



## Taksim Meydanı ve Yakın Çevresinde Kentsel Mekân Kalitesi - Kullanıcı Beklentileri Taksim Square and Its Surroundings Urban Space Quality and User Expectations

Bilge Ulusay Alpay<sup>1</sup>

### Özet:

Kentin kamusal mekânlarındaki deneyimler ve sosyal ilişkiler, kent kültürünün üretimini oluşturmaktadır. Kentin geçmişine dair izler taşıyan bu mekânlar toplumun hafızasıdır. Ancak, hızlı kentleşme ve artan taşıt kullanımı nedeniyle araçlara yönelik düzenlemelerle yayalar ikinci plana atılmış ve çözüm odaklı yayalaştırma çalışmaları dünya çapında ivme kazanmıştır. Bu süreçte, yaya mekânlarında tasarım ilkeleri belirlenerek yayaların fiziksel, algısal ve sosyo-psikolojik sorunlarının giderilmesi hedeflenmiştir. İnsanların mekân içinde kendilerini daha iyi hissetmeleri ve geçirdikleri zamanın kaliteli olması için mekânın yaya odaklı olması önemlidir. Çalışmada meydanların ve yaya akslarının tasarımına yön veren faktörleri, kalite kriterlerini, donatı elemanlarının tasarım ilkelerini inceleyerek Taksim Meydanı ve yakın çevresinin kullanıcılar tarafından nasıl algılandığını, hangi mekânsal elemanların ön plana çıktığını araştırmak amaçlanmıştır. Bu kapsamda, nitel bir araştırma yöntemi olan literatür taraması yoluyla veri analizi yapılmış, nicel çalışma tekniğine dayalı gözlem ve anket (sorgulama) araştırması yapılmış, mekâna ilişkin kullanıcı düşünceleri kapsamında açık uçlu soru esas alınmıştır. Sonuç olarak, Taksim Meydan ve yakın çevresi kentsel tasarım ilkeleri açısından değerlendirilmiş ve yayaların hem fiziksel hem algısal, hem de psiko-sosyal açıdan olumsuz etkilendiği gözlemlenmiştir. Çalışma alanında elde edilen veriler dikkate alınarak donatı unsurlarının yetersiz olduğu tespit edilmiş, yaşam ve mekân kalitesinin iyileştirilmesine yönelik öneriler tartışılmıştır.

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

### Abstract:

Experiences and social relations in the public spaces of the city constitute the production of urban culture. These places, which bear traces of the city's past, are the memory of the society. However, due to rapid urbanization and increasing vehicle use, pedestrians have been pushed into the background with vehicle-related regulations, and solution-oriented pedestrianization efforts have gained momentum worldwide. In this process, design principles in pedestrian spaces were determined and it was aimed to eliminate the physical, perceptual and socio-psychological problems of pedestrians. It is important that the place is pedestrian-oriented so that people feel better in the place and that the time they spend is of good quality. The aim of the study is to investigate how Taksim Square and its immediate surroundings are perceived by users and which spatial elements come to the fore by examining the factors that direct the design of squares and pedestrian axes, quality criteria and design principles

<sup>1</sup> Doç. Dr. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, ORCID ID: 0000-0002-5852-6086, bilgealpay@gmail.com

of equipment elements. In this context, data analysis was conducted through literature review, which is a qualitative research method, observation and survey (questionnaire) research was conducted based on quantitative study techniques, and open-ended questions were taken as basis in the user opinions about the place. As a result, Taksim Square and its immediate surroundings were evaluated in terms of urban design principles and it was observed that pedestrians were negatively affected both physically, perceptually and psycho-socially. Considering the data obtained in the study area, it was determined that the equipment elements were insufficient and suggestions for improving the quality of life and space were discussed.

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

## 1. GİRİŞ

Kentsel mekânlar ve kamusal alanlar, temel işlevler olarak yayalara; dolaşma, geçici kalış, kısa veya uzun süreli dinlenme, gözlem ve anlama, oyalanma, sohbet etme veya manzaranın tadını çıkarma olanakları sunabilirler. Yürüyerek gitmek, özellikle yaya bölgelerinde ulaşım işlevinden çok daha fazlasını yerine getirir: yaşam kalitesi yaratır (Große, Böhmer, 2019: 9). Ayrıca, kalite kavramıyla ilgili araştırmalarda, kavramın çok boyutlu ve katmanlı olmasından dolayı mekânın veya yerin sadece işlevsel özellikleri ile değil, o yere özgü mimari ve onu tanımlayan ya da onu anlamlı kılan birçok özelliğiyle beraber ele alınması gerekliliği doğmaktadır. İncelenecek yerin fiziksel özellikleri, doğal ya da tasarım özellikleriyle beraber yerel yaşam ve kullanıcı özelliklerini de göz önünde bulunduracak şekilde çalışmalara başlanmalıdır (İnceoğlu ve Aytuğ, 2009: 144).

Diğer taraftan, giderek gelişen iletişim ağı toplumların karşılıklı etkilenmesine sebep olduğu için nesne kullanımına ilişkin uygulamalar gün geçtikçe birbirine benzemeye başlamıştır. Bu karşılıklı etkileşim, donatı elemanlarının tasarımında ve kitlesele üretiminde birbirini etkilemektedir. Bu durum, uluslararası pazarın aktif olmasına ve farklı ülkelerde benzer ürünlerin görülmesine neden olmakta, özgünlüğü de ortadan kaldırmaktadır. Oysa, kent mobilyaları her kentin kendine özgü tarihini, kültürel ve doğal yapısını, kimliğini yansıtmalıdır (Şişman ve Yetim, 2004). Dolayısıyla, kent mobilyaları sabit ve standart boyutta olmamalı, kullanıldıkları mekânların özelliğini taşımaları ve buna özgü tasarlanmalıdır (Akyol, 2006).

Çalışma kapsamında; kentsel kamusal mekân ve elemanları, meydan, aks, kentsel yaya mekanları ve tasarım faktörleri, kalite kavramları araştırılmıştır. Ayrıca dünyada ve ülkemizdeki yayalaştırma uygulamalarından örneklere değinilmiş, Taksim Meydanı ve çevresinin yayalaştırma süreci *incelenmiştir*. Çalışmada; nitel araştırma yöntemi literatür taraması yoluyla veriler analiz edilmiş, nicel çalışma teknikleri gözlem ve anket (sorgulama) araştırması yapılmıştır. Anket örneklem grubu 151 kişi olup, meydanda rastgele seçilen ve ankete katılmayı kabul edenlere yüz yüze, soru-cevap şeklinde uygulanmıştır. Taksim Meydanı ve yakın çevresinin örnek alan seçilmesinde; tarihsel geçmişe sahip, kentin merkezi, önemli bir

prestij ve odak noktası olması, sürekli yaya yoğunluğunun bulunması etkili olmuştur. Bu araştırma ile kentsel mekânda kullanıcı algısı, beklenti ve isteklerinin önemine işaret edilmiş ve anket sonuçlarına göre kentsel donatı elemanları yetersiz bulunmuş, tespit edilen eksiklikler J. Gehl'in kalite kriterleri ile birlikte değerlendirilmiştir.

## **2. KENTSEL KAMUSAL MEKÂN VE ELEMANLARI**

Tüm kentliler için serbestçe girilebilen, herkese açık herhangi bir alan kamusal mekân (kamusal alan) olarak anlaşılabilir. Bu kavram, genellikle kentsel kamusal alanları yani meydanları, binalar arasında kalan yol (aks) ve yeşil alanları ifade eder. Buluşma iletişim kurma ve deneyim alışverişinde bulunma yerleri olan meydan ve yollar, evrensel bir özellik olarak kentin ve kamusal mekânın karakterini, kalitesini etkiler (Pesch ve Werrler, 2010: 199). Kentsel gelişim bağlamında, bir meydan genellikle binalarla çevrili açık bir alandır (Semsroth ve Wachten, 1997: 8). Meydanlar, genellikle kentteki kamusal yaşamın odak noktalarıdır (Koepf, Binding, 2005: 367).

Habermas kamusal alanı, "toplumsal yaşantımız içinde kamuoyuna benzer bir şeyin oluşturulabildiği bir alan" olarak tanımlamış ve bu alana tüm yurttaşların girmesinin garanti altına alındığını ifade etmiştir (Habermas, 1997). O halde, kentte bulunan meydanlar, akslar fiziksel ve sosyal özelliklerinden dolayı kamusal mekân kavramını oluşturmakta, Sosyal aktiviteler için kaynak olan, kamu hayatının içinde yayaya hareket özgürlüğü katarla. (İskenderoğlu ve Göğebakan, 2022: 516). Diğer bir ifadeyle; insanın birey ve sosyal bir varlık olarak gelişebilmesi için mekânsal ve sosyal çevreye ihtiyacı vardır, çevresiyle bütünleşebilen insan, mekânı kendisi ve etrafındakiler için biçimlendirebilir (Anders, 1998: 17). Ayrıca, kentin kamusal mekânları fiziksel boyutunun yanında tarihi dokusuyla, sembolik anlamlarıyla da ön plana çıkmaktadır. Genelde binalarla tanımlanan ancak binalar dışında kalan bölümler olan kentsel dış mekânlar, toplumsal olarak ve kamusal alan kullanımlarıyla kullanıcıları bir araya getirmektedir. Kullanıcıların birbirleriyle iyi bir iletişim kurmalarını, sosyalleşebilmelerini sağlayan olanaklardır (Döllük, 2005: 287). O halde, kentsel dış mekân elemanları olan sokak ve meydanlar mekân kalitesini artırmakta, fiziksel karakter kazandırmaktadırlar (Atabek, 2009: 5).

## **2. Kentsel Yaya Mekânları ve Düzenleme İlkeleri**

Yayaların fiziksel ve ruhsal anlamda etkilenmesine sebep olan motorlu taşıtların oluşturduğu ses, gürültü, güvenlik ve çevre kirliliği yaya dolaşım mekânlarında sorun teşkil etmektedir. Taşıt yollarında bireyler araç içinden çevreyle sağlıklı bir iletişim kuramaz Bu anlamda

yayalaştırma, insan ilişkilerinin güçlenmesine mekânla yayanın bütünleşmesine, mekânın görsel açıdan estetik değer kazanmasına, kent dokusunun korunmasına, sosyal hayatın canlanmasına olanak sağlamaktadır (Döllük, 2005). Dolayısıyla, insanların kentsel mekanda hareketliliği de trafik özelliği oluşturmakta, buna yaya ulaşımı denilmektedir. Yaya ulaşımı ve dolaşım kavramı; hareketlilik ve erişilebilirliğin bir boyutunu, kentsel mekânın kullanımı, içerdiği işlev ve aktiviteler, kalitesi ve yaşama katılması da bir diğer boyutunu oluşturmaktadır (Kaplan ve Acuner, 2005: 112). Yayanın hareket özgürlüğünün mekânsal boyutuna ilişkin, düzenleme ilkeleri için yaya alanlarının gelişim sürecini kısaca gözden geçirmek faydalı olacaktır.

### ***Yaya Alanlarının Gelişimi***

Yayalaştırma, bir kenti yürünebilir hale getirme tasarımı ve planlamasıdır (Özsel, 2009: 75). Kent mekânlarını işlevlendirmede en etkili yöntemlerden biri olan yayalaştırma, taşıt ulaşımının olumsuz etkilerinden kurtarmak, kenti yaya odaklı ve daha güvenilir hale getirme çabası denilebilir. Taşıtlarla yayaları birbirinden ayırma fikrini ortaya atan ilk kişi Leonardo da Vinci'dir. XV. Yüzyılda atılan bu fikir, taşıtların yer altından gitmesini savunmaktadır (Kavi, 2003: 257). XVIII. yüzyılın başlarında kentlerde yaya güvenliğinin sağlanmaya çalışıldığı görülmektedir (Aru, 1965). XIX. Yüzyıla doğru kentlerde artan sorunları gidermek için aktif olan yolların; temizliğine, düzenine, planına, ağaçlandırma çalışmalarına dikkat edilmiş, bu sayede yayalaştırma çalışmaları için ilk adımlar atılmıştır (Altunbaş, 2006: 83).

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

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

### ***Dünyada ve Türkiye'deki Yayalaştırma Uygulamalarından Örnekler***

İlk yaya bölgeleri, trafiği ayırmak için bir önlem olarak oluşturulmuş olup yayalar ve trafik arasında güçlü çatışmaların olduğu dar alışveriş caddeleri ile ilgiliydi. Essen'deki Limbecker Straße 1927'de trafiğe kapatılmış ve *Almanya*'da ilk yaya bölgesi olmuş, bunu 1948'de Köln'deki Hohe Straße takip etmiştir. 1970 ve 1980'lerde kent içi yaya bölgeleri modeli Almanya ve Avrupa'da artarak bir yayılma göstermiştir. Örneğin Freiburg, Münih, Dortmund, Paris, Kopenhag, Viyana ve diğer birçok ülkede, kent merkezleri tamamen veya kısmen yayalaştırılmıştır (Große, Böhmer, 2019: 12). 70'li yıllardan beri Avrupa kentlerinde, kaybedilen tarihi açık alanları (meydan, cadde ve yol), aynı zamanda kamusal ve çevresel kullanımları içeren yenileme denemeleri vardır. Böylece, tarihi kent merkezlerini yeniden yayalarla, yayaları cezbeden kullanımlarla yaşatma amaçlanmıştır (Anders, 1998: 150). *Fransa*'nın Strasbourg kentinde yaya mekânları genişletilmiş, bazı bölgelere hız sınırı getirilerek yaya güvenliği sağlanmaya çalışılmıştır (Çöl, 2004). Ayrıca, *Fransa*'nın önemli kentlerinden olan Rouen, yaya sokaklarının yaratılmasında örnek haline gelmiş ve Paris'in kapsamlı yaya sistemini başlatan ilk yer olmuştur (Şenkaynak: 2010). Lyon şehri 1989 yılında yaya için tasarım temalı bir karar alarak kamusal mekânlar yeniden planlanmış ve restore edilmiş ve bazı sokaklarda araç trafiği yasaklanmıştır (Döllük, 2005: 287). (Gültiken, 2010). İngiltere'de 1967 yılında Norwich'te, 1968'de Reading, 1970'te Leeds kentlerinde ilk yayalaştırma çalışmaları yapılmıştır (Altunbaş, 2006). Woonerf (konut yerleşim bölgesi) alanları 1970'lerde Delf kentinde deneysel olarak gerçekleştirildikten sonra *Hollanda* için örnek olmuştur. *İspanya*'da Barselona kentinde yoğun yapılaşmadan dolayı insanların nefes alabileceği mekânlar kalmaması sebebiyle bazı binaların yıkımı ile meydanlar (Plaza De La Merce, Plaza Real, Plaza Del Sol, Plaza Dels Paisos Catalans), en önemli caddesi olan La Rambla ve bazı sokaklarda yayalaştırma çalışmaları sayesinde açık hava mekânları oluşturulmuştur (Gültiken, 2010).

*Amerika*'daki yayalaştırma çalışmaları ise Avrupa'daki uygulamalardan farklı bir şekilde özel araç kullanımının fazla olmasından dolayı kent merkezinde yayalar kendileri için yer bulamamaya başlamış, bu durumun önüne geçebilmek için 1959'da Michigan Eyaletindeki Kalamazoo'da iki yapı bloğu boyunca yol trafiğe kapatılmıştır. Böylelikle ilk yayalaştırma adımları atılmaya başlamış, bu çalışma sayesinde ticaretin kentin dışına kaymasının önlenmesi ve azalan yaya yoğunluğunun tekrar artış göstermesi amaçlanmıştır (Rubenstein, 1992: 23) New York kentinin yayalaştırılmış mekânlara duyduğu ilgi 1970 yılının başına uzanmakta olup Madison Caddesi ilk eğilimi göstermiş, ancak yerel tüccarların ve taksi şirketlerinin tepkisi

sonucunda çalışma kabul edilmemiştir. Bundan sonraki dönemde trafiğin kontrolü ve yaya bölgelerinin durumu ile ilgili olarak Times Square alanının yeniden canlanmasını sağlayan Broadway Plaza projesi ile çeşitli çalışmalar geliştirilmiştir. *Japonya*'nın önemli şehri olan Asahikawa'da caddeler ızgara sistemi ile şekillenmiş, kentin kuzeyinde bulunan demiryolu istasyonu, "Heiwa yolu alışveriş parkı", Japonya'nın ilk taşıtlara kapatılan alanıdır. 1972'de kent merkezi alışveriş aksı olan Heiwa (Barış) Caddesi'nde ilk olarak sürekli bir yaya yolu oluşturulmuştur (Gültiken, 2010).

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

*İstanbul*'da Beyazıt yayalaştırma çalışmaları Türkiye'nin ilk uygulaması olarak görülmektedir ve 1961 yılında Manifaturacılar Çarşısı mağaza, otopark ve depo gibi amaçlarla yaya ulaşımına öncelik verilecek şekilde tasarlanmıştır. Ticaret merkezlerinin yayalaştırılması kapsamında en önemli örneklerinden birisi Beşiktaş Balık Pazarı'dır ve dar sokaklara sahip çarşıların taşıt trafiğinden kurtarılarak yaya dolaşım kolaylığının sağlanması amaçlanmıştır. (Gültiken, 2010). Bahariye Caddesi Kadıköy'ün önemli ticaret akslarından birisi olup 1992 yılında yayalaştırılmış, mekânda bulunan tarihi doku, sivil mimari eserleri, mağaza ve restoranlar bölge için kimlik oluşturmuş, çeşitli rekreasyon öğeleri ve kullanıcıların rahat etmesi caddeyi canlı bir konuma getirmiştir (Çalışkan, 2011). Tarihi Yarımada, yaya olarak bir ucundan diğer ucuna rahat bir şekilde yürünebilen ve birçok tarihi, kültürel ve sosyal değerlere sahip olmasından dolayı yayalar için çekim merkezi konumundadır. 2005 yılından beri pe çok cadde ve sokağın yayalaştırma projesi gündeme gelmiştir (Embarq, 2014).

### ***Taksim Meydanı ve Çevresinin Yayalaştırma Süreci***

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

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

Taksim Meydanı yayalaştırma projesi inşaat çalışmaları 2012 yılının sonuna doğru başlatılmış, 2013 yılında motorlu araç trafiğinin yer altına alınmasıyla üst kısım Taksim Gezi Parkı, AKM, Talimhane ve İstiklal Caddesi arası yayalaştırılmıştır. Bazı kurumlar tarafından projenin, çağdaş meydan düzenleme ve ulaşım planlama kurallarına uygun yapılmadığı eleştirileri de, tünel girişleri nedeniyle meydana yaya erişiminin zor olması başka olumsuz bir nokta olarak vurgulanmıştır (Url-1). Günümüzde, bu alan peyzaj düzenlemesi yetersiz, betonlaşmış bir yüzeydir.

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

### **3. YAYA MEKÂNLARINDA TASARIMI ETKİLEYEN FAKTÖRLER**

Yaya yolları, hareketi kolaylaştıran, kullanıcılar tarafından kolay benimsenebilen ve yayayı yönlendiren mekânsal düzenlemelere olanak vermektedir. Yaya mekânlarının tasarımı

kullanıcıların ihtiyaç ve isteklerine yönelik öncelikle fiziksel, sonra da sosyal ve psikolojik koşulların iyileştirilmesini sağlamak için yapılmaktadır.

- *Fiziksel Düzenlemeler*

Tasarımda rahatlık ön planda tutulmalı, yolun genişliği kullanım amacına ve yoğunluğa göre ayarlanmalı, bağlantı eksiklikleri bulunmamalı, yol ayrımları, yapı ve donatı elemanları yayalar için engel oluşturmamalıdır. Karşılıklı geçişlerin sorunsuz olması, engelli kişilerin rahatça kullanabileceği yeterli alanlar sağlanmalı, direkt geçişler için 180, 240 ve 360 cm. asgari ölçülerde tutulmalıdır (Ayık, 2016: 189-205). Yaya yollarında kentsel donatı elemanları olan çöp kutusu, aydınlatma birimleri vb. kullanılması gerekirse yol genişliklerine minimum 150 cm ile 180 cm bir donatı alanı şeridi eklenmelidir. Yol kenarında bulunan kafe veya restoran gibi işletmelerin önünde, dinlenme, yeme içme alanı için en az 360 cm.'lik bir alan bırakılmalı, gerekli durumlarda 40-60 cm.'lik kısımda bariyer, çiçeklik vb. kentsel donatı elemanları ile yolla ilişki sınırlandırılabilir (Özcan, 2013: 184).

Yaya bölgelerinde gerekmedikçe merdiven kullanılmamalı, minimum 90 cm. genişliğinde, eğimi %5-8 arasında olan rampalı çözümler seçilmelidir (Gülgün ve Altuğ, 2006: 147). Görme engellilerin rahat yürüyebilmesi için hissedilebilir yüzeyle bantlar, tekerlekli sandalye kullanan engelliler için rampalar, dik olmayan yollar tasarlanmalı, görüş alanını etkileyebilecek duvar, bitki örtüsü, parmaklık gibi engelleyiciler bulunmamalıdır. İşitme engelli yayalar için ise ışıklı sistemlerin, görsel iletişim tekniklerinin kullanılması gerekmektedir (Pakdil, 2001: 338). Ayrıca, yaya yolları bisiklet yolları ile bütünleştirilmeli ve minimum genişliği 2,00 metre ile 2.50 metre olmalı, bisikletliler için güvenli bisiklet otoparkları düzenlenmelidir (Uz ve Kardeşahin, 2004: 44). Yayaları olumsuz hava koşullarından korumak için tenteler, arkadlar, kapalı mekanlar, pergolalar, kapalı çarşılar gibi üstü kapalı alanlar yapılmalıdır (Kuntay, 2008: 18). Aydınlatma sistemi, gece güvenliği ve mekânda rahatlık açısından önemli olup yayalar için engel yaratan alanlarda aydınlatma güçlendirilmeli, yönlendirici ve bilgilendirici levhalar yerleştirilmelidir. Aynı zamanda mekânların peyzaj açısından donatılması, ağaçlar, çiçekler, yeşil alanlar gibi materyaller ile donatılması önemlidir (Akman ve Çınar, 2012: 200).

- *Duyusal Etmenler (Algı)*

İçinde yaşanan mekân duyularla algılanır, kavranır ve değiştirilebilir. Çevre, en önemli dört duyu (görme, duyma, koklama ve dokunma) ile algılanır ve hissedilir. Yayanın görme duyusuyla hızı, mesafe, görülen nesnelerin büyüklüğü, görüş açısı, renk, aydınlık ve gözlem süresi mekânın algılanmasında önemlidir. Yayanın hızının artmasıyla algı süresi ve görüş açısı azalır. Yayalar maksimum uzaklık 12 metrede yüzü kavrayabilir, 24 metre mesafesinde yüzü

tanıyabilir, belirsiz bir eylemi ise 135 metre uzaklık sınırında ayırt edebilir. Diğer taraftan mekân, varsa yayaları rahatsız eden gürültü ve ses kirliliğinden arıtmaya çalışılmalıdır. Doğal çevre sesi olan kuş, yaprak, su sesi; yapay ses olan müzik yaya mekanlarında insan yaşamını olumlu yönde etkilemektedir (Kuntay, 2008).

- *Psikolojik ve Sosyal Etmenler*

İnsan, mekânı kavrama, algılama ve davranış olmak üzere üç temel psikolojik süreçten geçmektedir. İnsan davranışlarının mekân, mekânın fiziksel özelliklerinin de kullanıcının davranışları üzerinde etkisi bulunmaktadır. Kullanıcılar farkında olmadan mekân ile iletişim ve etkileşim halindedir. İnsan ile mekân arasında ilişki kullanış, rahatlık, güvenlik ve estetik açıdan değerlendirilir (İşit, 2019: 28). Ayrıca, mekânda oturma süresi, hareketlilik, ulaşım tarzı, kültürel öğeler, kişisel karakteristik özellikler, insanın psikolojik ve sosyal koşulları, gürültü, ışık, sıcaklık gibi faktörler mekânın algısında önemli rol oynarlar. Çevresel etmenler, mekânın boyu ve biçimi, erişim kolaylığı, tanınabilir, estetik olması ve rekreasyon faaliyetlerine olanaklar sağlaması da kullanıcının algısında etkili olmaktadır (Çermikli, 2009: 238). Nitekim, algılanan bilgiler mekânın değerlendirilmesinde önemli rol oynamakta, yayanın mekâna karşı verdiği tepki ve eylemler davranışa dönüşmekte böylece yaya-mekân ilişkisi ortaya çıkmaktadır.

***Kentsel Mekânda Kalite Unsuru***

Kentsel mekânın kalitesi yaşam kalitesini etkilemekte, kullanıcı bina dışına çıktığında kentsel mekânı kullanmaktadır. Bu nedenle kalite için birçok araştırmacı ve kurum (pps, uli, spacesyntax, vb.) başarılı kentsel mekan yaratabilme ilkeleri ortaya koymaya çalışmışlardır. Özellikle, ABD merkezli çok sayıda mekânsal deneyimi olan “Kamusal Mekânlar için Proje Şirketi” Pps (Project For Public Places Inc.)’e göre; başarılı kamusal mekânların, “erişim ve bağlantılar, amaç ve aktiviteler, rahatlık ve imaj, sosyalleşme” olmak üzere dört ana işlevi yerine getirmesi gerekmektedir. PPS için özellikle, başarılı ve kaliteli kent meydanları yaratabilme ilkeleri; imaj ve kimlik, cazibeli ve gidilecek yer, konforlu, esnek tasarımı, mevsimlik stratejisi, iyi girişli, meydanın bir iç ve bir dış sınırı, birçok noktadan ulaşılabilir, yönetimin merkezi rolü, çeşitli sermaye kaynakları ile desteklenebilir olmalıdır (İnceoğlu ve Aytuğ 2009: 141, 143).

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

Gehl’e göre;

- korunum araçlardan, gürültüden, yağmur ve rüzgardan korunmadır, mekânın düzenli kullanımını için insanların bunlardan korunması önemlidir,
- konfor yürümek, görmek, ayakta durmak, oturmak ve sohbet etmek gibi eylemler konforlu değil ise bu mekânlar kullanıcılar için davet edici konumunda değildir. Ayrıca oyun oynamak, spor yapmak gibi aktiviteler mekânı her yaşta kullanıcılar için çekici yapar.
- keyif açısından kamusal mekânlar estetik ve duyuşal deneyimleri en iyi şekilde sağlamalıdır, Örneğin; kullanıcılar sıcak kentlerde gölgelik alanlar sayesinde yerel iklim şartlarını iyi değerlendirirler (Şekil 1) (Url-2).

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

Şekil 1. Jan Gehl'e göre kalite kriterleri (Url-2)

#### 4. ALAN ÇALIŞMASI: TAKSİM MEYDANI ve YAKIN ÇEVRESİNDEKİ YAYA MEKÂNLARINDA KALİTE UNSURU - KULLANICI BEKLENTİLERİ

Taksim Meydanı, İstanbul'un Beyoğlu ilçesinin sınırları içerisinde bulunan Tarlabası Bulvarı, İstiklal Caddesi, Sıraselviler Caddesi, Cumhuriyet Caddesi ve Gümüşsuyu Caddesi'nin kesişim noktasında bulunmaktadır. Taksim Meydanı, hem yaya hem de taşıt trafiğinin yoğun olduğu bir ulaşım transfer merkezi konumunda olup kullanım türüne göre, hem kent merkezi, hem semt, hem de ulaşım meydanı olarak tanımlayabiliriz.

Taksim Meydanı, hem Avrupa Yakası'ndan hem de Anadolu Yakası'ndaki birçok mekândan kolaylıkla ulaşılabilecek bir noktadadır. Çevredeki önemli caddeler nedeniyle taşıt yoğunluğu fazladır ve otobüslerle meydana erişim sağlanabilmektedir. Taksim istasyonu, Yenikapı-Hacıosman metrosu alan için önemli bir raylı toplu taşıma hattıdır. Asya ve Avrupa Yakası belediyelerin ve özel halk otobüslerinin; Kadıköy, Beşiktaş ve Bağcılar dolmuşlarının durak noktası, işyeri ve okul servis araçlarının, havaalanı ve fuar merkezlerine ulaşımı sağlayan araçların durakları alanda bulunmaktadır. Ayrıca Kabataş-Taksim föniküler hattı, Taksim Meydanı'nda başlayan ve Galata Kulesi'ne kadar nostaljik tramvay ile erişim sağlanmaktadır, dolayısıyla yaya yoğunluğu da fazladır. Bu doğrultuda, çalışma kapsamında; gözlem ve anket teknikleri kullanılarak veri elde edilmiştir.

- **Gözlem**

Taksim Meydanı ve çevresindeki mekân kalitesi, Gehl'in 12 kriterine göre gözlem yöntemi ile irdelenmeye çalışılmıştır. Alanda, kullanım yoğunluğuna göre 4 farklı konum (1.Taksim Meydanı metro çıkışı, 2.Talimhane, 3.İstiklal Caddesi girişi, 4.İstiklal Caddesi – Galatasaray) seçilmiştir (Şekil 2).



Şekil 2. Gözlem noktalarının konumu ve görüntüleri

Bu dört farklı konumdaki mekânlar, üç ayrı gözlemci tarafından kalite kriterlerine göre incelenerek 3-iyi, 2-orta ve 1-kötü şeklinde puanlanmıştır. 36 puan iyi, 24 puan orta kalitede, 12 puan ve altındakiler ise kötü kalite bakımından iyi olmayan mekanlar olarak değerlendirilmiştir.

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

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

Tablo 1. Birinci gözlemcinin verisiyle elde edilen kalite puan durumu

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

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

Tablo 2. İkinci gözlemcinin verisiyle elde edilen kalite puan durumu

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

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

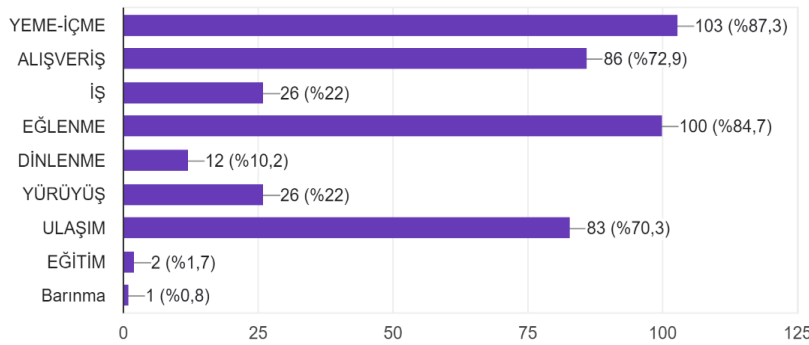
Tablo 3. Üçüncü gözlemcinin verisiyle elde edilen kalite puan durumu

- **Anket Çalışması**

Taksim Meydanındaki kentsel tasarım öğelerinin kullanıcı algısına etkisi kapsamında geliştirilen anket çalışması, 118 yerli, 33 yabancı ziyaretçiye olmak üzere toplamda 151 kişiye uygulanmıştır. Anketin ilk aşamasında, demografik bilgilerin yanı sıra kullanım durumu ve mekana gelirken kullanılan ulaşım aracı sorgulanmıştır. İkinci aşamada, kullanıcı memnuniyetini etkileyen faktörlere yönelinmiş, son aşamada ise kullanıcıların mekânla ilgili düşünceleri için açık uçlu soruya başvurulmuştur. Ankete katılan kullanıcıların %58,5'ini erkekler (69 kişi), %41,5'ini kadınlar (49 kişi) oluşturmuştur. Katılımcıların 18-30 yaş aralığında 77 kişi çoğunluğu oluşturmaktadır, sonraki yaş aralığı 31-45'dir ve 45 yaş üstü katılımcıların daha azdır. Taksim Meydanı'na ulaşımın tercihlerinin daha çok metro, otobüs ve yürüyerek sağlandığı görülmüştür. Kullanıcılar Taksim Meydanı'nda, daha çok yeme-içme, alışveriş, eğlenme ve ulaşım amacıyla vakit geçirdiklerini öne sürmüşlerdir (Şekil 3).

TAKSİM MEYDANI VE ÇEVRESİNİ KULLANIŞ AMACINIZ NEDİR?

118 yanıt

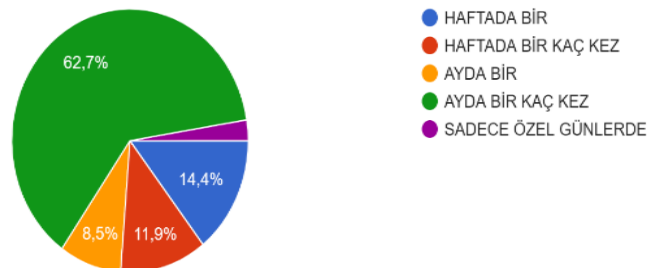


Şekil 3. Katılımcıların Taksim meydanı ve çevresini kullanım amacı

Taksim Meydanı'nın hafta içi günlerde kullanım sıklığının genellikle haftada birkaç kez ve her gün olduğu, haftada bir kez olarak daha az kullanıldığı, hafta sonu ise genellikle ayda birkaç kez veya daha az kullanılan bir mekân olduğu görülmüştür (Şekil 4).

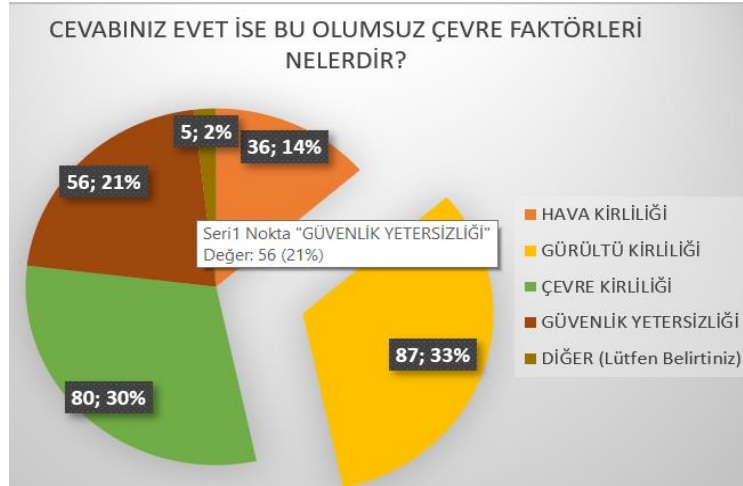
MEKANI HAFTA SONU NE SIKLIKLA KULLANIYORSUNUZ?

118 yanıt



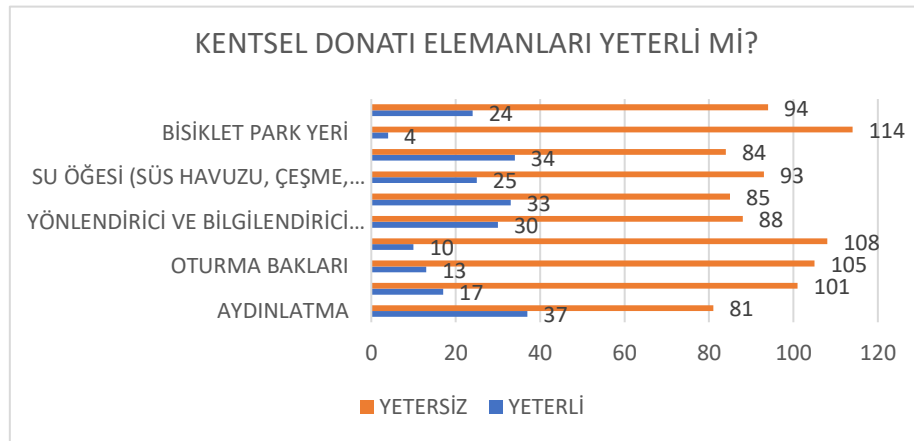
Şekil 4. Katılımcıların Taksim meydanı ve çevresini kullanım sıklığı

Ankete katılanların büyük çoğunluğu (% 95,8'i) Taksim Meydanında olumsuz çevre faktörlerinin bulunduğunu düşünmektedir. Katılımcılar meydana en fazla sırasıyla kalite kriterlerinden *korunum* başlığına uygun olarak; gürültü kirliliği, çevre kirliliği, güvenlik yetersizliği ve hava kirliliği olduğunu ifade etmiştir. Ayrıca, alınan cevaplarda (diğer grubunda) mültecilerin bir hayli fazla olduğu, Taksim tünelde kalan evsizlerin mekânı kirletip kötü kokulara sebep olduğu belirtilmiştir (Şekil 5).



Şekil 5. Kullanıcıların kullanım amacını olumsuz etkileyecek çevre faktörlerinin türleri

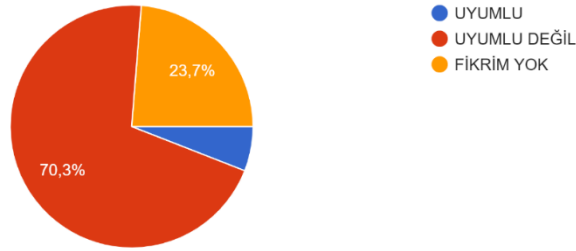
*Konfor* kriterine uygun olarak; kullanıcılara göre kentsel donatı elemanlarının genellikle yeterli olmadığı, bunların içinde özellikle bisiklet park yerleri yetersizdir. Kullanıcıların verdikleri yanıtlara göre; satış birimleri (büfe vb.) %71,2 oranında yetersiz, su ögesi (süs havuzu, çeşme, yangın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



Şekil 6. Mekanın kentsel donatı elemanlarının yeterliliği

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

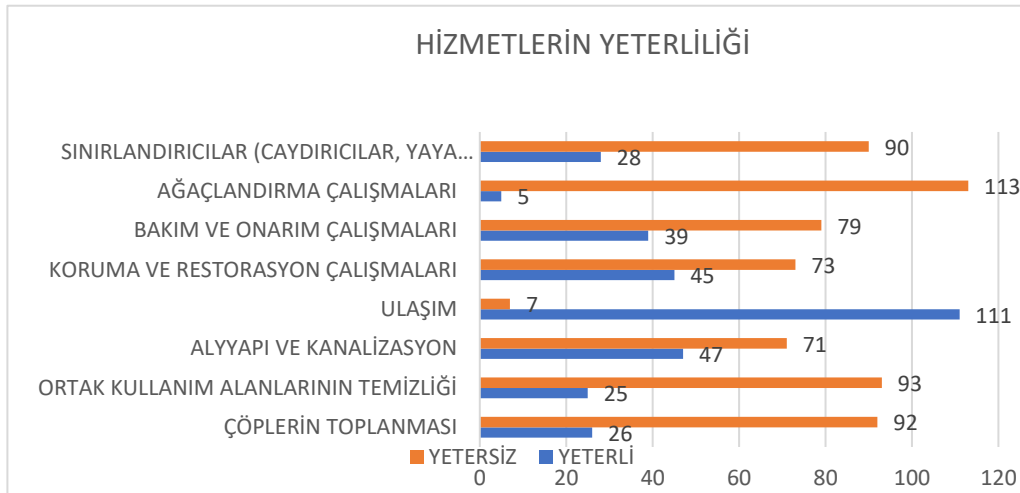
DONATI ELEMANLARININ MALZEME VE TASARIMI MEKANIN KİMLİĞİ İLE UYUMLU MU?  
118 yanıt



7).

Şekil 7. Donatı elemanlarının malzeme ve tasarımının mekânın kimliği ile uyumluluğu

Hizmetlerin yeterliliğine ilişkin olarak; sınırlandırıcıların (caydırıcılar, yaya bariyerleri, trafik bariyerleri vb.), ağaçlandırmanın, bakım ve onarımın, koruma ve restorasyon çalışmalarının yetersiz olduğu, *Konfor* açısından; ulaşım hizmetinin yüksek oranda yeterli, altyapı ve kanalizasyon hizmetinin, ortak kullanım alanlarının temizliğinin ve çöplerin toplanmasının ise

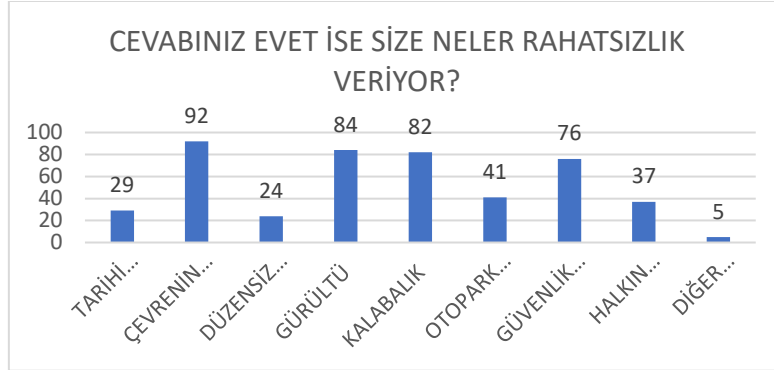


yetersiz olduğu görülmüştür (Şekil 8).

Şekil 8. Mekândaki hizmetlerin yeterliliği

Kullanıcıların mekânda % 97,5 oranında kendilerin rahatsız eden durumlarla karşılaştıkları öğrenilmiştir. *Korunum* parametresi bakımından; rahatsızlık veren durumlar; meydana çevrenin bakımsız, gürültülü, kalabalık olması ve güvenlik sorunu bulunması en çok rahatsızlık veren faktörler olup tarihi özelliği olan yapılar, düzensiz yapılaşma en alt sırada yer almıştır.

Diğer seçeneğini belirten katılımcılar; mülteci ve Arap turistlerin olumsuz tavırlarının olduğunu, kamu ve polis araçlarının yaya bölgelerinde çok fazla hareket ettiklerini belirtmişlerdir (Şekil 9).



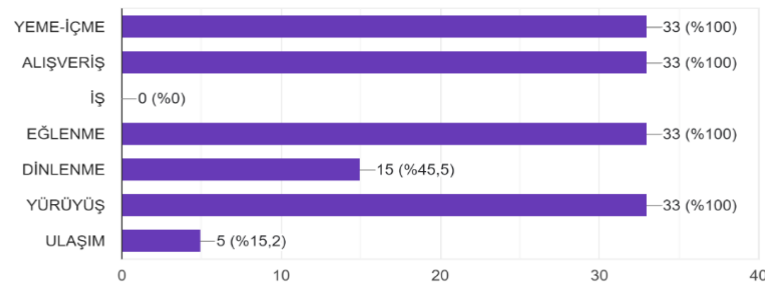
Şekil 9. Mekânda kullanıcıları rahatsız eden durumların türleri

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

Ayrıca tarihi yerlerin yok olma derecesine geldiği, meydanın eski kimliğinin kaybolduğu belirtilmiştir. Taksim Meydanı ve yakın çevresini konaklama ve pek çok aktivite için ziyaret eden ve ankete katılan 17’si kadın, 16’sı erkek olup çoğunluğu 20-35 yaş aralığında olan turistlerin Taksim Meydanı ve çevresini; çoğunlukla yeme-içme, alışveriş, eğlenme ve yürüyüş için kullandıkları saptanmıştır (Şekil 10).

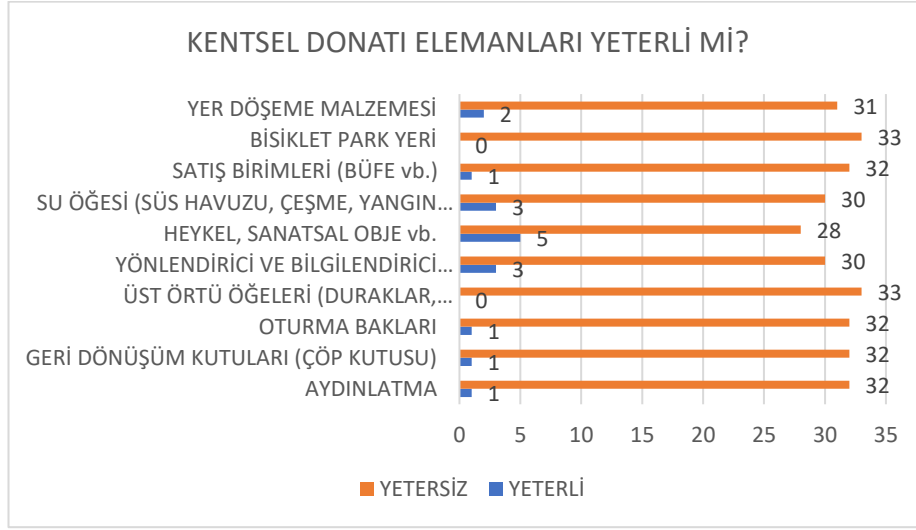
TAKSİM MEYDANI VE ÇEVRESİNİ KULLANIŞ AMACINIZ NEDİR? (BİRDEN FAZLA SÖYLEYEBİLİRSİNİZ)

33 yanıt



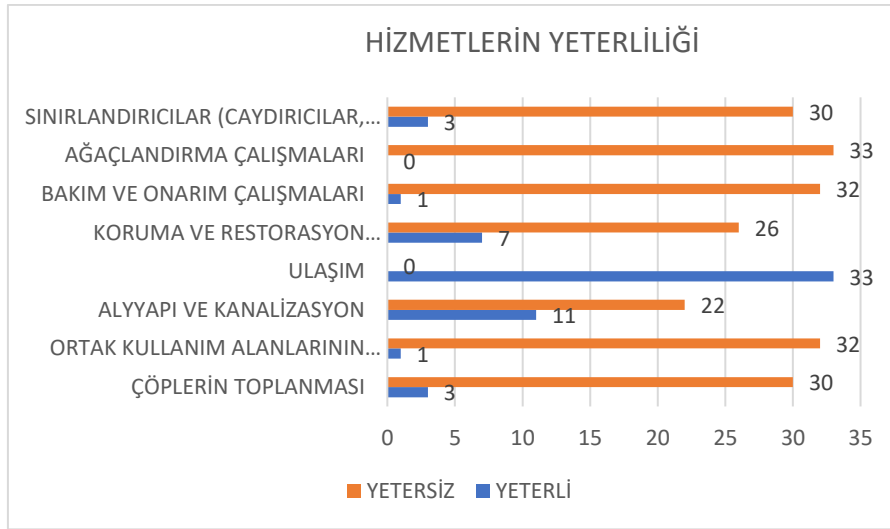
Şekil 10. Turistlerin Taksim Meydanı ve yakın çevresini kullanım amacı

Konfor bakımından turist katılımcılara göre kentsel donatı elemanlarının yetersiz olduğu saptanmıştır (Şekil 11).



Şekil 11. Kentsel donatı elemanların turistler açısından yeterliliği

Korunum kriterine göre turistler; Taksim Meydanı'nda mevcut hizmetlerin yetersiz, sadece ulaşım araçlarının yeterli olduğunu belirtmişlerdir (Şekil 12).



Şekil 12. Turistler açısından hizmetlerin durumu

Ayrıca, turist niteliğindeki kullanıcılar; bazı insanların bakışları hal ve hareketlerinin rahatsız edecek derecede olduğunu, mekanda bulunan bazı seyyar satıcıların kendilerine ürün satmak için ısrarcı olduklarını, sürekli yürüyüş halinde olduklarından meydana ve İstiklal Caddesi'nde konfor parametresine göre dinlenebilecekleri yerlerin bulunmadığını yada genelde dolu olduğunu ifade etmişlerdir.

### **Mekânsal Kalite ve Anket Sonuçları**

Anket sonuçlarına göre; yüksek oranda özellikle kentsel donatı elemanlarının yetersiz bulunması durumu Gehl'in kalite kriterleri ile bir değerlendirme yapılmıştır:

- *Korunum* bakımından; trafik ve kazalardan korunum için sınırlandırıcılar, gece ve gündüz aydınlatmaları yetersiz bulunmuş ve gürültü, çevre, hava kirliliğinin bulunması da hoş olmayan duysal deneyimleri oluşturmaktadır. Bu bağlamda, mekân korunum açısından son derece yetersizdir.

- *Konfora* ilişkin; hareketlilik seçenekleri gelişmiş, toplu ulaşım ve mekânda yaya hareketi bakımından çok büyük engeller bulunmamaktadır. Ancak bazı kısımlarda motosiklet kullanımının fazla olması kaldırımlarda sorun teşkil etmekte, ayakta durma ve yaslanma seçeneklerini oluşturan bank kenarı, otobüs durağı gibi mekanlar katılımcılar açısından yetersizdir. Az sayıdaki oturma bankları, ağaçlık alanlar, su öğeleri ve oturma dinlenme elemanlarının yanlış konumlanmasının insanlar arasında iletişim kopukluğu yaratması ve üst örtü elemanlarının yetersiz olması konfor bakımından olumsuzluk yaratmaktadır.

- *Keyif* kriteri açısından anket sonuçlarına göre; mekânda gölgelik alanların yetersizliği yada kış aylarında yağmur rüzgâr gibi iklim koşullarındaki değişime uyum sağlayacak tasarımın eksikliği olumsuz durum teşkil etmektedir (Tablo 4).

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

Tablo 4. Anket sonuçlarının kalite unsurlarıyla ilişkilendirilmesi

## **5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME**

İçinde bulunduğumuz, kullandığımız, deneyim yaşadığımız kentsel dış mekânlar davranışlarımızın biçimlenmesine neden olur. Bu bağlamda mekân, kullanıcının fiziksel, algısal ve psiko-sosyal ihtiyaçlarına cevap vermekle yükümlüdür. Kentsel dış mekân elemanlarından meydan ve sokaklar ise mekân kalitesini yükseltir, yere özel fiziksel karakter kazandırır. Nitekim, sadece fiziksel ihtiyaçların karşılanması yeterli olmayıp kentsel mekânın sağlıklı bir şekilde kullanılması için insan mekândan verim alabilmeli ve mekânı

deneyimleyerek vakit geçirebilmelidir. Dolayısıyla, psiko-sosyal ihtiyaçlar karşılanarak kimlik ve aidiyet hissi ortaya çıkar, insanın mekânla bağ kurulması sağlanır. O halde, yaya mekânları tasarımı kullanıcıların ihtiyaç ve isteklerine yönelik öncelikle fiziksel, sonra da sosyal ve psikolojik koşulların iyileştirilmesini sağlamak için yapılmaktadır.

Bu çerçevede, Taksim Meydanı ve yakın çevresinde davranışsal ve algısal durumları belirlemeye ve ölçmeye yönelik bir çalışma yapılmış, gözlem ve anket yöntemi ile veriler elde edilmiştir. Elde edilen veriler neticesinde Taksim Meydanı ve yakın çevresinde kullanıcılar hem fiziksel, hem algısal, hem de psiko-sosyal açıdan olumsuz etkilenmektedir. Çalışma alanında elde edilen verilere bakıldığında donatı elemanlarının yetersiz kaldığı görülmüştür. Bu bağlamda;

- kent mobilyaları başta olmak üzere oturma bankları, heykel, sanat objeleri, su öğeleri, satış birimleri, bisiklet park yeri, geri dönüşüm kutuları, ağaçlık ve yeşil alan arttırılmalıdır.
- olumsuz hava koşulları için gerekli donatı elemanları sağlanmalı,
- yönlendirici ve bilgilendirici levhalar arttırılmalı, yeterli aydınlatma donatısı ile güvenlik sorunu giderilmeli,
- yer döşeme malzemesi için iyileştirilmeye gidilmeli, tüm kullanıcı grupların engelsiz, rahat hareket edebileceği alanlar yaratılmalı,
- kullanıcıların rahatlıkla yürüyebileceği mekânı kullanırken zorluk çekmeyecekleri detaylar düşünülmeli,
- donatı elemanlarının kullanıldığı malzeme ve tasarım mekânın kimliğine uygun olmalı,
- hizmetlerin yetersizliğinden dolayı ilgili birimlerin görevlerini iyi yapmaları için çalışmalar yürütülmeli, alt yapı sistemi iyileştirilmeli, tarihi niteliğe sahip yapıların koruma, bakım ve onarım çalışmalarına ağırlık verilmeli,
- sınırlandırıcı yaya ve taşıt bariyerleri arttırılmalı,
- çevre gürültü kontrolü için tutuculuk değeri yüksek malzemeler kullanılmalı,
- otopark sorunu giderilmeli,
- güvenlik amaçlı iyileştirme çalışmaları yapılmalıdır.

Bu çalışmanın sonucunda, yerinde yapılan araştırmalarla sadece fiziksel ihtiyaçların karşılanmasının yeterli olmadığı, insanın mekânı deneyimlemesine dikkat çekilmesinin önemi tekrar ortaya çıkmıştır. Bunun yanı sıra araştırmanın, bu ve benzer çalışma alanlarına öngörülecek kentsel tasarım kararları için fikir vereceği; bireylerin gereksinim ve beklentilerinin dikkate alınmasının, geleceğe ilişkin yaşam ve mekân kalitesinin iyileştirilmesi yönündeki önerilere katkı olacağı düşünülmektedir.

## 6. KAYNAKÇA

Akyol, E. (2006). Kent Mobilyaları Tasarım ve Kullanım Süreci. (Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi). *İstanbul Teknik Üniversitesi*.

Akman, Çınar, E. (2012). Fiziksel Mekân ve Güvenlik Algısı: İstanbul Boğaziçi Öngörünüm Alanı (Yayınlanmamış Doktora Tezi). *Dokuz Eylül Üniversitesi*.

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

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

Akyol, E. (2006). Kent Mobilyaları Tasarım ve Kullanım Süreci. (Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi). *İ.T.Ü.*

Altunbaş, U. (2006). Kent Merkezlerinde Yayalaştırmanın İşlevsel Değişimi Üzerine Etkileri: İstiklal Caddesi Örneği (Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi). *İ.T.Ü.*

Anders, G. (1998) *Stadt der Öffentlichkeit - Zum Stadtbau*. Haag+Herchen Arcan, E.F., Evci, F. 1992. *Mimari Tasarıma Yaklaşım. I. Bina Bilgisi Çalışmaları*. İki Yayınevi, İstanbul.

Aru, K. A. (1965). *Yayalar, Taşıtlar: Şehir Dokusunda Yeni Ulaştırma Düzenleri*. İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi.

Atabek, S. Y. (2009). İstanbul Kıyılarında Mekansal Dönüşüm: Güncel Projelerden Örnekler. (Doctoral dissertation). İstanbul Teknik Üniversitesi.

Ashby, M., Johnson, K. (2004). *Materials and Design*. Elsevier Butterworth Heinemann, London.

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

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

Ayyıldız, S. (1996). Akçaabat Geleneksel Konutları ve K.T.Ü. Lojmanlarındaki Yaşama Mekanlarının "Ferahlık" Faktörü Açısından İncelenmesi ((Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi). *Karadeniz Teknik Üniversitesi*.

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

Çalışkan, M. (2011). Kamu Yararı Bağlamında Kamusal Mekanlarda Bir Yayalaştırma Örneği: Eminönü Tarihi Yarımada (Hobyar Mahallesi Ve Çevresi) Yayalaştırma Projesi (Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi). *İ.T.Ü.*

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

Çöl D. (2004). Kentsel Ulaştırmada Yaya Alanları, İstanbul Avcılar-Marmara Caddesi Yayalaştırma Projesinin İncelenmesi (Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi). *İ.T.Ü.*

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

Demir, S. (1999). Yaya Bölgelerinin Kent İçin Önemi, Kente Katkıları ve Ankara'daki Yaya Bölgelerinin İncelenmesi (Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi). *Ankara Üniversitesi*.

Döllük, G. (2005). Yayalaştırılmış Sokakların Kent Peyzajına Katkısı. (Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi). *İ.T.Ü.*

Embarq Türkiye. (2014). *İstanbul Tarihi Yarımada Yayalaştırma Projesi*. ([www.embarqturkiye.org](http://www.embarqturkiye.org))

Ertaş, D.G. (2007). Yapısal Özelliklerin Endüstri Ürünleri Tasarımına Etkileri (Yayınlanmamış Doktora Tezi). *İ.T.Ü.*

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

Große, C., Böhmer J., (2019). *Radverkehr in Fussgaengerzonen*, FHE Erfurt University

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

Gültiken, T. (2010). Yayalaştırılmış Sokakların Kentsel Mekanda Başarısının Değerlendirilmesi İstanbul – Beyoğlu / İstiklal Caddesi Örneği (Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi) *İ.T.Ü.*

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

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

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

İşit Demiralp N. (2019). Yaya Hareketleri Ve Mekân İlişkilerinin İrdelenmesi: Samsun Kurtuluş Yolu Ve Yakın Çevresi Örneği (Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi). *Bartın Üniversitesi*

Kaplan, H., Acuner, A. (2005). Ankara'da Yayalaştırma Sorunsalı: Yaya Alanlarının Yasal Çerçeve ve Yerel Yönetimlerin Rolü Kapsamında Değerlendirilmesi. *Planlama Dergisi*, Sayı:4.

Kavi, F. (2003). İstanbul'daki Yaya Yolu Düzenlemelerinin Bitkisel Tasarım Açısından Değerlendirilmesi (Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi). *İ.T.Ü.*

Koepf, H., Binding G. (2005). *Bildwörterbuch der Architektur*. Band 194, Kröner.

Korkut, A.B., Şişman, E.E., Özyavuz, M. (2010). *Peyzaj Mimarlığı*. Verda Yayıncılık.  
Kuntay, O. (2008). *Yaya Mekanı*. Ankara.

Kuşkun, P. (2002). *Erzurum Kent Bütününde Donatı Elemanlarının Kullanımı Üzerine Bir Araştırma*. (Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi). *Atatürk Üniversitesi*

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

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

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

Özcan, A. (2013). Yaya Alanlarının İşlevsel Kullanımının Altındağ İlçesi'nde İrdelenmesi. (Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi). *Atatürk Üniversitesi*.

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

Pehlivan, İ. (2015). Yaya Bölgelerinin Kentsel Peyzaj Planlama Ve Tasarım Açısından İncelenmesi: Düzce İstanbul Caddesi Örneği (Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi). *Düzce Üniversitesi*.

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

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

Şenkaynak., P. (2010). Yaya Bölgelerinin Kentsel Peyzaj Planlama Açısından Önemi ve İstanbul'daki Bazı Örneklerin İncelenmesi (Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi). *İstanbul Üniversitesi*.

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

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

Url-1, Url-1, Erişim Tarihi: 11.10.2023 Erişim Adresi: <https://tr.wikipedia.org/wiki/Taksim>.

Url-2, Erişim Tarihi: 22.09.2023 Erişim Adresi: <https://gehlpeople.com>