

74  
KAYI 104  
ŞEH-166  
Şh. R. R.

T.C.  
YILDIZ ÜNİVERSİTESİ

İSTANBUL METROPOLİTEN ALAN  
PLANLAMASI İÇİNDE  
YAYALAŞTIRMA OLGUSU VE  
BEYOĞLU MODELİNİN  
İRDELENMESİ

Y.Lisans Tezi  
Mimar Ayşe KILIÇ  
İstanbul, 1991



Bölüm 3 BEYOĞLU PROJESİNİN DOĞUŞU,  
GELİŞİMİ, ULAŞIMININ  
İRDELENMESİ

Bölüm 4 BEYOĞLU YAYALAŞTIRMA PROJESİNİN  
İçindekiler  
SONUÇLAR

Bölüm 1 METROPOLDE YAYALAŞTIRMA  
OLGUSU

1.1 YAYA ALANLARINA KURAMSAL  
YAKLAŞIM

- 1.1.1 KULLANICININ DENEYİMİ
- 1.1.2 PLANCININ SORUMLULUKLARI VE  
DENEYİMİ
- 1.1.3 KULLANICILARIN BİLİNÇSİZ  
İSTEKLERİ
- 1.1.4 GENEL STANDARTLAR
- 1.1.5 BİÇİM ÜZERİNE ETKİLER
- 1.1.6 YAYA ALANLARI OLUŞTURMANIN  
ÖNEMİ

1.1.7 DENEYİM OLARAK BİLGİ

- 1.1.7.1 ÖRNEK : BAD PYRMONT,  
YAYA ALANI

1.2 ŞEHİR FORMUNUN TASARLANMASINDA  
GENEL HEDEF

- 1.2.1 İNSAN-ÇEVRE İLİŞKİLERİ
- 1.2.2 İNSAN-ŞEHİR BİÇİMİ
- 1.2.3 ZAMAN BOYUTU

1.3 ULAŞIM

Bölüm 2 İSTANBUL ULAŞIMI

- 2.1 İSTANBUL'UN ARAZI KULLANIMI
- 2.2 MERKEZ FONKSİYONU



|       |   |                                                               |  |
|-------|---|---------------------------------------------------------------|--|
| Bölüm | 3 | BEYOĞLU PROJESİNİN DOĞUŞU, GELİŞİMİ, ULAŞIMININ İRDELENMESİ   |  |
| Bölüm | 4 | BEYOĞLU YAYALAŞTIRMA PROJESİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ VE SONUÇLAR |  |

|    |   |                                                                                                                            |    |
|----|---|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| EK | A | TASARIM ELEMANLARI                                                                                                         |    |
| EK | B | KAYNAKLAR :                                                                                                                |    |
|    |   | Tablo 1.1: Almanya, Oldenburg'da bir yaya, alışveriş alanı düzenlemesi.                                                    | 13 |
|    |   | Tablo 1.2: Yunanistan, Delphi'deki kültür zone. (Kaynak: Pedestrian Areas and Design Elements, S.32, 33)                   | 18 |
|    |   | Tablo 1.3: Almanya, Kartoffelmarkt yaya, sanat alanı düzenlemesi. (Kaynak: Pedestrian Areas and Design Elements, S.36, 37) | 21 |
|    |   | Tablo 1.4: Almanya, Aachen, Hühnermarkt'te yaya, sergileme alanı. (Kaynak: Pedestrian Areas and Design Elements, S.35)     | 24 |
|    |   | Tablo 1.5: Almanya, Regensburg, Kopellengasse'de yaya, geçiş alanı. (Kaynak: Pedestrian Areas and Design Elements, S.38)   | 27 |
|    |   | Tablo 1.6: Almanya, Aachen, Hof'da yaya alanı. (Kaynak: Pedestrian Areas and Design Elements, S.25)                        | 30 |
|    |   | Tablo 1.7: İtalya, Taormina'da oturma alanı. (Kaynak: Pedestrian Areas and Design Elements, S.40)                          | 40 |



Tablo 1.8: Avusturya, Villoch'ta yaya,  
oturma alanı.  
(Kaynak: Pedestrian Areas and  
Design Elements, S.42) . . . .42

Tablo 1.9: Almanya, Oldenburg'da alışveriş  
alanı.  
(Kaynak: Pedestrian Areas and

## Tablolar

Tablo 1.1: Almanya, Oldenburg'da bir yaya,  
alışveriş alanı düzenlemesi.  
(Kaynak: Pedestrian Areas and  
Design Elements, S.31) . . .13

Tablo 1.2: Yunanistan, Delphi' deki kültür  
zonu. (Kaynak: Pedestrian Areas  
and Design Elements, S.32,  
33) . . . . .18

Tablo 1.3: Almanya, Kartoffelmarkt yaya,  
sanat alanı düzenlenmesi.  
(Kaynak: Pedestrian Areas and  
Design Elements, S.36, 37) .21

Tablo 1.4: Almanya, Aachen, Hühnermarkt'  
ta yaya, sergileme alanı.  
(Kaynak: Pedestrian Areas and  
Design Elements, S.35) . . .24

Tablo 1.5: Almanya, Regensburg,  
Kopellengasse' de yaya, geçiş  
alanı. (Kaynak: Pedestrian Areas  
and Design Elements, S.35) .27

Tablo 1.6: Almanya, Aachen, Hof'da yaya  
alanı. (Kaynak: Pedestrian Areas  
and Design Elements, S.25) .30

Tablo 1.7: İtalya, Taormina'da oturma  
alanı. (Kaynak: Pedestrian Areas  
and Design Elements, S40.) .40



|                                                                                                                                |         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Tablo 1.8: Avusturya, Villoch'ta yaya,<br>oturma alanı.<br>(Kaynak: Pedestrian Areas and<br>Design Elements, S.42)             | . . .42 |
| Tablo 1.9: Almanya, Oldenburg'da alışveriş<br>ağırlıklı yaya alanı.<br>(Kaynak: Pedestrian Areas and<br>Design Elements, S.29) | . . .48 |







irdelenebilmesi için İstanbul'un arazi kullanımına merkez fonksiyonunu da gözden geçirmek gerekmektedir. Son bölümde Beyoğlu Yaya Bölgesi kuramsal yaklaşımla yeniden değerlendirilerek sonuca varılmıştır.

### ÖZET

Yayalaştırma olgusu Avrupa'da son 30 yıldır uygulama alanı bulabilmiş, özellikle 1970 lerden sonra çok daha bilinçli bir yaklaşımla ele alınan bir konu olmakla birlikte Türkiye'de oldukça yeni bir konudur. İlk uygulamalar metropol sayılabilecek büyük kentlerde başlamış ve en fazla 10 yıllık bir bir geçmişe sahiptir. Konunun eskiliği nedeniyle Avrupa'da deneme-yanılma metoduyla ve son yıllardaki teorilerin oluşmasıyla artık bilinçli çözümlere gidilebilirken Türkiye'de henüz standartlar oluşturulmamış ve bu yüzden uygulamalardan beklenen yarar sağlanamamakla birlikte olumlu örneklerde mevcuttur.

Bu çalışmada yapılmak istenen öncelikle yaya alanı fenomenine kuramsal bir yaklaşımla standart oluşturmak ve özellikle de yaya alanları ile kentsel ulaşım arasında bir bağ kurarak yaya alanını kullanan amaçlı-amaçsız ve yaş ve sosyo-ekonomik yelpazedeki ziyaretçilerin, araçla gelen ziyaretçilerin ulaşım, park sorunları, dükkan sahiplerinin servis, yükleme, boşaltma sorunlarına değinilecektir.

Bütün bu problemleri bir örnekte incelemek için model olarak Beyoğlu, İstiklal Caddesi Yaya Bölgesi örnek olarak alınmıştır. Ancak bu yeni uygulamanın



irdelenebilmesi için İstanbul'un arazi kullanımını merkez fonksiyonunu da gözden geçirmek gerekmiştir. Son bölümde Beyoğlu Yaya Bölgesi kuramsal yaklaşımla yeniden değerlendirilerek sonuca varılmıştır.

Pedestrianisation phenomenon has found its roots since the last 30 years in Europe, while, especially after 1970 it has been approached more extensively. In Turkey it is rather a new fact. In 1970 its first applications began in great cities which we can define as "metropolis" and it covers 10 years experience. Since it is an older fact in Europe, by the help of experience method and the established criteria are not treated and the expected usefulness could not be gained, however there are few relatively better samples.

In this study, whatever aimed, initially to prevent the pedestrianisation phenomenon, especially and developed it locally and achieve the purpose. But particularly by experiencing the link between pedestrian areas and the city transportation system, manifest the problems of both pedestrians of different ages and socio-economical range, using the street intended or unintended, by driving or by public transport systems, and both shopkeepers service and activities.

It is useful to investigate the problem in a small sample, which has been realized recently. "The Grand Rue de Pera" originally and called Caddesi now in Beyoğlu, Pera. But it was necessary to experience the land-use and centre function and transportation system of İstanbul. And finally



## SUMMARY

The pedestrianisation phenomenon has found its bases since the last 30 years in Europe, while, especially after 1970 s it has been approached more consciously, in Turkey it is rather a new fact. In Turkey its first appliances began in great cities which we can define as "metropolis" and it covers 10 years experience. Since it is an older fact in Europe, by the help of experience-failure method and the established criteria are not created and the expected usefulness could not be gained, however there are few relatively better samples.

In this study, whatever aimed, initially to approach the pedestrianisation phenomenon theoretically and develop it locally and achieve the standards. But particularly by experiencing the link between pedestrian areas and the city transportation system, manifest the problems of both pedestrians of different ages and socio-economical range, using the area intended or unintended, by driving or by public transport systems, and both shopkeepers service and deliveries.

It is usefull to investigate the problem in a local sample, which has been realised recently, "The Grand Rue de Pera" originally and Istiklal Caddesi now in Beyoğlu, Pera. But it was necessary to experience the Land-use and centre function and transportation system of Istanbul. And finally



Pedestrian Area of İstiklal Caddesi has been revealed in a critical aspect and achieved an idea if it satisfies the requirements of users or not.

## Chapter 1

### İSTİKLAL CADDESİNDE YAYALASTIRMA OLGUSU

#### 1.1. YAYA ALANLARINA GENEL YAKLAŞIM

Şehirlerdeki yaya alanları bütün  
kullanıcılar tarafından kullanılır.

Yaya alanlarının kullanımı şekli, yaya niyetli

1. Planlanmış ziyaretler

2. Rasgeleli ziyaretler

3. Bilinçli

4. Bilinçsiz ziyaretler

Her şehrinin özgür ve bireysel gelişimi içinde  
herkesin çevre büyük bir rol oynar. Günümüz  
şehrinin karşısına çıkan planlanmış nesneler  
insanlar arasında kendilerini bulurlar veya rahatsız  
duyguları açığa çıkarırlar ve bunların  
düzeltimi planı ve şekli bu insanlar tarafından  
kendilerini insanileştirmek için birer araç olarak  
kullanırlar.



Bu türlü amaçlar nasıl tanımlanabilir ve gerçekleştirilebilir? İnsanlar düzenlenmiş bir çevre, nasıl, özellikle uzmanlar ve komiteler karar verirken sürecinde ve forsal, işlemler içinde değerlendirilerek.

## Chapter 1

### METROPOLDE YAYALASTIRMA OLGUSU

#### 1.1 YAYA ALANLARINA KURAMSAL YAKLAŞIM

Şehirlerdeki yaya alanları bütün şehirliiler tarafından kullanılır.

Yaya alanlarının kullanımı zoraki veya niyetli

I. Planlanmış ziyaretler

II. Kaçınılmaz ziyaretler

Denenmesi :

I. bilinçli

II. bilinçsiz olabilir.

Her kentlinin özgür ve bireysel gelişimi içinde şehirselle çevre büyük bir rol oynar. Günlük yaşantımızda karşımıza çıkan planlanmış nesneler öyleyse insanın kendini huzurlu veya rahatsız hissedeceği duyguları açığa çıkarırlar ve bunların herbirinin planı ve şekli bu insanlar tarafından çevremizi insancillaştırmak için birer araç olarak görülmelidirler.



Bu türlü amaçlar nasıl tanımlanabilir ve gerçekleştirilebilir ? İnsanca düzenlenmiş bir çevre, nasıl, özellikle uzmanlar ve komiteler karar verme sürecinde ve formal işlemler içinde kaybolmuşken ve değişik bakış açısındaki, değişik davranışlar içindeki insanların engellemeleri ile karşı karşıya iken nasıl oluşturulabilir ? Almanya'daki 300 den fazla yaya alanının büyük bir çoğunluğunu inceledikten sonra denebilirki plancılar ve kullanıcıların kabulleri arasında temel bir farklılık mevcuttur. Bu yanlış planlamanın sonuçlarının, her yönde, açık, net bir ifadenin kalmadığı ve en ince ayrıntıya kadar her noktada her şeyin tek tip olduğu bir anlaşmayı temsil ettiği söylenebilir. Yönlendirme arzu edilen nesnel bir yöne doğru değil, kişinin kendisine veya diğer yaya bölgelerine, beklentilerine ve deneylerine doğru ve çok kısa bir yeniden düşünme süresi sonunda olmalıdır.

Şehirlerimizdeki bu gelişme, yani araç trafiğinden arındırılmış alanların oluşturulması yeni başlamıştır. Denebilirki her yeni planlama eylemi için esasları belirlemede kabul edilebilir kodların ilk belirtileri kendilerini belli etmeye başlamış olmalıdır. Oysa, bunun yerine, ana nesnelerle ilgili olan sorular halen çözülmüş ve geriye kalan ana konuyla bağlantılı olan sorunlar kalmıştır, örneğin projenin finansmanı, kalmıştır. (Şimdilerde yaya alanı kavramı yeniden sorgulanmaktadır.) Burada yaya alanlarına karşı kullanıcıların ve plancıların değişik tavırlarını



ortaya koymak için çaba gösterilecek ve ortak anlayış biçimi ortaya konacaktır.

### 1.1.1 KULLANICININ DENEYİMİ

Herkesin kendi özel deneyimi ve beklentileri vardır. Bir an için kullanıcı olarak bir grup insan düşünelim, bu grup çevresinin gelişimini etkileyebilecek yaşta ve örneğin kendi çocukları adına karar verebilecek yapıda olsun. Bu hedef grup bu caddenin eskiden neye benzediğini ve onlar üzerinde ne gibi bir etki bıraktığını bileceklerdir. Bu karşılaştırma deneyimi kullanıcıda derin bir izlenim yaratacaktır çünkü diğer bölgelerle bir kıyaslama yapamayacak veya çok seyrek yapabilecektir. Diğer örnekleri görmüşse ki bu genelde bir yabancı konumunda -ziyaretçi, turist veya tatilci olarak- olacaktır ve kıyaslayıcı deneyimlerini aktarması zor olacaktır. Konuşma esnasında izlenimlerini değişik tasarım kabulleriyle ilişkilendirmeye çalışacak ve bunların görünümlerinin ürünü olarak duydukları rahatsızlık veya iyi duygular olarak tanımlayacaklardır. Genelde, nedense, çabası boşa çıkacaktır. İyi planlanmış bir yaya alanında kullanıcımız mutlu olacaktır ve bu duygular ona kısmen duyuları aracılığı ile iletilecektir. Fakat bunun sebebinin iyi düşünülmüş ayrıntılarda - örneğin yer döşemesinin belli bir alanındaki sıcak rengin seçiminde - olduğunu kavrayacak durumda değildir.

Yaya alanındaki kullanıcı, caddedeki onun için bir belirleyiciliği olan çözümlerden çok çabuk



memnun olur eğer örneğin yeniden düzenlenmesinden sonra çok daha rahat hisseder kendini; (genellikle konuşmalarda; eğer öncesinden daha barış içerisinde alışveriş edebiliyorsa). Bir başka deyimle, herhangi bir karar verme eyleminde, yaya alanlarının gelişiminden çok kısa bir zaman sonra, bu tür bir kullanıcı bir eleştirmenin yerini alacak durumda değildir.

### 1.1.2 PLANCININ SORUMLULUKLARI VE DENEYİMİ

Plancının ve tasarımcının sorumluluğu çok daha fazladır. Özel isteklerini göz önüne alabileceği yüzyüze konuşacak gerçek bir işvereni yoktur.

Bu tür bir planın tek şansı her ne kadar net olarak formüle edilemese de toplumun istek ve kabullerini kendinde yansıtabilmesidir. Ve eğer sonunda kendisi için bir kabule ulaşabilmişse, geriye kalan bunun geçerliliği bilinçli bir şekilde sinanamayan ancak etkilerini bilinçsiz bir yolla açığa çıkaran bir biçime dönüştürülmesi kalmaktadır.

Plancı bu bilgiyi ve deneyimi nereden derleyecektir ? Elbette büyük ölçüde diğer yaya alanlarını görmüş olabilir. Fakat projeye hazırlık için uzun seyahatlara işi izin vermeyecektir, ve yerinde planın detaylı çözümlerini araştırmak modası geçmiş bir yöntem olarak kabul edilebilir. Öte yandan ofisinde ona gelen örneklerden çok daha fazla öğrenecektir. Deneyimini enformasyonel malzeme biçiminde edinecektir. Daha da fazlası, daha büyük



projelerin planlanmasında bu onun avantajı olacaktır; örneğin yarışmalardaki derece ödülleri, tasarımın mukayeseli, kesin olmayan yorumu üzerine belirlenecektir, aynı zamanda diğer insanlar tarafından okunan ve edinilen bilgiler ve malzeme bazında olacaktır. Belkide çekici çizimleri gerçeğe dönüştürülemeyen oldukça ikna edici tasarımların genelde gerçek hayattaki başarısızlığı bu yüzdendir.

Özellikle sunuş biçiminde fakat aynı zamanda bir fikrin ifade edilmesinde belirli bir tasarım ideali kendini belli etmektedir. Bu, mesleğin kendisi tarafından belirlenmektedir, geleneği vardır ve inşaat sürecinde mantıki bir gelişmeye sahip olduğu gösterilmektedir. Eğer bu eğilimin ürünleri özünde anlaşılabilirse ve plancılarının çoğu tarafından uygulanırsa, sonuçlar çevre tasarımının filizlenmesine yol açacaktır, ve meseleyi daha fazla irdelemeye kimse gerek duymayacaktır. Fakat durum değişmediğine göre; bir avuç dolusu tasarımcı ve iyi olarak nitelendirilen tasarım fikirlerinin kabul edicileri tarafından hassas bir biçimde iyi niteledikleri insanların çoğu tarafından kabul görmemektedir. Bu ancak karmaşık, çok yönlü, çabuk değişen pazarda, bir çok alternatifin olduğu bir ortamda birinin bir ürün sunması ve kullanıcının ihtiyacına en iyi uyan ürünü seçme şansının olduğu ortamda tartışılabilir. Bu parametreler içinde daima iyi, modern biçimlerle ilgilenen belirli bir grup insan olacaktır, ve böylece, iyi bir tasarım adına pek değerli olmayan ve kaçınılmaz olarak pek zevkli olmayan ancak toplumun çoğunluğunun ihtiyaçlarına cevap veren örneklerden bir ölçüde ayrı kalmakta



mmkn olabilecektir. Öte yandan bir bütün olarak bir tasarım toplumun bir türevi olduğunda ve Şu veya bu Şekilde toplumun % 90'ı tarafından kabul edilebildiğinde; hangi tasarım ilkelerine öncelik verilecektir ? Şehirlerdeki kamu alanlarının tasarımı genel yargıları yeniden irdelemede iyi bir fırsat olmamakta mıdır ?

### **1.1.3 KULLANICILARIN BİLİNÇSİZ İSTEKLERİ**

Eğer insanların büyük çoğunluğunun tüketicisi alışkanlıkları ile bir bağlantı kurulsaydı (yaya bölgelerini kullanan hedef grup ta dahil) zevkleri ve eleştiri yapabilme yetenekleride göz önüne alındığında; ortaya oldukça olumsuz bir tablo çıkardı. İyi bir tasarım kitleler için değildir diye genellenebilir. Bu noktada, nasılsa, birisi bu kitlelerinde bir biçim anlayışı olduğunu fakat bunun çok daha ilkel ve bilinçsiz bir biçimde olduğunu soğuk bir biçimde cevaplayabilir. Doğal olarak, ters görünse de hala tepki gösterirler ! Bir tasarımı algılama ve sınama konusunda bir eğitimleri olmadığından ve bu yüzden bu gelenek içinde bulunmadıklarından, gelişimi içinde bu gelenegi belli bir safhaya geldiğinden ve yalnızca belli baŐlı kiŐiler tarafından anlanabileceğini ve sınıanabileceğini bilmezler ve tamamen duygularına bağımlıdırlar. Böylece, kültürel ve geleneksel değerler tarafından belirlenmeyen tasarım dünyasında ( sanat ve açık alanların tasarımı gibi) tamamıyla doğal davranırlar.



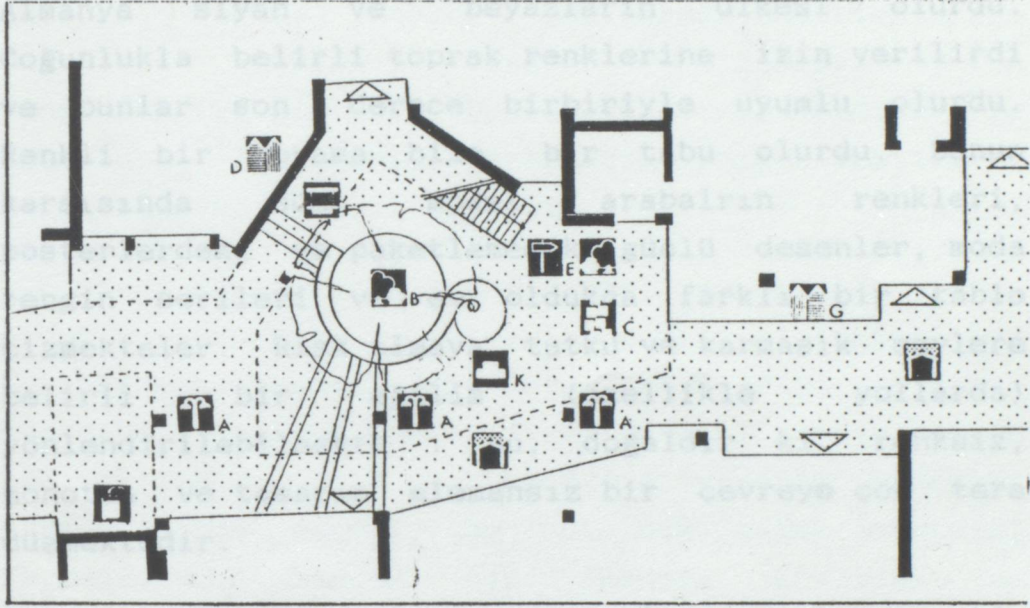


Table 1.1: Almanya, Oldenburg'da bir yaya, alışveriş alanı düzenlemesi. (Kaynak: Pedestrian Areas and Design Elements, S.31)

Diğer yönlendirici etkiler eğer tepki içeriyorlarsa ne kadar kuvvetli olursa olsun; moda ve reklam dünyası, ev ve spor, oyun ve kutlama gibi, insanların özel zevkleri pazar güçleri tarafından hesaba katılmalıdır. Bu tür ürünler çoğu zaman bir "Kitsch" durumundadır ve nesnelerin çoğunun tasarlanmadığı gerçeği ile bu açıklanabilir. Bunlar pazara yalnızca belirli bir içgüdüyle getirilmişlerdir.

Eğer bir an için objelerin tasarımları bir yana bırakılırsa görülecektir ki iyi bir biçim adına yapılanlardan çok daha kullanışlıdırlar. Aynı zamanda daha renklidirler. Eğer tasarımcı ve sanatçıların fikirlerine son derece bağlı kalınsaydı



Almanya siyah ve beyazların ülkesi olurdu. Çoğunlukla belirli toprak renklerine izin verilirdi ve bunlar son derece birbirleriyle uyumlu olurdu. Renkli bir boyama bile bir tabu olurdu. Bunun karşısında son model arabaların renkleri, posterlerdeki ve paketlemedeki güçlü desenler, moda rengin serileri ve ev oldukça farklı bir tablo çizmekte. Risk almaya tutku ve karmaşık şeylere belirli bir eğilim (özellikle yollarda) yönlendirilebilmekte. Bu, doğaldır ki, renksiz, monoton ve tasarım elemansız bir çevreye çok ters düşmektedir.

Heryerde insanların aradıkları ve benzer bir moda şeklinde cevap verdikleri bazı başvuru değerlerin açık işaretleri bulunmakta. Yalnızca çevremizdeki modern tasarımların bu belirleyici değerleri kabul etmedikleri görülmekte. Önceki çağlardaki büyük tasarımların bulunduğu zamanlar - eğer böyle bir genelleme yapılabilirse- ilgililer için daima bir bağlantılı stil bulunmaktaydı; fakat tasarım diğerlerinin eleştirmenle ortak bir fikirbirliğine varmasına olanak veriyordu. Çok az insanın onu anlamasına olanak veren belirli bir çizgiye bağlılığa açıkça borçlu olma gerçeğinden çağımız acı çekmektedir. Sıkıcılık ve monotonluk yaratmadan sade ve basit bir bina inşa etmek inanılmaz bir kabiliyet ve en ufak ayrıntılara inen tasarım gerektirmektedir.

Aynı zamanda bu değerleri alacak ve tanıyacak durumda bir kullanıcı istemektedir. Harcayacak çok az zamanı olan, göreceli olarak az bilgisi olan ve görmede deneyimsiz bir insan için burada iletişim



kuracak ortak nokta bulunamaz.Şehirlerimizin cepheleri öyle tasarım örnekleri ile zenginleştirilmiştir ki bunlar yalnızca kendileriyle yeterince ilgilenenler tarafından farkedilebilirler demek oldukça geçerli olabilir..

Yaya alanlarının tasarımı, ne şekilde olursa olsun, insanlar isteseler de istemeselerde tasarlanmış nesnelerle karşılaştıklarından, başka standartlar ortaya konmalıdır. Herşeyi çok iyi gören bir kullanıcı için yalnızca dış yüzeyin albenisi birşey ifade edecek, bu da çok çabuk etkisini kaybedecek, çabucak bir kenara atılacak ve yenilenmesi gerekecektir. Öte yandan kamu alanları uzun süreli planlama konularıdır ve yıllar boyunca etkilerini gösterebilme yeteneğine sahip olabilmelidir.

#### 1.1.4 GENEL STANDARTLAR

Toplum gerçeği içindeki bir kentliyi memnun etmenin asıl yolu herşeyden fazla; toplum sınırları içinde karşılaşacağı bazı tür gereksinme seçkisini tatmin etme gerçeğinden geçer.

Öncelikle bu, görünen gereksinmeler, birisinin hedefine çabucak varabilmesi, gereksinmelerini çabucak karşılayabilmesi, veya hizmet sektörünün her çeşidini bulabilmesi demektir. Fakat bunun ötesinde insanın kendisini meşgul edecek diğer şeylere ayıracak zamanı ve eğilimi vardır. Çevresine dikkat eder, gözlerini çevresinde dolaştırır ve duyularıyla onu emer. Bu ilgi öyle bir şeydir ki yürüyüş sırasında, geziler sırasında, kahve içerken ve

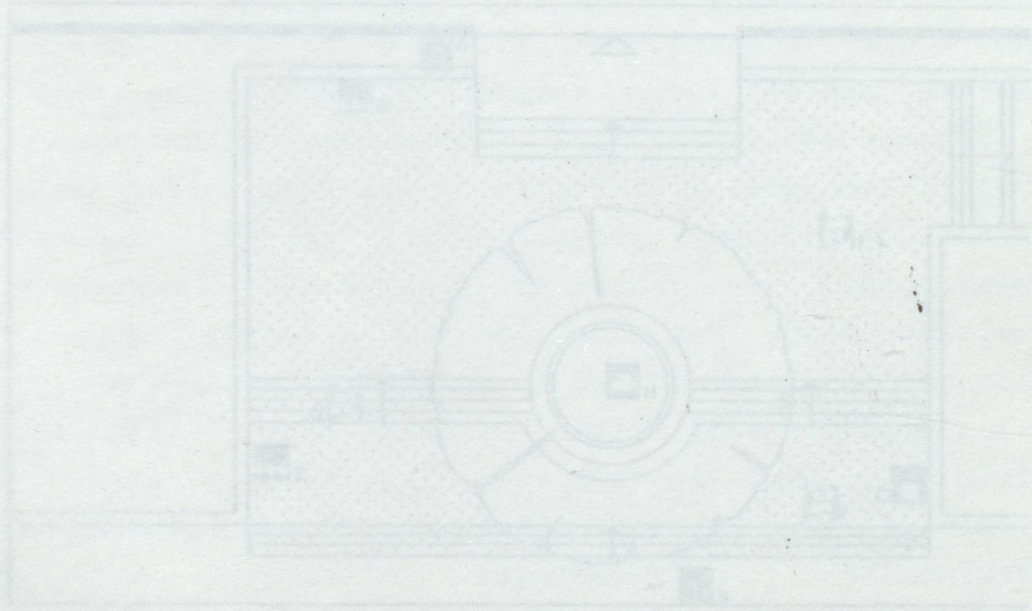


genelde boş vakit aktiviteleri sırasında bile son derece yoğun olarak kişi kendisini adar. Böyle durumlarda kafasında belirli bir hedefi yoktur, işe giderken veya bakkalda alışveriş yaparken olabilir. Yalnızca mutlu bir şekilde dolaşmakta, veya en azından öyle görünmekte. Bunun tek garantisi kendisine sunulan iyi belirlenmiş çevre uyarımıdır. Şimdi biliyoruz ki çevremizden uyarı alma yeme, içme gibi insanın en temel ihtiyaçlarından biridir. Bir farkla; insan acıktığında ve susadığında hisseder, ve yedikten sonra bu ihtiyaç tatmin edilir ve onu huzur içinde terkeder. Uyarım için açlık ise onu bir saniye terk etmez, ne de basit bir yolla geçiştirilebilir; ilgili dünyasından sürekli bilgi ve ruhsal doyurulma ister. Fakat nasılsa bu duygu kendini bilinçli olarak açığa çıkarmaz, insan bilinçsizce tepki veriri, eğlencesi, uyarımı ve bilgisi engellendiği zaman bilinçsizce tepki verir.

Eğer birisi dışsal uyarım gereksinmesi için bir standart belirlemek isterse, insanın farkedilen deneyimini hatırlamalıdır, insanın tamamıyla doğal bir çevrede canlı kalabilmesi için uyarımları alabilme yeteneği gelişmiştir. Kentsel çevrelerimiz bize, bir zamanlar doğanın insana ifade ettiği değişkenliği prensip olarak sağlamalıdır. Algılanabilen uyarının kalitesi ve zenginliği yeniden oluşturulabilmelidir. Duyularımız yoluyla bize huzur ve uyum duyguları sağladığı durumlarda belirli bir kademe uyarı gereklidir. Bu seviyenin altında sıkıcılık hissedilir. Fakat uyarıcılar kendilerini dışlayabilirler. İlk bakışta bize yeni ve karmaşık görünen nesneler, bütün ilişkileri



içinde sonraki görünüşlerinde de öyle olsalar da yeni bir uyarıcının açık ihtiyacını duyarız. Eğer nesneler değerlerini koruyorlarsa, eğer bize çekici geliyorlarsa, kendilerini yenileyebilme yeteneğine sahiptirler demektir. Bu demektir ki, öte yandan; nesne sık gözlemden sonra bile değişken ve karmaşık olmalıdır ki; hala yeni yönler, manzaralar ve çekicilikler sergileyebilsin. Veya bir tasarım elemanı, rengini veya biçimini, zaman ve hava etkisiyle, gözlemciyle etkin bir diyalogdayken veya değişik noktalarının gizemleriyle kendini değiştirme kabiliyetine sahip olmalıdır. Bir obje ilgisini; asli



Tablo 1.2: Yunanistan, Delphi'deki kültür alanı  
(Kaynak: Pedestrian Areas and Design Elements, S. 32, 33)

görevinin yanı sıra çok daha değişik yollarla  
kullanıldığında da içinde tutulabilir - nereden  
kendisine birden fazla anlamla bir işle ve şekil



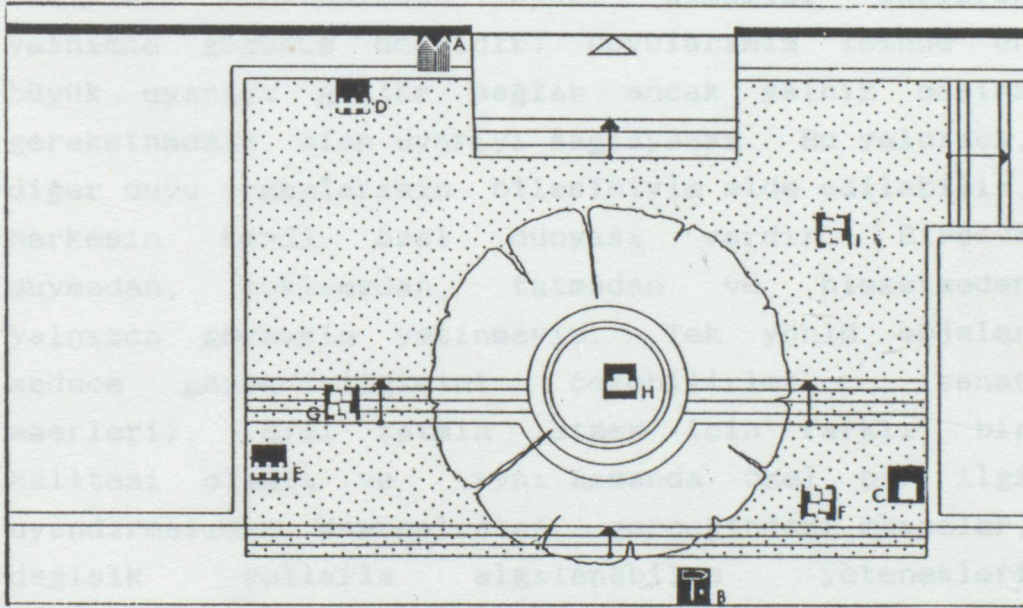
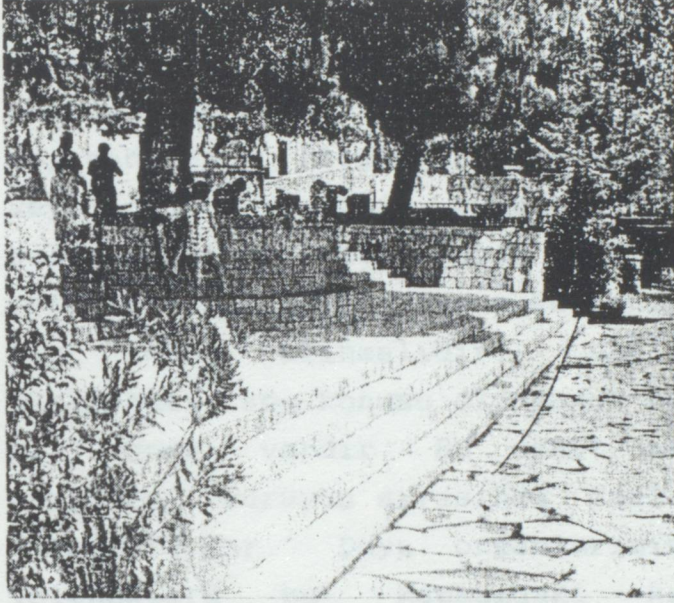


Table 1.2: Yunanistan, Delphi' deki kültür zone.  
(Kaynak: Pedestrian Areas and Design Elements, S.32, 33)

görevinin yanı sıra çok daha değişik yollarla kullandığında da elinde tutabilmelidir - normalde kendisine birden fazla anlamlı bir isim ve şekil



tayin edilmiştir -. Örneğin bir kenar veya bordür elemanı (bir duvar örneğin) ayırma çizgisi olarak kullanımına ilaveten oturulabilen, bisiklet dayanabilen, alışveriş çantasının konulabileceği veya çocuk gibi oynanabilecek bir şekilde kullanılabilir. Kamu açık alanlarındaki nesnelerin estetik değerleri, uygun kullanımının ötesinde de göz önüne alınmalıdır, özellikle boş vakit aktivitesi söz konusu olduğunda bunun oldukça fazla bir önemi vardır. Bu çeşit kenarlar ve sınır çizgileri yürüyüş sırasında özel çekicilikleri ile farkedilirler. Duyu organlarımızın sınırları ve yetenekleri bu kapsamdaki kalitenin ölçüsünü belirler. Çevremizden uyarı almamızı sağlayan yalnızca gözümüz değildir. Duyularımız içinde en büyük uyarıyı gözler sağlar ancak yalnız başına gereksinmemiz olan uyarıyı sağlayamaz. Bu yalnızca, diğer duyu organlarının bileşimiyle elde edilebilir, herkesin kendi özel dünyası vardır. Birşeyi duymadan, koklamadan, tatmadan ve hissetmeden yalnızca görmekle yetinmeyiz. Tek yönlü objeler sadece gözün ilgisini çekebilirler (sanat eserleri). Bizi tatmin etmek için farklı bir kalitesi olmalı ve aynı zamanda özel bir ilgi uyandırmalıdır. Kamusal alan gerçeğindeki nesneler, değişik yollarla algılanabilme yetenekleri doğrultusunda ayırt edilebilirler.

Bir nesnenin etki dizisi öyle noktadan incelenmelidir ki; görsel duyguları uyarmasına ilaveten en azından bir duyu organını da uyarmalıdır; çeşme örneğinde; görsel olduğu kadar işitsel, yanına yaklaşıldığında dokunulabilir,



koklanabilir ve ideal olarak tadılabilir. Bu yalnızca yoğun bir deneyim olanağı sağlamakla kalmaz, değişik bir kullanım ve yaklaşım dizisini de sağlar. Açık görünen birşey, şimdi günümüzde yeniden tanımlanmakta ve değişik tip kullanım, değişik yaklaşım biçimleri, ve algılama karmaşıklığı gibi gereksinmeler karşılanmaya çalışılmaktadır. Güçlük, geniş bir hedef grup dizisi için istenen elemanları gerçekleştirmede yatmaktadır. Bugünlerde iyi tasarlamak hala olanaklı mıdır ? (Birçok insanın kabul edebileceği birşey ?) Kullanıcı çemberiyle bağlantılı olarak kriter olarak neyi almalıdır ? İlk olarak çalışılacak alanının sınırları belirlenir. Bu sınırlar değerlere tekabül etmez fakat itfaiye teşkilatı, veya mevcut servis hatları veya çöp toplama gibi teknik bilgileri yansıtır.



Tablo 1-3: Alanya, Kartoffelmaki yava, sanat alanı düzenlenmesi. (Kaynak: Pedestrian Areas and Design Elements, S.36, 37)

Belirleyici bir ölçek saptamak mümkün değildir. Eğer, tersine, insanları kabul ediminin ortasına yerleştirirsek, parametreler bir ucta küçük çocuklar



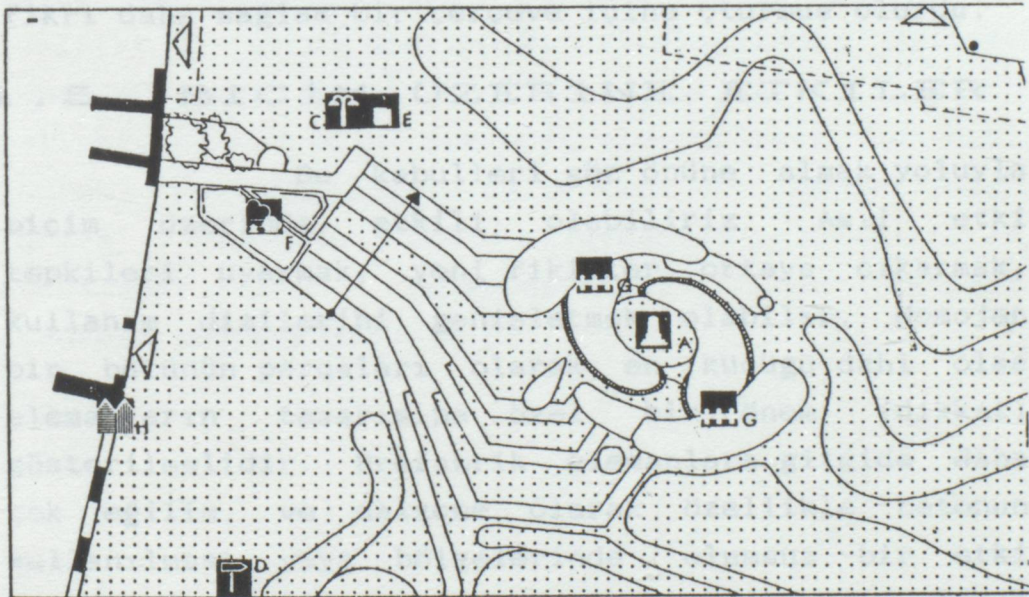
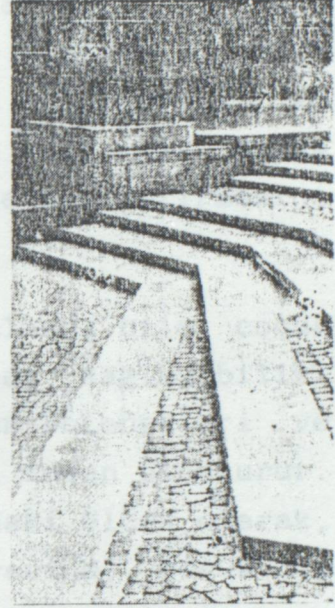
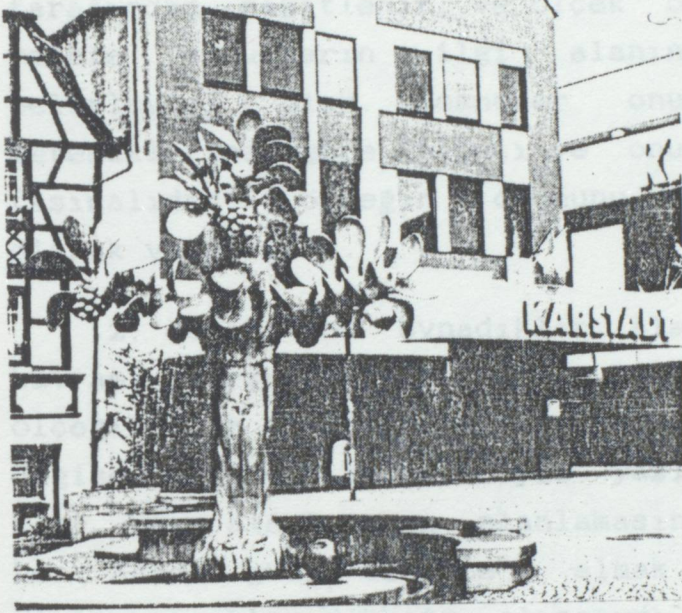


Table 1.3: Almanya, Kartoffelmarkt yaya, sanat alanı düzenlenmesi. (Kaynak: Pedestrian Areas and Design Elements, S.36, 37)

Belirleyici bir ölçek saptamak mümkün değildir. Eğer, tersine, insanları kabullerimizin ortasına yerleştirirsek, parametreler bir uçta küçük çocuklar



tarafından sabitlenir, ve ölçek olarak o kişi için yalnız çocukların ilgi alanına giren şeyler belirleyici olur. Nesneler onun ölçülerine ve yeteneklerine göre olmalı ve onun için bir anlam taşımalıdır, örneğin oyununu gerçekleştirmesine olanak vermelidir.

2. derece rol oynadıkları alanlarda bile, çocuk kavramı karar verici tasarım ıyarımı sağlayabilir. Ölçeğin bir diğer ucunu ise azalan yetenekleri ve değişen davranış biçimleriyle yaşlı insan oluşturur. Eğer, yaya alanlarının planlamasındaki ölçek olarak, her hedef grubu dikkate almak yerine, çocuk ve yaşlı çocuklar dikkate alınsaydı, insancıl tasarım fikri daha sağlam bir çerçeve içine oturmuş olurdu.

#### 1.1.5 BİÇİM ÜZERİNE ETKİLER

Bu kabulleri göz önüne almak yoluyla biçim üzerinde etkili olabiliriz. Asıl etki tepkileri uyarmak, yeni fikirler ortaya çıkarmak, kullanım dizilerini genişletmek olabilir. Homojen bir bütünün parçaları olarak, en küçüğü dahi olsa elemanların tasarımına özel bir önem (dikkat) gösterilmelidir. Prefabrik elemanlara gitgide daha çok eğilim, ve malzeme olarak özellikle betonun kullanılması yaya bölgelerinde olumsuz bir etki yapmaktadır. Bu durum yerelliği yansıtan özgün çözümler yönünde tasarım özgürlüğüne katı sınırlamalar getirmektedir bu durum. Fakat yukarıda değinildiği gibi bizim bilgi ve deney toplama biçimimiz bu tür seri üretiminin hesapsızca (exclusive) kullanımını getirmektedir. Oldukça ciddi bir çalışma sonucunda bu modeller ve öncüllerinin en



kolay hatırlandıkları ve haklarında bilgi toplamanın da kolay olduğu görüldü. Ayrıca üretim ve hesaplaması daha kolaydı. Böylece organik olarak o şehirde üretilen mamüllerin özelliklerini yansıtan bir çözüm güçlükle kabul görebilir ve genellikle çok pahalı olacağı gerekçesiyle bir kenara atılır. Fakat mukayeseli çalışmalar bunun büyük bir hata olduğunu göstermiştir. Konuyu bir tasarım ögesi olarak "aydınlatmayı" ele alarak canlandırabiliriz. Yaya bölgelerindeki aydınlatmanın büyük bir sorun olduğu ve lambanın bir nesne olarak genel izlenim üzerinde büyük bir etkisi olduğu yadsınamaz. Uluslararası bir kıyaslama yapıldığında en ilginç yaya bölgelerinin kendi özel tasarlanmış tiplere sahip olduğu ve bunların o yörede üretildiği görülmektedir. Maliyet genelde seri üretimden fazla olmamakta, ve bu maliyet o yer için prototip oluştururken ve daha sonraki değişikliklerin maliyetini de içermektedir. Burada bahsedilen konu, aydınlatma ele alınarak açıklandı, yaya bölgelerindeki bütün tasarım elemanlarına uygulanabilir.

Şekil 1.4: Alanya, Aachen, Mühnenmarkt'ta yaya.

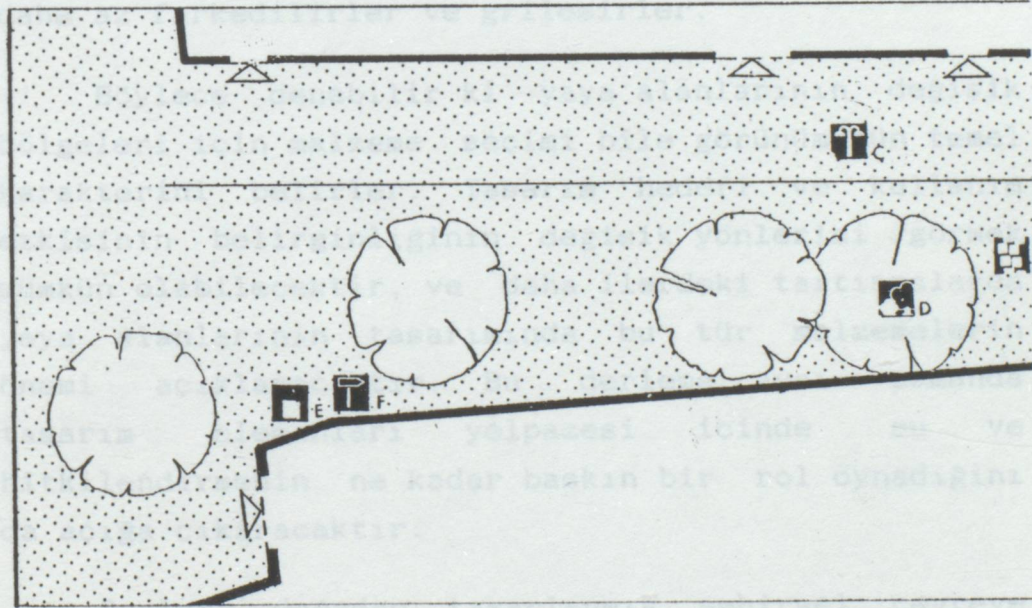
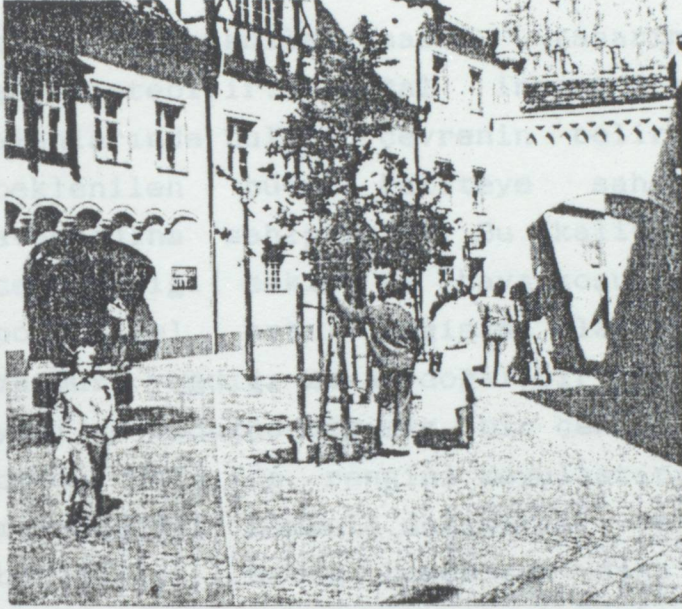
aydınlatma elemanı. (Kaynak: Pedestrian Areas and Design Elements, S.35)

Kişinin standart yapı elemanlarına bağlı

olması; duruşlarda, duruş ve hareketlilikte

olduğu gibi, betonu, çelik, taş ve kereste ile





**Table 1.4:** Almanya, Aachen, Hühnermarkt' ta yaya, sergileme alanı. (Kaynak: Pedestrian Areas and Design Elements, S.35)

Kişinin standart yapı elemanlarına bağımlı olmadığı durumlarda, döşeme ve kenar bitişlerinde olduğu gibi, betonun doğal taş ve kereste ile



birlikte kullanılması tasarım için alanı genişletebilir. Doğal inşaat malzemeleri kamu alanlarında bulunan çevrenin belirli bir parçasından beklenen bütün kaliteye sahip olmanın büyük avantajına sahiptirler. Bu kaliteler renk ve biçim çeşitliliği, eskime ve hava koşullarına bağlı olarak potansiyel artı değişim olarak belirlenebilir. Yağmur yağdığı zaman doğal bir yer döşeme malzemesi yeni ve oldukça değişik bir çekiciliğe kavuşur, oysa beton yalnızca rengini koyulaştırır. Doğal inşaat malzemeleri zamanla değişirler ve yeni görünümlere bürünürler. Hatta bazen çok daha olgun bir biçim alırlar, öte yandan suni malzemeler zamanla daha ve daha az farkedilirler ve grileşirler.

Böylece denebilir ki yaya alanlarının değişik bölgeleri için malzeme seçimi bile görünümünün temel karakterini belirler. Tasarım hedefi ve kullanım etkisinin belirginliğinin değişik yönlerini görmek mümkün olabilecektir, ve daha ilerdeki tartışmalarda yaya alanlarının tasarımında bu tür malzemelerin önemi açıklanacaktır. Bu derleme aynı zamanda tasarım elemanları yelpazesi içinde su ve bitkilendirmenin ne kadar baskın bir rol oynadığını da açığa çıkaracaktır.

Bunlar, doğadan tasarlanmış şehirselle çevreye orijinal şekilleri ile nakledilebilen yalnızca iki elemandır. Bu yüzden kamusal alanda bu ikisi için değişik fikirler üretilmesi için insanın cesareti olmalıdır. Bütün çevresel koşullara bir ağacın karşı gelme gücü insana en büyük yol gösterici olabilir. Teknoloji ve gelişmeye karşı, insanın canlı bir yaratık olduğunu ve doğanın kanunlarına ve yaşam



koşullarına bağlı olduğunu insanlar sık sık öğrenirler. Bir ağaç şehirde büyüüp geliştiği zaman, orada insanlar için de kötü olmaz. Ağaç bize rüzgarın esip esmediğini, güneşin parlayıp parlamadığını gösterir, mevsimlerin değişimini duyurur, bize oksijen sağlar, mikro-iklim için avantajlıdır ve hiç bir sanat eseri biçiminin sağlayamadığı kadar güven verici bir duygu sağlar. Bu sebeplerden dolayı onu sabit, daimi bir yere koymalı ve saksılar içinde geçici bir yere mahkum etmemelidir.



1. Ağaç: Regensburg, Koppellängssee'de  
2. Ağaç: Regensburg, Koppellängssee'de  
3. Ağaç: Regensburg, Koppellängssee'de  
4. Ağaç: Regensburg, Koppellängssee'de  
5. Ağaç: Regensburg, Koppellängssee'de  
6. Ağaç: Regensburg, Koppellängssee'de  
7. Ağaç: Regensburg, Koppellängssee'de  
8. Ağaç: Regensburg, Koppellängssee'de  
9. Ağaç: Regensburg, Koppellängssee'de  
10. Ağaç: Regensburg, Koppellängssee'de

1. Ağaç: Regensburg, Koppellängssee'de  
2. Ağaç: Regensburg, Koppellängssee'de  
3. Ağaç: Regensburg, Koppellängssee'de  
4. Ağaç: Regensburg, Koppellängssee'de  
5. Ağaç: Regensburg, Koppellängssee'de  
6. Ağaç: Regensburg, Koppellängssee'de  
7. Ağaç: Regensburg, Koppellängssee'de  
8. Ağaç: Regensburg, Koppellängssee'de  
9. Ağaç: Regensburg, Koppellängssee'de  
10. Ağaç: Regensburg, Koppellängssee'de



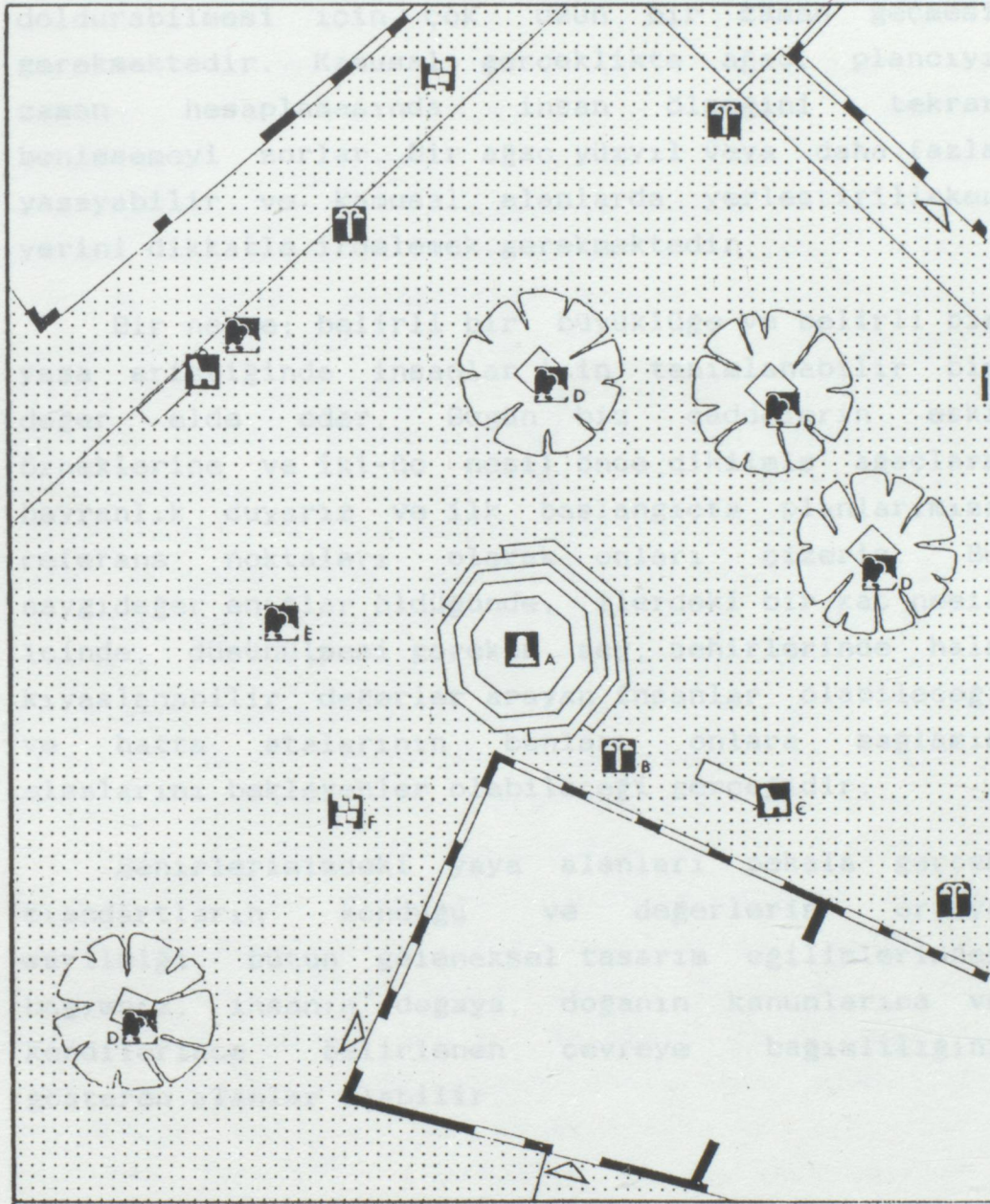


Table 1.5: Almanya, Regensburg, Kopellengasse' de yaya, geçiş alanı. (Kaynak: Pedestrian Areas and Design Elements, S.35)

Ekildiği zaman, bir ağaç son olarak alacağı formun yalnızca bir bölümüne ulaşmıştır. Tasarımcının planda onun için çizdiği daireyi



doldurabilmesi için çok uzun bir zaman geçmesi gerekmektedir. Kamusal gerçeklikte ağaç, plancıyı zaman hesaplamasında insan ölçeğini tekrar benimsemeyi zorlar. Bir ağaç yüzyıl veya daha fazla yaşayabilir ve kamusal alanlarda yerleştirilirken yerini dikkatle irdelemek gerekmektedir.

Bir nesne; belirli bir büyüklüğe ve belirli bir yaşa eriştiğinde insanlar için tanımlanabilir bir değer elde eder. Bugün biz caddelerin eski örneklerine ve iki-üç nesil önce dikilmiş ağaçlara hayranlık duyarız ve ilk başlangıçta planlarımıza referans noktaları olarak onları çizeriz. Bu saygıdeğer anıtlar öldüğünde, ilerdeki bir kaç nesil içinde, düşünülmesi gereken şey, şehirlerinde hala kıyaslanabilir değerler arayan insanlar olabileceği ve hatta atalarının bunları onlara sağlamış olmalarını bekleyenler olabileceği gerçeğidir.

Şehirlerimizdeki yaya alanları pekala gerçek standartların konduğu ve değerlerin ortaya serildiği, bütün geleneksel tasarım eğilimlerinden bağımsız, insanın doğaya, doğanın kanunlarına ve kendilerince belirlenen çevreye bağımlılığını gösteren alanlar olabilir.

### **1.1.6 YAYA ALANLARI OLUŞTURMANIN ÖNEMİ**

Yukarıda bahsedilen çizgiler içinde çok seyrek durumda araç trafik yolları yaya alanlarına dönüştürülmüştür. Genellikle ana cadde o kadar ağır bir şekilde işgal edilmiştir ki yaya



kalabalığı sınırlı bir alana hapsedilmiştir. Pratik düşünüş o halde, araç trafiğı içindir, kaybolma ve yayalar için yer açma gibi bütün negatif etkileriyle. Aniden bütün alan kendi kullanımlarındadır ve caddenin telaşlı faaliyeti içinde veya dönen bir tekerleğin arkasından bakışla şimdiye kadar görebildiğı şeyler şimdi temiz konturlar oluşturmaya başlamıştır. Bir şehir ve onun yaşayanları için bu yolla eski evlerin çekici ve değişik cepheleri öne çıksaydı ve özel cazibelerini sergileleyebilselerdi ne büyük bir şans olurdu. Yapıldıkları tarihte benzer ilgileri, bakış açıları olan ve yeterli boş vakitleri olan şehirliler için yapılmışlardı, yaya olarak bugünlerde de bu türlü gözlemler için yapılmış olmalıydılar. Böyle durumlarda ilave edici tasarım bir parça geri planda kalarak mevcut değerleri desteklemelidir. Eğer, kullanıcı kentini ilk defa değişik mesafeler ve açılardan görmeye gelirse oldukça şanslı olacaktır. Aslında bildiğı manzaralar olan ve aniden ortaya çıkan değişik perspektifden, muhtemelen, eleştirel bilinçliliğe gelişebilecek olanın başlangıcı için görüntüleri netleşecektir. Kalabalık bir caddenin yaya bölgesine dönüşümünden sonra olan şudur ki; çerçeveyi sağlayan ve sokak alanını tanımlayan cepheler dikkatli incelemeye dayanamamaktadırlar, özellikle mimari monotonluk, sıkıcılık ve çirkinlik yaydığı sürece. Daha önce dikkati çekmeyen eksi değerler şimdi belirli bir ağırlık addetmekte ve kaba durmaktadırlar. O zaman göz çok daha yoğun bir şekilde bir denge aramakta ve yeni tasarlanmış elemanlara çevrilmektedir, bu durumda kullanımlar çok daha zorlaşmaktadır, çünkü kendilerine öncülük



edecek mevcut değer ve standartlar oluşturmak zorunda kalmaktadırlar.

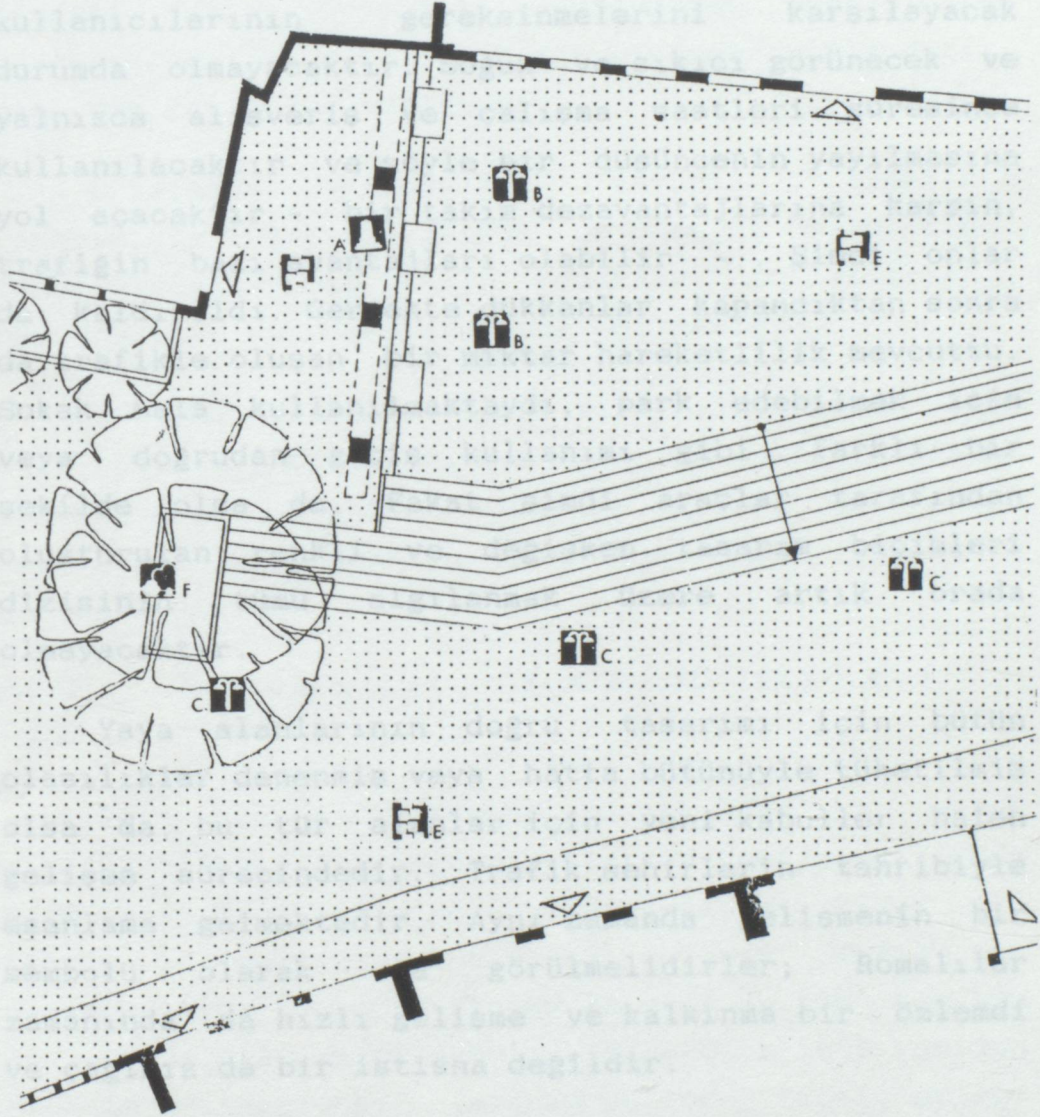


Table 1.6: Almanya, Aachen, Hof'da yaya alanı.  
(Kaynak: Pedestrian Areas and Design Elements, S.25)

Böyle bir bölgede her türlü kirlilik, hatta en ufak bir kağıt parçası bile dikkat çekecek,



elemanların ayrıntılarındaki her hata belirginleşecektir. Ansızın tasarım herşeyi sağlamak zorundadır ve çoğunlukla bu tür bir yaya alanı, kullanıcılarının gereksinmelerini karşılayacak durumda olmayacaktır. Soğuk ve sıkıcı görünecek ve yalnızca alışveriş ve çalışma saatleri süresince kullanılacaktır ve şöyle bir düşüncenin yayılmasına yol açacaktır - bir takım dezavantajlarına karşın, trafiğin bazı avantajları olabilir - . Şimdi onlar da kaldırıldı. Gerçekte dükkanlar kapandıktan sonra da trafikle oluşan bir miktar hareketlilik mevcuttu. Sokak hala kullanılmaktaydı, park edebilmek için veya doğrudan geçiş kullanımı gibi farklı bir şekilde olsa da. Fakat şimdi araçlar tarafından oluşturulan renkli ve değişken tasarım biçimleri dizisinin tümü algılanmak üzere artık orada olmayacaktır.

Yaya alanlarının doğru tasarımı için bütün olasılıklar denenmiş veya hatta bütünüyle tüketilmiş olsa da, bu tür alanlar için yeni kabuller halen gelişme sürecindedir. Trafik şehirlerin tahribiyle eşanlama gelmektedir. Aynı zamanda gelişmenin bir sembolü olarak ta görülmelidirler; Romalılar zamanında da hızlı gelişme ve kalkınma bir özlemdi ve çağımız da bir istisna değildir.

Farkına varılmalıdırki bu insan doğasının sadece bir yönüne hitap etmektedir ve bu yolla gereksinmelerimizin yalnızca bir parçası karşılanabilmektedir. Tümüyle değişik karakteristik gösteren önceden düşünülen davranış kalıplarının doyurulması gibi başka ihtiyaçlarımızda bulunmaktadır. Yaya alanlarının tasarımında büyük



rol oynayan boş vakit davranışı örneğin; doğal olarak daha az niyet taşımaktadır (less purpose oriented) ve daha az zamana bağımlıdır. Daha çok şimdiki zamana ve ve bilinç deneyimine bağlıdır. Bu davranış kalıbı dışa dönük bir biçimde etkin değil, daha çok içe dönük edilegendir.

Ortaçağda insanlar kamusal alanların tasarımıyla uğraştıklarında ve bugün bile kabul edebildiğimiz bir takım çözümler bulduklarında, büyük yollar ve köprüler inşaa edilmemişti.

Gelişme tarihleri çok kısa olduğundan ideal yaya bölgeleri çözümlerinden dayanak bulmamız mümkün olmadığından, değişik zamanlarda yapılan en azından kıyaslanabilir tasarım çözümlerinden öğrenmeye çalışmalıyız.

#### 1.1.7 DENEYİM OLARAK BİLGİ

Yapı tarihindeki genel kabul gören görüşler veya sanat tarihi bu makalede bir engel oluşturabilir. İçlerinde yalnızca şekle ilişkin sorgularımızdaki ilginç kültürel-tarihi bilgi ile tatmin edileceğimiz tehlikesi dolaşır. Tarih bir örneğin aynı zamanda transpoze edilmiş bir şekilde taklit edilmeye değer (yeni bir deneyim için yeniden formüle edildiği) bir tasarım çözümünü temsil ettiği gerçeği genelde pek seyrek olarak farkına varabildiğimiz bir şeydir. İlaveten, eski ve yeninin tarif edilmesiyle oluşan ifade dizisi, buna olanak vermekten çok uzaktır.

Kural olarak; problemlerle karşı karşıya gelişimiz şahsi deneyimden çok enformasyon yoluyla



olmaktadır. Bu tür bir sunuşun stili ve biçiminin açıklayıcı tanımının, plancının deneyimi üzerinde hatırı sayılır bir etkisi olacaktır. Bu yüzden eski modelleri şimdiye kadar olduğundan daha kuvvetle, eleştirel bir şekilde rapor etmek gereklidir. Her ikisi için de - tasarımın modern olduğu kadar tarihi örnekleri - teknik dilde bir ortak anlatım sistemi geliştirmek gereklidir, öyle bir sistem ki herşeyden önce, ortak oluşturulmuş bir notasyonu kullansın ve okuyucuya, yazardan bağımsız olarak kendi düşüncelerini oluşturabilme imkanı tanısin (Şimdilerde bu yalnızca planda mevcut olanlarla ve planların belirli bir sırada dizilmesiyle mümkün olabilmekte).

Bütün içindeki yazı ve fotoğrafik şekiller yazarın düşüncesini vermektedir ve bir çok durumda aynı zamanda plandan da sorumludur. Okuyucunun canlandırılmaya çalışılan konu hakkında bir fikir oluşturması için hiç bir şansı olmamaktadır. Sonunda buna çaba göstermekte fakat doğaldır ki basılı kelimeler, veya en azından doğru bir tanıtım vermek için fotoğraflar, aslında bir gerçeklik görüntüsü sağlamaktadırlar. Açıkırtki objelerin tasviri ve onların yalnızca iyi noktaları gösterilecek ve durumdan duruma değişik yerlerde bulunacaklardır. Böylece diğer çizili malzemeyle kıyaslama mümkün olmayacaktır. Yalnızca birisi yeni ziyaret ettiğinde ve görüneni kendi bakış açısıyla eleştirel bir şekilde kıyasladığında ikinci el (elden düşme) tecrübelerin nasıl yanlış bir yola sürüklediğini görecektir. Gelecekte böyle durumlarda daha uyanık olmalıyız. Fakat öyle görölüyorki plancının olayları



olay yerinde incelemeye ve aldığı bilgilerin kalitesine daha yakın bir dikkat harcamaya zamanı olmayacaktır. Kamusal alanlardaki tasarım elemanlarının tanımlanmasında özel tanımlayıcı bir metod halihazırda geliştirilmiş bulunmaktadır. Eksperin daha detaylı bakışının yanısıra kullanıcının da görüşleri dikkate alınmaktadır. Bu metod eski ve yeni tasarım elemanlarının temsil edilmeleri arasında bir fark yaratmamaktadır. Tersine, diğer kaynaklardan bildik eski örnekler halihazırda, bu metod sayesinde yeni bir ışıkla görülmekte ve bunların görünüşleri kolaylıkla yeni planlamaya uygulanabilmektedir. Bu tür bir metodun standart reçetelerin tekrarına ve çözümlerin kopyalanmasına yol açacağı tartışmasına cevap olarak denilebilir ki, burada tartışılan eğer kendisi aynı yeri ziyaret etseydi bir eleştirmenin düşüncesinde benzer bir yolda işleyecek olan algılanabilir sürecin simülasyonu (taklidi) olur du. Burada nasılsa, bu süreç beton kullanımına yönelmiştir.

Öğrenme daima varolan bir nesneye ve değişik deneyimlerle kıyaslama yapmaya yönlendirme eylemidir. Fakat insan, ilginç bir nesneyi öğrenme ve bütün özelliklerinin farkına varabilme ve daha sonraki olası uygulamalarda hatırlayabilme ruhu içinde çok seyrek olarak bulunabilir. Tecrübeler göstermiştir ki bu yeni metodla çok yoğun bir çalışma, genel algılamayı eğitmeye de yardımcı olmuştur. Çevreyi daha yakından incelemekle insan kendisine kişisel bir bakış açısı oluşturabilir. Tasarım elemanlarının nesnel sunuluşlarının çizim örnekleri Bad Pyrmont'ta kaydedilmişti. Bu yeni yaya



alanının tasarımı, yukarıda bahsedilen en önemli kriterin göz önüne alınmış olduğu görülmektedir. Burada başarılı bir örnek olarak yer almakta ve aynı zamanda, bir bütün olarak yaya alanları için en önemli kabullerinin bir özeti olarak hizmet etmektedir.

#### 1.1.7.1 ÖRNEK : BAD PYRMONT, YAYA ALANI

Eğer dönüşümünden önce Bad Pyrmont'u ziyaretçi olarak önceden biliyorsanız, Brunnenstrobe'da park etmeyi ve tozlu yollarıyla asıl cadde Hauptallee'ye mümkün olduğu kadar çabuk dönüşü hatırlarsınız. Burada Kurpark yolu üzerinde, kafeler ve hoteller arasındaki büyük ağaçlar altında Bad Pyrmont'tan beklenen görüntüyü bulursunuz. Her defasında oraya dönüldüğünde birisinin bir şeyler değiştirdiğini, örneğin tozlu yeri modern kaplama malzemeleriyle kapladığını düşünerek belirli bir heyecan duyardınız. Arabaya dönüş yolu üzerinde Brunnenstrabe'da parlak boyanmış eski evler, burada burada ahşap kaplamalar, projeksiyonlar, dükkan camekanları alanına girerdiniz. Bu manzarayı diğer kaplıca şehirlerinden tanırdınız. Caddenin değişik kademesi, arabalar göğüs hizasına gelirdi, belki biraz rahatsız ediciydi. Bu vesileyle cadde kapatıldı. Bir tanesi, eğime yaslanan elverişli bir çok katlı otoparka dönüştürüldü. Bütün bunların sebebi yaya alanına döndürülen Brunnenstrabe'da bulunabilirdi. En kötüsünden, en azından alışılmış görüntüsünden korkardınız. Fakat alanda yapılan ilk gezi, Pyrmont'un yeni bir sokağa kavuştuğunu söylemeye yeterli olacaktı. Ana caddenin değerleri



yeni tasarım içinde kendilerini ortaya sermişlerdi. Büyük bir kabiliyetle burada bir model çözümü elde edilmişti. Başlangıçta cadde fikri genişletilmişti. Bir tarafta mevcut piramit meşeler ve öbür tarafta ıhlamur ağaçları, ağaç sıraları oluşturmak üzere mantıklı bir şekilde birbirleriyle ilişkilendirilmişti. Bir başka veri de olumlu bir şekilde değerlendirilmişti. Seviye değişimi, değişik iki kademe ve ayrı gerçeklikte olan sokak alanını birleştiren, sokağın yürüyüş alanı karakterini vurgulayan, yönlendirici bir hat oluşturan bir duvarla karşılanmıştı. Bunlar aynı zamanda döşemelerinde de farklı tutulmuştu. İki cephe boyunca; her iki tarafında oturma alanları, enformasyon ve yiyecek alanları ile iki alışveriş alanı. Bu güney tarafında uzun bir duvar ile sağlanmıştı. Duvar, kendisi, daha üst seviyede ve ortada, sınır çizgisinin şekli tarafından büyük ölçüde belirlenen, diğer kullanımlar için sırasıyla dar bir alan oluşturan lamba sırasıyla kuşatılmıştı. Uzunluğuna rağmen duvar oturma eylemine olanak tanımaktaydı (ahşap üstü ile). Aynı zamanda aynı ölçülere sahip doğal doğal taş harpuşa ile devam ettirilmekteydi. Yönlendirme için ideal bir fırsat yaratmakta, insanın kenarına ayağını koyacağı ve rahat dinleneceği veya sohbet etmeye cesaret verici bir durum yaratmaktaydı; çocuklar burada oynayabilir ve bu duvar üzerinde oturabilirdiniz. Mal teslimatları ve acil durumlarda geçişler buradan yapılabilir. Bu noktadan atların çektiği arabalar da geçebilir. Bütün uzunluğu boyunca her safhasında değişik ve yeni perspektifler ve manzaralar oluşmaktadır. Tasarlanan elemanlar için renk ve



malzeme seçimi, ilave özelliklerin eklenmesinde ayrı bir önem taşır. Trient'ten gelen porfir mermerinin küçük ölçekli döşemesi, yeni tasarım elemanları ve mevcut mimarinin şekilsel dili arasında bir bağ oluşturmaktadır. çıkmlar, girişler, merdiven evleri ve evlerin kenarları gibi şekilsel özellikler böylece alınır ve döşemelerde, bir duygu ile yansıtılır. Döşeme yüzüze geldiği bütün şekilleri yansıtır, bunlar mevcut merdiven çıkmları, menhol kapakları veya ağaç yerleri, bitişler, rampalar veya değişik uygulamaların kaideleri gibi yeni elemanlar olabilir. Kural olarak normal döşeme başlamadan önce her şekil iki sıra taşla vurgulanmıştır. Bu bant, aynı zamanda, beton döşeme plaklarını kapatır, ve onları diğer yüzleri veya değişik bölgelerin kenarları ile kenarları temiz bir şekilde rastlaşan küçük ölçekli körfezlere böler. Duvarın doğal harpuştası aynı malzemendedir. İtalyan taş ocaklarından yerel bir firma tarafından özel olarak ithal edilmişlerdir. Aydınlatma elemanları ayrı bir gelişimin ürünüydüler. Yukarıdan indirekt aydınlatılan basit küresel formlarıyla, sağlık veren kaynayan sularıyla bir kaplıca şehrini sembolize ediyorlar. Yaya alanının kullanıcılarının gündüz bile büyük oranda ilgisini çekmektedir. Böylelikle, gerçek kullanım zamanları dışında da bütün topluluğu zenginleştirmeye yarar. Geceleri, bütün bölgeyi ağaçların arasından yansıyan imalı, sıcak bir ışığa boyarlar.

Zorunlu gerekli elemanlar, çöp kutuları, drenaj tesisatı gibi, dikkatli ve geliştirilmiş bir tasarımın sonucu olarak, diğer topluluk içinde



olumlu bir izlenim yaratır ve sonradan ilave edilmiş aygıtlar olarak görülmezler.

Ağaç mazgalları, cam vitrinler gibi prefabrik ürünlerin seçimi, tasarımcıların olağanüstü yeteneklerini gösterir. Eğer çocuk ve yaşlılar dizisi uygulanırsa olumlu izlenimler daha çok zenginleşir. Her eleman insanı oynamaya davet eder ve çocuklar bu olanaktan büyük ölçüde yararlanırlar, uzun yol özellikle buna uyar. Bu kaplıca şehrinde sakatlara ve yaşlı insanların ihtiyaçlarına özel bir önem verilmiştir. Her yerde yumuşak eğilimli rampalar ve insanın kimseye görünmeden caddenin hareketliliğini izleyebileceği sakin girintilere gidebilmek için uygun olanaklar vardı. Bad Pyrmont'taki yaya alanı tasarım elemanları ve değişik görüntülerinin büyük kabiliyeti ile karakterize edilmekteydi.

Bu model çözümlemesinin, seviye değişimine ve eski yeşilliğin yenilenmesine rağmen, maliyeti yaklaşık M2 si 210 DM. olmuştur. Yeni geliştirilen lambalar yaklaşık 2500 DM. tutmuştur ve inşaat süresi 6 aydı.

## 1.2 ŞEHİR FORMUNUN TASARLANMASINDA GENEL HEDEF

### 1.2.1 İNSAN-ÇEVRE İLİŞKİLERİ

İnsan, bugün, yaklaşık her noktasında kendi eliyle oluşturduğu bir çevrede dünyaya gelmektedir.



Doğa, bozulmamış haliyle, en azından Avrupa'da, yalnızca bir kaç uç yerleşmede bulunmaktadır. Buna rağmen, insanın fiziği ve yapay çevresi, diğer herhangi bir canlı yaratık gibi, bağımlı olmaya devam ettiği doğal çevrenin ekolojik şartlarına uyumlu kalmaktadır. Dünyayı bir bütün olarak bütün zenginlikleriyle elde etmeye yönelik tasarlanan, denge yönündeki planlanmamış eğilimler tarafından otomatik olarak ayarlanan ve sürekli bir değişim ve hareket halindeki ekolojik sistem içinde insan, oldukça büyük karar verici bir rol oynar. Tarihin başlangıcında insan, türünü koruyabilmek amacıyla doğal çevrenin değişik özelliklerine uyum sağlayabilmek için çabalamaktaydı, zaman içinde, özel kabiliyetleri sayesinde (el ve beyin) tasarım fonksiyonlarına kendisi hakim olmuştu.



Tablo 1.7: İtalya, Laorina'da oturma alanı  
(Kaynak: Pedestrian Areas and Design Elements, S40.)

Ekolojik sistemin dengeleyici unsurları böylece büyük transdeğerliliğini yitirir ve insan tarafından alınan tasarım ölçütleri ve planlarıyla yer



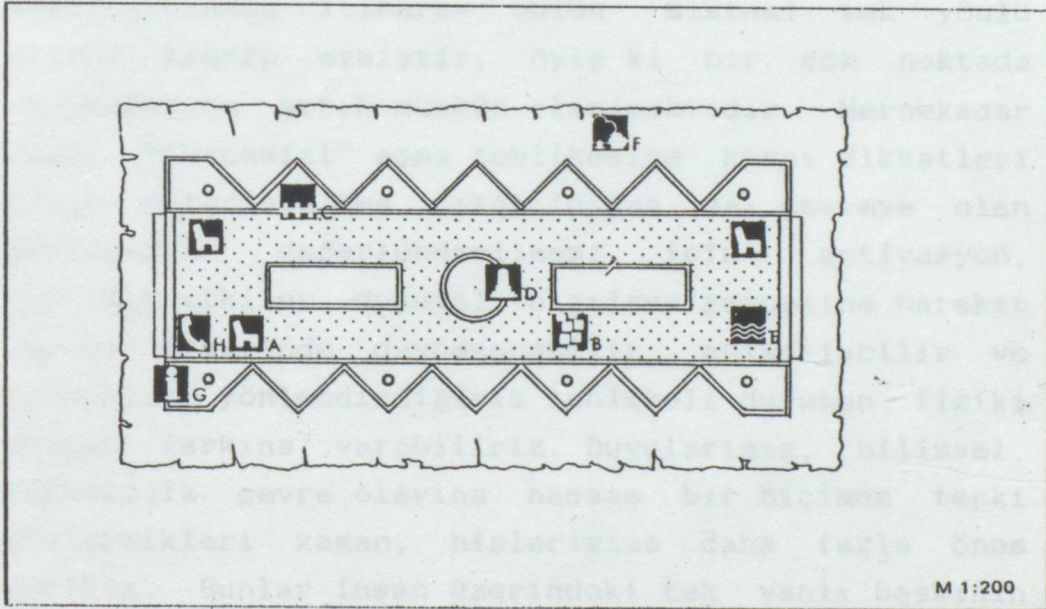
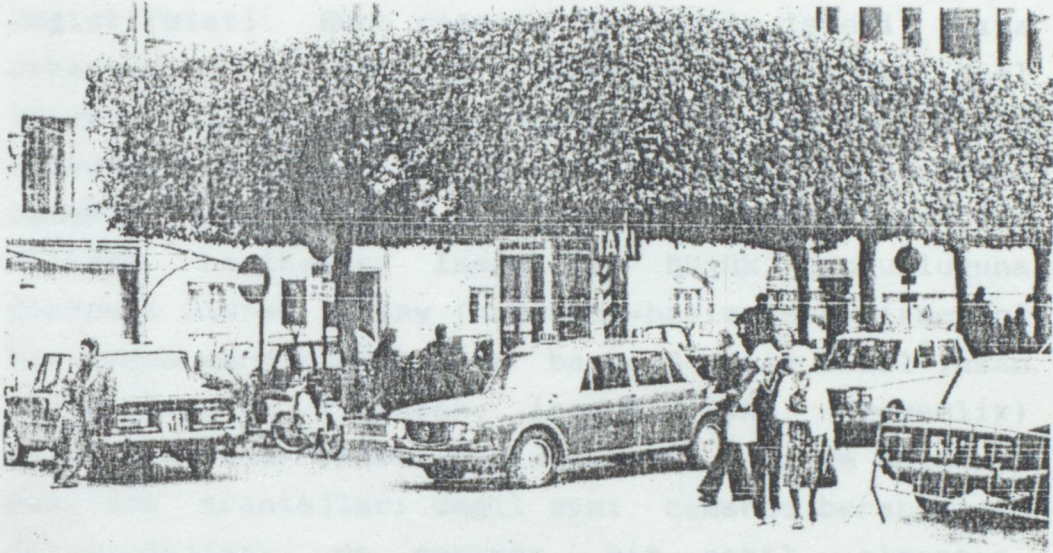


Table 1.7: italya, Taormina'da oturma alanı.  
(Kaynak: Pedestrian Areas and Design Elements, S40.)

Ekolojik sistemin dengeleyici unsurları böylece büyük orandageçerliğini yitirmiş ve insan tarafından alınan tasarım ölçüleri ve planlamayla yer



değiştirmişti. Buna rağmen, bu evrim işlemi açığa çıkarmıştır ki insanın temel istekleri ve özel isteklerinin tek-taraflı gelişimi şimdiki çevresinin oluşumunu meydana getirmiştir. İçinde yaşadığımız oldukça sanayileşmiş dünyada, teknolojinin ve bilimin harikaları insanların büyük çoğunluğuna göreceli olarak kolay (carefree=bakım gerektirmeyen) bir yaşam sunmaktadır, bir başka deyişle temel insan ihtiyaçlarını (yiyecek, içecek, uyku, güvenlik) karşılamaktadır fakat, çağımızda bu gelişme şüphesiz yalnızca avantajları değil aynı zamanda beraberinde dezavantajları da getiren bir şekil almıştır. Ekolojik bağlantıları anlamadaki yetersizlik, başlangıcından itibaren bütün sistemi tek yönlü olarak tahrip etmiştir, öyle ki bir çok noktada rejenerasyon artık mümkün olamamaktadır. Hernekadar doğal "bütçemizi" aşma tehlikesine karşı dikkatleri çeken yeterince ses çıkarıldıysa da; çevreye olan tavrımızın değerlendirilmesi için motivasyon, yalnızca etkiler, duysal algılama gerçeğine hareket (move) ettiğinde duyumsanabilir, anlaşılabilir ve kendimizi yönlendirdiğimiz tehlikeli durumun fiziki olarak farkına varabiliriz. Duyularımız, bilimsel, teknolojik çevre olayına hassas bir biçimde tepki gösterdikleri zaman, hislerimize daha fazla önem veririz. Bunlar insan üzerindeki tek yanlı baskının (stress) ve aynı zamanda keskin eksikliğin göstergeleridir. Açıkça belirtebiliriz ki burada tatmin edilmeyen veya ifade edilmeyen daha başka gereksinimler de olmalıdır. Çevrenin tasarımındaki genel amaç, insanın bütün eğilimlerini ve yeteneklerini geliştirmeye elverişli olmasıdır.



Yalnızca bu aşamaya gelindiğinde insancıl bir çevreden söz edebiliriz.

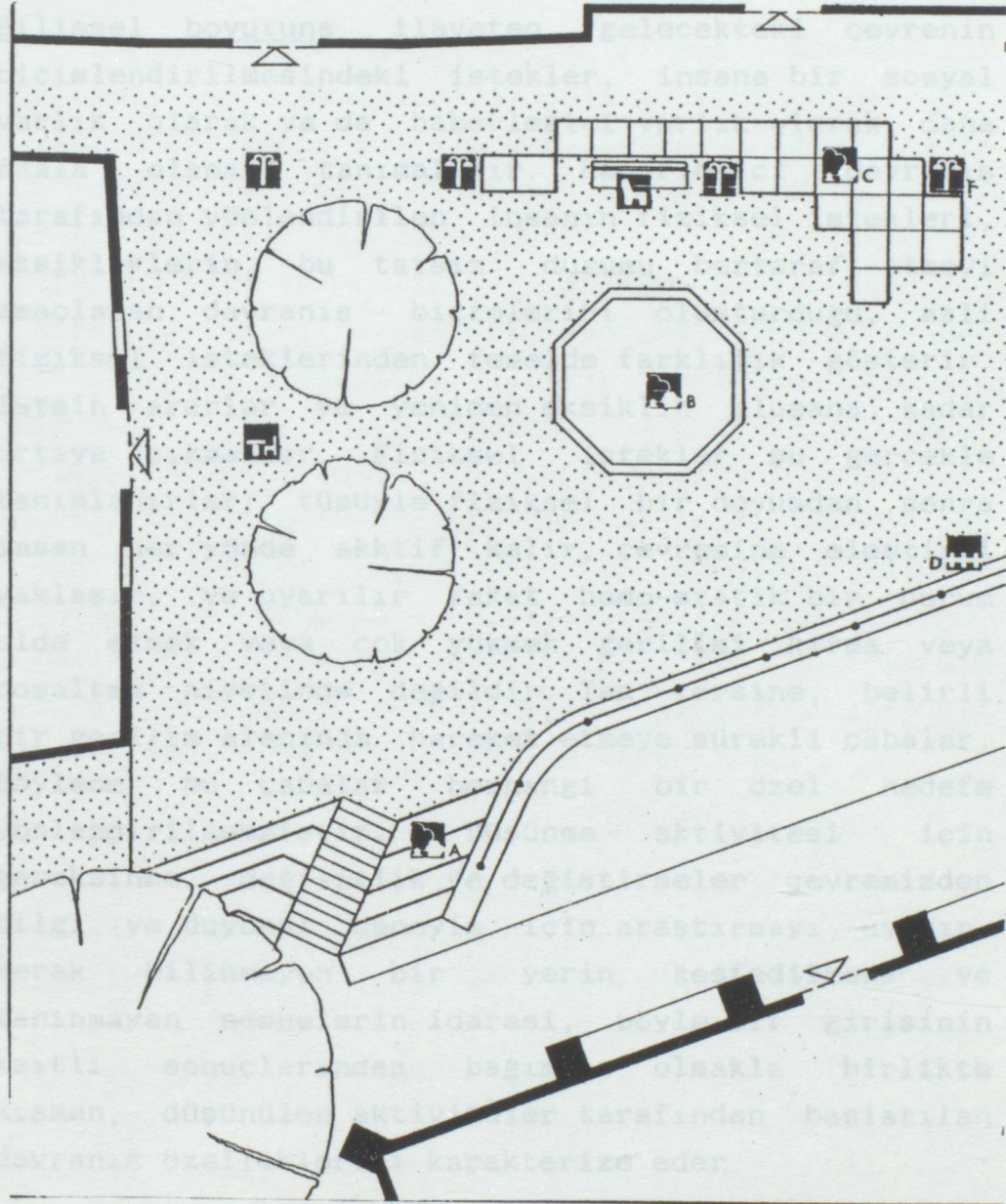


Table 1.8: Avusturya, Villoch'ta yaya, oturma alanı.  
(Kaynak: Pedestrian Areas and Design Elements, S.42)

Bu problemi çözmek için yeni metodların araştırılmasında, insan ve çevre arasındaki



ilişkilerin ikinci boyutuna, haberleşme yönüne (communicative aspect), özel bir önem vermeliyiz. Bilimsel boyutuna ilaveten, gelecekteki çevrenin biçimlendirilmesindeki istekler, insana bir sosyal varlık olarak ya da haberleşici varlık olarak daha fazla olanak tanımalıdır. Haberleşici davranış tarafından yönlendirilen insanın fiziksel istekleri, eksikliklerin, bu tatsız durumu bertaraf etmeyi amaçlayan davranış biçimlerini oluşturduğu, asli fiziksel isteklerinden temelde farklılık gösterir. Tatmin ararlar ve yeniden eksiklik oluşana kadar ortaya çıkmazlar. Fiziksel istekler şu gerçeğe tanımlanırlar; tümüyle fiziksel bir doyumdan sonra insan her yönde aktif kalır, çevresine eleştirel yaklaşır, ve uyarılır fakat homo-statik bir durum elde etmek veya çok yüksek gerilimi kırma veya boşaltma niyetinde değildir. Tam tersine, belirli bir gerilim alanında hareket etmeye sürekli çabalar. Böylece bu çabalar herhangi bir özel hedefe yönlendirilmemiştir. Düşünme aktivitesi için gereksinme, değişiklik ve değiştirmeler çevremizden bilgi ve duyuşal deneyim için araştırmayı uyarır. Merak bilinmeyen bir yerin keşfedilmesi ve tanınmayan nesnelerin idaresi, böyle bir girişimin katı sonuçlarından bağımsız olmakla birlikte kısmen, düşünülen aktiviteler tarafından başlatılan davranış özelliklerini karakterize eder.

Bunlar öncelikle bütün yansıtıcı alıştırıcıları, öğrenme, araştırma, felsefe gibi, fakat aynı zamanda sanatsal yaratma ve sanatın hoş gitmesi, eğlencenin her türlüşünü, yürüme, seyahat etme, geziler,



oyunlar ve her türlü macera ve çok daha fazlasını kapsar.

İnsan, önce davranışın özel biçimlerini öğrenmeli ve zaman içinde onları kabul etmelidir. Fakat bu davranış belirli bir ihtiyacı karşılamakta çok çeşitli biçimler alabilir. Örneğin bir ülkedeki her toplum kendi davranış özelliklerini biçimlendirir ve belirli bir repertuarı vardır., sınırlandırılmış, karakterizasyonuna yardım edecek özel varlık kalıpları vardır (eğlence biçimi, kültürel oluşumlar, sanat, tasarım, yeme- alışkanlıkları, dil, giyiniş biçimi, oyunlar). Bununla birlikte davranışın her biçimi ortak bir şey içerir. Temelde uyarımlar ve duyular yoluyla dışardan duyumsama ile ortaya çıkarlar. Bu yüzden, zorunlu olarak eğer değişikliğe olan ihtiyacımız mevcut davranış biçimleriyle karşılanabiliyorsa dışsal bir uyarım potansiyeline dayanırlar.

Burada bir kez daha kabul edebiliriz ki, insanın doğal, orijinal çevresi yeterli uyarıcıya sahiptir. Bu yüzden insan tarafından tasarlanan artistik çevre, planlama bazında, bu gerekli potansiyel uyarıları dikkate almalıdır ve doğadaki çok tabakalı fenomenin (olay) kalitesi bütün bağlantılardaki kıyaslanabilir değerlere yönlendirilebilir.

İnsan, o halde dışsal uyarılara doğrudan bağımlıdır ve böylece çevremiz biçiminde, bunun için yaratıcı eğilimlerimizi biçimlendirir. Bu, öncelikle artistik ve niyetli aktiviteler için gerekli değildir. İnsana, örneğin, kendi kişiliğini



geliştirme ve biçimlendirmede, özgürlük eyleminde, ve günlük problemlerin çözümünde yardımcı olur. Problemleri yaratıcı bir biçimde çözme kapasitesi, tek hedefli-yönlenmiş metodların yanında denk veya daha başka alternatif doğru çözüm metodları icat etme; böylece büyük ölçekte; biçimi yoluyla, yaşamın her safhasında bağımsız yaratıcılık için yeterli, uygun uyarımı ve malzemeyi sağlayan çevreye bağlıdır. Bu genişletilmiş çevre anlayışı, gelecekte yalnızca insanı insandan ve işlerinden korumakla kalmamalı fakat insana yakışır biçimler sağlayan, insan ekolojisi fikrine götüren bir biçim içermelidir.

Bütün insan isteklerini göz önüne alan tasarlanmış çevre bizi doyumsuz, yasaklayıcı çevresel problemlerden arındıran bir amaç taşır. O halde kesin teknik ve bilimsel çıkarımların yanı sıra fiziksel dünyamızla ilgili kabuller, deneyimler ve yeni duyumsamaları yerleştirmek (oluşturmak) acil bir iş olarak tanımlanabilir.

### 1.2.2 İNSAN-ŞEHİR BİÇİMİ

Tasarlanmış çevrenin göstergeleri insana en açık bir biçimde kendi şehrinin görünüşünde belli olur. Gelecekte nüfusun büyük bir bölümü kentsel alanlarda yaşayacağından kentin biçimi, suni, ikincil ve insan varoluşunu sunma görevini üstlenen bir doğanın önemini kabul edecektir. Sınanan kent biçimi hem araç olarak, hem de sembollerin karışımı olarak, bu uyarıya olan fiziksel ihtiyacı göz önüne almalıdır.



Bununla beraber, eğer biz duyularımız yoluyla bize ulaşan bu uyarıları, dışardan gelen heyecanlandırıcılar olarak sınavabilirsek, o zaman şehir biçimi, bir dizi algılamayı ve algılama fikrine denk tasarım fikrini temsil eder. Bundan dolayı, en iyi algılama dizisi öyle yönlendirilmelidir ki, ne sıkıcı, monoton, verimsiz, imzasız, ne de çok yaygın kaotik ve izleyici üzerinde komplike bir etki yapsın. Ortalama algılama oranı arzu edilen ideal ortamı temsil eder.

Fakat özellikle belirli bir nesnenin çekici biçimine ilişkin arzu edilen istekler henüz ifade edilmemiştir. O kentin yaşayanları üzerinde zihinsel aktiviteleri başlatabilmek için, insan eliyle oluşturulmuş çevrenin ayrı ayrı elemanları ne türlü biçim özellikleri göstermelidir? Algılama işlemi esnasında, önemli olan yalnızca algılanan nesnenin biçimsel kalitesi değil fakat aynı zamanda algılanan öznenin tavrıdır da.

Uyarılar dizisi bu bağlantıda, değişik sapmalara, dengesizliğe, algılayıcı izlenimler ve gözlemcinin beklentileri arasındaki çatışmalara bağlı olarak oluşur. Bu sapmaları 4 büyük kategoride sınıflandırabiliriz.

- I. Karmaşıklık (anında algılanan uyarılar arasındaki sapma)
- II. Yenilik (mevcut ve gelecekteki uyarılar arasındaki sapma)
- III. Şaşırtıcılık (mevcut uyarı ve beklenti arasındaki sapma)



#### IV. Belirsizlik (aniden yükselen iki beklenti arasındaki sapma)

Uyarı insana dışardan geldiğinden ve aynı zamanda ona bağlı olduğundan, sürekli böyle bir uyarı için çevresini inceler özellikle sapmalarla karakterize edilen durumları arar. Bu, onu çevreleyen ve onun tarafından denenen inşa edilmiş çevrede bulunan büyük bir bilgi dizisinden bilinçli bir seçimle elde edilir. Algılama kapasitesi ortalama 16 bit/saniye gibi çok sınırlıdır. Bir diğer deyişle, duyuları yoluyla saniyede 16 bilgiyi emer ve algılar. Daha kesin olarak emme kapasitesi "kısa süreli depolamada" 160 bittir. Kısa süreli depolamaya emilen algılamalardan ilk geçenler bilgi girişini yaklaşık 10 saniye kadar tutar, hafızadaki küçük bir kalıntıdan hariç çoğunu yok eder. İnsanın yaptığı seçim duyularının kapasitesi, (görme baskın rol oynar) algılanan şeyin durumu, ona verilen deneyim davranışları ve beklentiler ve doğal olarak nesnenin kendisinin tasarım özelliklerinin uyarıları ile ilgilidir.

Bütün uyarıcı potansiyeli, gözlemciye iç gerilimleri açığa çıkarır, bunlar tatmin edici bulunurlar, merkezi aktivasyon fonksiyonun belirli, uygun bir ortalama derecesi elde edilir. Böylece insan çevresinde karmaşıklığın, yeniliğin, şaşırtıcılığın ve kesin olmama durumunun maksimum seviyesini aramaz, ne de bu tür özelliklerin bilinerek azaltıldığı bir çevreyi de çekici bulmaktadır.



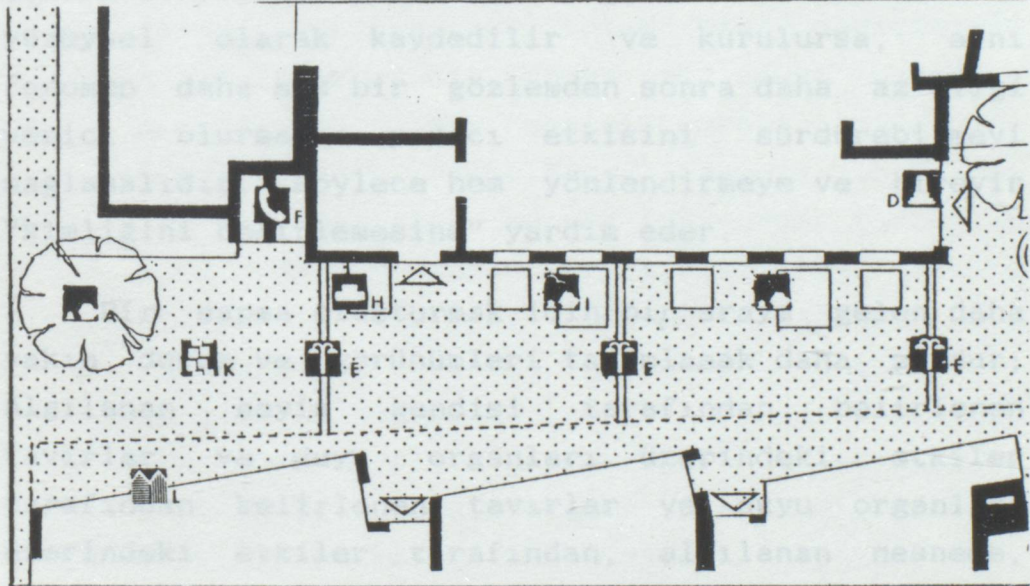
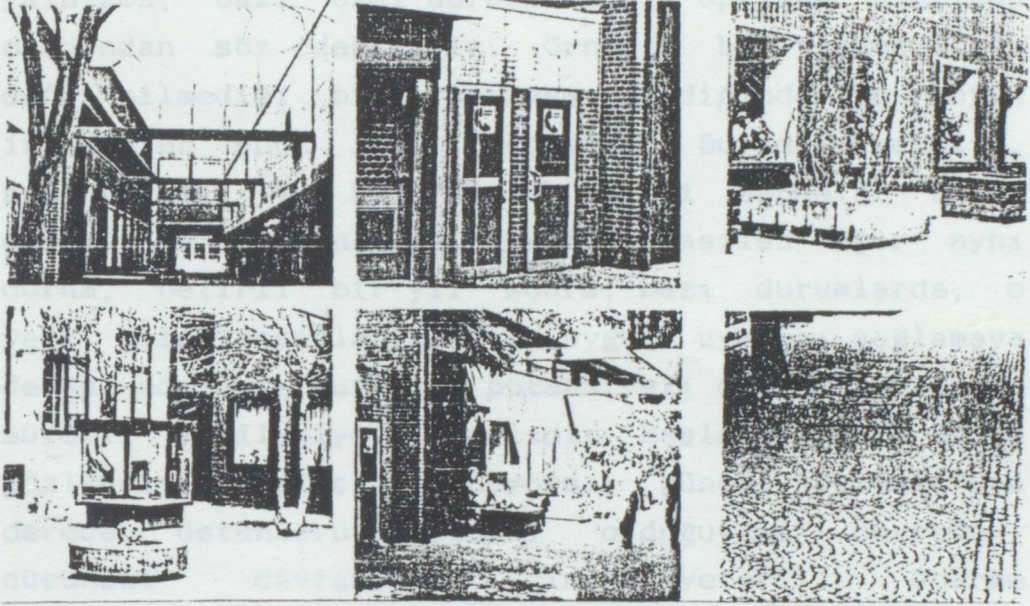


Table 1.9: Almanya, Oldenburg'da alışveriş ağırlıklı yaya alanı. (Kaynak: Pedestrian Areas and Design Elements, S.29)

Şehir biçiminin uyarıcı potansiyeli, sabit ve eşit fenomen yoluyla her zaman yüzyüze gelinebilen sabit parametre gibi anlaşılmamalıdır. Böyle durumlarda



yalnızca, bazı özel durumlardaki optimum algılama oranından söz edebiliriz. Örneğin bir yabancı ilk defa bilmediği bir çevreye geldiğinde ve bütün izlenimler onun için yeniyken. Burada, yenilik, şaşırtıcılık ve belirsizlik gibi sapmalar büyük olasılıkla meydana gelecektir. Nasılsa eğer aynı durum, belirli bir yıl sonra, bazı durumlarda, o yeri bilen insanlar için de uygun uyarıcı sağlamaya devam ediyorsa; uyarıcı potansiyeli çok tabakalı ve sürekli yenileniyor olmalıdır. Başlangıçtaki durum gözlemciye "ilginç" görünüyorsa, güncel gözlemin son derece üstünkörü (çabuk) olduğuyeni çevreden, düşünsel davranış için yeterli önerme çıkarabiliyorsa, göreceli bilgisel dizi kabaca ve yüzeysel olarak kaydedilir ve kurulursa, aynı fenomen daha sık bir gözlemden sonra daha az bilgi verici olursa, uyarıcı etkisini sürdürebilmeyi sağlamalıdır. Böylece hem yönlendirmeye ve bireyin "kimliğini belirlemesine" yardım eder.

Bir sapma oluşturmak için bir araya gelen daha yakın durum ve görünümleri tanımlamak daha zordur; Algılanan şeyin kendisi tarafından belirlenen tavırlar ve duyu organları üzerindeki etkiler tarafından belirlenen tavırlar ve duyu organları üzerindeki etkiler tarafından, algılanan nesnede, bir çok noktada bunlar başlayabilir. Aslında sapmalara yol açan, görünümleri karakterize eden üç özellik vardır.

1. Çeşitlilik

2. Değişiklik



### 3. Uygunluk

1. **Çeşitlilik** : İnsan daha basit şekillere kıyasla, daha karmaşık, değişken bir tasarım tercih eder. Çeşitlilikle biz, hem bir nesnenin tasarımını oluşturan bileşenlerin birçoğunu ve tasarımın kendisindeki belli bir dereceye kadar karmaşıklığı kastediyoruz. Bununla beraber, çeşitlilik, insanın değişik davranış biçimleri yoluyla nesneyle birlikte elde ettiği çoklu ilişkileri kapsar.

2. **Değişim** : Bununla biz, bilinçlice denenen ve verilen veya beklenen durumlara karşı gelen (stand out), açıkca ortada olan değişimleri kastediyoruz. Biz bundan her zaman haberdar olmasak ta herşey değişim süreci içindedir. Eğer değişim açısından, tasarım istekleri üzerine sonuçlara varmak istiyorsak gerçekten yeni uyarım sunan değişiklikleri dikkate almalıyız. Her yer döşeme malzemesi hava etkileri karşısında görünüşünü değiştirir, genelde ıslandığında rengi koyulaşır. Örneğin bazı taş kaplama malzemeleri ve seramikler vardır ki ıslandıklarında cilalı bir görünüm alırlar, kuru bir havada böyle bir görünümüleri yoktur. Bu tür malzemeler hava etkisine göre değişim açısından tercih edilmelidirler.

- Değişim; yapılan nesnenin kendisindeki değişikliğe bağlıdır.

#### I. Hava etkisi



- II. Işığa maruz kalma, illüminasyon  
(gölge, renk)
- III. Günü bölümleri
- IV. Haftanın günleri (tatiller,  
kullanma, açılış zamanları,  
gürültü)
- V. Mevsim (zamanla değişen fakat  
çürümeyen veya gri bir renk  
almayan, örneğin doğal taş, ahşap,  
bitkilendirme, bakır, boya)
- VI. Şekildeki temel değişim (değişim,  
birşeyin kaldırılması veya  
eklenmesi)
- VII. İçeriğe ilişkin şekildeki  
değişiklikler (renk, bölümler,  
dekorasyon, değiştirme, hareketli  
parçalar, eleştiri, posterler,  
boyama, oyunlar, yüzey ve mekan  
sağlama)
- VIII. Hareket (su, rüzgar, eylem, zaman)
- IX. Yerleştirmede değişiklik
- X. Kullanım (tüketim, giyim)
  - Değişiklikler algılamadaki  
değişmelere bağlıdır.
- XI. Pozisyonlardaki değişiklik (mesafe,  
perspektif)



XII. Değişik yaklaşım olasılıkları  
(değişik yönler, görünüşler)

XIII. Hareketteki değişiklik (algılama  
hızı, yürüme, ayakta durma)

XIV. Duruşu (ayakta, oturan, yürüyen,  
uzanan)

XV. Topoğrafya (iki değişik görüntülü  
yerin eğimi)

XVI. İleri ve geri bakış

- Değişiklikler aynı zamanda  
gözlemcinin yaklaşımına da  
bağlıdır.

XVII. Değişen deneyim (eleştirel  
algılama)

XVIII. Kullanım

XIX. Yaş (yaşa göre kullanım)

3. Uygunluk : Bir nesnenin asli fonksiyonu  
karakteristik ismiyle açıklanır ve  
sabitlenir. Bu fonksiyon ne kadar dar  
tutulursa (çalışma işlemi kapsamında), diğer  
fonksiyonlar için o kadar az tolerans  
gösterilebilir. Nasılsa, eğer, bu nesne,  
herkesçe kabul edilebilir şekilde şehir  
biçiminin (form) bir parçası olarak  
görünüyorsa, herhangi bir şekilde daha başka  
ikincil fonksiyonları da karşılayacaktır. En  
azından dışsal olan, daha büyük bir



uzlaşmanın parçası olarak ve daha sonraki istekler için asli fiziksel fonksiyona yakın görünecektir. Burada biz, eğer ilerideki, anlamlı fonksiyonlar, merkezi ve belirleyici fonksiyonları tamamlıyorsa uygunluktan bahsedebiliriz.

### 1.2.3 ZAMAN BOYUTU

Çeşitlilik, değişim ve uygunluk gibi açılar zaman boyutuyla ilişkilidir.

Duyularımız aracılığı ile bilgi emme zaman ister. En kısa zaman birimi 1/16 saniyedir, diğer bir deyişle, kısa aralıklarla birbirini takip eden ve bölünemeyen bilgi birimleri. Zamana ve zamanla bir diğerini karşılamayı düzenlemeye bağımlıyız.

Her nesnenin geçerli bir zamanı ve ömrü vardır. Bütün davranış kalıpları zaman süresi içinde ve zaman oluşumu içinde değişikliğe uğrayabilir (bir şey sonra veya aynı zamanda, gece veya sabah, çalışma saatleri içinde veya boş zamanlarda, baharda veya yazın, kısa süreli veya uzun süreli, gençlikte veya yaşlılıkta olabilir).

Araba kullanırken veya yürürken elde edilen değişik etkilerdurumunda bile, algılanan izlenimlerin emilmesi için zamana bağımlı kalırız. Her iki durum da emme kapasitemiz değişmediği halde araba kullandığımız zaman yürürken olduğundan daha uzak bir mesafeyi algılayabilmekteyiz. Her nasılsa, incelenen alanların her ikisi de ilginç ve uyarıcı



olmalıyken, yayaya, sürücüden daha fazla bilgi dizisi sağlanmalıdır.

Ve böylece oluşturulan çevrenin tasarımında dikkate alınması gereken daha ileri boyuta geldik. Şimdiye kadar şehir biçimine bir sanat eseri gibi baktık ve objelerin plastik değerini vurguladık. Fakat oluşturulan çevre aynı zamanda bütün içindeki alternatif uyarıcılar olarak anlaşılmamalıdır. Biçimleri sadece tek yönlü ancak gerekli bir kullanım için oluşturulmuştur. Bütün trafik alanları ve gerekli alanlar, örneğin bizim hoşumuza gitmese de, bilimsel ve teknik bir biçim diliyle oluşturulmuşlardır ve asli görevlerini yerine getirdiklerinde bizi zihinsel heyecana götürmez. Bu tek-yönlü kullanım biçimi diline, çalışma alanlarımızın tasarımında çok alıştık, çünkü bir yanda gerekli ihtiyaçları karşılar, ve diğer yanda önümüze bütün iddia seren bir davranış kalbı oluştururuz.

Şehirlerimizde gerekli alanlar ve trafik, insanın kendi davranış kalıplarını izlediği ve şehir biçiminde açıkca hatları belirlenen şehir yapısının kendi sistemlerini oluşturmuşlardır. Şehir artık bütün noktalarında aynı derecede önemli, değerli ve aynı değildir. İnsan her noktada aynı zamanda çalışıp, yaşayıp, yerleşemez. Ve şehrin parçaları artık, özel odak noktalarıyla alternatif dışsal formlarla sevimli bir şekilde ayrılmamıştır. Bugünkü şehir görünümümüz bir diğerinden temelde farklı zonlarla ayrılmıştır (konut, çalışma, dinlenme, trafik zonları). Bunlar yalnızca görünüş olarak



değil fakat tasarım elemanlarının ve alanların seçkisi ve olası davranış olarak ta farklıdırlar.

Bu teknik olarak çok gelişmiş sistemler, optimum kullanıma olanak vermelerine rağmen bir sorunu ortaya koyarlar ve beraberlerinde başka fonksiyonları hoşgörmezler. Bunu bir trafik zonu örneğiyle göz önüne alabiliriz. İdeal bir yol örneğin yeterince genişse, son derece güvenliyse, ve her türlü kesintiden uzak tutulmuşsa, sorunsuz bir biçimde işler (trafik ışıkları kesinti olarak alınmıştır).

Bu ölçüler, araba kullanımının fonksiyonları için gereklidir. Özcü, kesin, tanımlanabilir, bir hedefe - varışa - yönlendirilmiştir, ve bu zaman ve mesafeyle ölçülebilir.

Temelde birisi gideceği yere vardığında diğeri henüz vitese takmıştır ve durmalarla birlikteki sürüş zamanı, azaltılması gereken sıkıcı bir durum olarak hissedilir. Bu azaltım ölçümleri teknik bir yapı gösterir ve kesin bir biçimde belirlenebilir, tanımlanabilir ve bütün noktalarda detaylanabilir ve böylece onlar için ihtiyaç takdir edilir ve kolaylıkla yaptırım oluşturlar. Eşyanın doğasında, bu türlü fizikte, teknik oluşumlar kentlerimizin, çehrelerini belirlerler. Ve problemi tanımamıza rağmen, onu zor buluruz, örneğin, sürücülerin yaptığı gibi, bazı kolaylıklar olmadan yapmak, öyle ki arabamızı park ettikten sonra, yayanın bakış açısıyla, diğer istenen kolaylıklarla (facility) eğlenebilir, bunların sürücüler tarafından istenenlerden oldukça farklı olduğunu düşünürüz.



O halde bir kentteki diğer tasarım sorunları aynı, vaadedici, teknik, bilimsel metodlarla çözüldüğünde şaşırmamalıyız.

Bu çocuk oyun alanlarının çözüm örneğinde açıkça açıklanabilmektedir. Oyun zihinsel davranış kalıplarına dahildir, yukarıda bahsedildiği şekilde, ve çevreden uyarı ile başlamaktadır. Problem, belirli bir yaştaki çocuğun bir davranış kalıbına sahip - oyun - olduğu ve böylece etrafındaki, çevrenin kalitesine tamamıyla bağlıdır. Genellikle, bu problem geleneksel yollarla örneğin, mükemmel bir organizasyonel ve teknik metodlarla çözülür. İlk olarak "oyun" fonksiyonu, oyunun araçlı-gereçli alanlardan başka yerlerde daha iyi oynanamıyacağını gizlice vurgulayan belirli bir alana yerleştirilir ve çocuk oyunlarına izin veren belirli bir şekilde tasarlanır. Sonuç bizim öyle adlandırdığımız "çocuk oyun alanlarıdır". Önceden belirlenmiş bir yaş grubunu hedefleyen uygun bir sayıda çocuğa, uygun bir düzenleme ve uygun malzeme ile ideal bir alan yaratılabilir. Eğer bu gelişmeyi daha sonra kabul edeceksek, o zaman şehir tasarımı için de merkezi ve tektip (uniform) bir çözüm yoktur. O halde bir çok hedef bulunur, nasıl ki bir şehirde çok sayıda zon varsa ve her seferinde birileri hangi bakış açılarının etkili olacağını belirlemek zorundadır.

Trafik durumuna daha ayrıntılı bir bakış, bütün zonlardaki ortak hedef için bir kaç başlangıç noktası oluşturabilir. Şehirlerimizdeki bütün yol elemanlarını göz önüne alırsak, her noktada, trafik problemlerinin çözümünde yalnızca tasarım amacı güdüldüğünü görürüz, ve bu tasarım yabancı



oluşumları da dikkate aldığında, ideal trafik çözümünün ne olacağı konusunda ara verme (kesintiler yapma) anlamına gelmektedir.

Yollar için arzu edilen amaç, teknik olarak hesaplanabilir ve fizibil cepheleri ihtiva eder ve dışardan, örneğin yayanın bakış açısından bu form genelde bir engeli temsil eder, müdahale edici bulunur, sıkıcı ve bazı durumlarda tehlikelidir.

Şimdi gösterilebilir ki sürücü yeterince donatılmamıştır sürmesi için. İdeal yol koşulları sağlansa bile. Eğer araba kullandığı zaman, daha güvenli gidebilmek için, insanın bütün emme kapasitesini kullandığını kabul edersek, ve algıları yoluyla trafik durumuyla ilgili belirli bir alanın cephelerini not eder, sürmesi için önemli sonuçları ona sağlayan kavrayışlar, yalnızca yol tasarımının içeriğindeki işaretleri ve tasarım elemanları üzerinde yoğunlaşmaz. Tersine trafik alanının sağ ve solunda uzak bir alanda göz gezdirilir. Asıl trafik zonunun dışındaki elemanlar kendi hızının belirlenmesine, gelen araçların hızının, uzaklığın kesin tahminine ve yolun akışının tanınmasına yardım eder. Buna rağmen ilgi çekicidir ki, bunu ancak sapmaları başlatacak özelliklere sahip olduğu zaman yapmaktadırlar.

Daha da fazlası tasarım elemanı "ağacın" elzem olduğunu keşfettiğimiz görünümünün büyük bir bölümünü kapsamaktadır.



Eğer tasarım elemanı ağaç, sürücünün görüş dizisi içinde yerleştirilirse aşağıdaki anlamı olabilir.

Ağaç elemanının girişine ilişkin değişiklikler bilinçli bir şekilde not edilebilir. Bitkilendirilmiş yollar, diğerlerine nazaran açıkça tercih edilmektedirler ve diğerlerine göre daha kolayca tanınabilmektedirler. Böylece kişileştirmenin gruplanabildiği, ve davranışın yönlendirme aradığı kalite özellikleri ile ilgilendik. Oldukça doğru bir biçimde 50 km/saat hızla giderken yanal görüntü alanı derinliğinin ne olduğunu (yaklaşık 125-150 mt) belirleyebiliriz. Bu görüntü alanının, büyük bir kısmı, sürücü davranışı üzerinde etkisi olan trafik alanı olarak sayılamaz ve bilinç tasarımı kapsamında dikkate alınmalıdır. Listelenebilecek daha fazla örnek serisinde açıktır ki özel alan planlamasının her çeşidi bir şekilde tasarım elemanlarının fiziksel kalitesine bağlıdır.

Bütün kent planlamasına ilişkin genel amaçlar daha fazla detaylı açıklanamaz. Eğer tasarım önerileri edebiyatta daha yakından tartışılırsa genellikle şehir görünümünün detayına inilebilecektir.

### 1.3 ULAŞIM



## Chapter 2

### İSTANBUL ULAŞIMI

#### 2.1 İSTANBUL'UN ARAZİ KULLANIMI

#### 2.2 MERKEZ FONKSİYONU



### Chapter 3

BEYOGLU PROJESININ DOGUSU,  
GELISINI, ULASIMININ  
IRDELENMESI



### Chapter 3

## BEYOĞLU PROJESİNİN DOĞUŞU, GELİŞİMİ, ULAŞIMININ İRDELENMESİ



Chapter 4

BEYOGLU YAYALASTIRMA  
PROJESININ DEGERLENDIRILMESI  
VE SONUCLAR



## Chapter 4

### BEYOĞLU YAYALAŞTIRMA PROJESİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ VE SONUÇLAR



Appendix A

TASARIM ELEMANLARI

AYDINLATMA ELEMANI

SINIR ELEMANI

DOSEME KAPLAMASI

OTURMA

SERGI ELEMANI

SITKILENDIRME

SU

SANAT ESERİ

OYUN ELEMANI

REKLAM

BİLGİ

YONLENDIRME

BAYRAK

VETRİN

CATI KAPLAMA



SATIS STANDI

KIOSK

MASA VE SANDALYE

## Appendix A

### TASARIM ELEMANLARI



AYDINLATMA ELEMANI

SINIR ELEMANI

DÖŞEME KAPLAMASI

OTURMA

SERGI ELEMANI

BİTKİLENDİRME

SU

SANAT ESERİ

OYUN ELEMANI

REKLAM

BİLGİ

YÖNLENDİRME

BAYRAK

VİTRİN

ÇATI KAPLAMA





SATIŞ STANDI

KIOSK

MASA VE SANDALYE

ÇÖP

BİSİKLET STANDI

SAAT

TELEFON



## Appendix B

### KAYNAKLAR :

- I. Street Furniture 1983, The Design Council, United Kingdom
- II. Pedestrian Areas + Design Elements, Dieter Boeminghaus, Karl Kramer Verlag, Stuttgart 1982, S.15,16,17,18-270,271,272, Printed in Germany
- III. Kent ve Yol, Y.Mim.Coşkun Günel, Özgün Matbaacılık, Ankara 1983
- IV. Streets Ahead, Design Council and the Royal Town Planning Institute, 1st edition, United Kingdom 1979
- V. Planning for Man and Motor, Paul Ritter, The MacMillan Company, New York 1964
- VI. A proposal for the core area, Fort Worth Texas, Prepared by The American Institute of Architects and including representatives the other design professions, July 1966
- VII. Plan for the central Business District of Baltimore, The planning Council, 1959



# Appendix B KAYNAKLAR :

- I. Street Furniture 1983, The Design Council,  
United Kingdom
- II. Pedestrian Areas + Design Elements, Dieter  
Boeinghaus, Karl Kraus Verlag, Stuttgart  
1982, S. 12, 13, 17, 18-270, 271, 272, Printed  
in Germany
- III. Kent ve Yol, Y. Min. Coshun Genel, Ogeon  
Matbaacilik, Ankara 1983
- IV. Streets Ahead, Design Council and the  
Royal Town Planning Institute, 1st  
edition, United Kingdom 1979
- V. Planning for Man and Motor, Paul Ritzer,  
The Macmillan Company, New York 1964
- VI. A proposal for the core area, Fort Worth  
Texas, Prepared by The American Institute  
of Architects and including  
representatives the other  
professions, July 1965
- VII. Plan for the central business District of  
Baltimore, The planning Council, 1959

