleştirilmesi ve yeterli sayıda olmasına dikkat edilmelidir. Zayıf, narin, kolay kırılabilir tasarımlar saldırgan kişileri vandalizme özendirmediği için tercih edilmemelidir. Güneş ışığı, rüzgar, yağmur gibi iklimsel etkilerden korumak amacıyla; pergolalar, şemsiye, gazebo, kiosk gibi elemanlar, bank, sandalye gibi dinlenme ve otuma elemanları, durgun ya da hareketli su öğeleri (havuzlar, çeşmeler, şelaleler, fiskiyeler vb.), heykel, rölyef, kabartma gibi sanat objeleri, aydınlatma elemanları, bilgi iletişim panoları, işaret tabela ve levhaları, satış kulübeleri, standlar, büfeler, çiçeklikler, saatler, çöp kutuları, telefon kabinleri, tuvaletler, sınır elemanları, yangın muslukları, ağaç koruyucular, bisiklet park yerleri vb. elemanlara yer verilmelidir.

Sonuç olarak; çağımızda gelişen değerler, bugün bizi motorlu taşıtlara göre planlanan kentlerden, yaya öncelikli kent planlamalarına doğru götürmektedir. Ne yazık ki ülkemizde yapılan acele ve yanlış uygulamalar, başa geçen her yerel yönetimin bir önceki uygulama yanlışları yanında doğrularını da yok etmesi, kentsel alanları yap-boz

haline getirmiş ve bu süreç içerisinde birçok tarihi ve kültürel değerin kaybolmasına neden olmuştur. XXI. yüzyılda kentler, yeniden yapılanma ve yenilenme hareketleri içinde kentsel mekan özelliklerini kaybetme endişesi taşımaktadır. Bu nedenle, kentsel mekanların ayakta kalabilmesi için, koruyarak yaşama bilicinin planlamada temel unsur alınması ve kentsel tasarım sorunlarının insan ölçeğinde değerlendirilmesi gereklidir.

Çalışma kapsamında geliştirilen yöntemlerin ve elde edilen bulguların özellikle canlılığını yitirmiş tarihi kent merkezlerinde yapılacak incelemelere katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Tez çalışmasında, kullanılan yöntemlerin ve geliştirilen yaklaşımların, yaya bölgeleri ile ilgili yapılacak benzer çalışmalara analitik bir temel oluşturacağına ve farklı araştırma konuları gündeme getirerek ileride yapılacak bilimsel incelemelere ışık tutacağına inanılmaktadır. Kullanım etmeni kentsel mekanın en önemli belirleyicisidir. Bu nedenle, ülkemizde yapılacak çalışmalarda, kentin sembolü haline gelen, kentsel mekanı iyileştiren, kentlinin tüm gereksinimlerine cevap veren yaya bölgelerinin planlanması ve tasarlanması, dünyada yapılmış örneklerle yarışır çağdaş kullanımları beraberinde getirecektir.

KAYNAKLAR

AKALP, T., 2004, *Bilimsel Araştırma Yöntemleri*, Lisansüstü Ders Notu, İstanbul.

AKESEN, A., 1978, *Türkiye'de Ulusal Parkların Açık hava Rekreasyonu Yönünden Nitelikleri ve Sorunları (Örnek: Uludağ Milli Parkı)*, İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Yayınları, İstanbul.

AKSOY, Y. ve SUNAR, P., 2008, Yaya Yolları İçin Kaplama Malzemeleri, *Dizayn Konstrüksiyon*, 275, 72-75.

AKŞİT, İ., 1981, *İstanbul*, Sandoz Yayınları, İstanbul.

ALLOM, T., 2006, *Constantinople And The Scenery Of The Seven Churches Of Asia Minor*, First Georgias Press Ed., New Jersey, USA, 1-59333-139-8.

ALTINÇEKİÇ, H.S., 2000, *İstanbul Metropolü'nde Meydanların Rekreasyonel İşlev Yönünden Önemi Üzerine Araştırmalar*, Doktora Tezi, İ.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

ALTINÇEKİÇ, M., 1997, *Ankara Bahçelievler 7. Cadde'de Yaya Zonu Düzenlenme Olanakları Üzerine Bir Araştırma*, Yüksek Lisans Tezi, A.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

ALTINÖZ, G., 2003, *Mekansal Dizin Yöntemiyle Kentsel Dokuda Biçimsel Analiz: Amasya Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

ALTUNBAŞ, U., 2006, *Kent Merkezlerinde Yayalaştırmanın İşlevsel Değişim Üzerine Etkileri: İstiklal Caddesi Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

ANILSIN, F., 2001, Ürün Kullanıcı İlişkileri Açısından İstanbul'da Kent Mobilyaları, *1. Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu*, 9-10-11 Mayıs 2001 İBB, İstanbul, İSTON, S:113-130.

ANONİM, 2007, *Grote Marktstraat*, http://images.google.com.tr/images?hl=tr&rlz=1T4ADRA_trTR334TR336&um=1&q=Grote+Marktstraat&sa=N&start=108&ndsp=18 (Erişim Tarihi: 8 Aralık 2009).

APPLEYARD, D., 1981, *Liveable Streets*, University of California Press, Berkeley, Los Angeles.

ARENDRT, H., 1996, *Between Past and Future* (Geçmişle Gelecek Arasında), Çev: B.S. Şener, İletişim Yayınları, İstanbul.

- ARSEVEN, C.E.,1989, *Eski İstanbul*, (Haz: Dilek Yelkenci), Çelik Gülersoy Vakfı İstanbul Kütüphanesi Yayınları, İstanbul, 975-7512-05-2.
- ARTAN, T., 2003, Eski Saray, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt: 3, Sayfa: 204-205, Ana Basım A.Ş., İstanbul, 975-7306-06-1.
- ARU, K.A., 1965, *Yayalar ve Taşıtlar: Şehir Dokusunda Yeni Ulaştırma Düzenleri*, İ.T.Ü. Mimarlık Fakütesi Yayınları, İstanbul.
- ASHIHARA, Y., 1981, *Exterior Design In Architecture*, Van Nostrand Reinhold, New York, 0442212038.
- ASLANBOĞA, İ., 1986, *Kentlerde Yol Ağaçlandırması*, TÜBİTAK Yapı Araştırma Enstitüsü Yayını, İstanbul.
- ATABAY, S., 1991, Kamu Mekanları Tasarımı ve İstanbul Örneği, *1. Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu*, 15-16 Mayıs 1989 M.S.Ü., İstanbul, M.S.Ü. Matbaası, 127-129.
- ATABAY, S. ve PİLEHVARİAN, N.K., 2001, Şehirselleşme ve Şehir Mobilyaları İlişkileri, *1. Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu*, 9-10-11 Mayıs 2001 İBB, İstanbul, İSTON, 41-54.
- ATAY, İ., AYTUĞ, B., SELİK, M., ÜRGENÇ, S. ve YALTIRIK, F., 1990, *Şehiriçi Ağaçların Tekniğine Uygun Bakımı ve Budaması*, Ormanlık Eğitim ve Kültür Vakfı Yayını, İstanbul.
- AYDIN, A., 2006, *Kent Merkezlerinde Meydanların Gelişimi "Sivas Hükümet Meydanı Örneği"*, Yüksek Lisans Tezi, Erciyes Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- AYYILDIZ, U., 1999, *İstanbul*, Net Turistik Yayınları, İstanbul.
- AYVAZ, C., 2007, *Konaklama Yapılarının Mekansal Organizasyonu Üzerine Bir İnceleme*, Yüksek Lisans Tezi, Y.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.
- BACON, E.N., 1975, *Design of Cities*, Penguin Books, Michigan, 0140042369.
- BAKAN, K. ve KONUK, G., 1987, *Türkiye'de Kentsel Dış Mekanların Düzenlenmesi*, TÜBİTAK Yapı Araştırma Enstitüsü Yayını, İstanbul.
- BAŞ, T., 2006, *Anket*, Seçkin Yayınevi, Adana.
- BATUR, A., 2003, Beyazıt Yangın Kulesi, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt: 2, Sayfa: 190, Ana Basım A.Ş., İstanbul, 975-7306-06-1.
- BAYRAKTAR, U., 1997, *Ticaret Ağırlıklı Arterlerin Peyzaj Tasarımında Yeni Boyutlar ve Tunalı Hilmi Caddesinde Yorumlanması*, Yüksek Lisans Tezi, A.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

BEYAZIT, E., 2007, *Kentsel Yaşanabilirliği Artıran Yaya Mekanlarının Türlerarası Ulaşım Sistemi İçinde İrdelenmesi: Kabataş Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

BİRCAN, H., KARAÖZ, Y. ve KASAPOĞLU Y., 2003, Ki-Kare ve Kolmogorov Smirnov Uygunluk Testlerinin Simulasyon ile Elde Edilen Veriler Üzerinde Karşılaştırılması, *C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 4 (1), 69-80.

BİROL, G., 2007, Balıkesir Kent Merkezinde Yaya Ol(ama)mak, *Megaron Mimarlar Odası Balıkesir Şubesi Dergisi*, Ocak 2007, 5-9.

BOOTH, N.K., 1990, *Basic Elements of Landscape Architectural Design*, Waveland Press, New York, 0881334782.

BRAMBILLA, R. and LONGO, G., 1977, *For Pedestrians Only, Planning, Design and Management of Traffic-Free Zones*, Whitney Library of Design, New York.

BUNSCHOTEN, R., 2002, *Public Space*, Black Dog Publishing Lmt., London, 1-901-03376-7.

BUREAU BINNENSTAD, 2009, *Grote Marktstraat*, http://www.binnenstad-den Haag.nl/pdf/projectgebied_Wonen_boven_Winkels.jpg, (Erişim Tarihi: 10 Kasım 2009).

CAN, C., 2003, Harbiye Nezareti Binası, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt: 3, Sayfa: 550-551, Ana Basım A.Ş., İstanbul, 975-7306-06-1.

CANSEVER, T., 1991, "Söyleşi" Turgut Cansever, *Mimarlık ve Dekorasyon Dergisi*, 98-99 (Mart-4), 49-53.

CANSEVER, T., 1992, *Şehir ve Mimari Üzerine Düşünceler*, Ağaç Yayınları, İstanbul.

CANSEVER, T., 2003, Turgut Cansever İle İstanbul Üzerine, *İstanbul*, 9 (Nisan-Haziran), 16-21.

CANSEVER, T., 2008, *İstanbul'u Anlamak*, Timaş Yayınları, İstanbul, 978-975-263-760-3.

CANTAY, G., 2003, Hasan Paşa Hanı, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt: 3, Sayfa: 566-567, Ana Basım A.Ş., İstanbul, 975-7306-06-1.

CASA, 2008, *Getting Started With Axwoman*, University College London Press, London.

CEBECİ, Ö. ve ÇAKILCIOĞLU, M., 2001, *Ulaşımında Gözden Kaçan Ayrıntı: Yaya*, http://www.toplumsal hukuk.org/yazi_oku.asp?sayfa_no=90&b=ulasimda_gozden_kacan_ayrinti_yaya__omer_faruk_cebecimehmet_cakilcioglu_, (Erişim Tarihi: 5 Mayıs 2009).

CEZAR, M., 2002, *Osmanlı Başkenti İstanbul*, Erol Kerim Aksoy Kültür, Eğitim, Spor ve Sağlık Vakfı Yayınları, İstanbul.

CLARKE, 2009, *London Street*, <http://johnclarkedrums.co.uk/images/thehehews.jpg>, (Erişim Tarihi: 12 Kasım 2009).

CLAWSON, M. and KNETSCH, J.L., 1966, *Economics of Outdoor Recreation*, USA, 0-8018-1302-6.

COŞKUN, D., 2003, *İstanbul'da Kentsel Açık Alan Kullanımlarının 19. ve 20. Yüzyıllardaki Değişimi*, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

CP, 2009, *Stroget*, <http://www.copenhagenet.dk/CPH-Map/Images/Pedestrian.jpg>, (Erişim Tarihi: 10 Aralık 2009).

CULLEN, G. 2000, *The Concise Townscape*, The Architectural Press, Great Britain.

ÇAKMAKLI, D., 1992, *Bina-Kentsel Çevre İlişkisi*, Y.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Baskı İşliğı, İstanbul.

ÇELİKOK, M., 1960, *Beyazıt Meydanı'nın Tarih Boyunca Göstermiş Olduğı Değişiklikler*, Lisans Tezi, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Enstitüsü.

ÇETİNER, G., 1993, *Trafikte Eğitimin Önemi ve Yaya Hakları*, *Trafikte Güvenlik ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumu*, 26-28 Kasım 1993 Makine Mühendisleri Odası, İzmir, 221-230.

ÇINAR, H.S., 1994, *Kentsel Alanlarda Mekan Organizasyonu ve Beyazıt Çevresinin İrdelenmesi*, Yüksek Lisans Tezi, İ.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

ÇINAR, H.S., 2007, *Yaya Bölgeleri ve Meydan Tasarım İlkeleri*, Lisansüstü Ders Notları, İstanbul.

ÇINAR, Z., 1996, *Kentsel Çevrede Mekan-Kentsel Mekan Kavramının İrdelenmesi ve Boğaziçi Mekanı*, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

ÇIRACI, H., AYDINLI, S. ve KUBAT, S., 1991, *Tarihsel Çevrede Kamu Mekanları Tasarım Ölçütleri Beyazıt Örneğı*, *1. Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu*, 15-16 Mayıs 1989 M.S.Ü., İstanbul, M.S.Ü. Matbaası, 81-84.

ÇİL, E., 2006, *Bir Kent Okuma Aracı Olarak Mekansal Dizim Analizinin Kuramsal ve Yöntemsel Tartışması*, *Megaron Y.T.Ü. Mimarlık Fakültesi e-Dergisi*, 1 (4), 218-233.

ÇOBANOĞLU, A.V., 2003, *Kuyucu Murad Paşa Külliyesi*, *Dünden Bugüne Ansiklopedisi*, Cilt: 5, Sayfa: 142-144, Ana Basım A.Ş., İstanbul, 975-7306-06-1.

ÇOL, D., 2004, *Kentsel Ulaştırmada Yaya Alanları*, *İstanbul Avcılar-Marmara Caddesi Yayalaştırma Projesinin İncelenmesi*, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

ÇUBUK, M., 1991, Kamu Mekanları ve Kent Tasarımı, *1. Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu*, 15-16 Mayıs 1989 M.S.Ü., İstanbul, M.S.Ü. Matbaası, 15-17.

DAĞ, A., 2005, *Mekansal Dizim ve Görünür Alanın Mimari Mekan Algısına Etkisi*, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

DAVER, A., RESMAR, M.N. ve GÜNAY, S., 1944, *Güzelleşen İstanbul*, İstanbul Maarif Matbaası, İstanbul.

DEMİR, S., 1999, *Yaya Bölgelerinin Kent İçin Önemi, Kente Katkıları ve Ankara'daki Yaya Bölgelerinin İrdelenmesi*, Yüksek Lisans Tezi, A.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

DEMİRCANLI, Y.Y., 1989, *İstanbul Mimarisi İçin Kaynak Olarak Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, İstanbul, 9751901219.

DEMİREL, T., 2008, *Kent Meydanları Yer Seçimine Metolojik Bir Yaklaşım: Adana Kenti Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

DEMİRİZ, 1987, Beyazıt Meydanı İklim Etüdü, *Beyazıt Meydanı Kentsel Tasarım Yarışması*, Hrz. E.İşözen, Sayfa: 60-68, Çiftay Matbaacılık, İstanbul.

DİRİK, H., 1991, Kent Ağaçları, *İ.Ü. Orman Fakültesi Dergisi*, Seri B, 41(3-4): 69-81.

DESIGN COUNCIL, 1979, *Street Furniture From Design Index*, Seventh Edition Published, London, 0-85072-030-3.

DOSTOĞLU, N.T., 2007, Kentler ve Meydanları, *Mimarlık*, 44 (334), 21.

DÖLLÜK, G., 2005, *Yayalaştırılmış Sokakların Kent Peyzajına Katkısı: 58. Bulvar ve İstiklal Caddesi Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

DUYURAN, R., 1957, Beyazıt'taki Zafer Takı, *Arkitekt Mimarlık, Şehircilik ve Belediyecilik Dergisi*, Cilt No: 26(289), 157-159.

EDGÜ, E., 2003, *Konut Tercihlerinin, Mekansal Dizin ve Mekansal Davranış Parametreleri ile İlişkisi*, Doktora Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

EKEN, A., 1992, *Kartpostallarda İstanbul*, Ofset Basımevi, İstanbul, 975-7580-11-2.

ERDOĞAN, Ü., 1996, *Peyzaj Planlamada Yaya Mekanlarında Kullanılan Döşeme Kaplamaları*, Yüksek Lisans Tezi, Y.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

ERDÖNMEZ, M.E. ve AKI, A., 2005, Açık Kamusal Kent Mekanlarının Toplum İlişkilerindeki Etkileri, *Megaron Y.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 1(1), 67-87.

ERKMAN, U., 1982, *Mimari Tasarım İçin Bir Veri Üretim Yöntemi Olarak Çevre Analizi*, İstanbul Teknik Üniversitesi Matbaası, İstanbul.

EROĞLU, E., KESİM, G.A. ve MÜDERRİSOĞLU, H., 2005, Düzce Kenti Açık ve Yeşil Alanlarındaki Bitkilerin Tespiti ve Bazı Bitkisel Tasarım İlkeleri Yönünden Değerlendirilmesi, *Tarım Bilimleri Dergisi*, 11 (3), 270-277.

ERSİN, Ö., 2007, *İstanbul Beyazıt'taki Theodosius Forumu Geç Antik Dönemden Osmanlı Dönemi'ne Kadar Forum ve Yapılarının Değişimi*, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

EYİCE, S., 2003, Bayezid Külliyesi, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt: 2, Sayfa: 87-96, Ana Basım A.Ş., İstanbul, 975-7306-06-1.

FANUSCU, E.M., 1998, Yaya Bölgeleri, *Peyzaj Mimarlığı Dergisi*, (TMMOB Peyzaj Mimarlığı Odası İstanbul Bölge Şubesi Yayını), 3, 10-17.

FAVOLE, P., 1995, *Squares In Contemporary Architecture*, Architectur & Natura Press, Netherlands, 9071570584.

FLICKER, 2009, *Limbecker Stratsse*, <http://www.flickr.com/photos/m-s-b/4034272177/> (Erişim Tarihi: 12 Kasım 2009).

FRANCIS, M., 1991, The Making of Democratic Streets, *Public Streets For Public Use*, (Ed: A.V. Moudon), Part: 1-Page: 23-40, Columbia University Press, New York, 0-231-07599-5.

GEHL, J., 1987, *Life Between Buildings Using Public Space*, Van Nostrand Reinhold Company, New York, 0-442-23011-7.

GEHL, J. ve GEMZOE, L., 2001, *New City Spaces*, The Danish Architectural Press, U.S.A., 8774072935.

GENÇTÜRK, Z.İ., 2006, Meydanlarda Su Ögesi Tasarımı: Sultanahmet ve Beyazıt Meydanları İncelemesi, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

GEZGÖR, Z., 1980, *Forum Tauri'deki (Beyazıt Meydanı) Theodosius Zafer Takı ve Theodosius Sütunu*, Lisans Tezi, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi, Bizans Sanat Tarihi Kürsüsü.

GİRİTLİOĞLU, C., 1991, *Şehirselsel Mekan Ögeleri ve Tasarımı*, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul.

GÖKGÜR, P., 2008, *Kentsel Mekanda Kamusal Alanın Yeri*, Bağlam Yayıncılık, İstanbul, 978-975-8803-88-0.

GREGERSON, 2009, *Nicolet Mall*, http://www.phototour.minneapolis.mn.us/minneapolis/nicollet_mall, (Erişim Tarihi: 12 Kasım 2009).

GÜLER, G., 2007, *Boğaz Köprülerinin İstanbul Açık Alan Sistemi Üzerine Yaptığı Etkilerin Space Syntax Yöntemi ile İrdelenmesi*, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

GÜLERSOY, Ç., 1989, *Nasıl Bir İstanbul*, Şenar Ofset, İstanbul, 975-7512-11-7.

GÜLERSOY, Ç., 1999, *Cumhuriyet'in Devraldığı İstanbul'dan Bugüne*, Türkiye Sınai Kalkınma Bankası A.Ş., İstanbul, 975-7104-22-1.

GÜLERSOY, Ç., 2003, Kapalıçarşı, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt: 4, Sayfa: 422-430, Ana Basım A.Ş., İstanbul, 975-7306-06-1.

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.

GÜLTEKİN, H., 1996, *İstanbul'da Meydanların Peyzaj Açısından Değerlendirilmesi*, Yüksek Lisans Tezi, İ.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

GÜLTEKİN, B., 2007, *Kent İçi Yolların, Yaya Kullanımına Yönelik Değerlendirilmesinde Çözümlemeli Bir Yaklaşım: Adana Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

GÜNDEM, A., 1999, *Tarihi Meydan ve Akşların Geçmişte ve Günümüzde Kullanımları, Bu Kullanımların Binalara Olan Etkisinin Beyoğlu Örneğinde İncelenmesi*, Yüksek Lisans Tezi, Y.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

GÜNDÜZ, O., 1991, Kent Mekanlarının Yaşatılması, *1. Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu*, 15-16 Mayıs 1989 M.S.Ü., İstanbul, M.S.Ü. Matbaası, 143-144.

GÜR, Ö.Ş., 1996, *Mekan Örgütlenmesi*, Gür Yayıncılık, Trabzon, 9759490609.

GÜVEN, S., 1996, *Toplumbiliminde Araştırma Yöntemleri*, Ezgi Kitapevi Yayınları, Bursa.

GYLLIUS, P., 1997, *İstanbulun Tarihi Eserleri*, Çev: E. Özbayoğlu, Eren Yayıncılık, İstanbul, 975-7622-42-7.

HADJU, J.C., 1988, Pedestrian Malls in West Germany, *Journal of the American Planning Association*, 54, 325-335.

HASKAN, M.N., 1995, *İstanbul Hamamları*, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yayınları, İstanbul, 975-7641-22-7.

HASOL, D., 2008, *Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü*, Yem Yayınları, İstanbul, 975-7438-30-8.

HEPCAN, Ş., ÖZKAN, M.B., KAPLAN, A., KÜÇÜKERBAŞ, E.V., KARA, B., DENİZ, B., HEPCAN, C.Ç. ve ALTUĞ, İ., 2006, Yaya Erişiminde Süreklilik Sorunu ve Çözüm Olanaklarının Bornova Kent Merkezi Örneğinde Araştırılması, *Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 43(2), 121-132.

HIZLAN, S.U., 1994, *Kentsel Mekan Karakterinin Yapısal Çevre-Meydan Etkileşimi Açısından Değerlendirilmesi*, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

HILLIER, B., 1996, *Space Is The Machine*, 1st Ed., Cambridge University Press, Cambridge, 052156039X.

HILLIER, B. and HANSON, J., 1984, *The Social Logic of Space*, 1st Ed., Cambridge University Press, Cambridge, 0521233658.

HILLIER, B., 1999, Centrality As A Process Accounting For Attraction Inequalities In Deformed Grids, *Proceeding Of The 2th Space Syntax Symposium*, Brazilia, 6(1-20).

JACOBS, A.B., 1993, *Great Streets*, The Mit Press, London, England, 0-262-10048-7.

JIANG, B. and CLARAMUNT, C., 2002, Integration of Space Syntax into GIS: New Perspectives for Urban Morphology, *Transactions in GIS*, 6(3), 295-309.

JIANG, B., CLARAMUNT, C. and BATTY, M., 1999, Geometric Accessibility and Geographic Information: Extending Desktop GIS to Space Syntax, *Computers, Environment and Urban Systems*, 23, 127-146.

İBB, 2003a, *Eminönü İlçesi, 1/1000 Ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı Raporu*, Planlama ve İmar Müdürlüğü, İstanbul.

İBB, 2003b, *Tarihi Yarımada (Eminönü-Fatih) 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu*, Planlama ve İmar Müdürlüğü, İstanbul.

İHD ÇEVRE KOMİSYONU, 1990, *İnsan Hakları Derneği-Yaya Hakları Bildirgesi*, http://www.ihd.org.tr/index.php?option=com_content&view=article&id=1077:yaya-haklari-bildirgesi&catid=48:tutum-belgeleri&Itemid=126, (Erişim Tarihi: 8 Eylül 2009).

İNCEOĞLU, M., 2007, *Kentsel Açık Mekanların Kalite Açısından Değerlendirilmesine Yönelik Bir Yaklaşım: İstanbul Meydanlarının İncelenmesi*, Doktora Tezi, Y.T.Ü.. Fen Bilimleri Enstitüsü.

İNCEOĞLU, N., İNCEOĞLU, M., ŞENER, H. ve YILDIZCI, A.C., 1991, Kamu Mekanları Tasarım İlkelerinin Örneklerle İrdelenmesi, *1. Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu*, 15-16 Mayıs 1989 M.S.Ü., İstanbul, M.S.Ü. Matbaası, 29-30.

İNCESAKAL, M., 2007, Zafer'in Yayalaştırılmasının Ardından, *Mimarlar*, 1(1), 4-6.

İNCİCIYAN, P.Ğ., 1976, *XVIII. Asırda İstanbul*, Çev: H.D. Andreyan, 2. Baskı, İstanbul Fethi Cemiyeti İstanbul Enstitüsü Yayınları, İstanbul.

KABABULUT, H., 1987, İstanbul İli Beyazıt Meydanı Jeolojik Etüdü, *Beyazıt Meydanı Kentsel Tasarım Yarışması*, (Hız: E. İşözen), Sayfa: 58-59, Çiftay Matbaacılık, İstanbul.

KARAMAN, A., 1991, Kamu Mekanlarında Örneklemelerle Ölçek ve Anlam sorunu, *1. Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu*, 15-16 Mayıs 1989 M.S.Ü., İstanbul, M.S.Ü. Matbaası, 29-30.

KARABAY, H., 1993, *Kentleşmede Etkin Bir Politika Yayalaştırma ve Araçları*, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

KARLIDAĞ, Y. ve DÖKMECİ, V., 1990, Beyazıt Meydanı ve Çevre Düzenlemesi Kentsel Tasarım Projesi, *Mimarlık ve Dekorasyon Dergisi*, 3, 50-55.

KAYA, E., 2004, *Kentleşme ve Kentleşme*, İlke Yayıncılık, İstanbul, 975-7105-40-6.

KAYALAR, J., 2006, *Kent Meydan Olgusu- Yeniden Canlandırma Sürecinde Karşılaştırmalı Bir İrdeleme (Trafalgar Meydanı ve Eminönü Meydanı)*, Yüksek Lisans Tezi, M.S.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

KAYAOĞLU, İ. G., 2003, Bakırcılar Caddesi, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt: 1, Sayfa: 554-555, Ana Basım A.Ş., İstanbul, 975-7306-06-1.

KAYNARDAĞ, A., 2003, Sahafklar Çarşısı, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt: 6, Sayfa: 406-408, Ana Basım A.Ş., İstanbul, 975-7306-06-1.

KAYRA, C., 1990, *Eski İstanbul'un Eski Hatıraları*, İBB Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul.

KAVİ, F., 2003, *İstanbul'daki Yaya Yolu Düzenlemelerinin Bitkisel Tasarım Açısından Değerlendirilmesi*, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

KLARQVIST, B., 1993, A Space Syntax Glossary, *Nordisk Arkitekturforskning*, 2, 11-12.

KELEŞ, R., 1980, *Kentbilim Terimleri Sözlüğü*, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara.

KESİM, G.A. ve EROĞLU, E., 2001, Türkiye'de Kent Mobilyalarının Peyzaj Mimarlığı Yönünden Bazı Sorunları, *1. Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu*, 9-10-11 Mayıs İBB, İstanbul, İSTON, 137-152.

KOÇ, H., 2003, Beyazıt Devlet Kütüphanesi, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt: 2, Sayfa: 189-190, Ana Basım A.Ş., İstanbul, 975-7306-06-1.

KÖMÜRÇİYAN, E.Ç., 1988, *İstanbul Tarihi : XVII. Asırda İstanbul*, (Çev: Hrand D. Andreasyan), (Haz.K. Pamukciyan), Eren Yayıncılık ve Kitapçılık Ltd. Şti., İstanbul, 975-7622-04-4.

KRIER, R., 1979, *Urban Space*, Rizzoli Int. Publications Inc., New York.

KRIER, R., 1988, *Architectural Composition*, 1st Ed., Rizzoli International Publications, Newyork-USA, 0-8478-0965-X.

- KUBAN, D., 1998, *İstanbul Bir Kent Tarihi: Bizantion, Konstantiopolis, İstanbul*, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, 975-333-130-4.
- KUBAN, D., 2000, *İstanbul Yazıları: Kent ve Mimarlık Üzerine*, Yem Yayınları, İstanbul.
- KUBAN, D., 2003, Beyazıt, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 2, Sayfa: 180-190, Ana Basım A.Ş., İstanbul, 975-7306-06-1.
- KUBAN, D. ve KAHYA, Y., 1987, Beyazıt Meydanı Tarihi Gelişimi, *Beyazıt Meydanı Kentsel Tasarım Proje Yarışması*, Hrz: E. İşözen, Sayfa: 11-44, Çiftay Matbaacılık, İstanbul.
- KUNTAY, O., 2008, *Yaya Mekanı*, İlke Yayınevi, Ankara, 978-605-5983-08-6.
- LYNCH, K., 1960, *The Image of The City*, The Mit Press, U.S.A., 0262620014.
- MANGO, C.A., 1986, *The Art of the Byzantine Empire: 312-1453 Sources and Documents*, Prentice-Hall, Inc., Canada, 0-8020-66275.
- MANTRAN, R., 2002, *Histoire d'Istanbul (İstanbul Tarihi)*, (Çev: T. Tunçdoğan), İletişim Yayınları, İstanbul, 975-470-870-3.
- MARCUS, C.C. ve FRANCIS, C., 1997, *People Places: Design Guidelines for Urban Open Space*, John Wiley&Sons., Inc., Berkeley, California, 0-471-28833-0.
- McARTHUR, 2009, *Kalamazoo Mall*, <http://www.migenweb.org/kalamazoo/mall.htm>, (Erişim Tarihi: 9 Kasım 2009).
- MEDIA.NU, 2009, *Grote Marktstraat*, <http://media.nu.nl/m/m1dz8afa0n5v.jpg>, (Erişim Tarihi: 9 Kasım 2009).
- MILLINGEN, A.V., 2003, *Constantinople (Konstantinopolis İstanbul)*, (Çev: A.T Gürçağlar), Alkım Yayınevi, İstanbul, 975-6363-08-8.
- MOLES, A., 1966, *Information Theory and Esthetic Perception*, University of Illinois Press, California, 025-2784-073.
- MULLER-WIENER, W., 2007, *Bildlexikon zur Topographie Istanbul* (İstanbul'un Tarihsel Topoğrafyası), Çev: Ü. Sayın, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 978-975-08-0158-X.
- MOORE, R.L. and ROSS, D.T., 1998, Trails and Recreational Greenways, *Parks and Recreation*, 33, 68-80.
- MORVAL, J., 1985, *Introduction a la Psychologie de l'Environnement* (Çevre Psikolojisine Giriş), Çev: N. Bilgin, Ege Üniversitesi Basımevi, İzmir.

MOUGHTIN, C., 2003, *Urban Design: Street and Square*, 3Th Edition, Architectural Press, Oxford, 0750657170.

MUMFORD, L., 2007, *Tarih Boyunca Kentler: Kökenleri, Geçirdiği Dönüşümler ve Geleceği*, (Çev: G. Koca ve T. Tosun), Ayrıntı Yayınları, İstanbul, 9755392769.

NEILL, M.J., 2002, *City of Abbotsford: Establishing Greenways Criteria*, Master Degree Thesis, Urban and Rural Planning, Dalhousie University.

OKTAY, D., 1999, Kentsel Ortak Mekanların Niteliği ve Kent Yaşantısındaki Rolü, *Yapı Dergisi*, 207, 54-61.

OKTAY, D., 2007, Kentsel Kimlik ve Canlılık Bağlamında Meydanlar: Kuzey Kıbrıs'ta Bir Meydana Bakış, *Mimarlık*, 44 (334), 29-34.

ORHON, A.V., 2004, Kişisel Bir Perspektiften Konak Meydanı'na Bakışın Düşündürdükleri, *Ege Mimarlık*, 2(50), 54-56.

ORUÇKAPTAN, A., 1991, *Kızılay Meydanı Çevresindeki Yaya Bölgelerinin İredelenmesi ve Geliştirilmesi Üzerine Bir Araştırma*, Yüksek Lisans Tezi, A.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

ÖKTEN, N. ve SANCAR, C., 2004, Kentsel Donatılar-Ulaşım, *Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı*, (Hzr: Ş. Aydemir, S.E. Aydemir, D.Ş. Beyazlı, N. Ökten, C. Sancar, M. Özyaba ve Y.A. Türk), Bölüm: 6-Sayfa: 141-188, Akademi Kitabevi, Trabzon, 975-95396-7-5.

ÖKSÜZ, A.M., 2004, Kentsel Dış Mekanlar (Kentsel Mekan), *Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı*, (Hzr: Ş. Aydemir, S.E. Aydemir, D.Ş. Beyazlı, N. Ökten, C. Sancar, M. Özyaba ve Y.A. Türk), Bölüm 15-Sayfa: 373-408, Akademi Kitabevi, Trabzon, 975-95396-7-5.

ÖNDER, S. ve AKLANOĞLU, F., 2002, Kentsel Açık Mekan Olarak Meydanların İredelenmesi, *Selçuk Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 16 (29), 96-106.

ÖZAYDIN, G., ERBİL, D., ULUSAY, B.,1991, Kamu Mekanları Tasarımının Tamamlayıcı olarak Bildirişim Öğeleri "İstiklal Caddesinde Reklam ve Afiş Panoları ile İlgili Bir Araştırma", *1. Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu*, 15-16 Mayıs 1989 M.S.Ü., İstanbul, MSÜ Matbaası, 63-67.

ÖZBEK, M.Ö., 2007, *Fizik Mekan Kurgularının Sosyal İlişkiler Üzerinden Arnavutköy Yerleşimi Bütününde Mekan Dizimi (Space Syntax) Yöntemi İle İncelenmesi*, Doktora Tezi, M.S.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

ÖZDEŞ, G., 1998, *Türk Çarşıları*, Tepe Yayınları, Ankara, 975-521-166-1.

ÖZENDES, E., 2005, *Osmanlı'nın Son Başkenti İstanbul Geçmişten Fotoğraflar*, Yapı Yayınları, İstanbul, 975-7438-78-2.

ÖZER, Ö., 2006, *Yaya Hareketleri ve Mekan İlişkisi-Galata Bölgesi Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

ÖZKAL, A., 1990, *Şehirlerde Yaya Alanları ve Yayalaştırma*, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

ÖZKAN, Ü., 1998, *Konya Tarihi Kent Merkezinde Yayalaştırma-Koruma İlişkisinin Kurulması Üzerine Bir Araştırma*, Yüksek Lisans Tezi, A.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

ÖZŞULE, Z., 2005, *Geleneksel Yerleşimlerin Korunması Açısından Kültürel Peyzaj Değerlendirmesi: Mudanya Örneği*, Doktora Tezi, İ.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

ÖZŞULE, Z. ve ÇAĞLAYAN, A.Y., 2001, Kent Tasarımında İşaret Levhalarının Kullanımının İstanbul Tarihi Yarımada Örneğinde İrdelenmesi, *I. Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu*, 9-10-11 Mayıs 2001 İBB, İstanbul, İSTON, 381-399.

PAKDİL, F., 2001, Yaşlı ve Özürlüler İçin Kentsel Alanların Tasarımı, *I. Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu*, 9-10-11 Mayıs 2001 İBB, İstanbul, İSTON, 353-360.

PAKDİL, F. ve MANİSA, K., 2001, Uygur Kentli İhtiyaçları ve Kent Mobilyaları, *I. Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu*, 9-10-11 Mayıs 2001 İBB, İstanbul, İSTON, 153-169.

PEPONIS, J., WINEMAN, J., RASHID, M., KIM, S. and BAFNA, S., 1997, *On The Generation Of Linear Representations Of Spatial Configuration, Proceeding of the 1st International Space Syntax Symposium*, London, .

PETERS, C., 2007, *Location Essen City Retail 2007/2008*, EWG-Essen Economic Development Agency, Essen.

RAPOPORT, A., 1991, Pedestrian Streets Use: Culture and Perception, *Public Streets For Public Use*, (Ed: A.V. Moudon), Page: 80-91, Columbia University Press, New York, 0-231-07599-5.

PARDOE, J., 1835, *The Beauties Of The Bosphorus (1806-1862)*, George Virtue, London.

PARDOROKES, V., 1992, *Kentsel Mekan Tasarım İlkeleri ve Mimari Oluşuma Etkileri*, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

PERİNÇEK, V.S., 2003, *Kamusal Alan-Kamuya Açık Özel Mekan İlişkisinde Geçiş Bölgeleri*, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

PERVITITCH, J., 2003, *Istanbul In The Insurance Maps Of Jacques Pervititch*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

PPS, 2009a, *Project For Public Space*, http://www.pps.org/great_public_spaces/one?public_place_id=854, (Erişim Tarihi: 11 Kasım 2009).

PPS, 2009b, *Project For Public Space*, http://www.pps.org/great_public_spaces/one?public_place_id=78, (Erişim Tarihi: 11 Kasım 2009).

PROKAI, F.T., 1999, *Understanding Impacts of Pedestrian Friendly Streets in Urban Retail Areas*, Master Degree Thesis, The University of Guelph.

RELPH, E., 1976, *Place and Placelessness*, Pion Ltd., London, 085-0860-555.

RENDA, Y., 1996, Şehir ve Ulaşım, *Bilim Teknik Dergisi*, 349, 20-26.

ROBERTSON, K.A., 1994, *Pedestrian Malls and Skywalks*, Ashgate Publishing Lmt., Avebury, England, 1-85628-687-8.

RUBENSTEIN, H.M., 1992, *Pedestrian Malls, Streetscapes and Urban Space*, John Wiley&Sons, Inc., New York, 0-471-54680-1.

SARI, F., 2003, *Şehirselle Mekanda Biçim ve İşlev İlişkileri: İzmir Liman Bölgesi Kentsel Tasarım Yarışması Önerilerinin Mekan Sentaksı Yöntemi İle İncelenmesi*, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

SARIOZ, P., 1996, *Bir Zamanlar İstanbul*, İda İletişim Hizmetleri A.Ş., İstanbul, 975-7119-00-8.

SAYAR, Z., 1958, Beyazıt Meydanı'ndan Alacağımız Ders, *Arkitekt Mimarlık, Şehircilik ve Belediyecilik Dergisi*, Cilt No: 26 (291), 53-54.

SATO, M., 1992, *Community Design: Elements of Modern Environmental Landscape and Signage*, Graphic-Sha Publishing Co., Ltd., Tokyo.

SCHULZ-NORBERG, C., 1971, *Existence, Space and Architecture*, Praeger Publisher, California, 027-5781-208.

SEÇKİN, Ö.B., 1997, *Peyzaj Yapıları II*, İstanbul Üniversitesi Basımevi, İstanbul.

SEÇKİN, Y.Ç., 2004, *Tarihi Kentlerdeki Açık Mekanların Değişen Kullanımlarının Değerlendirilmesi: Amasya Örneği*, Doktora Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

SEMERÇİ, F., 2008, *Kentsel Tasarım Gereklilikleri Açısından Beyazıt Meydanı Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, Y.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

SENCER, M., 1989, *Toplumbilimlerinde Yöntem*, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul.

SEVİM, M., 2002, *Gravürlerle Türkiye*, T.C. Kültür Bakanlığı, Yayınlar Dairesi Başkanlığı, Ankara, 975171673X.

SIMOND, J.O., 1961, *Landscape Architecture*, 4th Ed., McGraw-Hill Book Co., New York, 0071461205.

SUHER, H., OCAKÇI, M., AKKAL, L.B. ve KARABAY, H., 1992, Kentiçi Ulaşımında Yayalaştırma ve Kentlileşme İlişkileri, 2. *Kent İçi Ulaşım Kongresi Bildiriler Kitabı*, 16-18 Aralık 1992 İ.T.Ü., İstanbul, Kardeşler Matbaa, 184-196.

ŞİŞMAN, E.E. ve ETLİ, B., 2007, Tekirdağ Kent Merkezindeki Yaya Bölgelerinin Belirlenmesi ve Projelendirilmesi, *Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi*, 4(3): 327-338.

ŞİŞMAN, E.E. ve YETİM, L., 2004, Tekirdağ Kentinde Donatı Elemanlarının Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdelenmesi, *Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi*, 5(1), 43-51.

TALLER-ARQUITECTURA, 2009, *Stroget Street*, <http://www.taller-arquitectura.com/blog/wpcontent/uploads/2008/08/danmarkstur-kobenhavn-stroget.jpg>, (Erişim Tarihi: 10 Aralık 2009).

TANMAN, M.B., 2003, Zeyneb Hanım Konağı, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 7, Sayfa: 549-550, Ana Basım A.Ş., İstanbul, 975-7306-06-1.

TAYŞI, E., 2006, *İstanbul Tarihi Yarımada Meydanlarının Oluşumunu Etkileyen Çevresel Faktörler ve Meydanların Mimari Kurgusu*, Yüksek Lisans Tezi, M.S.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

TDK, 2009, *Türk Dil Kurumu Büyük Sözlük*, <http://tdkterim.gov.tr/bts/>, (Ziyaret Tarihi: 6 Haziran 2009).

TEKLENBURG, J.A.F, TIMMERMANS, H.J.P. and WAGENBERG, A.F., 1993, Space Syntax: Standardised Integration Measures and Some Simulations, *Environment and Planning B: Planning and Design*, 20, 347-357.

TEZİŞ, S., 1994, *Şehir Merkezinde Yaya Alanları*, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

THOMSON, R.C., 2003, Bending The Axial Line: Smoothly Continuous Road Centre-Line Segments As A Basis For Road Network Analysis, *Proceeding of the 4th International Space Syntax Symposium*, London, 50 (1-10).

TOP, N., 1990, Bir Ulaşım Türü Olarak Yaya ve Yaya Mekanları Üzerine Düşünceler, *Planlama*, 90 (1-2), 52-55.

TRANCIK, R., 1986, *Finding Lost Space: Theories of Urban Design*, Van Nostrand Reinhold Co., Inc., New York, 0-442-28399-7.

TS, 1997, *Şehir İçi Yolları, Yaya Yolu ve Yaya Bölgeleri Tasarım Kuralları*, ICS: 93.080.30, TS: 12174/Mart 1997.

TURALI, M., 1995, *Kent ve Kent Mekanlarının Değerlendirilmesi*, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

- TUTAL, O., 1999, *Toplu Konut Alanlarında Biçimsel Yapının Mekan Dizimi Yöntemiyle Değerlendirilmesi: Eskişehir Örneği*, Doktora Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.
- TÜMER, G., 2007, İnsanlar, Kentler ve Meydanlar, *Mimarlık*, 44 (334), 22-28.
- TÜRKOĞLU, G., 1991, Vandalizm ve Kent Mobilyası, *1. Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu*, 15-16 Mayıs 1989 M.S.Ü., İstanbul, MSÜ Matbaası, 131-135.
- UNTERMANN, R.K., 1991, Can We Pedestrianize The Suburbs, *Public Streets For Public Use*, (Ed: A.V. Moudon), Part: 2-Page: 123-132, Columbia University Press, New York, 0-231-07599-5.
- UZ, V.E. ve KARAŞAHİN, M., 2004, Kent İçi Ulaşımında Bisiklet, *TMH-Türkiye Mühendislik Haberleri*, 429 (1), 41-46.
- UZUN, A., 2001, İstanbul Açık Alanlarında Su Donatılarının Kullanımı Üzerine Araştırmalar, *1. Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu*, 9-10-11 Mayıs 2001 İBB, İstanbul, İSTON, 323-336.
- ÜRGENÇ, S.İ., 1998, *Genel Plantasyon ve Ağaçlandırma Tekniği*, İstanbul Üniversitesi Rektörlük Yayını, 2. Baskı, İstanbul.
- YALVAÇ, M., 2009, *Kentsel Yaya Hareketi Devamlılığında Yaya Geçitleri*, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.
- YAVAŞ, D., Seyyid Hasan Paşa Külliyesi, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt: 6, Sayfa: 543-544, Ana Basım A.Ş., İstanbul, 975-7306-06-1.
- YEŞİLKAYA, N., 2007, 19. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul Beyazıt Meydanı ve Kentsel Mekana Yönelik Tasarım İzleri: Aks, Arkad, Yapı Yüzü, *Mimarlık*, 44 (334), 35-39.
- YILDIRIM, A., 2007, *İstanbul'da Yayalaştırma Projelerinin Farklı Kullanıcı Grupları Üzerinde Yarattığı Etkilerin Karşılaştırmalı Analizi*, Yüksek Lisans Tezi, Y.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.
- YILDIZ, A., 2007, *Tarihsel Birikime Sahip Kentsel Açık Alanların Dinamizmi-İstanbul Kent Örneği: Beyazıt Meydanı, Sultanahmet Meydanı ve Taksim Meydanı*, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.
- YILDIZ, D. ve ŞENER, H., 2006, Binalarla Tanımlı Dış Mekanların Kullanım Değeri Analiz Modeli, *İTÜ Dergisi/a Mimarlık, Planlama, Tasarım*, 5(1), 115-127.
- YILDIZCI, A.C., 2001, Kent Mobilyaları Kavramı ve İstanbul'daki Kent Mobilyalarının İrdelenmesi, *1. Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu*, 9-10-11 Mayıs 2001 İBB, İstanbul, İSTON, 29-40.

YÜCEL, F., 2006, Kamusal Açık Mekanlarda Donatı Elemanlarının Kullanımı, *Ege Mimarlık*, 4(59), 26-29.

YÜKSEL, İ.A., 1983, *Osmanlı Mimarisinde II. Bayezid Yavuz Selim Devri*, İstanbul Fetih Cemiyeti Yayınları, İstanbul.

WALTERS, 2009, *London Street*, http://images.google.com.tr/imgres?imgurl=http://s0.geograph.org.uk/photos/11/32/113209_914ee3a8.jpg&imgrefurl=http://www.geograph.org.uk/photo/113209&usg=__2Usry95rrer04LoDipYNjk=&h=640&w=480&sz=206&hl=tr&start=2&um=1&itbs=1&tbnid=MRNvYxnR7r2oHM:&tbnh=137&tbnw=103&prev=/images%3Fq%3Dlondon%2Bstreet%2BNorwich%26hl%3Dtr%26rlz%3D1T4ADRA_trTR334TR336%26sa%3DG%26um%3D1, (Erişim Tarihi: 10 Aralık 2009).

WEBER, M., 2003, *Şehir Modern Kentin Oluşumu*, Çev: M. Ceylan, Bakış Yayınları, İstanbul, 975692015-7.

WHYTE, W., 1980, *The Social Life of Small Urban Space*, The Conservation Foundatin, Washington, 0891640576.

WINETT, R.A., 1991, Empiricist-positivist Theories of Environment and Behavior: New Directions for Multilevel Frameworks, *Advances in Environment, Behavior and Design*, Part:2, Page: 29-58, (Ed: E. Zube&G.Moore), Plenum Press, New York, 0-306-42509-2.

ZAFER, B., 1998, Aydın Germencik Belediyesi Yaya Bölgesi Tasarımı Üzerine Bir Araştırma, *Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 7 (26), 27-30.

ZUCKER, P., 1959, *Town and Square*, Colombia University Press, New York.

EK: ANKET FORMU

Bu anket, İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü'nde yürütülen “Yaya Bölgelerinde Kullanım Analizi Üzerine Bir Araştırma: Beyazıt Meydanı ve Çevresi Örneği” konulu bilimsel araştırmaya veri toplamak amacıyla yapılmaktadır. Anketten elde edilen veriler gizli tutulacaktır.

Anket No:

Tarih:

BÖLÜM 1: KULLANIMLAR

1. Alanı hangi amaçla kullanıyorsunuz? (En çok üç tercih)

- | | | | |
|---|--|---|---|
| ¹ <input type="checkbox"/> Geçiş alanı | ³ <input type="checkbox"/> İş | ⁵ <input type="checkbox"/> Turizm | ⁷ <input type="checkbox"/> Alışveriş |
| ² <input type="checkbox"/> Eğitim | ⁴ <input type="checkbox"/> İbadet | ⁶ <input type="checkbox"/> Dinlenme/eğl. | ⁸ <input type="checkbox"/> Buluşma noktası |

2. Alanı tercih etmenizin en önemli nedeni nedir? (En çok üç tercih)

- | | |
|--|--|
| ¹ <input type="checkbox"/> Yakın oluşu (ev, iş, vb.) | ⁵ <input type="checkbox"/> Hareketli ve eğlenceli ortamı |
| ² <input type="checkbox"/> Ulaşım kolaylığı | ⁶ <input type="checkbox"/> Bakımlı oluşu |
| ³ <input type="checkbox"/> Aışkanlık | ⁷ <input type="checkbox"/> İçerdiği fonksiyonlar ve donatılar |
| ⁴ <input type="checkbox"/> Tarihi niteliği ve mekansal özelliği | ⁸ <input type="checkbox"/> Nedensiz/rastlantı |

3. Alanı haftanın hangi günleri kullanıyorsunuz?

- | | | | |
|---|--|---|--|
| ¹ <input type="checkbox"/> Hafta içi | ² <input type="checkbox"/> Hafta sonu | ³ <input type="checkbox"/> Her zaman | ⁴ <input type="checkbox"/> Değişken |
|---|--|---|--|

4. Günün en çok hangi saatlerinde alanda bulunuyorsunuz? (En çok üç tercih)

- | | | | |
|---|---|---|---|
| ¹ <input type="checkbox"/> 06:00-08:00 | ³ <input type="checkbox"/> 10:00-12:00 | ⁵ <input type="checkbox"/> 14:00-16:00 | ⁷ <input type="checkbox"/> 18:00-20:00 |
| ² <input type="checkbox"/> 08:00-10:00 | ⁴ <input type="checkbox"/> 12:00-14:00 | ⁶ <input type="checkbox"/> 16:00-18:00 | ⁸ <input type="checkbox"/> 20:00'den sonra |

5. Alanda yaklaşık olarak ne kadar zaman geçiriyorsunuz?

- | | | | |
|--|--|--|---|
| ¹ <input type="checkbox"/> 1 saatten az | ² <input type="checkbox"/> 1-2 saat arası | ³ <input type="checkbox"/> 2-4 saat arası | ⁴ <input type="checkbox"/> 4 saatten fazla |
|--|--|--|---|

6. Alana ne sıklıkla geliyorsunuz?

- | | |
|--|---|
| ¹ <input type="checkbox"/> İlk defa | ⁴ <input type="checkbox"/> Haftada bir kez |
| ² <input type="checkbox"/> Hemen her gün | ⁵ <input type="checkbox"/> Ayda birkaç kez |
| ³ <input type="checkbox"/> Haftada birkaç kez | ⁶ <input type="checkbox"/> Çok nadir |

7. Alanda en çok hangi aktiviteleri yaparsınız? (En çok beş tercih)

- | | | | |
|---|---|--|--|
| ¹ <input type="checkbox"/> Yürüme/geçiş | ⁵ <input type="checkbox"/> Yeme/içme | ⁹ <input type="checkbox"/> Fotoğraf çekme | ¹³ <input type="checkbox"/> Kuş yemleme |
| ² <input type="checkbox"/> Oturma/dinlenme | ⁶ <input type="checkbox"/> Alışveriş | ¹⁰ <input type="checkbox"/> Gazete/kitap okum | ¹⁴ <input type="checkbox"/> Tören yapma |
| ³ <input type="checkbox"/> Sohbet etme | ⁷ <input type="checkbox"/> Oyun/spor | ¹¹ <input type="checkbox"/> Müzik dinleme | ¹⁵ <input type="checkbox"/> Kutlama/gösteri yapma |
| ⁴ <input type="checkbox"/> Bekleme | ⁸ <input type="checkbox"/> Gezme/görme | ¹² <input type="checkbox"/> Resim yapma | ¹⁶ <input type="checkbox"/> Diğer |

8. Alan gerçekleştirmek istediğiniz kullanımlar için yeterli buluyor musunuz? Evet Hayır**9. Alanda sizce hangi fonksiyonlar bulunmalı? (En çok üç tercih)** Dinlenme alanı Spor/oyun alanı Yeşil alan Restoran/kafe/çay bahçesi Su ögesi Çok amaçlı merkez (danışma, ilk yardım, telefon, güvenlik birimleri vb.) Açık hava gösteri alanı Otopark Açık hava sergi alanı**BÖLÜM 2: DONATILAR****10. Alanda yeterince donatı elemanı (oturma bankları, aydınlatma elemanları, çöp kutuları, vb.) var mı?** Evet Hayır**11. Mevcut donatı elemanları kullanılış ve yer açısından uygun mu?** Evet Hayır**12. Aşağıdaki donatı elemanlarından sizce hangileri alanda bulunmalı? (En çok beş tercih)** Oturma bankı Satış birimi (büfe, stand, vb.) Gölge elemanı(pergola, vb.) Telefon kulübesi Havuz Yol işareti/yönlendirici levha Çeşme Bilgi panosu Plastik obje (heykel, sanat objesi, vb.) Elektronik ekran Aydınlatma elemanı Saat Çöp kutusu Tuvalet Çiçeklik Diğer**BÖLÜM 3: ULAŞIM****13. Buraya genellikle hangi vasıtalarla geliyorsunuz?** Yaya Özel otomobil Otobüs/minibüs Taksi Servis Tramvay/metro Motosiklet/bisiklet Diğer**14. Özel araçla geldiğinizde nereye park ediyorsunuz?** Otopark Diğer Kaldırım/sokak araları

15. Buraya gelirken yaşadığınız ulaşım problemleri nelerdir? (En çok üç tercih)

- ¹ Trafik yoğunluğu ⁵ Araçların az sayıda ve kalabalık oluşu
² Ulaşım mesafesi ⁶ Yolların bozukluğu
³ Vasıta beklemek ⁷ Otopark yetersizliği
⁴ Birden çok araç değiştirmek ⁸ Diğer

16. Özel ve kamu araçlarının alana her saatte girmesi sizce doğru mu?

- ¹ Evet ² Hayır

17. Doğru bulmuyorsanız özel/kamu araçlarının hangi saatlerde girmesini istersiniz? (En çok iki tercih)

- ¹ 06:00'dan önce ³ 08:00-10:00 ⁵ 20:00-22:00 ⁷ Fark etmez
² 06:00-08:00 ⁴ 18:00-20:00 ⁶ 22:00-24:00 ⁸ Diğer

18. Yakın çevre ile alan arasındaki yaya ulaşımı yeterli mi?

- ¹ Evet ² Hayır

19. Alanda ulaşmak istediğiniz noktalara rahat ulaşabiliyor musunuz?

- ¹ Evet ² Hayır

20. Sizce alandaki döşeme malzemesi yaya hareketini olumsuz yönde etkiliyor mu?

- ¹ Evet ² Hayır

BÖLÜM 4: GENEL**21. Alanın şu anki genel durumundan memnun musunuz?**

- ¹ Evet ² Hayır

22. Memnun değilseniz alanda sizi rahatsız eden unsurlar nelerdir? (En çok üç tercih)

- ¹ Kirlilik ³ Kalabalık ⁵ Güvenlik ⁷ Diğer
² Gürültü ⁴ Bakımsızlık ⁶ İşportacı/seyyar satıcı

23. Alanın imajıyla ilgili aşağıdakilerden hangilerini söyleyebilirsiniz? (En çok üç tercih)

- ¹ Tarihi doku etkisi kuvvetli ⁷ Tarihi doku etkisi zayıf
² Mekan etkisi kuvvetli ⁸ Mekan etkisi zayıf
³ Bağlantı noktası etkisi kuvvetli ⁹ Bağlantı noktası etkisi zayıf
⁴ Eski doku ile yeni doku uyumlu ¹⁰ Eski doku ile yeni doku uyumsuz
⁵ Yapılacak aktivite sayısı fazla ¹¹ Yapılacak aktivite sayısı az
⁶ Canlı ve dinamik ¹² Monoton

BÖLÜM 5: SOSYO-EKONOMİK YAPI**24. Cinsiyetiniz?** Kadın Erkek**25. Kaç yaşındasınız?** 16-30 31-45 46-60 61 ve üstü**26. Eğitim durumunuz?** Okur-yazar değil Lise mezunu Okur-yazar Üniversite devam İlkokul mezunu Üniversite mezunu Ortaokul/ilköğretim mezunu Master/doktora mezunu**27. Mesleğiniz?** Öğrenci Memur Serbest meslek Ev hanımı Öğretim üyesi İşçi Emekli İşsiz Diğer**28. Aylık ortalama geliriniz?** 0-500 TL 501-1000 TL 1001-3000 TL 3000 TL'den <**29. Kaç yıldır İstanbul'da yaşıyorsunuz?** Misafir olarak bulunuyorum 6-10 yıl 16-20 yıl 1 yıldan az 1-5 yıl 11-15 yıl 20 yıldan uzun

Araştırmaya yaptığınız katkı ve yardımlardan dolayı teşekkür ederiz.

ÖZGEÇMİŞ

Beyza ÇERMİKLİ, 14 Şubat 1983 yılında İstanbul'da doğmuştur. 1989-1994 yılları arasında Nilüfer Hatun İlköğretim Okulu'nda ilköğretim eğitimi almıştır. Ortaöğretim ve lise hayatına 1994-2001 yılları arasında Vefa Anadolu Lisesi'nde devam etmiştir. 2001 yılında İ.Ü. Orman Fakültesi Orman Mühendisliği Bölümü'nde eğitime başlamıştır. 2003 yılında İ.Ü. Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü'nden de ders almaya başlayarak Çift Anadal Programına kayıt olmuştur. 2005 yılında Orman Mühendisliği, 2007 yılında Peyzaj Mimarlığı Bölümü'nden mezun olmuştur.

2007 yılından itibaren İ.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Programı Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı'nda yüksek lisans yapmaktadır. İstanbul'da ikamet etmekte, iyi derecede İngilizce bilmekte, MS Office uygulamaları ve Autocad çizim programı kullanmaktadır.