

**ESKİŞEHİR KENT MERKEZİNDE YAYA MEKANLARININ KENTSEL  
TASARIM AÇISINDAN İRDELENMESİ**

**Zeynep KURT**

**Bartın Üniversitesi  
Fen Bilimleri Enstitüsü  
Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalında  
Yüksek Lisans Tezi  
Olarak Hazırlanmıştır**

**BARTIN  
Temmuz 2010**

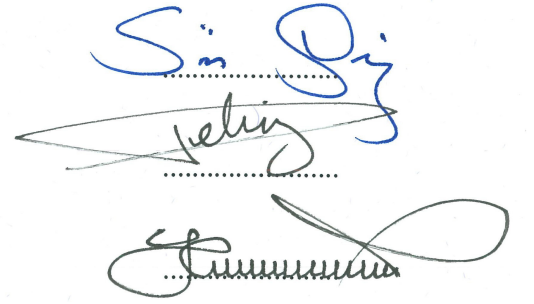
**KABUL:**

Zeynep KURT tarafından hazırlanan “ESKİŞEHİR KENT MERKEZİNDE YAYA MEKANLARININ KENTSEL TASARIM AÇISINDAN İRDELENMESİ” başlıklı bu çalışma jürimiz tarafından değerlendirilerek, Bartın Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalında Yüksek Lisans Tezi olarak oybirliğiyle kabul edilmiştir.01/07/2010

Başkan: Prof. Dr. Sümer GÜLEZ (BÜ)

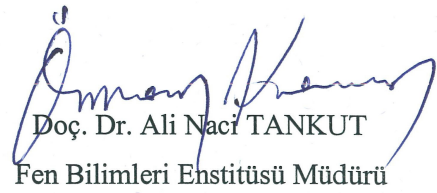
Üye: Yrd. Doç. Dr. Pelin GÖKGÜR (MSGSÜ)

Üye: Yrd. Doç. Dr. Selma ÇELİKAY (BÜ)  
(Tez Danışmanı)



**ONAY:**

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım. (...../...../2010)



Doç. Dr. Ali Naci TANKUT  
Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürü

*Bu tezdeki tüm bilgilerin akademik kurullara ve etik ilkelere uygun olarak elde edildiğini ve sunulduğunu; ayrıca bu kuralların ve ilkelerin gerektirdiği şekilde, bu çalışmadan kaynaklanmayan bütün atıfları yaptığımı beyan ederim.”*

Zeynep KURT



## **ÖZET**

**Yüksek Lisans Tezi**

### **ESKİŞEHİR KENT MERKEZİNDE YAYA MEKANLARININ KENTSEL TASARIM AÇISINDAN İRDELENMESİ**

**Zeynep KURT**

**Bartın Üniversitesi**

**Fen Bilimleri Enstitüsü**

**Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı**

**Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Selma ÇELİKAY**

**Temmuz 2010, 91 sayfa**

Kentlerin gelişme ve büyüme süreçlerinin hızı, çarpık yapılaşma ve buna bağlı sayısız altyapı, ulaşım, görsel ve çevre kirliliği gibi sorunları da beraberinde getirmiş ve insanların sağlıklı ve huzurlu yaşama olan ihtiyaçları daha da artmıştır. Bu bağlamda yaşanılır kentsel çevreler önem kazanmıştır.

Yaşanılabilir bir çevre için her ölçekteki kentsel planlama ve kentsel tasarım süreçlerinin gereği kaçınılmazdır. Uyumlu, dengeli ve algılanabilir bir çevre organizasyonu ise kamusal alanların ve yaya mekanlarının başarılı bir şekilde planlama, tasarım ve uygulama süreçleriyle gerçekleştirilir.

Kamusal alanlar, kentlilerin toplumsallaşma ve sosyalleşme alanlarıdır ve faaliyet gösterdikleri, birbirleriyle ilişki kurdukları alanlardır. Sürekli kullanım halinde olan bu kamusal alanların ekonomik ve sosyal yaşama uygun, kullanıcıların kendilerini rahat ve güvende hissettikleri, isteklerine cevap verebilen bir yaşam ortamı olması sağlanmalıdır.

## ÖZET (devam ediyor)

“Eskişehir Kent Merkezinde Yaya Mekanlarının Kentsel Tasarım Açısından İrdelenmesi” başlıklı bu tezde Eskişehir kent merkezindeki yaya mekanlarının mevcut durumunun belirlenmesi ve kentsel tasarım açısından irdelenmesi amaçlanmıştır. Bu amaç ile çalışma alanında yapılan zonlamayla belirlenen üç zon üzerinde kentsel imaj analizi yapılmış, Kevin Lynch’in belirlediği görsel algılama kriterlerine göre ve dış mekan tasarım ilkelerine göre kent merkezindeki yaya mekanları irdelenmiştir.

Bu irdelemeler sonucunda Eskişehir kent merkezindeki yaya mekanlarının görsel algılama açısından okunabilirliği olan, alana özgü bir kimlik oluşturan kent öğeleriyle düzenlenmiş olduğu, kentsel kalite, görsel uyum, yaya güvenliği ve konforu açısından başarılı uygulamaların yapılmış olduğu belirlenmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Kamusal alan, yaya mekanları, Kevin Lynch, Eskişehir kent merkezi.

**Bilim Kodu** : 502.11.01

## **ABSTRACT**

**M. Sc. Thesis**

### **EVALUATION OF PEDESTRIAN AREAS IN THE CITY CENTER OF ESKİŞEHİR WITH THE URBAN DESIGN ASPECT**

**Zeynep KURT**

**Bartın University**

**Graduate School of Natural and Applied Sciences**

**Department of Landscape Architecture**

**Thesis Advisor: Asst. Prof. Dr. Selma ÇELİKİYAY**

**July 2010, 91 pages**

Increasing visual and physical pollution of environment due to rapid urbanization people in the cities have needed to live in healthy and safety built environment. Therefore, livable urban environment is of importance.

It is necessary that urban planning and urban design process considering community life are essential for livable environment. Harmonic, balanced and perceptible environmental organization can be realized by means of successful planning, design and application process of public spaces and pedestrian areas.

Public spaces are social activity areas in which individuals contact with each other. These spaces should be living areas suitable for economic and social structure of the community and places in which people feel safe themselves.

In this study with the topic of “Evaluation of Pedestrian Areas in the City Center of Eskişehir With the Urban Design Aspect”, current conditions of public spaces and

## **ABSTRACT (continued)**

pedestrian areas were determined and evaluated with the urban design aspect. Three zones were selected by means of zoning in the city center. Urban image analysis in accordance with Kevin Lynch's approach regarding visual perception of the city was made in pedestrian areas.

At the result of investigation and evaluation of pedestrian areas in the city center, it was determined that pedestrian areas have visual and aesthetical quality, safety and comfortable urban furnitures, attractive landmarks which create urban quality and urban identity.

**Key Words** : City center of Eskişehir, Kevin Lynch, pedestrian areas, public space.

**Science Code** : 502.11.01



## TEŞEKKÜR

Tez çalışmam boyunca fikir ve görüşlerini paylaşan, her aşamada bana yardımcı olan değerli hocam, tez danışmanım Yrd. Doç. Dr. Selma Çelikyay'a teşekkürlerimi sunarım.

Tez jürime katılan hocam, sayın Prof. Dr. Sümer Gülez'e, sayın Yrd. Doç. Dr. Pelin Gökğür'e teşekkür ederim.

Tüm tez çalışmamda bana yardım eden değerli arkadaşlarım Peyzaj Mimarı Zeynep Turhan'a, Peyzaj Mimarı Asiye Gözen Çaylak'a, Endüstriyel Elektronik Teknikeri Berna Makar'a, Bilgisayar Teknikeri Davut IŞIK'a ve Şaban Yanık'a çok teşekkür ederim.

Tüm tez çalışmam süresince maddi ve manevi desteğini eksik etmeyen annem Kamile Kurt'a, canım kardeşim Oğuzhan Kurt'a sonsuz saygı ve sevgilerimi sunarım. Beni erken bırakan babam İhsan Kurt'un anısına.



## İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
KABUL.....	ii
ÖZET.....	iii
ABSTRACT.....	v
TEŞEKKÜR.....	vii
İÇİNDEKİLER.....	ix
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	xiii
SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ.....	xvii
BÖLÜM 1 GİRİŞ.....	1
1.1 ARAŞTIRMANIN AMACI.....	2
1.2 ARAŞTIRMANIN KAPSAMI.....	2
BÖLÜM 2 KURAMSAL TEMELLER.....	5
2.1 KENT VE KENTSEL MEKAN.....	5
2.1.1 Kent Kavramı.....	5
2.1.2 Kentsel Mekan.....	6
2.1.3 Kentsel Mekan - Kullanıcı İlişkisi.....	9
2.1.3.1 Kullanıcının Kentsel Mekan Algısı.....	10
2.1.3.2 Kullanıcı Gereksinimleri.....	12
2.2 KAMUSAL ALAN VE KENTSEL TASARIM .....	13
2.2.1 Kamusal Alan.....	13
2.2.2 Kentsel Tasarım Kavramı.....	14
2.2.3 Kentsel İmaj Analizi ve Kevin Lynch'in Kent Öğeleri.....	15
2.2.4 Kentsel Dış Mekan Tasarım İlkeleri.....	17
2.2.5 Tasarım Rehberleri.....	18
2.3 KENTSEL YAYA MEKANLARI.....	19
2.3.1 Yaya Bölgesi.....	19
2.3.2 Yaya Yolları.....	21

## İÇİNDEKİLER (devam ediyor)

2.3.3 Meydanlar.....	23
2.3.4 Yaya Mekanlarındaki Kent Donatıları.....	24
2.3.4.1 Aydınlatma Elemanları.....	25
2.3.4.2 Yön, İşaret ve Bildirişim Panoları.....	26
2.3.4.3 Oturma Elemanları.....	27
2.3.4.4 Çöp Kutuları.....	28
2.3.4.5 Sınırlama Elemanları.....	29
2.3.4.6 Estetik Objeler.....	30
2.3.4.7 Su Ögeleri.....	30
2.3.4.8 Büfe ve ATM.....	31
2.3.5 Yaya Mekanlarının Bitkilendirilmesi.....	32
BÖLÜM 3 MATERYAL VE YÖNTEM.....	35
3.1 MATERYAL.....	35
3.2 YÖNTEM .....	36
BÖLÜM 4 BULGULAR.....	39
4.1 ESKİŞEHİR'İN KONUMU VE DOĞAL YAPISI .....	39
4.2 ESKİŞEHİR'İN SOSYO-KÜLTÜREL VE EKONOMİK YAPISI.....	42
4.2.1 Nüfus .....	42
4.2.2 Eğitim Durumu.....	43
4.2.3 Ekonomik Yapısı.....	43
4.3 ÇALIŞMA ALANI - ESKİŞEHİR KENT MERKEZİ.....	43
4.4 ESKİŞEHİR KENT MERKEZİNİN ULAŞIM ŞEMASI.....	45
4.5 ESKİŞEHİR KENT MERKEZİNDEKİ YAYA MEKANLARININ İMAJ ANALİZİ.....	49
4.5.1 İmaj Analizi.....	49
4.5.1.1 Yollar ve Bağlantılar.....	51
4.5.1.2 Sınırlar.....	56
4.5.1.3 Bölgeler.....	57
4.5.1.4 Odaklar.....	59
4.5.1.5 Landmarklar.....	62

## İÇİNDEKİLER (devam ediyor)

4.5.2 Eskişehir Kent Merkezinde Yaya Mekanlarında Kullanılan Kent Donatıları.....	67
BÖLÜM 5 SONUÇ VE DEĞERLENDİRME.....	79
5.1 ESKİŞEHİR KENT MERKEZİNDEKİ YAYA MEKANLARININ KEVIN LYNCH'İN BEŞ KENT ÖĞESİNE GÖRE DEĞERLENDİRİLMESİ	80
5.2 ESKİŞEHİR KENT MERKEZİNDEKİ YAYA MEKANLARINDA KULLANILAN KENT DONATILARININ DEĞERLENDİRİLMESİ.....	81
KAYNAKLAR .....	83
BİBLİYOGRAFYA.....	91
ÖZGEÇMİŞ .....	93



## ŞEKİLLER DİZİNİ

<u>No</u>	<u>Sayfa</u>
3.1 Çalışma akış diyagramı.....	37
4.1 Eskişehir'in Türkiye'deki konumu.....	38
4.2 Kentin merkezinin genel görünüşü.....	44
4.3 Eskişehir kent merkezindeki çalışma alanı.....	44
4.4 Eskişehir kent merkezinde çalışma alanındaki zonlar.....	45
4.5 Eskişehir kent içi ana ulaşım planı.....	46
4.6 Kent merkezi .....	47
4.7 Tramvay, araç ve yaya yolu.....	47
4.8 Reşadiye Cami önü.....	48
4.9 Tramvay bekleme ve durak yeri.....	48
4.10 Eskişehir kent merkezi 1. Zon İmaj Analizi Haritası.....	49
4.11 Eskişehir kent merkezi 2. Zon İmaj Analizi Haritası.....	50
4.12 Eskişehir kent merkezi 3. Zon İmaj Analizi Haritası.....	50
4.13 İki Eylül köprüsü.....	51
4.14 Hamamyolu Caddesi.....	52
4.15 Reşadiye Cami etrafı.....	52
4.16 Taşbaşı Çarşısı'nın önündeki yaya mekanı.....	53
4.17 Hamamyolu Caddesi.....	53
4.18 Kent merkezinde renkli çiçek uygulaması.....	54
4.19 Kent merkezinde araç trafiğine kapalı bir alan.....	54
4.20 Porsuk Çayı. ....	55
4.21 Porsuk çayı kenarında yaya yolu.....	55
4.22 Porsuk çayı kenarı yürüyüş ve araç yolu.....	56
4.23 Binaların oluşturduğu sınırlar.....	56
4.24 Eskişehir Valilik Binası.....	57
4.25 Kuyumcular Çarşısı etrafı.....	57
4.26 Eskişehir Büyükşehir Belediye Binası.....	58
4.27 Reşadiye Cami arka bahçesi.....	58

## ŞEKİLLER DİZİNİ (devam ediyor)

4.28 Tepebaşı Belediye Binası ve çevresindeki yaya bölgesi.....	59
4.29 Odak noktası, İki Eylül ve Öğretmenler Caddesi.....	59
4.30 Hamamyolu Caddesi'nde bir meydan.....	60
4.31 Hamamyolu Caddesinde su ögesi.....	60
4.32 Eskişehir Valiliği'ndeki anıtsal öge.....	61
4.33 Eskişehir Valiliği önü.....	61
4.34 Eskişehir Valiliği Meydanında bir plastik öge.....	62
4.35 Porsuk Çayı kenarında landmark niteliğindeki bir heykel.....	63
4.36 İki Eylül Caddesi toplanma alanı.....	63
4.37 Çukur Çarşı'da bulunan landmark.....	64
4.38 Kuyumcular Çarşısı önü.....	64
4.39 Porsuk Bulvarı.....	65
4.40 İki Eylül Köprüsü'nde landmark niteliğindeki bir heykel.....	65
4.41 İki Eylül Köprüsü eski ve yeni durumu.....	66
4.42 Atatürk Köprüsü eski ve yeni durumu.....	67
4.43 Yapım atölyeleri.....	68
4.44 Tramvay Durağı.....	68
4.45 Belediye Binası önü meydanı ve Porsuk Çayı taşımacılığı.....	69
4.46 Porsuk Çayı'ndaki gezi teknelerinden biri.....	69
4.47 Çukur Çarşı. ....	70
4.48 Porsuk Çayı ve çevresinden gece görünümü.....	70
4.49 Eskişehir'in Tarihi Camileri.....	71
4.50 Çöp kutusu. ....	71
4.51 Katı atık kutusu.....	72
4.52 Oturma elemanı.....	72
4.53 Ahşap malzemeden tasarlanan oturma elemanı.....	73
4.54 İlan panosu. ....	73
4.55 İşaret levhası.....	74
4.56 Döşeme farklılıklarıyla alan ayırma.....	74
4.57 Renkli döşeme uygulaması.....	75
4.58 Engelli için rampa.....	75
4.59 Engelliler için köprü.....	76



## ŞEKİLLER DİZİNİ (devam ediyor)

4.60 Kent merkezinde renkli çiçek uygulaması.....	76
4.61 Kent merkezinde bulunan ATM.....	77
4.62 Kent merkezinde bulunan bir büfe.....	77
4.63 Belediye Binası çevresindeki ATM.....	78



## SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

**EGO** : Elektrik, Gaz Otobüs İşletmesi.

**TDK** : Türk Dil Kurumu.

**TÜİK** : Türkiye İstatistik Kurumu.



## BÖLÜM 1

### GİRİŞ

Kamusal alanlar, herkes tarafından kullanılan kentin birer parçalarıdır. Bu alanlar öncelikle hareketlilik ve erişimin için kullanılırken aynı zamanda resmi toplumsal olaylar için de kullanılmaktadırlar. Kamusal alanların devamlılığını sağlamak için yayalaştırma yoluyla, araç trafiğiyle parçalanan alanlar kullanılır hale getirilmekte ve kentlinin yaşam kalitesine katkıda bulunan, deneyim ve öğrenme alanları olarak tasarlanmaktadır. Bu alanlar yoğun aktivite alanları olarak, mekana canlılık verirken, kentliye çeşitli fırsatlar sunmaktadırlar.

Kentsel tasarımda kentin kişiliğini kazanabilmesi için kentin parçası veya bütünü alanında yapılacak her planlamada kullanıcı ve mekan ilişkisi göz önünde bulundurularak çözümler üretilmelidir. Var olan mekanlar iyi analiz edilmeli ve yeni oluşturulacak mekanlar için bütünlük düşünülerek, kullanılan mekanlar arası ilişkiler kurulmalı ve kullanıcıya sunulmalıdır.

Kentler insanların barınma, eğitim, sağlık, ticaret, kültür gibi gereksinimlerini karşılayan yapıların yanı sıra spor, eğlence, genelde rekreasyon gereksinimlerini karşılamak üzere açık ve yeşil alanların varlığı ile kimlik ve kalite kazanırlar (Bakan ve Konuk 1987).

Kentlerin kurulmasından, büyümesine ve hatta metropol yapılar kazanmasına kadar olan her aşamada ulaşımın öncelikli bir rolü ve önemi vardır. Bu nedenle kentsel ulaşım sistemi, kent bütünlüğünde söz konusu olacak, ekonomik, sosyal ve hatta siyasi tüm hizmet ve etkinlikler bakımından önem taşır. Her ne kadar bugün asıl önemli 'yollar'ın 'bilgi ve iletişim yolları' olduğu sürekli vurgulanmakta ise de geleceğin yaşamının tümüyle kentleşmiş mekanlarda olacağı varsayımı yolların önemini giderek artırmaktadır (EGO 1994).

Planlı gelişen kentlerde kentin iskeletini ve gelişim yönünü belirleyen yollar ve geniş bulvarların ana işlevi yaya ve taşıt hareketlerinin rahat, konforlu, kolay ve güvenli olmasıdır. Yollar çeşitli kentsel kullanım biçimlerini birbirine bağlama ve ayrıca kentsel alanlarla kırsal alanların bağlantısını kurma görevi de yapar (Söğüt 2005).

Kentsel mekanlarda insanların sağlıklı ve mutlu yaşayabilmeleri için kent içindeki birebir kullanacakları öğelerle ilişkilerinin iyi sağlanması gerekmektedir. Kentsel tasarımda biçimsel, yapısal ve renksel öğeler, kullanıcıların daha kolay algılayabilmeleri ve rahat kullanabilmeleri açısından büyük öneme sahiptir.

### **1.1 ARAŞTIRMANIN AMACI**

TÜİK (2010)'e göre 741736 toplam nüfuslu, 40502 üniversite öğrencisi nüfusuna sahip olan Eskişehir kentinin merkezindeki kamusal alanlarda değişim ve gelişim gözlenmektedir. Özellikle kent merkezindeki kamusal alanlar gerek kentlinin gerek öğrenci nüfusunun kullanımı açısından önem kazanmaktadır.

Eskişehir'de kamusal alanlarda kentsel yenileme projeleriyle yaya bölgeleri oluşturulmuştur. Oluşturulan bu alanlar kullanıcı yoğunluğu doğrultusunda planlanmıştır. Tasarım açısından şehir planlamasının önemini vurgulayabilecek karakter ortaya sergilediği ve bir Avrupa kenti olma yolunda ilerlediği için Eskişehir kent merkezi çalışma alanı olarak ele alınmıştır.

Bu bilgiler doğrultusunda çalışmanın amacı; Eskişehir kent merkezindeki yaya mekanlarının mevcut durumunun belirlenmesi ve kentsel tasarım açısından irdelenmesidir. Bu amaç ile Eskişehir kent merkezindeki kamusal alanlar ve yaya mekanları ile ilgili elde edilen haritaların uygunluğu gözlemlenmiş ve kent merkezindeki kamusal alanlar elde edilen haritalar ve fotoğraflarla irdelenmiştir.

### **1.2 ARAŞTIRMANIN KAPSAMI**

Bu çalışma beş bölümden oluşmuştur. Birinci bölümde tez konusu hakkında özet şeklinde bir giriş yapılarak araştırmanın amacı ve kapsamı ele alınmaktadır.

İkinci bölümde kuramsal temeller başlığı altında araştırmanın literatürdeki yeri üç kısımda incelenmektedir. İlk olarak araştırmanın temelini oluşturan kent, kentsel mekan; ikinci kısımda kamusal alan ve kentsel tasarım kavramları ele alınarak, dış mekanla olan ilişkileri incelenmiştir. Üçüncü kısımda araştırmanın odak noktasını oluşturan kentsel yaya mekanları başlığı altında yaya bölgesi, yaya yolları, meydanlar ve kent donatıları ile yaya mekanı bitkilendirmesi ele alınmıştır.

Üçüncü bölümde araştırmanın materyal ve yöntemi ele alınmaktadır. Materyal kısmında Eskişehir'in Tepebaşı ve Odunpazarı ilçelerine ait 1/1000 ölçekli imar planı paftaları ile elde edilen her türlü literatür bilgisi ve fotoğraflar kullanılmıştır. Araştırmanın yöntem kısmında çalışma alanı belirlenerek toplanan veriler ve alana ilişkin gözlemler doğrultusunda elde edilen bulgularla alana ilişkin analiz yapılarak sonuç kısmı oluşturulmuştur.

Dördüncü bölümde bulgular başlığı altında Eskişehir'in konumu, şehir ile ilgili morfolojik özellikler hakkında bilgiler ve kent merkezinin var olan ulaşım şeması verilmiş ve kent merkezi içinde belirlenen üç zonda yapılan çalışmalar ele alınarak bu alanlarda imaj analizi yapılmıştır.

Beşinci sonuç bölümünde ise Eskişehir kent merkezindeki yaya mekanları uygulamalarının genel bir değerlendirmesi yapılarak bu uygulamaların Eskişehir'i bir Avrupa şehri seviyesine çıkarmış olduğu saptanmıştır.





## BÖLÜM 2

### KURAMSAL TEMELLER

#### 2.1 KENT VE KENTSEL MEKAN

Kent ve kentsel mekan kavramı için farklı tanımlar yapılmaktadır bunun nedeni tanımlı yapanların farklı uzmanlık alanları açısından bakmalarındır.

##### 2.1.1 Kent Kavramı

Nüfusu belli bir büyüklüğü ve yoğunluğu aşan, ekonomisi tarım dışı etkinliklerde yoğunlaşan ve kendi nüfusundan başka, etki alanı içinde yaşayanlara da hizmet sağlayan yerleşmelere kent denmektedir (Anon. 1986). Kent, sınırları içinde yaşayan nüfusun geçim kaynaklarını tarım ve hayvancılık dışı uğraşların oluşturduğu, toplumsal ilişkiler, kültürel alanlar, nüfus yoğunluğu gibi bir çok yönden kırsal alanlardan farklı olan yerler şeklinde tanımlanmaktadır (Ulusoy ve Vural 2001).

Kent kavramı, sosyal bilimlerde birçok farklı açıdan değerlendirilebilmektedir. Kent, tarihsel bir özgürlüğe sahip yapısı ve dönüşümü kendi mantığı içinde oluşan belirli değerler, normlar ve sosyal ilişkiler sisteminin bütününe denmektedir. Genel olarak kent, “kente özgü kültür”ün yaşam alanına girmesi olarak da tanımlanabilir. Kent, tarihsel ve toplumsal çıkış noktası olarak, kendi kendini yöneten ve bir arada oturan bir topluluğun işgal ettiği, bu işgalden ötürü iskan ettiği ve buna bağlı olarak, örgütlendiği mekan anlamına da gelmektedir. Bu tanımdan hareketle kent olgusunun “kırsal alanlardan farklı” olan yerler olduğu çıkarılabilmektedir. Kent sözcüğü devamlı olarak medeniyet ile eş anlamlı olarak kullanılmıştır. Bu anlamda medeniyetin kentleşmeyle geldiğini ve var olduğunu söylemek mümkündür (URL-1 2009).

Kent çok amaçlı olarak sürekli gelişme eğilimi içinde bulunan, bir çok fonksiyonu birden bünyesinde taşıyan, formu zaman ve mekan içinde değişik ivmelerle bir çok el tarafından

oluşturulan bir organizasyondur. Bu bakımdan son formunu hiçbir zaman alamaz ve gelişimi ancak kısmen kontrol edilebilir (Yılmaz vd. 2000).

Hartshorn vd. (1992), kent, insanların/toplumun istihdam ve yaşam tarzlarına göre kümelenmesidir, yüksek derecede arazi kullanımı, çok çeşitli sosyal, ekonomik ve politik kurumlarla uzmanlaşan, kentsel yararlılıkların ve kaynakların kullanımını düzenleyen çok karmaşık bir mekanizmadır (Aydemir vd.'den 2004).

### **2.1.2 Kentsel Mekan**

Mekan bir kişi veya grubun yeri olarak ifade edilmektedir. Ancak farklı çalışma disiplinlerine göre mekan kavramı değişik şekilde gruplanmıştır. Gür (1996)'e göre mekan objektif, sübjektif, iç ve dış olmak üzere gruplandırılmıştır.

Norberg Schulz (1971)'e göre bireyin algılamasına bağlı olmayan, gerçekliklerle ilintili, bireyin bilinçli deneyimi ile ilintili algısal, yapısal mimari ve soyut geometrik mekan olmak üzere dörde ayrılmıştır.

Relph (1987), mekan, edimsel, algısal, varoluşsal, mimari yapısal ve soyut geometrik olarak gruplandırılmıştır (Öksüz vd.'den 2004).

Bir mekanı fiziksel öğelerle (mimari öğeler, doğal öğeler) çevreleyip uzaydan bir kısmı bunların arasına katarak oluşturabileceğimiz gibi, bir kitleyi/yer üstünde yada yer altında oyarak da mekan oluşturabiliriz. Nitekim yer üstündeki ve yer altındaki mağaralar da birer mekandır. Keza buraları oyarak yapılmış olan evler, kiliseler ya da yer altına oyulmuş evler ve şehirler de birer mekandır. Bu yüzden, “mekan; yerde, yeraltında ve yerüstünde doğal olarak oluşmuş yada insanlarca oluşturulmuş, içinden yararlanılabilen boşluklardır” şeklinde daha kapsamlı bir mekan tanımı yapılabilir (Güngör 1972).

Mekan, kentsel düzeyde farklı yöntemlerle irdelenmiştir.

Mekan kavramı birçok farklı şekilde ifade edilmiştir ve genel olarak basit ve somut verilere bağlı fiziksel boyutların daha ötesinde karmaşık, soyut ve kavramsal boyutlara

sahip yaşantısal gerçekliği ile bütünleşen varlıksal boyutu ile ele alınmalıdır (Norberg Schulz 1971).

Norberg Schulz (1971)'e göre varoluşsal mekanın yapısını biçimsel bir yolla çözümlenerek, düşey ve yatayda tanımlamıştır. Yatay tanımda Lynch'in analizine dayanmıştır. Coğrafya veya ülke düzeyi, peyzaj düzeyi, kent düzeyi, cadde-sokak düzeyi ve ev düzeyi. Burada mekanların gittikçe insan ölçeğine yaklaştığı ve sürekli değişen bir düzeyde yaşanıp, belli zaman diliminde sadece belli bir düzey üzerinde yoğunlaştığı yansıtılmaktadır.

Cullen tarafından bireyin kentsel mekanla ilgili deneyimleri cadde veya sokaktaki kişinin perspektifinden yararlanarak değerlendirilmiştir. Bu değerlendirmede mekanların kapsamı ve seri görme-algılamanın önemi vurgulanmıştır. Böylece bireyin deneyimlerinin belirlenmeye esas bileşenleri çalışılmıştır (Cullen 1961; Oktay 1990).

Lynch, Cullen'e karşıt olarak çevrenin bilinçli algılanması ve etkenleri üzerinde durmuştur. Bireylerin geliştirmiş oldukları kent imgelerini incelemiş ve en açık biçimde bu imgelerde biçimlenen kentsel peyzajın yapısal bileşenlerini saptamaya çalışmıştır (Lynch 1960).

Genelde insanların içinde yaşadıkları kentsel mekanı algılayabilmesi ve kavrayabilmesinde "etken kentsel doku öğeleri" denilebilecek öğeler önem kazanmaktadır. Bu öğeler, kentsel yerleşmenin kentli tarafından kavranmasını sağlayan öğelerdir. Kentin büyüklüğüne göre bunlar meydanlar, ana ulaşım aksları, kentsel bölgeleri birbirinden ayıran yeşil alanlar, suyolları vb. olarak gösterilmektedir. Bu öğelerin karakteristik mekansal nitelikleri içinde bulunduğu kentin tanınmasında rol oynamaktadır. Etkin bir biçimde ortaya çıkan bu öğeler tüm kent sakinleri tarafından hatta kent dışından bile tanınmakta ve bilinmektedir (Öksüz vd. 2004).

Psikolojik mekan, kullanıcıların kendi çevresinde koruduğu mekanın niteliği ve boyutlarıdır. Bu bağlamda psikolojik mekan kişisel özelliklere göre biçimlenmektedir. Mesafelere göre psikolojik mekan dört grupta toplanmaktadır (Hall 1966).

- Samimiyet sınırları: Rahatlık, neşe, kızgınlık gibi durumların ifade edildiği 0-145 cm'lik alandır.

- Kişisel sınırlar: 0-45-130 cm'lik yakın arkadaşlar veya aile üyelerinin konuşma mesafesidir.
- Sosyal-toplumsal sınırlar: 130-375 cm'lik arkadaş, komşu, iş arkadaşı arası normal konuşma mesafesidir.
- Genel (özel olmayan) sınırlar: 375 cm'den fazla formal durumlarda söz konusu olan mesafedir. İnsanların başkalarını görüp duyduğu ancak onlara katılmadığı mesafelerdir.

Yaş, cinsiyet, kişilik özellikler ve sosyal nitelikler psikolojik mekanı etkileyen temel etkenlerdir. Yaş etkeni özellikle mekanlardaki tasarımı etkilemektedir. Çocuklar yetişkinlere oranla daha dar alan kullanmaktadırlar. Bu da çocuklardaki güvenlik hissinin ve fiziksel temas ihtiyacının yoğun olmasıdır (Ayyıldız 2000).

Kentsel mekan, insan ilişkilerinin ve bu ilişkilerin gerektirdiği donatıların içinde yer aldığı, düşey-yatay elemanların sınırlandırdığı bir kavram olarak tanımlanmaktadır (Gür 1996). Kentsel mekan kavramını, iç mekanların uzantısı olarak ortaya çıkan, insanların fiziksel ve psiko-sosyal gereksinimlerini karşılayan ve içinde insanlar arası ilişkilerin bulunduğu yerler biçiminde tanımlamakta olasıdır (İnceoğlu vd. 1995). Tanımlardan da anlaşılacağı üzere, kentsel mekan fiziksel olduğu kadar sosyal, kültürel ve psikolojik boyutları da olan bir kavramdır. Bu anlamda, kentsel mekan kavramına ilişkin tartışmalarda bu “çok boyutluluğun” kavranması oluşan mekanların “niteliği” açısından önemlidir. Kentsel mekan kavramına ilişkin çok boyutluluğu (ve aynı zamanda göreceliliği) tarihsel süreç içerisinde mekan oluşumuna yön veren etmenler açısından da görmek olasıdır (Günay ve Selman 1994).

Kentsel mekan, içindeki doğal ve yapay alanlar ile bu alanların içinde yer alan fonksiyonlar ve boş alanlarıyla bir bütündür. Kentsel mekan kullanıcıların etkinliklerine, topluma ve kültürel değişime göre dinamik bir yapı göstermektedir. Kentsel mekanın özellikleri üç ana grupta toplanabilir (Pardorokes 1992):

- Üç boyutlu iskelet: Mekanın sınırlarını, kapalılık derecesini ve mekansal duvarın karakterini oluşturur. Geçirgenlik, açıklıklar ve yüzeysel süsler kentsel mekanın karakterinin belirlenmesinde tekili olmaktadır.

- İki boyutlu doku: yer düzleminin kompozisyonu, malzeme ve doku, kentsel mekana çok farklı etkiler vermektedirler.
- Mekanda kullanılan objeler: Heykel, su ögesi, bitkiler gibi objeler mekanda kullanıcılar tarafından daha akılda kalıcı ve mekanı organize edici rol oynamaktadırlar.

İnsan ve mekan arasında bağlar kurmak yüksek kaliteli kentsel yaşamın önemli bir temasıdır. Burada mekanlarla kurulan duygusal ilişkiye gönderme yapılmaktadır. Bu mekanlar insanların:

- İlişki kurabilecekleri,
- Bağlanabilecekleri, aidiyet hissedebilecekleri,
- Kendileriyle özdeşleştirebilecekleri,
- Hatırlayacakları,
- Özleyecekleri, yerlerdir (Mazumdar 2003).

### **2.1.3 Kentsel Mekan – Kullanıcı İlişkisi**

Kullanıcı; bir şeyden belli bir amaçla yararlanmak olarak tanımlanan kullanmak kelimesinden türemektedir ve bir şeyden belli bir amaçla yararlanan kimse anlamına gelmektedir (TDK 1979).

Kullanıcı, mevcut örgüt, kurum, grup içindeki kullanıcılar, gelecekteki kullanıcıların buldukları çevre toplulukları, dıştan kullanıcılar, tesadüfî kullanıcılar gruplamaları yapıldığı gibi sadece yaşa göre çocuk, genç, olgun, yaşlı gruplaması da yapılmaktadır (Bayazıt 1982; Sarı 2008).

Kullanıcı gereksinimleri, mekan düzenlemesinin en önemli belirleyici etkenlerinden biri olmaktadır. Mekanların oluşturulmasında ilk önce fiziksel daha sonra sosyal ve psikolojik gereksinimlerinin karşılanması gerekmektedir. Mekan tasarımı kullanıcının gereksinimlerini karşılamak, mutlu ve huzurlu hissetmesini sağlamak için yapıldığından, kullanıcı için gerekli çevresel koşulları yaratmak ve uygun nitelikleri bilmek plancının görevidir (Sarı 2008).

### 2.1.3.1 Kullanıcının Kentsel Mekan Algısı

İnsan, içinde yaşadığı çevreden yararlanmak, çevreye uymak veya çevreyi kendine uydurmak için içinde bulunduğu çevreyi tanımak ve anlamak zorundadır. Bunu da ancak çevreden bilgiler alarak gerçekleştirebilmekte ve bu bilgileri yorumlayıp değerlendirmesine de algı denmektedir (Norberg Schulz 1980).

Mekan ve kullanıcı arasındaki ilişki algı sayesinde kurulmaktadır. İnsanlar nasıl birbirleriyle vücut diliyle ve ses tonuyla anlaşabiliyorsa mekan da aynı şekilde tasarım kurgusu ile kullanıcılarla iletişim kurmaktadır (Cüceloğlu 2000).

Kullanıcıların mekanı algılamalarını sağlayan renk, doku, biçim, ölçü gibi fiziksel özellikler ve ışık, ses, koku gibi etmenler bulunmaktadır. Bütün bu etmenler kullanıcılar üzerinde psikolojik etkiler uyandırmaktadırlar ve mekanı farklı algılamalarını sağlamaktadırlar (Çolpan 1996).

Renk; Uyumlu renkler mekanda kullanıldığında bütünleyici bir etki yaratarak birlik oluştururken farklı renklerle yapılan bir uygulamada mekanda çeşitlilik oluşur ve özellikle birbirinden ayrılması gereken yerlerde etkili bir çözüm yoludur. Zıt renkler yatayda kullanıldığında genişlik hissi, düşeyde kullanılıyorsa yükseklik hissi uyandırmaktadır (Çolpan 1996).

Sıcak, parlak ve koyu renkli elemanlar olduklarından daha yakın ve büyük algılanırlar tam tersi soğuk, açık ve mat renkler elemanların daha küçük ve uzak algılanmalarına neden olurlar. Birçok renk bir arada kullanıldığında karışıklık hissi yaratacağından kullanıcılarda huzursuzluk ve istenmeyen etkiler uyandırabilmektedir. Ayrıca renklerin psikolojik özelliklerinin kullanılan yere göre de değiştiği unutulmamalıdır (Çolpan 1996).

Doku; Malzemenin yapı özelliğidir. Kentsel mekanlarda çevreye, tasarıma uygun olarak ağaç, kaya gibi doğal görünümlü malzemeler gibi tuğla, taş, demir ve plastik gibi yapay malzemeler de kullanılmaktadır. Kullanılacak malzemelerin dokularının iyi değerlendirilmesi gerekmektedir (Çolpan 1996).

Doku renk için belirleyicidir. Ayrı dokulara sahip ama aynı büyüklük ve renkteki iki yüzey birbirinden farklı etki bırakmaktadırlar. Aynı mekandaki çok çeşitli renk kullanımı nasıl kullanıcı için iyi etki bırakmayacaksa çok çeşitli doku kullanımı da kullanıcıyı rahatsız edecektir (Çolpan 1996).

Biçim; Mekanların tasarımını oluşturan üç boyutlu biçim, renk doku ve şekil gibi görsel etkilerle oluşmaktadır. Kullanıcılar mekanları biçimsel özellikleriyle algılamaktadırlar. Biçimin iyi kurgulanması kullanıcıların mekanı hemen tanımlamasında etkili olmaktadır (Çolpan 1996).

Mekanlar dairesel, çizgisel gibi farklı biçimlerde tasarlanabilir ve kullanıcılar tarafından farklı şeyler algılanabilir olmalıdır. Değişik biçim ve bu biçimlerin farklı düzenlenmesi, mekânın çevresiyle ilişkisini tamamlamakta ve istenilen etkiyi yaratmaktadır (Çolpan 1996).

Ölçek – Ölçü; Mekanlarda kullanılan elemanların oranlarının birbirleriyle uyum içinde ve kullanıcı ile orantılı olması gerekmektedir. Ölçek mekânın algılanmasında asıl etkindir. Küçük bir mekândan büyük bir mekana geçerken bu kullanıcıya çevrenmiş hissi verebilirken, büyük bir mekândan küçük bir mekana geçiş varsa bu da kullanıcıya ferahlık hissi vermektedir (Çolpan 1996).

Mekanların dar, uzun, geniş, açık, yarı kapalı gibi özellikleri kullanıcının psikolojisi açısından etkileyicidir. Mekanlarda oranın doğru bir şekilde kurulamaması kullanıcıların çevreyle iç içe olamaması, güven duygusunun oluşmaması gibi ciddi sorunlara neden olabilmektedir (Çolpan 1996).

Ses; Bu özellik ölçülebilir fiziksel bir olaydır ve kullanıcı üzerinde uyarıcı bir etkisi vardır. Mekanlarda kullanılan malzemelerle ve elemanlarla istenmeyen sesler kısmen de olsa kısıtlanabilmektedir. Özellikle kentsel açık mekanlarda bitkisel öğelerle tampon oluşturularak kısıtlama yapılabilmektedir. Böylece hem istenmeyen etkilerden kurtulup hem de görsel etki yaratılabilmektedir (Çolpan 1996).

Işık; Mekanın görülebilir olması ve daha kolay ve özellikle gece de algılanabilmesi açısından ışık çok önemlidir. Işık gündüz güneş, gece ise aydınlatma elemanlarından

sağlanmaktadır. Bu yüzden kentsel mekanlarda tasarım yapılırken güneş ışığının yapacağı etki de düşünölmeli ve en iyi şekilde yararlanılmalıdır. Aydınlatma elemanları mekana uygun yapıda ve insan ölçeğine uygun şekilde konumlandırılmalıdır. Fazla sayıda olması mekanın gereğinden fazla aydınlatılmasına ve ışık yoğunluğuna neden olacağından bu olumsuz etkinin kullanıcıyı rahatsız edeceği ve mekanı doğru bir şekilde algılamayacağı unutulmamalıdır (Çolpan 1996).

Kentsel dış mekanların pek çok kentsel işlevleri vardır. Kentlerin fiziki yapılarında denge elemanlarıdır, yaya ve taşıt trafiğı için olanak ve kolaylık sağlarlar, kent içinde hava akımları yaratırlar, kentlere ışık sağlarlar, kent planlarında, doğa öğelerinin yer almasına olanak verirler, açık hava rekreasyonuna aracı olurlar, kentlerin yapı kitlelerinin oluşturduğu katı formal kalıbını yumuşatarak, daha organik bir doku kazanmasını sağlarlar, kent içinde insan ile çevresi arasında ölçü yönünden denge kurarlar (Akdoğan 1984).

### **2.1.3.2 Kullanıcı Gereksinimleri**

Tasarım yapılırken başarılı bir sonuç elde etmek için kullanıcı gereksinimlerinin iyi tayin edilmiş olması gerekmektedir. Bu bağlamda kullanıcı gereksinimlerini fiziksel ve psiko-sosyal olarak genel bir şekilde sınıflandırmak gerekmektedir.

Fiziksel ihtiyaçlar; mekanın kullanıcıyı rahatsız etmemesi, aktivitelerine uygun koşulların sağlanmasıdır. Genel olarak fiziksel ihtiyaçlar mekansal, fiziksel çevre şartlarına ilişkin, sağlık ve emniyet olarak gruplanmaktadır (Sarı 2008).

Psiko-sosyal ihtiyaçlar; bir aktivite gerçekleştirilirken türüne ve mekana göre rahatsızlığın duyulmaması için gerekli koşulların sağlanması gerekmektedir. Bu koşullar genel olarak mahremiyet, davranışsal boyutlar ve estetik olarak gruplanmaktadır. Aynı zamanda kullanıcının yaşına, cinsiyetine ve kültür grubuna göre de farklılık gösteren kişisel ihtiyaçlara ait özelliklerdir (Sarı 2008).

İnsanların gereksinimleri genel bir kavram olmakla birlikte kentsel mekanları kullanacak olan kişiler kullanıcılarıdır. Kullanıcı gereksinimleri mekanın tasarlanmasındaki en önemli faktördür. Kentsel açık mekanlar her yaş ve gruptan kullanıcıya hitap etmektedirler. Tasarım yapılırken kentsel mekanlarda kullanıcılar hem ayrı hem topluluk olarak



düşünülmelidir. Kullanıcıları sürekli ve geçici olarak ele almak gerekmektedir. Sürekli kullanıcılara örnek olarak kentsel ve kamusal mekandan geçerek işine ulaşan kişiler, geçici kullanıcılara ise gezinti, rekreasyon gibi aktiviteler için mekanları kullananlar verilebilir.

Tasarımda kullanıcıların şuan ki ihtiyaçlarının yanında gelecekteki ihtiyaçları da düşünülmesi ve bu doğrultuda kesin sınırları olmayan değiştirilebilen tasarımlar yapılmalıdır.

## **2.2 KAMUSAL ALAN VE KENTSEL TASARIM**

Kentin var olabilmesi için; yaşam kalitesi, sosyalleşme, hareket etme, kolektif yaşam, kültürel politik sosyal yaşam gerekmektedir. Bu doğrultuda kamusal alanlar kentlerdeki, hareketlilik, kullanım (festival, konser, spor, ticari kullanım), sosyalleşme ve kimlik alanlarıdır (Biarez 1998; Gökgür 2008).

Kamusal alanların düzenlenmesi kentsel tasarımın konusudur. Kentsel tasarım, özel mekamlardan, kamusal alanlara geçişte ve kamu mekanlarının düzenlenmesinde en önemli disiplini oluşturmaktadır (Çelikyay 1995).

### **2.2.1 Kamusal Alan**

Kamu alanları, özel bir bedel olmaksızın herkes tarafından kullanılan kentin bir parçasıdır. Sokaklar, parklar, meydanlar, arkaçlar kamu yapılarını içerir. Yalnızca günlük yaşam için değil resmi toplumsal olaylar için de ortam sağlamaktadırlar. Kamusal alanların kalitesi, döşeme, bitkilendirme, aydınlatma, yönlendirme, işaretler gibi kent donatılarını barındırmasına ve bunların kalitesine bağlı olmaktadır (Türk 2004).

Kamusal alanlar ortak birtakım temel niteliklere sahiptir. Bunlar;

- Kamusal alanlar öncelikle hareketlilik ve erişimin var olduğu alanlardır. Bu alanlar yayaların hizmetlere ve donatılara erişimini sağlayan, yönlendirme, alışveriş, bekleme, toplanma, dağılma gibi eylemlerini gerçekleştirdiği hareket alanlarıdır. Ayrıca taşıtların da yer aldığı ve insanların bu yolla da erişimlerinin sağlandığı ortak alanlardır.

- Kamusal alanlar sosyal faaliyetler (defile, açılış törenleri, seçim kampanyaları, festivaller), kültürel faaliyetler (sokak tiyatroları, konser, dini törenler), alışveriş, sportif faaliyetler, miting, politik ve sendikal eylemlerin yapıldığı, ticaret işlevinin (kafeler, restoranlar, mağazalar) yer aldığı kamusal kullanımlara açık alanlardır.
- Kamusal alanlar toplumsallaşma ve sosyalleşme alanıdır. Kamusal alanda yaya transit geçişi en önemli geçiştir. Bunun dışında bu alanlar bireylerin var olan faaliyetlere katıldıkları, insanların formel veya enformel karşılıklı ilişki kurdukları alanlardır.
- Kamusal alanlar birer kimlik alanıdır. Bu alanların mimari ve kentsel formları; hareketlilik, kamusal kullanım, sosyalleşme ve kimlik gibi özellikleri içerdiği için kente bir anlam vermektedir. Ayrıca toplumsallaşmaya göre değişiklik göstermektedir. Görsel bir kentsel marketin içinde kente uygun bir imaj verebilmek için yetkililer tarafından kullanılan bir araçtır.

Tüm bu nitelikler kamusal alanların kentsel mekandaki, dolaşım, estetik, sosyal, tarihsel, biçimsel ve yurttaşlık gibi farklı boyutlarını yansıtmaktadır (Biarez 1998; Gökğür 2008).

### **2.2.2 Kentsel Tasarım Kavramı**

Kentsel tasarımın fiziksel nesnelere ve beşeri faaliyetlerin mekanda düzenlenmesiyle ilgili yapısal ve kentsel biçimle ilgili bir tasarım olduğu söylenebilir. Kent planlama ile mimarlığın ara yüzünü oluşturan kentsel tasarım, mimari formla bütünleşen bir disiplindir (Çelikyay 1995).

Kentsel tasarım, fiziksel nesnelere ve beşeri faaliyetlerin mekanda düzenlenmesiyle ilgili “kentsel yapısal ve biçimsel” bir tasarımdır. Kent halkının sosyal, ekonomik, politik, yapısal ve mekansal ilişkilerini çözmede, sosyal hizmet sistemleri değişimi içinde gereksinmelerini analiz etmede, özel sektör yatırımlarının kamusal düzene kavuşturulmasında ve özellikle kent biçiminin denetiminde ve geçmişle bağlantı dengesi kurmada çok önemli görev üstlenmektedir (Çubuk 1991).

Kentsel tasarım daha iyi yaşanabilir bir kent kurmayı amaçlamaktadır. Kentsel tasarım her ölçekte kentlerin biçimlenmesini sağlayan bir süreç olmaktadır. Uyumlu, dengeli ve algılanabilir bir kentin yaratılması çevre organizasyonu iyi yapılmış bir kent iyi bir kentsel

tasarım projesiyle mümkün olmaktadır. Çevre organizasyonunun temel ögeleri ise (Rapaport 1977);

- Mekan organizasyonu: Bu organizasyonda, birey ve grupların istekleri, değer yargıları, gereksinimleri belirli kurallara göre yansıtılır.
- Anlamın organizasyonu: Mekan organizasyonu anlamı da yansıtmaktadır, fakat işaret, renk, biçim vb. simgesel özelliklerle belirlenir ve mekan organizasyonu ile çakışabilir veya çakışmayabilir.
- Zamanın organizasyonu: İnsan aktivitelerinin ritmi ve temposuna göre mekan organizasyonudur.
- İletişim organizasyonu: Kimin kiminle, hangi koşullar altında, nerde iletişim içinde bulunduğunun, yapay çevre ile sosyal organizasyon ilişkilerinin belirlenmesidir.

Kentsel tasarım süreci, kent planlama sürecinde olduğu gibi bütüncül bir yaklaşımı gerektirmektedir (Çelikyay ve Koçan 2006).

### **2.2.3 Kentsel İmaj Analizi ve Kevin Lynch'in Kent Ögeleri**

Tasarım sürecinin ilk basamağını oluşturan imaj analizinde, tasarıma yön verecek olan fiziksel ve sosyal verilerin elde edilmesiyle mekana yönelik tasarım planlarının geliştirilmesi amaçlanmaktadır. Tasarım planlarının geliştirilme sürecinde aşağıdaki hususlar hedeflenmelidir (Aru 1992):

- Belirli bir çözüme bağlanmaksızın en somut biçimde ortaya konmalıdır.
- Seçenek üretip aralarından seçim yapma olanağı sağlamalıdır.
- Her türlü önemli ölçütleri içerecek düzeyde geniş kapsamlı olmalıdır. Tasarımcı maliyet, ulaşım fonksiyonu, iletişim, anlam organizasyonu, görsel yapı açıklığı vb. bütün mekansal isteklerin tasarımda yansıdığını görmelidir.
- Olanaklar ölçüsünde tutarlı amaçlar olmalıdır. Amaçlar arasında belirli bir düzeyde bir çelişki olması kaçınılmaz olsa da bu dengeyi belirleyecek ilke ve standartlar getirilmesi gerekmektedir.
- Kişinin değişik koşullar altında değişik gereksinimlerini karşılayabilecek, istediği çevreyi, istediği komşuluğu, donatıyı kullanmasına olanak verebilecek ve seçenekleri artıracak çözümleri olmalıdır.

- Optimum yönlendirme, gürültü, ışık, içme ve kullanma suyu, kanalizasyon ve yapı sağlamlığına, mekanın sağlık açısından değerlendirilmesine ilişkin olarak, sağlık ve konfor amacının tasarımın başında açıklıkla ortaya konması gerekmektedir.
- Kent, canlı bir organizmadır ve buna göre tasarlanmalıdır. Zaman içinde değişen koşullara uyum sağlayabilecek esnekliği en başta düşünmek gerekmektedir.

Kentsel imaj analizi çeşitli şekillerde açıklanmasına rağmen genellikle Lynch'in (1960) çalışması ile anılmaktadır. Lynch yollar, sınırlar, bölgeler, odaklar ve nirengi noktaları olmak üzere beş eleman öngörmektedir. Yollar bir gözlemcinin kentsel alanda bir iş yaparken üzerinde dolaşabileceği ya da dolaştığı kanallardır. Sınırlar benzer olmayan bölgeleri ayıran, içine girilebilen ya da girilemeyen engeller olarak ortaya çıkmaktadırlar. Bölgeler sınırlarla ayrılan ve benzer özelliklerin görüldüğü alanlardır. Odak noktaları stratejik öneme sahip, herkesin birey olarak davranışlarının odak noktası olan yoğun alanlardır. Nirengi noktaları ise, fiziksel peyzajın kolaylıkla tanımlanabilen ve kentsel alanın tümünde algılanabilen elemanlardır (Türkoğlu 2002).

Kevin Lynch kent mekanının akılda kalıcı olmasını önemsemekte, mekanların ve binaların bütünlük içinde olması gerektiğini, kimlik ve yapılaşma bütünlüğünü vurgulamaktadır. Birbirine benzer, ayırt edilemeyen, monoton uluslar arası üslupla yapılaşan çevreye karşılık, mekan farklılığını önemseyen, insanların psikolojik ve sosyal ihtiyaçlarına cevap verebilecek, geç-modern ve post modern kentsel tasarım anlayışı ile biçimlenecek çevreler için önemli analizlerde bulunmuştur (Gencer 2002).

Lynch (1960); kenti psikolojik açıdan önemli akılda kalıcı, bir dizi kentin strüktürünü örgütleyen elemanlardan oluşan bir sistem olarak görmektedir. Lynch'in kent imajına ilişkin yaptığı araştırmasına göre kentli yaşadığı çevreye ait bir zihinsel harita oluşturmakta, bu zihinsel harita içinde, yollar ya da bağlantılar (path), bölgeler (district), sınırlar (edge), nirengi noktaları (landmark) ve odaklar/düğümmler (node) kişinin kent ortamında fiziksel ve psikolojik yönlenmesinde önemli hatırlatıcı öğeleri oluşturmaktadır. Kısaca, Kevin Lynch'in bulgularına göre zengin, algılanabilir, açık, okunabilir bir kent imgesini oluşturan beş öge;

- Yollar, insanların hareket etmek için kullandıkları ana ve tali akslardan ibarettir.
- Bölgeler, bir şehir semtlerden ya da bölgelerden oluşur; şehrin merkezi üst tarafı,

aşağı bölgesi, ortası, iskan bölgeleri, sanayi bölgesi, banliyö ya da varoşlar, eğitim kampüsleri vb. Bunlar net form ve büyüklüklerde olabildikleri gibi, karakter bakımından birbirlerine karışmış da olabilirler.

- Sınırlar, bölgeler sınırlar ile tanımlanır. Doğal ya da insan eliyle oluşturulmuş eşikler sınırları oluşturur.
- Landmarklar, en basit tanımıyla şehrin görsel yüzünde göze çarpan elemanlar, şehrin landmarklarıdır. Bazı landmarklar oldukça belirgindir ve büyük alanlarda görülebilir. Landmarklar kentsel formun önemli bir elemanıdır, çünkü insanların kendi başlarına yönelmelerini sağlarlar ve yer aldıkları bölgenin kimliklerinde etkindirler.
- Odaklar, odaklar aktivitelerin merkezidir. Aktivite bir çeşit landmarktır, fakat fonksiyonları nedeniyle ayrılmaktadır. Odaklar, landmarkların farklı görsel bir obje olduğu, ama kendisinin de farklı aktivitelerin merkezi olduğu yerdir.

#### **2.2.4 Kentsel Dış Mekan Tasarım İlkeleri**

Yapıların biçimleri, strüktürleri ve yerler kentsel tasarımın fiziksel; kullanım biçimlerinin, aktivitelerin ve bir yerdeki hareketi neyin etkilendiğinin ve orayı ziyaret eden, orada yaşayan ve çalışanların deneyimlerinin ifadesidir. Gelişme biçiminin önemli bir özelliğini ortaya koyar ve mekanın düzeni, ölçeği, görünüşü ve peyzajını tanımlar (Türk 2004).

Manley (1998)'e göre kentsel tasarım ilkeleri, karakter, okunabilirlik, uyarlanabilirlik, farklılık, süreklilik ve kapalılık olarak tanımlanabilmektedir (Türk 2004).

Karakter; topoğrafya, yapı biçimi, jeoloji, geleneksel yapılar, kent dokusu ve sınırlarından ortaya çıkan kalitedir (Manley 1998; Türk 2004). Mekanların kimliği ve mekanların özgünlüğü bir mekanı diğerlerinden farklı kılan bir niteliktir. Tarihsel ve kültürel konumu, formu ve yaşam biçimi bu nitelikleri oluşturmaktadır.

Okunabilirlik; tanımlanabilir yollar ve sınırlar sağlayan gelişme ile insanlara yollarını bulmada yardım etmektedir. Kadınlar ve erkekler, çocuklar ve yetişkinler, ziyaretçiler ve orada yaşayanlar, yaşlı ve genç insanlar ve farklı kültürden olan insanlar o mekanı farklı şekilde yorumlayacak ve rahatlığı hissetmede farklı tepkiler vereceklerdir (Türk 2004).

Uyarlanabilirlik ve farklılık; değişen sosyal, kültürel, teknolojik ve ekonomik koşullara göre günün gerekliliklerini kentsel alanlar karşılayabilmelidir. Tasarım sürecinde ilerisi de düşünölmeli ve buna göre planlama yapılmalıdır. Gelişmeler doğrultusunda kullanıcıların ihtiyaçlarına cevap veren yaşanabilir yerler yaratmak için kullanımlar arasında farklılıklar olmalıdır. Karışık kullanımlar mekanın iyi tasarlanmış olduğunun göstergesidir.

Sürekli ve kapalı; kamu ve özel alanları kesin bir biçimde tanımlayan gelişmelerle birlikte sokak cephelerinin devamlılığı ve mekanların kapalılığını sağlamak önemli bir boyut kazanmıştır. Sokaklar, meydanlar, parklar ve diğer kamusal alanlar uygun olarak ölçülandırılmış yapılar ve ağaçlarla tanımlanmaktadır. Yapıların yükseklikleri kapattığı alanın önemi ve genişliğiyle ilişkili olmalıdır. Bir yapının kütle ve yüksekliği aynı zamanda diğer yapıların gölge ve mahrumiyetlerini de dikkate almalıdır (URL-1 2009).

Dış mekanlar her ne kadar birbirinden farklı olsa da tasarlanma sürecinde ve sonuca ulaşmada ortak kriterler göz önünde tutulmaktadır. Bu kriterler uygulama alanına göre şekil, biçim açısından farklı olsalar da her türlü tasarıma uygulanabilmektedirler. Kent strüktürü içerisinde kentsel dış mekanlar; piknik yerleri, yeşil bantlar, kent parkları, oyun alanları, ormanlar, hayvanat bahçeleri, botanik bahçeleri gibi yeşil alanlar, avlu, çocuk parkı, ön yan-arka bahçe gibi kentsel açık alanlar ve meydan, cadde, sokak, bulvar, otopark gibi doluluk ve boşluk ilişkisinin ağırlıklı olduğu kentsel dış mekanlar olarak sınıflandırılabilir (Bakır ve Bala 1999).

İyi tasarlanmış kentsel yapı yayalar, bisikletler ve araçlar için alanlar ve yolları bağlayan bir ulaşım ağına sahip olmalıdır. Yeni yollar, eski yollarla ve hareket dokusuyla bütün olmalıdır (Türk 2004).

### **2.2.5 Tasarım Rehberleri**

Tasarım rehberleri öncelikli olarak kentsel tasarım alanında yer bulmuştur. Kentsel tasarım alanında tasarım rehberleri; kentin ve kent parçalarının kontrolünü yönlendiren, ya da kentin bütünü için gerekli tasarım ölçütlerini içeren, yönlendiren, biçimlendiren kurallar bütünü olarak tanımlanmaktadır (Yüksek 1979).

Tasarım rehberleri, kentsel büyümenin getirdiği fiziksel mekansal değişimleri disiplin altına almak, yeni tasarımları, kentsel yenileme ve koruma çalışmalarını yönlendirmek amacıyla özellikle kentsel tasarımcı, kent plancısı, belediyeler ve diğer kent yönetim birimlerinin kullanılmak durumunda oldukları kavram çerçeveleridir (Karaman 1991).

Quay ise, tasarım rehberinin amacını, kentsel tasarımda yeni politikalar ortaya koymak değil tasarımda daha yüksek standartları geliştirmek; planlama sisteminde, tasarım için yer alan hükümet politikalarına paralel ve destekleyici nitelikte, teşvik edici ayrıntılar olarak ifade etmektedir. Bir rehber yapılaşmış çevrenin tüm görünüşüyle ilgilenmekte; binaların, mekanların tasarımı, peyzaj ve ulaşım sistemlerini içeren her ölçekteki planlama ve tasarım objektiflerini kapsamakta; kapsadığı bölgede gelişmeyi yürüten otoriteler, uzmanlar ve bilhassa orada yaşayan toplumu yakından ilgilendirmektedir (Quay 2003).

Tasarım rehberlerinin içeriği, farklı formatlarda ve ayrıntı düzeyinde olabilmektedir. Yere özgü olma niteliği ile bağlantılı olarak, her yer farklı nitelikler taşıdığından bu farklılaşma kendiliğinden ortaya çıkmaktadır. Fakat birçok tasarım rehberinin hazırlama süreci birbirine benzemekte, bu süreçte öncelikle ilgili politikalar sunulmakta, bu politikaları yönlendirecek ilkeler ortaya konmakta, mevcut formları ve bu arada yerel kimliği oluşturan öğeler analiz edilmektedir. Tasarım rehberleri; güvenlik, yaya, iklimle göre yönelme, engellilere dönük tasarım gibi belli bir temaya yönelik; kent merkezi, konut alanı, koruma alanı gibi dar veya geniş bir alana yönelik; ağaçlar, parklar, sokaklar, aydınlatma elemanları gibi kentin yalnızca özellikli alanlarına yönelik olabilir (Koç 1999).

## **2.3 KENTSEL YAYA MEKANLARI**

Kentsel alanlarda yaya bölgeleri, yaya yolları ve araç trafiğine kapalı olan meydanlar yaya mekanlarını oluşturmaktadır.

### **2.3.1 Yaya Bölgesi**

İnsanlar her zaman bir araya gelme gereksinimi hissetmişler ve toplum oluşumunu sağlayan bu doğal istek için açık veya kapalı mekanlar ayırmışlardır. Tarihi yerleşmelerde yaya sirkülasyonunu dikkate alan planlamalar yapılmış, atlar ve arabalar yayalardan sonra sokaklarda dolaşmaya başlamıştır (Kuntay 1994).

Kamuya açık alanların yeniden organize edilmesindeki sorunlara, 1960'lı yıllarda yayalaştırma ile çözüm aranmıştır. Yayalaştırma yoluyla, trafikle parçalanmış alanlar entegre edilmekte ve kamuya açık alanların devamlılığı sağlanmaktadır. Bu alanlar, kentlinin yaşam kalitesine katkıda bulunan, deneyim ve öğrenme alanları olarak tasarlanmalıdır. Bunlar yoğun aktivite alanları olarak, mekana canlılık verir ve kentliye çeşitli fırsatlar yaratır (Çıracı vd. 1991).

Kentlerde insanların sağlıklı ve mutlu yaşamaları, kentin sahip olduğu yeşil alan sistemlerinin ihtiyaçlara cevap verecek düzeyde olması ile de yakından ilgilidir. Günümüz kentlerinde giderek kaybolan yeşil alanları yeniden kazanmak, yayalara rahat ve güvenli bir dolaşım sağlamak üzere yaya bölgesi uygulamaları gerçekleştirilmektedir (Şişman ve Kırzioğlu 2002).

Yaya bölgeleri fonksiyonel olarak üç ana grupta ele alınabilmektedir; toplumsal, şehircilik ve altyapı. Toplumsal açıdan ele alındığında, kentliye birbiriyle buluşma ve rastlaşma mekanı sağlaması, çekim noktaları oluşturması, açık hava aktiviteleri olanağı sağlamak, yaşlı ve engelli kişilere toplumdaki diğer insanlarla beraber yaşama olanağı sağlamak, tarihsel ve geleneksel dokuyu korumak, kent kalitesini yükseltmek, çevre sağlığına (daha az gürültü, trafikten uzak ve daha temiz hava alanları) katkıda bulunmak gibi olumlu etkileri görülmektedir. Şehircilik açısından ele aldığımızda, valilik, belediye, halkevi gibi donatılarla yeni toplanma yerleri yaratmak, çekim gücünü yükseltmek için eski zamanlardan kalma işlevi olmayan yerleri tekrar kazanmak, boş zamanların geçirilebileceği gezinti mekanları yaratmak, kentsel dış mekanlarda yaya yolları için mekanlar yaratmak gibi etkileri görülmektedir. Altyapı açısından ele alındığında ise trafik fonksiyonlarını düzenlemek, yaya ve bisiklet trafiğine teşvik etmek, motorlu trafikten uzak güvenli yaya trafiği sağlamak, sosyal fonksiyonları düzeltmek, oyun, yarışma, alış-veriş gibi kalabalık etkinlik olanaklarını düzenlemek, kaldırım taşları, araba stop taşları gibi engelleri ortadan kaldırarak yayaya daha rahat ulaşım sağlamak gibi etkileri görülmektedir (Bayraktar vd. 1987).

Yaya bölgelerinin planlanması birçok meslek disiplininin bir arada çalışmasını gerektirir. Yaya bölgelerinin düzenlenmesinde ilk ele alınması gereken konu, uygun yerin seçimidir. Yer seçiminde özellikle transit ve yoğun trafiğin olmadığı konut bölgeleri arasındaki tali



yollar, ya da yaya yoğunluğunun fazla olduğu kent merkezindeki alış-veriş bölgeleri ile tarihsel önemi olan kentsel sit alanlarına öncelik verilir (Bayraktar vd. 1987).

Yaya bölgesi dışında otopark sorunu çözümlenmeli ve yakın çevrede maksimum 1 km uzaklıkta otopark olanağı sağlanmalıdır. Toplu taşıma olanaklarına uygun uzaklıkta olmalıdır. Kullanıcıların aktivitelerine uygun büyüklükte ve donanımda olmalıdır. Kullanıcılarla tasarımdan önce görüşülmeli fikirleri alınmalıdır. Böylece oluşturulacak alanlar benimsenmekte ve doğru sonuçlar doğurmaktadır. Yürüyüş rahatlığı sağlanmalı, istenilen yerlere en kısa zamanda ulaşılabilmesi, güvenli ve görsel açıdan zengin bir mekan sağlanmalıdır. Yaya bölgelerinde oturma, dinlenme işlevini yerine getirecek düzenlemeler düşünülmelidir (Zafer 1998).

Yaya bölgelerinin başlangıç ve bitiş noktaları belli olmalıdır. Çeşitli aktivitelere olanak sağlayan mekanlar oluşturulmalıdır. Yeterli sayıda donatı elemanı olmalıdır. Farklı kullanımdaki alanlarda uygun bir bitkilendirmeyle bütünlük oluşturulmalıdır. Aydınlatma yeterli düzeyde ve gece kullanıcıyı rahatsız etmeyecek boyut ve renkte olmalıdır. Yer döşemeleri yürümeye elverişli malzemelerden seçilmeli, bakımı ve onarımı kolay olmalı, yönlendirici ve mekan ayırıcı olmalıdır.

### **2.3.2 Yaya Yolları**

Kentlerin kurulduklarından bu zamana kadar oluşan yol dokusu kentte yaşamaya devam eder, bu dokular bugün birbirine benzeyen yeni kent alanları içinde kentlerin en önemli bölgeleri olarak birçok kentte korunmaya alınmıştır. İlk yerleşmeler yaya ulaşımına göre düzensiz bir dokuda düzenlenmiştir. Ancak 20.yy da taşıt ulaşımının gelişmesiyle yaya ulaşımına göre düzenlenen kent formu da değişmiştir (Ökten ve Sancar 2004).

Kentsel alanlarda uygun alanları taşıt trafiğinden soyutlayarak yayalar için rahat ve güvenli hareket edebilecekleri mekanlar oluşturmak gerekmektedir.

Yaya yolları kullanım amacına ve kullanıcı yoğunluğuna göre sınıflandırılmaktadır: Kent merkezinde yaya bölgesi, mahalle merkezinde yaya alanı, komşuluk birimi merkezinde ana yaya yolu ve yapı adalarında bağlayıcı yaya yolu. Bu alanlar kent içinde kademeli bir şekilde dağılmalı ve sürekliliği olmalıdır. Yaya yollarının düzenlenmesinde dikkat edilmesi

gereken bazı etmenler vardır: Teknik etmenler ölçülendirmede, iklimsel etmenler (yönelme, gölge ve örtü elemanları, rüzgar perdeleri, vb.) tasarlanmasında, fiziksel etmenler (doğal ve yapay çevre koşulları) biçimlendirilmesinde önemlidir (Kuntay 1994).

Yayanın boyutları, hareket kabiliyeti, yürüme hızı gibi özellikler yaya yollarının tasarlanmasında belli kriterlere uyulmasını gerektirmektedir. Kent içi yaya yollarında en az iki kişi yan yana yürüyebilmelidir. Bu yüzden en az 135-155cm olmalıdır, ancak bu ölçüler yaya mekanına göre değişir. Mesela alışveriş merkezlerinde yayanın elinde yükü olacağı da hesaplanarak yol genişliğinin artırılması gerekmektedir. Yapıların giriş aldığı yaya yolları en az 7 m olmalıdır. Yaya yoğunluğu ve yaya hızı genişlik belirlemede önemlidir. Yürüme hızı yoğunluğu, yolun fiziksel koşullarına, amacına göre değişmektedir. Yaya yolları kent birimlerini çeşitli donatılarla birbirine bağlamalıdır. Bunun yanında yeşil örtüyle de iç içe olmalıdır (Kuntay 1994).

Yaya yolları tasarım ilkeleri şu şekilde sıralanabilir (Aksoy 2006):

- Yaya mekanları mümkün olduğunca taşıt trafiği ile kesilmemeli ve kendi içinde bir bütünlük oluşturmalıdır.
- Yaya yolları, yaya hareketlerini kolaylaştırmalı, dönüşler yumuşak olmalıdır. Dik açılı ve keskin köşelerden kaçınılmalıdır.
- Yolun eğimi % 7-8'i aşmamalıdır.
- Yaya mekanlarında düzenlenecek olan çeşitli fonksiyon alanları birbirinden mümkün olduğunca ayrılmalı, ama birbirleriyle kopuk olmaması da sağlanmalıdır.
- Yaya yollarında ulaşılabilecek yere en kısa mesafenin takip edilmesi tercih edilmelidir.
- Ana yaya akslarına, gerekmediği sürece taşıt ya da otopark çıkışı verilmemelidir. Tali yaya yolu çıkışlarına da sınırlı olarak izin verilmelidir. Ana yaya aksı da çeşitli aktivitelerle genişleyerek bu yollara açılmalıdır.
- Bina girişleri araç geçişinden korunmalı ve merdiven yanında rampalara yer verilmelidir.
- Yaya yolları genişliği iki insanın değil iki tekerlekli sandalyenin geçeceği genişlikte düşünülmelidir. Yaya yolu üzerindeki fonksiyonlar dikkate alınmalıdır.
- Yaya aktivitelerinin devamlılığını kesmemesi için otoparklar yer altında ya da uygun peyzaj ile gizlenerek planlanmalıdır.

Kamusal alanlar ve yaya yolları toplumu oluşturan herkesin eşit ölçüde kullanım hakkının olduğu alanlardır. Dolayısıyla yaya yolları ve yaya mekanlarının tasarımında çocuklar, yaşlılar ve engellilerinde bu alanları rahat bir şekilde kullanmaları için uygun yerlerde, standartlara uygun ölçülerde ve donatımda rampalar düşünülmelidir.

Kentsel yollarda sürücü ve yaya mekanlarının güvenli, rahat ve konforlu olması dışında yeşil hatlar olarak da görev yapabilmesi için geniş katılımın olduğu iyi bir planlama aşamasına gereksinim vardır. Bu katılımcı planlama içinde yolların standartlara uygun olarak planlanması, değiştirilmesi, yeşil yol haline getirilmesi, halkın kullanabildiği görsel ve işlevsel mekanlar olabilmesi konularında katkı koyabilecek disiplinler bir arada, alana ve alandaki her noktaya yönelik çözümleri üretebilmelidir (Söğüt 2005).

### **2.3.3 Meydanlar**

Sokaklarda gerçekleşen hareket bazen bir meydandan başlar bazen de bir meydana son bulur. Meydanlar, kent içinde sokaklarda yaratılan hareket sisteminin durak noktalarıdır. Cadde ve sokaklar meydanları besleyen ana damarlardır (Moughtin 1992).

Eski dönemlerdeki forum, agora, açık hava tiyatrosu, meydanlar ve pazar yerleri yaya mekanlarının yer aldığı kentsel alanlardır. Yaya mekanları; toplumsal gelişme, yenilenme bütünleşme ve iletişim gibi fonksiyonlarıyla meydanlara katkıda bulunur. Kentlerde ilk olarak meydanlarda yaya mekanı oluşturulmuştur. Merkezi donatıların ve kullanımların yer aldığı kent merkezleri, mahalle merkezlerinden gelen yaya yollarının birleşmesiyle meydanları oluşturur. Yaya bölgesi olarak meydanlar, bütün kent halkının kullanımına açık mekanlardır (Kuntay 1994).

Kevin Lynch'e göre meydanlar, kentsel mekanlarda oluşturulmuş yoğun aktivite odaklarıdır. Tipik olarak meydanlar, yüksek yoğunlukta yapılar ve caddelerle çevrelenmiştir. İnsan gruplarını etkileyecek ve buluşmaları kolaylaştıracak özellikler taşır. Günümüzde meydanlar, genellikle sert zeminli ve arabaların dışlandığı halka açık mekanlar olarak tanımlanabilir. Yapılan araştırmalara göre günümüz meydanlarında kullanımların %90'ını oturma, bekleme, gezinme, yeme-içme, okuma, izleme, dinlenme gibi aktiviteler oluşturmaktadır. İnsanlar parklarda ya da meydanlarda yemek yemeyi piknik gibi algılamaktadırlar. Halka yönelik gösteriler, eğlenceler, çılgın görünüşlü kişiler,

işle ilgili ayaküstü sohbetler meydanların kullanımını arttırmaktadır. Yalnız yaşayan insanların arkadaşlık etmek ya da yoğun çalışanların iş stresinden kurtulmak için öğle aralarında meydanları kullandığı gözlenmiştir (Marcus ve Francis 1998).

Meydanlar; kentin karakterini canlandırarak şekilde, estetik ve fonksiyonel olarak tasarlanmalıdır. Tasarımın hedefleri doğrultusunda bazı bölümlerin daha baskın olarak vurgulanması gereklidir. Özellikle vurgulanan bu noktalar tasarımın anlatmak istediğini yani niteliğini ortaya koyar. Bazı kentlerde meydanlar, tarihsel sürecin de katkılarıyla o kent düşünüldüğünde akla gelen odak noktaları halini alabilmiştir. Bu meydanlar geçen zamanla birlikte yaşanan olaylarla bütünleşmiş ve pek çok sembolik anlamlar yüklenerek kentlinin belleğindeki yerini almıştır. Kent kimliğinin bir yansıması olan bu noktalar kenti ziyaret edenler tarafından da kenti tanımak için seçilen ilk noktalardır. Bir meydanın başarıyla işleyebilmesi için ona ulaşan iyi tasarlanmış sokaklara ihtiyacı vardır. Tasarım öncesinde sokağın mülkiyeti, kimin kullandığı veya kontrol ettiği, hangi amaçla yapıldığı, değişen ekonomik ve sosyal fonksiyonları belirlenmelidir. Bu fiziksel etkenler belirlendikten sonra sokağın formu, uzunluğu, mimari yapısı, sokağın oranı (sokakta yer alan bina yükseklikleri ile sokağın genişliği arasındaki ilişki) alınacak diğer tasarım kararlarını oluşturur (Moughtin 1992).

### **2.3.4 Yaya Mekanlarındaki Kent Donatıları**

Kentsel dış mekanlarda kullanılan her türlü kent mobilyasında, kullanıcı grupları ve onların beklentileri, kullanım amaçları, mekanın tarihi özellikleri, alışkanlıkları, ergonomi, dayanıklılık ve estetik gibi etkenler önemli rol oynar. Kent mobilyaları kullanıcılara gerekli olan kolaylık ve psikolojik rahatlığı sağlamak amacıyla kullanılırlar. Kent mobilyalarını; alt yapıya bağlı olanlar, alt yapıya bağlı olmayanlar olarak ikiye ayırmak mümkündür. Kent mobilyaları, kentlere kimlik kazandıran önemli objelerdir. Kentlerde bu objelerin hatalı seçimi ve kullanımı kargaşaya neden olmakta ve görsel kirlilik yaratmaktadır. Bu nedenle bu objelerin seçimi ve kullanımında kent kalitesinin yükseltilmesi ve modern kent yaratılması hedeflenmelidir (Şişman ve Lerzan 2004).

Kentsel mekanlarda kullanılan donatı elemanlarının hem estetik hem de fonksiyonel olması tercih edilmektedir. Donatı elemanlarının (heykel ve plastik elemanlar, banklar, lambalar, çekmeler, çöp kutuları, aydınlatma elemanları, işaret levhaları, telefon kulübeleri, havuzlar

gibi), koyulacakları yerlerin, sayılarının, renk ve biçimlerinin etüt edilmesi, birbirleriyle ve çevresiyle uyumlu olması gerekmektedir (Önder ve Aklanoğlu 2002).

#### **2.3.4.1 Aydınlatma Elemanları**

Günümüzde kentlerin ya da değişik kent bölgelerinin kimliklerini ortaya çıkarmak, güzelliklerini sergilemek, belleklerde yer etmesini sağlamak ya da değişik etkilerle çekici kılmak gibi amaçlarla çeşitli öğelerin aydınlatmaları önemlidir. Bu öğeler aşağıda belirtildiği gibi belli başlıklar altında toplanabilir (Şerefhanoglu 1991):

- Yapılar: Tarihi ve mimari mirası simgeleyen saray, köşk, hisar, cami, kilise vb. yapılarla; ticari, endüstriyel, kültürel ve eğitim amaçlı, mimari, sosyal ve estetik önemi olan çağdaş yapıtlar.
- Kentsel tasarım öğeleri: Anıt, çeşme, heykel vb. sanatsal değeri olan yapıtlar.
- Mühendislik yapıları: Köprü, kule, viyadük vb. genellikle yapıldıkları önemli teknoloji ürünü yapıtlar. Peyzaj mimarisi, yeşil alanlar: Doğal ve/ya da yapma park, bahçeler, açık alanlar, değerli ve tarihi ağaçlar vb.
- Su öğeleri: Yeşil alanlarda ve / veya meydanlarda yer alan havuz, göl, gölet vb. su öğeleri. Kimi durumlarda, peyzaj daha geniş konu, alan ve yerleşimleri kapsayabilir.

Kent mekanları ve bu mekanlarda yer alan donatı elemanları gün boyunca doğal ışık ile algılanırken hava karardığında ancak aydınlatma elemanları aracılığı ile algılanır olmakta, kentin tüm özellik ve gereksinimlerine göre yapılacak aydınlatma gece kullanımına olanak sağlayacak düzenleri getirmektedir. Aydınlatma tekniğinde temel kurallardan birisi ışığın görülmesi gereken yüzey ya da nesnelere aydınlatması fakat göze gelmemesidir. Çünkü bu tür ışıklığı çok daha fazla olan yüzey ya da nesnelere gözde kamaşma yapmakta ve algılamayı güçleştirmektedir. Aydınlatma araçlarının aydınlattıkları çevrenin görüntülerini bozmayacak şekilde yerleştirilmeleri algılama açısından önemlidir (Çubuk 1996).

Dış mekan aydınlatmasında temel amaç dış mekan elemanlarının işlevi, biçimi ve dokusunu ortaya çıkaran bir aydınlatmanın yapılmasıdır. Aydınlatma armatürü seçimi yapılırken kullanılacak aydınlatma tekniği kadar, armatürlerin uzun yıllar çeşitli hava

koşullarına dayanıklılık, sağlamlık ve renk gibi fiziksel, mimari stil ve peyzajla uyumu gibi görsel özellikleri de göz önünde tutulmalı ve bu elemanların mimariyi tamamlayıcı ve süreklilik arz eden bahçe mobilyaları gibi hizmet ettiği unutulmamalıdır (Burultay 2001).

Yol, meydan, park, bahçe, gezi alanları, yaya yolları gibi yerlerin aydınlatmasında kullanılan aydınlatma elemanlarının her birinin aydınlatma özellikleri kadar boyut, biçim, gereç, taşınma sistemleri, sayıları ile kent görüntüsü üzerinde gündüz ve gece etkileri de önemlidir. Bu tür bir etkide çevre ile uyum, değerlendirilmesi gereken önemli bir konudur. Aydınlatılması istenilen yerle ilgili, özellikle dış açık mekan aydınlatması için, aydınlatma aygıtları tasarlama sürecinde, alanın içinde yer aldığı kent karakteriyle estetik açıdan uyum, verimlilik, fiyat ve konfor koşulları göz önüne alınmalıdır. Dış mekanlarda bulunan aygıtlar sürekli paslanmaya, aşınmaya, çürümeye neden olan kar, yağmur, nem, sis gibi hava koşullarına maruz kalması nedeniyle paslanmaz malzemeden üretilmelidir (Şerefhanoglu 1991).

Aydınlatma elemanlarının, yapıları, yeşil alanları, yolları ve otoparkları aydınlatmada kullanılacak bakım yapılabilir malzemeden üretilmeleri gereklidir. Elemanların yerleştirilme aralıkları yollara, bisiklet yollarına ve yaya yollarına göre, ticaret ve konut bölgelerine göre ayrı ayrı belirlenmelidir (Bayraktar vd. 2008).

#### **2.3.4.2 Yön, İşaret ve Bildirişim Panoları**

Yaya ve araç sürücülerini bilgilendirmek ve yönlendirmek için konumlandırılmış, trafik düzenini ve ulaşımı sağlama ve kolaylaştırmaya yönelik araçlardır. Kullanımlarında yükseklik, boyut, konum gibi faktörlere özellikle dikkat edilmelidir. İnsan boyuna eşit veya alçak yapılmamalı, yaya yolları üzerine ve yayaların geçişini engelleyecek şekilde konumlandırılmamalıdır (Bulut vd. 2008).

İnsanlar buldukları mekan içerisinde nerede olduklarını ve gitmek istedikleri yere nasıl gideceklerini bildiklerinde kendilerini daha güvende hissederler. "..... Yasaktır" gibi sınırlayıcı mesajlar yerine mesajlarda daha yapıcı bir yaklaşım kullanılmalıdır. İşaretleme olumlu ve bilgi verici olmalı; insanlara tek başlarına hareket etme rahatlığını vermelidir. İşaretleme, insanları güvenlik konularında eğitmek ve şüpheli gördükleri aktiviteleri bildirmelerini teşvik etmek için bir araç olarak da kullanılabilir.

İşaretlemeleri "bilgilendirici ilan panoları, haritalar, eğitici işaretler yönlendirme levhaları" olarak dört gruba ayırabiliriz. Mesajın ifade edilmesinde işaretlerin yer seçimi önemlidir. Geleneksel işaretlere ek olarak haritalar, kiosklar ve diğer elemanlar da işaret görevi görürler.

İşaret levhaları tasarlanırken aşağıdaki kurallara dikkat edilmelidir (Yücel 2006):

- İşaretler iyi derecede görülebilir olmalıdırlar. Yönlendirme levhaları en az 20 m.'den görülebilmelidirler. Etkili bir görüş için işaret levhası 47 m.'den fazla, 6 m.'den az mesafede olmamalıdır.
- Haritalar üzerinde gereksiz ve fazla bilgilerden kaçınılmalıdır. Önemli karar noktaları haritalar üzerinde kolayca tanımlanabilir olmalıdır.
- Yayalar tarafından kullanılan işaretlerin tasarımı ve yerleştirilmesi kullanıcının görüş sahası, yazıların ölçeği, yazıların oranı, yazılar ile arka fonu arasındaki ilişkiler gibi konuları içerir. İşaret levhalarında insanlara yardım için kullanılan yazı tanımlarını tamamlamakta standart grafik semboller kullanılmalıdır. Levhalar üzerindeki yönlendirme okları açık olmalıdır. Özellikle yabancı ziyaretçilerin kullanımına açık alanlarda, uluslar arası sembollerin kullanılması gereklidir.
- İşaret levhaları için farklı malzemeler kullanılabilir. Ahşap oymalı işaretler doğal alanlarda çekicidirler, fakat hırsızlık ve hasara karşı dayanıksızdırlar. Metal malzemeler bükülebilir ve paslanabilirler. Plastik malzemeler ise kırılabilir ve yanabilir. Hasar görmesi en zor olan malzeme beton veya taştır.
- Kullanılan bütün işaretler kolay ulaşılabilir ve uzun ömürlü olmalıdır (en az 7-10 yıl). Vandalizm probleminin olduğu yerlerde bir ayaklı yerine iki ayaklı levhalar yerleştirilmelidir. Tüm işaretlerin hasar görmeleri durumlarında değiştirilebilmeleri için kolay imal edilebilir nitelikte olmaları gerekmektedir. İşaret levhalarının bakımları da ihmal edilmemelidir.
- İşaretler tekerlekli sandalye kullanıcıları için de ulaşılabilir olmalıdırlar.

#### **2.3.4.3 Oturma Elemanları**

Oturma elemanları basit yapılış tarzına sahip, olabildiğince az parçalı, dış koşullardan etkilenmeyen malzeme tiplerinde ve uzun ömürlü olmalıdırlar. Oturma elemanları

ergonomik, rahat ve davet edici görünmelidir. Kullanılmadığı zamanlarda bile bir plastik eleman özelliği taşıyabilmelidir. Konumunun uygun olması yanında, peyzaj hatlarına uyumluluğu ve üzerine konulduğu zeminin fonksiyonunu destekleyebilecek niteliklere sahip olmalıdır (Yurtdaş 1994). Oturma elemanı seçilirken kullanıcının o elemanı ne kadar süre kullanmasının istendiği göz önünde tutulmalıdır (Bulut vd. 2008).

Oturma elemanlarının boyutları, malzemesi ve tasarımı, kullanıcıların fiziksel konforunu doğrudan etkileyecektir. Oturma elemanının uzunluğu kişi başına 60 cm. olmalıdır. Banklar için önerilen oturma yüksekliği 42.5 cm., arkalık yüksekliği 50 cm., oturma genişliği ise 35-40 cm.' dir. Arkalıklı ve kolluklu banklar kullanıcıların vücutlarını desteklemeye yardım ederler. Oturanların sırtını uygun şekilde destekleyebilmek için arkalık yüksekliği 32.5 - 37.5 cm arasında olmalıdır. Oturma yeri ile arkalık arasında 95°-100°'lik açı olmalı, oturma yeri yatayla 10°'lik açı yapmalıdır. Banklar yol akışının kesilmemesi için yoldan 60 cm. içeriye yerleştirilmelidirler. Oturma yerlerinin hiç olmazsa bir yanında, tekerlekli sandalye kullanıcılarının yaşayabilmeleri için en az 90 cm. genişliğinde düz bir yer bırakılmalıdır (Yücel 2006).

#### **2.3.4.4 Çöp Kutuları**

Çöp kutuları dış mekanlarda kirlenmeyi önlemek üzere kullanılan, değişik malzeme ve biçimlerde yapılmış donatı elemanlarıdır. Daha çok işlevsel amaçlar için kullanılan çöp kutuları, dış mekanlarda bulunan diğer donatı elemanları ve yaya dolaşımı göz önüne alınarak konumlandırılmak zorundadır (Şişman ve Lerzan 2004).

Çöp kutuları, her türlü kimyasal ve yanıcı çöpleri taşıyabilecek özellikte olmalarının yanı sıra, çocukların tırmanmalarına ve bisiklet gibi tekerlekli araçların çarpmalarına karşı da dayanıklı olmalıdırlar. Çöp kutuları için en çok kullanılan malzeme metal, ahşap, fiberglas ve dökme betondur. Çöp kutuları üstü açık, üstü yarı açık veya kapaklı olabilirler. Çöp kutuları en çok gereksinim duyulabilecek noktalara yerleştirilmelidirler. Kolayca görülebilir olmalıdırlar. Yaya akışını kesmeyecek ve tekerlekli sandalyelerin geçişini engellemeyecek biçimde tesis edilmelidirler. Çöp kutuları için en iyi yerler, banklar veya telefon kabinleri gibi kent mobilyalarının yakınları veya yoğun kavşak noktaları, yiyecek satış birimleri, otobüs durakları, önemli yapıların girişleri gibi insanların yoğun olarak kullandıkları alanlardır (Yücel 2006).



Çöp kutuları konstrüksiyonel yapısıyla basit, sağlam, bakımı ve kullanışı kolay olmalıdır. Çöp kutularının dış çevre koşullarına dayanıklı ve yanmaz malzemedendir olmaları önemlidir. Yoğun kullanım alanlarında yeterli genişlikte, su geçirmez yapıda, çöplerin uçmasını, çeşitli hayvanların yaklaşmasını ve zarar vermesini önleyici özelliklerde tasarlanması gerekmektedir.

Çöp kutularının parklar, meydanlar gibi açık alanlarda geceleyin de kullanılacakları göz önünde tutulmalıdır. Bu nedenle çöp kutularının yaya yollarının veya diğer ışık kaynaklarının yakınlarına yerleştirilmesi daha uygun olacaktır. Hoş olmayacak bir görüntü oluşturmamaları ve göze batmamaları için oturma ögeleri, aydınlatma direkleri gibi diğer öğelerle gruplandırılmalı ya da düzenlemede tek başlarına yer almak yerine bir duvar, direk ya da parmaklık gibi daha büyük bir elemana monte edilmelidirler (Yücel 2006).

#### **2.3.4.5 Sınırlama Elemanları**

Kullanım amacı ve kullanıldığı yere göre mahremiyeti sağlama, dış etmenlerden korunma, sınırları belli etme gibi fonksiyonlar üstlenirler. Üstlendikleri bu fonksiyonlar onların boyutunu ve yapı malzemesini etkiler (Bulut vd. 2008).

Sınırlayıcıların estetik yönden kullanılacağı ortamın mimari anlayışı ile uyumlu olması gerekir. Sınırlama elemanları olarak duvarlar (taş, tuğla veya beton malzemeli), paravanlar, demir ahşap parmaklıklar veya yeşil çitler kullanılabilir. Sınırlama elemanlarının yüksekliği kanunlara, çevreye ve fonksiyona uygun olarak tespit edilmelidir.

Alçak kuşatma elemanları 20-60 cm. yükseklikte, orta yükseklikte kuşatma elemanları 80-140 cm. yükseklikte, yüksek kuşatma elemanları 180-250 cm. yükseklikte tasarlanmalıdır. Sınırlamanın kalitesi ve derecesi çevreye uygun olarak yapılmalıdır. Sınırlamada kullanılacak pek çok farklı materyal çeşidi ve çözüm yolları vardır. Tasarımlarında estetik ve fonksiyon prensiplerinin yanı sıra, psikolojik etkilerin de göz önünde tutulması gerekir. Örneğin, mahremiyet ve kötü bir görünümün gizlenmesi amaçlanıyor ise sınırlama elemanı insan boyundan yüksek ve masif olmalı; eğer insanların girmesine engel olunmak isteniyorsa, üzerinden aşılamayacak derecede yüksek, arasından geçilemeyecek kadar dar olmalıdır. Parkın, çevrenin güzel görünümüne açık olması

isteniyorsa, Sınırlama elemanı kısmen açık ve alçak olmalı veya hiç olmamalıdır (Yücel 2006).

#### **2.3.4.6 Estetik Objeler**

Heykel ve plastik elemanlar, meydanlarda hem dekoratif yönden hem de sanat eseri olarak kullanılırlar. Meydana kimlik kazandıran öğelerdir.

Kamusal mekanlarda kullanılan heykeller çoğu zaman kompozisyonu tamamlayan elemanlar olarak görev alırlar. Zaman zaman mekan içerisinde simgesel anlamlar da taşırlar. Modern veya geleneksel tarzda tasarlanabilecek heykellerde kullanılacak malzemeler heykelin niteliğine, kompozisyonla uyumuna ve maliyet koşullarına bağlı olarak değişecektir. Günümüzde yaya mekanlarında kullanılan heykeller geçmişe nazaran farklı arayışları beraberinde getirmektedir. Kinetik rüzgar heykelleri, kumdan heykeller, buzdan heykeller farklı tasarım yaklaşımlarından bazılarıdır (Yücel 2006).

#### **2.3.4.7 Su Öğeleri**

Dış mekanda su kullanım yoğunluğu genellikle bir ülkenin iklim ve toplum isteklerine, sanat anlayışına uygun olarak planlanır. Yağışlı iklim bölgelerinde su yüzeyleri için imkanlar genişler ve peyzaj tasarımında suya yer verilmesi kolaydır. Diğer taraftan kurak iklim bölgelerinde ise, insan yaşantısına kazandıracığı anlam ve olumlu psikolojik etkiler yönünden vazgeçilmez bir tasarım elemanıdır. Çünkü su, insanlar üzerinde görsel ve psikolojik etkiler yaratmakla birlikte, mekana canlılık getirir ve mekan elemanları arasında birleştirici olur. Mekan çevresinde yer alan mimari eleman detaylarının ortaya çıkmasını sağlar (Uzun 1997; Bulut vd. 2008 ).

Suyun kullanımı, huzur ve canlılık verme, insan psikolojisini önemli yönde etkileme, nemi artırma, serinletici etki yapma gibi özelliklerinin kentte yansımaları için önemli bir etken olmuştur. Sayılan bu özellikler nedeni ile kent içinde genellikle kavşaklarda, bazı parklarda ve tarihi eser bahçelerinde yer alan su elemanları insan ergonomisi için olumlu etkide bulunan faktörlerdir (Uzun 1997; Bulut vd. 2008).

Mekarlarda su ve su yüzeyleri, su aynaları ve su parterleri peyzaja büyük katkıda bulunmaktadır. Su yüzeylerinin; bitkisel materyal kadar önemli etkileri vardır. Havuz, meydanın stiline göre  killendirilmelidir. Buldukları mekanda odak noktası oluŐtururlar.

Günümüz Şehir yaŐantısı içerisinde, pek çok mimar tasarımlarına doğal elemanları dahil etme çabası içerisindedir. Havuzlar ve çeŐmeler gibi su ögeleri alışveriş merkezleri, meydanlar, parklar gibi açık alanların popülaritesini artırmaktadırlar. Havuzlar ve su bahçeleri genellikle durgun yüzeylerde tasarlanırlar; fakat çeŐmeler, akıntılar ve Őelalelerle bir arada kullanılarak, sesli ve ıŐıklı bir hale getirilebilirler. Meydanlar ve parklarda; Őelaleler, su duvarları, su kanalları, durgun havuzlar, su tünelleri ve çeŐmeler gibi suyun çeşitli Şekilleri kullanılabilir (Yücel 2006).

 eŐmeler tasarlanırken engelli kullanıcıların da göz önünde tutulması gerekir.  eŐmeler, engellilerin kullanımına da müsaade edecek Şekilde 85-95 cm. yükseklikte tasarlanabilirler. Muslukların 85 cm. yükseklikte olması, tekerlekli sandalye kullanıcılarının eriŐimi için yeterli olacaktır (Yücel 2006).

#### **2.3.4.8 Büfe ve ATM**

Kent kullanıcılarının farklı ihtiyaçlarını karşılamak üzere kurulmuş olan büfelerde gazete, meŐrubat, ekmek, bilet satıŐı yapılabilmektedir. B felerin tasarlanmasında kentin genel görünümüne uygunluğu, simgesel olabilmesi ve estetik görünmesi dikkate alınmalıdır. B felerin konumlanması geliŐigüzel olmamalı; kullanıcıların rahatlıkla ulaŐabilecekleri mekarlarda olmalı, döşeme ve malzeme farklılıklarıyla rahatlıkla fark edilebilir olmalıdır. Yayaların yoğun kullanımında bulunan büfelerin yaya dolaŐımına engel olmamasına da dikkat edilmelidir.

ATM gelişen teknolojiyle birlikte eskiye oranla daha fazla kullanılmaya baŐlanmıŐtır. Bu doğrultuda Őehirlerin merkezlerinde sıkça bankamatiklere rastlanmaktadır. ATM'lerin fark edilmeleri için her bankaya özel farklı renk ve tonlarda olmaları nedeniyle kent merkezlerinde görüntü kirliliğine neden olabilmektedirler. Bunu önlemek için fark edilebilirliklerini engellemeden bitkisel ögelerle estetik bir görünüm oluŐturulabilmektedir.

### 2.3.5 Yaya Mekanlarının Bitkilendirilmesi

Yeşil ögesi, rengi ve boyutları gibi yapısal ve doku özelliklerinden dolayı yaya mekanlarında tasarım elemanı olarak kullanılmaktadır. Özellikle sokak girişlerinin vurgulanmasında, girişi belirleyen ve diğerlerinden ayırt edilebilmesini sağlayan bir eleman olarak kullanılmaktadır. Tek bir mekandaki konumu belirleyerek yön bulmada da yardımcı olabilmektedir. Birbiri ile ilişkili sokak ve meydan düzenlemelerinde süreklilik içinde kaybolmadan güvenle dolaşmak mümkün olabilmektedir. Mekanların algılanmasında kapalılık etkisi yaratarak mekana sınır ve yükseklik getirmektedir. Meydan, avlu gibi mekanlarda mevsimin algılanmasında, iklimlendirmeye yardımcı olmaktadır (Öksüz 2004).

Bitki kompozisyonları dekoratif ve fonksiyonel olmalıdır. Bitkiler, ulaşım ve görüş açısını olumsuz etkilememelidir. Çevresindeki binaların ölçeği göz önüne alınarak sade ve basit bir düzenleme yapılmalıdır. Satış alanları, pazar yerleri, gezici satıcılar, sokak sanatçıları için düzenlenmiş çarşı meydanları ve bunun gibi mekanlarda dekoratif ve hassas bitkiler dikilmemeli ve bu dikimlerde bitkiler, insanlara engel olmamalıdır. Gölge veren ağaçlar dikilebilir ve sıra ağaçlandırmaları önerilebilir (Yıldızcı 1982).

Çok büyük mekanlar için, mekanı daraltacak büyük ve ağır tekstürlü ağaç ve ağaççıklar kullanılabilir. Meydanlarda ağaçları mümkün olduğu kadar soliter kullanmak uygun olur. Küçük mekanlar için ağaç hiç kullanmamalı ya da dar ve küçük tepeli olanları tercih edilmelidir. Geniş çim (düz yeşil) yüzeyler, meydanın daha geniş algılanmasını sağlar. Çok renkli bir kompozisyon da kentsel mekanlar için uygun olabilir; ama çok iyi bir uyumun yakalanması gereklidir (Giritlioğlu 1991).

Meydanlarda bitkisel eleman kullanımı (tek ağaç, sıra ağaçlar, ağaç toplulukları, karşılıklı, tekli, ikili, üçlü kombinasyonlar) hem biçimsel hem de fonksiyonel ilişkiler açısından ilginç mekanların oluşmasını sağlar. Optik çekici olarak tek ağaç bu tür mekanlara hem ölçek hem de kullanım bakımından (bölünme-bütünleşme) değişik olanaklar sağlar. Karşılıklı iki ağaç veya ağaç grupları meydana, bir geçit veya bir kapı etkisi yaratarak o mekana ölçek ve fonksiyon kazandırabilir. Hareket yönünün vurgulanmasında önemli rol oynar. Toplu ağaç gruplarının hem kendi aralarında hem de diğer öğelerle birlikte

kullanılarak meydana değişik, ilgi çekici, fonksiyonel ve biçimsel bütünleşme ile insan ölçeğine ve gereksinimlere uygun mekanlar oluşturulabilir (Giritlioğlu 1991).

Genel olarak yaya mekanlarında bitkilendirme; sokakları sınırlayarak mekan etkisi yaratmakta, girişleri vurgulamakta, oturma alanlarında gölgeleme sağlamakta, alle oluşturarak yürümeyi teşvik etmekte ve mekanlarda ki yapıların ölçü ve görünüş bakımından uyumsuz ayrıntılardan bakışları uzaklaştırmada önemli yer tutmaktadır.



## BÖLÜM 3

### MATERYAL VE YÖNTEM

#### 3.1 MATERYAL

Bu araştırmada, Eskişehir kent merkezinde bulunan kamusal alanların kentsel tasarım açısından incelenerek, Lynch (1960)'ın kriterlerine göre kentsel imaj analizi haritaları oluşturulmuş ve bu kriterlere uygunluğu irdelenmiştir.

Eskişehir kent merkezinin çalışma alanı olarak belirlenmesinde, kentte yenileme çalışmalarının Avrupa düzeyinde uygulanmaya çalışılması ve kentin bir bütün olarak ele alınarak planlamaların yapılmasıdır.

“Eskişehir Kent Merkezinde Yaya Mekanlarının Kentsel Tasarım Açısından İrdelenmesi” adlı bu tez çalışmasında araştırmanın ana materyalini kent merkezi oluşturmaktadır. Çalışma için kent merkezinde zonlama yapılarak üç ayrı zon belirlenmiştir. Birinci zon Porsuk Bulvarını ve yakın çevresini kapsamaktadır. İkinci zon İki Eylül Caddesi ile Öğretmenler Caddesinin keşiştiği alanı ve yakın çevresini kapsamaktadır. nc zon Hamayolu Caddesi ve yakın çevresini kapsamaktadır.

Araştırma materyalini oluşturan diğer kaynaklar;

- Araştırma alanı ile ilgili daha önce çeşitli niversite ve kurumlarca yapılmış lisansüstü ve doktora tezleri ve araştırmalar,
- Araştırma konusu ile ilgili yerli ve yabancı literatür bilgileri, yayınlar, raporlar, broşürler,
- Alana ait 1/1000 ölçekli imar paftaları,
- Araştırma sırasında çekilen fotoğraflardır.

### 3.2 YÖNTEM

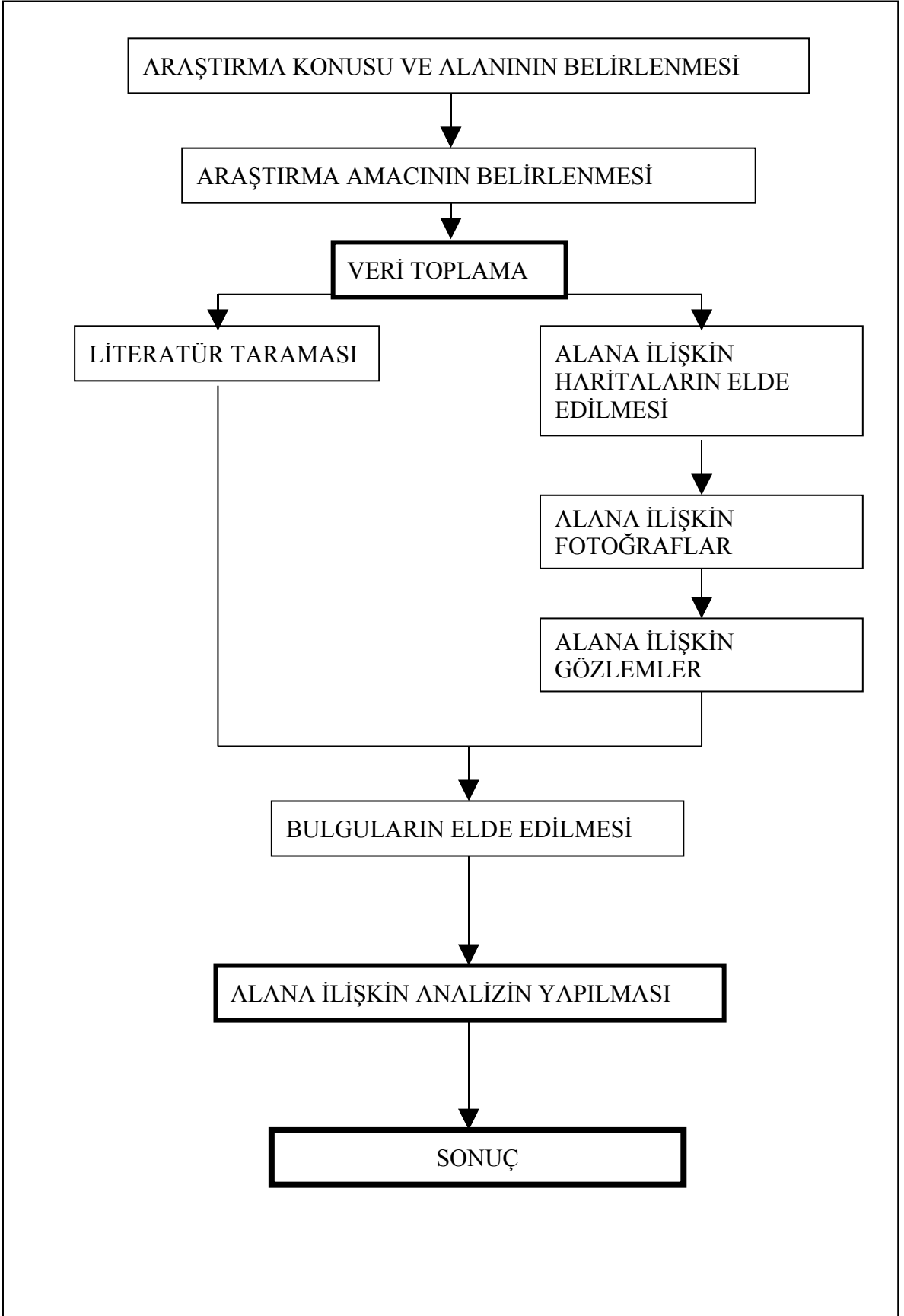
“ Eskişehir Kent Merkezinde Yaya Mekanlarının Kentsel Tasarım Açısından İrdelenmesi” adlı bu tez çalışması veri toplama, analiz ve değerlendirme olmak üzere üç temel aşamadan oluşmaktadır.

Veri toplama aşamasında literatür taraması ile tez çalışmasının ana konuları olan kentsel mekan, yaya mekanları ve kentsel tasarım konularında bilgiler elde edilmiş, kapsamlı bir literatür taramasından sonra araştırmanın temelini oluşturacak kaynaklar belirlenmiştir. Eskişehir kent merkezine ilişkin haritalarla, alana ilişkin fotoğraflar çekilerek gözlemler yapılmıştır.

Analiz kısmında Eskişehir kent merkezindeki yaya mekanları veri toplaması aşamasında elde edilen haritalar, fotoğraflar ve gözlemler ile elde edilen bilgiler doğrultusunda incelenmiştir. Ayrıca Eskişehir kent merkezinde zonlama ile belirlenen üç zona yönelik Kevin Lynch kriterlerine göre imaj analiz haritaları oluşturulmuştur.

Sonuç ve değerlendirme aşamasında Eskişehir kent merkezinin mekansal analizi ile elde edilen bulgular değerlendirilmiştir (Şekil 3. 1).





Şekil 3.1 Çalışma akış diyagramı.



## BÖLÜM 4

### BULGULAR

#### 4.1 ESKİŞEHİR'İN KONUMU VE DOĞAL YAPISI



Şekil 4.1 Eskişehir'in Türkiye'deki konumu (URL-2 2010).

Eskişehir, İç Anadolu Bölgesi'nin kuzeybatısında yer almaktadır. Kuzeyde Karadeniz, kuzeybatıda Marmara, batı ve güneybatıda Ege Bölgesi ile komşu olmakla birlikte coğrafi karakterini genellikle İç Anadolu Bölgesi'nden alır (URL-3 2010).

Eskişehir ili, güneyden Afyonkarahisar'ın Emirdağ ve İnsaniye; güneydoğudan Konya'nın Yunak; doğudan Ankara'nın Polatlı, Nallıhan ve Beypazarı; kuzeybatıdan Bolu'nun Göyüklü; batıdan Bilecik'in Gölpaazarı, Söğüt, Bozüyük ilçeleri ve Kütahya ile çevrelenmiş durumdadır (URL-3 2010).

Kuzeyden Bozdağ ve Sündiken Dağları, güneyden Emirdağ, doğudan Orta Asya Vadisi, batıdan Türkmen Dağı gibi doğal sınırlarla çevrili olan il alanı, yaklaşık 13.653 km<sup>2</sup> dir. Bu alanıyla il, Türkiye topraklarının %1,8' ini kaplamaktadır. İl merkezinin denizden yüksekliği ise 792 m dir. Yaklaşık %22'sini dağların oluşturduğu ilin, yeryüzü şekilleri içinde ovaların payı %26 dolayındadır (URL-3 2010).

İç Anadolu'nun kuzeybatı köşesinde yer alan Eskişehir ilinin topografik yapısını, Sakarya ve Porsuk havzalarındaki düzlükler ile bunları çevreleyen dağlar oluşturur. Havza düzlüklerini, kuzeyden Bozdağ - Sündiken Sıradağları, batı ve güneyden ise İç Batı Anadolu eşiğinin doğu kenarında yer alan Türkmen Dağı, Yazılıkaya Yaylası ve Emirdağ kuşatır (URL-3 2010).

Dış etmenlerin uzun süren aşındırmaları sonucu vadiler, genellikle derinleşmiştir. Vadi yamaçları hafif eğimli olup, yamaç aşındırması güçlüdür. Genç oluşumlar dışında tepe sırtlarının basık ve yuvarlak olduğu ilde, kapalı havza durumu pek görülmez. Denize doğru sürekli bir eğim vardır (URL-3 2010).

Dağlar, ilin ovalarını çeşitli yönlerden kuşatır. Dağlık alanlarında, farklı aşınma ve çözünme sonucu ortaya çıkan şekiller, genellikle belirgindir. Ovalardan dağlara doğru, çeşitli yükseltilerde uzanan platolar vardır. İlin kuzeyinde, batı-doğu yönünde, Anadolu'nun iç sıradağlarından Bozdağ ve Sündiken Dağları yer alır ve uzantıları doğuda, il sınırını oluşturan Sakarya Irmağı'na dek sokulur. Eskişehir ilinin güneydoğu köşesinde, Sakarya yayının içinden başlayan Sivrihisar Dağları, güneydoğu-kuzeybatı yönünde uzanır. Kaymaz Bucağı'na uzanan Sivrihisar Dağları eşik görünüşlü bir yayla üzerinde yer alır (URL-3 2010).

Kaymaz Bucağı'ndan sonra yayla görünümü kazanan geniş eşik üzerinde, yer yer yüksek tepeler görülür. Eskişehir il merkezinin güneyinde başlayan bu yayla görünümü dalgalı alan, batı yönünde sürer. Sarısu Ovası'nın güneyinde, Küçük Türkmen Dağı'nı oluşturur ve il sınırları dışında Domaniç Dağları ile birleşir. Kaymaz Bucağı ile Eskişehir il merkezi arasındaki en önemli yükselti, Koca Kır Yaylası'nın Porsuk Ovası'na inen etekleridir. Porsuk Çayı'ndan batıya doğru gidildiğinde 1.255 m. yüksekliğindeki Küçük Türkmen Dağı'na ulaşılır. Daha batıda ise Kozdoğru Tepesi ile Göktepe bulunur (URL-3 2010).

Asıl Türkmen Dağı, Porsuk Barajı'nın güneyinden başlar ve uzantıları ile birlikte Sakarya Ovası'na dek uzanır. En yüksek noktası 1.825 m. ile Türkmen Dağı Tepesi'dir. Diğer önemli yükseltiler, Kırgıl Tepe, Kuyu Tepe, Yaylacık Tepe, Deve Eriği Tepesi, Deve Tepe ile Oluk Dağı'dır (URL-3 2010).

Eskişehir ilinde yaylalık alanlar Türkmen Dağı'nın doğu uzantıları ile Bozdağ, Sündiken Dağları üzerindedir. Porsuk ve Sakarya Havzalarını birbirinden ayıran Sivrihisar Dağları

üzerinde de yaylalık alanlar bulunmaktadır. Eskişehir il alanı daha çok platolar ve dağlarla kaplıdır. Yaylalar, il topraklarının %0.6 gibi çok küçük bir bölümünü kaplar ([URL-3 2010](#)).

Eskişehir ilinin genel coğrafi yapısı; Sakarya ve Porsuk havzaları ile bu havzaları çevreleyen dağlardan oluşur. Bu nedenle, il toprakları ana vadiler ve bu vadilerle birleşen çok sayıda küçük vadilerce parçalanmış durumdadır. Havzanın sularını toplayan Sakarya Irmağı'nın aktığı vadi, "Sakarya Vadisi" adını alır. Bu vadi, Sakarya Irmağı'nın ilk kaynak alanlarında, yani Türkmen Dağı kütesinin doğu uzantıları üzerinde dar ve derindir. Seyitgazi yöresinden sonra, vadi tabanı genişler ve doğuda Ankara il sınırına dek uzanır. Bu bölümde, vadinin geniş tabanı üzerinde Yukarı Sakarya Ovası yer alır. Sakarya Vadisi, Ankara il sınırından kuzeye döner ve Porsuk Çayı ile birleşir. Vadinin bu kesimine "Orta Sakarya Vadisi" denir ([URL-3 2010](#)).

İç Anadolu stepleri, Kuzey Anadolu ve Batı Anadolu ormanları, Eskişehir'in bitki örtüsünü oluşturur. Sündiken Dağları'nın, Porsuk Vadisi'ne bakan güney yamaçlarında, 1000 metreden sonra meşe çalılıkları, daha sonra da bodur meşeler görülür. 1300 metreden sonra yer yer karaçamların göze çarptığı Sündiken Dağları'nın, Türkmenbaba, Eşekli Türkmen Tepesi ve Bozdağ'ın Sakarya Vadisi yönü incelenirse, (özellikle Tandırlar Dağküllü Köyleri arası çok sıktır) karaçamlı kaplı olduğu gözlenir. Burada karaçamların arasında, kızılçamlar da görülür. Taştepe ve Mihaliççik civarına kadar sarıçamlar yer alır. Yapıldak civarındaki çam ormanları arasında, yüksek meşeler görülür. Eskişehir'in güneyindeki platolarda ve Çifteler Ovası'nda orman yoktur fakat karakteristik step bitkileri vardır. Sarısu Porsuk Vadisi'nin bitki örtüsünü, yumak, yavşan ve kekik oluşturur. Porsuk ve Keskin Dereleri'nin kenarlarındaki bitki örtüsü ise, söğütler, kavaklar, karaağaçlar ve koruluklardan oluşur ([URL-3 2010](#)).

Porsuk Çayı [İç Anadolu Bölgesi](#)'nde bir ırmaktır. [Aksu Dağı](#)'nın kuzey yamacından inen [Bayatçık Deresi](#) ile [Murat Dağı](#)'nın kuzey yamacından inen [Kızıltaş Suyu](#)'nun birleşmesiyle doğan Porsuk Çayı, [Sakarya Irmağı](#)'nın en uzun (448 km) koludur. [Kütahya Ovası](#)'ndan geçip [Eskişehir](#) kentinin güneybatısında yer alan ve 1948'de hizmete giren Porsuk I ve 1971'de hizmete giren Porsuk II [barajları](#) arkasında toplandıktan sonra, [Eskişehir Ovası](#)'ndan ve Eskişehir kentinden geçer; [Yassihöyük](#) karşısında [Sakarya Irmağı](#)'na ulaşır ([URL-4 2010](#)).

Porsuk Barajı, Porsuk Çayı üzerindedir. Şehrin su, taşkınlarını, önlemek, sulama ve kullanma suyunu temin amacıyla yapılmıştır. Ayrıca burası balık üretimi ve mesire yeri olarak da kullanılmaktadır (URL-5 2010).

Eskişehir, yıllık sıcaklık ortalaması, 10.9°dir. Aylık ortalama göre yılın en soğuk ayı, -2° ile ocak ayıdır. Mart ayında daha çok don olayına rastlanır. Haziran, temmuz ve ağustos aylarında en sıcak günler yaşanır. En düşük sıcaklık 10° - 15° dir. Temmuz ayının ikinci yarısı ile ağustos ayının ilk yarısında en yüksek sıcaklık, 30° - 40° arasında değişir. Gece ile gündüz sıcaklığında 12° ile 29° arasında büyük ısı farklarının olmasıdır. Eskişehir'de yağışlar, kışın kar ve yağmur halinde görülür. Aralık ayından itibaren yağışlar daha çok kar şeklindedir. Nisan ayı sonundan itibaren havalar ısınmaya başlar. Yıllık ortalama yağış miktarı 378.9 kg/m<sup>3</sup> 'dür. Eskişehir'de rüzgarlar, kışın doğudan batıya eser. Baharın ilk aylarında kuzeybatı rüzgarları hakimdir. Baharın sonunda güneybatı, batı ve kuzeybatıdan gelen rüzgarlar görülür. Yaz mevsiminde bazen geçici olarak günlük şiddetli doğu rüzgarları da görülebilir. Sonbaharda ise, eylül sonundan itibaren doğu, kuzeydoğu ve güneydoğu rüzgarları ortaya çıkar (URL-3 2010).

## **4.2 ESKİŞEHİR'İN SOSYO KÜLTÜREL VE EKONOMİK YAPISI**

Eskişehir ilinin nüfus durumu, ilçe, köy sayısı, genel eğitim durumu ve ekonomik durumu ile ilgili bilgiler Türkiye İstatistik Kurumu'ndan alınmıştır.

### **4.2.1 Nüfus**

Eskişehir ilinin nüfusu, 2009 Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi sonuçlarına göre 755 427 kişidir. Nüfusun 669 444 kişisi şehirlerde yaşarken, 85 983 kişisi belde ve köylerde yaşamaktadır. Şehirde yaşayanların oranı % 89, köyde yaşayanların oranı % 11'dir. Yine aynı nüfus sayımı sonucuna göre, öğrenci nüfusu 40502, il merkezi nüfusu 617 215, ilin nüfus yoğunluğu ise km<sup>2</sup> başına 55 kişidir. Şehrin genelinin % 89'u kadın % 97'si erkek nüfusu bulunmaktadır (TÜİK 2010).

Nüfus bakımından en büyük ilçeleri sırasıyla Odunpazarı, Tepebaşı, Sivrihisar ve Çifteleri'dir. 13652 km<sup>2</sup>'lik yüzölçümüne sahip Eskişehir'in yüzölçümü bakımından en büyük ilçesi yine Merkez'dir. Nüfus bakımından en küçük ilçesi Han, yüzölçümü

bakımından en küçük ilçesi ise Mihalgazi'dir. Eskişehir'deki ilçe sayısı 14, belediye sayısı 28 ve köy sayısı ise 371'dir (TÜİK 2010).

#### **4.2.2 Eğitim Durumu**

İlin en eski yüksek öğretim kurumu olan Eskişehir İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi 1958'de açılmıştır. 1982 yılında Yüksek Öğretim Kurumları'nın yeniden yapılanması sonucu Anadolu Üniversitesi kurulmuştur. Daha sonra 18 Ağustos 1993 tarihinde Osmangazi Üniversitesi adı ile ikinci üniversite kurulmuştur. Eskişehir toplam nüfusunun % 93 okur-yazardır.

#### **4.2.3 Ekonomik Durum**

Eskişehir ili şehirleşme oranı, yıllık nüfus artış hızı, kişi başına gayri safi yurtiçi hasıla ve sanayi iş kolunda çalışanların toplam istihdama oranı bakımından Türkiye ortalamalarının üstündedir. Tarım kolunda çalışanların toplam istihdama oranı ise Türkiye ortalamasının altındadır.

### **4.3 ÇALIŞMA ALANI – ESKİŞEHİR KENT MERKEZİ**

Eskişehir kent merkezinin genel bina yapısı bitişik düzendir. Yapı yükseklikleri en fazla 8 kata kadardır. Yenilenen Porsuk Çayı etrafında bina kat yükseklikleri düzensizdir, bitişik halde 5 ile 8 katlı binalar bulunmaktadır. Eskişehir kent merkezinde ayırık yapı düzeninde bahçeli evler bulunmamaktadır. Binalar ara sokaklarda birbirlerine gölge düşürmektedir.

Yenilen Porsuk Çayı'nda Türkiye Kano Federasyonu ile kano yarışları düzenlenebilmektedir. Aynı zamanda kullanıcılar için tekne ve gondollarla gezi imkanı bulunmaktadır.



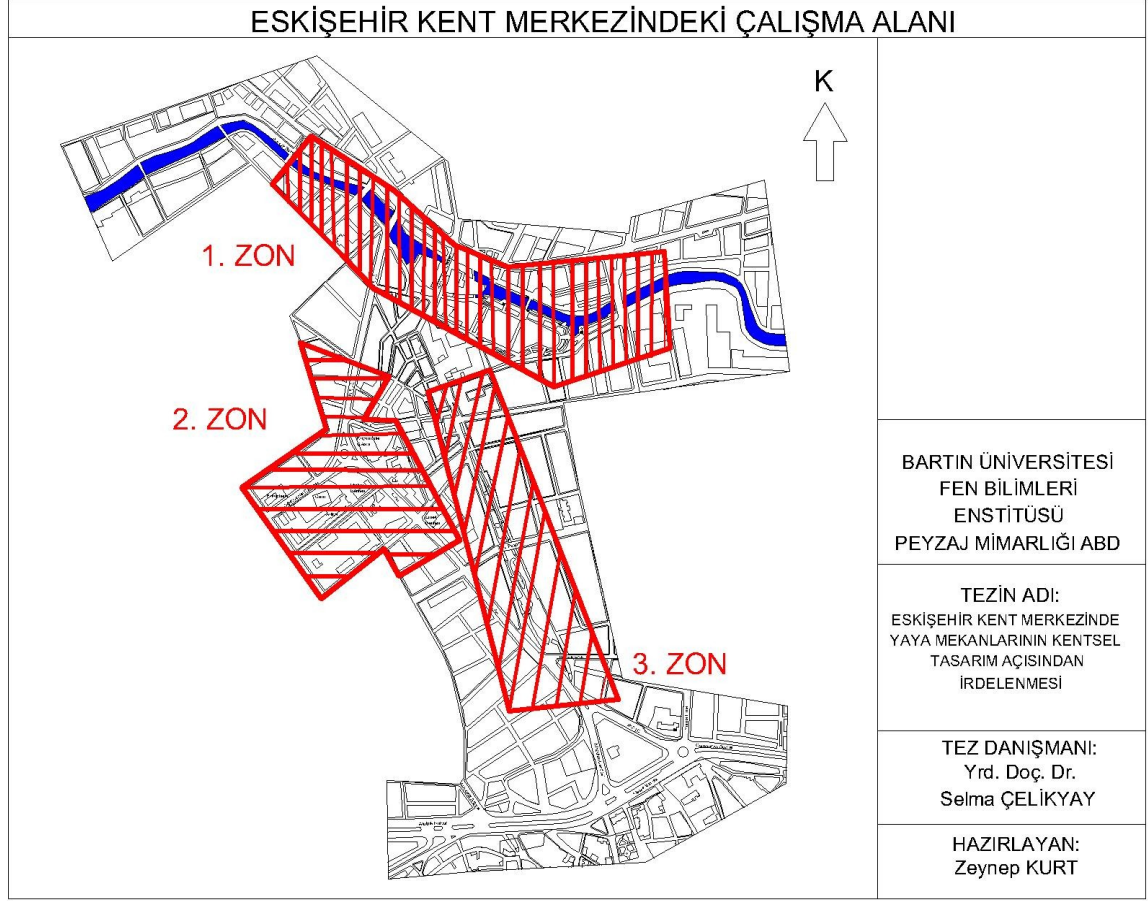
Şekil 4.2 Kentin merkezinin genel görünüşü (URL-9 2010).

Materyal bölümünde ifade edildiği gibi çalışma alanı olarak Eskişehir kent merkezi seçilmiş ve zonlama yapılarak üç ayrı zon belirlenmiştir (Şekil 4.3 ve 4.4).



Şekil 4.3 Eskişehir kent merkezindeki çalışma alanı (Google Earth, 2010).





Şekil 4.4 Eskişehir kent merkezinde çalışma alanındaki zonlar.

#### 4.4 ESKİŞEHİR KENT MERKEZİNİN ULAŞIM ŞEMASI

Türkiye’de kent içi ana ulaşım planını yaptıran ilk belediye olan Eskişehir Büyükşehir Belediyesi, insan odaklı kent içi taşımacılık ve yaya önceliği göz önüne alınarak yapılan çağdaş düzenlemelerle Eskişehir’i estetik ve kullanım açısından bir adım öne çıkarmaktadır. Eskişehir Büyükşehir Belediyesi tarafından, İstanbul Teknik Üniversitesi’ne yaptırılan ve 20 yıl sonrası düşünülerek tasarlanan kent içi ulaşım planı, kent merkezinde “bir yerden bir yere araçların değil insanların” rahat ulaşımını ön planda tutarak hazırlanmıştır (URL-3 2010).

Taşıt trafiğinin ve taşıtların caddelerde gelişi güzel park edilmesinin kent merkezinde büyük bir yer işgal ettiğini gözlemleyen bilim adamları yoğun yaya akışının olduğu yerlerde taşıtlara öncelik tanınmasının kentsel yaşamın kalite düzeyini düşürdüğü gerçeğinden hareketle, Eskişehir’deki plan çalışmalarında yaya önceliğini göz önünde





Şekil 4.6 Kent merkezi ([URL-8](#) 2010).



Şekil 4.7 Tramvay, araç ve yaya yolu (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).



Şekil 4.8 Reşadiye Cami önü (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).

Kent merkezinden geçen kentin kuzeybatı-güneydoğu ve güneybatı-kuzeydoğu bölgelerini çapraz olarak birleştiren hafif raylı sistemi destekleyecek biçimde otobüs ve minibüs güzergahları oluşturulmuştur. Bu yollar üzerinde de kullanıcıları olumsuz hava koşullarından koruyacak bekleme ve durak yerleri oluşturulmuştur (Şekil 4.9).



Şekil 4.9 Tramvay bekleme ve durak yeri ([URL-6](#) 2009).

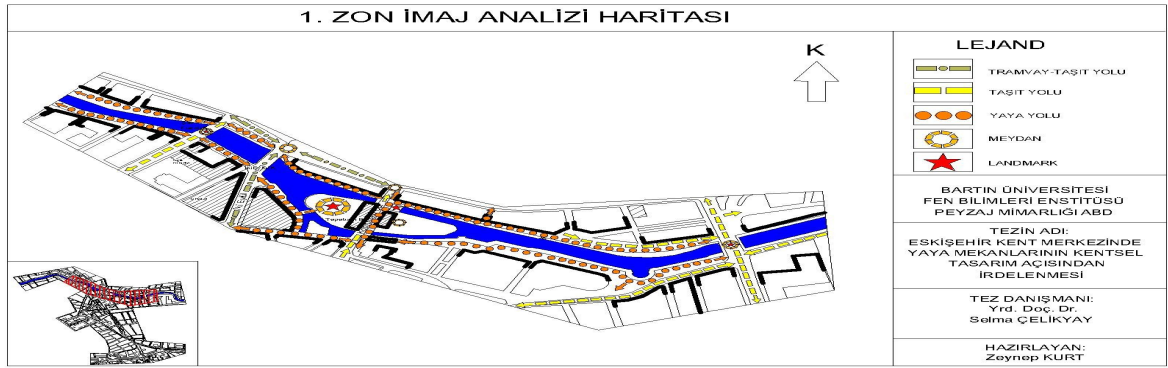
#### 4.5 ESKİŞEHİR KENT MERKEZİNDEKİ YAYA MEKANLARININ ANALİZİ

Eskişehir kent merkezinde yapılan yenileme çalışmaları doğrultusunda yayalar öncelikli hale getirilerek yaya mekanları oluşturulmuştur.

#### 4.5.1 İmaj Analizi

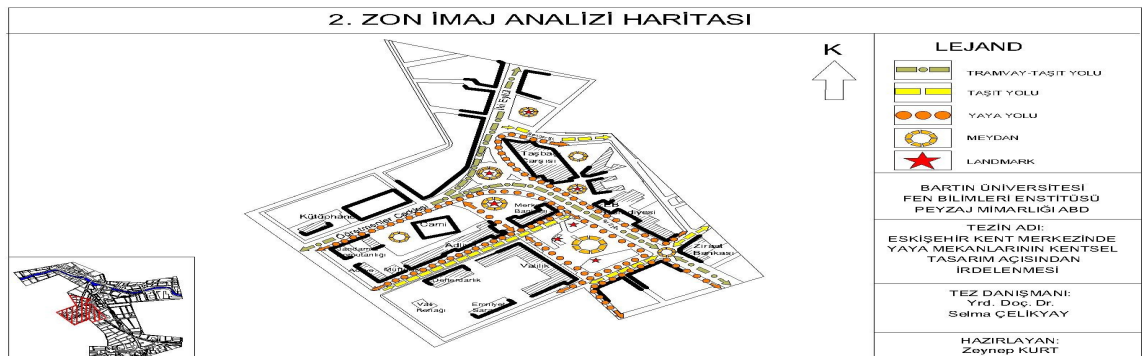
Eskişehir kent merkezinde zonlama ile elde edilen üç zona ilişkin görsel imaj haritaları oluşturulmuştur (Şekil 4.10 - 4.12). Eskişehir kent merkezindeki yaya mekanları Kevin Lynch kriterlerine göre değerlendirilerek aşağıdaki bulgular elde edilmiştir.

Eskişehir kent merkezindeki Porsuk Çayı ve yakın çevresindeki alanlar 1. Zon olarak belirlenerek görsel algılamaya ilişkin imaj analizi haritası oluşturulmuştur (Şekil 4.10).

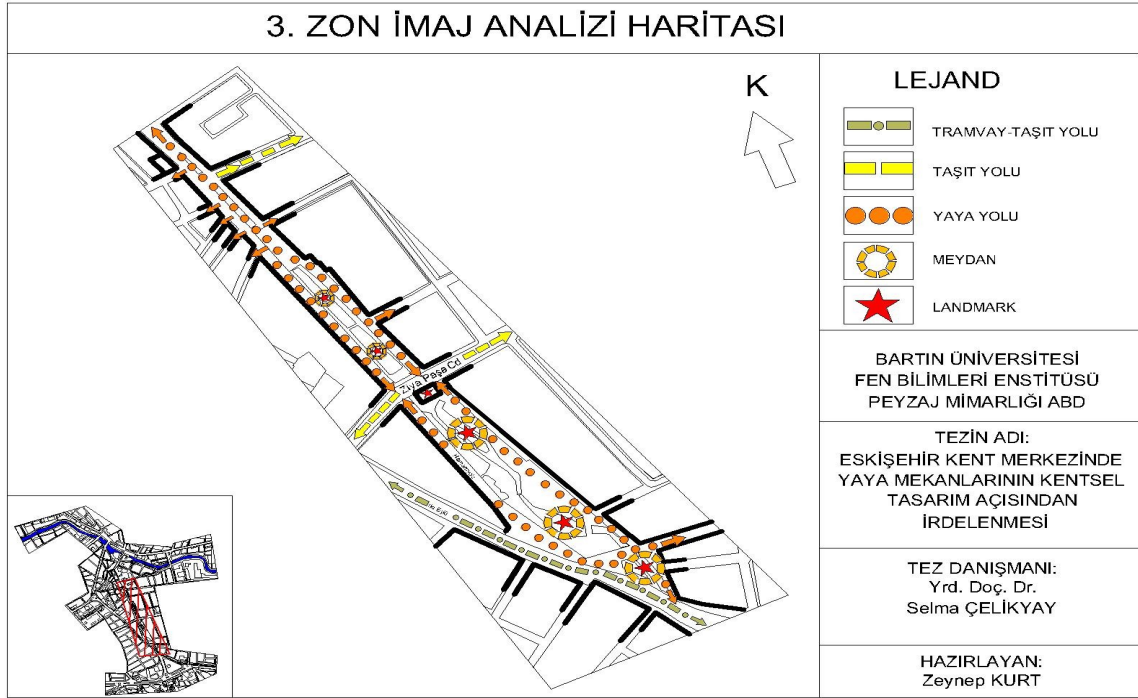


Şekil 4.10 Eskişehir kent merkezi 1. Zon İmaj Analizi Haritası.

Eskişehir kent merkezindeki İki Eylül Caddesi ile Öğretmenler Caddesinin kesiştiği alan ve yakın çevresi 2. Zon olarak belirlenmiş ve görsel algılamaya ilişkin imaj analizi haritası oluşturulmuştur (Şekil 4.11).



Şekil 4.11 Eskişehir kent merkezi 2. Zon İmaj Analizi Haritası.



Şekil 4.12 Eskişehir kent merkezi 3. Zon İmaj Analizi Haritası.

Eskişehir kent merkezindeki Hamamyolu Caddesi ve yakın çevresi 3. Zon olarak belirlenerek görsel algılamaya ilişkin imaj analizi haritası oluşturulmuştur (Şekil 4.12).

#### 4.5.1.1 Yollar ve Bağlantılar

Eskişehir kent merkezindeki yol ve bağlantı sisteminde yayalar öncelikli olarak düşünülmüştür. Porsuk Çayı kenarında yapılan ve yapılması planlanan projelerle yollar araçtan arındırılarak yayalara ait mekanlar oluşturulmuştur. Kent merkezinde tramvay ve araç yolları sınırlamalarla yaya yollarından ayrılmıştır. Tramvay yolları bazı yerlerde sinyalizasyonla araç ve yayalar için kullanılabilir. Eskişehir kent merkezinde yaya erişimine ve araç trafiğine bağlı olarak caddeler boyunca oluşturulan açık mekanların parklarla ve diğer yaya yollarıyla bağlantıları kurularak kent ölçeğinde sürekliliği sağlanan kapsamlı ağlar oluşturulmuştur (Şekil 4.13).

Eskişehir ulaşırma ana planı doğrultusunda yapılan yeni çalışmalarla kent merkezindeki araç trafiği azaltılarak, alışveriş yerlerinin yoğun olduğu caddeler yayalara ayrılan yürüme mekanlarına dönüştürülmüştür.



Şekil 4.13 İki eylül köprüsü (URL-2 2010).

Alışveriş merkezlerinin bulunduğu yaya yollarında sürekliliği sağlanan aktif ve pasif yeşil alanlar oluşturulmuştur (Şekil 4.14 - 4.17).



Şekil 4.14 Hamamyolu Caddesi (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).



Şekil 4.15 Reşadiye Cami etrafı (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).



Şekil 4.16 Taşbaşı Çarşısı'nın önündeki yaya mekanı (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).



Şekil 4.17 Hamamyolu Caddesi (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).

Araç trafiğinden arındırılmış olan yaya yollarında alleler oluşturulmuş veya renkli çiçeklerle süslü refüj düzenlemeleriyle görsel zenginlik sağlanmıştır (Şekil 4.18).



Şekil 4.18 Kent merkezinde renkli çiçek uygulaması (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2010).

Kent merkezindeki koruma alanları (sıcak su alanı ve sit alanları) zorunlu haller dışında araç trafiğine tamamen kapalıdır (Şekil 4.19).



Şekil 4.19 Kent merkezinde araç trafiğine kapalı bir alan (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).

Islah edilen Porsuk Çayı kıyısı boyunca da yapılan tasarımla yeşilinde hakim olduğu yürüyüş yollarına yer verilmiştir (Şekil 4.20 ve 4.21).



Şekil 4.20 Porsuk Çayı (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).





Şekil 4.21 Porsuk çayı kenarında yaya yolu (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).

#### 4.5.1.2 Sınırlar

Birinci zonda bulunan Porsuk Çayı, çevresindeki alanlar için bir sınır oluşturmaktadır (Şekil 4.22). İkinci ve üçüncü zonlar da ise ana aks olarak belirlenen caddelerin iki yanındaki binalar, kamusal alanlar ile özel alanların ara kesitini ve aynı zamanda sınırını oluşturmaktadır (Şekil 4.23).



Şekil 4.22 Porsuk çayı kenarı yürüyüş ve araç yolu (URL-2 2010).



Şekil 4.23 Binaların oluşturduğu sınırlar (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).

#### 4.5.1.3 Bölgeler

Eskişehir kent merkezindeki valilik binası, belediye binası, camilerin çevreleri, alışveriş merkezlerinin etrafı yaya bölgeleri olarak kullanılmaktadır. Özellikle eski tarihi yapıların bulunduğu alanlar yaya bölgesi olarak kullanılmaktadır (Şekil 4.24 - 4.27).



Şekil 4.24 Eskişehir Valilik Binası (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).



Şekil 4.25 Kuyumcular Çarşısı etrafı (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).



Şekil 4.26 Eskişehir Büyükşehir Belediye Binası (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).



Şekil 4.27 Reşadiye Camii arka bahçesi (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).

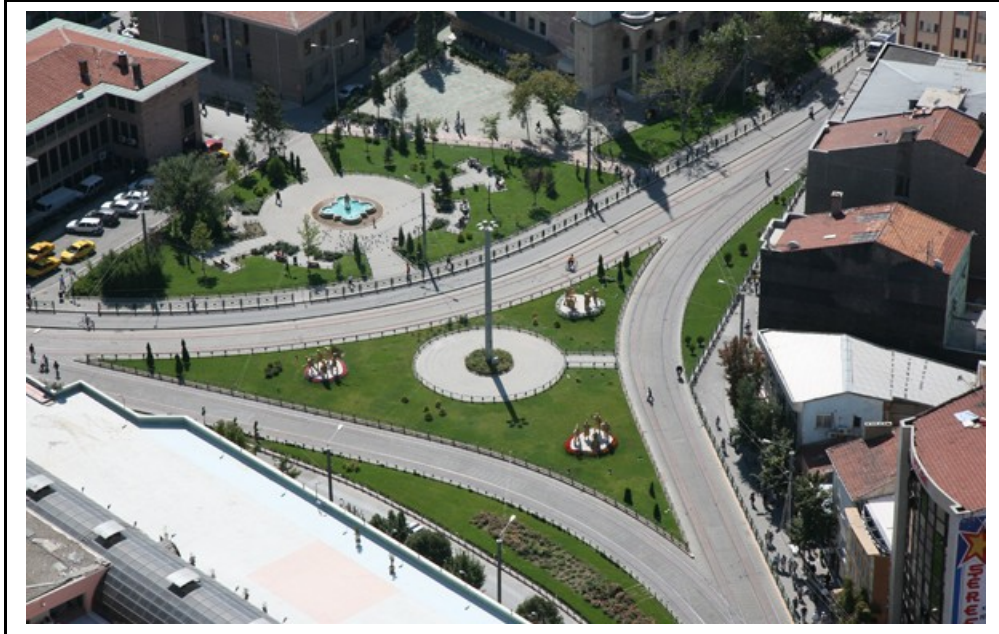
Belediye binasının bulunduğu ada tamamen yaya kullanımına ayrılmış bir yaya bölgesi oluşturmaktadır (Şekil 4.28).



Şekil 4.28 Tepebaşı Belediye Binası ve çevresindeki yaya bölgesi (URL-2 2010).

#### 4.5.1.4 Odaklar

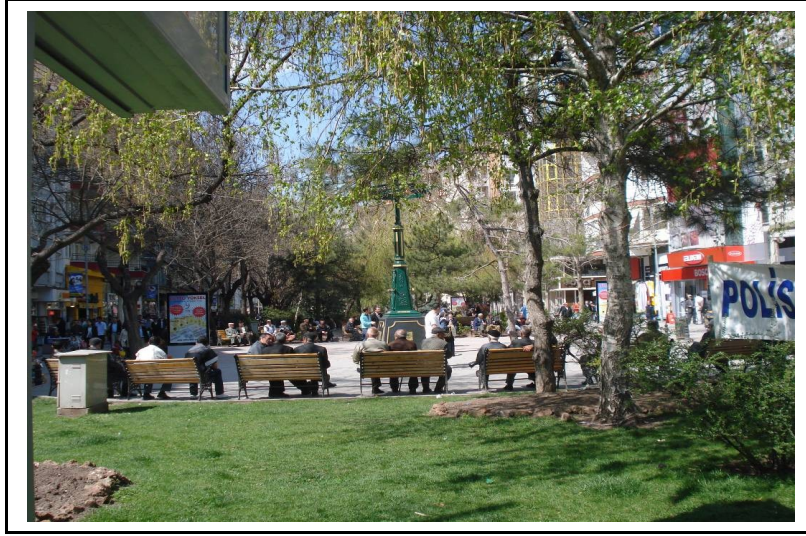
Kentin stratejik noktaları olan odaklar cadde ve sokakların kesişme noktalarında bulunan kavşaklar ve meydanlardır (Şekil 4.29).



Şekil 4.29 Odak noktası, İki Eylül ve Öğretmenler Caddesi (URL-2 2010).

Eskişehir kent merkezinde bulunan alışveriş bölgesi içindeki yolların kesişme noktalarında oluşturulan meydanlar yolların kullanıcı yoğunluğuna paralel olarak uygun kent

mobilyalarıyla donatılmış başarılı ve zengin düzenlemeleri içermektedir. Bu meydanlar hem geçiş mekanları hem de dinlenme mekanları şeklinde düzenlenmiştir (Şekil 4.30).



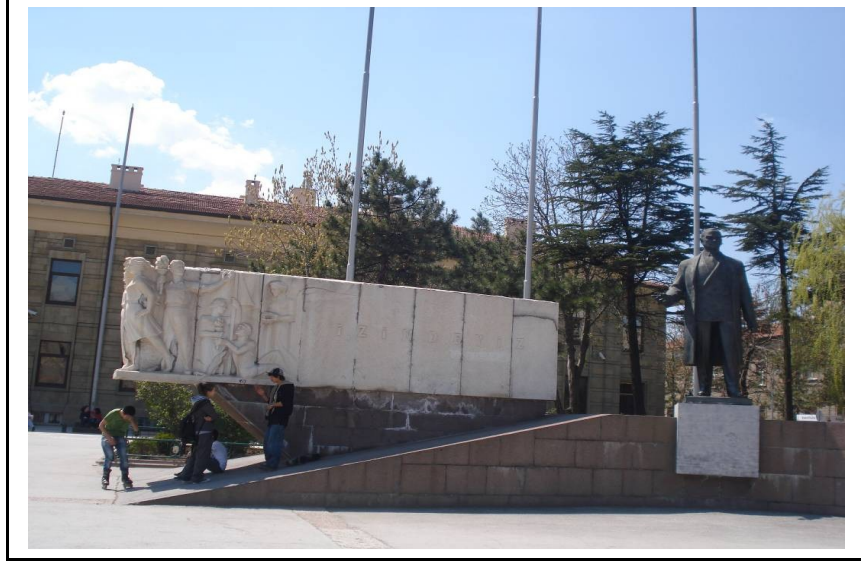
Şekil 4.30 Hamamıolu Caddesi'nde bir meydan (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).

Kent merkezindeki meydanlarda anıtsal öge ya da plastik obje niteliğindeki heykeller ile havuz ya da çeşme niteliğindeki su ögeleri bulunmaktadır (Şekil 4.31).



Şekil 4.31 Hamamıolu Caddesinde bir su ögesi (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).

Valilik ve Belediye yapıları ile bazı alışveriş merkezlerinin etrafında kullanıcı yoğunluğu nedeniyle yaya kullanımı dışında çok amaçlı meydanlar oluşturulmuştur. Örneğin, Eskişehir Valiliğinin ön kısmı hem geçiş noktası olarak hem çocuk ve gençlerin oyun alanı olarak, tören alanı olarak ve belli zamanlarda otopark olarak kullanılmaktadır (Şekil 4.32 ve 4.33).



Şekil 4.32 Eskişehir Valiliği'ndeki anıtsal öge (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).



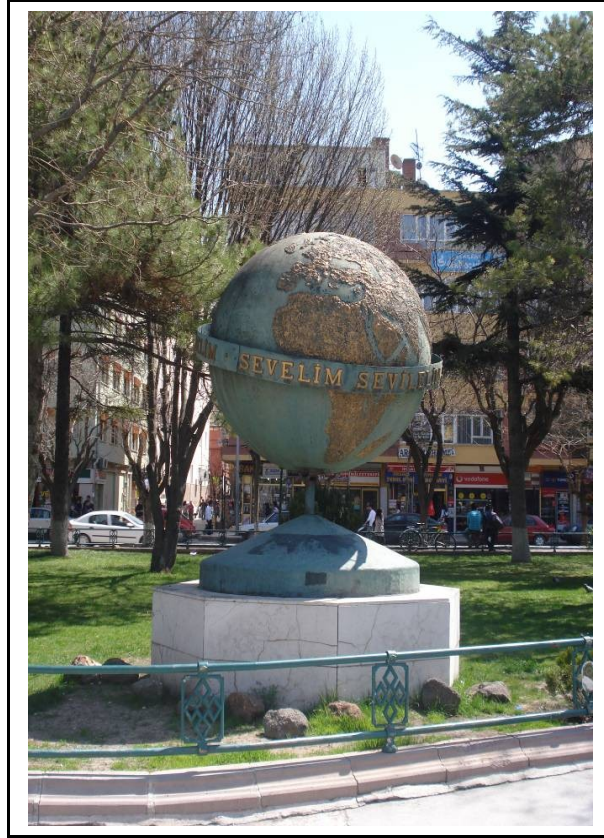
Şekil 4.33 Eskişehir Valiliği önü (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).

#### 4.5.1.5 Landmarklar

Eskişehir kent merkezinin landmarklar, yani bulunduğu yeri tanımlayan ögeler, açısından zenginliğe sahip olduğunu söylemek mümkündür. Bu landmarkları plastik objeler ve köprüler oluşturmaktadır.

Plastik objeler: Anıtsal ögeler ile estetik amaçlı heykeller Eskişehir kent merkezindeki plastik objeleri oluşturmaktadır. Bu objeler anlam ve kullanılış amaçlarının yanı sıra kentsel mekan içerisinde birer landmark niteliğindedir (Şekil 4.34 ve 4.35).

Kent merkezinde kullanılan havuzlar ve heykelli alanlar kullanıcılara dinlenebilecekleri mekanlar sağlarken, gün içinde bir yerden başka bir yere giderken görsel geçiş alanları yaratırken kentin geneliyle kullanılan malzeme, renk gibi unsurlarla uyum sağlamaktadır. Yaya mekanlarında suyun kullanımına geniş kapsamlı olarak yer verilmiş, suyun gerek insan psikolojisi üzerindeki olumlu etkisi gerekse nemi artırma serinlik oluşturma gibi fiziki etkileri en iyi şekilde kullanılmıştır (Şekil 4.36 - 4.38).



Şekil 4.34 Eskişehir Valiliği Meydanında bir plastik öge (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).



Şekil 4.35 Porsuk Çayı kenarında landmark niteliğindeki bir heykel (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).

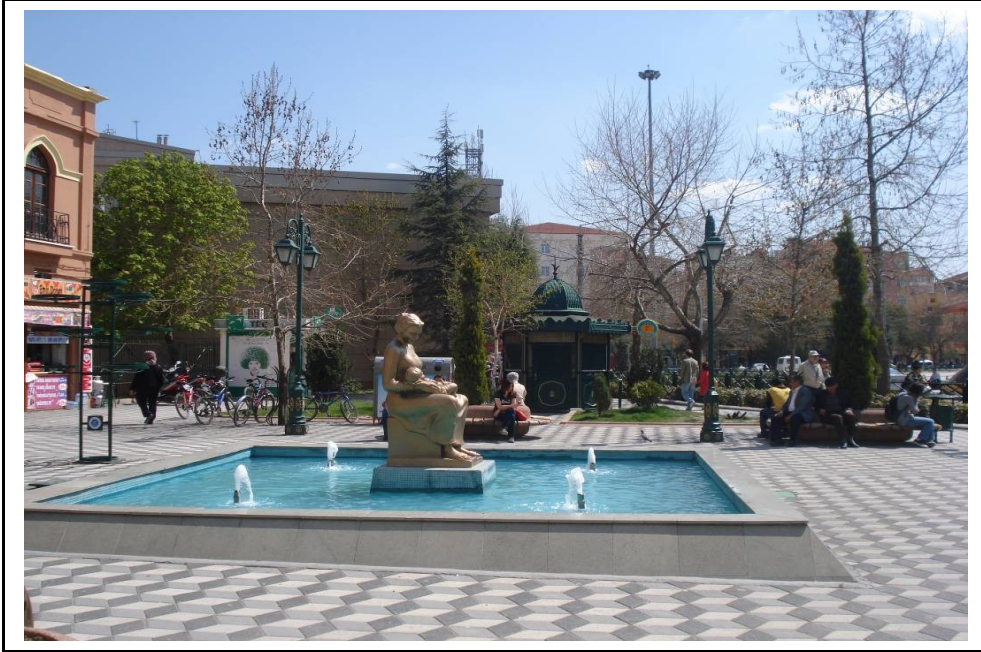


Şekil 4.36 İki Eylül Caddesi toplanma alanı (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).





Şekil 4.37 Çukur Çarşı'da bulunan landmark (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).



Şekil 4.38 Kuyumcular Çarşısı önü (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).

Kent merkezinde kullanılan heykeller ile meydanlar vurgulanmakta ve anlamlı simgelerle şehrin estetiği zenginleşmektedir. Kullanılan heykeller oturma birimleri, su ve bitkilerle kombine oluşturularak tasarlanmıştır. Heykellerin yapımında kullanılan malzeme ve renk ile de kent merkezindeki uyumluluğu sağlanmıştır (Şekil 4.39 ve 4.40).



Şekil 4.39 Porsuk Bulvarı (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).



Şekil 4.40 İki Eylül Köprüsü'nde landmark niteliğindeki bir heykel (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).

Köprüler: Kentin içinden geçen Porsuk Çayı'nın her zaman taşkın tehdidi altında olabileceği düşünülerek 2001 yılında Eskişehir Büyükşehir Belediyesi tarafından proje başlatılmıştır. Bu projeye Porsuk Çayı'nın kent içinde kalan 13 km'lik kısmının taşkın ve depreme karşı ıslahı, temizlenmesi, yeni araç ve yaya köprülerinin yapımı ve eski köprülerin yenilenmesi ve kent içi sulama kanallarının iyileştirilmesi hedeflenmiştir. Köprülerin yapımında sınırlayıcı duvarlar, köprü korkulukları, aydınlatma elemanları ve heykeller kullanılmıştır. İhtiyaç duyulan noktalara yeni köprüler inşa edilmiştir ve şehirdeki köprü sayısı 24'e çıkmıştır (Şekil 4.41 ve 4.42).



Şekil 4.41 İki Eylül Köprüsü eski ve yeni durumu (URL-8 2010).



Şekil 4.42 Atatürk Köprüsü eski ve yeni durumu (URL-8 2010).

#### 4.5.2 Eskişehir Kent Merkezi'nde Yaya Mekanlarında Kullanılan Kent Donatıları

Eskişehir Büyükşehir Belediyesi'nin 1999 yılından beri Avrupa şehri olmak için yürüttüğü çalışmalarla bu amacı estetik ve işlevsel yönden destekleyen en önemli unsurlardan birini kentte kullanılan donatı elemanları oluşturmaktadır. Kullanılan kent mobilyalarının üretimini belediye tarafından kurulan şirketler yapmaktadır (Şekil 4.43).

Kent içi ulaşımını oluşturan taksi, otobüs ve tramvay yolları üzerinde bulunan duraklarda kullanılan malzeme, çatı, zemin döşemesi ve etrafındaki oturma elemanları, levha, reklam panoları, aydınlatma elemanları ve çöp kutularının birbiriyle uyumlu bir tasarım anlayışı ile oluşturulduğu görülmektedir. Kent merkezinde etrafı cam kaplı ve oturma elemanlı modern bekleme ve durak yerleri bulunmaktadır (Şekil 4.44).



Şekil 4.43 Yapım atölyeleri (URL-8 2010).



Şekil 4.44 Tramvay Durağı (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).

Yapılan yenileme ve ıslah çalışmaları ile Türkiye’de ilk defa bir akarsudan ulaşım ve turistik amaçlı faydalanılmasına yönelik düzenlemeler yapılmıştır. Şekil 4.45 ve 4.46’da görüldüğü gibi günümüzde Porsuk’ta Amsterdam tipi tekneler ve Venedik tipi gondollar hizmet vermektedir (URL-8 2010).



Şekil 4.45 Belediye Binası önü meydanı ve Porsuk Çayı taşımacılığı (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).



Şekil 4.46 Porsuk Çayı'ndaki gezi teknelerinden biri (URL-2 2010).

Eskişehir kent merkezindeki Köprübaşı'nda Porsuk Çayı'nın çevrelediği doğal ada içinde yer alan ve eski dönemlerde balıkçı çarşısı olarak kullanıldığı için kirlilik kaynağı oluşturan Çukur Çarşısı kentsel yenileme kapsamında peyzajı ile güzel bir görünüme ve kullanıma dönüşmüştür (Şekil 4.47).



Şekil 4.47 Çukur Çarşı (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).

Yapılan çevre düzenleme projeleri ile Eskişehir için simge oluşturan mekanların güzellikleriyle daha da ön plana çıkması sağlanmıştır.

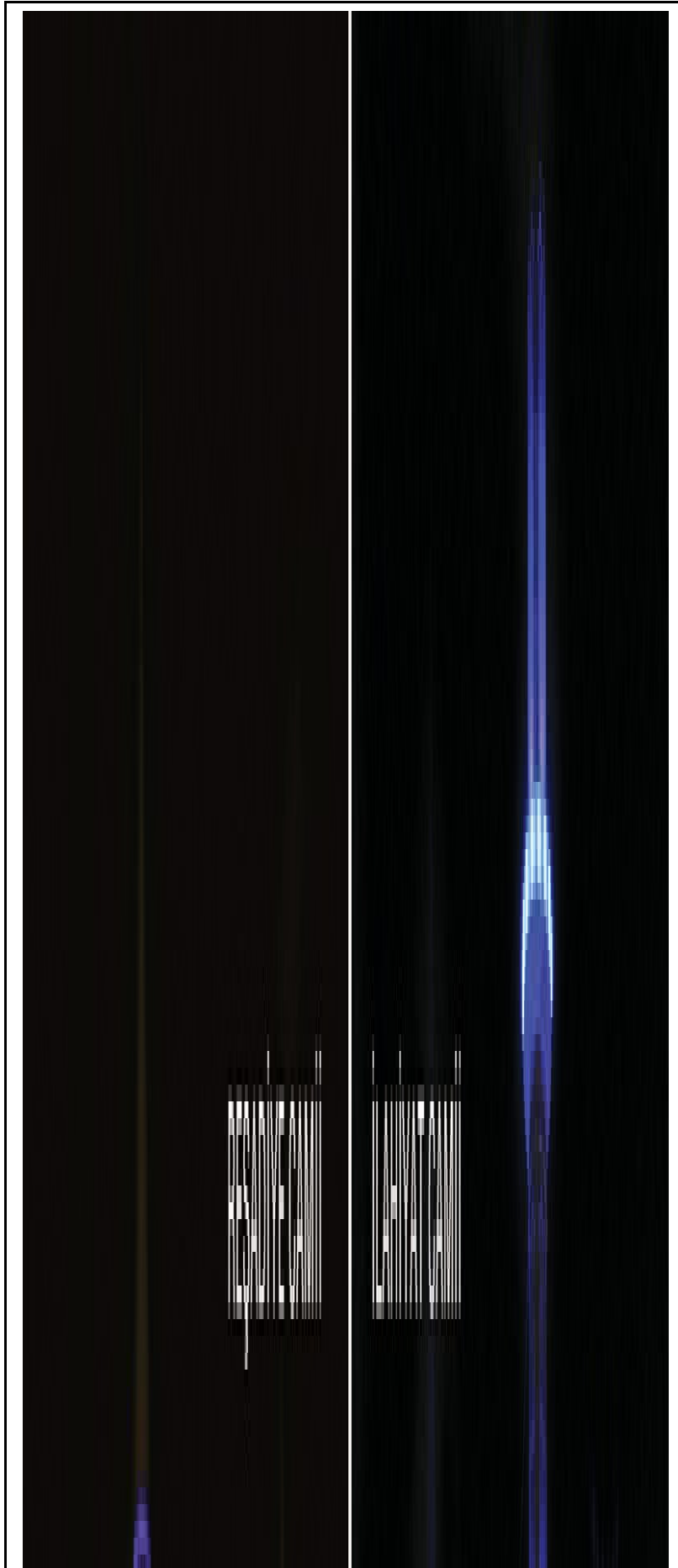
2008 yılında kentin önemli kavşak, cadde ve bölgelerindeki birçok noktaya gündüz çiçek açmış ağaç görüntüsü veren, gece ise özel lambalarla aydınlatılan ağaçlar yerleştirilmiştir. Kent merkezindeki cadde ve meydanlar ışıklandırmayla zenginleşen bir estetiğe sahip olmuştur (Şekil 4.48).



Şekil 4.48 Porsuk Çayı ve çevresinden gece görünümü (URL-8 2010).



Eskişehir’de bulunan camilerin dış cepheleri de enerji tasarrufu sağlayan ve 25 kat uzun ömürlü aynı zamanda çevreye hiçbir zararlı gaz ve ışık yaymayan, renkli özel led lambalarla donatılarak gece güzel bir görünüme kavuşturulmuştur (Şekil 4.49) (URL-2 2010).



Şekil 4.49 Eskişehir'in Tarihi Camileri (URL-8 2010).

Eskişehir'de çevre temizliği ve estetiği açısından önemli olan çöp kutuları kentsel gelişim projesi kapsamında uygulanmıştır. Çöp kutuları yaya sirkülasyonu ile ilişkilendirilmiştir. Oturma elemanları yakınında malzemeyle uyumlu bir biçimde kullanılmıştır. Kent merkezinde kullanılan çöp kutularının kullanımı kolay bunun yanında dezavantajı üstü açık yapıda olmasıdır (Şekil 4.50).



Şekil 4.50 Çöp kutusu (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).

Eskişehir kent merkezinde kullanılan reklam panolu cam şişe, plastik pet şişe, kağıt gazete kutuları da estetik ve işlevsel açıdan güzel örnek oluşturmaktadır (Şekil 4.51).



Şekil 4.51 Katı atık kutusu (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).

Eskişehir’de kullanılan oturma elemanları, dinlenmek, izlemek ve oturmak gibi amaçlarla tramvay ve Porsuk Çayı yürüyüş akslarında yaygın bir şekilde kullanılmıştır. Oturma elemanları kullanılan malzeme ve tasarım açısından çeşitlilik göstermektedirler. Ahşap ve metal malzeme daha çok kullanılmıştır. Bankların tasarımında oturma bölümleri ahşap malzemedir ve bazılarında görsel açıdan zenginlik katan heykeller kullanılmıştır (Şekil 4.52).



Şekil 4.52 Oturma elemanı (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).



Şekil 4.53 Ahşap malzemedен tasarlanan oturma elemanı (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).

Bunun yanında bitki kasalarıyla kombine ahşap malzemedен tasarlanan oturma elemanları da kentte kullanılmıştır (Şekil 4.53).

Eskişehir’de eskiden cadde ve yol kenarlarında kullanılan saç levhadan reklam panoları kentsel gelişimle birlikte billboard, silindir kule, megalight ve CLP(raket) olmak üzere dört farklı biçimde yenilenmiştir. Reklam panoları gecede rahatlıkla algılanabilmesi için ışıklandırılmıştır (Şekil 4.54 ve 4.55).



Şekil 4.54 İlan panosu (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).



Şekil 4.55 İşaret levhası (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).

Kentin yenilenen kısımlarında yeni döşeme çalışmaları yapılmıştır. Döşeme tasarımıyla, kullanılan alanlar bölünmekte, birbiriyle çatışan kullanımlar ayrılmakta ve mülkiyet sınırları belirtilmektedir (Şekil 4.56).



Şekil 4.56 Döşeme farklılıklarıyla alan ayırma (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).

Eskişehir’de yapılan döşeme çalışmalarında önce sağlam dolgu malzemeleri serilmiş ardından renkli baskı asfalt ve renkli kilit parke taşlar kullanılmıştır. Derzli döşeme kullanılmasının en büyük nedeni ileride yapılabilecek onarım ve yenileme çalışmalarına kolaylık oluşturmaktır (Şekil 4.57).



Şekil 4.57 Renkli döşeme uygulaması (URL-8 2010).

Eskişehir’de kaldırım yapımında engelliler ve çocuk arabası taşıyan kullanıcılar da düşünülerek rampa düzenlemeleri yapılmıştır. Sokak köşelerine ve sinyalizasyon noktalarına konulan rampalarda görme engellilerin hissedebilecekleri kabartma yüzeyli sarı renkli taşlar kullanılmıştır (Şekil 4.58).



Şekil 4.58 Engelliler için rampa (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).

Ayrıca Porsuk üzerindeki yenilenen köprülerde de engelliler, yaşlılar ve çocuk arabası kullananlar düşünülerek rampalar yapılmıştır (Şekil 4.59).



Şekil 4.59 Engelliler için köprü (URL-8 2010).

Yenilenen şehirde özellikle yaya aksları boyunca yeşil kuşaklar oluşturulmuş ve bu sayede yapılı çevre içerisinde doğal çevre etkisi yaratılmıştır. Eskişehir’deki yeşil alan miktarı yaklaşık olarak 1 milyon 239 bin metre karedir. Şehrin genelinde dev parklar ve çiçeklerle bezenmiş refüjler bulunmaktadır. Her yıl renkli çiçek ve ağaç dikimi yapılmaktadır (Şekil 4.60).



Şekil 4.60 Kent merkezinde renkli çiçek uygulaması (URL-8 2010).

Eskişehir kent merkezinde kullanıcıların ihtiyaçlarını karşılamak üzere çeşitli noktalara büfeler ve ATM konumlandırılmıştır. Büfelerde kullanılan malzeme ve renk kentteki diğer donatı elemanlarına uyum göstermektedir (Şekil 4.61 - 4.63).



Şekil 4.61 Kent merkezinde bulunan ATM (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).



Şekil 4.62 Kent merkezinde bulunan bir büfe (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).



Şekil 4.63 Belediye Binası çevresindeki ATM (Fotoğraf: Zeynep Kurt 2009).



## BÖLÜM 5

### SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Araştırmada, Eskişehir kent merkezinin yaya mekanları açısından kentsel tasarım kriterlerine göre uygunluğunu saptamaya yönelik bir çalışma yapılması hedeflenmiştir. Bu amaçla kent merkezi örnekleme açısından 3 zona ayrılarak irdelenme yapılmıştır.

Analiz çalışmaları sonucu yapılan irdelemeler iki ana başlık altında değerlendirilmiştir. Birincisi Kevin Lynch'in kent imajını oluşturan temel öğeler açısından yapılan değerlendirme, ikincisi ise kentlerin mobilyalarını oluşturan donatılar açısından yapılan değerlendirmelerdir.

#### 5.1 ESKİŞEHİR KENT MERKEZİNDEKİ YAYA MEKANLARININ KEVIN LYNCH'İN BEŞ KENT ÖGESİNE GÖRE DEĞERLENDİRİLMESİ

Eskişehir kent merkezindeki irdilemede öne çıkan en önemli özellik görsel algımla açısından Kevin Lynch'in kentsel tasarım yaklaşımının ana temasını oluşturan beş temel ögenin okunabilirliğidir.

- **Bağlantılar:** Eskişehir kent merkezindeki yollar öncelikle yaya kullanımı düşünülerek uygulanmıştır. Kullanıcıların bir yerden bir yere ulaşmak, dinlenmek ve hareket etmek için kullandıkları ana ve tali akslardan oluşmuştur. Ulaşım için tramvay önemli bir yer tutmaktadır. Araç trafiği önemli ölçüde azaltılmış; hem hava kirliliği hem de gürültü kirliliği önlenmiştir.
- **Bölgeler:** Eskişehir kent merkezinde kamusal alanların çevreleri yaya bölgelerini oluşturmaktadır.
- **Sınırlar:** Kent merkezinde kamusal alanların sınırlarını Porsuk Çayı ve bina yüzleri oluşturmaktadır. Porsuk Çayı'nda taşımacılık yapılmakla birlikte yapılan yenileme çalışmalarıyla çay kenarı aktif ve pasif yeşil alanlarla kentlinin kullanımına açılmıştır. Yapılan yeni çalışmalarla art arda gelen, diziler oluşturan görüntüler

yaratılmış, özellikle malzeme ve renklerle şehrin genelinde bütünlük sağlanmıştır. Ayrıca yeşil alanlarda devamlılık söz konusudur. Kamusal alanın sınırlarını oluşturan bina cephelerinin devamlılığı ile kullanıcının mekan algısında kapalılık ve süreklilik oluşturulmuştur.

- **Landmarklar:** Kent merkezinde kullanılan landmarklar kentin göze çarpan elemanlarıdır. Bazı landmarklar oldukça belirgindir ve geniş alanlarda bulunmaktadır. Kullanılan landmarklar kentin bütünüyle uyum içindedir ve buldukları bölgeyi simgelemektedirler. Landmark olarak kullanılan sembollerle kentsel mekan kullanıcısının kamusal alan içerisindeki hareketine kolaylık getirilmiştir.
- **Odaklar:** Odak noktaları kentsel mekandaki aktivitelerin merkezidir. Odaklar kullanıcıların toplanma, bir araya gelme, karşılaşma ve yeniden dağılma noktalarıdır. Odak noktaları aynı zamanda birer landmarktır, ancak fonksiyonları nedeniyle farklılık göstermektedirler.

## **5.2 ESKİŞEHİR KENT MERKEZİNDEKİ YAYA MEKANLARINDA KULLANILAN KENT DONATILARININ DEĞERLENDİRİLMESİ**

Eskişehir kent merkezindeki yaya mekanlarında kullanılan ve kentin mobilyalarını oluşturan kent donatıları hem işlevsellik hem de estetik açıdan değerlendirilmiştir.

- Kent donatıları kullanıcıları sosyo - kültürel açıdan eğitici, işlevsellik açısından yönlendiricidir. Landmark niteliğindeki donatı elemanları kullanıcılar için görsel bir obje oluştururken kent için sembolik bir anlam ve bulunduğu yeri tanımlayan bir özellik taşımaktadır.
- Kullanılan her türlü donatı elemanı hem parçasal hem bütünsel olarak şehir merkezinde kentsel çevre ile uyumluluk göstermektedir.
- Kent donatıları amaca uygunluk ve fonksiyonellik açısından başarılıdır. Ayrıca estetik tasarımlar sonucu üretilmiş olduğu ve kentsel çevrenin kalitesini oluşturduğu gözlenmektedir. Izgaralar, oturma elemanları, merdivenler, levhalar, aydınlatmalar, su öğeleri vb. gibi donatı elemanları ile fonksiyonellik ve estetik açıdan Eskişehir kent merkezinde başarılı uygulama örnekleri oluşturulmuştur.

- Kent donatıları malzeme ve renk özelliklerinin yanında bitkisel öğelerle birlikte kullanılarak estetik ve işlevsel olarak kentin diğer donatılarıyla da bütünlük sağlamıştır.
- Eskişehir kent merkezindeki kamusal alanların gece kullanılabilirliğini artırmak için aydınlatma elemanları başarılı bir şekilde kullanılmıştır ve bu amaç doğrultusunda kentsel mekan içerisinde odaklar, anıtsal ve plastik objeler ve bitkisel öğeler uygun renk ve şiddetteki ışıkla aydınlatılmıştır. Bu çalışmayla kent kimliğinin ortaya çıkartılması, kent güzelliklerinin sergilenmesi ve kentin her türlü yönden çekici kılınması sağlanmıştır.
- Yaya mekanlarında kullanılan döşeme kaplamaları mekanların kullanım amaçlarına göre farklılık göstermektedir.
- Kent merkezindeki resmi binaların dış cephelerinde yapılan rölyef uygulamaları ile kentsel estetiğine önemli katkı sağlanmıştır. Eskişehir Büyükşehir Belediyesi ön cephesindeki kuş figürlü rölyef düzenlemeler bunun güzel bir örneğini oluşturmaktadır. Bu uygulamalarla yapıların görsel algılamadaki sertliği ve beton etkisi yumuşatılmıştır.

Sonuç olarak;

- Toplam nüfusu 741736 olan Eskişehir kentinin 40502'lik öğrenci nüfusuna sahip olması kent merkezinde kullanılan kamusal alanların yoğunluğunu ve kent içinde aktif ve pasif rekreasyon amaçlı mekan sayısının artmasını önemli ölçüde etkilemiştir. Eskişehir Belediyesi tarafından yapılan her çalışmada nüfus değişimi ve gelişimi düşünülerek geleceğe yönelik planlamalar yapılmıştır. Örneğin kent içi ulaşım planı gelecek 20 yıl düşünülerek tasarlanmıştır.
- Yayalaştırma uygulamalarıyla oluşturulan yaya yolları, yaya bölgeleri ve yaya meydanları ile kent merkezindeki kamusal alanların devamlılığı sağlanmıştır. Ulaşım aksları ve odak noktalarını oluşturan meydanlarla gerek yayanın sirkülasyonu açısından gerekse yayalara toplanma, karşılaşma ve sosyalleşme olanakları açısından mekansal düzenlemeler yaratılmıştır.
- Eskişehir kenti psikolojik açıdan akılda kalıcı ve kent strüktürü yönünden zengin elemanlardan oluşmaktadır. Eskişehir kentindeki yollar, bölgeler, sınırlar, landmark

ve odaklar kullanıcıların kent ortamında fiziksel ve psikolojik yönlendirilmesinde önemli hatırlatıcı öğeleri oluşturmaktadır.

- Eskişehir kent merkezinde, çevre organizasyonu iyi yapılmış uyumlu, dengeli ve algılanabilir bir kentsel çevre yaratılmıştır. Başarılı kentsel tasarım çalışmaları ile kaliteli bir yaşam çevresi ve yaşanabilir bir kent oluşturulmuştur.
- Eskişehir kent merkezinde alan kullanımında alan kayıplarının önlenmesi, alanın maksimum işlevsellik ilkesine göre düzenlendiği ve bu doğrultuda geçiş alanlarının ve meydanların landmark, su ögesi, heykel gibi öğelerle ön plana çıkarıldığı ve kullanılabilirliğinin artırıldığı görülmektedir.
- Kamuya açık mekanların konumlanması, ölçek ve biçimi arasında bağlantı kurulmuş, eski yapılar yenilenmiş ve yenilenen öğelerle bütünlük sağlanmaya çalışılmıştır.
- Eskişehir kent merkezinin planlanmasında ve her türlü mekan tasarımında engelli ve engelsiz her yaşta kullanıcı düşünülmüş ve buna göre uygulamaların yapıldığı gözlenmiştir.
- Eskişehir kent merkezindeki yaya mekanları literatür kısmında bahsedilen kentsel dış mekan tasarım ilkeleri açısından da başarılı uygulama ve düzenlemeleri içermektedir.
- Eskişehir kent merkezindeki yaya mekanlarında yeşil alan düzenlemelerine çok önem verilmiş, kamusal alanların sürekliliği ile birlikte bütüncül bir yeşil alan sistemi oluşturulmuştur.
- Özellikle yenilenen Porsuk Çayı etrafındaki uygulamalarda bitkiler sıkça kullanılmıştır. Ulaşım aksı içerisinde de yaya ve taşıt ayrımlarında bitkiler kullanılmıştır. Genel olarak herdem yeşil bitkiler kullanılarak yaz kış yeşilin hakim olması sağlanmıştır. Ayrıca yaz mevsiminde de renkli çiçeklerle estetik bitkisel tasarımların yapıldığı gözlenmiştir.

Eskişehir kent merkezinin kentsel tasarım açısından irdelenmesi sonucu gerek görsel algılamaya gerek işlevsel açıdan kaliteli yaya mekanlarının planlanmış ve tasarlanmış olduğu görülmektedir. Planlama aşamasından kentsel tasarım sürecine ve kent donatıları tasarımından üretimine kadar her aşamada yaşanılır, uyumlu ve kaliteli bir kent peyzajının yaratılması hedeflenmiş ve bunun sonucu olarak Eskişehir kent merkezi bir Avrupa şehri görünümüne kavuşmuştur.

## KAYNAKLAR

- Akdoğan G** (1984) *Doğa Düzenleme*. Yıldız Teknik Üniversitesi, Ş.B.P.B. Baskı İşliği, İstanbul, 22 s.
- Aksoy Y** (2006) *Landscape Design*. Basılmamış Ders Notları, Bahçeşehir Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, 82 s.
- Anon.** (1986) *Ana Britannica*. Ana Yayıncılık, 14400 s.
- Aru K A** (1965) *Yayalar Taşıtlar, Şehir Dokusunda Yeni Ulaştırma Düzenleri*. İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Yayınları, İstanbul, 219 s.
- Aydemir Ş, Aydemir S, Beyazlı D, Ökten N, Öksüz A, Sancar C, Özyaba M ve Aydın Türk Y** (2004) *Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı*. İBER Matbaacılık, Trabzon, 557 s.
- Ayyıldız M A** (2000) İnsan-Çevre Diyalektiğinin Duyusal-Zihinsel-Duygusal Süreçleri: Çevresel Algı-Bilişim-Anlam. Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 271 s.
- Bakan K ve Konuk G** (1987) Türkiye’de kentsel Dış Mekanların Düzenlenmesi. TÜBİTAK, Yapı Araştırma Enstitüsü, U5 Uygulama Kılavuzu, Ankara, 17 s.
- Bakır İ ve Bala H A** (1999) İmar Planlarında Yoğunluk Belirleme Araçlarının kentsel Dış Mekan Oluşumuna Etkileri. *I. Ulusal Kentsel Tasarım Kongresi Bildiriler Kitabı*, M.S.Ü. Mimarlık Fakültesi, Ş.B.P.B., İstanbul, 174 s.
- Bayraktar A, Aslanboğa İ, Özkan B, Güney A ve Türkyılmaz B** (1987) İzmir Kenti İçinde Halkın Açık Alan Gereksinimini Karşılama Amacı ile Bazı Yol Ve Meydanların Taşıt Trafiklerinden Arındırılması Olanakları Üzerinde Araştırmalar. Ege Üniversitesi, Araştırma Fonu Proje No: 063, İzmir, 54 s.
- Bayraktar N, Tekel A ve Yalçın Erçoşkun Ö** (2008) Ankara Atatürk Bulvarı Üzerinde Yer Alan Kentsel Donatı Elemanlarının Sınıflandırılması, Değerlendirilmesi ve Kent İlişkisi. Gazi Üniversitesi, *Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 23(1): 109-112.
- Bulut Y, Atabeyoğlu Ö ve Yeşil P** (2008) Erzurum Kent Merkezi Donatı Elemanlarının Ergonomik Özelliklerinin Değerlendirilmesi Üzerine Bir Araştırma. *Tarım Bilimleri Dergisi*, Ankara, 14(2): 131-135.
- Burultay T** (2001) *Tüm Püf Noktalarıyla Bahçe Aydınlatması*. Country Homes Bahçe, 3: 24-25 s.

## KAYNAKLAR (devam ediyor)

- Cüceloğlu D** (2000) *İnsan ve Davranışı*. Remzi Kitabevi, İstanbul, 91 s.
- Çelikyay S** (1995) Kentsel Sit Alanlarında Tasarım Yönlendiricileri, Bartın Örneği. Yüksek Lisans Tezi, MSÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 165 s.
- Çelikyay S ve Kocan N** (2006) Urban Design in Transferring of Cultural Heritage to the Future. *Proceedings of the 5<sup>th</sup> WSEAS International Conference on Environment, Ecosystems and Development*, Venice, Italy, 153-158 s.
- Çıracı H, Kubat S ve Aydınlı S** (1991) Tarihsel Çevrede Kamu Mekanları Tasarım Ölçütleri Beyazıt Meydan Örneği. *Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu*, Mimar Sinan Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, İstanbul, 81-84 s.
- Çolpan N** (1996) Çevre Psikolojisi Bağlamında Çevresel İmaj ve Beşiktaş Meydanı Örneği. Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 137 s.
- Çubuk M** (1991) Kamu Mekanları ve Kentsel Tasarım. *Kamu Mekanları Tasarım ve Kent Mobilyaları Sempozyumu*, Mimar Sinan Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, İstanbul, 15 -17 s.
- Çubuk M** (1996) Temel Donatılar ve Kentsel Kamusal Mekanların Tasarım ve Düzenlenmesinde Norm ve Standartlar. 7. *Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu*, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul, 1-9.
- Dedeoğlu İ** (2006) Kentsel Yeşil Alanların Gece Kullanımında Aydınlatmanın Önemi ve Yöntemi: Gülhane Parkı Örneği. Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 109 s.
- EGO Genel Müdürlüğü** (1994) Ankara Büyükşehir Belediyesi. Ankara Ulaşım Ana Planı, Ankara.
- Gencer A** (2002) Kentsel Tasarım ve Peyzaj Mimarlığı; Hacı Bayram Camii Çevresi Örneği. Doktora Tezi, A.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 143 s.
- Giritlioğlu C** (1991) *Şehirselsel Mekan Ögeleri ve Tasarımı*. İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Yayını, İstanbul, 75 s.
- Gökgür P** (2008) *Kentsel Mekanda Kamusal Alanın Yeri*. Bağlam Yayıncılık, 140 s.
- Günay B ve Selman M** (1994) *Kentsel Görüntü ve Kentsel Estetik Örnek Kent: Ankara, Kent, Planlama, Politika, Sanat*. ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayını, Ankara, 87 s.
- Güngör İ H** (1972) *Temel Tasarı*. Yapı Endüstri Merkezi, İstanbul, 110 s.
- Gür Ş Ö** (1996) *Mekan Örgütlenmesi*. Gür Yayıncılık, Trabzon, 55 s.

## KAYNAKLAR (devam ediyor)

- Hall E T** (1966) *The Hidden Dimension*. New York, Doubleday, 201 p.
- İnceoğlu M, Uraz T ve Pakar N** (1995) Konut Yakın Çevresi Açık Alan Tasarımında Nitelik Boyutunun İrdelenmesi. *Mimari ve Kentsel Çevrede Kalite Arayışları Sempozyumu*. İTÜ, Mimarlık Fakültesi, Çevre ve Şehircilik Uygulama Araştırma Merkezi, İstanbul, 73 s.
- Karaman A** (1991) Kentsel Tasarımda Çevresel Bütünlük ve Süreklilik. *I. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu*. Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, 63-70 s.
- Koç H** (1999) Kentsel Tasarım Rehberleri- Olanaklar/ Sınırlamalar. *I. Ulusal Kentsel Tasarım Kongresi*. Mimar Sinan Üniversitesi, 50-55 s.
- Kuntay O** (1994) *Yaya Mekanı*. Ayıntap Yayıncılık, Ankara, 68 s.
- Lynch K** (1960) *The Image of The City*. The MIT Pres, Cambridge, 194 p.
- Marcus C C ve Francis C** (1998) *People Places 'Design Guidelines for Urban Open Space'*. Van Nostrand Reinhold Company, New York, 82 p.
- Mazumdar S** (2003) *Sense of Place Considerations for Quality of Urban Life*. İstanbul Teknik Üniversitesi, 45 p.
- Moughtin C** (1992) *Urban Design 'Street and Square'*. Butterworth Architecture, Oxford, 93 p.
- Norberg Schulz C** (1971) *Existence Space&Architecture*. Studio Vista, Praeger Publishers, London, 120 p.
- Norberg Schulz C** (1980) *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*. Academy Editions, London, 213 p.
- Oktay D** (1990) Kentsel Kamu Mekanlarının Sosyal İşlevlerini Güçlendirme Amaçlı Tasarımı İçin Bir Yöntem Araştırması. Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 173 s.
- Önder S ve Aklanoğlu F** (2002) Kentsel Açık Mekan Olarak Meydanların İrdelenmesi. Selçuk Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, *Ziraat Fakültesi Dergisi*, 16(29): 96-106.
- Pardorokes V** (1992) Kentsel Mekan Tasarım İlkeleri ve Mimari Oluşuma Etkileri. Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 99 s.
- Quay H** (2003) *Urban Design in Planning System: Towards Better Practice*. 47 p.

## KAYNAKLAR (devam ediyor)

- Sarı K** (2008) Kentsel Dış Mekan Tasarımında Kullanıcı Merkezli Bir Yaklaşım. Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Isparta, 143 s.
- Söğüt Z** (2005) Kent İçi Yeşil Yollar ve Adana Örneği. *Akdeniz Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 18(1): 113-124 s.
- Şerefhanoglu M** (1991) Kentsel Tasarımda Aydınlatma Rolü. *Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu*. Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul, 131-140.
- Şişman E ve Kırzioğlu I** (2002) Erzurum Kent Merkezinde Yaya Bölgesi Olabilecek Kent Mekan Birimlerinin saptanması ve Projelendirilmesi Üzerine Bir Araştırma. *Trakya Üniversitesi Bilimsel Araştırmalar Dergisi, B Serisi*, 3(2): 127-139.
- Şişman E ve Lerzan Y** (2004) Tekirdağ Kentinde Donatı Elemanlarının Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdelenmesi. *T.Ü., Fen Bilimleri Dergisi*, 5(1): 43-51.
- TDK** (1979) Türk Dil Kurumu. <http://www.tdk.gov.tr>.
- TÜİK** (2010) Türkiye İstatistik Kurumu. <http://www.tuik.gov.tr>.
- Türkoğlu H** (2002) Kentsel İmge: İstanbul'dan Bulgular. *İTÜ Dergisi, Mimarlık, Planlama, Tasarım*, 1(1): 57-64.
- Ulusoy A ve Vural T** (2001) T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı. *Belediye Dergisi*, 7(12): 9-12.
- URL-1**(2009) Modern Kentleşmeye Bir Örnek: Çekmeköy, Kent ve Kentleşme. <http://www.yerelsiyaset.com/pdf/>, 10.01.2010.
- URL-2** (2010) <http://www.ezo.org.tr/EskisehirIIHaritasi.aspx>, 23.02.2010.
- URL-3** (2010) Eskişehir Belediyesi. <http://www.eskisehir-bld.gov.tr/esk.php>, 23.02.2010.
- URL-4** (2010) Porsuk Nehri. [http://tr.wikipedia.org/wiki/Porsuk\\_Çayı](http://tr.wikipedia.org/wiki/Porsuk_Çayı), 23.02.2010.
- URL-5** (2010) <http://www.kaliteliresimler.com/img2596.htm>, 23.02.2010.
- URL-6** (2010) <http://www.eskisehirevler.com>, 23.02.2010.
- URL-7** (2010) <http://www.eskisehir-bld.gov.tr/manset.php>, 23.02.2010.
- URL-8** (2010) <http://www.eskisehir-bld.gov.tr/galeri01/>, 23.02.2010.
- URL-9** (2009) <http://www.wowturkey.com>, 12.11.2009.
- Yılmaz S, Yılmaz H, Karahan F ve Özer S** (2000) Yanlış Alan Kullanımlarının Erzurum Kent Ekosistemine Etkileri. *Peyzaj Mimarlığı Kongresi*. Ankara, 505 – 513 s.



## KAYNAKLAR (devam ediyor)

- Yıldızcı A** (1982) Kentsel Yeşil Alan Planlaması ve İstanbul Örneği. Doçentlik Tezi, İTÜ, Mimarlık Fakültesi, İstanbul, 156 s.
- Yücel F. G** (2006) Kamusal Açık Mekanlarda Donatı Elemanlarının Kullanımı. *Ege Mimarlık Dergisi*, 4: 26-29.
- Yüksel G** (1979) Kentsel Tasarımda Boyutlandırma Ölçütleri ve Ülkemiz için Geniş Kapsamlı Bir Model Önerisi. Doktora Tezi, İDGSA Mimarlık Fakültesi, 134 s.
- Zafer B** (1998) Aydın Germencik Belediyesi Yaya Bölgesi Tasarımı Üzerine Bir Araştırma. *Ekoloji Dergisi*, 7(26): 28-43.



## BİBLİOGRAFYA

- Bayazıt N** (1982) *Tasarlama Teorileri ve Metotları: Planlamaya ve Tasarlamaya Katılma*. İTÜ Matbaası, Gümüşsuyu, 214 s.
- Biarez S** (1998) *Territoires, espaces urbains, espaces publics. Une approche de l'action public locale en France*. Revue Suisse de science politique, 67-89 p.
- Cullen G** (1961) *Townscape*. The Architectural Pres, London, 315 p.
- Hartshorn T A, Dent B D ve Heck J L** (1992) *Interpreting The City: An Urban Geography*. John Wiley, 120 p.
- Manley S G** (1998) *Conservation In The Built Environment, Introducing Urban Design: Interventions And Responses*. Longman ltd., London, 65-86 p.
- Rapoport A** (1977) *Human Aspect of Urban Form: Towards A Man – Environment Approach To Urban Form and Design*. Pergamon Press, Oxford, 438 p.
- Relph E C** (1987) *The Modern Urban Landscape*. John Hopkins University Pres, Baltimore, 279 p.
- Uzun G** (1997) *Çevre Tasarımında Su Kullanımı*. Çukurova Üniversitesi, Ziraat Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Adana, 296 s.



## **ÖZGEÇMİŞ**

Zeynep KURT, 1983'de İstanbul'da doğdu; ilk, orta ve lise öğrenimini aynı şehirde tamamladı; Üsküdar Kız Lisesi'nden mezun olduktan sonra 2000 yılında ZKÜ Bartın Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü'ne girdi; "iyi" derece ile mezun olduktan sonra 2010 yılında ZKÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı'nda yüksek lisans programına devam etmektedir.

### **ADRES BİLGİLERİ**

Adres : Sultan Orhan Mahallesi  
Kışla Caddesi  
Karalar İnş., K: 5, D: 5  
41100 KOCAELİ

Tel : (262) 642 5803

Cep Tel : 90 539 380 90 45

E-posta : kurt.zynp@gmail.com