

ÇANAKKALE ONSEKİZ MART ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

KENTSEL DIŞ MEKANLARIN YETERLİLİĞİ VE
GELİŞTİRİLME OLANAKLARI

Serap GÜNEŞ

Danışman:
Doç. Dr. Abdullah KELKİT

Kasım, 2008
ÇANAKKALE

KENTSEL DIŞ MEKANLARIN YETERLİLİĞİ VE GELİŞTİRİLME OLANAKLARI

Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü

Yüksek Lisans Tezi

Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı

Serap GÜNEŞ

Danışman:

Doç. Dr. Abdullah KELKİT

Kasım, 2008

ÇANAKKALE
YÜKSEK LİSANS/DOKTORA TEZİ SINAV SONUÇ FORMU

SERAP GÜNEŞ, tarafından DOÇ. DR. ABDULLAH KELKİT yönetiminde hazırlanan “KENTSEL DIŞ MEKANLARIN YETERLİLİĞİ VE GELİŞTİRİLME OLANAKLARI” başlıklı tez tarafımızdan okunmuş, kapsamı ve niteliği açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

.....
Doç. Dr. Abdullah KELKİT

Yönetici

Yrd. Doç. Dr. Füsun ERDURAN
.....
YILDIRIM

Jüri Üyesi

Yrd. Doç. Dr. Murat
.....

Jüri Üyesi

Sıra No:.....

Tez Savunma Tarihi:...../...../.....

Müdür
Fen Bilimleri Enstitüsü

TEŞEKKÜR

ÇOMÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalında Yüksek Lisans Tezi olarak hazırlanan **“Kentsel Dış Mekanların Yeterliliği ve Geliştirilme Olanakları”** konulu bu araştırmada; çalışmamın her aşamasında yakın ilgi ve önerilerinin yanında mesleki birikimi ve desteğiyle beni yönlendiren değerli hocam ve tez danışmanım Doç. Dr. Abdullah KELKİT’e teşekkür ederim. Ayrıca tezimi yönlendirmemde bana fikir veren Yrd. Doç. Dr. Füsun ERDURAN’a ve Yrd. Doç. Dr. Murat YILDIRIM’a teşekkür ederim.

Tez konuyla ilgili kaynak konusunda yardımcı olan Selçuk Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Öğretim Üyelerinden Yrd.Doç. Dr.Ümmügülsüm ÖZKAN TER’e ve Yrd.Doç. Dr. Koray ÖZCAN’a ve ayrıca yakın ilgi ve alakasından dolayı Selçuk Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Arş. Gör. Fadim YAVUZ’a teşekkür ederim.

Yüksek lisansa başladığım dönemde çalıştığım kurum yöneticisi Biga Belediye Başkanı Mehmet ÖZKAN’a anlayışı ve hoşgörüsü için teşekkür ederim.

Ayrıca, çalışmanın başlangıcından son aşamasına kadar maddi ve manevi desteğini esirgemeyerek her zaman yanımda olan çok değerli aileme özellikle Hakkari’de bulunduğum dönemde kaynaklarımın fotokopisini çekerek bana ulaştıran kardeşim Nurhayat DİLER’e bana göstermiş oldukları sonsuz özveri ve sabır için de teşekkürlerimi sunarım.

Serap GÜNEŞ

SİMGELER ve KISALTMALAR

CIAM Milletlerarası Çağdaş Mimarlık Kongresi

KENTSEL DIŞ MEKANLARIN YETERLİLİĞİ VE GELİŞTİRİLME OLANAKLARI

ÖZET

Kent yaşamında kentsel dış mekanların yeterli ve nitelikli olması ve kent için önemi yadsınamayacak bir gerçektir. Somut olarak tek tek algılanan kentsel dış mekanlar sürekli bir dizi halinde ve işlevsel bir yapı ortaya koyacak şekilde planlandıklarında kentin açık alan sistemini oluştururlar.

Kentsel dış mekanlar sistemli ve kentin kimliği, kent estetiği dikkate alınarak planlandığında kentliler tarafından daha verimli kullanılırlar. Kentsel dış mekanların kent içerisindeki varlıkları bu mekanların belli kriterler çerçevesinde düzenlenerek kentinin hizmetine sunulmuş olmalarıyla anlam kazanır.

Bu çalışmada kent, kentleşme, kentsel dış mekanlar kavramları açıklanmış ve kentsel dış mekanların düzenlenme ilkeleri ayrıntılı olarak ele alınmıştır. Konu ile ilgili olarak örnekler verilmiştir. Sonuç bölümünde ise, kentlerimizde yaşanan planlama sorunları da dikkate alınarak dış mekanların düzenlenmesine yönelik öneriler ortaya konmuştur.

Anahtar sözcükler: Kent, Kentleşme, Kentsel Dış Mekan, Planlama

THE SUFFICIENCY AND DEVELOPMENT POSSIBILITIES OF URBAN OUTDOOR PLACES

ABSTRACT

In city life sufficiency and quality of urban outdoor places and the importance for city is a truth that can't be deny. As concrete the urban outdoor places that perceived one by one, they constitute the city's system of open space when planned as a continuous scale and a functional building.

Urban outdoor places are used more productive by citizens when planned systematic and when identity and aesthetic of the city taken into consideration. In city centers the presence of urban outdoor places get sense by means of being designed with some criterions that offer care to the people live there.

In this study; terms of city, urbanization, urban outdoor places are explained and principles of designing urban out places are dealt with details. Some examples are given concerning the subject. In the conclusion, suggestions aimed at designing outdoor places are exposed by taking into consideration the planning problems that being lived in our cities.

Keywords: Urban, Urbanization, Planning, Urban Outdoor Place

İÇERİK

	Sayfa
TEZ SINAV SONUÇ BELGESİ	ii
TEŞEKKÜR	iii
SİMGELER VE KISALTMALAR	iv
ÖZET	v
ABSTRACT	vi
1. GİRİŞ	1
2. ÖNCEKİ ÇALIŞMALAR	3
3. KURAMSAL TEMELLER	16
3.1. Kent Kavramı	16
3.2. Kentlerin Özellikleri	18
3.3. Kent Kimliği	21
3.3.1. Kent Kimliğini Oluşturan Öğeler	22
3.3.2. Kent İmgesi	24
3.4. Kentleşme	26
3.5. Kentsel Dış Mekan	30
3.5.1. Tanım, Sınıflandırmalar ve İçerik	30
3.5.2. Kentsel Dış Mekanların Özellikleri ve İşlevleri	34
3.5.3. Kentsel Dış Mekanların Planlama ve Tasarım İlkeleri	34
3.5.4. Kentsel Dış Mekan Donatı Elemanları	37
3.5.5. Kentsel Dış Mekanda Boyut ve Mekan Duygusu	42
3.5.6. Kentsel Açık ve Yeşil Alanlar	46
3.5.6.1. Tanım ve Kavramlar	46
3.5.6.2. Kentsel Açık ve Yeşil Alanların Sınıflandırması	48
3.5.6.3. Kentsel Açık ve Yeşil Alanların İşlevleri	49
4. MATERYAL VE YÖNTEM	52
4.1. Materyal	52
4.2. Yöntem	52
5. ARAŞTIRMA BULGULARI	53

5.1.Geçiş Alanları	53
5.1.1. Yaya Yolları	53
5.1.1.1. Tanım ve Kavramlar	53
5.1.1.2.Yaya Yolu Düzenlemesinde İlişkin Ölçütler	57
5.1.1.3. Yaya Yolu Örnekleri	68
5.1.2. Yollar ve Otopark Alanları	74
5.1.2.1.Tanım ve Kavramlar	74
5.1.2.2. Yollar ve Otopark Alanlarının Düzenlemesinde İlişkin	79
Ölçütler	
5.1.2.3. Yollar ve Otopark Alanları Örnekleri	83
5.1.3. Woonerf (Yaşam Sokağı)	85
5.2. Düzenlenmiş Yaya Alanları	88
5.2.1. Parklar ve Rekreasyon Alanları	88
5.2.1.1.Tanım ve Kavramlar	88
5.2.1.2. Parklar ve Rekreasyon Alanlarının Düzenlemesinde İlişkin	95
Ölçütler	
5.2.1.3. Park ve Rekreasyon Alanı Örnekleri	97
5.2.2. Açık Spor Alanları	100
5.2.2.1.Tanım ve Kavramlar	100
5.2.2.2. Açık Spor Alanlarının Düzenlemesine İlişkin Ölçütler	101
5.2.3. Çocuk Oyun Alanları	103
5.2.3.1.Tanım ve Kavramlar	103
5.2.3.2. Çocuk Oyun Alanlarının Düzenlemesinde İlişkin Ölçütler	109
5.2.4. Tarihsel Bahçeler	114
5.2.5. Hayvanat Bahçeleri, Fuar, Lunapark, Piknik Alanları ve Botanik	115
Bahçeleri	
5.3.Bölgeler	120
5.3.1. Meydanlar	120
5.3.1.1.Tanım ve Kavramlar	120
5.3.1.2. Meydanların Düzenlemesine İlişkin Ölçütler	125
5.3.1.3. Meydan Örnekleri	135
5.3.2. Akarsu, Göl, Deniz Kıyıları	137

5.3.2.1.Tanım ve Kavramlar.....	137
5.3.2.2.Kıyı Alanlarının Düzenlenmesine İlişkin Ölçütler	139
5.3.2.3.Kıyı Alanlarının Düzenlenmesine İlişkin Örnekler	144
5.3.3. Mezarlıklar	146
5.3.4. Açık hava Müze, Sinema ve Tiyatro Alanları	148
5.4. Pazaryerleri	149
6. TARTIŞMA VE SONUÇ	151
KAYNAKLAR	156
TABLolar	I
ŞEKİLLER	II
YAŞAM ÖYKÜSÜ	V

BÖLÜM 1

GİRİŞ

Kentler gerek nüfus gerekse yayılış alanı açısından tüm dünyada, özellikle yirminci yüzyılda yoğun bir gelişme göstermiştir. Günümüz gelişen kent dokusu içerisinde yapı alanları ağırlıklı olarak yer almaktadır. Bu dokuyu dengeleyerek boşluk-doluluk ilişkisini kuran kentsel açık alanlar, yoğun kentleşmenin temel ihtiyacı olan alanlardır (Kara ve Küçükerbaş, 2006).

Kentlerde yaşayan insanlar, kentli olmanın getirdiği toplumsal, sosyolojik, ekonomik ve psikolojik baskıları üzerlerinde hisseder. Yaşamlarını kendilerine sunulan ortamlarda sürdürürler. Apartman blokları, trafik yükü, kirlilik vb. faktörler kentsel ortamın bileşenlerindedir. Kent ortamının kırsala bakan yüzü olan kentsel yeşil alanlar, kentte yaşamın getirdiği olumsuz koşulları iyileştirici etkiye sahiptir (Yücel ve Yıldızcı, 2006).

Forsyth County Parks ve Recreation Department (1997)'a göre, kentsel dış mekanlar toplanma merkezinden öte toplumsal yaşamın kurulduğu ve toplumsal yaşamın kalbi mekanlardır. Bu yönüyle kentsel dış mekanlar kentleşme sürecinin bir ürünüdür. Kentsel dış mekanların oluşturduğu açık mekan sistemi yapılaşmış çevre ile aramızda tampon zon oluşturmaktadır. Halkın evlerinden parklara ve okullara gitmek için kullandıkları yol sistemi için seçenekler sunmaktadır. Kentsel dış mekanların/açık mekanların kaybı yaşam kalitesini etkilemekte ve yetersizliği sağlıklı kentleri oluşturmaktadır (Kara ve Küçükerbaş, 2006).

City of Juneau Parks and Recreation (1996)'a göre, çevresel etkiler ve halkın serbest zaman tercihleri, önerilecek rekreasyonel aktivite tiplerini etkilemektedir. İnsanların ilgisi, katılım hacmi, aktivitelerin sayısı, tipi ve konumu toplumdaki topluma değişmektedir. Ministry of Culture and Recreation, Sports and Fitness Division (1973)' a göre, her toplumun rekreasyon faaliyetlerini, potansiyelini belirleyerek katılımını teşvik etmek, ihtiyaçlarını karşılamak ve rekreasyon faaliyetlerini planlamak için standartlar geliştirilmektedir (Kara ve Küçükerbaş, 2006).

Kentsel dış mekanlar, mülkiyetin ortak olduğu, ortak çıkar ve kullanımlar için ayrılmış, yaratılmış ve düzenlenmiş mekanlardır. Kentsel dış mekanlar; yapıların oluşturduğu, kentlilerin algıladığı ve tüm kentsel olayların ilişkilendiği bir bütündür. Kentsel dış mekanlar, çevrenin yaşanan, algılanan çok boyutlu bir görünümdür (Bakan ve Konuk, 1987).

Moughtin (1999)'e göre, kent kalitesi ve kimliği üzerinde etkisi olan kamusal dış mekanların taşıdıkları anlam ve rol, sahip oldukları organizasyon, tasarım ve detay düzeyine bağlı olmaktadır. Bu bağlamda doğru tasarım yaklaşımlarıyla başlaması gereken çalışmaların, yine ergonomik standartlara uygun aplikasyon tekniklerinin kullanıldığı uygulamalarla sonlandırılması gerekmektedir (Gülgün ve Altuğ, 2006).

Kaliteli bir yaşam çevresi ve kent dokusu; yapılar, ulaşım olanakları ve açık ve yeşil alanlar arasındaki dengeli bir mekansal ilişkinin sonucudur. Sahip oldukları özellikleri ve kısmi kalitelerine görece açık ve yeşil alan kullanımlarının türleri, büyüklükleri, donanımları, fonksiyonları ve hizmet alanları kentsel yaşam kalitesi içerisinde etkisini ortaya koymaktadır (Emür ve Onsekiz, 2007).

Kentsel dış mekanlar, toplumdaki herkesin günün belli vakitlerinde kullandığı mekanlardır. Dış mekanlarla ilgili bireyler eksiklikleri görebilir ve çözümüne yönelik fikirler geliştirebilirler ve bunlar yerel idarecilerle paylaşılabilir. Konuyla ilgili en önemli husus insanların zaman geçirdiği bu mekanları sahiplenmesidir. Çünkü bu sahiplenme gerçekleştiği takdirde bütün bireyler bu mekanların kendilerine ait olduklarını anlayacaklar ve koruyucu durumuna geçeceklerdir.

Bu çalışmada insan hayatının bir parçası olan kentsel dış mekanları oluşturan elemanlar ve bu elemanların düzenleme ilkeleri üzerinde durulmuş, kentlerde yaşanan aksaklıklar da dikkate alınarak bu mekanların geliştirilmesine yönelik öneriler getirilmiştir.

BÖLÜM 2

ÖNCEKİ ÇALIŞMALAR

Aru (1965), “Yayalar Taşıtlar, Şehir Dokusundaki Yeni Ulaştırma Düzenleri” adlı çalışmada, yayaların günümüzde şehirlerdeki durumu tartışılarak taşıt ve yaya ulaşımının ayrılma ilkeleri belirtilmiştir.

Bayraktar (1973), “İzmir Şehrinin İmarında Peyzaj Mimarlığı ile İlgili Problemler ve Prensiplerin Tespiti” adlı çalışmada, İzmir kenti tanıtılarak kentin yapılaşma sürecinde peyzaj düzenlemeleriyle ilgili problemler ve yapılması gerekenler tespit edilmiştir.

Karabey (1978), “Kıyı Mekanının Tanımı, Ülkesel Kıyı Mekanının Düzenlenmesi İçin Bir Yöntem Önerisi” adlı çalışmada, kıyı alanlarıyla ilgili literatür taraması yapılarak ülkemizde yapılabilecek çalışmalarla ilgili yöntem önerisi getirilmiştir.

Krier (1979), “Urban Space” çalışmasında, açık alanların morfolojik ve tipolojik bileşenleri, fonksiyonları, meydanlar, cadde ve sokaklar, açık alan yapı yüzeyi ilişkileri, açık alanların biçimsel sınıflandırması gibi kentsel açık alanlarla ilgili konularda bilgi vermektedir.

Lynch (1979), “The Image of the City” çalışmada, kentlerin görünümü ile ilgili olarak çalışmakla beraber kentlere görsel bir form kazandırmayı hedeflemektedir. Üç farklı kent incelenerek, kent ölçeğinde kullanılmak üzere bir yöntem ve kentsel tasarımda kullanılmak üzere tasarım ilkeleri geliştirilmiştir.

Köseoğlu (1980), “Ege Bölgesinde Sosyo-Ekonomik Bakımdan Önemli Karayollarının Peyzaj Planlaması Üzerine Araştırmalar” konulu çalışmada, Ege bölgesindeki yoğun kullanılan karayollarının peyzaj düzenlemesine ilişkin veriler ortaya konmuştur.

Bakan (1981), “Türkiye’de Kentsel Dış Mekanların Düzenlenmesi” çalışmada, ülkemizde kentleşme hareketi ele alınarak kentlerimizin dış mekanlarının tasarım ölçütleri ile halihazır durumları incelenmiştir. Yerel yönetimlerin yapısı ile ilgili bilgiler ve sorunlar ele alınmış ve sağlıklı bir kent oluşumu için öneriler getirilmiştir.

Göçer (1984), “Şehirlerde Ticaret Alanları” konulu çalışmada, ticaretin tanımı ve sınıflandırması yapılarak fiziksel planlamada ticaret alan türleri anlatılmıştır.

Aslanboğa (1986), “Kentlerde Yol Ağaçlaması” çalışmada, kentsel dış mekanların bir ögesi olan yollarda bitkilendirme esnasında dikkat edilmesi gereken hususlar üzerinde durulmaktadır.

Çınar (1986), “Konut Dışı Alanların Düzenlenmesinde Esaslar”, çalışmada, kentsel dış mekanlar anlatılarak düzenlenmesinde kullanılacak detaylar anlatılmıştır.

Doğan ve diğ. (1986), “Endüstri Ürünleri Tasarımında Kent Mobilyaları” çalışmada, (endüstri ürünleri tasarımında) kent mobilyalarının ürün sistemleri, teknolojik ve yapısal özellikleri, boyutları, konum ve kullanım yerlerine ilişkin resim ve bilgilere yer verilmiştir.

Bakan ve Konuk (1987), “Türkiye’de Kentsel Dış Mekanların Düzenlenmesi” başlıklı çalışmalarında; öncelikle insan ve çevre konusunu açıklamışlardır. Kentsel dış mekanlar kavramı, kentsel dış mekanların tanımı ile kentsel dış mekan ve tasarım ilişkisi başlıklarında incelenmiştir. Kentsel dış mekanlara ilişkin tabloların bulunduğu bölümde Türkiye’de açık alan ve yeşil alan gereksinimi ile diğer kentsel hizmet alanları için ölçütler verilmiştir.

Uzun (1987), “Kentsel Rekreasyon Alan Planlaması” çalışmada rekreasyon alanlarının tanımı yapılarak bu alanların kent içindeki planlama ilkeleri üzerinde durulmuştur.

Atabay (1988), “Yeşil Alan Planlaması ve Peyzaj Tasarım İlkeleri İlişkisi” çalışmada, yeşil alanlar ve planlama ilkeleri anlatılarak peyzaj tasarımıyla benzerlikleri ve bağlantıları ortaya konmuştur.

Türel (1988), “Ankara Kenti Yeşil Alanlarının Kullanım Etkinliklerinin Bugünkü Durumu ve Yeterliliği İçin Alınması Gereken Önlemler” konulu çalışmasında kent içinde bulunan yeşil alanların artırılmasının çok zor ve bazen de olanaksız olması nedeniyle mevcut alanlara daha etkin koruma getirilmesi amacıyla yeniden düzenlenmesi ve oluşturulacak yeni yeşil alanların bu prensipler doğrultusunda düzenlenmesi gerekliliği üzerinde durmuştur. Bu konu kapsamında Ankara Kenti içinde bulunan mevcut yeşil alanların kullanım gereksinimine uygun olarak yeniden düzenlenmesi için öneriler geliştirmiştir.

Bayrakçı (1989), “Kent Mobilyaları Tasarımında Kimlik Sorunu ve Kent Kimliği İçindeki Yeri” konulu çalışmada kent mobilyalarının tasarımda kimlik kazanması açısından dikkat edilmesi gerekenler ve bu konunun kent kimliği içindeki yerinden bahsedilmektedir.

Şahin (1989), “Ankara Kenti Yol Ağaçlarının Sorunları Ve Peyzaj Mimarlığı Açısından Alınması Gerekli Önlemler” çalışma, Ankara kenti yol ağaçlarının sorunları ve peyzaj mimarlığı açısından alınması gerekli önlemlere ilişkin bilgileri içeren ve örneklerle destekleyen kapsamlı bir çalışmadır.

Keleş (1990), “Kentleşme Politikası”, çalışmada kent, kentleşme, kent planlama süreci, konut ve çevre sorunları üzerinde kapsamlı bir şekilde durulmaktadır.

Özkal (1990), “Şehirlerde Yaya Alanları ve Yayalaştırma” çalışmada, yaya alanlarıyla ilgili literatür taraması yapılarak yaya alanları düzenleme ilkeleri ve yayalaştırma üzerinde durulmuştur.

Uzun(1990), “Kentsel Rekreyasyon Alan Planlaması” çalışmada, kentsel açık ve yeşil alan kuramları, kentleşme eğilimleri, yeşil alan sistemleri konularında ayrıntılı bilgiler verildikten sonra kentsel rekreasyon alanları sınıflandırılarak planlama ve tasarım ilkeleri açıklanmıştır.

Çetiner (1991), “Şehircilik Çalışmalarında Donatım İlkeleri” çalışmada, kentlerde kentsel donatı alanları için ayrılması gereken alan ölçütleri verilmiştir.

Giritlioglu (1991), “Şehirselleme Mekan Öğeleri ve Tasarımı” çalışmada, planlama, şehirselleme mekan, şehirselleme tasarım, şehirselleme mekan öğeleri, meydanlar, şehirselleme mekan tasarımı, şehirselleme mobilyalar, konut yerleşme alanları, konut alanları ulaşım sistemleri konularında bilgi verilmiştir.

Kaplan (1991), “Konut Alanları Sokak Mekanlarının Tasarlanmasında Paylaşım Yol Düzenlemeleri, Woonerf Tasarım İlkeleri ve Kentlerimizde Uygulanabilirliği” çalışmada, Woonerf sistemi anlatılarak kentlerimizde uygulanabilirliği üzerinde durulmuştur.

Çağlar (1992), “Konut Alanları ve Alışveriş Merkezlerindeki Kent Sokaklarının Çağdaş Tasarımları Üzerinde Bir Araştırma” çalışmada, sokakların konut alanları ve alışveriş merkezlerindeki tasarımı üzerinde durulmuştur.

Karabay (1993), “ Kentleşmede Etkin Bir Politika Yayılaştırma Araçları” çalışmada, literatür taraması yapılarak yayılaştırmanın kentleşmede politika aracı olması üzerinde durulmuştur.

Sivri (1993), “Fiziksel ve Mekansal Çevrenin Çocuk Davranışına ve Gelişimine Etkisi Çocuk İçin Oluşturulacak Çevrelerde Tasarım Verilerinin Saptanması ” konulu çalışmada, ilk olarak kentleşme ve toplu konut kavramları açıklanmıştır. Çocuk gelişimi incelenerek fiziksel mekanın çocuklara göre düzenleme ilkeleri tartışılmıştır.

Hatipoğlu (1994), “Kentsel yapılaşmış Çevrenin oluşumunda Dış Mekanın Yeri ve İşlevi İstanbul – Taksim Meydanı Örneği ” çalışmada, öncelikli olarak insan yaşamında dış mekan etkilerinin yeri ve önemi, dış mekanda boyut ve mekan duygusu anlatılmış ve tarihten günümüze kadar olan dönem bu çerçevede incelenerek konu İstanbul-Taksim Meydanı örneğinde açıklanmıştır.

Küçükbaş ve Özkan (1994), “Bir Meydan Tasarım Sürecinin Germencik Örneğinde Ortaya Konulması ” çalışmada, meydan tasarımı üzerinde durulmuş ve örnek alan olarak Germencik seçilmiştir.

Özkan (1994), “Adım Atacak Yerler, İstanbul” çalışmada, İstanbul kenti ayrıntılı bir şekilde incelenmiştir.

Tercan (1994), “Ankara Mamak İlçesinde Açık ve Yeşil Alan İlişkileri ve Peyzaj Mimarlığı Açısından Alınması Gerekli Önlemler” konulu çalışmada, açık ve yeşil alanlar tanımlanarak yapılması gerekenler Mamak İlçesi örneğinde ele alınmıştır.

Çevik (1995), “Konut Yakın Çevresi Ölçeğinde İlgili Kaliteler, Kimlik ve Kimliklendirme” çalışmada, kimlik konusu konut ve yakın çevresinde ele alınmıştır. Kimlik ve kimliklendirme ile ilgili yapılması gerekenler anlatılmıştır.

Gültekin (1995), “Yaya Yolları” çalışmada, başarılı yaya yolu tasarımı için dikkat edilmesi gereken hususlar teknik detaylarıyla açıklanmıştır.

Şengül (1995), “Mimari-Su İlişkisi Üzerine Bir İnceleme” çalışmada, su ögesinin mimaride kullanımını üzerinde durulmaktadır.

Kılınçaslan (1996), “Kent Sokakları” çalışmada, yaşadığımız her ana içinde olduğumuz kentsel dış mekanların parçası olan sokaklar ayrıntılı biçimde ele alınmıştır.

Özkan ve diğ. (1996), “Açık Yeşil Alan ve Rekreasyon Alanı Olarak Mezarlıkların Planlama ve Tasarım Sorunları ile Çözüm Olanaklarının İzmir Kenti Örneğinde Araştırılması” çalışmada, mezarlıkların planlanmasında karşılaşılan sorunlar ve getirilen öneriler İzmir örneğinde değerlendirilmiştir.

Ayaşlıgil (1997), “Kent Gelişimi Sürecinde Açık ve Yeşil Mekan Gereksiniminin Çanakkale Örneğinde İncelenmesi” çalışmada, kentsel açık ve yeşil mekanların önemine değinilerek, kentsel gelişim sürecinde açık ve yeşil mekan gereksinimi Çanakkale örneğinde incelenmiştir.

Durmuş (1997), “Açık ve Yeşil Alanların Kullanım Özellikleri: Ankara Metropolü Çankaya Örneği” konulu tezinde, açık yeşil alanlarla ilgili literatür taraması yaparak, Ankara'nın kentsel gelişim sürecindeki açık ve yeşil alanlarını ortaya koymuştur. Bu kapsamda, Ankara metropolü, Çankaya İlçesi'nde açık ve yeşil alanlar ile park ve rekreasyon alanlarının kullanım özellikleri araştırması ile; Ankara metropolünde yaşayanların park ve yeşil alanlara karşı tutumları, değer yargıları, düşünceleri ve bu alanları kullanım biçimleri incelemiştir.

Kılınçaslan (1997), “Kent Yaşamının Spor ile Bütünleştirilmesi” çalışmada, kent halkının spor faaliyetlerini arttırmak amacıyla nasıl düzenlemeler yapılması gerektiği üzerinde durulmaktadır.

Koç (1997), “Kuzey-batı Adana'da Kent Peyzajının İncelenmesi ve İyileştirilmesine Yönelik Önerilerin Saptanması” Kuzey-batı Adana'da açık ve yeşil alanların mevcut durumu ve bu alana ait imar planları incelenmiş, sonuç olarak kent peyzajının iyileştirilmesine yönelik öneriler getirilmiştir.

Özcan (1998), “ Kentler ve Meydanlar” çalışmada, meydanların kentlerdeki önemi ve düzenleme ilkeleri üzerinde durulmaktadır

Zafer (1998), “Aydın Germencik Belediyesi Yaya Bölgesi Tasarımı Üzerine Bir Araştırma” bu çalışmada, Aydın-Germencik İlçesinde yer alan, Aydın-İzmir

Karayoluna paralel, Namık Kemal Caddesi ve ona bağlı sokaklarda, halkın açık - yeşil alan gereksiniminin günlük yaşam içinde karşılanmasını sağlamak amacıyla, yaya bölgeleri düzenleme ilkeleri doğrultusunda gerçekleştirilmiştir. Öncelikle sorun tanımlanmış, tasarım ilkeleri geliştirilmiş ve uygulama projeleri hazırlanmıştır.

Demir (1999), “Yaya Bölgelerinin Kent İçin Önemi, Kente Katkıları ve Ankara’daki Yaya Bölgelerinin İrdelenmesi” konulu araştırmasında öncelikle çalışmaya ilişkin kuramsal temeller açıklanmış ve araştırma bulguları detaylı bir şekilde incelenmiştir. Araştırma bulguları başlığı altında yaya bölgelerinin kent için önemi ve kente katkıları, yaya bölgelerine ilişkin yurt içi ve dışı yurt örnekler açıklanarak konuyla ilgili değerlendirmelerde bulunulmuştur.

Altınçekiç (2000), “İstanbul Metropolünde Meydanların Rekreatif İşlev Yönünden Önemi Üzerine Araştırmalar” bu çalışma ile İstanbul metropolündeki önemli meydanların rekreatif işlev yönünden önemi vurgulanmış ve ortaya çıkan sorunlara peyzaj mimarlığı yönünden çözüm ve öneriler getirilmiştir.

Özcan (2000), “Kırıkkale Kenti Mevcut Alan Kullanım Kararları ve Açık Yeşil Alan Verilerinin Değerlendirilmesi Üzerine Bir Araştırma” konulu çalışmada, Kırıkkale kentinin mevcut açık yeşil alan verileri değerlendirilerek, kent nüfusunun sosyal, ekonomik ve kültürel yapısı ile kentin fiziki mekan özellikleri dikkate alınarak, sağlıklı ve yaşanabilir bir kentsel çevre oluşturabilmesi için yeni bir kentsel açık- yeşil alan sistemi kurulması ve geliştirilmesi amaçlanmıştır.

Aydoğan (2001), “Kent Kimliğinin Ortaya Çıkartılması Amacıyla Kentsel Tasarım Rehberlerinin Kullanımı Kemeraltı Örneği” adlı çalışmada, öncelikle kent kimliği kavramı üzerinde durulmuş, kentsel tasarım ve kentsel tasarım rehberi kavramları açıklanmıştır. Tarihi kent dokuları için tasarım rehberi oluşturma yöntemi farklı başlıklar altında incelenmiştir. Örnek çalışma alanının (İzmir-Kemeraltı) analizi yapılarak Kemeraltı tasarım rehberi oluşturulmuştur. Sonuç bölümünde

çalışmanın hayata geçirilmesine ilişkin düşünceler aktarılmış ve araştırmadan sağlanan faydalar açıklanmıştır.

Canbaz (2001), “Saruhanlı (Manisa) Kentsel Dış Mekanlarının Yeterliliği ve Geliştirme Olanakları Üzerine Araştırmalar” başlıklı çalışmada; ilk olarak kentsel dış mekanlara yönelik literatür özetlerini anlatmıştır. Buna göre tanım ve sınıflandırmalar, genel özellikler, türler ve içerikleri, kentsel dış mekanlar donatı elemanlarını incelemiştir. Çalışma alanının(Saruhanlı kentsel yerleşimi) analizini yapmış ve çeşitli önerilerde bulunmuştur.

Etli (2002), “Edirne İli Merkez İlçe Yeşil Alan Sisteminin Peyzaj Mimarlığı İlkeleri Yönünden İrdelenmesi ” çalışmada, Edirne ili merkez ilçesinin mevcut yeşil alan sistemi peyzaj mimarlığı ilkeleri açısından irdelenmeye çalışılmış ve bu ilkeler doğrultusunda alınması gereken önlemler sunulmuştur.

Ter (2002), “Konya Kenti Açık ve Yeşil Alan Varlığı İçinde Tarihi Kent Merkezinin Kentsel Tasarımı Üzerine Bir Araştırma” konulu çalışmada, tarihi kent merkezlerinin korunarak kültürel sürekliliğinin devam ettirilmesinde ve yaşanabilir mekanlar olarak çağdaş yaşam koşulları ile entegrasyonunun sağlanmasında kentsel tasarımın önemini Konya Tarihi Kent Merkezi örneğinde ortaya koymuştur. Bu kapsamda Konya Tarihi Kent Merkezinin yaşanabilir mekanlar olarak gelecek kuşaklara aktarılması için öneriler geliştirmiştir.

Yerliyurt (2002), “Kent Kimliği, Kent Estetiği ve Turizm Olgusu Paralelinde Değişen Alanya'nın, Kentsel Estetik Sorunları Üzerine İrdemeler ve Örnek Alan Olarak Seçilen Atatürk Caddesi ile İlgili Öneriler” konulu çalışmada; kent kimliği, imgesi, estetik kavramlarının açıklandığı ilk bölümden sonra tasarım kılavuzları anlatılmıştır. Çalışma bölgesi olan Alanya'nın mekansal oluşumu ve kentin sorunları incelenmiştir. Son olarak Atatürk Caddesi örneğinde kent estetiği için yapılacak öneriler sunulmuştur.

Alqudah (2003), “Çocuğun Gelişiminde Oyun Alanlarının Rolü” çalışmada, öncelikle çocuğun tanımı yapılarak, oyun alanlarının çocuğun gelişimini etkilemesi de dikkate alınarak oyun alanlarının düzenlenmesine ilişkin ölçütler verilmiştir.

Atakan (2003), “İstanbul İlinde Maltepe- Kartal ve Kumcular Pendik Arası Sahil Dolgu Alanlarının Peyzaj Planlama Açısından İrdelenmesi” çalışmada, İstanbul kentinin yoğun konut ve nüfus yoğunluğuna sahip Anadolu Yakasında yer alan Maltepe- Kartal ve Kumcular Pendik Arası Sahil Dolgu Alanlarının mevcut kullanım durumları incelenerek, planlama kriterleri ve kullanıcı istek ve gereksinimleri dikkate alınarak bazı planlama ve tasarım önerileri getirilmiştir.

Bektaş (2003), “İlköğretim Çağı Çocuklar ve Çocuk Oyun Alanları” çalışmada, ilköğretim çağındaki çocuklar için planlanacak oyun alanlarının düzenleme ilkeleri üzerinde durulmuştur.

Demir (2004), “Düzce’nin Yeni Kentleşme Sürecinde Açık ve Yeşil Alanlara Yeni fonksiyonlar Kazandırılması” konulu çalışmasında; açık ve yeşil alanlarla ilgili literatür taraması yapılarak, Düzce Belediyesi mücavir alanında envanter çalışması yapılmıştır. Düzce için bir yeşil alan sistem önerisinde bulunmak amaçlanmıştır.

Ak (2005), “Kentsel Dış Mekanlar Bağlamında Çanakkale Kulesi ve Çevresine Yönelik Bir Görsel Analiz Çalışması” konulu çalışmasında; kentler, kentsel dış mekanlar, görsel analiz konularında bilgilerin verildiği kuramsal temeller açıklanmış; Çanakkale ilinin doğal ve kültürel özellikleri, Çanakkale kent merkezi, araştırma alanı hakkında genel bilgiler, araştırma alanının görsel analizi, araştırma alanıyla ilgili anket sonuçları değerlendirilmiştir. Sağlıklı-yaşanabilir ve kimlikli mekanlar oluşturma konusunda öneriler geliştirilmiştir.

Aybay (2006), “Üsküdar- Haydarpaşa Arası Kıyı Düzenlemesinin Rekreatif Açısından Değerlendirilmesi” çalışmada, Üsküdar meydanından

Haydarpaşa'ya kadar olan kıyı mekanı rekreasyon açısından da ele alınarak çeşitli kullanımlar açısından tespit ve değerlendirme çalışmaları yapılmıştır.

Gökalp (2006), “ Körfez Depremi sonrasında Adapazarı Kentsel Yerleşim Düzeninde Açık ve Yeşil Alan Sisteminin Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdelenmesi” konulu çalışma, depremden en çok etkilenen Adapazarı kent merkezinin, deprem sonrasında yeniden yapılanma çalışmaları çerçevesinde yapılan açık ve yeşil alan düzenlemelerini içermektedir. Ayrıca Karaman-Camili yeni yerleşim bölgesinde uygulanan açık ve yeşil alan sistemiyle ilgili analiz ve öneriler yer almaktadır.

Gülgün ve Altuğ (2006), “İzmir Kıyı Bandı Uygulamalarında Ergonomik Standartlara Uygunluğun Değerlendirilmesi Üzerine Bir Araştırma” araştırmalarında, İzmir kıyı bandı inceleme alanı olarak seçilmiştir. Araştırmalar ergonomik standartları değerlendirme yönelik oluşturulmuş olan kriterler doğrultusunda gerçekleştirilmiştir. Elde edilen veriler ışığında, İzmir kıyı bandı uygulamalarının başarısını arttırmaya yönelik öneriler geliştirilmiştir.

Kara ve Küçükerbaş (2006), “Kentsel Dış Mekanların Kullanım Olanaklarının İzmir Kenti Örneğinde Araştırılması” araştırmalarında, İzmir metropoliten alanındaki Balçova, Bornova, Buca, Çiğli, Gazimir, Karşıyaka, Konak ve Narlıdere ilçelerinin belirlenen ikişer mahallelerinde kentsel dış mekanların gereksinimleri karşılamaadaki yeterlilikleri incelenmiştir.

Özdamar (2006), “Açık Yeşil Alan Kullanımlarının İmar Planlarındaki Dağılımları ve Uygulama Sorunları Bursa Osmangazi Örneği” konulu çalışmada, açık yeşil alanlarla ilgili literatür taraması yapılarak Bursa- Osmangazi örneğinde açık yeşil alanların dağılımı incelenmiştir.

Öztan (1968), “Ankara Şehri ve Çevresinin Peyzaj Mimarisi Yönünden Etüd ve Tayini” çalışmada, Ankara ve çevresi Peyzaj özellikleri açısından incelenmiştir.

Ukuşlu (2006), “Gebze’de Kentleşme Süreci ve Sorunları” çalışmada, kent ve kentleşmenin tanımları yapılarak Türkiye’de kentleşme olgusu üzerinde durulmuştur. Gebze’de kentleşme süreci ve sorunları açıklanarak çeşitli öneriler geliştirilmiştir.

Yağcı (2006), “Adana Kuzey- Doğu Kentsel Gelişme Alanında Açık ve Yeşil Alanların İrdelenmesi” çalışmada, Kuzey-doğu Adana’nın fiziksel yapısı içindeki mevcut açık ve yeşil alanların incelenmiş, imar planlarının konuya yaklaşımının araştırılarak gelecekte kentsel gelişme planı içerisinde yapılması gereken çalışmalar ve gelecek yıllardaki nüfus projeksiyonuna uygun bir yeşil alan sistemi ile alınması gereken önlemlerin saptanmıştır.

Yılmaz (2006), “Kentsel Parklar ve Kentsel Tasarım İlişkisi İstanbul/Gülhane Parkı Örneğinin İrdelenmesi” konulu çalışmada, kentsel parklar ve kentsel tasarım ilişkisi balgamında Gülhane Parkı Yeni Düzenleme I. Etap Projesinin incelenmiştir. İlk olarak literatür araştırması ve alan çalışması yapılmıştır. Uygulamada da varılan nokta değerlendirilmiştir.

Yücel ve Yıldızcı (2006), “Kent Parkları ile İlgili Kalite Kriterlerinin Oluşturulması” çalışmalarında, kent parklarında kullanıcılar için kaliteli bir yaşam çevresi oluşturmada etkin olabilecek kalite kriterlerinin belirlenmesi amaçlanmıştır. Örnek alanlar olarak Maçka Parkı, Ulus Parkı ve Zeytinburnu Parkı seçilmiştir.

Emür ve Onsekiz (2007), “Kentsel Yaşam Kalitesi Bileşenleri Arasında Açık ve Yeşil Alanların Önemi Kayseri/ Kocasinan İlçesi Park Alanları” çalışmalarında, kentsel yaşam kalitesi bileşenleri arasından, kentsel ekoloji açısından doğal ve yapay bileşenler arasında önemli bir ayrım noktası olan açık ve yeşil alanlar değerlendirilmiştir. Kocasinan ilçesindeki park alanlarının analizi yapılarak park alanlarına ilişkin öneriler getirilmiştir.

Güleç ve diğ.(2007), “Muğla’da Kıyı Alanı Peyzaj Düzenlemesi Üzerine Bir Çalışma” çalışmada, Muğla’da kıyı alanı örneğinde, kıyı alanları tasarımında

dikkat edilmesi gereken etmenler dört öneri proje doğrultusunda değerlendirilmiştir. Öneriler belirlenirken koruma-kullanma dengesi gözetilerek alternatif alan kullanım senaryoları üretilmiştir.

Gültekin (2007), “Kent İçi Yolların, Yaya Kullanımına Yönelik Değerlendirmesinde Çözümlemeli Bir Yaklaşım: Adana Örneği” çalışmada, bireysel ve kitlesel serbest zaman eylemleri ve kent içi ulaşımına çok yönlü katkı sağlayabilecek eğilim yaya bölgelerinin kullanılabilirliği ile bireylerin bu yöndeki eğilim ve istemlerinin Adana Kenti örneğinde saptanarak, yaya bölgesi önerisinin geliştirilmesi amaçlanmıştır

Kuter (2007), “Çankırı Kenti Açık ve Yeşil Alan Varlığı İçinde Tarihi Kent Merkezinin Kentsel Peyzaj Tasarımı Açısından Değerlendirilmesi” başlıklı çalışmada, tarihi çevre koruma, kentsel peyzaj tasarımı, açık ve yeşil alan kavramları ile tarihi kent merkezlerinin tarihi ve mekansal gelişim süreçlerine değinilerek, araştırma alanı olan Çankırı tarihi kent merkezinde gerçekleştirilen arazi etüt çalışmaları ve anket uygulamaları sonucunda elde edilen bulgular doğrultusunda kent merkezinde yer alan doğal ve kültürel değerlerin sürdürülebilirliğinin sağlanması için öneriler geliştirilmiştir.

Yalçınkaya (2007), “Ankara- Bahçelievler Aşkabat Caddesi’nin (7. Cadde’nin) Yayalaştırılmasının Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdelenmesi” konulu çalışmada, Ankara Bahçelievler Aşkabat Caddesi’nin (7. Cadde’nin) yayalaştırılmasının peyzaj mimarlığı açısından irdelenmesi amaçlanmıştır. Bahçelievler ve Aşkabat Caddesi’nin yaya bölgesinin yetersizliği ortaya konmuş, her yaştan insanın günün her saatinde kullanabileceği, çocukların araç trafiği gibi bir tehlikeye maruz kalmadan oyun oynayabileceği daha doğrusu Ankara’nın nefes alabileceği yeşil bir mekan yaratmak amaçlanmıştır.

Yücel (2007), “Kaliteli Kent Parkı Tasarımı” çalışmada, parkların insanlara sağladığı faydalar ve başarılı park tasarımı için yapılması gerekenler üzerinde durulmuştur.

Ceyhun (2008), “Spor Tesislerinin Rekreatif Açıdan Kullanımı” çalışmada, spor ve rekreasyon ilişkisi anlatılarak, spor tesislerinin rekreatif açıdan kullanımında dikkat edilmesi gereken hususlar üzerinde durulmuştur.

Gökdağ ve Yarbaşı (2008), “Ulaşım Sorunlarından Otoparklar Üzerine Bir Araştırma ve Erzurum Örneği” konulu çalışmada, ticaret ve iş merkezlerinin yoğun bir şekilde bulunduğu kent merkezlerindeki otopark sorunu incelenmeye çalışılmıştır. Erzurum’da bir araştırma yapılmış, sonuç olarak kent içindeki trafik ve otopark sorunu birlikte değerlendirilip park sorununu azaltmak için çözümler önerilmiştir.

Kuntay (2008), “Yaya Mekanı” çalışmada, yaya, yaya yolu kavramları detaylı olarak anlatılmıştır. Yaya yolu planlamasında kullanılacak yayaya ilişkin ölçülere yer verilerek örnek yaya yolları aktarılmıştır.

BÖLÜM 3

KURAMSAL TEMELLER

3.1. Kent Kavramı

Tekeli (1991) kenti, bir üretim alanı, artı değerlerin yaratıldığı yer, var olan toplumsal formasyonun ya da üretim biçiminin yeniden üretildiği alan, alt yapısıyla, üretim-hizmet işlevli binalarıyla bir kapital birikimi ve kentsel alanın yarattığı rantla oluşan artı ürünün bulunduğu bir mekan olarak tanımlamaktadır.

Kent, içinde oturanlarca yaşanan bir gerçektir. Dolayısıyla yapısı, biçimi ve iç organizasyonu ile kentler ait oldukları topluma, geçmişe, bugüne ve geleceğe yönelik özlem ve idealleri ifade etmek zorundadır. Kent çok amaçlı olarak sürekli gelişmekte olan, birçok işlevi birden bünyesinde taşıyan ve formu zaman ve mekan içinde değişik ivmelerle birçok kişi tarafından oluşturulan bir organizasyondur. Bu yüzden son formunu hiçbir zaman alamaz ve gelişimi ancak kısmen kontrol edilebilir (Lynch, 1979).

Corbuseir'e göre kent, işlevleri ve verimliliği söz konusu olan bir makinedir. Aynı insan vücudu gibi, merkezinde kalp olan bir organizmada birleşmiş, farklı işlevleri yerine getirmekle yükümlü bir bütündür (Onur, 1995).

Kuşdil (1993) kenti; hem tarımsal hem de tarım dışı üretimin, dağıtımın, kontrol fonksiyonlarının toplandığı belirli teknolojik gelişme düzeylerine göre büyüklük, heterojenlik ve bütünleşme düzeylerine varmış yerleşim birimleri olarak tanımlamaktadır (Canbaz, 2001).

Kent, yalnızca farklı sınıf ve karakterdeki milyonlarca insan tarafından algılanan bir obje değil, aynı zamanda kendilerine ait nedenlerden dolayı sürekli olarak yapısını değiştiren birçok üretimin ürünüdür. Genel hatlarıyla sabit olsa da, detayları sürekli olarak değişmektedir. Gelişimi ve formu üzerinde yalnızca kısmi kontrol sağlanabilmektedir. Hiçbir zaman bir son yoktur, yalnızca sürekli olarak evreler kendini tamamlamaktadırlar (Lynch, 1979).

Belli bir yönetsel örgüt biriminin sınırları içinde kalan yerlere kent, bu sınırların dışındaki alanlara köy denilmesini gerektiren tanımlar, yönetsel sınır ölçütünü kullanan tanımlardır (Keleş, 1990).

Başka bir tanım nüfus ölçütüne dayanmaktadır. Buna göre; nüfusu 2000'den az olan yerleşimlere köy, nüfusu 2.000-20.000 arasında olanlara kasaba ve 20.000'den çok nüfuslu olanlara da şehir denmektedir. Toplumbilimcilerce yapılan kent tanımlarının ortak özellikleri, belli bir nüfus çokluğu, yoğunluk, iş bölümü, uzmanlaşma ve türdeş olmama gibi özelliklerdir (Keleş, 1990).

Bayrakçı (1989)'ya göre kent, içinde barındırdığı farklı varlık alanlarında yer alan devingen, birbiriyle ilişkili sistemlerin tümüdür. Bu sistemler, kişilerin yaşam tarzı, toplum kişiliği, kamusal, özel ya da yarı özel mekanlar ile kent doğası ve tüm kent öğeleri olabilir. Bütün bunlar ise kent açısından birer kimlik belirtisidir. Bu anlamda kent kimliği, geçmişten geleceğe uzanan tüm fiziksel ve moral kültür öğelerinin genel görünümü, toplu bir mesajdır. Kent kimliği bir yönüyle de algılamaların toplamı ve bir etkidir.

Öztan (1968)'a göre kentin insan için taşıdığı mana şudur: Kent bir toplumun kültür ve gücü amacıyla yoğunlaşmış bir yerdir. Orası hayatın ayrı karakterdeki ışınlarının toplandığı, sosyal yönden anlamlı bir odak noktasıdır. Orada her türlü uygarlık araçları bol ve çeşitlidir. İnsan düşünceleri, yaşayan eserler, semboller, örnek davranışlar ve düzenli sistemler içinde sonlanır. Kent, uygarlığın insanlara bağışladığı toplanma yeridir (Demir, 1999).

Kentler yalnızca insanların barınma gereksinimini karşılayan yapılardan oluşmazlar. Toplu yaşam sonucu bir dizi ortak ya da kişisel gereksinimler doğar. Uygarlık derecesi, kültür yapısı, yaptırımların etkisi ya da ekonomik yapı farkları değişiklikler doğurur. İşte kentte toplumsal yaşamın nitel ve nicel yoğunlaşması sonucu doğan gereksinimler donatıları oluşturur. Bunlar; dinlenme, eğlenme, kültür,

eğitim, sağlık, ticaret, spor, yonetim, ulasim, kamu hizmetleri, altyapi hizmetleri gibi uzmanlasmiş alan ve yapılar bütünüdürler (Bakan ve Konuk, 1987).

Cansever (1996)'e göre kent, insanın hayatını düzenlemek üzere meydana getirdiği en büyük en önemli fiziki ürünü ve insan hayatını yönlendiren, çevreleyen yapıdır. Toplumların kültürleri, inançları bu yapıya biçim veren faktörlerin başında gelmektedir. Kent toplumsal hayata, insanlar arasındaki ilişkilere biçim veren sosyal mesafelerin en aza indiği, bu ilişkilerin en çok yoğunluk kazandığı yerdir. Bu yoğun ilişkiler sistemi içinde şehrin ilk yapı taşı olan ev, insanın barınma ihtiyacının bir ürünü aynı zamanda ailenin bir yaşama çevresi ve toplumu oluşturan bireylerin arasındaki ilişkilerin oluşması yolundaki gelişmenin ilk aşamasıdır. Kenti oluşturan yalnız evler değil, çeşitli faaliyetlerin (idari, sosyal, eğitim vb.) içinde barındığı yapılar, yapı grupları ve bunları birbirine bağlayan ulaşım, altyapı, sosyal donatım sistemleri ve bunları işleten, yöneten kuruluşların bütünüdür. Bütün bu alanlarda insanların ve toplumların öncelik ve önemlilik açısından yaptığı tercihler kentlere farklı özellikler kazandırır. Bu tercihlerin kökeni, insanın kendisi ve çevresi hakkındaki bakış açısı ve toplum içinde, şehirde ve dünyada kendisi için tasarladığı mekanlar; evi, mahallesi, şehri, ülkesi için geliştirdiği tasarımlarıdır (Yerliyurt, 2002).

3.2. Kentlerin Özellikleri

Lozano (1990)'ya göre, Kentleşme uygar toplumlarda yaşayanlara farklı yaşam tarzları sunmasıyla kalitenin göstergesi olduğuna göre, kent genelde sunduğu seçeneklerle karakterize edilir ve sembolik değerlerin duyumsal dışavurumları ile ifade edilir (Ak,2005).

Jenks (2000)'e göre, Kentler genelde çevresel bozulmanın ve kaynak azalmasının bir sonucu olarak; problemlili, kalabalık, kirletilmiş, kötü konutlaşmanın, çöken altyapının, suç ve fakirliğin olduğu yerler olarak görülmektedir. Oysa ekonomik getiriler ve yenilikler kentler içinde oluşur. Yakında dünya popülasyonunun yarısından fazlası, çoğunluğu gelişmekte olan ülkeler olmak koşuluyla, kentlerde yaşayacaklardır (Ak, 2005).

Keeble (1961)'e göre, kent halkının çeşitli gereksinimlerine karşılık verebilmek için kentleri, yararlanma yönünden farklı bölgelere ayırmak gerektiği görüşündedir. Herhangi bir planlı kentte ve aynı nitelikte olmamakla beraber plansız bir kentte de beş ayrı zon (bölüm) bulunmaktadır (Gökalp, 2006).

Kent Merkezi: Ticari, idari ve sosyal hayatın en yoğun, en komplike şekilde yer aldığı ve en önemli merkezi hizmetlerin bulunduğu kısım.

Endüstri Bölgesi: Büyük ve küçük çapta imalathanelerin, fabrikaların ve büyük depoların yer aldığı kısım olup, kendi bünyesinde birçok alt bölümlere ayrılabilir.

Yerleşim Bölgesi: Halkın barındığı ve yaşantısını sürdürdüğü konutlar bölgesidir. Esas olarak ev ve bahçelerden oluşmasına rağmen ilkokullar, mahalli alışveriş alanları ve açık alanlar, küçük çapta sanayi tesisleri de bu gruba dahil edilebilir.

Açık Alanlar: Genel olarak doğal yapısı ve doğal formu ile korunan fazla bina gerektirmeyen ve yerleşme gereksinimi olmayan bölgelerdir. Açık alan sınıfı içine parklar, oyun alanları, mezarlıklar, geniş alanı olan okul, hastane ve diğer kamu kurum binalarının bahçeleri, ev bahçeleri vs. dahil edilebilir. Bununla birlikte açık alan kavramı daha çok parklar, oyun alanları gibi yerleşim alanı içinde yer alan ya da halkın kullanabildiği, işlenmemiş boş alanları ifade etmektedir.

Kent Çevresi: Doğrudan kent sınırları içine girmemekle beraber, kullanım yönünden kentin doğrudan etkilediği çevre arazisidir. Tarım, orman ve boş alanlar çevresel kuşağın birer parçasıdır.

Nasar (1998)'a göre, kent formu, hem kamu hem özel olmak üzere birçok birimin birçok aktivitesi ile evrimleşir. Yasalar, tasarım planları ve bireysel gelişme kararları vasıtasıyla görsel formu daha iyi ya da daha kötü yönde şekillendirebiliriz (Ak, 2005).

Simonds (1961)'a göre, kentsel tasarımın temel prensibi çok basittir; en iyi kent, en iyi yaşam kalitesi sunandır. En uygun şehirlerin, en etkileyici ve zamana, mekana ve kültüre saygılı, işlevsel, rahatlık sunanı, orantısal ve bütün olamıdır. Fakat kentlerin kentleşmenin artmasından doğan olumsuz yönleri vardır. Bunların nedenleri göç, orantısız dağılım, gelişme sınırlarının tanımlanmaması, popülasyonun artması ve baskısı olabilmektedir (Ak, 2005).

Özer (1998) ve Kaymaklı (1990)'ya göre kenti biçimleyen ve tanımlayan ortak ölçütler vardır (Ak,2005) :

- İnsan sayısı, yani nüfus ölçütü. Bu ölçütü kullanan araştırmacılar nüfusu belli bir yoğunluğa ulaşmış yerleşmelere “kent”, ondan daha küçük yerleşmelere de “köy” adını vermişlerdir.
- İnsan gruplarının mekandaki yoğunluk ölçütü. Buna göre bir yere kent adı verilebilmesi için, o yerdeki nüfusun belli bir yoğunluğunun tarım dışı işgücü çeşitleriyle uğraşması gereğidir.
- Sanayi kenti, liman kenti, ticaret kenti, rekreasyon ve turizm kenti, maden ya da petrol kenti, üniversite kenti, turistik kent vb. işgücü ve üretim ölçütleri gibi ekonomik ölçütler.
- Sosyal farklılaşma, aile büyüklüğü, eğitim oranları gibi özelliklere sahip bireylerin oluşturduğu sosyal ölçütler. Bu kent tanımlamasının ortak özelliği, belli bir nüfus miktarının, yoğunluğunun, iş bölümünün, uzmanlaşmanın ve türdeşliğin olmasıdır.
- İklim kuşakları, dağ, orman, vadi, ova ve kıyıda bulunan kentler gibi yerel özellikler, yani coğrafi ölçütler.
- Yerleşimlerin belli nüfuslara hizmet edecek donatım tesislerini kapsamaları, bunların şehir organizasyonu yönünden belli bölgelere yerleştirilmesi ve bu alanların dengeli ilişkilerinin planlama ölçütü.

Bu tanımlar içerisinde ekonomik, sosyal ve coğrafi ölçütler kent kimliğini etkileyen önemli unsurlardandır.

Graham ve Marvin (1996)'e göre, şehirlerin küresel kent ağlarına dönüşmesi için bazı faktörler vardır:

- Ekonomik olarak yeniden yapılanma, iletişim
- Kent sosyal ve kültürel değişimi
- Kent çevreleri
- Kent ulaşım ve alt yapısı
- Kent fiziksel formu
- Kentsel planlama ve politika (Ak,2005).

Le Corbusier (1929)'e göre, modern kentleri planlarken bazı temel ilkeler dikkate alınmalıdır. Bunlar;

- Alan
- Nüfus
- Nüfus yoğunluğu
- Açık alanlar
- Caddeler
- Trafik
- Duraklar
- Kent planıdır (Ak, 2005).

3.3. Kent Kimliği

Kent kimliği, bir kente baktığımızda onu bir bütün olarak algılamamızı ve onu diğer kentlerden ayırt etmemizi sağlayan öğeler bütünüdür. Kentin kendi içinde bütünlük taşıması ve bakıldığında tek bir kent olarak algılanabilmesi için mekansal yapının tüm kentte bütünleştirici bir uyuma sahip olması gereklidir. Aynı zamanda kent diğer kentlerden ayırt edilebilmesi için kentsel mekanın algılanabilir büyüklükte olması, tanımlayıcı farklılıklara sahip olması ve karakteristik öğeler içermesi gerekmektedir (Aydoğan, 2001).

İnceoğlu (2002)'na göre kimlikli bir toplumun en önemli ve öncelikli koşullarından biri kimlikli bir kentte yaşamaktır. Toplumsal kimlikle kent kimliği

birbirlerinin bütünüdür. Kimliksiz bir topluluktaki insanlar gibi, kimliksiz bir kentteki binalarda ‘kalabalık’ tır. Hemşehirlilik ve kentlilik kavramlarının altında da topluluk olma bilinci yatar. Her kentin kimliğini oluşturan farklı farklı öğeler vardır. Bu öğelerin belli başlıları; kentin özgü dokusu, sivil mimarisi, kentin sınırları, yolları, meydanları, sokakları, odak noktaları, referans noktaları, bahçe duvarları, peyzajı ve doğal güzellikleridir.

Bir kent parçası ya da bir fotoğrafa bakıldığında o kentin hangi kent olduğu tahmin edilebiliyorsa orada bir kent kimliğinin varlığından söz edilebilir. Aksi halde günümüzde birçok kentin içinde bulunduğu durum gibi, aynılaşıklık söz konusudur. Bu tip yerleşmelerde de toplumsal yaşama ilişkin izler taşıyan bir mekansal yapı vardır. Ancak mekansal yapının içinde bulunduğu durumda bir kimlikten ziyade kişiliğin varlığından söz edilebilir. Her yerleşmenin özgün veya sıradan, bir kişiliği vardır; ancak her yerleşmenin kimliği olduğunu söylemek mümkün değildir (Aydoğan, 2001).

3.3.1. Kent Kimliğini Oluşturan Öğeler

Günümüzde plansız kentleşmenin, kaçak yapılaşmanın kural tanımazlığın bir sonucu olarak, bozulan kentsel dokuların yerine yeni bir dokunun oluşmakta olduğu görülmektedir. Bu yeni kent oluşumlarında insan faktörünün ikinci planda tutulduğu, insan yerine araçların rahat hareket etmesine yönelik uygulamaların daha ön planda tutulduğu açıktır. Kentsel yeşil alanlar önemsenmemektedir. Bunun dışında herhangi düzenli bir tanıma uymayan yapılaşma gelişi güzel bir şekilde asılmış reklam levhaları, sokaklar boyunca oluşmuş tabela yığınları, dükkan sınırlarından taşıp kaldırım alanını işgal eden iş yerleri bu yeni oluşan dokuda karmaşayı üst düzeye çıkarmaktadır. Bu manzara büyümekte ve gün geçtikçe birbirine benzemekte olan bütün kentlerimizin standartlaşmış ortak görüntüsü olarak sıkça karşımıza çıkmaktadır. Kentsel kimlik sadece geçmişten gelen değerlerle kazanılmaz. Bu yüzyılda tasarlanmış ve yapımı gerçekleştirilmiş bazı yeni kentlerin de kimlik kazanmakta olduğu bilinmektedir. Anılara rehber olacak, nerede olduğumuzu, farklı bir yerde olduğumuzu gösterecek bir işaret, simge sistemi ve yeni bir kent imgesi

oluşumu kentin kimliklenmesini de beraberinde getirecek ilk adımlardan biridir (Yerliyurt, 2002).

Kent kimliğinin yapay olarak sonradan oluşturulup oluşturulamayacağı tartışma konusudur, ancak belirli şartların sağlandığı ortamlarda kimlik kendiliğinden oluşur. Kimliğin oluşabilmesi için gerekli olan şartları şu şekilde sıralayabiliriz (Aydoğan, 2001):

Toplumu meydana getiren gruplar arası uyum: Toplumu oluşturan bireylerin ve alt grupların birbirleriyle iletişim halinde oldukları ve sahip oldukları farklılıkları yok etmeden kentin bütününde uzlaşmış bir sosyal yapı gerektirir. Sosyal yapı aslında kendi içinde özelliklerini koruyan alt grupları barındırdığı halde, kendi içinde taşıdığı bütünlüğü koruyabilmeli, tüm farklı alt kimlikleri ortak bir kimlik altında toplayabilmelidir.

Nesiller arası uyum: Kimliğin oluşabilmesi nesiller arası bir uzlaşmayı bir uyumu gerektirir. Yeni nesillerin bir önceki neslin ürettiklerini tüketerek, yok ederek yenileri eskilerin üzerine koyarak geliştirdiği bir ortamda kimlikli kentsel mekanlar üretilemez. Yeni nesiller eskilerin ürettiği ve mekana yansıttığı bilgilerin tamamen farkında olmalı ve ürettikleri mekanları bu bilgileri yok ederek, bunların üzerine yenilerini yazarak değil; bunlara katılacak, geliştirecek şekilde yapmalıdır.

Toplumsal yapabilirlik: Kimliğin oluşabilmesi için, ilk iki madde ile oluşan kendi içinde uyumlu sosyal yapının sahip olduğu nitelikleri mekansal yapıya yansıtabilecekleri yapabilirliğe sahip olduğu bir ortam, demokratik katılıma olanak veren bir idari yönetsel yapı olmalıdır.

Kent kimliğini oluşturan öğeler aşağıdaki gibidir:

1-Tarihi Doku

- *Eski kent dokusu ve dokuya ait yerleşmeler
- *Arkeolojik yerleşmeler(ören yeri)

2-Doğal Çevre

- *İklim özellikleri
- *Topografik özellikler

3-Yapay Çevre

- *Binalar
- *Yollar
- *Kent Mobilyaları
- *Peyzaj

3.3.2. Kent İmgesi

İmge dış fiziksel çevrenin genelleştirilmiş bir fiziksel resmi ya da kişinin şematik bir çevre haritası veya modeli olarak tanımlanabilir. Bu imge hem o anki duyguların hem de geçmişteki deneyimlerin bir bütünü olup, edinilen çevresel bilgileri yorumlama ve davranışları yönlendirmede etkilidir.

Görünüşü ne kadar sıradan olursa olsun, bir kente bakmak kişiye özel bir zevk verebilir. Tıpkı bir bina gibi, kent de boşlukta yer tutan bir yapıdır. Tek farkı, ölçülerin çok daha büyük olması ve yalnızca uzun zaman içinde tam olarak algılanabilmesidir. Her an gözün görebileceğinden, kulağın duyabileceğinden fazlası vardır kentte. Keşfedilmeyi bekleyen bir dekor bir manzara vardır. Hiçbir şey kendi başına algılanamaz, çevresiyle, kendisini doğuran olaylar zinciriyle, geçmiş yaşantıların anısıyla ilintili olarak algılanır. Her kent sakininin oturduğu kentin bir yeriyle uzun süren ilişkisi olur, o kentle ilgili imgesi anılar ve anlamlar ile yüklüdür (Yerliyurt, 2002).

Bir kentteki hareketli elemanlar özellikle de insanlar ve onların faaliyetleri kentin sabit fiziksel bölümleri kadar önemlidir. İnsanlar bu gösteride izleyici olarak kalmaz, onu bir parçası olup diğer katılımcılarla beraber sahnede yer alırlar. Kenti algılamamız çoğu kez süreklilik göstermez; dikkatimizi çeken başka şeylerle bölünür. Hemen hemen bütün duyularımız devrededir. Kentin imgesi de bütün bunların bileşimidir. Kent yalnızca birbiriyle büyük farklılıklar gösteren çeşitli

sınıflardan gelen, çok farklı kişilikteki milyonlarca insanın algıladığı bir nesne değil, aynı zamanda kendilerine özgü nedenlerle kentin yapısını sürekli değiştiren inşaatçıların da bir ürünüdür. Kentin genel hatları uzun bir süre için değişiklik göstermese bile ayrıntılar sürekli değişir. Kentin büyümesi ve biçimi üzerinde ancak kısmi bir denetim uygulanabilir. Kesin sonuç diye bir şey olmaz, ancak birbirini sürekli takip eden aşamalar vardır (Yerliyurt, 2002).

Sağlıklı bir kent yerleşimini ve sonucunda ortaya çıkan kentin imgesini sağlayan en önemli faktörlerden biri okunaklıdır. Kastedilen; kentin görünümünün belirgin bir açıklıkta ya da okunabilirlikte olması, kentin bölümlerinin kolaylıkla tanınması ve anlaşılır bir kalıba oturtulabilmesidir. Okunaklı kent, mahalleleri, simgeleri ya da yolları kolaylıkla tanınabilen, ayrıntılı bir kalıbın içinde kolayca kümelendirilebilen bir mekan demektir. Açıklık ve okunaklılık, yaşanan çevreyi, kentin getirdiği boyut, zaman ve karmaşıklık ölçütünde ele alırken özel bir önem taşır. Bunu anlayabilmek için, kenti salt kendi başına bir oluşum olarak görmemeli, içinde yaşayanların onu nasıl algıladığına bakılmalıdır (Yerliyurt, 2002).

Fiziksel form ile ilgili olan kent imgesinin temel fiziksel öğeleri, 5 sınıfa ayrılabilir. Bunlar aşağıdaki gibi tanımlanabilir (Lynch, 1979):

1-Yollar: Gözlemcinin sıklıkla ya da potansiyel olarak hareket ettiği kanallardır. Bunlar: yürüme yolları, transit yollar, kanallar, tren yolları olabilir. Çoğu insanlar için bunlar bir imgedeki baskın unsurlardır. İnsanlar bunlar arasında ilerlerken kenti gözlemlerler ve bu geçişler boyunca diğer çevresel unsurlar düzenlenmiştir.

2-Sınırlar: Çizgisel unsurlardır ve gözlemci tarafından yollar gibi kullanılmazlar. Bunlar; iki alan arasındaki sınırlar, devamlılıktaki çizgisel aralıklardır; sahiller, demir yolu geçitleri, ırmaklar, duvarlar gibi. Bu sınırlar yollar kadar baskın olmasa da insanlar için önemli düzenleyici özelliklerdir. Özellikle kentin dış çizgisi olarak bir su ya da duvar yoluyla belirli alanları bir arada tutmak ya da ayırmak olasıdır.

3-Bölgeler: Kentin orta ya da geniş hacimlerdeki kısımlarıdır. Gözlemcinin zihinsel olarak “içeri” girdiği, ortak ve tanımlayıcı özelliği olan iki boyutlu uzantılar olarak algılanırlar. İçeriden her zaman tanımlanabilirler. Ayrıca, dışarıdan görüldüğü takdirde dış referans noktası olarak da kullanılırlar.

4-Düğümmler: Gözlemcinin içine girebildiği ve yoğun odağın olduğu kentin stratejik noktalarıdır. Bunlar; birincil birleşme alanları, ulaşımındaki durak noktaları, yolların kesişme yerleri, bir yapıdan ötekine geçme alanları olabilirler. Düğümmler, bazı kullanımların ya da fiziksel karakterlerin yoğun olmasından kaynaklanan basit konsantrasyonlar olabilirler. Bir yol köşesi ya da kapalı bir meydan olabilirler. Bu konsantrasyon düğümmlerinin bazıları bir bölgenin odağı olabilirler.

5-Nirengiler: Referans noktaların başka bir şeklidir. Fakat bu durumda gözlemciler içeri giremez, dışarıdadır. Genelde bina, işaret, dükkân ya da dağ gibi oldukça basit olarak tanımlanmış fiziksel objelerdir. Belli bir alanın anımsanmasında önemli olup, kentin belirli simgelerini oluştururlar. Nirengiler gözlemcinin kent içinde kolayca yönlenmesi ve bölgenin belirlenmesi açısından kentin referans niteliğindeki öğelerindendir.

3.4. Kentleşme

Tekeli (1991)'ye göre, kentleşmeden söz edilebilmesi için aşağıdaki özelliklerin sağlanması gerekmektedir.

- Kentleşme zaman ve mekandaki farklılaşmaları açıklayabilmeli, merkez-çevre farklılıklarının çözümlenmesine yardımcı olmalıdır.

- Kent mekanının fiziksel oluşumuna açıklamalar getirirken, insana ve topluma ilişkin özellikleri de içermelidir.

- Üretilen siyasal kararlardan ve toplumsal mücadelelerden etkilenebileceği unutulmamalıdır.

Kentleşme, sanayileşmeye ve ekonomik gelişmeye bağlı olarak kent sayısının artması ve bugünkü kentlerin büyümesi sonucunu doğuran, toplum yapısında artan oranda örgütlenme, iş bölümü ve uzmanlaşma yaratan, insan davranış ve ilişkilerinde

kentlere özgü değişikliklere yol açan bir nüfus birikimi sürecidir. Kentleşme hareketleri; ekonomik, teknolojik, siyasal ve psikolojik etkilerin altında oluşur. Gerçekte bu dört kümede toplanan kentleşme hareketlerini birbirinden kesinlikle ayırma olanağı yoktur. Her biri bir diğerinden etkilenen ve birbirinin içinde olan etmenlerdir. Sanayi devrimi sonrasında, kentleşme, sanayileşmenin bir yan ürünü olarak ortaya çıkmıştır. Bu özel koşullarda sanayileşme ve kentleşme ayrılmaz bir biçimde birbirine bağlı olaylardır (Keleş, 1990).

Kuşdil (1993)'e göre kentleşme; ülkenin ekonomik, sosyal ve fiziksel bütün yapısını değiştiren ve ülke yatırımlarının en büyük oranını emen bir süreç olarak en farklı kesimleri ilgilendirmekte, en farklı sorunları içine almaktadır. Milyonlarca kimsenin binlerce yıllık geleneklerle bağlı bulunduğu yaşama ve çalışma çevresinden kopup tamamen farklı bir fiziksel ve sosyal çevreye göçmesi ve bu çevreyi şekillendirmesi alıştığının dışında iş kollarında çalışmaya başlaması tarih boyunca insanlığın karşılaştığı en önemli oluşumlardan biridir (Canbaz, 2001).

Bilsel ve diğ. (1989)'ne göre kentlerdeki hızlı değişimin, fiziksel mekandaki görüntüsü, çoğunlukla bir bozulma taşlaşma, çirkinleşme, sağlıksızlaşma biçiminde algılanmaktadır. Kentleri simgeleyen, önemli odak noktalarında yer alan “kamusal dış mekanlarda” ise, çeşitli çıkarların bir araya toplanıp yoğunlaştığı bir ortam yaratılmakta; bu alanlarda yerel yönetimlerin girişimleri ile kentteki hızlı değişim farklı yönlendirilmek istenmekte, toplu bozulma, çirkinleşme, sağlıksızlaşma önlenmek istenmektedir (Canbaz, 2001).

Bilsel ve diğ. (1989)'ne göre; hızlı değişim sürecinde bozulan, taşlaşan, çirkinleşen, sağlıksız kent çevrelerinde, sosyo-kültürel değerlerin de erozyona uğraması; kentli insanın sağlığı ve mutluluğu ile toplum yaşamının da yaratılan bu çevreden kötü biçimde etkilenmesi kaçınılmazdır. Ülkemizde büyük kentlerden başlayarak, estetik ve kültür değerleri korunmuş, mekansal kalitesi iyileştirilmiş, sağlıklaştırılmış kentlerde insanca yaşama özlemi yerleşmeye başlamıştır. Bu gelişim sevindiricidir. Ancak, hedefe varmada izlenen uygulamaların büyük çoğunluğu ne yazık ki tek düzelikten kurtulamamış, kentli insana saygısını yitirmiş, insan ölçęü

dışında oluşan aşırı yoğun-hızlı yapılaşma ile yeni sağlıksız çevreler oluşturma tehlikesini birlikte getirmektedir (Canbaz, 2001).

Keleş (2000)'e göre kentleşme ise, dar anlamda, kent sayısının ve kentlerde yaşayan nüfusun artmasıdır. Bal (2002) kenti ve kentleşmeyi: Köyün bilinen özelliklerinden farklılaşarak oluşan yeni yerleşim yerlerini kent, kenti oluşturan sürece ya da kent oluşması sırasında ortaya çıkan yapısal değişmelere de kentleşme denilmektedir. Kongar (2003)'a göre: Kentsel nüfus, bir yandan doğumların ölümlerden fazla olmasıyla artarken, öte yandan köylerden ve kasabalardan gelenlerle, yani göçlerle artar. Oysa kentleşmeyi, salt nüfus hareketi olarak görmek yanlış olur. “Kentleşme”, değişimin, endüstrileşmenin ve demokratikleşme süreçlerinin bir sonucu olarak bir bağımlı değişken olabilirken, bir kez ortaya çıktıktan sonra nüfus artış hızının düşmesi gibi, başka sonuçlar doğuran bir “bağımsız değişken” olmaktadır. Kentleşmenin hem bağımlı hem de bağımsız değişken olarak algılanıp değerlendirilmesi; kentleşmenin sadece, kırsal alanlardan kente yönelik bir nüfus hareketi olmadığını açıkça ortaya koymaktadır. Kentleşmenin demografik boyutunun yanında, siyasal, ekonomik, toplumsal boyutları da bulunmaktadır. Mevcut tanımlardan yola çıkarak, kısaca, kentleşmenin, kent ortaya çıktıktan sonra, kentlerdeki büyümeyi, gelişmeyi, yoğunlaşmayı, farklılaşmayı, bütünleşmeyi, değişmeyi anlatabilmek için kullanılan bir terim olduğu söyleyebiliriz (Ukuşlu, 2006).

Görmez (1997)'e göre: Türkiye, özellikle 1960 sonrasında ekonomik bakımından tarım toplumundan sanayi toplumuna, sosyal yapı açısından kırsal yapıdan kentsel yapıya hızla geçme sürecini yoğun olarak yaşamaktadır. Kartal (1975)'a göre: Türkiye'deki kentleşmenin nedenleri itici nedenler, iletici nedenler, çekici nedenler ve siyasal nedenler olmak üzere dört başlık altında özetlenebilir. İtici nedenler; 1950'li yıllardan itibaren tarıma yeni teknolojinin girmeye başlaması, toprak yetersizliği ve toprakların mirasla parçalanması, nüfusun artışı, yaşam biçiminin kısırlığı ve enstantif tarıma geçiş gösterilebilir. Entansif tarımda, makinalaşma olmasa bile emek açığa çıkabilmektedir. Tütün, fındık, vb. ürünlerin üretilmesinde, küçük işletmelerde aile nüfusunun artması sonucunda

aileden bazı kişiler açıkta kalmaktadır. Bunlar da kente göç etmektedirler. İletici nedenler arasında ise haberleşme ve ulaşım olanaklarındaki gelişmeler, köyden kente göçü etkilemiştir. Mal ve hizmet üretiminin ve değişiminin belli merkezlerde toplanma süreci, ulaşım teknolojisindeki gelişmelerle hızlanmıştır. Böylece nüfusun da belli merkezlerde toplanması zorunlu olmuştur. Kentin sahip olduğu ekonomik ve kültürel etmenlerin kentleşmenin çekici özelliklerini oluşturmaktadır. Son olarak kentleşmenin siyasal boyutlu nedenleri de bulunmaktadır. Çeşitli düzeylerde verilen kararlar, yönetim yapısının özellikleri ve hukuk kurumlarından bazıları ve uluslararası ilişkiler de kentleşmeyi özendirici nitelik taşıyabilir. Ülkemizde Cumhuriyetin kuruluşundan bu yana çeşitli dönemlerde özellikle sanayileşme, ulaşım, eğitim ve dış ilişkiler konularında benimsenen ve uygulanan politikaların kentleşmemiz üzerinde önemli etkileri olduğu muhakkaktır. Atatürk döneminde devletin kurduğu sanayi kuruluşlarının ülkenin çeşitli yörelerine dağılmış olması ve izlenen demiryolu politikası, göç eden nüfusun belli kentlerde aşırı yığılmasını önlemiştir. 1950'lerden sonra izlenen liberal ekonomi politikası ve sanayi kuruluşlarının daha çok büyük kentlere ve onların çevresine yerleşmesi ülkedeki nüfus hareketlerinin yönünü belirleyen önemli etkenler olmuştur. Demiryollarının ihmal edilerek ülkeyi her bakımdan dışa bağımlı yapan karayolu ulaşımına ağırlık verilmesi, kentleşmenin yönünü ve hızını önemli biçimde etkilemiştir (Ukuşlu, 2006).

Bir kentin kentleşme sürecini tamamladığını söyleyebilmek için, o yerleşim yerinde yaşayan halkın ekonomik, sosyal, idari ve kültürel ihtiyaçlarını karşılayacak derecede konut, eğlenme, gezme ve dinlenme alanların, sosyal ve kültürel etkinliklerin gerçekleştiği yerlerin bulunması, idari kurumların hizmet ulaştırmada birbiri ile uyum içinde olması, çarpık kentleşmenin ve buna bağlı olarak diğer sorunların bulunmaması gerekmektedir. Asgari belli bir nüfusa sahip olmak ya da uzmanlaşma gibi ekonomik etkinliklerin yapıldığı birtakım formel kriterlere göre kent olarak tanımlanıp kent görünümünden çok uzak yüzlerce şehrimiz bulunmaktadır (Ukuşlu, 2006).

3.5. Kentsel Dış Mekan

3.5.1. Tanım, Sınıflandırmalar ve İçerik

1933 yılında Atina’da toplanan CIAM kabulleri içerisinde kentsel işlevler; barınma, çalışma, dinlenme ve ulaşım olarak tanımlanmıştır. Erkut, kentsel işlevlere bağlı olarak kentsel mekanı; insanlar tarafından kullanılan ve kent mekanında yaşayan toplumsal ekonomik grupların barınma, çalışma, eğlence ve ulaşım gibi temel etkinliklerin yeniden üretildiği yer olarak tanımlamaktadır (Hatipoğlu, 1994).

‘Kentsel Mekan’; bina cepheleri, kent zemini ve kent etrafındaki doğanın içeri girişinin temsil edildiği doğal ya da yapma açık alanlar ile şekillenmektedir. Kentsel çevrede yer alan ‘dış mekanlar’ toplayıcılık ve kaynaştırıcılık özelliklerine sahip statik mekan niteliğindeki rezervuarlar ve bağlayıcı, dinamik mekan niteliğindeki kanallardır (Hatipoğlu, 1994).

Schulz’a göre ise dış mekanlar, soyut olarak yakınlık duygusu içeren yerler, kapalılık duygusu içeren alanlar ve süreklilik duygusu içeren yollardan oluşmaktadır. Kent bütünü, mekansal açıdan aşağıdaki şekilde sınıflandırılabilir (Hatipoğlu, 1994).

1.Kamusal Mekanlar (Toplumun ortak kullanımına ait mekanlar)

-Doluluklar (Kamusal Yapı: Sanayi, tarım, hizmet, dinlenme, eğlence)

-Boşluklar (Kamusal Mekanlar: Arsa, arazi, park, bahçe, yol, sokak, cadde, meydan)

2.Özel Mekanlar (Bireysel kullanıma ait mekanlar)

-Doluluklar (Özel yapılar): Konut, işyeri, ticaret, sanayi, tarım, hizmet, dinlenme, eğlence

-Boşluklar (Özel dış mekanlar) : Arsa, arazi, park, bahçe, tarım alanı

Bu sınıflamada yer alan kamusal mekanlar ve özel dış mekanlar ‘kentsel dış mekanları’ oluşturur. Her iki tip dış mekanın birbirleriyle ilişkileri ve kullanımları açısından ele alındığında arada tampon bir bölgenin olduğu görülür ve böylelikle ‘kentsel dış mekanlar’ oluşur.

1.Kamusal Dış Mekanlar

- Kamusal Dış Mekan
- Yarı Kamusal Dış Mekan

2.Özel Dış Mekanlar

- Özel Dış Mekan
 - Yarı Özel Dış Mekan
- Olarak tanımlanabilir.

Yarı-özel mekanlar konuta ait kişi mülkiyetinde olan, dışarıdan görülebilen ancak isteyeninin istediği gibi kullanamayacağı mekanlardır. Bahçeli konutlarda ön bahçe ya da apartman düzeninde balkon bu tür mekanlardandır. Kişinin mülkiyetinde olmasına karşın toplumsal bir denetim söz konusudur. Buna karşın kentte yarı özel mekanlar, toplumsal eylemler ve dostlukların kurulduğu, canlandığı mekanlardır. Mekanın boyutu çoğunlukla çok küçüktür fakat taşıdığı simgesel önem büyüktür. Bir başka örnek verirsek kapı önü eşiği ya da paspas bile bu simgesel önemin bugünün kentinde kalan son izleridir (Bakan ve Konuk, 1987).

Yarı kamusal mekanlara gelince, bunların mülkiyeti bazen bir grup kentliye bazen de kamusal yönetimlere aittir. Avlu, orta bahçe, otopark, merdiven boşluğu bu tür mekanlardır. Yani kamusal mekan kullanıcılarına farklı bir statü yaratmaktadır. Örneğin bir grup konutun avlusu ya da kent içi yapı adalarındaki ortak avlu bu kişiler için farklı anlam taşımaktadır. Yabancıların girmesi denetlenir (Bakan ve Konuk, 1987).

Kamusal mekanların özellikleri, bu mekanlarda doğal ve toplumsal düzen için bir canlanma gereksinimi oluşturmalarıdır. Eğer böyle bir düzen varsa (tüm kentsel mekanlar türlerine ayrılmış) kamusal mekan doğru ve bilinçli olarak yapılanmıştır denebilir. Aksi durumda, bu mekanlar kargaşa ve sorunlara neden olur. Çünkü kentte tüm suç ve yasadışı olaylar hep düzensiz, gözetimsiz kimin olduğu belirsiz mekanlarda olur. Suç işleyenler bu tür mekanlarda tanınmayacaklarını ve gözlenmeyeceklerini bilirler. Ayrıca kentte gerçek yaşamın fiziksel ve toplumsal

çerçevesi yarı özel mekanlarda boyutlanmaktadır. Özellikle böyle mekanlar toplumun kişiliğinin bir belirtisidir. Değişimler kişilerin kültürleri, onlara özgü öğelerle belirlenir (Bakan ve Konuk, 1987).

Kentsel mekanın yaşantısı kentsel yapılarda ve kent bütününde çok önemlidir. Kentsel imge kent yaşantısının algılanması ile oluşur. Yayanın küçük ölçekteki yaşantısı ve yaşantı mekanı, giderek kentte mimari biçim ve mekan dizileri oluşturur. Kentsel mekansal oluşumu belirleyen öğeler ise meydanlar, yollar ve parklardır. Tüm bunlar yaya yollarının özellikli parçalarıdır (Bakan ve Konuk, 1987).

Ülkemizin ekonomik ve sosyal anlamda devam eden gelişim süreci, yaşanan fiziksel mekanların gelişimini de beraberinde getirmektedir. Ancak günümüzde, bu gelişim süreci istenilen kalitede gerçekleşmemektedir. Önüne geçilemeyen plansız kentsel gelişim süreçleri ulaşım, altyapı ve kentsel estetik gibi birçok sorunu ortaya çıkarmaktadır. Gün geçtikçe doğal çevrenin tahrip edildiği birbirine benzemeye başlayan, kimliksizleşen kent dokuları karşımıza çıkmaktadır (Yerliyurt, 2002).

Akçay (1989)'a göre, çağımızda kentsel gelişmenin çözümlenmek zorunda olduğu iki önemli sorun vardır. Bunlardan ilki kent alanlarının akılcı ve dengeli kullanılması, diğeri ise endüstri birimlerinin doğru ve ölçülü yerleştirilmesidir. Çağdaş kentlerimizin geleceği bu iki ana unsurun doğru çözümüyle yakından bağlantılıdır (Canbaz, 2001).

Gündüz (1989)'e göre kent mekanlarının, kamunun gereksinimlerine en iyi yanıt verecek ve nitelikli biçimde düzenlenmesine yönelik çalışmaları başarısı, her şeyden önce yöneticilerin buna inanmalarına ve kentlilik bilincini topluma aşlamaya kararlı olmalarına bağlıdır. Nitelikli, ilginç, güler yüzlü ve yaşayan kent mekanlarının yaratılmasının önemi, kent halkının gelişmesine olan katkısı bir ortak inanca dönüştürülerek devlet politikası haline getirilmelidir (Canbaz, 2001).

Akçay (1989)'a göre açık dış mekanları bulunmayan ya da yetersiz kent dokuları, dayanılmaz geçitler şeklinde oluşmaktadır. Bu yüzden kentlerde yapı

alanları ile boşlukları, çeşitli ölçülerdeki sokak ve meydanları, bulvarları, parkları vb. kent elemanlarını uyumlu bir biçimde düzenlemek zorunda olmaktadır (Canbaz, 2001).

Lynch, kentsel mekanın psiko-sosyal içerikli tasarımı için üç ilke geliştirmiştir:

1.Kenti, cadde gezerken algılayan kişide oluşacak zihinsel görüntüsünün okunabilir olması,

2.Kentteki yapı adaları örüntülerinin, binaların ve mekanların bütünlük içinde olması yani kimlik yapılaşma bütünlüğü,

3.Kentin mekanını yürüyerek algılayan kişi için akılda kalıcı olması.

Lynch'e göre başarılı bir kentsel form bu ilkeleri sağladığı zaman oluşur ve yollar, kenarlar, bölgeler, odak noktaları ve nirengi noktalarında oluşan beş ögeyi içeren açık bir tasarım diline sahip olduğu zaman yaşayan, olumlu bir kentsel imge oluşabilmektedir

Bakan ve diğ. (1987)'ne göre kentsel dış mekanlar; özel yaşamın aksine toplu yaşamın tüm etkinliklerinin süregeldiği, her yaş, cins ve meslek grubunun yararlanmasına açık kent strüktürü içerisinde yer alan mekanlardır (Canbaz, 2001).

Çubuk ve diğ. (1978)'ne göre kentsel dış mekanlar; yapıların oluşturduğu, kentlilerin algıladığı ve tüm kentsel olayların ilişkilendiği bir bütündür. Kentte bir iletişim aracı olarak sokaklar, caddeler ve meydanlar kısaca tüm kentsel dış mekanlar büyük önem kazanmaktadır. Bu mekanlar aynı zamanda insan- çevre etkileşiminde ve insanın yaratıcı güç kazanmasında etkin rol oynayan bir öge olmaktadır. Kent için önemli olan, bu dış mekanların dekorasyonu, canlandırılması, kentsel mobilya ve yapılanmış tanıtım öğelerinin belirli bir anlamda bilinçli olarak düzenlenmesidir (Bakan ve Konuk, 1987).

3.5.2. Kentsel Dış Mekanların Özellikleri ve İşlevleri

Özkan ve Küçükerbaş (1999)'a göre, kentsel dış mekanlar aşağıdaki özelliklerle tanımlanmaktadır;

- a) Açık Alanlar olmaları nedeniyle kullanımlarında meteorolojik olaylar etkilidir.
- b) Kalıcı değil geçici yaşam ortamlarıdır.
- c) Yapılar dışında kalan çevrelenmiş (sınırlanmış) alanlardır.
- d) İç Mekanların 6 düzlemlili olmalarına karşın bu mekanlar en çok 5 düzlemlidir.
- e) Statik (durağan) ya da dinamik (devingen) nitelik taşırlar.
- f) Büyük çoğunluğu herkesin kullanımına açık toplumsal alanlardır.
- g) Teknik, ekonomik, rekreasyonel, sosyal, kültürel, politik, sportif, eğitsel, ekolojik vb. çok sayıda işleve sahiptir.
- h) Sorumlulukları çok farklı kurum ve kuruluşların omuzlarındadır.
- i) Çok çeşitli kullanımlar ve çok farklı grupları bir araya getirmekte, birden fazla kullanım üzerinde yer almaktadır.
- j) Karmaşık işlevler bünyesinde toplanmış olmasına karşılık, kentsel dış mekanları düzenleyen bütünleyici bir yasa bulunmamaktadır.
- k) Teknik ve estetik yönden yeterli ve insanın yaşam gücünü artıran dış mekanlar, ancak sanatsal yönü bulunan ciddi tasarım ürünleri olarak ortaya konulabilmektedir. Ayrıca bu tür mekanların oluşturulması ve yaşatılmaları konularında yasal düzenlemeler gerekmektedir.
- l) Çağdaş dış mekanlar oluşturmada başta peyzaj mimarları olmak üzere yapı mimarı, kent planı, endüstriyel tasarımcı, plastik sanatçı, inşaat mühendisi canlı ve cansız dış mekan donatı elemanları üreticilerine önemli görevler düşmektedir.
- m) Dış mekanda yaşama kültürü yeterince gelişmemiş, ülkemiz gibi ülkelerde, dış mekan donatı elemanlarına, dolayısıyla dış mekanlara, vandalist davranışlar sık görülmektedir.

3.5.3. Kentsel Dış Mekanların Planlama ve Tasarım İlkeleri

Erdoğan (1998)'e göre kentlerde yapılar ve aralarında kalan boş hacimler, dolaşım sisteminin parçaları olan yollar, düğüm noktaları olarak nitelenen meydanlar, açık-yeşil alanlar, avlular belli bir armoni ve doku içinde bir araya gelmelidir. Dış mekanların kendilerinden beklenen işlevleri yerine getirebilmeleri ise çok amaçlı ve sistemli bir planlama ve tasarım gerektirir (Ak, 2005).

Gaelzer (1979)'e göre; dış mekanların planlanmasında dikkat edilmesi gereken en önemli noktalar şu şekilde sıralanabilir (Ayaşlıgil, 1997):

a) Planlamada ilk aşama mevcut imar uygulama planlarında yeşil alan olarak ayrılmış olan mekanların, ne kadarının uygulandığı veya alanda kullanılabilir olarak kaldığı araştırılmalıdır.

b) Kent yeşilinin bilinçsizce bile olsa kentte mevcut olması halinde kent strüktürlerinin bölümlenmesine ve gevşetilmesine yardımcı olur. Bundan dolayı dış mekanlar kent genelinde peyzaj ve yeşil alan planlaması çerçevesinde belirlenmeli ve oluşturulacak planlama yöntemiyle süreklilikleri sağlanarak kent yeşil alan sistemine dahil edilmelidir.

c) Planlama çalışmaları esnasında kent sakinlerinin ihtiyaçları odak noktasını oluşturmalıdır. Kullanıcıların gereksinimlerinin yerleşim bölgelerine göre olan değişimlerinin araştırılmalıdır.

d) Spor alanlarının norm büyüklükleri, oyun alanlarının boyutları ve ölçüleri, koşu parkurlarının uzunluğu veya genişliği vb.

e) Bilimsel olarak bu zamana kadar doğruluğu kanıtlanmamış olsa da planlama uygulamalarında kabul edilmiş olan standart değerler esas alınmalıdır.

f) Gereksinimlerin saptanmasında örneğin mezarlık alanı için ölüm oranı, mezarlıkta kalma süresi, mezarlığın büyüklüğü ve gömülme şekli çok önemli olabilir.

g) Benzer büyüklük ve yapıya sahip kentlerdeki yeşil mekanların durumu ve karşılaştırma değerleri araştırılmalıdır.

h) Kentin sağlıklı olarak işlevini yerine getirebilmesi için gerekli alanlar, arzulanan etkiyi sağlayabilmek için gerekli olan minimum büyüklükler belirlenmelidir.

i) Empirik yani uygulamada kazanılmış olan ve mevcut şartlarda karşılaştırma imkânı sağlayacak değerler belirlenmelidir.

Hannebaum (1998)'a göre, dış mekanların tasarımında dikkat edilmesi gereken noktalar ise aşağıdaki gibidir:

a) İlk aşamada, dış mekan tasarımında hem alanın incelendiği hem de insanların ihtiyaçlarının araştırıldığı bir tasarım analizi yapılmalıdır. Bu tasarım analiz çalışmasında; alandan, çevre binalardan ya da insanlardan kaynaklanan sorunlar belirlenmelidir. Ayrıca alanla ilgili, ölçümler, fotoğraflar, yasal kararlar ve notlar bu aşamada alınmalı ve bazı durumlarda toprak ve su örnekleri, topoğrafik veriler elde edilmelidir. Tasarım analizinin en önemli konularından biri olarak da, alanda veya alanın çevresinde yaşayan insanların mevcut ve gelecekteki ihtiyaçlarının belirlenmesidir. Son olarak çalışmanın uygulanabilirliği saptanmalı ve ideal olan ile uygulamaya geçecek olan tasarım yapılmadan önce karşılaştırılmalıdır.

b) Alanda yapılmak istenen aktiviteler listeler halinde belirlendikten sonra bunların konumu ve boyutları belirlenir. Bu aşamada dikkat edilmesi gereken faktör, bir alanda mümkün olduğunca fazla aktivitenin en iyi oranda en iyi sirkülasyon ağı ile birleştirilmesidir. Alandaki dolaşım ağı hem yaya hem de araç trafiğine uygun olarak tasarlanmalı, kullanımları kolay ve güvenilir olmalıdır. Diğer sert zemin alanları günlük aktivite yoğunluğuna göre tasarlanmalı, fakat mevcut kapasitenin aşılması olasılığına göre ise genişleme alanları bırakılmalıdır.

c) Tasarım yapılırken alana ait topoğrafik yapı belirlenmeli ve tüm tasarımlar buna göre yapılmalıdır. Tasarımlarda özellikle kazı-dolgu ilişkisi, su akış yönü, drenaj sistemi, sulama sistemi vb. özellikler topoğrafik yapı dikkate alınarak yapılmalıdır. Çıkabilecek duvar ya da şevler hesaplanmalı ve eğimin %20'i geçtiği yerlerde basamaklar kullanılmalıdır. Mevcut ağaçlar kazı ya da dolgu esnasında korunacak şekilde tasarım yapılmalıdır.

d) Dış mekanları boyutlandıran faktörler yan duvarlar, tavan ve tabandır. Bu mekanlarda her zaman için bir tavan (gökyüzü) ve bir taban (yer yüzeyi) mevcuttur. Yan duvarlar ise tasarım sürecinde oluşmaktadır. Bu duvarlar kötü görünümü örtme, rüzgardan koruma veya sınırlandırma amaçlı kullanılabilir. Tavanda ise gölgeleme, iklimden korunma, pasif solar ısınma gibi amaçlar hedeflenebilir. Tüm bu amaçları gerçekleştirirken yapılan tasarımlarda tasarım elemanları (çizgi, form, doku, renk, ölçek) da göz önünde bulundurulmalıdır.

e) Bitkilendirme yapılırken soliter ya da grup halinde kullanılan bitkiler basitlik, çeşitlilik, vurgu, denge, düzen ve ölçek bitki kompozisyonunda olması gereken faktörlerdir. Bu kompozisyon bitkilerin fiziksel özellikleri olan form, doku

ve renk özellikleri kullanılarak sağlanmalıdır. Bitkilerin rüzgar perdesi, gürültü perdesi vb. oluşturma özellikleri dikkate alınarak yapılan tasarımlarda tüm bakış açıları dikkate alınmalı ve buna göre tasarlanmalıdır. Ayrıca bitkilendirme çalışmalarında, bina ile çevresi arasındaki ilişkinin kuvvetlendirilmesi ya da dengelenmesi hedeflenmelidir. Bitki seçiminde iklim verileri, toprağın nemi, PH'ı, verimi vb. faktörler göz önünde bulundurulmalıdır. Bitkinin çiçeklenme mevsimi, büyüme hızı, yaprak ve meyve rengi ile renk değişimi dikkate alınırken hastalıklı ve sağlıklı bitkiler kullanılmalıdır.

f) Dış mekanlara ek form, doku ve renk sağlayan saksı, bank ve oturma yeri, çit, süs duvarı vb. kentsel donatılar önemli detaylardır. Dış mekanlarda heykel ve su elemanları gibi plastik elemanlar da kullanılmalı ve tasarımlarında oran/proporsiyon göz önünde bulundurulmalıdır. Ayrıca su sesi, kuş sesi, çan sesi gibi seslerden de faydalanılmalıdır. Bunların yanında hem dolaşım ağlarını ve yollarını aydınlatması hem de güvenliği sağlaması amacıyla, göz seviyesinin ya altında ya da üstünde olan çevreyle uygun aydınlatma elemanları kullanılmalıdır (Ak, 2005).

3.5.4. Kentsel Dış Mekan Donatı Elemanları

Dış Mekan donatı elemanları, canlı (bitkiler) ve cansız (Kent mobilyaları) olmak üzere iki grupta toplanmaktadır:

Canlı Elemanlar (Bitkiler)

Kentsel Dış Mekanların önemli canlı elemanları; ağaçlar, ağaççıklar, çalılar, sarılıcı ve tırmanıcılar, yer örtücüler, çimler, mevsimlikler ve su bitkileridir.

Kentteki yapılar, yollar, yeşil alanlar vb. doğal yüzeysel yapıyı değiştirmektedir. Bunun sonucu olarak; güneş ışınlarının yansıtılması ve sıcaklık kapasitesi değişmekte, yer yüzü daha pürüzlü bir yapı kazanmakta, rüzgarın hızı azalmakta, konveksiyon olayı artmakta, buharlaşma yüzeyleri azalmaktadır (Canbaz, 2001).

Aslanboğa (1986)'a göre: Yeşil alanların baskın elemanları olan ağaçların, kentlerde çok yönlü işlevleri vardır :

- Ağaçlar tanınan kolay kavranabilen boyutlar olarak görüş alanı içerisindeki diğer objelerin ve boyutları ve uzaklıklarına, yolun ve yol üzerindeki araçların yönlerine ve hızlarına ilişkin bilgilerin doğrudan yakın biçimde algılanmasına yardımcı olmaktadır. Ağaçlar yapılarla kesin bir kontrast oluştururlar. Bu nedenle anımsanmaları kolaydır. Kent içi yollarda yönlendirme işlevini çoğunlukla yapı yüzeylerinin üstlenmiş olmalarına karşın, yol boyu ağaçların görsel yöndeki bu etkilerini kırsal alanda ve kentler içindeki hıza olanak veren yollarda, oto sürücülerini için güvenlik ve yön bulma bakımından önemlidir.

- Kentlerin ana caddelerinde sürücünün ilgisini çekecek ilan levhaları, ışıklı reklamlar, vitrinler vb. gibi pek çok öge iç içedir. Burada trafik tekniği yönünden ağaçlar, bu karışıklığı yer yer maskeleyip sürücünün dikkatini yol üzerine toplamasına yardımcı olurlar.

- Kenarları yüksek yapılarla çevrili yollarda mekanların sınırları yükselmiştir. Bu mekanlarda bulunanlar kendilerine baskı altında hissederler. Ağaçlar çok katlı yapılarla yükseltilmiş yol mekanlarını insan ölçeğine indirgerler. Bu ölçekte insan kendisini daha mutlu hisseder.

- Sık ve eşit aralıklarla dikilmiş ağaçlar mekan etkisini güçlendirir. Yaprğını döken ağaçlarda ise kışın mekan genişler, aydınlanır. Kent meydanlarında sık dikilmiş ağaçlar tavan etkisi yaparlar. Ağaç taçlarının dokusu, mekanı belirleyen çizgilere kesinlik kazandırır ya da çizgileri yumuşatır. Sık dikilmiş kalın gövdeli ağaçlar bir koridor etkisi yaratır. Seyrek dikilmiş ince gövdeli ağaçlarla mekan etkisi kaybolur.

- Taşıtların herhangi bir nedenle yayaların kullandığı şeride kayması, yayalar için büyük tehlike oluşturur. Yaya ve taşıt trafiğini sınırlayan ağaç, ağaççık, çalı türünden bitkiler, yoldan çıkan taşıtların hızını keser, durdururlar. Böyle bir perdenin varlığı bile yayaların kendilerini taşıt trafiğinin dışında, güvenlik içinde hissetmelerini sağlar.

- Ağaçlar, mevsimlere göre değişen görünümüleriyle, doğaya yabancılaşmış kent insanına, mevsimleri gözleme olanağı verirler.

- Kırsal Peyzajın doğaya yakın düzeninden, kentlere girerken yol boyunca uzanan sıra ağaçlar kentin düzencesine girildiğini vurgular.

- Kentlerin ağaçlı meydanları, kentlerin simgeleri, süsü, halkın buluşma noktaları, dinlenme ve seyir yerleridir.

- Kent sağlığı açısından; iklimi kontrol etmek (güneş radyasyonunu kontrol etmek, hava nemini yükseltmek, ışımaya koşullarını, çevre sıcaklığını ve rüzgar hızını ayarlamak), hava kirliliğini, havadaki toz miktarını ve gürültüyü azaltmak ve de havanın oksijen miktarını arttırmak görevleri vardır. Gölgeleyen taş, beton ve asfalt yüzeyleri aşırı derecede ısınmazlar.

- Bitkilendirme gürültüyü azaltmada ve psikolojik olarak kişiyi gürültü kaynağından uzaklaştırmada etkindir.

- Bilim adamlarına göre bitkilerin yeşil rengi, insanı hoşnut kılıp, rahatlık duygusu vermektedir. Yeşil renk, tazeliği, gençliği simgelemektedir. Canlılık, sevinç ve yaşam anlamı taşımaktadır. Bu niteliğiyle sözsüz, simgesel bir iletişim aracı olmuştur. Yeşil rengin retina üzerindeki olumlu etkisi sinir sistemini dinlendirici etki yapmaktadır.

- Yapılar ve mekanlar birbirinden ayrılabilir veya tam tersine birbirini tamamlayabilir. İstenmeyen görüntüler gizlenebilir. Mekan etkisi, güçlendirilebilir. Örneğin bir yolun iki yanında uygun aralıklarla ağaç kullanımıyla oluşturulan alle bir derinlik oluşturur, yol güzergahını daha da belirginleştirir.

- Yol ağaçları bazı noktalarda sürücüler için yönlendirici olur, tali yol ayrımlarını vurgulayabilir. Çıkma sokakların, kavşakların, yol ayrımlarının ve yaya geçitlerinin ağaçlarla belirtilmesi olasıdır. Sürücüler trafik işaretlerinden önce ağaçlar tarafından uyarılır. Hızlarını zamanında ayarlama olanağı bulurlar. Bu etki farklı form da bitki kullanımı ya da farklı dikim aralıkları gibi bitkisel tasarım uygulamaları ile ortaya konabilir.

- Yaya geçitlerinde ve yol ayrımlarında kullanılan bitki materyali yaya ve sürücü görüşünü engellememelidir. Trafik işaretlerini kapatmamalıdır. Bitkiler kullanılarak yaya ve taşıt trafiğinin yönlendirilmesi, hareketinin yavaşlatılması ve durdurulması olasıdır. Bitkilerin oto kazalarını azaltmaları, bitki genişliğiyle, yoğunluğuyla, esnekliğiyle ve bulunduğu yerle yakından ilişkilidir.

Cansız Elemanlar (Kent Mobilyaları)

Doğan ve diğ. (1986)'ne göre, Kent mobilyaları, herkese açık ve kamunun sorumluluğunda olan yapılanmış veya yapılanmamış kentsel kamusal alanlarda, genellikle mekanı tanımlayan ve tamamlayan ögeler niteliğindedir. Koruma amaçlı, süsleme amaçlı, eğlenme-oyun amaçlı, ticari amaçlı olmak üzere kent mobilyaları çok çeşitlidir.

Kent yaşamında ve düzeninde, işlevleri yadsınamayan kent mobilyalarının tasarımı, üretimi ve yerleştirilmeleri bir uzmanlık ve sorumluluk alanı olarak ortaya çıkmaktadır (Bayrakçı, 1989).

Kent kimliği zaman içinde oluşur ve gelişir. Kent mobilyası ise daha kısa ömürlü bir sistemdir. Kullanıcıların sosyal, kültürel davranış özellikleri, nesneden beklentileri, görsel, estetik değer yargıları ile evre düzeni içindeki işlevsel, anlamsal gereklilikleri gibi faktörler altında oluşur ve gelişirler. Kent kimliğine dayanan, onun ayırıcı ögelerinden biri olan ve destekleyen bir sistemin parçası olarak, kent mobilyalarının hem teknik hem de görsel açıdan kent içinde süreklilik göstermesi zorunludur. Bu süreklilik salt bir sistemin parçası olduğu için değil, herkes tarafından anlaşılabilir ve kullanılabilir olmayı gerektiren bir “dil” özelliği taşımasındandır. O halde kent mobilyaları için yüklendikleri işlevsel görevlerin yanı sıra kent kimliği ile ilişkileri açısından kentin anlamsal, simgesel boyutunu oluşturduklarını söylemek doğru bir yargı olacaktır (Bayrakçı, 1989).

Kent mobilyalarının oluşturdukları simgesel boyut, çok yönlü bir iletişim ağının varlığından kaynaklanır. Bir yandan nesnelere kenti kullanan kişiler arasındaki anlamsal bağlantıya dayanan iletişim, bir yandan da kent mobilyalarının, kent otoritesini temsil eden bildiriler iletmesi, bu iletişim ağının odak noktalarını oluşturur. Kent mobilyalarının genelde kent kimliği, özelde evre kimliği ile olan direkt bağları nedeniyle; kent mobilyaları tasarımında onların çevreden soyutlanarak tekil bir nesne olarak ele alınıp çözümlenmesini engeller (Bayrakçı, 1989).

Kent kimliğinin sürekli kılınp geliştirilmesi; kültürel, sosyal ve moral bir zorunluluktur. Bu nedenle kent mobilyaları tasarımında nesnelere evre kimliği içinde

bir bütün olarak ele alınıp çözümlenmeli, buna karşın yeni yerleştirme ve düzenleme kararları alınırken, eski düzenleme kararları gözden geçirilmelidir. Zira kent mobilyaları tasarımı, bireysel kullanımlara yönelmiş diğer endüstri ürünlerinden daha farklı olarak, kamunun çoğul kullanımını karşılayacak, çevre bütünü içinde diğer elemanlarla birlikte uyum içinde yer alacak nesnelere yaratmayı öngörür (Bayrakçı, 1989).

Kentte çağdaş yaşam düzenini kuran, kent mekanlarını yaşanabilir, kullanılabilir kılan kent mobilyalarının; tıpkı kişisel mekanlarımızı yaşanabilir kılan öğeler düzeninin benzer işlevi gibi, kent içinde eşanlı bir düzeni ve kimliği söz konusudur (Bayrakçı, 1989).

Kent Mobilyaları alt yapıya bağlı olan ve olmayan şeklinde iki grupta sınıflandırılabilir (Doğan ve diğ., 1986);

1. Alt yapıya bağlı kent mobilyaları

- Alan Aydınlatıcıları
- Yol Aydınlatıcıları
- Trafik lambaları ve aydınlatmalı trafik kolonları
- Telefon Kabinleri
- Meydan Saatleri
- Parkmetreler
- Bilet Otomatları
- Satış Birimleri
- Otobüs Durakları
- Çeşmeler
- Izgaralar
- Altyapı tesisleri bakım kapağı
- Aydınlatmalı kolonlar

2. Altyapıya bağlı olmayan kent mobilyaları

- Döşeme kaplamaları

- Sınırlayıcılar
- Yaya bariyerleri
- Trafik bariyerleri
- Yönlendiriciler
- Geçici trafik lambaları
- Geçici engelleyiciler
- Bilgi iletişim panoları
- Reklamlar, panolar
- Ticari tabelalar
- Sokak levhaları
- Gölgelikler
- Oyun alanı elemanları
- Bisiklet parkı elemanları
- Bayrak flama direkleri
- Oturma elemanları
- Çiçeklikler
- Çöp kutuları
- Trafik işaretleri

Şekil 3.1’de kent mobilyaları, bölgesel dağılım şeması görülmektedir.

3.5.5.Kentsel Dış Mekanda Boyut ve Mekan Duygusu

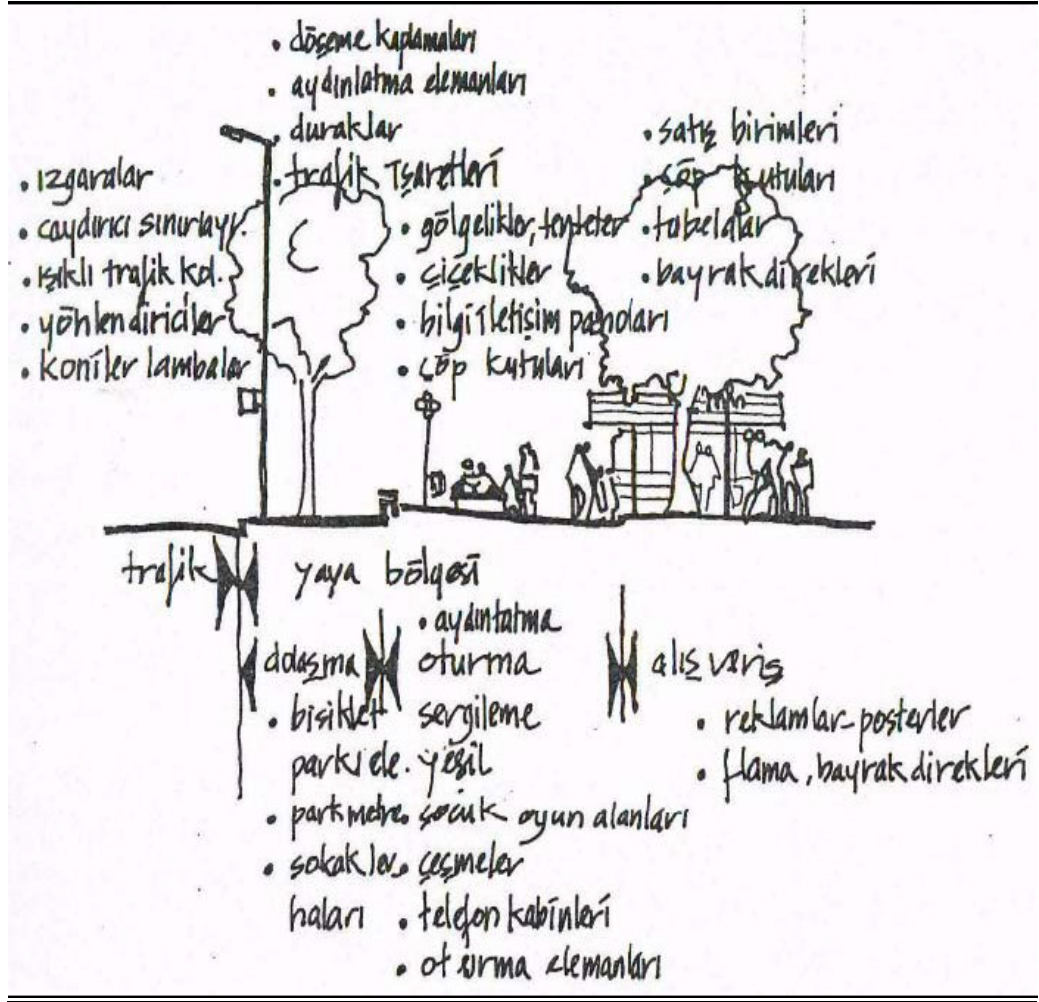
İnsanın fiziksel mekan kurgusu (çevresi) ve başka insanlarla kurduğu ilişkiler açısından fiziksel ve duygusal algı olanakları incelenirse (Hatipoğlu, 1994) ;

GÖRME: Gözün yataydaki görüş açısı (130[^]) düşeydeki görüş açısına (75[^]) oranla fazladır. Uzaklığa bağlı olarak görme biçimleri:

- 500-1000m; çevre ve ışık şartlarına bağlı olarak bu mesafeler içinde göz sınırları içindeki objelerin niteliğini ayırt edebilir.

- 0-500m; insanın sosyal yaşantısını organize ettiği mesafelerdir.

- 100m; bu sınırlar içinde göz, insan veya insan gruplarının veya ne yaptıklarının farkına varamaz.



Şekil 3.1. Kent mobilyaları, bölgesel dağılım şeması (Doğan ve diğ., 1986)

- 70-100m; bu mesafelerde çevrenin şartlarına da bağlı olarak göz, insanın cinsiyetini, yaşını ve hangi eylem içinde olduğunu algılayabilmektedir.

- 30m; göz bu mesafede insanın detay özelliklerini algılayabilir.

- 20-25m; göz insanın ruh haline duygularına ilişkin çıkarımlar yapabilir.

- 1-3m; tüm ayrıntıların görüldüğü uzaklıktır.

DUYMA: Çevre ile ilişki kurmada fonksiyonel olanaklar içeren ikinci duyudur.

- 0-7 metreye kadar, kulak son derece etkili bir duyu organıdır. Bu mesafede karşılıklı konuşma çok rahat bir biçimde gerçekleşebilir.

- 35 metreye kadar bir konuşmacıyı dinlemek ve soru sorup yanıt almak yoluyla ilişki kurmak mümkündür ancak normal bir konuşma gerçekleştirilemez.

- 35 metreden sonra ise bağırma söz konusu olmadığı sürece duyma gerçekleşemez.

- 1000 metreye çıktığında ise ancak çok güçlü sesler duyulabilir.

YÜRÜME: İnsanın mekan içinde yer değiştirmesi ve hareket edebilmesi; çevre ile bütünleşme, çevreyi tanıma, ilişki kurma amaçlarını gerçekleştirmek için algının sürekliliğini sağlamak açısından en büyük olanağı yürümedir. Görme ve duymaya bağlı ilişki kurmada en uygun hareket biçimidir. Genel olarak uygun yürüme mesafesi 400-500m'dir. Yürünen yolun geometrisi, yüzey şartları ve çevre koşulları yürümeyi rahat, keyifli, yorucu ve sıkıcı hale getirebilir.

Bir şehir mekanının analizinde etki yapan 4 duyunun ağırlıkları şöyle saptanmıştır; %70 görme, %25 dokunma ve %5 işitme, koku alma duyusunun ağırlığı bulunmuştur.

Görme yatayda da hareketinin kolaylığı göz önüne alınırsa diğer duyulara oranla en geniş kullanıma sahip algı olanağıdır.

İnsan görüşüne bağlı uzaklıktan ortaya çıkan kentsel dış mekan kategorilerinde insan ölçeği göz önüne alındığında boyutsal olarak üç tip dış mekanla karşılaşılmaktadır.

1. Yakınlık Ölçeği: 27m, insanların yüzlerinin tanınabileceği bu mesafe eski konut alanlarına ait ölçektir.

2. Kentsel Ölçek: 150m, bu mesafe büyük kentsel mekanlara ait ölçektir.

3. Anıtsal ölçek: 1300m, artık insanlar algılanamaz hale gelir.

K.Lynch ise; sosyal ilişkilerin kurulması açısından 25m çapındaki bir dış mekanın son derece olumlu bir mekan oluşturduğunu ve dış mekan yönünden iyi

organize edilmiş kentlerde 100m'den daha büyük dış mekanlara rastlanmadığını vurgulamaktadır.

Kentsel Mekan ideal olarak kendisini çevreleyen duvarlarla sınırlandırılmalı, amaca uygun zemini olmalı ve belli bir amaca hizmet etmelidir. Bu niteliklerden bir tanesinin bile sağlanması durumunda tek başına mekan duygusu oluşturulabilir.

C.Sitte 'City Planning According to Artistic Principles' adlı kitabında; bağlayıcı koridor niteliğindeki kanalların mekansal nitelik içermedikleri için karşılıklı olarak iki yönde sınırlandırılmalarının yeterli, buna karşın toplayıcı nitelikteki alanların hemen hemen tüm çevrelerinin sınırlandırılmasının mekansal açıdan karakter kazanması için gerekli olduğunu ifade etmektedir.

Bununla birlikte, bir bulvarda sınır sadece iki kenarın varlığıyla sağlanmakta ve bu onun bir kanal olarak dikkati toplaması için yeterli olabilmektedir. Ancak bir meydana, dikkatin o mekanda yoğunlaşabilmesi için tüm kenarlardan sınırlandırılması gerekmektedir.

Kent içinde hareket ederken kafamızı çevirir dikkatimizi çeken şeylere bakarız. Ancak tam önümüze baktığımızda gördüklerimiz içinde bulunduğumuz mekana ait bizim ana görüşlerimizi oluşturur. Tam önümüzde gördüğümüz yüzey bizim sınırlanmışlık duygumuzun derecesini gösterir. Bu durumda ortaya çıkan sonuç, dış mekanda 'mekan hissi' uyandırmak için tasarım öğeleriyle sınırlama ve tanımlanma getirilmesinin gerekliliğidir.

Önemli olan dış mekanların boyutsal açıdan insan ölçeğine bağlı olarak sınırlandırılmaları ve insanlarda boşluk, darlık korkusu yaratacak boyutlardan kaçınılmasıdır. Kentsel çevreyi oluşturan kurgunun taşınması gereken en temel özellik algıya açık ve net olmasıdır (Hatipoğlu, 1994).

3.5.6. Kentsel Açık ve Yeşil Alanlar

3.5.6.1. Tanım ve Kavramlar

Gold (1980) açık alanları, kentsel yerleşim alanlarında ve kent çeperinde fiziksel sınırlar oluşturarak, kentlerin doğal kimliklerinin ve peyzaj özelliklerinin sürdürülmesini sağlayan, doğal olarak bulunan veya insan eliyle şekillenmiş arazilerin genel adı olduğunu belirtmektedir. Yeşil alanları ise, kentsel doku içinde estetik, kültürel ve sürdürülebilir arazi kullanımına yönelik olarak çok amaçlı planlanan ve tasarlanan kamu veya özel mülkiyetteki alanlar olarak tanımlamaktadır. (Kuter, 2007).

Harrison (1993)'a göre, Avrupa Birliği Sürdürülebilir Kentler Raporu'nda, açık alanların formal ve informal parklar, suyolları boyunca yer alan doğal sistem kalıntıları, tarım alanları ve özel bahçeleri içeren bir dizi yeşil alan, kent meydanları ve kültürel anıtlar çevresi gibi kentsel kamusal alanlar ile terkedilmiş endüstriyel alanlar üzerinde gelişen habitatları kapsadığı belirtilmektedir (Demir, 2004).

Marcus ve Francis (1990)'a göre, Park yolları ve manzara koridorları gibi özel alanlar ve kullanımlar da açık alan kavramı içerisinde değerlendirilmektedir. Genellikle büyük bir nehir ya da gölün kıyı çizgisi ve ağaçlı bir yol boyunca oluşturulan bu alanların varlığı, yeri ve konumu doğal kaynakların varlığına bağlıdır. Bu kaynakların doğal olarak bulunmadığı yerlerde park yolları ve manzara koridorları peyzaj planlama ve tasarımı uygulaması ile gerçekleştirilmektedir. Park yolları ve manzara koridorları park sisteminde geniş üniteleri bağlayarak ekolojik ve rekreasyonel işlevler üstlenmektedirler.

Tablo 3.1.Bazı yabancı ülke kentlerinde ve Türkiye'de kişi başına düşen yeşil alan miktarları verilmiştir.

Richter (1982)'e göre yeşil alanlar ise, daha çok bitkiler vasıtasıyla şekillenmiş, yerleşim bölgelerindeki alanlardır. Yeşil alanlarla ilgili ulaşım ve diğer gerekli yapılar yeşil alanların parçalarını oluşturmakta ve yeşil alanlardan sayılmaktadır (Ayaşlıgil, 1997).

Tablo 3.1.Bazı yabancı ülke kentlerinde ve Türkiye'de kişi başına düşen yeşil alan miktarları (Etili, 2002)

Kent Adı	Kişi Başına Düşen Yeşil Alan Miktarı (m ²)	Kent Adı	Kişi Başına Düşen Yeşil Alan Miktarı (m ²)
Frankfurt	154	Üsküp	17
Stuttgart	153	Antalya	3 9
Hannover	112	İzmir	2 8
Stockholm	107	Ankara	2 3
Washington	50	İstanbul	2 1
Bristol	49	Eskişehir	0.8
Budapeşte	37		

Açık alan; insanın yaşantısını sürdürdüğü üzerinde yapı yapılmış kapalı alanların dışında kalan ya doğal durumda bırakılmış, ya da tarımsal ve konut dışı dinlenme amaçlarına ayrılmış kent parçasıdır. Yeşil alan ise; kent ve kasabalarda, insanların dinlenmesine, gezmesine, çocukların oynamasına ayrılan ve bu yerlerin yoğun yapılanmış bir görünüm kazanmasına engel olmak amacıyla kent yönetimlerince düzenlenen gezilik, ağaçlı yol gibi ortak kullanım alanı olarak tanımlanmaktadır (Keleş, 1980).

Kentsel açık alanlar; sadece orada yaşayanların değil, tüm kentlilerin ortak kullanım alanı olup, üzerinde yapı bulunmayan, sokak, cadde ve meydan vasıtasıyla kent içinde yer alan çeşitli bölüm ve yapıları birbirine bağlayan kamusal mekanları içermektedir. Açık alanlar, kentlerin fiziki yapılarında kitle boşluk ayarlamasına yardımcı oldukları için denge elemanıdır. Kentsel yeşil alanlar; insanların bir araya gelerek eğlenmesine, dinlenmesine olanak sağlayan, sosyal ilişkilerin kurulması, sürdürülmesi ve toplumsal ilişkilerin geliştirilmesinde büyük öneme sahip çocuk bahçesi, dinlenme alanı, gezinti alanı, oyun alanı, piknik alanı, eğlence ve kıyı alanlarının toplamıdır. Metropol ölçekte ise; fuar, hayvanat ve botanik bahçeleri ile bölgesel parklar da yeşil alan olarak nitelendirilmektedir. Yalnızca kentlinin doğrudan faydalandığı alanlar olmayıp, kent yakınında bulunan işlevsel yeşil alanları da kapsayan kentsel açık ve yeşil alanlar ise; kentleşme, endüstrileşme ve kente yapılan göçler sonucunda oluşan nüfus artışı nedeniyle doğadan kopmakta olan insanların, fiziksel ve psikolojik gereksinimlerine olanak sağlayarak onların doğaya yakınlaşmalarını sağlayan alanlardır (Kuter, 2007).

Kentsel alanlardaki fiziki planlamanın çerçevesini çizen düzenlemeler ve uygulamalara yön veren yasa ve yönetmeliklerde açık ve yeşil alan kavramları şu

şekilde tanımlanmaktadır. 3194 sayılı İmar Yasası öngörülerine dayanılarak hazırlanan İmar Planı Yapılması ve Değişikliklerine ait esaslara dair yönetmeliğin tanımlar bölümünde, “park, çocuk bahçesi ve oyun alanları olarak ayrılmış alanlara aktif yeşil alan” denmektedir. Yine 3194 sayılı İmar Yasası’nda türeyen Tip İmar Yönetmeliğinin II. bölüm 14. maddesinde kent bölgeleri tanımları ve alan kullanım şartları, sosyal ve kültürel alt yapı alanları başlığı altında yeşil alanlar, “toplumun yararlanması için ayrılan oyun bahçesi, çocuk bahçesi, dinlenme, gezinti, piknik, eğlence ve kıyı alanları toplamıdır. Metropol ölçekte fuar, botanik ve hayvanat bahçeleri ile bölgesel parklar bu alanlar kapsamındadır” şeklinde tanımlanmıştır (Kuter, 2007).

3.5.6.2. Kentsel Açık ve Yeşil Alanların Sınıflandırması

Bealhy (2000)’e göre, İyi bir kent dokusu sirkülasyon kalıbı ve yeşil alan için gerekli açık alanlar arasındaki dengeli ilişkinin kurulması ile sağlanabilir. “Açık Alan” terimi birçok plancı için farklı anlamlar ifade etse de aşağıdaki sınıflama kapsamında irdelenebilir. Bunlar;

a) İşlevsel Açık Alanlar (Baraj gölleri, drenaj ve sel kontrolü, hava ulaşım alanları vb.)

b) Yeşil Alanlar (Park ve rekreasyon alanları, yeşil kuşaklar, yeşil yollar, bina çevreleri, doğası ve peyzajı korunmuş alanlar)

c) Koridor Açıklıklar (Hareket, ulaşım ve geçit yerleri) (Demir, 2004).

Tandy (1975), açık ve yeşil alanları kent makroformlarındaki yerleri ve kullanım amaçlarına göre şu şekilde sınıflandırmaktadır (Ter 2002);

- Lineer (çizgisel) rekreasyon alanları: Tren yolları, akarsular, dereler ve kanallar gibi kent içindeki parklar ve kentsel alanlar arasında bağlantı kuran ve rekreasyonel aktivitelere de olanak sağlayan açık ve yeşil alanlardır.

- Merkezi açık alanlar: Çok amaçlı kullanıma hizmet edecek alışveriş merkezleri, meydanlar vb. alanlar bu sınıf içerisine girmektedir.

- Rekreasyona yönelik gelişmeler: Göl vb. gibi rekreatif değeri olan alanların yakınında kurulmuş olan yerleşimlerdir.

- Spor alanları: İç ve dış mekanda yer alabilen sportif aktivitelere hizmet eden alanlardır.
- Dinlenme parkları: Sportif, kültürel ve sosyal aktivitelerin yer aldığı alanlardır.

Uzun (1990)'a göre; rekreasyon eylemlerine imkan tanıyan açık ve yeşil alanlar kent içinde buldukları yerlere veya kentle olan ilişki ve yapısal karakterlerine göre gruplara ayrılabilirler:

- Kent dokuları arasındaki açık ve yeşil alanlar: 5-15 dakika yürüyüş mesafesindeki çocuk bahçeleri, spor alanları, oyun alanları, ev bahçeleri, mahalle parkları, meydanlar, bulvarlar, yaya bölgeleri, çatı bahçeleri vs.
- Kent dokuları çevresindeki açık ve yeşil alanlar: 30-60 dakika yürüyüş mesafesindeki bölge parkları, golf alanları, kıyı parkları, hayvanat ve botanik bahçeleri, sergi ve fuar alanları vs.
- Kent dışı kırsal rekreasyon alanları: tatil köyleri, yayla yerleşimleri, milli parklar, kampingler vs.

3.5.6.3. Kentsel Açık ve Yeşil Alanların İşlevleri

Kentleşme olgusuyla birlikte kentlere olan göçler nedeniyle oluşan nüfus yoğunluğu arsa spekülasyonlarına ve düzensiz yapılaşmalara neden olmuştur. Böylece kentlerde yer alan açık ve yeşil alanlar kentlilerin nefes aldığı, rahatladığı mekanlar haline dönüşmüştür. Teknolojik ve ekonomik gelişmelerle insan yaşamı kolaylaşırken, bu gelişmelerin sonucunda boş zamanların artması, açık ve yeşil alanlara olan gereksinimi artırmıştır. Kent yerleşimlerinde bulunan açık ve yeşil alanlar, hangi sınıfa ait olursa olsun, tek başlarına veya toplu olarak çok yönlü işlevlere sahiptir(Kuter, 2007).

Bu işlevler, bu alanların kentlerin fiziksel yapısına sağladıkları yararlar ve mekansal özellikleri ile kent insanı üzerindeki sosyo-psikolojik etkileri açısından iki başlık altında toplamak mümkündür (Durmuş 1997):

Fiziksel işlevler

- Açık ve yeşil alanlar kentlerin fiziksel yapılanmalarında denge elemanlarıdır ve mekansal olarak kitle-boşluk dengesini sağlamaktadırlar

- Kentsel işlevler ve kullanım bölgeleri arasında ayırıcı, bağlayıcı görev üstlenmektedirler

- Açık ve yeşil alanlar kentlerin fiziksel yapılanmalarında denge elemanlarıdır ve mekansal olarak kitle-boşluk dengesini sağlamaktadırlar

- Kentin geometrik yapı kitleleri arasında yer alan yeşil alanlar kentnin fiziksel yapısının ortaya koyduğu tek düzeliği kırıp, kentnin katı kalıplarını yumuşatarak kente organik bir yapı kazandırırken, kentte günlük, mevsimlik değişikliklerin algılanmasını da sağlamaktadırlar

- Yaya ve araç trafiğine olumlu katkı sağlamaktadırlar

- Açık ve yeşil alanların kent iklimi üzerinde çok yönlü etkileri vardır. Bunlar; biyolojik ortamlar olmaları nedeniyle oksijen ve karbondioksit üreterek temiz hava sağlamakta, hava sirkülasyonunu, günlük- mevsimlik ısı değişmelerini ve kent havasının nispi nemini düzenlemektedirler. Gürültü ve toz gibi olumsuz çevre etmenlerini azaltarak kente temiz hava, ışık, güneşlenme olanakları sağlamaktadırlar

- Özellikle kent çevresine yakın mekanlarda kent gelişimini yönlendirdikleri gibi, taban suyu depolama, erozyon kontrolü gibi işlevlere de sahiptirler

- Yapı kitlelerinin soğukluğunu yumuşatma, çirkin görünümleri maskeleye ve kente estetik görünümler sunmak gibi işlevlere de sahiptirler

- Açık ve yeşil alanlar kent mekanı içindeki bir insanla çevresi arasında ölçü yönünden denge kurarak mekanların daha iyi algılanmasını sağlamaktadırlar.

Sosyo – psikolojik işlevler

- Kentlerde yaşayan insanların çalışma dışı eğlenme ve dinlenme zamanlarına mekan sağlarken, insan-doğa ilişkisini canlı tutmaya çalışırlar

- İnsanların çalışma dışı, serbest zamanlarını çeşitli aktivitelerle değerlendirmesine olanak sağlarlar

- Kentsel yaşamda açık ve yeşil alanlar, sosyo-kültürel etkinlikler için önemli mekansal düzenlemeler olup, toplumsal ilişkilerin güçlendirilmesinde bireyin toplumsallaşmasına katkı sağlarlar

- Açık ve yeşil alanlar insanların bedensel, fizyolojik ve ruhsal gelişmeleri açısından önemli katkılar sağlarlar. Özellikle çocuk ve gençlerde yaratıcılık, kişilik gelişmesi, arkadaşlık, kendine güven gibi psikolojik bedensel gelişimlerine yardımcı olacak etkilere sahiptirler.

BÖLÜM 4

MATERYAL VE YÖNTEM

4.1. Materyal

Çalışmanın amacı, kentsel dış mekanların düzenleme ilkelerinin ortaya konularak yeterliliğiyle ilgili bir gözlem yapmak, yurtiçi ve yurtdışı örneklerle bunu destekleyerek ülkemizde yapılabileceklerle ilgili bir bakış açısı ortaya koymaktır.

Bu konuyu seçilme nedeni; yaşadığımız kentlerde kentsel dış mekanlarla ilgili sorunları fark etmemiz, yurtdışındaki örneklerin ülkemizde de uygulanabilmesini sağlamak, yoğun emek ve ekonomik kaynak sarf edilmesine rağmen standartlara uygun kentsel dış mekanların oluşturulmasına çalışmaktır.

Çalışmada öncelikli materyaller olarak; kent, kentleşme, kentsel dış mekanlar planlama ve tasarım ilişkisi kavramlarına yönelik yerli ve yabancı literatürlere yer vermiştir.

Çalışmanın diğer materyallerini uzman ve akademisyenlerle yapılan görüşmeler, konu ile ilgili çalışmalar yürütülen kurum ve kuruluşlardan alınan bilgiler oluşturmuştur.

Kentsel dış mekanlarla ilgili olarak yurtiçi ve yurtdışında uygulanmış projeler de çalışmadaki önemli materyallerdir.

4.2. Yöntem

Araştırmanın yöntemi değişik aşamalardan oluşmaktadır. Birinci aşamada çalışma amacının belirlenmesi ve literatür taraması yapılmıştır. İkinci aşamada kent, kentleşme, kentsel dış mekanlar ve kentsel dış mekanların planlama ve tasarım ilkelerine yönelik veriler toplanmıştır. Aynı aşamada konu ile ilgili uzman kişilerle görüşmeler yapılmıştır. Çalışmanın sonucunda ise kentlerimizde yaşanan planlama sorunları da dikkate alınarak dış mekanların düzenlenmesine yönelik öneriler ortaya konmuştur.

BÖLÜM 5

ARAŞTIRMA BULGULARI

5.1.Geçiş Alanları

5.1.1. Yaya Yolları

5.1.1.1.Tanım ve Kavramlar

Kentlerimizde izlenen hızlı değişim süreci, fiziksel kent mekanı görüntüsünün olumsuz yönde etkilenmesinin yanı sıra, doğadan uzaklaşarak yaşamak zorunda kalan kentlinin çeşitli çevre sorunlarıyla karşı karşıya gelmesine neden olmaktadır (Zafer, 1998).

Doğal ve kültürel değerleri korunmuş sağlıklı kentsel çevrelerde yaşama hakkına sahip kent halkının tekdüze beton yığınları arasında yaşamaya mahkum edilmesi, bu sorunun çözümü için yeni yöntemler geliştirilmesi konusunu gündeme getirmiştir (Aru, 1965). Çeşitli baskılar altındaki halka, kent içinde rahat ve güvenle kullanabileceği, taşıt trafiğinden kısmen ya da tamamen arındırılmış açık mekanlar sunmak amacıyla, gerek konutsal yerleşim alanlarında, gerekse alışveriş alanlarının yer aldığı kent merkezlerinde yaya bölgeleri uygulama çalışmaları başlatılmıştır. Avrupa kentlerinde 1940'lı, Kuzey Amerika'da 1960'lı yıllarda başlatılan bu çalışmalar ile tarihsel kent karakterinin korunması, gün boyu motorlu taşıt trafiği altında ezilen, geceleri terk edilen mekanların yaşatılması amaçlanmıştır. Hollanda ve Batı Almanya'nın öncülüğünü yaptığı bu uygulamalar sonraları Fransa, ABD, İngiltere, İsviçre, Avusturya, İtalya gibi gelişmiş ülkelerde sürdürülmüş, ülkemizde de son yıllarda ilgi görmeye başlamıştır. İlk kez Ankara Belediyesi'nin 1978'de başlattığı yayalaştırma çalışmaları, kent içi gezinti alanları ve yeşil alanların artırılması, gerileyen sosyal yaşantıyı güçlendirmek düşüncesinden hareketle uygulamaya konmuştur (Zafer, 1998).

İnsan evinde dış dünya ile olan ilişkilerini çeşitli, yaygın iletişim olanakları (gazete, kitap film, video-film, televizyon telefon vb.) ile sağlayabilirken, psiko-sosyal ilişkilerini duyularıyla geliştirebilmektedir. Konut ve çevresi, insanın doğayla ve insanla ilişkileri açısından önem taşımaktadır. Konutlar küçüldükçe, ortak yaşam

konut dışına taşmakta, zamana bağlı değişmelerle ve günlük olaylarla konutta değişen yaşam, çevresine de yansımaktadır. Örneğin çocuk, küçük yaşlarda oyun alanında oynarken, daha sonra bisikletine binip yaya yolunda dolaşmakta; spor alanlarında zaman geçirmektedir. Çocuklar için oyun alanının dışında, yaya yolu üstündeki yaşam da bir oyun dünyasıdır (Kuntay, 2008).

Kuntay (2008)'a göre yayalaştırmada fiziksel ve toplumsal olarak iki önlem alınmaktadır:

Fiziksel önlemler: Sürekli ya da süreli olarak sokak, taşıt dolaşımına kapatılmalıdır. Yolun fiziki özelliği üzerinde durulmakta, biçimlendirilmektedir. Kaldırımlar kaldırılmakta, kent mobilyaları ile kent donatılmakta, mekan zenginleştirilmektedir.

Toplumsal önlemler: Sokakta yeniden canlandırma çalışmaları yapılmaktadır. Mekan, ticaret, alış-veriş, rastlantı ve kültür sokağı gibi ele alınmakta, parça parça işlev değişikliğiyle yeniden düzenlenmektedir. Açık hava sergisi, yolda tiyatro, toplantı, folklorik gösterilerle etkinlik artırılmaktadır.

Yaya mekanları, kent içinde buldukları bölgeye ve etki alanı büyüklüğüne göre 4'e ayrılır:

- Kent merkezinde yaya bölgesi
- Mahalle merkezinde yaya alanı
- Komşuluk birim merkezinde ana yaya yolu
- Yapı adalarında bağlayıcı yaya yoludur (Kuntay, 2008).

Yayalaştırma, kent yollarının bir bölümünün yalnız yürünebilen yerler durumuna getirilmesi ya da düzenleme ve tasarımla yürümeye ve yürüyenlere daha geniş alanlar ayrılması işlemidir. Yayalaştırma genel anlamıyla bir amaç değil, kent içinde yaşanabilir veya yaşayabilir uyumlu mekanların organizasyonunu sağlamak için Brombille-Longo tarafından geliştirilen üç amaca hizmet eden bir araçtır. Bu

amaçlar; kent ekonomisi, kentsel kalite ve sosyal refah olarak sıralanabilir (Karabay, 1993).

Yaya hareketleri, ulaşım sistemlerinin tasarım ve işletmesinde en önemli faktörlerden biridir. Yoğun yaya hareketleri, kamusal alanlarda, aktarma terminallerinde, yüksek katlı yapılaşmanın olduğu alanlarda, tiyatro, stadyum vb. ana yolculuk üretim merkezlerinde oluşmaktadır (Demir, 1999).

Rubinstein (1992)'a göre yaya yolları, yaya bölgelerinin kolları ya da semtlerin dolaşım ağı içerisinde yer alan kısımlarıdır. Yaya Yolları, varmak istedikleri yere ya da ona en yakın noktaya yürüyerek ulaşmayı hedefleyenler için özel olarak tasarlanmış, tamamı yayalara ayrılmış, yürüyenlerin ihtiyacı olabilecek hizmetlerle donatılmış, motorlu araç trafiği ile mümkün olduğunca bölünmeyen güvenilir, temiz, bakımlı, kendine özgü altyapısı olan alternatif bir ulaşım altyapısı sistemidir (Demir, 1999).

Full Mall (Tamamen yayalaştırılmış yaya yolları)

Rubinstein (1992)'nin ifade ettiğine göre, taşıt trafiği tamamen yasaklanmış olup sokak, yaya dolaşımı ve etkinliklerine göre düzenlenmiştir. Ancak, bu tipte acil durumlar yükleme ve boşaltma için araçlara girişler sağlanması dikkate alınmalıdır. Bu tip arterlerde alanda yeni döşeme şekilleri, yol ağaçları, kent mobilyaları ve heykel, çeşme gibi sanatsal bazı yapılar kullanılarak alana özel bir karakter kazandırılarak, alanın kendi içerisinde özel bir imaj yaratılır (Demir, 1999).

Transit Mall (Sadece transit geçişlere izin verilen yaya yolları)

Bu sokaklar özel otomobiller ile kamyon ve benzeri ağır taşıt trafiğine kapatılır ve yalnız toplu ulaşım araçlarının girişine izin verilir. Bu durumda yaya kaldırımları yaya etkinliklerine göre yeniden düzenlenir (Çağlar, 1992).

Semi Mall (Yaya Öncelikli Yaya Yolları)

Bu sokaklarda taşıt trafiğinin girişi yasaklanmaz. Ancak, trafiğin hızı ve hacmi sınırlandırılır. Sokağın kullanım önceliği yayalara verilir. Alanda yeni yer döşemesi,

yol ağaçları, kent mobilyaları vb. tasarlanarak caddeye yeni bir karakter ve imaj verilir (Çağlar, 1992).

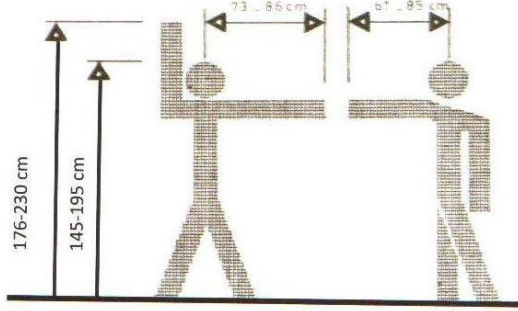
The City of Vancouver (2006)'a göre yaya kaldırımları; cadde ve sokakların kenarında, taşıt izinin bittiği bordürden itibaren özel mülkiyet sınırına kadar olan kamusal bölümü tanımlayan alanlardır. İdeal anlamda fiziksel olarak birbirinden ayrılan ve birbirini tamamlayan farklı işlevlere sahip '3 temel şeritten' meydana gelmektedir. Buna göre canlı ve cansız donatı şeridi; yayalara yönelik kent mobilyalarını, rampaları ve yol bitkilerini içermektedir. Bu şerit yaya kaldırımının kalite, konfor ve güvenliğinde çok önemli bir paya sahiptir. Yaya şeridi; tamamen yayaların geçişine ayrılmış bölümdür. Bina cephesi bitişiği şeridi; genellikle ticari ya da karışık işlevli cadde- sokaklarda yer alan bu şerit vitrinleri seyreden ticari mekanlara girip çıkan insanlara, hareketli vitrinler ve sınırlı bazı dükkan ürün-reklamlarına yönelik bölümdür. Yaya kaldırımlarına ilişkin minimum genişliklerin belirlenmesinde, yol genişliği ve bulunduğu bölgeye bağlı olarak bir sınıflandırma Tablo 5.1'de gösterilmektedir (Heptan ve diğ., 2006).

Tablo 5.1. Yol tipi ve genişliğine bağlı olarak yaya kaldırımları için önerilen minimum genişlikler (The City of Vancouver, 2006; Heptan ve diğ., 2006)

Yol Kategorisi	Canlı-Cansız Donatı Şeridi (m)	Yaya Şeridi (m)	Bina Cephesi Bitişiği Şeridi (m)
<u>10 – 12 m arasındaki taşıt izi</u>			
Düşük-orta yoğunluklu konut bölgeleri	1. 65	1. 50	Opsiyonel
Karışık-ticari kullanım yoğunluklu bölgeler	1. 65	1. 50-1. 80	0.3-0.75
<u>8.5 – 9.5 m arasındaki taşıt izi</u>			
Düşük-orta yoğunluklu konut bölgeleri	1. 65	1. 50	Opsiyonel
<u>7.0 – 8.5 m arasındaki taşıt izi</u>			
Düşük yoğunluklu konut bölgeleri	1. 65	1. 50	*
Çıkmaz sokaklar	1. 0-1. 65	1. 20-1. 50	*

5.1.1.2.Yaya Yolu Düzenlemesinde İlişkin Ölçütler

Yaya yolu tasarımında yararlanılabilecek daha önceden yapılmış yaya yolu örnek tasarımları olduğu gibi, kullanılması gereken alan standartları da vardır. İnsan ölçeği ve insanın kendi mantığı ile yaptığı hareketlerin fiziksel karakteri mekanı düzenlemede sınırlar ortaya koymaktadır (Kuntay, 2008). Yayanın ayakta fiziksel boyutları Şekil 5.1' de verilmiştir.



Şekil 5.1. Yayanın ayakta fiziksel boyutları (Kuntay, 2008)

Yayanın komşu yayalarla yüz yüze ve yan yana ölçüleri şekil 5.2'de verilmiştir. Şekil 5.3'te aynı yönde hareket eden yayaların birbirleriyle ilişkili ölçüleri görülmektedir. Şekil 5.4'te ise işleviyle ilişkili fiziksel ölçüleri görülmektedir. Yayanın taşıdığı malzeme boyutlarda değişiklik yapmaktadır. Bu nedenlerle, yayanın dolaşım işlevine bağlı boyutlar ortaya çıkmaktadır. Ancak bu boyutları yürüme özellikleri etkilemektedir. Yayanın hareketini uzaklıklar sınırlamaktadır. 500m uzaklığa %80 oranında rahatça yaya olarak gidilebilmekte, uzaklık arttıkça bu oran azalmaktadır. Bu ilişki şekil 5.5'te görülmektedir (Kuntay, 2008).

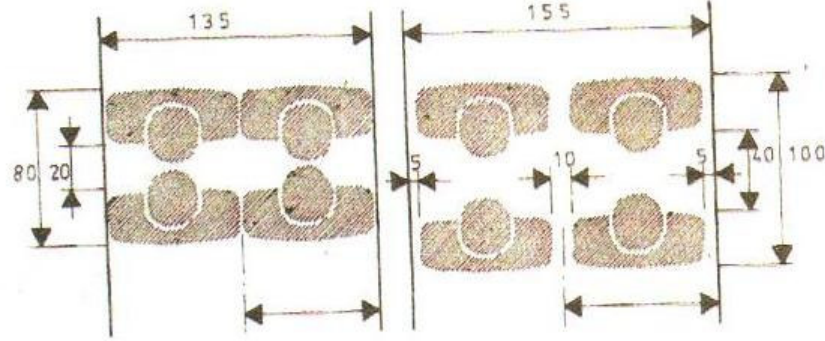
Yayanın hareket etmek için belirli alana ihtiyacı bulunmaktadır. Hareketi, yayanın hızı, dolaşılacak yerdeki yaya yoğunluğu ve yaya sayısı belirlemektedir.

- Yürüme hızı (km/saat ya da m/saniye)
- Yürüyüş yoğunluğu (birim alana düşen yaya sayısı, yaya/m²)
- Akım (saatte geçen yaya sayısı) olarak tanımlanabilir (Kuntay, 2008).

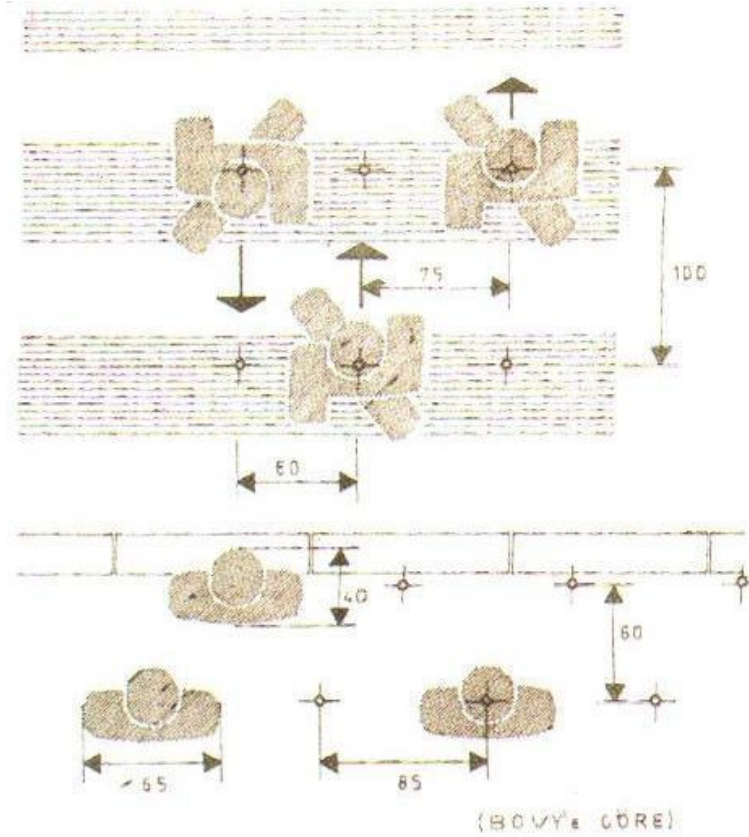
Yürüme hızı hareketin nedenine ve yürüme koşullarına göre değişmektedir:

- Konut- işyeri, tek yönde dolaşım ve iş ilişkilerinde hız 1.2-1.6 m/saniye

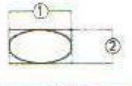
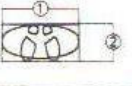

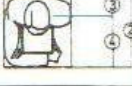
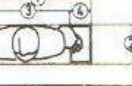
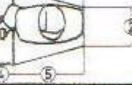




- İşyeri-alışverişle ilgili hareketlerde hız 1.0–1.4 m/saniye
- Ticaret, eylem bölgelerinde ve karşı yönde gelenlerin yoğun olduğu gezintilerde hız 0.8-1.2 saniyedir (Kuntay, 2008).



Şekil 5.2. Yayanın komşu yayalarla yüz yüze ve yan yana ölçüleri (Kuntay, 2008)

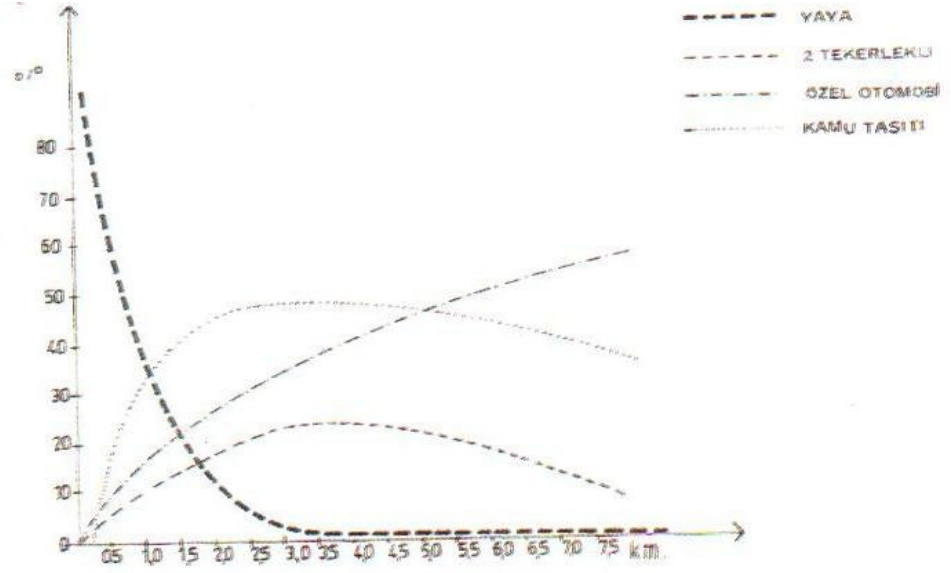


Şekil 5.3. Aynı yönde hareket eden ve bekleyen yayaların birbirleriyle ilişkili ölçüleri (Kuntay, 2008)

GRUP	No	ÖZELLİKLER	TANIMLAR	METRE - BOYUTLAR					TABAN ALANI
				1	2	3	4	5	
YAYANIN DURUMU	1		Temel taban alanı	{0.49 0.53}	{0.26 0.31}	—	—	—	{0.13 0.16}
	2		En büyük taban alanı	{0.61 0.66}	{0.29 0.31}	—	—	—	{0.17 0.21}
	3		yatay kolların parmak uçları	0.95	0.43	—	—	—	0.40
YÜK TAŞIMA DURUMLARI	4		Kollar önde paket taşıyan yaya	0.53	0.57	0.16	0.41	—	0.30
	5		Kolu yanda hafif yük taşıyan yaya	0.82	0.30	0.67	0.15	—	0.25
	6		Elinde valiz taşıyan yaya	0.73	0.31	0.60	0.20	0.53	0.33
	7		Omuzunda uzun yük taşıyan yaya	~0.70	~0.30	~0.75	—	—	~0.50
	8		İki valiz taşıyan yaya	0.93	0.60	0.53	0.20	—	0.56
FARKLI DURUMLAR	9		Koltola bir çift	1.40	0.43	—	—	—	0.61
	10		Dikey olarak iki elle uzun yük	0.58	0.905	—	—	—	0.26

Şekil 5.4. Yayanın taşıdığı malzemeyle ilgili fiziksel boyutları (Kuntay, 2008)

Yürüme yolundaki yaya yoğunluğu artışı ya da önceki yaya ile 5 metreden daha az mesafe olduğu zaman yayanın ortalama yürüme hızında belli bir azalma olacaktır. Merdivenler, dönen merdivenler ve turnike gibi faktörler fazla önemli olmasa da %6 ya da daha az bir oranda yürüme hızında azalmaya neden olmaktadır (Demir,1999)



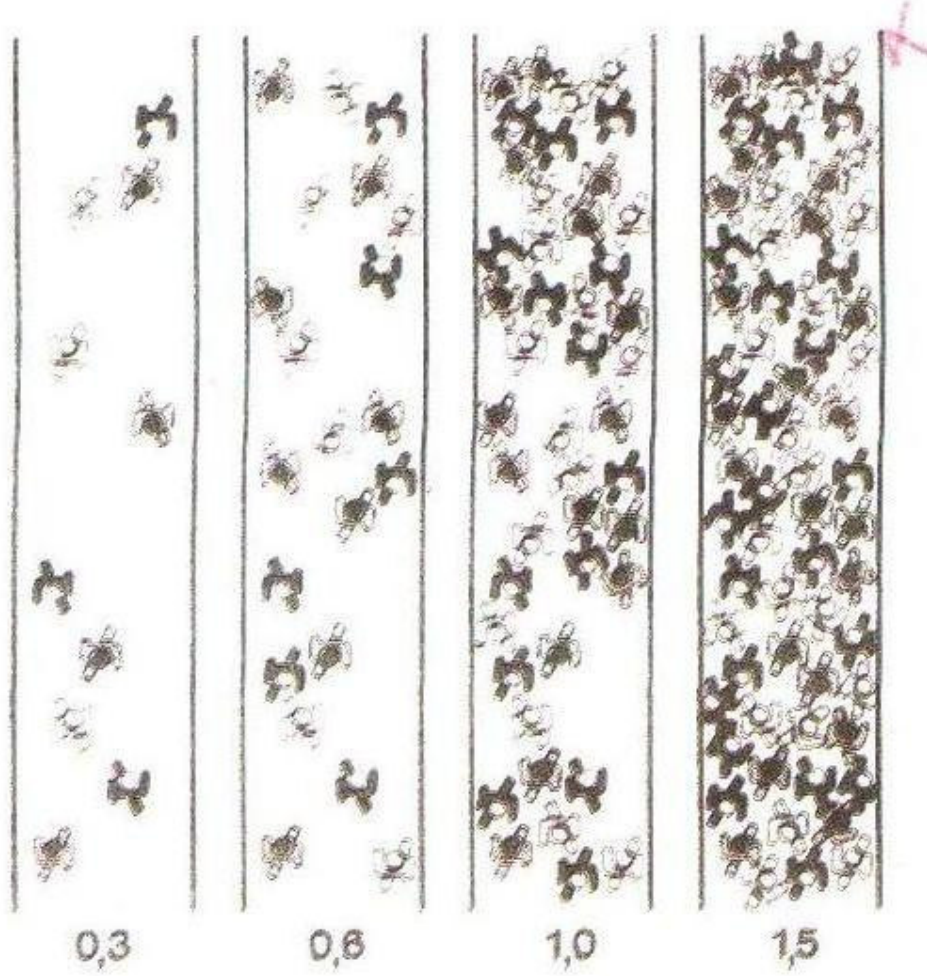
Şekil 5.5. Erişme uzunluğu ile ulaşım biçimi arasındaki ilişkiler (Kuntay, 2008)

Yayaların ortalama yürüme hızları Tablo 5.2’de verilmiştir.

Tablo 5.2. Yayaların ortalama yürüme hızları (Gültekin, 1995)

Kategori	Dakika/min.	Km./min.
Normal bir yetişkin	72	4.3
Yaşlılar (75 yaş ve üzeri)	67	4
Grup halinde	61	3.7
Merdivenden aşağı	46	2.8
Merdivenden yukarı	34	2

Bir alanda yürüyebilecek yaya yoğunluğu, yürüyenlerin hızına ve yol niteliğine bağlı olarak değişmektedir. Normal gezinmede iki yaya arasındaki uzaklık 1.00m dolayındadır (Demir,1999). Şekil 5,6’da örneklerle yaya yolu yoğunlukları görülmektedir.



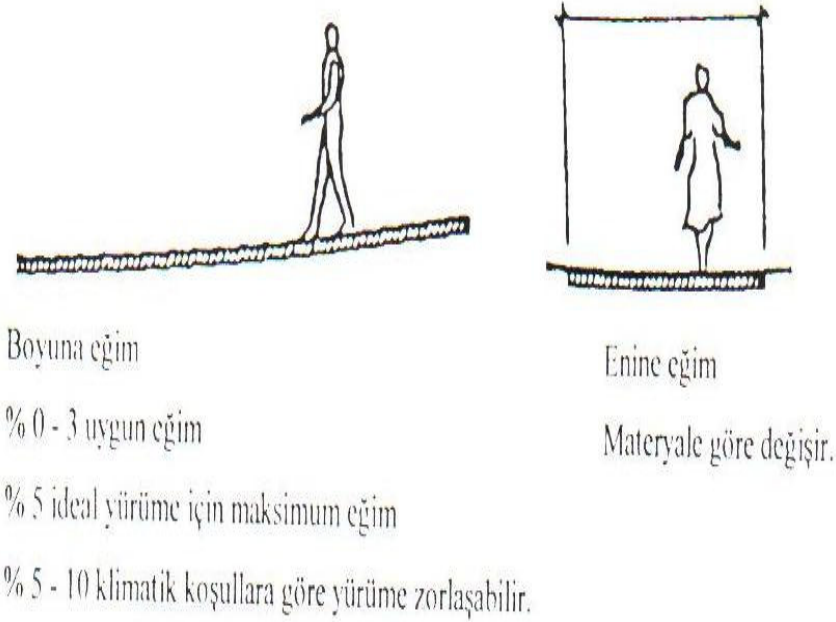
Şekil 5.6. Örneklerle yaya yolu yoğunlukları (Kuntay, 2008)

Yayanın yapay çevresini üç yüzey belirlemektedir.

- Yatay yüzey: Döşeme
- Dikey yüzey: Bina, ağaç vb.
- Geçişsiz yüzey: Boşluk, uzak çevre

Yatay yüzey üzerinde yürüdüğümüz, ayaklarımızla yumuşak/sert, ıslak/ kuru, karlı/buzlu olduğunu hissettiğimiz zemindir. Yayanın dengeli hareket edebilmesi için, yüzeyin yatay veya yataya yakın olması gerekmektedir. Yaya yolu eğimi boyuna ve enine olmalıdır. Boyuna eğim kriterleri kullanıcının kabiliyeti ve dizayn objeleri temel alınarak belirlenir. Enine eğim kriterleri drenaj ve döşeme materyaline

bağlı olarak değişir. Örneğini, drenaj için enine eğim su geçirgen döşemelerde su geçirmeyen döşemeler kadar gerekli değildir (Gültekin,1995).Yaya yolu eğim kriterleri şekil 5.7’de gösterilmiştir.



Şekil 5.7. Yaya yolu eğim kriterleri (Gültekin,1995)

Dikey yüzey, yaya mekanını biçimlendiren önemli öğelerden biridir. Yayanın ayakta duruşu, paralel yüzey oluşu, önemini artırmaktadır. Bu nedenle insanın ölçüsü ile dikey yüzey boyutları karşılaştırılmaktadır (Kuntay, 2008).

Yaya için üçüncü yüzey ise boşluk, uzak çevre; görülebilen algılanabilen fakat geçilemeyen yüzeydir. Bu yüzey ile dikey yüzey arasındaki arakesit ise kontur-siluet'i oluşturmaktadır. Örneğin, dikey hatların hakim olduğu doğada dikey hatlar kuvvetli yapı, yatay hatların hakim olduğu doğada yatay hatlar zayıf yapı oluşturmaktadır (Kuntay, 2008).

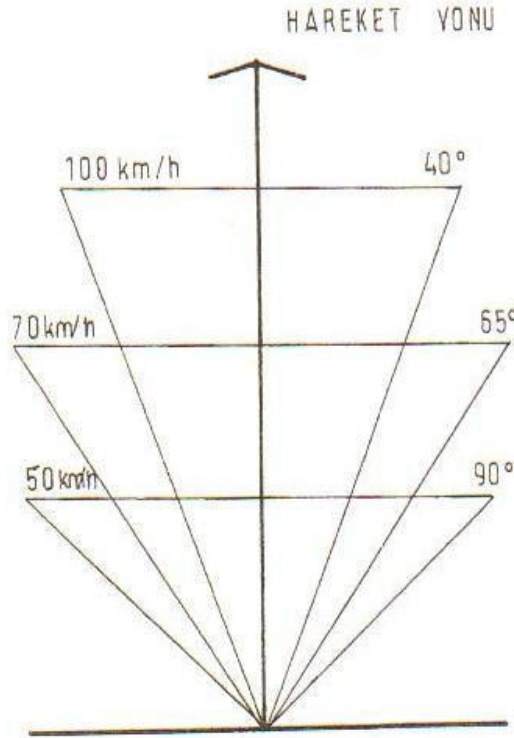
Yaya yollarının estetik görünüşü yayaların kendi bilgi ve deneyimlerinin yanı sıra çeşitli duyularıyla, içgüdüsel hareketlerle ve çevrenin etkisiyle değişmektedir.

Bu yüzden bir tasarımcı planlama yaparken insan duyularını da düşünmek zorundadır (Demir, 1999).

Görme özelliklerinde işitme ve algılamanın da göz önüne alındığı, yayalar için aşağıdaki uzaklık sınırları bulunmuştur (Kuntay, 2008).

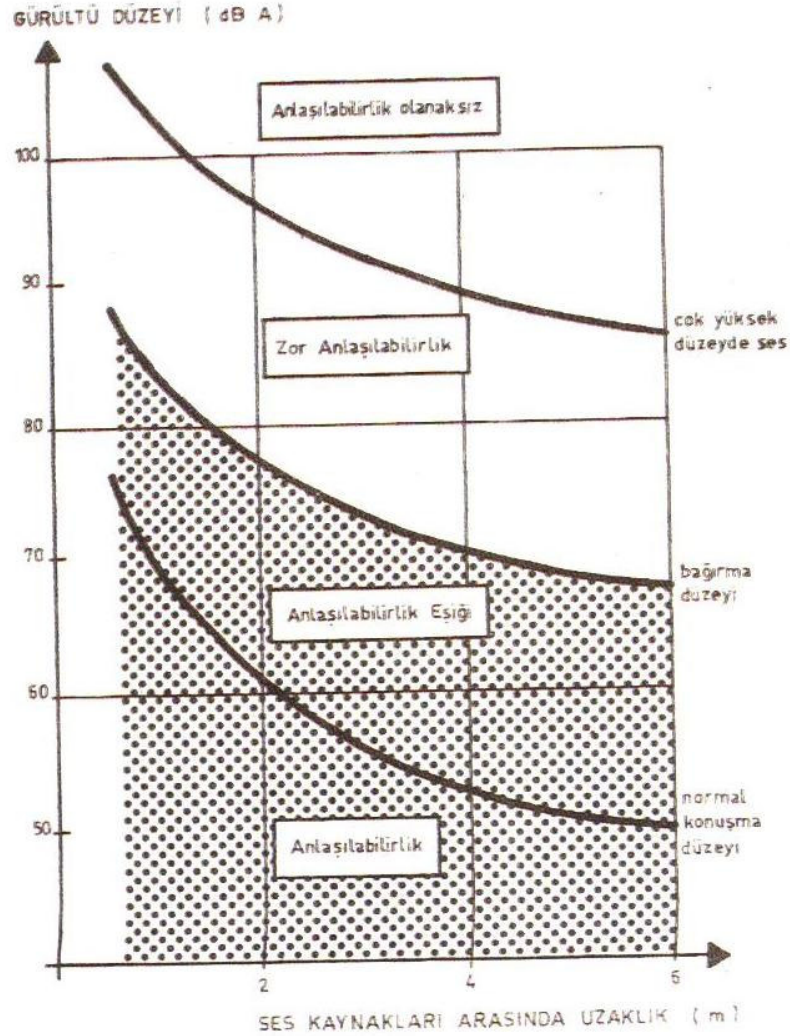
- Konuşan iki kişi arasındaki max. uzaklık 2.10-3.60m
- Bireysel ilişkinin kesildiği uzaklık 9.00m
- Yüzün anlamını kavrayabilmek için max. uzaklık 12.00m
- Yüzü tanıyabilmek için max. uzaklık 24.00m
- Herhangi bir eylemi ayırabilmek için uzaklık sınırı 135.00m.

Yayanın hızı ve görüş açısı arasındaki ilişki Şekil 5.8'de görülmektedir. Yayanın hızı arttıkça, algılama süresi ve görüş açısı azalmaktadır.



Şekil 5.8. Yayanın hızı ve görüş açısı arasındaki ilişki (Kuntay, 2008)

İnsanın konforunu bozan gürültü yanında, kuş sesi, ağaç sesi, su sesi, müzik tüm yaşamı etkilemektedir. Özellikle, yayaları taşıtlardan ayırmada taşıtların yaptığı gürültü etkili olmuştur (Kuntay, 2008). Şekil 5.9'da ses kaynakları arasındaki uzaklıkla gürültü düzeyi arasındaki bağlantılar görülmektedir.



Şekil 5.9. Ses kaynakları arasındaki uzaklıkla gürültü düzeyi arasındaki bağlantılar (Kuntay, 2008)

Çeşitli duyuşal yönlendiriciler Tablo 5.3'te görülmektedir. Bu tabloda bazı hoş bağlayıcı yönlendiriciler olduğu gibi, hoşla gitmeyen engelleyici ve isteği azaltıcı etmenlerde yer almıştır (Gültekin,1995).

Tablo 5.3. Yaya çevresindeki genel duyuşal yönlendiriciler (Gültekin,1995)

Duyusal Kategori	Örnek
Dokunsal	Sıcaklık
	Nem
	Rüzgar ve esinti
	Yağış
	Banklar ve oturma duvarları
	Engeller, kapılar
	Yürüme yüzeyleri
	Saha içi bitkileri
	Su
	Mimari yüzeyler
İşitsel	Trafik gürültüsü
	Yeraltı sesleri
	Hava trafiğı
	Konuşma
	Oyun aktiviteleri
	Müzik ve ses
	Rüzgar ve esinti
	Su
Görsel	Cisimlerin formu
	Cisimlerin ölçü ve miktarları
	Sosyal aktiviteler
	Araç aktiviteleri
	Peyzaj formları
	Bitki
Görsel	Su yüzeyleri
	Güneş ve gölge
	Yağmur, kar, sis, bulutluluk
	İşaret, reklam, ve ilan panoları
	Duvarlar ve çitler
	Mimari öğeler
	Mekanların konstrüktif yapısı
	Renk kompozisyonları
	Mevsimsel değışimler
	Kent mobilyaları
Kokusal	Endüstriyel doku
	Atık gazlar
	Temiz hava
	Taze bitkiler
	Çöp alanları
	Restoran ve kafelerin etrafı

Mekanın değerlendirmesinde psikoloji de önem taşımaktadır. Fiziksel mekan psikolojik açıdan süzgeçten geçtikten sonra algılanmaktadır. Algılama da ise davranışlar etkili olmaktadır. Fiziksel psikoloji açısından yaya mekanının dört özelliği vardır; kullanım, konfor, güvenlik ve estetik (Gültekin,1995).

Yaya bölgeleri planlamasında dikkat edilmesi gereken hususlar aşağıda sıralanmıştır:

-Eski kent merkezlerinin taşıta kapatılmasıyla oluşturulan yaya yollarında kullanılacak yeni elemanların eski doku ile uyum içerisinde olmasına dikkat edilmelidir.

-Çeşitli aktivite alanları içerisinde organize edilen yaya bölgeleri ile kent merkezi ulaşım planı birlikte etüt edilmeli ve birbirleriyle ilişkili olmalıdır.

-Düzenlenecek gezi alanları merkez gelişimini arttıracak şekilde ve merkezle uyumlu olacak biçimde düzenlenmelidir.

-Yaya bölgeleri yaya hareketini kolaylaştırmalı, dik ve keskin köşelerden kaılmalıdır.

-Yaya yolunda yaya akışını etkileyecek engeller bulunmamalıdır.

-Yolun eğimi %7-8'i aşmamalıdır. Kot farkı bulunan yerlerde merdivenlerin kullanılması dolaşımı zorlaştırır. ocuk, yaşlı, zrller düşünülmeli, engelsiz tasarımlar yapılmalı ve olabildiğince rampalara yer verilmemelidir. Yaya bölgelerinde kullanılacak merdivenlerin eni min.1.5m olmalıdır.

-Yaya bölgelerindeki kesişme noktaları çevresiyle birlikte geliştirilmeli ve çözümlenmelidir.

-Yaya bölgelerinde uzak mesafeler veya güzergahlar için perdelemeler yapılabilir ya da mekanlar yaratılarak uzaklık etkisi azaltılabilir.

-Yaya bölgelerinin tasarımında hakim rüzgar faktörü hesaba katılmalıdır.

-Döşeme için uygun malzemeler seçilmeli, rahat yürümeyi engellememeli ve kaygan olmamalıdır.

-Yaya bölgelerinde toplu taşım araçlarının rahat bir şekilde ulaşımları sağlanmalıdır. İnsanların rahatça ulaşabilecekleri ve istedikleri yere gidebilecekleri bir toplu taşım sistemi kurulmalıdır. Bu amaçla durak yer ve adetleri gözden geçirilmeli, taksi durakları ve indirme-bindirme noktaları komşu caddelerde

geliştirilmelidir. Bu caddeler park etme, otobüs ve taksi durakları ile yük/nakil bölgeleri de gözde geçirilmelidir.

-Yaya bölgeleri kent bütünü içinde yer almalıdır.

-Yaya bölgeleri olabildiğince taşıt trafiği ile kesişmemelidir. Yaya bölgeleri konutsal işlevin trafik işlevinden önce geldiği kentsel alan parçalarıdır. Özel trafik kuralları uygulanır. Bu kurallara göre konut alanı çevresinde motorlu trafiğin yavaşlatılarak yönlendirilmesi gerekir. Yani motorlu taşıtlara giriş hakkı verilir ancak öncelik hakkı verilmez. Yaya bölgelerinde bazı karakteristik düzenleme elemanları motorlu trafiğin hızını azaltmayı sağlayabilir. Bunlar; virajlar, tümsekler, dar geçitler ya da enine çizgili döşeme olabilir.

-Yaya bölgesinde ve çevresinde tanımsız mekan bulunmamalıdır. Zira tanımsız mekanlar yaya bölgeleri için problem olan otopark alanına dönüşürler. Yaya alanları içerisinde ya da yakın çevresinde yeterli otopark alanı bulunmalıdır. Yaya bölgelerine paralel sokaklarda otopark yerleri oluşturulursa bu yürüme uzaklığını azaltır. Ayrıca otopark doğrudan yaya alanına bağlanan yaya alt ve üst geçitleri ile bağlantılı olarak oluşturulmalıdır.

-Yaya bölgeleri kente işlevsel çeşitlilik katmalı; çeşitli işlevleri bünyesinde toplayabilmelidir.

-Servis araçları; yükleme- boşaltma kamyonlarının, çöp toplama araçlarının, itfaiye ve polis arabalarının alana girişleri üzerinde durulması gereken önemli konulardır. Alan yaya bölgesine dönüştürüldüğünde alternatif girişler düzenlenmeli geçiş zonları oluşturulmalıdır.

-Yaya dolaşımının en önemli amaçları; emniyet, uygunluk, süreklilik, tutarlılık, rahatlık ve estetikdir. Bu amaçlardan birini gerçekleştirmek genellikle diğerlerinin oluşumunun ya da gelişiminin olasılığını yükseltir. Nakil araçlarının karmaşasından arındırılmış, emniyetli bir yaya dolaşımı kolaylığı merkezi kent yaya yolunu geliştirmenin ilk amacı ve yararlarıdır. Yaya yollarındaki karmaşayı azaltmak için kullanılan iki metot zaman ve alan ayırımıdır. Yaya hareketlerinin başlangıcı ve yönü, amacı, saati ve hacmi incelenmelidir.

-Yaya bölgelerinde kullanılan dış mekan düzenleme elemanları (oturma bankları, çöp kutuları, gölgelendirme elemanları, ışıklandırma elemanları vb.) malzeme ve renkleriyle uyumlu ve işçilik açısından kaliteli olmalıdır.

-Yaya bölgeleri düzenlemede canlı materyali oluşturan bitkiler kaçınılmaz düzenleme elemanlarıdır (Özkal,1990; Zafer, 1998; Demir, 1999; Gültekin, 2007).

5.1.1.3. Yaya Yolu Örnekleri

La Haye, (Hollanda, 525.000 nüfuslu): Kent merkezinde üç sokak 1960-1966 yıllarında yeniden düzenlenerek, yayaların hizmetine girmiştir. Sokakta sinema, tiyatro, kahvehane, lokanta ve alışveriş yerleri olduğu için gece ve gündüz canlılık devam etmektedir. Sokak 01.00-11.00 saatleri arası servis hizmeti için taşıtlara açık, bunun dışında kapalıdır (Kuntay, 2008).

Munich, (Almanya, 1.300.000 nüfuslu): Çok geniş ve özenle ele alınan bir yayalaştırma çalışmasıdır. 7 büyük mağaza, 150 özelleşmiş mağaza ve 20 kahve ve lokantayı kapsamaktadır. Kent merkezinde 1km aralıklı iki meydan birbirine bağlanmaktadır. Pek çok çeşme, su oyunu, vitrin, büfe, oturma yerleri, çiçeklikler alanı değerlendirmektedir. Kullanıcılar ve tüccarlar, uygulamayı çok olumlu karşılamaktadırlar. Yaya yolu gerekli servisin sağlanması için 22.30-09.45 arası kamyonların durmasına ve dolaşımına açık bunun dışında taşıtlara kapalıdır (Kuntay, 2008).

Essen, (Almanya, 725.000 nüfuslu): Avrupa'daki ilk yayalaştırma çalışmalarındandır. Kent merkezinde toplam 2,3 km olan üç sokak ve birçok meydan taşıtlara tümüyle kapatılmıştır. Başlangıçta ticari faaliyetlerde azalma, sonra önemli artış olmuştur. Yol sabah saat 10.00'a kadar servis araçlarına açıktır (Kuntay, 2008).

Şekil 5.10 ve 5.11'de Almanya'da yaya alanları örnekleri görülmektedir.

Montreal, Metro ve Yayalar Sistemi Projesi, (Kanada, 2.500.000 nüfuslu): Diğerlerinden farklı özellikler taşımaktadır. İklim koşullarının da etkisiyle yaya mekanları, zemin altına alınmış ve yeraltı tren sistemi ile bütünleştirilmiştir. Metronun boş olan saatlerde, yoğun kullanılmayan büyük geniş alanların, eğitim için de kullanılması amaçlanmıştır. Yer üstündeki işlevlerle de bütünleştirilen yeraltı

işlevleri, bir bütün olarak programlanmıştır. Alanı 500.000 yayanın kullanılacağı öngörülmektedir (Kuntay, 2008).



Şekil 5.10. Almanya’da yaya alanı (Anonim, 2008a)



Şekil 5.11. Almanya’da binaları arasında oturma elemanlarıyla donatılan yaya alanı (Anonim, 2008a)

Arlequin Mahallesi, (Fransa): Grenoble kentinin öncelikle gelişme bölgesindeki yeni kentte 1969-1972 yılları arasında 2000 konut birimlik bir uygulamadır. Yaya mekanı uygulamanın temelini oluşturmaktadır. Düzenlemenin unsurları şunlardır:

Yaya Yolu: Kolonların üzerindeki binaların altından yaklaşık 700m uzunluğunda yaya yolu geçmektedir. Yolun bir tarafında toplu taşıma durakları (kent merkezine ulaşım için asılı yeraltı trenleri düşünülmüştür), otoparklar, garajlar, alışveriş yerleri, açık pazaryeri bulunmaktadır. Yolun diğer tarafında ise okullar, çok amaçlı salon, kapalı spor salonu, kahveler, huzur evi, sağlık merkezi vb. donatılar yer almaktadır.

Galeri: Yaya yolunun üstünde onunla birlikte uzanarak ara katı oluşturmakta ve asansörleri birbirine bağlamaktadır. Park alanına, anaokuluna, asılı yeraltı tren istasyonuna, oto garajına bağlantı galeriden sağlanmıştır.

Rampalar: Galeri kotunu alt yola bağlamaktadır. Ana yaya yolunda ise rampalar yoktur.

Düğüm noktaları: Yapıların özelliğinden biçimlenen çokgen alanlar düğüm noktalarını oluşturmaktadır.

Koridorlar: Konutlara hizmet etmektedir. Uzunluğu bazen 50m'ye kadar uzanmaktadır. İki, üç konut birimine girişin bulunduğu küçük holleri düzenli olarak koridorlara bağlamaktadır.

Silo: Oto garajı olarak yarısı yeraltında bulunan binaların çatısı, bazen bahçe bazen anaokulu olmaktadır.

Küçük Tepe ve Park: Yolun okullar tarafında 20ha'lık bir park yer almış ve yapay olarak düzenlenmiştir. Gezinti ve dinlenme alanı olarak düzenlene parkta 50cm derinliğinde su oyunlar içeren bir parkta bulunmaktadır.

Halkevleri: Uygulamayı en ilginç yanını oluşturmaktadır. Öğretim binaları gündüz eğitim için kullanılırken, gece ve tatillerde ise oturanlar tarafından toplantı, eğlence, spor alanı olarak kullanılmaktadır. Mahallenin sosyo-kültürel canlılığını, çok amaçlı kullanılan öğretim binaları oluşturmaktadır. İlkokul, kolej aynı zamanda

mahallenin evidir. Göl evi, huzurevi, ilkokul, anaokulu, kolej iç içe planlanmıştır. Böylece toplumsal bütünlük sağlanmaya çalışılmıştır. Arlequin Projesi uygulaması istenilen düzeye ulaşamamıştır (Kuntay, 2008).

İstiklal Caddesi (Beyoğlu, İstanbul, Türkiye): Beyoğlu, konumu itibariyle İstanbul'un en önemli iş merkezlerinden birisidir. Bu alanda ticari faaliyetlerin yoğun olduğu görülmektedir. Bölge için hazırlanan proje kapsamında yaklaşık 1.7km uzunluğundaki İstiklal Caddesi, hem tramvay hattının hem de tek yönlü servis yolunun yer aldığı Galatasaray- Tünel arası ile sadece tramvay hattının düzenlendiği Galatasaray-Taksim arası olmak üzere iki bölümde ele alınmıştır. Projede İstiklal Caddesi'nin yayalaştırılmasının yanı sıra, caddeye bağlanan tali yolların ve Galata Kulesi çevresinde yaya alanı olarak düzenlenmesi gerçekleştirilmiştir. Yayalaştırma sonucu, bölge ekonomik, sosyal ve kültürel bir değişim sürecine girmiş ve bu süreç, fonksiyon değişikliğini ve bölgenin kentsel kullanımının yeniden canlandırılmasının beraberinde getirmiştir (Özkan, 1994). Şekil 5.12 ve 5.13' te İstiklal Cadde'sinde yaya yoğunluğu görülmektedir.



Şekil 5.12. İstiklal Caddesi'nde bir pazar günü (Anonim, 2008b)



Şekil 5.13. İstiklal Caddesi, yayalar ve tramvay (Anonim, 2008c)

Bununla beraber yayalaştırma sonrasında, Hatice Karabay tarafından yapılan anket çalışması sonucu; I.Bölgede (Taksim-Galatasaray arası), yayaların %53'ü, II. Bölgede (Galatasaray- Tünel arası) ise yayaların %40'ı yayalaştırma sonucu 'daha önce fark edemediklerini görmeye başlamışlardır' ki, bu durum; kentsel ortak yaşam yönünde atılmış önemli bir adımdır. Ne var ki, II. bölgede dükkan sahiplerinin, satışlarda %100 oranında azalma olduğunu belirtmeleri erişilebilirlik sorununu ortaya koymakta, bu sonuç ise; yaya alanlarının planlamasında, erişilebilirliğin önemini ve bu alanların etkin toplu taşıma sistemleri ve uygun servis olanakları ile desteklenmesi gerektiğini vurgulamaktadır (Özkan, 1994). Şekil 5.14'te İstiklal Caddesine çıkan ara sokak 5.15'te ise İstiklal Caddesinde gece yaya yoğunluğu görülmektedir.



Şekil 5.14. İstiklal Caddesine çıkan Mis Sokak (Anonim, 2008b)



5.15. İstiklal Caddesi'nden gece görünümü (Anonim, 2008b)

Ankara, (Türkiye, 2.500.000 nüfuslu), Yenişehir Yayaştırma Çalışması: Türkiye'de yayalar için alt ve üst geçitler ile meydanlar düzenlenmiştir. Bazı kentlerde sokaklar yayanın yoğun olduğu saatlerde trafiğe kapatılmaktadır. Ancak toplumsal açıda da ele alınan bir yayaştırma çalışması ilk kez Yenişehir'de uygulanmıştır. 1979 yılında il trafik komisyonu, bazı sokakları yaya üst geçidi yapma koşuluyla taşıtlara kapatma kararı almıştır. Öncelikle yayaların yoğun olarak

bulunduğu 100m'lik Sakarya Caddesi yayalaştırılmıştır. Parça parça yayalaştırılan 1km uzunluğundaki alanlar bir bütün oluşturmaktadır. Taşıt yolundan ayırmada alt geçitler yerine üst geçitler tercih edilmiş enerji kaybı arttırılmış, kullanışlılık azalmıştır. Geitlerde rampalar kullanılmamış, merdivenlerde kaymayı önleyici önlemler alınmamıştır. Yayalaştırılan alanlar bölge otoparkları ile desteklenmemiştir. Toplu taşım duraklarına geçişler kavşaklarda düzenlenmiş, duran ve hareketli yaya bir araya getirilmiştir (Kuntay, 2008). Şekil 5.16'da Yüksel Caddesi görülmektedir.



Şekil 5.16. Yüksel Caddesi (Yalçınkaya, 2007)

5.1.2. Yollar ve Otopark Alanları

5.1.2.1. Tanım ve Kavramlar

Kentsel dokunun ana damarı niteliğinde olan yollar, refüjler, otoparklar ve meydanlar, insanların rekreatif etkinlikte bulunabilecekleri açık alanlardır. Sosyal yaşamın ve kent insanının mekan değiştirmesine, su, kanalizasyon gibi çeşitli tesisatların döşenmesine ve çevresindeki konutlar için hava ve ışık sağlamak gibi belli başlı fonksiyonlara sahiptirler (Bayraktar, 1975; Koç, 1997).

Yol hiçbir zaman insan aktivitelerinin nötr bir mekanı değildir, ancak modern yol, modern hareketin tasarım uygulamaları ile böyle bir anlama yakınlışmaktadır. Yol mekanı iklim ve akustik izlenimleri ve her zaman akıcı ışık ve esme oyunları ile

bireyin varlık olarak duyulmadığı kütleler ve açık mekan plastiği ile anında duyumsanan ve heyecan verici etkileri canlı olan bir hacimdir. Bu yönleri ile iç mekan olarak bildiğimiz yapılar dışında kalan yol mekanı, duyularımıza yansıyan ve kentsel imge ve algılamamızı oluşturan, bilgimizi yenileyen en anlamlı kentsel mekanlardandır (Kaplan, 1991).

Yollara karakter kazandıranın önemli elemanlar binalardır. Binalar, yolları ve meydanları çevrelemekte onlara biçim vermektedir. Yollar binalara erişebilirliği sağlarken, binalar da yollara karakter kazandırmaktadır. Yükseklikleri, cephe oranları, kullanılan malzeme, çatıları ile yollarda görünümler yaratmaktadırlar (Kılınçaslan, 1996).

Kent yolları güçlü simgelerle donatılmıştır. Çeşitli bitki türleri, ağaçlar, su elemanları, trafik işaret ve levhaları, reklam panoları kent yaşamının ve yolların ayrılmaz bir parçası görünümündedir. Bu elemanlar insana sürekli mesajlar iletirmektedirler. Yollar bu özellikleriyle statik bir ortam olmaktan çıkarak, mesajların iletildiği dinamik bir özelliği de benliğinde barındırmaktadır. Noktasal, çizgisel, düzlemsel ve üç boyutlu olarak bulunan elemanlar, kent mekanlarını tanımlamaktadır. Elemanların yarattığı denge, doku, tekrar, ritim, kademelenme göz önüne alınarak irdelenirse mekan kalitesi üzerinde ne denli etkili oldukları görülmektedir (Kılınçaslan, 1996).

Yol mekanında iletişim yazı ve simgelerle sağlanmaktadır. Trafik levhaları, hız sınırını gösteren yazılar sürücülere çeşitli bilgiler iletmektedir. Bu iletişim elemanları, günlük yaşamın vazgeçilmez elemanları durumuna gelmişlerdir. İzlenim bırakan güçlü iletişim elemanlarından biri de reklam panolarıdır. Çeşitli büyüklük ve malzeme kullanımıyla yol mekanlarında birbirinden bağımsız yerleşmişlerdir. Reklam panoları kendi işlevleri gereği en fazla sayıda kişinin hafızasına yerleşmek üzere yer seçmektedirler. En etkili biçimde mesaj iletme görevini üstlenmekte, hızla geçerken kısa sürede okunabilme özelliğine sahip olması istenmektedir. En çarpıcı biçimde reklam yapabilmek için taşıt yoluna egemen bir noktaya yerleştirilmeleri gerekmektedir (Kılınçaslan, 1996).

Yolların sınıflandırılması, önerilen geliştirme projesinin karakteristiklerine formüle edilmelidir. Bu, tasarım hızı ve taşıyacakları trafik hacmine göre değişik genişlikteki yolları, güzergahlarını ve standartları kapsmalıdır.

Kentsel alanlarda yollar genel olarak 4 kategoride incelenmektedir. Bunlar;

Ana Yollar: Bunlar genellikle bir bütün olarak kentin ana sistemini oluşturmakta ve kent içindeki, kente gelen veya kentten giden trafik hareketlerini yönlendirmektedir.

Bölge ya da Semt Yolları: Konut, sanayi gibi kentteki ana arazi kullanımları içinde ve arasında trafiği dağıtan yollardır. Bunlar, aynı zamanda ana yollar ile konut alanlarındaki yollar arasında bağlantı sağlarlar.

Yerel Yollar: Bu yolların temel işlevi ana yerleşim bölgeleri ve konut alanları içinde trafiği dağıtmaktır. Ayrıca bölge yolları ve konut alanlarındaki tali yollar arasında bağlantı sağlarlar.

Konut Alanlarındaki Bağlantı Yolları: Konut birimlerini, bunlarla ilişkili otopark alanlarını birbirine bağlarlar (Koç, 1997).

Şekil 5.17'deki modelde taşıt yaya kesişmelerinin önlenmesi için yol kademelenmesi vardır. Taşıt yolları yerleşme alanlarının çevresinden geçmekte ve yerleşme alanlarına toplu taşıma araçları girebilmektedir.



Şekil 5.17. Danimarka Arhus'daki taşıma sistemi gösterimi (Anonim, 2008d)

Gösterim; farklı taşıma modelleri arasındaki etkileşimi gösterir. Kahverengi yollar yeşil renkli şehir merkezi dışındaki yol şebekesini gösterir ki, yayalar için yapılmıştır. Kırmızı renk toplu taşıma güzergahını gösterir ki, burada otobüsler önceliklidir; aynı zamanda mavi tekrar açılmış şehir kanalını gösterir.

Kent içerisindeki yol ağaçlamaları trafik tekniği yönünden; yönlendirme, kimi noktaların vurgulanması, sürücünün ilgi alanını sınırlama, duran trafiğin gölgelenmesi, yayaların güvenliği, dikey ve yatay yöndeki olumsuz görünüşleri önleme, yol boyunca yapı ve mekanları bağlama/ayırma konularında işlevler üstlenirler:

- Ağaçlar, yapılarla kesin bir kontrast oluşturduklarından anımsanmaları kolaydır. Böylece kentte yabancı olanların yön bulması kolaylaşır.

- Kent içerisinde özellikle hıza olanak veren yollarda oto sürücüleri için güvenlik ve yön bulma açısından önemlidir.

- Sürücüler trafik işaretlerinden önce ağaçlar tarafından uyarılırlar ve hızlarını zamanında ayarlama olanağı bulurlar. Bu etki yol ağaçlamasında farklı tür ya da dikim aralıkları kullanarak sağlanabilir.

- Çıkma sokak, kavşak, yol ayrımı ve yaya geçitlerinin ağaçlarla belirtilmesi mümkündür.

- Kentlerde ana caddelerde ilan levhaları, ışıklı panolar, vitrinler gibi karışıklık yaratan unsurları maskeleyerek, sürücünün dikkatini yol üzerinde toplamasına yardımcı olurlar.

- Kent içi yollarda araç trafiğinin olumsuz etkilerinden uzak olması gereken yaya mekanlarını ve diğer kullanımları ayırmada etkilidir.

- Araç ve yaya trafiğini ayırmada kullanılan, özellikle çalı türündeki bitkiler herhangi bir kaza anında yoldan çıkabilecek olan araçların hızını keserek yayalar açısından güvenlik unsuru oluştururlar.

- Yan yana sıralı olarak dikilmiş ağaçlar koridor etkisi yaratır.

- Özellikle otopark alanlarında araçlara gölge sağlarlar.

- Yapılarla çevrili ve ağaçtan yoksun mekanlarda gürültünün mekan içerisinde yankılanmasını engellerler.

-Yol ağaçlamalarında sık dikilmiş geniş taçlı ağaçlar tavan etkisi yaratır. Ayrıca yaprağını döken ağaçlar mekanı genişletme özelliğine sahiptir (Aslanboğa 1986).

Dünyadaki ulaşım sistem ve metotlarında meydana gelen gelişmeler, ülkemizde de kendini göstermiştir. Talepler ve teknolojik imkanlar sonucunda dünyada ve ülkemizde otomotiv sektöründe önemli gelişmeler meydana gelmiştir. Zamanla kişilerin ekonomik güçlerinin artması, değişik pazarlama teknikleriyle birleşince araç sahibi olma isteği ön plana çıkmıştır (Acar, 1991). Bütün bunların bir sonucu olarak araç sayısı hızla artmış ve insanlar yoğun bir trafik sorunuyla karşı karşıya gelmişlerdir. Kişinin günlük faaliyetlerinden olan çalışma ve dinlenme zamanları sırasında, araçlarını emniyetli ve uygun yerlere bırakma arzuları, trafik sorununun bir parçası olan otopark sorununu da gündeme getirmiştir (Gökdağ ve Yarbaşı, 2008).

Kutlu (1993)'ya göre, otoparklar buldukları yere göre yol içi parkı ve yol dışı parkı olarak ikiye ayrılır (Gökdağ ve Yarbaşı, 2008).

Yol İçi Parkı: Yol içi parkı, aracın yol içinde, kaldırımlar kenarında park edilmesidir. Bu nedenle bu şekilde yapılan parka “Kaldırım kenarı parkı” da denilmektedir. Yol içi parkları kısa süreli ve sadece müşteriler tarafından kullanılması uygun olan şekildedir. Bu kullanım süresi genellikle bir saatten az olan sürelerdir. Yol içi parkının kısa süreli müşteriler tarafından kullanılmasını sağlamak için ise işyeri sahiplerine araçlarını park edecek yeterli yol dışı parklarının ayrılması gerekir. Genişliği 6 m den az olan yollarda ve genişliği 6 – 7,5 m olan çift şeritli yollarda yol içi parkı yapılmamalıdır. Yol içi parkında araç içindekiler varacakları yere çabuk erişirler. Fakat yolun efektif genişliğinin azalması, yandan geçen taşıtın hızının etkilenmesi ve park eden taşıtların aralarından yayaların çıkması gibi durumlar yolun kapasitesinin ve trafik güvenliğinin azalmasına sebep olurlar.

Yol içi ya da kaldırım kenarı parkı; Eksene paralel, 45, 60 ve 90 derecelik park şekillerinde uygulanır. Park açısı büyüdükçe park yeri genişliği azalmaktadır. Daha fazla araç park edebilmektedir. Kent yollarında eğik ve dik açılı parklar uygun

görülmemiş, giriş ve çıkışlarda trafik akımına olanak tanınması nedeniyle paralel park daha çok tercih edilmiştir. Paralel park da, her bir araç için 7,0 m.lik park boyu düşünülmelidir.

Yol Dışı Parkı: Araçların yol dışında, özel olarak düzenlenmiş açık veya kapalı mekanlara park edilmeleridir. Özellikle yol içi parkından alışveriş, iş takibi gibi nedenlerle gelen araç sahiplerinin faydalanması için, yol dışı park yerlerinin merkezi bölgelerde tahsis edilmesi gerekir. Ancak böyle yerlerin sağlanması güç olduğundan uygun yerlere çok katlı veya yeraltı otoparkları yapılarak bu sorun giderilebilir. Yol dışı parkları kapalı veya açık olabilirler. Manevra alanı dahil her araç için 25-30 m² yer düşünülür. Yol dışı parklarında park bölmelerinin genişliği 2.20-3.00 m. alınabilir. Bu parkların yerlerinin belirlenmesinde yürüme mesafesinin 300 m yi geçmemesi idealdir.

5.1.2.2. Yollar ve Otopark Alanlarının Düzenlemesinde İlişkin Ölçütler

Farklı kategorideki yolların genişlikleri, bu yolların kullanılması beklenen trafik hacmi ve türü ile ilgilidir. Kent içi yol boyutları ve kapasiteleri Tablo 5.4.'te verilmiştir.

Yol ağaçlandırmasında teknik ilkeler aşağıdaki gibi sıralanmıştır:

-Tretuvarlara dikilecek ağaçların, binaların ön cephe çizgisi ile otoyolunun bordür taşı arasındaki uzaklığın 4 m veya 4 m'den fazla olması gerekmektedir.

-Birbirini takip eden ağaçların en uygun aralığı 10 m.dir.

-Mevcut ağaçların gövde ve taçları harfiyat çalışmaları sırasında fiziksel zarar vericilere karşı korunması gerekmektedir.

-Bordür taşı ile ağaç gövdesi arasındaki uzaklık en az 0.5 m, normal olarak ise 1 m olmalıdır.

-Ağaçların gövde ve taçları ile havai elektrik hattı arasındaki uzaklık minimum 4 m olmalıdır.

-Drenaj ve kanalizasyon hattı ile ağaçlar arasındaki uzaklık 4 m olmalıdır.

-Su boruları ve toprak altı kabloları (elektrik, telefon) ile ağaçlar arasındaki uzaklık en az 2 m olmalıdır.

-Yüksek basınçlı gaz ve ısıtma boruları ile ağaçlar arasındaki uzaklık en az 3 m

olmalıdır.

-Tesisat kanallarının açılmasında ağaçlara en fazla 1 m yaklaşılmalıdır.

-Ağaç dikim çukuru 1x1x1 m olmalıdır.

-Ağaçların gövdeleri çevresinde 70x70 cm veya 100x100 cm boyutlarında boşluk bırakılmalıdır.

-Ağaçların susuz havasız ve besinsiz kalmamaları için tretuvarlar beton veya asfalt kaplama yerine derzli plaka taşlarla kaplanmalıdır. Sulama için 50 m.de bir vana bırakılmalıdır.

Tablo 5.4. Kent, içi yol boyutları ve taşıt tanıma kapasiteleri (Koç,1997)

YOL TİPİ	HIZ(km/sa)	YOLUN NİTELİĞİ	ŞERİT SAYISI VE GENİŞLİĞİ (m)	MAX EĞİM (%)	KAPASİTE (taşıt/sa)
ANA ARTERLER (I. Derece Yol)	40-60	Ayrımlı yol, park izni yok	4x3,50	5	2500
		Ayrımsız şeritli yol, park izni yok	2x3,50	5	14000
		Ayrımsız iki şeritli yol, tek tarafta park	2x3,50	5	800
ANA DAĞITICI YOLLAR (II. Derece Yol)	25-40	Ayrımsız iki şeritli yol, par izni yok	2x3,25	5	800
		Ayrımsız iki şeritli yol tek tarafta park,	2x3,00	5	350
BÖLÜM İÇİ DAĞITICI YOLLAR (III. Derece Yol)	15-25	Ayrımsız iki şeritli yol, tek tarafta park	2x2,75	6	100
		Ayrımsız iki şeritli yol, tek tarafta park	2x2,50	7	35
		Ayrımsız iki şeritli yol, tek tarafta park	2x2,25	8	25

Yol ağaçlandırmasında estetik ilkeler:

-Yol ağacı olarak düzgün ve uzun gövdeli, çabuk büyüyen, uzun ömürlü, gevşek ve güzel taçlı, uzun süre yapraklı kalan, bakım masrafı az olan toz ve dumana, hastalık ve zararlılara karşı dayanıklı türler seçilmelidir.

-Eşit aralıklarla ritmik olarak dikilen aynı türler yolun monotonluğunu arttırdığından, dendrolojik özellikleri benzer olan birkaç değişik türün 2' li veya 3' lü gruplar halinde dikilmeleri ile daha güzel bir görünüş elde edilebilmektedir

-Ağacın, yaprak, gövde ve çiçek organlarına ait renk ve doku özelliğinden yararlanılarak caddelerde hareketli ve canlı ortamlar oluşturulabilmektedir.

-Ağaçların form özelliklerinden yararlanılarak mekanın özellikleri, harmoni ya da kontrast bir uyum içerisinde kuvvetlendirilebilmektedir.

-Yol boyunca dizili geometrik yapılar ve sert köşeler yuvarlak formu ağaçlarla yumuşatılabilmektedir (Tanrıverdi, 1987; Şahin, 1989; Koç, 1997).

Yol ağacı türlerinin seçim ilkeleri:

-Bitki türleri, alanın iklim ve toprak koşulları yanında şehrin ekolojik ortamına da uygun olmalıdır.

-Yol kenarı düzenlemeleri için uzun ve düzgün gövdeler oluşturan, dikimi kolay, hızlı büyüyen, seyrek dokulu türler seçilmelidir.

-Seçilen türlerin, hızlı büyümesi ve uzun ömürlü olması gibi özelliklere sahip olması gerekmektedir.

-Yol ağaçlarının simetrik taçlı, işlevine uygun büyüklükte, estetik görünümlü olması gerekmektedir.

-Seçilen türlerin, binaların yarattığı rüzgar koridorlarına, toza ve egzoz gazlarına dayanıklı olması gerekmektedir.

-Seçilen türlerin, kök ve gövde sürgünlerini fazla oluşturmaması gerekmektedir.

-Mekanik zararlara ve budamaya dayanıklı türler seçilmelidir.

-Seçilen türlerin, beklenen fonksiyonlara cevap verecek nitelikte olması gerekmektedir.

-Yol kenarı düzenlemelerinde kışın yapraklarını döken türler tercih edilmelidir.

Kent içi yol refüjlerinin genişliği minimum 1.20 m, maksimum 8 m olmalıdır. Refüj bitkileri herdem yeşil ve budamaya dayanıklı türlerden seçilmesi gerekmektedir. Öte yandan trafik güvenliği bakımından çalı formundaki bitkiler bordüre yakın yerlere, boylu ağaçlar ise orta kısımlara yerleştirilmelidir. Orta refüjlere ağaç dikilebilmesi için en az 4 m. genişliğinde olmaları gerekir. Bir metreden daha dar olan ayırım şeritlerine ağaç dikilmesi sakıncalıdır.

Orta refüj bitkilendirme ilkeleri:

-Özellikle dar orta refüjlerde son derece monoton bir görünüm oluşturan tek bitki türü ile yapılan bitkilendirmeden kaçınılmalıdır.

-Aralıksız yapılacak bir bitkilendirmeden çok far ışıklarını önleyici aralıkta, zik-zak şeklinde bir düzenleme yapılmalıdır.

-Kullanılacak bitkiler yerden itibaren dallanmalı ve yoğun bir yeşil doku oluşturmali, çabuk kırılan ya da çok esneyen bir gövde yapısına sahip olmamalıdır.

-Çok boylanmamalıdır (2.5-3 m).

-Yaşlandıkça karakteri değişmemelidir.

-Egzoz gazlarına karşı dayanıklı olması gerekmektedir.

-Çabuk büyüyebilmeli ve kolay yetiştirilebilir olmalıdır.

-Orta refüjlerde bitkiler arası uzaklık 50-80 cm olmalıdır.

Kavşaklar; karayollarının birbirleriyle veya demiryolu ve akarsularla kesiştikleri alanlardır. Kavşaklarda yapılacak bitkilendirme çalışmalarındaki amaç estetik bir görünüm kazandırılması yanında karayolunu kesen güzergahları uzaktan belirtmektir. Planlama aşamasında, görüşü kapatmamak amacıyla kesişme noktalarına yakın kesimlerde, çim, bodur odunsu bitkiler veya yüksek taç yapan türler kullanılmalıdır (Köseoğlu, 1980; Koç, 1997).

Otopark alanlarına ait planlama ilkeleri:

-Konut alanlarındaki tali bağlantı yolları üzerindeki otopark alanları trafik açısından engel oluşturabilmektedir. Bu nedenle bu tür planlamalardan kaçınılmalı ya da yolun bir tarafında planlanmalıdır.

-İdeal olarak, konut alanlarındaki otopark alanları yolların dışında planlanmalıdırlar.

-Yüksek yoğunluklu küçük parsellerde otopark ihtiyacının karşılanabilmesi için, yol dışında bir alanın otopark olarak düzenlenmesi gerekmektedir.

-Uygun parsellerde otopark ihtiyacı, bina içerisinde veya altında garaj olarak düzenlenen alanlarla karşılanmalıdır.

-Otopark alanları, çevresindeki alanlarla görsel açıdan estetik bir şekilde bütünleştirilmelidir.

-Otopark bitkilendirmelerinin önerilen yol hiyerarşisi ile uyumlu olması ve yapım ve bakım maliyetlerinin doğru düzenlemeler ve bitki türlerinin seçimi ile en aza indirilmesi gerekmektedir (Koç, 1997).

Otoparklardaki ağaçlar, taşıtlar için gölge alanlar oluşturur ve park edilecek yerlerin düzenlenmesine yardımcı olurlar. Yaya kaldırımlarının darlığı nedeniyle ağaçlandırılmayan yollarda, otopark olarak kullanılan şeritler üzerinde ağaçlandırma çalışmalarının yapılması gerekmektedir (Türel, 1988; Koç, 1997).

5.1.2.2. Yollar ve Otopark Alanları Örnekleri

İstanbul Yolu, Konya: Kent Merkezini Selçuk Üniversitesi kampüsüne bağlayan İstanbul yolu, yapılan çalışmalarla örnek bir kent içi yol olmuştur. Burada yapılan 4 adet basket sahası, bisiklet yolu, aydınlatma lemanları ve 70 adet kamelya ile kentliye ulaşılabilir noktalarda aktif yeşil alanlar yaratılmıştır. Park alanları otomatik sulamayla sulanmaktadır. 233 bin m² çim alan bulunmaktadır. İstanbul yolunda otogarın bulunduğu kavşak Şekil 5.18’de görülmektedir. Amerika’da kent içi bir yol ise şekil 5.19’da görülmektedir.

Kadıköy, İstanbul: Son durak (terminus), baş durak, terminal veya transfer noktaları olarak adlandırılan otobüslerin toplandığı ve dağıldığı ana hareket noktaları genellikle kent içi hareketliliğin en yoğun olduğu merkez alanlarında bulunuyor. Araç ve yaya akışının yoğun olduğu bu alanlarda yapılan otobüs duraklarına ait düzenlemeler geçmişe kıyasla iyileşme gösterse de bu alanların güvenli değildir.

Gelişmiş toplumlarda bu tür altyapı sorunları bulunmamaktadır. Tüm toplu taşıma sistemleri birbiri ile bütünleşmiş şekilde çalışıyor. Toplu taşıma sistemlerinin ana hareket alanları kentin bir parçası olarak düşünülerek Kentsel yaşama dahil

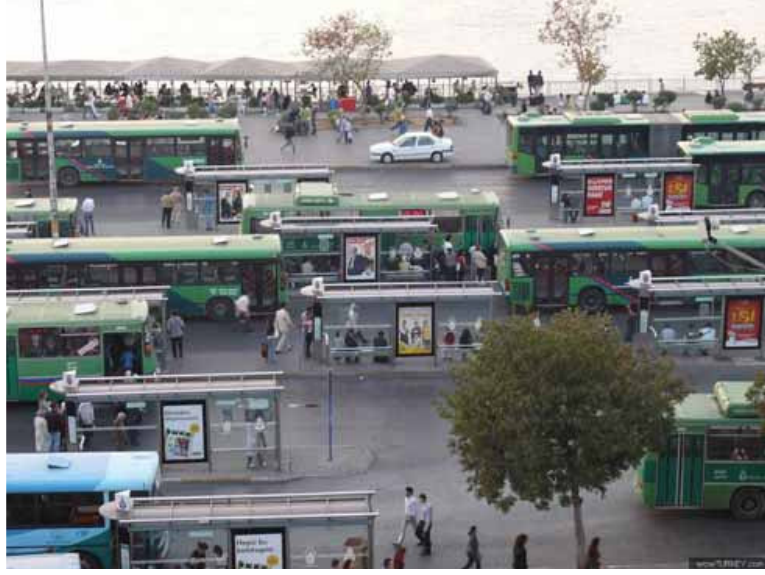
edilmektedir. Kullanıcılara çeşitli aktivite olanakları sunulmaktadır. Kadıköy sahilinde bulunan durak noktaları, yaya ve trafik yoğunluğu Şekil 5.20’de görülmektedir (Anonim, 2008g).



Şekil 5.18. İstanbul yolu otopar kavşağından görünüm (Anonim, 2008e)



Şekil 5.19. Amerika’da kent içi bir yol (Anonim, 2008f)



Şekil 5.20. Kadıköy sahilinde bulunan durak noktaları, yaya ve trafik yoğunluğu (Anonim, 2008g)

5.1.3. Woonerf (Yaşam Sokağı)

Konut alanlarında otomobil trafiğini elimine etmeden trafiğin yarattığı tehlikeleri en aza indirebilmek çabası oldukça önemlidir. Günümüzde kentsel konut alanlarında sokaklar öncelikle otomobil trafiğine hizmet eden genellikle tehlikeli, gürültülü, egzoz gazı üreten alanlardır. Oysa sokaklar öyle tasarlanmalıdır ki hem geniş ölçekte bireysel ve grup etkinliklerine hizmet edebilmeli, hem de trafiğin sokak mekanına egemen olmaksızın insanlara hizmeti sağlanabilmelidir. Konut alanlarında bütünleştirme ilkesine dayalı bir sokak tasarım yaklaşımı olan “woonerf” in arkasında yatan anlayış budur. Bu durum aynı zamanda tüm kullanıcılara eşit kullanım hakkı sunan yaşanabilir bir sokak mekanı yaratmak, sosyal etkileşimin geliştirildiği ve aynı zamanda geleneksel sokak/mahalle anlayışının yaşatıldığı bir yenileme çalışması demektir. Yeni trafik kuralları ve tasarım standartlarının uygulandığı sokaklara “woonerf” ismi verilmiştir. Bu sözcük Türkçe’ye “yaşama sokağı” olarak çevrilebilir. Woonerf, “özellikli tasarımlarıyla üzerinde yaşayanlara ait olan ve sürücüye yayalarla eşit kullanım hakları doğrultusunda bir çeşit mesaj verebilen, konut alanlarında yer alan yaya oryantasyonlu sokaklar” olarak tanımlanmaktadır.

Woonerf (yaşama sokağı) tekniğinin tasarım standartları şu şekilde sıralanabilir;

- Yaşama sokağı, öncelikle bir konut alanı olmalıdır.

- Yaşama sokağı alanı içindeki yollar sadece kaynağı veya varışı yaşama sokağı olan trafiğe açıktır.

- Yaşama sokağı içindeki hiçbir yol yaşama sokağı özelliğini negatif yönde etkileyecek geçiş trafiğine açık değildir.

- Yaşama sokağı alanı içerisinde, kullanıcıların biri araç, diğeri yaya trafiğine hizmet eden iki ayrı bölüme ayrılmış olduğu hissine kapılmaları önlenmelidir. Bunun için yol boyunca kesit elemanları arasındaki fark sürekli olmamalıdır. Yaya yolunu varlığını belirtmeye yardımcı tesisler ortalama 25m de bir yer almalı ve bu sürücü açısından da belirgin olmalıdır.

- Düşey elemanlar, bitkiler görüşü engellememelidir.

- Yaşama sokağının giriş ve çıkışı belirgin ve açık olarak tanımlanmalıdır.

- Motorlu araç sürücüleri giriş yolu üzerinde olduklarının farkına varmalıdırlar. Motorlu araç trafiğinin yaya trafiği ile kesiştiği durumlarda yaya yolu da alçaltılmalı ve bu durum tüm sokak boyunca devam etmelidir.

- Yolun otopark alanı olarak ayrılan kısımları açıkça belirlenmelidir. Bu işaretler ve P harfi döşemenin rengi üzerinde kolaylıkla belli olabilecek bir malzeme ve renkten seçilmelidir.

- Yaşama sokağı sakinlerinin otomobillerine yetecek sayıda otopark alanı tesis edilmelidir. Yaşama sokağı alanının yakın çevresinde istenenin üstünde otopark varsa yaşama sokağı otopark alanı istenenin altında olabilir. Ancak bu hiçbir zaman yaşama sokağı ve çevresinin otopark alanı sıkıntısı çekmesine neden olmamalıdır.

- Yolun motorlu araçlar tarafından da kullanılacağı kesimlerde hızı yavaşlatıcı tesisler kullanılmalıdır. Bu tesisler 50 m. uzak aralıklarda olmamalıdır. Bu tesisler yolu kullanan araçlara tehlike teşkil etmemeli ve araçların konutlara çok yakın geçmesine neden olmamalıdır.

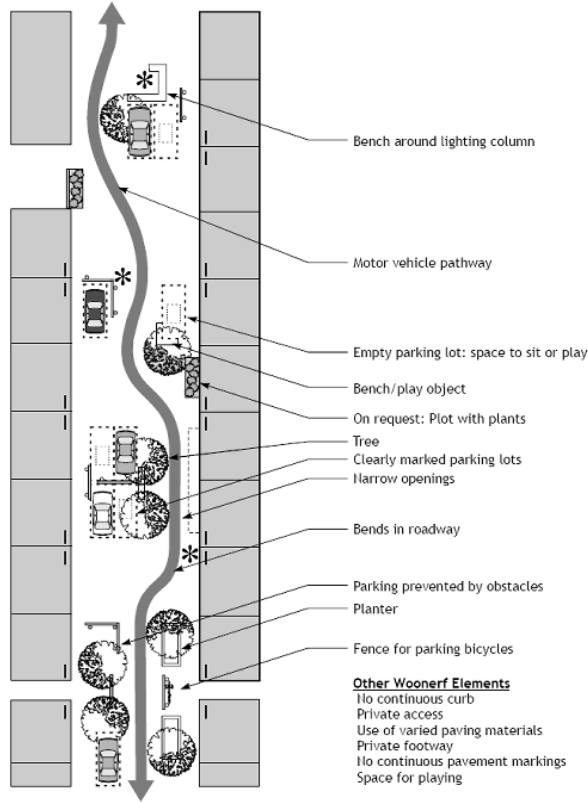
- Sokak yeterli ölçüde aydınlatılmalıdır.

- Özellikle oyun alanı olarak tasarlanan alanlar çok iyi tanımlanmalı, mümkünse fiziksel olarak araçların etki alanından ayrılmalıdır (Çağlar 1992).

Şekil 5.21’de yaşam sokağı örneği, Şekil 5.22’de ise yaşam sokağı modeli görülmektedir.



Şekil 5.21. Yaşam sokağı örneği (Anonim, 2008h)



Şekil 5.22. Yaşam sokağı modeli (Anonim, 2008ı)

5.2.Düzenlenmiş Yaya Alanları

5.2.1. Parklar ve Rekreasyon Alanları

5.2.1.1.Tanım ve Kavramlar

Yerleşmeler genişledikçe ve nüfus yoğunlukları arttıkça ekolojik düzen değişmekte işlevsel alanlar ile doğa arasındaki denge bozulmaktadır. Özellikle kentleşmiş alanlarda yeşilin önemi çok büyüktür. İnsanların yeşile olan gereksinimleri, bu alanların psikolojik ve ruhsal etkileri araştırmalarla ortaya konmuştur (Bakan ve Konuk, 1987).

Yaşadığımız bu yüzyılın içerisinde artık kentlerde yaşayan nüfus sayısında artış görülmektedir. Bununla birlikte doğadan uzaklaşarak yapı bloklarının arasına hapsolmuş insan sayısı da artmaktadır. Bu insanlar, ihtiyaçlarını karşılamak için çalışmak ve hayatlarını yapay bir çevrede sürdürmek zorundadırlar. Bu nedenle çevrenin olumsuz koşulları minimum düzeye indirmek, insanların dinlenme ve eğlenme ihtiyacını karşılamak amacıyla yeterli ölçü, sayı ve nitelikte parklar, oyun alanları, açık alanlar vb. yaratmakla olasıdır (Başal ve diğ., 1993).

Günümüz koşullarında yoğun kent dokusu içerisinde yaşayan insanlar, kentlerin kendilerine sundukları yaşam çevreleriyle yetinmek zorunda kalmaktadırlar. 21. yüzyıl Türkiye'sinde daha çağdaş ve yaşanabilir kent çevreleri oluşturma çabaları giderek artmaktadır. Geçmişe nazaran, gerek kullanıcı kesim, gerekse yönetici kesimin kentsel yaşam kalitesinin artırılmasında yeşil alanların önemli rollünün farkına vardığını söyleyebiliriz. Özellikle yerel yönetimlerin girişimleri ile kentlerde kişi başına düşen yeşil alan miktarının artırılması çabaları giderek hız kazanmaktadır. Kentsel yaşam kalitesinin artırılabilmesi için kentsel çevreler içerisinde insanlara kullanabilecekleri çeşitli aktif ve pasif rekreasyon olanaklarının sunulması önemlidir (Yücel, 2007).

Parklar, şehir çevresinde en iyi bilinen ve kullanılan açık mekanlardır. Çağdaş toplumlar için sosyal açıdan önemlidirler; farklı kültürler, ırklar, cinsiyetler, yaşlar, inanışlar arasındaki sınırları kıran en önemli kentsel elemandırlar. Eğer kent parkları, bugünkü öncelikli rekreasyonel rollerinden sıyrılıp toplumun gelişimi için bir

katalizör olarak yeni bir role bürünebilselerdi, kentlerimizi zenginleştiren ve biçimlendiren önemli bileşenler olacaklardı (Yücel, 2007).

Parklar insanlara sundukları farklı tipteki aktivitelere katılma olanaklarıyla kent ortamını daha yaşanabilir kılarlar. Mori Sosyal Araştırma Enstitüsü'nün 2001 yılında İngiltere'de yaşam kalitesi ile ilgili yaptığı bir araştırmada, konuşulan her beş kişiden biri, parklar ve açık alanları en önemli kamu hizmeti olarak gördüklerini belirtmişlerdir (Yücel, 2007).

Parkların daha yaşanabilir çevreler oluşturmada insanlara sağladıkları faydaları beş başlık altında toplanabilir:

Sosyal faydaları: Doğayla ve toplumun diğer üyeleriyle bir araya gelme fırsatı sunarlar.

Sağlık faydaları: Hem fiziksel hem psikolojik yönden faydalar sunarlar.

Eğitici faydaları: Resmi ve resmi olmayan eğitim için kaynak oluştururlar.

Çevresel faydaları: Hava kalitesi, koruma ve çeşitliliğin artırılmasına katkıda bulunurlar.

Ekonomik faydaları: Doğrudan istihdam yaratma, yatırımı alana çekme ve yenilemeyi destekleme gibi olanaklar yaratırlar (Yücel, 2007).

Açık yeşil alanların fiziki düzenleme açısından kent içindeki alt kentsel birimler içerisinde nüfus, alansal büyüklük ve erişme mesafesi gibi kriterler dikkate alınarak mekansal dağılımı yapılmaktadır. Buna göre; çocuk bahçesi veya çocuk oyun alanı gibi donatılar mahalle ölçeğinde yer alırken stadyum, kent parkı ve rekreasyon alanı gibi donatılar kent bütünü ölçeğinde yer almaktadır. Dolayısıyla açık yeşil alan donatımları en küçük kentsel ünite olan konut biriminden, kentsel birime doğru alansal büyüklük, içerdiği fonksiyon ve kullanım yoğunluklarına göre farklılaşarak belli bir kademelenme içinde konumlanır (Özcan, 2000).

Komşuluk Parkı: Komşuluk grubu ünitesi içinde ilkokullara yakın bir konumda yer alır. Çocuk oyun yerleri, oyun ve spor alanları ile pasif açık yeşil alanları içermektedir (Çetiner, 1991).

Komşuluk çevresi ölçeğindeki yerleşmelerde 100 kişiye 2.4 ha açık alan ayrılmalıdır. Bu açık alan yapı adası ölçeğinde avlu ya da bahçe şeklinde, yapı kümelerinde yollar, yol boyları, yaya yolları, meydancıklar veya ortak alanlar şeklinde tasarlanabilir. Komşuluk çevresi ölçeğindeki yerleşmelerde konut başına 4 m² alan 7 – 11 yaşları arasındaki çocuklar için oyun alanı olarak düzenlenmelidir. Bu alanlar konutlara 100 – 150 m uzaklıkta olmalıdır (Bakan ve Konuk, 1987).

Mahalle Parkı: Bir ilkokul yerleşme ünitesi içerisinde yer alıp eğlenme, dinlenme, spor gibi rekreasyonel eylemleri içermektedir. Mahalle parkları ortalama 700-1000 konut veya 3500-5000 kişiye hizmet vermektedir. Hizmet yarıçapı 800m'dir. Mahalle parkları için planlamada 10m²/kişi alan ayrılması öngörülmektedir (Çetiner, 1991).

Bu parklar birinci planda 6-14 yaş arasındaki çocuklar ikinci planda ise gençler ve ergenlerin rekreasyonel faaliyetlerine olanak sağlarlar. Okul çağından önceki çocuklar içinde küçük bir kısma yer verilir. Her mahallenin merkezi bir yerinde toplum faaliyetlerine zemin teşkil edecek bir konumda önemli bir kent parçası olarak bulunur. Birçok yerlerde ilkokullarla bitişik halde oluşu, pratik ve ekonomik yönden ideal bir şekildir ve okul saatleri dışında diğer sosyal grupların yararlanmasına da olanak sağlar. Bu şekildeki oyun alanı-park-okul birleşimleriyle mahalle eğlenme ve dinlenme merkezi oluşur. Bir mahallede oturanların alışkanlıkları içine giren oyunlarla ayrılmış sosyal alanlar genellikle mahalle parkı olarak adlandırılır. Mahalle parkları, şehirdeki mevcut parkların % 83' ünü oluşturmaktadır. 7-8 da' dan daha küçük bir alana sığdırılabilir (Öztan, 1990).

Genel olarak mahalle parkları sadece bulunduğu mahalleye, semt parkları birbirine komşu birkaç mahalleye, kent parkları da tüm kente hizmet eder. Bir mahalle parkındaki kullanımlar için ayrılması gereken alan ölçüleri Tablo 5.5.'de gösterilmiştir.

Tablo 5.5. Bir mahalle parkındaki kullanımlar için ayrılması gereken alan ölçüleri (Uzun, 1987)

KULLANIMLAR	Eğitim kuruluşuna bitişik (da)	Bağımsız (da)
Çocuk bahçesi (0-6 yaş)	1,1	1,1
Çocuk oyun alanı (6-14 yaş)	1,5	1,5
Serbest oyun alanı	2,1	4,4
Sert yüzeyli oyun alanı	2,1	4,4
Spor alanı	-	26,5
Otopark	1,8	2,6
Bitkilendirme alanı	6,6	16,6
Piknik alanı	6,5	6,5
Dinlenme alanı	1,1	1,1
Dinlenme alanı	3,1	3,1
Rekreasyon merkez binası	-	1,5
Yüzme havuzu	0,9	-

Semt Parkı: Semt ünitesi içinde yer almakta olup kapalı ve açık spor tesisleri ile sosyo-kültürel tesisleri içermektedir. Semt parkları hizmet verdiği konut sayısı veya nüfus miktarı itibarıyla genellikle 20.000 kişilik yerleşme için planlanmaktadır. Bu alanlara yaya erişme mesafesi 800-1000m ve ayrılması gerekli alan 6.5 m² /kişi'dir (Özcan, 2000).

Bu karakterdeki alanlar, birkaç mahalleye birden hizmet edebilecek ölçüdedirler. Bu alanlar öncelikle gençler ve erginler için rekreasyonel faaliyetlere imkan verirler. Ayrıca genel olarak da, bir çocuk oyun alanına yer verilir. Mahalle

parkına oranla da büyük olan ve geniş çapta rekreasyonel faaliyetler için iç ve dış rekreasyon olanağı sağlarlar. Bu alanlar arasında çeşitli spor alanları, yüzme havuzu, güzel sanatlar, el sanatları ve sosyal faaliyetleri için bir merkez binası (okul da olabilir), doğal güzellikleri kapsayan yerler, piknik alanları ve çocuk bahçesi sayılabilir (Öztan, 1986).

Bu tür parklar yürüyüş parklarıdır. Bu parklar genellikle yoğun trafik yollarının kenarında yer alırlar. Bu parklar öncelikle çocuk aktiviteleri için planlanır. 6 – 12 yaş grubu için rekreasyon programı organize edilir. Aynı zamanda bu tip parklarda yaşlı insanlara da öncelik tanınarak planlamada bazı kolaylıklar tasarlanır. Etki ettiği alanın gereksinimlerine göre planlanmalıdır. Parkta basit fonksiyonlar, rekreasyon binaları, çok maksatlı kortlar, oyun için açık alanlar ve oyuncak alanları tesis edilmelidir. Ayrıca oturma yerleri, gölgeleme elemanları, yetişkinler için çocuklarını gözleyebilecekleri alanların düzenlenmesi gerekmektedir (Yağcı, 2006).

Kent Parkı: Genellikle kentsel alanların yakın çevresinde yer almaktadır. Erişme mesafesi araç ile 30-20 dakika arasındadır. Hizmet ettiği insan sayısı 40.000 ve her bin insana 12-16 da alan düşmektedir. Kent parkı; spor kompleksi, gölet veya büyük su alanı, dekoratif ve eğitici bahçe köşeleri, hayvanat bahçeleri, minyatür köyler, yöresel yerleşmeler ve diğer donatılar (kahve, büfe, lokanta, yağmur sığınakları, seyir kuleleri vb.) gibi donatıları içermektedir. Bu alanlar kent halkını kent yaşantısının sinir sistemi üzerindeki yıpratıcı etkisinden kurtaracak, doğa ile baş başa kalmaktan zevk alabilecek olanakları sunarlar. Bununla beraber en önemli gayesi çeşitli rekreasyonel faaliyetler yönünden faydalı hoş bir çevre yaratmaktır.

Bölge Parkı: Çok geniş rezerv alanlarıdır. Bu alan içinde başka yerlerde olmayan veya ender rastlanan peyzaj güzellikleri yer alır. Bir veya birden fazla kente veya metropoliten alanın bütününe hizmet eder. Bünyesinde, uzun yürüyüşler, kamping, piknik, doğayı inceleme ve kış sporları gibi rekreasyonel faaliyetlere elverişli alanları bulundurmakla beraber asıl amacı; doğal peyzaj güzelliklerini koruma ve geniş rezerv alanlara sahip olmalarıdır. Bu tip alanların çoğu, kent

sınırlarının yakınında bulunur veya doğrudan doğruya kenti sınırlandırır. Böylece kentlerin gelişmesini kontrol altına alan ve birleşmelerini önleyen bir yeşil kuşak vazifesi görürler (Tercan, 1994).

Pamay (1978)'a göre, bölge parklarının başlıca fonksiyonları; doğal güzellikleri korumak, bölge halkına rekreasyon olanakları vermek ve kentlerin dışa yayılmalarına, birbirleriyle birleşmelerine engel olmaktır (Özcan, 2000).

Kentlerde yerleşim birimi ölçeğinde açık yeşil alanlar Tablo 5.6.'da görülmektedir.

Tablo 5.6. Yerleşim Birimi Ölçeğinde Açık Yeşil Alanlar (Ergin, 1989; Kuter, 2007)

YERLEŞİM BİRİMİ ÖLÇEĞİ	AÇIK VE YEŞİL ALAN DONANIMLARI	DEĞERLENDİRME ÖLÇÜTLERİ
1-Mahalle Ölçeği - Konut yakın çevresi - Yapı adası	<ul style="list-style-type: none"> • Oyun yerleri • Oyun alanları • Mahalle parkları • Spor alanları 	Ulaşılabilirlik: Yürüme ve görüş uzaklığı Büyükük: m ² ve dekar olarak
2-Semt ölçeği	<ul style="list-style-type: none"> • Oyun parkları • Semt parkları • Spor alanları 	Ulaşılabilirlik: genelde yürüme uzaklığı, bisiklet ve motorlu taşıt olanakları Büyükük: Hektar olarak
3-Kent ölçeği	<ul style="list-style-type: none"> • Kent parkı, kent ormanı • Botanik ve hayvanat bahçeleri • Fuar ve sergi alanları • Su yüzeyleri • Oyun parkları, lunapark • Kapalı, açık spor alanları, statlar 	Ulaşılabilirlik: Motorlu taşıt ve toplu taşıma olanakları Büyükük: Hektar olarak donanım karmaşıklığı
4-Bölge ölçeği	<ul style="list-style-type: none"> • Bölge parkları, ulusal parklar • Ormanlar • Kamping, kamp alanları • Su kıyısı düzenlemeleri 	Ulaşılabilirlik: Motorlu taşıt ve toplu taşıma olanakları Büyükük: Hektar olarak donanım karmaşıklığı

Parkların konum, tesis ve faaliyetler açısından standartları Tablo 5.7.'de görülmektedir.

Tablo 5.7. Parkların Konum, Tesis ve Faaliyetler Açısından Standartları (Tümer, 1976; Yıldızcı, 1982; Türel, 1988' e göre, Bakan ve Konuk, 1987; Emür ve Onsekiz, 2007)

Parklar	Konum	Tesisler ve Faaliyetler
Çocuk Bahçeleri	Konut alanları içinde ana ulaşım ağı dışında oto trafiğinin yoğun olmadığı yerlerde konutlardan rahatça izlenebilir olmalıdır	Çocukların yaşlarına göre rahatça yeteneklerini geliştirebilmesine, aktif oyun faaliyetlerine katılabilmelerine olanak sağlayan, oyun araçları, kum havuzları ve bitki örtüsüyle donatılmış alanlardır. Denge, koordinasyon, organ ve duyu geliştirmeyi amaçlar.
Spor Alanları	Kent çevresinde ulaşım ağına yakın düzlük ve temiz hava akımları olan alanlar tercih edilmelidir.	Amatör ve profesyonel spor faaliyetlerinin (futbol, voleybol, hentbol, basketbol, tenis, halter, boks, ok atma, atletizm, kayak ve yelken, binicilik ve yüzme vb.) çalışma ve müsabakalarının yapıldığı kapalı veya açık tesislerdir.
Mahalle Parkları	Doğal özellik gösteren, ulaşım ağına yakın ve konut yoğunluğunu azaltacak bir yerde olmalıdır.	Gezi yerleri, çay bahçesi, bisiklet yolu, küçük çapta piknik alanı ve çocuk bahçesi gibi tesisleri içine alan ve bütün mahalleye hizmet eden parklardır.
Semt Parkları	Kentin doğal mikro klima özelliğini gösterir konumda olmalı ve park içi oto trafiği kısıtlı tutulmalıdır.	Mahalle parklarındaki ek olarak, spor alanları, yüzme, balık tutma doğa çalışması, botanik bahçesi, arberetum, kültür merkezi, kütüphane, müze vb. gibi tesisleri ve faaliyetleri içeren mahalle kümelerine hizmet eden parklardır.
Kent Parkları	Tomografik yönden çeşitlilik gösteren doğal alanlar seçilmeli kolay ulaşım sağlanmalıdır. Ulaşım ağı Park içerisinden geçebilir.	Semt parklarına ek olarak hayvanat bahçesi, fuar alanları, spor ve konser salonları, at patikaları vb. tesisleri içerir. Kentin açık yeşil alan dokusunu belirleyen ve tüm kente hizmet eden parklardır.
Bölge Parkları	Doğal özellik gösteren, mevcut su kaynağı olan ve kolay ulaşım imkanı olan güzel yerler tercih edilmelidir.	Hafta sonu ve daha uzun tatillerde kalınabilecek alanlardır. Kış sporları bu alan içinde yapılabilir.
Milli Parklar	Ender doğal ve ekolojik özellik gösteren yerlerdir.	Yoğun kullanıma açılmaz ve özellikleri korumaya yöneliktir. Kamp yapma, yüzme, balık tutma, yürüyüş, ata binme gibi faaliyetler gerçekleştirilebilir.

5.2.1.2. Parklar ve Rekreasyon Alanlarının Düzenlemesinde İlişkin Ölçütler

Park alanlarının tasarımında dikkat edilmesi gereken ölçütler şunlardır:

- Park alanlarının tasarımında ilk husus hitap edilecek topluluğun ihtiyaç ve taleplerinin belirlenmesidir. Topluluğun özellikleri park tasarımında önemli bir kriterdir.

- Planlanacak parkın yer seçimi de planlamada önemlidir. Parklar yakın çevrelerinden beslenirler. Park çevresindeki konut ve ticari alanların çeşitliliği, günün farklı zamanlarında parka gelecek pek çok farklı kullanıcıyı parka çekecektir. Ayrıca, alanın topoğrafik, jeolojik, fiziksel ve sosyal yapısına bağlı olarak doğru alan seçilmeli, çevreye zarar verebilecek etkiler minimize edilmelidir.

- Parklar kentin açık ve yeşil alan sistemi ile bütünlük içinde olmalı diğer fonksiyonlarla uyumlu bir biçimde tasarlanmalıdır.

- Park alanlarında kullanıcılara sunulan farklı aktif ve pasif aktivite olanakları parkın kullanımını etkileyecektir.

- Parkın ulaşılabilirliği de önemlidir. Park çevresi ve içerisindeki bağlantılar, parkın içerisi ve dışarısı arasında fonksiyonel bir birliğin oluşturulmasını sağlamalıdır. Park alanlarına yaya olarak, özel oto, bisiklet veya otobüs gibi değişik ulaşım araçlarıyla ulaşılabilirlik.

- Kent parkında temel amaç tüm yıl boyunca kullanılabilir olmasıdır.

- Park alanlarında daha konforlu ortamlar oluşturulmasında, alanının yapısal, bitkisel ve iklimsel tasarımı önemlidir. Park alanlarındaki yapısal, bitkisel ve iklimsel elemanların doğru planlanması, doğru yer seçimi ve düzenli bakım, konfor ve imajın şekillenmesini etkileyecektir.

- Park alanlarının güvenliği, parkın konforunun ve imajının kullanıcılar tarafından algılanmasında önemli bir etkidir.

- Güvenli park çevreleri için güvenlik personelinin, telefona ulaşımın ve ilk yardım ünitelerinin sağlanması gereklidir. Park içerisinde açık görüş sahalarının olması da güvenliğin algılanmasında etkilidir. Doğru bitkilendirme ve yeterli aydınlatma ile açık görüş sahalarının oluşturulmasına katkıda bulunulabilir.

- Park alanlarının bakımı, konforu ve imajının kullanıcılar tarafından algılanmasında bir başka önemli etkidir. Park alanlarının bakımında, park yapı ve donanımlarının tamiri veya yenilenmesi, çöplerin uzaklaştırılması, bitkisel peyzajın periyodik bakımları önemlidir.

- Park içerisinde çeşitli aktiviteler boyunca yer alan değişik insan grupları arasındaki iletişim, park alanlarını sosyal mekânlar haline getirir. Topluluk içerisinde yaşayan bireylerin psikolojik konforlarının sağlanabilmesi için, sosyal ilişkilerin yaşanacağı kamusal mekânların yanı sıra, kişisel alanlara da ihtiyaç olabileceği unutulmamalıdır (Koç, 1997; Yücel ve Yıldızcı, 2006; Yücel, 2007).

Park alanlarına ilişkin kalite kriterleri, algılanabilir nitelikler ve ölçümler Tablo 5.8’de açıklanmıştır.

Tablo 5.8. Park Alanlarına İlişkin Kalite Kriterleri, Algılanabilir Nitelikler ve Ölçümler (Yücel, 2007)

KALİTE KRİTERLERİ	ALGILANABİLİR NİTELİKLER		ÖLÇÜMLER
Aktivite ve Kullanımlar	Gerçeklik Eğlence Sürdürülebilirlik Kullanışlılık Özellik Kutlama	Eşsizlik Canlılık Ödenebilirlik Yerellik Aktivite	Arazi değerleri Kira düzeyleri Arazi kullanımı biçimleri Perakende satışlar Yerel iş sahiplikleri
Ulaşılabilirlik	Okunaklılık Yakınlık Yürünebilirlik Bağlantısızlık Güvenilirlik Uygunluk	Süreklilik Ulaşılabilirlik	Trafik bilgileri Ayrılma modelleri Geçiş kullanımı Yaya aktivitesi Park etme kullanımı modelleri
Konfor ve İmaj	Güvenlik Çekicilik Oturulabilirlik Manevilik Etkileyici	Yeşillik Yürünebilirlik Temizlik Tarih	Suç istatistikleri Sağlık koşullarının iyileştirilmesi Bina durumları Çevresel veri
Sosyallik	İlişkiler içerisinde olma İşbirliği Sohbet etme Komşuluk	Çeşitlilik Hizmet Dostluk Hoş karşılama Gurur	Sokak yaşamı Sosyal ağlar Gece kullanımı Gönüllülük Kadın, çocuk ve yaşlıların sayısı

Park alanında doğru bitki seçimi için belirlenen ilkeler:

- Genellikle yaprağını döken ağaçlar tercih edilir. Bunun sebebi kışın güneşten yararlanmak, yazın ise güneşten korunmaktır.

- Yüksekten dallanan ağaçların seçimi uygundur. Bu tür ağaçlar daha az bakım gerektirir.

- Daha çok görsel yönden estetik, renkli çiçeklere sahip ağaç ve çalılar seçilmelidir. Bunlar grup halinde veya soliter olarak kullanılmalıdır.
- Alanda çiçek parterleri oluşturulup buralara değişik renkte ve formda mevsimlik ve tek yıllık çiçekler dikilmelidir.
- Kullanılacak çim türleri bölgenin iklim şartlarına uygun, kaliteli ve özellikle basılmaya dayanıklı olmalıdır (Koç, 1997).

5.2.1.3. Park ve Rekreasyon Alanı Örnekleri

Central Park ve Prospect Park (Newyork, A.B.D.): Esnek tasarımları, her mevsim aktivitelerinin yoğunluğu ile Central Park ve Prospect Park New York için vazgeçilmezdir. Her iki park 1980'lerde sivil toplum kuruluşları, kamu, özel sektör yardımıyla yenilenmiştir. Central Park Koruma Kurulu ve Prospect Park Birliği adını alan organizasyonların çatısı altında yılın her zamanı için etkinliklere ev sahipliği yapmakta olan bu parklar kentin küresel ölçekte kimliğini oluşturan öğeler haline gelmiştir (Yılmaz, 2006). Şekil 5.23'te Central Park görülmektedir.



Şekil 5.23. Central Parktan bir görünüm (Anonim, 2008k)

Her iki park esnek tasarımları ile farklı fırsatlar sunmaktadır. Yılın her mevsiminde parkların kullanım oranlarının yüksek seviyede kalmasını sağlayabilmek amacıyla mevsim özelliklerine ve şartlarına uygun spor ve eğlence imkanları ile donatılmışlardır. Sadece önemli günlerde değil aylık programlarla etkinlik listeleri oluşturularak aktiflik sağlanmaktadır. Bu nedenle parklar sadece dönemsel değil

yıllık yoğunluk yaşamaktadır (Yılmaz, 2006). Şekil 5.24'te Prospect Park görülmektedir



Şekil 5.24. Prospect Parkta yürüyüş yolu ve bisiklet yolu (Anonim, 20081)

Plaza Hidalgo (Mexico City, Mexico): Park, Kamusal yaşamın önemli odaklarından biri haline gelmiştir. Bunda en büyük etki parkın esnek tasarımı, park içinde yer alan farklı bölümleri birbirine bağlayan patikalarıdır. Aynı gün içinde park içindeki tarihi kiliseyi ziyaret edebilir, ağaçların gölgesi altında küçük bir çeşme esliğinde kitap okuyabilir, kurulan tezgahlardan alışveriş yapabilir, farklı performansları izleyebilirsiniz (Yılmaz, 2006). Şekil 5.25'te Plaza Hidalgo görülmektedir.



Şekil 5.25. Plaza Hidalgo’da yayalar (Anonim, 2008g)

Yakuplu Semt Parkı (İstanbul): İstanbul’da Büyükçekmece Belediyesi Yakuplu Beldesi sınırlarındaki park alanı çevresinde gelişmekte olan konut alanlarına hizmet vermektedir. Çevresindeki konut alanları için önemli bir açık alandır.



Şekil 5.26. Semt Parkı Örneği, Yakuplu, Büyükçekmece, İstanbul (Anonim, 2008m)

5.2.2. Açık Spor Alanları

5.2.2.1. Tanım ve Kavramlar

Serarslan (1990)'a göre; kitle iletişim ve halkla ilişkilerin gelişmesi son yıllarda sporun geniş kitlelere yaygınlaştırılması açısından olumlu bir etki yaparken, spor bilincinin yayılmasına da yardımcı olmuştur. Sporun başkalarıyla yarışma yönünden ziyade, insanın kendisiyle yarışması olduğu ve sağlıklı bir yaşam için gerekliliği hemen herkesçe kabul edilmektedir. Bu yönden bakıldığında boş zaman faaliyetlerinin değerlendirilmesinde sportif faaliyetler diğer boş zaman faaliyetlerine göre daha popüler ve sağlıklı görülmektedir. Ancak, kişinin boş zamanlarını değerlendirmek, sağlıklı olmak gibi ihtiyaçlarına istinaden güdülendiği sportif faaliyetler, bulunduğu topluluk içerisinde kendini değerlendirmek ve başkalarını geçmek yani kazanmak gibi düşüncelerden soyutlanmasını gerektirmez. Ayrıca sağlık için yapılan spor faaliyetlerinde, ön plana sağlıklı olmak, güçlü olmak gibi biyolojik faktörler çıkmakla beraber, sağlıklı bir bedenın başarı oranının daha yüksek olması ve sağlıklı kişilerin, toplumla daha sağlıklı ilişkiler kurması, yaygın spora yönelmede sosyal faktörlerinde rol oynadığının birer göstergesidir (Ceyhun, 2008).

Açık spor alanları parklarda olduğu gibi, kentsel doku içerisindeki büyük, işlevsel açık yeşil alanlardır. Büyük açıklıkları ve boşlukları oluşturur. Kentin havalandırılmasıyla, havanın temizlenmesiyle ve içerisinde yarattığı işlevler ile kente katkıda bulunan mekanlardır. Bu tür alanların en önemli işlevi aktif bir dinlenme türü yaratmasıdır. Bu tür işlevler, toplumun her kesimini, bir araya getiren önemli bir sosyo-kültürel değer taşır (Bakan, 1981).

Kentlerde yaşamın daha uygun koşullara getirilebilmesi için alan tahsisleri ile ilgili kararların doğru verilmesi gerekmektedir. Spor alanlarının gerek iskan, gerekse işyerlerine yakın olarak ve yaygın biçimde yerleştirilmiş olması sporun birey açısından erişilebilirliğini arttıracak ve günlük yaşama sokulmasına yardımcı olacaktır (Kılınçaslan, 1997).

Çağdaş yaşamda rekreasyon ve spor bireyin önemli etkinliklerini oluşturmaktadır. Her geçen gün bireyin bu etkinliklere ayırdığı zamanlar artmaktadır.

Çeşitlenen spor etkinlikleri ve rekreasyon, değişik boyutta olan gereksinimlerini gündeme getirmektedir. Bu talebin karşılanabilmesi için spor alanlarına gereksinim artmıştır (Kılınçaslan, 1997).

5.2.2.2. Açık Spor Alanlarının Düzenlemesine İlişkin Ölçütler

Planlama açısından, kent içerisinde kullanım amaçlarına göre değişik büyüklük ve standartta spor tesisleri yerleştirilirken göz önüne alınması gereken ilkeler şunlardır:

- Spor alanları tek yönlü olarak değil, değişik yaş gruplarının istek ve eğilimleri dikkate alınarak, toplumun çok yönlü spor ve rekreasyon ihtiyaçlarına cevap verilecek nitelikte aktif spor alanları olarak planlanmalıdırlar.

-Spor alanları planlanırken bitkisel tasarımın doğru bir şekilde yapılması gereklidir. Titizlikle yapılan bir plantasyonda spor alanlarının çevresinin yapay malzemelerle sınırlandırılmasına gerek kalmaz.

-Spor alanlarının yer seçimiyle ilgili olarak; ulaşılabilir olmasına, meteorolojik bakımdan uygun yerde olmasına, endüstriyel emisyonunda uzak olmasına, kentin yeşil dokusunu tamamlayıcı nitelikte olmasına, çevre yerleşmelerin gürültüsünden uzak olmasına, kullanım potansiyeli yüksek bir peyzaj içerisinde bulunmasına önem verilmelidir.

- Kent ve bölgesel ölçekte spor alanlarının üstleneceği işlevin doğru tanımlanıp, uygun altyapıların sağlanması gerekmektedir. Günümüzde ülkelerarası spor etkinlikleri, ortak toplantıları ve çalışmaları gerektirmektedir. Bunlar için çeşitli standart ve ölçekte altyapının öngörülüp hazırlanması, planlama çalışmalarının içine alınması gerekmektedir. Ülke, bölge ölçeğinde alınan kararlar kent dokusuna da yansımaktadır. Bu öngörülerin doğru tanımlanması ve zamanlamasının yapılması zorunlu hale gelmiştir.

- Çeşitli spor etkinliklerinin ve bunların kullanım alanlarının birbiriyle bağlantılarının kurulması gerekir. Ülkesel, bölgesel, kentsel spor etkinlikleri birbirinden bağımsız ele alınamamaktadır. Kış- yaz olimpiyatlarının düzenlenmesi durumunda farklı spor yarışmaları için düzenlenecek alanlar arasında bağlantıların yapılması, organizasyonun kurulması gerekmektedir. Katılımcılar açısından spor olarak tanımlanan bu organizasyonlar izleyiciler açısından rekreasyon niteliğindedir.

Dolayısıyla, yapılan planlama çalışmalarında bunları rekreasyon açısından da incelemek gerekmektedir.

- Kent ulaşım, elektrik ve su sistemleriyle bağlantılarının kurulmuş olması zorunludur. Çeşitli boyut ve ilişkiler içinde organizasyonların yapıldığı spor karşılaşmalarında iletişim sistemlerinin doğru çalışması, ulaşım altyapısının kusursuz işletilmesi, hızlı servis verilmesi ve bunların uluslar arası standartlarda ele alınması, günümüz koşullarında gerekli duruma gelmiştir. Standartların en üst düzeyde sağlanması talep edilmektedir.

- Bakım maliyetlerinin en aza indirilmesine özen gösterilmelidir. Toplumsal yaşamda ön sıraları almaya başlamasına rağmen spor ve rekreasyon ile ilgili etkinliklere ayrılan parasal kaynakların sınırlı olması, ilk yapım ve işletme maliyetlerinin çok yükselmemesini gerektirmektedir.

- Spor çalışmaları için gerekli tesislerin genel yeşil alanlar planlaması içinde yer alması, ihtiyaç duyulan yer özelliklerinin bilinmesi gerekir. Bu alanların kültürel ve rekreasyon alanları ile bağlantılarının da tanımlanması gerekir. Kent ölçeğinde yapılan tesis ve açık alanların yeşillendirilmesi, kent yaşam kalitesini arttırıcı bir olgudur. Kentlinin gelişmesinde, fiziksel çevrenin etkisi yadsınamaz. Bunu için spor ve rekreasyon alanlarının kent çevresini geliştirici bir tasarımla ele alınması gerekmektedir (Kılınçaslan, 1997; Ceyhun, 2008).

Şekil 5.27. yurtdışından spor kompleksi örneğidir. Rekreasyon alanları ve donatım ilkeleri Tablo 5.9’da görülmektedir.



Şekil 5.27. Yurtdışından spor kompleksi örneği (Anonim, 2008n)

Tablo 5.9. Rekreasyon alanları ve donatım ilkeleri (Bakan ve Konuk, 1987)

Alan ve Tesis	Ölçüt	Ek Bilgiler
Stadyumlar	1 adet/100 000 kişi	Stadyum büyüklüğü kent gereksinmesine göre kararlaştırılmalı ve otopark yerleri düzenlenmelidir.
Futbol Alanı	1 adet/25 000 kişi	Seyircisiz antrenman ve mahalle grupları takımları için birkaç alan beraberce geliştirilebilir. Alanlarda atletizm için de olanak sağlanmalıdır.
Basketbol Voleybol Tenis	1 adet/5 000 kişi	Mahalle, semt, parkları, çocuk oyun alanları içinde yer alırlar.
Yüzme Havuzları (kapalı-olimpik)	1 adet/5 000 kişi	Spor tesisleri içerisinde, semt ve kent parklarında yer alırlar. Müsabakalar için seyirci yerleri düşünülmelidir.
Yüzme Havuzları (açık)	1 adet 25 000-30 000 kişi	Okullara yakın, mahalle ve semt parklarında veya spor alanları içerisinde yer alırlar. Bazılarının seyirci yerleri olabilir. Havuzlarda en az 2.5m ² /yüzücü alanı sağlanmalıdır. En az 200 kişiye bir havuz düşünülmelidir.
Buz Pateni-Buz Hokeyi Alanı (Kapalı)	1 adet 300 000-500 000 kişi	Kapalı spor tesisleri içerisinde geliştirilebilirler. 3000-10000 kişilik seyirci yeri bulunmalıdır.
Spor Alanları (Kapalı)	1 adet/250 000 kişi	Basketbol, voleybol, yüzme, jimnastik, boks, güreş, eskrim ve atletizm gibi faaliyetlerin yer alacağı 1 veya daha fazla yapıya sahip tesislerdir.

5.2.3. Çocuk Oyun Alanları

5.2.3.1. Tanım ve Kavramlar

Çocuk oyun alanları, yapılarla dolan kentte, çocuğun doğayla buluştuğu, bir takım elemanlarla egzersiz yaparak kendini geliştirdiği mekanlardır. Çocuklar kendilerine ayrılmış oyun alanlarında bulunan oyun elemanları ile kendilerine yeni oyunlar, yenedünyalar yaratmaktadırlar. Çocuklar, ayrıca bu mekanların ne kadar rahat mekanlar olduğunu algılayarak büyüdükçe bunu kendi yaşantısına geçirerek

hem bu alanları hem de çevresini daha iyi korumak için daha duyarlı, yapıcı bireyler olurlar (Bektaş, 2003).

Dış mekan, çocuğun dış alan gereksinimleri için zamanını en çok geçirdiği yerdir. Bu bakımdan oyun için uygun bir yerdir. Dış mekan eğitici bir çevredir. Burada çocuklar doğayı yani bitkileri, ağaçları, rüzgarı, güneşi ve toprağı tanırlar. Dış mekanda karşılaştıkları kişiler sayesinde de sosyal yaşamı öğrenirler (Sivri, 1993).

Oyun çevresi özel ilgi alanlarından oluşturulmuş oyun alanlarının da içinde yer aldığı tüm bir mekansal bütünü kapsar. Çocukları oyunu plancıların ve mimarların yeni kentsel konut alanlarının planlarken veya eskilerinin yeniden düzenlerken göz önüne almaları gereken kentsel bir işlemdir (Sivri, 1993).

Günümüzde özellikle gelişmiş ülkelerde ise çocukların küçük oyun alanlarında itişip kakışarak oynamayla gelişemeyecekleri anlaşılmış ve hemen hemen tüm şehirlerde çocuklara büyükler kadar önem verilen, kolaylıkla oynayabilecekleri, büyükler gibi bir araya gelebilecekleri oyun alanlarının düzenlenmesi önemli bir gereksinim haline gelmiştir (Bektaş, 2003).

Araştırmacılar, oyunu farklı şekillerde tanımlasa da çocuğun yaşamının ve gelişiminin vazgeçilmez bir parçası olduğu konusunda birleşmektedirler. Çocuk oyun alanları Avrupa ve Amerika'da çeşitli yaş gruplarına göre şu şekilde sınıflandırılmaktadır (Alqudah, 2003).

Çocuk Bahçesi; Bunlar çocukların oyun gereksinimlerini karşılamaya yöneliktir ve ölçüsü 250 m² ya da ihtiyaca göre 500-1000 m²'lik alan kapsamı ve çocuk başına en az 6,5 m² bir alanın planlanması gerekir (Alqudah, 2003).

Çocukların okul öncesi devresine ait oyun yerleridir. 0- 3 ve 3- 6 yaşlar arasındaki çocuklara hizmet edecek şekilde planlanırlar. Bu tip oyun alanları çocuğun annesinin gözetimi altında bulunması zorunluluğu dikkate alınarak, konut bölgelerinin yakınında oluşturulması gereklidir. Çocuk bahçelerinin hemen her

mahallede ve belirli bir ulaşılabilirlik mesafesi içinde yerleştirilmesi gerekir. Konut alanının yapı ve nüfus yoğunluğu, çocuk oyun alanlarının ölçüsü ve ulaşım mesafesini belirleyen en önemli faktördür (Başal ve diğ., 1993).

Kent içinde genellikle ilkokul bahçelerine bitişik veya mahalle parkları içinde konumlanmıştır. Çocuk bahçeleri basit oyunlarla ilgili etkinlikleri içermektedir. Hizmet verdiği konut sayısı 200-500 konut ve hizmet ettiği nüfus 1000-2500 kişi civarındadır. Erişme mesafesi 100-800m arasındadır (Ersoy,1994).

Çocuk Oyun Alanları; Ölçüleri, mahalle veya mahalle birliklerinin strüktürüne, nüfus yoğunluğuna ve nüfus projeksiyonlarına, ekonomik koşullara göre belirlenir. Mahalle veya birlikleri için daha esaslı fonksiyonları olan açık alanlardır. Bu tip oyun alanları, çocuk bahçelerine göre daha büyük ölçülü alanlara ihtiyaç gösterirler. Bu alanların konutlara olan mesafesi, konutların, meydana gelecek gürültüden rahatsız olmaması, bunun yanında çocukların ulaşımının çok güç olmaması gerektiği düşünülerek iyi belirlenmelidir. Hatta mahallenin bir araya geleceği bazı bayram, oyun v.s. gibi toplu faaliyetler için de kullanılabilirler (Başal ve diğ., 1993).

Genellikle ilkokul yakınlarında veya içerisinde yer almaktadır. Organize edilmiş oyun etkinlikleri ile sportif etkinlikleri içermektedir. Hizmet verdiği nüfus 5-16 yaş grubu olup hizmet verdiği konut sayısı 500-700 konut olup 2500-3500 kişidir. Erişme mesafesi yaklaşık 400-800 metredir. Oyun alanları genellikle bir ilkokul bahçesi veya mahalle parkı içinde konumlandığından belli bir planlama kabulü belirlenmemiş olmakla beraber ortalama 1-2 m²/kişi ayrılması öngörülmektedir (Ersoy,1994). Tablo 5.10'da değişik yaş gruplarına göre bedensel ve ruhsal gereksinimler için gerekli donatım ilkeleri görülmektedir.

Oyun alanı, çocuğun sosyal, duygusal, bilişsel ve fiziksel gelişim ve eğitimi için esas olan aktivitelerini desteklemek için tasarlanmış alansal bir eğitim çevresidir. Oyun alanı farklı aktivitelere, strüktüre edilmiş oyunlar, yaratıcı oyunlar, doğal elemanlarla oyunlar, su ve kum oyunları, sessiz oyunlar, paylaşılan açık-alan

oyunları gibi farklı oyun türlerine olanak sağlamalıdır. İyi tasarlanmış, iyi yönetilen bir oyun çevresi çocuklara motor becerilerin geliştirilmesi, sosyal gelişim, öğrenme, karar verme, fantezi oyun, eğlenmek için oyun oynama gibi gelişim fırsatları sunar (Alqudah, 2003).

Tablo 5.10. Değişik yaş gruplarına göre bedensel ve ruhsal gereksinimler için gerekli donatım ilkeleri (Bakan ve Konuk, 1987)

Yaş	Gereksinimler	Donatım ve Nitelikleri	Gerekli Alan	Konuta Uzaklık
0-2	<ul style="list-style-type: none"> - Sessizlik - Korunma - Güneşlenme - Kum, taş toprak tahta, yapraklar, çiçekler su gibi doğada bulunan ilkel gereçler arasında ayırım yapma 	<ul style="list-style-type: none"> - Annenin çabukça ulaşabileceği, çocuğun gözetiminde bulundurulabileceği sessiz alanlar - Bitkisel perdeleme - Gerektiğinde sınırlanabilecek kapalı bir yer - Kum havuzları, nemli kum model masası, ağaç kütükleri, su havuzları - Oturma sıraları, köpeklerin geçmesine engel olacak alçak parmaklık 	<ul style="list-style-type: none"> - En çok 10 anne ve 10 çocuk için - 30-60m² - Konut başı 1m² (%50 oyun havuzları %50 gezi yolları ve oturma yerleri) 	- 30m. dolaylarında
3-6	<ul style="list-style-type: none"> - Değişik öğelerin birbiri ile karşılaştırılması sonucunda düşünme alışkanlığının uyanması - Beden ve fikir çalışmaları - Gözetim ve korunma altında bulunma - Ruhsal ve duygusal gelişime uygun bir ortam - Aşağıdaki nitelikte gereçler ve düzenler. - Sağlam fakat tehlikesiz gereçler (genellikle tahta dan) - Çocuğun geniş düşünce gücü ile gerçek yada gerçek dışı kullanışlara olanak vermesi açısından ilgi çekme - Çocuğun adale gelişmesine yardımcı oyuncaklar ve oyun düzenlerine uygun yerler 	<ul style="list-style-type: none"> - Kum havuzları - Salıncak, kızak, dönme dolap, tahtravalli - Üzerinden atlanabilen alçak duvarlar. - İçinde yürünebilen su havuzları - Çeşmeler - Sivri ucu bulunmayan kayalar (1 m dolayında) - Tahta silahlar, ,merdiven - Düşmelere karşı kum zemin üzerinde, yatay eğimli ya da dik duran ağaç kütükleri - Topraktan içi boş oyuncaklar - Değişik büyüklükte bitkisel perdeler, çiçekler - Alçak kapılar - Büyükler için oturma yerleri Ana Okulunda; - Yukarıda sıralanan donatım - Motorlu ulaşım yolu ile keşismeyen yaya yolları 	<ul style="list-style-type: none"> - Konut başına 2m² - Konut başına 2m² - Öğrenci başına - 3m² bahçe - 1 m² açık hava dersliği - 1 m2 eğitim bahçesi - 4m2 dikili alan (toplam 9m²) 	<ul style="list-style-type: none"> 30-70 m arasında 30-70 m arasında 150 m
7-11	<ul style="list-style-type: none"> - Uğraş alanının genişletilmesi - Fizik ve düşünme yeteneklerinin genişletilmesi - Kişisel yapıcı çalışmalar 	<ul style="list-style-type: none"> - Okul: - Top oyunları için yerler - Spor alanları - Bitki dikilmiş yerler, küçük ağaçlık ve çimenlikler - Güneşli ve gölgeli yer Mahalle Bahçeleri : 	<ul style="list-style-type: none"> - Öğrenci başına 2 m2 oyun bahçesi, 5m2 yeşil alan Konut başına 4 m2 + yeşil çevre 	100-150 m

Yaş	Gereksinimler	Donatım ve Nitelikleri	Gerekli Alan	Konuta Uzaklık
	- Konut ve komşuluk ça- pında günlük yaşantısının gerek- tirdiği çalışmalara kat.	- Top oynama yerleri - Paten ve bisiklet düzlükleri - Bilye, üçraş, dokuztaş vb oyun yerleri - İp atlama yerleri - Hazır oyuncaklar - Su, taş tahta, kum - Bu gibi yerler % 50 boş bırakılmalı % 50 düzeni i oyun alanları olarak (Voleybol, futbol, vb.) düzenlenmelidir. - Spor yapıldığı göz önüne alınarak temiz havaya önem verilmelidir. - Derinliği az su havuzlan - Göze güzel görünen bitkisel ortam - Bölge parkı ve bir sonraki yaş kümesi için Robenson oyunu diye adlandırılan şövalyelik, askerlik, masal kahramanı olma gibi oyunlara katılmayı kolaylaştırıcı bağlantı alanları ya da yollar		Bu gibi yerlerde aradaki uzaklık en çok 350 m.
12-15	Morfo fizyolojik değiş- melerin sonucunda çıkan gereksinimler. - Bağımsızlık eğilimi - Davranışlardaki günlük değişmeler (Aşırı canlılık, okulda takım spor ça- lışmalarına katılma ve hareketlilikten sessizliğe dönme-yalnız geziler, haya1 kurma, ufak marangozluk çalışmaları, kitap okuma müzik dinle- me gibi). - Kişisel ya da takım çalışma-larında üstünlük gösterme eğilimi - Geçici ve modayı amaç- layan donatım ile sürekli olarak kullanılan arasında ayırım yapma.	Toplantı salonları, (yeterince çıkışı sağlamalıdır). - Bir önceki yaş kümesinin (7-11 yaş) oyunlarına katılmayı kolaylaştırıcı düzen, özellikle başarı kazanma çabası, - Macera gereksinmesinin giderildiği alanlardaki oyunlar - Bir çalıştırıcının denetimindeki Robenson oyunlarına ve sokak oyunlarına elverişli (toprak engebelerinin, yığın durumundaki yapı gereçlerinin bulunduğu sağlam zeminli yerlerde) - Dış görüşü kesen ve oyun alanlarını çevreleyen perdeleyici bitkiler - Boş oyun düzlükleri (Buralar çimlendirilebilir Ancak çimlerin dayanabilmesi için yüzölçümleri en az 1 hektar olmalı) - Değişik sosyo profesyonel ortamlardan doğan ve değişik davranışları olan çocuk grupları	Konut başına 14m2 (yeşillendirilmiş alan- larla bir arada) Konut başına 14m2 yeşil alanlarla bir arada	En çok 350 m Gözden uzak ve en çok 350 m

Başlıca dört tip oyun alanı vardır:

Geleneksel (Klâsik ya da uzlaşımsal) oyun alanları: Standart oyun donatımına dayanır. Donatı genellikle tek başına kullanılır ve büyük kas aktivitesine ve motor gelişime yöneliktir. Geleneksel oyun alanlarında en çok kullanılan donatı salıncaktır. Bu alanlarda çocuk davranışlarının % 77.9 u işlevsel, % 2 si ise dramatiktir. Bağlantılı oyun alanları klâsik oyun araçlarının birleştirilmesiyle oluşmuştur. Oyun aracı boyutları nedeniyle bir strüktür haline dönüşmüştür (Alqudah, 2003).

Çağdaş (Heykelsi) oyun alanları: Mimar ya da Peyzaj Mimarı tarafından tasarlanan ve bir kereye özgü olan tasarımlardır. Estetikirler. Heykelsi oyun alanları genelde statik olur; içinde çocuklardan başka hiç bir şey hareket etmez. Su, fıskiye, tepe, eğim, tünel gibi özelliklere sahip olabilirler (Alqudah, 2003).

Macera oyun alanları: Macera parkları çocuklara kendi oyun alanlarını yaratmak için bir donatı sunar. Hiçbir şey sabit ya da statik değildir. Çocuğun kendi çevresini ve kendi oyun aletlerini kendisinin yaratabileceği el aletleri, kullanılmayan eski lastikler, atılmış keresteler, sandıklar, toprak, su, tuğla, kağıt, boya, çivi, çekiç, kürek, halat vb. materyallerden oluşur (Alqudah, 2003). Mekanda tavsiyelerde bulunan ve çocukların oyununda görev alan bir lider bulunur; bu kişi genellikle gönüllü bir yetişkindir. Çocukların mekandaki elemanları yaratıcı şekilde kullanması, kullanarak çevrelerini yeniden şekillendirmeleri beklenir. Oyun alanları içinde çocukların oyun ihtiyacını en çok karşılayan macera oyun alanlarıdır. Macera oyun alanları görsel açıdan en az çekici ve en az estetik olan oyun alanı türü olmasına karşın çocukların en uzun süre kaldıkları oyun alanıdır denebilir (Alqudah, 2003).

Yaratıcı oyun alanları: Bu tip oyun alanlarında çocuklara kendi çevrelerini yaratabilecekleri, modüler “gevşek” bölümler içerir. Modüler parçalar çocuklara, aletlere gerek duymadan kendi oyun alanlarını yaratmaları olanağını sağlar. Tasarım ve donatıda çeşitlenir. Genelde kum gibi şekillendirilebilir malzemeler bulunur. Tekerlekli araç alanı, su ve kum alanı, tırmanma, sallanma ve fantezi oyunu için karmaşık birimler bulunabilir. Yaratıcı oyun problem çözme konusunda çocuğa esnek bir yaklaşım kazanma fırsatı sağlar; ancak tasarımcı için bu oyunu sağlamak

güçtür. Hareket ettirilebilen ya da değiştirilebilen esnek elemanlar daha çok yaratıcı oyunu sağlar. Geleneksel oyun donatımının yaratıcı oyunu azalttığı görülür (Alqudah, 2003).

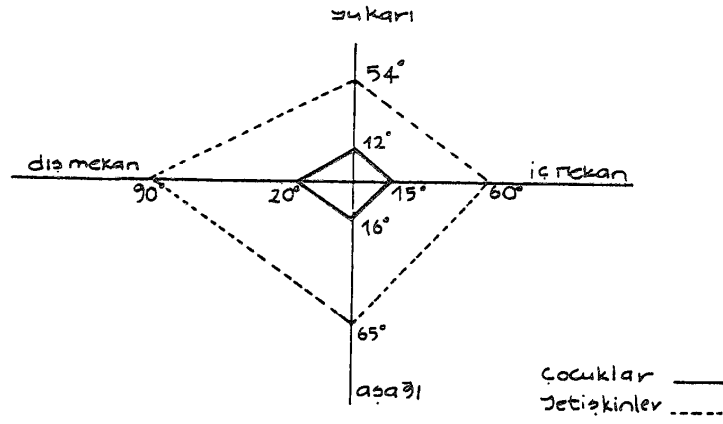
5.2.3.2. Çocuk Oyun Alanlarının Düzenlemesinde İlişkin Ölçütler

Phillips (1995)'e göre, oyun alanları bazen parkın bir parçasıyken, bazen de tam bir kenti kapsayabilir. Başarılı oyun alanının gelişmesi doğru tasarımla başlar. Özellikle çocukların fiziksel gelişmelerinde gerekli olan miktarlar ve özellikler belirlenmelidir. Oyun alanlarından beklenen birkaç tipik beklenti ise yumuşak bayırlar, iyi kent drenajı, donatının adım mesafesinde olması, taban suyu miktarının seviyesinin kontrolü ve bunların dışında güvenliği içermektedir. Değişik arazi biçimi üzerindeki oyunlar çocuğun gizlenme, araştırma, yuvarlanma, tırmanma, kayma ve atlama gibi kavrayış ve yönlendirme yeteneğini kamçılar. Çocuğun değişik hareketleri keşfetmesine ve kan dolaşımının hızlanmasına yardımcı olur.

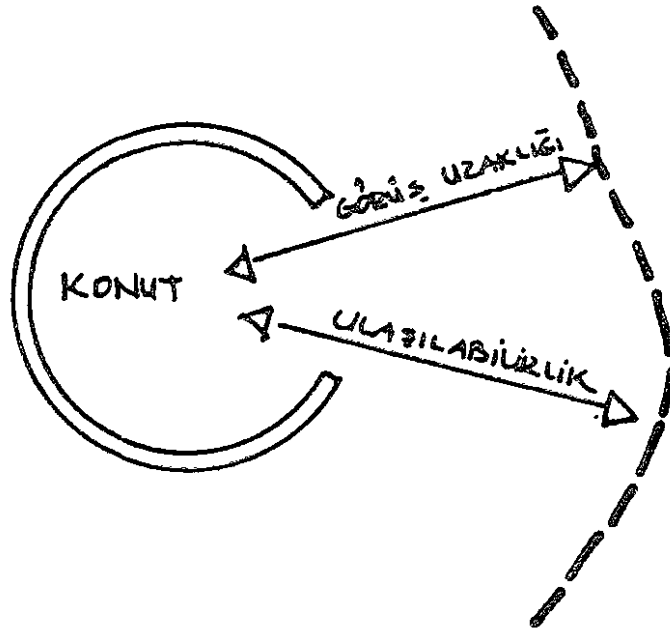
Çocuklara oyun olanakları yaratmak konusundaki düzenlemeler için; her şeyden önce çocuk gelişiminin yanı sıra, oyunun işlevini ve sürecini tanımak ve anlamak gerekir. Oyun çocuk yaşamının merkezidir. Oyun içgüdüsel bir davranıştır ve doğal bir öğrenme sürecidir. Oyun çocukların özgürce kendi istedikleri zamanda, kendi istedikleri mekanda kendi değişkenlerini ve duygularını ortaya koyarak yaptıkları etkinliklerdir. Çevresel öğrenme, oyunla beraber, her zaman ve çocukların bulunduğu her yerde meydana gelir (Sivri, 1993).

Sharonov (1980), çalışmasında çocuklar ve yetişkinler için görüş açısı sınırlarını Şekil 5.28'de olduğu gibi belirlemiştir (Sivri, 1993).

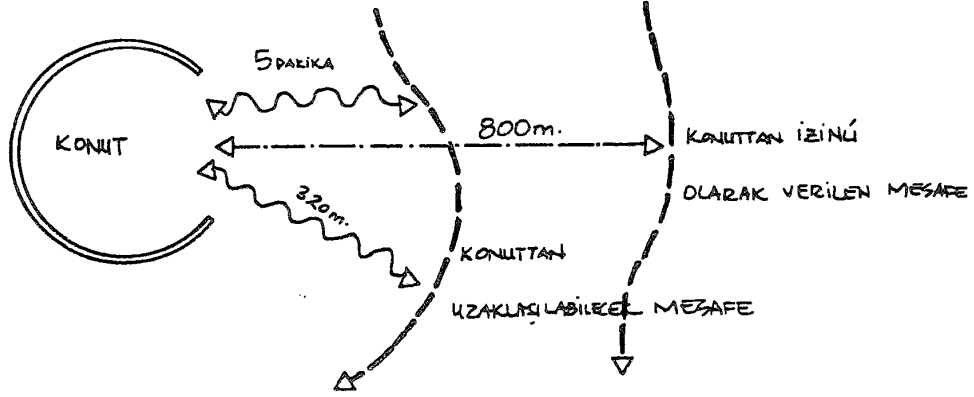
Pollowy (1977)'e göre; beş yaşın altındaki dönem konuta görüş uzaklığının ve ulaşılabilirliğin zorunlu olduğu bir dönemdir. Okul yaşındaki çocuklar konuta yaklaşık 320m ya da 5 dakikalık bir mesafeye kadar gidebilirler. Onlara bazen evden 800m'lik uzaklığa kadar da gitmelerine izin verilir (Şekil 5.29.,Şekil 5.30.) (Sivri, 1993).



Şekil 5.28. Görüş açıları sınırları, 6 yaştan yukarı çocuklar ve yetişkinler için ortalama görüş açısı şeması (Sivri, 1993).



Şekil 5.29. Pollowy (1977)'e göre, okul öncesi çocukların mekansal açılım sınırları (Sivri, 1993).



Şekil 5.30. Pollowy (1977)'e göre, okul öncesi çocukların mekansal açılım sınırları (Sivri, 1993).

Denetlenmeyen çocuk oyun alanları için bir değerlendirme modeli Tablo 5.11.'de görülmektedir.

Tablo 5.11. Denetlenmeyen çocuk oyun alanları için bir değerlendirme modeli (Sivri, 1993).

Yerleşme/ Ulaşılabilirlik	Kullanım Amacı	Ölçü	Donatı/Peyzaj	Oyun Değeri Güvenlik
Evlere yakın,50m. İçinde ,trafik ve diğer tehlikeler olmayan	Küçük çocukların oyunları.Diğer çocukların sosyalizasyonu. Yetişkin oturması	Küçük 100-500m2	Barınak,oturma yerleri,küçük çocuklar için donatı, kum,su,ağaçlar.	Fiziksel yaratıcı, entelektüel ,sosyal ve yalnız oyun için tüm yaş gruplarına fırsat. özürlü çocukları da kapsayan çocuklar için giriş ,güvenlik, emniyet,koruma.
Konutlara 400 m. uzaklıkta önemli trafik akışlarını geçmeden.	5-14 yaşındaki çocukların aktif oyunları	1 hektarın üstünde 2-5 acres	Ağaçlar, çimenler, doğal güzellikler, su, eğilmil yerler ,temel oyun elemanları ,top oyunları için sert zemin.	
Evden 400 m.- 1000 m. Uzaklıkta.	Organize veya yarı organize sporlar ve oyunlar tüm yaş grupları için	Büyük ,belki de 4 hektar (10 acres)	Yukarıdaki tüm maddelere ek olarak, çimenli veya yapay yüzeyler ve aile oyun etkinlikleri için, mini golf ,tennis ,tekne gibi.	

Oyun alanları tasarlanırken şunlara dikkate edilmelidir:

- Oyun alanı tasarımı aktif-pasif oyun, kurallı-kuralsız, dramatik-fantastik oyun, kas aktivitesi gibi farklı aktivitelerin ayrılmış ancak ilişkili bir bölgelemesi demektir. Oyun alanları arasında çocuk seçim yapabilmelidir. En sessiz olan aktiviteyi merkeze yerleştirip, aktif olanlar çeperlerde yer almalıdır.

- Çocuk oyun alanlarında dolaşım (sirkülasyon) döngüler şeklinde ve aktivite bölgelerini tarif eder şekilde olmalıdır. Temiz hareket alanına sahip, oyun araçları etrafında engel bulunmayan alanlar olmalıdır.

- Büyümenin en önemli kısmı dünyayı deneyimleme olanağına sahip olmak, değiştirmek, bu değişimlerin sonuçlarını görmek ve tüm bu deneyimden öğrenmektir. Çocukların çevrelerini değiştirebilmeye gereksinimleri vardır. Bu nedenle oyun alanlarında kum, çakıl gibi malzemelerle çocuğa yeni strüktürler kurabilmesi için malzeme ve mekan sağlanmalıdır. Kum çocukların çevrelerini değiştirebilme ve biçimlendirme becerileri için gereklidir. Bu yaratıcı malzemenin kullanılmasıyla çocuk oyununa uygun malzeme seçimi gündeme gelir.

- Su güçlü bir mekan kurucu ve çocuk için önemli bir aktivitedir. Su her yaş çocuğu için bir oyun aracıdır. Suyun bir oyun aracı olduğu çocuk parkları kısıtlıdır.

-Çocuğa keşfetme, gözlem yapma, problem çözme, deneme-yanılma üzerinden gelişme ve öğrenme fırsatları verilmelidir. Çocuklar yeni becerileri test edebilmelidir. Her yeni mücadeleyi kazanma, vücuduyla neler yapabileceğini keşfeden çocuğun özgüvenini kurmasını sağlar.

- Çocuklar tırmanmayı ve yüksekliklere ulaşmayı severler. Bu noktadan çevrelerine ilişkin yeni bir perspektif edinirler. Yüksek yerler oyuna mücadele kazandırır. Ancak, bu konuda güvenlik başlıca noktadır. Çünkü, oyun araçlarındaki çocuk kazalarının %70'i düşmelerdir. Güvenlik hem planlama hem de detay tasarımı işidir. Tırmanma aracı altındaki yüzey düşmeye karşı güvenli ve yumuşak bir malzeme olmalıdır.

- Çocuklar hızlanma hissinden ve motor koordinasyonun değişiminden hoşlanırlar. Bunu sağlayan araçlardan, örneğin, kaydıraklarda eğim zorluk derecesini etkiler. 30° ve daha az eğimlerde çocuk hızını kontrol edebilmektedir.

- Oyun mekanına ulaşabilmek için okul öncesi çocuklar trafik yolu geçmemelidirler. Araç sirkülasyonu ile kesiştiği takdirde oyun alanlarına giriş

tehlikeli olabilir. Oyun alanları yoğun trafikten uzak olmalıdır. Trafik yolu yakınındaki oyun alanlarında hava kirliliği, egzoz, duman söz konusudur. Başarılı bitkilendirme ile bu olumsuz etki denetlenebilir.

- Davranış görüntüleri üzerine araştırmalar, oyun alanlarında oturma ve konuşmanın başlıca işlevlerden olduğunu gösterir. Oturma alanları çocukların dış mekan aktivitelerinin dörtte biri oranındadır.

- Oyun alanlarında renk önemli bir bileşendir. Araştırmalar çocukların ruh hallerine göre renk seçtiklerini gösterir. Bu durum oyun alanlarında duyguları ve tepkileri uyarma ve güçlendirme için kullanılabilir.

- Oyun alanları tüm yıl boyunca kullanılabilir nitelikte olmalıdır. Rüzgar ve güneş iki önemli faktördür. Oyun alanlarına kış güneşi girmeli, yaz güneşinden ve kış rüzgarından korunmalıdır.

- Çocuklar oyun mekanında kendilerini güvende hissetmek isterler. Bir araştırmaya göre evden görülebilen oyun alanları yüksek kullanım oranına sahiptir.

- Evin dışında kendine ait bir mekan çocuk kimliği ve psikolojisi için önemlidir. Bir oyun alanı bunu karşılıyor ise bir imgesi yani hemen algılanan bir karakteri var demektir. Oyun alanlarının onları çocuklar için bir nirengi noktası haline getirecek güçlü, kolayca hatırlanabilen bir imgesi olması gerekir (Alqudah, 2003).

Şekil 5.31 ve 5.32’de örnek çocuk oyun alanları görülmektedir.



Şekil 5.31. Örnek çocuk oyun alanı (Anonim, 2008o)



5.32.Yol kenarında düzenlenen oyun alanı (Anonim, 2008p)

5.2.4. Tarihsel Bahçeler

Tarihi yapıların çevresinde yer alan bahçelerdir. Özellikle kent merkezlerine yakın büyük boşluklar ve yeşillikler oluştururlar. Tarihsel geçmişi olan bu bahçelerdeki gelişmiş bitkiler ve ağaçlar zengin bir görünüm ve kullanım potansiyeli kazanmaktadırlar. Tarihsel bahçelerin kent dokusu içinde dokusal bir önemi de bulunmakta yerine göre kentlilerin kullanımına açılmaktadır. İstanbul'da bulunan tarihsel bahçelerden birkaçının büyüklükleri; Topkapı Sarayı ve Gülhane Parkı 78.000 m², Yıldız Parkı 1600 m² ve Dolmabahçe Sarayı 1660 m².dir (Bakan ve Konuk, 1987). Gülhane Parkı'nda yaya yolu ve su ögesinin kullanımı Şekil 5.33 ve Şekil 5.34'de görülmektedir.



Şekil 5.33. Gülhane Parkı'nda yaya yolundan görünüm (Anonim, 2008b)



Şekil 5.34. Gülhane Parkı'nda su ögesinin kullanımı (Anonim, 2008b)

5.2.5. Hayvanat Bahçeleri, Fuar, Lunapark, Piknik Alanları ve Botanik Bahçeleri

Bu grupta yer alan düzenlenmiş yaya alanlarını yeşillikleri kadar, yeşil içinde eğlenceyi de içeren mekanlar olarak ele almak gerekir (Bakan ve Konuk, 1987).

Hayvanat Bahçeleri: Polakowski (1987)'e göre Bir hayvanat bahçesinin genel çizgilerini, arazinin durumu ve topoğrafyası belirleyemez. Hayvanat bahçeleri topluma sağladığı rekreatif, eğitsel, araştırma olanakları ve alanın doğal özelliklerinin korunduğu dikkate alındığında, kent ünitesi düzeyinde yer alan yeşil alanların planlama kapsamına alınmalıdır. Hayvanat bahçelerinde teşhir edilen hayvanların tanıtılmasının yanında, her bir hayvanın doğal yaşam koşulları oluşturularak canlıların doğa ile uyumları da sergilenmelidir. Kendi doğal yaşam ortamlarında bir arada yaşayan türler birbirine yakın tutulmalı, doğal yaşam ortamlarında bulunan gölet, bataklık, kaya gibi doğal malzemeler kullanılmalıdır. Bir hayvanat bahçesinin kalitesi bünyesinde bulundurduğu hayvan sayısının çokluğu ile değil, her bir canlının doğal yaşam koşullarına yakın yaşam ortamlarında sergilenmesi, eğitim programları, çoğalmadaki başarıları, araştırma ve koruma konusunda yaptıkları araştırmalar ile sağlamaktadır (Özgen, 2004).

Hayvanat bahçelerinde hayvanların sergilendiği alanların yanında ziyaretçilerin günlük ihtiyaçlarının karşılanacağı büfeler, gezinti yerleri, dinlenme yerleri, hayvanat bahçesinde bulunan hayvanlar hakkında bilgi edinilebilecek yerler, hayvan müzeleri ve kent parkında olması gereken diğer donatı elemanları bulunmalıdır (Özgen, 2004).

Ülkemizde, 1991 yılında kurulan Darıca Boğaziçi Hayvanat Bahçesi'nde 350 çeşit, 4.000'e yakın hayvan bulunmaktadır. Yaklaşık 16,5 hektar kullanım alanına tesis içersinde kafeterya, çocuk bahçesi, kütüphane, hayvan müzesi, canlı hayvan satış dükkanı ve eğlence-dinlenme parkı yer almaktadır (Anonim, 2008g). Şekil 5.35. Darıca Boğaziçi hayvanat bahçesi görülmektedir.



Şekil 5.35. Darıca Boğaziçi Hayvanat Bahçesi (Anonim, 2008r)

Berlin'de, 160 hektarlık alan üzerinde kurulmuş olan Tierpar, Avrupa'nın en büyük hayvanat bahçesidir. Eski Schlosspark Friedrichsfelde'de 1955 yılında açılan park yaklaşık 10.000 canlıyı barındırıyor. Bu hayvanat bahçesi içerisinde çeşitli dönemlere ait eserlerin yer almaktadır (Anonim, 2008g).

Fuar ve Lunapark Alanları: Kentte fuarlar, festivaller ve panayırklar düzenlemek üzere biçimlendirilmiş alanların olması, buraların konserler, tiyatro gösterileri gibi etkinlikler için kullanılması, kentsel kültürün zenginliğini oluşturan kültürlerin birbirlerini tanımaları ve kendilerini ifade biçimleri ile ortaya koymaları

ve pazar oluşturmaları için olanak sağlar (Özdamar, 2006). İzmir Kùltürpark fuar alanı Şekil 5.36'de gùrùlmektedir.



Şekil 5.36. İzmir Kùltürpark fuar alanı (Anonim, 2008s)

Botanik Bahçeleri, Botanik Parkları ve Arberetumlar: Botanik bahçeleri, titizlikle yıllık bakım çalışmalarının yürütüldüğü, genellikle bilimsel (bitki sosyolojisi, ekoloji, jeobotanik ve genetik konular için) amaçlar için çeşitli bitki türlerinin doğal yaşam ortamlarına yakın alanlarda bir araya getirildiği sahalardır. Yıl boyunca insanların ilgisini çeken botanik bahçeleri, bir kentin açık ve yeşil alan sistemi içerisinde büyük öneme sahiptir. Kuruluřu oldukça masraflı ve uzun zaman alan bu kuruluşun yer seçimi ve yeşil sistemle ilgisinin kurulması, bütünlüğünün sağlanması yeşil sistem içerisinde botanik bahçesine yer ayırma zorunluluğunu getirmektedir. Botanik parkları, botanik bahçelerinden farklı olarak eğitimle birlikte, halkın eğlenme ve dinlenmesine olanak sağlayan parklar gibi fonksiyonları da gerçekleştirmektedirler (Öztan, 1968). Şekil 5.37. Ege Üniversitesi botanik bahçesi gùrùlmektedir.

Yaltırak ve Efe (1989)'ye göre: Yeryüzünde kuruluşları yüzyılların ötesine dayanan arberetumlar çeşitli fonksiyonlara sahiptir. Bunlar; ilköğretimden üniversite düzeyine kadar tüm öğrencilere ve çevre halkına öncelikle odunsu, bunun yanında otsu bitkiler hakkında bilgi vermek, onların yetişme ortamlarını tanıtmak ve çevre

koruma bilincinin korunmasına katkıda bulunmaktır. Bunun yanında dünyanın, dört bir yanında doğal, endemik ve egzotik bitkileri iklimin uygunluğu oranında bir araya toplayarak, uzun ve pahalı seyahatlere gerek kalmadan insanlara tanıtmak, nesli kaybolma tehlikesinde olanları koruma altına almak ve yabancı orijinli türlerin o ülkede uygunluğu konusunda çalışmalar yapmak başlıca fonksiyonlar olarak sıralanabilmektedir (Özgen, 2004).



Şekil 5.37.Ege Üniversitesi Botanik Bahçesi (Anonim, 2008t)

Piknik ve Eğlence Alanları: Kentlilerin günübirlik eğlenecekleri ve dinlenebilecekleri alanlardır. Bu alanda büfeler, oturma ve yemek yerleri, çeşmeler, oyun alanları, yemek pişirme yerleri, çeşmeler, lokanta, gazino, çayhane, kahvehane vb. tesislerle otopark ve yeşil bitki örtüsü bulunur (Özdamar, 2006) (Şekil 5.38).

Piknik alanlarının planlanmasında göz önünde bulundurulması gereken genel ilişkiler aşağıdaki gibi sıralanabilir (Bayraktar,1973; Koç, 1997):

- Planlanacak alanın rekreasyonel aktiviteleri ve taşıma kapasiteleri saptanarak yapılacak planlama, ziyaretçi sayısının bu kapasitelerin üstünde tutulması gerekmektedir.

- Piknik alanına giriş ünitesi, piknik masaları, ateş yeri ya da ocak, gölgelik, su

ve tuvalet üniteleri, serbest oyun alanları ve çöp toplama üniteleri alanın başlıca gereksinimleridir.

- Günübirlik olarak kullanılan bir piknik alanında, plaj ile piknik bir arada kullanılıyorsa, her iki kullanımın bütünleştirilmesi gerekmektedir.



Şekil 5.38. Ülkemizde piknik alanı görüntüsü (Anonim, 2008u)

- Genel olarak bitki örtüsü ile uyumlu, ağaç ve çalı grupları tarafından gölgelenen alanlara piknik üniteleri yerleştirilmelidir. Aralarında ağaç grupları ve çim alanlardan oluşan ve üniteleri birbirinden ayıran tampon alanlar bulunmalıdır.

- Piknik alanının sınırları genelde doğal sınırlar (tepeler, akarsular, tarım alanları v.b.) olmalıdır.

- Piknik alanlarında mevcut bitki örtüsünden yararlanılmalıdır. Piknik alanı %10 yoğunlukla ve gölge oluşturacak ağaçların kaplaması arzu edilmektedir.

- Piknik üniteleri gölge elemanları, kullanım tipi v.b. gereksinimlerine göre seçilmelidir. Bitkilendirme çalışmaları yeterli büyüklüğe ulaşana kadar diğer bölge elemanlarına yer verilmelidir.

- Piknik alanı olarak seçilen alanın maksimum eğimi %5 olmalıdır. Erozyona uygun dik yamaçlardan kaçınılmalıdır.

- Özellikle doğal alanlarda planlanan piknik alanları içerisinde yapısal kitlelerden kaçınılmalıdır. Piknik alanı içinde yer alacak bekçi kulübesi, kır gazinosu, lokanta, satış büfeleri gibi tesisler bölge mimarisinin ana çizgilerini yansıtan ve çevre

ile uyumlu olarak planlanmalıdır.

- Otoparkların bir merkezde toplanması yerine, alan içinde dağıtılması uygundur. Ayrıca otoparklarda otobüs ve kamyon gibi büyük taşıtlar için de yeterli alan planlanmalıdır.

- Gruplar için düzenlenen piknik alanında, merkezi bir yerde piknik barınağının ve grup halinde oyun ve eğlence için yeterli açık alanın bulunması gerekmektedir.

- Çocuk ve yetişkinler için oyun alanı olarak özel bir alan ayrılması ve bu alanlara tüm gereksinimleri karşılayacak oyun aletleri v.b. konması uygun görülmektedir.

- Piknik alanlarında, temizliğe ve ateş yakarken dikkat edilmesine özen gösterilmeli, bunun için uyarı levhaları bulundurulmalıdır.

- Piknik alanlarında, çim biçme, gübreleme, havalandırma, sulama gibi bakım hizmetleri yürütülmelidir.

- Genel olarak her piknik ünitesi için 90 m².lik bir kullanım alanı ayrılmalıdır. Bu alanda, bir piknik masası, yemek pişirme ocağı ve çöp kutusu bulunmalıdır

- Piknik üniteleri arasındaki uzaklık, rekreasyonel parklarda en az 30 m, doğal alanlarda ise 45 m olmalıdır.

- Otoparktan piknik yerine kadar olan mesafe en fazla 180 m, piknik yerinde WC' ye kadar ise en fazla 180 m olmalıdır.

- 1 hektara konacak ünite miktarı, rekreasyonel parkta 10-20 ünite, doğal alanlarda ise 5-10 ünite en uygundur.

5.3. Bölgeler

5.3.1. Meydanlar

5.3.1.1. Tanım ve Kavramlar

Gold (1973)'a göre; meydanlar, kent ve kentlilerin kimlikleri hakkında ipuçları vermenin yerel kültürü ve yaşanan zamanı yansıtanın, uygarlık türü, gelişmişlik derecesi ve yönetim yapısına bağlı olarak çeşitlilik gösteren fonksiyon alanlarını içermenin yanı sıra kentlinin rekreasyonel gereksinimlerini karşılamada çok önemli yeri olan kentiçi açık yeşil alanlardır (Altınçekiç, 2000).

Bayraktar (1975)'a göre, metropolitan alanların fokus noktası olan kentlerde, şehir merkezleri ve çevresinde büyük miktarda kullanım ve yapı konsantrasyonu görülmektedir. Kent halkının rekreasyonel gereksinimlerine hizmet eden, onların güven içerisinde rahatça hareket etmelerine olanak sağlayan meydanlar; kent içi açık yeşil mekanların bir parçası olarak günümüzde giderek planlı olarak oluşturulması zorunlu alanlar haline gelmektedir.

Eski kentlerin kurgularını belirleyen meydanların, insanların ortak yaşama merkezi olarak geniş anlamda ele alındığında; ilkel dönemlerde ve feodal toplumda, feodalite arazinin hakim noktalarını stratejik ve politik sebepleri göz önüne alarak, kendi yönünden seçtiği alanlar, kent kurgusu büyüdükçe ve toplumsal yapı ortaya çıktıkça önem kazanarak “meydan” kimliğini elde ettiği görülmektedir. Meydan, toplumun doğal olarak organik bir parçasıdır. İnsanların bir araya gelme ihtiyacı sonucu toplandıkları yerlerde ticaretin, mal akışının gelişmesiyle meydanlarda ticari bir fonksiyon ortaya çıkmış, toplumsal gelişim sürecince ticaretin artışı, meydana yeni bir kitle yerleştirmiştir. Böylece meydan mekanlarının çevreleri çoğunlukla saray, dini yapılar, yeni konaklar ve ticari binalarla tamamlanmıştır (Yamaçlı, 1999).

Meydanlar, yerine getirdiği çeşitli işlevlerle kentlerin en önemli bölümlerinden biri olma özelliklerini her dönemde sürekli korumuş, motorlu taşıtların ortaya çıkıp sayılarının hızla artması, açık-yeşil alanların azalması, ayrıca kent insanının rekreasyonel gereksinimlerinin giderek çoğalmasıyla önemleri bir kat daha artmıştır. Günümüzde meydanların;

- Trafik akışının düzenlenmesinde,
 - Sosyal, politik, ticari, askeri vb. çeşitli amaçlarla insanların bir araya gelmesinde,
 - Yapıların etki ve işlevlerinin artırılmasında,
 - Kent insanının rekreasyon gereksiniminde,
 - Kentlerde yapı yoğunluğunu azaltıp soluklanma mekanı işlevi görmesinde,
- büyük katkıları bulunmaktadır (Küçükerbaş ve Özkan, 1994).

Bayhan (1969)'a göre, meydanlar, genellikle akımların toplanma yeridir ve bu mekanda aktarmalar yapılmak suretiyle akımların yönü ve cinsi yayadan araçlıya veya tersine dönüşür. Geleceğin büyük kentlerindeki çeşitli ulaşım olanakları insanları, bu akımların birleşme noktalarında toplayan ve dağıtan bir sistem çözümüne zorlamaktadır. Bu noktada birkaç düzlemde yayalar, araçlar, alış- veriş, otopark, metro gibi çeşitli ulaşım ve fonksiyonlar yer almakta ve organize edilmektedir. Böylece bağıntı, düşey olarak işleyen merdiven, asansör tesisleri ile mümkün olmaktadır. Bu düzenin kurulabilmesi için meydanın tek bir bina bütünü, bir kompleks olarak çözümlenmesini, tek bir merkez kuruluşunu zorunlu kılmaktadır (Altınçekiç, 2000).

İlk örneğine Yunan kentlerinde Agora olarak rastlanan meydan başlangıçta tamamen geniş bir yol biçimindedir ve bireylerin toplandığı mekanlardır. Daha sonraları pazar olma niteliği artmaya başlamıştır (Giritlioğlu, 1991). Helenistik dönemin sonlarına doğru gelişmiş olan ve Hippodamian planına göre düzenlenen Klasik Yunan kentlerinde Agora kentin ortasında yer alırdı. Agora, iş ve politik yaşamın merkeziydi. Kentin kuruluş alanının %5'ini oluşturan Agora, haberlerin alışverişi için uygun bir ortam oluşturmaktaydı. Helenistik dönemin klasik Yunan kenti olan Ege Bölgesi yerleşmelerinden Miletus'ta agora, amfiteyatrosu, stadyum birbirlerine yakın mesafede olmak üzere kent merkezinde yer almıştır (Özcan, 1998).

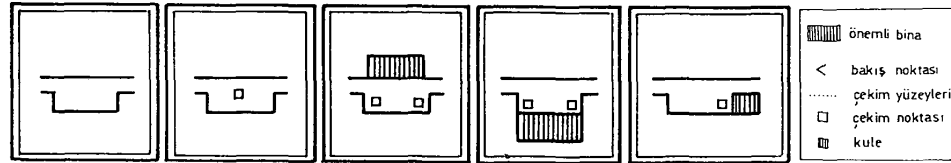
Roma döneminde meydan, forum, sadece kullanıcı gereksinimi, bireysel ilişkiler ve ticaret gereksinimine yeterli olacak bir açık mekan olmaktan çok, kendisini çevreleyen binaların izlenmesi ve algılanmasına olanak sağlayacak bir ön mekan niteliğini ve fonksiyonunu da üstlenmiştir. Romalılar döneminde insan, meydana anlam ve önem olarak arka planda yer almıştır. Önemli olan, meydan ve onu çevreleyen öğelerin mimari ve otorite değerlerinin vurgulanması olmuştur (Giritlioğlu,1991). Eski Roma kentleri, gladyatörlerin gösterisi ve halkın diğer eylemleri için yapılmış olan forum etrafında kümelenmişti. Kilise seremonilerinin yapıldığı yerlerin çevresinde planlanan Ortaçağ kentlerinin merkezinde konumlandırılan Katedral dominant karakterde bir yapı kitesidir. Bir Ortaçağ kenti

olan Furnes'de (Avrupa) katedral, hükümet ve adliye gibi toplumsal yapılar merkezdeki bir meydan etrafında konumlandırılmıştır (Özta, 1998).

Kentlerin sosyal merkezler çevresinde konumlanması eski Türk yerleşimlerinde de görülmektedir. İlk İslam kentlerinde olduğu gibi önce dinsel kuruluşlar daha sonra kent oluşumu ilkesine yüzyıllar boyu uyularak cami bütün müstemilatı ile bir ticaret merkezi çevresinde biçimlendirilmişti. Osmanlı İmparatorluğu döneminde, büyük camiler çevrelerindeki çeşitli müstemilatı, medreseleri, avlusu ve ağaçlandırılmış mezarlığı ile bir mahallenin oluşumunu sağlamıştır. Camiyi çevreleyen avlunun halkın toplanma yeri olarak önemli bir fonksiyonu vardı (Özta, 1998).

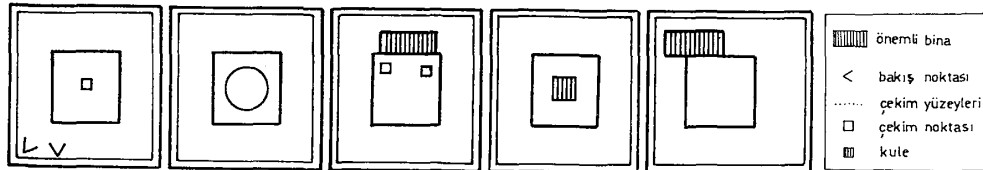
Karaman (1989) meydan tiplerini aşağıdaki şekilde açıklamaktadır (Altınçekiç, 2000) :

Niş Tipi Meydanlar: Kilise, saray gibi önemli bir yapıya görsel rahatlık sağlamak amacı ile mekanın bir nişle genişlemesi şeklindedir (Şekil 5.39). Roma'daki Piazza Chiesa Nouva ve Piazza Fornesa meydanları örnek meydanlardır.



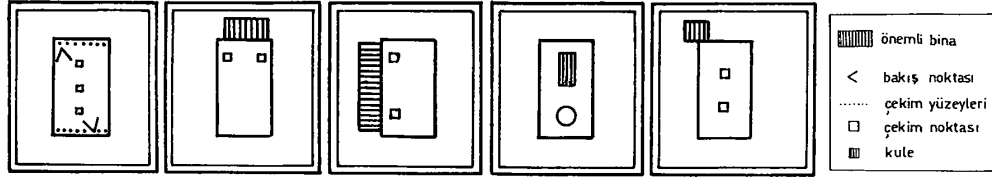
Şekil 5.39. Niş Tipi Meydanlar (Karaman 1989; Altınçekiç, 2000)

Kare Tipi Meydanlar: Kare tipinde, doğası gereği hiçbir kenarı diğerinden değer açısından önemli değildir. Bu nedenle, bu tip meydanlarda genellikle vurgu elemanı merkezde yer almaktadır (Şekil 5.40). Ya da yapı karenin bir kenarında yer almakta, meydanın ağırlık merkezini kendisine çekmektedir.



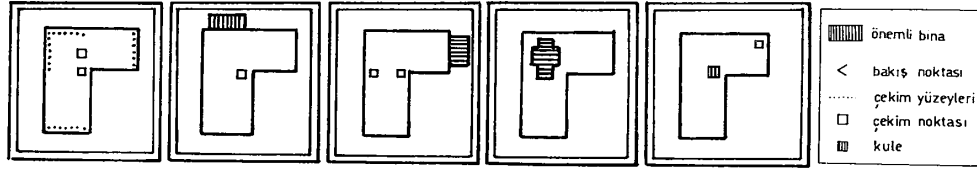
Şekil 5.40. Kare Tipi Meydanlar (Karaman 1989; Altınçekiç, 2000)

Dikdörtgen Tipi Meydanlar: Genellikle meydanın iki kenarında çekim oluşmaktadır. Bu noktalarda önemli yapılar yer almaktadır. Vurgu alanları genellikle aks boyunca bulunur (Şekil 5.41). En ilginç örneği Floransa'daki Fiazza Uffici ve Piazza Navona Meydanlarıdır.



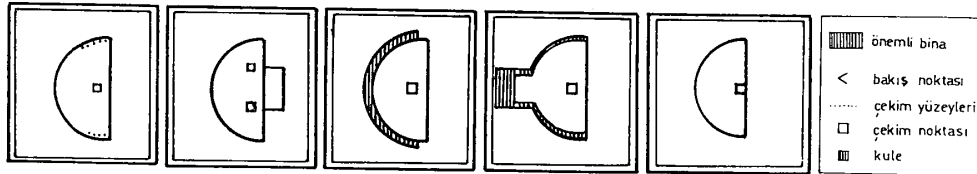
Şekil 5.41. Dikdörtgen Tipi Meydanlar (Karaman 1989; Altınçekiç, 2000)

L Tipi Meydanlar: Bu tip meydan, iki dikdörtgen tipi meydanın birleşmesinden oluşur (Şekil 5.42). İki kolun uç noktalarından en ilginç perspektifler vermektedir. En ilginç örneği Venedik'teki San Marco Meydanıdır. Meydan da yer alan saat kulesi ve katedral bu uç noktalarda bulunmaktadır.



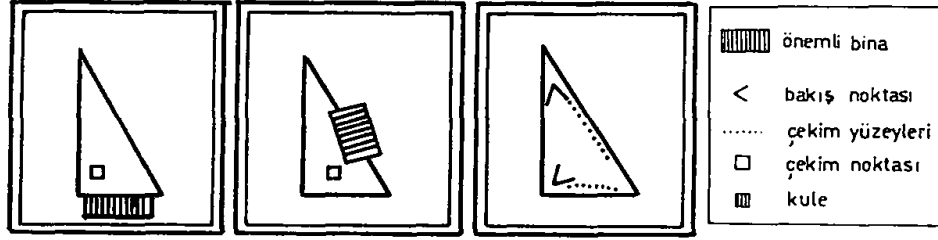
Şekil 5.42. L Tipi Meydanlar (Karaman 1989; Altınçekiç, 2000)

Yarım Daire Tipi Meydanlar: Bu meydanda, algılama merkeze çekilmektedir. Birçok örnekte bu tip meydanda yarım daire kısmının komple bina ile çevrili, düz kısmının tamamen ya da kısmen açık bırakıldığı görülmüştür (Şekil 5.43). Bu meydan tipine en ilginç örneklerden biri Piazza del Campo Meydanıdır.



Şekil 5.43. Yarım Daire Tipi Meydanlar (Karaman 1989; Altınçekiç, 2000)

Üçgen Tipi Meydanlar: İki yolun kesişme noktasından ikiye ayrılması gibi bir oluşumdur. Çekim ve vurgu noktalarının yeri üçgenin açısı ve oranlarına bağlıdır (Şekil 5.44). En ilginç örneği Versailles Sarayının giriş avlusudur.



Şekil 5.44. Üçgen Daire Tipi Meydanlar (Karaman 1989; Altınçekiç, 2000)

Krier (1979) ise, kentsel mekanın tipolojisini tanımlarken, meydanları zemindeki geometrik karakterlerine göre üç ana gruba ayırmıştır. Ona göre meydanlar, temel olarak kare, daire, üçgen formu ve bunların türevlerinden oluşmuştur. Temel formlar, açısal değişim, bölünme, eklenme, birleşme, çakışma ve deformasyon gibi değişim faktörleri ile şekillenmiştir (Şekil 5.45, Şekil 5.46, Şekil 5.47 ve Şekil 5.48’de, temel formlardaki değişimler sonucunda oluşan farklı örnekler görülmektedir.

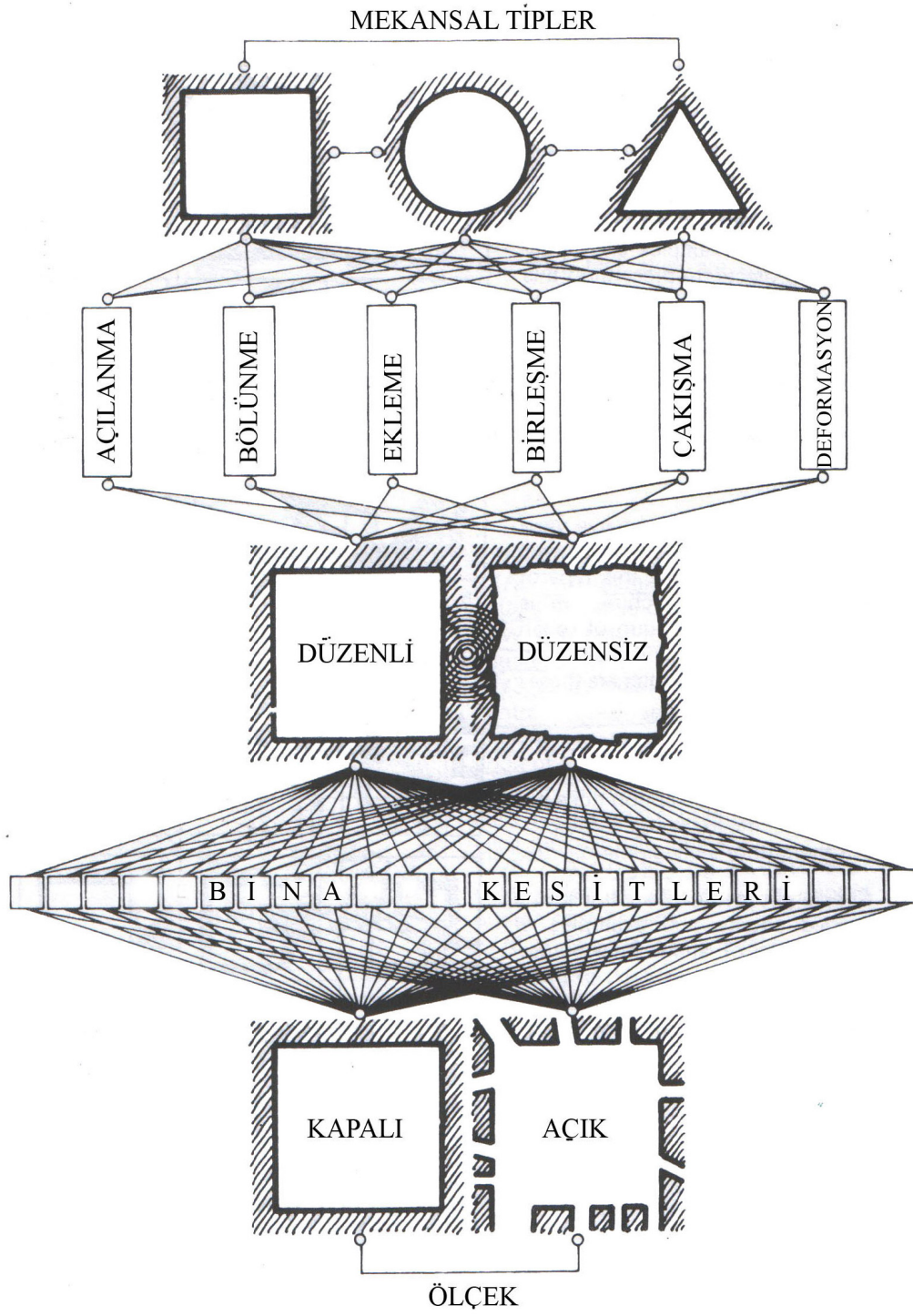
5.3.1.2. Meydanların Düzenlemesine İlişkin Ölçütler

Meydanlarda bulunması gereken işlevsel özellikler aşağıdaki gibi sıralanabilir (Aslanboğa, 1986; Çınar, 1986; Çevik, 1995; Altınçekiç, 2000):

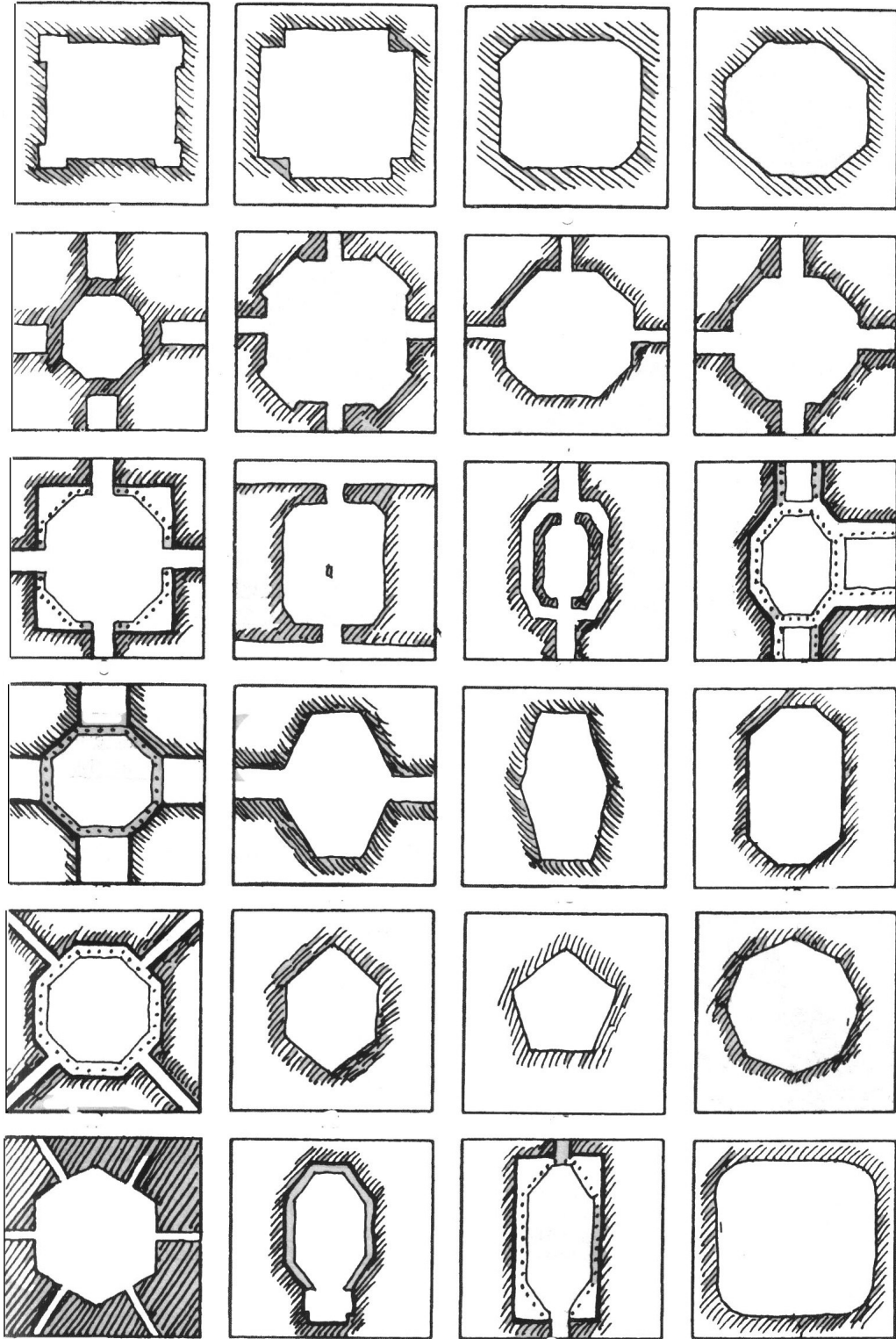
- Kentsel düzende komşuluk ünitesinden kent ölçeğine kadar çeşitli boyut ve işlevlerde oluşturulan meydanlar, bir yaya yolu sistemine bağlanarak yaşantı zenginliği sağlayan mekanlar elde edilmelidir.

- Kentlerde konut, ticaret, endüstri bölgeleri arasında tampon görevi yaparak fiziksel yönden denge kurulmalıdır.

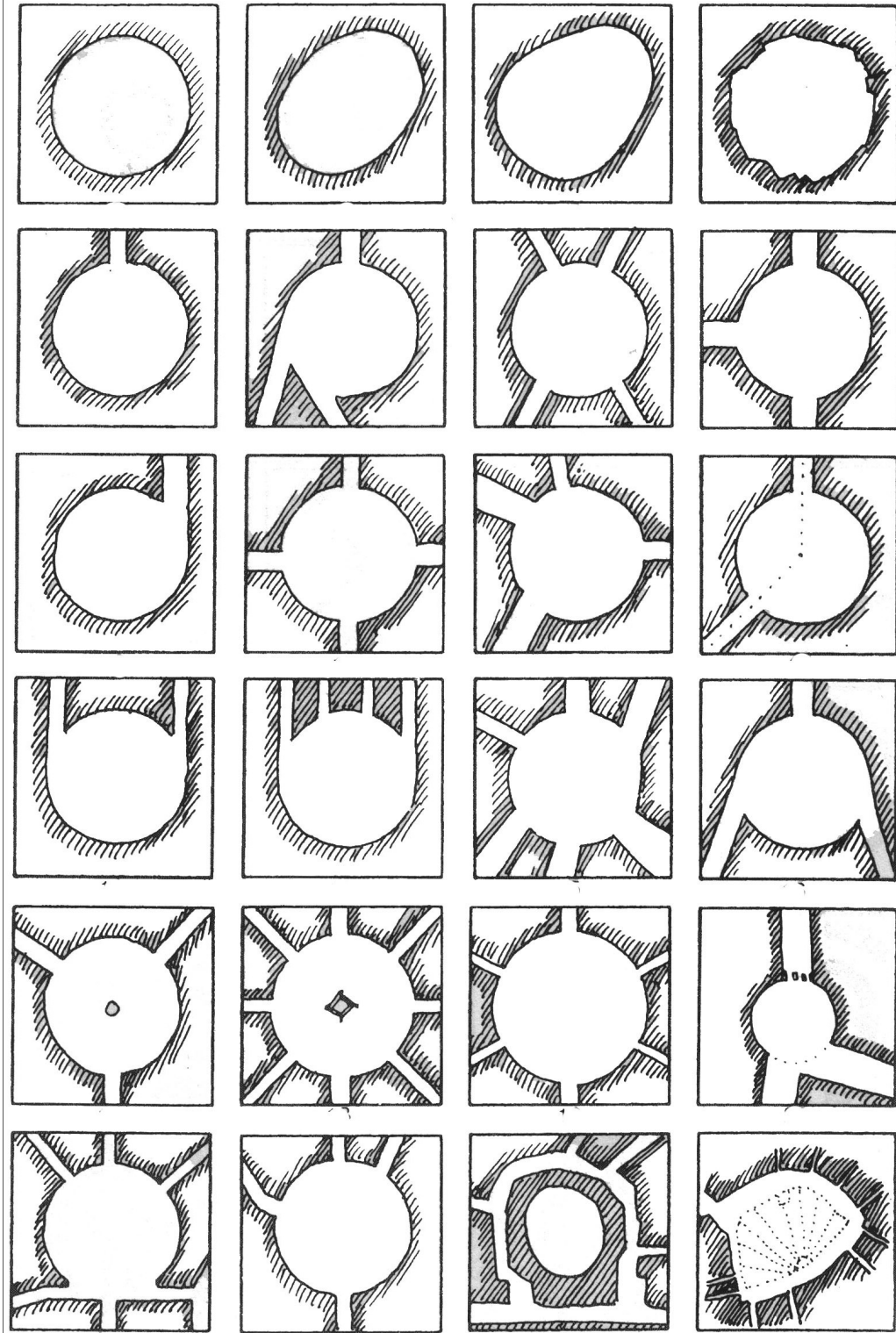
- Meydanlar, rekreasyonel amaçlara da hizmet etmelidir. Kimi zaman halkın sosyal, ekonomik, politik nedenlerle toplanmasına olanak sağlayan, kimi zaman da tarihi ve arkeolojik eserlerin çevresinde yer alan meydanlar, sanat ve kültür müzeleri olarak görev üstlenmelidir. Aynı zamanda dinlenme ve eğlenmeye olanak sağlamalıdır.



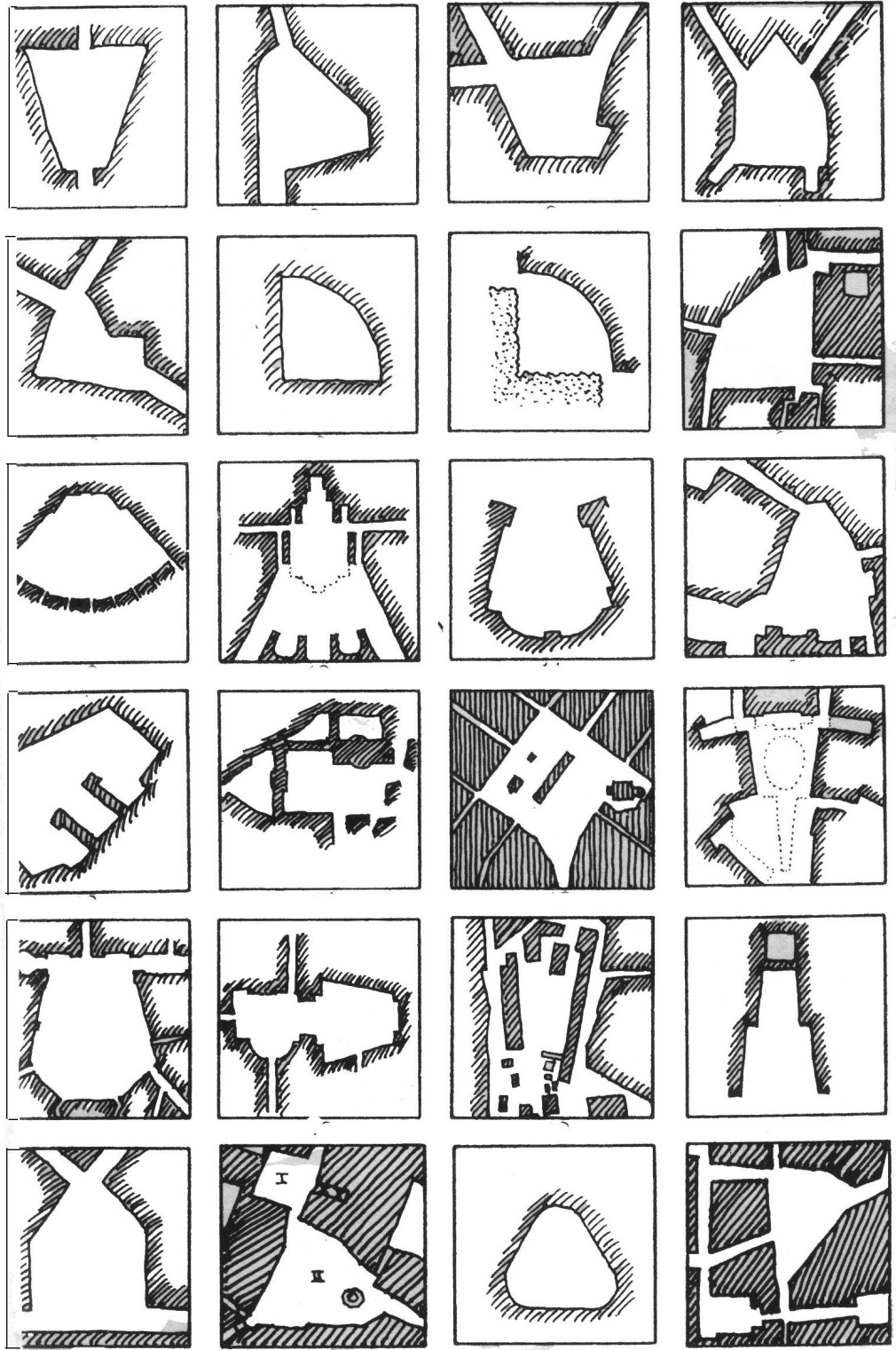
Şekil 5.45. Meydanın biçimsel oluşumu (Krier, 1979)



Şekil 5.46. Kare form ve çeşitli varyasyonlar (Krier, 1979)



Şekil 5.47. Daire form ve çeşitli varyasyonlar (Krier, 1979)



Şekil 5.48. Üçgen form ve çeşitli varyasyonlar (Krier, 1979)

- Meydanlar ayrıca içerdikleri bitkisel peyzajın kalıcı ve anıtsal değerdeki ögesi olan ağaçlarla, mekan oluşturma, duygusal ve fiziksel güven verme, kent halkının doğaya olan özlemini giderme ile havanın oksijeninin yenilenmesi toprağın iyileştirilmesi, iklimin değiştirilmesi suretiyle kent sakinlerinin sağlığı ve rahatı bakımından önemli ve olumlu katkılar yapacak nitelikte olmalıdır.

- Sözlü ve resimsel anlatımlara canlı, yaşayan aktif yaşantısıyla konu olmalı sokağın- konut çevresinin ortak alanı olarak pek çok eyleme, farklı yaş gruplarına olanak sunmalı ve sosyal ilişkilerin gerçekleştiği, desteklendiği odak noktası olmalıdır.

- Yaya ve taşıtlar için dolaşımı kolaylaştırmalıdır.

- Meydanlar, plastik objelerin estetik özelliklerini gösterebilecekleri kent halkının fiziksel ve psikolojik gereksinimlerini karşılayacakları alanlar olmalıdır.

- Meydanlar kente estetik yönden hizmet etmelidir.

- Işık, hava, sessizlik, yaya güvenliği sağlamaya yardımcı olmalıdır.

- Mekan olarak çekici, güven verici ve davet edici olmalıdır.

- Mevsimlere göre farklı kullanımlara olanak vermelidir.

- Özellikle kent merkezlerinde yer alan meydanlar, kentsel dinamizmin üst düzeyde yoğunlaştığı yerler olarak, her dönemde en değerli ve en ilginç prestij alanı olmalıdır.

Pamay, 1979; Teziş, 1994; Seçkin, 199;, Seçkin, 1998; Suher, 1998; Oktay, 1999; Önder ve Aklanaoğlu, 2002'ye göre Meydanların düzenlenmesinde göz önünde bulundurulması gereken ilkeler aşağıdaki gibidir (Bayraktar, 1973; Uzun, 1990; Giritlioğlu, 1991; Altınçekiç, 2000):

- Meydanların kamu yararı, toplum yararı gözetilerek, kentlinin bireysel veya ortak etkinliklerine mekan sağlayacak, onun kenti tanımasına, sevmesine, kentle bütünleşmesine yardımcı olacak biçimde planlanarak düzenlenmesi hedeflenmelidir.

- Meydanlar; kentin karakterini canlandıracak 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.

- Meydanlar kentin bir avlusu gibi düşünülduğünde kişilerin dinlenme ihtiyacına cevap veren, kişiye kültürel yönden katkı sağlayan ve fiziksel ihtiyaçlarını karşılayan kent mekanları olarak düşünülmelidir.

- Meydanlar, kentin fiziksel yapısına olduğu kadar, sosyal bünyenin özelliklerine göre de şekillenmelidir.

- Bir meydanın başarıyla işleyebilmesi için ona ulasan 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 kararlarıdır.

- Meydanlar, kentsel mekanın merkezinde, toplanma fonksiyonu olan alanlardır. Meydanın, kentsel mekan içerisinde yerine ve fonksiyonuna göre oranının iyi sağlanması gerekmektedir.

- Meydan, dış mekanla olan ilginin az olmasını gerektirecek kadar kapalılık hissi vermelidir.

- Dış mekanı oluşturan meydanlar, çevresindeki yapılaşmayı ayırıcı değil, birleştirici olmalıdır. Hepsi bir bütünlük içerisinde ele alınmalıdır. Çizgi, biçim, doku, renk ve malzemelerde, süreklilik ile bütünlük olmalıdır.

- Tasarımda bir çıkış noktası olarak hiç göz ardı edilmemesi gereken en önemli konu meydan fonksiyonu ile biçimi arasındaki yakın ilişkiyi iyi kurmaktır.

- İnsan mekan ile ilişkisini sağlarken, kendi ölçeği ile hareket edeceğinden, büyük alanlarda ona kendi boyutu ile ilişkilendirebileceği öğeler yerleştirilmelidir. Büyük bir meydanda çok küçük, küçük bir meydanda da çok büyük bir öğe ölçek uyumsuzluğu etkisi verir.

- Motorlu trafiğe hizmet eden meydanlarda, trafiği aksatacak oturma dinlenme alanlarına büyük kitleli ağaç, çalı gruplarına yer verilmemelidir.

- Yaya trafiğine hizmet eden meydanlarda, kullanıcılara oturma, dinlenme, eğlenme, alışveriş gibi rekreasyonel olanakları sağlayacak fonksiyon alanları düşünülmelidir.

- Meydanın kullanıcı tarafından nasıl algılanacağı gerçeği de sağlanmalıdır. Meydana kazandırılan fonksiyonların kullanıcıların nitelikleri (yaş, cinsiyet,

ekonomik düzey vb.) göz önünde bulundurularak çözümlenmesi gerekmektedir. Aksi halde mekanın algılanması güçleşir.

- Tarihi nitelikteki alanların mekan algılanmasına katkıda bulunabilmek için, onların korunduğu, tarihsel değer ve fonksiyonlarının vurgulandığı meydan düzenlemeleri gerçekleştirilmelidir.

- Meydanda kullanıcıların gereksinimleri göz önüne alınarak, gereksinim çeşitlerinin saptanmasından sonra, bu gereksinimi sağlayacak öğelerin tasarımı, kullanıcıya en iyi şekilde sunulması ve yararlanmasının sağlanması gerekmektedir. Bu gereksinimlerin malzeme, renk, biçim, kullanım, ölçü ve ölçek açısından çevre ile uyum içerisinde olmasına dikkat edilmelidir.

- Meydan mekanını sınırlayan duvar profillerini oluşturan yapılar ve diğer öğelerin ölçü, malzeme, renk, ışık, gölge ve biçim benzerliği meydan mekanının ilginç olma özelliğini arttırmaktadır.

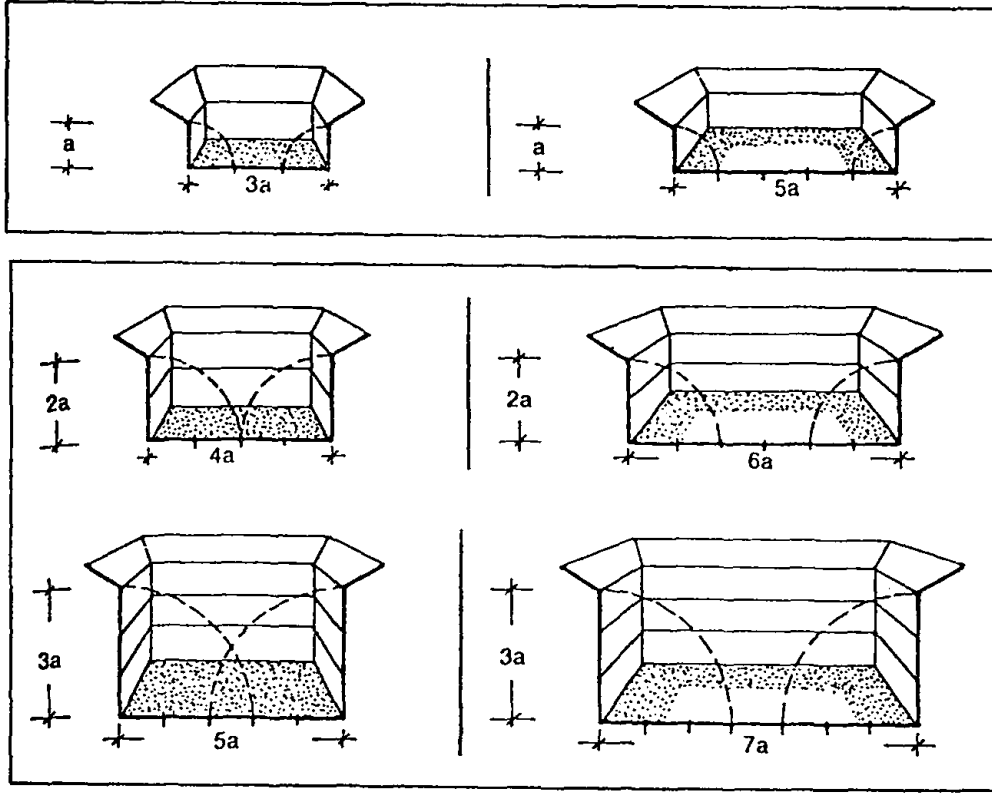
- Meydanlarda kullanılan döşeme elemanı kentin genel döşeme malzemesinden farklı olarak düşünülmeli, farklı tasarlanmalıdır. Fakat yaya ve taşıt ağırlığına göre, farklı yük taşıma kapasitesi olan döşeme çeşitleri seçilmelidir.

- Mekan boyutlar insan ölçeği konusunun ötesinde mekanda yer alacak eylem ve etkinliklerle de ilintilidir. Bina yüksekliği ve mekan genişliği oranı belirli ölçülerde korunmalıdır. Meydanlarda $\frac{1}{4}$ oranı sınırdır. Eğer meydandaki oran $\frac{1}{6}$ veya $\frac{1}{8}$ 'i geçmeye başlarsa meydan özelliğini kaybetmiş olur. Başka bir deyişle $a=b$, $a=2b$, $a=3b$ ölçülerinin, meydan mekanının ve onu sınırlayan duvarlarının algılanmasında değişik görüş açıları söz konusu olacağından önemi farklı olacaktır. Meydan mekanının meydanı sınırlayan duvar yükseklikleriyle de sıkı ilişkisi vardır. $a/3a$, $2a/4a$, $3a/5a$ ölçülerine sahip bir meydan profilinin belirlediği mekanda kapalı mekan etkisi hakimdir. Buna karşın $a/5a$, $2a/6a$, $3a/7a$ ölçülerine sahip bir meydan profili ise açık mekan olma niteliğini kazanmaktadır (Şekil 5.49).

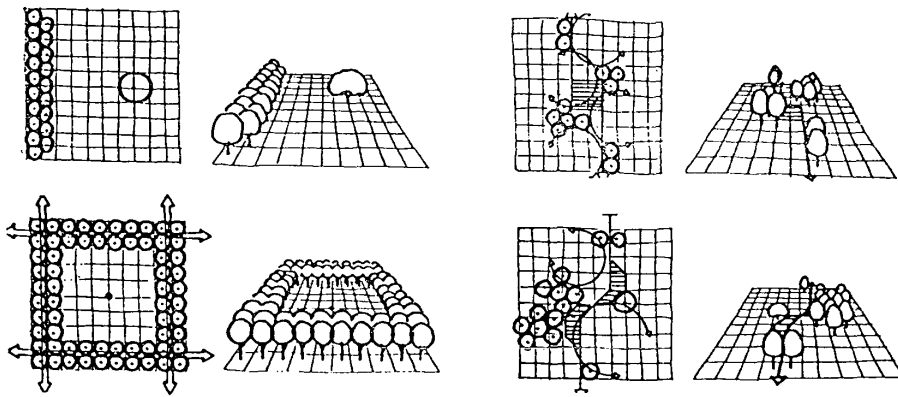
- Meydan zemin döşemesinin, zeminin eğimi, eğim yönü oluşacak mekan etkisinde ve mekanda vurgulanacak öğenin etkinlik kazanmasında önemli rolü olduğu unutulmamalıdır.

- Meydanlarda mekana canlılık kazandıran, değişik aktivitelerin dağılımında etkinliği olan bitkilendirmeyi yaparken, çevresindeki binaların ölçeği göz önüne

alınarak sade ve basit bir düzenleme düşünülmelidir. Bitki kullanımı yolu ile bir alanda değişik mekansal etkilerin yansıtılabileceği konusu değerlendirilmelidir (Şekil 5.50). Bu düzenlemeler yapılırken de bitkilerin uygunluğu, kirliliğe duyarlılığı ile teknik sorunlar da göz ardı edilmemelidir.



Şekil 5.49. Meydan profili (Giritlioğlu, 1991)



5.50. Meydanlarda ağaçlarla oluşturulan mekansal etkiler (Giritlioğlu, 1991)

- Kent meydanlarının ve anıt çevrelerinin düzenlenmesinde, mekanı küçük ve dar gösterecek objeler kullanmamaya gayret edilmelidir. Çok büyük mekanlar için, mekanı daraltacak büyük ve ağır tektürlü 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. Bu mekanlarda ağaç yerine ağaççık kullanılması daha uygun olur. Geniş çim (düz yeşil) yüzeyler, meydanın daha geniş algılanmasını sağlar. Çiçekler ise, ancak çok iyi bir bakım sağlanabildiği takdirde kullanılmalı ve sade düzenlemeler üzerinde durulmalıdır. Çok renkli bir kompozisyon da kentsel mekanlar için uygun olabilir; ancak burada çok iyi bir uyumun gerçekleştirilmesi gereklidir. Aksi halde bundan kaçınılmalıdır.

- Meydanlar, heykel, çeşme, çeşitli plastik öğeler gibi kent mobilyalarının en fazla kimlik kazanacağı yerlerdir. Bunun için ölçülerine, figüratif özelliklerine, göre seçilecek bu nesnelere, yayalar için çekici bir işaret oluşturmalıdır.

- Meydanlarda sert zeminin termal radyasyon etkisini kırıncı nitelikte, yerden 1.50- 1.80m. yukarıdan dallanarak geniş taç oluşturan ağaçlarla gölgeleme olanağı sağlanmalıdır. Ayrıca herdemyeşil ve yaprağını döken bitkiler arasında kurulacak denge ile kışında görsel ve olumlu etkisini sürdüren bir çevre ortaya konulmalıdır.

- Meydanların tasarımında oldukça yaygın olan sert zeminlerin oluşturacağı doğrusal hatlar su yüzeyleri ile yumuşatılarak hem görsel hem de fonksiyonel yönden zenginlik kazandırılmalıdır.

- Meydanlarda gece, gündüz, ay, mevsim, yıl içinde kullanım olanakları sağlanmalıdır.

-Meydanda oluşabilecek basamak ve kot farkları normal kişiler için bir konfor sağlaması yanında, rampa ve şevlerde özürülülerin en iyi düzeyde yararlanabileceği bir yapı içermelidir.

- Başarılı bir şehir meydanı tasarımı, baskın olan fonksiyonu kadar, sonradan gelişen işlevlere, değişimlere de ayak uydurabilir.

- Meydan potansiyel kullanıcılar tarafından kolay erişilebilir ve görülebilir olmalıdır.

-Ayrıca meydan en çok istem duyulan ve gerçekleşme olasılığı en fazla olan etkinliklerle donatılmalıdır.

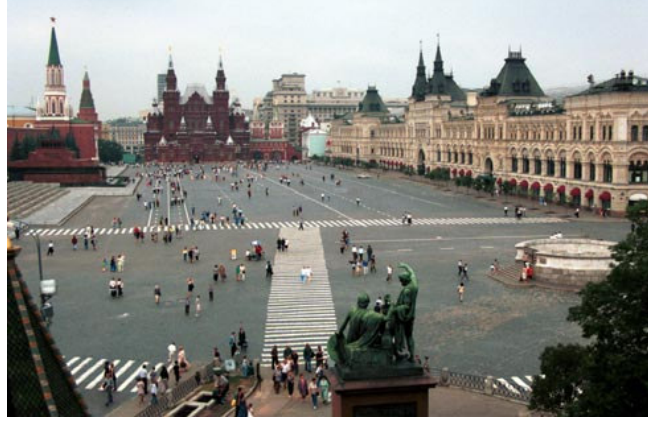
5.3.1.3. Meydan Örnekleri

St.Peter's Meydanı, Roma, İtalya: 1377'den beri Papaların ikamet ettiği Vatikan'da bulunan bu eşsiz meydan Roma'nın en büyük meydanıdır. Meydanın ortasında Mısır'dan getirilen Obeliks bulunmaktadır. Meydan, Obeliks'ten itibaren hafifçe eğim kazanmaktadır. Meydana özelliğini veren, tasarımını Mickelangelo'nun yaptığı Hıristiyanlığın en görkemli kilisesidir. Meydan ise Gianlorenza Bernini'nin muhteşem eseridir. Kilisenin iki yanında uzanan yarım daire şeklindeki kolları, tüm insanlığı bir araya getiren, kucaklayan, iki geniş kanat gibi açılmıştır. St. Peter's Meydanı önemli bir anıta giriş görevi üstlenmiştir. Şekil 5.51'de St. Peter's Meydanı görülmektedir (Altınçekiç, 2000).



Şekil 5.51. St. Peter's Meydanı (Anonim, 2008g)

Kızıl Meydan, Moskova, Rusya: 73.000m²'lik bir alanı kaplamaktadır. Kızıl Meydan'ı, Kremlin Sarayı'na ait 20 m yüksekliğindeki duvarlar, yapımı 1930'da tamamlanan Lenin Mozolesi ve çarpıcı soğan kubbeleri ile Aziz Basil Katedrali çevrelemektedir. 15. yüzyılda Kremlin'in duvarları tamamlandıktan sonra yapılan ve yapıldığı tarihten bu yana idamlara, gösterilere, geçit törenlerine ve mitinglere sahne olan meydan, UNESCO Dünya Mirası Listesi'nde yer almaktadır (Anonim, 2008g). Şekil 5.52'de Kızıl Meydan görülmektedir.



Şekil 5.52. Kızıl Meydan'da yayalar (Anonim, 2008g)

Beyazıt Meydanı, İstanbul, Türkiye: Kuban ve Kahya (1987)'ya göre, Beyazıt Meydanı, İstanbul'un 7 tepesinden birinde yer aldığı için oldukça eğimlidir. Meydan üniversite yapıları ve sahaflar çarşısının varlığı ile kültür; Beyazıt Camii ile dinsel yaşam; büyük hanlarla ve kapalı çarşı ile güncel ticaret ve tarihi, bu faaliyetlere bağlı olarak ve kanuni döneminden bu yana da buluşma yeri olarak kahve, kafeteryalar gibi servis hizmetleri ile rekreasyon alanı niteliğindedir. Şekil 5.53'te Beyazıt Meydanı görülmektedir (Altınçekiç, 2000).



Şekil 5.53. 1909 yılında Beyazıt Meydanı (Kuban ve Kahya, 1987; Altınçekiç, 2000).

Kızılay Meydanı, Ankara, Türkiye: Kızılay Meydanı, Ankara'nın en işlek caddelerinden Atatürk Bulvarı'nın Ziya Gökalp Caddesi ve Gazi Mustafa Kemal Bulvarı ile kesiştiği noktada yer almaktadır. Adını Kızılay kurumundan alan meydanın hem Metro hem de Ankaray bağlantısı bulunmaktadır. Haftanın her günü kalabalık ve hareketli olan meydan da kutlamalara ve gösteriler yapılmaktadır (Anonim, 2008g). Şekil 5.54'de Kızılay Meydanı görülmektedir.



Şekil 5.54. Kızılay Meydanında su gösterisi ve yayalar (Anonim, 2008g)

5.3.2. Akarsu, Göl, Deniz Kıyıları

5.3.2.1. Tanım ve Kavramlar

Doğa ve onun yapay öğeleri arasında devamlı bir etkileşim mevcuttur. Doğa koşulları değişiklik gösterirler. Tüm canlılar yaşamlarını sürdürebilmek için kendilerine uygun bir çevre oluşturma çabası içindedirler. Bu çaba doğa ve canlı arasındaki uyumdur. İnsan düşünme ve yaratma gibi nitelikleriyle daima çevresini değiştirme yolunu izlemiştir. Bu değişim çevredeki doğal ve kültürel verilerle birlikte yaptığı sentezi fiziki mekana yansıtma olgusudur (Atabay, 1988).

Kıyıları, doğal çevre elemanı olan suyun tasarımıyla bulunduğu görsel iletişim ve etkileşim içinde bulunduğu en önemli alanlardır. Su ve karanın bulunduğu çizgi olan kıyı, " deniz, göl, akarsu gibi her türlü doğal su kütlelerini çevreleyen toprak şeridi" olarak belirlenmiştir. Bu tanımlamaya göre kıyı bir kara parçası, bir toprak şerididir. Bu kara parçasının su varlığı yanında bulunması onun temel özelliğidir. Başka bir

tanıma göre kıyı, deniz, göl ve akarsular ile yan yana bulunan ve birbirleriyle bütünlük sunan alanlardır (Şengül,1995).

Kıyı Kanunu'na göre Kıyı Çizgisi, “Deniz doğal ve yapay göl ve akarsularda, taşkın durumları dışında, suyun karaya değdiği noktaların birleştirilmesinden oluşan çizgi”, kıyı ise, “Kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alan” olarak ifade edilmiştir. Bu kanun hükümlerine göre, “Kıyıları kamuya aittir ve hiçbir şartla kiralanamaz ve sahiplenilemez. Kıyılarda çevre kirliliğinin önlenmesine ilişkin tüm önlemler alınmak şartı ile iskele, liman, barınak, yanaşma yeri, rıhtım, dalgakıran, köprü, menfez, istinat duvarı, fener, çekek yeri, kayıkhanesi, tuzla, dalyan, tefsije ve pompaj istasyonları, tersane, gemi söküme yeri, su ürünlerini üretim ve yetiştirme tesisleri yapılabilir. Ayrıca sabit olmayan duş, gölgelik, soyunma kabini, 6 m yi geçmeyen büfe, kirletici etkisi olmayan seyyar tuvalet ve ahşap iskele yapılabilir”

Kaya (2006)'ya göre, Kıyı alanları özenle korunması, en verimli şekilde uygun amaçlar için kullanılması gereken doğal kaynakların bir parçasıdır. Kıyı alanlarının ekolojik yapısının zengin kaynak potansiyeline sahip olması ve ulaşım kolaylığı yüzyıllardır kıyıları yerleşim ve dinlenme alanı olarak çekici kılmıştır. Clark (1996)'a göre kıyıları, turizm için kullanımlarla ilgi noktası olmuştur. Bu da bozulma, tahribat ve bazı türlerin yok olmasını beraberinde getirmiştir. Bu bağlamda kıyılarda yapılacak planlama ve tasarım çalışmalarının mutlak suretle koruma ve kullanım dengesini ön planda tutularak yapılmasını zorunlu hale getirmiştir (Güleç ve diğ., 2007).

Kentsel alanlarda kıyı mekanından yararlanma doğrudan veya dolaylı yoldan olmak üzere iki şekilde sağlanabilir. Kıyı mekanında yer alan sanayi, ulaşım, turizm gibi kullanımlar ve bunların üretimlerinden yararlanma dolaylı olarak yararlanmayı oluşturur. Doğrudan doğruya yararlanma ise toplumun her kesiminin kullanabilmesi için oluşturulmuş dinlenme ve eğlenme amaçlı kullanımlarla sağlanır (Atakan, 2003).

Kıyı mekanları, toplum kullanımına açık kentsel mekan niteliği gösterdiğinden, farklı kullanımları içeren, kültür ve rekreasyon işlevlerini karşılayan, kentsel bütünleşmenin sağlandığı çevresel değerler olarak ortaya çıkmaktadır. Doğal çevrenin bir elemanı olan kıyılar, farklı düzenlemeleri ve kullanıcılarla kurduğu ilişkilerle önemli kentsel simgelerdir. Kıyının varlığı, kentin gelişmesini ve kimliğinin oluşmasını çeşitli yönlerden etkilemektedir. Kıyı mekanının kullanım biçimleri, kentlerin mekansal kurgusunu, algılanışını ve anlamını belirler (Atakan, 2003).

Kıyı kaynaklık ettiği kullanışlar olarak, liman kullanışları, sanayi ve su ürünlerinden yararlanma şeklindedir. Bu kullanışlardan, çalışanlar için kentsel kullanımlar ve dinlenme amacı güden kullanışlar, kıyının sınırlı oluşundan dolayı zaman içinde sürekli birbirleriyle yarışır durumda olmuşlardır. Genel olarak kıyı kullanımı türleri, ulaşım, savunma, sanayi ve servisleri, gıda maddeleri kaynağı, hammadde kaynağı, enerji, atıkların atılışı ve depolama, dinlenme, sağlık ve eğlence diye sıralanmaktadır (Korca, 1984).

5.3.2.2.Kıyı Alanlarının Düzenlenmesine İlişkin Ölçütler

Kentsel mekanın en önemli unsurlarından olan kıyılar, yoğun ve plansız kullanımlar sonucu deformasyonlara uğramakta ve doğal yapısı bozulmaktadır. Bu nedenle kıyı düzenlemelerinde; gelişebilen, açık, esnek, devingen, uygulamaya yönelik bir yöntem araştırması uygulamaya konulmalı ve mevcut planlama, örgütlenme ve yasal olanaklar ile uyum sağlanabilmelidir (Atakan, 2003).

Kıyı alanları halkın kolayca girebildiği, manzaranın korunduğu, kent halkına kıyı faaliyetlerine katılma fırsatı verecek şekilde düzenlenmelidir. Kıyı mekanları düzenlenirken;

- Doğal, yapay ve sosyal çevre bir bütün içinde ele alınmalı, görsel açıdan nitelikli mekanlar oluşturulmalıdır.

- Kullanıcıların istekleri ve gereksinimleri belirlenmelidir.

- Gerekli altyapı ve donatım sağlanmalı, kıyı mekanındaki yoğunluğu dengelenmelidir.

- Kıyı, kentin bir parçası olarak tasarlanmalıdır.
- Kıyının kıyı ardı, mekanla güçlü ilişkisi kurulmalı, kıyıya yeterince açıklıklar oluşturulmalıdır. Farklı fonksiyonların kıyı ardı mekanda konumlanması, kıyıya açılan yollar ile kolay ulaşılabilmesine, kıyı bandı üzerinde su ile ilişkinin kurulduğu alanların konumlanmasına olanak sağlamaktadır (Atakan, 2003).

Kentsel Kıyı Mekanı tasarım kabulleri şu şekilde sıralanabilir:

- Çok amaçlı kıyı kullanımını ve ilişkili aktiviteleri sağlamak
- Kıyı odak noktalarını yaratmak
- İnsan ölçeğini sağlayabilmek
- Topoğrafik düzenlemeler yapmak
- Yeni düzenlemelerde toplumun mevcut çeşitliliğini birleştirebilmek
- Tasarım alanı ilgi ve çekim gücü yaratabilmek, kimlik oluşturabilmek
- Kullanışlı ve emniyetli tasarım çözümleri elde etmek.

Yukarıda sayılan ilkeler şöyle açıklanabilir:

Çok Amaçlı Kullanım ve Uyumluluk

Farklı kullanımları bir araya getirmede bazı engeller olabilir. Çakışma şu durumlarda ortaya çıkabilir.

- Önerilen fonksiyonlar için alan kısıtlıysa kullanıcıların emniyeti ve katılımı, endüstri trafik ve benzeri fonksiyonlarla kısıtlanabilir,
- Pasif ve aktif kullanımlar çok yakın yerleşmiş olabilir,
- Kullanıcılar farklı yaş gruplarından oluşabilir.

Çözüm Yolları

- İyi bir dış mekan tasarımı ile (peyzaj düzenlemesi ile) tampon bölgeler oluşturmak,
- İyi yönlendirme,
- Sanayiye kaldırmak,
- Kullanımlar arası uygun uzaklıklar bırakmak,
- Tamamlayıcı kullanımları geliştirmek,
- İyi düzenlenmiş açık otoparklar,

- İyî düzenlenmiş sirkülasyon dokusu oluşturmak.

Kıyı Odak Noktaları

Kullanıcıları kıyıya çekmek amacıyla, kafeterya, spor alanları, marina, deniz feneri, köprü gibi elemanlarla odak noktaları oluşturulabilir (Yayalar için hedef niteliğinde görsel odak noktaları oluşturarak, kıyı boyu kullanımını sağlanabilir).

İnsan Ölçeği

Tenteler ve güneşlik, renk kullanımı, kalıcı nitelikli yönlendirme işaretleri ve benzeri elemanlar, insan ölçeğinde mekânlar yaratma imkânı oluşturur. Oylumlu (girintili cephe hattı olan) binalar ya da bina grupları köşe, kuytu yerler, gölgeli alanlar oluşturarak hem daha iyi bir dış mekan çevresi yaratır, hem de daha insancıl ölçek oluştururlar.

Görüş Açıları, Bakış Noktaları

Yapılı çevre ve su arasında yapılacak düzenlemeler, görsel ve fiziksel bağlantıları sağlamalıdır. Su kenarında biten yollar iyi bakış açıları yakalamada başarılı sunumlar taşır. Bu alanlarda dış mekan odakları yaratılabilir. Araçtan inilip yürünebilmeli, yürüyüş uzaklığı içinde görüş açıları çoğaltılmalıdır. Kıyı düzenlemelerinde vistaları (bakış noktaları) oluşturmak ve korumak, doğal ve tarihsel özelliklerin korunması kadar önemlidir.

Mimari Miras ve Mevcut Yapılar

Her toplum kendi kültür çeşitliliğini ve ilgi alanlarını öne çıkarmalıdır, ona önem kazandırmalıdır. Kıyılardaki bakış koridorları ve görüş açılarını korumak ve oluşturmak kadar, toplumun (kentin) mevcut kimliğini yansıtan karakteristikleri ve çeşitliliği kıyı düzenlemelerinde korumak şarttır. Kıyılar genellikle kentin en eski yerleşim yerleridir ve mevcut mimari mirasa sahip olabilirler. Bunlar kıyı planlaması içinde düşünülerek tasarıma dahil edilmelidir (Restorasyon, Renovasyon, Restitüsyon vb.).

Kimlik ve İlgi

Doğal güzelliği, bir kıyının en önemli özelliğidir. Her ne kadar peyzaj, insan ölçeğine saygılı mimari, tarihi binalar ve görüş açılan önemli olsa da, bunlara aktif rekreasyonel kullanımlar eklemek (anfitiyatrolar, paten pistleri, kum havuzları, çocuk oyun alanları gibi), heykeller, su elemanları, sokak mobilyaları gibi süslemelerle zenginleştirmek kıyı kullanımına ayrı bir ilgi ve uygun bir kimlik kazandırır.

Emniyet

Uygun aydınlatılmış ve sade görünüşlü toplanma alanları uygun emniyet koşulları oluştururlar. Uygun sirkülasyon ve park çözümleri ile bisiklet ve araç trafiği çözülebilir. Rüzgâr, yağmur ve dalga için korunaklı alanlar düşünülmelidir.

Kıyı mekanı düzenlemesinde;

- Tüm doğal ve kültürel olguların etkin öğeler olarak bir bütün içinde göz önüne alınmaları gereklidir.

- Altyapı ve donatımı kıyı bandına, kıyı çizgisine paralel olarak yığmamak gerekir. Örneğin; güçlü ulaşım aksları değer artışına ve yoğun talebe sebep olacaktır.

- Kıyı arkası mekanının kıyı ile güçlü bağlantısının kurulması, kıyıya yeterince açılımlar oluşturulması gereklidir. Her türlü eylemin kıyı arkasında yer almasının bir koşulu da, bunların kıyıya ve denize açılımlarının yollar, kamu ulaşım sistemleri ile kolaylaştırılması, kıyı bandı üzerinde denizle organik ve görsel ilişkiler kurabilecekleri, serbest alanların bulunmasıdır.

- Kıyı mekanı düzenlemeleri sosyal yaşantıyı geliştirecek şekilde olmalıdır.

- Her yaş grubuna hitap eden mobilyaların kullanılması ve kullanılabilir mekanların yaratılması gereklidir.

- Bu mekanlar yürümeyi, oturmayı, durmayı, görmeyi, konuşmayı çekici hale getirmeli, spor yapmaya, oyun oynamaya elverişli, toplumsal ilişkilerin gelişmesini sağlayıcı şekilde düzenlenmelidir.

- Alanın kaliteli olması da bu alanda meydana gelebilecek aktivitelerin çeşidini artırır.

- Doğal ve yapay çevre ile birlikte ele alınarak, estetik değerler göz önünde bulundurularak nitelikli mekânlar oluşturulmalıdır.

- Kıyı, irili ufaklı seyir terasları ile hareketlendirilmelidir.
- İnsanların hobilerini geliştirebilmeleri açısından balık tutma rıhtımları yapılmalıdır (Karabey, 1978).

Kıyı alanlarında yapılacak olan bitkisel malzeme seçimi oldukça güçtür. Denizden gelen tuzlu su, kuvvetli rüzgâr, nem ve dolgu topraktan kaynaklanan kısıtlı gelişme ortamı tür seçiminde planıyı da kısıtlamaktadır. Kıyı dolgu alanlarına uygun bitki türlerinin bilinçli seçimi gerekmektedir. Tuzlu suya, rüzgara, neme ve dolgu alan toprağına uygun bitkiler sahil kenarına daha az dayanıklı bitkilerde içeri kısımlara konulabilir. Tür seçimin yanı sıra uygulama sonrası yapılacak periyodik bakımla dikilen bitkinin ömrü uzatılarak, oluşabilecek zararlı etkilerden korunmuş olurlar (Aybay, 2006).

Kıyı mekanına uygun bitki türleri (Aybay, 2006);

Ön Kıyı Alanına Uygun Ağaç ve Ağaçcıklar

Acer sp., Ailanthus altissima, Albizzia julibrissin, Eleagnus angustifolia, Fraxinus excelsior, Gleditchia triacanthos, Platanus orientalis, Populus alba, Robinia pseudoacacia, Robinia pseudoacacia 'Umbrella', Salix alba, Salix babylonica türleridir.

Ön Kıyı Alanına Uygun Çalılar

Atriplex halimus, Baccharis halimifolia, Cotoneaster franchetti, Pittosporum tobira, Pittosporumtobira 'Nana', Pyracantha coccinea, Tamarix tetrandra.

Arka Kıyı Alanına Uygun Ağaç ve Ağaçcıklar

Cercis siliquastrum, Cupressus sempervirens, Cupressus macrocarpa, Hibiscus Syriacus, Laburnum alpinum, Lagerstroemia indica, Malus floribunda, Pinus halepensis, Pinus brutia, Pinus pinea, Prunus spinosa, Thuja sp.

Arka Kıyı Alanına Uygun Çalılar

Berberis thunbergii "atropurpurea", Berberis veitchii, Cinereria maritima, Cotoneaster dammeri, Cydonia japonica, Euonymus japonica, Forsiythia intermedia,

Ligustrum sp., *Lonicera nitida*, *Mahonia aquifolium*, *Rosa sp.*, *Spirea bumalda*, *Sparteum junjeum*, *Philadelphus sp.*, *Viburnum opulus*, *Viburnum tinus*, *Veronica sp.*, *Yucca flamentosa*.

Yukarıda belirtilen türler dışında kullanılan türlerin kıyı dolgu alanlarında yoğun tahribatlara neden oldukları görülmüştür. Ayrıca arka kıyı alanlarına uygun bitki türleri ön kıyıda kullanıldığında yine az da olsa zarar görür (Aybay, 2006).

5.3.2.3.Kıyı Alanlarının Düzenlenmesine İlişkin Örnekler

Helsinki, Finlandiya; Helsinki'nin en iyi kıyısı; kapalı bir pazar binasının, açık hava pazarına ev sahipliği yapan geniş kamusal bir meydanla bütünleştirilmesiyle dikkati çekmektedir. Yaya, tramvay ya da feribotla kolayca erişilebilen, koyun merkezindeki konumuyla gidilecek bir yer hissini geliştirmektedir. Neredeyse çok az ana yol ve araç bulunurken, herkesin oturup manzarayı seyredebileceği insan ölçekli binalar ve küçük parklar için ideal bir yerleşimi oluşturuyor. Tekneler, mükemmel yaklaşan kamusal mekanı oluşturan pazar telaşını bütünleyerek gelip gitmektedir. Burası bir ahtapot gibi uzanarak hem kent sokaklarından hem de kıyı boyunca yer alan yollardan insanları kendisine doğru çekmektedir. En dikkati çeken kısmı olan gezinti alanı buradan kentin kalbine doğru ilerliyor. Bu yoldan kıyıya doğru inmek; rahatça yürünerek, keyif alınan bir gezintidir (Anonim, 2008u) (Şekil 5.55).



Şekil 5.55. Helsinki'de kıyıda açık pazar alanı ve yayalar (Anonim, 2008v)

Sydney, Avustralya; Dünyanın görsel olarak en etkileyici koylarından biri olan Sidney Limanı aynı zamanda gezinmek, tekne turuna çıkmak ya da sadece oturup kitap okumak için mükemmel bir yerdir. Circular Rıhtımı, The Rocks ve Botanik Bahçesi gibi yerler, eşsiz kıyı atmosferinin yaratılmasında limanın kendisine gayet güzel oturmaktadır. Sydney'in kıyı alanlarına da en güzel feribotla ulaşılmaktadır. İnsanlar su aracılığıyla toplandığında çevrede çok daha fazla zaman harcamakta ve kıyıda çok daha fazla şey yapmaktadır. Sonuç; sonunda insanları kolaylıkla günlerce meşgul edebilecek çok çeşitli aktivitelerden keyif alan insanların sürekli hareketliliğidir (Anonim, 2008u) (Şekil 5.56).



Şekil 5.56. Doğal liman üzerine inşa edilmiş Sydney (Anonim, 2008y)

İstanbul, Türkiye; Haliç'te 1950 yıllarından itibaren başlayan kirlenme, 1980 den beri süregelen çalışmalar ile düzelmiştir (Şekil 5.56). En büyük hamlelerden birisi sonucu Haliç kıyılarında dört binden fazla yapı istimlak edilip, iş yerleri şehir dışındaki yeni merkezlere nakledilmiş, kıyıları park ve bahçeler ile çevrilmiş, ilk defa inşa edilen dev kanal sistemleri ve kolektörler ile sular temizlenmiştir. Sahil boyu devam eden surlardan ancak, ikinci Atatürk köprüsü sonrası ile üçüncü, eski Galata Köprüsü civarında ki bölümler zamanımıza gelebilmiştir.

Yapılan çalışmanın sonuçları, kamunun kıyıyı rekreasyonel kullanımı yönünden hayal kırıklığı olmuştur. Proje birçok değişik noktadan eleştirilebilir. İlk olarak proje alanı farklı bölgeler için özel şartlar gözetilmeden gerçekleştirilmiştir.

Aynı model bütün bölgede uygulanmıştır. Kıyılar çizgisel yeşil pasif kenarlara dönüşmüştür. İkinci olarak projenin tamamlanmasından sonra uygulamanın başında düşünüldüğü gibi Haliç'in kıyıları hareketli kent merkezi haline dönüşmemiştir. Haliç kıyıları istenmeyen endüstriyel faaliyetlerin uzaklaştırılmasına ve birçok kentsel çabaya rağmen halk tarafından yüksek seviyede kullanılan alanlara dönüşmedi ve şehir yapısı ile bütünleşemedi. Kısaca proje ne halkın beklentilerine cevap verebildi ne de gelecek için bir emsal teşkil edebildi (Yüçetürk, 2001; Aybay, 2006) (5.57)



Şekil 5.57. Haliç Kıyısının Düzenleme Sonrası Görünümü (Yüçetürk, 2001; Aybay, 2006)

5.3.3. Mezarlıklar

Mezarlıklar sahip oldukları yoğun bitki örtüsüyle çevrelerinden farklı olan ve işlevsel yeşil alanların arttırmadığı hatta oransal olarak azaldığı kentlerde önemleri giderek çoğalan geniş yeşil alanlardır (Özkan ve diğ., 1996).

Mezarlıkların planlanması, kentsel yerleşimde nüfus artış hızı ve ölüm oranına bağlı olarak, uygun büyüklük ve özelliklere sahip arazi seçimi, seçilen arazide tasarım ve uygulama aşamalarını içermektedir. Ayrıca yapılacak planlar kentin karakteri, değişim süreci ve gereksinimleri doğrultusunda uyum gösterebilen esnek bir yaklaşımla gerçekleştirilmelidir (Uslu, 1997).

Her bir mezar için çevresiyle birlikte 4m²'lik bir parsel, 1m²'lik genel sirkülasyon alanı ve 1m² meydan, otopark vb. alanlar payı hesabıyla mezar başına ortalama 6m²'lik bir alan standardı ortaya çıkmaktadır (Özkan, 1999).

Mezarlık yeri belirlenirken alabildiğince kamu arazileri tercih edilmeli, mecbur kalmadıkça kamulaştırmaya gidilmemelidir (Özkan ve diğ., 1996).

Wörner (1980)'e göre, çok düz araziler, drenaj sorunları nedeniyle mezarlık yeri olarak uygun değildir. Kazı ve dolgu gerektirecek kadar eğimli alanlar tercih edilmemelidir. Genel ilke olarak eğimi %15'in üzerinde olan alanlar, mezarlık yeri olarak seçilmemelidir (Canbaz, 2001).

Mezarlık alanı toprağı su tutmamalı, geçirgen yapıda ve mikroorganizma faaliyetleri yeterli düzeyde olmalıdır. Çok gevşek zeminli araziler bu amaç için uygun değildir. Tabansuyu seviyesinin de yüzeye yakın olması gerekir. Yer altı su havzaları ve içme suyu kaynaklarından da uzak olmalıdır (Özkan, 1999; Canbaz, 2001)

Havsen (1986)'e göre, Ayrıca mezarlık alanı için yer seçimi sırasında, gelecek yıllarda kentin gelişimiyle konut, sanayi ve yol vb. kullanımlardan gelecek baskı da dikkate alınarak, düşünülen alanlar alternatif kullanımlar açısından da değerlendirilmelidir. Bu nedenle arazi kullanım planları ve kentin gelişim planları mezarlığın yeri seçilmeden önce incelenmelidir (Canbaz, 2001).

Mezarlıklar aşağıda sıralanan çok sayıda işleve sahip dış mekanlardır (Özkan, 1999; Canbaz, 2001)

Hijyenik işlev: Yaşamını yitiren insan vücudunun sağlık nedeniyle bir an önce, yaşamın devam ettiği ortamdan uzaklaştırılması gerekmektedir. Bu sağlanmazsa bozulma ve kokuşma meydana gelerek arzu edilmeyen durumlarla karşılaşılır.

Dinsel işlev: Hemen her devirde insanlar tanrının yaratmış olduğu bütün canlıların öleceğine ve onları yaratanın yanına geri döneceğine ve yaşamın ölümden sonra da devam ettiğine inanmışlardır. Bu yüzden insanlar kaybettikleri yakınlarının mezarları başında onlara dua etmenin yaralı olacağını ve bu eylemin kendilerini psikolojik yönden rahatlatacağını düşünmektedirler.

Kültürel işlev: Birçok ulus mezarların, dolayısıyla mezarlıkların toprağın en doğal tapusu olduğuna inanmış ve atalarının mezarlarının bulunduğu toprakları korumanın vazgeçilemez bir görev olduğu görüşünü savunmuştur. Oluşturulan şehitliklerle vatanın nasıl korunduğu yeni nesillere sürekli anlatılmaya çalışılmıştır. Mezar tipleri, mezar taşları ve yazıtlar mezarlara konulan çeşitli eşyalar, geçmişe ilişkin çeşitli konuları öğrenmemize yardımcı olmaktadır.

Ekolojik işlev: Hemen tüm mezarlıklar sahip oldukları yoğun bitki örtüsüyle çevrelerinden farklı olan ve işlevsel yeşil alanların arttırılmadığı hatta azaldığı kentlerde önemleri giderek çoğalan yeşil alanlardır.

Rekreasyonel işlev: Gelişmiş ülke plancıları bu mekanları yeniden düzenleme yoluna giderek ana işlevleri yanında pasif hatta aktif rekreasyon olanakları sunan alanlar haline getirmişlerdir. Böylece kent içinde kalan mezarlıklara, değerli arazileri tüketen gereksiz alanlar olarak bakılmaktan vazgeçilmiş ve eski mezarlıkların korunması yolunda ciddi ilerlemeler kaydedilmiştir.

5.3.4. Açık hava Müze, Sinema ve Tiyatro Alanları

Sosyo-kültürel işlevleri içeren bu alanlar özellikle büyük kentlerde yer almaktadır. Yeşil boşluklar yaratmaktan çok, kentlilerin boş vakitlerini değerlendirdikleri kültürel mekanlardır.

Açık hava müzeleri tarihi ve arkeolojik değeri olan bulguların sergilendiği alanlardır, genellikle yeşille donatılırlar (Şekil 5.58).



Şekil 5.58. Göreme açık hava müzesi (Anonim, 2008z)

Açık tiyatrolar amfi şeklinde parklar, tarihi bahçeler ve müzelerle birlikte planlanırlar.

Açık sinemalar işlevini gece sürdüren kentsel dış mekanlardır (Bakan ve Konuk, 1987).

5.4. Pazaryerleri

Açık Pazaryerleri, bazen tamamen açık, bazen basit örtülerle kapatılmış alanlarda halkın rahatça dolaşabileceği bir takım satış tezgahlarından oluşur. Çok küçük sermaye gerektirdiğinden malların genellikle en ucuz satıldığı yerlerdir. Pazaryerlerinin pazarın kurulduğu günler dışında otopark olarak kullanılması mümkündür (Göçer, 1984).

Pazaryerleri planlama ilkeleri şunlardır (Göçer, 1984):

- Pazara yaya gelmektedir. Bu bakımdan fiziksel planlamada tüketicilerin genellikle yaya yürüyüş mesafesi içerisinde pazarlara yaya erişmelerini sağlamak gerekmektedir.

- Özel araçlarıyla gelenler için yeterli sayıda otopark planlanmalıdır.

- Pazara mal getirip satan kişilerin, şehrin dışından geldikleri dikkate alınır, pazaryerinin ulaşım ağı üzerinde olması veya ulaşım ağı ile bağlantılarının iyi çözümlenmesi gereklidir.

- Pazaryerinin çevresinde yaratacağı çevre sorunlarına çözümler aranmalıdır.

Bu amaçla;

a) Pazaryeri büyüklüğü yeterli seçilmeli,

b) Çevresi duvar, çit vb. sınırlandırıcı elemanlarla çevrilmeli ve kirlenmenin bu sınırlar içinde kalması sağlanmalıdır.

c) Çöplerin sevki, pazar sonrası alan temizliğine dikkat edilmelidir.

- Pazaryerlerini alt ve orta gelir grubuna dahil ailelerin kullandığı ve bu tür kullanıcıların şehrin dış mahallelerinde oturduğu dikkate alınır yeni pazaryerlerinin bu bölgelerde planlanması gerekmektedir.

- Pazaryerlerine yeterince WC, zabıta odası, pazarcılar derneği odası gibi hacimlerin birlikte planlanması zorunludur.

- Pazarcının mal getirdiği araçlar için otopark alanları ve bakım yerleri planlanmalıdır.

Pazaryerlerinin planlama standartları (Göçer, 1984):

- Pazar genellikle 2500 kişinin ihtiyacını karşılayacak şekilde planlanır. 2500 kişilik bir yerleşme ünitesi cirosu bir pazarı yaşatacak büyüklük olarak kabul edilir.

- Pazara olan uzaklık max. $R=1.5\text{km}$ olmalıdır. Erişme alanı $R=1.5\text{km}$ olan pazarın hizmet alanı 700ha'dır.

- Pazar alan büyüklüğü için kullanılan belirli bir standart olmamakla beraber, kişi başına ortalama $0,16-0,25\text{m}^2$ alan ayrılması kabul edilmektedir.

- Pazar alanı büyüklüğü en az $4000-6000\text{m}^2$ olmalıdır.

- Pazar alanı içinde tezgah büyüklüğü, ortalama 20m^2 olarak hesaplanabilir.

- Tezgahlar arasındaki yaya yolu, en az 3m olacak şekilde geçilmelidir.

BÖLÜM 6

TARTIŞMA VE SONUÇ

Bu bölümde araştırma bulgularında açıklanan kentsel dış mekanların düzenlenmesine ilişkin kriterler çerçevesinde kentlerimizdeki eksiklikler dikkate alınarak dış mekanların geliştirilmesine yönelik öneriler ortaya konacaktır.

Geçiş Alanları ile İlgili Öneriler

-Yaya ulaşımında ana ilke yayayı gitmek istediği yere en kısa ve güvenli yoldan götürmektir.

-İmar planlarında yaya ulaşımına ilişkin öneriler getirilmelidir. Plan ölçeğinin yaya yollarını göstermeye yeterli olmadığı durumlarda plan notlarında veya alt ölçekli plan çalışmalarıyla yaya ulaşımı desteklenmelidir.

-Yaya ulaşım düzenlemelerinde yaya yolları taşıt yolları ile mümkün olduğunca kesişmemelidir.

-Yaya yoğunluğunun ve fonksiyon alanlarının fazla olduğu bölgelerde yaya aksının sürekliliğinin sağlanması önemlidir. Kentlerimizde dükkanların önüne taşmalar yani kaldırım işgalleri çok fazla olmakta bu da yayaların mekanını daraltmaktadır. Yine genellikle yaya kaldırımlarını daraltan ve akıcılığı engelleyen altyapı unsurlarının (trafo, telefon kabini, durak, reklam veya ilan panosu vb.) da yaya yollarının sürekliliğini aksatmayacak kör noktalarda çözümlenmesi gerekmektedir.

-Yaya yolları toplumsal iletişimi arttıracak mekanlar olarak düşünülmeli ve insanların bir arada yapabileceği aktivitelere olanak sağlamalıdır. Sürpriz alanlar yaratılarak monotonluk kırılmalıdır. Yaya yollarının birleştiği noktalarda meydanlar düzenlenerek iletişim mekanları haline getirilmelidir.

-Yaya yolunun kapasitesine göre yayalara farklı aktivite alanları planlanmalıdır. Bu alanlar kafeterya, spor alanı, oturma mekanları gibi kullanımlar olabilir.

-Yaya yolunun sürekliliğini sağlamak açısından yolda kullanılan döşeme malzemelerinin kendi içinde uyumu ve kent mobilyalarıyla uyumu büyük önem taşımaktadır.

-Yaya yollarında güvenliğin sağlanması, bakımı ve temizliği için yerel yöneticilere de görevler düşmektedir.

-Kent mobilyaları seçimine de özen gösterilmelidir. Örneğin, aydınlatma elemanları yüksekliklerinin uygun olmasına, oturma birimlerinin ergonomik standartlara uygun olduğuna, çöp kutularının uygun yükseklik ve yerlerde olduğuna hatta kapaksız olmasına dikkat edilmelidir.

-Ulaşım planlamasında öncelikli olarak karayoluna alternatif ulaşım olanaklarının geliştirilmesi gereklidir. İmar planları yapım sürecinde de karayolunu kullanacak nüfus doğru tespit edilerek yol genişlikleri buna göre planlanmalıdır.

-Taşıt yollarında caddelerin yanında bulunan elektrik ve telefon direkleri görüntüyü olumsuz yönde etkilemektedir. Bu hatların yeraltına alınması caddelerin silüetine olumlu katkı yapacaktır.

-Kent içi yollarda her aracın kentteki bütün yolları kullanması önlenmeli ve buna yönelik düzenleme yapılmalıdır. Bu kentte hem ulaşımı hızlandıracak hem de yaya güvenliğine katkı sağlayacaktır.

-Kent içinde araç çeşitliliği de artırılmalıdır. Farklı amaçlı kentsel hareketler için farklı araçların kullanılması taşıt yollarındaki sıkışmayı önleyecektir.

-Taşıt yollarında yol genişliğinin sabit tutulmalıdır.

-Kent içi trafiğin güvenli akımını sağlamak için sinyalizasyon sistemleri mutlaka bulundurulmalıdır.

-Kent içinde taşımacılık yapan araçlar için cepler oluşturularak, trafiğin aksaması önlenmelidir.

Düzenlenmiş Yaya Alanları ile İlgili Öneriler

-3194 Sayılı İmar Kanunu'nda yapılan 1999 yılındaki değişiklikle imar planlarında kişi başına ayrılması gereken aktif yeşil alan miktarı 10m² olarak belirlenmiş olup bu rakam Avrupa ülkelerindeki rakamın dörtte biri kadardır. Bu değer öncelikle yakalanması ve yeşil alan miktarını arttırıcı çalışmaların yapılması gerekmektedir.

- Kentlerimizde öncelikle yeşil alanların korunması amacıyla imar planlarının yapım ve uygulama sürecinde politik amaçlar ve arazi rantı oluşturma eğilimlerinden uzaklaşılmalıdır.

-Yapılara ruhsat verilmesi aşamasında projelere ait çevre düzenleme planlarının yasal hale getirilmesi kentlerde nitelikli yeşil alan varlığını arttıracaktır.

-Kentlerimizde genellikle spor alanlarında bitkisel tasarımın yapılmadığı, bu alanlara yönelik bakım ve onarım çalışmalarının eksik bırakıldığı görülmektedir. - Kentlerimizdeki düzenlenmiş yaya alanlarında önemli bir sorun da önemli miktarda ekonomik kaynaklarla düzenlenen bu alanlarının daha sonraki dönemlerde bakımlarının yapılmamasıdır. Bu alanların düzenli bakımlarının yapılması gerekmektedir.

-Kentlerimizdeki park alanları, spor alanları, çocuk oyun alanlarıyla ilgili diğer bir sorun da, bu alanların kent içinde homojen bir dağılımının olmamasıdır. Yani kent içinde belli mahallelerde donatılarda yoğunlaşma görülürken bazı mahallelerde hiç yoktur. Bu sorunu çözümlenmesi ve dengeli dağılımlarının sağlanması çok önemlidir.

-Düzenlenmiş yaya alanlarının tasarım ve uygulama aşamasında (ekonomik olarak) halkın katılımı sağlandığı takdirde bu mekanlar kullanıcıları tarafından daha çok benimsenecek ve korunacaktır. Bu bilinçlenmenin de kent halkında oluşturulması gereklidir.

-Bu alanlar günlük, haftalık, yıllık kullanım oranlarına göre planlanmalı ve buna göre ulaşım mesafeleri değerlendirilmelidir.

-Düzenlenmiş yaya alanlarında hizmet edecek nüfusun özellikleri önemlidir. Tasarımlar hedef kitle dikkate alınarak yapılmalıdır.

-Bu alanlar hem taşıt ulaşım ağına yakın olmalı hem de gelebilecek olumsuz etkilerinden arındırılmış olmalıdır.

-Düzenlenmiş yaya alanlarındaki kullanımlar birbirlerinden bağımsız değil, iç içe planlanmalıdırlar.

-Bu alanlar düzenlenirken her mevsim kullanılacakları dikkate alınarak, kent mobilyaları, döşeme elemanları ve diğer tasarım detayları üzerinde özenle durulmalıdır.

Bölgeler ve Pazaryerleri ile İlgili Öneriler

-Meydanların kentlerde yapı alanlarına dönüşmeleri engellenmelidir.

-Meydanlarda hem pasif hem de aktif rekreasyon faaliyetlerine yer verilmelidir.

-Meydanlar kentlerde tarihi yapıların özelliklerini ortaya çıkarmada kullanılabilirler. Tasarımlarda bu özelliklerinden faydalanılabilir.

-Yaya yollarında değindiğimiz gibi meydanlarda da halkla etkileşimin sağlanması için meydanlarda farklı aktivite alanları tasarlanmalıdır. Tasarımda görsel ve fonksiyonel zenginlik yaratılmalıdır.

-Meydanlar yaya yolu ve düzenlenmiş yaya alanlarıyla bütünleşmesine özen gösterilmelidir.

-Kıyı alanlarının planlamasında ülkemizdeki eksiklik koruma kullanma dengesinin kurulamamasıdır. Mevcut doğal kaynaklarımız yanlış düzenlemelerle tahrip edilmemelidir.

-Kıyı alanlarımız kentlerde ulaşım düzenlemelerinden de olumsuz etkilenmektedir. Bu alanlar taşıtın mümkün olduğunca girmediği alanlar olarak planlanmalıdır. Kentlerimizde genellikle kıyıdaki taşıt yolları otopark olarak kullanılmakta bu da görüntüyü olumsuz etkilemektedir.

-Kıyı alanlarının kentlerde geçiş alanları, düzenlenmiş yaya alanları ve meydanlarla bir bütün olarak görülmesi tasarımda bu hususa özen gösterilmesi gerekmektedir.

-Kıyı alanlarında kışın oluşan şiddetli rüzgarlardan kullanıcıyı koruyacak estetik ve fonksiyonel donanımların olmadığı görülmektedir. Bu tür düzenlemeleri yapılması gerekmektedir.

-Kıyı kentlerimizde görülen diğer bir eksiklikte yapılan düzenlemelerin kıyı boyunca sürekliliğinin olmamasıdır. Bu da kıyılardan yeterince faydalanamadığımız anlamına gelmektedir. Planlama çalışmaları kıyı boyunca olmalıdır.

-Pazaryerleri kentlerimizde sokak aralarında kurulmaktadır. Bunun birçok olumsuz etkisi vardır (sokaklara acil durumlarda ambulans, itfaiyenin girememesi, sokakların kirlenmesi, ulaşımın aksaması, güvenlik vb.). Kentlerimizde pazar alanları için alanlar tahsis edilmelidir. İmar planlarında yer alan bu alanlarda düzenlemeler yapılmalıdır.

KAYNAKLAR

Ak, T., 2005. Kentsel Dış Mekanlar Bağlamında Çanakkale Kulesi ve Çevresine Yönelik Bir Görsel Analiz Çalışması. Ç.O.M.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı (Yüksek Lisans Tezi), Çanakkale.

Alqudah, Y. M. M., 2003. Çocuğun Gelişiminde Oyun Alanlarının Rolü. A.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Semineri. AÜ Ziraat Fakültesi Kütüphanesi, Ankara.

Altınçekiç, H.S., 2000. İstanbul Metropolünde Meydanların Rekreatif İşlev Yönünden Önemi Üzerine Araştırmalar. İ.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı (Doktora Tezi), İstanbul.

Anonim, 2008a. Yaya Yolları. <http://www.superstock.com>

Anonim, 2008b. Yaya Yolları. <http://www.galeri.istanbul.gov.tr>

Anonim, 2008c. Yaya Yolları. <http://www.agacler.net>

Anonim, 2008d. Taşıt ve Yaya Yolları. <http://www.redjeringen.no>

Anonim, 2008e. Taşıt Yolları. <http://www.belediyegundemi.com>

Anonim, 2008f. Taşıt Yolları.

Anonim, 2008g. Taşıt Yolları. <http://www.arkitera.com>

Anonim, 2008h. Woonerf. <http://www.sierraclub.org>

Anonim, 2008ı. Woonerf. <http://www.fthrc.gov>

Anonim, 2008k. Park Alanı. <http://www.states4u.com>

Anonim, 2008l. Park Alanı. <http://www.streetsblog.com>

Anonim, 2008m. Park Alanı. <http://www.yakuplu.bel.tr>

Anonim, 2008n. Spor Alanı. <http://www.andalovacanze.com>

Anonim, 2008o. Çocuk Oyun Alanı. <http://www.cemrespor.com>

Anonim, 2008p. Çocuk Oyun Alanı. <http://www.gothamist.com>

Anonim, 2008r. Hayvanat Bahçesi. <http://www.wowturkey.com>

Anonim, 2008s. Fuar Alanı. <http://www.miarged.org.tr>

Anonim, 2008t. Botanik Bahçesi. <http://www.sci.ege.edu.tr>

Anonim, 2008u. Piknik Alanı. <http://www.restaurantlari.com>

Anonim, 2008v. Kıyı Düzenlemeleri. <http://www.mimdap.org>

Anonim, 2008y. Kıyı Düzenlemeleri. <http://www.bilimevi.com>

Anonim, 2008z. Açık hava Müzesi. <http://www.Fotografligezirehberi.com>

Aru, K.A., 1965. Yayalar Taşıtlar, Şehir Dokusundaki Yeni Ulaştırma Düzenleri.
İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayını, İstanbul.

Aslanboğa, İ., 1986. Kentlerde Yol Ağaçlaması. Tübitak Yapı Araştırma Enstitüsü,
Ankara.

Atabay, S., 1988. Yeşil Alan Planlaması ve Peyzaj Tasarım İlkeleri İlişkisi. Y.T.Ü. Şehir ve Bölge Planlama Yayını, İstanbul

Atakan, 2003., 2003. İstanbul İlinde Maltepe- Kartal ve Kumcular Pendik Arası Sahil Dolgu Alanlarının Peyzaj Planlama Açısından İrdelenmesi. İ.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul.

Ayaşlıgil, T., 1997.Çanakkale Kentinin Yeşil Alan Sistemi. Yerleşim ve Çevre Sorunları: Çanakkale İli. Dokuz Eylül Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi, Çevre Mühendisliği Bölümü, Bildiriler Kitabı, 9-13 Eylül 1996, İzmir.

Aybay, N., 2006. Üsküdar- Haydarpaşa Arası Kıyı Düzenlemesinin Rekreatif Açısından Değerlendirilmesi. B.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Çevre Yasarımı Yüksek Lisans Programı (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul.

Aydoğan, M., 2001. Kent Kimliğinin Ortaya Çıkarılması Amacıyla Kentsel Tasarım Rehberlerinin Kullanımı Kemeraltı Örneği. D.E.Ü.Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Kentsel Tasarım Programı (Yüksek Lisans Tezi), İzmir, 220s.

Bakan, K., 1981. Türkiye’de Kentsel Dış Mekanların Düzenlenmesi. Tübitak Yapı Araştırma Enstitüsü, Ankara.

Bakan, K.,ve Konuk, G., 1987. Türkiye’de Kentsel Dış Mekanların Düzenlenmesi. Tübitak Yapı Araştırma Enstitüsü, Yayın No: U5,Ankara, 106s.

Bayrakçı, O., 1989. Kent Mobilyaları Tasarımında Kimlik Sorunu ve Kent Kimliği İçindeki Yeri, Kamu Mekanları Tasarım ve Kent Mobilyaları Sempozyumu, İstanbul.

- Bayraktar, A., 1973. İzmir Şehrinin İmarında Peyzaj Mimarlığı İle İlgili Problemler ve Prensiplerin Tespiti, Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Yayınları, Yayın No: 33, İzmir.
- Bayraktar, A., 1975. Ege Kıyılarında Bazı Tatil Köylerinde Peyzaj ve Rekreasyon Planlamasının Etüdü İle Turizm Gelişmesine Bu Bakımdan Önemli Esasların Tespiti. Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Yayınları, No: 249, İzmir.
- Bektaş, Y., 2003. İlköğretim Çağı Çocuklar ve Çocuk Oyun Alanları. A.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Semineri, A.Ü. Ziraat Fakültesi Kütüphanesi, Ankara.
- Canbaz, R., 2001. Saruhanlı (Manisa) Kentsel Dış Mekanlarının Yeterliliği ve Geliştirme Olanakları Üzerine Araştırmalar. D.E.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), İzmir, 171s.
- Ceyhun, S., 2008. Spor Tesislerinin Rekreatif Açıldan Kullanımı. Kastamonu Eğitim Dergisi, Cilt:16, No:1, Erzincan.
- Çağlar, T.N., 1992. Konut Alanları ve Alışveriş Merkezlerindeki Kent Sokaklarının Çağdaş Tasarımları Üzerinde Bir Araştırma. Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı (Doktora Tezi), Ankara.
- Çetiner, A., 1991. Şehircilik Çalışmalarında Donatım İlkeleri, İ.T.Ü., İstanbul.
- Çevik, S., 1995. Konut Yakın Çevresi Ölçeğinde İlgili Kaliteler, Kimlik ve Kimliklendirme. 5. Kentsel Tasarım Uygulamalar Sempozyumu, M.S.Ü. Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, M.S.Ü. Matbaası, İstanbul.
- Çınar, B.,1986. Konut Dışı Alanların Düzenlenmesinde Esaslar. M.S.Ü. Fen Bilimleri Şehircilik Anabilim Dalı (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul.

- Demir, S., 1999. Yaya Bölgelerinin Kent İçin Önemi, Kente Katkıları ve Ankara'daki Yaya Bölgelerinin İrdelenmesi. A.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı (Yüksek Lisans Tezi), Ankara.
- Doğan, N., Erhan, İ., Toka, C., Uysal, G., 1986. Endüstri Ürünleri Tasarımında Kent Mobilyaları. Tübitak Yapı Araştırma Enstitüsü, Yayın no: 44, İstanbul.
- Emür, S.H., ve Onsekiz, D., 2007. Kentsel Yaşam Kalitesinin Bileşenleri Arasında Açık ve Yeşil Alanların Önemi- Kayseri/Kocasinan İlçesi Park Alanları Analizi. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı: 22, Kayseri.internet
- Etlı, B., 2002. Edirne İli Merkez İlçe Yeşil Alan Sisteminin Peyzaj Mimarlığı İlkeleri Yönünden İrdelenmesi. Trakya Üniversitesi Bilimsel Araştırmalar Dergisi B Serisi, Cilt 3, No 1, Edirne.
- Giritlioglu, C., 1991. Şehirsel Mekan Öğeleri ve Tasarımı. İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Yayını, İstanbul.
- Göçer, O., 1984. Şehirlerde Ticaret Alanları. İ.T.Ü. Kütüphanesi, İstanbul.
- Gökalp, A., (2006), Körfez Depremi sonrasında Adapazarı Kentsel Yerleşim Düzeninde Açık ve Yeşil Alan Sisteminin Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdelenmesi. Z. K. Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı (Yüksek Lisans Tezi), Zonguldak.
- Gökdağ, M., Yarbaşı, S., 2008. Ulaşım Sorunlarından Otoparklar Üzerine Bir Araştırma ve Erzurum Örneği. Erzurum. www.e-kutuphane.imo.org.tr
- Güleç S., Kaya L.G., Dönmez Ş., Görmüş S., Koçan N., 2007. Muğla'da Kıyı Alanı Peyzaj Düzenlemesi Üzerine Bir Çalışma. Z.K.Ü. Bartın Orman Fakültesi Dergisi, Cilt:9, Sayı:12, Bartın.

Gülgün, B., ve Altuğ, İ., 2006. İzmir Kıyı Bandı Uygulamalarında Ergonomik Standartlara Uygunluğun Değerlendirilmesi Üzerine Bir Araştırma. E.Ü. Ziraat Fakültesi Dergisi, 2006 43(1), İzmir.

Gültekin, E., 1995. Yaya Yolları. Ç.Ü. Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı, Adana.

Gültekin, B., 2007. Kent içi Yolların, Yaya Kullanımına Yönelik Değerlendirmesinde Çözümlemeli Bir Yaklaşım: Adana Örneği. Ç.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı (Yüksek Lisans Tezi), Adana.

Hatipoğlu, H., 1994. Kentsel yapılaşmış Çevrenin oluşumunda Dış Mekanın Yeri ve İşlevi İstanbul – Taksim Meydanı Örneği. İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Kentsel Tasarım Programı (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul.

Hepcan Ş., Özkan M.B., Kaplan A., Küçükerbaş E.V., Kara B., Deniz B., Hepcan Ç.C., Altuğ İ.,2006. Yaya Erişiminde Süreklilik Sorunu ve Çözüm Olanaklarının Bornova Kent Merkezi Örneğinde Araştırılması. Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi, ISSN 1018–8851, İzmir.

Kaplan, H., 1991. Konut Alanları Sokak Mekanlarının Tasarlanmasında Paylaşım Yol Düzenlemeleri, Woonerf Tasarım İlkeleri ve Kentlerimizde Uygulanabilirliği. 1. Kentsel Uygulamalar Sempozyumu, İstanbul.

Kara, B., Küçükerbaş E.V., 2006. Kentsel Dış Mekanların Kullanım Olanaklarının İzmir Kenti Örneğinde Araştırılması. A.D.Ü. Ziraat Fakültesi Dergisi, 20063(2), Aydın.

Kılınçaslan, T., 1996. Kent Sokakları. Yapı 175, İstanbul.

Kılınçaslan, T., 1997. Kent Yaşamının Spor ile Bütünleştirilmesi, Yapı/188, İstanbul.

- Karabay, H., 1993. Kentleşmede Etkin Bir Politika Yayalaştırma Araçları. İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul.
- Karabey, H., 1978. Kıyı Mekanının Tanımı, Ülkesel Kıyı Mekanının Düzenlenmesi İçin Bir Yöntem Önerisi. M.S.Ü. (Doktora Tezi), Yayın No:2, İstanbul.
- Keleş, R., 1980. Kentbilim Terimler Sözlüğü. Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara.
- Keleş, R.,1990. Kentleşme Politikası. İmge Kitapevi, İstanbul.
- Koç, O., 1997. Kuzey-Batı Adana'da Kent Peyzajının İncelenmesi ve İyileştirilmesine Yönelik Önerilerin Saptanması. Ç.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı (Yüksek Lisans Tezi). Adana.
- Köseoğlu, M., 1980.Ege Bölgesinde Sosyo-Ekonomik Bakımdan Önemli Karayollarının Peyzaj Planlaması Üzerine Araştırmalar. Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi, İzmir.
- Krier, R., 1979. Urban Space. Academy Editions, London.
- Kuntay, O., 2008. Yaya Mekanı. İlke Yayınevi, Ankara.
- Kuter, N., 2007. Çankırı Kenti Açık ve Yeşil Alan Varlığı İçinde Tarihi Kent Merkezinin Kentsel Peyzaj Tasarımı Açısından Değerlendirilmesi. A.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı (Doktora Tezi), Ankara.
- Küçükbaş, E., Özkan, B., 1994. Bir Meydan Tasarım Sürecinin Germencik Örneğinde Ortaya Konulması. E.Ü. Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Bilim Ofset, İzmir.
- Lynch, K., 1979. The Image of the City. The M.I.T. Press, Massachusetts Institute of Technology, USA.

Onur, Z., 1995. Kent ve Yaşantı. G.Ü. Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi Dergisi, Cilt: 10, Sayı:1, Ankara.

Özcan, K., 2000. Kırıkkale Kenti Mevcut Alan Kullanım Kararları ve Açık Yeşil Alan Verilerinin Değerlendirilmesi Üzerine Bir Araştırma. A.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı (Yüksek Lisans Tezi), Ankara.

Özdamar, U., 2006. Açık Yeşil Alan Kullanımlarının İmar Planlarındaki Dağılımları ve Uygulama Sorunları Bursa Osmangazi Örneği. D.E.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir Planlama Anabilim Dalı (Yüksek Lisans Tezi), İzmir.

Özkal, A., 1990. Şehirlerde Yaya Alanları ve Yayalaştırma. İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir Planlama Anabilim Dalı (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul.

Özkan, S., 1994. Adım Atacak Yerler, İstanbul. Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.

Özkan B., Küçükerbaş E.V., Kaplan A., 1996. Açık Yeşil Alan ve Rekreasyon Alanı Olarak Mezarlıkların Planlama ve Tasarım Sorunları ile Çözüm Olanaklarının İzmir Kenti Örneğinde Araştırılması. E.Ü. Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Araştırma Fonu Raporu, İzmir.

Öztan, Y., 1968. Ankara Şehri ve Çevresinin Peyzaj Mimarisi Yönünden Etüd ve Tayini. Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Yayınları, Bilimsel Araştırma ve İncelemeler, A.Ü. Basımevi, Ankara.

Öztan, Y., 1986. Kentsel Rekreasyon Alan Planlaması, Basılmamış Ders Notları, A.Ü. Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Ankara.

Öztan, Y., 1990. Kentsel Rekreasyon Alan Planlaması. Yayınlanmamış ders notu, Ankara.

Öztan, Y., 1998. Kentler ve Meydanlar. Maison Française Dergisi, No:33, İstanbul.

- Sivri, H., 1993. Fiziksel ve Mekansal Çevrenin Çocuk Davranışına ve Gelişimine Etkisi Çocuk İçin Oluşturulacak Çevrelerde Tasarım Verilerinin Saptanması. D.E.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü (Doktora Tezi), İzmir.
- Şahin, Ş., 1989. Ankara Kenti Yol Ağaçlarının Sorunları Ve Peyzaj Mimarlığı Açısından Alınması Gerekli Önlemler. A.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), Ankara.
- Şengül, E., 1995. Mimari-Su İlişkisi Üzerine Bir İnceleme, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Tanrıverdi, F., 1987. Peyzaj Mimarlığı. Bahçe Sanatının Temel İlkeleri ve Uygulama Metodları. Atatürk Üniversitesi Yayınları No: 643, Ziraat Fakültesi Yayınları No: 291, Erzurum.
- Tekeli, İ., 1991. Kent Planlaması Konuşmaları. T.M.M.O.B. Mimarlar Odası Yayınları, Ankara.
- Ter, Ü.Ö., 2002. Konya Kenti Açık ve Yeşil Alan Varlığı İçinde Tarihi Kent Merkezinin Kentsel Tasarımı Üzerine Bir Araştırma. A.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı (Doktora Tezi), Ankara.
- Tercan, S., 1994. Ankara Mamak İlçesinde Açık ve Yeşil Alan İlişkileri ve Peyzaj Mimarlığı Açısından Alınması Gerekli Önlemler. A.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı (Yüksek Lisans Tezi), Ankara.
- Türel, G. D., 1988. Ankara Kenti Yeşil Alanlarının Kullanım Etkinliklerinin Bugünkü Durumu ve Yeterliliği İçin Alınması Gereken Önlemler. A.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı (Yüksek Lisans Tezi), Ankara.
- Ukuşlu, H., 2006. Gebze'de Kentleşme Süreci ve Sorunları,. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü E- Dergisi, 2006, Yıl:3, Cilt: 3, Sayı:5, Ankara.

- Uslu, A., 1997. Tarihi Süreç İçerisinde Anadolu Mezarlıkları ve Çağdaş Bir Yaklaşımla Ankara Kenti için Örnek Bir Mezarlık Planlaması Üzerine Bir Araştırma. A.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü (Doktora Tezi), Ankara.
- Uzun, G., 1987. Kentsel Rekreasyon Alan Planlaması. Ç.Ü. Ziraat Fakültesi Ders Kitabı, No:68, Adana.
- Uzun, G., 1990. Kentsel Rekreasyon Alan Planlaması. Ç. Ü. Ziraat Fakültesi Yayınları, Adana.
- Yağcı, B.S., 2006. Adana Kuzey- Doğu Kentsel Gelişme Alanında Açık ve Yeşil Alanların İrdelenmesi. Ç.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı (Yüksek Lisans Tezi), Adana.
- Yerliyurt,B.,2002. Kent Kimliği, Kent Estetiği ve Turizm Olgusu Paralelinde Değişen Alanya'nın, Kentsel Estetik Sorunları Üzerine İrdemeler ve Örnek Alan Olarak Seçilen Atatürk Caddesi ile İlgili Öneriler .Y.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı Bina Araştırma ve Planlama Programı (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 157s.
- Yalçınkaya, F., 2007. Ankara- Bahçelievler Aşkabat Caddesi'nin (7. Cadde'nin) Yayalaştırılmasının Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdelenmesi. A.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı (Yüksek Lisans Tezi), Ankara.
- Yılmaz, Z., 2006. Kentsel Parklar ve Kentsel Tasarım İlişkisi İstanbul/Gülhane Parkı Örneğinin İrdelenmesi. Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Programı (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul.
- Yücel, F.G., ve Yıldızcı, A.C., 2006. Kent Parkları ile İlgili Kalite Kriterlerinin Oluşturulması. itüdergisi/a Mimarlık Planlama Tasarım, Cilt:5, Sayı:2, İstanbul.

Yücel, F.G., 2007. Kaliteli Kent Parkı Tasarımı. Mimarlık Dergisi, Sayı: 334, İstanbul.

Zafer, B., 1998. Aydın Germencik Belediyesi Yaya Bölgesi Tasarımı Üzerine Bir Araştırma. Ekoloji Çevre Dergisi, Ocak-Şubat-Mart 1998, Sayı: 26, İzmir.

TABLULAR DİZİNİ

<u>Tablo No</u>	<u>Tablo Adı</u>	<u>Sayfa No</u>
Tablo 3.1.	Bazı yabancı ülke kentlerinde ve Türkiye’de kişi başına düşen yeşil alan miktarları	47
Tablo 5.1.	Yol tipi ve genişliğine bağlı olarak yaya kaldırımları için önerilen minimum genişlikler	56
Tablo 5.2.	Yayaların ortalama yürüme hızları	60
Tablo 5.3.	Yaya çevresindeki genel duyuşal yönlendiriciler	65
Tablo 5.4.	Kent, içi yol boyutları ve taşıt tanıma kapasiteleri	80
Tablo 5.5.	Bir mahalle parkındaki kullanımlar için ayrılması gereken alan ölçüleri	91
Tablo 5.6.	Yerleşim birimi ölçeğinde açık yeşil alanlar	93
Tablo 5.7.	Parkların konum, kesim ve faaliyetler açısından standartları	94
Tablo 5.8.	Park alanlarına ilişkin kalite kriterleri, algılanabilir nitelikler ve ölçümler	96
Tablo 5.9.	Rekreasyon alanları ve donatım ilkeleri	103
Tablo 5.10.	Değişik yaş gruplarına göre bedensel ve ruhsal gereksinimler için gerekli donatım ilkeleri	106
Tablo 5.11.	Denetlenmeyen çocuk oyun alanları için bir değerlendirme modeli	111

ŞEKİLLER DİZİNİ

<u>Şekil No</u>	<u>Şekil Adı</u>	<u>Sayfa No</u>
Şekil 3.1.	Kent mobilyaları, bölgesel dağılım şeması	43
Şekil 5.1.	Yayanın ayakta fiziksel boyutları	57
Şekil 5.2.	Yayanın komşu yayalarla yüz yüze ve yan yana ölçüleri	58
Şekil 5.3.	Aynı yönde hareket eden ve bekleyen yayaların birbirleriyle ilişkili ölçüleri	58
Şekil 5.4.	Yayanın taşıdığı malzemeyle ilgili fiziksel boyutları	59
Şekil 5.5.	Erişme uzunluğu ile ulaşım biçimi arasındaki ilişkiler	60
Şekil 5.6.	Örneklerle yaya yolu yoğunlukları	61
Şekil 5.7.	Yaya yolu eğim kriterleri	62
Şekil 5.8.	Yayanın hızı ve görüş açısı arasındaki ilişki	63
Şekil 5.9.	Ses kaynakları arasındaki uzaklıkla gürültü düzeyi arasındaki bağlantılar	64
Şekil 5.10.	Almanya'da yaya alanı	69
Şekil 5.11.	Almanya'da binaları arasında oturma elemanlarıyla donatılan yaya alanı	69
Şekil 5.12.	İstiklal Caddesi'nde bir pazar günü	71
Şekil 5.13.	İstiklal Caddesi, yayalar ve tramvay	72
Şekil 5.14.	İstiklal Caddesine çıkan Mis Sokak	73
Şekil 5.15.	İstiklal Caddesi'nden gece görünümü	73
Şekil 5.16.	Yüksel Caddesi	74
Şekil 5.17.	Danimarka Arhus'daki taşıma sistemi gösterimi	76
Şekil 5.18.	İstanbul yolu otogar kavşağından görünüm	84
Şekil 5.19.	Amerika'da kent içi bir yol	84
Şekil 5.20.	Kadıköy sahilinde bulunan durak noktaları, yaya ve trafik yoğunluğu	85
Şekil 5.21.	Yaşam sokağı örneği	87
Şekil 5.22.	Yaşam sokağı modeli	87
Şekil 5.23.	Central Parktan bir görünüm	97
Şekil 5.24.	Prospect Parkta yürüyüş yolu ve bisiklet yolu	98

ŞEKİLLER DİZİNİ (devam)

<u>Şekil No</u>	<u>Şekil Adı</u>	<u>Sayfa No</u>
Şekil 5.25.	Plaza Hidalgo'da yayalar	99
Şekil 5.26.	Semt Parkı Örneği, Yakuplu, Büyükçekmece, İstanbul	99
Şekil 5.27.	Yurtdışından spor kompleksi örneği	102
Şekil 5.28.	Görüş açıları sınırları, 6 yaştan yukarı çocuklar ve yetişkinler için ortalama görüş açısı şeması	110
Şekil 5.29.	Okul öncesi çocukların mekansal açılım sınırları	110
Şekil 5.30.	Okul öncesi çocukların mekansal açılım sınırları	111
Şekil 5.31.	Örnek çocuk oyun alanı	113
Şekil 5.32.	Yol kenarında düzenlenen oyun alanı	114
Şekil 5.33.	Gülhane Parkı'nda yaya yolundan görünüm	114
Şekil 5.34.	Gülhane Parkı'nda su öğesinin kullanımı	115
Şekil 5.35.	Darıca Boğaziçi Hayvanat Bahçesi	116
Şekil 5.36.	İzmir Kültürpark fuar alanı	117
Şekil 5.37.	Ege Üniversitesi Botanik Bahçesi	117
Şekil 5.38.	Ülkemizde piknik alanı görüntüsü	119
Şekil 5.39.	Niş Tipi Meydanlar	123
Şekil 5.40.	Kare Tipi Meydanlar	123
Şekil 5.41.	Dikdörtgen Tipi Meydanlar	124
Şekil 5.42.	L Tipi Meydanlar	124
Şekil 5.43.	Yarım Daire Tipi Meydanlar	124
Şekil 5.44.	Üçgen Tipi Meydanlar	125
Şekil 5.45.	Meydanın biçimsel oluşumu	126
Şekil 5.46.	Kare form ve çeşitli varyasyonlar	127
Şekil 5.47.	Daire form ve çeşitli varyasyonlar	128
Şekil 5.48.	Üçgen form ve çeşitli varyasyonlar	129
Şekil 5.49.	Meydan profili	133
Şekil 5.50.	Meydanlarda ağaçlarla oluşturulan mekansal etkiler	133
Şekil 5.51.	St. Peter's Meydanı	135
Şekil 5.52.	Kızıl Meydan'da yayalar	136
Şekil 5.53.	1909 yılında Beyazıt Meydanı	136
Şekil 5.54.	Kızılay Meydanında su gösterisi ve yayalar	137

ŞEKİLLER DİZİNİ (devam)

<u>Şekil No</u>	<u>Şekil Adı</u>	<u>Sayfa No</u>
Şekil 5.55.	Helsinki’de kıyıda açık pazar alanı ve yayalar	144
Şekil 5.56.	Doğal liman üzerine inşa edilmiş Sydney	145
Şekil 5.57.	Haliç Kıyısının Düzenleme Sonrası Görünümü	146
Şekil 5.58.	Göreme açık hava müzesi	148

YAŞAM ÖYKÜSÜ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı : Serap GÜNEŞ
Doğum Yeri ve Yılı : İSPİR, 1981
Milliyeti : T.C.
Medeni Hali : Evli
Yabancı Dili : İngilizce

EĞİTİM DURUMU

1999 - 2003 : Selçuk Üniversitesi Müh-Mim. Fakültesi
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü (Lisans Programı)
2005 - Devam ediyor : Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Ziraat Fakültesi
Peyzaj Mimarlığı Bölümü (Yüksek Lisans Programı)

STAJ VE KURSLAR

2001 - Yaz Dönemi : Selçuklu Belediyesi, Konya.
2002 - Yaz Dönemi : Serbest Şehircilik Bürosu, Şehir Plancısı Sevim Filiz,
İstanbul.

MESLEKİ DENEYİM

2004-2006 : Biga Belediyesi, Çanakkale.
06.2006 – 02.2007 : Çevre ve Orman Bakanlığı
Konya İl Çevre ve Orman Müdürlüğü
02.2007 – 08.2007 : Çevre ve Orman Bakanlığı
Çanakkale İl Çevre ve Orman Müdürlüğü
08.2007 - : Çevre ve Orman Bakanlığı
Hakkari İl Çevre ve Orman Müdürlüğü