

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**KENTSEL MEKAN TASARIMINDA MERDİVENLİ
SOKAKLAR ÜZERİNE TİPOLOJİK BİR YAKLAŞIM**

Şehir Plancısı Cihan ŞEHLA

**F.B.E. Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı
Kentsel Mekan Organizasyonu ve Tasarım Programında
Hazırlanan**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Ali KILIÇ, Yıldız Teknik Üniversitesi

İSTANBUL, 2010

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ŞEKİL LİSTESİ.....	iv
RESİM LİSTESİ.....	vi
TABLO LİSTESİ.....	xi
HARİTA LİSTESİ.....	xii
ÖZET	xiii
ABSTRACT	xv
1. GİRİŞ	17
1.1 Amaç	18
1.2 Yöntem.....	19
1.3 Kapsam.....	20
2. KENTSEL DOKUDA MEKAN VE SOKAK KAVRAMI.....	21
2.1 Mekan ve Kentsel Mekan Kavramı	21
2.2 Zaman ve Mekan İlişkisi İçinde Kentsel Mekanın Algılanması	27
2.3 Kentsel Mekan Dokusu ve Sokaklar.....	30
2.3.1 Kentsel Doku.....	30
2.3.2 Kentsel Mekan Elemanı Olarak Sokaklar	35
2.3.2.1 Sokak Dokusu.....	37
2.3.2.2 Tarihsel Gelişim Süreci İçinde Sokak Mekanının Kullanımı ve Tasarımı	39
2.3.2.3 Sokak Mekanlarının Kullanım ve Tasarımı	45
2.3.3 Yaya Mekanı ve Yayalaştırma	50
2.3.3.1 Yaya Mekanlarını Biçimlendiren Düzenleme İlkeleri.....	54
2.4 Bölüm Sonucu	56
3. KENTSEL MEKANDA MERDİVENLİ SOKAKLAR.....	58
3.1 Bir Kentsel Mekan Olarak Merdivenli Sokak Kavramı	58
3.2 Tarihsel Süreç İçinde Merdivenli Mekanlar ve Sokaklar	63
3.2.1 Merdivenli Sokakların Kentsel Alanlarda Ortaya Çıkışı ve Rolü	69
3.2.1.1 Klasik, Ortaçağ ve Yeni Klasik Dönem Uygulamaları.....	74
3.2.1.2 Modern ve Post Modern Dönem Uygulamaları	79
3.2.2 Tarihsel Süreç İçinde Merdivenli Mekan ve Merdivenli Sokakların Kullanım Amaçları ve Rolü	80
3.2.2.1 İnanç Mekanında Merdivenli Mekanlar.....	80
3.2.2.2 Otorite ve Güç Simgesi Olarak Merdivenli Mekanlar.....	86
3.2.2.3 Merdivenli Sokakların Ulaşım ve Dolaşım (Sirkülasyon) Mekanı Olarak Kullanımı.....	90
3.2.2.4 Merdivenli Sokakların İletişim Mekanı Olarak Kullanımı	91
3.2.3 İstanbul Kenti Örneğinde İmar Planı Gelişim Sürecinde Merdivenli Sokaklar	94

4.	KENTSEL MERDİVENLİ SOKAKLARIN KULLANIMI VE TASARIMI....	103
4.1	Merdivenli Sokakların Kullanımı	103
4.1.1	İkamet Mekanının Bir Parçası Olarak Kullanım	105
4.1.2	Ziyaret-Turizm Amaçlı Kullanım.....	107
4.1.3	Ulaşım Elemanı Olarak Kullanım	108
4.2	Merdivenli Sokakların Tasarımı	111
4.2.1	Merdivenli Sokak Tasarımını Etkileyen Faktörler	112
4.2.1.1	Merdivenli Sokak Tasarımını Etkileyen Doğal Faktörler.....	113
4.2.1.2	Merdivenli Sokak Tasarımında Kullanıcı Faktörü	114
4.2.2	Merdivenli Mekan Tasarımında Mekansal Standartlar	122
4.2.2.1	Merdivenli Mekanların Ana Tasarım Elemanları.....	126
5.	MERDİVENLİ SOKAKLAR ÜZERİNE TİPOLOJİK BİR YAKLAŞIM	158
5.1	Merdivenli Sokakların Kentsel Çevre İçindeki Konumlarına Göre Tipolojisi ...	167
5.1.1	Yeşil Alanlarda Bulunan Merdivenli Mekanlar ve Sokaklar	171
5.1.2	Kentsel Yapılaşmış Çevre İçinde Merdivenli Sokaklar.....	172
5.1.2.1	Bağlayıcı Özellik Gösteren Merdivenli Sokaklar.....	173
5.1.2.2	Yapılara Erişim Sağlayan Çıkamaz Sokak Niteliğinde Merdivenli Sokaklar	179
5.1.2.3	Hem Bağlayıcı Hem de Yapılara Erişimi Sağlayan Merdivenli Sokaklar.....	181
5.2	Merdivenli Sokakların Düşey ve Yatay Düzlemlerdeki Fiziksel Özelliklerine Göre Tipolojisi	183
5.3	İstanbul Beyoğlu ve Üsküdar İlçelerinde Merdivenli Sokak İncelemesi.....	191
5.4	Bölüm Sonucu	206
6.	SONUÇ	213
	KAYNAKLAR.....	217
	EK -1	221
	EK – 2	222
	ÖZGEÇMİŞ.....	224

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1 Mekanın tanımlanması; mekan fiziksel ve algısal sınırlarla belirlenir	22
Şekil 2.2 Kentsel mekanın oluşum süreci.	23
Şekil 2.3 Kentsel mekanda çevrelenmişlik etkisi	25
Şekil 2.4 Kent mekanları arasında geçiş	26
Şekil 2.4 Kentsel mekanın işlevsel türleri.....	27
Şekil 2.5 Çevresel algılamada filtre modeli	28
Şekil 2.6 Ulaşım şebekesi.....	32
Şekil 2.7 Karakteristik doku örnekleri	33
Şekil 2.8 Çatalhöyük'te yaşam	34
Şekil 2.9 Kent dokusu özellikleri ve dokuyu oluşturan öğeler arasındaki ilişki	35
Şekil 2.10 Düzenli bir kent dokusunda görülen sapmalar.....	37
Şekil 2.11 Kent dokusunda farklı büyüklükte yapı adaları	38
Şekil 2.12 Kent dokusunda kırılma, eklemleme ve kesilmeler	39
Şekil 2.14 Kentte yaya dolaşımı	52
Şekil 2.13 Konut grubunda yaya hareketi	52
Şekil 4.1 Merdivenli sokakta rüzgar hareketi.....	114
Şekil 4.2 Yürümenin mekansal gösterimi	118
Şekil 4.3 Merdivenli mekanlarda ortalama hız ve yoğunluk.....	119
Şekil 4.4 Ortalama bir yetişkinin görme seviyeleri	120
Şekil 4.5 Normal görüş konileri	120
Şekil 4.6 Sosyal görüş alanları	122
Şekil 4.7 Merdivenlerin minimum genişliği.....	123
Şekil 4.8 Yayaların standart adım hareketleri	129
Şekil 4.10 Sahanlık	133
Şekil 4.11 Merdiven yüksekliği ve sahanlık oranları.....	135
Şekil 4.13 Drenaj için sürtünme yüzeylerinin eğimi	144
Şekil 4.14 Yaya alanlarında aydınlatma elemanları	150
Şekil 4.16 Ağaç türleri	153
Şekil 5.1 Merdivenli sokaklarda fiziksel form; yürüme yoluna etki	168
Şekil 5.2 Merdiven biçimlenişinin ortaya çıkardığı yürüme doğrultusu	168
Şekil 5.3 Merdivenli sokak biçimlenişinin sokakta ortaya çıkardığı yürüme doğrultusu.....	169
Şekil 5.4 Erişim ve çevre ilişkilerine göre merdivenli sokak tipolojisi	173
Şekil 5.5 İki farklı kottaki ulaşım aksları arasında merdivenli sokaklar, plan-kesit.....	174

Şekil 5.6 Meydana bağlanan merdivenli sokaklar, plan	174
Şekil 5.7 Bir kamusal açık mekana bağlanan merdivenli sokaklar, kesit	174
Şekil 5.8 Bir kamusal açık mekana bağlanan merdivenli sokaklar, kesit; görüş açıları ve mekansal algılama.	175
Şekil 5.9 Bir kamusal açık mekana bağlanan merdivenli sokaklar	176
Şekil 5.10 Görsel ve mekansal sürekliliğin korunması.....	177
Şekil 5.11 Yarı korunmuş mekansal ve görsel süreklilik.....	177
Şekil 5.12 Kesintiye uğratılmış mekansal ve görsel süreklilik.....	178
Şekil 5.13 Yarı çevrelenmiş merdivenli sokak.....	178
Şekil 5.14 Yapılara erişim sağlayan merdivenli çıkmaz sokak.....	180
Şekil 5.17 Bağlayıcı ve yapılara erişim sağlayan merdivenli sokak; plan ve kesit	182
Şekil 5.18 Bağlayıcı ve yapılara erişim sağlayan merdivenli sokaklarda sahanlık (a) ve kullanıcı hareketlerinin kesişimi (b).....	182
Şekil 5.19 Düşey düzlemler arasında aşamalı merdivenli sokakla bir geçiş sağlanması.....	183
Şekil 5.20 Düşey düzlem özelliklerine göre merdivenli sokak tipolojisi.....	185
Şekil 5.22 Uzun mesafeli bir merdivenli sokakta görüş mesafesi-mekansal algılama ilişkisi	189

RESİM LİSTESİ

Resim 2.1 Sıcak ve kuru iklimde yayalara göre düzenlenmiş yerleşme dokusu.....	31
Resim 2.2 Mohenjo Daro (solda) ve Kültepe (sağda), (http: google.images).....	40
Resim 2.3 Gorki Sokağı, Moskova.....	41
Resim 2.4 Kentsel dokuda ideolojik iletilerin yansıması.....	42
Resim 2.5 İstanbul’da Soğuk Çeşme Sokak	42
Resim 2.6 Atina Planı (sol) ve 1855 Paris Planı (sağ)	43
Resim 2.7 Sonbaharın sokağa verdiği renk.....	47
Resim 2.8 Kanallarıyla ünlü iki kent; Venedik (sol) ve Saint Petersburg (sağ), 2009.....	48
Resim 2.9 Floransa’da Vecchio Köprüsü ve Venedik’te Rialto Köprüsü, 2009.....	48
Resim 2.10 Araç yolunun yayalara ayrılması, Hriçatik Caddesi, Kiev, Ukrayna, 2009.....	54
Resim 2.11 Doğal çevrede basamakların oluşturulması, Machu Picchu	57
Resim 3.1 Cingue Tere kasabası, İtalya.....	59
Resim 3.2 Maya Ziguratları	64
Resim 3.3 Merdivenli sokakların sanatta kullanımı.	65
Resim 3.4 Merdivenli sokakların sanatta kullanımı.	66
Resim 3.5 Intolerance filmindeki merdivenler.	67
Resim 3.6 Potyomkin filmindeki merdiven sahnesi, Potyomkin merdivenleri, Odessa.....	67
Resim 3.7 Viyana yapımı olan The Third Man (1949) filminin en kritik sahnesi	68
Resim 3.8 Alfred Hitchcock’un Amerikan tarihini anlattığı filminden kritik bir sahne (1940)..	68
Resim 3.9 Arşivlerde merdivenli sokaklar; Meissen Stadt.	68
Resim 3.10 Hitler’in kampları dönemi.	69
Resim 3.11 Richeleu Strase (sokak), Odesa, Rusya.	69
Resim 3.12 Topoğrafya hareketi.....	70
Resim 3.13 Machu-Picchu’da topoğrafik hareketler ve basamaklar.	71
Resim 3.14 Tarihi yerleşmelerde topoğrafik hareketten esinlenme; basamaklar.	71
Resim 3.15 Kamondo Merdivenleri, İstanbul.	73
Resim 3.16 Tapınaklarda merdivenler.	74
Resim 3.17 Roma’da ilk basamaklar; Roma freski	74
Resim 3.18 16. y.y.’da Villa d’Este’de bir merdivenli sokak ve günlük yaşam.	75
Resim 3.19 Priene kenti, ızgara sokak dokusu ve taş basamaklar.....	75
Resim 3.20 İspanyol Merdivenleri, 1748, Roma	77
Resim 3.21 Beacon Caddesi (17. yy), Brookline.....	77
Resim 3.22 Arşivlerde merdivenli sokaklar; Sarria, İspanya.....	78

Resim 3.23 Mardin 15. y.y.'da kente ulaşımı sağlayan basamaklı yol (gezi-yorum.net).....	78
Resim 3.24 Sullivan Street 1919; Miami yerleşiminin şekillenışı.	78
Resim 3.25 Ziggurat örneği, Irak.....	81
Resim 3.26 Zigguratta merdiven örneği; Ay Tanrısı Sin (Nanna)'ın Ziguratu, Irak.....	82
Resim 3.27 İtalyan Rönesans merdiven tablosu	82
Resim 3.28 Ramon Lull'un yaratılış sembolü	83
Resim 3.29 Tapınağa giden 6660 basamaklı merdiveni, Thai Shan Dağı,Çin.....	84
Resim 3.30 Adam's Peak, Sri Lanka	85
Resim 3.31 Sigirya Tapınağı, Adam's Peak, Sri Lanka.....	85
Resim 3.32 Le Notre'nin tasarladığı anıtsal merdivenler, Versailles.	86
Resim 3.33 Catherine Palace, San Petesburg	87
Resim 3.34 Küresel şirket yapıları; Comcast Center.	87
Resim 3.35 Teotihuakan Ay Piramidi, Orta Amerika.....	87
Resim 3.36 Capitoline Hill, Roma	88
Resim 3.37 Capitoline Hill, Roma (http: picasaweb.google.com).	89
Resim 3.38 Piazza St Pietro ve Majestic Piazza Venezia basamakları, Roma.....	89
Resim 3.39 Bom Kilisesi, Braga, Portekiz (http: world-travel-photos.com).	90
Resim 3.40 Merdivenli mekanların kent içinde sirkülasyon alanı olarak kullanımı	91
Resim 3.41 Merdivenli mekanlarda birliktelik-iletişim; solda Amman, sağda Ekvator.....	92
Resim 3.42 Basamaklarda toplanma (sol Antakya), gündelik işlerin sokağa yansması.	94
Resim 3.43 İstanbul'da Kamondo Merdivenleri	97
Resim 3.44 Beyoğlu'nda iki merdivenli sokak, Doyçe Bank	98
Resim 3.45 Perşembe Pazarı Sokağı, Beyoğlu, İstanbul, 1944.....	98
Resim 3.46 Yapma Bebek Sokak (sağ) ve F. Erdoğan (Sol), Üsküdar, 2009.....	101
Resim 4.1 İstanbul'da Cihangir'den Kabataş'a inen bir merdivenli sokak.....	105
Resim 4.2 Alçakdam Sokak,	106
Resim 4.4 Fındıklı Yokuşu.....	106
Resim 4.5 Piazza Di Spagna, İtalya.	107
Resim 4.6 Beşiktaş Dünya Barış Parkı'nda bulunan merdivenler.....	107
Resim 4.7 ziyaret/turizm işlevli anıtsal merdivenli mekanlar.	108
Resim 4.8 The Big Buddha, Lantau Island, Hong Kong	108
Resim 4.9 Ulaşım Mekanı Olarak Merdivenler: sol; Freiburg, Almanya.....	109
Resim 4.10 Sokak Mekanı Olarak Merdivenler.	109
Resim 4.11 Konut alanlarında sokak mekanı olarak merdivenli mekanlar	110
Resim 4.12 Sol; Nüzhetiye Caddesi, Beşiktaş; ticaret alanında merdivenli mekan.	110

Resim 4.13 Merdivenli sokak tasarım eskizleri.....	111
Resim 4.14 Mimar Alvaro Leite Siza Vieira'nın Tolo komşuluk biriminde merdivenli sokak tasarımı	112
Resim 4.15 Dik ve uzun merdivenler kullanıcıda zorlanma, yorulma endişesi.	115
Resim 4.16 Merdivenli sokak.....	116
Resim 4.17 Fındıklı Yokuşu, İstanbul, 2008.....	116
Resim 4.18 Salı pazarı yokuşu, İstanbul, 2008.....	125
Resim 4.19 Enli Yokuş, Fındıklı, İstanbul, 2007.	125
Resim 4.20 Basamak yüksekliği ve basamak genişliği-ayak basışı.	127
Resim 4.21 Basamak hareketleri: sol; Lafayette, San Antonio, ABD	127
Resim 4.22 Merdiven Sokağı, Kabataş, İstanbul (2007)	128
Resim 4.23 Yüksek yapılarla çevrili dar ve uzun mesafeli merdivenli mekanlar.	130
Resim 4.24 Sol; Özbekler Tekkesi Sokak, Enli Yokuşu, Fındıklı, İstanbul (2007).....	130
Resim 4.25 Geniş (en) ve uzun merdivenli mekanlarda basamak yüksekliği.....	131
Resim 4.26 Potemkin Merdivenleri, Odessa, Ukrayna.....	131
Resim 4.27 Fındıklı, İstanbul (2007); merdivenli mekanlarda sahanlıklar.....	133
Resim 4.28 Merdivenli mekanı çevreleyen yapı veya bahçe girişleri.	133
Resim 4.29 Uzun ve geniş merdivenlerde sahanlık mekanı.....	134
Resim 4.30 Sol; Yapma bebek Sokak, Üsküdar (2008); drenaj.	135
Resim 4.31 Fıstıkağacı Parkı, Üsküdar, İstanbul (2008).	136
Resim 4.32 a) İncheon City, Çin (http://picasaweb.google.com)rampa.	137
Resim 4.33 Üsküdar, İstanbul (2008); rampalar.....	138
Resim 4.34 Fahri Erdoğan Sokak, Üsküdar, İstanbul (2007).....	139
Resim 4.35 Merdivenli bina girişleri.	139
Resim 4.36 Merdivenli mekanda yapı girişleri.	140
Resim 4.37 İhlamur, Beşiktaş, İstanbul (2007).	140
Resim 4.38 Enli Yokuşu, Fındıklı, İstanbul (2007).....	141
Resim 4.39 Hava koşullarında zemin kaplamasının önemi.	141
Resim 4.40 Yeşil alanda merdivenli mekan malzemesi.....	142
Resim 4.41 Farklı zemin kaplamaları.	142
Resim 4.42 Taş merdivenler.....	143
Resim 4.43 Zemin-düşey eleman ilişkisi.	143
Resim 4.44 Drenajı sağlayan alt yapı; sol: Tiengen ve Beyoğlu.....	144
Resim 4.45 Merdivenli sokaklarda alt yapı örnekleri.	145
Resim 4.46 Sokak mobilyaları.....	145

Resim 4.47 Sokak mobilyaları.....	146
Resim 4.48 Sokak mobilyaları.....	146
Resim 4.49 Merdivenli sokakta plastik peyzaj öğeleri ve bilgilendirme panoları.	147
Resim 4.50 Parmaklık.	148
Resim 4.51 Parmaklık-korkuluk; kent dışı alanlarda ve kentsel mekanda.	148
Resim 4.52 Sokak boyunca uzanan ve mekanı ikiye bölen parmaklıklar, Fındıklı, 2008.	149
Resim 4.53 Sokak boyunca uzanan parmaklıklar.....	149
Resim 4.54 Merdivenli sokaklarda sokak lambaları.....	150
Resim 4.55 Merdivenli sokaklarda aydınlatma.	151
Resim 4.56 Merdivenli sokaklarda pano aydınlatması-gece.....	151
Resim 4.57 Aydınlatmada farklı yaklaşımlar.	151
Resim 4.58 Doğal peyzaj elemanları.	152
Resim 4.59 Mekanda bitkisel öğeler basamakların olumsuz etkisini zayıflatır.	152
Resim 4.60 Doğal verilerin etkisi; mevsimler; İstanbul (2007), Sicilya (2007), Strazburg... 153	
Resim 4.61 Yeşil doku mekandaki baskınlığı San Francisco (istockphoto.com).	153
Resim 4.62 Peyzaj ve tasarım yaklaşımının oluşturduğu mekansal kalite.....	154
Resim 4.63 Merdivenlerde yeşil etkisi.....	154
Resim 4.64 Rengin, sürekliliğin ve basamakların mekansal hareketlilik.	155
Resim 4.65 Tasarım elemanları bütünselliği, Alaska (googlemap.com).	156
Resim 4.66 Tasarım müdahalesi; önce (sol) ve sonra (sağ),Harmanlık Sokak, Üsküdar.	156
Resim 4.67 Tasarım müdahalesi; önce (sol) ve sonra (sağ), Körbakkal 1 Sokak, Üsküdar. .	157
Resim 4.68 Tasarım müdahalesi; önce (sol) ve sonra (sağ), S.Mehmet Sokak, Üsküdar.....	157
Resim 4.69 Tasarım müdahalesi; önce (sol) ve sonra (sağ), Uğur Sokak, Üsküdar, 2009....	157
Resim 5.1 Posthova Sokak (7), Kiev (2009).	159
Resim 5.2 Radnicke Schody (Sokak) (8), Prag (2009); kıvrımlar ve kırılmalar.	159
Resim 5.3 Volkhanka (21), Moskova (2009).	160
Resim 5.4 Saint Petersburg, Rusya; merdivenler kentsel mekan tasarımının birer parçası. ..	160
Resim 5.5 Peterhoff, Saint Petersburg (2009); tasarım-kullanım-kompozisyon birleşimi. ...	160
Resim 5.6 Makhovaya Ulitsa, Moskova (2009); mekanda hareketlilik.....	161
Resim 5.7 Koltukçu Rıza Sokak, Üsküdar (2009).....	163
Resim 5.8 Çınarlı Tekke Sokak (53), Üsküdar; yatay düzlemde merdiven+yol birlikteliği. 164	
Resim 5.9 Tekke Arkası Sokak (54), Üsküdar (2009); yatay düzlemde bina hizaları 164	
Resim 5.10 270 Sokak (33), İzmir (2009); tamamı merdiven, sokak genişliğinde süreklilik.165	
Resim 5.11 Barış Merdivenleri Sokak (35), Bergama, İzmir (2008); yol+merdivenler 165	
Resim 5.12 Konyaaltı, Antalya; meydana bağlanma, yeşil alan içinde yürüme 165	

Resim 5.13 Bulvar Sokak (27), Antakya, Hatay (2009); doğrultu ve mekansal süreklilik....	166
Resim 5.14 Tekke Yokuşu (54), Beyoğlu (2008).....	166
Resim 5.15 Molla Bayırı (61), Beyoğlu (2008); mekansal süreklilik.	166
Resim 5.16 İç mekan merdiven örneği	167
Resim 5.17 Merdivenli sokaklarda yürüme doğrultusu	169
Resim 5.18 Merdivenli sokak biçimlenişinin sokakta ortaya çıkardığı yürüme doğrultusu..	170
Resim 5.19 Merdivenli sokak biçimlenişinin sokakta ortaya çıkardığı yürüme doğrultusu..	170
Resim 5.20 Merdivenli mekanlarda anıtsal ölçek; Potsdam (sol) ve Marsilya (sağ), Fransa.	170
Resim 5.21 Bir tasarım yaklaşımının merdivenli sokağa uygulanması; Körbakkal Sokak. ..	171
Resim 5.22 Yeşil alanda merdivenli mekanlar; İstanbul’ da Serencebey Parkı (sol) ve Beşiktaş Barış Parkı (orta) ile Saint Petersburg’ ta Piterhof, 2009.....	172
Resim 5.23 Yarı çevrili merdivenli sokak; Bican Efendi Sokak ve Palace Square.....	179
Resim 5.24 Merdivenli çıkmaz sokak; Üsküdar (sol-orta) ve Prag (sağ), 2009.....	180
Resim 5.25 Çınarlı Tekke, Üsküdar (2009).	191
Resim 5.26 Anket Yapılan Sokaklar; Koltukçu Rıza, Tekke (Orta) ve Kuşoğlu Sokak.	192
Resim 5.27 Medrese Sokak (Üsküdar)(sol) ve Kamondo Merdivenleri (Beyoğlu).	196
Resim 5.28 Mardin; renk-doku-kimlik-malzeme (2009).....	210
Resim 5.29 Castle Stairs (Katedral Merdivenli Sokağı), Prag (2009).....	210
Resim 5.30 Heaven Stairs (Cennet Merdivenleri), Prag (2009).....	211
Resim 5.31 Moskova (2009); basamaklarla mekanda zenginlik.....	211
Resim 5.32 Beyoğlu (İstanbul) ve Sicilya (İtalya).	212
Resim 5.33 Medrese Sokak, Üsküdar.	212
Resim 6.1 Basamakların mekan üzerindeki etkisi, Prag, 2009.	215
Resim 6.2 İzmir’ de merdivenli sokak, 2009.	216
Resim 6.3 Sinema Sokak, Antakya, 2009.	216

TABLO LİSTESİ

Tablo 2.1	İşlevin yer aldığı mekan adına ve mekanın mülkiyetine göre kentsel mekan dağılımı	25
Tablo 4.1	Rüzgarın yaylar üzerindeki etkisi.....	114
Tablo 4.2	Yetişkin Yayaların ortalama yürüme oranları.....	118
Tablo 5.1	Yerinde İncelenen Sokaklar.	163
Tablo 5.2	Anket yapılan kişilerin yaş grubu yüzdelik dağılımı.....	196
Tablo 5.3	Anket yapılan kişilerin eğitim durumu yüzdelik dağılımı.....	196
Tablo 5.4	Sokağın kullanım sıklığı	197
Tablo 5.5	Anket yapılan kişilerin sokağı kullanma nedeni/amacı.....	198
Tablo 5.6	Anket yapılan sokakta gözlenen diğer eylemler	198
Tablo 5.7	Anket yapılan kişilerin mekan tanımlamada tercih ettikleri çevresel öğeler..	199
Tablo 5.8	Kullanıcıların sokak mekanını tanımlamada kullandığı öğeler	200
Tablo 5.9	Kullanıcıların sokak mekanını tanımlamada kullandığı ayrıntılı öğeler	201
Tablo 5.10	Kullanıcıların merdivenli sokak mekanını kullanım rahatlığı açısından değerlendirmesi.	202
Tablo 5.11	Kullanıcıların merdivenli sokak mekanını emniyet açısından değerlendirmesi	202
Tablo 5.12	Kullanıcının sokağı mekansal (sol) ve görsel (sağ) yeterlilik açısından değerlendirmesi.....	203
Tablo 5.13	Kullanıcıların merdivenli sokakta olumlu bulduğu özellikler	204
Tablo 5.14	Kullanıcının Genel değerlendirmesine bağlı olumsuz özellikler	204
Tablo 5.15	Kullanıcıların merdivenli sokakta olumsuz bulduğu özellikler	205
Tablo 5.16	Kullanıcıların Merdivenli sokak mekanının canlandırılmasına ilişkin önerileri	206

HARİTA LİSTESİ

Harita 3.1 Pervititch Haritaları'nda bir merdivenli sokak örneği, Beşiktaş.	95
Harita 3.2 Eski planlarda merdivenli sokaklar; Charles Goad'un Galata Sigorta Planı.	95
Harita 3.3 Pervititch Haritaları'nda merdivenli sokaklar (Eldem, 2000).....	96
Harita 3.4 Beşiktaş bir merdivenli sokak Pervititch Haritası, 1920-45, İstanbul.	96
Harita 3.5 Hamidiye Sokak ile Nusretiye Sokak, Ihlamur	96
Harita 3.6 Beyoğlu İmar Planı; Kamondo Merdiveni.....	97
Harita 3.7 Medrese Sokak ile Şeyh Yokuşu.....	99
Harita 3.8 İmar planında merdivenli sokak gösterimi örneği.....	100
Harita 3.9 İmar planında merdivenli sokak gösterimi örneği.....	100
Harita 3.10 Merdivenli sokak gösterimi; 1997 Üsküdar Merkez Uygulama İmar Planı	101
Harita 3.11 Şeyh Yokuşu: 2006 onaylı Üsküdar Merkez Uygulama İmar planı.....	101
Harita 3.12 Tarihi Yarımada Koruma İmar Planı.	102

ÖZET

Günümüz kentlerinde artan taşıt trafiği karşısında, yayalar ve taşıtlar arasındaki dengenin sağlanması gerekliliği önemli bir sorun haline gelmiştir. Özellikle dokusu tarihi bir kimlikle şekillenmiş kentlerde ve kent merkezlerinde bu dengenin sağlanması büyük bir ihtiyaçtır.

Bu çalışma kapsamında sokaklar ve yayalar konusu genel hatlarıyla ele alınarak, yaya ulaştırma ağı üzerine tatbik edilmiş ikinci bir doku teşkil eden ve farklı kotlardaki alanlara erişimi sağlayan ve üstü örtülü olmayan merdivenli sokaklar kentsel mekan tasarımı ve kentsel yaşama hareket katmaları yönünden incelenmiştir. Bu inceleme sonunda merdivenli sokakların mekansal algılanması, çevre ve tipolojisi ile ilişkisi üzerine mekansal bir çözümleme yaklaşımının ortaya koyulması amaçlanmıştır.

Çalışma, tamamen yaya kullanımına ait olan ve bir yayalaştırma uygulaması gerektirmeyen merdivenli sokakların, fiziksel özellikleri nedeniyle her türlü dış eyleme imkan veren mekanlar olmamakla beraber, kullanıcılar için düşey sirkülasyon elemanı olması dışında iletişim, sosyal ve kültürel eylemleri barındırdığına da dikkat çekmektedir. Çalışma ayrıca, motorlu taşıt yollarından ayrılmış yaya mekanlarının yeniden oluşturma fikrini desteklemekte ve bu yönde merdivenli sokakların etkin bir rolde, tipolojik özelliklerine göre, yayada hareket isteğini destekleyen, çevresel kaliteyi arttıran, diğer kentsel alanlar ve yapılarla ilişkilendirilmiş, özgün biçim ve formlarda tasarlanması gerektiğini ve kullanıcı tipinin, mekansal tipolojiyi belirlemedeki en önemli etken olduğunu savunmaktadır.

Bu doğrultuda birinci bölümde çalışmanın amacı, kapsamı ve yöntemi ele alınmaktadır. İkinci bölümde farklı ölçeklerde mekan kavramı tanımlanmış, kentsel doku ve sokak ilişkisi araştırılarak kentsel mekan içindeki yayalaştırma olgusu üzerinde durulmuştur.

Üçüncü bölümde ise merdivenli mekan ve merdivenli sokak kavramları tanımlanmış, tarihsel süreç içinde bu mekanların ortaya çıkışı ile kent yaşamındaki rolleri araştırılmıştır. Dördüncü bölümde merdivenli sokakların kullanımı ve tasarımına ilişkin mekansal standartlar ve tasarım ilkeleri ile tasarımı yönlendiren temel etkenler ele alınmıştır.

Beşinci bölümde ise mekansal algılama ve çevre ilişkisi yönünden merdivenli sokak tipolojisi üzerine mekansal bir çözümleme yapılmıştır. Bu mekansal çözümleme yaklaşımı çerçevesinde Beyoğlu ve Üsküdar'da bir örneklem çalışması yapılmış ve tipoloji ile kullanıcı ilişkisi ortaya koyulmuştur. Böylece tipoloji, kullanıcı ve çevre üçlemesinin tasarımdaki rolüne varılmıştır.

Altıncı ve son bölüm olan sonuç bölümünde ise çalışma doğrultusunda merdivenli sokak tipolojisi ve yaya mekanı kavramları üzerinde genel bir değerlendirme yapılarak tasarıma ve yayalaştırma olgusuna yönelik öneriler yapılmıştır.

Anahtar kelimeler; kentsel mekan, kentsel doku, sokak, yaya, yayalaştırma, merdiven, basamak, sosyal yaşam, çevresel imaj.

ABSTRACT

In the face of increased vehicle traffic in the city today, with the right balance between pedestrians and vehicles need to be has become a major problem. Especially with an identity shaped texture on cities and urban centers to provide this balance is a major need.

Within the scope of this study regarding the pedestrian streets and the general line taken by the pedestrian transportation network have been applied to a second tissue represents a different level in the area and providing access to the staircase streets design urban space and urban life in terms of movement of the layer examined. Spatial perception of street stairs (stairway) at the end of this review, the environment, and typologies of the relationship on a theoretical approach aimed to reveal.

The study entirely on foot to use as a pedestrian and update does not require application of stepped streets (stairway), because of physical properties than any action which enables location although not for users of vertical circulation elements except in communication, social and cultural actions that the host has drawn attention. The study also motor vehicle road separated from the pedestrian space of the re-creation support the idea and in this direction stair streets an active role, the typological characteristics, according to pedestrian movement in the demand that supports the environmental quality that increase, other urban areas and structures associated with the original form and in form should have been designed and that the user type of spatial typology is the most important factor in determining advocates.

In line with this objective in the first chapter of the study, scope and method are discussed. In the second part of the concept of interest defined in different scales, investigate the relationship between urban fabric and street within the urban space for pedestrians update cases are emphasized.

In the third section of the stair-defined concept of space and stair street (stairway), the historical process of emergence of interest in this role in urban life were investigated. In the fourth chapter the use of stairway and stepped into the design standards and design principles with the spatial design of the basic factors that lead has been taken.

In the fifth section, and environmental relationships in terms of spatial perception on the stairway typology has been a theoretical approach. This theoretical work within the framework of a sample made in Beyoğlu and Üsküdar, and the user associated with the typology has been revealed. Thus, typology, user and environmental role in the design of the trilogy has been reached.

The sixth and final chapter in the results section, the work place in accordance with the concept of stairs on the pedestrian street typology and a general evaluation made recommendations for the design and pedestrians have been made to update cases.

Key words; urban space, urban fabric (or urban texture), street, pedestrian, pedestrian fusion, stairs, steps, social life, environmental image.

1. GİRİŞ

Bugünün büyük kentlerinde yaşayan insanların pek çoğu günlük endişelerinden uzaklaşmak, eğlenmek, dinlenmek istemekte ve saatlerce araç trafiğinde kalmaktan da şikayet etmektedir. Kent kullanıcıları yapay çevreden uzaklaşıp, kentin içinde kendilerine ilham verecek, kendilerini dinlendirecek estetik öğeleri barındıran bir ortama veya bu kriterlerde yapılaşmış bir kentsel mekana ihtiyaç duyar. İnsanlar, bugünün *yalıtılmış konut çevrelerine* rağmen toplumu oluşturan ve doğal bir ihtiyaç olan biraraya gelme gereksinmesini her zaman hissetmişlerdir. Bu gereksinmeye yönelik kentlerde açık veya kapalı alanlar ayrılmıştır. Buna paralel olarak insanlar, yaşadıkları kentin merkezinde ulaşılabilirliği uygun, güvenli ve çekici kamusal mekanları ararlar. Bu açıdan kentin içinde yer alan kamusal açık mekanların, rekreasyon alanlarının, toplanma ve dağılma mekanlarının tasarımı büyük önem taşımaktadır.

İçinde yaşadığımız bu dönemin en belirgin özelliklerinden biri kişilerin zamanını yoğun kullanmak zorunda oluşudur. Bir eylem için uzun süreler harcanmamakta ve bu doğrultuda da kent parçaları karma kullanımlı, çok işlevli bir biçimde büyümektedir. Kentte, iletişim ve bilgi alışverişini geliştirme, insanlararası ilişkileri artırma gibi amaçlar, yaya mekanlarının iyi planlanmasını ve tasarlanmasını gerektirmektedir.

Merdivenli mekanlar, önceleri farklı kültürlerde ve farklı coğrafyalarda değişik anlamlarda tasarlanmıştır; batıda ekonomik veya dini gücün simgesi niteliğinde bir kullanımına rastlanılan merdivenler, doğuda hayatı aşmanın ve Tanrı'ya erişme yolunun simgesi gibi farklı sembolik anlamlar taşımıştır. Merdivenli mekanların pek çoğu kentin içinde bir sokak veya bir meydan gibi kamusal kentsel açık mekanlara bağlanmaktadır. Meydanlar ve sokaklar, buluşma-toplanma-erişme mekanları olarak ortak yaşamın, yaya hareketliliğinin ortaya çıktığı ve kentsel yaşamın sürdüğü kentsel parçalar iken, bu parçalara bağlanan merdivenli sokaklar topoğrafik engeller nedeniyle zaman içinde farklılaşarak farklı kotları birbirine bağlayan, farklı tasarım ve düzenlemeler gerektiren mekanlar halini almıştır. Ancak Rönesans dönemiyle birlikte kullanıcı üzerindeki psikolojik ve algısal etkilerinin ortaya çıkması ile kentsel mekan tasarımı içinde çevresel imaj ve algılama elemanı olarak da değerlendirilmiştir.

Bu açıdan kentin içinde bir kamusal mekan olan merdivenli sokaklar, kullanıcıya araç trafiğinden uzak, özgürce hareket imkanı veren bir buluşma ve iletişim kurma mekanı özelliği göstermektedir. Bu özelliklerin yanında taşıdıkları tasarım niteliğiyle de kullanıcının hareketini yönlendirmekte, çevre ve hareket algısını da etkileyebilmektedir.

Geçmişten günümüze edebiyat, müzik, sinema sanatlarında hep gündemde olması da gösterir ki merdiven, sosyal yaşamın tüm canlılığıyla üzerinde geçtiği bir kentsel mekandır (Taşke, 2002). Oysa, merdivenli mekanlar ve bu mekanların bağlandığı sokaklar ile sokak yaşamı ve kentsel sosyal yaşam arasındaki sıkı bağlantı toplumsal yaşamın değişmesiyle günümüzde gözardı edilmekte, bu mekanlar birer geçiş elemanı veya konutlara erişim imkanı sağlayan aşılması zor geçitler halini almaktadır.

Günümüz kentlerindeki monoton yapılaşma ve bu yapılaşmanın ortaya çıkardığı tek tip çevresel imaja ve yoğun taşıt trafiğine çözüm arayışında bir yaya mekanı ve kentsel kamusal mekan olarak merdivenli sokakların; tasarım açısından kente kazandırabileceği tasarım boyutu, kullanıcıya çevresel algılama ve rahat iletişim imkanı verebilme özelliğiyle kentsel mekan tasarımındaki önemi yeniden değerlendirilmelidir. Bu açıdan, merdivenli mekanlar fiziksel tasarım açısından fonksiyonel olması yanında, kent imajına katkı sağlayacak, kentin kimliğine uygun bir tasarıma sahip olmalıdır. Ancak, elbette bu tasarım kriterleri belirlenirken kentte farklı yaş ve kullanıcı gruplarının olduğunun gözönüne alınması önemlidir; merdivenli sokaklar engelli veya yaşlı bir kullanıcı için engel teşkil edebilirken, çocuklar için bir oyun alanı özelliği de gösterebilmektedir.

Çalışma sonunda merdivenli sokaklara ilişkin elde edilen tipolojik yaklaşımın oluşturulmasına yönelik çalışma boyunca sokak ve yayalar konusunun yanı sıra kent içindeki merdivenli mekanlar üzerinde de durulmuştur. Bunun temelinde basamaklardan oluşan sokakların öncesinde basamakların topoğrafyada bulunuyor olması, basamakların sokak olmadan önce düşeyde iki kot arasındaki iletişimi sağlaması ve tarihteki ilk yapılarda ve süreç içinde de tarihe referans olan yapılarda sembolik anlamlardaki kullanımı bulunmaktadır.

1.1 Amaç

Önceleri kırsal çevrelerde uygulanmış olan merdivenli sokaklar, bir ulaşım elemanı olmasının yanı sıra iletişim ve beraber olma imkanı sağlamaktaydı. Bugün, kırsal alanların gittikçe kentsel alana dönüşmesi ve kentlerin gittikçe büyümesi ile merdivenli sokaklar kentte gittikçe kaybolmakta ve sadece bir geçiş elemanı olarak kullanılmakta, hatta konfor ve zaman problemi ile kullanıcı tarafından pek tercih edilmemektedir. Bu çalışma, bu mekanların bir geçiş elemanı özelliğinden daha fazlasını sağlayacak biçimde nasıl tasarlanabileceği konusunu tartışmaya açmaktadır. Araç kullanımına yönelmiş kentliyi yeniden yürümeye yönlendirmede merdivenli sokakların rolü de ortaya koyulmaktadır.

Çalışmada üstü örtülü olmayan merdivenli sokaklar üzerinde tipolojik bir yaklaşım geliştirilerek merdivenli sokakların bu grubu üzerinde bir mekansal çözümlenmeye varılması hedeflenmiştir. Bu yönde kentsel mekanın bir parçası olarak karşımıza çıkan merdivenli sokakların sembolik, fiziksel ve buna bağlı olarak işlevsel özelliklerini ortaya koyup, günümüz kentlerinde kullanılabilirliğini, kentsel imaja katkısını ve çevresel algıya etkisini araştırıp kullanıcılar tarafından kullanımını sağlayacak güvenli ve konforlu, sosyal yaşama katılımı destekleyecek merdivenli sokaklara ilişkin tasarım kriterleri ve mekansal standartlar biraraya getirilmiştir.

Ayrıca çalışmada, taşıt trafiğinin olmadığı merdivenli sokakların kamusal alanlara ve kent yaşamına canlılık katmaları açısından incelenerek, mekansal algılama, çevre ve tipoloji ile ilişkisi üzerine mekansal bir çözümlenme yaklaşımının geliştirilmesi amaçlanmaktadır. Bu yaklaşım çerçevesinde Beyoğlu ve Üsküdar'da bir örneklem çalışması yapılarak tipoloji ile kullanıcı ilişkisinin ortaya koyulması hedeflenmiştir.

1.2 Yöntem

Merdivenli sokaklar, ülkemizde pek çok kentin sahip olduğu yüksek eğimli ve hareketli topoğrafyasına karşın bir kentsel tasarım ögesi olarak unutulmuş ve bu konuda yeterli çalışma yapılmamıştır. Konu kapsamında yapılan literatür araştırmasında Türkçe kaynak sıkıntısı yaşanmıştır. Ancak, kentsel mekan kavramı konusunda yapılmış olan Türkçe çalışmalardan da mekan kavramı konusunda faydalanılmıştır.

Çalışmanın kavramsal bölümünü oluşturmaya yönelik Türkçe ve özellikle yabancı kaynaklarda literatür taraması yapılmıştır. Bu taramada kentsel mekan, kamusal mekan, kentsel doku, sokak ve yaya mekan kavramları araştırılmış, ülkemizde ve yabancı kentlerde gerçekleşmiş yayalaştırma uygulamaları incelenmiştir. Ayrıca merdivenli sokaklar başlangıçta bir mekan olarak ele alınmış ve tanımı, tarihi, işlevi ve temel tasarım ilkeleri araştırılmıştır.

Geliştirilen kavramsal çerçeve kapsamında farklı kültürlerden ve farklı coğrafyalardan, mevcut merdivenli mekanlardan örnekler incelenerek karşılaştırmalı bir analize gidilmiştir. Daha sonra kullanıcı-mekan ilişkisine yönelik anket çalışması yapılarak kullanıcı ile mekan arasındaki ilişki ortaya koyulmaya çalışılmış ve merdivenli sokakların tasarımıyla ilgili ilkelere varılmıştır. Ortaya çıkan ilkeler doğrultusunda son olarak merdivenli sokaklara yönelik bir mekansal çözümlenme yapılarak tipolojik bir yaklaşım geliştirilmiştir.

1.3 Kapsam

Sokaklar ve yaya sokakları fiziksel, sosyal, kültürel, ekonomik, coğrafi ve tarihi etkenler sonucunda geleneksel sokaklar, üstü örtülü-örtüsüz sokaklar, eğimli sokaklar, düz sokalar, ızgara sistemli sokaklar, merdivenli sokaklar, köprülü sokaklar gibi mekansal açıdan birbirinden farklı tipolojik alt inceleme gruplarına ayrılır. Bu çalışmada sokak ve yaya sokakları konusu genel hatlarıyla ele alınmış ve üstü örtülü olmayan ve kentsel dış mekan içindeki merdivenli sokaklar tipolojik yaklaşımın sınırını oluşturmuştur. Ancak, bu yaklaşım sınırının oluşturulması ve anlamlandırılması açısından çalışma içinde zaman zaman bir sokak niteliği taşımayan, simgesel bir yapının önündeki merdivenler, yeşil alanlardaki merdivenler, geçitlerdeki merdivenler, yapılardan sokağa uzanan merdivenler gibi bir kentsel mekan bileşeni olan çeşitli merdivenli mekanlar da ele alınmıştır.

Altı bölümden oluşan çalışmanın birinci bölümünde konunun amacı, yöntemi ve kapsamı ele alınmıştır. İkinci bölümde kavramsal çerçeve ortaya koyularak farklı ölçeklerde mekan kavramı tanımlanmış, kentsel doku ve sokak ilişkisi araştırılarak kentsel mekan içindeki yayalaştırma olgusu üzerinde durulmuştur.

Üçüncü bölümde ise merdivenli mekan ve merdivenli sokak kavramları tanımlanmış, tarihsel süreç içinde bu mekanların ortaya çıkışı ile kent yaşamındaki rolleri araştırılmıştır. Merdivenli mekan kavramının tanımı ve yapılaşmış bir çevrede merdivenli sokağın anlamı incelenmiştir. Bu yönde merdivenli sokakların tarihsel süreç içinde, farklı kültürlerdeki sembolik kullanımdan işlevsel kullanımına kadar birçok rolü araştırılarak kamusal, dolaşım ve iletişim mekanı olarak tanımları yapılmıştır. Dördüncü bölümde merdivenli sokakların kullanımı ve tasarımına ilişkin mekansal standartlar ve tasarım ilkeleri ile tasarımı yönlendiren temel etkenler ele alınmıştır.

Beşinci bölümde ise mekansal algılama ve çevre ilişkisi yönünden merdivenli sokak tipolojisi üzerine mekansal bir çözümleme yapılmıştır. Bu kuramsal yaklaşım çerçevesinde Beyoğlu ve Üsküdar bir örneklem çalışması yapılmış ve tipoloji ile kullanıcı ilişkisi ortaya koyulmuştur. Böylece tipoloji, kullanıcı ve çevre üçlemesinin tasarımdaki rolüne varılmıştır.

Altıncı ve son bölüm olan sonuç bölümünde ise çalışma doğrultusunda merdivenli sokak tipolojisi ve yaya mekanı kavramları üzerinde genel bir değerlendirme yapılarak tasarıma ve yayalaştırma olgusuna yönelik öneriler yapılmıştır.

2. KENTSEL DOKUDA MEKAN VE SOKAK KAVRAMI

2.1 Mekan ve Kentsel Mekan Kavramı

Biyolojik, toplumsal ve kişisel özellik taşıyan insan dünya üzerinde her yerde yaşar. İnsanoğlu doğası gereği çevre koşullarını kontrol etmeyi, onu ihtiyaç ve tercihlerine göre biçimlendirmeyi öğrenmiştir. İnsan, ilk çağlardan günümüze kadar yarattığı ve çeşitlendirdiği kültürler ile her tür doğal çevrede yaşamını sürdürebilir. Her kültür bir sistem olarak insan topluluklarının yaşama biçimini fiziksel ve sosyal olarak yansıtır. Bu yansımanın görüldüğü en temel öge mekandır.

Mekanın tanımı kentsel mekanın algılanması ve doğru tanımlanması için gereklidir. Mekanın tanımlanması karmaşık soyut ve somut birçok olguyu içerir. Çeşitli bilim çevreleri tarafından sürekli tartışılan ve araştırılan mekan kesin genel geçer bir tanıma sahip değildir. Ancak yapılan tanımların hepsi insanın algılayabildiği sınırlar temelinde bir çevrelenmişlik hissinde bulunmaktadır.

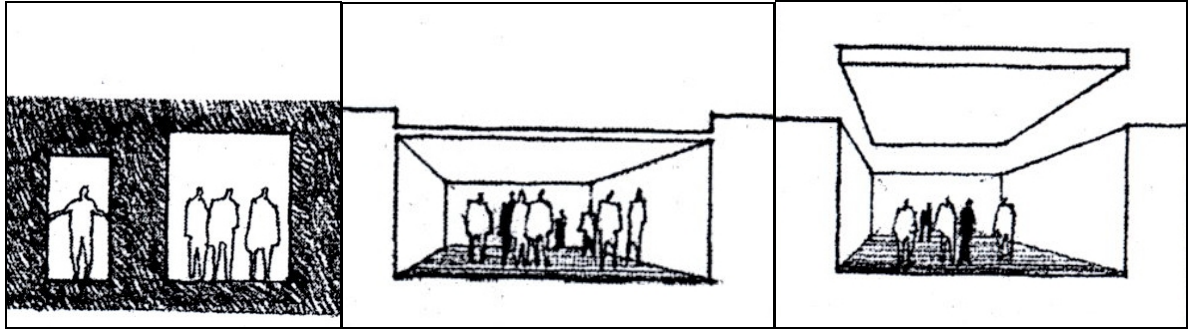
Mekanın tanımını ilk kez Aristoteles yapmış ve mekanı; “tüm yön ve özellikleri içeren yerlerden oluşan dinamik bir alan” olarak tanımlamıştır. Mekanın sosyal boyutunu vurgulayan Kant ise mekanı “idrakın öncüsü” olarak tanımlamıştır (Mesutoğlu, 2001).

Günümüzde yapılan tanımlamalara baktığımızda insan ögesinin ön plana çıktığını ve insan eylemlerinin mekanı şekillendirdiği üzerine kurulu tanımların yapıldığını görmekteyiz. Mekan, sözlük anlamıyla bir şeyin, bir kişinin bulunduğu, bir eylemin veya olayın geçtiği veya gerçekleştiği yer, belli bir kullanıma ayrılmış yer olarak açıklanır.

“Mekan, insanın içinde olduğu ve alışverişte bulunduğu, kendi kimliğiyle olumlu veya olumsuz bir ilişki kurduğu, bireysel ve/veya toplumsal olarak karşılıklı etkileştiği, ve bu etkileşim sürecinde birlikte şekillendiği, sınırları belirli uzay parçasıdır (hacimdir). Mekan, eylemin içinde cereyan ettiği sınırlı uzay parçası ve bu uzay parçasını belirleyen fiziksel öge ve ögelerin bütünüdür.” (Mesutoğlu, 2001: 3).

“Mekan, kullananları tarafından sınırlanan, aynı zamanda kullanıcıyı da sınırlayan fiziksel varlıktır. Bütün mekanlar tanımlanabilir ve objektiftir. Aynı zamanda algılanması kişiden kişiye değiştiği için de subjektiftir.” (Gül, 1989: 20). Bu tanımın devamında bir örnek teşkil edebilecek diğer bir tanım da “doğada bulunan bir ağaç serbest bir olgu iken çevresinde bordür olan ağaç bir mekan sınırlaması getirmektedir. Bunun yanı sıra piknikte açık alanda yere serilen bir örtü, yağmurda açılan bir şemsiye, bir konuşma ortamında konuşmacı

etrafında toplanmış dinleyiciler de algısal bir mekan olgusu oluşturmaktadır.” (Erkan Ç., 1996: 49)



Şekil 2.1 Mekanın tanımlanması; mekan fiziksel ve algısal sınırlarla belirlenir (Ching, 1996: 317).

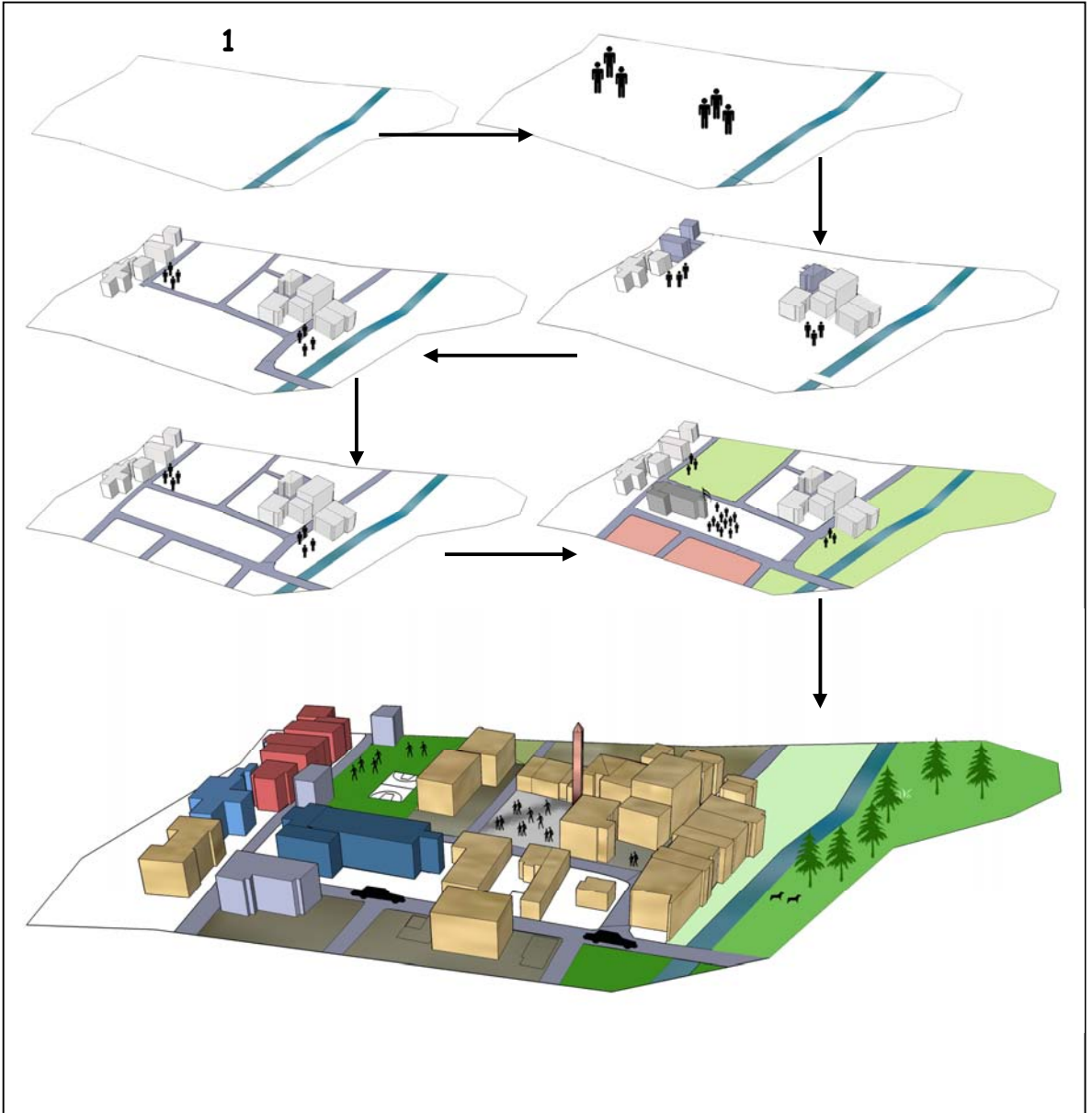
Bu tanımlardan anlaşıldığı gibi insan eylemlerini bir mekan içinde gerçekleştirir ve bu mekan eylemlere göre şekillenir. İnsanın fiziksel ve sosyal gereksinmelerine cevap verecek öğeler mekan içinde, mekanın koyduğu sınırlar çerçevesinde yerini alır ve gerçekleştirilecek eylemler ile bunlara cevap verecek öğeler mekanın kimliğini verir. Dolayısıyla mekan, insanın hareketine imkan vermesi yanında bir de insanın yaşadığı toplumun yaşayış biçimini, kültür sistemini ve sosyal yapısını da yansıtır. Demek ki mekan alt parçalardan oluşan bir bütündür. Ancak mekan sadece toplumun kültürel ve sosyal kimliğini yansıtan bir olgu değil içinde sürekli bir hareketliliğin olduğu, sürekli değişen dinamik bir olgudur.

Mekan objektif özelliğinin yanında subjektif özellik de taşır. İnsanların soyut ve somut olguları algılama biçimleri birbirinden farklıdır. Bu nedenle bir mekan aynı gereksinime cevap veriyor olsa da kişiler üzerinde farklı etkiler bırakır. Bu farklılık mekandaki fiziksel öğelerin yan yana geliş biçimlerine bağlı olarak, bu yan yana gelişlerdeki hareketin insanda yarattığı duygu ve yönelme istemi ile ortaya çıkmaktadır. Örneğin kentsel bir mekanı oluşturan binalar bazen yola taşarak kişiyi gizli bir avluya davet eder ancak bu davetin çekiciliğinin şiddeti kişiler üzerinde kişilerin meraklarına bağlı olarak farklı olacaktır

Buraya kadar açıklanmaya çalışılan; mekan kavramının tanımlanmasının karmaşık, soyut ve somut birçok olguyu içerdiği. Bu nedenle mekan, kentsel mekan olarak sınıflandırıldığında çok daha olumlu ve algılanabilir tanımlar yapılabilmektedir.

1933 yılında Yunanistan'ın başkenti Atina'da toplanan Milletlerarası Çağdaş Mimarlık Kongresi; CIAM kabulleri içinde kentsel işlevler; barınma, çalışma, dinlenme ve ulaşım olarak belirlenmiş, buna göre kentsel mekan insanlar tarafından kullanılan ve kent

mekanlarında yaşayan toplumsal ve ekonomik grupların; barınma, çalışma, dinlenme ve ulaşım gibi temel etkinliklerinin yeniden üretildiği yer olarak tanımlanmıştır (Eryılmaz, 2000). R. Krier'e göre kentsel mekanlar genel olarak; kentsel yapılar arasında kalan tüm mekanlar olarak tanımlanabilir ve bu mekanlar geometrik olarak sınırlandırılmışlardır. Kentsel mekan, yapıların oluşturduğu, kentlilerin algıladığı ve tüm kentsel olayların ilişkilendirdiği bir bütündür. Doğal ve yapay öğeler, insan ve insan grupları, toplum, insan etkinlikleri kısaca tüm bu öğelerin zaman içinde birleşerek ortaya çıkış, kentsel mekanı oluşturmaktadır (Uçak, 2000).



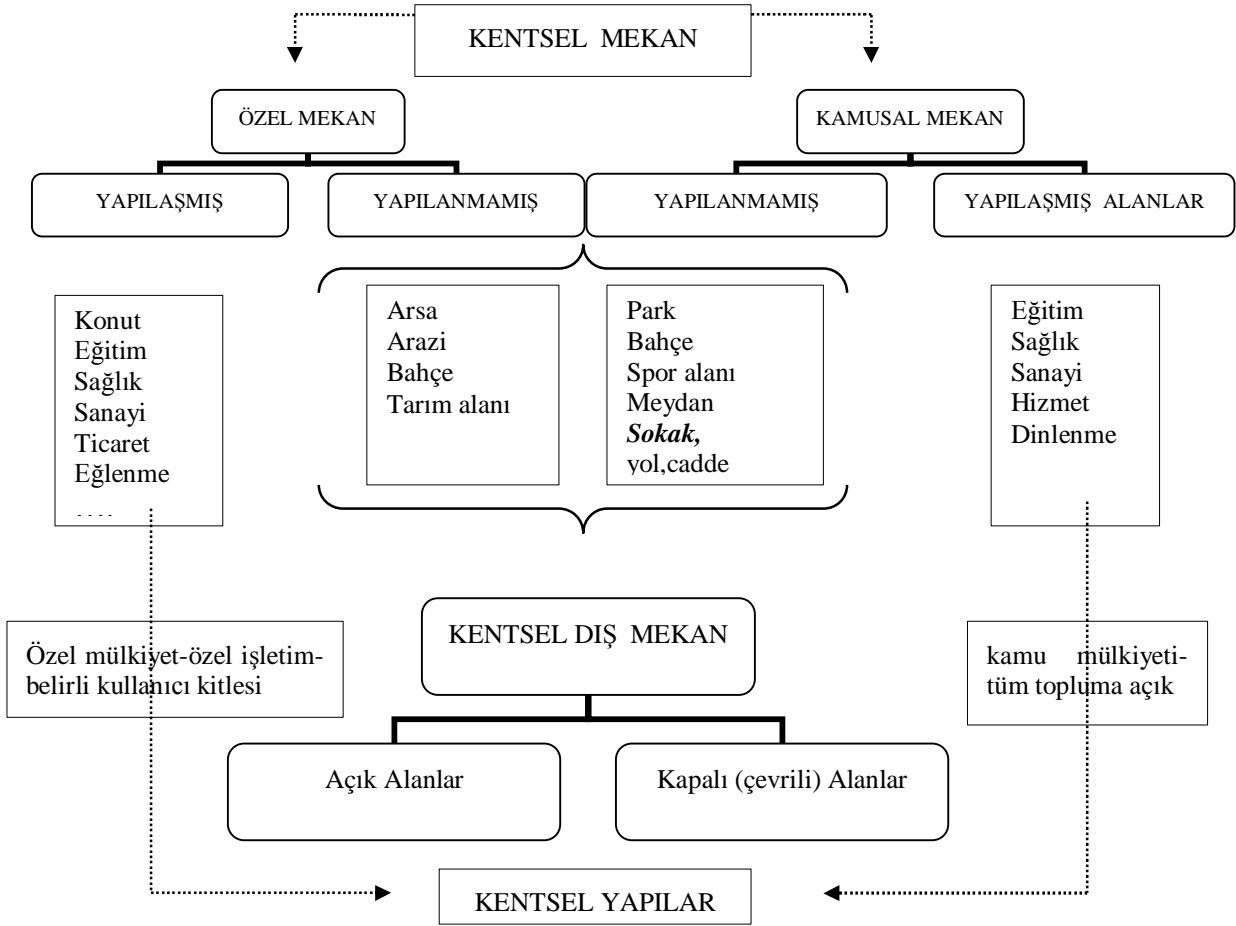
Şekil 2.2 Kentsel mekanın oluşum süreci.

Kentin yapılaşmış ve yapılanmamış alanları kentsel mekanı oluşturur. Yani kentsel mekan, kentsel yapılar arasında kalan ortak kullanıma açık olan ve özel mülkiyette olan tüm mekanlardır. Yapılar, kullanıcılar ve kullanıcıların oluşturduğu ilişki, eylem ve ihtiyaçların ve bunların gerçekleşmesine olanak veren alanların birlikteliğinden oluşan bir bütündür. Kentsel mekanı kısaca kentsel eylemleri barındıran mekan olarak tanımlayan A. Gül'e göre "Kentsel mekan, kentsel eylemleri barındıran yapılar, yapıları çevreleyen ve mekanı tamamlayan açık alanları ve kentsel elemanları kapsar."(Gül, 1989: 24).

Yapılan bütün tanımların temelinde kent, insan ve bu iki öge arasındaki ilişki bulunmaktadır. Kentsel mekan kavramını tanımlamaya çalışırken ilk anımsanması gereken, kentin insanlar için varolduğudur. Kentsel mekanlar kent yaşamı için gerekli kentsel işlevlere hizmet ederler. Kentin içinde yaşayan sosyo-ekonomik grupların toplumsal ve bireysel yaşama etkinlikleri ile yaşamın devamlılığının dört ana işlevi olan barınma, çalışma, dinlenme-eğlenme ve ulaşım eylemleri kentsel sınırları olan bir mekanda gerçekleşir. Yani kentsel mekanlar bu işlevlerin gerçekleştiği ve tekrar tekrar üretildiği mekanların bütünüdür. İnsanların iletişim kurma araçlarıdır. Kentsel mekanlar tasarımları ve sahip oldukları elemanlarının özellikleriyle insanların kent içinde nasıl yaşayacaklarını yönlendirerek kentli kimliğini oluştururlar.

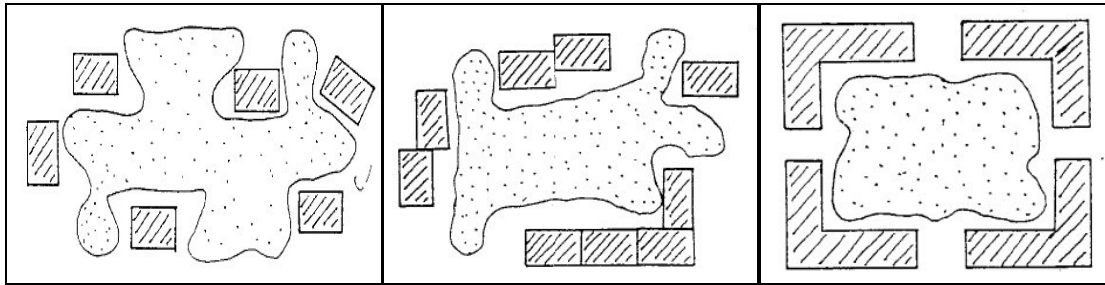
Kentsel mekanlar hareket halinde olabildikleri gibi belli bir durağanlığa da sahip olabilirler. Yollar ve bulvarlar hareketli kentsel mekanlar iken, meydanlar durağan kentsel mekan niteliğindedir. Bu iki kentsel mekan arasında sürekli bir ilişki bulunmaktadır.

Kentsel mekanlar, arazi kullanım biçimlerine ve mülkiyete bağlı olarak özel, yarı özel mekanlar, yarı kamusal mekanlar ve kamusal mekanlar olarak dört grupta ele alınır.



Tablo 2.1 İşlevin yer aldığı mekan adına ve mekanın mülkiyetine göre kentsel mekan dağılımı (Farklı kaynaklardan derlenmiştir.)

Mekanı görmek, algılamak ve yaşamak fikri herkesin görüşüne göre bir anlam taşımaktadır. Ancak mekanın çevresindeki elemanlar, kapalılık etkisini farklı kılar.



Şekil 2.3 Kentsel mekanda çevrelenmişlik etkisi; belirsiz-açık mekan, kısmen açık mekan, kapalı-çevrili mekan (Ariksoy, 1991).

Kullanıcının özel ve kamusal mekan içindeki hareketinin kesin sınırlarla kısıtlanmadığı durumlar göz önünde tutulduğunda, birer geçiş mekanı olarak yarı özel ve yarı kamusal mekan türleri ortaya çıkmaktadır.



Şekil 2.4 Kent mekanları arasında geçiş (Çubuk, 1991, s.15).

Özel Mekanlar; mülkiyeti bir şahsa veya bir kuruluşa ait ve belirli bir grup tarafından kullanılan, denetimli ve kullanıcı isteği doğrultusunda kullanıcısı tarafından biçimlendirilen mekanlardır. Burada kullanıcının sorumluluğu tapu ve ruhsat gibi yasal araçlarla sağlanır. Yasal yaptırımlar ve denetim kente yapılan planlar ile yerel yönetimler ve merkezi yönetimler aracılığıyla yapılır.

Yarı Özel Mekanlar; eylemsel olarak belirli kişilerce kullanılan, ancak görsel olarak bulunduğu kentsel mekana ve buna bağlı olarak kullanıcılara katkısı olan ve toplumsal bir denetimin söz konusu olduğu mekanlardır. Konut girişleri, iç avlular, arka ve ön bahçeler, apartman otoparkları gibi mekanlar özel bir mülkiyet olmasına karşın özel durumlarda çevrede yaşayanlarca kullanılmakta ve özel ile kamusal mekan arasında geçiş sağlamaktadır. kentsel dış yaşantı ile konut arasındaki geçiş bu mekanlarla sağlanır. Bir konutun ön bahçesi asıl kullanıcısının mülkiyetindeyken dışardan gözlenebildiği için aslında toplumsal denetim de söz konusu olmaktadır. Yani mülkiyeti olan asıl kullanıcı kendi ön bahçesinde toplumu düşünerek istediği gibi hareket edememekte ve bunun yanı sıra bahçe de yol kullanıcıları tarafından bir yeşil görevi üstlenerek toplum tarafından da kullanılmış olmaktadır. Ayrıca bu ön bahçe, kamusal alan olan yoldan ayrılan kişinin, özel mekan olan konutun içerisine girmesindeki geçişini de sağlamaktadır.

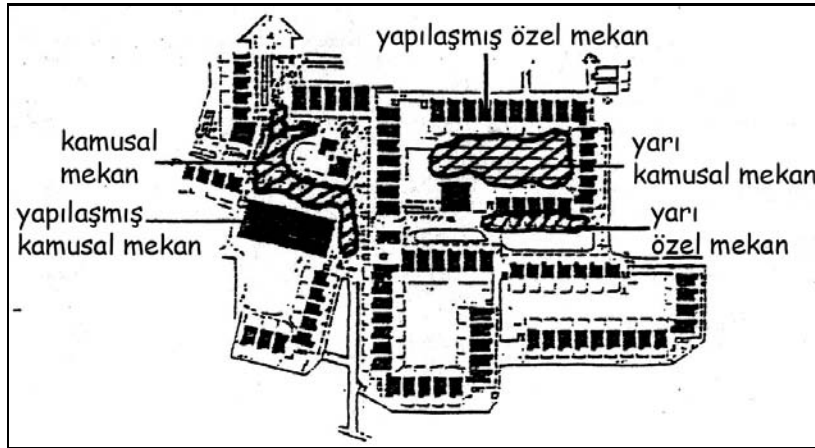
Yarı Kamusal Mekanlar; ortak kullanıcı grubuna ait, bakım, onarım, kullanım ve işletmesinden bu grubun sorumluluğu olduğu kentsel mekanlardır. Mülkiyeti bir gruba ait olabildiği gibi, kamu yönetimi elinde bulunabilen, konut düzeyinde bahçe, avlu, otopark, merdiven boşluğu, üniversitelerde kürsü odaları, kamu binalarında bekleme odaları yarı kamusal mekanlardır.

Kamusal Mekanlar; herkesin rahatlıkla kullanabildiği, serbestçe hareket ettiği ve toplum olmanın gerektirdiği eylemlerin gerçekleşmesine imkan veren kent içindeki ortak kullanımlı açık ve kapalı mekanların bütünüdür. En belirgin iki özelliği; bir bütün olarak topluma ait olması ve ortak kullanıma açık olmasıdır. Sokaklar, parklar, meydanlar, oyun bahçeleri, pazar alanı, kamusal hizmet alanları gibi mekanlardır. İnsanlar bu

mekanlarda karşılaşır , bir araya gelirler, bu mekanlarda dinlenir ve alışverişlerini yaparlar. Yani bu mekanlar kentin ve kentlinin kamusal yaşantısının desteklendiği alanlardır. Bu mekanlar kamu eliyle oluşturulur, düzenlenir, denetlenir ve ait oldukları toplumun kimliğini yansıtır.

Kamusal mekanlar kent kimliğini belirleyen, yaşam kalitesini arttıran ve kentsel dokuyu oluşturan mekanlardır. Çevreleyen yapılar ile kamusal açık mekanlar kentsel çevrede bir bütünlük oluşturarak kentsel dış mekan yaşantısını desteklerler. Bunun en iyi yansıması meydanlar ve sokaklarda, yayalaştırılmış alanlarda görülür.

Eğitim, sağlık, resmi/yönetim yapıları kapalı kamusal alanlarken açık kamusal mekanlar; su kıyıları, merkezi parklar, mahalle parkları, oyun ve spor alanları, okul bahçeleri, yeşil akslar, ana/merkezi meydanlar, şirket plazaları, anıt ve çevresi, pazar alanları, sokaklar, yollar, caddeler, sınırlandırılmış araç sokakları, ve yayalaştırılmış alanlardır. Ayrıca alışveriş merkezleri ve atriumlar işlev açısından kamusal bir niteliğe sahipken denetim, mülkiyet, uygulama biçimi ve kullanımı açısından özel mekan niteliği de taşımaktadır.



Şekil 2.4 Kentsel mekanın işlevsel türleri (Erkan, 1996 s.36 : Gül, 1989).

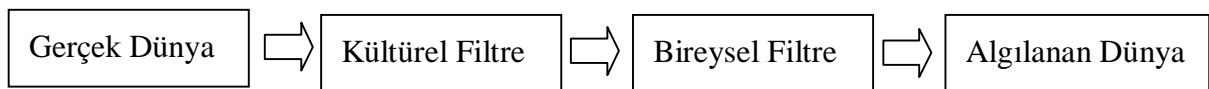
2.2 Zaman ve Mekan İlişkisi İçinde Kentsel Mekanın Algılanması

Yerleşmelerin ortaya çıkışı ve tarihsel evreler üzerine yapılan bilimsel çalışmalar ve yazılan çeşitli bilimsel yazılar insanın tarihsel süreç içinde bireysellikten toplumsal yaşama yöneldiğini, bu yönde kurallar geliştirdiğini ve yaşamın sürdürülmesine yönelik olarak yapay çevreyi bilerek oluşturduğunu göstermektedir. “Toplumsal mekanın ortaya çıkış süreci, insan, doğa ve mekan üçlüsünün zaman ölçütünde bütünleşmesi ile başlayan ve toplumsal yaşama yönelik evreleri ile büyüyerek toplumsal mekanı da kurmuş olan dinamik bir olgudur.”

(Eryılmaz, 1999). Bu deyimden ve yerleşmelerin zaman içinde kazandıkları yaşam özelliğine yönelik niteliklerden hareketle toplumsal mekanı kurma amacının insan, doğa ve mekan üçlüsüne zaman faktörünün de katılması ve ortak bir amaç taşıması ile sadece bir yerleşme kurmak olmadığı aslında bunun yanında daha iyi bir yaşam, uygarlaşma ve çevreyi daha iyi bir yaşam standardına getirmek olduğu görülür.

“İnsan, bütün mekan alıcılarının topladığı verileri görüş alanı içinde değilse bile görüş dünyası içinde biriktirip algılamakta, bütünleştirmekte ve değerlendirmektedir.” (Arıksoy, 1991). Bütün duyu organlarımız bize çevremiz ve içinde yaşadığımız mekan hakkında bilgi verirler. Bu nedenle mekanı algılamamızda, konuşmalarımızda, çevremizi görsel bir çerçeveye koyar ve bu şekilde davranırız. Bir çevredeki belirli bir noktayı tarif ederken o noktanın yer aldığı mekanın sahip olduğu fiziksel öğeleri daha önceden edindiğimiz algılar ile görür gibi canlandırır ve bu şekilde anlatırız. Yaş, cinsiyet, eğitim, tecrübe ve kalıtımsal özellikler olarak sayılan bireysel özelliklerin yanında dikkat, zeka, yetenek ve kişilik özelliklerindeki farklılıklar ve kültür bireylerin mekanı algılamalarında farklılıklara neden olur. Toplum ve toplumu oluşturan birey, içinde yaşadığı mekanı çeşitli öğeler aracılığıyla algılar; etkin şehirsal doku ve bölgeler, kentsel açık alanlar ve düğüm noktaları, sınırlar, yollar, anıtsal öğeler, işaret öğeleri (Erkan N., 1996).

Algılama bireyin çevre hakkında bilgi sahibi olmasını ve ondan yararlanmasını sağlar; algı çevreden bilgi alma sürecidir ve karşılıklıdır (Köse, 1998). Algılama eylemi yalnızca insanlar için değil, tüm canlılar için geçerlidir ve eylemi yönlendiren algı, deneyimle ortaya çıkmaktadır. Her canlı kullandığı çevreyi ilk olarak deneyimler ve çevresel öğelerle uyarılarak algısı gerçekleşir. İnsan yakın çevresini, kullandığı mekanı ve o mekanın öğelerini fiziksel, psikolojik ve sosyal koşullar ile o zamana kadar tecrübe ettiği bilgi birikimiyle, duyuları ve duygularını kullanarak algılar ve değerlendirir. Günümüzde çevre ve yaşam şekli kültürel kalıplarla şekillenmiş belirli hedeflere ve simgelere dayanan alternatifler arasında yapılan seçimi yansıtmaktadır. Bu seçimler çevresel biçimlenişi etkiler. Algılama eyleminde mekanın görsel etkisi büyük bir rol oynar. Aynı mekanın bu etkisi farklı kişiler üzerinde farklı algılama biçimleri oluşturur. Rapaport gerçek dünya ile algılanan dünya arasındaki bağı ve çevrenin algılanma biçimini çevresel algılamada filtre modeliyle açıklamaktadır (Rapaport, 1977).



Şekil 2.5 Çevresel algılamada filtre modeli (Rapaport, 1977).

Appleyard'a göre algı işlemsel, çağrışımsal ve uyarısal olarak üç biçimde olur. İşlemsel algı kişinin kullanımına bağlı olarak değişirken, çağrışımsal algı eski bilgilerle çevrenin ekonomik, sosyal ve işlevsel bilgilerinin okunmasıdır. Uyarısal algı ise daha çok fiziksel çevreden etkilenmeyle gerçekleşir (Köse, 1997; Appleyard , 1981).

Görsel algı mekanın fiziksel ve sosyal özelliklerinin bir sentezi olarak ortaya çıkar. Algılamada insan çevresinden amaçlarına uygun bilgileri almaktadır. Bu bilgiler doğrultusunda kişide bir imge meydana gelir ve bu imge doğrultusunda da kişi bir davranış geliştirir. Bu imge çevresel kimliğin tanımlanmasındaki ilk adımdır ve o anki duygular ile geçmiş deneyimlerin bir sonucudur. Çevresel imge büyük ölçüde görsel yolla gerçekleşir ancak, ekonomik, tarihsel, politik ve toplumsal özelliklerden de etkilenir. Lynch'e (1960) göre insan dış çevrenin genelleştirilmiş bir zihinsel resmine sahiptir. İnsan algı yoluyla çevreden –*bazen ihtiyaç duyduğu, bazen de ihtiyacı olmayan-* bilgileri alır, süzgeçten geçirir ve kendisi için önemli kısımları zihninde tutar. Bu tutma eylemi çoğunlukla bilinçli veya refleksel gerçekleşirken, günümüzde kullanılan birtakım yöntemlerle pek çok simgeyi insan farkında olmadan zihnine almakta ve saklamaktadır. İnsanın zihnine yerleştirdiği çevreye ait bilgiler çevrenin insan üzerinde oluşturduğu imgeyi meydana getirir. Bu imge içinde gerçekler ve kişisel değerler bulunmaktadır. Böylece kişi çevredeki gerçekleri kendi değerleriyle sentezleyerek çevrenin kimliğini algılamaya başlar. Kent imgesi de kentin toplumsal, ekonomik ve fiziksel özellikleriyle mekanda ortaya çıkan varlığıdır (Gürel, 1987). Lynch'e (1960) göre kent imgesinin en önemli özelliği okunabilir olması ve kişide bir imge yaratabilmesidir. Bütün parçalarıyla beraber kolay tanımlanabilen ve bütünsel olarak değerlendirilebilen kent okunabilir bir kenttir. Okunabilirlik kişiye kentsel mekan içinde hareket kolaylığı sağlarken, imgelenebilirlik ise kişinin nerede olduğunu hissetmesini ve mekan tanımasını sağlar (Köse, 1997). Böylece kentsel mekanın kimliği kişinin zihninde şekillenir. Lynch'e (1960) göre kentsel imge kişide, kentte dolaşımı sağlayan *yollar*, ortak özellikler gösteren *bölgeler*, farklı mekanları ayıran ve devamlılığı kesen *sınırlar*, toplanma ve dağılma mekanı olan *düğüm noktaları* ve kentin hatırlanmasında ve yön bulmada rol alan *nirengiler* aracılığıyla ortaya çıkar.

Kentin imgelenebilirlik özelliği kimliğin algılanmasını destekler. Kimlik, canlı veya cansız bir varlığı diğerlerinden ayıran görsel, işitsel gibi duyularla algılanan, özgün durumudur (Ocakçı, 1993). Kent kimliği, ayırıcı bir kimlik yaratmaya imkan veren doğal, sosyal ve insan yapımı faktörler arasındaki etkileşimi yansıtan mozaiktir (Ocakçı, 1993). Kentin kimliğini topoğrafya, iklim, jeolojik yapı gibi *doğal veriler* ve kültürel, politik, teknolojik ve eğitimsel

düzey, ekonomik ve tarihi veriler gibi *beşeri çevre* ile insan eliyle oluşturulan *yapay çevre elemanları* oluşturur. Kentin kimliği bu öğelerle beraber uzun bir süreç içinde şekillenir ve tarihsel bir nitelik kazanır. Bu öğeler değişen zaman gereksinimleri içinde yeniden şekillenir ve değişir. Bu doğrultuda kentin kimliğinin de sürekli olarak yeniden tanımlanma ihtiyacı ortaya çıksa ve yeni yapay eleman ve değerler eklenilmeye çalışılsa da tarihsel bir süreç içinde oluşmuş bir kentin kimliği o kentin gerçek kimliğidir.

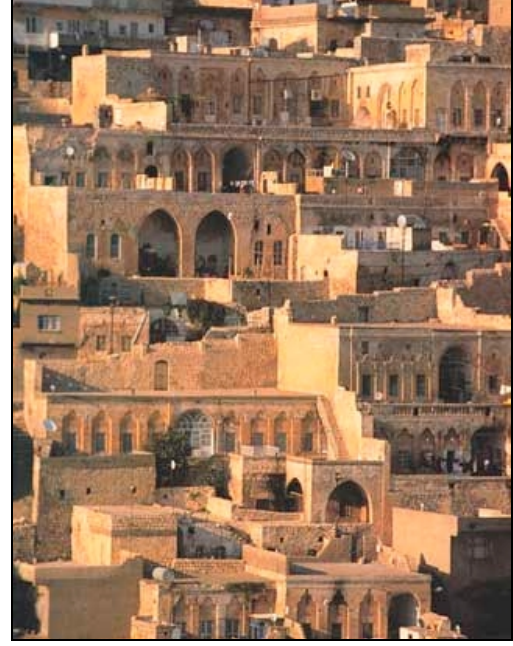
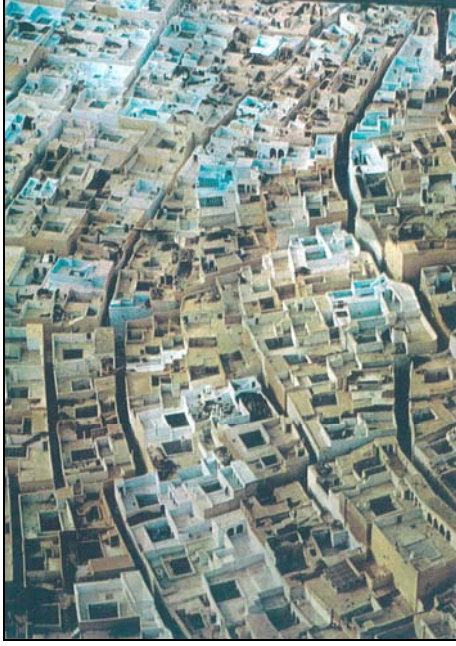
2.3 Kentsel Mekan Dokusu ve Sokaklar

2.3.1 Kentsel Doku

İnsan sahip olduğu düşünme ve tasarlama özelliği ile kendi kişisel koşullarını iyileştirmeye gider ve yaşadığı çevreyi de kendi ihtiyaçlarına göre şekillendirir. İlk çağlarda insan başlangıçta doğanın çeşitli özelliklerinden yararlanmış, temel gıda maddelerini ve yaşam çevresini doğayı değiştirmeksizin kullanma yolunu izlemiştir. Bu dönemde doğa ve insanın barındığı yakın çevresinden oluşan mekan, tamamen doğaldı. İnsan barınma ve yaşam çevresini belirleyen bu mekanda henüz yapay olarak mekanı kuran etkileyici bir düzenlemeye girememiş ve sadece barınabileceği bir mekanın neresi olabileceğini kestirerek yer seçimini yapabilmiştir. Bu başlangıç döneminde insanın yaşam için göçebe-gezici oluşu da, sürekliliği olan bir yaşam çevresini geliştirme ve düzenleme yapabilme özelliğini kazanmasını geciktirmiştir. Zaman içinde insan, doğal çevreyi ve doğadaki malzemeleri daha iyi tanımaya başlamış ve bunları yaşamını sürdürmeye yönelik olan temel eylemlerde kullanmaya başlamıştır. Doğal malzemeyi tanıyarak özelliklerini tespit etmiş ve buna göre işleyebilme yolunu bularak; savunma, avlanma ve barınma gibi temel yaşam eylemlerinde kullanabilmeye yönelmiştir. Böylece insan, doğal çevreye ihtiyacı yönünde yapay elemanlar katmış ve yaşadığı çevreyi kendi amacına yönelik olarak biçimlendirmeye başlamıştır. Yaşamını sürdürmeye yönelik olarak yaşadığı doğal çevreye yapay elemanlar katmaya başlayan insan aynı çaba içinde olan diğer insanlarla bir araya gelmiş ve ortak yaşamı yani toplumu oluşturmuştur.

İlk yerleşmelerden bugüne kadar şehirlerin biçimlenmesinde coğrafi ve topoğrafik veriler, ekonomik ve teknolojik düzeyler, toplumsal inanışlar, değer yargıları, sosyal ve tarihi olaylar, fikir hareketleri, politik ve yönetsel yaklaşımlar, yangınlar ve doğal afetler etkili olmuştur (Köse, 1997). Bu etkenlerin yerleşmeler üzerindeki etkisi kentsel formu meydana

getirmektedir. Form, mevcut bir yapının¹ şekillendirilmesidir ve tasarımda etkin bir kavramdır. Bir yapıya şekil vererek formun oluşturulma eylemi tasarımdır. Söz konusu tasarım bir kentsel mekana yönelikse nesnel verilerin yanında toplumsal faktörler de etkin rol oynar. Kentsel form, çeşitli bileşenlerin bir bütün içinde bir araya gelerek meydana gelen dokuların tekrarlanması veya farklılaşmasının bir sonucudur.



Resim 2.1 Sıcak ve kuru iklimde yayalara göre düzenlenmiş yerleşme dokusu; Ghardaia, Cezayir (Solda) (Kuntay, 2008) ve Mardin, Türkiye (sağda) (<http://google.image>).

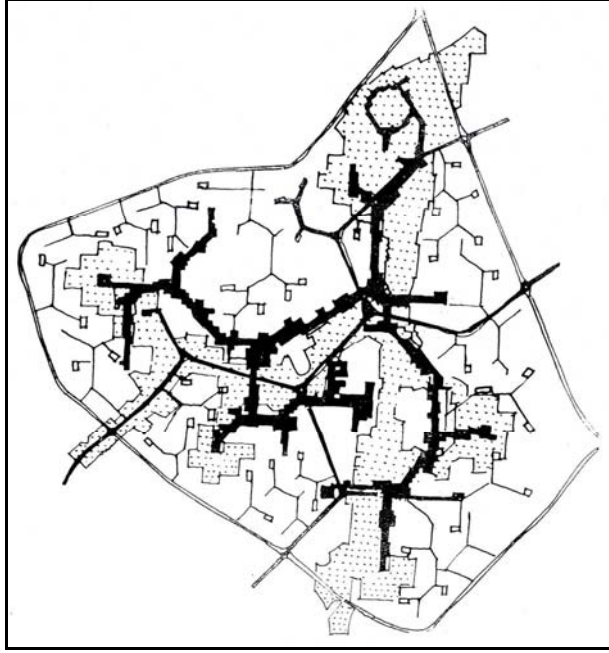
Kentsel tasarım açısından “coğrafi mekan üzerinde yayılabilecek olan tasarım modelleri” olarak kavramsallaştırılabilecek dokular, biçimsel sistemin fiziksel bir ifadesidir (Kostof, 1991). Kentsel doku ve formu meydana getiren öğeler doğal, yapay ve beşeri çevre verileridir. doğal çevre ile beşeri çevre arasındaki etkileşim yapay çevrenin şekillenmesini etkiler. Lozano’ya göre kentsel formun oluşumunda etkili olan öğeler arasında iki farklı türde etkileşimden ve ilişkiden söz edilebilir (Köse, 1997; Lozano1990):

- Fiziksel etkileşim; doğrudan tasarıma ait çözümler.
- Sosyo-psikolojik etkileşim; fiziksel çözümlerin onları geçerli kılacak sosyal ve psikolojik çözümlerle ilişkilendirilmesi.

¹ Burada kullanılan *yapı* kelimesi mimari, bir kentsel mekan, bir nesne veya bir organizasyon gibi fiziksel veya algısal bir plandaki bir şeye ait olan yapılanmış bir biçimi ifade etmektedir.

Lozano bu ilişkileri üç başlık altında değerlendirmiştir;

- Yapılanmamış mekan-yapılmış form arasındaki ilişki; açık mekan veya dolaşım alanları olarak kullanılan yapılanmamış alanlarla, yapılanmış elemanları bütünleyerek tanımlar. Bu tanımlama dokuyu ortaya çıkararak kent imgesini kuvvetlendirir. Bu ilişki Avrupa kentlerinde yapılanmış bir formla çevrelenmiş açık alan eğilimi ve Arabistan, Çin, Japonya gibi doğu ve uzak doğu ülkelerinde ise açık mekan ve onun içinde yer alan yapılaşmış form eğilimi gösterir.
- Süreklilik gösteren olaylarla-göstermeyen olaylar arasındaki ilişki; süreklilik gösteren formlar, bütün bir alana yayılmış şebeke halindeki bileşenlerken, süreklilik gösteremeyen formlar ise, alan üzerinde ayrı olarak bulunan, şebekeler dahilinde veya onlara komşu olan doluluklardır. Kentsel şebekeleri bulvarlar, kanallar, yollar, enerji hatları oluşturur.



Şekil 2.6 Ulaşım şebekesi, Toulouse le Mirail, Fransa; noktalı alanlar yayaların yayıldığı alanlardır (Aru, 1965).

- Tekrarlayan ve tekil olaylar arasındaki ilişki; kent dokusunun çok fazla farklı olmayan, sınırlı sayıda çeşidi olan bileşenlerden oluştuğunu ifade eder. Tekil elemanlar büyük ve görkemli dini bir yapı gibi özel bir eylemin ifadesidir. Bu kent imgesi açısından önem taşır. Ancak, kentsel formun gerçek yaratıcısı konut alanları, çalışma alanları gibi tekrarlayan öğelerdir. Tekliliğin veya tekrarın nerede kullanılacağı konusu tasarım açısından büyük önem taşır (Lozano, 1990).

Lynch'in ortaya koyduğu kentsel imge öğeleri bu üç ilişkiye göre; *sokaklar* yapılanmamış

mekan, sürekli ve tekrar eden bir özellik, *meydanlar* yapılanmamış mekan, süreksiz ve tekrar eden bir özellik, sınır elemanı olarak *duvarlar* yapılanmış form, sürekli ve tekil özellik, *binalar* yapılanmış form, süreksiz ve tekrarlayan bir özellik gösterir.

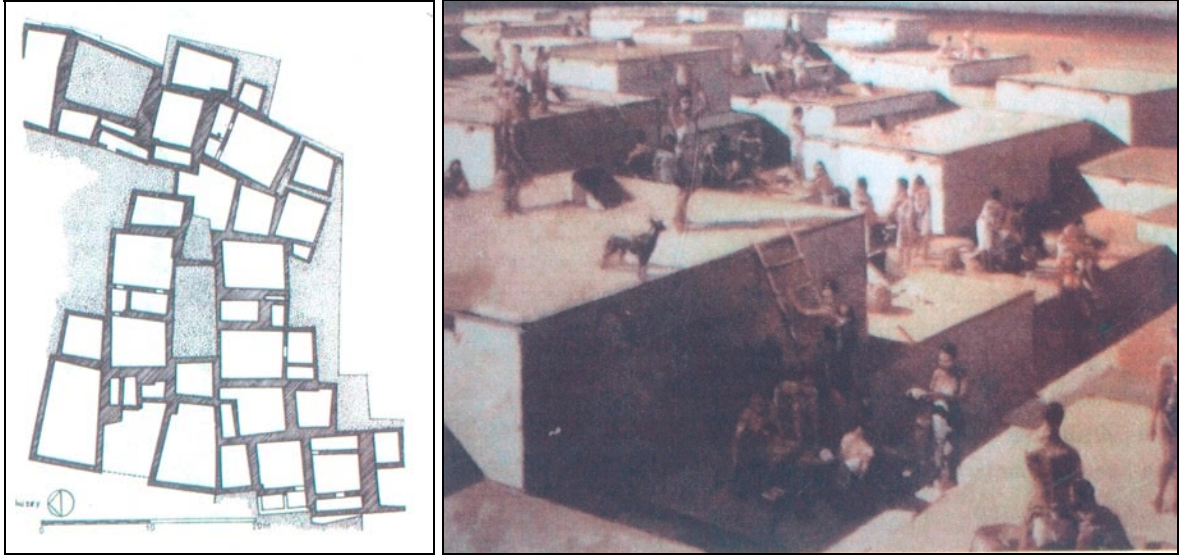


Şekil 2.7 Karakteristik doku örnekleri: Kayseri (sol) ve Tokat kent merkezi (sağ), Aru, 1998).

Tarihsel süreç içinde kentsel doku organik ve organik olmayan kent dokusu şeklinde iki farklı biçimde gelişmiştir. Organik olmayan kent dokusu belli bir plan doğrultusunda oluşurken organik kent dokusu ise zaman içinde ihtiyaca yönelik eklenmelerle büyüyen, doğal yapıya paralel şekillenen ve ihtiyaçların eklenmesiyle oluşan bir dokudur (Kostof, 1991). Kentsel gelişim sürecinde ve insanlık tarihinde önemli bir yere sahip olan Mısır'da yerleşme biçimini çöl, düz arazi, Nil Nehri ve toplumsal inanışlar yönlendirmiştir; taşkınları önleyici setler, düz araziye uygun geniş yol aksları, inanışa bağlı olarak sık rastlanan mezarlıklar ve yıldız sistemine göre konumlanmış Piramitler. Neolitik döneme ait ve en eski yerleşmelerden biri olan Çatalhöyük yerleşim planında ahşap merdivenlerle ulaşılan çatılar sosyal mekan ve dolaşım alanıdır (Şekil 2.8). Uzak Doğu ilk yerleşmelerinde de kutsal bilgelik ve toplumsal inanışlar ile hareketli topoğrafya kentsel dokuyu şekillendirmiştir; en yüksek arazi kotlarında inşa edilen ve bilgeliği simgeleyen tapınaklar veya felsefe okulları ile bu mekanlara hem erişimi sağlayan hem de bilgelik yolunun aşamalarını simgeleyen uzun merdivenli sokaklar, geniş açık alanlar, bahçeler içindeki yapılar. Eski Grek yerleşmelerinde ise kent dokusunu düşünce yapısı, kültür, sosyal eylemler ve ticaret şekillendirmiştir; yönetsel ve dini merkez niteliği gösteren akropolis ve etrafındaki şehir duvarları, surlar, kültürel yapılarla çevrili, kent

merkezi kimliğinde ve baskın bir mekan olan agora, dama tahtası şeklinde biçimlenen konut alanları ve limanlar.

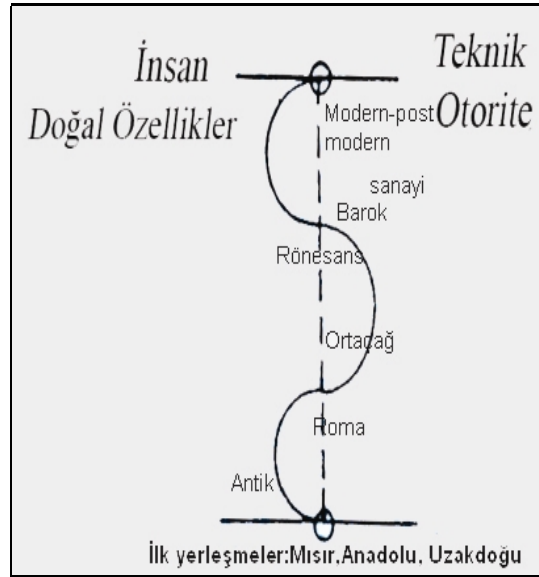
Agora, Roma döneminde forum adını alarak yeniden şekillenmiş ve geniş caddeler, işleve ve kimliğe bağlı olarak farklı genişliklerdeki kademeli sokaklar ve görkemli, yüksek yapılar aracılığıyla kültürel, ekonomik ve toplumsal güç gösterisi Roma kent dokusunun karakteristiğini oluşturmuştur.



Şekil 2.8 Çatalhöyük'te yaşam (Çatalhöyük, Konya, kazı alanı sergisi).

Ortaçağ Avrupa kent dokusunda savunma ihtiyacı ve din etkin olmuştur; surlar, kilise ve pazar yeri en temel kentsel öğelerdir. Kent formu surlarla belirlenmiş ve ölçek, topoğrafyaya uyum, mekansal ikinci boyutla mekansal üçüncü boyut ilişkisi insan ölçeğinde olsa da surlarla çevrili ve sınırlı alan yapıların düşeyde yükselmesine neden olmuştur. Sokak dokusu organiktir ve kent içindeki dolaşımı sağlayan alanlardır. İslam yerleşmelerinde ise kent biçimini dini inanışlar büyük ölçüde etkilemiştir. Yerleşmelerin şekillenişinde Kuran'ın esasları temel alınmış, mahremiyet vurgulanarak kapalı özel yaşam alanları ve çıkmaz sokaklar tasarlanmıştır. Kentin makroform sınırını ise ezan sesinin duyulma mesafesi yönlendirmiştir.

Tarihsel süreç içinde kentsel doku incelendiğinde insan ilişkilerinin yoğun ve katılımcı olduğu dönemlerde kentsel mekan biçimi organik ve topoğrafyaya uyumluyken tekniğin ve otoritenin egemen olduğu dönemlerde ise gücün, gösterişin ve tekniğin vurgulandığı formlar gelişmiştir (Şekil 2.9) (Köse, 1997).



Şekil 2.9 Kent dokusu özellikleri ve dokuyu oluşturan öğeler arasındaki ilişki; ilk yerleşmelerden günümüze doğru kentsel dokunun şekillenmesinde etkin olan iki öğe olarak teknik-otorite ile insan-doğa farklı dönemlerde farklı ölçeklerde kendini hissettirmiştir. Örneğin; Antik yerleşmelerde tekniğe rağmen insan ve doğa ilişkisi temel olmuşken sanayi döneminde teknik ve otorite etken olmuştur.(Köse, 1997)¹ .

Rönesans kent mekan dokusu ise mevcut kent dokuları içinde yeni kamusal alanlar (meydanlar ve sokaklar) yaratılma ve eski kent mekanlarının güçlendirilme çalışmalarıyla rasyonel ve geometrik form kazanmıştır. En belirgin özellikler ise; ana aks, grid sistem sokak dokusu ve meydanlardır. Bu dönemde ortaya çıkan toplumsal gelişmeler ve kültürel yapı sonucunda insan büyük önem kazanmıştır. Ancak sanayileşmeyle beraber ortaya çıkan yoğun barınma ihtiyacı kent formunu yeniden şekillendirmiş ve kent makro formu uydu kent ve bahçeşehir gibi uygulamalarla eski kent dokusunun çeperlerinde genişlemeye başlamıştır. Bunun ardından işlevselliğe dayalı modernist yaklaşım kentsel mekana mekanik bir nitelik vermiş ve çeşitlilik ortadan kalkmıştır. Çeşitliliğin ortadan kalkmasıyla kent dokusunda ve yaşantısında ortaya çıkan sorunlara çözüm arayışında ise post-modern yaklaşımlar geliştirilmeye ve kamusal alanlar yeniden değerlendirilmeye, eski kent formuna geri dönülmeye başlanılmıştır.

2.3.2 Kentsel Mekan Elemanı Olarak Sokaklar

Kentsel mekanlar, insan faktörü temelinde ortaya çıkar ve insanın kullanımları doğrultusunda tasarlanırlar. İnsan sahip olduğu sosyal ve dinamik özellik ile mekanı

¹ Bu çalışmanın birincil kaynağı Giritlioğlu, C.'nin Şehirsel Mekan Üretimi ve Tasarımı ders notlarıdır, İ.T.Ü.

sürekli etkiler, kullanır, eskitir ve değişime iter. Buna karşı mekan da tasarımı ve sahip olduğu fiziksel, algısal ve sosyal özellikleri ile insanı etkiler. Yani mekan ve insan birbirleriyle sürekli etkileşim halinde olan, kentsel mekanın ve kentsel yaşantının ortaya çıkmasında etken olan iki temel öğedir.

Kentsel mekanların, ortak iletişim ve etkileşim fonksiyonlarına cevap veren, farklı biçim ve işlevlerde düzenlenmesiyle kentsel açık mekanlar gündeme gelmiştir. Kentsel açık mekanların ortak kullanım mekanları olmaları şehir planlama disiplini kapsamına girmiş ve geçmişten günümüze kadar farklı kültürlerde açık alan kavramı değişik anlam ve özellikler taşımıştır. Kentsel açık mekanlara ihtiyaç her dönem vardır ve ilk insan yerleşmelerine kadar dayanır. Eski çağ yerleşmelerinde din, ticaret ve yönetim fonksiyonları her zaman bir açık alan etrafında toplanırdı.

İlk insan yerleşmelerinde, kamusal alanlar farklı birçok objeye göre şekillenmiştir. Mısır'da kamusal alanlar gizemli iken, Roma'da kentle beraber bu alanlar askeri düzene göre inşa edilmiştir. Yunan kentlerinde kamusal alanlar kentteki sosyal düzene göre şekillenmiştir. Ortaçağ ve Rönesans kentleri ortak kullanım amaçlarına ve dinsel yapıya göre düzenlenmiş kentsel alanlara sahip olmuştur.

Rönesans ve Barok dönemlerinde yapılan planlamalarla caddeler, açık alanlar, plazalar üretilerek kentsel açık mekanlar geliştirilmiştir. Roma'da kamu açık mekanı olarak işlevlendirilen amfityatrolar, stadyumlar ve tiyatrolar inşa edilmiş ve insanlar bu mekanlarda biraraya gelmişlerdir. İnsanların yaşadıkları kentle bütünleşmesinin bir yolu geniş açık mekanlarda biraraya gelip kent yaşamını paylaştıklarını duyumsamalarıdır.

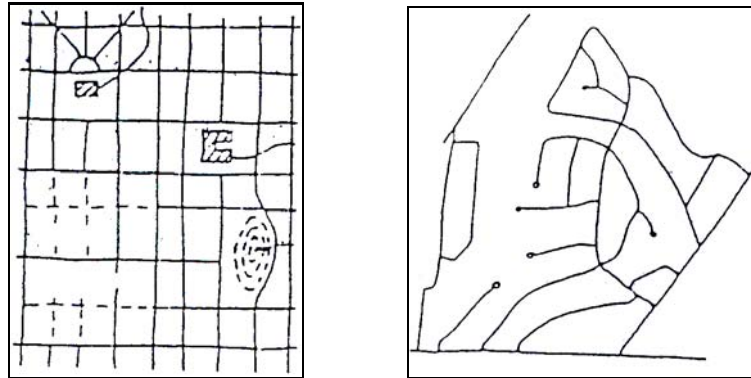
Kentsel yaşamın paylaşıldığı bir diğer kamusal mekanlar da sokaklardır. Sokak kelimesi köken olarak Latince "sternere" kelimesinden gelir. Latince'de "str" ile başlayan kelimeler de bina ve inşaatla ilgili anlamlar taşır ve bir yüzeyin fiziksel olarak diğerinden ayrılmasını ifade eder. "str" kelime kökü de günümüz pek çok Avrupa dilinde cadde ve sokak kelimelerinin kısaltması olarak kullanılmaktadır. İngilizce'de "street", Almanca'da "strasse", İtalyanca'da "strada" sokak kelimesinin karşılığıdır. Sokak, kent dokusunun bir parçası olarak her iki yanında sıralanmış olan binalarla tanımlı olan alanı ifade etmektedir (Rykwert, 1991). Sokak kelimesi yol kelimesinden farklı bir mekanı tanımlar; yol belli bir hedefe doğru yönlenmeyi, eşya veya insanların bir yerden başka bir yere taşınmasını ifade ederken, sokak ise mimari bir kimlik, ekonomik ve sosyal bir eylemi de içinde barındıran iletişim kanallarıdır. Sokaklar toplumsal ve politik olayların yaşandığı alanlar olarak toplulukların gösterilerde buldukları

ve kendilerini ifade ettikleri mekanlardır.

Sokaklar kentsel varoluşun belli başlı öğeleridir. Mimari doku ile insanın örgütlü varlığı, sokakların sağladığı yapı üzerinde karmaşık bir etkileşime geçer. Hem bir tasarımın ürünü hem de toplumsal yaşamın mekanı olan sokaklar, yapılar arasında kalan boş yerler gibi önemsiz ve anlık müdahalelerden, gelişmiş planlama, tasarım ve peyzaj mimarlığı gerektiren, ayrıntılı plan ve kesitleri içeren inceden inceye düşünülmüş bayındırlık işlerine kadar uzanır (Çelik Z. vd., s. 7-13, 1996: Streets: Critical Perspectives on Public Space). Herhangi bir sokağın kendine özgü nitelikleri, bir kentin biçimini oluşturan toplumsal, siyasal, teknik ve sanatsal güçlerin karmaşık bir bileşimi olarak ortaya çıkar. Sokaklar yaşam kadar değişkendir ve tasarım veya kullanım yoluyla sürekli bir değişim halindedir. Sokaklardaki yaşam şekli de toplumun ihtiyaç ve davranışlarına bağlı olarak zamanla değişebilen, toplumsal kültüre bağlı bir olgudur.

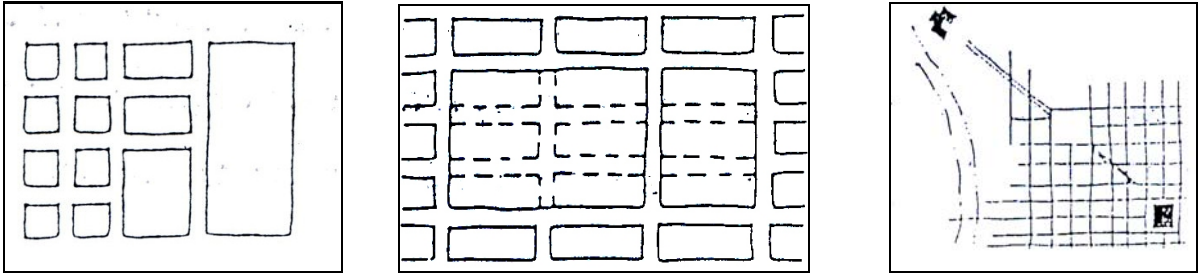
2.3.2.1 Sokak Dokusu

Sokak dokuları kentsel formun oluşumunda etkin rol oynar ve tasarlandıkları dönemin özelliklerini yansıtırlar. Sokak dokusu zaman ve mekana göre farklılık gösterir. Kentlerin tarihi merkezleri incelendiğinde genellikle organik bir biçimlenme görülür. Kent birden fazla sokak dokusu tipolojisini barındırır. 1800'lerin Paris'inde görüldüğü gibi kentsel mekanın farklı dokularını düzenli bütünsel bir hale getirmek veya az düzenli bir dokuyu daha düzenli hale getirmek amacıyla planlı bir şekilde düzenli sokak sistemleri uygulanmıştır. Düzenli bir doku içinde bulunan önemli bir yapının varlığı, bir topoğrafik hareket veya açık mekan ya da yeni bir uygulama planı düzenli bir doku içindeki sapmaları ortaya çıkarır.



Şekil 2.10 Düzenli bir kent dokusunda görülen sapmalar (sol) ve organik bir kent dokusu (sağ) (Köse, 1997).

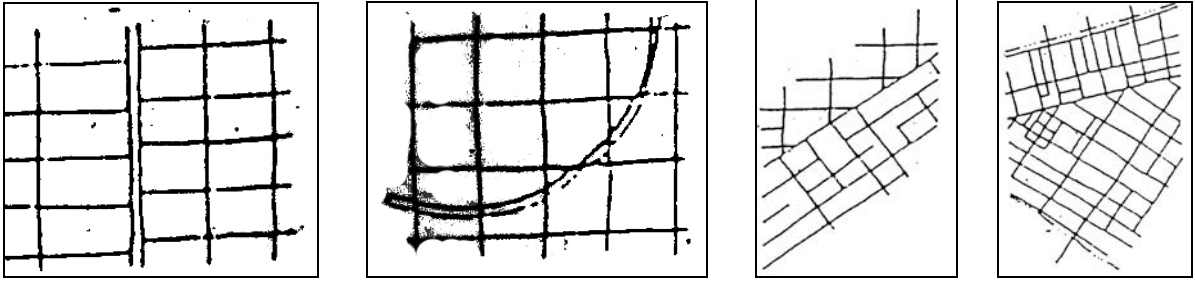
Sokak dokusunda rastlanılan kıvrımlı akslar 1800'lerin uydu kentlerine veya eski yerleşmelere ait olabilirken topoğrafyanın bir ürünü olarak da gerçekleştirilebilir. Kentsel doku içinde görülen küçük ölçekli yapı adaları çoğunlukla kentin tarihsel süreci içinde ilk olarak şekillenmeye başladığı ve ortaya çıktığı eski dokusunu yani kent merkezini oluşturur. Günümüze yakın zaman dilimlerinde ise arazinin daha etkin kullanılması kaygısıyla ve otomobilin de planlamaya dahil edilmesiyle beraber ortaya çıkan büyük yapı adaları araç kullanımının yaygınlaşması, nüfus artışı, planlamada yönetsel otorite baskınlığı ve mülkiyet sorunları (veraset, hisseler, ruhsatsız yapılaşmalar vb.) sonucunda küçük yapı adalarına bölünmeye başlamış, çok sayıda kesişim ve değişken bir yol kademelenmesi ortaya çıkmıştır.



Şekil 2.11 Kent dokusunda farklı büyüklükte yapı adaları (solda ve ortada) ve belli bir noktaya odaklanmayı sağlayan bir kesilme örneği (sağda) (Jacob, 1985).

Ancak otomobil kullanımını esas alındığı bu yaklaşımlarla şekillenen günümüz kentlerinde, bu yaklaşımdaki hedefin tersine otomobil sayısının hızlı artışı sonucunda akslardaki kesişme ve birleşmeler de paralel bir şekilde artmış, yollar genişlemiş ve bunun sonucunda büyük yapı adaları parçalanarak sokak arterleri oluşturulmuştur. Örneğin günümüzde İstanbul'da kentin nazım imar planı tekniğinde yaya ve servis yolu yani sokak olarak tanımlanan ve plan çizimlerinde gösterilmeyen mekanlar, 7 metre iken zaman içinde aynı kentin bazı bölgelerinde 10 metreye yükselmiş ve en düşük kademeli araç yolunu 12,5 metrelik yol oluşturmuştur.

İki farklı dokunun birleştiği noktalardaki kırılma ve eklemlemeler, kentsel doku formunda, fiziki yönlendirmede, tasarımda veya standartlarda değişime neden olur; kıvrımlı, geometrik veya doğal eşikle sınırlı dokular. Kimi zaman kentsel doku içindeki bir gelişmeye, kurguya veya yapıya odaklanmayı sağlamak amacıyla bir doku bir ana arterle kesilir. Kimi zaman da farklı faaliyetleri birbirinden ayıran kırılmalarla geçiş ve bölünme alanları oluşur. Kentsel doku içindeki çevre yolu, geçtiği güzergahtaki alanları değişime ve dönüşüme iter.



Şekil 2.12 Kent dokusunda kırılma, eklemleme ve kesilmeler (Jacob, 1985).

Ölçek ve oran duygusu, yaya ve taşıt ilişkisi, konut, ticaret, büro gibi sokak etrafındaki kullanımlar, fiziksel elemanlar, yol genişliği ve yapı yükseklikleri, sokak mobilyaları, bina girişleriyle ilişki ve bina hizaları, zemin kat kullanımı ve şeffaflık, bodrum-yol ilişkisi ve cephe genişliği bir kentin sokak dokusunu oluşturur (Jacobs, 1993).

2.3.2.2 Tarihsel Gelişim Süreci İçinde Sokak Mekanının Kullanımı ve Tasarımı

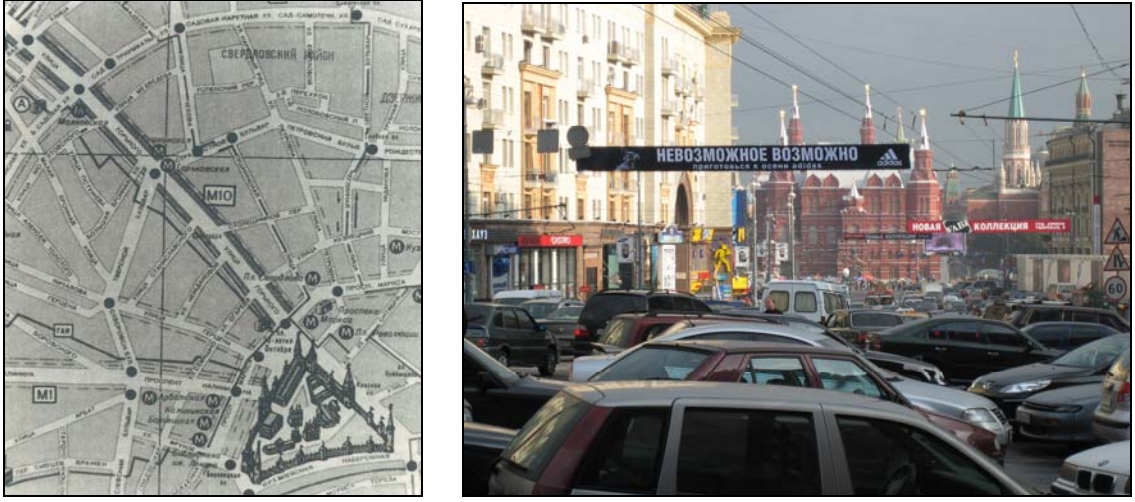
Sokak mekanından ilk olarak Neolitik Çağ olarak isimlendirilen devirdeki ilk yerleşmelerde bahsetmek mümkündür. Bu devirde ortaya çıkmış olan Çatalhöyük'te (Konya) yaya hareketi binaların çatı mekanında iken bir diğer ilk yerleşme örneği olan Hacılar yerleşmesinde konut mekanları arasında sokak tanımına denk gelebilecek dar boşluklardan bahsedilmektedir. M.Ö. 3000-4000 yılları arasında Mısır'da Nil Nehri boyunca, döşeme kaplaması olan, iklim şartlarına karşı örtülü, belirli aralıklarda çeşmeler bulunan çöldeki yolların varlığı bilinmektedir (Erkan, 1996; Giritlioğlu, 1991). Yerleşmeler büyüyüp toplumsal yaşam da şekillenmeye başlayınca yerleşme alanı içinde dolaşım alanları doğal olarak ayrılmaya başlamıştır. Sokak mekanına denk gelen bu alanların gelişmesi ile birlikte bu alanlar birbirinden farklı şekillerde tanımlanmaya ve tasarlanmaya başlanmıştır. Yerleşmenin alt bölgelerini birbirine bağlayan dolaşım mekanı (sokak) ana bağlantı görevi görürken, konut yapılarını birbirinden ayıran alanlar ise bu ana bağlantıyı besleyen daha alt kademe alanlar haline gelmiştir. Böylece yerleşim içinde bir sokak kademelenmesi ortaya çıkmıştır. Rykewert (1991) en eski yerleşmelerden biri olan Mohenjo Daro'da konut alt bölgelerini ayıran geniş sokakların ızgara (grid) bir sistem oluşturularak diğerlerinden bilinçli bir şekilde farklılaştırılarak alt kademe sokaklar yaratıldığından, aynı zamanda Kültepe yerleşmesinde (M.Ö. 2000-1900) ticaret alanında dik kesişen iki sokağın kalıntılarında kuzey-güney aksının daha geniş ve farklı bir döşemeye sahip olduğundan bahsetmektedir. Bu iki örnek sokak tasarımı denemelerinin bir başlangıcı niteliği taşımaktadır (Resim 2.2).



Resim 2.2 Mohenjo Daro (solda) ve Kültepe (sağda), ([http: google.images](http://google.images)).

Antik dönemde Hippodamus, yerleşme biçimlerinde, dama tahtası sistemini kullanmıştır. Eski Roma'nın zafer alayları ile İnkaların Cuzco'da toplu içki içme törenlerinden papalık Roması köprülerindeki idamlara kadar, ritüellerin mekanı olarak sokaklar her toplumun sahip olduğu kültürel sürece önemli bir temel sağlar. Rönesans döneminde Roma'da üç kavşaklı sokaklar askeri nedenlerle tasarlanmış olmasına karşın bir süre sonra imkan verdiği görüş mesafesi özelliğiyle halka açık cezalandırma gösterilerinin mekanı olmuştur (Çelik Z., Favro D., Ingersoll R., 2007). Sokaklar orduların ve savaş arabalarının geçebilecekleri genişlikte tasarlanmış, mühendislik ve teknik düzeyi dışa yansıtan yapılarla çevrelenmiştir. Organik dokulu Ortaçağ yerleşmelerinde tanımlanmış kalıplardan ve tek tip dokudan bahsetmek mümkün değildir. İslam yerleşmelerinde ise sokak, çıkmaz sokak olarak gelişmiştir. Mekansal kurguda görsel etkinin yoğun kullanıldığı Rönesans kentinin sokak tasarımında çokgenler ve kesişmeler hakimken, Barok dönemde ise, sokağın sahip olduğu mekansal ve görsel öğeler ön plana çıkmıştır.

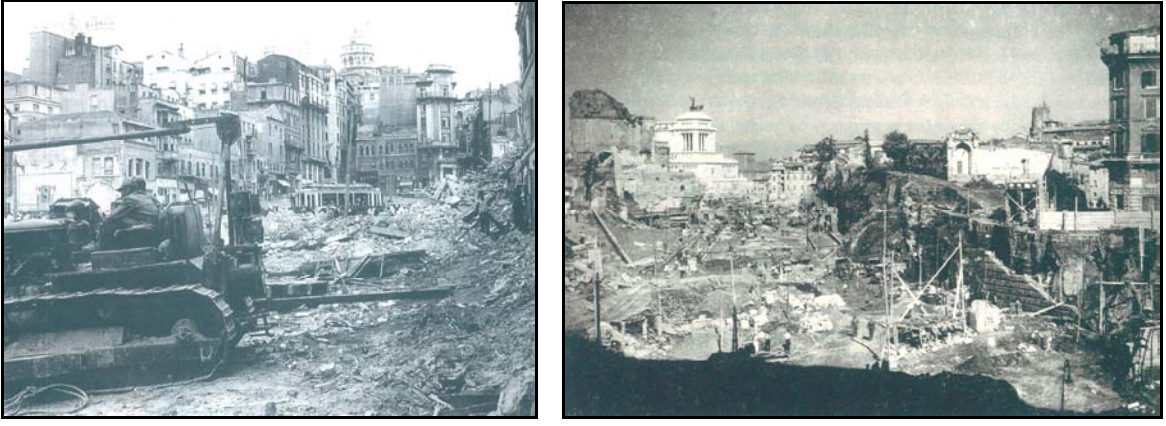
Sokak mekanının tasarımına tarihsel süreç içinde bakıldığında sokakların isimlendirilmesi, konumlandırılması ve biçimi, yapıların karakteristiği ile bu karakteristiğin biçimlendirilmesine yardımcı olan sokak elemanları, ideolojik iletilerin kamusal mekana aktarılma yolu olarak kullanıldığı görülür. Örneğin Stalin'in yeni sosyalist refah hayali Gorki Sokağı'nın (Moskova) tasarımında görkemli ve yüksek ama yüzeysel bir şekilde ifade edilmiştir.



Resim 2.3 Gorki Sokağı, Moskova; haritada koyu renklerle gösterilmiştir (2009).

Benzer şekilde İtalyanların Trablusgarp'ta sömürge'nin başkentini yeniden yapılandırması, kentin egemenliğin bir ifadesi olarak kullanılmasının örneğidir; otomobil geniş sokakların kimliğini yok etmiş, ideolojiler sokak biçimlerine işlenmiş ve mimari ayrıntılarda vurgulanmıştır (Çelik Z., Favro D., Ingersoll R., 2007).

İdeoloji, kent planlarında olduğu gibi sokak tasarımlarında da her zaman etkindir ancak, kent planlamadaki aktör sayısının çokluğu nedeniyle planlamadaki otorite ödün verir ve sonuç olarak çoğu kentin planlaması hükümet görevlilerinin, güvenlik görevlilerinin ve düşük katılımlı da olsa teknik uzmanların tartışmaları ve kararlarıyla şekillenir. Özellikle 19.y.y.'de başlayan bu yaklaşım günümüzde de baskın bir şekilde devam etmektedir. Başta Floransa, Cenova, Milano, Paris gibi oldukça eski bir kent dokusuna sahip şehirlerde ideolojik bir yapı içinde işlevselcilik yaklaşımıyla binlerce yapı, meydan ve sokak yıkılmış, kentsel doku değiştirilmiştir. 19.yüzyılda New Orleans'ta kentin rekreasyon alanı potansiyeline sahip suyla çevrili bir alanına yapılan toprak set ve set boyunca verilen inşaat izni ile bugün İstanbul'da yine su mekanları etrafında tartışması devam eden büyük projeler ile su ve yaya ilişkisini koparan sahil yolu ile eski görünümlü modern yalılar birer örnektir. Ayrıca İstanbul'a yapılan 1980 müdahalelerinde hakim olan toptan yıkım yaklaşımı dönem İstanbul'unu istismak kenti olarak nitelemiştir. Bu dönemde büyük belediye projeleriyle başta Tarlabası semtinde ve Haliç'in her iki yakasındaki özgün kent dokusunu ortadan kaldırmıştır. Bu dönemde izlenen tarihi izleri kent dokusundan silme politikalarına karşıt bir yaklaşım olarak bütün bir sokak veya mahallenin restore edilerek nostaljik bir çevrenin yaratılabileceği fikri ortaya çıkmıştır. Bu karşıt yaklaşım sonucunda da Tarihi Yarımada Soğuk Çeşme Sokağı özel bir girişimci eliyle belediye politikalarından kurtarılarak korunmuştur (Resim 2.5).



Resim 2.4 Kentsel dokuda ideolojik iletilerin yansıması; istimlakler ve karşı bir politika *koruma*; Karaköy’de yıkım faaliyeti 1958 (sol) ve 1920’li yılların Roma’ında Via del Impero inşası için yapılan istimlakler (Çelik, 2007).



Resim 2.5 İstanbul’da Soğuk Çeşme Sokak (Çelik, 2007).

19. y.y. sonlarında güç gösterisine ve ideolojik iletiye otomobil kullanımı eklenince kentsel doku tamamen değişmeye, yeni parçalar eski doku üzerine uygulanma yaklaşımı tüm Avrupa kentlerinde bir yarış halinde hızla yayılmıştır ve sokak dokusunda geometrik düzen yerleşmiştir. 1877’de Atina’da organik sokak dokusu üzerine uygulanan Athinas Bulvarı kentin özgün sokak dokusunu değiştirmişken, 1855’te Paris’te Haussmann’ın istimlakleriyle St. Michel Bulvarı’nın açılması eski dokusundan geriye hiçbir şey bırakmamıştır (Resim 2.6).



Resim 2.6 Atina Planı (sol) ve 1855 Paris Planı (sağ) (Çelik, 2007).

Çoğu kentin belli başlı tasarım dönemlerinden daha eskiye giden bir tarihi vardır, yani yeniden tasarlanmaya tabidirler. Zaman zaman bir sokağın tasarımı başlangıçtaki biçiminin gerçekleştirilmesine kadar izlenebilir, hazırlanan model mevcut kent kültürünün coğrafi ve toplumsal çelişkileriyle bağdaştırılır (Çelik Z., Favro D., Ingersoll R., 2007).

Dünyanın bazı kentlerinde bugün sokaklar artık yaşanabilir toplumsal ve kültürel mekanlar olmaktan uzaklaşmıştır. Birçok kentin, turizme yönelik seçilen tarihsel estetiğe göre sokağın geleneksel biçimini korumayı tercih ettiği sokağın saf ticari amaçlı olarak sınıflandırılabilceğini göstermektedir. Oysa her sokak günlük yaşamın bir mekanıdır. Örneğin, İstanbul Beyoğlu'nda bir merdivenli sokak olan Cezayir Sokak'ının yeniden canlandırılmasında görüldüğü gibi rant ve ticari amaçlarla sokak ön plana çıkmış ve ideolojik bir yaklaşımla da mevcut ismiyle değil Fransız Sokağı olarak anılmaya başlanmıştır.

Sokakların asıl kullanım şekli kamusaldir; törenler, toplantılar, ulaşım, erişim, transit trafik gibi. Sokaklar toplumsal yönden açık ve herkesin kullanabileceği alanlar olmakla beraber kimi zaman özel amaçlı kullanımlara da hizmet edebilmektedir. Bu gibi örnekleri Kostof (1992) *özel sokak* olarak ifade etmiş ve bu sokaklarda mal sahiplerinin istekleri doğrultusunda depolama, otopark veya başka amaçlarla kullanılabileceğinden bahsetmiştir. Görülüyor ki bu tip durumlar hukuksal bir konu içerir. İki girişi de kapalı olan bu tip sokak örneklerine günümüzde pek rastlanılmamaktadır. Sokaklar çoğunlukla kamuya açık kullanımdadır. Bu kullanım sokaktaki mekansal standartların, görsel bütünlüğün ve güvenliğin sağlanmasını gerekli kılmaktadır. Örneğin pek çok kentin tarihinde bulunan yangınlar sonrasında girişleri kapalı kullanımlar yasaklanmıştır. 1666 yılındaki meydana gelmiş Büyük Londra yangınından sonra sokak genişliğine bağlı yapılaşma kuralları ortaya çıkmıştır (Çelik Z., 2007). Bu gibi

kentsel olayların sonunda kentsel planlamaya yönelik olarak yükseklik, cephe genişliği, çekme mesafesi gibi uygulamaya dönük konularda yasal standartlar geliştirilmiştir. Sokakta kamusal güvenliğin sağlanmasına yönelik aydınlatma sistemleri geliştirilirken kamusal sağlığın da korunması yönünde altyapı sistemleri oluşturulmuş ve sokağın ışık alma durumuna göre yükseklik-genişlik ilişkileri oranlarla tanımlanmıştır. Sokak genişliğinin belirlenmesindeki diğer bir faktör de ulaşım biçimi olmuştur; Roma'da genişlik savaş arabalarına göre tasarlanmışken, İslam kentlerinde yüklü bir devenin geçebileceği genişlikte düşünülmüştür. Ancak kentlere otomobilin girmesinden sonra sokak genişliğindeki asıl belirleyici otomobil olmuştur. Kentlerin büyümesi ve motorlu taşıt trafiğinin artmasıyla beraber günümüz kentlerine doğru sokak mekanından yol mekanına doğru bir kademelenme ortaya çıkmıştır. Bugünün kentlerinde hemen hemen her yere otomobilin girebileceği sokaklar, yollar planlanmakta ve motorlu taşıt yol yüzeyi kentsel dokuda büyük oranlara sahip olmaktadır. Otomobilin tasarıma girmesi sonucunda yollar ile yapılar arasındaki insan ölçeği yok olmuştur. Özellikle İstanbul, Roma gibi tarihi ve çağdaş bir kimliğe sahip olan ve nüfusun hızla arttığı bugünün büyük kentlerindeki diğer olumsuz durum da düşey ve yatay düzlemdeki yapısal yoğunluk artışının ulaşım ve altyapı çözümlemesinden önce gerçekleşmesi sonucunda otomobilin yaya mekanlarını işgal etmesidir. Bu yaklaşımlarda rol alan aktörler çoğunlukla yönetsel otorite, iş sahipleri ve kentin ileri gelenleri olmaktadır; Napolyon'un Hausmann'a yaptırdığı uygulamalar, kentin yönetsel otoriteyle nasıl değişebileceğinin kanıtıdır. Bu gibi uygulamalara sanayi döneminde de sıkça görülür. Benzer şekilde günümüz kentinde de uygulamalardaki otorite aktörü oldukça etkindir; örneğin bugünün İstanbul'unda yine yönetsel otoriteyle geliştirilen kentsel planlar ve projeler ile Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve ardından Maslak-Levent aksındaki yoğunluk ve emsal uygulamaları, otoyol ve büyük ölçekli kavşak uygulamaları, 2009 yılının gündeminde bulunan üçüncü köprü tartışmaları da idarenin kentsel şekillenmedeki gücünü ortaya koymaktadır.

Tarihsel yerleşmelerde sokak tasarımında dikkati çeken bir diğer özellik zemin kaplamaları ve kaldırımlardır (Kostof, 1992). Yaya-taşıt ayırımını sağlayan bu uygulamanın ilk örneğine Roma kentinde rastlanılır; yaya yürüme alanları yükseltilerek yol yüzeyinden ayrılmıştır. Bu ayırım günümüz modern kaldırım sistemini yönlendiren Büyük Londra yangını (1666) sonrasındaki uygulamalarda yeniden geliştirilmiştir. Yol kaplaması ilk kentsel yerleşmelerde ortaya çıkmıştır ancak, bir tasarım ögesi olarak ele alınışı 1184 Paris'inde olmuştur (Köse, 1997). Rönesans sokak tasarımlarında yol boyunca devam eden ve yol mekanını tanımlayan uzun yol duvarları dikkat çekerken günümüz uygulamalarında bu yaklaşımdan vazgeçildiği

buna karşın, yapı hizalarının sokak tasarımında büyük önem taşıdığı görülür. Yapı nizamları sokak boyunca kamu-özel ayırımı açısından rol oynar. Ancak günümüzde kafe ve lokantaların oturma birimleri, dükkanların satış ürünleri sokak mekanına taşmakta ve özel alanların kamusal alanı işgal etmesine neden olmaktadır.

Bugünün kentlerindeki yollar ve sokaklar, hem yayalara hem de taşıtlara aynı anda hizmet etmek kapasitesinden yoksun olmasına karşın bu mekanlardan beklenen şey bunu sağlaması olmuştur. Kent merkezlerinde trafik yükünün artması kent meydanlarını kavşak haline getirmiş, yayaların dolaştığı yollar birer araç dolaşımı arterine dönüşmüş, kaldırımlar geçiş işaretleri ve trafik ışıklarıyla donatılmıştır. Bunun sonucunda bu bölümün başında değindiğimiz sokak mekanının insan üzerindeki maddi, kültürel ve ruhsal etkinlik rolü ortadan kalkmıştır. Günümüzde insan, kenti otomobil camından izlemekte ve kentsel imgeden yoksun kalmaktadır. Bu durum kent kimliğinin de kaybolmasına neden olmaktadır. İşte böylesi bir durumda içinde yaşadığımız, hatta planladığımız belki de yönettiğimiz günümüz kentlerinde geleneksel anlamdaki sokak kavramının yeniden ele alınması ve önem kazanması büyük bir ihtiyaçtır.

2.3.2.3 Sokak Mekanlarının Kullanım ve Tasarımı

Kentsel doku içinde sokaklar konumlarına, bağladıkları kentsel mekanlara ve erişim sağladıkları alanlara göre farklı kullanım ve fiziksel özeller gösterirler. Sokaklar kentsel doku içinde konut alanlarında, ticaret-çalışma alanlarında veya bu kentsel arazi kullanışların birlikte yer aldığı alanlarda farklı kullanımlara ve dolayısıyla da farklı tasarım yaklaşımlarına sahne olurlar. Konut alanlarında bulunan sokaklarda kullanıcının aidiyet duygusu mekana yansır ve sokak komşuluk sistemi içinde önemli bir rol alır; ikamet yapıdan sokağa yansır, sokak mekanında karşılaşmalar, sohbetler, çocuk oyunları gerçekleşir, pencereden pencereye sohbetler sokak mekanında gerçekleşir. Bu alanlarda sokak konut mekanlarının dışında en önemli kentsel bileşendir ve özel-kamusal bir nitelik taşımaktadır. Bu tip sokaklarda genelde “ev”’e erişme hareketi gözlemlenir. Ticaret alanlarında bulunan sokaklarda ise birbirinden farklı kullanıcı tipolojileri vardır. Farklı yönlerde dolaşım, farklı istekler, farklı tipolojilerdeki kullanıcılar, hizmet ve depolama eylemleri, büro eylemleri aynı sokak mekanında kesişir. Çoğu kez ticari ürünler veya kafelerin oturma birimleri sokağa taşar. Sokağın tam bir sahibi yoktur. Sokak kamusal bir kullanım mekanıdır ancak, küçük yerleşme parçalarında bu tip sokaklarda dükkan sahiplerinin sokağa sahip çıktığı, dükkan önünü süpürerek sokağı kendi özel mekanlarının bir devamı olarak gördüğü gözlemlenir. Ticaret alanlarındaki sokaklarda yapıların zemin katları önem taşır: vitrinler, tabelalar gibi kullanıcıya

tanım veren elemanlar bu katlarda yer alır. Kullanıcının algısı sokak mekanında değil erişmeye çalıştığı ticari birimi bulma arayışındadır. Mal indirip yükleyen kamyonetler, park etmeye çalışan otomobiller, başka bir caddeye bağlanmaya çalışan veya ana caddelerdeki trafik yoğunluğundan kaçan ve bu sokakla ilgisi olmayan taşıtların sokağı kullanması sonucunda araçların da sokağa dahil olması sokağa yoğun, hareketli ve yaya açısından kullanışsız bir mekan özelliği verir. Yayalaştırılmış ticaret sokaklarında ise mekan algısı ve imgelem olanağı daha yüksektir. Ticaret ve konut fonksiyonlarının birlikte bulunduğu alanlarda ise belirli bir tasarım veya planlama yapılmamış, doğal gelişime bırakılmış ise durum daha karmaşıktır. İkamet ve ticaret hareketleri kesişir, özel yaşam ile kamusal yaşam içiçe girer, sokağın kimliği tam olarak algılanamaz. Günümüz kentlerinde ticaret ile ikamet içiçe girmekte, kimi zaman aynı bina içinde yer almaktadır. Bu gibi sokaklarda kalıcı ve geçici kullanıcı hareketleri gözlemlenir; başka bir yerden gelmiş kullanıcı alışverişini yapar ve giderken, dükkan sahipleri mesai saatlerine göre sokağı kullanır. Oysa ikamet eden grup ise kalıcıdır.

Sonuç olarak kentsel fonksiyon alanlarında bulunan sokakların tasarımı, özelliklerinin nasıl olması gerektiği ve kullanıcının kendi tipolojisine göre sokak mekanındaki kamusal hakkı gibi konular önem kazanmaktadır.

Appleyard (1981) bir sokağın kullanıcılar için uygun olmasının sağlanmasındaki sokak kimliklerini şöyle sıralamıştır (Köse, 1997):

- *Güvenli bir sığınak olarak sokaklar;* çocukların yoğun olduğu sokaklar hızlı araçlardan arınmış olmalı, insanlar yürüyerek durağa, okula, dükkana rahatça varabilmeli ve acil durum araçları sokağa kolayca girebilmelidir.
- *Yaşanabilir, sağlıklı bir çevre olarak sokaklar;* özellikle ikamet alanlarında sokaklar taşıt trafiği gürültüsünden arındırılmalıdır.
- *Kamusal alan olarak sokaklar;* kamusal yaşam en alt ölçekte sokak mekanında başlar.
- *Oyun ve öğrenme alanı olarak sokaklar;* çocuklar vakitlerinin büyük bir kısmını sokakta geçirir. Bu sayede oyun oynarken bir yandan diğer çocuklarla bir araya gelerek sosyal yaşamı öğrenir diğer yandan da bitkiler, rüzgar, ağaç, sokak hayvanları hakkında tecrübeler edinir.
- *Dinlendirici alanlar olarak sokaklar;* sokakların yeşillendirilmesi ve peyzaj elemanları kullanıcıya rahatlık verir, görsel kaliteyi artırır, mevsimleri simgeler.

- *Tarihi yerler olarak sokaklar*; tarihi bir kimlik zamanın sokağa bir hediyesidir, tarih sokağı çevreleyen yapılarla, manzarayla, yaşlı bir ağaçla kullanıcı zihninde yeniden canlanır.

Kentsel doku ve kentsel yaşam içerisinde insanlara toplanma imkanı sunan, toplu aktivitelere kent mekanı içinde imkan veren veya önemli ve güçlü bir erişim bağlantısı sağlayan böylece fiziksel ve algısal olarak ön plana çıkan sokaklar bulunur.



Resim 2.7 Sonbaharın sokağa verdiği renk (solda; Strasbourg, Fransa, 2008) ve tarihi yapıların sokakta yaşattığı özgün doku (ortada; Safranbolu, sağda; Muğla, Türkiye, 2009).

Kostof (1992) sokakları fiziksel özelliklerine göre beş grupta toplar;

- Su yolları; kent içinde kanal ve nehirlerin yol olarak kullanıldığı durumlardır. Venedik ve Saint Petersburg kentleri bu grubun en iyi örneklerini sunar. Su yollarında suyun kendisi, su kenarındaki yürüyüş yolu, bina-su yolu genişliği ilişkisi ve geçitler (köprüler) su kanallarının temel tasarım verileridir.
- Köprü sokaklar; 1400 yıllarında köprü üzerinde yapılar inşa edilmiş köprüler sokak kimliği kazanmıştır; Floransa'da Porto Vecchio köprüsüne 48 dükkan inşa edilmiştir (1340). Venedik Rialto Köprüsü kentin en canlı eğlence ve ticaret mekanlarından biridir.
- Merdivenli sokaklar; tamamen yaya kullanımlı sokaklardır. Hareketli topoğrafya üzerinde ve eğimli alanlarda uygulanan bir çözümdür. Zaman içinde mekanda farklı bir hareket kazandırma amaçlı olarak bir tasarım kriteri olarak kullanılmaya başlanmıştır.



Resim 2.8 Kanallarıyla ünlü iki kent; Venedik (sol) ve Saint Petersburg (sağ), 2009.



Resim 2.9 Floransa'da Vecchio Köprüsü ve Venedik'te Rialto Köprüsü, 2009.

- Bulvarlar; nüfus artışı sonucunda büyük kentlerde çok trafik izli yollar şeklinde gelişmiştir.
- Örtülü sokaklar ve arkatlar; 19. yy'da üzeri kemerlerle kaplı ve iki taraftan simetrik sokaklardır. İslam kentlerindeki pazar yeri sokaklar en temel örneklerdir. İstanbul'da Kapalı Çarşı'da bu tip bir sokak örneğidir. Ayrıca Mardin kentinde de iklim nedeniyle (sıcak iklim) örtülü sokak uygulamasına sıkça rastlanılır.

Kentsel doku içindeki işlevi ve konumu dışında sokakların kentsel yaşam içinde ön plana çıkmasını sağlayan veya kullanımı sağlayan fizik mekan kalitesi ve mekansal özgünlükle ilişkili çeşitli özellikler bulunmaktadır¹. Bir mekanın algılanmasında kullanıcının imgelem

¹ Bu özellikler Rapaport (1987), Lynch (1960), Owen (1987), Kuntay (2008), Erkan (1996) ve Köse'nin (1997) çalışmalarından özetlenmiştir.

eylemi rol oynar. Sokak mekanının insanlar tarafından *kavranabilir bir ölçekte* olması gerekir. İnsan zihninde oluşacak mekan imgesi ise o mekana ait fiziksel ve sosyal verilerle gerçekleşir. Dolayısıyla sokak mekanında ilk olarak *görsel etki* büyük önem taşır. Sürekli hareket halinde olan görme eylemine karşın binalar durağandır. Cephelerde uygulanacak renk değişimleri, ışık kullanımı ve farklı cephe özellikleri ile bu durağanlık çözümlenebilir. Sokak mekanında bir diğer önemli nokta *şeffaflıktır*; özellikle ticaret sokaklarında zemin katlardaki vitrinler ve boşluklar sokaktan yapı içine doğru bir davet sunar. Duvarlar arkasındakini görme imkanı insana güven verirken aynı zamanda çekici gelir. Sokak boyunca sıralanan yapılardaki uyum ve ritim sokağın *tanımlayıcı özellikleridir*. Bitişik nizam halinde sıralanmış yapılar sokak girişinde tanımlı bir perspektif sunarken sokak içinde ilerledikçe sıradan bir hal alır, bu da kullanıcıda sıkıcı bir etki oluşturur. Sokak mekanı bir kamusal alan olarak düşünüldüğünde bu mekanın *temizlik ve bakımı* büyük önem taşır. Çünkü insanlar yolları ve sokakları ilk başta sokağın sahip olduğu tarihi, sosyal veya peyzaj öğeleriyle değil bu iki durumla (temizlik-onarım) değerlendirir. Zeminde ve cephede kullanılan malzeme ve renk sokağın perspektif gücünü artırırken varsa ve değiştirilemeyecek bir durumda olan olumsuz yükseklik-genişlik ilişkisini de çözümlenerek *yapı ve tasarım kalitesini* ortaya koyar. Sokakların düzenlenmesine zenginlik veren etkenler şöyle sıralanabilir;

- *Daralma ve genişlemelerle oluşan mekanlar*; özellikle uzun mesafeli sokaklarda bu hareket kaçınılmazdır. Sokaktaki daralma ve genişlemeler sokakta küçük meydan, park ve dinlenme alanları yaratır.

- *Çevrelenmişlik*; bir sokağı onu çevreleyen yapılar tanımlar. Bina sayısı ve çeşitliliği sokaka mekanına sınırlar koyar. İki binanın birleştiği yerde düşey bir çizgi vardır. Düşey çizgiler derinliği artırır. Çevreleyen yapıların karakteri de mekanın niteliğini verir. Çevreleyen cephelerdeki renk ve malzeme sokağı çekici kılar. Sokak boyunca dar yüksek yapılar mekanda yükseklik etkisini artırırken üst katlardaki geri çekilmeler genişlik hissini artırır.

- *Yoğunluk*; tasarıma doğrudan yansımaya bile sokaktaki eylem yoğunluğu sokak kullanımı açısından önem taşır.

- *Uzunluk ve derinlik*; uzunluk sokağı en belirgin tanımlayan özelliklerdendir. Sokak duvarlarının dışbükey olması sokak mekanında sınırsızlık yaratırken, içbükey olması ise mekanı sınırlar. Bakış doğrultusundaki doğrular sokağı olduğundan daha uzun gösterir. Düşey çizgiler ile yapı cephelerinin aynı malzemedeki düz olması mekanda derinliği artırır. Bina hizalarındaki iler geri hareketler, cephelerde girinti ve çıkıntılar ile çıkmalar derinliği artırır.

Bu özelliklerin her biri kullanıcıda birer imge oluşturarak mekanda kullanıcının mekanı tanımlamasını sağlar. Derinlik sokağın monoton ve sıradan özelliğini ortadan kaldırır.

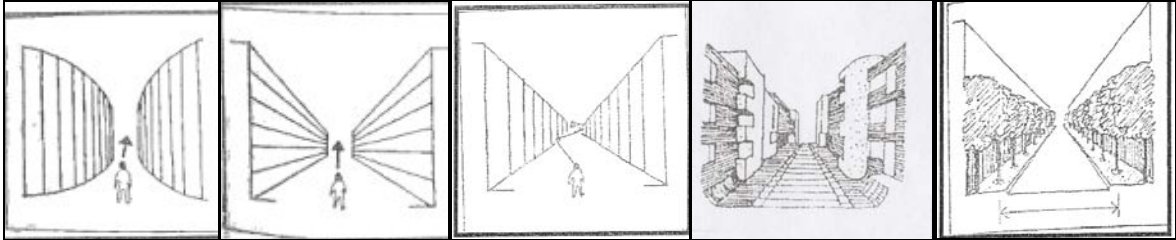
- *Eğim*; kademe farkları mekanı çekici kılar. Topoğrafik hareketlilik ve eğim manzara alanları oluşturur. Ancak yükselen sokak mekanında görme açısı zayıflar.

Başlangıç ve bitiş; algılanabilir başlangıç ve bitişler kullanıcıya eminlik ve güven hissi verir, aynı zamanda sokağın referans noktalarıdır.

- *Özel tasarım denemeleri ve detaylar*; sokak mekanında tasarım denemeleri mekana özgünlük verirken aynı zamanda henüz sokağı görmeyen kullanıcıda merak uyandırır. Ayrıca kapılar, çeşmeler, pencereler gibi detaylar da dikkat çeker. Kapı ve pencereler aracılığıyla iç mekan yaşantısı dış mekan yaşantısıyla bütünleşir. Sokak mekanı üzerinde enine yapılan bağlantılar, kemer ve üst geçitler de mekanda perspektifler oluşturur.

- *Peyzaj elemanları*; yeşilin psikolojik rahatlatıcı etkisi, oksijen üretimi, ışığın ve gürültünün kontrolüne imkan verir. Aynı zaman da tasarım yaklaşımının mekanda vurgulanmasını sağlar.

- *Kentsel mobilyalar*; kullanıcıya konforlu bir kullanım sağlar; örneğin aydınlatmalar hem güvenliği destekler hem de mekanda gece saatlerinde ışıkla zenginlik verir.



Şekil 2.13 Sokak düzenlemesinde etkenler; kıvrım, çizgi, cephe, bitki (Giritlioğlu, 1995).

2.3.3 Yaya Mekanı ve Yayalaştırma

Toplumsal ve kültürel ilişkiler yaya mekanlarında şekillenir ve gelişir. Yaya mekanları kentsel tasarımın önemli öğelerinden birisidir. Günümüzde yaya ölçekli kent kimliği kentin yaşam kalitesini ve çekiciliğini belirleyen göstergelerden biri olmuştur. Buna karşın toplu taşıma yerine özel araç kullanımını desteklemeye devam eden politikalar günümüz kent merkezlerinde büyük ulaşım problemlerine neden olmaktadır. Genişleyen ve uzayan otomobil yolları sonucunda kentsel mekanda ortaya çıkan, büyük enerji gerektiren, engelli ve yaşlı kullanıcılar açısından kullanışsız olan, kent estetiğinden uzak çelik yaya üst geçitleri de hızla yayılmaktadır. Diğer yandan turizm hareketinin küresel anlamda yaya ölçekli kentlere kayması sonucunda kent içinde yaya mekanlarını yeniden oluşturma çabaları da gelişmeye

başlamıştır. Öte yandan tek yönlü taşıt trafiği uygulamaları nedeniyle, yayalar, taşıt özgürlüğünü kısıtlayan birer engel olarak görülmeye de devam etmektedir. Bu çelişkiler içinde yayalaştırma büyük alış-veriş merkezleri karşısında önemini kaybeden kent merkezlerinin yeniden odak alanlar haline dönüştürmeye imkan vermesi açısından önemlidir. Rapaport'a (1987) göre teknoloji, güvenlik, gürültü ve kirlilik gibi *çevresel değişkenler*, iklim, topoğrafya, yürüme mesafesindeki donatılar, kafe, mağaza gibi *kentsel servisler*, *kültür ve algısal karakteristikler* yayanın yaya mekanını kullanmadaki davranışsal tercihini belirler.

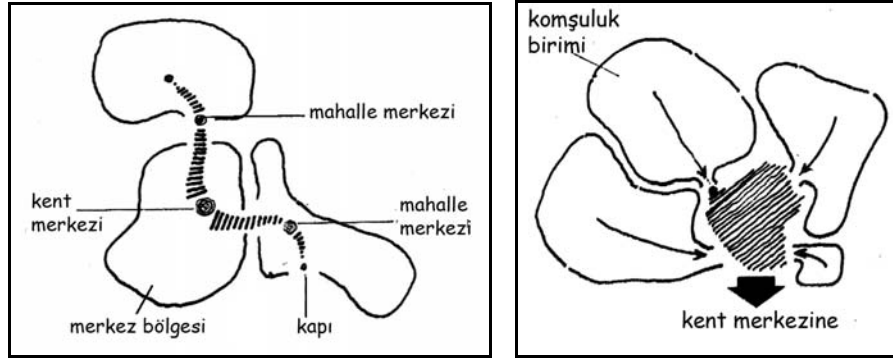
Kentsel doku içinde yaya mekanlarının tasarlanmasındaki en önemli konu mekanın yaya ve taşıt arasındaki kullanım dengesinin sağlanmasıdır. Doğal olarak biraraya gelme isteği sonucunda, kent içinde ortak açık veya kapalı alanlar ayrılmıştır (Aru, 1965).

Tarihi yerleşmeler yaya dolaşımını temel almıştır. Atlar ve arabalar ise, daha sonra sokak mekanına dahil olmuştur. Buna rağmen örneğin Eski Roma yerleşmelerinde at ve arabalara kent içinde sınırlar getirilmiştir; meydan ve avlulara kapı girişleri tasarlanmış, yaya aksları atlı araba yolundan kolonlarla ayrılmış, yükseltilmiş ve üstü de örtülerek yayalara rahat dolaşım imkanı verilmiştir. Perge, Efes, Side kentleri bu uygulamaya en iyi örneklerdir. Leonardo da Vinci, yayalar için farklı yükseltilerde yollar tasarlamış, yaya mekanlarını düzenleme çalışmaları yapmıştır (Kuntay, 2008).

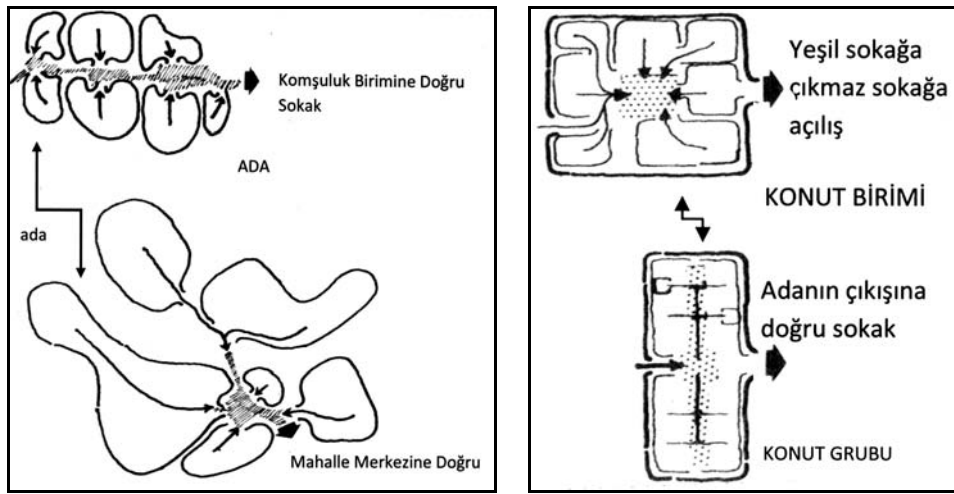
Ancak zaman içinde 19.y.y.'ın sonlarından itibaren kent içinde taşıtların hızlı artması, gürültü ve hava kirliliği yaratması sonucunda yaya alanlarını yeniden planlama ihtiyacı doğmuş ve çözüm arayışında yaya-taşıt kullanımını ayırıcı uygulamalara ve yayalaştırma girişimlerine gidilmiştir.

Görüldüğü gibi yayalaştırma girişimleri yaya merkezli bir yaklaşımdan değil taşıtların kent içinde yarattığı sorunlardan kaynaklanmıştır. Oysa kentsel mekanın asıl kullanıcısı ve sahibi yayalardır.

Kentlerin tarihi çekirdek alanları çevre mahallelerden gelen yaya hareketinin birleştiği, tüm kentliye açık yaya mekanlarıdır. Komşuluk birimlerinde ise yaya yolları mahalle merkezlerinde birleşir. Yapı adasındaki yaya yolu ise konut birimlerini mahalle merkezindeki ana yaya aksına bağlar (Şekil 2.14 ve 2. 14).



Şekil 2.14 Kentte yaya dolaşımı; kent merkezi yaya alanı (sol) ve mahalle merkezi yaya alanı (sağda) (Kuntay, 2008).



Şekil 2.13 Konut grubunda yaya hareketi (Kuntay, 2008).

Kuntay (2008) yayalaştırmanın amaçlarını beş grupta toplar;

- Çevreyi koruma; motorlu taşıt trafiğinin kentin her yerine girmeye başlamasıyla bozulmaya başlayan tarihsel mekanın ve biçimin tarihi miras olarak aynen korunması, değerlendirilmesi, çevre kirliliğinin (gürültü, toz, gaz vb.) azaltılması, çevreye zararlı işlevlerin (benzinlik, depo, sanayi vb.) yer değiştirmesi ve özgün mekanların ortaya çıkarılması.
- Konutun çevresiyle ilişkisinin güçlendirilmesi; konut biriminden yaya mekanına doğru kademeli bir geçiş vardır. Yatak odaları özel iç mekanlardır ve yaya yolu ile ilişkisi yoktur. Mutfak, aile iç mekanıdır ve yaya yolu ile günlük alış veriş açısından ilişki halindedir. Oturma odası, sofa ve balkon ailenin ortak mekanıdır ve yaya yolu ile sınırlı bir ilişkidir. İç avlu veya iç bahçe özel dış mekandır ve girilemez, algılanabilir ve yaya mekanının biçimlenişine katılan bir rodedir. Ön bahçe, algılanabilir ve girilebilir bir mekandır ve özel olmasına karşın yaya yolu ile bütünleşir. Çıkılmaz sokaklar yaya-yarı kamusal dış mekanlardır ve konut birimlerini birleştirir. Konut grubu yaya yolu ise sokak boyunca mevcut konut birimlerini

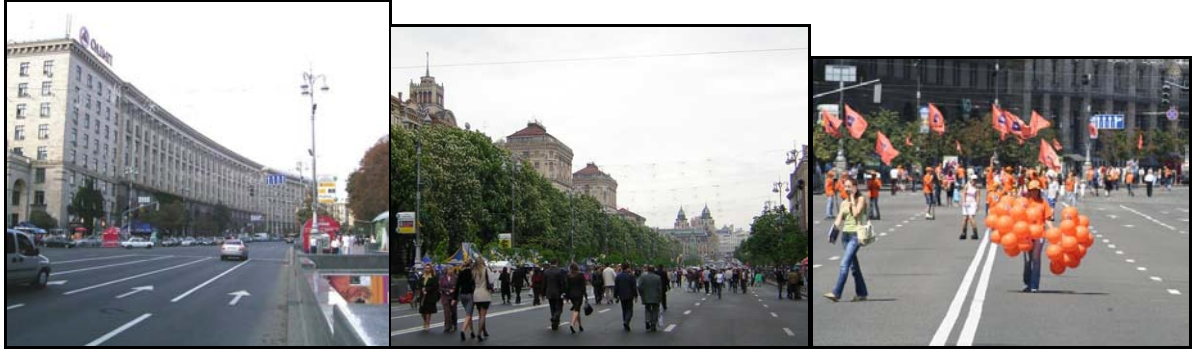
birleştirir ve diğer kullanıcılara da açık yol imkanı verir. Yapılar düşeyde yükseldikçe yaya yolu yapıdaki dikey iletişim çekirdeğine kadar uzanır. Konut genişliği küçüldükçe, ortak yaşam yaya mekanına akar.

- Boş zamanları değerlendirme ve oyun; yeşil alanlar dışında insanın dinlenme ihtiyacı imajinasyon ve imgelem yöntemiyle de karşılanır. Bunun için insan sokak mekanındaki çeşitlilik ve hareketten faydalanabilir. Aynı zamanda yaya yolları çocukların oyun alanıdır.

- Toplumsal, kültürel kaynaşma ve bütünleşme; bu amacın temelini bugün hayranlıkla incelenen antik kentlerin agorası, forumu ve açık hava tiyatroları oluşturur. Yaya mekanlarında iletişim, bilgi alış-verişi, canlılık, tanıma ve tanıma eylemi, kamuoyu yaratımı, bütün kullanıcılara hareket imkanı verme işleviyle toplumsal gelişim sağlanır.

- Ekonomik amaçlar; yayalaştırma perakende ticareti destekleyen ve taşıt yolu maliyetini azaltan, turizmi teşvik eden bir uygulamadır.

Bu amaçlar doğrultusunda gerçekleşen yayalaştırma çalışmalarında sokak mekanındaki dengenin sağlanması ve taşıt yolu-yaya yolu ilişkisinin kurulması gerekmektedir. Çünkü yayalaştırma sonucunda mekanın fiziksel ve işlevsel yapısında değişimler gerçekleşir; yayalaştırmada bir sokağın taşıtlardan arındırılması yeterli olmazken, yaya kullanımını destekleyecek ticaret, yiyecek hizmetleri, oturma alanları gibi donatıların gelmesi gerekliliği de işlevsel değişikliği yaratacaktır. Yaya kullanımlı alış-veriş alanları yayalaştırmanın en bilinen örneğidir; bir sokağın üstünün örtülerek başlanıldığı İstanbul'da Kapalı Çarşı, bugün iç bedestenleri ve bitişik hanlarıyla beraber 30,7 hektarlık bir alanda tamamen yayalara ayrılmış günlük binlerce kişinin ziyaret ettiği bir yaya alanıdır. Kent içinde bir alan tamamen yayalaştırılabiliyorken kimi zaman yarı yayalaştırma uygulamalarına da rastlanılır; mevcut bir sokak özel taşıt trafiğinden arındırılarak, yalnızca toplu taşımaya izin verilen bir uygulamadır; İstanbul İstiklal Caddesi taşıt trafiğine tamamen kapatılmış ve sadece toplu taşıma aracı olan ve turistik bir özellik taşıyan tramvaya izin verilmiştir. Çoğunlukla kent merkezlerinde görülen taşıt trafiğinin kontrol altına alındığı uygulamalar da yaygındır; sokak günün belirli saatlerinde veya belirli günlerde araç trafiğine açıkken diğer zamanlarda yalnızca yayalara açıktır. Örneğin Kiev kentinin (Ukrayna) en ünlü ve en yoğun caddesi olan Hriçatik Caddesi hafta sonları tamamen araç trafiğine kapatılmaktadır (Resim 2.7). Benzer şekilde İstanbul Beşiktaş'ta kent merkezinde yalnızca servis araçlarının ve ticaret birimlerine yönelik taşıma araçlarının dolaşımına izin verilmektedir. Bu gibi girişimler kentsel imajı güçlendirir ve kent merkezinde eylem çeşitliliğini zenginleştirir.



Resim 2.10 Araç yolunun yayalara ayrılması, Hriçatik Caddesi, Kiev, Ukrayna, 2009.

Bu uygulamalar sonucunda sokak ilk olarak fiziksel açıdan yeniden biçimlendirilmektedir. Mevcut kaldırımlar kaldırılarak tek zemin elde edilmekte, yeni ve ayırıcı bir zemin kaplaması uygulanmakta ve kent mobilyalarıyla mekan zenginleştirilmektedir. Sokakta yeniden canlandırma faaliyetleriyle sokak bir etkinlik mekanı olarak ele alınmaktadır.

2.3.3.1 Yaya Mekanlarını Biçimlendiren Düzenleme İlkeleri

Biçim mevcut bir yapıya şekil vermektir. Bir şeye biçim verme eylemi o şeyin sahip olduğu varlıksal tecrübeler ve birikimlerinden olduğu kadar şekil verenin de bireysel ve kişisel tecrübe ve bilgi birikimlerinden de etkilenir. Şekil verme eylemi yani biçimi meydana getirme eylemi bir kişi veya bir grup tarafından gerçekleşmesine karşın biçimlenen şey daha çok sayıda insanı etkileyen kamusal bir olgudur ve toplum sürekli bir değişim gösterdiğinden biçim verilen şeyin yeniden yorumlanma ve tanımlanma ihtiyacı vardır. Bu durumda biçim vermede en temel şey *çeşitlilik*, *esneklik* ve *bütünsellik* olmaktadır (Kuntay, 2008).

Yaya mekanlarının düzenlenmesinde; biçim, renk, malzeme, doku ve ışık çeşitliliği, geç-gündüz ve iklimsel değişime uygun işlev çeşitliliği kavranabilir mekanlar oluşturur (Kuntay, 2008). Yaya mekanlarının düzenlenmesinde çok amaçlı işlevsel kullanım esnekliği ile bu kullanımlara uygun ortam sağlayacak mekansal esneklik ve kentsel yaşamdaki değişimlere ve isteklere göre hareket edebilir mekansal öğelerin esnekliği yaya mekanının zamansal değişimlere uyum göstermesini sağlayarak canlılığını korur. Kentsel bütünlük, mekansal süreklilik, uyumlu biçim, çizgi, doku, renk ve malzeme birliği, fiziksel çevre-toplumsal yaşam bağı, yapay çevre-doğal çevre dengesi ve ilişkisi yaya mekanlarının düzenlenmesinde bütünselliği ortaya çıkarır.

Ağaç, çiçek, su ve sokak hayvanları gibi doğal öğeler ile döşeme kaplaması, aydınlatma, bilgilendirme panoları, satış büfeleri, kiokslar, telefon kabinleri, heykeller, yapıtlar, kent

mobilyaları gibi yapay elemanlar ve pis su, temiz su, yağmur suyu kanalları, yıkama-bakım birimleri, sulama kanalları, yangın sistemi, enerji hatları, kablolu iletişim hatları, doğal gaz tesisatı gibi teknik elemanlar yaya mekanlarının *işlevsel ve teknik donanımını* oluşturur (Kuntay, 2008).

Kuntay (2008) yaya mekanını biçimlendiren özellikleri beş grupta toplar¹;

- *Teknik özellikler*; yayanın fiziksel boyutları ve hareket kabiliyeti, diğer yayalarla ölçüsel ilişkileri, yürüme özellikleri, yürüme mesafeleri, yürüme hızı, yürüyüş yoğunluğu (birim alana düşen yaya sayısı) ve akım (saatte geçen yaya sayısı).

- *Duyusal özellikler*; görme ve işitme en büyük rolü alır. Görmeyle ilgili özellikler; görme açısı, nesne büyüklüğü, görme süresi, aydınlık, bakış uzaklığı ve renktir. Mekandaki gürültü ve ses ayırımı peyzaj elemanları ve özel yüzey kaplamaları kullanılmaktadır. Görme, işitme ve algılama özelliklerine göre yayaların uzaklık sınırları:

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

- *Psikofiziksel özellikler*; fizik mekan psikolojik bir süzgeçten geçerek algılanır. Bu algılamada yayanın mekandan kullanım, konfor, estetik ve güvenlik beklentisi vardır.

- *İklim özellikleri*; sıcak ve soğuk hava, rüzgar durumu, yağış durumu ve çeşidi, nem oranı gibi iklimsel özellikler ve süre dilimleri yaya mekanındaki fiziksel yapıyı şekillendirir.

- *Fiziksel özellikler*; yapay ve doğal çevre olarak iki gruba ayrılır. Yapay çevreye etki yapılabilmekte, isteklere göre biçim verilebilmektedir. Yayanın yapay çevresini yatay yüzey (zemin, döşeme), dikey yüzey (bina, ağaç vb.'nin dış kabuğu) ve geçişsiz yüzey (boşluk) oluşturur. Üzerinde hareket edilen yüzeyin yatay veya yataya yakın olması dengeli hareketi sağlar, %5'lik bir eğim bütün kullanıcı profili için uygun bir eğim olarak kabul edilmektedir.

¹ O. Kuntay'ın bu çalışması kendi çalışmalarıyla birlikte Ashihara'nın "Exterior Design in Architecture" (New York, 1970), Bovy, H.'nin "Reseaux et Espaces Pietoniers" (Lausanne, 1973), Gusiev, N. M.'nin "Elements Analytiques de Espace Urban" (Paris, 1974), Schuber T, H.'nin "Strassenbau und Strassen Verkerhrs Technik" (Bonn, 1967) ve Rapaport'un "Human Aspects of Urban Form" (Oxford, 1977) kitabına dayanmaktadır.

Ancak eğim çoğu kez mekanı zenginleştirir, eğimli alanlarda merdivenli sokaklar yaya hareketine imkan verir. Dikey yüzeylerin insana paralel olması beklenir. Geçişsiz yüzeyler ise görülebilen, algılanabilen ancak geçilemeyen mekanlardır; bu mekanların dikey yüzeyle ilişkisi silüeti yaratır.

Doğal çevreye doğrudan bir etki yapılamamakta, her koşulda isteklere göre biçim verilememektedir (Kuntay, 2008). Günümüzde teknik gelişmeler bu biçim vermeye çoğu kez dolaylı olarak imkan veriyor olsa da doğal çevreye yapılacak yapay müdahalelerin doğada olumsuz bir etki yaratabileceği tecrübe edilmiş bir gerçektir. Kentler buldukları doğanın sunduğu malzemeyi (taş, toprak, ağaç, iklim, topoğrafya, eğim, su vb.) kullandığında doğasına özgün karakterler kazanır.

2.4 Bölüm Sonucu

Kentsel mekan, içinde yaşayanların günlük eylemlerini kolayca ve kısa sürede gerçekleştirmelerine imkan veren, biraraya gelme, dinlenme, eğlenme, kültürel gelişimi sağlama ve özel yaşam alanlarına sahip olma fırsatı yaratan fiziksel ve sosyal bileşenlerden oluşmaktadır. Bu bileşenler kent bütününe olduğu kadar, ayrı ayrı parçalarda da birleşebilmektedir; meydanlar, parklar ve sokaklar tarih boyunca, kentin fiziksel dokusu ve sosyal yaşam açısından en önemli etken olmuştur.

Tarihsel süreç içinde yaya mekanı kimliği taşıyan sokaklar ve meydanlara bakıldığında, kentsel yaşamın gerçekleştiği baş sahne olduğu görülür. Aru (1965, s.1-9) bu iki bileşeni, tarihsel süreç çerçevesinde şöyle özetler;

Antik çağda; agora ve forumlar, halk toplantılarında çeşitli amaçlarla kullanılan yaya alanlarıdır.

Orta çağ; pitoresk şehir mekanlarında, sokaklar ve gayrimuntazam meydanlarda yaya trafiği hakimdir.

Rönesans; kentlerin biçimsel güzellikleri içinde yayalar emniyet içinde dolaşır.

Barok devir; zenginlik ve ihtişam içinde yine yayalar süslü dekorlar arasında figürandır.

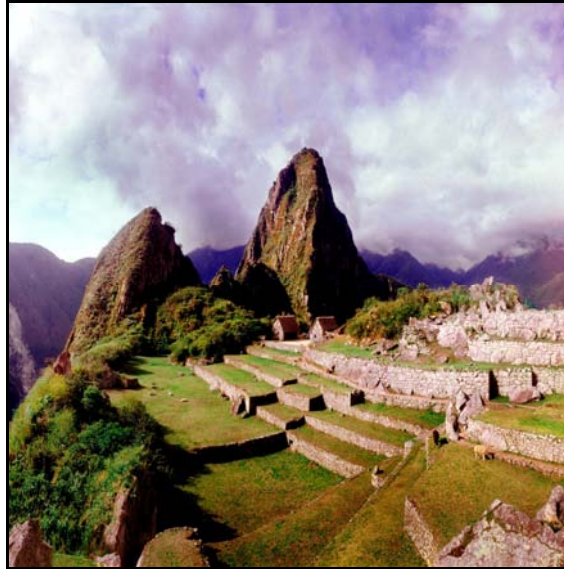
18. yüzyıl başında; dekoratif ve geometrik planlar içinde yaya ulaşımı hakimdir. Şehir hayatı meydanlarda ve sokaklarda halen devam etmektedir.

19.yüzyılda; yol geleneksel karakterini kaybetmekte, tekniğin ve ekonominin isteklerine

cevap vermeye başlamaktadır. Taşıtın da ortaya çıkması sokak ve meydanların eski işlevinden kalan izleri yoketmeye başlamıştır.

Oysa insanın dinlenmek, kenti yaşamak ve görülmeye değer şeylere dikkatini vermek için sakin, içinden taşıt geçmeyen mekanlara ihtiyacı vardır. Bugün halen, bir ziyaretçi olarak bir kente gelen birey, yeni geldiği bu kenti tanımak, görmek ve gezmek için yürümeyi tercih etmektedir. Oysa taşıt kullanıcıları kalabalık bir yolda trafikten bunalmış vaziyette, hem yayalara hem de yol boyunca dizili pano ve tabelalara dikkat etmeye çalışırken yaya da bu araçlar arasında arabalara dikkat etme halinde bir şaşkınlık içerisinde.

Doğal çevrenin sunduğu yerleşme imkanı doğrultusunda kentsel mekanların biçimlenmesi vazgeçilemez bir yaklaşımdır. Doğa genelde yaya kullanımına yönelik imkanlar sunar ve insan bu imkanlar doğrultusunda kendi hareketi ve dolaşımına uygun çözümler üretir. Buna en iyi örnek köprüler ve eğimin yüksek olduğu alanlarda ortaya çıkan bir çözüm olarak merdivenli yaya mekanlarıdır. Yaya mekanlarının biçimlendirilmesinde ve yayalaştırma uygulamalarında merdivenli mekanlar tasarımın etkin bir ögesi olarak ortaya çıkar. Farklı kotlar arasında yaya dolaşımına imkan verirken aynı zamanda mekana zenginlik katar; bu uygulamanın en bilinen örneklerinden biri İspanyol merdivenleridir. Bu tip yaya mekanlarının en önemli özelliği fiziksel nedenlerle taşıt trafiğine uygun olmamaları sayesinde katı bir yayalaştırma uygulamasına ihtiyaç doğurmamasıdır.



Resim 2.11 Doğal çevrede basamakların oluşturulması, Machu Picchu (<http://google.pictures.com>).

3. KENTSEL MEKANDA MERDİVENLİ SOKAKLAR

3.1 Bir Kentsel Mekan Olarak Merdivenli Sokak Kavramı

Kentte, kentsel kullanıcılara özellikle yayalara yönelik düzenlenen mekanlara ve diğer detaylara ait gerekli boyutlar hakkında gerçek bilgilerin oluşturulması için insanın vücut yapısının fiziksel özelliklerinden yararlanılabilir.

Kentsel mekan, kentsel çevre içindeki ortak kullanımlı odalar ile koridorlardan oluşur. Bu odalar estetik kriterler içeren ve yapılar arasında kalan mekanlardır. Koridorlar ise odalar arasındaki yani kent içindeki dolaşımı sağlayan sokaklar, yollar ve caddelerdir.(Krier, 1991). Açık kamusal alanlar sokaklar, meydanlar, oyun alanları ve park alanlarını kapsar ve temel işlevleri de kentsel yaşamın geliştirilmesi ve sürdürülmesidir. Bu açıdan vazgeçilmez birer kentsel bileşendir.

Kentsel mekan içinde sokaklar özellikle yaya kullanıcılara yönelik, hem tasarım ve ulaşım açısından fiziksel bir bileşen olarak hem de kent yaşamı açısından sosyal bir bileşen olarak önemli kamusal mekanlardır.

Merdivenli mekanlar kullanıcıya bir düz yoldan çok daha fazla şey sağlamaktadır. Diğer açık kamusal alanlar gibi merdivenli mekanlar da tek role sahip değildir. En temel rolleri ulaşım elemanı olsa da merdivenli mekanları sadece bu açıdan ele almak eksik bir yaklaşım olur.

Jane Jacobs kentin içinde yaya yollarının bir kentsel kamusal mekan olarak en önemli ve en temel öge olduğunu savunmaktadır. O'na göre özellikle yaya yolları ilgi çekicisiyse o kent de ilgi çekicidir. Kent donuk, sıkıcı ve renksiz görünüyorsa o kentin sokakları, caddeleri de sıkıcı, renksiz ve donuk görünür (Taşke, 2002).

Merdivenli mekanlar bir iniş ve çıkış mekanı özelliği yanında insanların alış-verişe gidişini yönlendirmeye, etrafı seyrederek rahatlama imkanı vermeye, diğer insanlarla biraraya gelerek etkileşime olanak sağlar. Aslında kentin içinde özel ve sürprizli mekanlar yaratır, kentsel çevreye hareket katar. Mevcut merdiven örnekleri incelendiğinde bu mekanların dolaşımın yanında ticari, yönetsel, dini ve özel pek çok eylemi barındırdığı görülür.

Bu yönde bir merdivenli mekan olarak kent içinde sokak özelliği gösteren merdivenli sokaklar kentsel alanlarda taşıt trafiğinin sözkonusu olmadığı, kullanıcıya özgürce hareket imkanı veren bir buluşma, iletişim kurma ve ulaştırma mekanı özelliği göstermektedir.

Bir kentsel mekan elemanı olarak merdivenli sokakların algılanması ve doğru tanımlanması için merdivenin tanımı önemlidir. Merdivenin tanımlanması karmaşık fiziksel, sosyal ve algısal birçok olguyu içerir.



Resim 3.1 Cingheto kasabası, İtalya: merdivenli mekanlar hem ulaşım elemanı hem de manzara mekanlarıdır.

Merdiven kelimesi Türk Dil Kurumu sözlüğünde “Bir yere çıkmaya veya bir yerden inmeye yarayan basamaklar dizisi” olarak açıklanmaktadır. Özünde Farsça olan bu kelime (nerdubġn) İngilizcede “stair” (basamak) ile “way” (yol) sözcüklerinin birleşiminden ortaya çıkan “stairway” (basamaklı yol) olarak kullanılmaktadır. Kentin içinde daha çok yalnızca bir ulaşım elemanı olarak ele alınan bir tanıma göre “Bir sokak tipi olarak merdivenli sokak, engebeli topografya yüzeylerinde eğimi azaltmak, farklı kotlardaki yüzeyleri birleştirmek ve insanların eğimli alanlarda kolayca yokuşu inip çıkmalarını sağlayan bir sokak sistemi”dir.

Yaşamın oluşturduğu ilişkiler ortamının tümü olarak çevrenin sınırlayıcı fiziksel özelliklerinin dışında sosyal ve psikolojik taraflarının olduğunun da düşünülmesi gerekmektedir. Özetle çevrenin ilk anda algılanan çok boyutlu görünümünü mekan olarak tanımlarsak, yukarıda daha çok bir fiziksel bileşen olarak tanımlanan merdiven mimari bir mekandan kentsel mekana çıktığında daha karmaşık olgular ve işlevler topluluğunu barındırır.

Kentsel mekan olarak merdivenli mekanlar bir sanatsal obje, yapısal fikir, davranışların tezahürü, yürüyüşün belirleyicisi, farklı yer düzlemleri birleştirici, düşey iletişim ve etkileşim aracı, politik bir simge, şiirsel bir görünüş veya zararlı bir travmanın bulunduğu bir kentsel bileşendir. Bu tanıma göre merdivenli mekanlar bir geçiş aracı özelliği gösterirken yapılanmış çevreyi etkileyen çeşitli eylemler (sohbet, oyun, tören gibi) için bir toplanma mekanı özelliği de göstermekte böylece kentin imajını da etkileyebilmektedir. Gerek mimari mekanın içinde gerekse kentin içinde merdivenli mekanlar çocuklar için bir oyun alanı olarak görülürken, yaşlılar için bir engel olabilir.

Merdivenli mekanların iyi tasarlanması fiziksel ve sosyal çevrenin gelişimini olumlu etkiler. Bu mekanlar kentsel mekan içinde sergi, oyun, konser, moda, seyir alanları oluşturur. (Taşke, 2002). En üstteki bir noktadan manzara seyretme ve çevreyi gözleme fırsatı verir. Kent içinde tüm kullanıcılara bir erişme imkanı yanında farklı toplumsal, sosyal ve ticari işlevlere de olanak tanınması ile merdivenli mekanlar birer kamusal mekandır.

Kentin içinde merdivenli mekanlar, farklı kotlardaki yüzeyleri birbirine bağlayan, bu mekanlar arasındaki ilişkiye imkan veren bir sistem olarak ulaşım ağı üzerine tatbik edilmiş ve merdivenli sokak kavramı ortaya çıkmıştır.

Yukarıda saydığımız her bir özellik aslında kentin içindeki merdivenli mekanın farklı karakterlerini ortaya çıkarmaktadır. Bu farklı karakterlere karşın kentin içinde merdivenli mekanların sadece farklı seviyeleri birbirine bağlayan bir eleman olarak kullanılması durumunda kamusal kimlik potansiyelini kaybeder. Bu parçacıl yaklaşım kentsel merdivenli mekanın tasarımını ve etkin kullanımını sınırlar, çünkü kentsel bir bileşen olarak merdivenli mekanın mekansal karakteri yalnızca çevresindeki mekanın kapsayıcısı olması ve genel biçimin bir sonucu değil, aynı zamanda mevcut aktivitelerin, yaşam biçimlerinin, sosyal durumların ve kullanımların doğası ile de ilgilidir.

Son birkaç yıl içinde özellikle gelişmesini tamamlayamamış diğer ülkeler gibi ülkemizde de kentsel nüfus artışı, özel araç kullanımındaki artış, yaya erişebilirliğinin eksikliği, yaya ulaşımına önem verilmemesi sonucu başta sokak mekanlarının ve buna bağlı olarak da merdivenli mekanların tasarımı ve etkin kullanımı ihmal edilmiştir. Sokak mekanları kentin içinde taşıt trafiği baskısı altında kalırken, kent merkezinde yayalaştırılmış alanlarda ise dar sokaklar kafe, restoran gibi işletmelerin masaları, reklam elemanları gibi öğelerle işgal edilmekte sokak mekanının sahip olduğu diğer işlevleri kullanıcı tarafından algılanamamaktadır. Aynı şekilde kentin içinde merdivenli mekanlar da kendi özelliklerini kaybetmiş, özellikle kent merkezinde yalnızca kullanımı zor bir geçit elemanı olarak ya da karanlık kapalı koridor yaratan çok katlı yapıların arasında, etrafı çevrili soğuk mekanlara dönüşmüştür.

Diğer taraftan, özellikle İstanbul gibi eğimli bir topografya üzerine kurulu, gelişmesi ve büyümesi kontrol edilemeyen günümüz büyük kentlerinin kent merkezlerinin yanısıra yerleşik konut alanı içinde de yaşanan otopark sorunu olan ve topografyanın araç ulaşımına uygun olmadığı yerleşik alanlarda yaya erişebilirliğinin öneminin artmasına karşın bu alanlarda etkin ve düzenli yaya yollarının eksikliği sonucu yaşayanlar konutlarına ulaşmada güvenli ve rahat

bir şekilde hareket edememektedir. İşte özellikle bu tip alanlarda merdivenli mekanların etkin tasarım ve kullanımı kentsel mekanların yaşanılabilir, güvenli, rahat ve estetik özellikleriyle yeniden yaratılmasına yardımcı olabilir.

Kentsel merdivenli mekanlar yaya kullanımına yönelik alanlardır ve motorlu taşıtlar için fiziksel olarak uygun değildir. Ayrıca, bu mekanların kullanımını göz önünde bulundurursak, her zaman kullanıcıların beklentilerini karşılamazlar. Bu durum fiziksel ve psikolojik açılarla ilişkili olarak bazı engelleyici faktörlerden kaynaklanır (Taşke, 2002).

Taşke'ye göre bu faktörler temel olarak iki bölüme ayrılabilir:

Fiziksel açıdan engelleyici faktörler: eğim, basamak sayısı, güvenlik, konfor ve düzen eksikliği ile merdivenli sokakların uzunluğudur.

Rahat ve emniyetli kullanım ile çevresel nitelik/kalite arasında güçlü bir ilişki vardır. Örneğin, bazı kentsel kamu alanları gerekli standartlara sahip değildir. Bunlar genellikle çeşitli yaş gruplarınca –özellikle çocuklar ve yaşlılar- ulaşılabilir veya kullanılabilir nitelikte değildir. Ancak üç temel anahtar konu vardır ki bunlar merdivenli sokak mekanını sevimsiz kılar; görünürlük, boyut ve parmaklık/korkuluk. Görünürlük merdivenlerin kolayca algılanması ve çok kaybolmadan farklılaşması ile ilgilidir. Merdiven girişleri, sokak mobilyası ve özellikle basamaklar gece ve gündüz saatlerinde görünür, algılanabilir ve fark edilebilir olmalıdır.

Merdivenlerin boyutları antropometrik (insan bedeninin değişik kısımlarının ölçümü) verilere göre belirlenmelidir. Merdivenler az bir basamak derinliğine sahip olduğunda ya da basamak yüksekliği çok arttığında, çok azaldığında kaza riski yükselir. Basamaklar belirli uygun yüzdeler üzerine oturmalıdır. Basamak derinlikleri ve yükseklikleri tüm merdivende birbiriyle tutarlı ve orantılı olmalıdır.

Merdivendeki – varsa - trabzanlar (korkuluk/parmaklık olarak da bilinir) kullanıcı için hayati önem taşır. Geleneksel bir özellik olarak birinci veya ilk iki basamakta olmasa bile trabzanın merdiven boyunca sürekliliği gerekir. Trabzan yüksekliği kullanıcının rahat kullanımı ve güvenliği için önemlidir ve farklı yaş gruplarına uygun biçimde tasarlanmalıdır.

Konfor eksikliği yaya hareketi için diğer bir fiziksel problemdir ve genellikle dış aktivite isteğini azaltır. Oysa merdivenlerin kalitesi ve niteliği potansiyel kullanıcıları teşvik eder. Bu nedenle, görsel ve işlevsel tasarım elemanlarıyla (sokak mobilyaları, renk gibi) desteklenen merdivenler kullanıcılar için daha caziptir.

Merdivenli sokaklardaki düzen eksikliği, hareket eden ve sabit duran insanlar arasındaki çelişkileri yaratır ve çözülmesi gereken tasarım problemleridir. Sokaktaki kullanıcı yaya akışı ile mücadele etmesi yanında bu akışın da dışına hareket etme eğilimi göstermez, yürüme yolunda durma veya akışın içine doğru hareket etme eğilimindedirler. Etkileşimin ve iletişimin büyük bir bölümü bu akışın ortasında gerçekleşir (Taşke 2002). Bir diğer çelişki de merdiveni geçiş elemanı olarak kullanan yaya kullanıcılar ile merdiveni oyun alanı olarak seçen çocuk kullanıcılar arasında gerçekleşir. Bu durumda kentsel mekanda farklı kullanımları ayırıcı nitelikte mekansal çözümlere başvurulmalıdır.

Merdivenli sokakların uzunluğu yorucudur ve kullanım engelleyici bir faktör olabilir. Bu uzunluk kullanıcının sokak başlangıcında merdiven basamaklarını algılayışını etkileyerek kullanıcıda olumsuz fikirler veya geri dönme eğilimi yaratabilir. Bu yüzden uzun mesafe boyunca en ufak bir aksamanın gerçekleşmesi engellenmelidir.

Psikolojik açıdan engelleyici faktörler; tasarımdaki olumsuz oran-orantılar, aidiyet hissinin olmaması, güvenlik eksikliği gibi etkenlerdir.

Merdivenli sokakların uzun olması daha önce de belirtildiği gibi kullanıcı tarafından olumsuz algılanır, uzun basamak aralıkları kullanıcı için sıkıcı, engelleyici ve rahatsızlık hissi ile konsantrasyondan uzaktır (Taşke, 2002). Kullanıcıyı dikkatini basamaklara vermeye ve zihninde bir ritm yakalama çabası içine girmeye iter. Bu durumda estetik değerler ve görsel bütünlük genellikle merdivenlerde ihmal edilir. Donuk, cansız, yanlış renk ve malzeme kullanımı ya da düzensiz sokak mobilyası dağınık ve kaotik mekanlar yaratır. Estetik değerler üzerindeki gözlemlere göre kullanıcılar mekan organizasyonundaki sıkıcılıktan, peyzaj elemanlarının eksikliğinden veya renk karşıtlığından şikayet etmektedir (Krier, 1983).

Görsel ve estetik elemanların kullanımı mekansal kaliteyi artırır. Yüksel yoğunlukta kullanıma sahip mekanlar, büyük çeşitlilikte renk, desen, peyzaj elemanları, kent mobilyaları gibi kentsel tasarım arayışına sahip alanlardır. (Taşke, 2002)

Kentsel mekan tasarımı kullanıcıda kullandığı mekana karşı aidiyat duygusunu yönlendirir.

Kentsel mekanda güvenlik eksikliği o mekanların kullanımını olumsuz yönde etkiler çoğu zaman da tamamen kaybettirir. Kentsel kamu mekanları özellikle büyük kentlerde bazen belirli grupların (çeteler, bağımlılar, alkol kullananlar, evsizler vb.) kontrolü veya işgali altında olur. Bu durum kamunun büyük bir kısmının bu mekanları etkin, rahat ve istekli kullanımını engeller.

Bütün bu engelleyici faktörler, merdivenlerin etkin, güvenli ve rahat kullanımını, hatta kullanım eğilimini engeller. Kentsel mekan tasarımının öneminin artırılması ve bu yönde hedefler geliştirilmesi durumunda bugünün kentlerinde yaşanan kamusal mekanın yokolması/kaybedilmesi önlenabilir.

Kentsel kamusal mekanın kaybedilmesi tehlikesi içinde kentsel mekan olarak merdivenli mekanlar kayıp mekanlar olarak tanımlanabilir. Kent içindeki konumları, bağladıkları alanlar ve tasarım eksikliği ile taşıdıkları soğuk nitelikler ile oran-orantı-uzunluk değerlerindeki düzensizlik sonucu merdivenli mekanlar zaman kaybettirici olarak görülmeye başlanılmış, tehlikeli ve kullanımı tercih edilmeyen mekanlar olmuştur.

Oysa; merdivenli mekanlara ilk yerleşmelerden bugünün yerleşmelerine kadar her zaman ihtiyaç duyulmuştur; kent içinde uygun bir altyapı, enerji ve donanım gerektiren asansör, uçuş ve halat işlevlerini sağlayacak bir sistem olmadığı sürece farklı kotları birleştirecek, ilişkiyi kuracak veya dik bir yokuşun katedilmesini sağlayacak tek seçenek merdivenli mekandır. Kentin içindeki merdivenli mekanlar, araç trafiğini azaltır, yaya kullanımına öncelik sağlar, kolay hareket imkanı verir ve kentsel dış mekan yaşantısını destekler.

Günümüzde ise kentsel merdivenli mekanlar ayak izine dönüşmüş ve sadece bir noktadan diğer bir noktaya geçiş amaçlı kullanılmaktadır. Buna karşın merdivenin kentsel çevre içinde bu geçit özelliği dışında pek çok işlevi ve özel karakteri mevcuttur (Taşke, 2002).

3.2 Tarihsel Süreç İçinde Merdivenli Mekanlar ve Sokaklar

Tarihsel süreç boyunca insan merdivenli mekanları çeşitli kültürel atmosferlerde değişik anlamlar yükleyerek farklı fiziksel biçimlerde şekillendirmiştir. Bu biçimler toplumun sosyo-ekonomik ve teknolojik gelişimiyle de ilişkilidir.

Bütün kültürlerde merdiven sembolik bir anlam ifade eder. Kimi toplumlarda merdiven yönetsel gücün ve otoritenin ifadesi iken, kimisinde ise dinsel ya da sosyal bir anlam taşır. Kimi toplumlarda ise sadece bir dolaşım (sirkülasyon) aracıdır.

Merdivenli mekanın tarihi ilk çağlara kadar uzanır. Basamaklar, rampalar ve merdivenlerin kullanımına ilk olarak bugün tarih literatürüne *ilkel* olarak tanımlanan topluluk dönemlerinde özellikle tapınak gibi dinle ilgili veya törensel yapılarda sembolizm çerçevesinde mekansal ve sosyal bir bileşen olarak rastlanılmaktadır. Kentin ilk ortaya çıkış sürecinde merdiven, basamak veya rampa mekanlarının yerleşme içinde bir kentsel mekan bileşeni olarak kullanıldığı görülmektedir (M.Ö. 3000’li yıllar) (Taşke, 2002). Kentin mekansal değişim ve

dönüşüm süreci içinde işlevsel ve biçim özellikleri açısından bu mekanların yeni biçimleri geliştirilirken bugün en eski ve basit olarak bilinen örnekleri günümüz şehirlerinde halen yaşamakta ve kimi zaman mekansal gelişmeler için referans kaynağı olmaktadır. Merdivenli mekanların bu temel özelliği hem yaşatılmasını hem de yeniden gelişimini ve benzeri tasarımları belki de kopyaların (replikasyonların) üretimini cesaretlendirmektedir. Bu işlevsel gelişim özelliği teorik ve deneysel bir iyileştirmeye yönelik kaygılardan ziyade insanların fiziksel özelliklerinden, yürüme ve davranış biçimlerinden etkilenerek sürekli değişen estetik ve kültürel kaygılarla sınırlanmaktadır.

Kentsel mekan tasarımı konusunun tarihsel sürecinden bahseden çoğu kaynak, kentsel merdivenli mekanlar hakkında estetik ve işlevsel açıdan çok az şey söylemektedir. Merdivenli mekanlar sadece bir mimari eleman olarak ele alınmış veya daha çok kentsel yerleşme dışındaki merdivenler açıklanmıştır.



Resim 3.2 Maya Ziguratları (<http://google.mayapictures>).

Merdiven mekanlarından pek çok tarihçi; damar ve arterler olarak, güzellik objesi olarak, bir güç ve otorite sembolü (L. B. Alberti), tehlikeli bir alan, yaşlılar ve engelli ya da güçsüz insanlar için üzerinde düşünülmesi gereken bir yer (Palladio), iyi ışıklandırılması gerekli olan bir bölge olarak (Vitruvius) bahsetmiştir. Özellikle mimari mekanlarla ilgili kaynaklarda daha çok merdivenlerin boyutları, ölçeği, döşeme tipolojisi, basamak ölçüleri, eğimi gibi fiziksel boyutları üzerinde durulmasına karşın bu mekanlara nesnel ve öznel bütünsel tasarım yaklaşım biçimlerine de rastlanmaktadır.

Ponti merdivenli mekan tanımında “Hareketli, genç, hızlı, uçan ve koşan basamaklar, ışıklı ve paslı basamaklar; alçakgönüllü basamaklar, utangaç basamaklar, önemli basamaklar, eski ve köklü basamaklar, sıkıcı ve ölü basamaklar, ağlayan basamaklar, aşk basamakları, geleceği

etkileyen basamaklar, tehlikeli ve ürkütücü basamakla, düşünceli basamaklar ve geçici mekanlar” gibi kavramlar kullanmıştır. Ponti merdivenli mekanları kişileştirerek yaptığı bu tanımında merdivenin hem bir özne hem de bir nesne olarak ele alınması konusu üzerinde durmuştur (Taşke, 2002: s.117).



Resim 3.3 Merdivenli sokakların sanatta kullanımı; ressam Anna Lorimer’in Prag çizimleri, (annalorimer.co.uk).

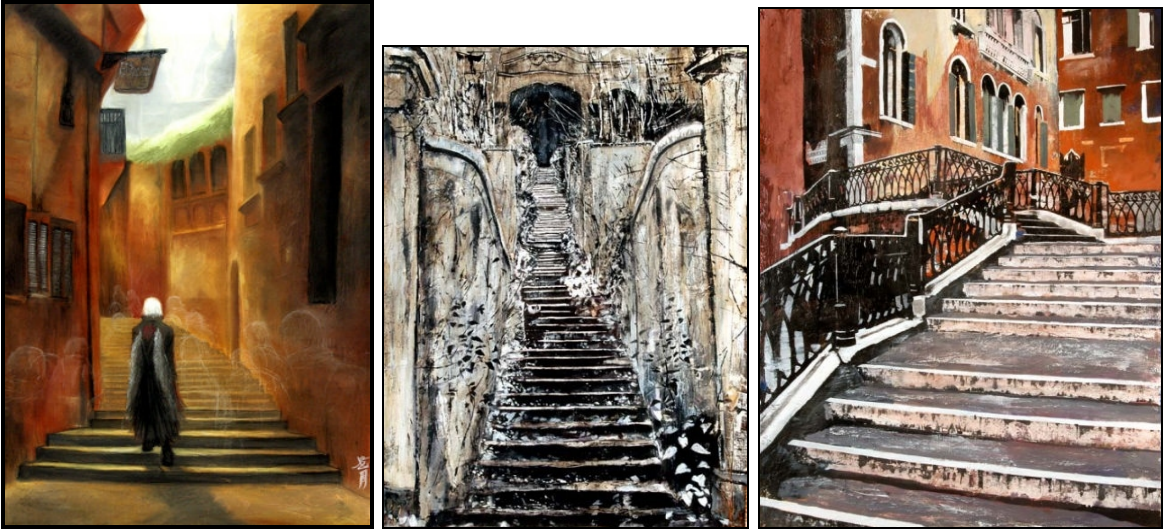
Doğal olan, içten gelen ve neredeyse klasik olan merdivenle ilgili bu gibi tanımlar ve kavramlar ruh bilimlerinde, mitolojide, dinsel gizemlerde, rüya ve psişik konularda da yer almaktadır. Merdivenler her zaman sanatsal yapıların bilinçli şekilde bir parçası olarak ele alınmıştır. Bazen merdivenler Ahmet Haşim’in Merdiven şiirinde hayatın tek tek çıkılan bir merdiven şeklinde olduğunu ifade etmesinde kullandığı gibi sembolleşerek soyut anlamlar da taşıyabilmektedir:

“Ağır, ağır çıkacaksın bu merdivenlerden,

Eteklerinde güneş rengi bir yığın yaprak,

Ve bir zaman bakacaksın semâya ağlayarak...”

(Hisar,A., Ahmet Haşim Şiiri ve Hayatı, 2006)



Resim 3.4 Merdivenli sokakların sanatta kullanımı.

Şiirde merdiven basamakları hayatın ağır yükünü sembolize etmektedir; basamakların tırmanılmasında ortaya çıkan fiziksel yorgunluk durumu ile yukarı doğru yönelen merdivenli mekanlarda gökyüzünün de algılanma fırsatı önemli noktalaradır.

Türk literatüründe pek çok bilge, filozof ve edebiyat yazarı merdivenli mekanları yazılarına konu etmiştir: Mevlana Celaleddin Rumi (Gökyüzüne Merdiven), Ümit Yaşar Oğuzcan (Sahibini Arayan Mektuplar), Necip Fazıl Kısakürek (Merdiven şiiri), Ahmet Haşım (Merdivenler), Murathan Mungan (Yüksek Topuklar), Nazım Hikmet (Bir Küvet Hikayesi) gibi. Örneğin Murathan Mungan kendi yaşadığı kent olan Mardin'in taş merdivenli mekanlarını yazılarında konu etmiş ve bu mekanların bir dolaşım aracı dışında taşıdığı sosyal anlamları vurgulamış ve literatüre girmesini sağlamıştır.

Merdivenli mekanların kayıtlara geçişini sağlayan bir diğer araç da sinema olmuştur. 1916'da Mısır'da Piramitler Bölgesi'nde çekilen David W. Griffith'in "Intolerance" filminde Sfenks heykelinin önündeki merdivenler resmedilmiş ve o dönemlerde merdivenin imparatorluğa veya Tanrı'ya yükselmeyi ifade ettiği üzerinde durulmuştur. Bunu ifade edişin temelinde dini veya yönetsel bir güce erişmenin çeşitli kademeler fiziksel veya ruhsal güçle aşılarak varılabileceği merdivenlerin basamaklarıyla sembolize edilmiştir.



Resim 3.5 Intolerance filmindeki merdivenler (Öztürk 1996).

Bir diğer film ise ilk sinema filmlerinden biri olan “Bronenosets Potyomkin”(Potemkin Zırhlısı) filminin (1925) en meşhur sahnesi olan Odessa'nın (Ukrayna'da liman kenti) merdivenlerindeki Çarlık askerleri çok ritmik bir şekilde (makine gibi) merdivenlerden inerken, merdivenlerde askerlerden kaçan sivil insanların katledildiği sahne (Resim 3.14) sosyal ve toplumsal düşüşü ve diğer taraftan gücü merdivenin iniş-çıkış özelliğini kullanarak vurgularken öte yandan Odessa kentinde 1800'lü yılların sonunda inşa edilmiş ve bugün yenilenerek değişmiş merdiven mekanının o dönemdeki durumunu, kullanımını ve ölçeğini de kayıtlara geçirmiştir. Öte yandan da günümüze de yansımaları devam ederek Odessa kentinde bir turizm alanı (Odessa Potyomkin Merdivenleri) (Resim 3.14) yaratmıştır.



Resim 3.6 Potyomkin filmindeki merdiven sahnesi, Potyomkin merdivenleri, Odessa.

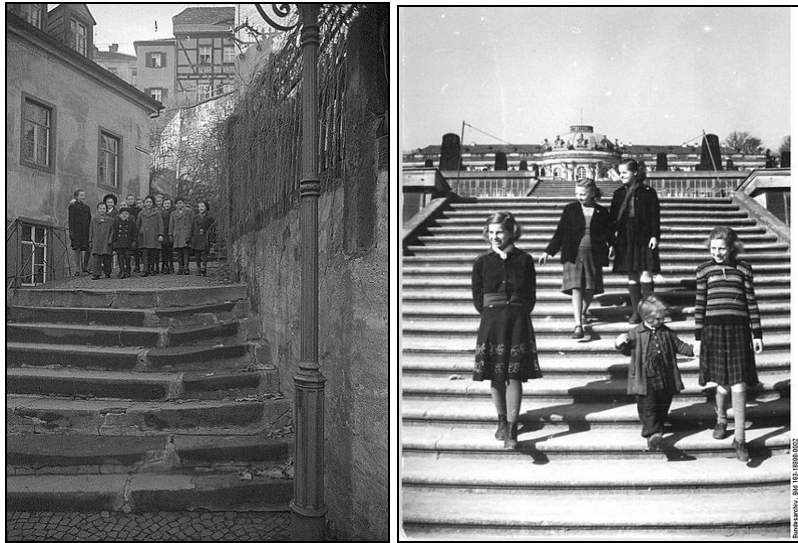


Resim 3.7 Viyana yapımı olan The Third Man (1949) filminin en kritik sahnesi de yine merdivenlerde çekilmiştir.

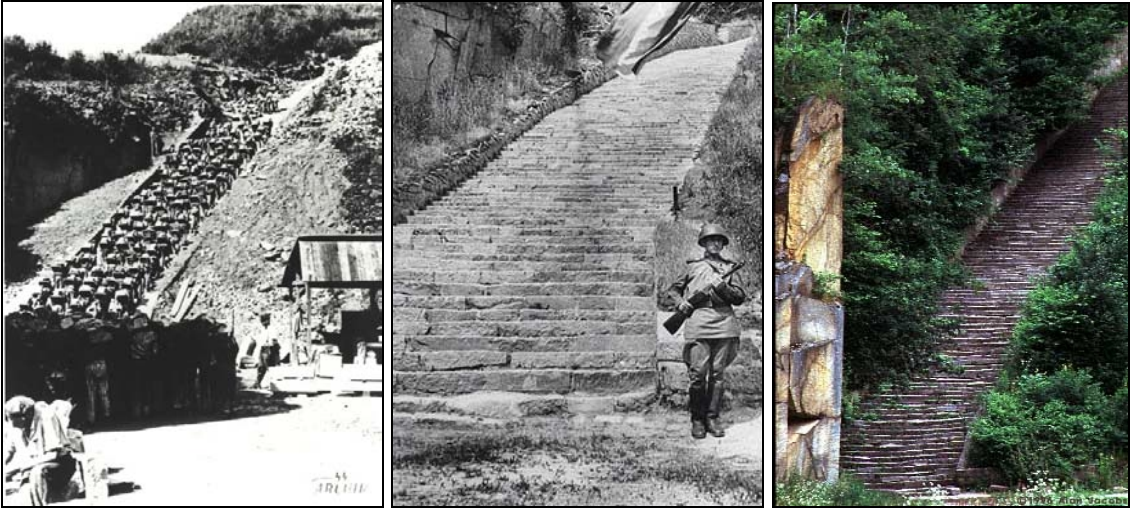
Görüntü ve ses teknolojilerinin geliştiği 1930'lu yıllarda da ilk müzikaller ortaya çıkmış ve bu gösteriler kenti dekor olarak kullanırken merdivenli mekanlara ağırlık vermiştir. Gösterilerde merdivenli mekanlar derinliği, yüksekliği ve görkemi vurgulamakta kullanılmıştır.



Resim 3.8 Alfred Hitchcock'un Amerikan tarihini anlattığı filminden kritik bir sahne (1940).



Resim 3.9 Arşivlerde merdivenli sokaklar; Meissen Stadt (1945)(sol)-Potsdam (Almanya, 1953)(sağ), Alman fotoğrafçı Abraham Pisarek (1901-1983).



Resim 3.10 Hitler'in kampları döneminde onlarca insanın üzerinde öldürülerek tarihe geçen 180 basamaklı Konnilyn Feig Merdivenleri (1944) (sol-orta). Bugün sokak turizm alanı özelliği taşımaktadır (sağ) (remember.org).



Resim 3.11 Richeleu Strase (sokak), Odesa, Rusya, 17. y.y.

3.2.1 Merdivenli Sokakların Kentsel Alanlarda Ortaya Çıkışı ve Rolü

Krier kentsel dış mekan tasarımıyla ilgili bir çalışmasında insana yönelik tasarımların gereği üzerinde durmakta ve kamusal mekanların iletişim mekanı özelliğine dikkat çekmektedir. Bu yönde kentsel mekan olarak merdivenli mekanlar kentte özel mekanlar yaratmaları, karşılaşma ve etkileşim noktaları oluşturmaları ile son derece özel ve zevkli mekan özelliği gösterirler. (Krier, 1983)

Merdivenli mekanlar veya sokaklar kentin içinde eğimli bir arazi yapısı nedeniyle erişilebilirlik için bir zorunluluk olarak veya düz alanlarda mekana hareket kazandırma, mekanı tanımlama ve sınırlandırma ihtiyacı içinde ortaya çıkmıştır:

Eğimli alanlarda bir zorunluluk olarak ortaya çıkan merdivenli mekanlar; eğimli alanlarda kurulan kentlerde merdivenli kentsel mekanlar kentin ana ulaşım sisteminin temelini oluşturur. Araç kullanımına olanak vermeyen eğimli alanlarda kurulan yaşam alanları merdivenli sokak mekanları ile kentsel ulaşım sistemine bağlanır. Farklı kotlar arasında ve özellikle eğimin %8'in üzerine çıktığı alanlarda basamaklar kullanıcıya düz bir yola veya rampaya göre daha rahat ve güvenli (kayma riskinin düşük olması, çevreyi izleme fırsatı, oturarak veya ayakta durarak dinlenme imkanı gibi) bir hareket imkanı sunar Bu kentlerde merdivenli mekanlar sadece bir ulaşım elemanı değil aynı zamanda yaşam mekanlarının bir devamı ve bir karşılaşma mekanıdır. Çünkü aracın çıkamadığı veya zorlandığı bu alanlarda yapılar merdivenli sokak mekanına bağlanır, kullanıcı aracına binmeden sokak mekanını yaya olarak kat eder ve dolayısıyla diğer kullanıcılarla karşılaşma, aktif veya pasif iletişime girme imkanı artar. Çoğu zamanda basamakların verdiği yorgunluk özellikle yaşlı kullanıcılar arasında sohbet vesile olur.

Eğimli alanlarda yüksek bir yere çıkabilmek veya alçak bir yere inebilmek kullanıcıya yaşadığı çevre içinde büyük kolaylıklar sağlamış, bu da bir dış mekandan memnuniyeti ortaya çıkarmıştır. Tarihte, kent düz bir alan üzerine kurulmasına karşın yüksek temeller üzerine kurulan yapıları ile ünlü eski bir Roma kasabası olan Ostia'da (İtalya) binaların büyük bir kısmı sokaklara merdivenlerle bağlanıyordu. Bu durum da kentin kullanıcılarında hoş bir izlenim bırakmaktadır. (Bacon, 1992)

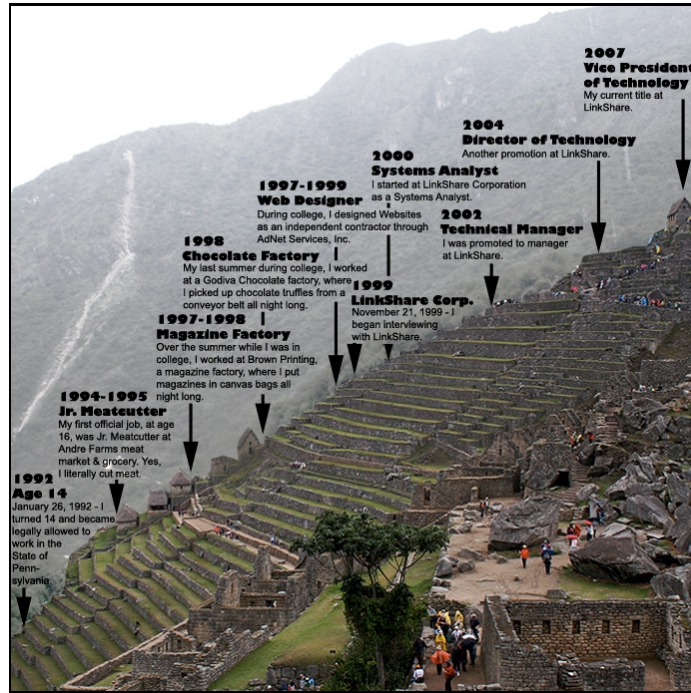


Resim 3.12 Topoğrafya hareketi.

Yine hareketli bir topoğrafya üzerine kurulan İstanbul'un özellikle Boğaz yerleşmelerinde araç yollarına inen merdivenli sokak mekanlarına sıkça rastlanır. İstanbul Boğazı'na dik yamaçlar üzerine ve tepelere kurulan bu yerleşim yerlerinde merdivenli sokak mekanı yayalar için temel ulaşım aksıdır. Bu yerleşmelerde araç yolunun olduğu durumlarda da yol kenarında basamaklı kaldırım yolları görülür.



Resim 3.13 Machu-Picchu'da topoğrafik hareketler ve basamaklar.



Resim 3.14 Tarihi yerleşmelerde topoğrafik hareketten esinlenme; basamaklar (Resim üzerindeki yazılar kalıntı tarihlerini göstermektedir).

Eğimli alanlarda kurulan kentlerde, merdivenli dış mekan kentsel yaşamla öylesine bütünleşir ki çoğu zaman bu merdivenli mekanlarda törenler düzenlenir, insanlar bu mekanlarda haberleşir ve karşılaşır, merdiven basamaklarında politika konuşur ve Dünya sorunları hakkında tartışır (Taşke, 2002).

Ancak bugünün büyük kentlerinde merdivenli mekanlar veya kamusal açık mekanlar bu tür kullanımlardan uzak kalmaya başlamıştır. Basit olarak kentin içindeki merdivenli mekanlar düşey/dikey ulaşımı/sirkülasyonu sağlayan veya bir mekana varmak için kullanılan bir yaya yolu olarak algılanmaktadır. Elbetteki özellikle eğimli alanlarda temel ulaşım sistemini sağlamaktadır ancak, araç trafiğinin hiç olmadığı böyle bir yaya alanının sadece bir ulaşım

elemanı olarak görülmesi veya kullanılması yanlış bir kanıdır.

Bazen merdivenli mekanlar araç yolu ile bölünebilmektedir. Bu tip mekanlarda araç trafiğini ayırıcı, uyarıcı elemanlar kullanılır; engeller, direkler, işaretler.

Düz alanlarda merdivenli mekanlar: kentin içinde merdivenli mekanların kullanımı sadece eğimli alanlarda ulaşım ihtiyacı sonucunda ortaya çıkmamış, düz alanlarda da sembolik anlamlar ve estetik öğeler olarak da kullanılmıştır. Bu yönde bu mekanlar kentsel tasarım konusu içinde kullanıcı memnuniyeti noktasında pozitif bir eleman olarak kullanılmıştır (Krier, 1983). Bu alanlarda düz arazi yapısının mekana vereceği monotonluk (tekdüzelik, sıradan) etkisi zeminin hareketlendirilmesiyle hafifletilir. Merdivenli mekanlar fiziksel özellikleri sonucunda kullanıcıda fiziksel uyarıcı özelliği ile dikkati mekana çeker, kullanıcıda mekanı kullanmaktan doğan memnuniyet hissini uyandırabilir. Kentsel çevreye görsel ve işlevsel çeşitlilik katar; düz bir yol düzleminde hareket eden yayanın dikkati ve algısının sıradanlaşmasına karşı basamaklarla zeminde seviye farkları yaratmak etkili olur.

Buna göre merdivenli mekanların basit bilinen işlevleri dışında bir çok özel karakteri bulunmaktadır. Ama her karakter ve rolünde güvenlik, konfor ve uygun erişebilirlik egemendir.

Taşke kent içindeki merdivenli mekanların rollerini işlevsel, estetik ve sembolik özelliklerine göre üç sınıfa ayırmıştır:

- İşlevsel rol; bir düzlemden başka bir kottaki düzleme ulaşımı sağlamak, ana yoldan özel mülke giriş oluşturmak, iletişim, rekreasyon gibi işlevlerdir. Bir sokak tipi olarak merdivenli mekanlar başlangıç ve bitişe sahip tanımlı bir alan olarak özel bir etkinlik noktası özelliği gösterir.
- Estetik rol; görsel kalite ve görsel nitelikler merdivenli mekanların değerini arttırarak bulunduğu kentsel çevre içinde bir imaj ve avantaj yaratır. Merdivenli mekanlar kent içinde görsel bir değere sahip ve özellikle fotoğraf sanatında büyük ölçüde kullanılan mekanlardır. Estetik değerler kullanıcının memnuniyetini ve kullanma eğilimini arttırır.



Resim 3.15 Kamondo Merdivenleri, İstanbul.

- Sembolik rol; merdivenli mekanlar dünya var olduğundan beri pek çok inanışın ve düşüncenin sembolik betiminde kullanılmıştır. Farklı inanışlara göre merdivenli mekanlar farklı anlamlar taşımıştır. Kimi kültürlerde dini bir sembol olarak kullanılırken kimisinde başlangıç ifade etmiştir. Dini bir sembol olarak merdivenli mekanlar dini bir yapı ile son bularak, insanın Allah'a, Tanrı'ya uzanışını, O'na varışının zorluğunu ifade eder. Alçak bir düzlemde olan insan, bu dünyaya yani maddesel dünyaya ait basit ve düşük duygular içinde yaşarken, daha üst duygulara, evrensel birliğe ve en sonunda da Tanrı'ya uzun bir yolu tırmanarak varır. Ancak bu yolda pek çok çelişkiler, engeller, negatif ve pozitif etkenler vardır. Ayrıca yükseldikçe geriye kalan dünyaya bakma, izleme imkanı verir (Yeni Yüksektepe Kültür Derneği, Konferans, 2007) Bu şekilde yorumlandığında merdivenin fiziksel rolü de aslında böyle bir özellik gösterdiği açıktır; altı üste bağlama, tasarımıyla kullanıcıda algısal psikolojik etkiler yaratma, belirli kotlarda manzara noktaları vb.

Bu rolleri ile merdivenli mekanların tasarımı önem taşımaktadır. Bu açıdan kentsel mekan içinde önemli görsel, işlevsel ve psikolojik elemanlara sahip olmalıdır. Merdivenli mekanlar sokaklarla beraber insanların yaya olarak kentte olmalarını sağlar, sosyal ve kimi zaman da ticari ilişkiler kurmalarına imkan verir. Ulaşım imkanı yanında çevreyi oturup seyretme olanağı sağlar.

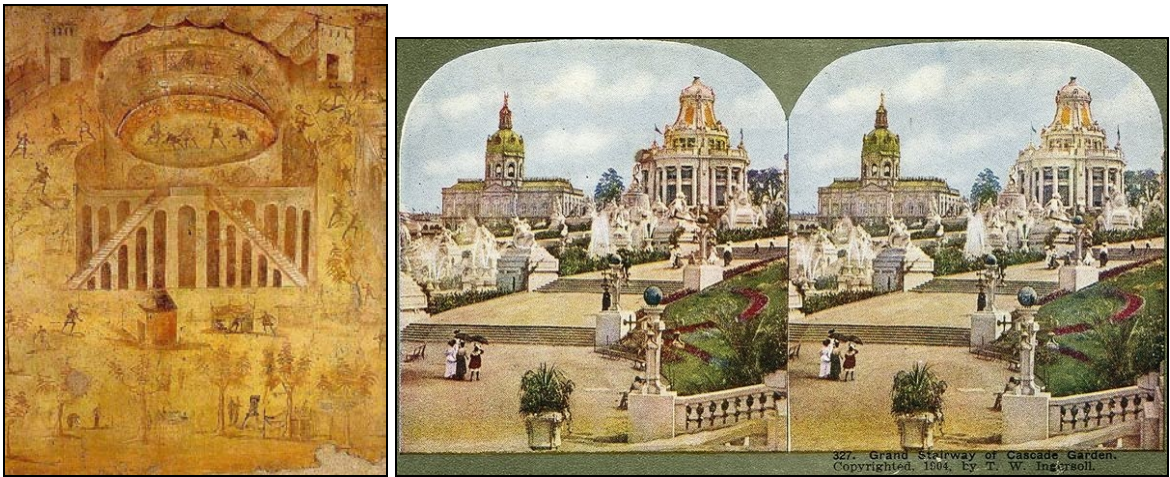


Resim 3.16 Tapınaklarda merdivenler.

Merdivenli mekanlarda farklı tipolojide kullanıcılar vardır; engelli, dilenci, genç, yaşlı, çocuk gibi. Bunların hepsi bir mekanın nasıl tasarlanacağı konusunda çözüm üretilmesi gereken mekansal ihtiyaçların temelini oluşturur (Krier, 1983). Birbirinden farklı tipolojideki kullanıcıların olması ile de güvenlik konusu, merdivenlerin iniş ve çıkışlarının yorucu olup olmaması önem taşır.

3.2.1.1 Klasik, Ortaçağ ve Yeni Klasik Dönem Uygulamaları

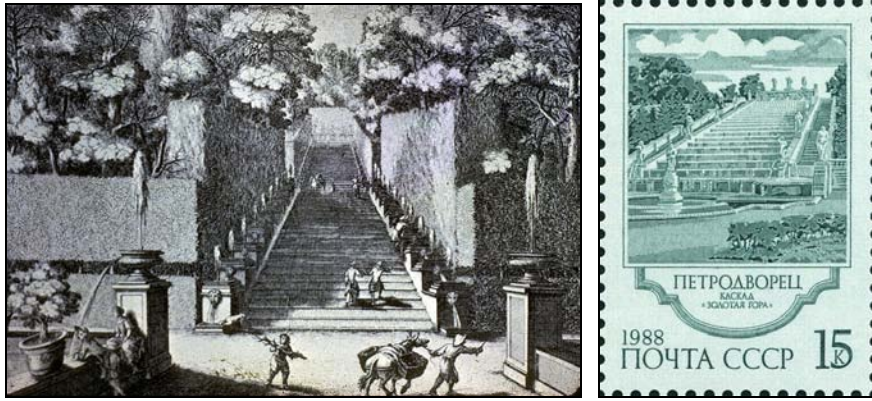
Yunan kentlerinde insana yönelik kentlerin oluşturulması yönünde kentsel mekan ve ölçek konusu büyük önem taşımıştır. Birçok Yunan kentinde kentsel mekanın işlevsel boyutu kadar insan ve doğa arasındaki ilişki üzerinde de durulmuştur.



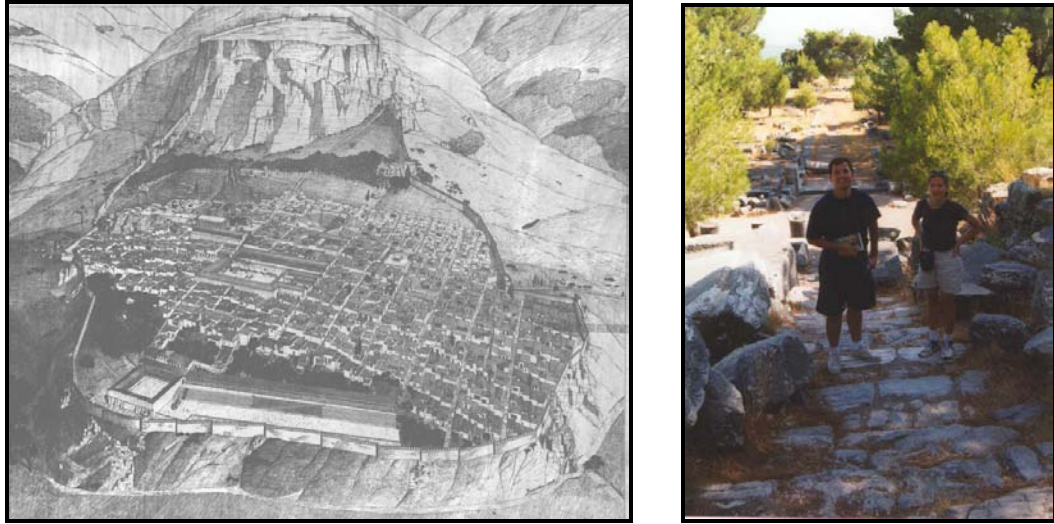
Resim 3.17 Roma'da ilk basamaklar; Roma freski; M.S. 1.y.y.-Pompeii, Ulusal Arkeoloji Müzesi (sol) ve Cascade Garden'da Büyük Merdivenli Yol freski, 1904 (upload.wikimedia.org).

Hellenistik dönemde sömürge kentlerinde merdivenli kentsel mekanlara sıkça rastlanılır

Roma kentlerinde de sömürgecilik sistemi ve fetihler kent tasarımına ve kent planlama konusuna etkilerde bulunmuştur.. Örneğin Priene kentinde (İzmir) topografya yerleşme içindeki erişilebilirliği engellemekte ve ulaşım biçimi olarak merdivenli mekanları öne çıkarmıştır. Kentin önemli bir özelliği yapılaşmadan önce planlanmış olmasıdır. Hippodamus ile beraber gelişen ızgara sistem sert kayalık arazi yapısı olan bir dağ yamacına uygulanmıştır. Kentteki merdivenli sokak mekanları ızgara plan ile düzenli olarak, uygun genişlik ve aralıktaki basamaklarla, az eğimde ve uygun drenaj ilkelerinde tasarlanmış, önceden konumları belirlenmiş, farklı kotlardaki konut yapıları arasında erişim sağlanmıştır.



Resim 3.18 16. y.y.'da Villa d'Este'de bir merdivenli sokak ve günlük yaşam; sokakta Rönesans etkisi görülmektedir, İtalya (sol) ve Rusya posta pulu üzerinde Peterhoff Merdivenleri (1988).



Resim 3.19 Priene kenti, ızgara sokak dokusu ve taş basamaklar (<http://math.udel.edu>).

Priene'nin düzenli kent dokusu sonraki sonraki kent tasarımcıları için bir temel oluşturmuştur. Topografyanın kent dokusunu etkilediği alanlarda eğimin erişilebilirliğe olumsuz etkisi

merdivenli mekanların kent içine uygulanması ile zayıflamıştır. Bu mekanlar artık kent içinde olağan bir durum halini almıştır.

Gehl'e göre; Geç Ortaçağ Dönemi'nde Yunan ve Roma kent plancılarında oluşan küçük bir grup sömürge kentlerinin planlarını tasarlamış olsa da kağıt üzerindeki ilk planlar Rönesans dönemine denk gelmektedir. Kentler gereksinimlere, ekonomik sisteme, yönetim biçimine ve moda akımlara göre sürekli bir değişim içinde olmuştur.(Gehl 1987: 30)

Kentler kullanımlara göre şekillenmiş olsa da planlamadaki tek amaç bu olmamıştır. Bu planlanmış kentlerde kentsel mekan kentsel yaşam için çekici hale getirilmiştir. Günümüzde de halen ayakta olan birçok Ortaçağ kenti turizm açısından önemli çekim merkezidir.

Ortaçağ Dönemi'nde kentlerin büyük bir bölümünde merdivenli mekanlar ulaşım aracı olarak çok fazla kullanılmamıştır. Dar bir alan içine yerleşen bu kentlerde savunma büyük önem taşımıştır. Erken Ortaçağ kentlerinde ölçek, boyut ve eğim açısından düşük seviyelerde, özellikle askeri gücün hareketini engellemeyecek biçimde merdivenli mekanlar uygulanmıştır. Bunun yanında dar ve organik sokak dokusu da güvenlik açısından büyük önem taşımıştır. Bu kentlerde konfor ve kentiçi erişim kolaylığından çok yaşam ve ölüm yani savunma konuları esas konu olmuştur. Buna karşın Geç Ortaçağ Kentleri kentsel merdivenler için yeni bir dönem işaret etmiştir (Taşke, 2002: 45)

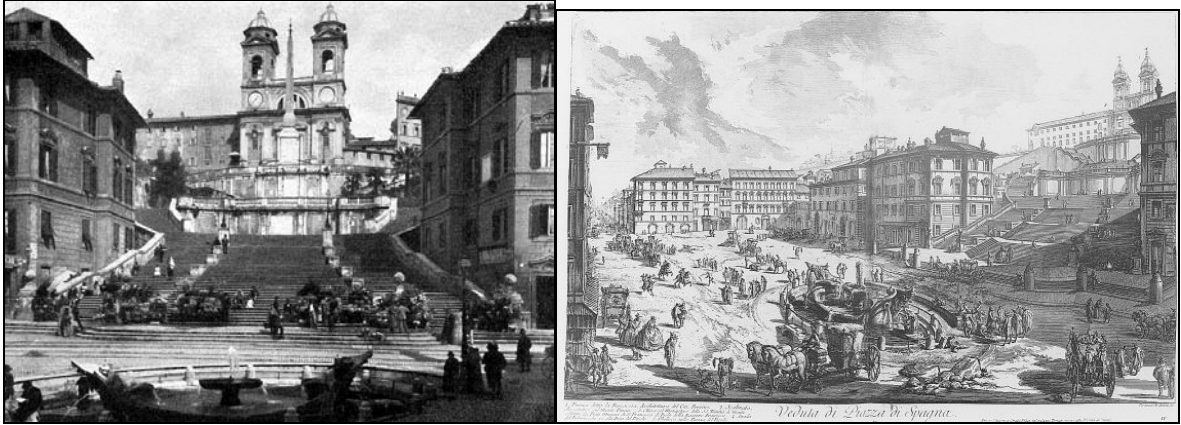
Rönesans eğilimi pek çok alanda olduğu gibi kentsel mekan açısından da bir dönüm noktası özelliği taşır. Bu dönem dış mekan aktivitelerinin değişimi ve yeni kentsel planlama ideolojileri kadar kentsel merdivenli mekanının tasarımını etkileyecek köklü gelişmeler yaşanmıştır (Gehl 1987: 41).

Bu dönemde bir grup plancı veya mimar kentin nasıl olması gerektiği konusunda pek çok teori geliştirmiştir. Kentsel mekan olarak sokak ve meydan mekanları, sosyal yapıda yaratacağı etkiler dikkate alınarak tasarlanmıştır. Bu yönde tasarımın kapsamına savunma, erişilebilirlik ve biçim kaygıları dahil edilerek bütünsel bir yaklaşım tarzı önemli kılınmıştır.

Rönesans döneminde farklı düzlemlerde olsa bile özellikle sokak/cadde ile meydan mekanı arasında ilişkilerin kurulmasına ve biçimsel anlamda uyumlu olmasına dikkat edilmiştir. Bu yönde de merdivenli mekanlar da sıkça kullanılmış ve bir sanatsal obje olarak bu mekanlar görkemli, büyük ve anıtsal nitelikte tasarlanmıştır. Vatikan'da bulunan Belvedere Sarayı'nın önündeki açık mekana erişimi sağlayan merdiven ve rampa, merdivenli mekanların yeni bir kentsel tasarım elemanı haline gelmesine iyi bir örnektir (Taşke 2002). Donato Bramante (1444-1514, mimar), geniş ve boş bir açık alanı, kentin içine uzanan bir sokak mekanıyla

birleştirmede merdivenli mekanı kullanmıştır.

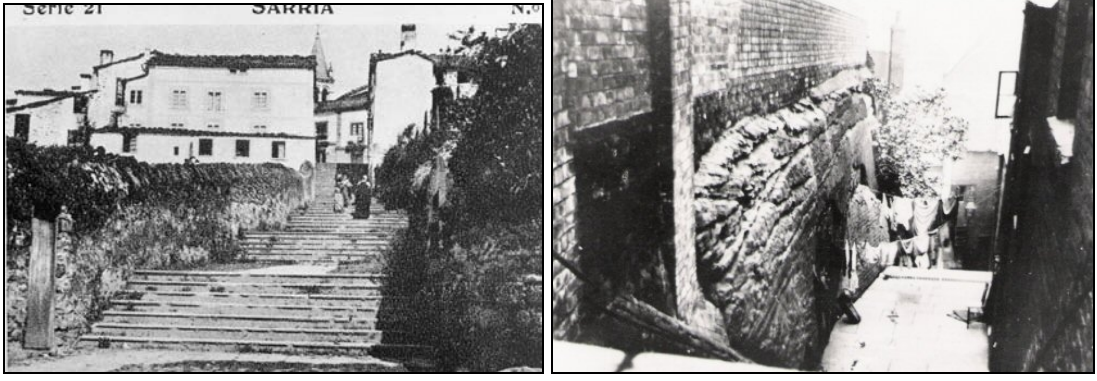
Bir ressam olan Jacobo Bellini merdivenli mekanın amacını şöyle anlatır; “kiliselerin kemerli ve dinsel temalarla süslü girişlerine birbirini izleyen 3-4 terasla bir başka deyişle basamaklarla ulaşılır. Bu basamaklara bakıldığında zigzaglı bir görüntü canlanır ziyaretçinin gözünde. Basamaklar düşük seviyedeki bir düzlemi daha yüksek seviyedekine bağlarken aynı zamanda kilisenin girişine de bağlamaktadır. Sokağa doğru akan basamakların sahip olduğu ön ve arka plandaki şekiller tasarımcının mekana derinlik katma kaygısını göstermektedir.” (Taşke 2002: 46 Giedion 1982: 62).



Resim 3.20 İspanyol Merdivenleri, 1748, Roma (en.wikipedia.org).



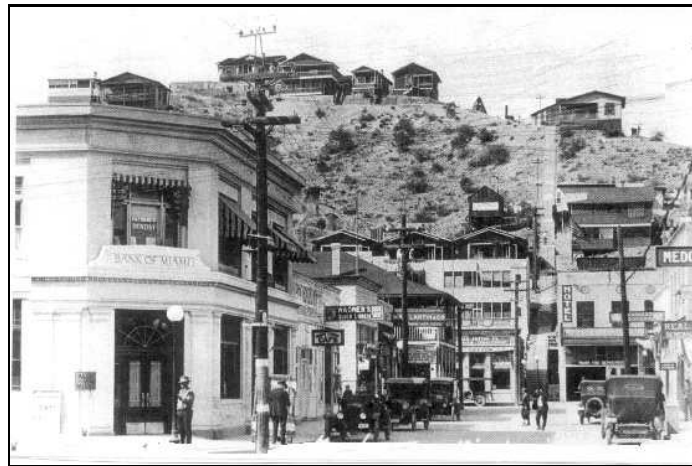
Resim 3.21 Beacon Caddesi (17. yy), Brookline; Corel Hill'in Brookline tarih arşivi (brooklinehistoricalsociety.org).



Resim 3.22 Arşivlerde merdivenli sokaklar; Sarria, İspanya (sol) ve Long Stairs Str. (1876) Nottingham, İngiltere (sağ) (en.wikipedia.org).



Resim 3.23 Mardin 15. y.y.'da kente ulaşımı sağlayan basamaklı yol (gezi-yorum.net).



Resim 3.24 Sullivan Street 1919; Miami yerleşiminin şekillenışı; tepelere bağlanan ve orijinal ismi Skyline Trail olan 300 basamaklı sokak, bugün , Skyline Drive olarak bilinir, Arizona Bölgesi (miamiaz.org).

3.2.1.2 Modern ve Post Modern Dönem Uygulamaları

Tarihsel süreç içinde gerçekleşen ikinci köklü değişimler 1930'lu yıllarda işlevselcilik akımı adı altında gerçekleşmiş ve yine kentsel mekan da dahil pek çok yapıda değişimlere neden olmuştur. Bu dönemde kentin fiziksel ve işlevsel görünüşüne estetik kavramı eklenmiş olsa da ortaya çıkan toplumsal ve ekonomik gelişmeler sonucunda yaşanılabilir, sağlıklı fiziksel bir çevrenin tasarımı için ışık, hava ve havalandırma ile güneş önemli kriterler haline gelmiştir (Gehl 1990).

Estetik kavramına rağmen işlevselcilik akımında kentsel mekan tasarımı konusunda psikolojik ve sosyal durumdan bahsedilmemiştir. Bu dönemde kentsel yaşamdan çok fiziksel planlar ve fizik yapı önem taşımıştır yani, fiziksel bir ideoloji hakimdir. Dolayısıyla sokak ve meydanlar kentin içinde zayıflamaya ve yok olmaya başlamıştır. Kentsel mekan bu devirde pozitif mekandan negatif mekana dönüşmeye başlamıştır.

Bu durum insanların biraraya gelebilecekleri, karşılaşabilecekleri, toplanabilecekleri açık mekanları zayıflatarak sosyal yapıyı olumsuz yönde etkilemiştir. İşlevselci yaklaşım biçiminde kamusal mekan üzerinde durulmamış ve sokak dokuları, yaya yolları, yeşil alanlar tamamen değişmiştir.

Bu dönemde kentsel merdivenli mekanlar da olumsuz yönde etkilenmiş ve sosyal, sembolik ve fiziksel boyutu etkisi günümüze kadar sürececek bir kayboluş sürecine girmiştir. Bu dönemde üretim biçimlerinin değişmesi ve ekonomik buluşlarla beraber artan nüfus, kentlerin bu nüfusa cevap veremeyişi, toplumda ekonomik sınıfların ciddi oranlarda ortaya çıkması, nüfusun büyük kısmının düşük gelir grubunda olması, devletin gücünün zayıflaması, küresel güçlerin yönetimi ele geçirmesi kentsel mekana büyük oranlarda olumsuz etkilerde bulunmuştur. Sürekli çalışan kentli içinde bulunduğu kentsel yaşamdan kopmuştur. Kentli zamanını daha çok kendi özel mekanında geçirme eğiliminde olmuştur. Çünkü kentsel yaşam ve kentsel mekan tasarımı değişmiştir. Kentin içinde çöküntü alanları ve güvenliksiz alanlar ortaya çıkmıştır. Bu noktada kentsel merdivenli mekanlar da tehlikeli ve gereksiz alanlar olarak algılanmaya başlanmıştır.

İş yaşantısı dışında tembelliğe alışan post modern insan kentsel çevre içinde yaya olmaktan vazgeçmiş, merdivenli mekanlara da çıkması zor alanlar olarak bakmaya başlamıştır. Bunun yanında modern ve post modern kentlerde uygulamacılar da başta insani ölçekten ayrılmış, sokak mekanını tasarlamaktan vazgeçmiş ve merdivenli mekanları da genellikle araç yolu üzerinde, kullanımından kaçınılan ve çekiciliği olmayan bir üst geçit elemanı olarak

düşünmüştür. Oysa İstanbul gibi eğimli bir alan üzerine kurulmuş olan büyük kentlerin pek çok yerleşim bölgesinde eğimden dolayı merdivenli mekanlara ihtiyaç duyulmakta ve bu alanlarda merdivenli mekanlar doğal olarak, tasarlanmadan ve sağlıksız bir biçimde ortaya çıkmaktadır.

Bu gelişmelere karşın modern ve post modern kentteki teknolojik yenilikler ve yeni malzemeler merdiven tasarımını destekleyen yeni modeller de ortaya çıkmıştır. Daha çok mimari mekan içinde kullanılan mekanik özellik taşıyan yürüyen merdivenler geliştirilmiştir. Bu merdivenler kentsel mekan bileşeni olmasından ziyade bir araç niteliği taşımaktadır. Kentsel çevre içinde yalnızca metro girişlerinde ve üst geçit yapılarında kullanılabilen bu merdiven sistemleri, sahip oldukları mekanik nitelik ve insanı hareketten uzaklaştıran özelliği ile kentsel yaşamın bir bileşeni olmaktan uzaktır. Bu sistemler kolaylık ve rahatlık imkanları ile kentsel tasarım disiplini içinde zorla kabul ettirilmeye çalışılmaktadır. Ancak bu sistemlerin de yaşlı, engelli ve güçsüz kullanıcıların hareketlerine imkan verdikleri, kullanıcıya zaman ve enerji kaybettirmediği de bir gerçektir. Bu durumda bu sistemlerin kentsel çevre içinde dengeli ve uygun biçimde yer alması ve mekanik olmayan merdivenli mekanların da uygun tasarlanması önem taşımaktadır.

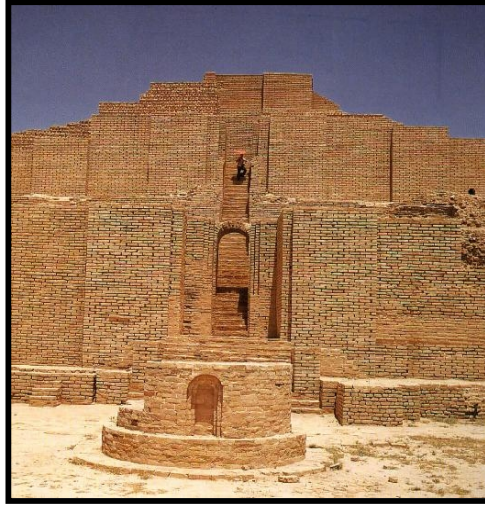
3.2.2 Tarihsel Süreç İçinde Merdivenli Mekan ve Merdivenli Sokakların Kullanım Amaçları ve Rolü

3.2.2.1 İnanç Mekanında Merdivenli Mekanlar

Tüm dünyada dinler birbirinden farklı semboller taşımaktadır. Dinsel yapı kentsel ve toplumsal temalar ile tasarım alanlarını etkiler. Tarihi açıdan merdivenli mekanlar değişik kültürlerde pek çok dini simgeyle yüklenmiştir. Farklı dinlerden pek çok tasarımcı ya da uygulayıcı merdivenli mekanları kendi dini üsluplarına göre tasarlama imkanı yaşamıştır. Bazı kültürlerde din kutsal dağ ya da nehirlerden bahsederken, merdivenleri de bu kutsal dağa çıkma yolu olarak kullanır. Örneğin Piramitler veya tapınakların girişinde kullanılan merdivenler kutsal dağa ve cennete en sonunda da Tanrıya götüren bir yol olarak nitelenmiştir. Cennete giden yolun yorucu ve zorlu olduğunu, dik bir merdiven basamaklarının çıkılmasındaki enerji ve sabır gerektiren durumla vurgulamışlardır. Ancak kimi tapınaklarda da yerin altına inen merdivenler kullanılarak merdiven basamaklarını inmedeki kolay durum ile insani düşünün kolaylığını ifade etmede de kullanılmıştır.

Büyük, anıtsal merdivenli mekanlar tarihte ilk olarak M.Ö. 4000'li yıllarda Sümerler'de *ziggurat* denilen tapınak yapılarında ortaya çıkmıştır (Resim ...). Yer ve göğün birleşimi ile

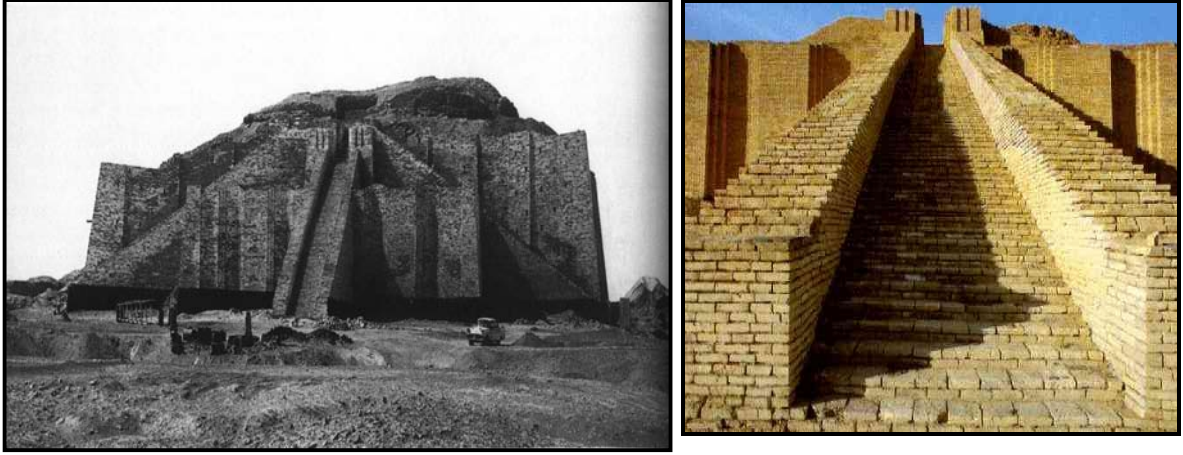
tanımlanan Toprağın simgesi bu yapılarla ifade edilmiştir. Zigguratlar toprak setler üzerinde yükseltelen, daha sonra da birkaç spiral kattan oluşan dörtlü bir temele oturtulmuştur. Bu halkların tapınaklarını toprak setler üzerinde yükseltmelerinin amacı konusunda ilk akla gelen şey; bunun nedeninin coğrafyasından dolayı sürekli ve şiddetli sel baskınlarından kendilerini kurtarmak olduğu yönünde olmaktadır. Ancak, bu düşüncenin yanında bu yapıların mükemmel geometrik merdiven oluşumlarına duyulan ihtiyacın yalnızca sudan kaçmaktan mı kaynaklandığı konusu da ortaya çıkmaktadır. Mısır Piramitleri gibi kare şeklindeki temel, Dünya ve onun kübik semboljisine gönderme yaparken ilahi göğün dünyasına doğru yükselen ve mükemmelleşen dik merdivenler, ilahi tapınmanın etkisine işaret eder.



Resim 3.25 Ziggurat örneği, Irak. Kat sayısı 2 ila 7 arasında değişen bu yapıların tepesinde ya bir tapınak ya da türbe bulunurdu. Türbeye ulaşmak için bir tarafında rampalar yapılır ve bu rampa en aşağısından en yükseğine kadar uzanırdı. Tanınmış örnekleri arasında Horsabad'da bulunan Büyük Ur Zigguradı bulunur (<http://wikipedia.com>).

Antik Mısır Uygarlığı'nda merdivenli mekanlar yer ve göğü birbirine bağlayan mükemmel bir bağlantıdır. Kutsal yol (merdivenli mekan) göğü kritik bir noktada aşar ve orada varlığın öbür dünyaya aktarımının gerçekleştiğine inanılır. İnsan bu noktada fizik dünyadan ruhani dünyaya geçer. Mısır mezarlarındaki yazıtlarda şöyle denmiştir: “Ra cenneti ve yeryüzünü bağlayan gerçek merdivenlerin sahibidir ve bu merdivenler “*asket pet*”¹ olarak adlandırılır.”(Kocabıyık, 1996)

¹ ASKET PET: Eski Mısırlılar da cenaze metinlerinde Ra'nın yerden göğe çıkmak amacıyla kullandığı merdivenin gerçek bir merdiven olduğunu anlatmak için kullandıkları kavram. Asket yürüme anlamına gelir. Ölüler Kitab'ın da ‘tanrıları görmeyi için yerleştirildi bu merdiven’, ‘tanrılar göğe çıkması için ona bir merdiven yaptılar’ diye yazar. Eski hanedanlar ve Ortaçağ hanedanları dönemlerinden kalma pek çok mezarda, bir merdiven veya basamak şeklinin yer aldığı muskalar bulunmuştur (Albert Champdor, Mısır'ın Ölüler Kitabı, Ruh ve Madde Yayınları, 1991)



Resim 3.26 Zigguratta merdiven örneği; Ay Tanrısı Sin (Nanna)'ın Zigguratı, Irak.

Kuran'da da şöyle denilmektedir; “Hz. Muhammed Kudüs'ten Kabe'ye gitmiş ve Cebrail'in rehberliğinde 7 katlı merdivenden çıkmıştır. Bu yükseliş sırasında merdivenin ilk basamağında Adem'le, ikinci basamağında Hz. İsa'yla, üçüncüsünde Hz. Yusuf, dördüncüde Hz. İdris, beşincisinde Hz. Yahya, altıncısında Hz. Musa ve yedinci basamakta Hz. İbrahim ile karşılaşır. Bilinen ve bilinmeyen dünyayı bağlayan Sidre-i Münteha'ya geçer ve bunun ötesinde cennet başlar.”(Kocabıyık 1996). Arapçada “miraç” merdiven ya da yükselten araç demektir. Bakıldığında, insanın cennete ulaşmasını sağlayan “merdivenler” bu miraçlara denk gelmektedir.



Resim 3.27 İtalyan Rönesans ressamı Giovanni Battista Cima'nın Maria al Tempio tablosunda Meryem Ana'nın basamaklar üzerinde halkla konuşması, 1496 (sol) ve İsviçreli ressam Winter Carl'ın insanın yaşlanmasını basamaklar üzerinde sembolize ettiği, 1799 (en.wikipedia.org).

Bununla beraber Tevrat'ta da Hz. Yakup'un rüyasında cennete giden gizemli ve görkemli merdivenler gördüğünden bahsedilmiştir. Görüldüğü gibi pek çok inançta merdivenler kutsal sayılmış ve Allah'a ya da Tanrıya ulaşmada bir sembol olarak kullanılmıştır.

Ramon Lull, Ortaçağ Hristiyan mistiğinde “yaratımı” bir yükselten ve düşüren merdiven olarak tanımlamıştır. O’na göre her basamak yaratımın bir seviyesini sunar. Bunun yanında pek çok kilise yapısı da merdivenli bir girişle başlayarak bu yaratımı sembolleştirmiştir.



Resim 3.28 Ramon Lull’un yaratılış sembolü (Templer 1994).

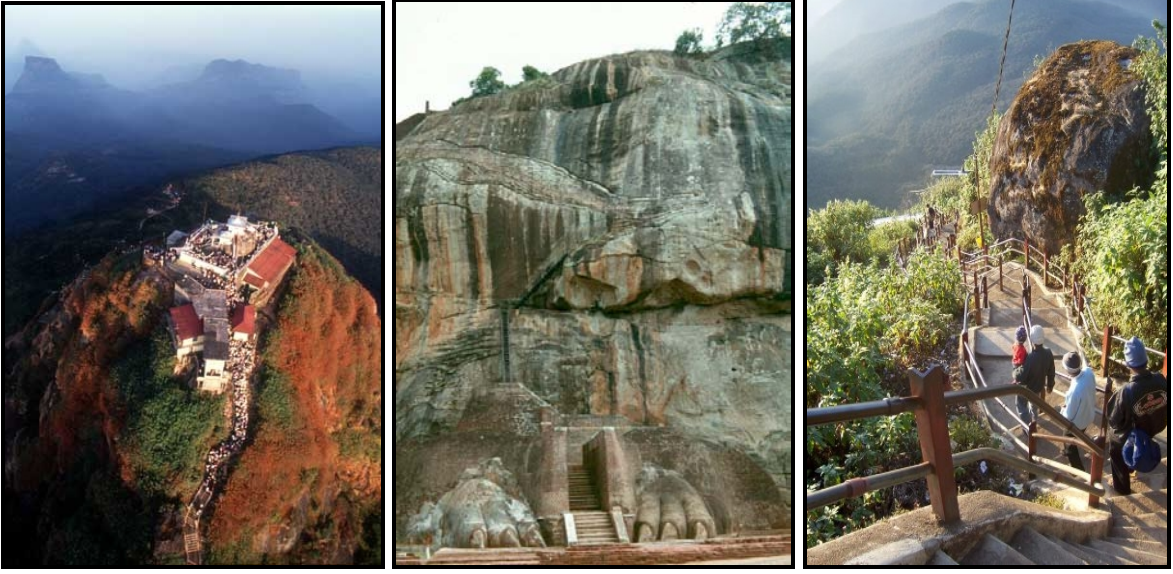
Dante’nin ilahi komedyası’nın son bölümü olan Cennet’te merdivenler Saturn’ün göğüne uzanarak cennete gider. Psikik açıdan güçlü olan insanlar kutsal halkaya ulaşmak için bu merdivenlerden çıkarlar. Mükemmellik ve ruhsal yükselişin farklı basamakları olarak merdivenli mekanların dini sembolik kullanımına sanatta sıkça rastlanılır (Taşke 2002)

Doğu kültürlerinde de merdivenli mekanların inanç sembolü olarak kullanımı çok sıktır. Budizm inancında tapınaklar yüksek, uzun ve zorlu merdivenlerle başlar. Bu merdivenler tıpkı diğer inançlarda olduğu gibi cennete ulaşmayı simgelemektedir. Çin’de Thai Shan Dağı’nın tepesine uzun ve dik bir merdivenle ulaşılır (Resim..). Kutsal dağın zirvesine ulaşmada kullanılan bu merdivenler “kutsal yol” olarak nitelendirilmektedir. Bütünsel olarak yaklaşıldığında bu merdivenli dik mekanda tırmanış hayattaki yükselişle özdeşleştirilir.



Resim 3.29 Tapınağa giden 6660 basamaklı merdiveni, Thai Shan Dağı, Çin (<http://sacredsites.com>).

Güney Hindistan ve Sri Lanka'da kutsal Shantung Dağı yolunu oluşturan merdivenler gibi pek çok merdivenli mekan bulunmaktadır. Sri Lanka'da pek çok kültür ile inancı birleştiren, Budha'nın ayak izinin olduğuna inanılan ve hac yeri olan Adam's Peak (Adem'in Zirvesi, bin yılı aşkın bir süredir bilinmektedir)'teki Budha Tapınağı'na 2225 metre uzunluğunda, oldukça dik ve sonsuz gibi görünen bir merdivenle ulaşılmaktadır. Ziyaretçilerce 4-5 saat sürdüğü söylenen soğuk ve zorlu tırmanışın insanda özel bir deneyim yarattığı üzerinde durulmaktadır. İnsanın doğal ve evrensel birliği (Tanrı'dan gelen birlik inancı) fiziki dünya içinde bir tapınak yapısı ile sembolleştirilmiş, tapınak bir dağın tepesine inşa edilerek de birlik fikrinin bir zirve olduğu vurgulanmıştır. Bu tapınağa ulaşmada merdivenler kullanılarak, birlik fikrine başka bir deyişle erdemlere ulaşmada başta çekinme ve isteksizliğe karşın, yükselten, güç ve efor harcatan, sabır gerektiren bir yolla ulaşıldığı vurgulanmıştır.



Resim 3.30 Adam's Peak, Sri Lanka (<http://mahinda8.co.uk>): solda; Adam's Peak'in üstten görünüşü; uzun ve dik basamaklarla tepedeki tapınağa varılır. Ortada; Tapınağa kayalık üzerindeki son tırmanma merdiveni. Sağda; İniş ve merdiven korkulukları ile dar mekan dikkat çeker.



Resim 3.31 Sigirya Tapınağı, Adam's Peak, Sri Lanka (<http://mahinda8.co.uk>).

Görüldüğü gibi merdivenli mekanlar inanç yapısı içinde sıkça kullanılmış ve önemli anlamlar yüklenmiştir. Yukarıda bahsedilen inanışlarda merdivenli mekanlar bir mimari mekandan çok bir kentsel açık mekan veya dış mekana açılan, kullanıcıyı yönlendiren fiziki ve sosyal bir bileşen olarak kullanılmıştır. Çünkü inanç, toplumlardan başlayıp en sonunda evrensel bir noktada birleşmekte yani bütün kamuyu ilgilendirmekteydi. Bu kullanımın temelinde aslında merdivenin dikeyleştirme ve bir tepeye ulaştırma özelliğinden hareket edilmiştir. Çünkü

merdiven alçak bir kot ile yüksek bir kot arasında erişimi ve ilişkiyi sağlayan bir araçtır, dik basamakları ile de özellikle fiziksel zayıflığı olan kullanıcılar için zorlu ve efor gerektiren bir yoldur. İnsanın erdemlere ulaşması başka bir deyişle evrensel birliğe veya Tanrıya ulaşması da insanın iç dikeyleşmesiyle ilgilidir. Ve bugünün kentlerinde ve toplumsal yaşamda da görüldüğü gibi aslında insan çoğu kez yanlış yöne kanalize olsa veya yanlış örneklerle bunu gösterse de doğası gereği her zaman yukarı çıkma yani yükselme veya dikeyleşme¹ eğilimindedir.

3.2.2.2 Otorite ve Güç Simgesi Olarak Merdivenli Mekanlar

Eski kentlerde (özellikle Antik Yunan, Ortaçağ ve Roma Kentleri) yönetsel ve dini yapılar yerleşme içinde çeşitli amaçlarla topografik açıdan yüksek kotlarda özellikle tepelerde inşa edilmiş ve yukarı taşıma rolü olan merdivenli mekanlar bu özellikleri ile yönetsel otorite ve ekonomik güce erişme aracı olarak kullanılmıştır. İmparatorluk veya kraliyetin, devletin ve son zamanlarda da büyük şirket, kurum ve kuruluşların sahip oldukları güç fiziksel planda büyük merdivenli mekanlarla sembolize edilmiş ve bu anlamda özel veya resmi önem taşıyan yapılara erişmede bir giriş yolu olarak tasarlanmıştır (Resim ..)



Resim 3.32 Le Notre'nin tasarladığı anıtsal merdivenler, Versailles, 2007.

¹ Dikeyleşme; doğu felsefelerinde insanın kişilikten bireye geçişi ve Tanrıya ulaşması; yani insani olgunluğa ve erdemlere erişme çabası ve ihtiyacı



Resim 3.33 Catherine Palace, San Petesburg (<http://anderson.ucla.edu>).



Resim 3.34 Küresel şirket yapıları; Comcast Center (Maryland) ve bir otel tasarımı (Miami).



Resim 3.35 Teotihuakan Ay Piramidi, Orta Amerika (Yeni Yüksektepe Kültür Derneği araştırmaları, 2007).

Büyük ve anıtsal merdivenli mekanların¹ otorite sembolü olarak yönetsel yapıların girişlerinde kullanımına ilk olarak Roma İmparatorluğu'nda rastlanmıştır. Uzun veya kısa bu merdivenler bir meydan mekanından önemli bir yapının girişine işaret eder (Taşke,2002).

Rönesans döneminde ise merdivenlerin daha çok dini gücün vurgulanmasında kullanıldığı görülmektedir. Bu dönemin merdivenli mekanlarına en etkileyici örnek, Roma kentinde Michelangelo'nun tasarladığı The Capitoline Hill'in basamaklı rampa olarak tanımlanan merdivenli mekandır (Templer 1994). Mekanın ismi kelime olarak incelendiğinde hükümet+yol ve tepe (hill) anlamlarını barındırdığı görülür. Dolayısıyla, bu mekana bir merdivenle erişmenin anlamı da ortaya çıkmaktadır.



Resim 3.36 Capitoline Hill, Roma (<http://picasaweb.google.com>).

Michelangelo'nun merdiven tasarımları daha sonra Barok dönemde mekansal tasarımların temelini oluşturmuştur (Templer 1994). Barok dönemde mekan tasarımları yönetsel gücün etkisinde gelişen tipik abartılı ölçekte bir eğilim göstermiştir. Geniş ve büyük ölçekli kentsel mekan perspektifleri içinde merdivenli sokak mekanların güçlü etkisi zayıflar ve tepeden bakıldığında basamaklar yok olmakta, merdiven bir rampa olarak görünmektedir. Ancak öte yandan aşağı kottan bakıldığında ise diklik artarak abartılı bir tırmanma zorluğu etkisi yaratmaktadır. Bunun temelinde otoriter güce ulaşmanın zor olduğu ancak, otoritenin ise toplum üstünde kolay hakimiyeti vurgusu yatmaktadır.

Barok etkisinin sonradan görüldüğü Campidoglio Meydanı (Roma), merdivenli bir sokak mekanı ile başlar. Sokağın iki yanındaki yapılar birbirine paralel değildir ve merdivenler de

¹ Anıtsal merdivenli mekanlara ilk olarak dini bir sembol olarak zigguratlarda rastlanılır; bkz. 3.1.İNANÇ MEKANI, s. 20

doğrudan meydana senato binasını (Palazzo Del Senatore) işaretler. 15. – 16. y.y.'de Michelangelo, aslında bir Ortaçağ meydanı olan bu mekanı yeniden düzenlerken Palazzo del Conservatore meydan mekanını tasarlamış ve Ortaçağ yapı cephelerini de koruyarak bu iki mekanı merdiven yardımıyla da birleştirmiştir (Templer 1994).



Resim 3.37 Capitoline Hill, Roma (<http://picasaweb.google.com>).

Gücü temsil eden merdivenli mekanların tasarımında abartılı ve tiyatral bir yaklaşım tarzı hakim olmuştur. Bu mekanların tasarımında çevre yapılar ile perspektif algıları büyük önem taşımış; yukardan aşağıya doğru olan manzara ile aşağıdan yukarıya olan manzara otoriter güce göre oluşturulmuştur. Dar mekanlardan kaçınılmış ve ölçek kullanıcıdan çok işaret edilecek yapıya göre seçilmiştir. Eğimin fazla olmasından ziyade merdiven basamaklarının büyük, geniş ve sayıca çok olması konusu önem taşımıştır.



Resim 3.38 Piazza St Pietro ve Majestic Piazza Venezia basamakları, Roma ([picasaweb.google](http://picasaweb.google.com)).



Resim 3.39 Bom Kilisesi büyük ve oldukça görkemli merdivenle başlar, Braga, Portekiz ([http: world-travel-photos.com](http://world-travel-photos.com)).

3.2.2.3 Merdivenli Sokakların Ulaşım ve Dolaşım (Sirkülasyon) Mekanı Olarak Kullanımı

Kentsel merdivenli mekanlar, kentsel tasarımda sembolik anlatımlar dışında bir geçit ve yol mekanı olarak da kullanılmıştır. İnsanlar yerleşme içinde, özellikle eğimli alanlarda, dik yokuşları kontrol etmek, rahat ve emniyetli geçebilmek için merdiven basamaklarını bir yol olarak kullanmıştır. Eğimli veya kaygan arazi alanlarında yatay ve dikey insan hareketi merdivenli mekanlarla sağlanmıştır. Değişen ve dönüşen toplumsal yapı, gereksinimler ve tasarım eğilimlerine rağmen ulaşım ağı içinde basamaklı mekanlara her zaman ihtiyaç duyulmuştur.

Ortaçağ'da eğimli alanlar üzerine kurulu kentler ile Roma kentlerinde özellikle sulu arazi yapısı üzerine kurulmuş yerleşmelerde merdivenlere simgesel amaçlar dışında bir sirkülasyon alanı olarak sıkça rastlanılır.

Ürdün Gerasa'da bulunan Tiddis ve yanındaki Artemis Tapınağı mekanı merdivenlerin o dönemlerde de bir ulaşım mekanı olarak kullanılmasına iyi bir örnektir. Uzun merdivenli bir yol mekanı yükseltilmiş bir bölge olan meydana ve anıtsal yapılara ulaşımı sağlamaktadır.

Batı kentlerinde bugün, yaya hareketi, yaya ölçeği kent tasarımında ve düzenlemesinde baskındır. Özellikle geleneksel kentlerde ziyaretçiler araç trafiği engeli veya rahatsızlığı olmadan kenti dolaşabilmektedir.

Günümüzde merdivenli mekanların başlıca rolü kentsel çevre içinde bir sokak özelliği olarak geçit işlevi sunmasıdır. Merdivenli mekanlar bir ulaşım elemanı olarak yerleşim alanları ve

rekreasyon alanları içinde dolaşım (sirkülasyon) imkanı sağlamaktadır. Bu basamaklardan oluşan yol mekanları yaya sistemi içinde kentte özellikle eğimli alanlarda veya araç trafiğinin yoğun olduğu yerlerde yaya dolaşımına katkı sağlarken, sokak mekanından özel mülkiyete veya yapıya girişi de sağlar. Bina-yol ve bina-bina ilişkisinin kurulmasına imkan verir. Bu özelliği ile çoğu zaman bir düğüm noktası özelliği de göstermektedir. Araç trafiğine olanak vermediği için yaya hareketine büyük kolaylıklar sağlamaktadır. Eğimli alanlarda rampa kullanımı yerine basamakların kullanılması (engelli kullanıcılara yönelik çözümler hariç) yayalar için daha güvenli olmaktadır.



Resim 3.40 Merdivenli mekanların kent içinde sirkülasyon alanı olarak kullanımı; solda; Fındıklı, uzun ve dik basamaklardan oluşan sokak mekanı. Ortada; Tophane ; eğimin etkisiyle yerleşim alanlarında merdivenli mekanlara sıkça rastlanılır. Sağda; Pompei; az eğime karşın uzun ve dik olmayan, çoğu zaman örtülü merdivenli sirkülasyon mekanı (2009).

Büyük ölçekli kentsel açık alanlarda kullanımı ile bu alanlar içinde bir ayırıcı işlev yaparak insanın algılayabileceği mekanlar yaratır (Krier, 1983).

Merdivenli mekanlar kentin yaya ulaşım sistemi içindeki kullanıcılar tarafından bir geçit mekanı olarak, yerleşik kullanıcılar tarafından kendi yapılarına bir giriş ve kendi yaşam alanlarının bir devamı niteliğindeki bir mekan olarak, ziyaretçi özelliğindeki kullanıcılar tarafından da kültürel bir bileşen, bir oturma ve dinlenme mekanı, bir manzara noktası olarak kullanılmaktadır.

3.2.2.4 Merdivenli Sokakların İletişim Mekanı Olarak Kullanımı

Kentsel mekanın birincil amaçlarından biri kentsel yaşam kurgusunu artırmak, kentsel yaşamın sürekliliğini sağlamak ve bunu vurgulamaktır. Bu yönüyle bir kentsel mekan olarak

merdivenli mekanlar aynı zamanda sosyal ifade alanıdır. Araç trafiğinden arınmış olmasından, gürültü ve kirlilikten uzak olduğundan ve fiziksel özelliği ile kullanıcıda bedensel uyarılarda bulunabilmesi ile kullanıcıyla doğrudan etkileşim halinde olmasından kentsel çevredeki diğer akış mekanlarından daha fazla bir sosyalleşme ve etkileşim imkanı sunmaktadır.



Resim 3.41 Merdivenli mekanlarda birliktelik-iletişim; solda Amman, sağda Ekvator (<http://maplandia.com>).

Merdivenli mekanların daha az algılanır işlevi, insanlar arasındaki iletişim ve etkileşimi kolaylaştırmasıdır. Onun anlamlı işlevi günlük etkileşim, rekreasyon, koruma ve eğlence amaçlarını içerir, aynı zamanda kurallara uygun davranışlar için de yeterli ve uygun bir mekan özelliği gösterir (Templer, 1994).

Gehl'e göre, görmek ve konuşmak kentsel mekandaki en tipik iletişim türüdür. Bu iletişim tiplerini "Life Between Buildings"te (Binalar Arasındaki Yaşam) açıklar (Gehl, 1987) :

Görmek: diğer insanları görme fırsatı gözlemciyle objeler arasında uygun mesafe ile sağlanır. Eğer mekanda çok fazla nesne varsa görme duyusu çoğunluğa yani nesnelere kayar. Büyük kamusal mekanlar yalnızca geniş çeşitlikteki eylemler için uygundur. Herkes bu tip mekanları kolayca görebilir ve kullanabilir.

Eğer merdiven basamakları çok genişse mekanı ve insanları algılama azalır. Burada bilincin dikkati basamakların genişliklerinde bir uyum ve ayak ritmi yakalama üzerinde yoğunlaşır ve görme duyusu da buna odaklanır, bir rahatsızlık hissi vardır ve genellikle bu tip merdivenlerde baş öne doğru eğiktir. Dolayısıyla diğer kullanıcılarla etkileşim zayıflar.

Konuşmak: kentsel mekanın kalitesi ve niteliği diğer insanlarla konuşabilme fırsatı verebildiği ölçü ile ilişkilidir. Merdivenli mekanlarda karşılaşma, basamaklar üzerinde oturarak çevreye/manzaraya bakma, yapı girişlerinde komşuluk ilişkisi içinde basamaklar

üzerinde oturma gibi durumlar kullanıcılar arasında aktif iletişime fırsat doğurur. Ayrıca merdivenin kullanıcılar üzerinde yarattığı olumlu veya olumsuz (basamakları çıkma endişesi, yorgunluk, eğlence, kayma kaygısı vb.) duygular da birbirini tanımayan kullanıcılar arasında bir konuşmaya fırsat verir.

Gehl'e göre kentsel dış mekanda iletişim üç değişik türde olabilir:

- Eşlik edilen kişilerle iletişim,
- Tanıdık kişilerle karşılaşma sonucu olan iletişim,
- Yabancılarla iletişim

Her bir kategori kentsel çevre üzerinde değişik talepler yaratır. Eşlik edilen insanlarla iletişim yürürken gerçekleşir; arkadaşlar, aile bireyleri, eş gibi. Bu durumlarda uygun düşük ses seviyesi dışında herhangi özel bir gereksinime gerek yoktur. Tanıdıklarla iletişim durumunda, kişi tanıdıklarıyla karşılaşır, diyaloglar mekan ve duruma çok bağımlı değildir ve karşılaşılan yerde konuşmak üzere durulur. Dış mekanda kalış süresi ne kadar çok uzun olursa, tanıdıklarla rastlaşma ve konuşma şansı o kadar yüksek olur. Kurulan temaslar, karşılaşmanın olduğu yerlerde gelişir; çitin karşısı, bahçe kapısı, kapı önü, sokak, park, merdivenler, merdiven sahanlığı gibi. Yabancılarla iletişim, birbirleriyle henüz tanışmamış olan kişiler arasındaki iletişimdir. Bu tip iletişimler daha az sık gerçekleşir. Bu tip etkileşim ve iletişim benzer şeyle meşgul olan katılımcılar arasında başlayabilir; ayaktaiken, yanyana otururken, aynı şeyi yaparken. Çoğu zaman somuta aktarılmayan yabancılarla iletişim durumları yaşanır, bu durumlarla göz temasları ve beden dili ile etkileşim gerçekleşse de somut bir iletişim gerçekleşmez.

Unutulmayan veya beklenmedik olaylar da diyaloglara imkan verebilir; ortak aktiviteler, tecrübeler, çevredeki ani olaylar (kaza, gösteri, kar yağışı, toplu taşıma kuyruğu vb) gibi. Tanışmamış insanlar konuşmak için bir nedene ihtiyaç duyarken, tanışmış olanlar yüz yüze temas kurmak için nedene ihtiyaç duymaz.

Kentsel dış mekan yaşantısında bir eleman olarak merdivenli mekanlar yukarıda bahsedilen iletişim ve etkileşim durumlarına imkan verebilecek mekanlardır. Bu nedenle de bu mekanların tasarım konusu büyük önem taşır. Merdivenli mekanlar oturup sohbet edebilme imkanı sunmakta, çevreyi seyredirken diğer insanları gözlemlene ve pasif iletişime veya etkileşime girme olanağı yaratır. Merdivenli mekanlarda, tanışık biri inen biri yukarı çıkan iki kişinin birbirini farketme şansı yüksektir; aşağı doğru inen aşağı yöne dikkatle bakarken, yukarı çıkan da dikkatle yukarı bakar, bu durumda birbirini görme şansı yüksektir. Oysa düz

ve geniş sokak mekanlarında bu biraz daha azalır; mekan daha geniştir, daha rahattır, çevresel uyarıcı öğeler daha çoktur, göz bütün bir mekanı görmeye çalışır. Bunun yanında bir meydanla biten merdivenli mekanlar gösteri veya oyunlar için oturma terası olarak kullanılmaktadır. Pek çok merdivenli mekan kültürel birer simge özelliği, inançla ilgili sembolik bir anlam taşıyarak bu kültürdeki veya inançtaki insanları, bu sembolik ifadeye kendini yakın hissedilen insanları bu anlam etrafında hem fiziksel bir çevrede hem de düşünsel bir çevrede birleştirmektedir.



Resim 3.42 Basamaklarda toplanma (sol Antakya), gündelik işlerin sokağa yansması (sağda Üsküdar), 2009.

Mahallenin maketi, planları, resimler, semboller, sokak adı levhaları, tiyatro-kültür-toplantı ilanları vb. yaşamı etkileyen bilgi iletişim kaynaklarıdır. Yaya mekanları, bilgi iletişim panoları yardımıyla önemli bir sosyal görev yüklenmektedir.

3.2.3 İstanbul Kenti Örneğinde İmar Planı Gelişim Sürecinde Merdivenli Sokaklar

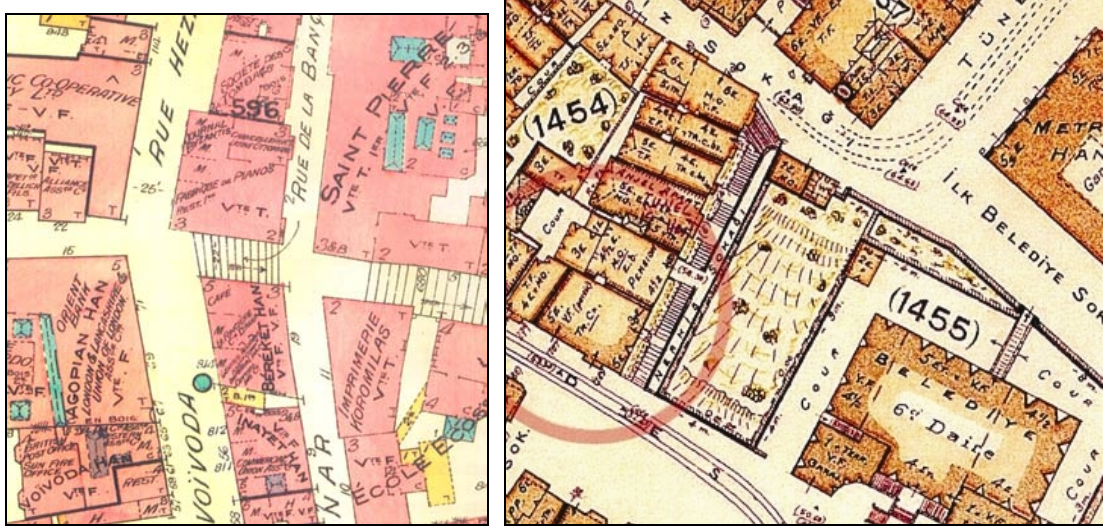
Zamanın ve teknolojinin malzemeleri ve formları evrimleşmesine rağmen, günümüzde pek çok uygulama yaklaşımı geçmişin bir yansıması veya türevi olarak tarihin izlerini taşır. Merdivenli sokaklar tarihsel süreç boyunca kentsel mekanda çeşitlilik içinde uygulanmış, dini, kurumsal, yönetsel ve ekonomik ideolojilere konu olmuş, kent içinde bir dolaşım ve erişim imkanı sunmuştur. Her bir merdivenli sokak bu rollerden en az birini oynar. Sanayi dönemi ve sonrasında, araç trafiğindeki yoğunluk ve teknolojik gelişmeler merdivenli sokakların potansiyellerinin ihmal edilme eğilimini yaratmıştır. Özellikle ülkemizde bazı imar planları incelenirse kentsel planlama alanında merdivenli sokakların, önceleri kentin imar planlarında bir ulaşım aksı olarak özel bir lejand alırken bugün yeni imar plan çalışmalarında yaya yolu olarak gösterildiği ve teknik ifadesinin de kaybolmaya başladığı görülür.

Jacques Pervititch'in İstanbul için yaptığı Sigorta Haritaları (1920-1945), Charles Goad'un Galata Sigorta Planı (1905), Alexandre Vallauri'nin Karaköy'de bazı alanlara yönelik yaptığı

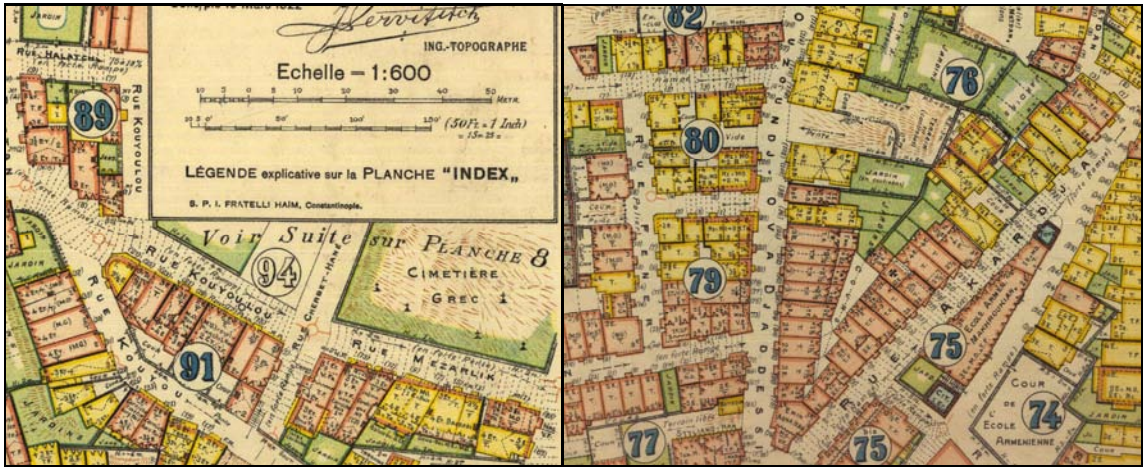
vaziyet planları (1890) İstanbul kentine ait merdivenli sokakların kullanımı ve tarihi konusunda izler vermektedir. Tırmanış yönü okuyla birlikte yatay taranan merdivenli sokakların görüldüğü bu çizimlerde merdivenli sokakların kentsel yaşama ve kentsel dokuya katılımları ortaya çıkmaktadır. Merdivenli sokakların çoğunun dönemin ekonomik, kültürel ve mimari açıdan önemli olan yapılarla çevrildiği ve yürüyüş eylemine uygun ölçek ve formda olduğu, çevresel bir bütün içinde mekansal sürekliliğe sahip olduğu görülür.



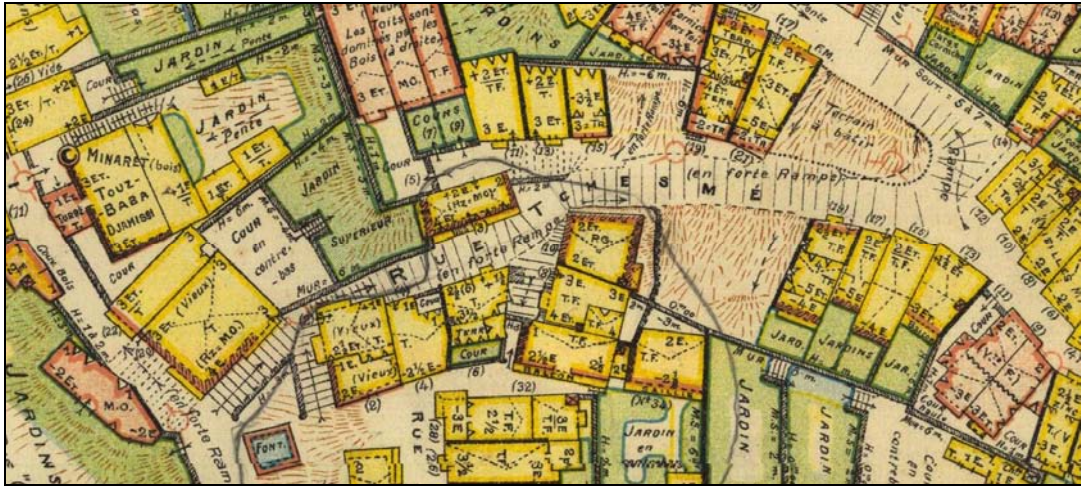
Harita 3.1 Pervititch Haritaları'nda bir merdivenli sokak örneği, Beşiktaş (Dağdelen, 2007).



Harita 3.2 Eski planlarda merdivenli sokaklar; Charles Goad'un Galata Sigorta Planında Voyvoda Caddesi'ne bağlanan bir merdivenli sokak; Perşembe Pazarı Sokağı (solda) ve Pervititch Haritaları'nda Nergis Sokak (sağda), Beyoğlu (Dağdelen, 2007).



Harita 3.3 Pervititch Haritaları'nda merdivenli sokaklar (Eldem, 2000).

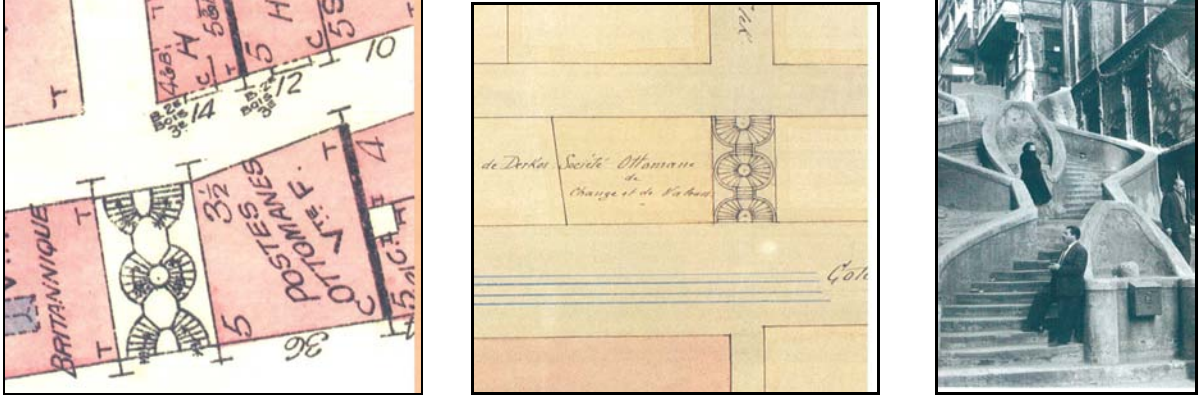


Harita 3.4 Beşiktaş bir merdivenli sokak Pervititch Haritası, 1920-45, İstanbul (Eldem, 2000).



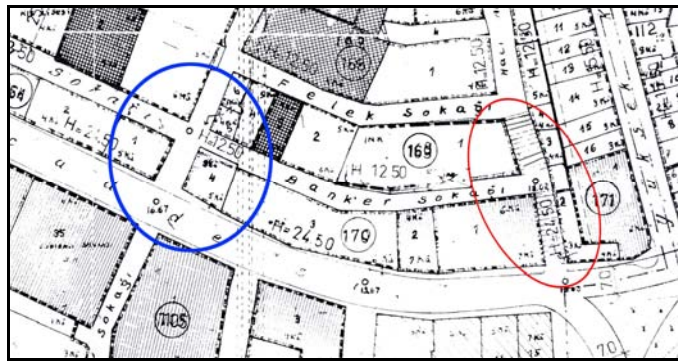
Harita 3.5 Hamidiye Sokak ile Nusretiye Sokak (sağda) ve Ihlamur (sağda), Beşiktaş Pervititch Haritası, 1920-45, İstanbul (Eldem, 2000).

1990'lı yıllarına kadar İstanbul kentine yönelik yapılan imar planlarında merdivenli sokakların gösterimi korunmuş, özellikle Beyoğlu'nda Pervititch Haritaları'nda görülen pek çok merdivenli sokak İstanbul Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nca de tarihi sokak olarak tescil edilmiştir.

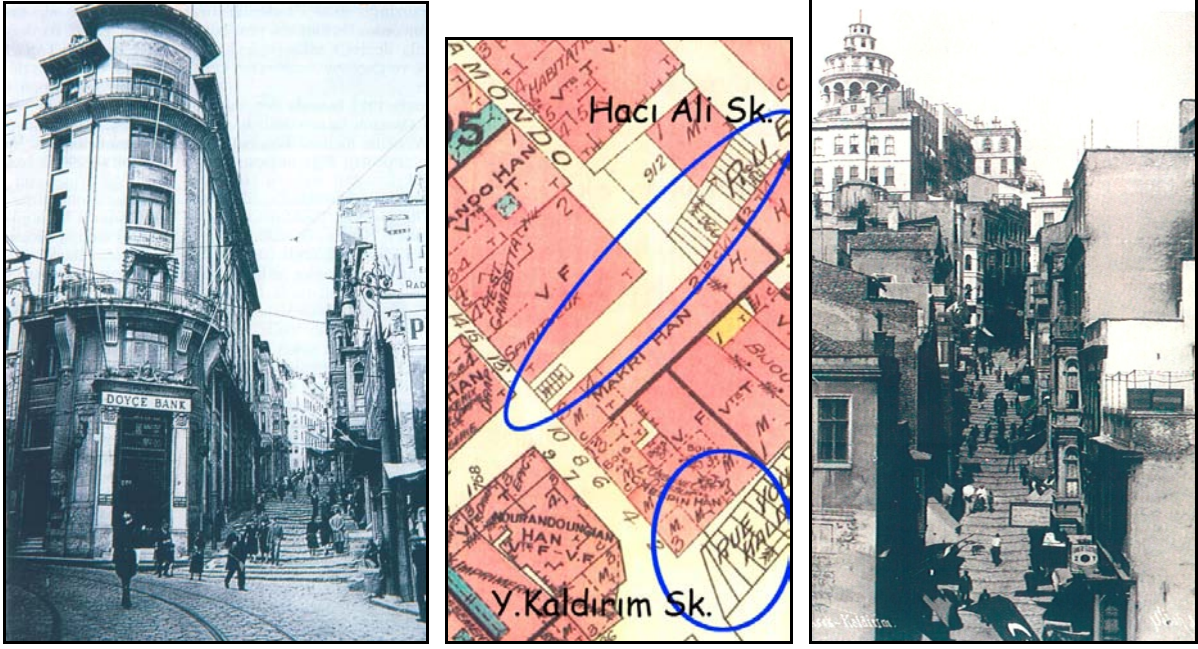


Resim 3.43 İstanbul'da Kamondo Merdivenleri; Charles Goad'un Galata sigorta planı, 1905 (solda), A. Vallauri'nin Osmanlı bankası ve rejî idaresi vaziyet planı, 1890 (orta) ve C. Bresson'nun çektiği resim, 1964 (Eldem, 2000).

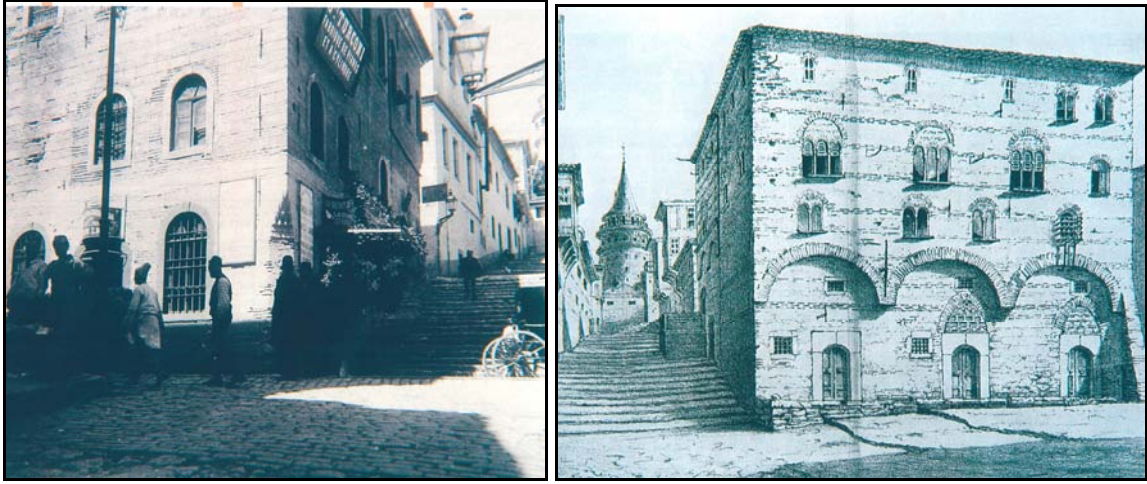
Beyoğlu Voyvoda Caddesi'nde Camondo ailesi tarafından yaptırıldığı düşünülen ancak yapım tarihi kesin olmayan Kamondo Merdivenleri, ilk olarak 1890 tarihli Osmanlı bankası vaziyet planında görülmektedir. Merdivenler Voyvoda Caddesi ile Medrese Sokağı birbirine bağlayan bir sokak olarak ve geleneksel tarzın dışında yeni sanat-art nouveau'yu (yeni sanat akımı) çağrıştıran belirgin mimari tarzı ve kamusal kullanım ile sokağı güzelleştirmeye yönelik ender planlı-tasarımlı ve özenli mimari unsurlardan biri olarak dikkat çekmektedir. Bugün, II Numaralı İstanbul Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nca tarihi bir sokak olarak tescil edilmiş olmasına karşın merdiven, Beyoğlu imar planında görünmezken, caddenin başında bulunan ve Galata'ya uzanan merdivenli Yüksek Kaldırım Sokak planda gösterilmiştir.



Harita 3.6 Beyoğlu İmar Planı; Kamondo Merdiveninin olduğu sokak (mavi) ve Yüksek Kaldırım Sokağı (kırmızı).



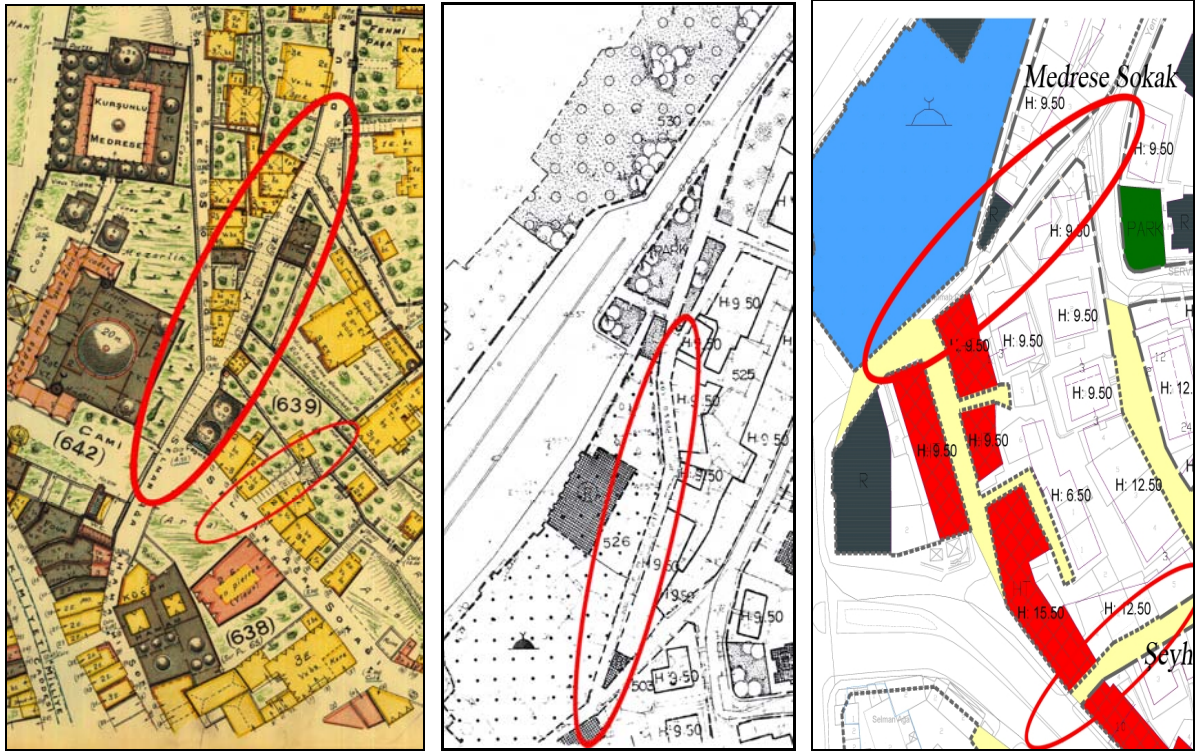
Resim 3.44 Beyoğlu'nda iki merdivenli sokak; 1930'da sokak girişinde Doyçe Bank (Deutsche Bank) binası olan yüksek kaldırım sokak (sol) ve 19. y.y. sonu-20. y.y. başında Hacı Ali Sokak (sağ), C. Goad'un Galata Planı (ortada), (Eldem, 2000).



Resim 3.45 Perşembe Pazarı Sokağı, Beyoğlu, İstanbul, 1944; merdivenli sokak bugün Ankara sigorta binası olan Hamdi paşa han (sol) ve bugün cephesi tamamen değişen Bereket Han gibi dönemin önemli yapılarıyla çevrilidir (Eldem, 2000).

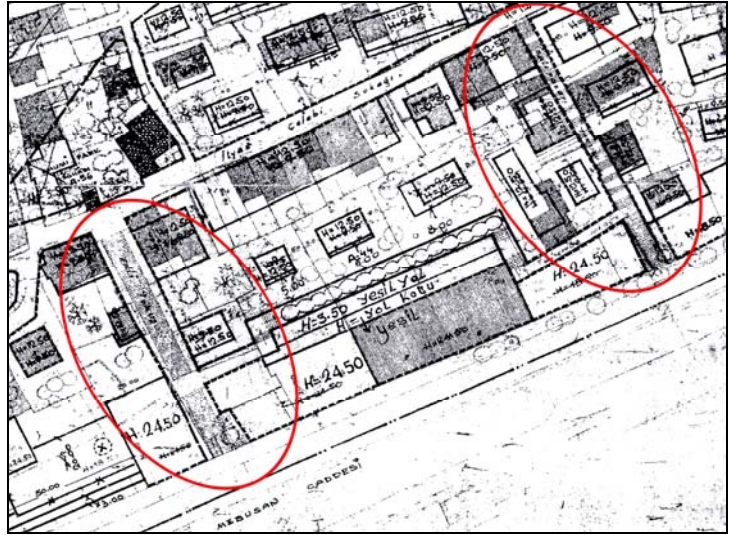
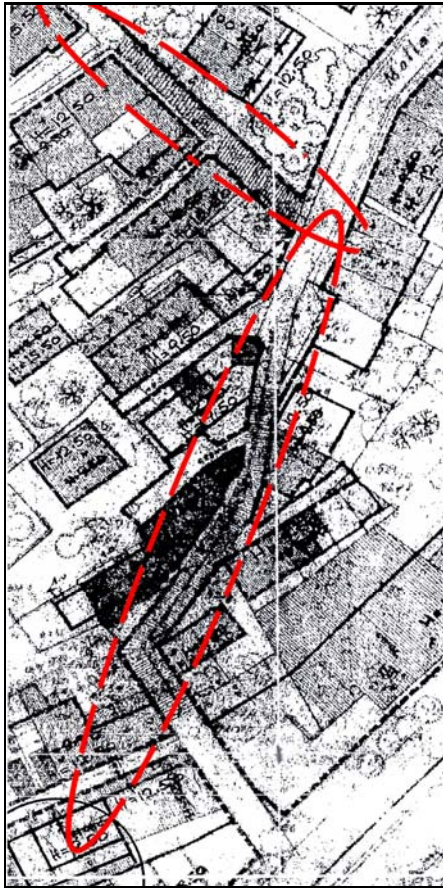
Hareketli bir topoğrafyaya sahip olan İstanbul'un Üsküdar ilçesinde merdivenli sokaklar yerleşmenin ilk şekillenişinden buyana temel erişim aracı olmuştur. Yerleşmede sıklıkla rastlanılmasına ve Pervititch Haritaları'nda farklı bir taramayla gösterilmesine karşın ilçenin günümüz imar planlarında pek çoğu yaya yolu olarak gösterilmekte ve bazıları ise merdiven lejandında taranmaktadır. Tek plan içinde benzer ölçek ve kullanımlarda olmasına karşın

merdivenli sokaklar arasındaki bu gösteriş farkındaki ilkeler tanımsız kalmakta ve uygulamaya, ileriye dönük tasarım sorunları oluşturmaktadır. Benzer şekilde Beyoğlu ilçesi'nde de Meclisi Mebusan Caddesi boyunca, Cihangir semtini bu caddeye bağlayan merdivenli sokaklar ilçenin eski sigorta planlarında ve 14.03.1966 tasdik tarihli Tophane-Cihangir Uygulama İmar Planı'nda araç ve yaya yollarından farklı bir lejandla gösterilirken ve 07.07.1993 tarih ve 4760 sayılı II Numaralı İstanbul Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu kararı sit alanı ilanı kapsamında çoğu merdivenli sokağın tescil edilmesine karşın bugün, tez çalışması kapsamında belediyeyle yapılan görüşmelerde, Beyoğlu öneri uygulama imar planında farklı bir lejand almadan yaya yolu yolu olarak gösterildiği belirtilmiştir.¹

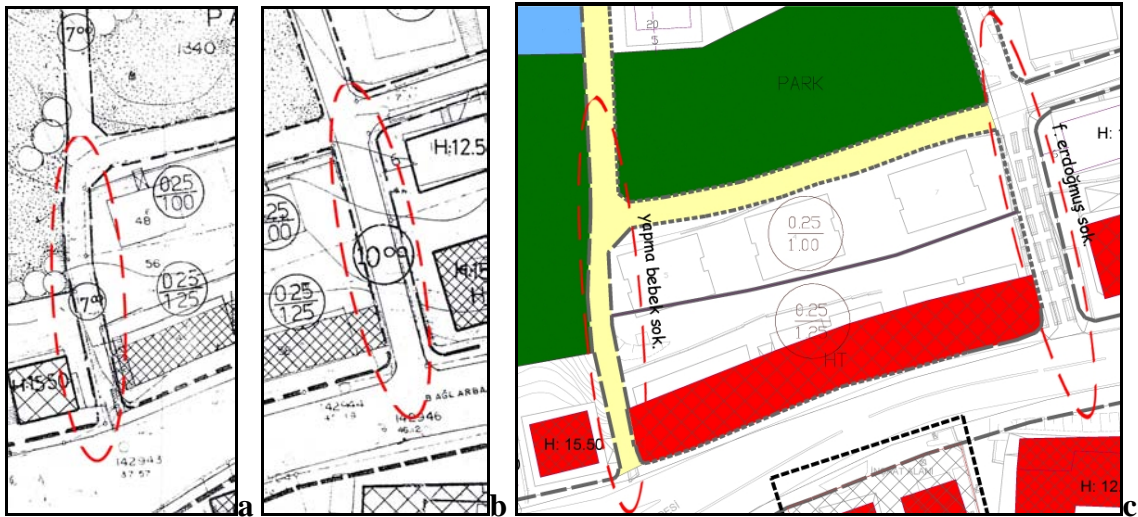


Harita 3.7 Medrese Sokak ile Şeyh Yokuşu; Pervititch Haritası'nda taramalı (solda), 1997 onaylı Uygulama İmar planı (ortada) ve 2006 onaylı Üsküdar Merkez Uygulama İmar planı'nda yaya yolu-sarı lejand (sağda), Üsküdar.

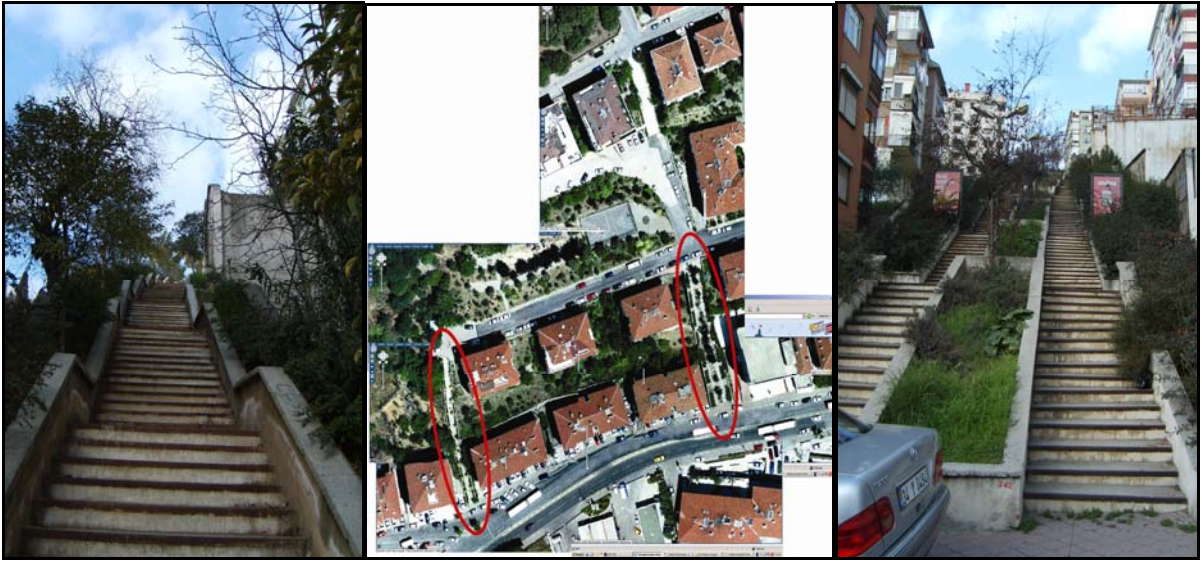
¹ Söz konusu öneri planlar onay aşamasında olduğundan görsel bir doküman alınamamıştır.



Harita 3.8 İmar planında merdivenli sokak gösterimi örneği; Molla Bayırı (solda), Enli Yokuşu ve Salıpaزاری Yokuşu (sağ üstte); Beyoğlu, Tophane-Cihangir Uygulama İmar Planı (1966).



Harita 3.9 İmar planında merdivenli sokak gösterimi örneği; Yapma Bebek ve F. Erdoğan Sokak; 1997 onaylı Üsküdar Merkez Uygulama İmar planı'nda 7 m'lik yaya yolu (a) ve 10 m'lik araç yolu (b), 2006 onaylı Üsküdar Merkez Uygulama İmar planı'nda da aynı gösterim, Üsküdar.



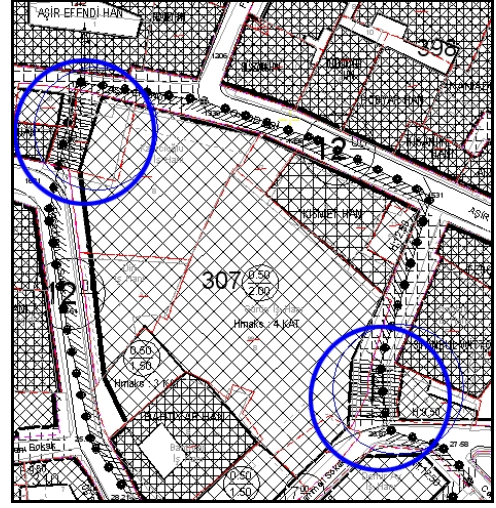
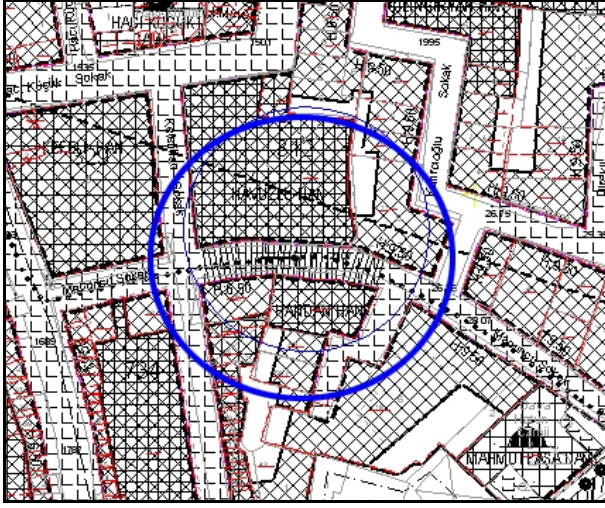
Resim 3.46 Yapma Bebek Sokak (sağ) ve F. Erdoğan (Sol), Üsküdar, 2009.



Harita 3.10 Merdivenli sokak gösterimi; 1997 onaylı Üsküdar Merkez Uygulama İmar Planı'nda aynı cadde üzerindeki üç merdivenli sokak tek plan içinde farklı lejantlarda gösterilmiştir, Çavuşdere Caddesi, Üsküdar.



Harita 3.11 Şeyh Yokuşu: 2006 onaylı Üsküdar Merkez Uygulama İmar planı-sarı yaya yolu (solda), 1997 onaylı Üsküdar Merkez Uygulama İmar planı-yatay tarama-tırmanış yönü oku-basamaklar (ortada) ve Pervititch Haritası-yatay tarama-basamaklar (sağda), Üsküdar.



Harita 3.12 Tarihi Yarımada Koruma İmar Planı; merdivenli sokaklar tarama ve tırmanma yönü oku ile gösterilmiştir.

4. KENTSEL MERDİVENLİ SOKAKLARIN KULLANIMI VE TASARIMI

4.1 Merdivenli Sokakların Kullanımı

Kentsel merdivenli mekanlar, kentsel yaşamı eylem ve nitelik açısından etkileyen bir fiziksel çevre elemanıdır. Kentsel çevre içinde günlük yaşamın niteliğinin gelişmesi, kullanıcının ihtiyaç ve mekandan beklentilerinin karşılanması için bazı mekansal standartları gerektirmektedir. Fiziksel nitelik açısından zayıf tasarlanmış bir kentsel merdivenli mekan kentsel çevre içinde yalnızca zorunlu bir eylem olan erişimi sağlama rolü alır. Günümüzde insanlar konut ve çalışma alanları arasında sürekli ve hızlı bir eylem içindedirler. Bu yönde de işe, okula veya eve dönüş eyleminde kent içindeki en hızlı yolu tercih etme eğilimi göstermektedir. Bu eylemler içinde kentteki merdivenli mekanlar güç harcatan ve zaman kaybettiren bir erişim mekanı olarak algılanmakta ve pek tercih edilmemektedir.

Kentsel mekanların buldukları coğrafyaya bağlı olmaksızın genel olarak kamusal yaşama yönelik barındırması gereken çeşitli nitelikler ve koşullar bulunmaktadır. Bu konuda Marcus ve Francis bu koşulları şöyle sıralamıştır:

- Yerleşim alanı hem burada yaşayanlar için hem de gelecek potansiyel nüfus için kolay ulaşılabilir olmalıdır.
- Kullanıcıya yaşamsal bir mesaj verecek nitelikte tasarlanmalıdır,
- Kullanıcıya yönelik tasarlanmalı ve kentsel dış mekan yaşantısını destekleyecek eylemlere imkan verecek nitelikte olmalıdır,
- Kullanıcıda güven algısı uyandırmalıdır,
- Farklı kullanıcı gruplarının birbirinden farklı kullanım amaçlarını aynı anda sağlayabilmelidir,
- Kullanıcıya yönelik fiziksel bir çevre tasarlanırken iklimsel koşullar ile hava durumları (rüzgar, güneş, gölge vb.) göz önünde tutulmalıdır,
- Çocuk kullanıcılar ile engelli ya da yaşlı kullanıcılar açısından kolay ve rahat erişilebilir olmalıdır,
- Kullanıcıda aidiyet hissi uyandırmaya yönelik olarak tasarıma kullanıcı da katılmalıdır,
- Sosyal yaşamı desteklemek ve kullanıcıda mekansal uyarılarda bulunmaya yönelik sanatsal elemanlar kullanılmalı ve tasarımla mekandaki hareket bu elemanlara işaret etmelidir. (Marcus ve Francis, 1990:6).

Sonuç olarak kent içinde özellikle kamusal mekanlar kullanıcının beklentilerine cevap verecek nitelikte, tüm kullanıcı gruplarına yönelik tasarlanmalıdır.

Gehl, “Life Between Buildings” adlı kitabında kentsel dış mekan eylemlerini zorunlu eylemler, isteğe bağlı eylemler ve sosyal faaliyetler olarak üç grupta toplamış ve bu grubun birbirinden farklı fiziksel çevre tasarımı gerektirdiğini belirtmiştir (Gehl, 1990).

Zorunlu eylemler okula, eve veya işe gidiş-dönüş, alış-veriş, birini beklemek, otobüs beklemek, gündelik işler gibi yükümlü olunan ve gündelik hayat içinde sürekli tekrarlanan eylemlerdir. İsteğe bağlı eylemler kentsel yaşantı içindeki eylem seçeneklerinden kullanıcının o anki ihtiyacına, isteğine göre yapmaya karar verdiği, daha çok rekreasyon niteliğinde olan ve birbirinin alternatifi olan eylemlerdir; güneşlenme, koşma, gezinme, oturma gibi. Sosyal faaliyet eylemleri ise diğer grupların içinde doğal olarak kendiliğinden planlanmadan diğer eylemler sonucu ortaya çıkan eylemlerdir; insanların karşılaşması, birbirini görme ve duyması, çocukların birbirini tanımadan birlikte oynamaları, selamlaşma gibi (Gehl, 1990).

Kentsel merdivenli mekanlar kentsel dış mekan içinde yukarıda bahsedilen üç eylem grubunu içerir. Seçenekler, işlevler, zorunlu eylemler ve sosyal etkileşimler birbiriyle ilişki içindedir. Merdivenli mekanlar kent içinde bir erişim, iletişim, toplanma, dinlenme mekanı gibi pek çok mekansal nitelik göstermektedir.

Kentsel merdivenli mekandaki temel eylemler yürüme, farklı arazi ve mekan kotları arasında hareket etme (çıkma ve inme), dolaşmak ve oyun oynamak gibi enerji gerektiren dinamik eylemler ile oturma, dinlenme, yüksek bir kottan çevreyi izleme gibi enerji gerektirmeyen durağan eylemlerdir.

Bir yürüme yolu olarak merdivenli mekanların kullanımını kolaylaştırmak ve arttırmak mekanın tasarımında çeşitli standartların dikkate alınması, kullanılmayan mevcut merdivenli mekanların kentsel yaşama yeniden katılmasına yönelik iyileştirmelerin yapılmasıyla ilişkilidir. Yürümek insanların en temel eylemlerinden biridir. Neşe Taşke’ye göre merdivenli mekanda aşağı doğru iniş eyleminde düşey eşit uzaklık görüntüsü, minimum enerji harcama isteği, güvenlik, kayma endişesi, yerçekimine uyumlu olma hissi, korunma hissi, aşağı inme eyleminde daha hızlı olabilme hissi gibi faktörler insanı etkilerken, yukarı çıkış eyleminde ise yerçekimine karşı koyma ve daha fazla enerji harcama, düşey elemanlar, keyif verici tasarımlar, basamakları tırmanma eylemi ile hayatta başarıma eyleminin benzetilmesi, kutsal bir mekana doğru ilerleme düşüncesi ve kutsal mekanların merdivenlerinin hayal edilmesi, güneşe yaklaşma fikri, kalabalıktan yüksek bir zeminle ayrılma imkanı, zirveye ulaşma

eğilimi ve hırs, manzara gibi faktörler insanı etkiler (Taşke, 2002:60-61).

Oturma eylemi merdivenli mekanlardaki bir diğer eylemdir. Bu eylem yerleşik, geçici ve ziyaretçi olarak üç kullanıcı grubu tarafından gerçekleştirilir. Yerleşik kullanıcı genellikle yaşadıkları konut yapılarının girişlerindeki basamaklarda oturup etrafa bakan, çocukları gözetleyen, sohbet halinde olan kullanıcılardır. Geçici kullanıcı grubu merdivenli mekanı sadece yaya kullanımına yönelik bir ulaşım mekanı olarak kullanırken dinlenmek veya etrafa bakmak üzere basamaklara oturan kullanıcı grubudur. Ziyaretçi grubu ise daha çok tarihi çevrelerde yer alan anıtsal merdivenleri turizm çerçevesinde ziyaret eden kullanıcı grubudur.

Özellikle konut çevrelerinde yer alan merdivenli mekanlarda oyun oynama eylemine sıkça rastlanır. Bu açıdan bu mekanlar tamamen ortak bir kullanım alanı özelliği gösterir. Çocuklar için araç trafiğinden arınmış, konut çevresi içinde olması ile nispeten diğer mekanlardan daha güvenli, heyecan uyandırıcı bir mekan özelliği sunar.

4.1.1 İkamet Mekanının Bir Parçası Olarak Kullanım

Daha çok konut yapılarını sokağa bağlayan basamaklar ile bu yapılara bitişik tasarlanmış merdivenli mekanlar bu alanlarda ikamet yapılarının bir devamı niteliği taşır ve içerdeki yaşam basamaklarda devam eder. Bu konut yapılarında ikamet edenler basamaklarda oturur, sohbet eder, basamakları temizler, çiçek elemanlarıyla süsleyerek aidiyet hissini canlandırır. Konut yapıları arasında bulunan merdivenli mekanlar bu konutlarda yaşayanlar için bir iletişim ve toplanma mekanıdır.



Resim 4.1 İstanbul'da Cihangir'den Kabataş'a inen bir merdivenli sokak; basamaklar ikamet mekanlarının bir devamı gibi özel yaşam mekanları ile bütünleşmiştir;çiçek saksıları, yapı girişleri, renk, alçak duvar ve parmaklıklar dikkat çeker (2007).



Resim 4.2 Alçakdam Sokak, merdivenli sokağa bağlanan konut giriş basamakları. Merdivenli sokak mekanı ile mekanı çevreleyen yapıların giriş basamakları bütünleşmiştir, sahanlıklar, basamakların farklı yönelişleri, kesişmeler, bitkiler mekana canlılık katmaktadır (İstanbul, 2007).



Resim 4.3 Salıpazarı Yokuşu, Yaşam ikamet mekanından basamaklarla sokak mekanına akar (İstanbul, 2007).



Resim 4.4 Fındıklı Yokuşu; Balkon ve girişler; bir sokak mekanı ile özel yaşam mekanı iç içe girmiştir. Özellikle ikamet alanlarındaki merdivenli mekanlar orada yaşayanlarla bütünleşir, bu mekanlar tam bir sohbet etme ve toplanma mekanıdır, İstanbul, 2007.

4.1.2 Ziyaret-Turizm Amaçlı Kullanım

Özellikle tarihi çevrelerde, büyük tarihi yapıların girişlerinde yer alan tarihi anıtsal merdiven mekanı veya büyük ölçekli modern dönem merdiven mekanı güzel zaman geçirme, iletişim kurma, kutlama veya tören gibi pek çok işlevin gerçekleştiği yerdir. Bu mekanlarda seçime bağlı eylemler ve sosyal işlev eylemlerine rastlanır. Ziyaretçilere sembolik bir anlam veya törensel bir kutlama sunar. Bu ziyaretçi grubunda turistler ağırlıktadır.



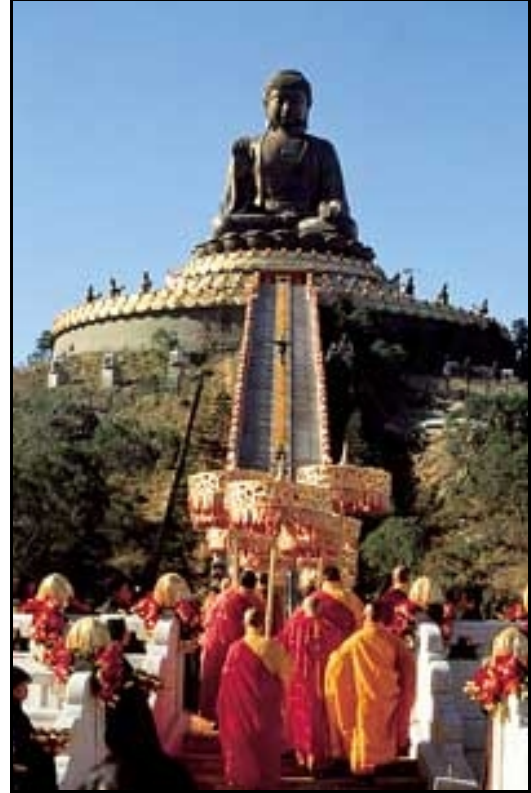
Resim 4.5 Piazza Di Spagna, İtalya (www.homeandabroad.com): solda; Kış Öneminde Turizmle Bağlı Olarak Kullanım Yoğunluğu Düşüktür. Sağda; Yaz Dönemi, Turizm Canlılığı, Merdivenlerde Ziyaretçi Yoğunluğu.



Resim 4.6 Beşiktaş Dünya Barış Parkı'nda bulunan merdivenler, merkez sahanlıkta dünya küresi heykeli bulunmakta, ve alt kotta basamaklar çeşitli ülkelerin bayrak direklerinin olduğu açık alanla birleşmektedir, İstanbul, 2007.



Resim 4.7 ziyaret/turizm işlevli anıtsal merdivenli mekanlar: solda; Rome Majestic Piazza Venezia, Roma (<http://camt.usyd.edu.au>). Sağda; Campidoglio Capitoline Hill, Roma, (<http://dbpedia.org>).



Resim 4.8 The Big Buddha, Lantau Island, Hong Kong (<http://celestial-china.com>); sembolik anlam ve törenler.

4.1.3 Ulaşım Elemanı Olarak Kullanım

Kentsel merdivenli mekanlar kentsel ulaşım sistemi içinde yayaların kullanımına imkan veren ve araç trafiğine hiç olanak vermeyen önemli bir sokak mekanıdır. Kentsel çevre içinde

özellikle eğimli alanlarda farklı kotlar arasında yaya erişimine imkan vermesi ile bu gibi alanlarda sıkça kullanılan mekanlardır. Buna rağmen kent içinde kullanıcının çok fazla tercih etmediği başka erişim olanaklarını aradığı da söylenebilir.



Resim 4.9 Ulaşım Mekanı Olarak Merdivenler: sol; Freiburg, Almanya (2007); Farklı Arazi Kotları Arasında Erişilebilirlik. Sağ; Freiburg, Almanya (2007); farklı kotlar arasında yaya (merdiven) ve araç yolu (tünel).



Resim 4.10 Sokak Mekanı Olarak Merdivenler: sol; Alçakdam Çıkmağı, İstanbul (2007) Sağ; Cinque Tere, Liguria, İtalya; eğimli bir kentte merdivenli sokak mekanı ana ulaşım aksıdır (<http://en.wikipedia.org/wiki/Liguria>).



Resim 4.11 Konut alanlarında sokak mekanı olarak merdivenli mekanlar: solda; Cihangir ve Ihlamur, İstanbul (2007).



Resim 4.12 Sol; Nüzhetiye Caddesi, Beşiktaş (2007); ana yaya aksı. Sağ; Şeyh Yokuşu, Üsküdar (2007); ticaret alanında merdivenli mekan.

4.2 Merdivenli Sokakların Tasarımı

Merdivenli mekanların nitelik ve boyut özelliği fiziksel bir planlama ve tasarım konusudur. Planlama ve tasarım kararları ile mekanın işlevlerini belirlemek, açık mekan eylemleri için daha iyi veya daha kötü koşullar yaratmak, kullanıcıda sıkıcı veya eğlenceli etkide bulunan mekanlar düzenlemek mümkündür. Sınır elemanlarıyla çevrilerek bir mekan hissi yaratan, bitkisel peyzaj öğelerinin kullanıldığı, ışıklandırmaya önem verildiği merdivenli mekanlar bir yürüme veya çevreyi izleme mekanı olarak bu kriterlerden yoksun mekanlardan kullanıcıda daha olumlu etkiler yaratır. Merdivenli mekanların tasarım konusu, bu mekanların değişik tiplerinin farklı kullanım amaçlarının olması ile oldukça geniş ve zor bir konudur. Dolayısıyla, bu çalışmada kent içindeki merdivenli mekanlar üzerinde durulacaktır.



Resim 4.13 Merdivenli sokak tasarım eskizleri.

Merdivenli mekan tasarımı yayalara yönelik ulaşım mekanı ve kendine özgü bir kentsel mekan olarak iki açıdan ele alınabilir. Merdivenli mekanların bir ulaşım ağı içinde ele alınarak planlanması konusu, özel bir mekan olarak tasarlanması konusundan daha kapsamlı bir konudur. Çünkü bir ulaşım mekanı olması kentin bütünsel ulaşım ağını ve bu ağın beslediği, birleştirdiği kentsel parçaların ele alınmasını da gerekli kılar. Merdivenli mekanlar ile yaya hareketi arasındaki bağ ve sürekli ilişki bu kapsamda tasarlanır. Bir kentsel mekan olarak merdivenli mekan tasarımı ise daha çok mekanın fiziksel niteliğini artıran, iyileştiren ölçü, boyut gibi ayrıntılı çalışmalar üzerinde odaklanır.

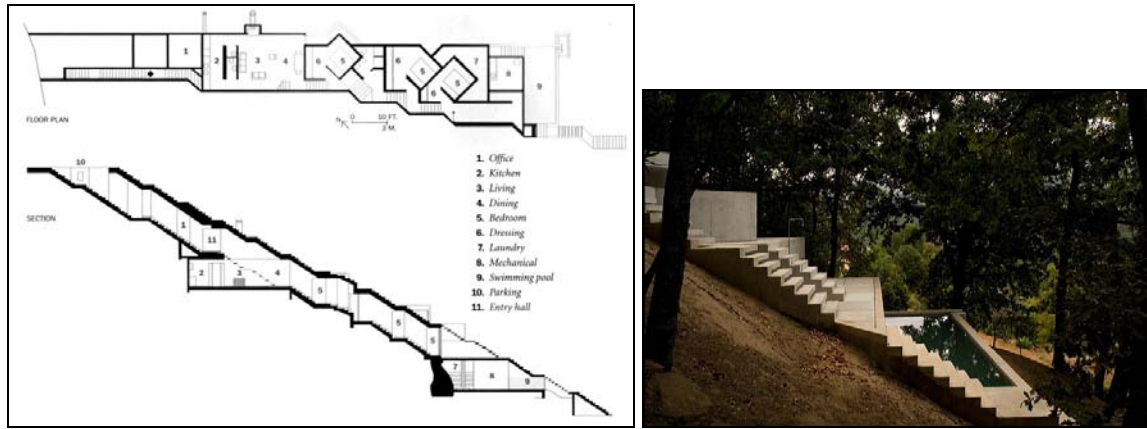
Gelişmiş bir yaya ulaşım sisteminin temel amacı yaya için güvenli, rahat ve sürekli bir yol ağı oluşturmaktır (Taşke 2002:66, Rubenstein 1992). Genel olarak, bu amaçların yerine getirilmesi yaya kullanımına yönelik mekanlar içinde merdivenli mekanların kent içinde erişilebilirliği arttırmak, sosyal etkileşimi sağlamak veya diğer görevlerini geliştirmek için fırsatları arttırır.

Rubenstein'den yola çıkarak, merdivenli mekan tasarımı için bazı temel kriterler aşağıdaki gibi olabilir:

- Emniyeti sağlamak
- Rahatlık ve kullanım kolaylığı sağlamak
- Estetik değerler yaratmak
- Diğer mekanlarla bağlantılar sağlamak
- Merdivenler üzerinde her yere kolay erişimi sağlamak
- Sosyal faaliyetler için fırsatlar sağlamak (Taşke 2002:66, Rubenstein 1992)

Merdivenli mekanların iki temel bileşeni; fizik öğeleri içinde toplayan fiziksel kütlesi ve bir kentsel koridor özelliği gösteren mekansal anlamıdır (Taşke, 2002:67).

Tasarım bu iki temel öğe arasındaki ilişkiyi sağlamaktan ortaya çıkar. Dolayısıyla diğer mekan tasarımları gibi merdivenli mekan tasarımı da sıra, birlik, oran, orantı, ölçek, uyum ve ahenk, simetri, denge, ritm, uygunluk, ekonomi gibi temel tasarım kriterini kapsar. Yaya hareketini yönlendirme ve imkan verme, ışıklandırma, malzeme ve estetik değerler merdivenli mekan tasarımında öncelikli önem taşır.



Resim 4.14 Mimar Alvaro Leite Siza Vieira'nın Tolo komşuluk biriminde merdivenli sokak tasarımı (archdaily.com).

4.2.1 Merdivenli Sokak Tasarımını Etkileyen Faktörler

Merdiven tasarımını etkileyen faktörler; kültürel, doğal, sosyo-ekonomik ve siyasidir. Tasarım kriterleri ve tasarım araçları topografya, bölgesel özellikler, iklim koşulları, sosyo-kültürel yapı gibi etmenlere bağlıdır. Yaya hareket alışkanlıkları ve ihtiyaçları farklı kültürlerle bağlı olarak değişir. İklim, topografya ve bitki örtüsü gibi doğal etmenler bir merdivenin fiziksel biçimini belirler. Maliyet ve dayanıklılık tasarımın ekonomik boyutunu oluşturur,

bütçe yüzey için seçilen malzemeyi, mekanda kentsel mobilyaların kullanımını ve peyzaj öğelerinin ölçüsünü belirleyerek tasarımın sınırını etkiler. Kamusal açık mekanlara siyasi grupların yaklaşım biçimi de tasarımı etkileyen diğer bir etmendir. Siyasi fikirler, şehir kanunları ve ödenekler tasarımı etkileyebilir.

Buna karşın insan ölçeği ve algı konusu merdivenli mekanlar için ortak standartlar ve gereklilikler yaratır.

4.2.1.1 Merdivenli Sokak Tasarımını Etkileyen Doğal Faktörler

Değişik iklim koşulları, sabah/öğle/akşam/gece, mevsimler, rüzgar/hava akımı, topoğrafya, bitki çeşitliliği, hayvanlar vb. etmenler sokağın biçimlenmesinde ve sokak yaşamında etkili olan doğal faktörlerdir. Bu faktörler ile merdivenlerin genişliği, yüksekliği ve hacmi, kullanım malzemeleri, kentsel mobilya kullanımı ve yaya hareketi arasında doğrudan bir bağ vardır. Sıcaklık, güneş ışığı, rüzgar ve nem açık mekan kullanımındaki kullanıcı memnuniyetini etkiler. Mekanı çevreleyen yapılar ve diğer fiziksel elemanlar güneşin mevsimsel hareketi dikkate alınarak tasarlanmalı ve böylece açık mekanın rahat kullanımına destek vermesi sağlanmalıdır; merdivenli mekan, kış güneşinden maksimum faydalanmaya, yaz güneşinin olumsuz etkisini minimuma indirmeye imkan vermelidir. Yaz mevsiminde mekanı çevreleyen yapıların gölgesinden ve bitkisel elemanlardan yararlanılabilir. Bunun için yapı yüksekliği ve ölçeği açık mekanın güneşlenme ve ışık ihtiyacına göre düzenlenmelidir. Zemin kaplama malzemesi seçiminde çelik, cam ve mermer gibi malzemelerin seçilmesinde yansıtma özellikleri dikkate alınmalıdır (Marcus ve Francis 1990).

Mermer gibi yansıtıcı yüzey kaplamaları göz kamaştırıcı bir parlaltı yaratmaları veya yağmurlu hava koşullarında kaygan özellik göstermeleri sonucunda merdivenli mekanlarda ciddi bir problem yaratır. Ayrıca kapalı hava koşullarında koyu ve karanlık yüzey kaplamaları da kasvetli ve kullanıcıda olumsuz psikolojik etki yaratabilmektedir.

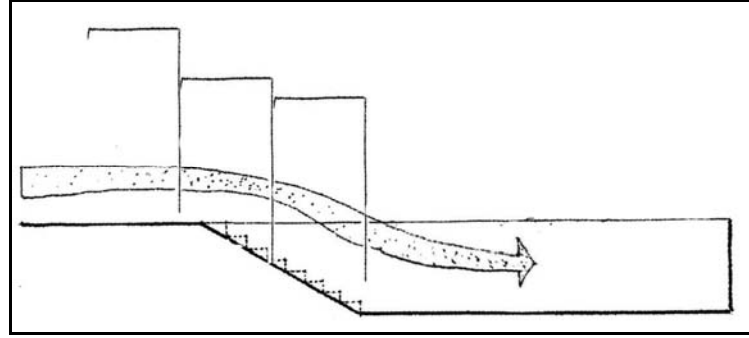
Rüzgar, merdivenli mekanlarda yürümeye veya basamaklarda oturmaya engel olabilir. Tablo 4.1 yayalar üzerinde farklı rüzgar hızının etkilerini gösterir.

Arazi yapısı merdivenli mekanların eğimini, ölçeğini, basamak genişliğini, basamak sayısını, basamak yüksekliklerini belirler. Eğimin %8'in üzerine çıktığı alanlarda merdivenli mekanlar ulaşım mekanı olarak sıkça kullanılır. Merdiven basamaklarının uygun nitelikteki boyutu, eğimi, genişliği ile yüksek eğimin kullanıcıdaki olumsuz etkisi azaltılır. Bu gibi alanlarda merdivenli mekanlarda belirli aralıklarda ve sürekli uygun bir ritimde soluklanılacak,

dinlenilebilecek sahanlıklar yer almalıdır. Basamakların düşey boyutu kullanıcının adımlarını zorlamayacak ölçülerde tasarlanmalıdır. Kullanıcının sürekli dik bir merdiveni tırmanma algısını hafifletecek, yürüme algısını da uyandıracak adım atmasına imkan veren yatay basamak genişliklerine de uygun ritmlerde yer verilmelidir.

Rüzgar hızı	Kullanıcıdaki etki
0-4 mil/saat	Dikkate değer bir etki hissedilmez.
4-8 mil/saat	Rüzgar, yüz üzerinde hissedilir.
8-13 mil/saat	Rüzgar, saçları rahatsız eder, elbiseyi dalgalandırır ve bir direk üzerindeki hafif bir bayrakta etkisini gösterir.
13 -19 mil/saat	Rüzgar toz kaldırır, toprağı kurutur, kağıtları dağıtır ve saçın düzenini bozar.
19-26 mil/saate	Rüzgarların kuvveti beden üzerinde hissedilir.
26 -34 mil/saat	Şemsiyeler zorlukla kullanılır, şiddetli ve serttir ve yayalar düzenli yürümede zorlanır.

Tablo 4.1 Rüzgarın yayalar üzerindeki etkisi ((Marcus ve Francis 1990).



Şekil 4.1 Merdivenli sokakta rüzgar hareketi.

Doğanın ayrılmaz ögesi olan hayvanlar da yaya mekanında önem taşımaktadır. Özellikle güvercinler, yolları, meydanları hareketleriyle canlandırmakta, köpekler ve kediler de çocuklara hayvan sevgisini geliştirmektedir.

4.2.1.2 Merdivenli Sokak Tasarımında Kullanıcı Faktörü

Sokak çevresi düzenlenirken, bir yaşam biçiminden hareket edilir. Yaşam biçimi, öncelikle o sokakta yaşayanlarla, o sokağı kullananlarla ilişkilidir. O sokakta yaşayanlar doğmakta, büyümekte, ölmektedir. Diğer yandan sokağı kullananlar yorulmakta, bakılmakta, geçip gitmekte ve ruh haline göre sokağı tanımlamaktadır. Yani bir değişme söz konusudur. Değişme fiziksel olduğu gibi, sosyal olarak da ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla fiziksel ve sosyal boyutu bir arada ele alan bir tasarım yaklaşımı gerekir.

Kullanıcıların önemi, merdivenli mekan tasarımı için anahtar bir düşüncedir. İyi bir merdivenli mekan tasarımı, kullanıcıların hareket alışkanlıklarına ve beklentilerine cevap vermesi, niteliğinin anlaşılabilir olması, mekansal gereksinimlere, önceliklere, yaşa ve fizik beden durumlarına bağlı hareket kabiliyetlerine uygun olması ile ölçülür. Farklı yaştaki kullanıcılar, birbirlerinden farklı mekanlara ve işlevlere gereksinim duyar. Örneğin; çocuklar oyun yerlerine ihtiyaç duyarken, gençlerin oturma, konuşma ve spor mekanlarına ihtiyacı vardır. Yetişkinler ise doğal öğelere gereksinim duyarken (yeşil alanlar, çimen, çiçekler vb.), emekli veya yaşlı kullanıcıların korunmaya ve dinlenmeye ihtiyacı olur.

İnsanın fiziksel hareket kabiliyeti ve çevresel algı niteliği merdivenli mekan tasarımı kriterlerini belirler. İnsan fiziksel çevre içinde güvenlik ve emniyet endişesiyle çevrili ve tanımlı mekanları kullanmaya eğilim gösterir. Özellikle merdivenli mekanların kullanımında insan, merdivenlerin eğim, ölçek, boyut, basamak sayısı gibi fiziksel özelliklerini inceleyerek bu mekanı kullanma veya başka bir yolu tercih etme arasında karar verir. Yüksek eğimli ve basamak sayısı fazla olan merdivenli mekanlar genellikle kullanıcıda endişe ve isteksizlik yaratır.



Resim 4.15 Dik ve uzun merdivenler kullanıcıda zorlanma, yorulma endişesi yaratır: sol; Cihangirden Fındıklı'ya inen bir merdivenli sokak, İstanbul (2007). Sağ; Salıpazarı Yokuşu, Fındıklı, İstanbul (2007).

Merdivenli mekanlar, yukarıya çıkma veya aşağıya inme eyleminin çaba, enerji ve güç gerektirmesi, yürüme ritminde kesintilerin ortaya çıkması ile bir kesim kullanıcı için problem olabilmektedir. Bu nedenle mekan tasarlanırken tüm kullanıcı gruplarının özelliklerinin göz önünde tutulması gerekir. Çocuk, yaşlı ve fiziksel veya zihinsel engelli kullanıcı grupları

merdiven mekanlarının tasarlanmasında duyarlı olunması gereken üç önemli kullanıcı grubudur. Bu grupta bulunan kullanıcılar savunma ihtiyacı ile zamanlarının büyük bir kısmını konut mekanlarının içinde veya yaşadıkları çevrenin içinde harcarlar. Bebekli kullanıcıların merdivenli mekanlarda özel bir problemi vardır: basamaklarda iniş ve özellikle çıkış hareketi anne-babalar için zordur. Tüm kentsel mekanların engelli ve yaşlı kullanıcılar ile bebekli ailelere uygun şekilde tasarlanması ve düzenlenmesi önemli bir konudur.



Resim 4.16 Merdivenli sokak.



Resim 4.17 Fındıklı Yokuşu, İstanbul, 2008.

Yaşlı kullanıcılara uygun merdivenli mekanlar tasarlamak, bu grubun çevreyi nasıl algıladığının, nasıl yorumladığının, beklentilerinin, gereksinimlerinin ve hareket kabiliyetinin anlaşılmasını gerekli kılar. Bu grubun zihinsel ve fiziksel olgunluklarına göre genç kullanıcılardan daha farklı ayrıntılara, önceliklere ve yaşam tarzlarına sahiptir; emniyet ve rahatlık için birkaç belirli standardın mekanda sağlanması gerekir, basamak ölçü, oran ve orantısı, ışıklandırma ve merdiven parmaklığının niteliği özel bir dikkat içerir.

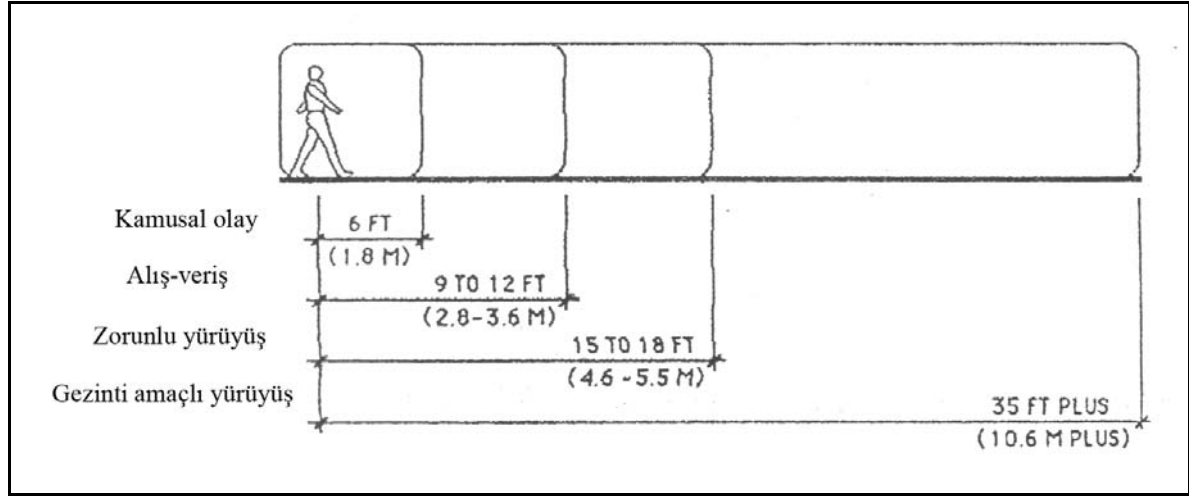
Renk ve ışık kullanımı, merdivenlerin (basamakların) algılanmasını destekleyebilir. Merdivenlerin daha yüksek kontrast ve gelişmiş görünürlük sağlaması, merdivenlerin kullanımı için bu kullanıcıların yeteneğini geliştirir. Kırmızı-turuncu aralığındaki parlak renkler, mavi-sarı aralığı içindeki koyu renklerden daha ayırt edici nitelik kazandırır. Algılama ve hareket yeteneklerini sınırlayan çözümlerden ve onların kentsel alanlara uyarlanmasından kaçınılmalıdır. Örneğin, düzgün olmayan geometrik şekilli merdivenler, kör ve diğer engelli kullanıcılar tehlike yaratabilir (Taşke, 2002:69)

Merdiven tasarımı içindeki diğer özel grubu çocuk kullanıcılar oluşturur. Çocukların boyutları, yetenekleri, eğilimleri, istekleri göz önüne alınmalıdır. Çocuk kullanıcılar basamakların tehlikesini önceden sezmeyebilir. Merdivenli mekanları bir oyun alanı olarak görüp, parmaklıkları kayma ve sallanma çubukları olarak kullanır veya korkusuz bir şekilde aşağıya doğru koşabilir. Yapılan araştırmalara göre çocuklar, birden çok kentsel işlevin kesiştiği ve riskin daha yüksek olduğu alanlarda oyun oynama eğilimi içindedir; kentsel yerleşim alanları içinde çocukların oyun alanı olarak yapıların güneşli tarafında veya konutların arka bahçeleri içinde tasarlanmış oyun alanlarından ziyade, daha çok caddeleri, park alanlarını, yapı girişine yakın yerleri tercih etmektedir (Gehl 1990). Genel olarak, basamakların varlığı oyun oynama heyecanı yaratır. Yaşam mekanlarının bir devamı olarak kullanılan merdivenli mekanlar oyun oynama işlevi için uygundur. Merdiven sahanlığı, basamaklara bitişik rampalar veya basamakların kendileri çocuklar tarafından oyun alanları olarak kullanılır. Çocuklar toplanabilir, diğerleriyle oynayabilir veya oyuncaklarıyla yalnız oynamayı tercih edebilir. Ancak tasarımda merdivenli mekanların oyun oynama eylemine imkan vermesi yönünde tasarlanırken çocuk gürültüsü dikkate alınmalı, bu işlevin bina girişlerine erişimi veya mekandaki ulaşım hareketlerini zorlaştırmamalıdır.

Cinsiyet merdivenli mekan tasarımını ve kullanımını belirleyen diğer bir faktördür. Erkek ve kadın kullanıcıların alışkanlıkları ve ihtiyaçları, merdivenler üzerinde farklı olabilir. Erkekler kadın kullanıcılara göre kentsel açık mekanları daha fazla kullanma eğilimindedir. Doğu ve batı kültürlerinde kadın ve erkeğin toplumsal yaşamdaki rolü farklıdır. Bu farklılık mekan tasarımını da etkiler. Önceleri konut içi eylemlerde bulunan kadın günümüzde konut dışı eylemlerde de yer almaya başlamıştır. Dolayısıyla dış mekan tasarım kriterleri bu yönde yeniden ele alınmıştır. Kadınlar, mekanda konfor, ferahlama, güvenlik, kontrol ve gevşeme deneyimi ararken erkekler, umuma ait, sosyal etkileşim ve katılım deneyimleri arar (Marcus ve Francis, 1990).

Kullanıcının fiziksel boyutları, fizyolojik yapısı farklı eylem durumlarında farklı ihtiyaçlar

gerektirir. Mekanın tasarlanmasındaki ölçüler, darlık, genişlik, eğim, yükseklik, çevrelenme gibi değerler insan boyutu ile doğrudan ilişkilidir.

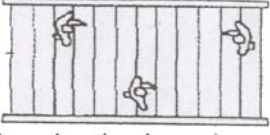
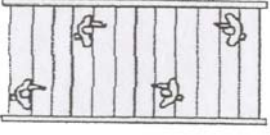
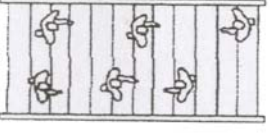
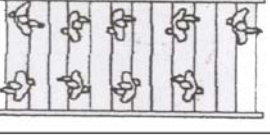
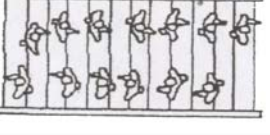
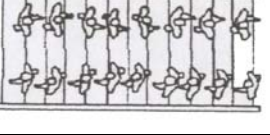


Şekil 4.2 Yürümenin mekansal gösterimi (Harris 1988).

Kullanıcıların mekan içindeki hareket kabiliyeti ve gereksinimi mekanın biçimlenmesini ve mekansal öğelerin konumlanmasını yönlendirir. Yaya yürüme oranları arazideki kot farklarından etkilenir. %6'lık ve daha az kot farkları ile merdivenler ortalama yürüme oranlarını düşürür. Bir yayanın ortalama yürüme oranı aynı zamanda bir merdiven üzerinde kullanıcının yoğunluğu arttığı zaman azalır. Tablo 4.2'de yetişkin yayaların farklı ölçü birimlerinde ifade edilen ortalama yürüme oranları verilmiştir. Çoğu insan aşağı inerken yukarı çıkmaktan daha hızlı yürür (Harris 1988).

Kullanıcı Tipi	M/dak.	Ayak/dak	Km/saat
Ortalama yetişkin kullanıcı	72	260	4.3
Yaşlı kullanıcı(75 yıl)	67	215	4
Grup kullanıcı	61	200	3.7
Basamaklarda aşağı iniş	46	152	2.8
Basamaklarda yukarı çıkış	34	113	2

Tablo 4.2 Yetişkin Yayaların ortalama yürüme oranları (Harris 1988).

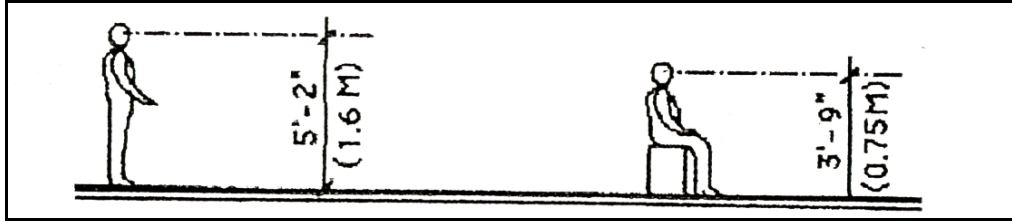
<p>Ortalama akış hacmi: 5 PFM'ten daha az kişi Ortalama hız: 125 adım/dk Kişi başına düşen ortalama alan: 20ft²/ki (1 ft=30,48cm) <i>Açıklama:</i> kısıtlanmamış yürüme hızı, rahat ve kolay geçiş, mekanın yaklaşık %30'unun kullanımı (PFM:pedestrians per foot width of stairway, per minute:dakikada bir basamakta atılan adım sayısı)</p>	
<p>Ortalama akış hacmi: 5-7 kişi Ortalama hız: 120-125 adım/dk Kişi başına düşen ortalama alan: 15-20ft²/ki <i>Açıklama:</i> seçime bağlı yürüme hız kısıtı, rastlantısal dokunuşlu geçiş ihtimali, ters yönde karşı karşıya geliş, mekanın yaklaşık %34'ünün kullanımı</p>	
<p>Ortalama akış hacmi: 7-10 kişi Ortalama hız: 115-120 adım/dk Kişi başına düşen ortalama alan: 10-15ft²/ki <i>Açıklama:</i> kısmen sınırlı yürüme hızı, kısıtlı geçiş, ters yönde karşı karşıya geliş, mekanın yaklaşık %50'lik kullanımı</p>	
<p>Ortalama akış hacmi: 10-13 kişi Ortalama hız: 105-115 adım/dk Kişi başına düşen ortalama alan: 7-10ft²/ki <i>Açıklama:</i> sınırlı yürüme hızı, kısıtlı geçiş, yavaş akış, mekanın yaklaşık %50-65'lik kullanımı</p>	
<p>Ortalama akış hacmi: 13-17 kişi Ortalama hız: 85-105 adım/dk Kişi başına düşen ortalama alan: 4-7ft²/ki <i>Açıklama:</i> aşırı kısıtlı yürüme hızı, neredeyse olanaksız geçiş, tıkanma ve duraksama, mekanın yaklaşık %65-86'lık kullanımı</p>	
<p>Ortalama akış hacmi: 17 kişi Ortalama hız: 0-85 adım/dk Kişi başına düşen ortalama alan: 4 ft²/ki <i>Açıklama:</i> aşırı kısıtlı yürüme hızı, olanaksız geçiş, durma, mekanın tamama yakın oranda kullanımı</p>	

Şekil 4.3 Merdivenli mekanlarda ortalama hız ve yoğunluk (Harris, 1988).

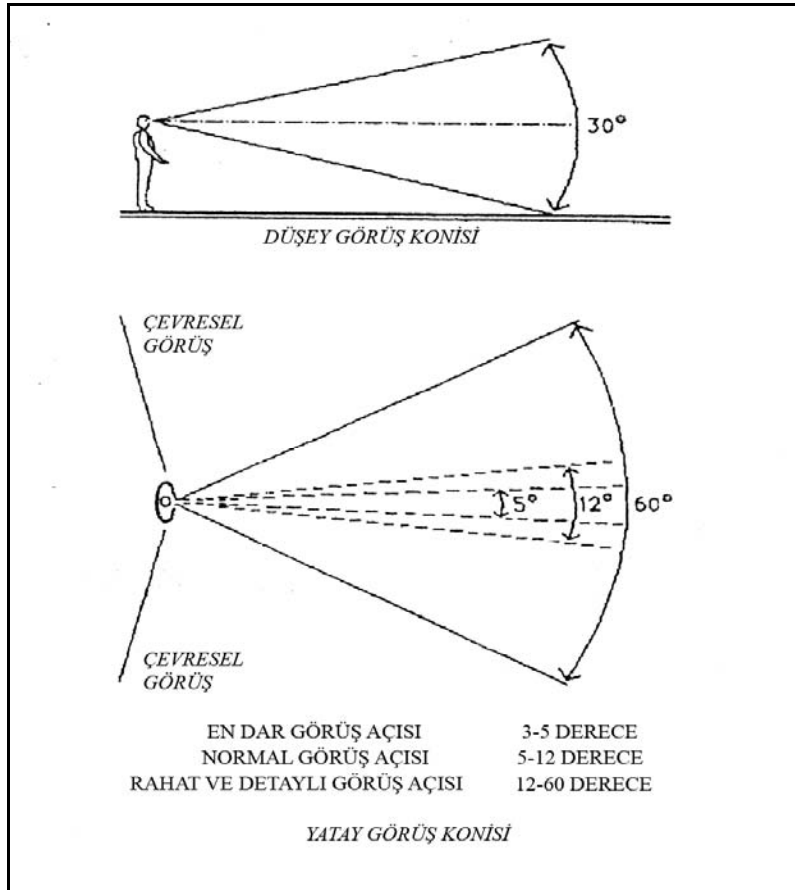
Yaya yoğunluğu yayaların fiziksel niteliklerinin belirlendiği diğer bir ilkedir. Yaya yoğunluğu, insanları kullandıkları yol mekanına ve mekanın çekiciliğine bağlı olarak günün belirli zamanlarında veya gün boyunca yüksek olabilir. Kullanıcı yoğunluğu merdivenli mekanların boyutlarını ve biçimini belirler. Şekil .. de merdivenli mekanlarda yaya akış hacmi, hızı ve yoğunluğu gösterilmiştir.

Diğer yürüme yollarında olduğu gibi kabul edilebilir yürüme uzaklıklarının ortalama aralığı dolaşımın veya gezintinin amacına, değişik bölgelerdeki kültürel farklılıklara, iklimsel şartlara (insanlar soğukta daha hızlı yürür) bağlı olarak değişir, fakat çoğu insan 220 metreden (700 adım) daha fazla uzaklığı yürümeye istekli değildir (Harris 1988). Kullanıcının hareket kabiliyeti dışında merdivenli mekan tasarımını etkileyen diğer bir etken insanın görsel algılama özellikleridir. Göz hizaları ve görüş açıları, merdiven mekanlarında bulunan görsel

öğelerin ve mekanı çevreleyen öğelerin boyutlarının belirlenmesinde ve yerleştirilmesinde oldukça önemlidir. Yayalar, çevrelerini algılamak için dikkatlerinin çoğunu göz hizası ve aşağısında yoğunlaştırır. Şekil 4.4'te ortalama bir yetişkinin ayakta ve otururken göz hizasını göstermektedir. Dikey (aşağı veya yukarı doğru) görüş alanı, yatay görüş alanından daha dardır. Bir insanın düşeyde üst yarı görme açısı 30 ve alt yarı görme açısı 30 derece, yatay görme açısı 60 derecedir¹ (Harris, 1988) (Şekil 4.5).



Şekil 4.4 Ortalama bir yetişkinin görme seviyeleri (Harris 1988).



Şekil 4.5 Normal görüş konileri (Harris 1988).

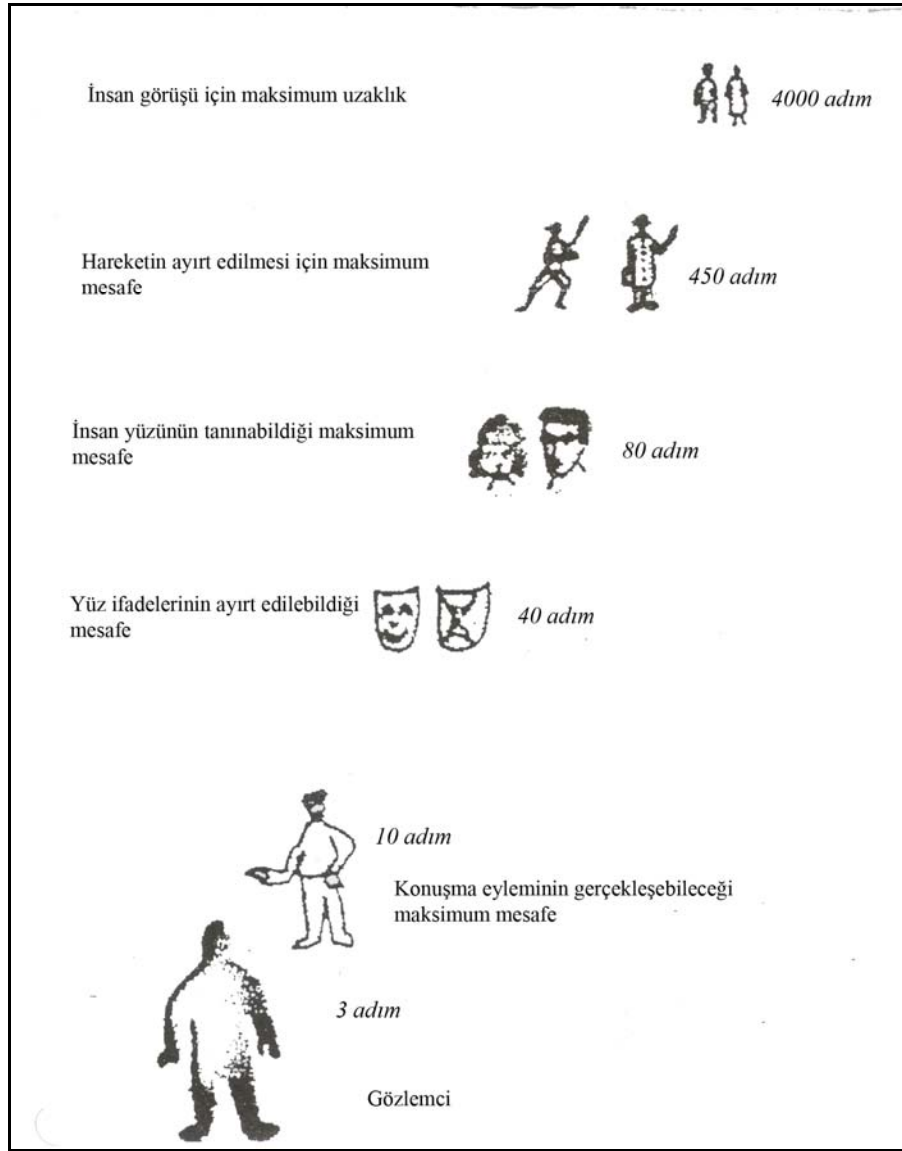
¹ Bu ölçüler farklı kaynaklara göre değişebilmektedir.

Mekansal çevrelenmişlik hissi görsel algı yönünden önemli bir kriterdir. Merdiven tasarımındaki mekan hissi, sokak mekanı tasarımı gibi cepheler tarafından belirlenen mekansal hacim içinde algılanır. Kentsel mekanın çevrelenmesi, güçlü dış mekanların yaratılmasında insan ölçeği, korunma ve tanımlanma duygusunun sağlanması açısından önemlidir (Taşke 2002:77)

İnsanın mekandaki görsel algılama kabiliyeti fizik mekanın anlaşılmasını ve tasarlanmasını etkilerken aynı zamanda mekandaki sosyal iletişimi de belirler. Merdivenin ölçeği ve şekli yayanın davranışını ve orada oluşabilecek sosyal iletişimin türünü etkiler.

İnsan gözünün uzaklığa bağlı görme yeteneği şöyledir:

- 500-1000 m. çevre ve ışık şartlarına göre, bu mesafeler içinde göz, sınırların içindeki objenin niteliğini ayırt edebilir, (insan -ağaç)
- 100 m. insanın sosyal yaşantısının geliştiği mekanın sınırlarıdır,
- 70-100 m. de göz çevre şartlarına bağlı olarak, insanın cinsiyetini, yaşını ve hangi eylem içinde olduğunu algılayabilir,
- 30 m. mesafe içinde göz insanın detay özelliklerini algılayabilir,
- 20-25 m. sınırlan içinde göz insanın ruh haline ve duygularına ilişkin verileri algılayabilir,
- 1-3 m. ise tüm detayların algılanabildiği uzaklıktır. (Erkan, 1996:10 Hatipoğlu, 1994)



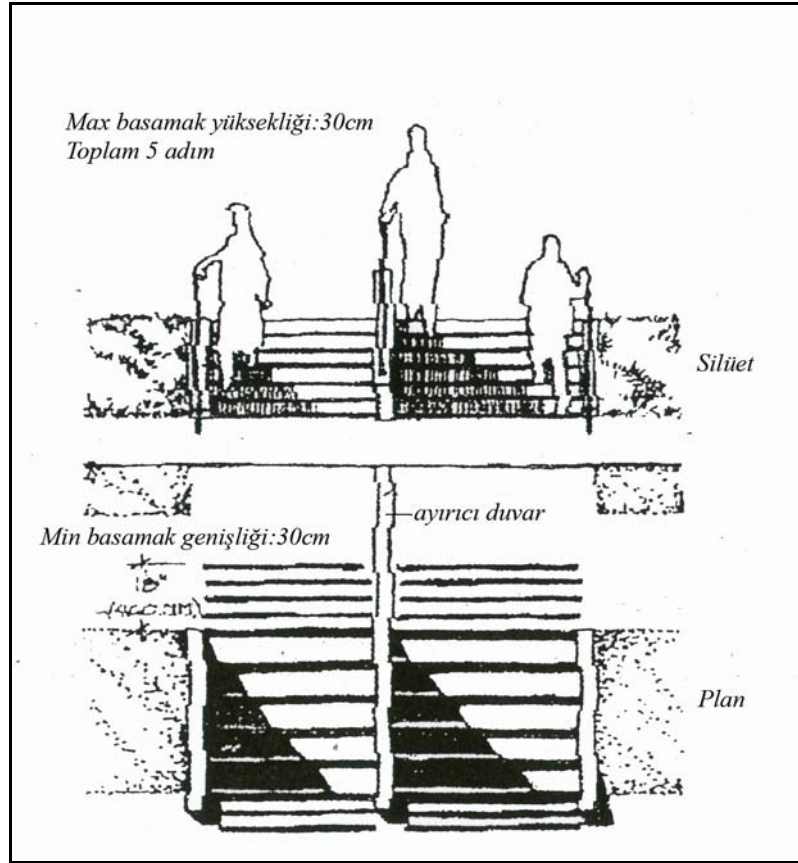
Şekil 4.6 Sosyal görüş alanları (Taşke 2002: 79, Spreiregen, 1965).

4.2.2 Merdivenli Mekan Tasarımında Mekansal Standartlar

Merdiven basamaklarının genişliği, yüksekliği, eğimi, uzunluğu gibi boyutla ilgili özellikleri ile zemin kaplaması, ışıklandırma, mobilya, parmaklık gibi daha özel mekansal öğeleri merdivenli mekanın tipik özelliklerini oluşturur.

Mevcut merdivenli mekan örnekleri incelendiğinde mekanın boyutunun; kullanımın tipine, kullanıcı kapasitesine (hacmine) ve kullanım yoğunluğuna bağlı olduğu görülür. Dolayısıyla, bu konuda genel geçer standart bir tasarım ilkesinden bahsetmek zor bir konudur. Merdivenlerin uzunluğu, basamak genişliği ve yüksekliği kullanıcı hareketinin tipi ve yoğunluğu ile orantılı olmalıdır.

Merdivenli mekanlarda iniş ve çıkış hareketinin rahat, kalabalığa rağmen ani manevralara veya çarpışmalara olanak vermeyecek şekilde yeterli genişliklerin sağlanması kullanıcı memnuniyeti açısından önemlidir. Kamu merdivenlerinin genişliği, merdivenin kullanım amacına, mevcut ve/veya beklenen kullanım yoğunluğuna göre değişir. Kamu merdivenleri için minimum genişlik 1,50 metre olmalıdır (Şekil 3.6) (Harris 1988).



Şekil 4.7 Merdivenlerin minimum genişliği (Harris 1988).

Kullanıcıların, özellikle bir grup olarak, merdivenli mekanın tüm genişliğini kullanmadığı konusu da bir gerçektir. Merdivenli mekanın yapılarla bitişik kenar aksının kullanımı yayalar tarafından pek fazla tercih edilmez. Mekanın bu bölümleri kullanıcı yoğunluğunun çok fazla arttığı durumlarda kullanılır.

Bir merdiven için minimum genişlik, beklenen yaya hacmi, kabul edilebilir yoğunluk ve talep edilen hareket oranının bir fonksiyonu olarak matematiksel bir hesaplamayla belirlenebilir. İçinden geçen yayaların sayısı (hacmi), “bir dakikada yayalar” veya “bir saatte yayalar”

gibi zamanın birim ölçüleri ile ifade edilir. Yoğunluk bir yaya için cm^2 cinsinden ifade edilen kişiye düşen alanı işaret eder. Verilen bu ilkelerle, aşağıda gösterilen standart akış teorisini kullanarak merdiven genişliği hesaplanabilir (Taşke 2002:81):

Bu formülde, yaya hacmi (V), her dakikada yayalara mahsus yol üzerindeki bir sabit sınır karşısında geçmesi beklenen yayaların sayısına işaret eder. Kişi başına düşen alan (M) aralığı tipik olarak bir kişi için minimum 15 cm^2 - 105 cm^2 kadardır (şekil 4.8 e bakınız). Yukarı gidiş hızı (S) tipik olarak ortalama yaklaşık 36 m/dakika'dır, fakat mekanda baskın olan eyleme, işleve, kullanıcıların tiplerine bağlı olarak değişebilir.

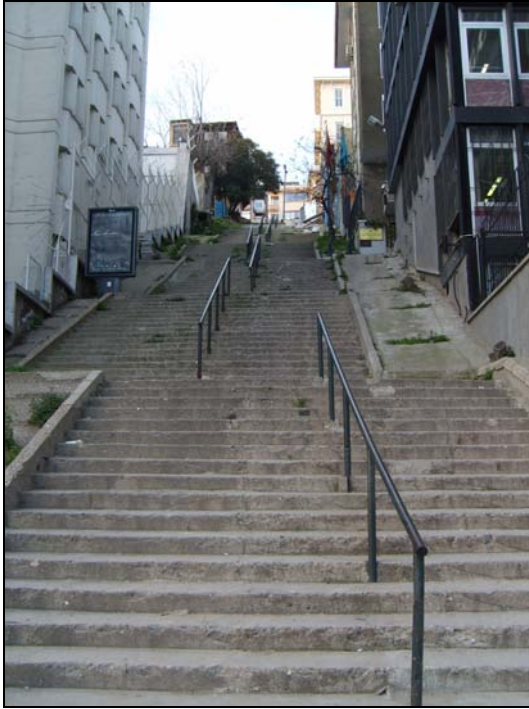
Merdiven genişliği = $V (M) / S$ (V= hacim, yaya/dakika M=kişi başına düşen alan, cm^2/yaya S=yukarı gidiş hızı, cm/dakika).

Yukarda verilen matematiksel formülde kent mobilyası kullanımı, sosyal gereksinimler, mekanın bütünsel kullanımı gibi özel boyutlar hesaba katılmamıştır. Oysa bu mekansal öğeler mekanın kullanımını destekler, mekanı çekici kılar ve kullanıcının rahat hareketine imkan verir. Merdiven mekanının genişliği hesaplanırken bu öğeler için de yer ayrılmalıdır. Matematiksel hesap mekanın tasarımında rol alan estetik ilkeleri, iletişim olanakları gibi ölçülemeyen değerleri içermez, yalnızca fonksiyonel merdiven genişliklerini verir. Özellikle konut alanlarında koruma, rahatlık, güvenlik duygularının baskın olması ile bu alanlarda merdivenli mekanların küçük ölçekte, insana daha yakın boyutlarda olması gerekir. Oysa çalışma bölgelerinde, güç ve idare alanlarında, turizm açısından çekici yerlerde daha büyük ölçekli, anıtsal merdivenli mekanlar uygun olabilir.

İnsanın algısal sınırları merdiven mekanının boyutlarının belirlenmesinde önemli bir etkendir. Merdivenin uzunluğu, kullanıcının zorlanma algısı göz önünde tutularak düzenlenmelidir. Yayaların yürüme kapasitesi ve tırmanma isteği bu uzunluğu sınırlar. Uzun bir merdiven mekanı sahanlık gibi dinlenme alanlarıyla kesilerek zorluk algısı hafifletilebilir.



Resim 4.18 Salı pazarı yokuşu, İstanbul, 2008.



Resim 4.19 Enli Yokuş, Fındıklı, İstanbul, 2007; dik ve uzun merdivenlerde basamak sürekliliğinin sahanlıklarla kesilmesi kullanıcıya dinlenme imkanı sunar.

Dik ve uzun merdivenler kullanıcıda genellikle sıkıcı ve yorucu bir etki yaratır. Yaya üzerinde merdivenin uzunluğunun psikolojik etkilerini azaltmak için birçok tasarım kuralı

bulunmaktadır. Genişlik ve uzunluk arasındaki oran ve uyum bu anlamda önem taşır. Çeşitli kaynaklar yaya yolları için bu değeri 1:30 ile 1:80 arasında kabul eder. Bu oran belirlenen değerden daha yüksek olduğu durumlarda plastik elemanların, bitkisel peyzaj elemanlarının, cephe hareketlerinin ve yapıların yerleşim biçimleri kullanılarak binaların veya diğer fiziksel öğelerin yön ve/veya yerleşim değişimini kullanarak mekanın olumsuz etkileri önlenebilir (Arseven 1937).

Merdivenin biçimi, doğru veya eğri, uzun veya kısa, geniş veya dar, kapalı veya açık, resmi veya resmi olmayan gibi birkaç nitelik açısından sınıflandırılabilir. Merdiven biçimi de ölçek, orantı, kontrast, ritm veya sokak, park gibi diğer açık mekanlara bağlantı sağlaması açısından analiz edilebilir. Merdivenin biçimi aşağıdaki etkenlere göre değişir:

- Çevrelenmişlik ve sınırların tanımlanması
- Topografya (eğim oranları) ve arazi yapısı
- İlişki kurduğu diğer mekanlarla biçimsel uyumu
- Ölçek, oran, ışık, estetik ve manzara faktörleri
- Merdivenli mekanlardan açılan yapı girişleri

Taşke merdivenli sokaklarla ilgili yaptığı çalışmada merdivenli mekanları biçim açısından üç gruba ayırmıştır; düz, döner ve zigzag biçimindeki merdivenler (Taşke 2002:83). Düz merdivenler lineer bir tırmanma veya iniş hareketine imkan verir. Doğrusal yön, paralel basamaklar, sürekli basamak yüksekliği ritmi düz merdivenlerin temel biçimini oluşturur. Bu merdivenli mekanlar bakı noktaları ve manzara perspektifleri oluştururken doğrusal olması ile uzunluğunun bütünsel olarak ve kimi zaman da bir rampa olarak algılanması kullanıcıda bir yorulma endişesi de yaratabilmektedir. Döner merdivenler düz olanlara göre daha az kullanım kolaylığı ve rahatlığı sağlar. Ancak arazi yapısı açısından çoğu zaman en uygun biçimdir. Zikzak merdivenler kentsel dış mekanda nadiren görünür. Eğimin çok dik olduğu alanlarda eğimin etkisini azaltmak için kullanılabilir (Taşke 2002:85).

4.2.2.1 Merdivenli Mekanların Ana Tasarım Elemanları

- Basamaklar
- Merdiven sahanlıkları
- Rampalar
- Merdiven girişleri
- Bina Girişleri

- **Basamaklar:**

Basamaklar merdivenin temel elemanlarıdır. Basamaklar, bir yere çıkarken veya bir yerden inerken basılan ve art arda gelen, birbirinden belirli aralıklarla yükselen düz yüzeylerin her biridir. Eğimin %8'in üzerinde olduğu, yayanın yürümekte zorlanacağı dik eğimli alanlarda ve farklı kotlar arasında erişime imkan verir.

Her basamak yatay bir parça veya basamak yüksekliği olarak bilinen düşey bir parçadan oluşur. Bir basamağın yatay yüzeyi, iki ardışık basamak yüksekliğinin yüzleri arasındaki yatay uzaklıktır ve ayak hareketinin gerçekleştiği yerdir. Bir basamağın yüksekliği, iki ardışık yatay yüzey arasında eğimden dolayı ortaya çıkan düşey uzaklıktır ve eğim üzerinde yatay yüzeylerin yerleşimini sağlar. Bir merdivenli mekanda çıkış veya iniş kolaylığı için basamakların yatay genişliği ile yükseklik oranları sabit tutulması gerekir.



Resim 4.20 Basamak yüksekliği ve basamak genişliği-ayak basışı.



Resim 4.21 Basamak hareketleri: sol; Lafayette, San Antonio, ABD; farklı basamak genişlikleri ve dairesel biçim ile mekana davet. Sağ; Kamondo Merdivenleri, Karaköy, İstanbul; estetik kaygısı; farklı basamak yönelişleri, ayrılma-birleşmeler, dairesel biçim ile sürprizli ve hareketli mekan .

Ancak kimi örneklerde olduğu gibi bazen, basamak genişlikleri estetik veya algılama nedenleri ya da arazi yapısı etkisi ile aynı oranlarda ve aynı yönde tasarlanmaz. Bu gibi örneklerde hedef yalnızca erişimi sağlamak değil aynı zamanda bir toplanma veya gezinme mekanı da yaratmaktır. Buna karşın bu mekanlarda ayak hareket ritminde düzensizliğin bozulması kullanıcıda rahatsız etkiler yaratabilmektedir.

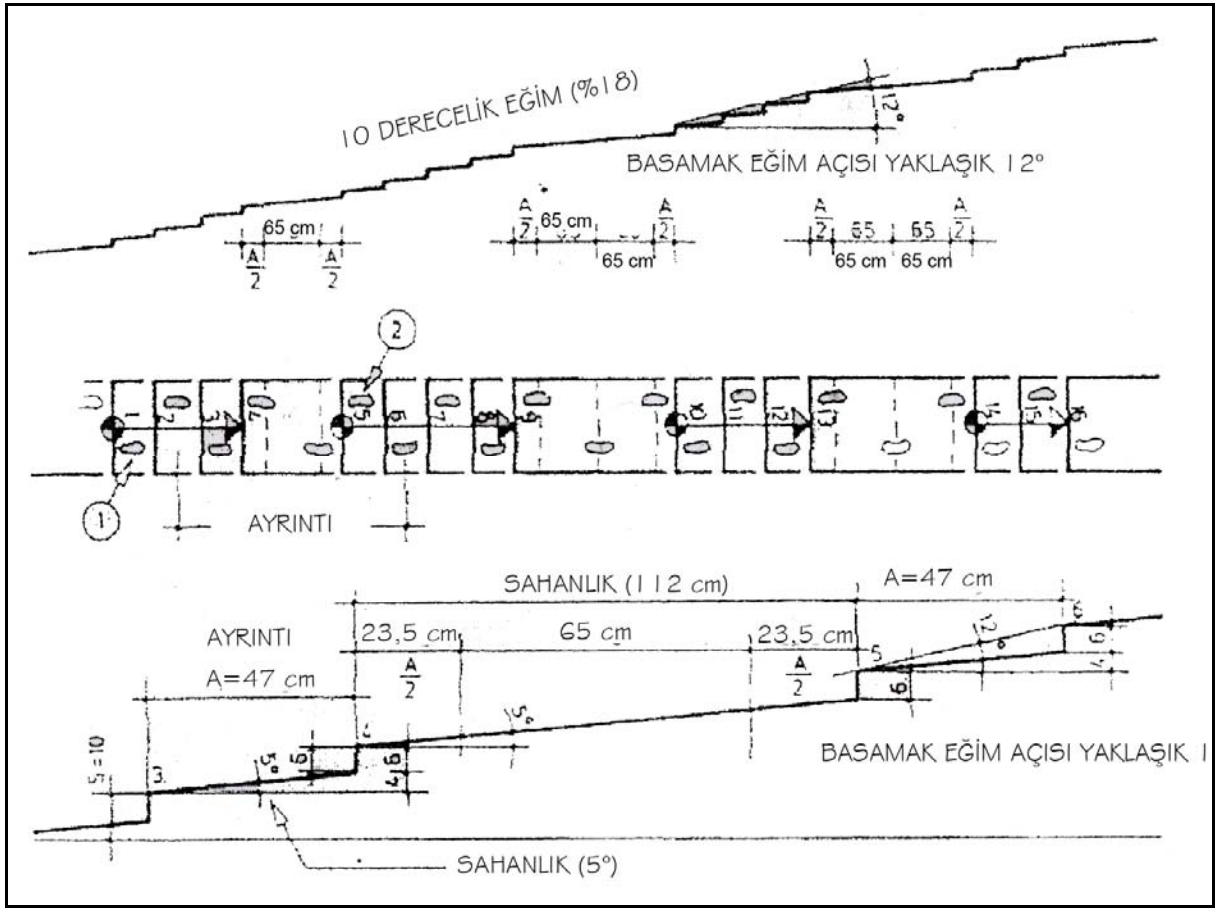


Resim 4.22 Merdiven Sokağı, Kabataş, İstanbul (2007); farklı yönelişler mekana çekicilik katar, sıradanlığı ortadan kaldırır; arazi yönelişi merdivenli basamaklarda hareket ve yönlenmeleri belirler.

Basamak genişliği ile yüksekliği arasındaki oranın belirlenmesinde aşağıdaki matematiksel formül de yaygın olarak kullanılır (Harris 1988):

$$R=\text{Basamak yüksekliği}, \quad T= \text{Basamak genişliği}, \quad 2R+T=65 \leq 67,5 \text{ cm}$$

Plan üzerinde ölçülmüş olan standart adım genişliği yaklaşık olarak 73 cm olarak kabul edilir. (Şekil 3.7). Ancak, basamaklar arasındaki adım uzunluğu 65 cm olarak alınır. Basamakların eğimi 5°'yi geçmemelidir. Buzlanmanın olabileceği coğrafyalarda bu eğim 1°-2° arasında (%2-3) tutulmalıdır (Taşke 2002:89, Mannes 1986).



Şekil 4.8 Yayaların standart adım hareketleri (Taşke 2002:89, Mannes 1986).

Çeşitli kaynakların kesiştiği, tüm kullanıcılar için uygun ortak basamak ölçüleri; 30 cm yatay genişlik (ayak basış derinliği) ile 15 cm basamak yüksekliğidir. Baston, değnek gibi yürüme araçları olan kullanıcılar ise maksimum 10 cm basamak yüksekliği ve 45-50 cm basamak derinliği (yatay genişlik-taban) olan basamaklarda en rahat hareket edebildiği ortaya çıkan bir diğer ortak sonuçtur. Kullanıcının hareket rahatlığı için merdivenli mekanda uygun olan eğim %9-%18 aralığıdır (5° - 10° 'lik eğim açısı). 20° eğim açısı merdivenli mekanlarda kullanım rahatlığı ve tercihi için kritik bir değer olarak ortaya çıkmaktadır. Ayrıca yağmur suyunun basamaklarda birikmemesi için yatay döşeme (ayak basış yeri) %2'lik bir eğimde olması da bir diğer ortak sonuçtur.

Dar veya kısa mesafeli merdivenli mekanlarda basamak yüksekliklerinin aynı ölçülerde devam etmesi, geniş veya daha uzun mesafeli merdivenlerde ise basamak sayısını azaltmak, zorluk algısını hafifletmek için basamak yükseklikleri arasında belli bir ritimde bir kademelenme tercih edilir.



Resim 4.23 Yüksek yapılarla çevrili dar ve uzun mesafeli merdivenli mekanlarda basamak sayısı ve tekdüzeliği kullanıcıda isteksizlik ve endişe yaratırken basamak yüksekliği ile genişliği arasındaki oranda yakalanacak ritmin sürekliliği yorgunluk hissini hafifletir, basamaklarda farklı yönelişler ve sahanlıklar endişeyi azaltır.



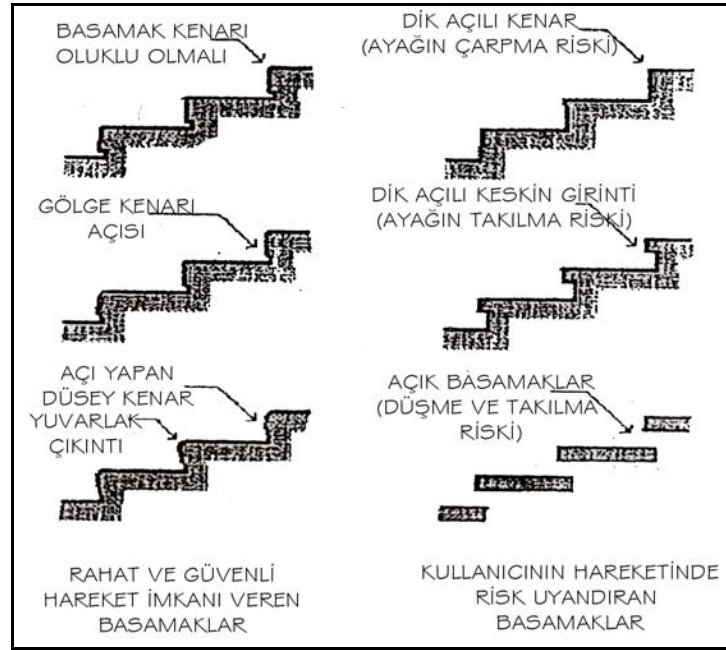
Resim 4.24 Sol; Özbekler Tekkesi Sokak, Üsküdar, (2007 ve sağ; Enli Yokuşu, Fındıklı, İstanbul (2007). Resimde görüldüğü gibi geniş ve uzun mesafeli merdivenlerin tasarımında ölçek itibariyle kullanıcı ölçeğinden uzaklaşma riski büyüktür, sahanlıkların uygun ölçülerde olmaması, basamaklar arasındaki tekdüzelik ve hareketsizlik sonucu bu mekanlar pek tercih edilmez.



Resim 4.25 Geniş (en) ve uzun merdivenli mekanlarda çoğunlukla basamak yüksekliğinde bir kademelenme veya geniş ayak basış yüzeyleri kullanılarak basamak sayısı azaltılır ve düz bir yolda yürüme hissi sağlanır; sol; Nüzhetiye Caddesi, Beşiktaş, İstanbul (2007); geniş basamaklar ile tırmanış zorluğunu azaltmak. Sağ; Capitoline Hill, Roma, İtalya; geniş ve uzun merdivenli mekanlar çoğu kez anıtsal bir ölçek gösterir ve çevredeki tarihi yapılar ile bir turizm mekanı kimliği taşır.



Resim 4.26 Potemkin Merdivenleri, Odessa, Ukrayna; geniş ve uzun merdivenli mekan; anıtsal ölçek, bir turizm merkezi özelliği ile kent kimliğini etkileme (http://en.wikipedia.org/wiki/Potemkin_Stairs).



Şekil 4.9 Basamak kenarındaki çıkıntı ve gölge kenarları (Harris 1988).

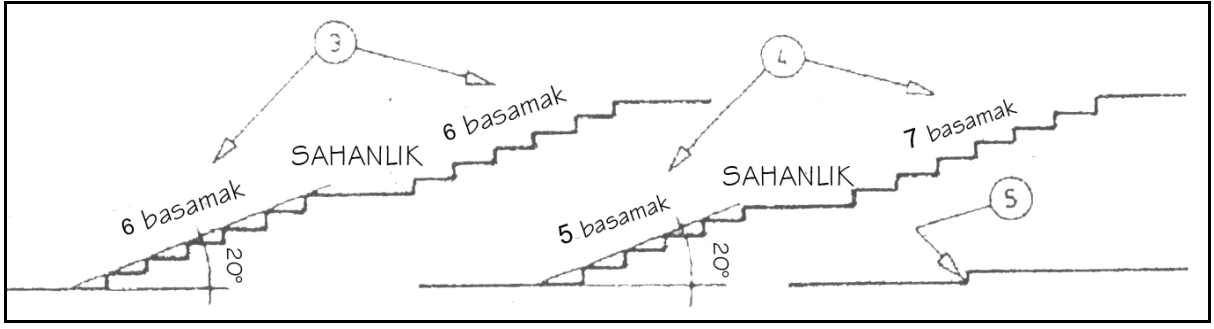
Şekil 4.9’da görüldüğü gibi Bir merdiven basamağının yatay kenarında estetik amacıyla tasarlanan gölge kenarları, yatay genişliğin ayak ölçülerine uygun olmadığı durumlarda tehlike yaratır. Gölge kenarı olan bu basamak çıkıntılarının dik hatlarda tasarlanması ayakkabının takılmasına neden olur. Bu nedenle bu gibi estetik arayışlarda yuvarlık biçimler tercih edilmelidir (Harris 1988).

- **Merdiven Sahanlıkları:**

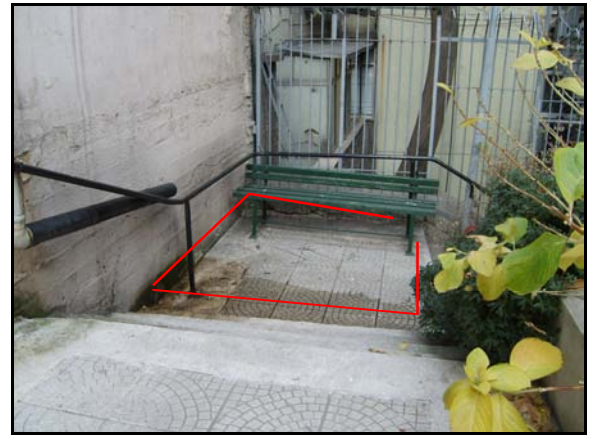
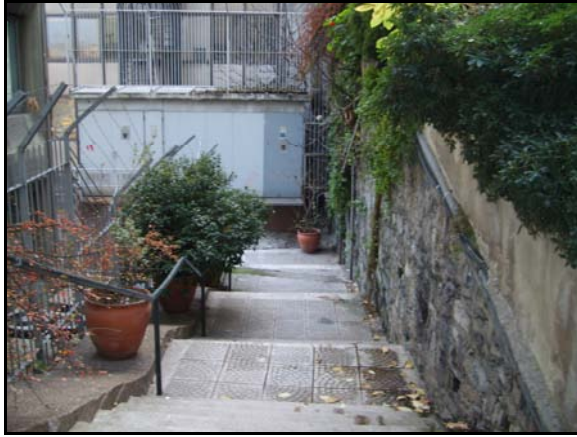
Merdiven sahanlıkları dinlenme ve tekdüze bir yapıyı önleme açısından önem taşır. Özellikle uzun bir merdivenli mekanda yukarı çıkma ve aşağı inme eyleminde soluklanma, dinlenme, manzarayı seyretme ve çocuklar için de bir oyun oynama mekanıdır. Genel olarak bina girişleri de bu alanlarda düzenlenir.

Aralıksız devam eden basamaklardan oluşan merdivenli mekanlar kullanıcıyı tatmin edici ve motive edici değildir. Merdiven sahanlıkları 6 basamakta bir veya 5 basamak kümesi ile sonra gelen 7 basamak kümesi arasında minimum 150 cm uzunluğunda tasarlanmalıdır. Sahanlıktaki tek basamak kullanıcı tarafından algılanmayabilir ve tehlike yaratabilir (Taşke 2002:89, Mannes 1986).

Merdiven sahanlıkları arasındaki yükseklik, insanın fiziksel dayanıklılığı ve psikolojik durumları ile ilişkilidir.



Şekil 4.10 Sahanlık (Taşke 2002:89, Mannes 1986).



Resim 4.27 Fındıklı, İstanbul (2007); merdivenli mekanlarda sahanlıklar dinlenmeye fırsat verir, basamakların tekdüzeliğini zayıflatır, mekanda tırmanma hissine karşı yürüme hissini güçlendirir.



Resim 4.28 Merdivenli mekanı çevreleyen yapı veya bahçe girişleri sahanlık mekanında tasarlanır. Sol; Merdiven Sokak, Kabataş, İstanbul (2007). Sağ; Fahri Erdoğan Sokak, Üsküdar, İstanbul (2008).

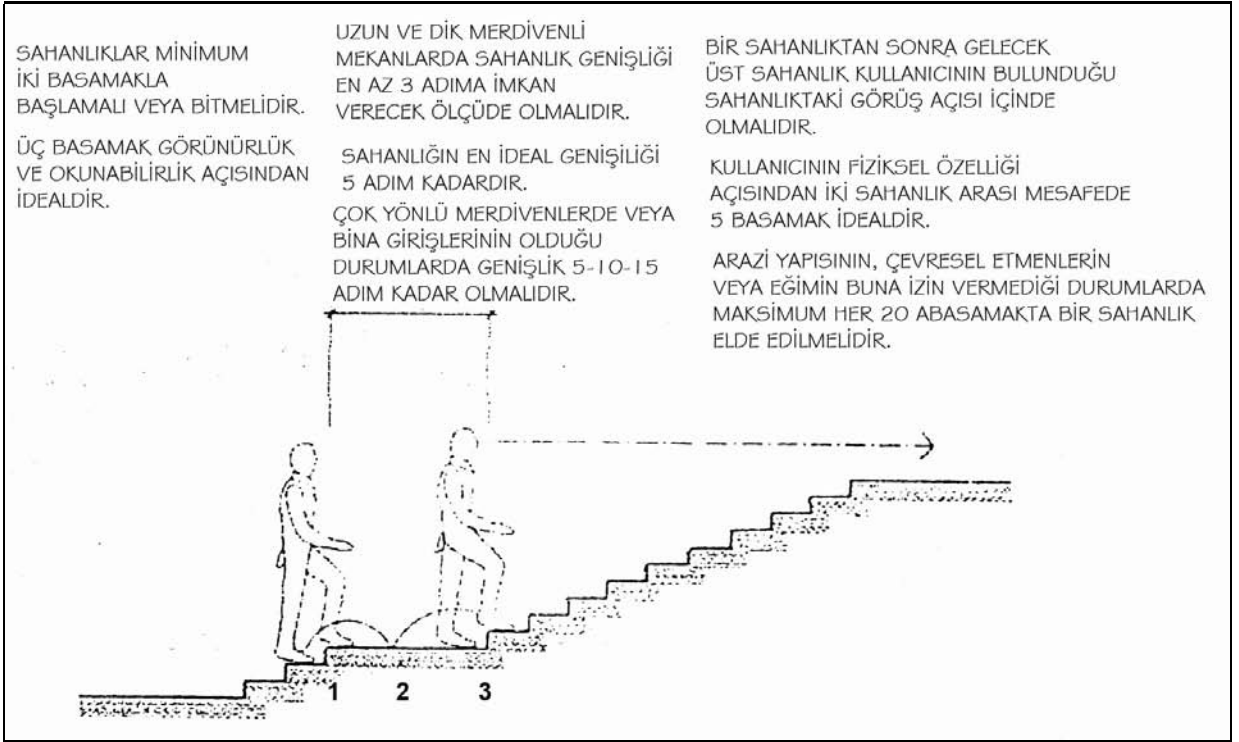


a) Potemkin Merdivenleri, Odesa (en.wikipedia.org) b) Freiburg, Almanya (2007)

Resim 4.29 Uzun ve geniş merdivenlerde sahanlık mekanı belirli basamak aralıklarında ve uygun bir ritimde tasarlanır, karşıdan görünüşte merdiveni kademelendiren yatay eşikler olarak algılanır.

Çeşitli kaynaklarda bir yaya yürüme aksında yol yüzeyindeki 30cm-50cm arasındaki kot farkları bile kullanıcının ilerleme isteğini olumsuz etkileyebildiği belirtilmektedir. Bazı kaynaklara göre yayanın maksimum 12 adımlık bir basamak dizisini sıkılmadan çıkmakta ancak, bu noktada olumsuz bir çevre psikolojisi içine girmektedir. Harris merdiven sahanlıkları arasında 12 adımdan daha az yükseklikler önerir. O'na göre 6 adım (1,8 m) veya daha fazla adım sayısı kuvvetli bir şekilde cesaret kırıcı olabilir. Bir sahanlık üzerinde duran bir yetişkin daha yüksek olan sonraki sahanlığın yer düzlemini görebilmelidir. Görsel tutarlılık ve bitişik seviyeler arasındaki psikolojik davet için, sahanlıklar arasında maksimum yükseklik yaklaşık olarak 1,50 m olmalıdır. Bunun mümkün olmadığı yerde, her 20 ayak basışı için, yorgunluğu minimize etmek üzere en az bir sahanlığın olması gerekir (Harris 1988).

Şekil 4.11'de verilen örnekte; 5 adım ve daha az adımlarla çıkılan sahanlıktaki kişinin görüş hattı gösterilmiştir. Yaya, sahanlık göz seviyesinde yerleştirildiği zaman daha az yorgun hisseder

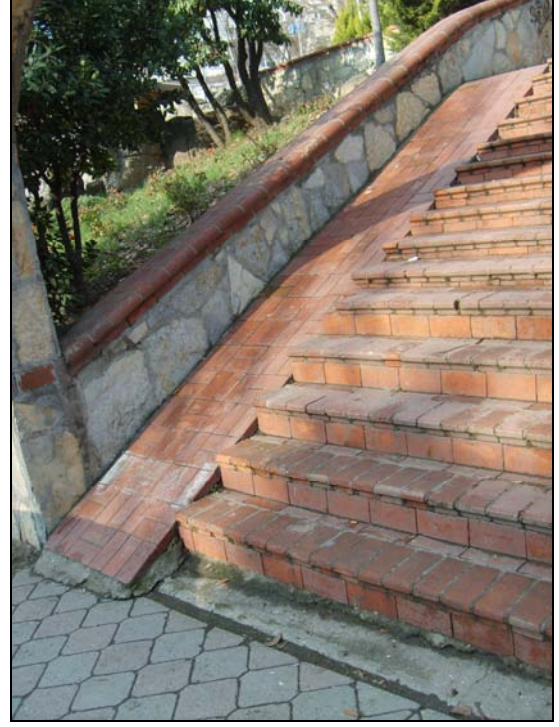


Şekil 4.11 Merdiven yüksekliği ve sahanlık oranları (Harris, 1988).



Resim 4.30 Sol; Yapma bebek Sokak, Üsküdar (2008); drenaj genellikle merdivenli mekanlarda sahanlıklarda çözümlenir; resimde sahanlıkta bulunan atıksu veya yağmursuyu toplama yeri görülmektedir. Sağ; Fındıklı (2007); sahanlıklar merdiven mekanında aynı süreklilikteki basamak kümeleri arasında tasarlanır, basamak sayısı azalır ve mekanda tırmanma-yürüme ritmi oluşur.

- **Rampalar:**



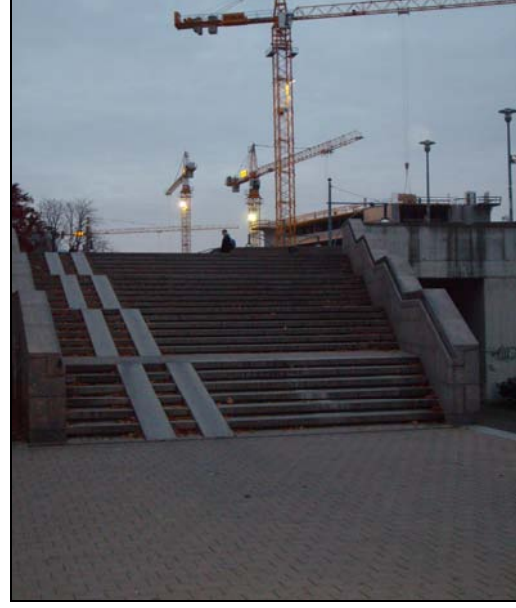
Resim 4.31 Fıstıkağacı Parkı, Üsküdar, İstanbul (2008); kimi zaman merdivenli mekanlarda basamaklarla beraber rampalar düzenlenir, rampaların eğimi, genişliği, basamaklarla olan ritmi ve sürekliliği ile bitiş ve sonu önem taşır, şekilde görüldüğü rampa basamaklar boyunca devam etmekte, sahanlıklarla bir ritim göstermekte ancak eğim, malzeme ve giriş tasarımı açısından zorluklar taşımaktadır.

Merdivenli mekanların tasarımında yaşlı, çocuk, fiziksel veya zihinsel engelli, bebek arabalı kullanıcı grupları da dikkate alınmalıdır. Bu gruptaki kullanıcıların hareket kabiliyetleri ve fiziksel dayanıklılıkları diğer kullanıcı gruplarından daha zayıftır. Bu nedenle merdivenli mekanlarda rampalar vazgeçilmez bir elemandır. Rampa, farklı seviyeler arasında düzgün geçişleri sağlayan merdiven elemanlarından biridir. Merdivenler için bir alternatiften çok merdivenin bir parçasıdır. Rampalar, engelli kullanıcılar ve tekerlekli donanımlar (bebek arabası, tekerlekli sandalye, alışveriş arabası) için eğimli alanlarda hareket imkanı sağlar. Basamaklar ve rampalar bir bütün içinde tasarlanır. Düz, zikzak veya döner (spiral) rampalar, merdiven basamaklarıyla birleştirilebilir. Rampalar için %5-%8 eğim aralığı tüm kullanıcı grubu için ortak uygun ölçüdür. Rampa tasarımı için %15 eğim oranı normal kullanıcı grupları için üst sınır olmasına karşın, %8 üzerindeki eğim, engelli insanlar için uygun değildir. Rampanın genişliği, kullanımın tipi ve kullanım yoğunluğuna göre belirlenir. Tek yöndeki hareket için en az 90 cm genişlik gerektirir. Oysa iki yönlü hareket için en az 150cm genişlik gerekir. Eğer dönüşler merdiven sahanlıklarında meydana gelecekse, manevra yapan

tekerlekli arabalar, bebek arabaları veya alışveriş el arabaları için uygun yer temin edilmelidir (Tunbiş, 2004, Ders Notları).



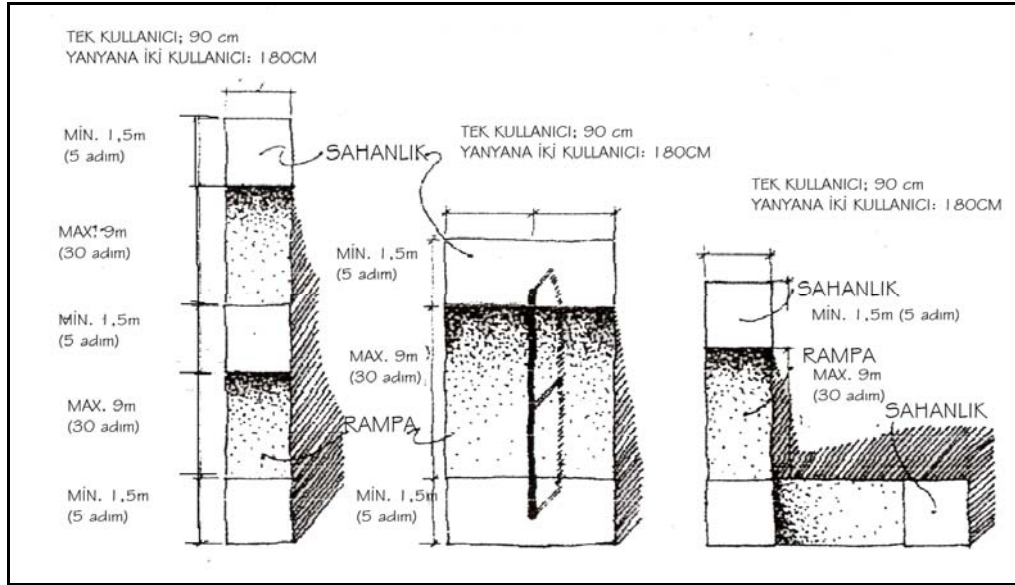
(a)



(b)

Resim 4.32 a) İnchean City, Çin (<http:picasaweb.google.com>); uzun bir merdivende rampa, merdivenli mekanın her grup kullanıcı tarafından kullanımını sağlar, resimde görülen rampa, bir sokak mekanı ve geçit ihtiyacı ile gerekli görünürken rampanın genişliği, zeminin kaygan yüzeyi ve her iki kenardan emniyeti sağlayıcı bir sistemin olmaması basamaklara düşme riskini arttırması açısından kullanışsız bir rampadır. b) Freiburg, Almanya (2007); özellikle tekerlekli sistemler için uygulanmış bir rampa düzlemi, ancak merdiven dik eğimine paralel giden rampada tekerlekli kullanıcıların tek başlarına hareket etmesi zor görünmektedir.

Uzun olan rampa mekanlarında basamaklandırma gibi uygun kademelendirmeler yapılarak eğimin etkisi hafifletilir. Merdiven sahanlıkları, rampa uzunluğunun her 9 metresinde (30 adım) veya daha azında sağlanmalıdır (Harris, 1988). Engelli Erişim Rehberi'ne göre, uzunluğu 6 metrenin üzerindeki rampalar için ortalama 150 cm (minimum130 cm) genişlikte bir sahanlık gereklidir. Bir rampada bir tekerlekli sandalye için 90cm, iki tekerlekli sandalyenin tedbirli olarak geçmesine izin vermek için minimum 150 cm genişlik uygundur (Tunbiş, 2004, Ders Notları)



Şekil 4.12 Tipik rampa düzenleri (Harris 1988).



Resim 4.33 Üsküdar, İstanbul (2008); rampalar özellikle ticaret işlevinin yoğun olduğu alanlarda bulunan merdivenli mekanlarda en temel gereksinimdir; mal taşıma, alışveriş arabaları, kalabalık içinde yürüme engelli kullanıcılar, bebek arabalı kullanıcılar için yürüme mekanıdır. Resimde görülen rampa yüzeyi plastik kaymaz bir yüzey kaplamasına sahiptir, rampa girişi uygun eğimi yakalamak üzere basamakların ilerisine geçmiştir.

- **Merdiven girişleri:**

Merdiven girişleri, merdivenin düşük kottaki ilk basamağı ile yüksek kottaki ilk basamağıdır. Girişlerin temel işlevi, yayaları hazırlamak ve uyardır. Yayalar, özellikle yaşlı ve engelli kullanıcılar, mekandaki seviye değişimleri için merdiven girişinde bir değerlendirme, hazırlanma ve kontrol etme ihtiyacı duyar. Renk, yüzey kaplama değişimleri ve doku merdiven kullanıcılarını seviye değişimleri hakkında ikaz edebilir. Merdivenli mekan

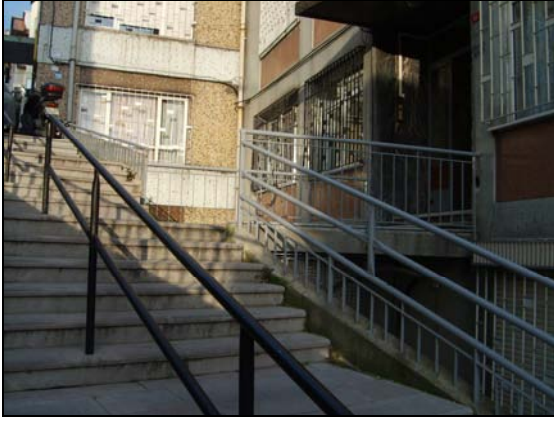
girişlerinin iyi ışıklandırılması gerekir. Merdiven başları aynı zamanda, yorgun insanlar için bir dinlenme alanıdır. Bazı durumlarda başlangıç ve bitiş noktaları (hedef merdivenler içinde), bir buluşma noktası olarak rol oynayabilir, kimi zaman da bir alışveriş yeri olarak da kullanılabilir (Seyyar satıcılar caddenin (basamaklı giriş noktalarına yerleşme eğilimindedir).



Resim 4.34 Fahri Erdoğan Sokak, Üsküdar, İstanbul (2007); merdivenli mekan girişi üst kottaki düz bir yoldan üç basamakla başlayan bir açık mekanla başlamaktadır, bu mekana gelen kullanıcı basamakların aşağı eğimini kontrol etme ve manzaraya (varsa) bakma imkanı bulur.



Resim 4.35 Merdivenli bina girişleri; sokak mekanında hareketlilik, kapı önünde oturma işlevi, satış sergisi.



Resim 4.36 Merdivenli mekanda yapı girişleri; merdivenli mekanı çevreleyen yapıların girişleri sahanlıklarda düzenlenir.

Merdivenli mekan boyunca yer alan yapı girişleri, kapı içi ve kapı dışı alanlar arasında arabirimdir. Binalara erişimin emniyeti ve kolaylığı, binalar tarafından çevrilen merdivenli mekan tasarımı için temel konulardan biridir. Merdivenli mekanlardaki eylem ve işlevler yapı girişlerine erişimi engellememelidir. Bunun için de merdivenden yapıya doğrudan bir girişin sağlanması dışında bir giriş platformunun veya sahanlığın yapılması daha uygundur.



Resim 4.37 İhlamur, Beşiktaş, İstanbul (2007); dik eğimli alanlarda merdivenli sokak mekanı yapılarla çeşitli kotlardan erişimi sağlar ve mekana da hareketlilik katar.



Resim 4.38 Enli Yokuşu, Fındıklı, İstanbul (2007); merdivenin ilk basamağı mekanın algılanmaya ve ölçülmeye çalışıldığı noktadır; resimde ilk basamakta mekanın bütünü algılanmakta, boyutu hissedilmekte ve yorulma endişesi doğmaktadır.

- **Zemin kaplaması:**

Merdivenli mekanın zemin kaplama malzemeleri önemli tasarım elemanlarıdır. Merdivenli bir mekan girişinde bulunan kullanıcı için ilk göze çarpan nitelik zemindir. Mekanın kullanımını destekleyecek, çekiciliğine arttıracak estetik değer arayışı yanında rahat ve güvenli bir harekete de imkan verecek bir malzeme seçimi yapılmalıdır. Kaygan olmayan ve çok parlak olmayan yüzey malzemeleri basamaklar ve rampalar için daha uygundur. Basamaklar eğim engelini aşmak için kolaylık sağlamalıdır. Yüzeyler dayanıklı, sabit, sert ve kaymaya dirençli olmalıdır. Önerilen malzemelerin üretimi ekonomik ve bakımı kolay olmalıdır.



Resim 4.39 Hava koşullarında zemin kaplamasının önemi.

Yeşil alan, park, çocuk bahçesi gibi rekreasyon alanlarında veya doğal ortamın hakim olduğu, kırsal nitelikli alanlarda doğal çevreyle uyumlu malzeme seçimleri yapılmalıdır. Bu gibi merdivenli mekanlarda taş veya kütük kullanımı daha uygundur. Ancak yapılaşmış çevre içinde yer alan ve özellikle bir sokak mekanı özelliği gösteren merdivenli mekanların tasarımında hem çevreleyen yapıların fizik özelliklerine uyumlu olmalı hem de diğer yol mekanlarından ayırt edici nitelikte olmalıdır. Bu mekanlarda yontma taş, beton, tuğla veya parke taşı kullanımı önerilmektedir. Taş levhalarla zeminin döşenmesi estetik ve işlev açısından tuğla ve beton kullanımından daha olumludur. Kimi zaman birden fazla malzemeden de birleşimler oluşturulabilmektedir.



Resim 4.40 Yeşil alanda merdivenli mekan malzemesi.



Resim 4.41 Farklı zemin kaplamaları.



Resim 4.42 Taş merdivenler.

Zemin ile düşey elemanlar arasındaki uyum mekanın bütünselliğini sağlar; tuğla duvarlar ve tuğla basamaklar, döşeme taşları ile taş duvarlar veya tuğla basamaklar uygun birleşimler yaratır (Resim 4.42 ve 4.43).

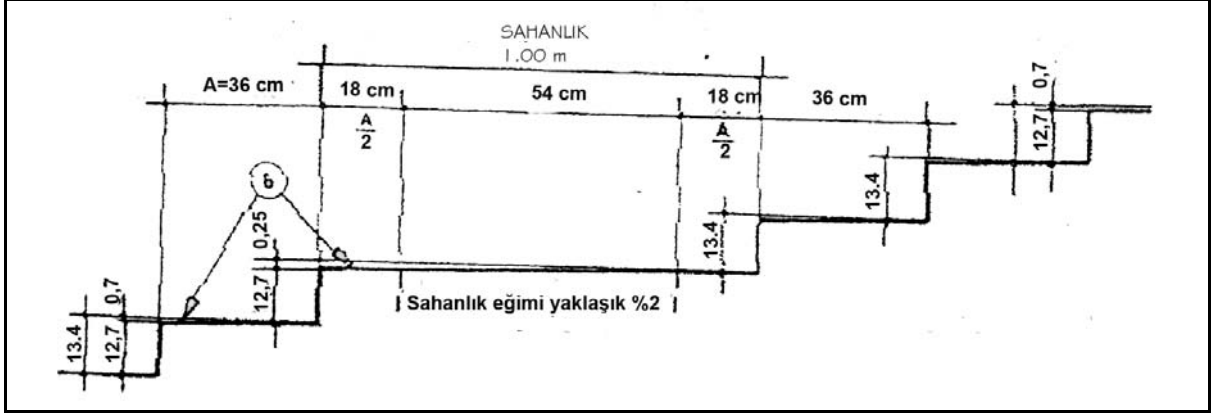


Resim 4.43 Zemin-düşey eleman ilişkisi.

- **Drenaj:**

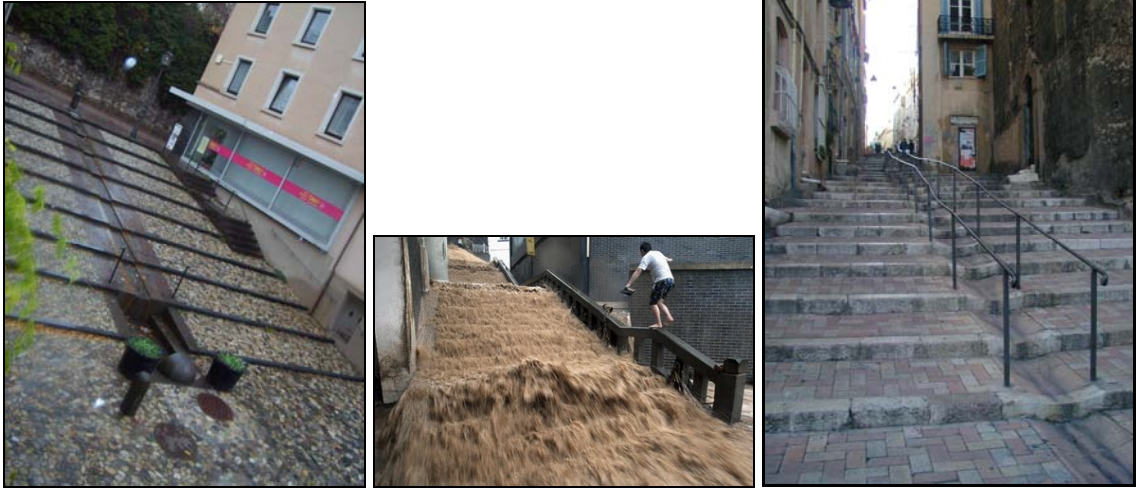
Drenaj merdivenli mekanlarda bir diğer önemli konudur. Özellikle yağmurlu havalarda basamaklarda su taşkını önleyici tedbirlerin alınması gerekir. Mekanda yağmur suyu için alt yapının inşa edilmiş veya alt yapı yoksa yüzeyde su akış yollarının ayrılması gerekir. Bu konuda yüzey malzemesi de rol oynar. Gözenekli döşeme drenaj için olumlu sonuçlar sağlar. Sürtünme yüzeyleri ve merdiven sahanlıklarında drenaj için taş döşeme tercih edilmelidir (Harris 1988). Alt yapının olması durumunda yüzeyde ızgaralar kullanılır. Uygun drenaj

yağmur suyunun merdivenlerden akıp gitmesini sağlar. Hendekler, yüzey üzerinde alternatif bir çözümdür. Aynı zamanda bu drenaj çözümleri mekanda estetik değeri arttırıcı bir yönde de kullanılabilir.



Şekil 4.13 Drenaj için sürtünme yüzeylerinin eğimi (Taşke 2002:95, Mannes 1986).

Uygun olmayan koşullarda yapılmış ve belirli standartları sağlamayan drenaj çözümleri veya drenaj çözümünün olmaması kullanıcı için tehlikeli bir yüzey oluşturur. Izgaraların zeminde algılanabilir noktalarda yerleştirilmesi ve ızgara açıklıklarının 2 cm'den fazla olmaması gerekir.



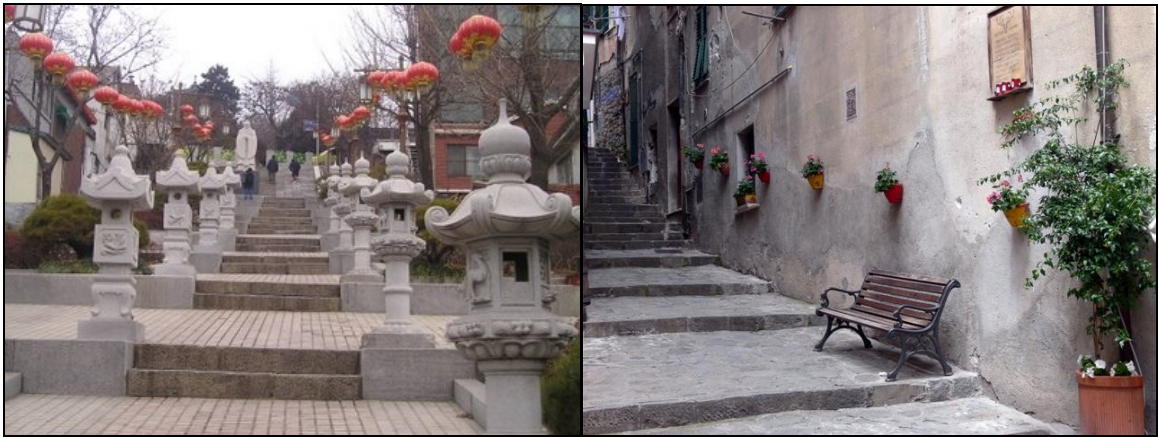
Resim 4.44 Drenajı sağlayan alt yapı; sol: Tiengen (Almanya, 2007), orta: drenajın önemi, sağ: Beyoğlu (2008).



Resim 4.45 Merdivenli sokaklarda alt yapı örnekleri.

- **Sokak mobilyaları:**

Sokak mobilyaları merdivenli mekanların etkin kullanımı için birer araçtır. Kentsel açık mekanda sokak mobilyaları kullanıcının aidiyet duygusunun gelişmesinde ve mekanla bütünleşmesinde etkin rol alır. Kentsel mobilyalar kullanıcı ihtiyacına ve çevresel duruma uygun olmalıdır. Kentsel mobilyalar kullanıcı ihtiyacına ve çevresel duruma uygun olmalıdır. Bu ekipmanların konumu yaya hareketini engellememelidir.



Resim 4.46 Sokak mobilyaları.

Merdiven parmaklıkları, ışıklandırma elemanları, çöp kutuları, telefon kulübeleri, bilgi işaretleri, yangın muslukları, faydalı kutular, reklam tabelaları ve bitkisel elemanlar merdivenli mekan mobilyalarını oluşturur. Kentsel çevre içinde artistik, esprili, sürprizli mekanlar tasarlanmalıdır. Bu gibi kentsel tasarım ayrıntıları ve ekipmanlarıyla merdivenli mekanlar kullanıcı için çekici hale getirilebilir.



Resim 4.47 Sokak mobilyaları.

Oturma veya ayakta durma yerlerinin tasarımı, ortak alanlarda sohbet için fırsatları etkileyebilir. Bank gibi oturma düzenlemeleri mekanda kullanıcılar arası sosyal iletişimi sağlar. Oturma birimleri aralarında büyük miktarda boşluk ile düzenlenilirse, bu düzenleme, iletişimi olanaksız yapar. (Gehl 1990). Bazen alçak duvarlar, basamaklar, kutular, parmaklıklar da dinlenmek için oturma elemanları olarak kullanılabilir. Basamaklar bir oturma birimi olarak sıkça tercih edilir çünkü, çevreyi gözetleme ve mekanla bütünleşme imkanı verir.



Resim 4.48 Sokak mobilyaları.

Kamu sanatı, görsel kaliteyi iyileştirebilir ve merdivenleri çekici hale getirir. Sanatsal elemanlar mekandaki pek çok olumsuz durumu çözer; sağır cepheleri dış mekan yaşantısına

katar, mekandaki kaotik veya iç karartıcı havayı iyileştirebilir, mekana canlılık katar. Heykel, duvar resimleri, oyma sanatı, kalıp, mozaik, mimari grafikler veya diğer birçok biçimler merdivenlerin tasarımının parçası olmalıdır. O, sanatçı, tasarım takımının parçası olmalı anlamına gelir.



Resim 4.49 Merdivenli sokakta plastik peyzaj öğeleri ve bilgilendirme panoları.

Çöp tenekeleri genellikle, kamyonlarla çöp toplamayı kolaylaştırmak için merdivenin bitiş ve başlangıç noktalarına yerleştirilir.

- **Parmaklık - Korkuluk:**

Merdiven parmaklıkları merdivende güvenli hareketi sağlar. Aynı zamanda, akışın yönünü düzenlemek için, yaya yolunu bölebilir. Parmaklığın kullanılması merdivenin uzunluğu ile değil eğimi, basamak yüksekliği ve kullanım yoğunluğuyla ilişkilidir. Cartwright'a göre, basamakların kenarındaki dikey yükseklik 60 cm'yi geçerse, parmaklığın kullanılması tercih edilmelidir (Taşke 2002, Cartwright 1980). Geniş basamaklardan oluşan merdivenli mekanlarda merkez özelliği gösterecek parmaklıklar kullanılarak kontrol ve düzen sağlanır. Eğer mümkünse, parmaklıklar, mekânın her iki tarafına da yerleştirilmelidir. Çünkü bazı insanlar tek taraflı kuvvete sahiptir.



Resim 4.50 Parmaklık.

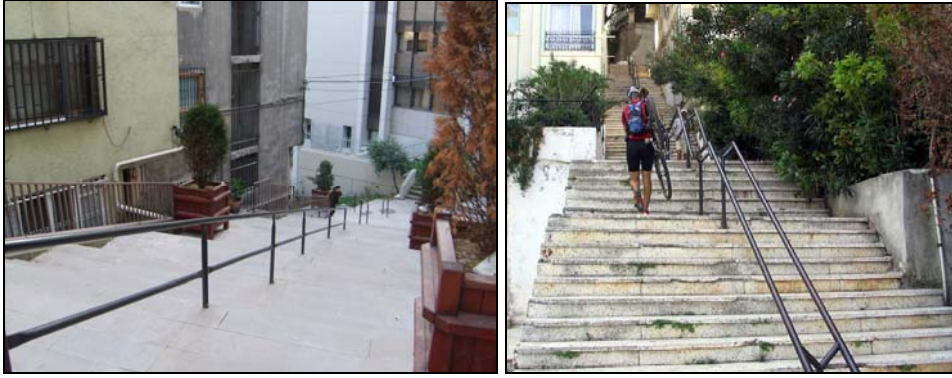
Kentsel açık mekan olarak merdivenli mekanlarda parmaklık yüksekliği tipik olarak 75cm-85 cm aralığında ve minimum 114 kg ağırlığı destekleyecek nitelikte olmalıdır. Merdiven parmaklıklarının üst parmaklığı altında maksimum 67 cm yüksekliğinde baston kullanan yayaların algılaması için ikinci bir parmaklık sağlanmalıdır. Parmaklıkların uçları, üst ve alt basamaktan 30cm-45 cm kadar uzatılmalı ve güvenlik nedenleri için sonu iyi tamamlanmalıdır. Bu ayrıntı görme engelli bireyler için önemlidir. Ayrıca parmaklıkların mekandaki baskın renge zıt bir renk olması algı açısından imkan verir (Harris 1988).



Resim 4.51 Parmaklık-korkuluk; kent dışı alanlarda ve kentsel mekanda.



Resim 4.52 Sokak boyunca uzanan ve mekanı ikiye bölen parmaklıklar, Fındıklı, 2008.

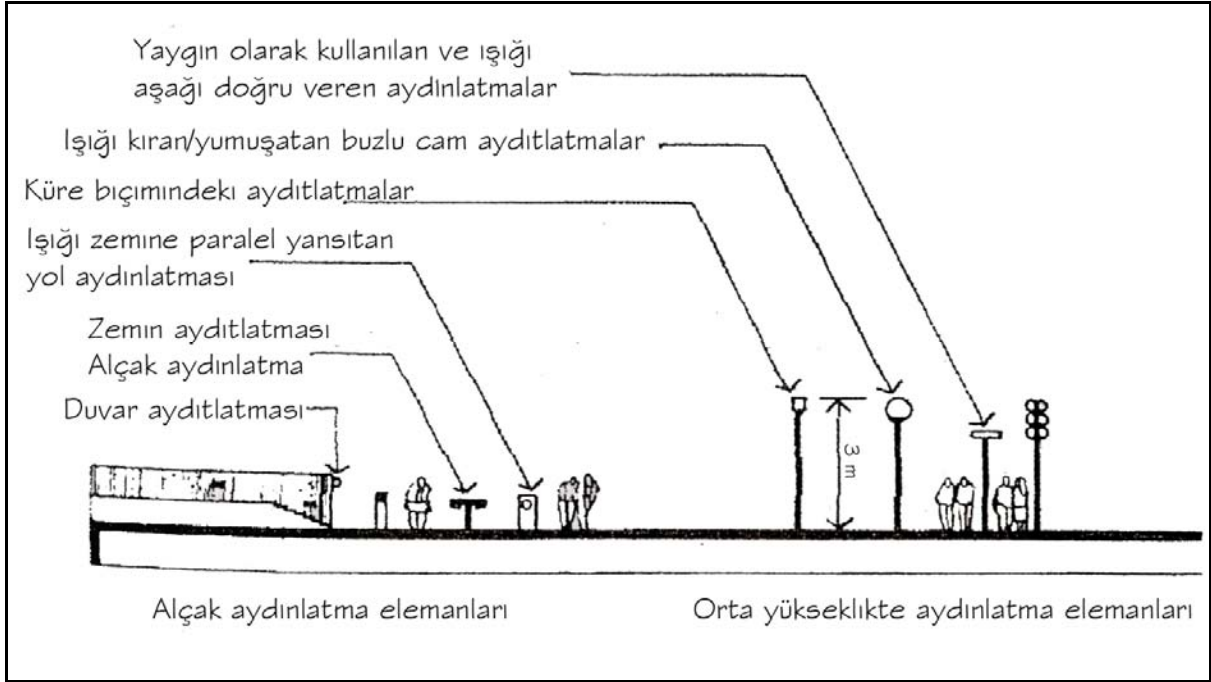


Resim 4.53 Sokak boyunca uzanan parmaklıklar.

- **Aydınlatma:**

Işıklandırma, emniyet için zaruri bir elemandır. Kötü bir şekilde tasarlanmış ışıklandırma sistemi mekanda rahatsızlığa ve tehlikeli durumlara neden olabilir. Yanlış yerleştirilmiş ışıklandırma elemanları göz kamaştırıcı parlıtya neden olabilir veya ışık, yapı cephelerine yansyarak özel yaşam mekanlarında rahatsızlığa yol açabilir. Bu durum izinsiz giren ışık olarak tarif edilebilir. Merdivenlerin gece aydınlatması, özellikle ışık değişimlerinden olumsuz etkilenen yaşlı kullanıcılar için önemli bir konudur. Aydınlatma, merdivenli mekanların gece kullanımını teşvik ederek güvenliğin sağlanmasını destekler. Işıklandırmanın en temel nedenleri; emniyet, kullanımda süreklilik, görünürlük, güvenlik ve estetik olarak sayılabilir. Işıklandırma ile sağlanan görünürlük, insanların gece açık mekandaki kot farklarını, basamakları ve engel elemanlarını algılamalarını sağlar. Merdivenlerdeki karanlık alanlar, saldırgan eylemler için fırsat alanı olabilir. Bu gibi ışısız noktalarda fiziki saldırı ve

hırsızlık muhtemel tehlikelerdir. İyi aydınlatılmış yerler kriminal suçlara, karanlık ve iç karartıcı alanlardan daha az olanak verir. Dolayısıyla, merdiven üzerinde aydınlatmanın sürekliliğinin de var olması gerekir. Bir merdivenin doğal görünüşü, esas itibariyle, gece vakti farklıdır, özellikle anıtsal merdivenli mekanlarda ışık oyunları prestiji artırır. Aydınlatma, her merdivenin kendi fiziksel biçimi ile uyum sağlayabilir. Mekanda bulunan plastik elemanların veya bitkisel elemanların ışıkla vurgulanması mekanda çekicilik yaratır. Fıskiyeler ve diğer su hareketleri akılda kalıcı etkiler verir.



Şekil 4.14 Yaya alanlarında aydınlatma elemanları (Harris 1988).



Resim 4.54 Merdivenli sokaklarda sokak lambaları.



Resim 4.55 Merdivenli sokaklarda aydınlatma.

Gece vakti için gerekli ışık miktarı, iki önemli faktöre bağlanmaktadır: ilgilenilen görsel işlevler ve çevrenin ortalama ışık yoğunluğu.



Resim 4.56 Merdivenli sokaklarda pano aydınlatması-gece.



Resim 4.57 Aydınlatmada farklı yaklaşımlar.

- **Bitkisel peyzaj elemanları:**

Merdivenli mekanların cazibesi ağaçlar, bitki kutuları, çiçek bahçeleri, çeşmeler ile estetik ve işlevsel açıdan desteklenebilir. Özellikle, bitki türlerinin seçimi ve mekanda yerleştirilmeleri

ışık, gölge, renk açısından merdivenin sert ve zor havasını hafifletir. Bitkisel elemanların faydaları aşağıdaki gibi sıralanabilir;

- Gölge sağlar,
- Akılda kalıcı özellikleriyle merdivenleri daha canlı yapar,
- Bitkiler kullanıcıda dinlendirici etki yapar,
- Havayı temizler ve doğal bir ortam yaratır,
- Arzu edilmeyen bina cephelerini gizler veya donuk yüzeyleri iyileştirir,
- Beton, çelik gibi soğuk malzemelerin sertliğine karşılık sıcaklık verir,
- Merdivenlerin görünüşünü düzgün yapabilir ve merdiveni çevreleyen yapılarda ikamet eden kullanıcıların sokak mekanıyla bütünleşmesini sağlar,
- Özellikle çocuklara doğa ile teması sağlar,
- Gürültüyü keser,
- Eğer cinsleri benzersiz veya yerel ise, merdivenlere bir kimlik sağlar



Resim 4.58 Doğal peyzaj elemanları.



Resim 4.59 Mekanda bitkisel öğeler basamakların olumsuz etkisini zayıflatır.



Resim 4.60 Doğal verilerin etkisi; mevsimler; İstanbul (2007), Sicilya (2007), Strazburg (2008).



Resim 4.61 Yeşil doku mekandaki baskınlığı San Francisco (istockphoto.com).

BİTKİ TÜRÜ		BİTKİ FORMU
Platanus occidentalis, Platanus orientalis, Robinia pseudoacacia, Carpinus betulus, Tilia tomentosa		Gölge veren geniş çanaklı ağaçlar
Cupressus sempervirens, Robinia pseudoacacia 'pyramidalis', Populus berolinensis		Sütun formlu ağaçlar
Cupressus arizonica, Taxus baccata, Pinus nigra, Cupressocyparis leylandii, Carpinus betulus 'fastigiata'		Konik formlu ağaçlar
Ligustrum japonicum, Ostrya carpinifolia, Quercus petraea, Ginkgo biloba, Cercis siliquastrum		Seyrek dokulu ağaçlar
Salix babylonica, Betula pendula, Sophora japonica 'pendula'		Sarkık formlu ağaçlar
Anıt Ağaçlar korunmaktadır		Anıt ağaçlar
Tespit edilmemiş anıt ağaç niteliğindeki ağaçlar tespit için önerilir		Sık dokulu ağaççık ve çalılar

Şekil 4.16 Ağaç türleri (Çamlıca Kentsel Tasarım Rehberi, 2007).



Resim 4.62 Peyzaj ve tasarım yaklaşımının oluşturduğu mekansal kalite.



Resim 4.63 Merdivenlerde yeşil etkisi.

- **Renk:**

Renk etkisi, kentsel mekan tasarımında önemli bir araçtır. Kentsel mekan içinde pek çok duygu renklerle mekana yansır. İnsanlar, kendi başlarına mutlu, gergin, maceraperest, sevdalı, agresif, bunalmış veya telaşlı gibi farklı ruh durumları içinde renkli mekanlarda hareket ederler. Renkler, insan üzerinde aktiflik, pasiflik, neşe, can sıkıntısı gibi duygular yaratan olgulardır.

İnsan, güneş ışığının bir prizmadan geçirilerek elde edilen renk spektrumu üzerinde kırmızı ile mor arasında kalan renkleri görebilir. Mekanı dolaylı olarak genişletmek, daraltmak yani mekanın etkisini değiştirmek renklerle sağlanabilir (Erkan, 1996:12). Mekanın niteliği üzerinde rengin etkisi aşağıdaki gibi olabilir: Kırmızı heyecanı sembolize eder. Mavi

duygusallık ve su ile beraber sakin, sessiz ve serin bir duygu yaratır. Fıskiyeler, dalgalar ve çağlayanlar iyimser duygular besler. Sarı iştirmek, hissetmek, koklamak ve dokunmak için merak uyandırır. Turuncu hareket, kahkaha ve eğlence ile güler yüzlülüğü ortaya çıkarır. Spor sahaları, yoğun oldukları zaman turuncudur. Roma zamanında mor aristokrasiyi sembolize ederken günümüzde insanlarda karamsarlıkla anılmaktadır. Kahverengi doğallığı ve sağlığı sembolize eder. Gri ciddidir. Beyaz alan, birinin gerçek duygusunun izdüşümü içindir. Yeşil doğallığı ve dinlenmeyi anımsatır. İnsanoğlu yeşil alanı sever, şehir yaşamının stresi ve gürültüsü arasında yeşili yani aslında doğayı arar (Taşke 2002).



Resim 4.64 Rengin, sürekliliğin ve basamakların mekansal hareketlilik.

Renklerin etkisi, aydınlığa ve etki ettiği mekana da bağlıdır. Açık renkli yüzeylerin, koyu renkli yüzeylerden ölçü bakımından daha büyük algılandıkları deneylerle saptanmıştır. Ayrıca sıcak, koyu ve parlak renklerin, soğuk açık ve mat renklerden daha yakın algılandıkları tespit edilmiştir. Sıcak (turuncu, kırmızı, yeşil) ve açık renkler, yukarıda teşvik edici, yandan ısıtıcı, yakınlaştırıcı, aşağıdan hafifletici, kaldırıcı etki ederler. Sıcak ve koyu renkler, yukarıdan vakur, ağırbaşlı, yandan etrafı çevrili, aşağıdan emniyet duyguları uyandırır. Soğuk (mavi, mor) ve açık renkler yukardan aydınlatici, dinlendirici, yandan genişlik ve enginlik, aşağıdan üzerinde yürümek için düzlük etkisi yaratırlar. Soğuk ve koyu renkler yukardan tehdit edici, yandan soğuk ve kederli, aşağıdan şikayet edici ve aşağıya çekici etki ederler. Ayrıca renklerin kan basıncı ve mide salgılan üzerine etkileri deneylerle saptanmıştır. Bazı renkler dikkat yeteneğini arttırırken bazısı da azaltmaktadır (Erkan, 1996:13; Kiran, 1992).

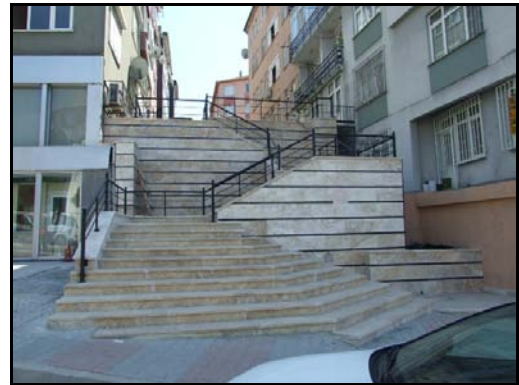
Yaş gruplarına göre tercih edilen renkler kentsel mekanda değişir: yeni yürümeye başlayan çocuklar, pembe renkteki mekanları sever. Bu mekanlar eğlendirici bir etkide bulunur. Ergenlik dönemindeki çocuklar mor ve kahverengi renkli mekanları beğenir. Patric Geddes'e göre erkek ve kadın kullanıcı arasında renk anlayışı farklıdır; kadın kullanıcılar yeşil alanları tercih ederken erkekler çekici, ilginç ve daha renkli mekanları tercih eder. Ebeveynler yeşil ve

mavi alanı sever. Onların evde ve ofiste kaotik bir haftadan sonra sakinleşmeye ihtiyacı vardır. İyi hava şartları altında, yeşil alanlarda zaman geçirmek ister. Daha yaşlı insanlar güvenli ve rahat duygular veren ve kırmızı, mor ve kahverengi dışındaki renkleri mekanda tercih eder, onlara dünyayı hatırlatan yeşil alanlar görmek ister. Renk vizyonu da farklı yaş gruplarının duyuşsal algısına göre değişir (Taşke, 2002:107)

Renklerin seçimi, merdivenli mekanın kullanıcısı üzerindeki psikolojik etkisini yönlendirir. Renklerin psikolojik etkileri merdivenin yürüme üzerindeki caydırıcı etkisini azaltmak, mekanı daha çekici hale getirmek, basamaklı mekanların diğer mekanlardan ayrılmasını ve fark edilmesini sağlamak için kullanılabilir. Özellikle dik ve uzun bir merdivenli mekanda renk kullanılarak perspektifte uzaklık ve yakınlık oyunları elde edilir; kırmızı ve turuncu renkli basamaklar, mavi ve yeşil renkli olanlardan daha yakın görünür. Parlak renkler aynı zamanda daha iyi algılanır. Renk kullanımıyla mekanda önemli öğelere işaret edilebilir. Merdivenin temel renk tonlarının nasıl belirleneceği ve geleneğin bir duygusunu yaratmak için bir rengin nasıl seçileceği tasarım için önemli bir konudur.



Resim 4.65 Tasarım elemanları bütünselliği, Alaska (googlemap.com).



Resim 4.66 Tasarım müdahalesi; önce (sol) ve sonra (sağ),Harmanlık Sokak, Üsküdar, 2009.



Resim 4.67 Tasarım müdahalesi; önce (sol) ve sonra (sağ), Körbakkal 1 Sokak, Üsküdar, 2009.



Resim 4.68 Tasarım müdahalesi; önce (sol) ve sonra (sağ), S.Mehmet Sokak, Üsküdar, 2009.



Resim 4.69 Tasarım müdahalesi; önce (sol) ve sonra (sağ), Uğur Sokak, Üsküdar, 2009.

5. MERDİVENLİ SOKAKLAR ÜZERİNE TİPOLOJİK BİR YAKLAŞIM

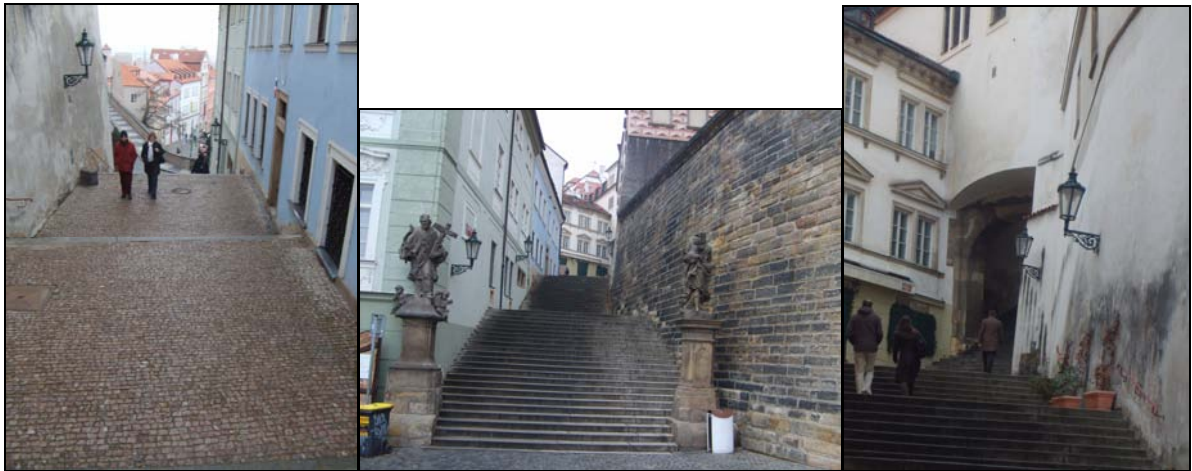
Merdivenli sokaklara yönelik yapılmış bu çalışma boyunca merdivenli sokaklar bir kentsel mekan bileşeni olarak ele alınmıştır. Merdivenli sokakların mekansal, sosyal, fiziksel ve tarihsel özellikleri ile biçim ve kullanım amaçları araştırılarak, tasarıma yönelik mekansal yaklaşımlar ortaya koyulmuştur. Ortaya koyulan bu yaklaşımlar ve tasarım verileri ile çalışma boyunca incelenen yaya mekanları ve sokak örnekleri üstü örtülü olmayan merdivenli sokaklar üzerine mekansal çözümlene açısından tipolojik bir yaklaşım çalışmasının altlığını oluşturmuştur. Çalışmanın bu bölümünde, ülkemizde İstanbul (Beyoğlu, Beşiktaş ve Üsküdar), İzmir (Bergama, Güzelyalı ve Mithatpaşa), Kocaeli (İzmit), Hatay (Antakya) ve Antalya (Merkez) ile Almanya'da Freiburg, Siengen ve W. Tiengen, Çek Cumhuriyeti'nde Prag, Ukrayna'da Kiev, Rusya'da Moskova ve Saint Petersburg kentlerindeki toplam 73 adet çeşitli merdivenli mekan ve sokak örnekleri yerinde incelenerek (Tablo 5.19 ve 5.20) mekansal algılama yönünden bir merdivenli sokak tipolojisi oluşturulmuştur. Çalışmanın geliştirilmesini sağlayacak ve çalışma sonuçlarını destekleyecek yerli ve yabancı diğer pek çok yerleşmeye ait merdivenli sokak örnekleri de yazılı kaynaklarda ve resimler üzerinde araştırılmış ve incelenmiştir. Mekansal algılama yönünden ele alınan bu tipoloji çalışmasında, çevresel arazi kullanım durumu, sokağın başlangıç ve bitiş ilişkisi, uzunluk ve genişlik ölçüleri, sokak doğrultusu, sokağın çevreleyen binalarla ilişkisi, bağlantı sağladığı mekanlar, merdivene bağlanan sokak sayısı, düşey hareketlilik, mekansal form ve fiziksel özellikler ile kentin tarihsel ve kültürel değerleri tipolojik yaklaşımın çerçevesini oluşturmuştur. Örnek olarak ele alınan merdivenli sokakların çevresinde yapılan arazi kullanım incelemesi özellikle yurtdışı örneklerinde bina fonksiyonlarına yönelik yerinde bir gözlem şeklinde yapılabilmişken, örneklem çalışması bölgeleri olan Beyoğlu ve Üsküdar'da ilgili kurumlardan elde edilen güncel ayrıntılı arazi kullanım haritaları üzerinde bir çalışma ve yerinde gözlem metoduyla yapılmıştır. Böylece, merdivenli sokakların çevresel arazi kullanım dağılımı ile ilişkisi ortaya koyularak elde edilen verilere göre sokakların kentsel doku içindeki konumuna göre bir tipoloji elde edilmiştir.

Çalışmada daha sonra İstanbul Beyoğlu'nda Kabataş-Karaköy sahil bandı ve Cihangir semtiyle sınırlanmış alanda 17 ve Üsküdar'da merkez bölgesinde (Mimar Sinan, Selimiye, Kuzguncuk semtleri) 18 olmak üzere toplam 35 merdivenli sokakta mekansal ve tipolojik inceleme yapılmış ve farklı zaman dilimlerine göre kullanım yoğunlukları gözlemlenmiştir. Buna göre alanda buldukları konuma (konut, ticaret, konut+ticaret bölgelerinde ve yeşil alanda), mekansal özelliklere (işlev, tasarlanmış-tasarlanmamış biçim, fiziksel kalite) ve

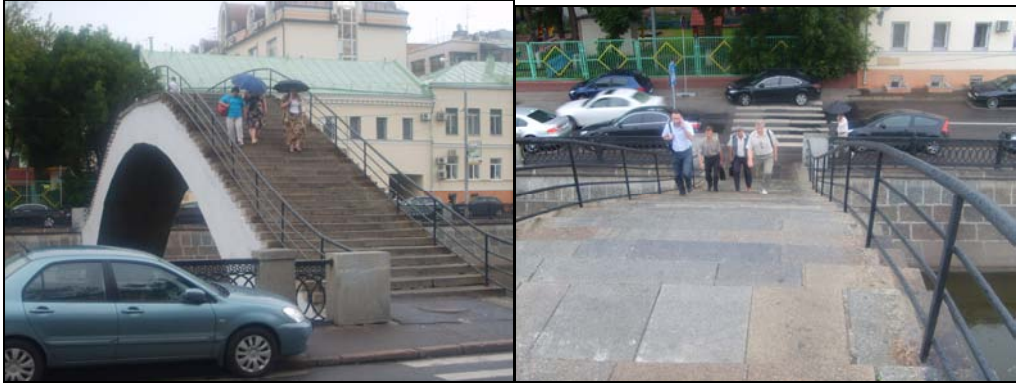
kullanım yoğunluğuna göre %5 örneklem ile Beyoğlu'nda 7 ve Üsküdar'da 8 olmak üzere toplam 15 merdivenli sokakta kullanıcının sokağı tanımlamasına yönelik toplam 80 adet anket yapılmıştır. Örnek çalışma alanının belirlenmesinde, bu alanlardaki topoğrafik hareketlilik ve eğime bağlı olarak merdivenli sokak sayısının sayıca çok olması, biçim ve mekansal kalite açısından çeşitlilik göstermesi, kentsel ölçekte bu bölgelerin sahip olduğu kimlik, bina kullanım fonksiyonlarının ve kullanıcı profiline çeşitliliği etken olmuştur. Beyoğlu örnek çalışma alanında, bir sırt olarak doğal bir eşik olması ve sosyo-kültürel eylemler açısından yoğun kullanımla bir yaya mekanı olması ile İstiklal Caddesi kuzey sınırı, kıyı aksı güney sınırı, sahip olduğu tarihsel kimlik ve kullanım kademelenmesi ile Voyvoda Caddesi (Bankalar Caddesi olarak da bilinir) batı sınırı ve ilçe sınırının geçtiği Gümüşsuyu Caddesi de doğu sınırı olarak kabul edilmiştir. Üsküdar'da ise 2006 onaylı Üsküdar Merkez Bölgesi Uygulama İmar Planı sınırı örneklem yapılan çalışma alanı sınırı olarak kabul edilmiştir.



Resim 5.1 Posthova Sokak (7), Kiev (2009).



Resim 5.2 Radnicke Schody (Sokak) (8), Prag (2009); kıvrımlar ve kırılmalarla doğrultu değiştirme, mekansal süreklilik, yapı hizalarında doğrusallık.



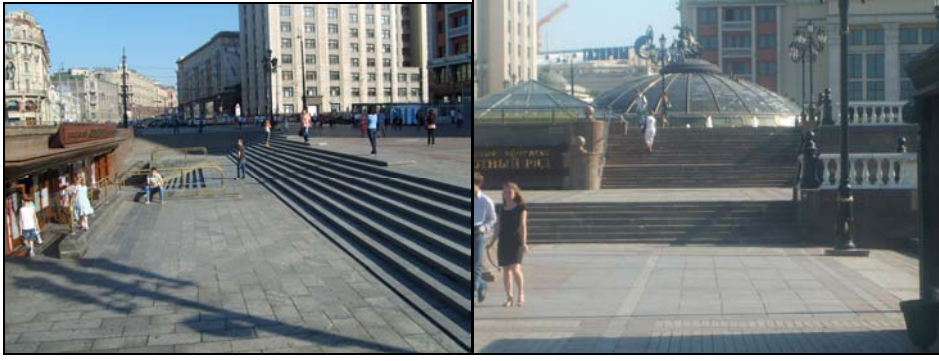
Resim 5.3 Volkhanka (21), Moskova (2009).



Resim 5.4 Saint Petersburg, Rusya (2009); merdivenler kentsel mekan tasarımının birer parçası.



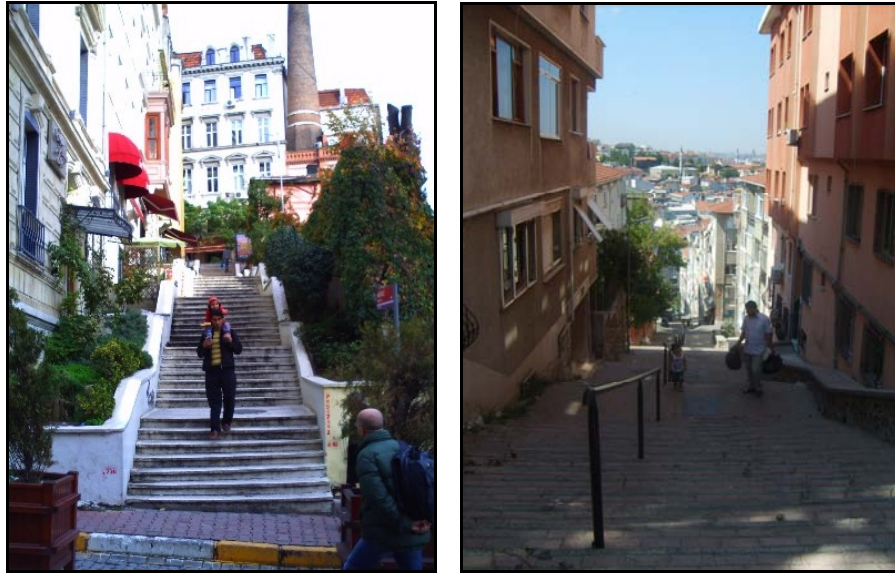
Resim 5.5 Peterhoff, Saint Petersburg (2009); tasarım-kullanım-kompozisyon birleşimi.



Resim 5.6 Makhovaya Ulitsa, Moskova (2009); mekanda hareketlilik.



Resim 5.7 Solda; Hayırlı Sokak, Üsküdar ve sağda Çıkmaz Sokak, Mardin (2009).



Resim 5.8 Solda; Nergiz Sokak, Beyoğlu ve sağda Kuşoğlu Sokak, Üsküdar (2009).

Sokak No	Sokak Adı	Yeri	Sokak No	Sokak Adı	Yeri
1	Hriçatik	Kiev, Ukrayna	37	Medrese	Üsküdar, İstanbul
2	Trokşevytel	Kiev, Ukrayna	38	Şeyh Yokuşu	Üsküdar, İstanbul
3	Askold Grave	Kiev, Ukrayna	39	İhsaniye	Üsküdar, İstanbul
4	Motherland-Lavra	Kiev, Ukrayna	40	Yapma Bebek	Üsküdar, İstanbul
5	Golden Gate Park	Kiev, Ukrayna	41	F. Erdurmuş	Üsküdar, İstanbul
6	Andriyivsky	Kiev, Ukrayna	42	Bicanefendi	Üsküdar, İstanbul
7	Posthova	Kiev, Ukrayna	43	Hayırlı	Üsküdar, İstanbul
8	Radnicke Schody	Prag, Çek Cumhuriyeti	44	Bereketli	Üsküdar, İstanbul
9	Castle Stairs 1	Prag, Çek Cumhuriyeti	45	Fıstıkağacı Parkı	Üsküdar, İstanbul
10	Castle Stairs 2	Prag, Çek Cumhuriyeti	46	Bağrı Yanık	Üsküdar, İstanbul
11	Charles Bridge	Prag, Çek Cumhuriyeti	47	Kuloğlu	Üsküdar, İstanbul
12	Heaven Stairs	Prag, Çek Cumhuriyeti	48	Çavuşdere	Üsküdar, İstanbul
13	Fig Garden	Prag, Çek Cumhuriyeti	49	Uğur Sokak	Üsküdar, İstanbul
14	Nerudova	Prag, Çek Cumhuriyeti	50	Körbakkal 1	Üsküdar, İstanbul
15	Im Wenkel	W.Tiengen, Almanya	51	Körbakkal 2	Üsküdar, İstanbul
16	Kornigasse	W.Tiengen, Almanya	52	Harmanlık	Üsküdar, İstanbul
17	Turmgasse	W.Tiengen, Almanya	53	Çınarlı Tekke	Üsküdar, İstanbul
18	Bismarckallee	Freiburg, Almanya	54	Tekke Arkası	Üsküdar, İstanbul
19	Mokhovaya Ulitsa	Moskova, Rusya	55	Zenciler	Üsküdar, İstanbul
20	Tverşkaya	Moskova, Rusya	56	Kamondo Merdivenleri	Beyoğlu, İstanbul
21	Volkhonka	Moskova, Rusya	57	Yüksek Kaldırım	Beyoğlu, İstanbul
22	Maroseyka	Moskova, Rusya	58	Enli Yokuşu	Beyoğlu, İstanbul
23	Angeliyskaya	Saint Petersburg, Rusya	59	Salı Pazarı Yokuşu	Beyoğlu, İstanbul
24	Birzhevaya	Saint Petersburg, Rusya	60	Alçakdam	Beyoğlu, İstanbul
25	Sadovaya	Saint Petersburg, Rusya	61	Molla Bayırı	Beyoğlu, İstanbul

Sokak No	Sokak Adı	Yeri	Sokak No	Sokak Adı	Yeri
26	Taşlık	Antakya, Hatay	62	Hardal	Beyoğlu, İstanbul
27	Bulvar Sokak	Antakya, Hatay	63	Tekke Yokuşu	Beyoğlu, İstanbul
28	Sinema Sokak	Antakya, Hatay	64	Taktaki Yokuşu	Beyoğlu, İstanbul
29	Sönmez	İzmit, Kocaeli	65	Kumrulu Yokuşu	Beyoğlu, İstanbul
30	Deniz	İzmit, Kocaeli	66	Sağıroğlu	Beyoğlu, İstanbul
31	304 Sok.	İzmir	67	Perşembe Pazarı	Beyoğlu, İstanbul
32	272 Sok.	İzmir	68	Tophane	Beyoğlu, İstanbul
33	270 Sok.	İzmir	69	Dizi	Beşiktaş, İstanbul
34	Eski Hastane Cd.	Bergama, İzmir	70	Nüzhetiye	Beşiktaş, İstanbul
35	Barış Merdivenleri	Bergama, İzmir	71	S.Ağaoğlu	Beşiktaş, İstanbul
36	Konyaaltı Parkı	Antalya	72	Dünya Barış Parkı	Beşiktaş, İstanbul
			73	Serencebey Parkı	Beşiktaş, İstanbul

Tablo 5.1 Yerinde İncelenen Sokaklar.



Resim 5.7 Koltukçu Rıza Sokak, Üsküdar (2009).



Resim 5.8 Çınarlı Tekke Sokak (53), Üsküdar (2009); ana cadde (Çavuşdere Caddesi) ile üst kottaki ara sokak arasında bağlayıcılık ve yapılarla giriş; yatay düzlemde merdiven+yol birlikteliği.



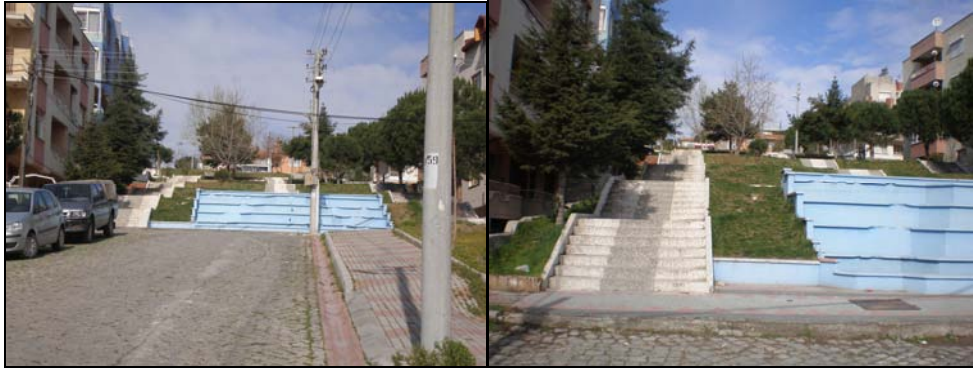
Resim 5.9 Tekke Arkası Sokak (54), Üsküdar (2009); yatay düzlemde bina hizalarında farklı hareketler, yol+merdiven, merdivenler sokağın giriş-bitiş noktasında.



Resim 5.7 Solda; Dillenburg, Almanya (2007)ve Radnicke Schody-2 Prag (2008).



Resim 5.10 270 Sokak (33), İzmir (2009); tamamı merdiven, sokak genişliğinde süreklilik.



Resim 5.11 Barış Merdivenleri Sokak (35), Bergama, İzmir (2008); yol+merdivenler, baskın bir kamusal mekan kimliği, tasarım, rekreasyon; iki farklı kottaki yol arasında bağlayıcılık.



Resim 5.12 Konyaaltı (36), Antalya (2008); meydana bağlanma (sol), yeşil alan içinde yürüme (sağ).



Resim 5.13 Bulvar Sokak (27), Antakya, Hatay (2009); doğrultu ve mekansal süreklilik.



Resim 5.14 Tekke Yokuşu (54), Beyoğlu (2008); yapılara giriş vermeden iki farklı kottaki akslar arasında bağlayıcılık, sokak genişliğinde süreklilik, yapı hizalarında hareket.



Resim 5.15 Molla Bayırı (61), Beyoğlu (2008); mekansal süreklilik içinde kıvrılmalarla doğrultu değiştirme, bina hizalarında hareket.

5.1 Merdivenli Sokakların Kentsel Çevre İçindeki Konumlarına Göre Tipolojisi

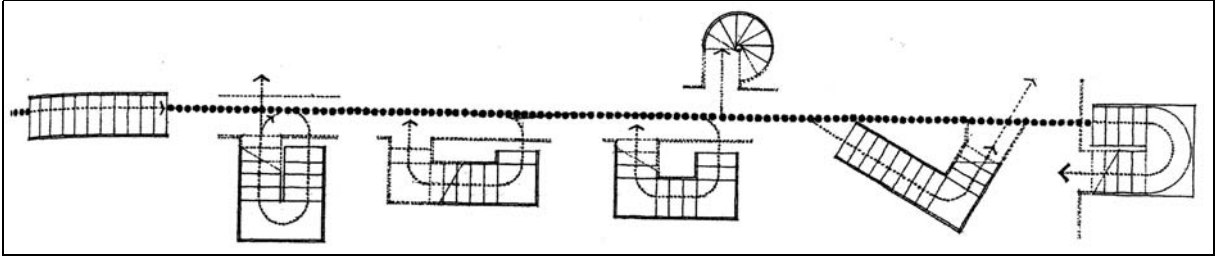
Kentleşme süreci içinde ortaya çıkan büyük kentlerin geniş ve uzun ulaşım aksları, başlangıç ve bitişi belirgin şekilde biçimlenmiş lineer caddeleri, bulvarları, ızgara sistem ve bitişik düzen planlama modeliyle şekillenen yüksek yapılarla çevrili sokaklar kentlerin mevcut dokusunu değiştirmiş ve tek tip bir kent formuna doğru yönlendirmiştir. Bir kentin inişli, yokuşlu yolları, bir büyük cadde ile bir diğerini bağlayan eğimli ulaşım aksları, bir yolun başladığı yerden kentin yamaçlarına doğru uzanan merdivenli sokakları kent dokusuna hareketlilik, mekana dinamizm ve özgünlük kazandırır. Bu hareketlilik ile kullanıcı arasında yaşamsal bir ilişki vardır.

Topografik harekete uygun bir şekilde biçimlenen bu merdivenli sokaklar kullanıcının ruhsal durumuna göre değişken bir kimlik alır ve çevresel algı üzerinde de değişken bir etki bırakır. Bu etki kullanıcının fiziksel ve ruhsal durumuna göre değiştiği gibi, mekansal özelliklere göre de farklılık gösterir. Dolayısıyla merdivenli sokakların mekansal niteliği önem kazanır. Merdivenli mekanlar bir mimari iç mekanın veya kentsel dış mekanın farklı seviyeleri arasında dikey hareketi sağlar. Bir mimari mekan içinde iki farklı düzlemdeki mekanlar arasında düşey iletişime olanak verir. Mimari iç mekanın taşıyıcı sistemi, ölçek ve yüksekliği, insan geçişi, eşya taşınması gibi farklı kullanım ve fonksiyon kimliği gibi fiziksel özelliklerine ve mimari tasarım yaklaşımına göre farklı tipolojilere sahiptir; iç mekan içinde merdivenler tek veya çift kollu, dönel, spiral, doğrusal (lineer), parçalı-zıt yönlü, kırılmalı, “L” formlu gibi değişik biçimlerde tasarımcı eliyle tasarlanır. Ancak bu tasarımlar mekanın ölçeği ve fiziksel özellikleriyle sınırlıdır. Mimari iç mekanda merdivenler yapının en zayıf taşıyıcı öğelerinden biri olarak kabul edilmektedir.



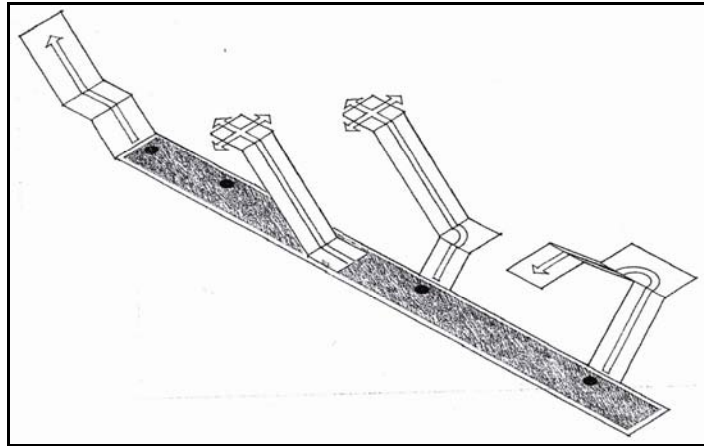
Resim 5.16 İç mekan merdiven örneği

Tıpkı iç mekan merdivenleri gibi kentsel dış mekanda bulunan merdivenli mekanlar da iki kot arasındaki iletişimi ve hareketi sağlar. Bu iletişim, kentsel doku içinde bir kanal yani bir sokak dokusu oluşturur. Mimari iç mekanda olduğu gibi bir tasarımcı eliyle merdivenli sokaklar dönel, kırıklı (tek veya iki kollu), doğrusal, parçalı, L veya U şekli gibi farklı formlarda tasarlanır. Ancak, forma yönelik bu tasarımda, tasarımcıdan ziyade merdivenli sokakların formunu arazi hareketi, eğim, kent formu, mevcut özgün sokak dokusu, kullanım yoğunluğu ve kullanıcı tipolojisi gibi doğal ve yapay eşikler, mekansal sınırlayıcılar daha çok etkiler. Merdivenli sokakların fiziksel formu, bir kot farkı aşılrken, yürüme yoluna dinamizm katabilir, mekandaki hareketi pekiştirebilir, kesintiye uğratabilir, doğrultusunda bir değişiklik oluşturabilir veya bir meydana girmeden önce yürüme yolunu sona erdirebilir (Şekil 5.1). Sokakta merdivenin fiziksel formu ve biçimlenişi, basamaklar boyunca tırmanış-iniş eyleminin doğrultusunu belirler.



Şekil 5.1 Merdivenli sokaklarda fiziksel form; yürüme yoluna etki (Ching, 1996, syf. 273).

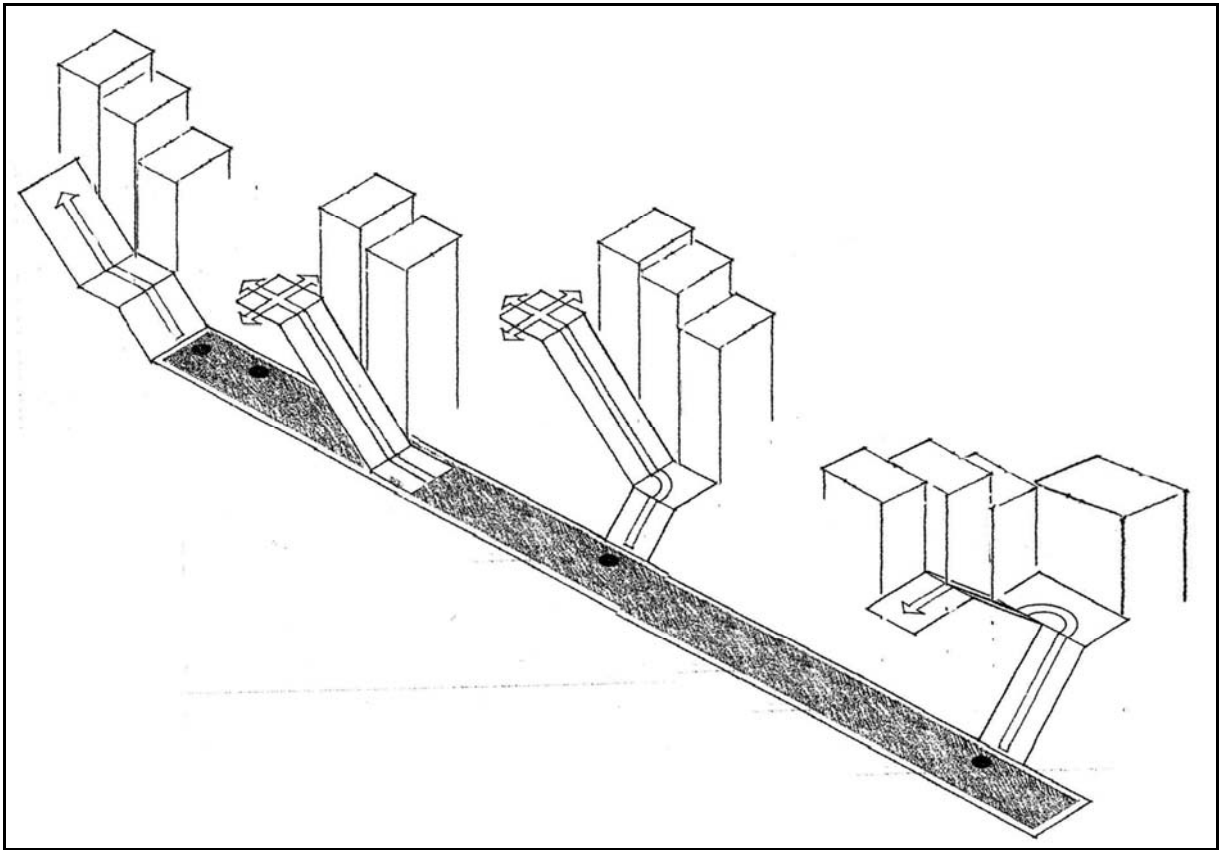
Kentsel dış mekanda bulunan merdivenli sokakların fiziksel formu aslında mekanın sokak kimliğini ortaya çıkarır. Örneğin spiral merdivenler kentsel dış mekanda olsa da tam anlamıyla bir sokak değil, daha çok düşey dolaşım elemanı olarak algılanır.



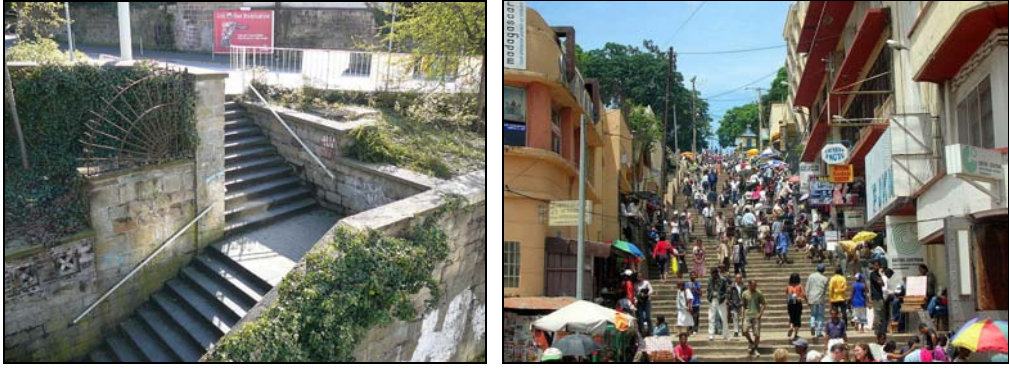
Şekil 5.2 Merdiven biçimlenişinin ortaya çıkardığı yürüme doğrultusu (Şekil, F. Ching'in mimari iç merdiven biçimine yönelik yaptığı çizimin tekniğinden geliştirilmiştir, 1996, s.272).



Resim 5.17 Merdivenli sokaklarda yürüme doğrultusu; Üsküdar (sol), Almanya (Orta) ve İngiltere (sağ), 2009.



Şekil 5.3 Merdivenli sokak biçimlenişinin sokakta ortaya çıkardığı yürüme doğrultusu.



Resim 5.18 Merdivenli sokak biçimlenişinin sokakta ortaya çıkardığı yürüme doğrultusu.



Resim 5.19 Merdivenli sokak biçimlenişinin sokakta ortaya çıkardığı yürüme doğrultusu

Kentsel dış mekan içinde tasarım, ağırlıklı olarak anıtsal bir özellik gösteren merdivenli mekanların biçimlerinde rol almaktadır; kentsel doku içinde önemli bir yapının, bir mekansal bileşenin veya bir simgenin vurgusu, bir yapının dış mekana uzantısı ve ilişkisi gibi roller alır.



Resim 5.20 Merdivenli mekanlarda anıtsal ölçek; Potsdam (sol) ve Marsilya (sağ), Fransa.

Buna karşın doğal ve yapay eşiklerin yönlendirmesi ve bir tasarımcı yaklaşımıyla merdivenli sokak mekanlarının tasarlanması; kentsel dış mekan yaşantısını destekler, daha kullanışlı, çekici, sürprizli ve özgün kimlikli alanlar oluşturulabilir.



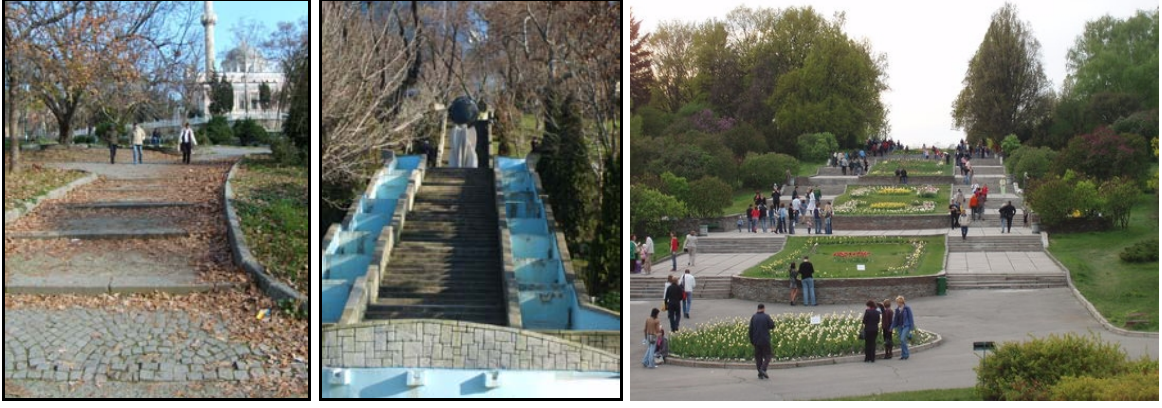
Resim 5.21 Bir tasarım yaklaşımının merdivenli sokağa uygulanması; Körbakkal Sokak 2, Üsküdar, 2009; uygulamadan önce (sol) ve sonra (sağ).

Merdivenli sokakların kentsel çevre içindeki en önemli rolü; fiziksel özelliği sonucu taşıt trafiğine kapalı olmaları, dolayısıyla da özel bir yayalaştırma girişimi gerektirmemeleridir. Motorlu taşıt trafiğinin aşırı yoğunlukta olduğu günümüz kentlerinde böyle bir role sahip merdivenli sokakların kullanımının kentsel mekanın algılanması ve tipolojisi ile ilişkisinin incelenmesi kullanıma yönelik olumlu ve olumsuz özelliklerin ve çözüm yaklaşımlarının ortaya çıkarılmasını sağlar.

Merdivenli sokaklar kentsel çevre içindeki konumlarına göre incelendiğinde iki grup ortaya çıkar; yeşil alanlarda bulunan merdivenli mekanlar ve sokaklar ile kentsel yapılaşmış çevre içinde merdivenli mekanlar ve sokaklar.

5.1.1 Yeşil Alanlarda Bulunan Merdivenli Mekanlar ve Sokaklar

Bu grupta bulunan merdivenler, eğimli alanlarda tasarlanan yeşil alanlarda (parklar, kent bahçeleri, seyir alanları, spor alanları gibi) kullanıcı hareketini kolaylaştırma ihtiyacıyla doğar. Bu grup, yeşil alan içinde gezinme, oturma, seyretme, algılama ve dikkat toplama gibi rekreatif bir eylem kazandırır. Yeşil alan içinde zengin vista alanları ve hareketli bir zemin dokusu verir, park içindeki bir peyzaj ögesine, simgeye vurgu veya yönlendirme yapar. Bu tip merdivenli mekanların tasarımı tamamen tasarımcının özgün yaklaşımı ve peyzaj mekanının senaryosuyla ilişkilidir.



Resim 5.22 Yeşil alanda merdivenli mekanlar; İstanbul’ da Serencebey Parkı (sol) ve Beşiktaş Barış Parkı (orta) ile Saint Petersburg’ ta Piterhof, 2009.

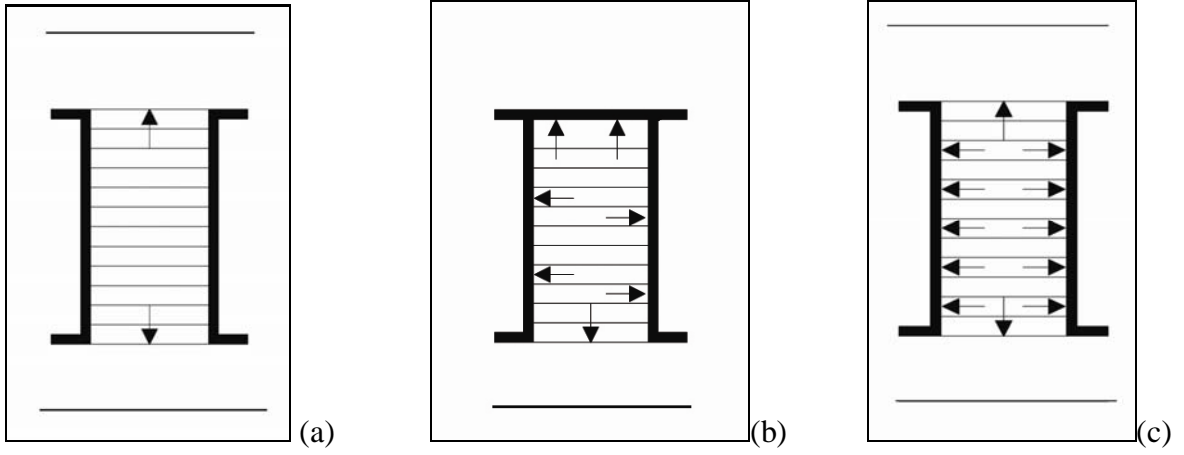
5.1.2 Kentsel Yapılaşmış Çevre İçinde Merdivenli Sokaklar¹

Bu grupta bulunan merdivenler özellikle eğimli alanlarda kurulu yerleşmelerde, farklı kotlar arasındaki mekansal ve işlevsel bağlantıyı sağlar, kısa mesafeli yürüyüşlere imkan verir. Bu merdivenli mekanlar genellikle bir sokak formunda olup iki kot arasında direkt ve düz bir bağlantı sağlar. Bunun yanı sıra bir yapının, kentin iletişim kanalı olan sokakla mekansal ve işlevsel ilişkisini kurar.

Bu gruptaki merdivenli mekanlar, kentsel doku içinde bir sokak dokusu oluşturarak yaya dolaşımını destekleyerek sıradan, tek tip ve rutin bir zemin dokusuna hareket ve ritm kazandırarak kentsel dokuya organik bir form kazandırır. Bu mekanları “*yapılar arasında bulunan sokaklar*” olarak tanımlamak mümkündür.

İkinci grupta yer alan merdivenli mekan ve sokaklar kendi içinde, erişimi sağladıkları alanlara, hareket kabiliyetine, çevresel eşiklere ve konumlarına göre farklı alt tipler gösterir. Bu kapsamda karşımıza Şekil 5.4’te gösterilen üç farklı tipoloji çıkar; bağlayıcı (a), erişim-çıkılmaz sokak (b) ve hem bağlayıcı hem de erişimi sağlayan merdivenli sokaklar (c).

¹ Bu çalışma boyunca tipolojiye yönelik kullanılan şekiller ölçeksiz olup şematiktir. Şekillerde kullanılan kot işaretleri düşey düzlem farkını göstermek üzere bir kabul olarak kullanılmıştır. Siyah renkli kalın konturlar çevreleyen yapı konturlarını ifade etmektedir.

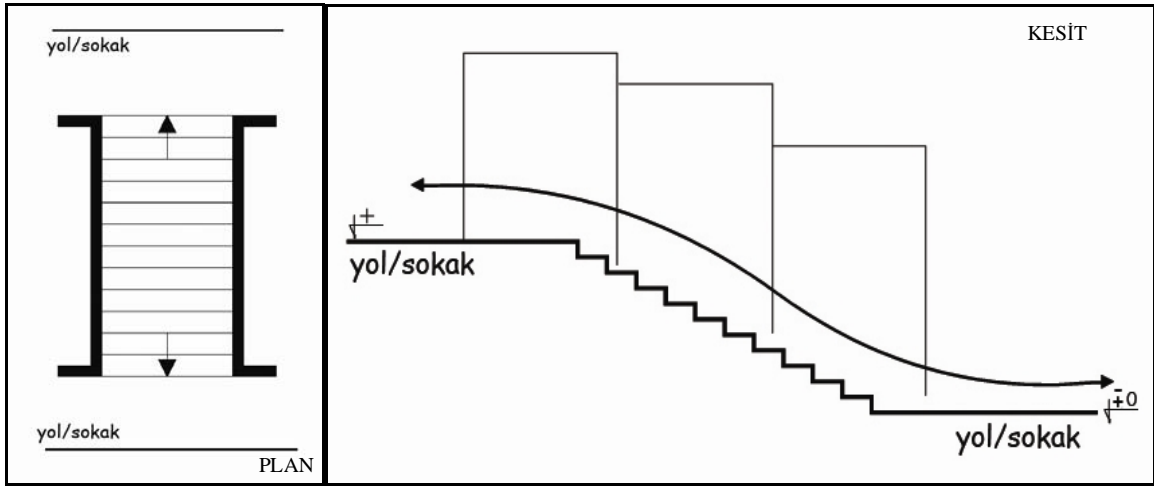


Şekil 5.4 Erişim ve çevre ilişkilerine göre merdivenli sokak tipolojisi.

5.1.2.1 Bağlayıcı Özellik Gösteren Merdivenli Sokaklar

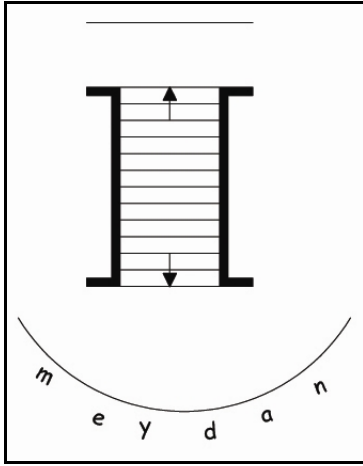
Bu tip merdivenler yalnızca iki farklı kotu birbirine bağlar ve bu kotlar arasındaki düşey dolaşımı, hareketi ve iletişimi sağlar. Farklı düşey düzlemlerden başka bir düzlemde bulunan bir yapıya erişimi sağlamazken farklı düzlemlerdeki hareket alanlarını ilişkilendirir, iki ayrı kottaki başlangıç ve bitiş noktalarıyla ilişkilidir. Bu sokaklarda geçip gitme olarak tek tip kullanıcı hareketi vardır. Kullanıcının varmak veya erişmek istediği hedef bu sokakta değildir ve sokağı varacağı hedef için bir araç olarak kullanır, sokağın bağlayıcı özelliğinden faydalanır. Böylece hedefine ulaştıracak asıl erişme yoluna bu sokak mekanıyla bağlanmış olur. Bu gruptaki merdivenli sokakları bağladıkları kentsel mekanların işlevlerine göre gruplayabiliriz:

- a) ***Ulaşım aksları arasında bulunan merdivenli sokaklar;*** bu sokaklar, farklı kotlardaki yaya yolu ile diğer yaya yolunu, yaya yolu ile araç yolunu, araç yolu ile diğer araç yolunu yaya kullanımına yönelik olarak birbirine bağlar. Bağladıkları ulaşım akslarının ölçek, malzeme, yoğunluk, kullanım gibi mekansal ve işlevsel özellikleri sokağın başlangıç ve bitiş mekanının tasarımını etkiler.



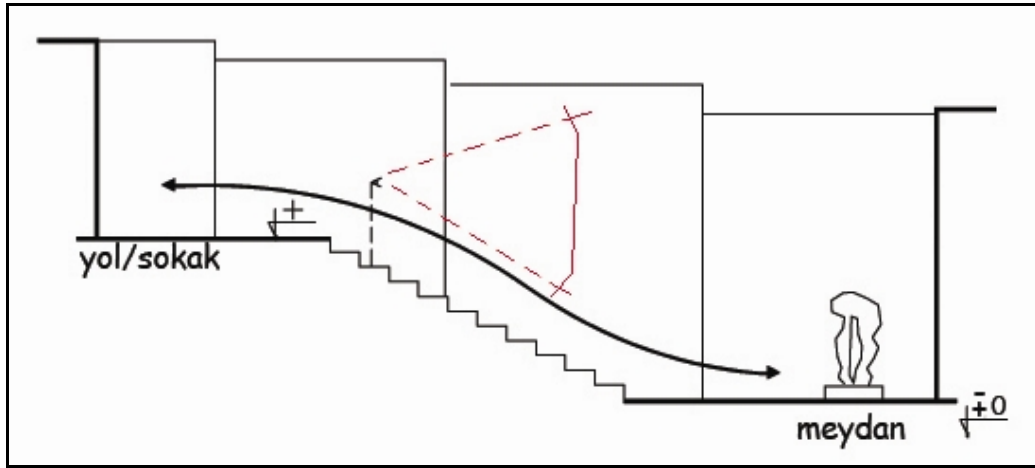
Şekil 5.5 İki farklı kottaki ulaşım aksları arasında bulunan merdivenli sokaklar, plan-kesit.

b) Bir kamusal açık mekana bağlanan merdivenli sokaklar;

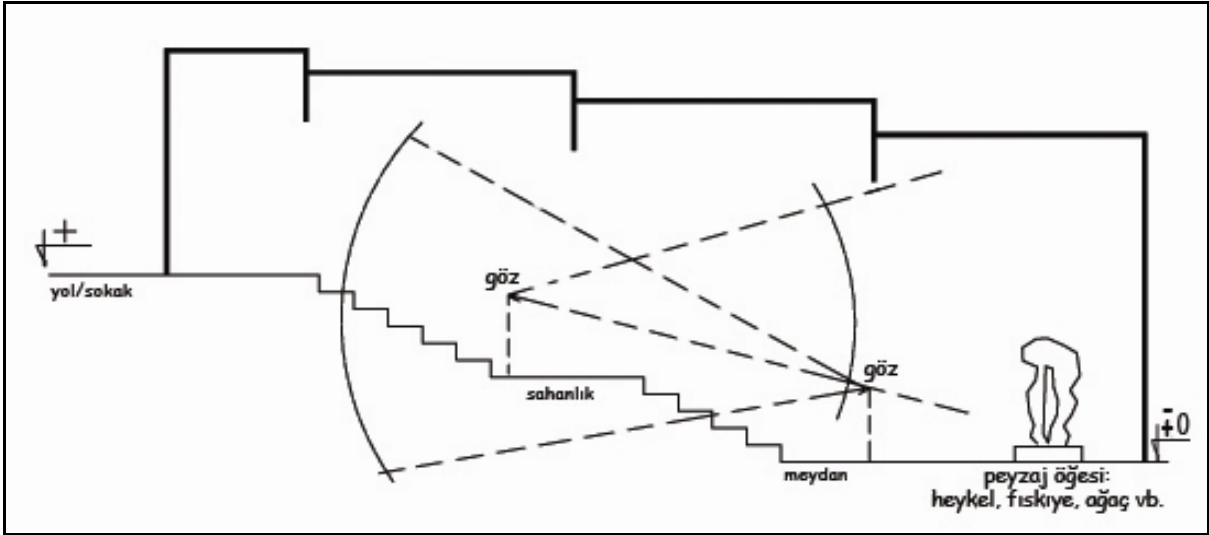


Bu tip merdivenli sokaklar bir sokağı veya bir kentsel açık mekanı farklı kottaki bir meydana, bir açık mekana bağlar. Bu sokakların kullanımını eğimden kaynaklandığı gibi kentsel açık mekana hareket kazandırmak, meydana veya meydandaki bir merkeze vurgu yapmak, vistirler ve seyir mekanları oluşturmak amacıyla tasarımcı eliyle de mekana uygulanır.

Şekil 5.6 Meydana bağlanan merdivenli sokaklar, plan.



Şekil 5.7 Bir kamusal açık mekana bağlanan merdivenli sokaklar, kesit.

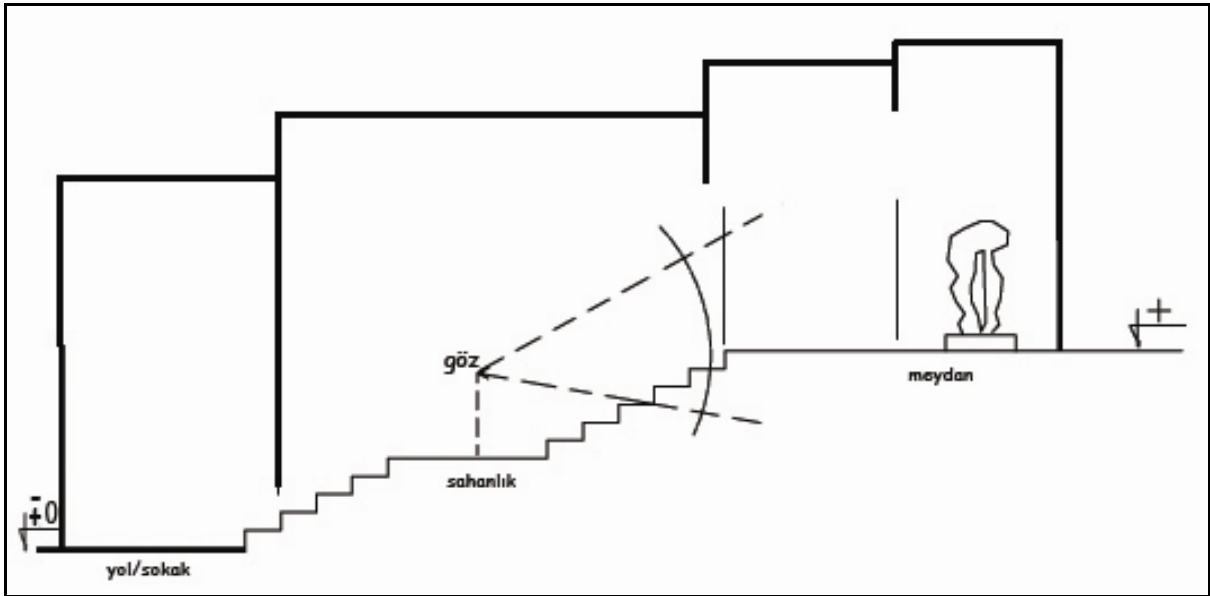


Şekil 5.8 Bir kamusal açık mekana bağlanan merdivenli sokaklar, kesit; görüş açıları ve mekansal algılama.

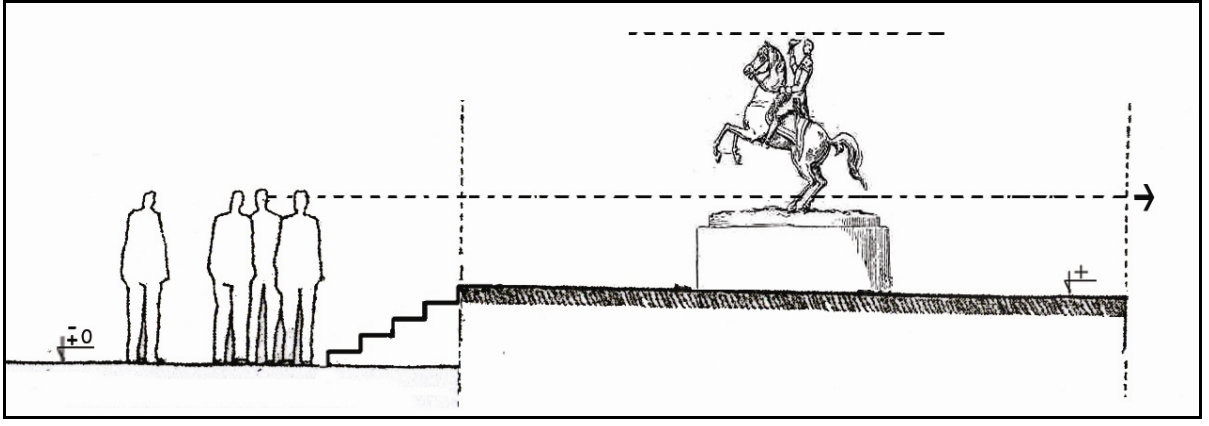
Bu tip merdivenli sokakların meydan gibi bir kamusal açık mekana bağlantı sağlaması nedeniyle çevrelenmişlik, doğrusallık, eğim, sahanlık, yükseklik, uzunluk-genişlik, tasarım yaklaşımı ve anıtsallık gibi yapısal form özellikleri bir meydana, bir açık mekana, bir merkeze geldiğini kullanıcıya hissettirmek, kullanıcıyı meydana doğru yönlendirmek ve meydana doğru bir vista oluşturmak açısından önem taşır. Bu mekanların tasarımları kentlerin kimliklerine ve ölçeklerine, bağladıkları açık mekanların işlevsel ve mekansal özelliklerine göre birbirinden farklılık gösterir. Örneğin ölçek itibarıyla büyük ve anıtsal bir meydana bağlanan bir merdivenli mekanın çevresel eşiklerin imkan vermesi durumunda anıtsal bir ölçek ve formda veya ölçek açısından kısıtlayıcı bir çevresel eşikğin olması durumunda da özgün bir mimari tasarım yaklaşımıyla tasarlanması varılacak meydan mekanı hakkında kullanıcıya fikir verir. Tasarıma pek çok dış etkenin dahil olması ve her mekanın farklı imkanlar sunması nedeniyle bu tip merdivenli sokakların imkan verdikleri yönlendirme, algılama ve vista oluşturma potansiyeline yönelik standart ve kesin bir tasarım şablonu oluşturmak mümkün değildir. Ancak, bu mekanların tasarımında şehircilik ve mimarlık disiplinlerince ortaya konulan kullanıcı-çevre algısı standartlarının ve mekansal ölçek ilişkilerinin dikkate alınması, sokak ve meydan ölçeğinin birbirine uyumu ve varsa anıtsal niteliğin de sokak tasarımında korunabilirliğinin sağlanması yaşanabilir ve kullanılabilir bir sokak mekanı oluşturmak açısından gereklidir. Bu tip merdivenli sokaklar kentsel mekanın bütünsel bir şekilde algılanmasına imkan verir.

Meydana açılan doğrusal ve çevrelenmiş bir merdivenli sokak, kullanıcıya uygun ölçek, oran, orantı ve ritim değerleriyle meydandaki bir simgeye odaklanmayı ve basamak inişinde kentsel mekan algısını üst bir kottan kuş bakışı sağlar.

Merdivenin bağladığı noktanın veya yolun meydandan daha alt bir kotta olması durumunda bu çalışmada “Merdivenli Mekan Tasarımında Mekansal Standartlar” bölümünde (Bölüm 4.2.2) ortaya koyulan mekansal standartlar ile kullanıcının görüş mesafesi ve açısı değerlendirilerek odaklanma ve algılama yönlendirilebilir, kullanıcıya konforlu, merak uyandırıcı bir tırmanma sağlanabilir ve meydanın izlerini vererek güven hissi uyandırılarak kullanıcı meydana davet edilir; bu gibi mekanlarda sahanlık kullanımı; daveti kolaylaştırır, kullanıcıyı hazırlar ve çevresel algıyı destekler.

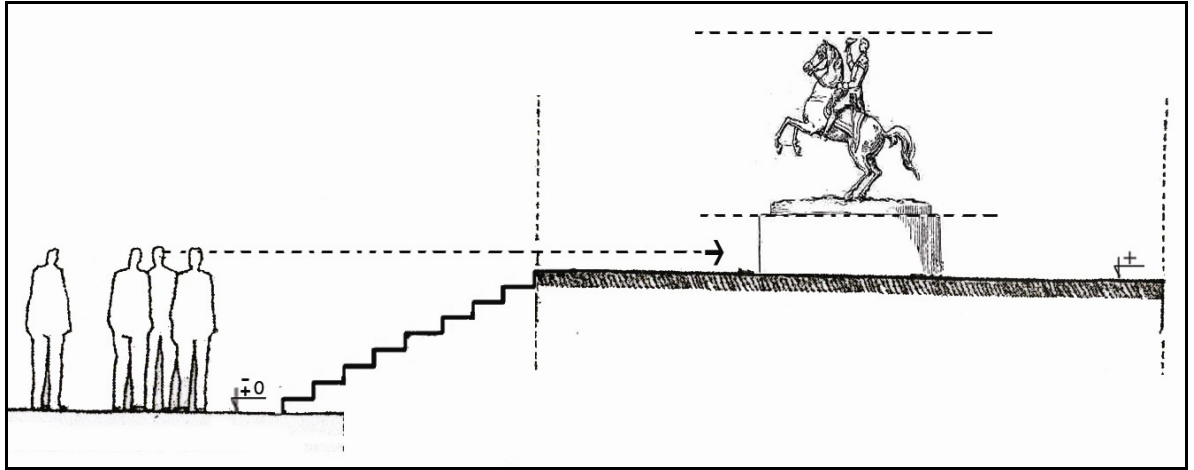


Şekil 5.9 Bir kamusal açık mekana bağlanan merdivenli sokaklar, kesit; meydan mekanı yol/sokak mekanın üst kotunda olduğu durumlarda merdivenin yükseklik, ölçek, eğim, sahanlık gibi fiziksel özellikleri görsel ve mekansal sürekliliğin sağlanmasında etkin rol alır.

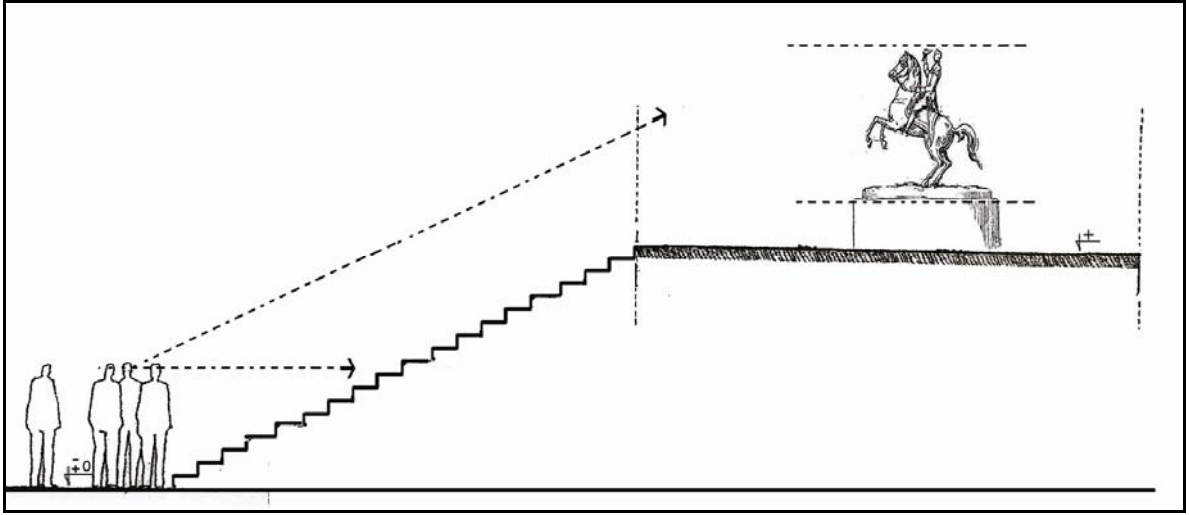


Şekil 5.10 Görsel ve mekansal sürekliliğin korunması. Fiziksel ulaşım kolaydır.

Meydan veya açık alan kotunun sokak mekanından daha üst olduğu bu gibi uygulamalarda yükseltilmiş mekanlar (basamaklar, sahanlık vb.) ile bu mekanın çevresi arasında mekansal ve görsel sürekliliğin korunması esastır (Şekil 5.10, 11, 12). Bu sürekliliğin derecesi ise basamaklar boyunca olan seviye değişiminin ölçeğine bağlıdır. Bu ölçeğin mekana yansıtılmaması hangi tipolojide olursa olsun özellikle dik ve uzun mesafeli merdivenli sokakların tırmanmaya yönelik başlangıç noktasında merdiven kesiti, kullanıcının görsel algı seviyesinin üzerinde bir düzlemde olacağından duvar etkisi yaratarak merdivene tırmanması zor ve kullanışsız bir nitelik yükler (Şekil 5.12).

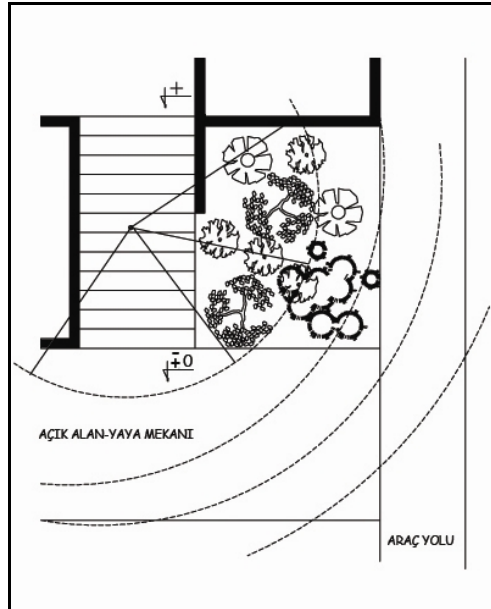


Şekil 5.11 Yarı korunmuş mekansal ve görsel süreklilik; bu durumlarda sahanlık kullanımı şart olmamasına karşın sahanlığın sağladığı olanakların basamak ölçüleriyle sağlanması ve rampa kullanılması gerekir.



Şekil 5.12 Kesintiye uğratılmış mekansal ve görsel süreklilik; bu durumlarda meydan mekanının alanı, sokak mekanından koparılmıştır. Bu tip örneklerde meydanı ve merdivenli sokağı çevreleyen yapılarda, girişlerini basamaklardan veya şekilde 0 kot olarak gösterilen yol mekanından alan, pencerelerin basamaklara açıldığı, zemin altı (meydan mekanına göre) kat kullanımları ortaya çıkar. Bu uygulamalarda sahanlık ve rampa kullanımı zaruri bir ihtiyaçtır.

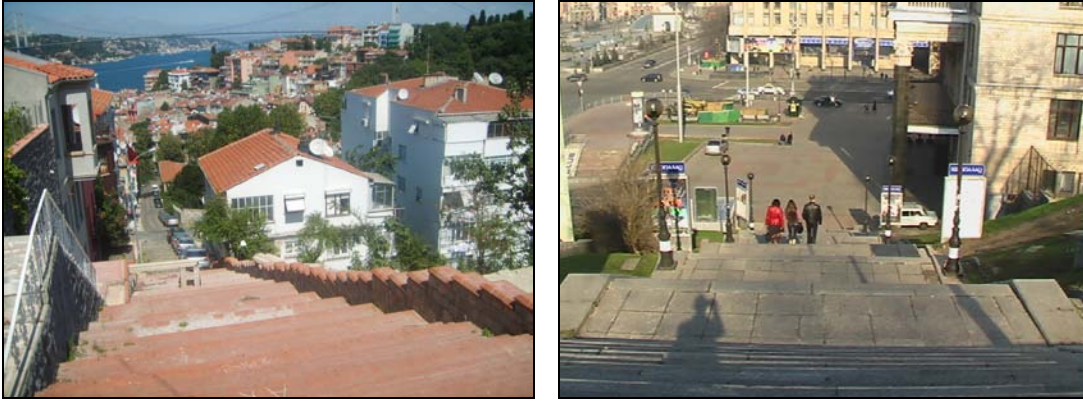
Her iki tarafı çevrenmemiş veya tek tarafı çevrenmiş olan merdivenli sokaklarda kullanıcı ilgisini ve dikkatini meydanda toplamak daha güç olmasına karşın bu tip merdivenli sokaklar gökyüzü ve yeryüzünü bütünsel olarak algılamaya imkan verir. Burada kullanıcının dikkati tek bir merkezde değil, her yöndedir.



Şekil 5.13 Yarı çevrenmiş merdivenli sokak.

Şekil 5.13'te gösterilen yarı çevrenmiş merdivenli sokaklarda geniş bir görüş açısı vardır: dikkat ve algı aynı anda pek çok mekansal bileşendedir; bitkisel elemanlar, gökyüzü,

basamaklar, çevreleyen yapılar, açık alan ve bu alandaki insanlar, kullanışlar, araç yolu ve araçlar ile araç yoluna cephe veren diğer yapılar. Kişi bilinçli bir şekilde olmasa bile bu bileşenlerin çoğunu görür ve zihinde gördüklerini tanımlamaya, algılamaya çalışır ancak ölçek, zaman ve iniş-tırmanış güvenliği ile mevcut düşünceler, planlar, hedefler gibi diğer etkenler sonucunda hepsini algılayamaz. Buna ek olarak, özellikle cep telefonunun yaygın kullanıldığı günümüz kentlerinde, bu tip merdivenli sokaklarda telefonla konuşmak zihne aşırı bir yüklenme vererek yorgunluk hissi verir, kişi son basamakta yorulduğunu hisseder. Bu durumlar diğer tipolojiler için de geçerlidir.

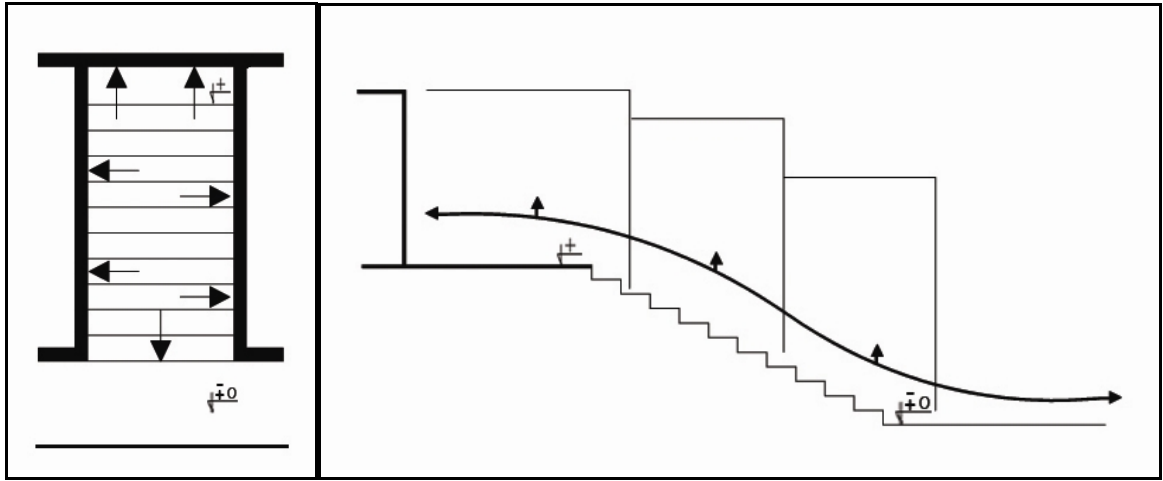


Resim 5.23 Yarı çeyrili merdivenli sokak; solda Bican Efendi Sokak, Üsküdar ve sağda Palace Square, Kiev, 2009

5.1.2.2 Yapılara Erişim Sağlayan Çıkma Sokak Niteliğinde Merdivenli Sokaklar

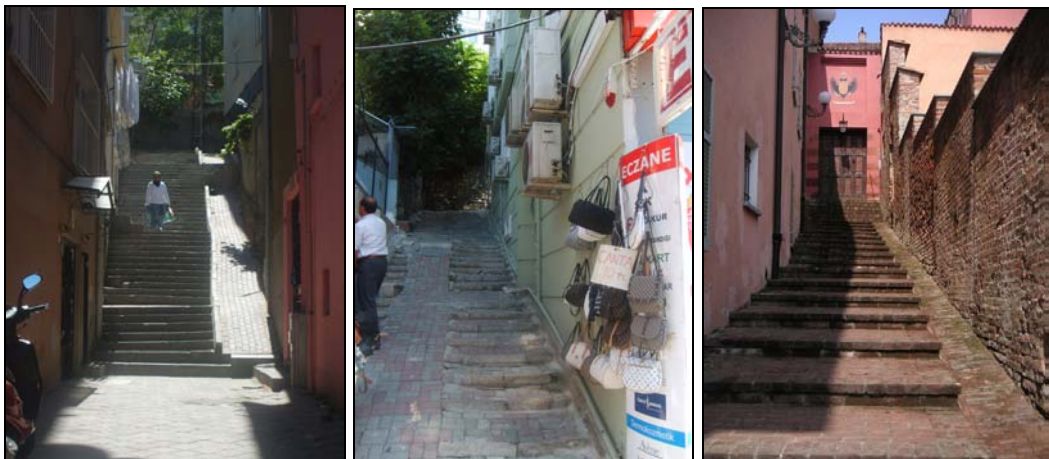
Bu tip merdivenli sokaklar farklı kotlardaki yapılara erişimi sağlar ve çıkma sokak niteliği taşıdığından kapalı ve yarı özel+kamusal bir yaşam mekanı sunar. Merdivenli sokak boyunca yapılar basamaklardan veya sahanlıklardan giriş alır. Merdivenli sokak mekanı ile yapı girişleri bütünleşir. Bu bütünleşme noktalarındaki tasarımsal müdahaleler mekana canlılık verir.

Çıkma sokak niteliğindeki merdivenli sokaklar kapalı bir mekan özelliği gösterdiğinden cephe yükseklikleri, genişliği ve karakteristik yapısı kullanıcı-çevre algısı açısından önem taşır; cephe yüksekliklerinin insan ölçeğini ve algılama standartlarını aşması veya sokak genişliği ile cephe yüksekliğinin uyumsuz olması durumunda kullanıcı üzerinde olumsuz bir etki oluşur.



Şekil 5.14 Yapılara erişim sağlayan merdivenli çıkmaz sokak; plan (solda) ve kesit (sağda).

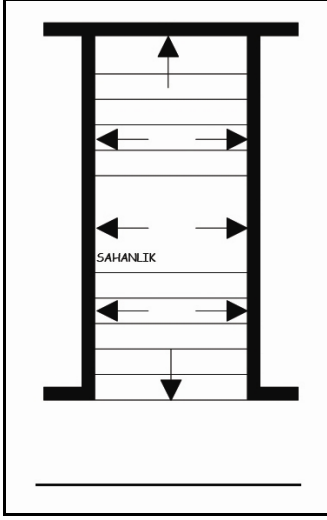
Cephe yüksekliğinin sokak genişliği oranını aşması durumunda kullanıcı merdiveni olduğundan daha uzun, dar, dik ve baskı hissiyle algılar. Merdivenli sokak genişliğinin cephe yüksekliği oranını aşması durumunda ise kullanıcı yapıları gerçek değerinden daha düşük değerlerde algılar, sokak anıtsal bir ölçek kazanır ve boşluk hissi ortaya çıkarak güven eksikliği ortaya çıkar. Bu özelliklere sahip mevcut merdivenli sokaklarda cephelerde yatay-düşey çizgi ve renk kabiliyeti kullanılarak, cephelere ritm ve hareket kazandırılarak kullanıcı üzerindeki olumsuz etki çözümlenebilir. Cephelerin yüksek olduğu sokaklarda cephelerde yatay çizgilerin ve koyudan açığa doğru yükselen renk temasının kullanımı, cephedeki hareket, çıkma ve çekmelerin tasarlanması ile merdivenin kullanıcıda olumsuz etki uyandıran yokuş niteliği çözümlenebilir.



Resim 5.24 Merdivenli çıkmaz sokak; Üsküdar (sol-orta) ve Prag (sağ), 2009.

Bu gruptaki sokaklarda yaşam, ikamet veya çalışma/ticaret mekanından basamaklarla sokak yaşamına akar. İkamet alanlarında bu tip sokaklar orada yaşayanlarla bütünleşir, toplanma ve

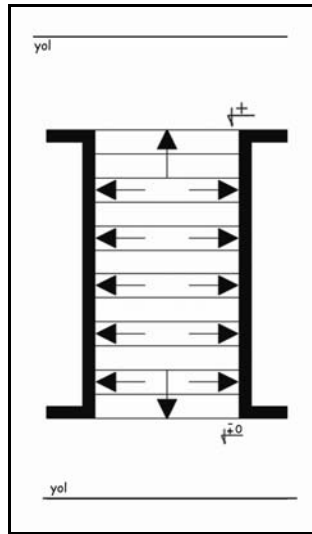
birlikte olma imkanı verir. Sahanlıklar sokak dokusu içinde bir meydan kimliği kazanır. Bu gruptaki merdivenli sokaklarda basamakları tırmanarak yapıya ulaşma biçimde tek tip kullanıcı hareketi gözlenir.



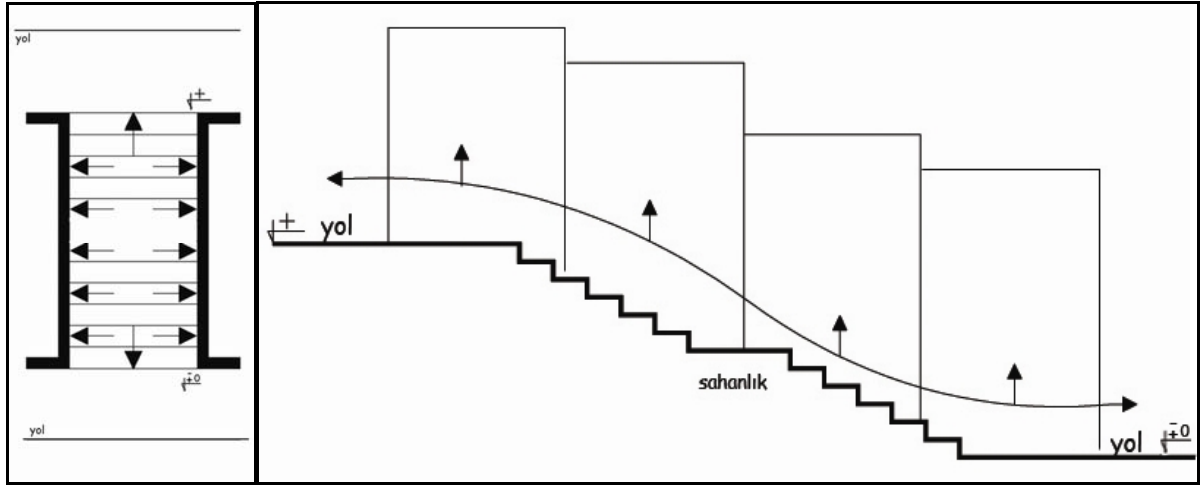
Şekil 5.15 Merdivenli çıkmaz sokak planı; bu sokaklarda sahanlık kullanımı mekanda fiziksel konforu destekler ve perspektif algısını düzenler. Bu gibi sokaklarda sahanlık yarı özel - yarı kamusal mekan işlevini tam olarak yerine getirir.

5.1.2.3 Hem Bağlayıcı Hem de Yapılara Erişimi Sağlayan Merdivenli Sokaklar

Bu grup, diğer iki tipolojiyi içinde barındırır. Tek fark; bu tip sokaklar farklı kotlardaki ulaşım akslarını bağlarken aynı zamanda, giriş vererek yapılara da erişimi sağlamasıdır. Bu gruptaki merdivenli sokaklarda iki farklı kullanıcı hareketi vardır; yapılara erişme ve geçip gitme. Diğer tipolojilerdeki merdivenlere göre bu sokaklarda yaya hareketi daha sıktır ve kamusal yaşam daha çok belirgindir; farklı kullanıcı kesişimi, ulaşım-erişim rollerinin birlikteliği, ikamet alanlarında özel yaşam ve kamusal yaşamın mekanda doğrudan kesişimi, ticaret alanlarında çalışma ve alışveriş eylemi ile geçip gitme eyleminin kesişimi söz konusudur.

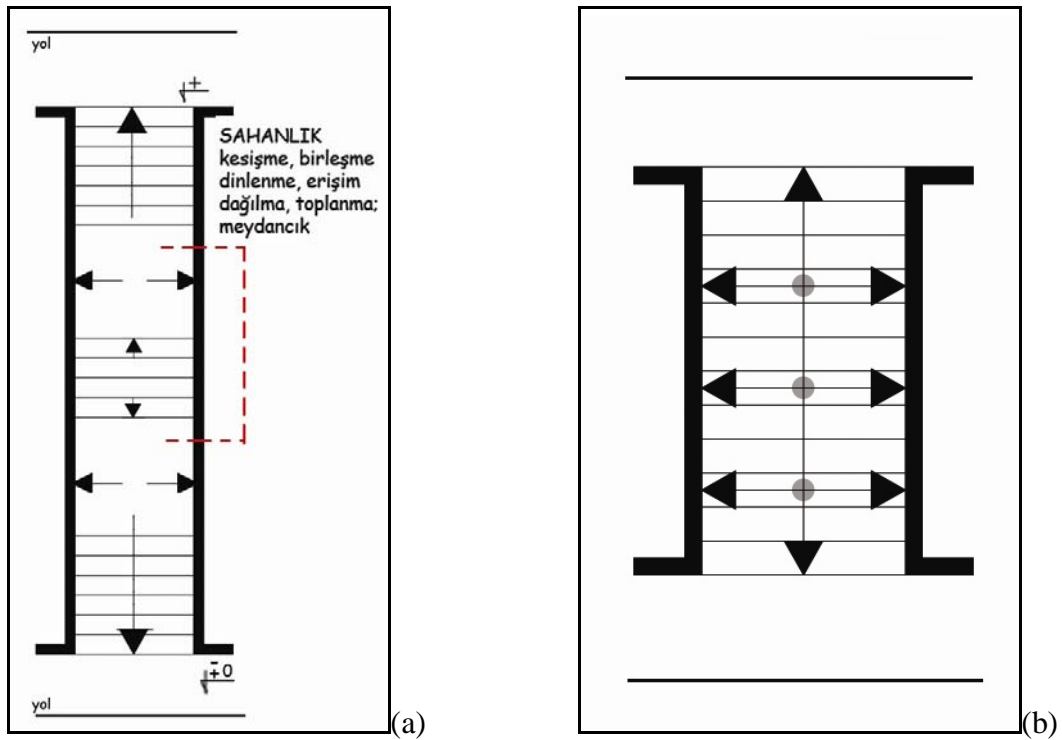


Şekil 5.16 Bağlayıcı ve yapılara erişim sağlayan merdivenli sokak, plan.



Şekil 5.17 Bağlayıcı ve yapılara erişim sağlayan merdivenli sokak; plan ve kesit.

Bu tipteki merdivenli sokaklarda bir çiçek saksısı veya ayaküstü bir sohbet ile ikamet sokak hareketine akar. Ticaret alanlarında ise çoğu kez mağaza vitrinleri, tabelalar ve dükkan önündeki basamaklara sıralanan satış ürünleriyle ticari yaşam sokağa katılır.



Şekil 5.18 Bağlayıcı ve yapılara erişim sağlayan merdivenli sokaklarda sahanlık (a) ve kullanıcı hareketlerinin kesişimi (b)

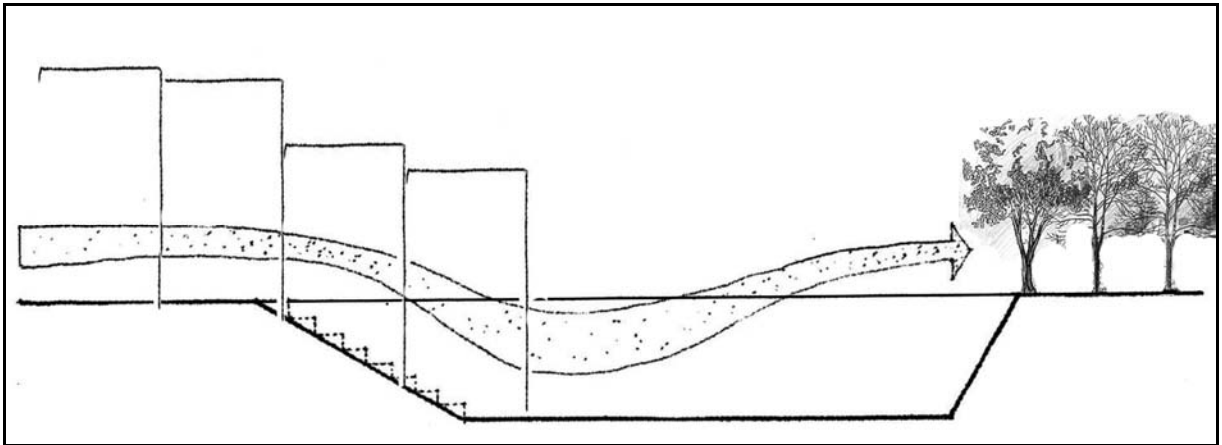
Bu gruptaki merdivenli sokakların tasarımı diğer iki gruptaki bütün tasarım ilkelerini kapsar ve ek olarak bu sokaklarda sahanlıklar ön plana çıkar. Sahanlık mevcut hareket çeşitliliğinin karşılaştığı, ayrıştığı ve buluştuğu mekandır. Hareket sahanlıklarda toplanır ve dağılır yani durağan ve dinamik iki hareket mevcuttur. Farklı hareketlerin kesişimi nedeniyle sahanlık genişliğinin bu dağılmaya ve ayrışmaya imkan verecek ölçekte olması ve merdiven boyunca olan sürekliliğinin sağlanması kullanışlı bir sokak mekanı sağlar. Sahanlık tasarımına yönelik mekansal standartlar bu çalışma kapsamında bölüm 4.2.2’de verilmiştir.

Erişimi sağlayan merdivenli sokaklarda yapılar;

- *Doğrudan sokak basamaklarından,*
- *Doğrudan sahanlıktan,*
- *Sokağa paralel veya dik kendi basamaklarından,*
- *Rampadan,*
- *İlave bir platformdan giriş alır.*

5.2 Merdivenli Sokakların Düşey ve Yatay Düzlemlerdeki Fiziksel Özelliklerine Göre Tipolojisi

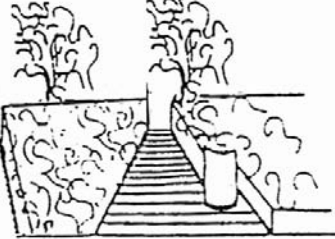
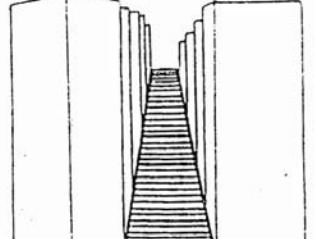
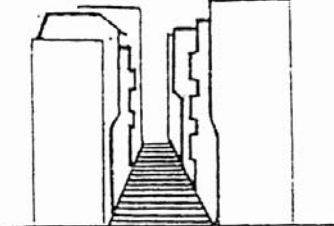
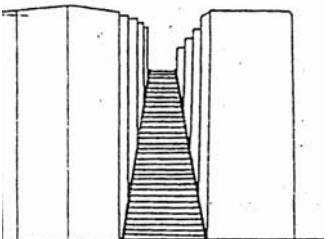
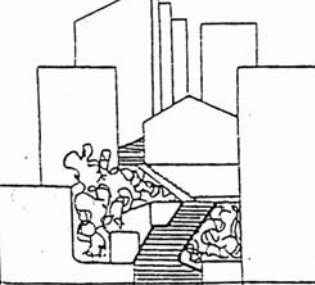
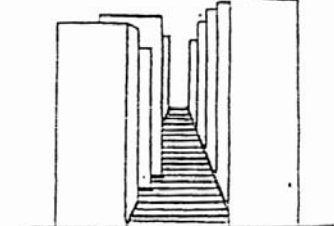
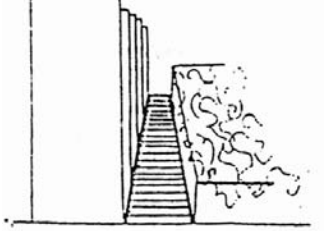
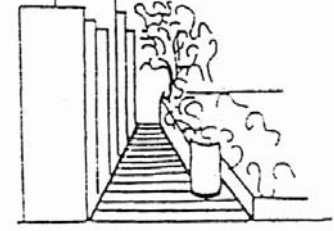
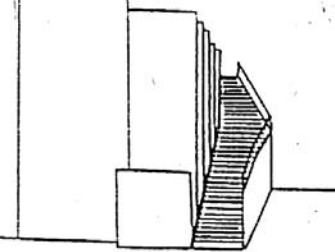
Merdivenli sokaklar düşey düzlemde sokak mekanının sınırlayıcılarının türüne, başlangıç-bitiş ilişkisine ve sokak genişliğinde hareketi meydana getiren elemanlara göre değerlendirilmiştir. Merdivenli sokaklar, düşey düzlemler arasında aşamalı bir geçiş sağlar ve alçak düzlem ile çevresindeki kentsel mekan arasında kurulan bir mekansal ve görsel sürekliliği de destekler.



Şekil 5.19 Düşey düzlemler arasında aşamalı merdivenli sokakla bir geçiş sağlanması.

Düşey düzlemde en belirgin özellik olan yükseklik sokağın ölçeği üzerinde genişlik ve uzunluktan daha etkilidir. Sokağın cepheleri çevreleme sağlarken, çevreleyen cephe yükseklikleri sokakta mekansal algılama yönünden kullanıcıda dar, geniş, basık, ferah, uzun, kısa, dik gibi kimi zaman mevcut duruma paralel, kimi zaman ise zıt bir algılama yaratır. Düşey düzlemin bu etkisinin iyi kullanılması sokakta mevcut olumsuz fiziksel bir ölçek veya oranı düzeltebilirken uygun olmayan bir uygulamada olumsuz bir etkiye de neden olabilir; mevcutta dar bir sokakta yapı yüksekliğinin çok olması sokağı daha çok dar gösterir ve kullanıcıya boğucu bir mekan olarak gelir. Düşey düzlem ayrıca, sokağın koruma ve mahremiyet niteliğini de belirler. Merdivenli sokak mekanında mekansal bileşenleri birleştirici yüzeylerin şekli ve rengi, sahanlık gibi açıklıkların biçimi, yer değişimi ve ritmi, sokağa yerleştirilen doğal veya yapay peyzaj elemanlarının niteliği ve ölçeği de düşey düzlemle beraber sokağın ölçeğini belirler.

Düşey düzlemin bir diğer etkisi çevrenmişliktir. Çevrenme derecesi, yükseklikle beraber tanımlayıcı elemanların (bina, duvar vb.) biçimlenişi ve açıklıkların düzeniyle belirlenir. Açıklıklar sokak boyunca düşey bir elemanı tek başına öne çıkarır, mekana şeffaflık verir. Buna karşın sayı ve ölçek olarak arttığında mekanın kapalılık hissini kaybettirir. Bu da basamak tanımsızlığını ortaya çıkarır.

SINIRLAYICILARA GÖRE MERDİVENLİ SOKAKLAR	BAŞLANGIÇ-BİTİŞ İLİŞKİSİNE GÖRE MERDİVENLİ SOKAKLAR	ÇEVRELEYEN YAPI HİZALARINA GÖRE MERDİVENLİ SOKAKLAR
		
Yapılaşmamış çevrede: iki yanı doğal elemanlarla çevrili; park, bahçe ve bahçe duvarı	Başlangıç ve bitişin birlikte algılanması	Cephedeki hareketlilikten kaynaklanan sokak hareketi
		
Yapılaşmış çevre içinde: iki yanı bina ile çevrili	Bitişin algılanamaması	Bina hizasındaki hareketten kaynaklanan sokak hareketi
		
Yapılaşmış çevre içinde: bir yanı bina bir yanı bahçeyle sınırlı		Yeşil öğelerden ve bahçe duvarından kaynaklanan sokak hareketi
		
Yapılaşmış çevre içinde: bir yanı binayla çevrili		

Şekil 5.20 Düşey düzlem özelliklerine göre merdivenli sokak tipolojisi.¹

¹ Bu çalışmada tipolojiye yönelik örnek sokaklar incelenmiş ve elde edilen veriler kullanılarak şekil, Köse, E.'nin yüksek lisans tezinde arazi çalışmasına yönelik kullandığı şekilden geliştirilmiştir (Köse, 1997; syf. 66).

Merdivenli sokaklar yatayda merdivenin konumuna, sokak genişliğine ve doğrultusuna, merdivene bağlanan sokak sayısına, sokak genişliğindeki hareketliliğe ve sokağın sürekliliğine göre farklı tipolojilerde incelenmiştir (Şekil 5.21).

Merdivenli sokaklar kent içinde çalışma, ticaret ve ikamet alanlarındaki konumlarına göre farklı tipolojiler gösterir; ikamet alanlarında, sahiplik duygusu baskındır; sokak “ev” yaşamıyla bütünleşir, basamaktaki bir çiçek saksısı aidiyet duygusunu sokağa yansıtır, sahanlık komşularla buluşma, karşılaşma ve sohbet etme mekanıdır. Ticaret alanlarında ise merdivenli sokak daha yoğun bir kullanıcı sirkülasyonuna sahiptir; basamaklar vitrinlerle birleşirken sahanlıklar bir dağılma mekanıdır. Ticari ürünler basamaklarda sergilenirken ticari yaşam basamaklara akar. Ancak bu sokaklarda kullanıcı iki dikkate sahiptir; ticari birimlere yönelik dikkat ve basamakları kullanmaya yönelik olan dikkat. Bu durumda kullanıcı hareket zorluğu veya mekansal algı düşüklüğü yaşar. Bu tip durumlarda basamak yükseklikleri, genişliği, ritmi ve sürekliliği ile sahanlıkların tasarımı büyük önem taşır. İlk basamaktan itibaren mekansal ölçülerin sokak boyunca aynı ritimde devam etmesi kullanıcının alışma kabiliyetine imkan vererek sonraki basamaklarda emniyet hissi yaratırken, sürekli ve benzeri aralıklardaki sahanlıklar bir kontrol ve mekansal algılama imkanı verir.

Bununla birlikte merdivenli sokaklar, merdivenin sokak içindeki konumuna göre de farklı tipolojiler gösterir; sokak tamamen merdivenden oluşur ve basamaklar sokak boyunca devam eder veya sokağın bir kısmı yol bir kısmı da merdivenlerden oluşur. Bu iki tipoloji sokakta farklı bir mekansal algılama yaratır. Tamamı basamaklardan oluşan sokaklar fiziksel özelliklerine bağlı olarak kullanıcıda zorluk hissi ve doğrudan diğer yol mekanıyla basamakla bağlanması sonunda emniyet kaygısı ortaya çıkar. Merdivenin başlangıç ve bitiş mekanlarının iyi tanımlanması, sokak boyunca yatay-düşey ilişkilerin iyi kurulması gerekir. Diğer yandan yol+merdivenden oluşan sokaklarda ise merdivenin sokağın içindeki konumuna bağlı olarak bir hazırlanma ve basamakları tanımlama imkanı doğar. İşte sokak perspektifi ortaya çıkar ve ayrıntılar daha net algılanır.

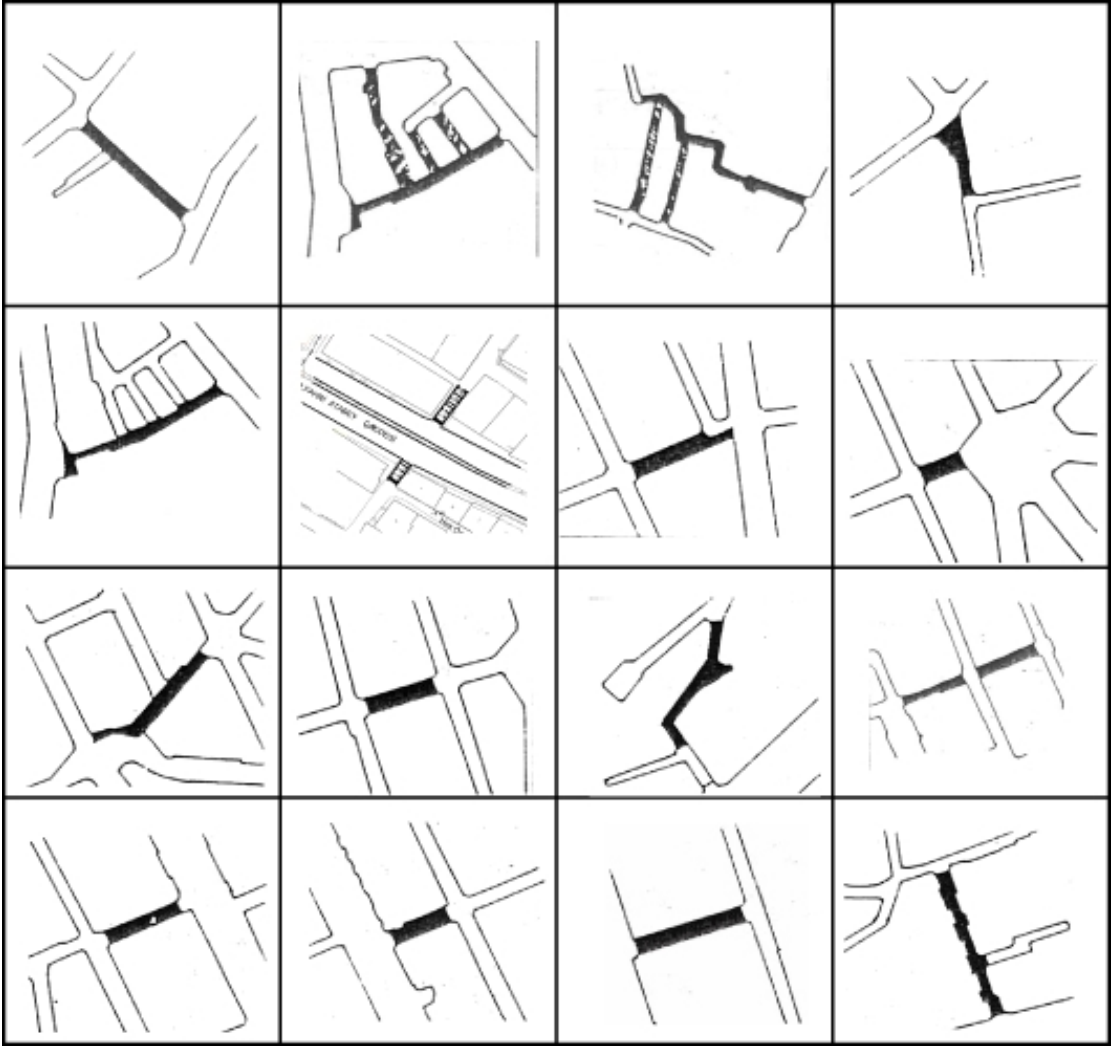
Merdivenin genişliği, sokağın kullanımının kamusal mı veya yarı özel-yarı kamusal mı olacağı konusunda kullanıcıya ipucu verir. Geniş ve alçak basamaklar davetkardır ve kamusal bir kullanım hissettirir. Basamakların genişlik ölçüleri basamaklarla kat edilecek mesafenin uzunluğuna, eğime ve çevreleyen yapı yüksekleriyle yani düşey düzlemle ilişkilidir. Bu ilişki sokağa görsel etki şeklinde yansır. Sokak genişliğinin 4 metreden düşük olduğu durumlarda çevreleyen yapıların yüksek olması ve mesafenin 10 metrenin üzerinde olması durumunda; binalar kullanıcı algısı üzerinde duvar etkisi yaratır, başlangıç noktasında sokak uzunluğu

mevcuttan daha uzun ve dik algılanır. Bu gibi durumlarda kullanıcı zorunlu olmadığı sürece kentsel çevre içinde alternatif bir ulaşım aksı arayışı ihtiyacı duyar ve sonuçta kent bir parçasını kaybederek atıl alanlar ortaya çıkar ve basamakların sunduğu bütünsel kentsel çevre algısı keşfedilmez. Oysa ki kentsel mekanlar kullanıcıyla beraber bir kimliğe sahip olur.

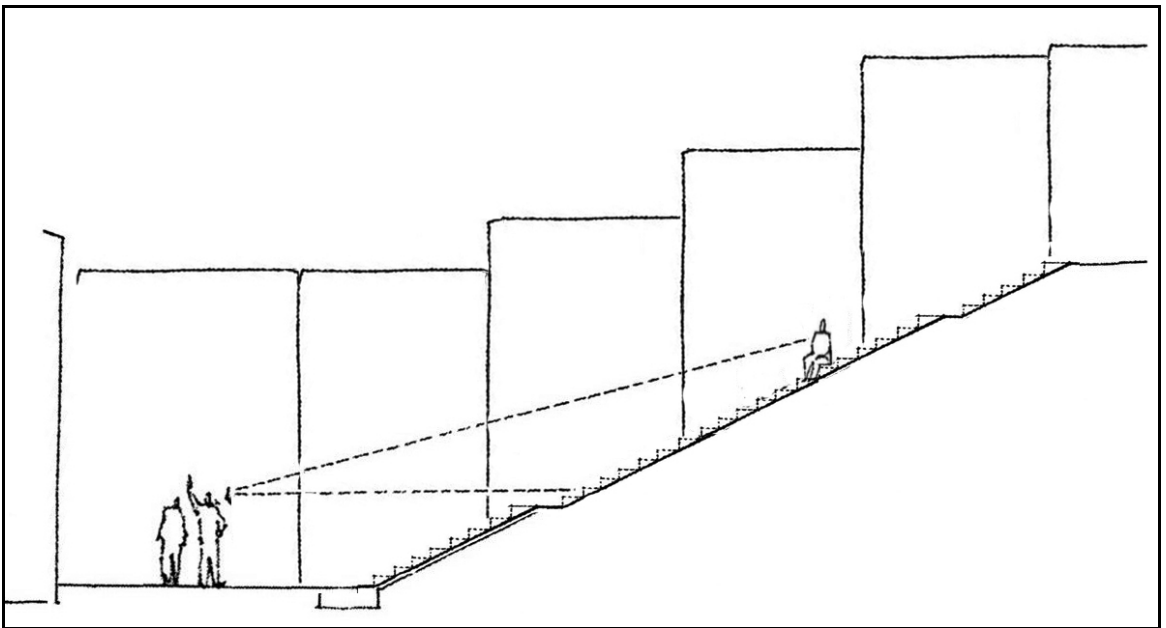
Doğrultu değiştirmeyen merdivenli sokaklarda başlangıç ve bitiş noktaları beraber algılanır ve kullanıcı sokağı tanımlayarak nereye gideceği konusunda güven duyar. Buna karşın merdivenli sokağın genişlik ölçüleri konusunda değinildiği gibi sokağın genişlik-uzunluk ölçülerine ve düşey düzlem ilişkisine göre doğrultu değiştirmeme durumunun kullanıcıda yaratacağı bu etki değişir. Bir taraftan bağlantı sağlanan yerle ilgili netlik hissi oluşurken diğer yandan düşey düzlem ilişkisine bağlı olarak sokak, mevcut durumdan daha uzun ve dik olarak algılanabilir. Doğrultu değiştiren merdivenli sokaklarda ise başlangıç ve bitiş ilişkisinin kurulamaması varılacak yerle ilgili bir belirsizlik hissi yaratırken aynı zamanda, merdivenin genişlik, uzunluk, eğim ve düşey düzlemle ilişkili olumsuz etkisi zayıftır. O halde doğrultu değiştirmeyen sokaklarda yapılarda hareket, ritim ve görsel zenginlik kullanımıyla kullanıcı algısının değiştirilmesi ve uygun tırmanma-iniş ölçülerinin sağlanması gerekirken; doğrultu değiştiren merdivenli sokaklarda da başlangıç ve bitiş ilişkisinin uygun yönlendirme, sahanlık ve peyzaj elemanlarıyla kurulması gerekir. Merdivenlerde doğrultu ilişkisi iniş ve tırmanış eylemlerini etkiler. Basamaklarda iniş hareketi emin, güvenli ve durağan bir zemine doğru ilerlemeyi hissettirirken, tırmanış ise fiziksel olarak yorucu ve engelliyici bir algı, mahremiyet ve çevreyle ilişkisizlik hislerine neden olabilir. İniş eylemi mekansal bir perspektif algılaması sağlar ve tanımlama üzerinde bir hakimiyetlik ortaya çıkarır ancak, bu durum merdivenin eğimi, uzunluğu ve basamak sayısı ile de ilişkilidir; insanın görüş mesafesi içindeki bir mekansal algılama güven hissi verir. Bu mesafenin aşılması iniş eyleminde kayma, düşme gibi kaygılara ve yükseklik farkının daha çok hissedilmesine neden olur. Dik ve çok basamaklı bir tırmanışta ise en belirgin biçimde, başta merdivenin eğim ve basamak sayısına bağlı olarak kullanıcıda zorlanma ve yorulmaya ilişkin kaygılar ortaya çıkar (Şekil 5.22.).

merdivenin sokaktaki konumuna göre	bina hizalarındaki hareketliliğe göre	doğrultusuna göre	bağlandığı mekana göre	bağlanan sokak sayısına göre	genişliğine göre	sürekliliğe göre
yol+merdiven: sokağın ortasında	bina hizalarında hareket: sokağın genişliğinde değişkenlik	kesilmelerle doğrultu değiştiren sokaklar	meydana/açık mekana bağlanan sokaklar	bir sokak bağlanan	1-3 metre	sürekli
yol+merdiven: başlangıç-bitiş mekanında, üst kottaki alanla birleşim	bina hizalarında hareket olmayan: sokak genişliğinde süreklilik	mekansal süreklilik içinde kırılmalar-kıvrımlarla doğrultu değiştiren sokaklar	ana yola bağlanan sokaklar	iki sokak bağlanan	4-6 metre	süreksiz-çıkılmaz sokak
yol+merdiven: başlangıç-bitiş mekanında, alt kottaki alanla birleşim		kesilmelere rağmen doğrultu değiştirmeyen	diğer sokağa bağlanan sokaklar	üç sokak bağlanan	7+	
tamamı merdiven		mekansal süreklilik içinde doğrultu değiştirmeyen sokaklar	sokak kavşağına bağlanan sokaklar	bağlantı olmayan		

Şekil 5.21 Yatay düzlem özelliklerine göre merdivenli sokak tipolojisi.



Şekil 5.22 Yatay düzlem özelliklerine göre merdivenli sokak dokusu örnekleri.



Şekil 5.23 Uzun mesafeli bir merdivenli sokakta görüş mesafesi-mekansal algılama ilişkisi.

Bir merdivenli sokağa birden fazla merdivenli sokağın bağlandığı durumlar genellikle eğimin yüksek olduğu, topografyanın farklı yönelişlere doğru hareketli olduğu ve erişimin kısıtlı oldu alanlarda sık karşılaşılır. Bu gibi alanlarda ana ulaşım aksına merdivenlerle bağlanılırken aynı zaman da yapılar da birbirine merdivenli sokaklarla bağlıdır. Bu tip durumlar mekansal açıdan özgün bir nitelik taşır ve karakteristik bir kentsel doku özelliği gösterir. Örneğin, Mardin kentinin ana ulaşım aracı olan merdivenli sokaklar yapılar arasındaki ve ulaşım aksları arasındaki iletişimi sağlarken kentin özgün kimliğini destekler. Merdivenler kentsel dış mekan içinde sürprizli ve hareketli mekanlar yaratır, bu gibi durumlar çoğunlukla özgün bir kimlik kazandırdığından yabancı kullanıcılarda bir ilgi ve merak uyandırır. Merdivenlerin diğer bir merdivenli sokağın basamaklarında veya sahanlığında kesiştiği noktalar görsel açıdan zengin mekansal perspektifler sunar. Bu kesişim ve birleşmelerin özellikle sahanlıklarda sağlanması gerekir. Böylece yönlendirme daha kolay sağlanır ve zemindeki hareket kullanıcı tarafından daha kolay kontrol edilebilir. Bir sokağın basamaklarının diğer sokağın basamaklarıyla direkt buluşması zeminde ritimsiz bir durum yaratır ve kullanıcının hareket kabiliyetini olumsuz etkiler. Bu durumda kullanıcının dikkati kentsel çevrede değil merdivenin mekansal yapısında yani zemindedir.

Merdivenli sokak genişliğindeki hareket sokağın kullanımını etkileyen önemli bir etkidir. Sokak boyunca genişlikte hareketlilik ve değişkenlik olmaması monoton ve basamaklara kullanıcının özellikle tırmanmaya yönelik isteksiz, ürkütücü ve monoton bir özellik verir. Sokak boyunca karşılaşılan daralma ve genişlemeler mekana zenginlik verir. Ancak, başlangıç ve bitiş noktalarındaki bu hareket kullanıcıyı davet açısından kritik bir değer taşır. Dar bir başlangıç noktası, mekanın geriye kalan kısımları hakkında kullanıcıya fikir vermeyeceğinden kullanıcıda olumsuz bir etki yaratır. Bu durum sokağın kullanımının tercih edilmemesini doğurur.

Sokak boyunca sürekliliğin mevcut olması ve başka bir aksa veya açık mekana bağlanması kullanıcı hareketine ritim verir, güveni destekler, varılacak mekan hakkında izler vererek merak veya eminlik uyandırır. Çıkmaz sokak özelliği gösteren süreksiz merdivenli sokaklar kapalı bir mekan özelliği gösterir ve genellikle yapılara erişimi sağlayarak yapı girişiyle sonlanır; bu gibi sokaklarda belirli bir kullanıcı bulunmaktadır. Kentsel peyzaj alanlarında bir seyir sahanlığıyla sonlanan süreksiz merdivenli sokaklara da rastlamak mümkündür ancak bu gibi mekanlar farklı bir amaç taşıdığından ayrı bir grupta ele alınır.



Resim 5.25 Çınarlı Tekke, Üsküdar (2009).

5.3 İstanbul Beyoğlu ve Üsküdar İlçelerinde Merdivenli Sokak İncelemesi

Ortaya koyulan merdivenli sokak tipolojisi yaklaşımının ardından bu tipolojiler doğrultusunda mekanın kullanımının algılanması, kullanıcının mekanı tanımlama ilkelerinin ve mekandan beklentilerinin araştırılması ve tipoloji ile ilişkisinin incelenmesine yönelik bir anket çalışması yapılmıştır¹.

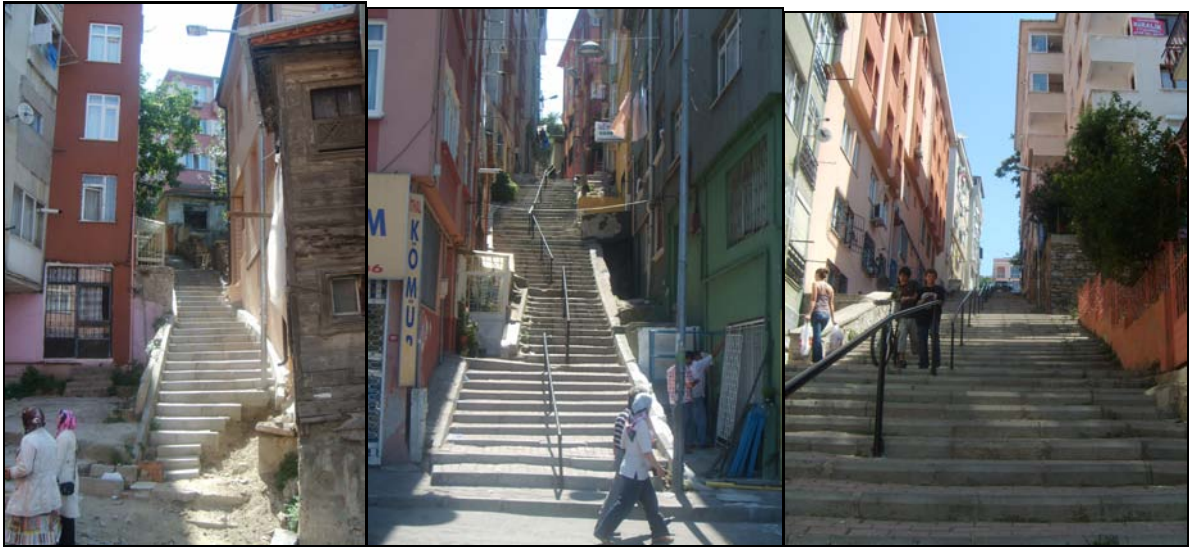
Anket çalışmasına yönelik olarak İstanbul'da Beyoğlu ve Üsküdar bölgelerindeki çalışma alanında² incelenen 35 merdivenli sokağın, bir hafta içerisinde farklı gün ve zaman dilimlerinde (hafta içi sabah, öğle ve akşam, ve hafta sonu; sabah, öğleden sonra ve akşam) kullanıcı sayımı yapılarak kullanım yoğunlukları tespit edilmiştir. Tespit sonucunda her sokak için elde edilen 6 farklı zaman dilimi kullanım değerinin ortalaması alınarak kullanım yoğunlukları belirlenmiştir. Buna göre %5 örneklem ile kullanım yoğunluğu en fazla ve en düşük olan Beyoğlu'nda 7 ve Üsküdar'da 8 olmak üzere 15 merdivenli sokakta toplam 80 adet anket yapılmıştır³. Kullanım yoğunluğu en düşük sokaklarda da anket yapılmasının amacı tercih edilmeyen bir merdivenli sokağın mekansal algılanma ve tanımlanma verilerinin

¹ Anket formu örneği ekte yer almaktadır.

² Çalışma alanının seçilmesiyle ilgili olarak bakınız Bölüm 5. Kuramsal Yaklaşım, syf. 95

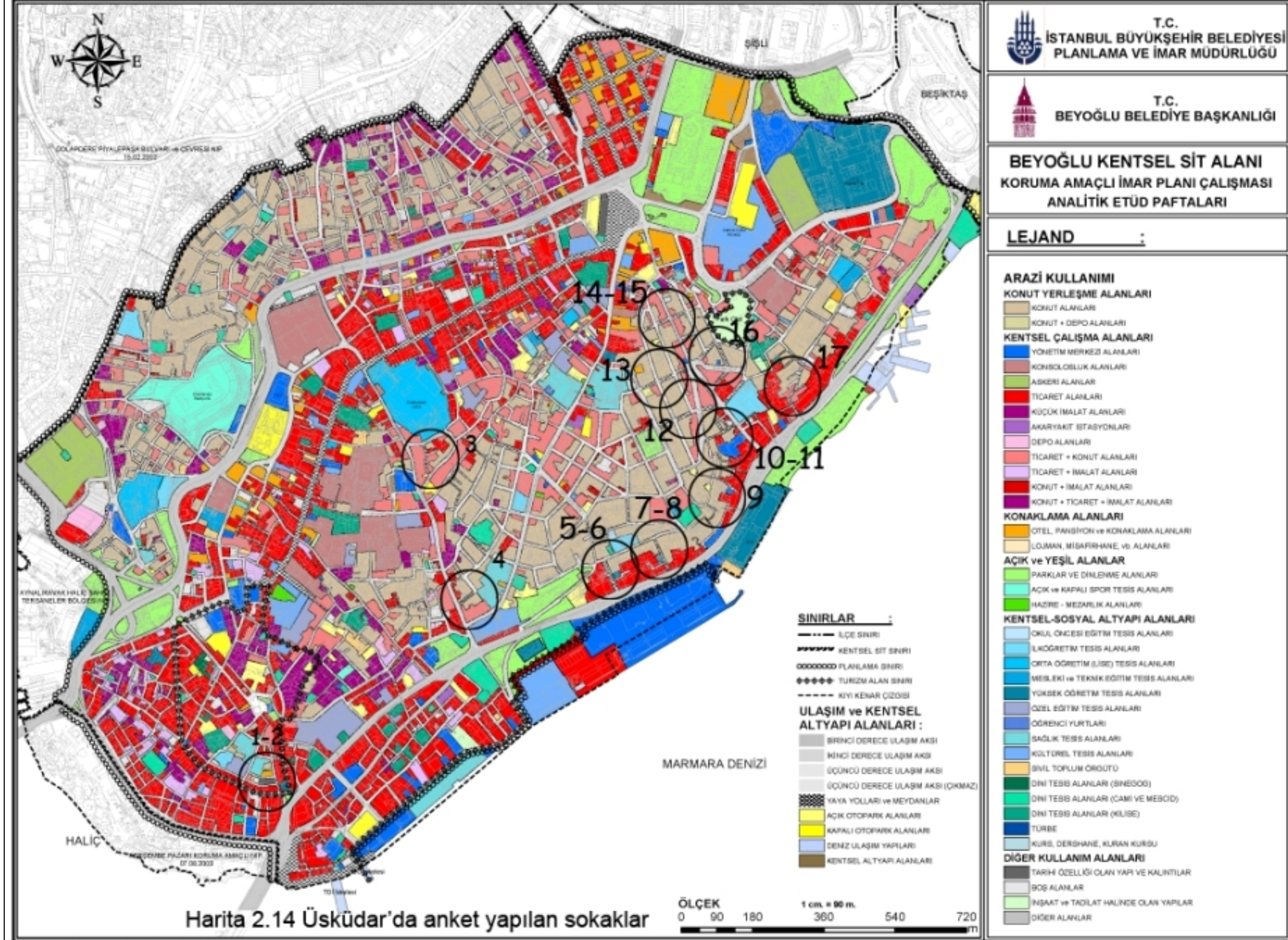
³ Kullanım yoğunluğu kriterinde kullanım yoğunluğu 15ki/sa ve altındakiler ile 40 ki/sa ve üzerindeki esas alınmıştır.

elde edilip, kullanım yoğunluğu yüksek diğer merdivenli sokak verileriyle birleştirilerek tercih sebeplerinin iki temel üzerine oturtulabilmesidir. Anket yapılan sokakların kullanım yoğunlukları ve anket sayıları verilmiştir. Anket sayıları sokağın arazi kullanımındaki konumuna, mekansal müdahale durumuna (tasarım uygulaması yapılmış-yapılmamış), fiziksel özelliklerine (eğim, biçim ve mekansal standartlar) göre ve kullanım yoğunluklarıyla orantılı olarak belirlenmiştir. Anket çalışmasında kadın-erkek sayısının eşit olmasına ve ilk anket sorusu yaşla ilgili hazırlanarak görüşülen kişilerin 18 yaş ve üzerinde olmasına dikkat edilmiştir. Anket yapılan sokakların tipoloji özellikleri verilmiştir.



Resim 5.26 Anket Yapılan Sokaklar; Koltukçu Rıza (Sol), Tekke (Orta) ve Kuşoğlu Sokak, Üsküdar, 2009.

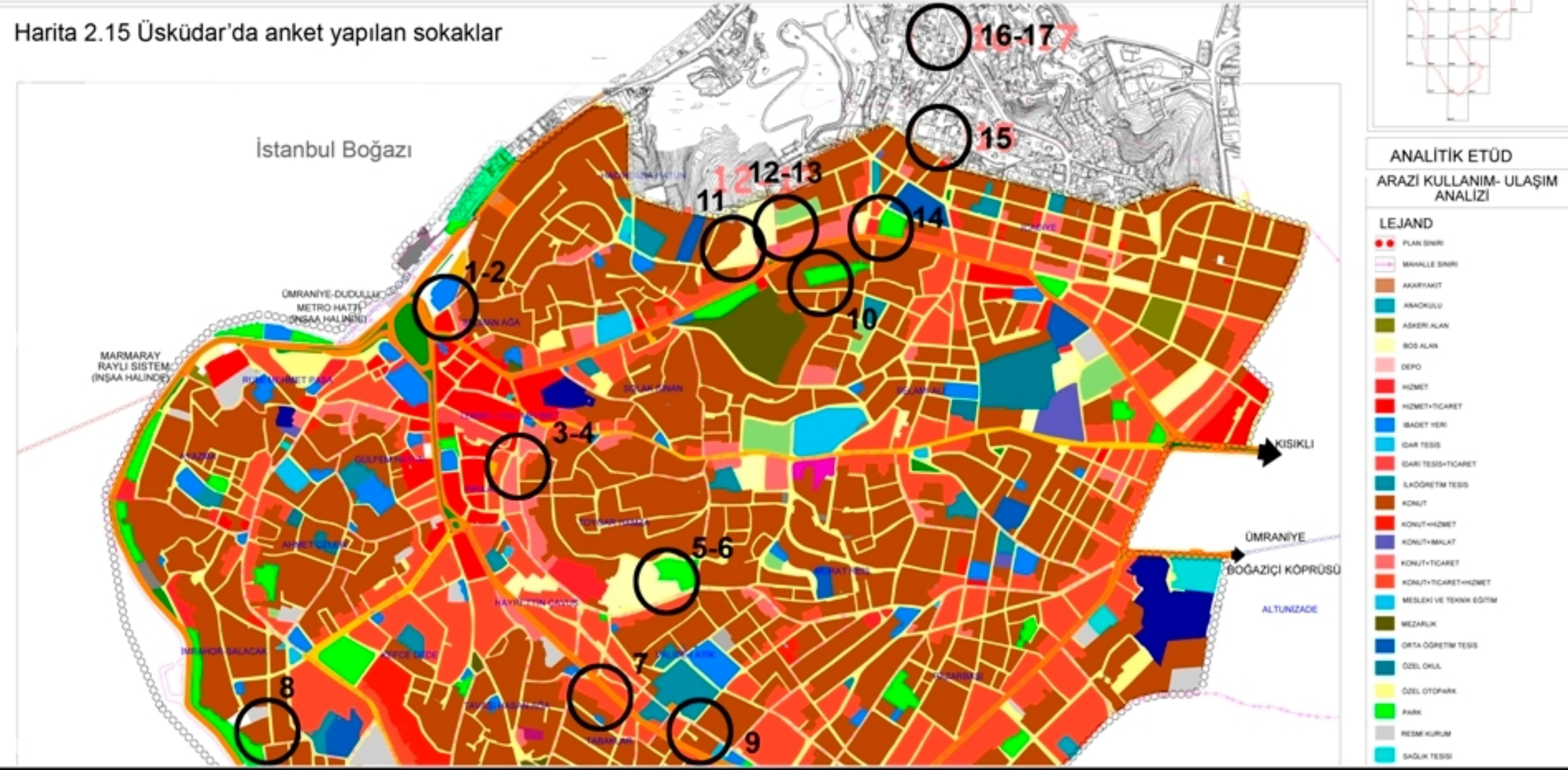
Harita 3 - 48 Beyoğlu İlçesi Kentsel Sıt Alanı Arazi Kullanımı Analizi

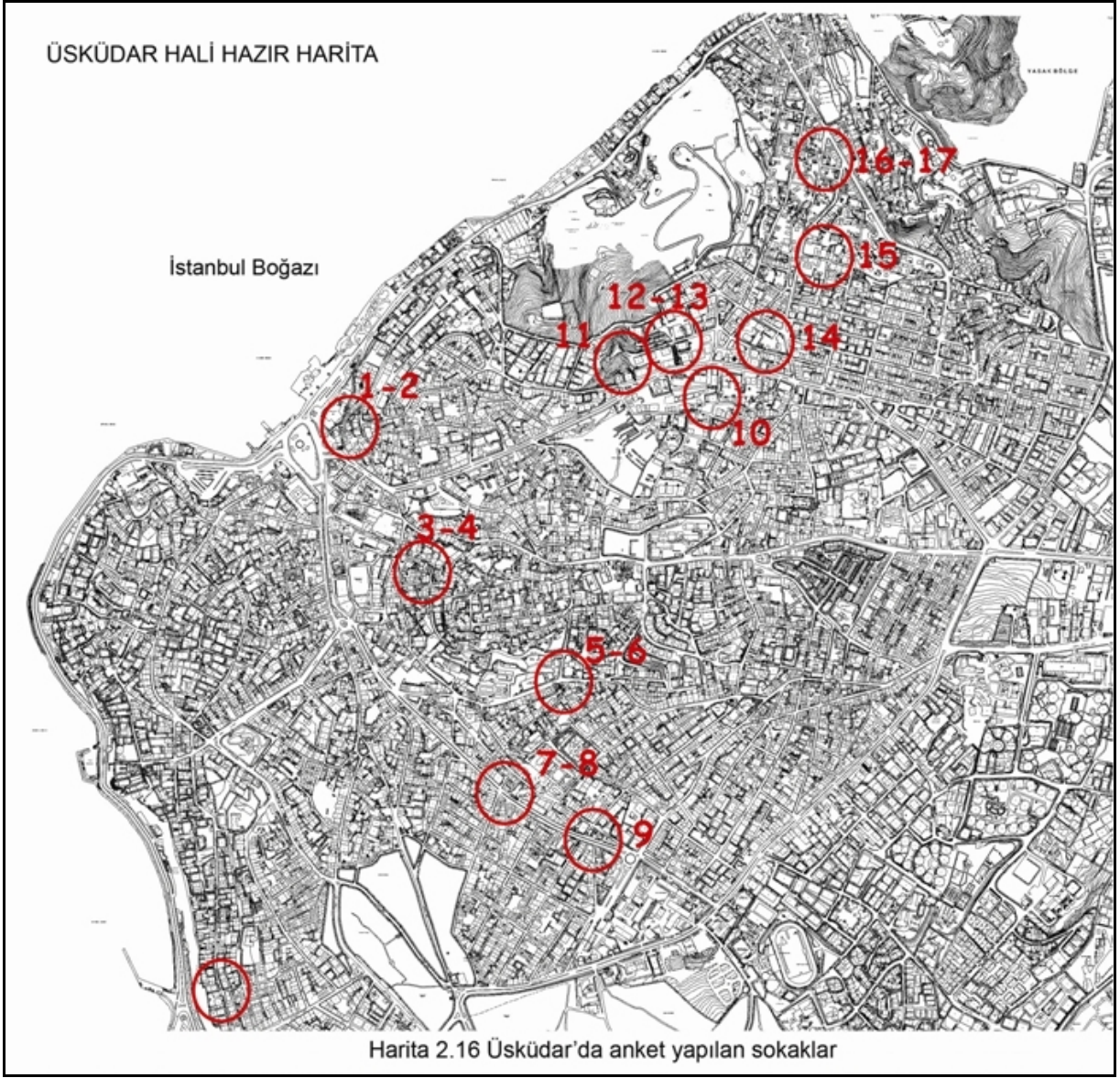


T.C.
ÜSKÜDAR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
PLAN VE PROJE MÜDÜRLÜĞÜ

ÜSKÜDAR MERKEZ BÖLGESİ ANALİTİK ETÜD ÇALIŞMALARI

Harita 2.15 Üsküdar'da anket yapılan sokaklar





Yapılan anket sonuçları aşağıda yer almaktadır;

Yaş grubu: Anket yapılan kişilerin çoğunluğu 20-29 yaş grubu aralığındadır.

18-19 yaş	20-29 yaş	30-39 yaş	40-49 yaş	50 ve üstü yaş	Toplam
15%	31%	23%	21%	10%	100%

Tablo 5.2 Anket yapılan kişilerin yaş grubu yüzdeler dağılımı.

Cinsiyet: Anket yapılan kişilerin cinsiyet dağılımı eşit veya eşit sayıya yakın tutulmaya çalışılmıştır. Cinsiyet dağılımı %47 kadın ve %53 erkek kullanıcı olmuştur.

Eğitim durumu: Anket yapılan kişilerin büyük çoğunluğu ilkokul ve lise mezunudur. Ancak yapılan anketlerde mekansal tanımlamanın eğitim düzeyiyle ilgili olmadığı herkesin benzer özelliklere dikkat edildiği görülmüştür.

Okur-yazar değil	Okur-yazar okula gitmemiş	İlkokul	Ortaokul	Lise	Üniversite	Toplam
1%	1%	29%	23%	25%	21%	100%

Tablo 5.3 Anket yapılan kişilerin eğitim durumu yüzdeler dağılımı.



Resim 5.27 Medrese Sokak (Üsküdar)(sol) ve Kamondo Merdivenleri (Beyoğlu)(sağ), 2009.

Bedensel engellilik durumu: Anket yapılan kişilerin tamamına yakınının (%94) bedensel bir engele sahip olmaması anket yapılan merdivenli sokakların fiziksel özellikler ve tasarım standartları açısından eksikliğini göstermiştir. Bedensel bir engele veya yaşa bağlı rahatsızlıklara sahip kişilerin oranı %6'dır.

Sokağı kullanım sıklığı: Anket yapılan sokakların kullanım sıklığı haftada birkaç kez ve günde birden çoktur. Bu sonuçlar, sokağın arazi kullanım içindeki konumu ve erişim sağladığı mekanların kullanım sıklığını belirleyen temel ilkelerden biri olduğunu göstermiştir. Konut ve ticaret alanında bulunan sokaklar günde birden çok kez kullanılırken, yeşil alanlarda bulunan sokaklar seyrek kullanılmaktadır. Bu da merdivenli sokakların konuma göre tipoloji yaklaşımında bahsedilen mekansal ve kullanıma bağlı özellikleri desteklemektedir.

Günde birden çok	Haftada birkaç kez	Ayda birkaç kez	Daha seyrek	Toplam
34%	39%	14%	13%	100%

Tablo 5.4 Sokağın kullanım sıklığı.

Sokağın kullanım nedeni/amacı: Anket yapılan kişilerin sokağı kullanım nedenleri ve amaçlarının başında eve, okula ve işe erişim amacı ile sokağın bir ana caddeye bağlantı sağlaması gelmektedir. Ortaya koyulan kullanım amaç ve nedenleri, tipoloji açısından *hem bağlayıcı hem de yapılara erişim sağlayan merdivenli sokakların* daha çok tercih edildiğini göstermektedir (Tablo 5.4).

Sokaktaki diğer aktiviteler: anket yapılan kişilere merdivenli sokakta gördükleri diğer eylemleri sorulduğunda en yüksek oranda komşuluk sohbetleri, çocuk oyunları ve oturma eylemleri sayılmıştır. Cevabı şıklı olmayan ve tamamen anket yapılan kişiye bırakılan bu soruda kullanıcılar benzer eylemleri belirtmişlerdir. Tablo 5.5'te belirtilen bu eylemlere bakıldığında merdivenli sokağın bir iletişim ve rekreasyon mekanı olduğu da görülmektedir (Tablo 5.5).

Sokağı kullanım nedeni	Oran
İşe gidiş	12%
Okula gidiş	13%
Eve erişim	22%
Alış-veriş	9%
Dini tesise gidiş	3%
Toplu taşıma durağına erişim	10%
Ana caddeye bağlantı sağlaması	13%
Gezinti/gezme amaçlı bir yere gidiş	10%
Otopark	5%
Turistik ziyaret	3%
<i>Toplam</i>	<i>100%</i>

Tablo 5.5 Anket yapılan kişilerin sokağı kullanma nedeni/amacı.

Sokaktaki diğer aktiviteler	Oran
Çocuk oyunları	21%
Ev önü komşuluk sohbetleri	23%
Dükkan önü sohbetler	11%
Manzara izleme ve oturma	16%
Fotoğraf çekimi	6%
Korkuluktan kayma	4%
Toplanma	10%
Tanıdıkla karşılaşma ve sohbet	9%
<i>Toplam</i>	<i>100%</i>

Tablo 5.6 Anket yapılan sokakta gözlenen diğer eylemler.

Merdivenli sokak mekanının tanımlanması: Anket yapılan kişilerin sokağı tanımlamada kullandıkları öğeler sokak mekanının sınırlayıcıları ile ilgili özellikler, sokağın özgün niteliğiyle ilgili tekil öğeler, çevresel arazim kullanım öğeleri ve sağladığı mekansal bağlantı ile ilgili özellikler olarak sınırlandırılmış ve bu öğeler de doğal, beşeri ve yapay çevre öğeleri şeklinde gruplanmıştır¹. Doğal çevre öğeleri, sokaktaki bitki, ağaç, su, eğim, güneş gibi doğal öğeleri kapsarken beşeri çevre, kültürel veya sosyal anlamı olan, yapıların veya alanın kullanımı ile ilgili öğelerden ve yapay çevre de insan eliyle yapılaşmış elemanlardan oluşmaktadır. Kullanıcılar sokağı tanımlamada doğal çevre öğelerini düşük oranda kullanmıştır (%12). Bu sonucun ortaya çıkmasında merdivenli sokak mekanlarında doğal öğelerin tasarım veya uygulamada kullanılmamış olması büyük bir etkidir. Kullanım amaçları doğrultusunda kişiler çevresel arazi kullanımını, bina fonksiyonlarını ve bağlantı sağlanan alanların sosyo-kültürel-ekonomik kimliğini sokak mekanını tanımlamada daha çok tercih etmişlerdir. Bu sonuç sokağı kullanma nedeni sorusunun cevaplarıyla yakın ilişkilidir. Kişiler mekansal kalite yerine, koydukları hedefe varmakla ilgilendiğinden mekanın kimliği bu hedefe göre tanımlanmıştır.

Doğal çevre öğeleri	Beşeri çevre öğeleri	Yapay çevre öğeleri	Toplam
12%	48%	40%	100%

Tablo 5.7 Anket yapılan kişilerin mekanı tanımlamada tercih ettikleri çevresel öğeler.

Aynı zaman da kişiler sokağı yukarıda verilen çevresel özelliklere göre tanımlarken, ağırlıklı olarak sokağın bağlantı sağladığı cadde ve ulaştırma araçlarıyla ilgili sözcükler ile okul isimlerini kullanmıştır. Benzer şekilde; “çok yüksek evlerle çevrili”, “5-6 katlı binaların arasında” ve “yüksek binaların arasında daracık bir sokak” şeklinde kullanılan ifadeler ve bina yükseklikleri özelliklerinin %8’lik bir orana sahip olması düşey ve yatay oran-ölçek ilişkisinin mekanın algılanmasında önemli bir rolü olduğunu göstermiştir. Sonuç olarak kullanıcıların merdivenli sokak mekanını tanımlamada en çok kullandıkları öğenin sokağın bağlantısı, sokaktaki veya yakınındaki özel bir kullanım ile düşey oranlar olduğu görülmüştür. Ancak incelenen sokakların büyük bir kısmının tasarım müdahalesiyle özgün mekansal bir biçime ve

¹ Bu gruplama Köse, E.’nin (1997; syf: 73) anket çalışmasından geliştirilmiştir.

mekansal standartlara sahip olmadığı da göz önünde tutulmalıdır. Ortaya çıkan oranlar merdivenli sokağın yatay ve düşey düzlemdeki özelliklere göre tipolojisini desteklemektedir.

Grup	Kullanılan öğeler	Oran
Sınırlayıcı ile ilgili özellikler	Duvar	2%
	Yol	2%
	Bina yüksekliği	8%
	Bina durumu	4%
	Ağaçlar	2%
Tekil öğeler	Renk, malzeme	4%
	Özgün baskın bir yapı	2%
	Çeşme	1%
	Tasarımsal/biçimsel uygulama	4%
Sokakta veya çevredeki özel bir kullanım	Ticaret	3%
	Hizmet	2%
	Rekreasyon	2%
	İbadet	1%
	Eğitim	11%
Sokağın sağladığı bağlantı ile ilgili özellikler	Caddeler	19%
	Meydanlar	10%
	İskeleler	16%
	Toplu taşıma durağı	7%
<i>Toplam</i>		<i>100%</i>

Tablo 5.8 Kullanıcıların sokak mekanını tanımlamada kullandığı öğeler.

Grup	Kullanılan ayrıntılı öğeler
Sınırlayıcı ile ilgili özellikler	Duvar
	Yol
	Bina Yüksekliği
	Bina Durumu
	Ağaçlar
Tekil öğeler	Renk, Malzeme
	Özgün Baskın Bir Yapı
	Çeşme
	Tasarımsal/Biçimsel Uygulama
Sokakta veya çevredeki özel bir kullanım	Okul
	Market/Büfe/Bayii/Eczane
	Park
	Restoran/Kafe/Lokanta Vb.
	Otopark
	Banka/Fatura Ödeme Mrk.
	Tamirci, Elektrikçi, Mobilyacı
Camii	
Sokağın sağladığı bağlantı ile ilgili özellikler	Üsküdar Meydanı
	Eminönü, Beşiktaş Ve Kabataş İskeleleri (Üsküdar)
	Fahri Atabey Caddesi
	Selman-İ Pak Caddesi
	Çavuşdere Caddesi
	Harem Sahil Yolu
	Üsküdar Ve Kadıköy İskelesi (Karaköy)
	Üsküdar Ve İDO İskelesi (Kabataş)
	Metro Durağı (Kabataş, Fındıklı, Karaköy)
	Cihangir Caddesi
	Fındıklı Sahil Yolu (Meclisi Mebusan Caddesi)
	M.S.G.S.Ü. Kampüsü
	Kazancı Yokuşu
	Galata Kule Meydanı

Tablo 5.9 Kullanıcıların sokak mekanını tanımlamada kullandığı ayrıntılı öğeler.

Merdivenli sokağın kullanım rahatlığı açısından değerlendirilmesi: Anket yapılan kişilerin %41 oranıyla büyük çoğunluğu sokak mekanını basamaklar (yükseklik, genişlik vb.), sahanlık, rampa, zemin gibi mekansal standartlar açısından kullanışsız bulurken, %26'lık bir kesim de basamak yüksekliğinin çok olması, bu ölçülerin sokak boyunca süreksiz olması, değişmesi, ritim olmaması, korkuluk ve rampanın olmaması, zemin kaplamasının hava şartlarına uygun olmaması, basamakların bakımsız olması gibi nedenlerle tehlikeli-kullanışsız bulmaktadır. Özellikle merdivenli sokaktan giriş alan bina girişleri ile sokak basamaklarının

uygun bir şekilde birleşmemesi, bina giriş basamaklarının sokağı doğrudan dik kesmesi ve ölçü, kaplama ve oran açısından uyumlu olmaması da sokağın kullanışsız olmasında etken olduğu belirtilmiştir. Bu soruda kentsel çevre ilişkilerine dayalı tipolojik özelliklerden ziyade mimari standartları temel alınarak cevap verildiği görülmüştür.

Kullanım Rahatlığı	Oran
Tehlikeli-kullanışsız	26%
Kullanışsız	41%
Rahat-kullanışlı	33%
<i>Toplam</i>	<i>100%</i>

Tablo 5.10 Kullanıcıların merdivenli sokak mekanını kullanım rahatlığı açısından değerlendirmesi.

Merdivenli sokağın emniyet/güvenlik açısından değerlendirilmesi: Kullanıcılar özellikle ticaret alanlarında akşam saatlerinde binalarda kimse olmaması ve ışıklandırmanın yetersiz olması nedeniyle sokağı tehlikeli bulmuş, öte yandan parkın içinde veya yakınındaki bir park alanına bağlantı sağlayan merdivenli sokaklarda yine akşam ve gece saatlerinde koku ve madde bağımlılarının olması, gençlerin bu mekanlarda alkol alması ve sokak insanların da burada yaşaması nedenleriyle çok tehlikeli bulmuştur. Ayrıca bu tip sokaklarda bir saldırı durumunda mekandan uzaklaşma çabası açısından basamakların kullanışsız ve korku-panik etkisiyle yuvarlanma riski yaratma potansiyeli de çok tehlikeli bulunmasına bir neden olarak belirtilmiştir. Tipolojik açıdan yapılarla ilişkisi olmayan ve bağlantı sağlayan merdivenli sokaklarda bu tip anket sonuçlarına daha çok rastlanılmıştır. Bunun temelinde çevreden yardım alamama ve bir yapının içine girip saklanamama durumlarının olduğu görülmüştür.

Emniyet durumu	Oran
Çok tehlikeli	14%
Tehlikeli	34%
Güvenli	52%
<i>Toplam</i>	<i>100%</i>

Tablo 5.11 Kullanıcıların merdivenli sokak mekanını emniyet açısından değerlendirmesi.

Merdivenli sokağın mekansal ve görsel nitelik açısından değerlendirilmesi: anket yapılan kullanıcıların büyük bir bölümü sokağın mekansal niteliğini yetersiz ve görsel etki açısından da fakir bulmuştur. Buna neden olarak peyzaj elemanlarının olmaması, kentsel mobilyalardan yoksun olması, ışıklandırmanın yetersiz olması, temiz olmaması, “güzel”¹ bir biçime sahip olmaması ve zemin kaplaması gösterilmiştir. Buna karşın özellikle Kamondo Merdivenli Sokak (Beyoğlu) ile Körbakkal 2 Sokak (Üsküdar) gibi tasarım müdahalesi görmüş ve Medrese Sokak (Üsküdar) gibi tarihi bir kimliği koruyan, Bicanefendi Sokak (Üsküdar) gibi manzara sunan sokaklar kullanıcı tarafından mekansal niteliğine ve fiziksel standartlarına bakmaksızın görsel ve mekansal açıdan yeterli ve zengin bulunmuştur¹¹. Buna göre bir tipoloji açısından yatay ve düşey düzlem ilişkilerine göre perspektif ve manzara oluşturma ve meydan gibi kamusal bir açık alana bağlantı sağlama kullanıcı açısından önem taşımaktadır.

Mekansal Nitelik	Oran	Görsel Nitelik	Oran
Yeterli	15%	Zengin	14%
Ortalama	39%	Ortalama	31%
Yetersiz	46%	Fakir (Yoksun)	55%
<i>Toplam</i>	<i>100%</i>	<i>Toplam</i>	<i>100%</i>

Tablo 5.12 Kullanıcının sokağı mekansal (sol) ve görsel (sağ) yeterlilik açısından değerlendirmesi.

Kullanıcının merdivenli sokak mekanında olumlu bulduğu özellikler: anket yapılan kişilerin sokak mekanında olumlu bulduğu özellikler sınırlayıcılar, mekansal, kullanım şekli, bağlantı ve çevreyle ilişkisiyle ilgili özellikler olarak gruplanmıştır. Elde edilen verilere bakıldığında kullanıcıların saydığı olumlu özelliklerin başında %33 oranıyla sağladığı bağlantı ve % 21’lik oranla çevresiyle olan ilişki olduğu görülmüştür. Anket sonuçları ayrıntılı bir şekilde alt dağılım ve genel dağılım oranlarıyla tablo 5.12’de verilmiştir. Sonuçlar, tipoloji açısından yatay ve düşey düzlemdeki niteliğinden ziyade merdivenli sokakların bağlayıcı niteliğini ön plana çıkarmaktadır.

¹ Burada kullanılan *güzel* sözcüğü anket yapılan kişilerin söyleminden doğrudan alınmıştır.

¹¹ Anket yapılırken görsel etki elemanlarının ne olduğu anket yapılan kişiye açıklanmamış, kendisinin tanımlamasına bırakılmıştır. Böylece kullanıcının görsel etki olarak neleri ele aldığına da dikkat edilmiştir.

Sokakta olumlu bulunan özellikler			Genel dağılım	Grupsal dağılım
		Alt dağılım		
Sınırlayıcılarla ilgili özellikler	Bina hizalarında hareketlilik	31%	3%	8%
	Binalarda çeşitlilik ve tarihi nitelik	58%	4%	
	Pencere ve kapılar	11%	1%	
	<i>Toplam</i>	<i>100%</i>		
Merdiven mekanının özelliği	Mekansal form	7%	1%	18%
	Işıklandırma ve peyzaj	9%	1%	
	Sakin olması	15%	3%	
	Tarihi kimlik	10%	2%	
	Rahat olması	21%	5%	
	Uygun eğimde olması	12%	2%	
	Geniş olması	8%	1%	
	Zemin kaplaması farklılığı	1%	0%	
	Sahanlık-rampa-parmaklık olması	17%	3%	
	<i>Toplam</i>	<i>100%</i>		
Kullanım şekli	Yaya mekanı olması	24%	5%	20%
	Yüksek alanlardaki binalara erişim sağlaması	36%	7%	
	Çocukların oyun oynaması	21%	5%	
	Sokağın başında veya sonunda kafe olması	11%	2%	
	Ticaret-hizmet biriminin sokakta veya yakınında olması	8%	1%	
	<i>Toplam</i>	<i>100%</i>		
Sağladığı bağlantı			33%	33%
Çevreyle ilişkisi			21%	21%
<i>Toplam</i>			<i>100%</i>	<i>100%</i>

Tablo 5.13 Kullanıcıların merdivenli sokakta olumlu bulunduğu özellikler.

Kullanıcının merdivenli sokak mekanında olumsuz bulunduğu özellikler: kullanıcıların sokak mekanında olumsuz bulunduğu özellikler olarak genel bir değerlendirmeyle kullanıcı tipolojisine bağlı olarak güvenli olmayan kullanımda olması, konfor sağlamaması ve mekansal kalitesinin düşük olması sayılmıştır.

Genel değerlendirmeye bağlı olumsuz özellikler		Oran
Güvenli olmayan kullanım	Yaşlılar için tehlikeli	52%
	Çocuklar için tehlikeli	
	Bedensel engelliler için tehlikeli	
Konfor	Konfor sağlamaması	13%
Mekansal kalite	Bakımsız olması ve temiz olmaması	35%
	Acil durumda kullanışsız olması	
	Binalara giriş vermemesi	
Toplam		100%

Tablo 5.14 Kullanıcının Genel değerlendirmesine bağlı olumsuz özellikler.

Bununla birlikte bu genel değerlendirmenin ayrıntısına inildiğinde olumsuz bulunan özellikler mekansal nitelikler, sınırlayıcılar, bağlantı özelliği ve bağlanılan yerin algılanamaması başlıklarında gruplanmıştır. Merdivenin mekansal özellikleri %66 oranıyla üzerinde en çok cevap verilen grup olmuştur. Merdivenin mekansal özelliklerine bağlı olarak anket yapılan kişiler mekanı tablo...’de gösterildiği gibi genel değerlendirme başlıklarında ele almıştır. Bu anket sorusunun sonuçlarına göre tipoloji açısından kentsel bir ilişkiden ziyade daha çok merdivenli sokakların mimari nitelikleri ve mekansal standartları sağlayıp sağlamadığı konusu ön plana çıkmıştır.

Sokakta olumsuz bulunan özellikler		Alt oran	Genel dağılım	Oran
Sınırlayıcılarla ilgili özellikler	Binaların yüksek olması	72%	14%	18%
	Sağır cepheler	28%	4%	
	<i>Toplam</i>	100%		
Merdiven mekanının özelliği	"biçimsiz" ve "lineer" olması (tasarımın olmaması)	8%	4%	66%
	Karanlık olması-ışıklandırmanın yetersiz olması	9%	4%	
	Sokağın kirliliği ve bakımsız olması ile basamakların bozuk, kırık olması	17%	15%	
	Dar olması	10%	6%	
	Sıkıcı olması	1%	1%	
	Dik ve yorucu olması	19%	16%	
	Dinlenme imkanının ve sahanlığın olmaması	11%	7%	
	Rampa olmaması	12%	7%	
	Parmaklıkların olmaması veya olanların sağlam olmaması	2%	1%	
	Bitkisel elemanlar veya heykel gibi plastik öğelerin olmaması	9%	6%	
	Güneşten korunamama	2%	1%	
	<i>Toplam</i>	100%		
Bağlantı özelliği	Binalara bağlantısının olmaması	43%	14%	12%
	Caddeye doğrudan bağlanması	57%		
	<i>Toplam</i>	100%		
Bağlanılan yerin algılanamaması	Yükseklik nedeniyle	48%	5%	4%
	Doğrusal olmaması nedeniyle	52%		
	<i>Toplam</i>	100%		
<i>Toplam</i>			100%	100%

Tablo 5.15 Kullanıcıların merdivenli sokakta olumsuz bulduğu özellikler.

Merdivenli sokak mekanında değişmesi istenilen özellikler: anket yapılan kullanıcılara buldukları merdivenli sokak mekanında değişmesini istedikleri ilk üç şey sorulduğunda; genel olarak çevreleyen binalar, temizlik, zemin kaplaması, mimari biçim ve form ile mekansal standartlar sayılmıştır.

Merdivenli sokak mekanının canlandırılmasına ilişkin öneriler:

Sokağın canlandırılmasına yönelik öneriler		Alt oran	Genel dağılım	Oran
Sınırlayıcılar ile ilgili	Bina yüksekliklerinin düşürülmesi	47%	7%	16%
	Bina cephelerinin ve duvarların iyileştirilmesi	53%	9%	
	<i>Toplam</i>	%		
Merdiven mekanıyla ilgili	Basamak yüksekliğinin, eninin ve ritminin iyileştirilmesi	17%	6%	30%
	Basamakların onarılması	34%	10%	
	Zemin kaplamasının iyileştirilmesi	13%	3%	
	Parmaklık koyulması ve mevcutların sağlamlaştırılması	21%	7%	
	Rampa ve sahanlık yerleştirilmesi	15%	4%	
	<i>Toplam</i>	100%		
Konfora ilişkin	Kentsel mobilyanın kullanılması (bank, lamba, çöp kutusu, panolar)	48%	11%	21%
	Doğal ve yapay peyzaj elemanlarının kullanılması	33%	7%	
	Güneşten ve yağmurdan korunma	19%	3%	
	<i>Toplam</i>	100%		
Genel sokak ilgili	Sokağın genişletilmesi	6%	1%	10%
	Lineerliğin parçalanması	10%	1%	
	Mesafenin kısaltılması	14%	1%	
	Eğimin azaltılması	26%	3%	
	Sıkıcılığın giderilmesi	15%	1%	
	Temizliğin sağlanması	29%	3%	
	<i>Toplam</i>	100%		
Görsel etkiye ilişkin	Mimari biçim verilmesi	31%	9%	23%
	Manzara ve perspektif oluşturma	13%	2%	
	Renklendirme	22%	5%	
	Mekansal kullanım çeşitliliğinin artırılması	26%	6%	
	Başlangıç ve bitişin özgün öğelerle vurgulanarak davetin sağlanması	8%	1%	
	<i>Toplam</i>	100%		
<i>Toplam</i>			100%	100%

Tablo 5.16 Kullanıcıların Merdivenli sokak mekanının canlandırılmasına ilişkin önerileri.

Kullanıcıların sokak mekanını canlandırmaya yönelik önerileri incelendiğinde büyük bir bölümünün (%60) yapay çevreye ilişkin olduğu görülür. %29 oranında doğal çevre ilişkin öneriler %31 oranındayken beşeri çevre olarak ele alınan sosyal, kültürel, ekonomik değerlere ilişkin öneriler ise kullanıcı tarafından %9 gibi çok düşük bir oranda ele alınmıştır.

5.4 Bölüm Sonucu

Merdivenli sokakların kent içinde yaya mekanlarını ve kentsel yaşamı desteklemeleri yönünden sokağın mekansal algılama ve tipoloji ile ortaya koyulan ilişkisi Beyoğlu ve Üsküdar ilçelerinde yapılan örnek alan çalışması ile desteklenmiştir. Bu iki bölgede toplam 35

adet merdivenli sokak tipoloji yaklaşımı çerçevesinde değerlendirilmiş, yatay ve düşey düzlem ile konumlarına göre ele alınmış ve belirlenen 15 sokakta (s. 170) anket çalışması yapılmıştır.

Elde edilen anket sonuçları, merdivenli sokakların mekansal kimliği ile tipoloji çalışmasında ortaya koyulan veriler arasında ilişkiler olduğunu göstermektedir. Sokağı kullanım sıklığı kullanım amacıyla ilişkiliyken, sokağın konumu ve sokaktaki eylemler birbirini desteklemektedir. Ayrıca sokağın kullanım rahatlığı ile yatay-düşey düzlem verileri ve mekansal niteliğin de ilişkili olduğu görülmüştür. Kişiler, sokağı tanımlarken büyük oranda beşeri çevre ön plana çıkarken ve yapay çevre mekana yönelik olumlu-olumsuz özelliklerin tanımlanmasında daha çok ele alınmıştır. Buna karşın doğal çevre elemanları mekana yönelik yapılan önerilerde dikkat çekmektedir; anket yapılan sokakların büyük bir bölümü doğal çevre verilerinden yoksundur. Kullanıcıların buldukları merdivenli sokağa yönelik önerilerinde bitki, ağaç, su elemanı, ışık gibi doğal çevre elemanlarını çoğunlukla yapay çevrenin içinde ve fiziksel konfor ile görsel etkiye yönelik olarak ele alması doğal ortama duyulan ihtiyacı ortaya koymaktadır. Merdivenli sokak mekanının tanımlanmasında yatay-düşey düzlem tipolojisinin etkin olduğu ve daha ziyade çevreleyen binalar ile bağlantı sağladığı mekanların rol aldığı görülmüştür. Bu sonuç, merdivenli sokağın fiziksel özellikleri veya mimari varlığından öte kullanıcının mekansal algılamadaki psikolojik etkilenirliği ile kişisel hedefinin mekan tanımını ortaya koyduğunu göstermektedir; kişiler mekanı tanımlarken fiziksel form ve kaliteden ziyade cephe yüksekliğine bağlı oluşan duvar etkisi ve hedeflediği varış noktasına götürecek bir araç olma çerçevesini kullanmıştır. Buna karşın, tasarıma yönelik bir uygulama yapılmış olan Kamondo Merdivenleri ve Körbakkal Sokak'ta görüşülen kişiler mekanı tanımlarken biçimden bahsetmiştir; “temiz, zemin rengi, bitki yerleri olan çok iyi tasarlanmış, ana caddeye bağlanan merdivenler” (Körbakkal S¹.), “belediyenin yaptığı çok güzel bir merdiven” (Körbakkal S.), “8 şeklinde değişik, hoş ve tarihi bir sokak” (Kamondo S.), “kendimi iyi hissettiğim, hatta bir Avrupa kentindeymiş gibi hissettiren bir mekan” (Kamondo S.), “iyi fotoğraflar çekilen bir yer” (Kamondo S.), “tam bir manzara terası, dik ve uzun olduğu halde Boğaz manzarasına baka baka yürümek için tercih ettiğim kırmızı Kuzguncuk sokağı işte” (Bicanefendi S.), “prestijli bir geçit” (her ikisi için) gibi ifadeler kullanılmıştır. Bu durum en küçük ölçekte bir kentsel tasarım müdahalesinin bile kullanıcının mekansal

¹ “S.”; sokak sözcüğünün kısaltmasıdır.

algısının ve psikolojik durumunun nasıl değiştirilebileceğinin, olumlu yönde yönlendirilebileceğinin, panik ve telaş halindeyken kullanıcının mekandaki küçük bir imgeyle rahatlatılabileceğinin göstergesidir.

Kullanıcıların sokağa yönelik olumlu ve olumsuz özellik tanımlamasının sokağın tipolojisiyle ilişkili olduğu görülmüştür. Bağlayıcı nitelikteki sokaklarda çevreleyen yapılara giriş olmaması ve caddeye bağlanma biçimi, bağlayıcı ve yapılara erişim sağlayan sokaklarda kullanıcı yoğunluğu, bina girişi-sokak ilişki uyumsuzluğu, merdivenli çıkmaz sokaklarda güvenlik olumsuz sayılan özellikler olmuştur. Doğrultu değiştiren sokaklarda başlangıç ve bitişin algılanamaması, doğrultu değiştirmeyen sokaklarda ise eğime bağlı olarak duvar etkisi yaratması ve zor hissettirmesi sayılan olumsuz özellikler olmuştur.

Merdivenli sokağın kent içinde önemli bir caddeye, mekana veya kullanıma bağlantı sağlaması kullanıcı tarafından sayılan olumlu özelliklerin başında gelmektedir. Bunun yanında yaya mekanı olması, yüksek kotlara erişim sağlaması ve çevreyle ilişkisi de büyük oranda olumlu bulunan özelliklerdir. Anket verileri sonucunda merdivenli sokakların tekil bir kullanımı veya elemanı tanımlamada etkili olduğu görülmüştür¹; bunun temelinde bu tip sokakların kent dokusu içinde farklı bir tipolojiye sahip olması, renk, biçim veya malzeme açısından ayrı nitelik göstermesi ve böylece akılda kalıcı olmaları bulunmaktadır. Kullanıcının sokakta olumsuz bulduğu özellikler büyük oranda mekansal standart, fiziksel özellik ve mimari yapısıyla ilişkili olmuştur.

Bu da bir kentsel mekanın kullanıcıdaki imgelem gücünü destekleyecek, hedef-kullanım rahatlığı - görsel etki – çevre - kimlik bütünlüğünü mekanda kullanarak olumlu hayal etme ve çağrışım gücünü sağlayacak ve mekansal algıyı kişisel tek bir noktadan veya hedeften bütüne doğru yayacak bir kentsel tasarım rolünü ortaya koymaktadır. Çünkü mekanın fiziksel durumunun uygun biçimsel bir müdahaleden ve mekansal standartlardan yoksun olduğu durumlarda kullanıcı algısı kişisel olarak koyduğu hedefe varmakla ilişkili olmakta, çevreyle ilişki kurmamakta ve kentsel kimliği oluşturan öğeleri es geçmektedir. Oysa uygun bir tasarım yaklaşımı bu hedef ile mekansal öğeleri birleştirir. Bu birleştirmede önemli olan nokta kullanıcının hedefine yönelik olan dikkati ile mekana olan dikkati arasındaki dengeyi sağlamaktır.

¹ 2009 yılı Ağustos ayında yapılan anketin bu verisi; Köse, E.'nin 1997 tarihli anket çalışmasında elde ettiği verilerle paralel oranlar göstermiştir, syf. 74-80.

Anket verilerinden ortaya çıkan temel bulgular;

- Merdivenli sokaklarda yürüme eylemi ve diğer kentsel dış mekan eylemlerine yönelik mekanın uygun biçimde geliştirilmesi,
- Merdivenli sokak mekanın sahip olduğu iletişim mekanı kimliğini güçlendirecek ve sosyal yaşamı destekleyecek rekreatif ve alternatif kentsel dış mekan aktivitelerinin çeşitlendirilmesi,
- Güvenlik, rahat kullanım-konfor ve sağlık konularının dikkate alınması ve bu yönde merdivenli sokakta güneş, rüzgar ve yağmur gibi iklimsel olaylardan koruma sağlanması, can ve mal güvenliğinin sağlanması, her türlü kullanıcı tipolojisine (bedensel engelli, çocuk, yaşlı vb.) uygun tasarımın yapılması (korkuluk, sahanlık, rampa gerekliliği),
- Sokağın eğim yüksekliği ve basamak sayısının kullanıcı üzerindeki olumsuz etkisine karşı dinlenme mekanlarının planlanması ve görsel etkiyi artırıcı mekansal müdahalelerin kaçınılmaz olması,
- Bir tasarım sorunu olarak çevreleyen yapılar arasındaki uyum ile bu yapıların merdivenle olan mekansal oran, ölçek, biçim, renk ve kimlik uyumunun sağlanması,
- Merdiven basamaklarında ölçek ve orandaki ritim, uyum, süreklilik ile sokaktaki aydınlatma, doğal ve yapay peyzaj elemanları, görsel etki, şekil ve biçim ile yapılarla ilişkideki estetik kaygısı gibi kullanıcının memnuniyetini sağlayacak önemli tasarım konularından vazgeçilmemesi,
- Başlangıç noktalarının yani girişlerin uygun genişlikte tutularak fark edilebilirliğin sağlanması, özgün bir tasarımla (bir heykel veya benzeri plastik öge, pano, bitki vb. peyzaj elemanlarının kullanımıyla) çekici ve davet edici bir giriş mekanın yaratılması,
- Temizlik, bakım ve onarım organizasyonunun sağlanması kullanıcı memnuniyetini artırılmasıyla bir kentsel dış mekanın kullanılarak sürdürürlüğünün sağlanması.
- Merdivenli sokakların kullanıcı talep, amaç ve beklentileri doğrultusunda planlanması,
- Acil durumlara karşın mekansal altyapı sisteminin kurulması (yangın muslukları vb.) ve basamakların kısıtlı kullanım kabiliyetine karşın çevreleyen yapılara yönelik acil durum organizasyonunun yapılması,
- Merdivenli sokağın kamusal mekan kimliğinin ve kentsel doku içindeki yaya mekanı tipolojisinin unutulmaması gerekliliği, kentsel dış mekan yaşantısının desteklenmesi ve bir kentsel mekanın sürekliliğinin sağlanması açısından önemi ortaya koyulmuştur.

Tipoloji çalışması sonunda merdivenli sokaklar arasında görülen ortak özellikler

doğrultusunda ortaya çıkan temel sonuç; merdiven mekanının biçimini kapalılık derecesi ve çevre ilişkisinin oluşturduğu, mekanın odağının manzara olduğudur. Yüzeylerin ve mekandaki biçimlerin algılanmasını ise dikey-yatay düzlem ilişkisi ve ışık kurmaktadır.



Resim 5.28 Mardin; renk-doku-kimlik-malzeme (2009).



Resim 5.29 Castle Stairs (Katedral Merdivenli Sokağı), Prag (2009).



Resim Mardin’de merdivenli sokaklar; mekansal bütünlük.



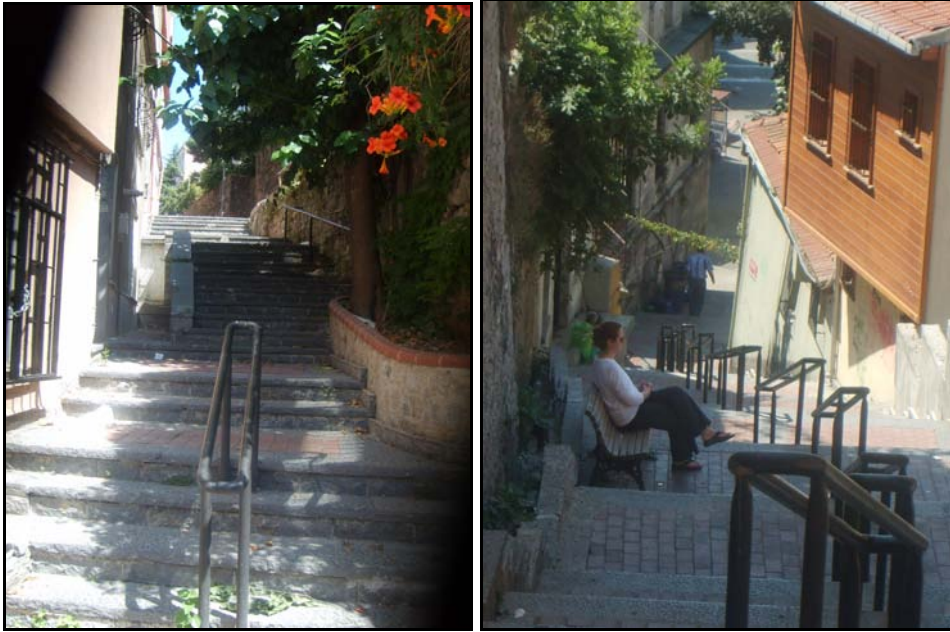
Resim 5.30 Heaven Stairs (Cennet Merdivenleri), Prag (2009).



Resim 5.31 Moskova (2009); basamaklarla mekanda zenginlik.



Resim 5.32 Beyoğlu (İstanbul) ve Sicilya (İtalya).



Resim 5.33 Medrese Sokak, Üsküdar.

6. SONUÇ

“Yeniden kurulacak yaya yolu ağı, bize şehirlerimizin güzelliklerini tekrar yaşama fırsatı verecektir.” (Aru, 1965)

Bugün yaya olarak insan, kent içinde, hareketli ve canlı bir hayatı yakından takip etmek ve onu yeniden yaşamak ihtiyacı içindedir. Buna karşın motorlu taşıt kullanımının, kentin hayatında önemli rol aldığı da bir gerçektir. Bugün insan, belki de kendi eliyle bozmuş olduğu kentin havasından kurtulmak veya tatil günlerini başka bir çevrede geçirmek için taşıt kullanmaktadır. Dolayısıyla motorlu taşıtlardan vazgeçip günümüzde örneğin bir Ortaçağ kenti yaratmanın pek mümkün olmadığı ortadadır. Ancak kent içinde yaya trafiği ile motorlu taşıt trafiği arasında bir dengenin kurulması, kent merkezlerinde ve iskan alanlarında yayalaştırmanın artırılması gerekmektedir. Çünkü binaların pencerelerinin yola açılmadığı ve taşıt trafiği gürültüsünün yaşam alanlarına kadar girdiği bugünün motorlu taşıt kentinde dolaşım ile yaşama eylemi birbirine ters olmuştur. Buna karşın yaya olmak bir yürüme eylemidir, yürüme insanın ruhsal ve bedensel sağlığını destekleyen bir eylemdir.

Toplu taşıma yerine özel otomobil kullanımına ağırlık veren, kent merkezlerini yaşanmaz hale getiren ve çok fazla enerji gerektiren, engelli ve yaşlıları yok sayan, estetikten uzak çelik yaya üst geçitlerini kentin her yerine yapmaktan çekinmeyen bugünün belediyeciliğine karşın, kentiçi ulaşım ile ilgili yeni görüşlerde motorlu taşıt yollarından ayrılmış yaya mekanlarının yeniden oluşturulması fikri yaygınlaşmaktadır. Merdivenli sokaklar yaya ulaştırma ağı üzerine tatbik edilmiş ikinci bir doku teşkil etmekte ve basamaklar yayaların yüksek kotlu yerlere, yeşil alanlara, tapınaklara erişimini sağlamaktadır. Merdivenli sokaklar tamamen yaya kullanımına ait olan ve bir yayalaştırma uygulaması gerektirmeyen kentsel mekanlardır. Topoğrafyanın hareketli olduğu yerleşmelerde, özellikle eğimin çok yüksek olduğu alanlarda erişim amaçlı uygulanmış, uygulanabilecek bir çözümdür.

İki farklı kotu birleştiren bu çözüm zaman içerisinde mekana verdiği hareketlilik ile tasarım elemanı olarak kullanılmaya, farklı tipolojilerde uygulanmaya ve belirli standartlar aranmaya başlanmıştır. Mimari iç mekanlarda ve rekreasyon alanlarında daha esnek bir tasarım imkanı veren merdivenler, sokağa uygulandığında eğim, çevreleyen yapılar, kentsel işlevler, kentsel dış mekan yaşantısı, bağladığı mekanlar, farklı kullanıcı tipleri, iklim koşulları, yönetim ve uygulayıcı birim gibi değişik birçok etken tasarımı yönlendirmektedir. Bu tasarım yaklaşımı merdivenli sokakların kentsel kullanım ve mekansal algılama yönünden tipolojilerine göre farklı fiziksel özellikler gerektirmektedir. Bir sokağı bir meydana bağlayan merdivenli sokak,

o meydanın kimliğini yansıtacak anıtsal elemanların basamaklarda kullanılması sokağı çekici kılarken, çıkmaz sokak niteliğindeki merdivenli sokaklarda çevreleyen yapıların yüksekliği, cephe karakteri gibi özellikleri büyük rol oynar. Hem bağlayıcı hem de yapılara erişim sağlayan merdivenli sokaklarda iki farklı kullanıcı hareketinin kesişim biçimi ve mekansal talepleri arasındaki dengenin sağlanması önem taşırken, konut alanlarında yer alan merdivenli sokakların ikamet bir parçası kimliğini destekleyecek bir uygulama gerektirir. Merdivenli sokaklar bir yayanın, en rahat doğal bir yürüyüşle, bir tırmanış-inişle ve kolaylıkla ulaşabileceği ölçülerde olmalıdır. Her basamağın genişliği ve yüksekliği tarafından belirlenen merdiven eğimi, bedenin hareketlerine ve kabiliyetine uyacak şekilde oranlara sahip olmalıdır. Çünkü, fazla dik olduğunda tırmanış fiziksel olarak yorucu ve psikolojik olarak da engelleyici ve iniş teklikli olabilirken, eğimin alçak olduğu durumlarda basamak genişliğinin iyi oranlanmaması ritimsiz bir yürüyüşe ve dolayısıyla huzursuz bir kullanışa neden olur.

Yapılan örneklem çalışması verilerinde merdivenli sokakların kentsel yaşama canlılık katmalarının sağlanması öncelikle kullanımda tercihi sağlayacak fiziksel konfor ve mekansal estetiğin sağlanması gerektiği görülmüştür. Bunun için tasarlanan bir biçimin uygulanması, sokağın başlangıç-bitiş ilişkisinin ve doğrultusunun iyi tanımlanması, sokağın bağlantısının ve çevreyle ilişkisinin iyi vurgulanması gerekmektedir. Bu tanımlama ve vurgulamayı doğal ve plastik peyzaj öğelerinin kullanılması, uygun basamak tipolojisi (malzeme, yükseklik, ritim vb.), sahanlık gibi dinlenme mekanlarının kullanılması, parmaklık, rampa gibi emniyetli kullanım sağlayacak elemanların kullanılması destekler.

Yaya alanı düzenlemesinde yaya dolaşımını kolaylaştıran kullanışlı yol mekanları aranmaktadır. Merdivenler çocuklar, yaşlılar ve engelliler düşünüldüğünde dolaşmayı güçleştiren, engelleyen bir öğe olmaktadır. Bu nedenle merdivenli sokaklar düzenlenirken, belirli mekansal standartların ve ihtiyaçların sağlanması, bu tipteki sokaklar ile basamaksız sokaklar arasındaki zaman, hız ve yorgunluk açısından farklı ölçek ve genel bağlantı düzenlemesinde yayaları daha kısa ve kestirme yollardan yürütmek hedefi esas alınmalıdır.

İnsan ile çevre birbirini etkileyen iki unsurdur. Bu etki içinde insanın kullandığı çevreden beklentileri ortaya çıkmakta ve doğal çevreyle denge kurmuş bir yapay çevrede bu beklentiler ifade bulmaktadır. Yapay çevreye etki yapılabilmekte ve isteklere göre biçim verilebilmektedir. Doğal çevrede ise canlılar vardır; doğmakta, büyümekte ve ölmekteler. Örneğin; doğanın ayrılmaz ögesi olan hayvanlar yaya mekanında büyük önem taşır; özellikle güvercinler, yolları, meydanları hareketleriyle canlandırmakta, köpekler ve kediler de çocuklarda hayvan sevgisini geliştirmektedir.

Merdivenli sokakların mekansal algılama yönünden gösterdikleri tipoloji özellikleri mekanın tasarım yaklaşımını ve kimliğini belirlemektedir. Kullanıcı tipi, mekansal tipolojiyi belirlemedeki en önemli etken olmaktadır. Sokakta ikamet eden kullanıcı ile geçip-giden kullanıcının mekandan beklentileri ve o mekanı şekillendirişi de farklıdır. Sokak çevresi düzenlenirken, bir yaşam biçiminden hareket edilir. Yaşam biçimi, öncelikle o sokakta yaşayanlarla, o sokağı kullananlarla ilişkilidir. O sokakta yaşayanlar doğmakta, büyümekte, ölmektedir. Diğer yandan sokağı kullananlar yorulmakta, bakılmakta, geçip gitmekte ve ruh haline göre sokağı tanımlamaktadır. Yani bir değişme sözkonusudur. Değişme fiziksel olduğu gibi, sosyal olarak da ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla fiziksel ve sosyal boyutu birarada ele alan bir tasarım yaklaşımı gerekir. Doğal, yapay ve beşeri (sosyal, toplumsal, kültürel ve ekonomik bileşenler) çevreyi birleştirici detaylı bir tasarım ve uygulama organizasyonuna ihtiyaç vardır. Bu organizasyon tasarımcıyla beraber uygulama ve mekanın sürekliliğini sağlayacak yönetsel ve sosyal çevrelerin katılımıyla gerçekleşmelidir.

Unutulmaması gereken şey; insanın her şeyden önce bir “yaya” olduğudur. Dolayısıyla insanın içinde hareket ettiği ve yine insanın kendisinin şekil verdiği kentlerin de bu yaya eylemine uygun planlanması kaçınılmazdır.



Resim 6.1 Basamakların mekan üzerindeki etkisi, Prag, 2009.



Resim 6.2 İzmir’de merdivenli sokak, 2009.



Resim 6.3 Sinema Sokak, Antakya, 2009.

KAYNAKLAR

Aran, S., (1997), "Peyzaj Planlamasında Ulaşım Bağlantısı: Sirkülasyon", Peyzaj Mimarisi Temel Prensipleri, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara.

Arıksöy, E., (1991), Tarihi Mekanlarda Meydanlar ve Bunların Çağdaş Fonksiyonlara Dönüştürülmesi, Sultanahmet Meydanı Örneği, Şehir Planlama Programı, Yüksek Lisans Tezi, Y.T.Ü., İstanbul.

Aru, K. A., (1965), Yayalar Taşıtlar: Şehir Dokusunda Yeni Ulaştırma Düzenleri, İ.T.Ü., Mimarlık Fakültesi Yayınları, İstanbul.

Aru, K. A., (1998), Türk Kenti, YEM Yayın, İstanbul.

Appleyard, D., (1981), Livable Streets, University of California Pres, Berkely.

Aydınlı S., (1986), Mekansal Değerlendirmelerde Algısal Yargılara Dayalı Bir Model, Doktora. Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Bacon, E. N., (1992), Design Of Cities, Thames And Hudson Ltd., Mexico.

Champdor A., (1991), Mısır'ın Ölüler Kitabı, (Çev. S. Tahsuğ), Ruh ve Madde Yayınları, İstanbul.

Ching, D. K., Francis, (1996), Mimarlık: Biçim, Mekan ve Düzen (Çev. S. Lökçe), YEM Yayınları, İstanbul.

Çamlıca Kentsel Sit Alanı Kentsel Tasarım Rehberi, (2007), Üsküdar Belediyesi-M.S.G.S.Ü.

Çelik, Z., Favro, D., Ingersoll, D., (1994), Şehirler ve Sokaklar, (Çev. B. Altınok), Kitap Yayınevi, İstanbul.

Çevik S., (1994), "Sokakların Yeniden Canlandırılması", 4. Kentsel Tasarım ve Uygulamaları Sempozyumu Bildirisi, M.S.G.S.Ü.

Çubuk, M., (1989), "Kamu Mekanları ve Kentsel Tasarımı", Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu, s.15, M.S.G.S.Ü, İstanbul.

Dağdelen, İ., (2007), İstanbul Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı Harita Kataloğu 4, İ.B.B. Kültür A.Ş. Yayınları, İstanbul.

Eldem, E., (2000), Osmanlı'dan Günümüze Voyvoda Caddesi, Osmanlı Bankası Bankacılık ve Finans Tarihi Araştırma ve Belge Merkezi Yayınları, İstanbul.

- Erkan, N., (1996), Çevre Psikolojisi Bağlamında Çevresel İmaj ve Beşiktaş Meydanı Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Y.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Eryılmaz, S., (1999), Kamu Kullanımlı Kentsel Açık Alanların Tarihsel Süreç İçerisinde Gösterdikleri Yapısal Değişimlerin İrdelenmesi, İstanbul Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Gehl, J., (1987), "Life Between Buildings", translated by Jo Koch, Van Nostrand Reinhold, New York.
- Giritlioğlu, C., (1991), Şehirselsel Mekan Öğeleri ve Tasarımı, İ.T.Ü. Yayınları, İstanbul.
- Gül, A., (1989), Kapalı Kentsel Dış Mekanları Düzenleme İlkeleri, basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Y.T.Ü., Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Gürel, S., (1970), Kent Planlamasına Giriş ve Çevre Kavramı, O.D.T.Ü., Mimarlık Fakültesi, Ankara.
- Harris, C. W., and Dines, N. T., (1998) "Section 340: Pedestrian Circulation", Time-Saver Standards For Landscape Architecture: Design and Construction Data, Mc Grow- Hill, Inc, USA.
- Hisar, A., (2006), Ahmet Haşim Şiiri ve Hayatı, İstanbul.
- Jacob, A., (1985), Looking at Cities, Cambridge, Harvard University Press, Boston, U.S.A.
- Jacob, A., (1993), Great Streets, Cambridge, Harvard University Press, Boston, U.S.A.
- Kayra, C., (1991), İstanbul'un Yokuş ve Merdivenleri, İ.B.B. Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul.
- Krier, R., (1991), Urban Space, Academy Editions, London.
- Krier, R., (1983), Outside Staircases in AD Elements of Architecture, Page 11-26, AD Publications Ltd.
- Kostof, S., (1991), The City Shape: Urban Patterns and Meanings Through History, Thames And Hudson Ltd., Hong Kong.
- Kocabıyık, E., (1996), Mekanik Bir Simge: Merdiven, Hayalet Gemi, 30-48.
- Köse, E., (1998), Kentsel Alanlarda Kamu Kullanımlı Merdivenli Sokaklar : Beyoğlu İlçesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul..

- Kuntay, O. (2008), Yaya Mekanı, İlke Yayınevi, Ankara.
- Lozano, E., (1990), Community Design and the Culture of the Cities, Cambridge University Press, U.K.
- Lynch , K., (1960), İmage of City, The M.I.T. Press.
- Mesutoğlu, M., (2001), Kentsel Mekan Olarak Meydan ve Morfolojik Özellikleri, Yüksek Lisans Tezi, Y.T.Ü., Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Moughtin, C., (1982), Streets And Squares, University. Of Nottingham.
- Maughtin, C., (1995), Streets in Urban Design: Street And Square, Butterworth Architecture Oxford.
- Marcus, C. C., And Francis C., (1990), Urban Plazas, People Places, Design Guidelines For Urban Open Space, Van Nostrand Reinhold, New York.
- Ocakçı, M., (1993), “Şehir Kimliği ve Çevre İlişkileri”, 17. Dünya Şehircilik Günü Bildirisi, Bursa, 1993.
- Owen, W. H., (1987), “A Succesful Street Design Process”, Public Streets for Public Use, Van Nostrabd, Reinhold Company, New York.
- Öztürk, S., (1996), Filmlerden Merdiven Manzaraları, Sinema Dergisi, 12, İstanbul.
- Rapaport, A., (1977), Human Aspects Of Urban Form, Pregamon Press.
- Rykewert, J., (2003), “The Street, The Use of İts History”, on Streets (third edition Cliff Moughtin), Architectural Press, Burlington, M.A., sayfa: 127-170, 2003.
- Taşke, N., (2002), Stairways As Spatial Elements In An Urban Environment, Yüksek Lisans Tezi, İ.Y.T.E. Fen Bilimleri Enstitüsü, , İzmir.
- Templer J., (1994), The Staircase: History and Theories, Massachusetts Institute Of Technology, U.S.A.
- Trancik, R., (1986), Urban Space Precedents in Finding Lost Space: Theories Of Urban Design, Van Nostrand Reinhold, U.S.A.
- Tunbiş, M., (2004), Tasarımda Özürlü Etmeni Dersi Notları, Y.T.Ü., Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, İstanbul.

Türen, P., (1996), “Merdivensiz Şehirden Bir Öykü”, Hayalet Gemi, 30, 1996, 41-42, İstanbul.

Uçak, İ., (2000), Meydan Mekanlarını Oluşturan Peyzaj Ögeleri : Ortaköy Meydanı Ve Bakırköy Özgürlük Meydanı Üzerine Bir İnceleme, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Yeni Yüksektepe Kültür Derneği, (2007), Doğu Felsefesi ve Mısır Araştırmaları, İstanbul.

Yücel, A., (2001), “Kenti Okumak, Kentliliği İnşa Etmek:Mardin”, Arredamento Mimarlık, 96-103, Ocak 2001, İstanbul.

www.answers.com, <http://en.wikipedia.org>, <http://www.greatbuildings.com/buildings>

<http://www.southernstaircase.com/architect.htm>, www.evrensel.net/06/05/17/kultur.html

<http://www.wsdot.wa.gov/regions/SouthWest/More/BAC/stndrds.html>

<http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?p=290900>

<http://photos.igougo.com/pictures-photos-r1242330-p66774-Frigiliana.html>

www.exploitiz.com/pictures/4391/index.php www.exploitiz.com/pictures/4391/index.php

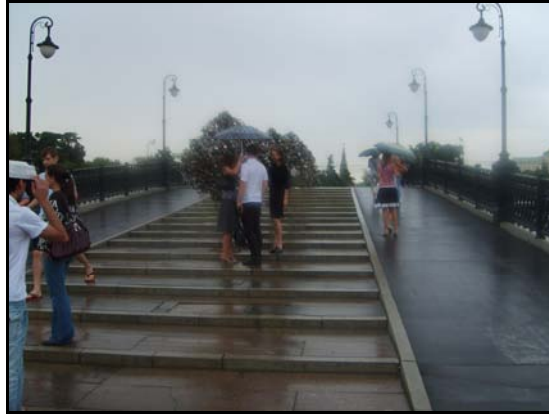
http://www.rtkl.com/docs/brochures/rtkl_1997_critical_elements.pdf

EK -1**ANKET FORMU**

1. Yaş
2. Cinsiyet
3. Eğitim durumu
 - a) İlköğretim
 - b)Ortaöğretim
 - c) Lise
 - d)Üniversite
4. Bedensel bir engeliniz var mı? Varsa lütfen belirtiniz.
.....
4. Sokağı hangi sıklıkta kullanıyorsunuz?
 - a) Günde Birden Fazla
 - b) Haftada Birkaç Kez
 - c) Ayda Birkaç Kez
 - d) Daha Seyrek
6. Sokağı kullanım nedeniniz nedir?
.....
7. Sokağı kullanırken gördüğünüz diğer aktiviteler nelerdir?
.....
8. Bu sokağı nasıl tanımlarsınız?
.....
9. Kullanım konforu açısından bu sokağı nasıl tanımlarsınız?
 - a) Çok tehlikeli
 - b) Konforsuz
 - c) Konforlu
10. Güvenlik açısından bu sokağı nasıl tanımlarsınız?
 - a) Çok tehlikeli
 - b) Tehlikeli
 - c) Güvenli
11. Sokağın mekansal niteliğini memnuniyet açısından nasıl değerlendirirsiniz?
 - a) Yeterli
 - b) Ortalama
 - c) Yetersiz
12. Sokağın görsel niteliğini nasıl değerlendirirsiniz?
 - a) Zengin
 - b) Ortalama
 - c) Fakir
13. Bu sokakta olumlu bulduğunuz özellikler nelerdir?
.....
14. Bu sokakta olumsuz bulduğunuz özellikler nelerdir?
.....
15. Bu sokakta değişmesini istediğiniz üç şey nedir?
.....
16. Bu sokağın daha canlı kullanılması için neler önerirsiniz?
.....

EK - 2

MERDİVENLİ SOKAK RESİM ALBÜMÜ



Volkhanka Sevgililer Yolu, Moskova, 2009.



Saint Petersburg'ta basamaklı mekanlar, 2009.



Hayırlı Sokak, Üsküdar, 2009.



Mardin'de merdivenli sokaklar; sokak ile yapı bütünlüğü, 2008.



Merdivenli sokaklarda insan-anıtsal ölçek ilişkisi örneği.

ÖZGEÇMİŞ

Doğum Tarihi	28.08.1983
Doğum Yeri	Hatay
Lise	1997-2000 Hatay Harbiye Lisesi
Lisans	2000-2006 Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
Yüksek Lisans	Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Kentsel Mekan Organizasyonu ve Tasarım Programı
Çalıştığı Kurumlar	<p>2008-2009 Prometheus Danışmanlık Bürosu (İstanbul): <i>Kayabaşı Toplu Konut Alanı Alt Bölgelerde Kentsel Tasarım Projesi ve Spradon Yeni Şehir Projeleri Danışmanlık İş</i></p> <p>2005- Devam Ediyor Üsküdar Belediyesi Plan ve Proje Müdürlüğü (İstanbul): - <i>Örnek-Esatpaşa-Ünalan-Fetih Mahallelerini İçeren Plan Çalışmaları</i> *<i>Örnek Mahallesi Kentsel Dönüşüm Projesi Taslak Çalışması</i> *<i>Örnek, Esatpaşa, Ünalan, Fetih Mahalleleri 1/5000 Ölçekli Revizyon Nazım İmar Planı (21.07.2007'de Onaylandı.)</i> *<i>Örnek, Esatpaşa, Ünalan, Fetih Mahalleleri 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı (13.02.2008'de Onaylandı.)</i> - <i>Büyük-Küçük Çamlıca Doğal Ve Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı (04.10.2007'de Onaylandı.)</i> - <i>Merkez Bölgesini İçeren Plan Çalışmaları</i> - <i>Boğaz Bölgesini İçeren Plan Çalışmaları</i> - <i>Plan Çalışmalarına Yönelik Arazi Tespit Çalışmaları, GIS Kurulumu ve Veri Girişleri, GIS Tabanlı Analitik Etüd Çalışmaları</i> - <i>İ.B.B. Marmaray Projesi Kapsamında Üsküdar Meydanı Kentsel Tasarım Projesi İlçe Belediyesi Alternatif Tasarım Taslak Çalışmaları</i></p>
Gönüllü Çalışmalar	Yeni Yüksektepe Kültür Derneği ve Gea Arama-Kurtarma Ve Ekoloji Grubu: Gönüllü Toplumsal, Kültürel ve Ekolojik Faaliyetler İle Yardım Kampanyaları
Araştırmalar	Yayınlanmamış Yazılar/Makaleler: "Kentsel Peyzaj ve Yapı Yüksekliği: Üsküdar", "Kent: Bir Film Seti", "Zamanı Fırsata Dönüştüren Tanrı: Kairos", "2009 Yılında Kent(l)leştirme Çabaları", "Yedi Katlı Kent Çözümlemesi", "Felsefe: Piramidin Dik Ekseni ", "7 Kent, 7 Şehir", "7 Kent, 1 Ülke: Türkiye", "Kent İçinde Mezarlıklar", "Üsküdar'da Kamusal Mekan Vizyonu Üzerine Notlar", "Eski Kentlerin İzlerinde Kamusal Varlığımız: Kimlik", "Kentsel Mekanı Organize Etmek" Lisans Bitirme Tezi: "Tarihi Kentsel Mekanlarda Meydan: Eyüp Meydanı Çözümlemesi"