



T.C.

BARTIN ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI

DOKTORA TEZİ

YAVAŞ KENT HAREKETİ ÜZERİNDEN
YAŞANABİLİR ARAMEKÂN/ARAYÜZ GELİŞTİRMEDE BİR MODEL
ÖNERİSİ: İSTANBUL/BEŞİKTAŞ-SİNANPAŞA MAHALLESİ ÖRNEĞİ

HAZIRLAYAN

KIYMET PINAR KIRKIK AYDEMİR

DANIŞMAN

PROF.DR. H. SELMA ÇELİKİYAY

BARTIN-2018



T.C.
BARTIN ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI

YAVAŞ KENT HAREKETİ ÜZERİNDEN
YAŞANABİLİR ARAMEKÂN/ARAYÜZ GELİŞTİRMEDE BİR MODEL
ÖNERİSİ: İSTANBUL/BEŞİKTAŞ-SİNANPAŞA MAHALLESİ ÖRNEĞİ

DOKTORA TEZİ

HAZIRLAYAN
Kıymet Pınar KIRKIK AYDEMİR

JÜRİ ÜYELERİ

Danışman : Prof. Dr. H.Selma ÇELİKAY - Bartın Üniversitesi
Üye : Prof. Dr. Güzin KONUK - Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi
Üye : Prof.Dr. Nilgöl KARADENİZ - Ankara Üniversitesi
Üye : Prof.Dr. Sebahat AÇIKSÖZ - Bartın Üniversitesi
Üye : Dr. Öğr. Üyesi B.Niyami - Bartın Üniversitesi
NAYİM

BARTIN-2018

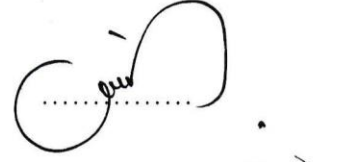
KABUL VE ONAY

Kıymet Pınar KIRKIK AYDEMİR tarafından hazırlanan “YAVAŞ KENT HAREKETİ ÜZERİNDEN YAŞANABİLİR ARA MEKAN/ARA YÜZ GELİŞTİRMEDE BİR MODEL ÖNERİSİ: İSTANBUL/BEŞİKTAŞ-SİNANPAŞA MAHALLESİ ÖRNEĞİ” başlıklı bu çalışma, 13.04.2018 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda oy birliği ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından Doktora Tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Prof. Dr. H. Selma ÇELİKİYAY (Danışman)



Üye : Prof. Dr. Güzin KONUK



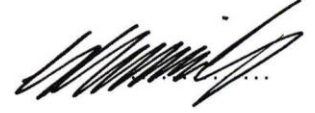
Üye : Prof. Dr. Nilgöl KARADENİZ



Üye : Prof. Dr. Sebahat AÇIKSÖZ



Üye : Dr. Öğr. Üyesi B. Niyami NAYİM



Bu tezin kabulü Fen Bilimleri Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun/...../20... tarih ve 20...../.....-..... sayılı kararıyla onaylanmıştır.

Prof. Dr. H. Selma ÇELİKİYAY
Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürü

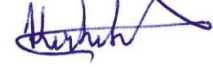
BEYANNAME

Bartın Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tez yazım kılavuzuna göre Prof. Dr. H. Selma ÇELİKAY danışmanlığında hazırlamış olduğum “YAVAŞ KENT HAREKETİ ÜZERİNDEN YAŞANABİLİR ARAMEKÂN/ARAYÜZ GELİŞTİRMEDE BİR MODEL ÖNERİSİ: İSTANBUL/BEŞİKTAŞ-SİNANPAŞA MAHALLESİ ÖRNEĞİ” başlıklı doktora tezimin bilimsel etik değerlere ve kurallara uygun, özgün bir çalışma olduğunu, aksinin tespit edilmesi halinde her türlü yasal yaptırımını kabul edeceğimi beyan ederim.

İmza

13.04.2018

Kıymet Pınar KIRKIK AYDEMİR



ÖNSÖZ

Bu tez çalışması yıllarca süren emeklerin bir ürünü olup, çeşitli insanların işbirliği ve yardımı ile tamamlanmıştır. Öncelikle, tez danışmanlığımı üstlenen, araştırma konumun seçiminde beni yönlendiren ve çalışmalarım boyunca desteğini esirgemeyen, Bartın Üniversitesi Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü öğretim üyesi Prof. Dr. H. Selma ÇELİKAY'a içtenlikle teşekkür ederim.

Bu tezde jüri üyesi olma nezaketini gösteren, farklı çalışmalar ile tezin uluslar arası açıdan önem kazanmasına yardımcı olan, öneri ve görüşlerini belirten değerli hocam, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü öğretim üyesi Prof. Dr. Güzin KONUK'a, yapıcı eleştirileriyle yönlendirici olan, Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü öğretim üyesi Prof. Dr. Nilgöl Karadeniz'e, Bartın Üniversitesi Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü öğretim üyesi Prof. Dr. Sebahat Açıksöz'e, Bartın Üniversitesi Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü öğretim üyesi Dr.Ögr.Üyesi B. Niyami NAYİM'e şükranlarımı sunarım.

Tezin model kısmının geliştirmesinde görüşlerini aldığım Dr.Ögr.Üyesi Şölen ÇÖL, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı ve Dünya Araştırma Enstitüsü (WRI) Sürdürülebilir Şehirler ekip üyesi, Abdulbasit DOĞRU'ya, İstatistiksel analizlerde yardımcı olan Dr.Ögr.Üyesi Funda Sezgin'e teşekkür ederim.

Çalışmalarında yardımcı olan yeğenim, Çiğdem AKDEMİR'e, tezimi süreklilik ile takip eden, deneyimini paylaşan ve yazım sürecinde destek veren, maddi ve manevi yanımda olan değerli ailem, Babam; Ramazan KIRKIK, Annem; Emel KIRKIK ve özellikle doktora başlamama teşvik eden, her aşamada yardımcı olan Eşim; Sami AYDEMİR'e sonsuz teşekkür ederim.

Kıymet Pınar KIRKIK AYDEMİR

ABSTRACT

Ph.D.Thesis

A MODEL PROPOSAL TO DEVELOP A LIVABLE IN BETWEEN SPACE/INTERFACE THROUGH CITTASLOW MOVEMENT: İSTANBUL/BEŞİKTAŞ-SİNANPAŞA NEIGHBOURHOOD EXAMPLE

Kıymet Pınar KIRKIK AYDEMİR

Bartın University

Graduate School of Natural and Applied Sciences

Department of Landscape Architecture

Thesis Advisor: Prof. Dr. H. Selma ÇELİKAY

Bartın-2018, pp: XXVI+325

Global world understanding and unplanned urbanization cause to urban sprawl, pollution, interdependence of vehicles, inadequacy of public space, neglect of social and cultural values. After 1980 with New Urbanism, it was aimed to define and analyze urban form and improve relationship between human and physical environment. For this reason, there is a need for a combination of urban landscape planning and design, including social processes, for livable urban interiors / interfaces.

In Habitat III Conference (2016), Sustainable Cities Research Center (EMBARQ WRI) and Vision 2023 supported by the Ministry of Environment and Urbanization in our country and during the Search Conference also highlighted the "identified cities" in terms of increasing the welfare level of the people by the development of the cities and the countries with the basic living space.

Priority has been given to strategies that are based on building infrastructure, urban space, socio-economic status and improving people's quality of life in the use of space within a holistic system from local to global scale. Based to traditional planning practices, idea of

yükseltmeyi temel alan stratejilere öncelik verilmiştir. İnsan-mekân etkileşiminin yoğun olduğu, yürünebilir kentsel kamusal mekânlara vurgu yapılmıştır.

1989 yılında yavaş gıda sloganı, çevreci bilinç ve çevreci hareket eylemi ile başlayan Yavaş kent hareketinin amacı da kentlerin özgün kimliklerini kaybetmeden, yerel özelliklerini yaşatmalarıdır. Yavaş yaşam felsefesine dayalı yavaş kent hareketi ile günümüz modernleşme ve hızlılığın etkisi altında kalan insan yaşamında, yaşanan “anın, çevrenin, yerin” bilincinde olunması gerektiği üzerinde durulmaktadır. Varolan kimliğini korumaya çalışan küçük ölçekli yerleşimler olan yavaş kentlerin, günümüz küresel kentlerine ilham verdiği görülmektedir.

Tez çalışması, yerelin özelliklerini günümüz ve geleceğin kentlerinde yaşanabilir ara mekân/arayüzler üzerinden nasıl sürdürebiliriz? Günümüz kentlerinde kaybolmak üzere olan insan-mekân etkileşimi ile yer algısını yeniden kazandırabilir miyiz? sorularına çözüm arayışı ile başlamıştır.

Çalışma alanı İstanbul metropol kentinde, yaşam kalitesi yüksek ilçelerden birinin sınırları içerisinde bulunan ve kentsel sit alanı özelliğine sahip olan Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi’dir.

5 bölümden oluşan çalışmada; giriş bölümünde tez çalışmasının önemi, amacı, hipotezi ve yararlanılan kaynak özetleri anlatılmıştır. Literatür araştırmasında, yaşanabilirlik olgusu açısından yavaş kentler incelenmiş, kentsel mekân yapısı ve yer algısı açısından yavaş kentlerin önemi belirtilmiştir. Montgomery’nin (2003) eylem, yapılı çevre, anlam ilişkisine dayalı yaşanabilir kentsel mekân analizinden yararlanılmıştır. “Yeni Şehircilik Yaklaşımı” sonrası kentsel kamusal mekâna sistemsal bakış kazandıran aramekânlar (yapılar arasındaki boşluklar) arayüzler (özel-kamusal alan arasındaki yapı ara kesitleri) anlatılmıştır. Konu üzerine çalışan uzmanların model ve yaklaşımları incelenmiş olup, dünyadaki yaşanabilir bazı kent örneklerinden detaylar aktarılmıştır.

Çalışmanın materyal bölümünde İstanbul Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi’ne ait yazılı literatür, kurumlardan alınan harita, plan ve raporlar belirtilmiştir. Yerinde yapılan gözlem ve anket uygulamasından bahsedilmiştir. Çalışmanın yöntemi 4 başlıktan oluşturulmuştur.

İlk olarak çalışma alanına ilişkin literatür araştırması ve veriler toplanmıştır. İkinci olarak yavaş kentlerin mekânsal özellikleri ile Jacobs, Gehl, PPS, TOD model ve yaklaşımlarının ortak özellikleri tespit edilmiş olup, yaşanabilir aramekân/arayüzlerin taşınması gereken kriterler belirlenmiştir. Daha sonra “yerelin kalitesini yeniden değer alan ve günceli yakalayan” öneri model geliştirilmiştir. Son olarak da Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi’nde mekânsal ve sosyal analizler yapılmıştır.

Bulgular ve tartışma bölümünde yaşanabilir aramekân/arayüz için geliştirilen öneri model, Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi’nde sınanmıştır.

Sonuç bölümünde ise çalışma alanında yaşanabilir aramekân/arayüzler saptanmıştır. Kentsel kimliği oluşturan doğal, yerel, kültürel peyzaj özellikleri değerlendirilmiştir. Katılımcı yaklaşım ile kamusal memnuniyet ölçülmüştür. Mekânsal ve sosyal değerlendirmeler yapılarak, “21. Yüzyıl kimlikli mekânlar” kapsamında Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi’nde hedefler, öneriler geliştirilmiştir. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi’nin yerel ile küreseli birleştiren, toplumsallığı ön planda tutan kentsel mekân yapısı (aramekân/arayüzleri) ile kamusal memnuniyeti sağlayarak, insan-mekân etkileşimini artırdığı sonucuna varılmıştır.

Anahtar Kelimeler

Kentsel peyzaj planlaması ve tasarımı, Sinanpaşa Mahallesi-Beşiktaş-İstanbul, yaşanabilir aramekân/arayüz, yavaş kent.

Bilim Kodu

502.11.01

ABSTRACT

Ph.D.Thesis

A MODEL PROPOSAL TO DEVELOP A LIVABLE IN BETWEEN SPACE/INTERFACE THROUGH CITTASLOW MOVEMENT: İSTANBUL/BEŞİKTAŞ-SİNANPAŞA NEIGHBOURHOOD EXAMPLE

Kıymet Pınar KIRKIK AYDEMİR

Bartın University

Graduate School of Natural and Applied Sciences

Department of Landscape Architecture

Thesis Advisor: Prof. Dr. H. Selma ÇELİKAY

Bartın-2018, pp: XXVI+325

Global world understanding and unplanned urbanization cause to urban sprawl, pollution, interdependence of vehicles, inadequacy of public space, neglect of social and cultural values. After 1980 with New Urbanism, it was aimed to define and analyze urban form and improve relationship between human and physical environment. For this reason, there is a need for a combination of urban landscape planning and design, including social processes, for livable urban interiors / interfaces.

In Habitat III Conference (2016), Sustainable Cities Research Center (EMBARQ WRI) and Vision 2023 supported by the Ministry of Environment and Urbanization in our country and during the Search Conference also highlighted the "identified cities" in terms of increasing the welfare level of the people by the development of the cities and the countries with the basic living space.

Priority has been given to strategies that are based on building infrastructure, urban space, socio-economic status and improving people's quality of life in the use of space within a holistic system from local to global scale. Based to traditional planning practices, idea of

creating a walkable urban public spaces, where human interaction is intense on the human scale, has been essential in this situation.

The aim of the slow city movement, which started in 1989 with the slow food motto, environmental consciousness and environmental movement action, is the maintenance of the local characteristics of the cities without losing their original identities. The slow city movement based on the philosophy of slow life emphasizes the need to be aware of the "moment, the environment, the place" in the human life under the influence of today's modernization and speed. Slow cities, small-scale settlements trying to preserve their existing identity, seem to inspire today's global cities.

This study has been started with solution seeking to some questions; How do we maintain local characteristics through livable in between space /interfaces for today and tomorrow's cities? Can we restore the perception of space by the human-space interaction that is about to disappear in today's cities?

The study area is the Beşiktaş Sinanpaşa Neighbourhood, which is important in terms of being one of the highest quality places in the metropolitan city of Istanbul, having the characteristic of Urban Site.

In the introductory part of the 5-part study, the importance, purpose, hypothesis and summaries of the resources used were explained. In the literature research, slow cities were examined in terms of the possibility of livability, and the importance of slow cities in terms of urban space structure and location perception was mentioned. Montgomery (2003), which is a livable urban space analysis based on action, built environment, and meaning relationship, was utilized. Then, the "New Urbanism Approach", which gives a systematic view of the urban public space, in between space (gap between structures), interface (cross-sections of buildings between private public space) was explained. The models and approaches of experts working on the subject were examined and details of some of the livable city examples in the world were reported. In the material and method section of the study, written literature, maps, plans and reports belongs to Istanbul Beşiktaş Sinanpaşa Neighbourhood were obtained. Observations and

questionnaire were applied in the study area. The method of the study is composed of 4 titles.

Firstly, literature survey and data collection on the study area were conducted. Secondly, the spatial characteristics of slow cities and Jacobs, Gehl, PPS, TOD models and approaches were determined and the criteria for livable in between space/interfaces were determined. Later, a unique model was developed that reclaims and recovers local qualities. Finally, spatial and social analysis related to Beşiktaş Sinanpaşa Neighbourhood were carried out.

The proposal model developed for the livable in between space/interface in the findings and discussion section was examined on Beşiktaş Sinanpaşa Neighbourhood.

In the conclusion section, the livable in between space/interfaces were determined in the study area. The natural, local, cultural landscaping characteristics that make up the urban identity were evaluated. Participatory approach and public satisfaction were measured. Spatial and social evaluations were made and targets and suggestions were developed in Beşiktaş Sinanpaşa Neighbourhood within the scope of "21st Century identified spaces". It was conclude that Beşiktaş Sinanpaşa Neighbourhood increases human-space interaction by providing public satisfaction with the urban space structure (in between space/interfaces), which gives priority to collectivism, assembles local and global.

Key Words

Cittaslow, livable in between space/interface, Sinanpaşa Neighbourhood-Beşiktaş-Istanbul, slow city, urban landscape planning and design.

Science Code

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
KABUL VE ONAY	ii
BEYANNAME.....	iii
ÖN SÖZ.....	iv
ÖZET	v
ABSTRACT	ix
İÇİNDEKİLER.....	xii
ŞEKİLLER DİZİNİ	xv
TABLolar DİZİNİ.....	xx
EKLER DİZİNİ	xxii
SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ	xxiii
BÖLÜM 1 GİRİŞ	1
1.1 Araştırmanın Amacı ve Kapsamı.....	4
1.2 Kaynak Özetleri	7
1.2.1 Araştırma Konusu ile İlgili Yapılan Çalışmalar	7
1.2.2 Araştırma Alanı ve Yakın Çevresinde Yapılan Çalışmalar	12
BÖLÜM 2 KURAMSAL TEMELLER	14
2.1 Yavaş Gıda Tanımı ve Yavaş Kent Hareketi.....	14
2.2 Yavaş Kentin Gereklikleri	16
2.2.1 Üyelik Şartları	16
2.2.2 Kriterler.....	18
2.3 Yavaş Kent Birliğine Üye Ülke ve Şehirler.....	18
2.4 Yaşanabilirlik Olgusu ve Yavaş Kent İlişkisi.....	27
2.5 Kentsel Mekân Yapısı ve Yer Algısı Açısından Yavaş Kentler	34
2.6 Yerel-Küresel Ölçek İlişkisinde Kentsel Mekân ve Kamusalılık	48
2.7 Kentsel Kamusal Mekânda Yeni Bir Kavram Olarak; Aramekân/Arayüz.....	59
2.7.1 Kentsel Kamusal Mekâna Sistem Kazandırmada Aramekân/ Arayüz.....	68

2.7.2 Yaşanabilir Aramekân/Arayüz Konusunda İncelenen Model ve Yaklaşımlar	73
2.7.3 Yaşanabilir Aramekân/Arayüz Üzerine Dünyadaki Bazı Kent Örnekleri	86
BÖLÜM 3 MATERYAL VE YÖNTEM	101
3.1 Materyal	101
3.2 Yöntem	104
3.2.1 Literatür Araştırması ve Veri Toplama	106
3.2.2 Literatür Araştırmasına Dayalı Kriterlerin Belirlenmesi	109
3.2.3 Yaşanabilir Aramekân/Arayüz Model Önerisi	118
3.2.4 Çalışma Alanına Yönelik Analizler	121
3.2.4.1 Mekânsal Analizler	122
3.2.4.2 Sosyal Analizler	126
BÖLÜM 4 BULGULAR VE TARTIŞMA	133
4.1 Doğal/Yapılı Çevre	133
4.1.1 Doğal Çevre	133
4.1.2 Yapılı Çevre	142
4.1.3 Kamusalılık	146
4.1.4 Ölçek	150
4.1.5 İklimsel Konfor	157
4.1.6 Fiziksel-Görsel-Psikolojik Konfor	167
4.1.7 İşitsel Konfor	175
4.1.8 Koruma	178
4.2 Anlam	179
4.2.1 Tarihsel Gelişim	179
4.2.2 Kültür	187
4.2.3 Kimlik Mekânları ve Karakter Alanları	190
4.2.4 İmaj	194
4.2.5 Yerel Donatılar	202

4.2.6 İşlevsel Sürdürülebilirlik.....	202
4.2.7 Algılanabilirlik	204
4.3 Aktivite	205
4.3.1 Erişilebilirlik	206
4.3.2 Çeşitlilik	213
4.3.3 Canlılık.....	217
4.4 İnsan.....	222
4.4.1 Eylem-Algı-Davranış	222
4.4.2 Anket Değerlendirmesi	231
BÖLÜM 5 SONUÇ VE ÖNERİLER	259
5.1 Sonuç	259
5.1.1 Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi Mekânsal Analiz Sonuçları.....	263
5.1.2 Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi Sosyal Analiz Sonuçları.....	268
5.2 Genel Değerlendirme ve Öneriler.....	273
KAYNAKLAR.....	279
EKLER	304
ÖZGEÇMİŞ.....	324

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil No	Sayfa No
1. Yavaş kent üyeliği olan ülkeler.....	18
2. Yavaş kent birliğine üye Türkiye'deki şehirler.....	23
3. Yaşanabilirlik ve sürdürülebilirlik ilişkisi.....	28
4. Yaşanabilir kentsel mekân formlarının sistemsel ağı	35
5. Kentsel mekân yapısı ve yer algısı analizi	37
6. Yavaş kentlerde kentsel mekân-eylem ilişkisi	40
7. Yavaş kentlerde kentsel mekân-yapılı çevre (a)	41
8. Yavaş kentlerde kentsel mekân-yapılı çevre (b)	42
9. Yavaş kentlerde kentsel mekân-anlam ilişkisi	47
10. Yarı özel/yarı kapalı kamusal mekânlar.....	50
11. Yaşanabilir ara mekân olarak cadde tipolojisi ve kaldırım zonları.....	56
12. Ev-iş, sosyal yaşam arasındaki aramekân	60
13. İnsanlara mekânı görme, işitme, deneyimleme fırsatı sunan aramekânlar	61
14. Ortak toplumsal mekân olarak; kentsel aramekânlar	62
15. Kentsel arayüzlerin pozitif-negatif dış mekân etkisi.....	66
16. Zemin kat-arayüz ilişkisi.....	68
17. Kentsel mekân bütünlüğünün bir parçası olarak cadde-sokak-meydan.....	69
18. Aramekân/arayüzlere sistemsel bakış	70
19. Kentsel mekânı oluşturan katmanlar şeklinde aramekân/arayüz	72
20. Yaşanabilir aramekân/arayüzler konusunda yapılan çalışmalar	75
21. Yaşanabilir aramekân/arayüzler konusunda farklı uzmanların görüşleri.....	76
22. İnsanların mekânı deneyimlemesi.....	78
23. Nitelikli kentsel arayüz için formül	79
24. Gehl modeli.....	83
25. PPS 'nin kentsel aramekânlara yönelik geliştirdiği model	85
26. Mekân oluşturmada TOD modeli.....	85
27. Newyork'ta karma kullanımlara erişilebilirlikte yürünebilir çevre yapısı (a), cadde rönenansı çalışmalarının içeriği (b)	88
28. Newyork'ta yeşil alanlar ile ilişkili kentsel peyzaj planlaması ve tasarımı	88
29. Newyork 'ta kamu ulaşımı ve yürünebilir cadde- sokak yapısı.....	89
30. Newyork ulaşım altyapısı ve mekân yaratmaya yönelik geçiş özellikli	

aramekân/arayüzler	90
31. Newyork'ta kentsel mekânda canlılığı artıran aktiviteler	91
32. Cape Town istasyonu eski hali (a) ve öneri çalışma (b)	92
33. Fringe karakter alanları	93
34. Fringe algı caddeleri.....	93
35. Fringe yaya-kamu ulaşımı çözümleri.....	94
36. Fringe yapısal analiz ve okunabilirlikte önemli landmarklar.....	95
37. Bath otobüs ağı ve transit aktarım projeleri	96
38. Bath şehrinde yaya dostu cadde ve mekânlar	97
39. Bath Kingsmead meydanında rekreasyonel alanlar	98
40. Melbourne kamusal yaşamı destekleyen aktiviteler	99
41. Melbourne kentine karakter kazandıran bulvarlar	100
42. Melbourne'da akıllı cadde uygulaması, yaya ve bisiklet yolları.....	100
43. İstanbul Beşiktaş İlçesi Sinanpaşa Mahallesi.....	102
44. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi güç analizi sonuçları.	107
45. Yavaş kentlerde öne çıkan başlıklar.....	110
46. Yaşanabilir aramekân/arayüz geliştirmede kriterler (a).....	111
47. Yaşanabilir aramekân/arayüz geliştirmede kriterler (b).....	112
48. Yaşanabilir aramekân/arayüz geliştirmede kriterler (c).....	113
49. Yaşanabilir aramekân/arayüz geliştirmede kriterler (d).....	114
50. Yaşanabilir aramekân/arayüz geliştirmede kriterler (e).....	115
51. Yaşanabilir aramekân/arayüz geliştirmede kriterler (f)	116
52. Yaşanabilir aramekân/arayüz geliştirmede kriterler (g).....	117
53. Yaşanabilir aramekân/arayüz model önerisinde tarihsel süreç	119
54. Yaşanabilir aramekân/arayüz model önerisinde yararlanılan Jacops, Gehl, PPS, TOD model-yaklaşımları	120
55. Yaşanabilir aramekân/arayüz model önerisi	121
56. Yüzey sıcaklığı haritasında radyans sıcaklık değerinin parlaklık sıcaklık değerine dönüştürülmesinde kullanılan formül	123
57. Bitkisel yoğunluğu tespit etmede kullanılan formül	124
58. Anket araştırmasında mekânsal boyut kapsamında ele alınan başlıklar ile kamusal memnuniyet boyutu altında ele alınan başlıklar	128
59. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi için yapısal eşitlik analizi Amos yol haritası	132

60.	İstanbul Beşiktaş İlçesi mahalleleri ve Sinanpaşa Mahallesi.....	135
61.	Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi çevresel ilişkiler.....	136
62.	Beşiktaş İlçesi Sinanpaşa Mahallesi eşyüksekti haritası.....	137
63.	Beşiktaş İlçesi Sinanpaşa Mahallesi arazi eğim haritası.....	138
64.	Beşiktaş İlçesi Sinanpaşa Mahallesi topoğrafik haritası.....	139
65.	Beşiktaş İlçesi Sinanpaşa Mahallesi bakı haritası.....	140
66.	Beşiktaş İlçesi Sinanpaşa Mahallesi jeomorfoloji haritası.....	141
67.	Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi, yapı doluluk-boşluk analizi.....	143
68.	Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi yapı yükseklikleri.....	144
69.	Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ndeki yapıların yapım sistemi analizi.....	145
70.	Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ndeki kamusal açık alanlar.....	147
71.	İBB'nin Beşiktaş Meydanı ve çevresinde planladığı proje.....	148
72.	Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ndeki kentsel kamusal mekânlar.....	150
73.	Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde korunan göz seviyesi.....	151
74.	Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde geçirgenlik-şeffaflık.....	152
75.	Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde insan ölçeğine uygun kentsel nişler.....	153
76.	Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde insan ölçeği kapalılık-açıklık ilişkisi.....	154
77.	Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi Sinanpaşa Cami ve yakın çevresi insan ölçeği açısından kapalılık-açıklık ilişkisinin 3D gösterimi.....	155
78.	Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi Ortabahçe caddesinde kapalılık-açıklık ilişkisi plan (a)-görünüş (b).....	155
79.	İnsan ölçeğine uygun yapı yükseklikleri ile Beşiktaş Kartal Heykeli ve çevresi 3D görünüş (a) ve fotoğraf (b).....	156
80.	Beşiktaş İlçesi Sinanpaşa Mahallesi'nde gölge- güneş haritası (a).....	158
81.	Beşiktaş İlçesi Sinanpaşa Mahallesi'nde gölge-güneş haritası (b).....	159
82.	Beşiktaş ilçesi Sinanpaşa Mahallesi yüzey sıcaklığı haritası.....	162
83.	Beşiktaş ilçesi Sinanpaşa Mahallesi bitkisel dağılım haritası.....	163
84.	Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde bitkisel yoğunluktaki kentsel nişler.....	164
85.	Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde fiziksel, görsel ve psikolojik konfor; olumlu etki oluşturan cephe elemanları (+).....	168
86.	Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde fiziksel, görsel ve psikolojik konfor; olumsuz etki oluşturan cephe elemanları (-).....	169
87.	Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde fiziksel, görsel, psikolojik konfor;	

oturma elemanları.....	170
88. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi’nde fiziksel, görsel ve psikolojik konfor; aydınlatma donatıları.....	172
89. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi’nde fiziksel, görsel ve psikolojik konfor; ekolojik duyarlı malzeme	174
90. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi’nde çöp ve geri dönüşüm kutuları	174
91. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi gürültü haritası.....	177
92. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesinde güvenlik	178
93. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi denizden bir görünüm.....	179
94. Beşiktaş tarihsel gelişim dönemini içeren plan ve kararlar.....	180
95. Cumhuriyet sonrası dönemde Beşiktaş’ın tarihsel gelişimi	184
96. Beşiktaş’ın tarihsel gelişim sürecinde pervitich haritalarında tespit edilen yıkıma uçrayan değerler.....	185
97. Beşiktaş ilçesi sit sınırları içerisinde kalan mahalleler	186
98. İstanbul kültür üçgeni içerisinde Beşiktaş.....	188
99. Sinanpaşa mahallesi yakın çevresi kimlik ve karakter alanları.....	189
100. Beşiktaş ilçesi çevresi; üniversiteler ve Sinanpaşa Mahallesi.....	190
101. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi kimlik mekânları ve karakter alanları (a)	191
102. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi kimlik mekânları ve karakter alanları (b)	192
103. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi kimlik mekânları ve karakter alanları (c)	193
104. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi’nde mimari miras.....	195
105. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi’nde kentsel sit sınırı içerisindeki anıt eserler	196
106. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi’ndeki sivil mimarlık örneklerinin bulunduğu sokaklar	197
107. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi’ndeki sivil mimarlık örnekleri	198
108. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi’ndeki odak noktaları	199
109. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi’ndeki landmarklar.....	200
110. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi’ndeki kamusal sanat öğeleri	201
111. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi’ndeki yerel donatılar.....	203
112. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi’ndeki işlevsel sürdürülebilirlik	204
113. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi’nde algılanabilirliği olumsuz etkileyen Barbaros Bulvarı-Çırağan Caddesi bağlantı geçidi.	205
114. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi’ndeki ulaşım kademelenmesi	207

115. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ndeki mevcut ulaşım bağlantıları ile durak ve iskeleler	208
116. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde kamu ulaşımına erişilebilirlik	209
117. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde okunabilirlik	210
118. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde bağlantısallık-merkezilik ve yapımı devam eden metro	211
119. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde bağlantısallık-yaya sürekliliği	212
120. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde karma işlev alanları zemin kat kullanımları	214
121. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde karma işlev alanları zemin üstü kat kullanımları	216
122. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ndeki aktif mekânlar	217
123. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde aktif kaldırım	218
124. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde algısal cadde-sokaklar	220
125. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde yaya dağılım noktaları	221
126. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde eylem-algı-davranış	224
127. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesinde 08:00-10:00 saatleri arasında eylem-algı-davranış (soğuk havada)	225
128. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesinde 12:00-14:00 saatleri arasında eylem-algı-davranış (soğuk havada)	226
129. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesinde 18:00-20:00 saatleri arasında eylem-algı-davranış(soğuk havada).....	227
130. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesinde 08:00-10:00 saatleri arasında eylem-algı-davranış (ılık havada)	228
131. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesinde 12:00-14:00 saatleri arasında eylem-algı-davranış(ılık havada)	229
132. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesinde 18:00-20:00 saatleri arasında eylem-algı-davranış(ılık havada)	230
133. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ne ilişkin alt hipotezler araştırma modeli için yol analizi	256
134. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ne ilişkin YEM anlamlılık ilişkisi	257
135. Yaşanabilir aramekân/arayüz modeli başlıkları ve ilgili anket soruları	270
136. Kentsel mekân-insan ilişkisi	275

TABLolar DİZİNİ

Tablo No		Sayfa No
1.	Yavaş kent kriterleri.....	19
2.	Yavaş kent birliğine üye olan bazı şehirlerin özellikleri.....	20
3.	Yavaş kent birliğine üye Türkiye'deki şehirlerin özellikleri	24
4.	Kalkınma Bakanlığı 10. kalkınma ön raporu	32
5.	Arayüzlerin biçimsel özellikleri ve kentsel kamusal mekâna kazandırdığı etki	67
6.	Jacops yaklaşımında önemli başlıklar.....	77
7.	Gehl'in (2010) göz seviyesinde kentsel peyzaj kriterleri.....	80
8.	Göz seviyesi peyzajı için yapı-cadde-çevre ölçekli kriterler	81
9.	Tez akış şeması	105
10.	Kentsel kamusal açık mekânların tarihsel perspektife göre tipolojik olarak sınıflandırılması.....	125
11.	Anket araştırmasının ana ve alt hipotezleri.....	129
12.	Sinanpaşa Mahallesi'ndeki cadde ve sokaklar.....	142
13.	İstanbul Beşiktaş 1980-2016 yılları arası ortalama hava sıcaklığı ve nem değerleri.....	161
14.	Beşiktaş ilçesi hava kalitesi izleme tahmini değerler.....	166
15.	Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde fiziksel, görsel ve psikolojik konfor; mevcut bitki türleri ve familyaları.....	173
16.	Beşiktaş ilçesi gürültü ölçüm merkezleri	175
17.	Beşiktaş Sinanpaşa'ya sosyallik kazandıran zemin kat kullanımlarının dağılımı.....	215
18.	Cinsiyet değişkenine ilişkin sıklık dağılımları.....	231
19.	Yaş değişkenine ilişkin sıklık dağılımları	231
20.	Meslek değişkenine ilişkin sıklık dağılımları	232
21.	Eğitim durumu değişkenine ilişkin sıklık dağılımları.....	232
22.	İstanbul'da yaşama/yaşamama değişkenine ilişkin sıklık dağılımları	232
23.	İstanbul'da yaşama süresine göre sıklık dağılımları.....	233
24.	Beşiktaş'ta yaşama/yaşamama değişkenine göre sıklık dağılımları	233
25.	Beşiktaş semtini tanıma durumuna göre sıklık dağılımları.....	233
26.	Beşiktaş merkezi'ne geliş amacına ilişkin yanıtların sıklık dağılımı.....	234
27.	Beşiktaş merkezi'ndeki yapısal öğelerin önem sırasına ilişkin yanıtların	

dağılımı	236
28. Beşiktaş merkez'deki buluşma noktalarının önem sırasına göre dağılımı.....	238
29. Beşiktaş merkeze gelme sıklığına göre sıklık dağılımları.....	240
30. Beşiktaş'a gün içerisinde gelen zaman dilimine göre sıklık dağılımları	240
31. Beşiktaş merkezde bulunma süresine göre sıklık dağılımları	241
32. Konfor faktörüne ilişkin önermelerin sıklık dağılımları	241
33. Erişilebilirlik faktörüne ilişkin önermelerin sıklık dağılımları	242
34. Aktivite ve kullanılabilirlik faktörüne ilişkin önermelerin sıklık dağılımları.....	243
35. Sosyallik faktörüne ilişkin önermelerin sıklık dağılımları.....	244
36. Sağlık faktörüne ilişkin önermelerin sıklık dağılımları	245
37. Güvenlik faktörüne ilişkin önermelerin sıklık dağılımları (kadın katılımcılar).....	247
38. Güvenlik faktörüne ilişkin önermelerin sıklık dağılımları (erkek katılımcılar).....	248
39. Rekreasyon-canlılık faktörüne ilişkin önermelerin sıklık dağılımları	249
40. Hayal edilebilir olma faktörüne ilişkin önermelerin sıklık dağılımları.....	250
41. Beşiktaş merkezi'ne getirilmesi istenen özelliklerin önem sırasına göre sıklık dağılımları	251
42. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ne ilişkin ana hipotezler için YEM analizi tahminleri	254
43. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi YEM modeli uyum indeksleri	255
44. Alt hipotezler test modeli için YEM analizi tahminleri	257
45. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ne ilişkin alt hipotezler test modeli uyum indeksleri	258
46. Kentsel kamusal mekân yapısının karşılaştırılmasında dünyadaki bazı kent örnekleri ve Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi	262

EKLER DİZİNİ

Ek	Sayfa
No	No
EK 1. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde anket pilot sayısına ilişkin formül	304
EK 2. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi anket çalışması	305
EK 3. Mercer Yaşam Niteliği (2010), Ekonomik İstihbarat Biriminin Yaşanabilirlik İndeksi (2012) ve Uluslararası Yaşam (2010) ile OECD Daha İyi Yaşam (2010) kapsamında belirtilen ölçütler	309
EK 4. Anket sorularının hazırlanmasında yönlendirici olan Ewing ve Handy'nin (2009) kentsel mekân analizi	310
EK 5. Gehl yer derecelendirmesi	311
EK 6. Açıklayıcı faktör analizi sonuçları	312
EK 7. Faktörler için normal dağılım test sonuçları	314
EK 8. Yaş açısından grup farklılığı sınamaları	315
EK 9. Meslek açısından grup farklılığı sınamaları	316
EK 10. Eğitim durumu açısından grup farklılığı sınamaları	317
EK 11. İstanbul'da yaşama açısından grup farklılığı sınamaları	318
EK 12. İstanbul'da yaşanan süre açısından grup farklılığı sınamaları	319
EK 13. Beşiktaş'ta yaşama açısından grup farklılığı sınamaları	320
EK 14. İstanbul'un Beşiktaş Semtini tanıma açısından grup farklılığı sınamaları	321
EK 15. Doğrulayıcı faktör analizi hipotez test modeli uyum indeksleri	322
EK 16. İstanbul III Numaralı Kültür Varlıkları Koruma Kurulu Beşiktaş Sit Alanları	323

SİMGELER ve KISALTMALAR DİZİNİ

μg	:	mikrogram
dB	:	desibel
C	:	Celsius
CO	:	Karbon monoksit
Lmax	:	En Yüksek Spektral Radyans
Lmin	:	En Düşük Spektral Radyans
NDVI	:	Normalized Difference Vegetation Index
NO	:	Azot oksit
Pb	:	Kurşun
p	:	İstatistiksel anlamlılık değeri
O ₃	:	Ozon
SO ₂	:	Kükürt Dioksit
α	:	İstatistiksel Anlamlılık
1- β	:	İstatistiksel Güç
λ	:	Dalga Boyu
χ^2	:	Ki-kare

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AEKK	: Ağırlıklandırılmış En Küçük Kareler algoritması
AFA	: Açıklayıcı Faktör Analizi
AGFI	: Uyum indeksi İyiliği
AMOS	: Analysis of Moment Structures/Zaman Analizi
AŞ	: Anonim Şirket
AVM	: Alışveriş Merkezi
BRT	: Bus Rapid Transit/Transit Otobüs Hattı
BKM	: Beşiktaş Kültür Merkezi
CFI	: Karşılaştırmalı Uyum İndeksi
DFA	: Doğrulayıcı Faktör Analizi
DISLM	: Digital İmpulse Sound Level Meter/Ses Seviyesi Ölçüm Cihazı
EDS	: Elektronik Denetleme Sistemi
EMBARQ	: World Resources Institute Center For Sustainable Transportation/ Sürdürülebilir Ulaşım Derneği
EPA	: Environmental Protection Agency/Çevre Koruma Ajansı
GDO	: Genetiği Değiştirilmiş Organizma
GFI	: İstatistiksel Uyum İndeksi
G*POWER	Güç Analizi
HABİTAT	: Birleşmiş Milletler İnsan Yerleşimleri Konferansı

HGK	: Harita Genel Komutanlığı
ICOMOS	: International Council on Monuments and Sites/ Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi
IDO	: İstanbul Deniz Otobüsleri
ISO	: International Organization For Standardization/ Uluslararası Kalite Organizasyonu
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İETT	: İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri
KEOS	: Kent Otomasyon Sistemi
KMO	: Kaiser-Meyer-Olkin Metodu
MERCER	: Mercer Human Resource Consulting/ Mercer Uluslararası İnsan Kaynakları Danışmanlığı
MİA	: Merkezi İş Alanı
NFI	: Normal Uyum İndeksi
NNFI	: Normal Olmayan Uyum İndeksi
NDVI	: Normalized Difference Vegetation Index/Normalleştirilmiş Fark Vejetasyon İndeksi
NYC	: Newyork City Council/Newyork Şehir Konsili
OECD	: Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü
OLİ	: Operational Land Imager/ Operasyonel Uydu Görüntüleyici
PBL	: Problem Based Learning/Probleme Dayalı Öğrenme
PPS	: Project for Public Spaces/Kamusal Mekânlar için Proje
REÇO	: Robust En Çok Olabilirlik
RMR	: Rotmean Square Residual/İstatistiksel Daha İyi Uyum İyiliği
RMSEA	: Rotmean Square Error of Approximation/İstatistiksel Uyum İyiliği Değerleri

SMÖ	Sivil Mimarlık Örneği
SPSS	: Statistical Package for the Social Sciences/Sosyal Bilimler için İstatistiksel Paket Programı
SS.	Standart sapma
STK	: Sivil Toplum Kuruluğu
TEDAŞ	: Türkiye Elektrik Dağıtım Anonim Şirketi
TIN	: Düzensiz Üçgenler Ağı
TMMOB	: Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği
TOD	: Transit Oriented Development/Transite Dayalı Gelişme
UCLG	: United Cities and Local Governments/Birleşmiş Kentler ve Yerel Yönetimler
UNESCO	: United Nations Educational Scientific and Cultural Organisation/ Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü
UN HABİTAT III	- : The United Nations Conference on Housing and Sustainable Urban Development/ Uluslararası Sürdürülebilir Kentsel Gelişim ve Barınma Konferansı
YEM	: Yapısal Eşitlik Modeli
WRI	: World Resource Institute/Dünya Kaynak Enstitüsü
WHO	: World Healthy Organization/Dünya Sağlık Örgütü

BÖLÜM I

GİRİŞ

Küresel dünya anlayışı ile plansız kentleşme hareketlerinin doğal kaynak kullanımları ve çevre üzerinde olumsuz etkileri vardır (Keskin, 2012; Altaban, 2013; Değirmenci, 2016). 2050 yılına doğru yaklaşık 9.7 milyon insanın dünya kaynaklarını paylaşacağı ve bunların % 66'sının kent merkezlerinde ikâmet edeceği tahmin edilmektedir (Habitat III Raporu, 2016a). Kentsel nüfustaki bu büyümenin ve genişlemenin çevresel sürdürülebilirlik açısından tehdit oluşturmasının yanı sıra sosyal sürdürülebilirlik açısından da istenmeyen sonuçları beraberinde getireceği bilinmektedir (Habitat III Raporu, 2016a).

Çevresel açıdan karşılan sorunlar aşağıda belirtilmektedir (Kerestecioğlu, 2003; Kurnaz, 2016):

- Çarpık ve yoğun yerleşim,
- Yüksek kaliteli tarım alanlarının kentleşme baskısı altında kalması ve topraktaki organik maddelerin yok olması yanında genetiği değiştirilmiş organizmalar ile üretilen gıda temininin insan sağlığını olumsuz yönde etkilemesi,
- Yetersiz, sağlıksız ve güvenli olmayan su kaynakları kullanımı, tarım ürünlerinde verimsizlik, biyolojik çeşitliliğin azalması,
- Yer altı sularının kirlenmesi, akarsu yatakları ve göllerin kenarlarındaki su tablalarının yükselmesi neticesinde verimliliğin yok olması, aşırı tuzlanma,
- Yetersiz arıtma olanakları, düzenli katı atık ayrıştırma ve geri kazanım ünitelerinin sınırlı olması sebebiyle metan gazı birikmesi, bunun toprak kayması, yangın vb. olumsuz şartların tetiklenmesi,
- Orman kaynakları üzerinde kısır döngü yaratan başlıca baskılar, orman ürünlerinin işletme ve yönetimindeki verimsizlik,
- Motorlu araçlardan sızan gazlar ve katı atıkların uygun olmayan şekilde dökülmesi ile atmosferin kirlenmesi neticesinde iklim değişikliği,
- Otomobilleşmenin kentsel yerleşim alanlarında yaya hareketlerini kısıtlayan, yoğun araç kullanımına dayalı altyapı vb. koşullardır.

Sosyal açıdan yaşanan sorunlar ise aşağıdaki gibidir (Kerestecioğlu, 2003; Çerci, 2012; Yılmaz, 2015):

- İnsan ölçeğinde tasarlanmış olan ve insanların sosyal çevre sınırlarını oluşturan mahalle formunun kaybolması,
- Mahallelerin belirleyici eşikleri olarak ortaya çıkan araç yolları ile komşuluk ilişkilerinin geliştiği mahalle birimleri olan sokakların yoğun araç kullanımı sonucu bölünmesi,
- Bireyler arasındaki iletişim ve sokak yaşantısının azalması,
- Sokakların, yayalar ve çocuklar için güvensiz mekânlar oluşturması,
- Toplumun kalabalık bireylerden oluşan bir yapıya dönüşerek kimsenin kimseyi tanımadığı ve güvenmediği bir hale gelmesi yanında kentsel aidiyetin azalması şeklindedir.

Özellikle günümüz metropol kentlerinin küresel dünya ekonomisinden kaynaklı büyüme yarışı toplumsal yapıda hızlı, yetişilmeye çalışılan bir yaşam döngüsüne sebep olmaktadır (Gehl, 2001; Paasch, 2015). Yaşanan küreselleşme eğilimi binalardan mahallelere, semtlerden kente, metropollere kadar her mekânda hızlı değişim ve hızlı tüketim algısını oluşturmaktadır (Korgavuş ve Karagüler, 2014). Metropol kentlerde küresel büyüme simgesi olarak “dikey kentler” yükselirken yerleşimlerin fiziksel formu ile toplumsal yapı arasındaki bağ da zayıflamaktadır (Duru, 2011). Duru (2011) “kentlerin sadece yapı yığınlarından oluşan bir yer olmadığını, yurttaşların gönüllü katılımına dayanan, ortak kent kültürü ile kentlilik bilincine sahip toplulukların bir araya gelmesi sonrası oluştuğunu” belirterek kentsel mekân ile insanın etkileşimine vurgu yapmaktadır.

Maslow’un (1943) ihtiyaçlar hiyerarşisinde vurguladığı gibi temel gerçekliği insan varlığı üzerinden şekillenen bir kentten beklenen, toplum içindeki insanın temel gereksinimleri olan fizyolojik, güvenlik, toplumsallık, sevgi, aidiyet, değer, kendini gerçekleştirme vb. bilişsel, sosyal ve mekânsal ihtiyaçları karşılamasıdır (Selçuk, 2015). Lynch (1960), bu konu ile ilgili “*kentin gerçek bir ortam yaratması durumunda yaşayanlarda doyum hissi sağlayacağına*” değinmiştir.

Yerel özellikleri yaşatarak farkındalık uyandıran yavaş kentlerin (*cittaslow*) kentsel mekân yapısı da insan-mekân etkileşimine fırsat tanımakta “varolan kimliğini” yaşatmaya çalışarak günümüz küresel kentlerine örnek teşkil etmektedir.

Güvenli, sağlıklı yaşama hakkı, sosyal ve ekonomik durumuna bakılmaksızın her bireyin temel ihtiyacıdır. Bu kapsamda öncelikli olan şehirlerde yaşanabilir kamusal mekânlar yaratmaktır (Habitat III Raporu, 2016b). Özellikle 1980’li yıllardaki gelenekselci şehircilik anlayışı sonrasında çevre tasarımında aktivite ve sağlığı esas alan karma arazi kullanımına öncelik verilmiştir. Bununla birlikte yürünebilirlik, bisiklet ulaşımı, kamusal açık alanlar, kamu odaklı ulaşım için altyapı çalışmaları şeklinde bütünsel kentsel peyzaj planlaması ve tasarımı önem kazanmıştır (NYC, 2010a).

Tüm dünya genelinde Jacobs yaklaşımı, Gehl modeli, PPS modeli, TOD modeli gibi kentsel mekânın niteliğini artıran model ve yaklaşımlar benimsenmiştir. Yerel yönetimler, konu üzerine uzman akademisyenler ve STK tarafından “yaşanabilir insan öncelikli şehirler” geliştirilmesi amacıyla Newyork, Fringe, Bath, Melbourne gibi uygulama ve master plan çalışmaları devam eden metropol ölçekli kentler örnek alınmaktadır.

Habitat III Konferansı (2016), Sürdürülebilir Şehirler Araştırma Merkezi (EMBARQ WRI), ABD merkezli aktif yaşam araştırma programı (Johnson Foundation Active Living Research Programme) vb. uluslararası çalışmalarda yaşanabilir kentsel mekân “iyi yürünebilir çevreler”, kamusal gerçeklik, hayal edilebilir olma, insan ölçeği, karmaşıklık, şeffaflık ve kapalılık kriterleri ile değerlendirilmektedir (NYC, 2010a). Aramekân/ arayüzleri oluşturan cadde-koridor-meydan vb. kentsel kamusal mekânlar bir sistemler bütünü olarak ele alınmakta ve yereli yansıtan mahalle ölçeğinde değerlendirilmektedir (NYC, 2010a).

Ülkemizde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’nın desteklediği Kentsel Tasarım Rehberlerinin Hazırlanması Projesi Arama Konferansı’nda ölçekler arası yaklaşımdan yola çıkarak yerleşmeye ilişkin, yere özgü tematik kentsel tasarım rehberleri hazırlanmıştır. Ulusal açıdan yerel öncelikli, gelecek vizyonu ile ilişkili, kimlik-kültür ilişkisinin sorgulandığı, kentsel çevreyi oluşturan yapılar ve arada kalan mekânların bütünsel ele alındığı kentsel peyzaj planlaması ve tasarımı stratejileri belirlenmiştir (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2016). Bu konuda ülkemizdeki mevcut çalışmaların yüzeysel yapılaşmalar sebebiyle

kentsel çevre ile bağlantı açısından kopukluk oluşturduğuna vurgu yapılmıştır (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2016a).

1.1. Araştırmanın Amacı ve Kapsamı

Çalışmanın amacı dört aşamadan oluşmaktadır.

- Yavaş kentlerin kentsel peyzaj karakterini algılamak amacıyla Montgomery'nin (2003) yaşanabilir kentsel mekân analizinden yararlanarak yavaş kentlerde insan-yapılı çevre-kentsel mekân boyutunda öne çıkan başlıkları tespit etmektir.
- Yeni Şehircilik sonrası günümüz kentleri için örnek model oluşturan; Jacops yaklaşımı, Gehl modeli, PPS modeli, TOD modeli ile uygulama ve master plan çalışmaları devam eden Newyork, Fringe, Bath, Melbourne vb. örnekleri inceleyerek, yaşanabilir aramekân/arayüzlerin taşınması gereken kriterleri belirlemektir.
- Günümüz kentlerinin yaşanabilirlik bağlamında taşınması gereken kriterleri üzerinden "21. Yüzyılın kimlikli mekânlarını" oluşturma amacı ile "yereli değer alan ve günceli yakalayan" kentsel peyzaj planlama ve tasarım modeli geliştirmektir.
- Geliştirilen modeli İstanbul Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde mekânsal ve sosyal açıdan analiz ederek, kentsel mekân yapısı ile kamusal memnuniyet ilişkisini değerlendirmek ve öneriler sunmaktır.

Bu tez çalışması;

- Ülkemiz için "yerelin kalitesini değer alan ve günceli yakalayan", 21. Yüzyıl "kimlikli mekânlar" amacı ile bütünleşen, bütünsel kentsel peyzaj planlama ve tasarım modeli örneği içermesi,
- Mikro ölçekten makro ölçeğe kenti ölçekler arası geçiş alanı; yapı-sokak-cadde-meydan-mahalle vb. kentsel mekânın yapı taşları olan aramekân/arayüzler şeklinde parça-bütün ilişkisi olarak ele alması,

- Kentsel mekânın niteliğini belirlemede mekânsal analizler ile birlikte yavaş kent hareketindeki gibi fark eden, öğrenen, toplanan, araştıran, tartışan ve danışan katılımcı yaklaşımı ölçüt alması,
- Çalışma alanı olan Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nin metropol kent İstanbul'da "kültür üçgeni" içerisinde olması, gün boyunca yaklaşık iki milyon insanın kullandığı önemli bir geçiş alanı olması, İstanbul'da yaşam kalitesi en yüksek ilçelerden biri olması sebebi ile önem taşımaktadır.

Bu çalışma ile aşağıdaki hipotezin doğrulanacağı düşünülmektedir.

Hipotez: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi, günümüz metropol kenti İstanbul'da yaşanabilir aramekân (*in between spaces*)/arayüzleri (*interface*) olan bir yerdir. Doğal, kültürel, yerel peyzaj özellikleri ve kentsel mekân yapısı ile kamusal memnuniyeti sağlamakta, insan-mekân etkileşimine olanak tanımaktadır.

Hipotezi oluşturan sorular aşağıda belirtilmiştir.

- Günümüz metropol kentlerinde kaybolmakta olan insan-mekân etkileşimleri ve yer algısını yaşanabilir aramekân/arayüz tasarlayarak, tekrar kazandırabilir miyiz?
- İstanbul Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi doğal, kültürel, yerel peyzaj özellikleri ile yaşanabilir aramekân/arayüzleri olan bir kentsel mekân özelliği gösteriyor mu?
- İstanbul Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi yerel-küreseli birleştiren bir kentsel mekân özelliği gösteriyor mu?
- İstanbul Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi kentsel mekân yapısı ile kamusal memnuniyeti sağlıyor mu?

Toplamda beş bölümden oluşan tez kapsamında giriş bölümünde çalışmanın amacı ve kapsamı belirtilmiş, literatür araştırmasında yararlanılan kaynaklar aktarılmıştır.

İkinci bölümde yavaş kent hareketi ve tanımı, yavaş kent olmada gereklilikler, yavaş kent üyesi olan ülke ve şehirlerden örneklere yer verilmiştir. 1980 sonrası Yeni Şehircilik

anlayışının getirdiği kentsel mekân-ölçek ilişkisini yavaş kentlerde algılamak amacıyla Montgomery'nin (2003) yaşanabilir kentsel mekân analizinden yararlanılmıştır. Yerel-küresel ölçek ilişkisinde kentsel mekân yapısı ve kamusalılık ilişkisini algılamak için tarihsel süreçte kamusal mekânın geçirdiği değişimler aktarılmıştır. 21. yüzyılın “kimlikli mekânlarını oluşturma” amacıyla aramekân/arayüzler yeni bir bakış açısı üzerinden ele alınmıştır. Bu kapsamda aramekân/arayüz, kentsel kamusal mekânı oluşturan sistemler şeklinde incelenmiştir. Habitat II ve Habitat III raporlarında ana temanın “yaşanabilir insan öncelikli şehirler geliştirme” olması sebebiyle de yaşanabilir aramekân/arayüz konusunda Jacobs yaklaşımı, Gehl modeli, PPS modeli, TOD modeli incelenmiştir. Dünyadaki yaşanabilir şehirlerden; Newyork-Bath-Fringe-Melbourne örnekleri aktarılmıştır.

Üçüncü bölümde çalışmanın yöntemi ve aşamaları ele alınmıştır. Çalışmanın yöntemi 4 başlıkta incelenmiştir. İlk olarak çalışma alanına ilişkin literatür araştırması ve veriler toplanmıştır. İkinci olarak yavaş kentlerin mekânsal özellikleri ile Jacobs yaklaşımı, Gehl modeli, PPS modeli, TOD modeli'nin ortak özellikleri tespit edilmiş olup, yaşanabilir aramekân/arayüzlerin taşınması gereken kriterler belirlenmiştir. Üçüncü olarak “yerelin kalitesini yeniden değer alan ve günceli yakalayan” bir öneri model geliştirilmiştir. Son olarak da Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde önerilen modelin sınanmasını sağlayan analizlerde kullanılan yöntemler anlatılmıştır.

Çalışmanın dördüncü bölümünde; geliştirilen model Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde mekânsal ve sosyal analizler yardımı ile sınanmıştır. Mekânsal analizlerde çalışma alanının doğal, kültürel, yerel peyzaj özellikleri verilmiştir. Sosyal analizlerde insan faktörü dikkate alınarak, eylem-algı-davranış haritaları hazırlanmış ve yerinde anket uygulaması yapılmıştır.

Beşinci bölümde ise bu çalışmayı yapmaya yönlendiren hipotez ve hipotezin doğruluğunu kanıtlayan sonuçlar değerlendirilmiştir. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde sınanan model için mekânsal ve sosyal değerlendirmeler yapılarak, öneriler geliştirilmiştir.

1.2 Kaynak Özetleri

Çalışma yürütülürken elde edilen literatüre ilişkin bilgiler, tez kapsamında değinilen konu başlıkları ve çalışma alanına yönelik araştırmalar olarak iki ana başlık altında ve kaynakların yayın tarihine göre sıralanarak verilmiştir.

1.2.1 Araştırma Konusu ile İlgili Yapılan Çalışmalar

Bu tez çalışmasında; yavaş kent, kent, kentsel mekân, yaşanabilirlik, kamusal, kentsel aramekân/arayüz/kentsel tasarım olmak üzere birbiri ile ilişkili farklı konularda literatür araştırmalarından yararlanılmıştır. Tezi şekillendirmede bir çok farklı kaynaktan yararlanılmıştır. Öncelikli olan kaynakların özeti paylaşılmıştır.

Yavaş kent konusundaki literatür kaynakları aşağıda belirtilmiştir.

Kundera (1995), yavaş kent hareketini yavaşlık felsefesi üzerinden incelemiş olup, yavaşlık ile anımsama, hız ile unutmada arasında gizli bir ilişki olduğunu belirtmiştir. Kişinin bir şey anımsamak istediğinde yürüyüşünü yavaşlattığını, bir şeyden uzaklaşmak istediğinde ise yürüyüş hızını arttırdığını belirterek, kentsel mekânın fiziksel karakteri ile yavaşlık felsefesinin ilişkilendirmiştir.

Parkins (2004), yavaş hareketin ve yavaşlığın, hızın karşısında durarak günlük yaşam içerisinde farkındalığı artırdığı ve zamanı daha iyi kullanmayı öğrettiğini ileri sürmüştür.

Knox (2005), yavaş kent hareketini kentsel tasarım ve yerin sosyal yapısı açısından irdelemiş olup, küreselleşmenin dayattığı hızlı dünya anlayışına tepki olarak yavaşlık felsefesi ile kentsel mekân yaratma arasında ilişki kurmaya çalışmıştır.

Radstrom (2005), yavaş kent hareketini yerel kent kimliği için sürdürülebilirliği sağlayan bir eylem olarak ele almıştır.

Pink (2007), yavaş kent örneği olan Aylsham'ı incelemiş, yavaş kentleri yavaş yaşam ideolojisi olarak ele almıştır. Çağdaş hızlı yaşamın aksine yavaşlığın uygun ölçüde nitelikli

algısal menüniyet yarattığını belirterek, yavaş kent politikaları ve aktivitelerinin şehri algılanabilir yaptığına vurgu yapmıştır.

Miele (2008), yavaş kent hareketini hızlı yaşama karşı yavaşlık üretmek olarak ele aldığı çalışmasında iki yavaş kent örneğini oluşturan Orvieto ve San Vincenzo'daki gözlemlerini anlatmıştır.

Keskin (2010), yüksek lisans tezinde sürdürülebilirlik kavramı çerçevesinde yavaş şehir kavramını ve Seferihisar örneğini incelenmiştir.

Sırım (2012), kültürel zenginliğe sahip yavaş kentlerin, yerel toplum ve ziyaretçilerin yaşam kalitesini yükselterek alternatif bir yaşam modeli oluşturduğunu belirtmiştir.

Bott (2013), yaşam niteliği açısından yavaş kentleri incelediği çalışmasında çevresel yönetim, kentsel peyzaj gelişimi, teknik altyapı ve ulaşım, günlük kentsel yaşam, ekonomi-endüstri-çiraklık, kültür-toplumsal yaşam ile bütünleşme olmak üzere altı alt başlıkta araştırmalarını sürdürmüştür.

Kent, kentsel mekân, yaşanabilirlik, kamusal, kentsel aramekân/arayüz, kentsel tasarım olmak üzere birbiri ile ilişkili farklı konulardaki literatür kaynakları aşağıda belirtildiği şekildedir.

Jacops (1993), şehirleri basit problemlerden ziyade örgütlü karmaşık problemler olarak ele almış canlı bir şehir yapısı için karma arazi kullanımı ve çeşitliliğe öncelik vererek mahalle, cadde, sokak, yapı arayüzlerini ölçekler arası ilişki kuramı ile ele almıştır.

Gehl (2001), şehirlerin kamusal yaşamına ayrıntılı olarak değinmiş olup, sağlıklı ve yaşanabilir kamusal mekânların nasıl olması gerektiği üzerine öneriler geliştirmiştir.

Köknar (2001), yüksek lisans tezinde mekânsal arayüzler üzerine değinmiş olup, İstanbul'dan farklı arayüzlerin kentsel yaşama etkilerini anlatmıştır.

Luz (2001), geçiş alanı olan aramekân/arayüzlerin tanımını vererek günümüz kentlerindeki kullanımlarına değinmiştir.

Montgomery (2003), varolan kültürel değerlerin kentlerin yenilenmesinde önemli olduğuna değinmiştir. İki bölümde ele aldığı çalışmasında ilk bölümde kentsel gelişim, ekonomik büyüme ve kentsel tasarım konularına değinmiştir. İkinci bölümde kentlerin planlanması ve gelişmesinde kültürel üretim ve tüketimi koruyan, teşvik eden güçleri ele almıştır. Her bir yerin varolan kültürel yapısını karakterize etmek için araştırmalarından derlediği gereklilikleri eylem-yapılı çevre-anlam olmak üzere üç alt başlıkta açıklayarak, bunların kentsel mekân niteliğini artırmadaki başarısını vurgulamıştır.

Erdönmez (2005), doktora tezinde mimarinin ve kentsel mekânın toplum ilişkilerini yapılandırmadaki önemine değinerek Büyükdere Caddesi-Levent Maslak ilçelerinde bunu değerlendirmiştir.

Hulme ve Truch (2006), ev-iş ve sosyal ortam arasındaki geçiş alanı niteliğindeki aramekân/arayüzlerin tanımını vererek, bunların sosyal yaşam ve yaşanabilirlik açısından önemine vurgu yapmışlardır.

Gökgür (2008), çalışmasında kamusal alan/kent ilişkilerini mekânsal açıdan değerlendirmiş olup metropol kentlerde yaşanan kamusal alan dönüşüm ve değişim süreçlerini anlatmış, kamusal alanlar ile ilgili yeni düzenlemelerin gerekliliğine değinmiştir.

PPS (2008), toplumları yeniden inşa etmede kamusal mekân olarak caddelerin önemine vurgu yaparak, Newyork şehrinde farklı cadde-sokak örneklerini incelemiştir.

Ewing ve Handy (2009), yaya yürünebilirliğini artıran kentsel tasarım metrikleri çıkartarak, Newyork şehrinde farklı caddeler üzerindeki kamera kaydı görüntülerinden yararlanmış, mekânsal özelliklerin yaların dolaşımını etkilediği sonucuna varmışlardır.

Özsel (2009), yüksek lisans tezinde kentsel arayüzlerin bina ile kentsel yaya mekânı ilişkisinde etkili olan unsurları, biçim ve kullanım özellikleri olmak üzere iki ana başlıkta incelemiş, bu unsurların kentsel yaya mekânlarının kullanımına ve kalitesine etkisini araştırmıştır.

EMBARQ (2010), gelenekselci şehircilik sonrası yaşanabilirliği, sürdürülebilir toplum ve sürdürülebilir çevre konularında ele almış, kamusal mekânları altyapı ve ulaşım, geçiş noktaları ile birlikte ele alarak, kamusal mekânları yaşanabilirliği oluşturan sistemler bütünü şeklinde çözümlenmiştir. TOD modeli için farklı örnekler üzerinde değerlendirmeler yapmıştır.

Halu (2010), doktora tezinde insanın bulunduğu çevre ve mekânla kurduğu ilişkiyi derinlemesine inceleyerek, kentsel mekânı yürünebilirlik bağlamında Bağdat Caddesi örneğinde sorgulamıştır.

Köseoğlu (2010), kentsel mekânın okunabilirliğini sağlayan kentsel tasarım kriterleri üzerinde çalışmıştır.

Çalışkan (2011), yüksek lisans tezinde planlama ve kentsel tasarım düzenlemelerinde yaya yollarının kamu yararı ilkesi düşünülerek planlanması gerekliliğine değinmiştir.

Niebuhr (2011), modern kentleşme sürecinde caddelerin kamusal yaşam açısından önemine değinmiş ve Amsterdam örneğini ele almıştır.

NYC (2012), Newyork şehirselleşiminde kamusal mekân yaratmak amacıyla kentsel tasarım rehberleri hazırlamıştır.

Polat (2012), doktora tezinde kentsel yaşamın sürdürülmesinde önemli rolü olan kamusal dış mekânlarda mimari kimliği oluşturan boyutları incelemiş, Bursa Cumhuriyet alanı örneği üzerinden alan çalışması yapmıştır.

Mehta (2013), doktora tezinde kentsel mekândaki sosyalliğin sadece fiziksel çevre ile ilgili olmadığını kentsel arazi kullanımı, yönetimi, insanların özel anlam yükledikleri yerler ile bağlantılı olduğunu ifade ederek başarılı şehirlerin sosyal rastlaşmaya izin veren mekânlardan oluştuğunu vurgulamıştır.

Gehl vd. (2013), kamusal mekânların nasıl çalışması gerektiğine değinerek, Newyork'ta kamusal mekânların kullanılabilirliğini artıran kriterler geliştirmişlerdir.

PBL Netherlands Environmental Assessment Agency (2014) tarafından Mercer Yaşam Niteliği (2010), Ekonomik İstihbarat Biriminin Yaşanabilirlik İndeksi (2012) ve Uluslararası Yaşam İndeksi (2010) ile OECD Daha İyi Yaşam İndeksi'nin (2010) belirlediği parametreler üzerinden yaşanabilirliği oluşturan kriterleri belirlemiş, Avrupa ülkelerinde yaptıkları anket çalışmaları ile bunu değerlendirmiştir.

Aykılıç (2015), yüksek lisans tezinde kentsel mekân olarak meydanları incelemiştir. Kentleşme hareketlerinin en önemli kamusal mekânlardan biri olan meydanların morfolojik yapısında önemli değişimlere yol açtığını ifade etmiş, kentsel tasarım açısından yeniden değerlendirilmesi gerekliliğine vurgu yapmıştır.

Cilliers vd. (2015), kentsel mekân yapısı içerisinde yeşil alanların yönetim ve planlamasının yaşanabilir kentler ve kentsel mekânlar oluşturmadaki etkisine değinerek, kişisel mekân kapsamında hikayesi olan mekânlara atıf yapmışlardır.

Karner (2015), yüksek lisans tezinde aramekândan/arayüze kentsel mekânı bir sistemler bütünü olarak ele almış ve Almanya Netherland bölgesi için analizler yapmıştır.

Özdal (2015), doktora tezinde yerele özgü çevresel değerlendirme yöntemlerini kent içinde kalan mevcut mahalleler üzerinden değerlendirmiştir. Mahalle ölçeğinin sürdürülebilir gelişmedeki yerini ortaya koyarak, mahalle ölçeğinde önde gelen değerlendirme yöntemleri ve örnekler üzerinden yerele özgü kriterlerin ele alındığı bir model önerisi geliştirmiştir.

Paasch (2015), doktora tezinde kamusal mekânların yaşanabilirlik ölçütleri üzerine çalışmış, kamusal mekân olarak başarılı kent meydanlarının özelliklerine değinmiş ve yaşanabilirliğe olan katkısına vurgu yapmıştır.

HABİTAT III (2016) konferansında sosyo ekonomik işlevlerin gerçekleşmesinde kamusal mekânların önemine değinilmiş olup, 21. yüzyıl “kimlikli mekânlar” teması ile ele alınmıştır.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü Arama Konferansı'nda (2016) da kentsel kalite hedeflerini yükseltmeyi amaçlayan çalışmalardan bahsedilmektedir. Karar verme sürecinde yere özgü yaklaşımlar dikkate alınmıştır.

Kamusal duyarlılığa vurgu yapılarak yenilikçi, değişen yaklaşım ve araçlar ile bütünsel tasarım/planlama/yönetim anlayışı geliştirilmiştir. Kentsel mekân bölge, semt, kent, mahalle, cadde-sokak, yapı ölçeğinde bütünsel bir yaklaşım ile ele alınmaktadır.

1.2.2 Araştırma Alanı ve Yakın Çevresinde Yapılan Çalışmalar

Korkmaz (2007), Beşiktaş'ta kamusal açık alanlar üzerine yaptığı doktora tezinde kentsel kamusal mekânda olması gereken nitelikler üzerinde durarak katılımcı yönetim ve planlama anlayışının da dahil olduğu kentsel tasarım/planlama modeli önerisinde bulunmuştur.

İncelioğlu (2007), İstanbul'da farklı kent meydanları üzerine gerçekleştirdiği doktora tezinde mekânsal kalite açısından değerlendirmelerde bulunmuş, kent meydanlarının taşınması gereken özellikleri "Yeni Şehircilik Yaklaşımı" sonrası gelişen yenilikçi model ve araçlar ile çözümlenmiştir. Beşiktaş kamusal açık mekânlarını da içeren çalışmada katılımcı yaklaşım amacıyla toplumsal anket değerlendirmesi yapılmıştır.

Özsoydan (2007), yüksek lisans tezinde Beşiktaş Köyiçi Kentsel Sit Alanı Örneği üzerinde kentsel korumaya ilişkin stratejik yaklaşımlar öne sürmüştür.

Gökyay (2009), yüksek lisans tezinde Beşiktaş Köyiçi Kentsel Sit Alanınının 20. yüzyıl başından günümüze değişimi ve korunması için öneriler geliştirmiştir.

Sürmegöz (2010), yüksek lisans tezinde Beşiktaş Akaretler Sıraevler örneğini tarihi çevrelerin yeniden değerlendirilmesi kapsamında incelemiştir.

Şeker (2011), İstanbul'da Yaşam Kalitesi adlı araştırmasında Beşiktaş ilçesinin de dahil olduğu farklı yerleşimleri sosyal, ekonomik ve çevresel açıdan incelemiştir.

Şimşek ve Şengezer (2012), "İstanbul Metropolitan Alanında Kentsel Isınmanın Azaltılmasında Yeşil Alanların Önemi" konusunda yapmış oldukları çalışmada Beşiktaş'ın bitkisel dağılımı konusunda analiz ve öneriler geliştirmişlerdir.

Kabaalioğlu (2013), yüksek lisans tezinde BeŖiktaŖ İlçesi dahilinde bulunan kentsel habitat eŖitliliklerini belirlemiŖ, bu habitatlarda yaŖayan yerli ve yabancı bitki türlerinin envanterini ıkartmıŖtır.

Demir (2013), doktora tezinde “İstanbul’un BeŖiktaŖ İlçe Merkezinde Gürültü Düzeylerini” tespit etmiŖtir.

Özer (2014), doktora tezinde “morfolojik özelliklerin” ve “algılanan çevresel özelliklerin” yaya hareket düzeyleri üzerindeki etkileri ölçülerek, yaya hareketlerinin açıklanmasına ve kentsel tasarımıla kontrol edilebilmesine yönelik tarafsız bir altlık oluŖturmayı amalamıŖtır. alıŖma kapsamında BeŖiktaŖ, Bakırköy ve Kadıköy ilçelerinde gözlemlerde bulunmuŖtur.

alıŖma kapsamında farklı konuları içeren literatür araŖtırmasından yavaŖ kentlerin mekânsal analizini çözümlene, Yeni Ŗehircilik sonrasında farklı uzmanların kentsel mekân niteliği üzerine alıŖmalarını içeren model ve yaklaŖımların sistematidini anlama amacıyla faydalanılmıŖtır. AraŖtırma alanı kapsamında yapılan alıŖmalardan ise BeŖiktaŖ SinanpaŖa Mahallesi’nin mekânsal karakterini oluŖturan kentsel ve kültürel peyzajın değerlendirilmesi konusunda yararlanılmıŖtır.

BÖLÜM II

KURAMSAL TEMELLER

2.1 Yavaş Gıda Tanımı ve Yavaş Kent Hareketi

Çağdaşlaşma ve modern yaşam, doğal ve kültürel çevrelerde karşı konulamaz yıkımlara sebep olmaktadır. Özellikle günümüz kentlerinde görülen hıza dayalı yaşam tarzı, toplumsal ilişkileri zayıflatmaktadır. Buna bireyin geçmişi ile bağ kuramaması ve yaşadığı değerlerin varlığını sorgulama çabası da eklenince kentlerin yaşanabilirliğinin tartışılması kaçınılmaz olmuştur (Keskin, 2012; Altaban, 2013, Değirmenci, 2016). Kentler için yaşanabilirlik, kentte yaşayanların gün içerisinde ihtiyaç duyduğu sağlıklı çevrelerin temini ve yaşam kalitesini oluşturan koşulların birkaçı ya da tamamının karşılanmasıdır (Karadağ, 2009). Bu kapsamda kentin kamusal mekânları kente, kentliliğe ve toplumsal olana dair bellek oluşturmaktadır.

Kentlerdeki tarihsel mekânların yeniden ele alınması ile kaybolan otantik dokunun canlandırılması, yerel zanaat-sanatların yaşatılması, etnik ve yerele gereksinimde ilk olarak yemek endüstrisinin popülerleşmesi ile yavaş gıda (*slow food*) arayışı başlamıştır (Değirmenci, 2016). Yavaş gıda ile iyi, temiz ve adil gıda felsefesi savunulmaktadır. Yerel üretimde ve tüketimde mutfak kültüründeki özgünlük korunmaya çalışılmaktadır (Pajo ve Uğurlu, 2015).

Gıda üretim politikaları, ekolojik tat deneyiminde toprak ana (*terra madre*) felsefesi, geleneksel yavaş gıda girişimi vb. çalışmalar ile ekolojik gıda üretimi, tüketimine yönlendirme yapılmaktadır (Carp, 2012).

1950'li yıllarda Amerika'da faaliyete geçen zaman ve mekân tasarrufu olarak görülen hızlı gıda (*fastfood*) kültürünün (Tosun, 2013) İtalyan şehir ve kasabalarındaki restoranlara yayılması ile de hazır gıda tüketimini benimseyen "yerel olanı yabancılaştıran" bir etki gelişmiştir (Radstrom, 2005). Küreselleşme ile gelişen hızlı yaşam şekli popülerleşerek yeme içme biçimlerinden giyim tarzına kadar toplumlara has özelliklerin ortadan kalkmasına sebep olmuştur (Pajo ve Uğurlu, 2015). Yavaş Beslenme Birliği olarak bilinen

yavaş gıda İtalya'nın Barolo kentinde yerel gıda ve yerel kimliği korumak amacıyla 9 Kasım 1989'da Paris'te 15 üye ülkenin katılımıyla onaylanmıştır (Sezgin ve Ünüvar, 2001).

Yavaş gıda öncülüğünde gelişen, yavaş kent hareketinin de özünde yaşamın niteliğini geliştirmek için “yerin karakterini” desteklemeyi esas alan (Williams ve Officer, 2012) stratejiler hakimdir. İtalyanca “kent” (*citta*) ve İngilizce “yavaş” (*slow*) kelimelerinin biraraya gelmesinden oluşmuştur (Sezgin ve Ünüvar, 2001). 15 Ekim 1999'da İtalya'da Chianti, Oriveto, Bra ve Positano kentlerinin belediye başkanlarının ortak girişimleri ve yavaş gıdanın kurucusu Carlo Petrini tarafından hazırlanan, imzalanan sözleşme ve kriterler ile yavaş kent hareketi resmîyet kazanmıştır (Tosun, 2009).

Küresel bir ağ haline gelen yavaş kent hareketi doğal dünyanın farkındalığı, günlük yaşamın canlılığı ve niteliğini desteklemektedir. İnsan yaşamı için mevcut olanı fark etme imkanı sunmaktadır. Diğer insanları tanıma ve çevresi hakkında bilinçlenmeyi teşvik ederek toplumsal katılımı savunmakta, bugün ve gelecekte karşılaşılabilecek durumları tartışmaktadır (Carp, 2012).

Yavaş kent hareketinin logosu olarak “salyangoz” seçilmiştir. Salyangozun kabuğunda, tarihi özelliği olan binalar ile günümüz modern binalarına yer veren bir kent yaşamı belirtilmekte ve iki farklı görüş savunulmaktadır (Tosun, 2009). Bunlardan birincisi, salyangozun yavaş hareket eden bir canlı olmasıdır. Bununla hızlı hareket edilerek yapılacak olan hata ve yanlışların önüne geçilmesi hedeflenmektedir. İkincisi de, hareketin amacına yönelik olarak geçmiş ile gelecek arasında bir köprü kurulmasıdır. Burada yavaşlık ile geri kalma, teknolojiyi kullanmama değil, mevcut teknolojik imkanlar doğrultusunda en etkin ve verimi sağlayacak şekilde kentlerin sürdürülebilirliğini koruyarak bir yaşam tarzı geliştirmek istenmiştir (Sırım, 2012). Bu noktada yavaş kent hareketinin amacı hızlı tüketim ile deforme olan ekosistemi sürdürülebilir bir yaşam tarzıyla yeniden ele almak, kaybolan kentsel çevre-birey arasındaki ilişkiyi yeniden kazanmaktır.

Yavaş kent hareketi ile “hız”ın karşıtı “yavaş” yaşanabilir çevrelerin oluşturulması hedeflenmiştir. Bu sayede yerin sosyal ve ekolojik yönlerinin yeniden gözden geçirilmesi gerekmektedir (Türkseven vd., 2011; Carp, 2012; Bott, 2013). Yüksek yaşam kalitesi ve

insanlar için yaşanabilir yerler oluşturmaya çalışan yavaş kent hareketinde aşağıda belirtilen görüşler hakimdir (Radstrom, 2011; Bott, 2013):

- Yerel endüstriyel üretimi güçlendirmek,
- Yerel geleneksel kültürü yaşatmak,
- Kentsel yaşamın sosyal yönünü geliştirmek (Radstrom, 2011; Bott, 2013).

Özellikle küçük ölçekli şehirlerde yavaş kent hareketi ile koruma-geliştirme-bilinçlenmeye dayalı çevresel, sosyal projeler ile küreselleşmenin ortaya çıkardığı homojen mekânlardan biri olmak istemeyen, yerel kimlik ve özellikleriyle tanınmak isteyen şehirlerin çabası görülmektedir (Eşitti vd., 2015). Felsefe olarak yaşam boyunca “öğrenme” ye açık olma hakimdir. Diğer yaşanabilir kentlerdeki gibi kentsel yaşamın ölçülebilirliğinin yanında, tat alma kültürünün etkisinde insanların deneyimine de önem verilmektedir (Yurtseven, 2012; Pink vd., 2013).

2.2 Yavaş Kentin Gereklilikleri

Yaşam kalitesini yükseltmeyi hedefleyen, çevre ile dost yeni teknolojiler kullanan ve geliştiren, yerel gıdaların üretim ve tüketimini destekleyen şehirler, yavaş kent olarak adlandırılmaktadır (Bilgi, 2013). Uluslararası nitelik taşıyan yavaş kent ağına katılmadan önce üyeliğe aday kentin bir dizi ilkeleri gerçekleştirmesi beklenmektedir (Mayer vd., 2006; Yurtseven, 2012).

2.2.1 Üyelik Şartları

“Yaşamın kolay olduğu kentlerin uluslararası ağı” olarak bilinen yavaş kent birliğine üyelik süreci için yapılması gerekenler aşağıda belirtildiği gibi özetlenebilir.

- İlk olarak ilgili belediyenin birliğe üyeliğini anlatan, katılma sebeplerini açıklayan başvuru mektubunu hazırlaması gerekmektedir. Bu mektup; şehrin tarihi, coğrafi yapısı, nüfusu ve sahip olduğu özellikler açısından tanıtıcı nitelikte olmalıdır (Sırım, 2012).

- Mevcut durumda aday şehrin sahip olduğu ve gerçekleştirmeyi taahhüt ettiği projeler açık bir şekilde bilgilendirme çalışmaları ile belirtilmelidir. Yapılması taahhüt edilen projelerin başarılı bir şekilde işlerliği açısından halkın bir bütün olarak katılımının sağlanması ve halkın desteğinin alınması gerekmektedir.
- Aday şehir için yavaş kent kriterleri geliştirilerek gerekli ilkeler üzerinden değerlendirme ve puanlama yapılmaktadır. Yavaş kent olmada aday kentin geleceğe yönelik yapmayı taahhüt ettiği kriterlerde, üyeliğinin kabulü için belirtilen kriterlerin en az % 50'sinin gerçekleştirilmesi beklenmektedir (Sırım, 2012; Bilgi, 2013).
- Uluslararası koordinasyon komitesince üyeliği kabul edilen yerleşimin dört ay içerisinde kayıt için gereken ödemeyi yapması beklenmektedir (Sırım, 2012; Bilgi, 2013).
- Yavaş kent birliğinin yapısı karar verici “düzenleme komitesi”, yavaş kent kriterlerini belirleyen ve kontrol eden bir “bilimsel komite” ve hem ulusal hem de uluslararası eylemsel aktivitelerden sorumlu “sekreterlik”ten oluşmaktadır. Yavaş kent ünvanı alması için üye kentin “yavaş gıda” kriterlerini içermesi ve yerel dokuyu koruma anlayışını benimsemesi gereklidir (Özcan, 2011).

Uluslararası bir birlik olan yavaş kent çalışmaları, yavaş kent tüzüğü, katılım için gereken kriterler, üyelerin sorumlulukları, logo kullanımı, aidat ve fon ihtiyaçları dahil birçok konuyu ilgilendirmekte ve çeşitli ilkelerden oluşmaktadır (Sırım, 2012). Bu kapsamda yavaş kent birliğine katılım sürecinde, ilk koşul olarak 50.000'in altındaki nüfusa sahip olan belediyelerin, düzenli olarak yavaş kent kapsamında belirtilen ilkeleri ne ölçüde uyguladıklarına dair özdenetim raporlarının hazırlanması gerekmektedir (Bilgi, 2013; Tayfun vd., 2014). Özdenetimde başarılı olan şehirler sertifikalandırılarak salyangoz bayrağını kullanmalarına izin verilmektedir. Salyangoz bayrağı hem yavaş kentin logosunu temsil etmekte hem de üye şehirler için bir kalite göstergesi oluşturmaktadır (Sırım, 2012).

2.2.2 Kriterler

Yavaş Kent üyeliğinde felsefe olarak rönesans döneminin temel düşüncesi “yavaş yavaş acele et” (*festina lente*) vardır. Bu düşünce ile hızlı akıp giden yaşam içerisinde dikkatli olmak, gerekli hallerde hızlı olmak, yine gerekli hallerde yavaşlayarak “denge”yi sağlamak gerekliliği anlatılmaktadır (Bilgi, 2013). Yavaş kent kriterleri 4 temel başlık altında toplanabilmektedir (Tablo 1). Belirtilen kriterler çerçevesinde yapılan çalışmaların başarı seviyesi, yavaş kent birliğine üye şehrin puanlanması amacı ile önem taşımaktadır.

2.3 Yavaş Kent Birliğine Üye Ülke ve Şehirler

Dünyamız son zamanlarda benzerine rastlanılmamış bir dönüşüm geçirmektedir. Ekonomik, kültürel ve teknolojik alanda yaşanan ilerlemeler kentsel mekân yapısı ve insan yaşamını da etkilemektedir. Ekosistem açısından doğal ve kültürel kaynakların kullanımının taşıma kapasitesinin üstüne çıkması yönündeki süreç, yerin yerel kimliğinin kaybolması ve benzeri insan algılamasını zorlaştıran istenmeyen sonuçlara da sebep olmaktadır. Bu noktada yavaş kentler varolan yapıyı insanların lehine çevirerek yaşamın ritmini yakalama fırsatı sunmaktadır (Keskin, 2010; Panait, 2011).

Yavaş kent birliğine üye 30 ülkede yavaş kent uygulaması kapsamında çalışmalar devam etmektedir. Avrupa Birliği ülkelerinin yanı sıra, küreselleşme eğiliminin baş aktörü olan ABD’ de yavaş kentlere olan talep artmaktadır (Tayfun ve Acuner, 2014) (Şekil 1).



Şekil 1: Yavaş kent üyeliği olan ülkeler (URL-1, 2017).

Tablo 1: Yavaş kent kriterleri (Sezgin vd., 2001; Knox, 2005; Pink, 2007; Radstrom, 2011; Hergül, 2014).

ÇEVRE POLİTİKALARI	ALTYAPI VE TEKNOLOJİ POLİTİKALARI	KORUMA VE İYİLEŞTİRME POLİTİKALARI	TOPLUMSALLIK VE KENTSEL BÜTÜNLEŞME POLİTİKALARI
Çevresel nitelik ve sürdürülebilirliğin sağlanması ile ilişkili alt kriterleri içermektedir.	Alternatif ulaşım olanakları, yaya ölçekli kentsel tasarım ve yapı çevrenin sürdürülebilirliği ile ilişkili alt kriterleri içermektedir.	Kentsel yaşamı iyileştirme ve yaşam koşullarını geliştirme ile ilişkili alt kriterleri içermektedir.	Yerellik ve toplumsal katılımı destekleyen kriterleri içermektedir.
Hava, su ve toprak kalitesini yasalara belirlenmiş standart seviyelerde tutmak,	Trafiği ve hareketliliği güvenli kılmak, toplu taşıma sistemlerinin yeterliliğini sağlamak, engelliler için kentsel erişilebilirliği geliştirmek,	Tarihi ve kültürel değerleri korumak ve yeniden kullanılabilir hale getirmek,	Yerel, kültürel gelenekleri koruyarak geliştirmek,
Endüstriyel ve evsel atıkların geri kazanımını sağlayarak, kompost gübre elde edilmesini desteklemek ve yaygınlaştırmak,	Elektromanyetik alanları belirleyecek sistemler oluşturmak ve kenti fiber optik ve kablosuz sistemler ile donatmak,	Bozulan kentsel alanları düzenleyerek kentlinin kullanımına sunmak,	Turistler ile yerel sakinleri gezi programları çerçevesinde biraraya getirecek etkinlikler hazırlamak,
Enerji verimliliği ve alternatif enerji kaynakları sağlamak,	Vatandaşların internet yolu ile bilgilенmesini sağlamak,	Spor alanları ve rekreasyon alanları oluşturmak, hasta ve yaşlılara yardım etmek amaçlı organizasyonlar düzenlemek,	Turistlere karşı misafirperver davranılması konusunda halkı ve esnafı bilgilendirmek,
Tarımda genetiği değiştirilmiş ürünlerin kullanımını yasaklamak,	Nitelikli yeşil alan ve yaya erişilebilirliğini sağlamak, bisiklet yolu ve bisiklet park alanları oluşturmak, program çevresinde çevresel atıkları konteynarlarda toplamak,	Bio-mimarlığı * öğretmek ve geliştirmek, evden çalışmayı destekleyici çalışmalar yapmak, organik çiftçiliği geliştirmek,	Yavaş kentin amacı ve neler yapılması gerektiği konularında bilgilendirme kampanyaları düzenlemek,
Ticari reklam ve trafik işaretlerinde düzenleme yapmak,	Yerel ürün üretimini desteklemek ve tanıtım ve pazarlanması için ticari merkezler açmak,	Yöreye özgü tükenmekte olan sanatsal değerleri yaşatmaya çalışmak, yerli ürünlerin pazarlanmasını kolaylaştırmak,	Yavaş kent ve yavaş gıdayı yaygınlaştırmak,
Elektromanyetik kirliliği, gürültü kirliliğini ve ışık kirliliğini önlemek,	Misafirperver, arkadaşçıl alışveriş alanları geliştirerek, yerel halkın ve turistlerin katılımını sağlamak,	Kentlerde yeşil miktarını artırmak ve yöreye özgü bitkileri tercih etmek,	Yavaş kent felsefesini anlatmak için kültürel etkinlikler düzenlemek,
ISO 9001 ** ve ISO 14000 *** gibi çevresel yönetim sistemlerini benimsemektir.	Yavaş kentleri tanıtıcı semt danışma ofisleri açmaktır.	Medikal-tıbbi yardım merkezleri kurmaktır.	Aile yaşamını kolaylaştıracak programlar düzenlemek ve bunu yerel etkinlikler ile göstermektedir.




* Doğa ile uyumlu mimarlık.

** Kalite Yönetim Sistemi.





*** Çevre Yönetim Sistemi.

Yavaş kent uygulamaları İtalya, Almanya, İngiltere, Danimarka, Hollanda, İspanya, İrlanda, İsveç, Norveç, İsviçre, Polonya Portekiz, Macaristan, Avusturya, Belçika, İzlanda, Finlandiya, Fransa, Güney Afrika, Güney Kore, Japonya, Çin, Tayvan, Yeni Zelanda, Avustralya, Amerika, Kanada, Kolombiya, Kuzey Kıbrıs ve Türkiye’deki bazı şehirlerde görülmektedir (Özgenç, 2012; Deviren ve Yıldız, 2015). Yavaş kent birliğine üye olan bazı şehirlerin özellikleri (Tablo 2)’de verilmektedir.

Tablo 2: Yavaş kent birliğine üye olan bazı şehirlerin özellikleri (Naramata Joins Cittaslow International, 2009; Özcan, 2011; Turkseven vd., 2011; Pink vd., 2011; Williams vd., 2012; Nordic Cittaslow Network, 2012; Öztürk, 2012; Sırım, 2012; Yurtseven, 2012; Desbiolles vd., 2014; Aydoğan, 2015; URL-2, 2016; URL- 3, 2016).

ÜLKE	ŞEHİR	ÖZELLİK	FOTOĞRAF
HOLLANDA	MIDDEN DELFLAND	Midden Delfland'da varolan yeşil alanları korumak ve geliştirmek amacıyla başlatılan çalışmalarda, tarımsal üretim desteklenmiş, rekreasyonel potansiyeli geliştirmek için otantik şehir merkezi korunarak eğitici - öğretici faaliyetlerde bulunulmuştur.	
ALMANYA	HERSBRUCK	Hersbruck'ta şehir sınırları ve tarımsal alanlar arasında yeşil koridorlar yapılmış, açık alanlar desteklenmiştir. Bölgede yavaş kent kimliği ile yerel ekonomi güçlendirilmek istenmiştir. Ayrıca, tarihsel çevreyi korumak için alternatif enerji sistemleri üzerinde çalışılmıştır.	
AVUSTURYA	ENNS	Kent duvarları ile çevrili eski bir şehir olan Enns, modern şehir yaşamı ile uyumlu tarihi yapıları ve landmarklarını korumaktadır. Kültürel aktiviteler ile canlı bir kent dokusu oluşturmaktadır. Kentsel mekân yapısı olarak insan ölçeğine uygun sokak ve caddeleri ile de yer algısı sağlamaktadır. Ekonomik açıdan yerel endüstriye ağırlık vermektedir.	


Tablo: 2 (devam ediyor).

FRANSA	LABASTIDE-D'ARMAGNAC	Yavaş kent kapsamında kentte Prada Chateau Kilisesi, Geou Şapeli gibi tarihi yapılar koruma altındadır. Ayrıca kentte Green Lane adlı eski tren yolu hattı işlevi değiştirilerek eko-turizm hattı haline getirilmiştir.	
ABD	SEBASTEPOL	Sebastepol'da daha çok toplum anketlerini, sosyal medyayı, çiftçi pazarlarını yakından takip eden ve halk katılımına önem veren bir yerel birlik olarak yavaş kent hareketi vardır. Ekolojik turizmi desteklemek amaçlı katılıma açık eko - ev projelerine ağırlık verilmekte ve bunlara destek amaçlı ev - çiftlik çalışmaları düzenlenmektedir. Şehirde güçlü bir bağlantı oluşturmaya ve trafiği azaltmaya yönelik çalışılmaktadır.	
İTALYA	ORVIETO	Kentteki yerel yemek kültürünü yansıtan festival, eko-gastronomik etkinlikler düzenlenmektedir. Kentin yiyecek kimliğini güçlendirmek için "Lezzet Sarayı" olarak bilinen bina kurulmuş, yavaş kente farkındalığı arttıran "yavaş pazarlar" düzenlenmiştir. Dar kemerli Ortaçağ sokakları ve tüf ve bazalt taşı kullanılarak oluşturulan evleri ile kentin tarihsel dokusu korunmaya çalışılmaktadır.	
KANADA	NARAMATA	Yavaş kent kapsamında toplumsal katılımı destekleyen kentsel tarım bahçeleri kurulmaktadır. Kentin sahip olduğu doğal ve kültürel miras alanları korunarak tanıtılmaktadır. Okagan nehri yanında park ve rekreasyon alanları oluşturulmakta, kültürel etkinlikler düzenlenmektedir.	

Tablo: 2 (devam ediyor).

AVUSTRALYA	GOOLWA	<p>Goolwa'da ziyaretçilerin gelmesi ve yerel kalkınmanın teşvik edilmesi amaçlanmıştır. Kentsel tarım bahçeleri oluşturulmakta, yerel gıdalara teşvik amacıyla kentsel doku ile uyumlu restoran ve kafeler açılmaktadır. Sürdürülebilirliği destekleyen atık yönetimi ve enerji konusunda eğitici paneller düzenlenmektedir.</p>	
İNGİLTERE	MOLD	<p>Yerel çevreyi geliştirmek, yerel gıda üretim kaynakları sağlamak, yerel bitki türlerini desteklemek açısından ağaç dikimi teşvik edilmiştir. Açık alan aktivitelerinin yoğun olduğu Mold'da kamusal mekân kazanımı ön plandadır.</p>	
POLONYA	LIDZBARK WARMINSKI	<p>Yavaş kent uluslararası ağının genel toplantılarına ev sahipliği yapan yaşanabilir şehir örneğidir. Bu kapsamda kentin kıyı alanları peyzajında düzenlemeler yapılmaktadır. Tarihi yapılar restore edilmektedir. Yerel üreticiler için pazarlar kurulmaktadır. Spor etkinlikleri ve rekreasyonel aktiviteler ile şehir sürekli canlı kalmaktadır.</p>	
NORVEÇ	EIDSKOG	<p>Yerel değerler ve farkındalık bilinci ile hareket edilen bir yavaş kent örneğidir. Sürdürülebilir, güvenli, insan ölçeğini esas alan çevreler oluşturmaya öncelik verilmektedir. Geçmiş ve gelecek değerler arasında kültürel dokuyu korumak amacıyla festival ve tanıtımlar yapılmaktadır.</p>	

Tablo: 2 (devam ediyor).

İSPANYA	BEGUR	Akdeniz kıyılarının koylarından birinde kurulan Begur, tarihi özellikli dokusuyla ilgi çekici yerlerdendir. Yerel gıda felsefesini yaşatmaktadır. Yavaş kent birliği çalışmalarında, bilgi teknolojilerinin kullanımına önem verilmiştir.	
---------	-------	---	---

İncelenen dünyadaki yavaş kent örneklerinde genellikle birincil amacın kentsel yaşam kalitesini iyileştirmek (sağlıklı gıda, üretim-tüketim, sağlıklı çevre konularında) ve toplumsal katılımı artırmak yönünde olduğu görülmektedir.

Türkiye’de İzmir-Seferihisar, Muğla-Akyaka, Aydın-Yenipazar, Çanakkale-Gökçeada, Sakarya-Taraklı, Isparta-Yalvaç, Erzurum-Uzundere, Artvin-Şavşat, Şanlıurfa-Halfeti, Kırklareli-Vize, Ordu-Perşembe, Bolu-Mudurnu olmak üzere 12 adet yavaş kent vardır (Şekil 2) Isparta-Eğridir, Sinop-Gerze için de çalışmalar devam etmektedir.



Şekil 2: Yavaş kent birliğine üye Türkiye’deki şehirler (URL-4, 2016).

Yavaş kentler ülkemizde birçok küçük yerleşim birimi için potansiyel bir yerel kalkınma girişimi olmakla birlikte, kentsel kimlik ve turizm geliştirme açısından da önemlidir (Yılmaz vd., 2016). Türkiye’deki yavaş kentlerin genellikle özgün kimliklerini koruma çabasında oldukları görülmektedir (Tayfun ve Acuner, 2014) (Tablo 3).

Tablo 3: Yavaş kent birliğine üye Türkiye’deki şehirlerin özellikleri (Seferihisar Belediyesi, 2009; Karahan vd., 2011; Taraklı Belediyesi, 2011; Aydın vd., 2011; Öztürk, 2012; Yalvaç Belediyesi, 2012; Özgenç, 2012; Bilgi, 2013; Onaran, 2013; Vize Belediyesi, 2013; Yıldırım vd., 2013; Halfeti Kaymakamlığı, 2013; Anamur Belediyesi, 2014; Aydoğan, 2015; Değirmenci vd., 2015; Saygı, 2015, Artvin Kampüsü, 2016; Mudurnu Belediyesi, 2018).

ŞEHİR	ÖZELLİK	FOTOĞRAF
İZMİR SEFERİHİSAR	Türkiye’de yavaş kent birliğine 2009 yılında katılan ilk üye şehir olan İzmir-Seferihisar’da, çevresel açıdan güneş enerjisi kullanılmakta; yerel gıdanın desteklenmesi için üretici pazarları kurulmaktadır. Taos antik kentinde restorasyon çalışmaları sağlanmakta, Sığacık Kalesi sokak sağlıklılaştırması yapılmakta, sahilde bulunan plajlar iyileştirilmektedir. Kadınları sosyal yaşamın bir parçası yapmaya odaklanan “Kadın Emeği Evleri” projesi bulunmaktadır.	
MUĞLA AKYAKA	Türkiye’de yavaş kent birliğine 2010 yılında katılan Muğla-Akyaka’da amaç özgün mimari yapısı, doğal ve kültürel değerleri ile dünyada ender bulunan “korunmuş yaşanabilir yer olma” özelliğinin devamlılığının sağlanmasıdır. Yerel mimari ve evrensel kültürü birleştiren bölgeye özgü geleneksel motifler içeren ahşap evlerin korunması, mavi bayrağa sahip plajı ile kıyı turizminin artırılması, Akyaka’da önemli bir akarsu olan Kadın Azmağı ve çevresinin sualtı bitki popülasyonunun korunması da yavaş şehir kapsamında değerlendirilen unsurlardandır.	
ÇANAKKALE GÖKÇEADA	2011 yılında yavaş kent birliğine katılan Gökçeada’da organik tarım, gastronomi ve kültürel miras etkili olmuştur. Kültürel miras yönetimi ve korunması konusunda çalışmaları bulunan Gökçeada’da yerel gıda için organik tarım işletmeciliği, yöreye özgü gıdaların tanıtımına yönelik kafe, restoran ve yerel gıda pazarları bulunmaktadır. Kültürel miras özelliği taşıyan sivil mimari örnekleri ile dini özellikli yapılar çınarlar korunmaktadır. Yöreye özgü el işçiliği olan çamur küpleri kentsel donatı olarak kullanılmaktadır.	

Tablo: 3 (devam ediyor).

<p>SAKARYA TARAKLI</p>	<p>2011 yılında Yavaş kent birliğine katılan Taraklı’da çevre ve doğa koruma, tarihsel silüeti koruma ve sahip olduğu yerellik ve farkındalığı yaşatma yönünde çalışmalara ağırlık verilmiştir. Restorasyon çalışmalarında doğal malzeme kullanımına öncelik verilmiştir. Bir çok ahşap ve kerpiç ustası yetiştirilmiştir. Kentin simge binalarının restore edilmesi kentin silüetini güçlendirmiştir. Gelen ziyaretçilerin kenti öğrenmesi için tanıtım ofisleri kurulmuştur. Çevreyi kirletmeyen doğal enerji kaynağı olan jeotermal enerji ile kaplıca turizmi oluşturulması hedeflenmiştir.</p>	
<p>ISPARTA YALVAÇ</p>	<p>2012 yılında yavaş kent birliğine katılan Yalvaç’ta yavaş kent kapsamında sürdürülebilir, doğaya saygılı, kendi değerlerine saygılı bir anlayış benimsenmiştir. Güneş başta olmak üzere, rüzgar ve hidroelektrik gibi alternatif enerji kaynaklarından yararlanılması için çalışmalar yapılmaktadır. Bazı mahallelerin Eko Tarım Bölgesi ilan edilmiştir. Pek çok tarihi yapı restore edilerek kente kazandırılmıştır. Mahalle fırınları geleneği, keçecilik, sıcak demircilik, dericilik gibi pek çok kültürel özellik ve geleneksel el sanatının da yok olmasının önüne geçilmiştir.</p>	
<p>AYDIN YENİPAZAR</p>	<p>2012 yılında yavaş kent birliğine katılan Yenipazar’da sosyal yaşamı iyileştirme ve varolan doğal ve kültürel değerleri yaşatma amaçlı çalışmalar yapılmıştır. “En iyi temizlik kirletmemektir” adı altında halkın katılımına dayalı çevre kampanyaları yapılmaktadır.</p>	
<p>KIRKLARELİ VİZE</p>	<p>2012 yılında yavaş kent birliğine katılan Vize Bulgaristan -Türkiye sınır ötesi işbirliği programı çerçevesinde yürütülen, megalitik kutsal alanlar ve kutsal kale yerleşimi vb. yerleri, kültürel ve arkeolojik miras envanteri kapsamında ele alınmıştır. Vize’de yerele özgü tohumlar, gıdalar desteklenmekte ve bu konuda eğitimler verilmektedir. Trakya kültürünü yansıtan tarihi özellikli kale ve çevresi, antik tiyatro, trak sanatçılar sokağı vb. alanların korunması sağlanmaktadır. Kent içi ulaşımında yaya ve bisikletli erişimine önem verilmesinin yanı sıra, gençlere yönelik eğitim programı hazırlanmaktadır.</p>	

Tablo: 3 (devam ediyor).

<p>ORDU PERŞEMBE</p>	<p>Ordu-Perşembe 2012 yılında Yavaş kent ağına katılmıştır. Sahil şeridinin değerlendirilmesi, doğal ve kültürel zenginliğin korunması ve turist katılımını artırmak esas amaçtır. Doğal güzellikleri korumak ve tanıtmak amacıyla Alanca ve Gündoğdu köylerinde eko-turizm programları düzenlenmektedir. Hovnat adası kuş cennetine Doğa Derneği ile birlikte kuş cenneti yapılması ve Koçboynuzu aksının yürüme yolu projesi bulunmaktadır. Sahil kesiminde sosyal aktiviteyi artırmak amaçlı planlanan meydan, sosyal tesis, restoran, düğün salonu, kafeterya, yeşil alan, spor ve yürüme alanları oluşturulmuştur.</p>	
<p>ŞANLIURFA HALFETİ</p>	<p>Halfeti 2013 yılında yavaş kent birliğine katılmıştır. Tarihi Asur medeniyetine dek uzanan Halfeti'de Asur, Hitit, Yunan, Süryani, Bizans, Arap, Memlük, Selçuklu, Karakoyunlu, Akkoyunlu, Anadolu Selçuklu ve Osmanlı olmak üzere birçok medeniyetin izleri yaşamaktadır. Yavaş kent kapsamında ekolojik mimarlığı destekleyen çalışmaların yanı sıra Uluslararası Gül Kentleri Birliği'nce devam edilen Karagül gülbahçesi projesi de bulunmaktadır. Fırat nehri kenarı boyunca devam eden evlerde rölöve ve restorasyon çalışmaları desteklenmektedir. Yerel gıda satışı için küçük üretici pazarları kurulmuştur.</p>	
<p>ARTVİN ŞAVŞAT</p>	<p>Artvin-Şavşat 2015 yılında yavaş kent birliğine katılmıştır. Kentlerin kendine özgü özelliklerine sahip çıkmak ve sürdürülebilir bir gelişmeyi desteklemek, doğal ve kültürel değerlere sahip çıkarak, turizm canlanması ile yerel kalkınmaya destek olmak amaçlanmıştır. Turizm gelişimi ve geleneksel ahşap mimariyi yaşatmak amacıyla, bungalov evler yapılmakta ve ev pansiyonculuğu kültürü geliştirilmektedir. Doğal güzellikleri ile bilinen gölleri ve tabiat alanları korunmaktadır.</p>	

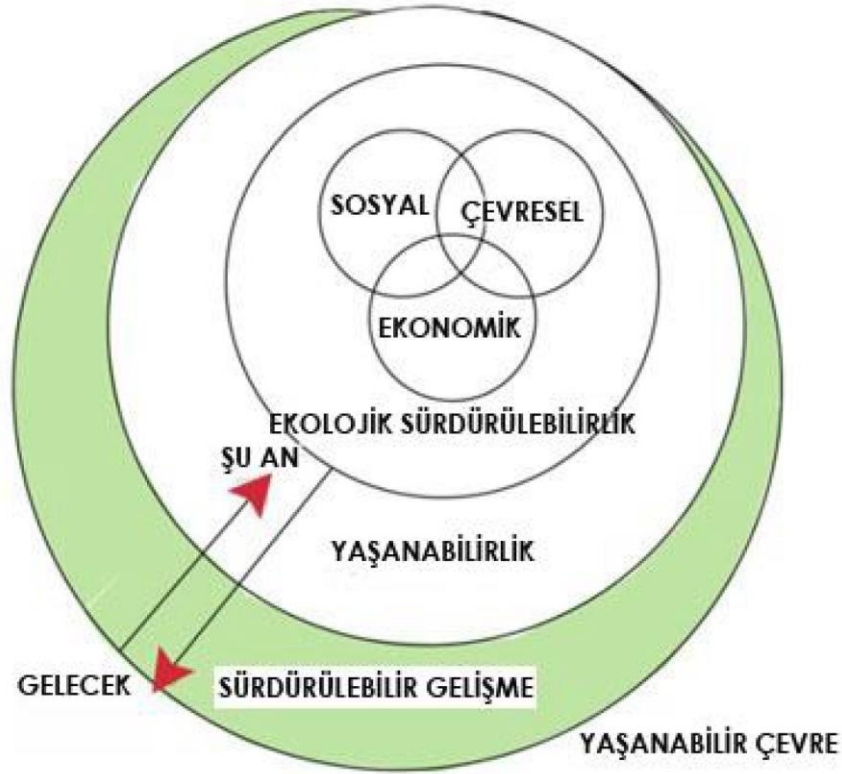
Tablo: 3 (devam ediyor).

ERZURUM UZUNDERE	Erzurum-Uzundere 2016 yılı içerisinde Yavaş Kent Birliğine dahil olmuştur. Yavaş kent Uzundere’de doğal ve kültürel değerlerini koruma ve turizm ile ilgili planlama, yatırım, tanıtım konularında çalışmalar yapılmaktadır. Bu konuda “Uzundere Turizm Master Planı 2023” vizyonu ile stratejiler üretilmektedir. Doğal ve kültürel peyzaj bütünlüğüne sahip “Saklı Cennet” niteliğindeki Uzundere, Ulubağ Köyü ev pansiyonculuğu ile kırsal turizmin canlanmasını sağlamaktadır. Toplumsal katılımı destekleyen etkinlikler yapılmaktadır.	
BOLU MUDURNU	Bolu-Mudurnu 2018 yılında Yavaş Kent Birliği’ne dahil olmuştur. Yavaş Kent Mudurnu’da saat kulesi, sivil mimari örneği oluşturan ev ve konaklar, iğne atölyeleri ile yerel kültür yaşatılmaya çalışılmaktadır. Tarihi İpekyolu güzergahı bağlamında köprü yolunda ticaret birimlerinin varlığı ile kentsel mekâna canlılık kazandırılmaktadır.	

2.4 Yaşanabilirlik Olgusu ve Yavaş Kent İlişkisi

Yaşanabilirlik; bir yerleşim yerinde insanların yaşayabilmesine olanak tanıyan elverişli tüm koşulların değerlendirilebilir ve ölçülebilir olmasıdır (Parlak, 2011). Ayataç (2014), yaşanabilirliği “insan-çevre-yerleşim-toplum arasındaki ilişkinin tanımlanmasında kullanılan ilkeler bütünü” olarak ifade etmektedir (Ayataç, 2014).

Oktay (2008), yaşanabilirlik ile ilgili insanı esas alan her konunun sosyal, çevresel, ekonomik sürdürülebilirlik ile birlikte incelenmesi gerektiğini vurgulamaktadır (Oktay, 2008). Amare (2014) ise yaşanabilirliği şuan içinde bulunan zamanla, sürdürülebilirliği ise gelecekte gerçekleşebileceği düşünülen ile özdeşleştirerek, yaşanabilirliği sürdürülebilirlik ilkeleri üzerinden değerlendirmektedir (Şekil 3) (Amare, 2014).



Şekil 3: Yaşanabilirlik ve sürdürülebilirlik ilişkisi (Amare, 2014).

Şekil 3’te de belirtildiği üzere, içinde bulunulan zaman ve gelecek arasında ekolojik ve sosyo-ekonomik açıdan sürdürülebilir olma anlayışı yaşanabilirliğin yapıtaşlarıdır ve sürdürülebilir gelişmeyi sağlamaktadır. Sürdürülebilir gelişmenin sağlanması ile de yaşanabilir çevreler oluşmaktadır.

Küreselleşme hareketi, iletişim ve ulaşım olanaklarını arttırarak, uzakları yakın hale getirmiş, şehirleri standartlaştırmıştır. Bunun neticesinde yerel farklılıkların azalmasıyla tek kültürlülük gibi gelenek, görenek, kimlik ve algısal boyutta da geri dönüşü mümkün olmayan olumsuz sonuçlar meydana gelmiştir (Tayfun vd., 2014; Ünal vd., 2016). Özellikle 19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başlarında kentleşmenin plansız ve tehlikeli bir büyüme periyodu içerisine girmesiyle, yeni sorunlar ortaya çıkarken, banliyölerin kırsal alanlarla birleşerek konut ve ticaret bölgeleri olarak kullanımına neden olmuştur. Bu durum eskisine oranla kentlerin sınırlarında genişleme ve yeni ulaşım bağlantılarının açılmasının yanında geniş karayolu ağları kurularak, kentin daha geniş alanlara yayılmasını başlatmıştır (Bilgin, 2001; Özden, 2008; Şahin, 2010).

Yayılan kent formları bireylerin, kent merkezinde artan konut fiyatlarını karşılayamamasına, yaya erişilebilirliğinin azalmasının yanında bireylerin merkezden uzak ve rantın düşük olduğu banliyölere taşınmasına ortam hazırlamıştır. Boş zaman aktiviteleri için tasarlanan rekreasyon alanları, parklar, alışveriş merkezleri vb. fonksiyonların ise kent merkezinin uzağında konumlanması, insanı merkez alan kentsel mekân kullanımı ile örtüşmemektedir (Tosun, 2013). Dolayısıyla kaynak ve enerji üretiminden-tüketimine, ulaşım ve altyapı kaynaklı iklimsel değişime, doğal ve kültürel mirasın korunamaması sonucu kültürel peyzajın olumsuz etkilenmesine ve hatta kentsel mekân-insan ilişkisininin zayıflamasına kadar bir dizi istenmeyen sorun yaşanmasına sebep olmaktadır (Tosun, 2013; Lowe vd., 2015).

İlk defa 1972 Stockholm Birleşmiş Milletler İnsan ve Çevre Konferansı'nda sağlıklı, planlı kentsel gelişme için yaşanabilir kent ve kentsel mekân ihtiyacı gündeme gelmiştir (Yazar, 2009; Aydın, 2010; Sınmaz, 2013). Yaşanabilir ve sağlıklı kentlere yönelik aşağıda belirtilen çalışmalar gerçekleştirilmiştir:

- 1981: Dünya Sağlık Örgütü (WHO) sağlıklı kentler'e yönelim,
- 1987: Ortak geleceğimiz Brundland Raporu,
- 1992: Rio Konferansı, Gündem 21, Avrupa Kentsel Şartı 1,
- 1994: Avrupa Sürdürülebilir Kentler ve Kasabalar Birliği (Aalborg Sözleşmesi),
- 1996: Habitat II Konferansı,
- 2000: Avrupa Peyzaj Sözleşmesi,
- 2002: Johannesburg zirvesi (Çevre ve Kalkınma Konferansı),
- 2003: Vizyon 2023 Çevre ve Sürdürülebilir Kalkınma Konferansı,
- 2006: Sürdürülebilir Kalkınma Stratejisi,
- 2008: Avrupa Kentsel Şartı 2, UNESCO,
- 2009: Birleşmiş Milletlerin Sürdürülebilir Kentsel Gelişim Raporu,
- 2014: 10. Kalkınma Raporu 2014-2018,
- 2016: UNHABİTAT III, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü Arama Konferansı.

Kentleri çevresi ile birlikte bütünsel olarak irdeleyen yaklaşımlar ileri sürülmüştür:

- Ebenezer Howard (1860-1928) yılları arasını kapsayan “Geleceğin Bahçeşehirleri” (*Garden Cities of Tomorrow*) yaklaşımı ile kentin doğal yapısını koruyarak geliştirme (Gürler, 2013) düşüncesi esas olmuştur.
- Clarence Perry (1854-1932) “Komşuluk Birimleri” (*Neighborhood Unit*) ile, kentin yaşayanlarının parçası olduğu topluluk ve yerler yapılması (Gürler, 2013; Mehta, 2013) görüşünü savunmuştur.
- Garnier’in “Sanayi Kenti”, Unwin’in “Yeni Kent” kurgusu, Haussmann’ın Paris’ine, Le Corbusier’in Çağdaş Kent’ine, Olmsted’in Amerikan Parkları ve Daniel Hudson Burnham’ın Güzel Şehir (*City Beautiful*) hareketine kadar hep kentin nasıl daha yaşanabilir olabileceğine yönelik kriterler geliştirilmiştir (Beyhan vd., 2013). Özellikle “Güzel Şehir” hareketi ile Ebenezer Howard’ın kentten uzaklaşma önerisine karşılık, kentin kamusal mekânlarının yeniden canlandırılması fikri esas alınmıştır (Ersoy, 2012).
- 1990’lı yılların başında ise yeni kentleşme (*new urbanizm*) hareketinin gelişimi ve sürdürülebilir kent (*sustainable cities*), ekolojik kent (*eco-cities*), akıllı kent (*smart cities*), yaşanabilir kent (*liveable cities*), düşük karbon kent (*low carbon cities*) dijital kent (*digital cities*), kompakt kent (*compact cities*) ve yavaş kent olmak üzere doğayla uyumlu, geçmişle bağlantısını koparmayan insan ölçekli kent ve kentsel mekân oluşturma amaçlı stratejilere ağırlık verilmiştir (Sımmaz, 2013).

Bu kapsamda günümüzün çokça tartışılan konusu olan yeni kentleşme yaklaşımında da, toplumsal olarak daha fazla insan ölçeğindeki-karakterindeki kentsel peyzaj planlama ve tasarımı amaçlanmaktadır (Godschalk, 2004). 2000 yılında kabul edilen Avrupa Peyzaj Sözleşmesi ile de dünya ekonomisindeki değişikliklerin, tarım, orman, endüstri, maden üretimi ve ulaştırma, altyapı, turizm gelişmeleri ve bölge planları uygulamalarının kentlerin peyzajların dönüşümünü hızlandırdığına dikkat çekilmekte, peyzajın bireysel ve sosyal refahın anahtar ögesi olduğu ve korunmasının, yönetiminin ve planlamasının toplumdaki herkese haklar ve sorumluluklar getirdiğine değinilmektedir (Dinçer, 2013). Bu doğrultuda 2009 yılında ABD’de gerçekleştirilen yeni kentleşme konferansında

varolan kentsel merkezlerin tutarlı metropoliten alanlar içerisinde onarımı ve doğal çevrelerin korunması ölçütü esas alınmıştır (Jepson vd., 2010).

Bu yaklaşım çevre içinde “yer” leri ile tanımlı kamusal mekânları sorgulamaya itmekte ve “kentsel mekânın önemine” vurgu yapmaktadır (Bristol Legible City, 2001; Erdönmez, 2005). Sosyal ilişkileri sağlayacak, yerel özellikleri taşıyacak, kullanıcıların kendilerini ait hissedebilecekleri, geçmişle bağlantısı olan, modern kentsel ortamlar içerisinde geleneksel kasaba-mahalle yaşantısını yansıtan kentsel mekânlar oluşturmayı amaçlamaktadır (Tsenkova, 2006). Yapılaşmış çevre tasarımına yeni bir boyut getirmeyi amaç edinen yeni kentleşme ile kentte fiziksel form ve sosyal davranış arasında bir bağ kurmaya çalışılmıştır. Yürünebilirlik, bağlantısallık, çok amaçlı kullanım, farklılığı olan kentsel peyzaj planlama ve tasarım anlayışı ile geleneksel komşuluk yapısı, akıllı ulaşım sistemleri, sürdürülebilirlik vb. temel ilkeler belirlenmektedir (Ulushan, 2004; Bertlin, 2014).

Yeni kentleşme sonrası yaşanabilirliğin yapıları çevre, bölgeleme, doğal çevre, kamusal alan gibi fiziksel çevreyi kapsayan konularda güvenli, donanımlı, kentin sakinleri için, erişilebilir ve eğlenceli ev-iş arası bir kent ve kentsel mekân oluşturmayı amaç edindiği görülmektedir. Bu kapsamda doğal çevrenin korunması, sosyal ilişkileri geliştiren kamusal mekân kazanımı, tarihsel ve kültürel kent kimliğinin devamlılığının sağlanması, rekreasyonel fırsatlar oluşturulması ile halk sağlığı ve güvenliğine dayalı kentsel mekân kullanımı benimsenen temel koşullardandır (Din vd., 2013).

Dünya Sağlık Örgütü tarafından, bireyin fiziksel sağlığı, psikolojik durumu, özgürlük seviyesi, sosyal ilişkileri ve yaşadığı çevrenin özellikleri vb. bir çok koşulun bireysel ve toplumsal yaşam kalitesini etkilediği ifade edilmektedir. Dolayısıyla insan-mekân ilişkisinde insanların ait oldukları kültürel ve toplumsal niteliklerin algılanabilirliği ve değerlendirilebilirliği yaşanabilir kent olabilmeyi etkilemektedir (Marans, 2007).

Kalkınma Bakanlığı'nın (2014-2018) raporunda yaşanabilirlik için ekoloji, arazi kullanımı, kamusal alanlar, ulaşım, sağlık, güvenlik, tasarım, eğitim, kültür ve kalkınma ile ilgili başlıklar ortaya konulmuştur (Tablo 4) (Kalkınma Bakanlığı, 2014).

Tablo 4: Kalkınma Bakanlığı 10. kalkınma ön raporu (Kalkınma Bakanlığı, 2014).

Konu Alanı	İlke ve Değer
Ekoloji	Ekolojik değerlere sahip çıkılması (*), Yerel peyzajı dikkate alarak, yerel çevre değerlerinin yaşatılması (*), Ekolojik sürdürülebilirliği ön planda tutulduğu sürdürülebilir kalkınma, Temiz çevre, gürültü kirliliğinin önlenmesi, hava ve su kalitesinin korunması Ekoloji ve ekonomi arasında denge sağlanması (*)
Arazi Kullanımı	Karma arazi kullanımının teşvik edilmesi, İşyeri-konut mesafelerinin karşılanabilir ücrette olması, Yaya ve bisiklet mesafesinde erişilebilirliğin dikkate alınması (*), Toplu taşımayla erişilebilirliğin sağlandığı kentsel arazi kullanımı (*), Kompakt arazi kullanımı, Yenilikçi yaklaşımlar, Yaşama ve çalışma alanı uyumu.
Kamusal Alanlar	Kamusal mekânda toplumsal ilişkilerin dikkate alınması (*), Sokak-toplum ilişkisi, Herkes için yeterli kamusal alan, Karşılanabilir, konforlu ve erişilebilir konut imkanı sağlanması, Karar almada toplumsal katılımın sağlanması (*), Çeşitliliği hoşgörü ve avantaja çevirmek ötekileştirmeyen, yardıma muhtaç toplum kesimlerini kollayan sosyal iletişimin güçlendirilmesi, Her yaş grubu için diyalog temelli yaklaşım benimsenmesi, Kamusal etkinliklere önem verilmesi ve kamusal yaşamın canlandırılması Yerel halkın bilgi, deneyim ve görüşlerine saygı duyulması (*), Komşuluğun yaşatılması ve korunması (*), Saygı kavramının sürdürülebilir kılınması, bu sebeple toplumsal, cinsel ve etnik kimliklere saygılı davranılması.
Ulaşım	Kentsel kamusal hizmetlere kolay erişimin sağlanması (*). Trafik ve yol güvenliğinin artırılması, Mimari ve kentsel tasarımın sağlıklı bir yaşama uygun kolay hareket edilebilir çevreler üretmesi (*), Ulaşım planlaması ile arazi kullanımının ilişkisinin toplu taşımın etkinliğini arttıracak şekilde kurulması, Ucuz, konforlu ve güvenli toplu taşım sağlanması, Engelliler için erişilebilirliğin ve hizmet kalitesinin artırılması Bisiklet kullanımının özendirilmesi, toplu taşımaya öncelik verilmesi,
Sağlık	Halk sağlığının korunması, Birey ve toplulukların gen havuzuna saygı, Sağlıklı yaşam alanlarının oluşturulması, Herkes için erişilebilir, sürdürülebilir gıda- tarım ürünleri temin edilmesi(*)
Güvenlik	İnsan temel hak ve hürriyetlerinin korunmasına yönelik güvenliğin sağlanması, Tüm yaş grupları için kentlerin çekici ve güvenli kılınması, Bireysel güvenliğin sağlanması, Tüm kamu hizmetlerinde bireyin can ve mal güvenliğinin temel alınması.

Tablo: 4 (devam ediyor).

Tasarım	Yerel ve bölgesel mimari kültüre ve eserlere saygılı davranılması (*), Tasarımın yerel ve bölgesel tarihle barışık olması (*), Yerel iklim koşullarının ve malzemelerin kullanılması (*), Kentlilerin hafıza mekânları oluşturmalarını sağlayacak anıt, imge ve simgelerin korunması ve toplumsal uzlaşıyla yenilerinin oluşturulması, Etkileşimli ve nitelikli sanat yapıtlarına yatırım yapılması, Halk sanatlarının desteklenmesi (*), Kentsel tasarım ve estetiğin gündem yapılması, Estetik değerlerin geliştirilmesi, Geleneksel mimari tarzların gelecek kuşaklara aktarılması (*).
Kültür/Eğitim	Gündelik yaşamı zenginleştiren geleneklerin yaşatılması (*), Somut olmayan kültürel mirasın tanımlanması, arşivlenmesi, yaşatılması ve gelecek kuşaklara aktarılması, Çocukların, kentlerin ve mekânın planlanması süreçlerine dahil edilmesi, Eğitim ve sosyal bütünleşmenin sağlanması (*), Kültürel kimliklere saygı gösterilmesi, Çocuklar ve gençler için özgür sosyalleşme olanakları sağlayan kamusal mekânların geliştirilmesi, Yalıtılmamış ve belirgin siyasal yargıları dayatmadan uzak rekreasyon ve boş zaman geçirme olanaklarının kentlilere sağlanması, Herkes için erişilebilir ve maliyeti karşılanabilir bir eğitim sürecinin tasarlanması, Çevre ve kültüre saygının eğitim sürecinin temeli haline getirilmesi (*).
Kalkınma	Yerel ticari işletmelerinin ve yerel üretim biçimlerinin korunması ve Yaşatılması, İş fırsatları yaratabilen bir ekonomik çevrenin sağlanması, Herkes kapasite geliştirebilme olanaklarının sağlanması, Sürdürülebilir kalkınma ve yenilenebilir enerji kaynakları temin edilmesi, çevresel değerlere saygıyı esas alan bir iş ortamının özendirilmesi (*), Girişimciliğin teşvik edilmesi, Kamu ve özel sektör işbirliğinin sağlanması, Toplum tabanlı örgütlenmelerin geliştirilmesi (*), Yerel kalkınma modellerinin teşvik edilmesi (*).

Özellikle Kalkınma Bakanlığı 10. kalkınma ön raporunda (Tablo 4) incelenen başlıkların (*) işaretli ilke ve değerlerin yavaş kent hareketi ile benzerlikler içerdiği görülmektedir. Bu kapsamda yavaş kentler için, küreselleşmenin şehirleri standartlaştırmasına ve plansız kentsel yoğunluğa karşı engel olmayı amaçlayan küçük ölçekli yerleşimlerin farkındalık çabası denilebilir. Yavaş kentler ile ekonomik, sosyal, kültürel açıdan insanların yaşam kalitesi yükseltilmeye çalışılmaktadır (Tayfun vd., 2014; Ünal vd., 2016).

Yavaş kentler, günümüz şehirleri için de yaşanabilirliği sağlamada uyarıcı sinyal niteliğindedir. Yerin yerel farkındalığından hareketle, şehrin kendi eşsiz karakterini sürdürmeyi hedeflemektedir. İnsan memnuniyetini nitelikli gıda, yerel kültürel gelenekler, yerel ekonomi, sürdürülebilir nitelikte yaşam, yürünebilir çevre, kişisel ve sosyal sorumluluk ve farkına varma gibi birçok etken ile ilişkilendirmektedir. Böylece insanların yaşamsal deneyimine, çevresel ve toplumsal gelişmeler karşısındaki memnuniyetine çözüm geliştirmektedir (Radstrom, 2011; Carp, 2014).

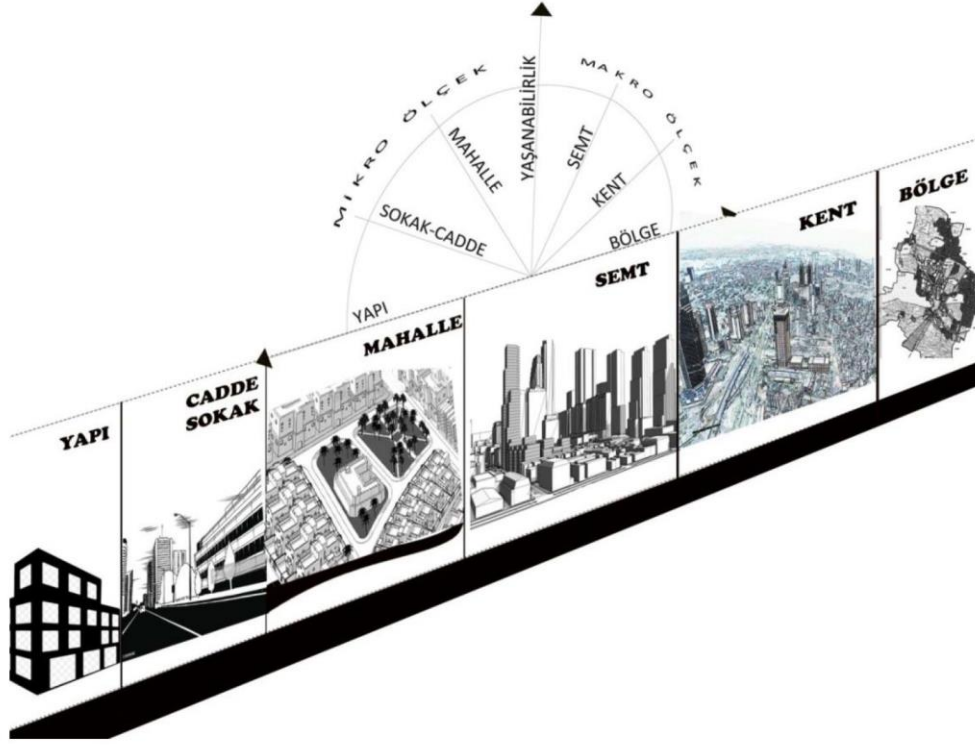
2.5 Kentsel Mekân Yapısı ve Yer Algısı Açısından Yavaş Kentler

Kentsel mekân “içinde insan eylemlerinin meydana geldiği, onu saran ve ait olma duygusu yaratan, yatay, düşey elemanlar ile sınırlandırılmış, üç boyutlu düzen” lerdir (Erdönmez, 2005).

Mumford (1964), ”kentin ana amacının çeşitli kişiler ya da gruplar arasında rastlantılara, karşılaşmalara, davetlere izin veren kentsel mekân sistemi” kurmak olduğunu belirtmiştir. Bu görüş kentlerde kamusal mekânı artırmayı kentleri sağlıklı bir yapıya kavuşturmada esas ölçüt olarak almaktadır (Mehta, 2013).

2016 Habitat III konferansında kentlerin insanlardan oluşan yapılar olduğu bu sebeple kentlerde insan öncelikli altyapı ve hizmetlerin sağlanması gerekliliğine değinilmektedir. Yerel kalite ve sosyal bütünleşmeyi sağlayan “insan öncelikli mekân” görüşü savunulmaktadır (Habitat III Raporu, 2016b; Habitat III Raporu, 2016c; Sezgin, 2016).

Bu noktada kentsel mekân, fiziksel açıdan kentin tüm sakinlerinin ihtiyaçlarını karşılayacak kaliteli ve erişilebilir mekânlar üretmeli, buna ilaveten sosyal ilişkileri destekleyerek toplumsal katılıma olanak sağlamalıdır (Habitat III Raporu, 2016). 1980 sonrası “Yeni Şehircilik Yaklaşımı” yaşanabilir çevreler için ikinci ölçek olarak yerleşme, mahalle ve koridorların yaya erişilebilirliğine uygun hale getirilmesinden bahsetmektedir. Bu kapsamda kent merkezlerinin ve kasabaların uyumlu bir metropoliten bölge içerisinde yeniden düzenlenmesini destekleyen kamusal politikalara ihtiyaç vardır. Mahalleler ve koridorları olan cadde-sokaklar, yaşamın niteliğini geliştiren ve mekân yaratmayı sağlayan önemli çevresel formlardır (Elshater, 2012) (Şekil 4).



Şekil 4: Yaşanabilir kentsel mekân formlarının sistemsel ağı (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'ndan (2016) geliştirilmiştir).

Kentsel mekân formları açısından yavaş kentler mahalle ölçeğinde sürdürülebilir toplumu ve çevreyi bütünsel olarak ele almaktadır. Yürünebilir çevreler yaratmaya çalışmaktadır. Kamu ulaşımına erişilebilirliği ön planda tutarak yaya ve bisiklet ulaşımını teşvik etmektedir. Cadde ölçeğinde günlük yaşamın farklı bağlantılarındaki mekânları birbiriyle ilişkilendirmektedir. Çoklu kullanım ve aktiviteye izin vermektedir (Embarq, 2010). Yapı ölçeğinde ise çevreye duyarlı bina tasarımı ve insan ölçeğine bağlı yapısal kullanıma izin vermekte (Embarq, 2010) insan-mekân etkileşimini artırmaktadır (Knox, 2005; Pink vd., 2013).

Bu noktada yavaş kentleri sadece yavaş gıda, el sanatlarını yaşatma ve yerel kalkınma girişimi olarak değil bölgenin farkındalık, kimlik çalışması olarak yorumlamak gerekmektedir. Yapılı çevrelerin belirgin karakterlerinin korunması, daha fazla yeşil alan oluşturma, bisiklet yolları ve yaya yürüme bağlantılarının geliştirilmesi, insan öncelikli çevrelerin oluşturulması ve kamusal yaşamı yansıtan meydan, sokak ağları, yavaş kentlerin temel yapısında olmalıdır (Parkins, 2004; Knox, 2005; Baltic University, 2006; Pink, 2007; Radstrom, 2011). Yavaş kentler insanları kafelere, tiyatrolara, meydanlara, caddelere, kaldırımlara ve eğlenmek için parklara, pazarlara, yönlendirerek kamusal mekânı aktif

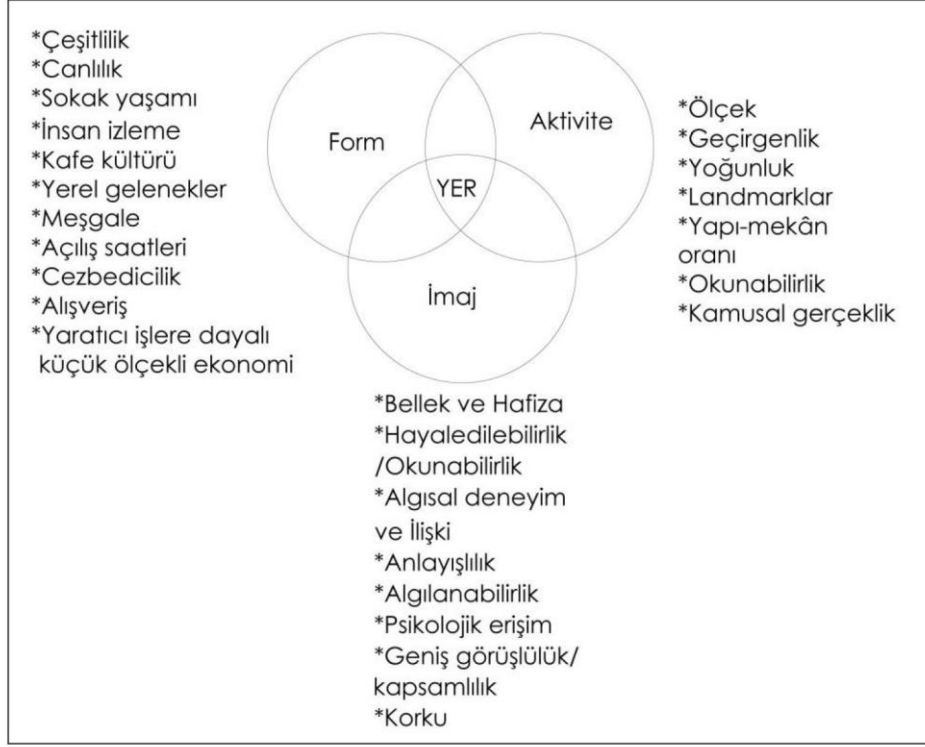
kullanmaya teşvik etmektedir (Radstrom, 2011; Carp, 2014). Festivaller aracılığı ile de toplumsal katılımı sürekli canlı tutmaktadır (Pink vd., 2013).

İnsana değer veren sağlıklı gıdaya erişim sağlayan, sosyal etkileşime fırsat tanıyan kentsel mekân yapısı ile yavaş kentler ilgi çeken yerlerdendir (Baltic University, 2006). Lyn Lofland (1998), çeşitli sosyo-psikolojik çevrelere olanak sağlayan mekânların birleşimi ile yaşanabilir çevrelerin oluşabileceğine değinmektedir (Mehta, 2013). Montgomery'e (1998) göre de kentler, yerleşik kültürün izlerini taşıyan "yer"ler aracılığıyla gelişebilir. Ona göre tarihte iz bırakmış kişiler, olaylar ve yapıların yanı sıra, kentin kendine özgü doğal, kültürel morfolojisi ile günümüz insanın da karakterize ettiği algı yeri anlamlandırmaktadır (Bilsel, 2002). Montgomery (2013), insan refahının mekân ve sistemlerin duygusal ilişkilerinin çalışılmasıyla oluştuğunu belirtmiştir. Ona göre insanlar yavaş hareket ettiği zaman birbirleriyle ve çevresiyle iletişim kurabilmekte ve daha mutlu olmaktadır (PPS, 2016).

Bu görüş kentsel mekânı oluşturmak değil, o mekânı anlamlandırarak öge olarak insanların varlığının önemini doğrulamaktadır (Gehl, 2001). Dolayısıyla mekâna anlam kazandıran özellik mekân ile devam eden karşılıklı ilişki ve etkileşim sonrası "yer olma" özelliğidir (Mehta, 2013).

Bu çerçevede kenti, kentsel mekân ve yer algısı ile birlikte incelemek gerekmektedir (Coşar, 2013). Lomnitz vd. (1992), yer algısının sosyal ve kültürel coğrafyadan etkilendiğini ifade etmiştir. Yer algısı üzerine çalışmalarında kültürel dokudan bahsederek kent ile sosyal normları bir bütün olarak ele almışlardır. Burada vurgulanmak istenen mesaj sakinlerin ve ziyaretçilerin günlük programları ile mekânın niteliği arasındaki karşılıklı olumlu etkileşimdir.

Kentsel mekân ve yer algısını eylem (aktivite), yapılı çevre ve anlam olmak üzere üç bileşende incelemek, kentin karakterini deneyimlemede yol göstericidir (Montgomery, 2003). Bu kapsamda yavaş kentlerdeki mekânsal deneyim aktarılırken Montgomery'nin (2003) mekânsal analizinden (Şekil 5) yararlanılmıştır.



Şekil 5: Kentsel mekân yapısı ve yer algısı analizi (Montgomery, 2003).

Şekil 5'te de görüldüğü gibi kentsel mekânı yaşanabilir yapan eylem (aktivite) bileşeni aşağıdaki kriterleri sağlamalıdır:

- Oturmaya ayrılmış alanlar da dahil arazi kullanımında çeşitlilik,
- Yerel işletmelerin oranı ya da özellikle dükkan vb. bağımsız işletmeler,
- Gün içerisinde açık olma vakitleri, özellikle akşam ve gece aktivitelerine olanak tanınması,
- Sokak, cadde alışverişlerinin varlığı ve büyüklüğü,
- Sinema, kafe, tiyatro, restoran vb. kültürel ve karşılaşmaya olanak tanıyan farklı mekânsal olanaklar içermesi,
- Bahçeler, meydanlar, köşeler ile mekânın erişilebilir olması ve insanların pasif iletişim kurabileceği diğer insanları ve aktiviteleri, animasyonları izleme fırsatı sunması,
- Küçük ölçekli yatırımcıyı destekleyen ekonomik fırsatlar ve karma arazi kullanımı (kafe, takılıp-sökülebilen taşınır satış üniteleri vb.),
- Yeni mimaride eski ile uyumun varlığı (bina tiplerinin stil, tasarım çeşitliliği vb.),

- Aktif cadde yaşamının varlığına bakılmaktadır (Montgomery, 2003).

Başarılı bir fiziksel çevre insanlara kenti ve çevresini görme, algılama, işitme ve pasif ve sözlü etkileşim ile deneyimleme fırsatı tanırken, şehrin akışkan ve canlı bir yaşam alanına dönüşmesini de sağlamalıdır (Montgomery, 2003).

Yavaş kentlerde de sokak pazarları, üretici gıda pazarları, el ürünleri, sergileri, yemek ve sanat festivalleri gibi etkinlikler ile kamusal yaşam desteklenirken, teknolojik gelişmeler, internet ve benzeri mobil hizmetlere de öncelik verilmektedir. Eskinin geleneksel kent yapısını modernliğin olumlu etkileri ile birleştiren ve tarihsel değerleri olan bir yaklaşım benimsenmektedir. Toplumsal paylaşımı destekleyen mekânların çoğaltılmasına öncelik verilmektedir. Bu kapsamda kamusal yaşamı destekleyen cadde-sokak yayalaştırma çalışmaları önde gelen projelerdir (Deviren vd., 2015; Donat vd., 2016).

Yavaş kent kriterlerinde belirtilen enerji ve çevre ile ilgili politikalar, altyapı politikaları, kentsel yaşam kalitesi politikaları, tarımsal, turistik, esnaf ve sanatkârlara yönelik politikalar ile misafirperverlik ve farkındalığı öne çıkaran çalışmalar ile kamusal mekânlara yönelik düzenlemeler yapılmakta ve kamusal yaşam desteklenmektedir (Deviren vd., 2015; Donat vd., 2016) (Şekil 6).

Montgomery (2003), çalışmasında kentsel mekânı yaşanabilir yapan ikinci özellik olarak yapılı çevre'ye dikkati çekmiştir. Jacobs (1993) yapılı çevreyi, kentin morfolojik yapısını oluşturan karma arazi kullanımı, yapı formlarının oranı, bina tiplerinin yaş, büyüklük, durumundaki çeşitlilik ve geçirgenlik olarak ele almaktadır. Jacobs'a (1993) göre şehrin morfolojik yapısı bütünlük içermelidir. Yapılı çevrenin bütünlük içermesini Lynch (1960) ise yapı formlarının karşılıklı sürdürülebilir olması ve yerin aktif olması ile ilişkilendirmiştir.

Kentlerin morfolojik yapısı; modern ve geleneksel tarzların içeriğinin oluşturduğu yapılar ve bunların tariflediği dış mekânlar olmak üzere iki kurguda ele alınmaktadır. Bu noktada modernist kentlerde kentsel peyzaj düzeni içerisinde yapılar ve yapıların strüktürleri arasında kalan cadde-sokak, meydan gibi kamusal mekân ağları ile daha küçük ölçekli, grid sisteme sahip kentsel büyümeye dayalı parçalanmış alanlar (park, semt pazarları, kıyılar, çocuk oyun alanı, bahçeler, avlular vb.) birbirinden bağımsız şekilde ele

alınmaktadır. Geleneksel mekânlarda ise yapılar ve yapıların tanımladığı açıklıklar, insancıl mekânlar olarak değerlendirilmektedir (Korkmaz, 2007).

1999 yılında İtalya'da yerellik ve farkındalık yaşatma adına, uluslararası belediyeler birliği tarafından kurulan yavaş kentler de geleneksel kentlere örnek oluşturmaktadır (Keskin, 2012). Konut kapılarının doğrudan sokağa açıldığı dar sokak yapıları, doğaya hükmeden değil ona uyum sağlamayı esas alan insan ölçekli yapı-sokak cephesi bütünlüğü ve giriş katlarındaki iç-dış mekân arası etkileşimi sağlayan kafe, bar, market gibi yapıların hem kentsel mekâna görsel değer kazandırdığı, hem de mekânın güvenli algılanmasını sağladığı görülmektedir. Ayrıca kamusal yaşamı geliştirmeyi hedefleyen kaldırım peyzajı içerikli projeler ve kültürel öge özelliği gösteren arkad, sütun, çıkma, cumba, saçak ve mimari yapıya destek sistemler olan tente, veranda ve benzeri elemanların dış ve iç mekân kullanıcıları için güçlü bir yer duygusu ve kullanışlılık sağlayarak kentsel mekâna renklilik ve canlılık kazandırdığı dikkati çekmektedir (Korkmaz, 2007; Ergen, 2011) (Şekil 7-8).

İtalya - Bra



Geleneksel yavaş gıda ürünleri ve sokak pazarları İtalya - Bra caddelerine canlılık kazandırmaktadır.

Almanya - Waldkrich



Almanya - Waldkrich'te yerel gıda ve kafe kültürü ile özdeşleşen bir sokak yaşamı vardır.

Çanakkale - Gökçeada



Çanakkale-Gökçeada'da cadde ve sokaklarda kullanılan döşeme taşı trafiği yavaşlatarak, yürünebilirliği artırmaktadır.

Yerel mimarisi, insan öncelikli kentsel dokusu ile İtalya-Orvieto, insan-mekân etkileşimini desteklemektedir.

İtalya - Orvieto



İngiltere-Mold'da şehir merkezi ve çevresinde sokak pazarları kurulmakta, kültür, dil, tarih açısından bilgilendirme toplantıları yapılmaktadır.

İngiltere - Mold



Avustralya - Goolwa



Avustralya-Goolwa'da bazı sokak ve caddeler araç kullanımına kapatılarak yayalaştırılmaktadır.

Şekil 6:Yavaş kentlerde kentsel mekân-eylem ilişkisi (Wright vd., 2010; Özgenç, 2012; Donat vd., 2016).



ABD'de Sebastopol'da yavaş kent amacıyla genişletilen kaldırımlar yaya yürünebilirliğini artırmaktadır. Zemin katlardaki ticaret ve satış birimleri cadde yaşamını aktifleştirerek, kentsel mekana hareket katmaktadır.



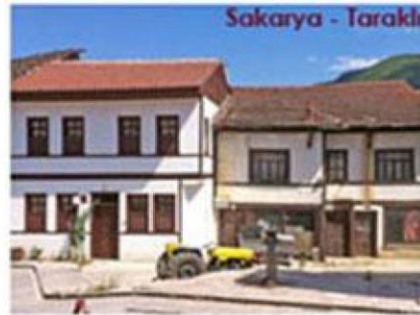
İzmir-Seferihisar'da güneş enerjisi ile çalışan bisikletler, şehir yaşamında insan aktivitesine imkan vererek, doğal enerji kullanımı ile ekolojik yapıyı korumaktadır.

İtalya - Orvieto



İtalya-Orvieto'da 580 m uzunluğundaki mesafede kamusal ulaşımı desteklemek ve kentin silüetini korumak amacıyla Feniküler ulaşımı kullanılmaktadır.

Sakarya-Taraklı ve Isparta-Yalvaç'ta tarihsel özellikli çeşmeler ve Sivil Mimarlık Örnekleri ile geleneksel mahalle kültürü yaşatılmaktadır.



Sürdürülebilir enerji açısından İsveç-Falköping'te organik atıklardan biogaz rüzgar güllerinden elektrik üretilmektedir.



Şekil 7: Yavaş kentlerde kentsel mekân-yapılı çevre (a) (RMR Group, 2007; Ida, 2009; Özcan, 2011; Özgenç, 2012).

İspanya - Begur



İspanya - Begur insan öncelikli mimari yapısı, yürünebilir caddeleri ve yeme - içme aktivitesini destekleyen kafe ve restoranları ile kenti çekici kılmaktadır.

Labastide -D'armagnac



Labastide -D'armagnac yavaş kentinin kapalı meydan yapısı, mekânı insan algısı açısından ölçülebilir yapmaktadır.

Avusturya - Enns



Avusturya Enns yavaş kentinde arkadlı korunan mimari yapılarla sahip olan sokak dokuları, zorlu hava şartlarında insanların kamusal mekân kullanımını kolaylaştırmaktadır.

Şanlıurfa - Halfeti



Şanlıurfa - Halfeti korunan mimarisi ve kentsel dokusu ise kentin yerel farkındalığı yaşatmaktadır.

İsparta - Yalvaç



İsparta - Yalvaç'ta restorasyonu tamamlanmış olan Osmanlı döneminden kalma Demirciler ve Ayakkabıcılar Bedesteni ile geleneksel çarşı kültürü yaşatılmaktadır.

Şekil 8: Yavaş kentlerde kentsel mekân-yapılı çevre (b) (Yalvaç Belediyesi, 2012; Aydoğan, 2015; URL-5, 2016).

Günümüz kentlerinde özellikle son zamanlarda açık kamusal alanlarda suç, terör olayları ve hırsızlık ile çok fazla karşılaşılmaktadır. Güvenlik sorunu, kamusal dış mekân kullanımında ciddi bir psikolojik engel oluşturmaktadır. Güvenlik sorunu için görevli, kamera vb. izleme yöntemleri ile kontrol sağlanmaktadır (Korkmaz, 2007; Paasch, 2015; Şahin vd., 2015). Birçok uzmanın ortak görüşü ise (Jacops, 1993; Gehl, 2001;

Montgomery, 2003) nitelikli kentsel mekânlarda toplumsal koruma denetiminin olmasının gerekliliğidir (Cilliers vd., 2015). Bu kapsamda yavaş kentlerde festivaller, kamu sağlığı toplantıları ve benzeri yerel yönetimler tarafından yürütülen çalışmalar ile toplumsal katılım sağlanarak kentsel mekân güvenli kılınmaktadır. Ayrıca yapı-boşluk arasındaki insan ölçekli mimari dokular, yeme-içme yerleri ve kafeler ile toplumsal denetim sağlanmaktadır (Knox vd., 2013; Bosion, 2014).

Yavaş kentlerde yapılı çevre açısından üzerinde durulması gereken diğer bir nokta, tüketim davranışdır. Bu noktada yavaş kentler hızlı tüketim kültürü ile karakterize olan metropol yaşamına yavaş gıda-yavaş yemek manifestosu üzerinden insancıl çevreler oluşturmaya çalışmaktadır (Knox vd., 2013). Restoranlar, yerel pazar ürünlerinin sunumu, satışına imkan veren ve yavaş gıda aktivitesine imkan tanıyan yapı cephesi-sokak ilişkisi burada, mekân ile insanı birleştiren önemli detaylardandır (Bosion, 2014).

Montgomery (2003), kentsel mekânı yaşanabilir yapan üçüncü özelliği “anlam” olarak ele almıştır. Ona göre yaşanabilir çevre kullanıcı ve yurttası için bir anlam ve kimlik ifade etmelidir. Bu bakış açısıyla bir şehrin kimliği bireysel kimliği de taşıyan kentsel peyzaj karakterini yansıtmaktadır. Kentsel peyzaj karakteri, şehrin doğal ve kültürel peyzajıyla bunlardan etkilenen-gelişen tarih ve sosyal yaşamın bütününe kapsamaktadır. Amerika’lı bilimci Gornham (1985), yerin eşsiz karakter ve anlamının iklim, bitki örtüsü, toprak yapısı ve benzeri ekolojik özellikler ile mimari stil, yerel materyallerin kullanımı, nirengi niteliğindeki bina ve köprülerin varlığı, yüksek nitelikli kamusal çevre (aktivite, gezi vb. olanaklara imkan veren) hafıza-bellek-insan memnuniyeti vb. şekildeki kültürel peyzaj özellikleri üzerinden gelişebileceğine vurgu yapmaktadır (Xuesong vd., 2008). Kentsel peyzaj karakterini, insanların kentsel mekândaki algı ve bilişsel yönelimi çevresel stres, yerleşim memnuniyeti ve yere bağlılık gibi mekânsal davranışlar üzerinden açıklamaktadır (Steg vd., 2015). Yavaş kentler insan öncelikli göz seviyesini koruyan yapı-mekân ilişkisi ile insan algısını kolaylaştırmaktadır.

Yavaş kentlerde çevrenin ve kentsel mekânın algılanabilirliğinde ve bunların mekânsal belleğe kodlanmasında “aidiyet” anlamını katan imgelerin de önemli olduğu görülmektedir. Kentin sahip olduğu doğal ve tarihsel peyzaj dokusu insan algılama ve bilgi sürecini etkilemekte “karmaşıklık, çeşitlilik, görsel dağılım, algısal zenginlik, düzen, okunabilirlik, açıklık ve uyumluluk” şeklinde ifade edilebilmektedir (Halu, 2010).

Shulz (1963) aidiyet ile ilgili olarak bir kişinin yerleşkeci olduğu zaman kendiliğinden yaşadığı mekânın çevresel karakterine maruz kaldığını belirtmektedir. Bu durumu insanın hayatta kalabilme becerisi sonrasında adapte olabilme ve etkileşim olmak üzere iki psikolojik işlev ile ilişkilendirmiştir. Kişilerin kentsel mekân içerisinde geçen olaylara adapte olabilmeleri, yaşadıkları sorunları nasıl değerlendirdikleri ve başa çıktıkları şeklindeki stratejilere göre kentsel mekânı kendilemelerini kolaylaştırmaktadır (Steg vd., 2015). Bu durum yer ve insan psikolojisinin aslında birbirine bağlı olduğunun en büyük göstergesidir. Çünkü yerin önemini vurgulamadan niteliğini belirleme ve değerlendirme de yetersiz kalmaktadır. Halkın ortak kimliği ile oluşturulmuş değerler ve anlamlar, bilgi, gelenek ve görenekler, bir nesilden diğerine aktarılarak kültür mirası oluşturmakta ve yerleşim örüntüsünü meydana getirmektedir (Oliver, 2006; Koca, 2015). Yavaş kentlerin kentsel mekân yapısında da kır-kent, iç-dış ayrımının günümüzdeki gibi net sınırlar ile ayrılmaması, bireylerin sosyal açıdan etkileşimlerini artırmaktadır. Böylece fark eden, danışan, paylaşan bir toplumsal algı oluşmaktadır.

Stedman (2003), bu konu ile ilgili olarak çevrenin fiziksel özelliklerinin kentsel peyzajın sembolik özelliklerini etkilediğine değinmiştir. Ona göre hissetme, duygu, çevre özelliklerine karşı insan tepkisini yansıtan davranışlar yer ilişkisini temsil etmektedir. Yine çevrenin fiziksel özellikleri ve dokusundaki olumsuzluklar, insanların yer ile ilişkisini koparmakta ve yerin kimlik kaybına sebep olmaktadır (Ujang vd., 2015).

Jacops'a (1961) göre ise gelişen dünyada kamusal mekânların insanların ihtiyaç, talep ve isteklerini karşılaması gerekmektedir. Bunlar kamusal mekânların insanların psikolojik, fiziksel, sağlık araştırmaları (zihinsel-duygusal his, karşılıklı etkileşim) ve kentsel yaşamın ölçülebilirliğine etki eden özelliklerdir. Dolayısıyla kamusal mekânların sağlıklı yaşam biçimini teşvik etmede toplumun psikolojik sağlığını dengede tutmada hayati rolü vardır (Cattle vd., 2008).

Bu sebeple kentsel mekânın yapısındaki anlam ve ilişkinin daha çok kentsel açık kamusal mekânlar olan mahalle, parklar, caddeler, sokaklar, meydanlar, yeşil alanlar, kıyı özellikli alanlar ile gelişmesi üzerinde durulmaktadır (Wolf vd., 2014). Yere bağlılığın da farklı ölçeklerde çalışma yapılmasına rağmen en fazla orta ölçekli bir mekân olan "mahalle" dokusunda ortaya çıktığı görülmüştür (Hidalgo vd., 2001).

Yavaş kentler de toplanma ve pazarlama faaliyetlerinin gerçekleştiği tek merkezliliği ölçüt alan geleneksel mahalle yapısı, çarşı özellikli yapısı, komşuluk kültürü, erişilebilirliği yüksek cadde ve sokakları, kaldırım peyzajı, yapı-avlu arası iç-dış etkileşimli mimarisi, ile kentsel mekâna karakter kazandırmaktadır (Şekil 9). Yavaş kentlerdeki kentsel mekân ile ilişkili bahsedilen çalışmalar insanların anlam ve kimlik paralelinde kentin kendi varlığına dayalı evreni, felsefesi ve tinselliği ile bağ kurmasına da ortam hazırlamaktadır. İnsanın yaşadığı kentin tarihi, felsefesi, sosyolojisi, kültürü ile bütünlük hissetmesi fiziksel özelliklerin yanı sıra sosyal açıdan da mekânı sahiplenmesini sağlamaktadır (Nebati, 2014). Çevre psikolojisinde bu durum kişisel mekân, kendileme/kişiselleştirme, aidiyet, mahremiyet, egemenlik kavramları ile de açıklanmaktadır (Kahraman, 2014).

Yavaş kentler birbirleriyle ve çevresiyle uyumlu ölçüğe sahip kentsel dokusu ile geçmiş zamanın yansımalarını günümüze taşımaktadır. Kişinin yaşadığı çevrede kendini daha rahat hissedebilmesini sağlayarak “kişisel mekân algısı” oluşturmaktadır.

Kooshali vd. (2015), birey ile kent arasında yaşanan “aidiyet” ilişkisini, bir insanın mekâna aitlik duyması, zamanla o mekâna anlam yüklemesi olarak ifade etmektedir (Kooshali vd., 2015). Aidiyetin kurulmasında yaşam biçimi, ekonomik ve sosyal ihtiyaçların da önemi oldukça fazladır. Burada bireyin kendi evreni ile şehrin sunduğu evren arasında kurduğu yakınlık, inanç, etnik kodlar, simgeler ve mekânı öne çıkaran ritüellere dikkat çekmek gerekmektedir (Mazumdar, 2007; Nebati, 2014). Dolayısıyla aidiyetin oluştuğu yerler, zamanla farklı grup insanlar tarafından yeniden inşa edilmektedir (Wolf vd., 2014).

Günümüzde modernleşme ve onun temel niteliklerinden birisi olan küreselleşmenin etkisi ile “yer” algısında, kültür, anlam kodları ve pratikler dizisine bağlı, kriz yaşandığı görülmektedir (Değirmenci, 2016). Özellikle hızlı popülasyon büyümesi ve kentleşme ikamet mekânları için yüksek katlı binalar ve plazaların çoğalmasına, cansız, soyut, çevreden bağımsız yapı gruplarının belirmesine ortam hazırlamaktadır. Bu durum kentsel mekânın nitelik ve niceliğini düşündürmektedir. Kentsel niteliği göz ardı eden yapılaşma, sakinlerin fiziksel ve zihinsel hastalıkları ile sonuçlanarak mekânın canlılığının kaybolmasına ve sosyal iletişim bozukluğuna da sebep olmaktadır. Bunun sonucu olarak da bireylerin mekânda depresyon, izole olma, sinirli ve gergin hissetme, soyutlanmışlık ve benzeri negatif psikolojik etkilenmeleri hissedilmektedir (Kooshali vd., 2015).

Kundera (1995), “Yavaşlık” adlı kitabında yavaşlığı, yavaş davranma, iletişim sağlama, hatırlama, anı yaşama ve haz alma, hızlılığı ise ani davranma, unutma, etkileşimsizlik, kaçma, kaybolma ile açıklamıştır. Bu noktada yavaş kentler yerel değerleri koruyarak insan ve çevre arasında kaybolan iletişimi tekrar kazandırmayı, hızlı yaşamın karşıtı olarak, sabırlı, sakin, dikkatli, ilerici, sezgisel, detaycı, nitelikli ve kaliteli yaşam sunmayı hedeflemektedir.

Kentsel mekân yapısını deneyimlemede mekânın insan algısı üzerindeki çağrışımlarını dikkate almak gerekmektedir. Aktaş (2011), “*Kenti, içerisinde yaşamaya çalıştığımız boşluklar, altında ezildiğimiz gökdelenlerin gölgesinde sıkışıp kalmak*” olarak nitelendirmektedir. Ona göre şehir bütünlüklü bir mekânı yansıtmamakta ve kopuk bir kent izlenimi oluşturmaktadır. Bunun sonucu kentsel mekân ve insan arası bağ giderek zayıflamaktadır. Günümüz kentlerinde özellikle bu durum insanda, yersizlik, geçerlilik, yabancılaşma şeklinde birçok farklı anlam karmaşasına sebep olmaktadır (Hashemnezhad vd., 2013). Yıldız vd., (2016) ise iletişim ve bilgi sistemlerinin mekânı şekillendirmesini ekleyerek yaşadığımız yüzyılı “siberuzay” sanal mekânların gelişim çağı olarak nitelendirmiş ve iç-dış karmaşasının yaşandığı bir kamusal mekâna dikkat çekmiştir.

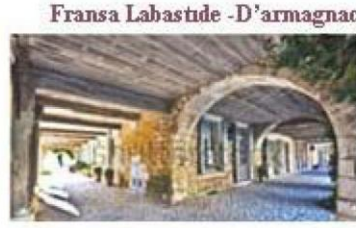
Bu noktada yavaş kentler ne insanların içinde kaybolacağı kadar büyük, ne de rahatça dolaşmaya ve çevreyi algılamaya fırsat vermeyecek kadar küçüktür. Yavaş kentlerde yaşanan bu deneyim, mekânsal ölçeğin insanda “kapalılık” hissi oluşturması şeklinde ifade edilebilir (Oktay, 2007). Aynı zamanda yapı-sokak arası etkileşime fırsat veren avlu şeklindeki geçiş alanları yavaş kentlerde mekânsal açıdan devamlılık etkisi de kazandırmaktadır.

Günümüz kentlerinde kullanıcının değişen algısı yersizlik, bireyselliğe dönüş, hızlı olma gereksinimini artırmıştır (Gencel vd., 2006; Ujang vd., 2015). Hız, kentte yaşayan insanların yaşam tarzı, eğlence biçimleri, tüketim ve yemek yeme alışkanlıkları ve davranışlarını da değiştirmektedir. Meşgul hissetme, acele etme, kontrollü yaşama, gergin olma etkisini oluşturmaktadır. Bunun sonucu gelip-geçen anlık etkileşim içerisinde bireyin çevreyle iletişimi zayıflamaktadır. Kişisel araç sahipliğinin artmasına bağlı olarak da cadde-sokaklar gerçek işlevi olan yürünebilir kentsel mekân yapısından uzaklaşmaktadır. Ortak etkileşim alanı olan meydanları ise anlamsız kentsel boşluklara dönüştürmektedir (Knox, 2005; Pink, 2007; Miele, 2008; Keskin, 2012; Özbek vd., 2014).

Yavaş kentler ise özellikle birbirini takip eden yapısal yoğunluklar ve geçirimli cadde-sokak ve meydanları ile algılanabilirliği artırmaktadır. Gezinirken, yürünebilir özellikteki belli cadde-sokakların birbirini takip etmesi, beklenen şey ile karşılaşmaya olanak veren mekânsal dizim, bireyin yaşadığı çevrenin ölçeğini deneyimleyebilmesine olanak tanımakta, “aidiyet’i” artırmaktadır (Deviren vd., 2015; Donat vd., 2016) (Şekil 9).



Aydın-Yenipazar’da halk katılımı ile gerçekleşen organik gıda festivalleri yerel halk ve ziyaretçiler arasındaki toplumsal bağı güçlendirmektedir.



Labastide-D’armagnac’da 1960’lı yıllarda kapatılan ve yeşil geçit olarak yenilenen tren garı, kamusal mekân oluşturarak, modern kent yaşamı için de örnek teşkil etmektedir.



Gökçeada’da kaybolan mahalle kültürü ve komşuluk ilişkileri, iç-dış mekânlar arası geçirginliğe sahip mimarisi ile korunmaktadır.



Muğla-Akyaka’da geleneksel motifler içeren mimarı korunmaktadır.



Tavira’da geniş kaldırım zonları ve insan ölçekli mimarisi “yer algısı” oluşturmaktadır.



Seferihisar’da eski Belediye Binası yerel yemek kültürü ve yerel sanat etkinliklerinin yaşatılması için köy pazarı olarak kullanılmaktadır.

Şekil 9: Yavaş kentlerde kentsel mekân-anlam ilişkisi (Köstüklü, 2010; Aydın vd., 2011; Özgenç, 2012; Aydoğan, 2015).

2.6 Yerel-Küresel Ölçek İlişkisinde Kentsel Mekân ve Kamusallık

Küreselleşmenin kentlere yeni ekonomik, politik ve kültürel roller yüklemenin yanı sıra, kentsel mekân yapısında da önemli değişikliklere sebep olduğu tartışılmazdır (Yaylı, 2012). Banliyö yerleşimlerinin artması, otomobil kullanımını da artırmıştır. Kentin % 80 kamusal kapasitesine sahip cadde-sokaklar, sadece bir ulaşım ağı, meydanlar ise biçimsellikten uzak, trafik kavşaklarına dönüşmüştür (İncelioğlu, 2007). Özellikle artan tüketim kültürü, yerleşim alanlarında gökdelenlerin hızla yükselmesi ile kentlerin çoğunda birbirine benzeyen yapılaşma eğilimlerinin artmasına sebep olmaktadır.

Buna bağlı olarak kentsel mekân karakterini, yerel özgünlüklerini kaybetme tehlikesiyle karşı karşıya kalmıştır. Kentlerde kaybolan kültürel-ekonomik-politik değerleri hızlıca entegre etme isteği ise kentsel mekânı, birer reklam aracı haline getirmektedir. Bu durum kentsel mekânda yere bağlılığı azaltmakta, kentlerin ayırt edici özelliklerini göz ardı etmektedir (Korkmaz, 2007; Yaylı, 2012).

Yırtıcı'nın (2005) belirttiği üzere, kapitalist üretim ilişkisi ve biçimleri, mekânı üreten süreçler arasındaki ilişkilerde kârlılığı maksimuma çıkarmayı hedeflemekte, modern kapitalist güçlerin etkisi altında kentsel mekân dönüşmektedir. Günümüz modern şehirlerinde, özellikle şehir merkezlerindeki bazı eski, yerleşik kamusal alan formlarının, kaynak eksikliği ve güvenlik sorunları sebebiyle toplumda endişe yarattığı bilinmektedir. Bu durum toplumların hareket-davranış-algı yapısını değiştirerek, büyük alışveriş merkezlerinin, eğlence alanları, hava alanları gibi kontrolü özel mülkiyete ait, kamunun kullanımına hizmet veren alanların ortaya çıkmasına, dolayısıyla da kamusal alan ile özel alan ayrımının karmaşıklaşmasına sebep olmaktadır (Erdönmez, 2014). Değişen ölçeklerde insan öncelikli mekân gereksinimini anlamak açısından ilk olarak "kamu"yu iyi algılamamız gerekmektedir.

Kelime anlamı açısından "*halkın sahip olduğu şeyler ve özellikler*" olarak ifade edilen "kamu" sözcüğü, süreç içerisinde "*genel gözleme açık ve ortada olması*" özelliğinden ötürü, kamusal olarak yorumlanmaktadır. Kamusal mekânlar da, toplumların ihtiyacı olan kamusal ve özel değerlerden oluşup buldukları dönemin kültürel ve toplumsal yapısından şekillenmektedir (Uzun, 2006).

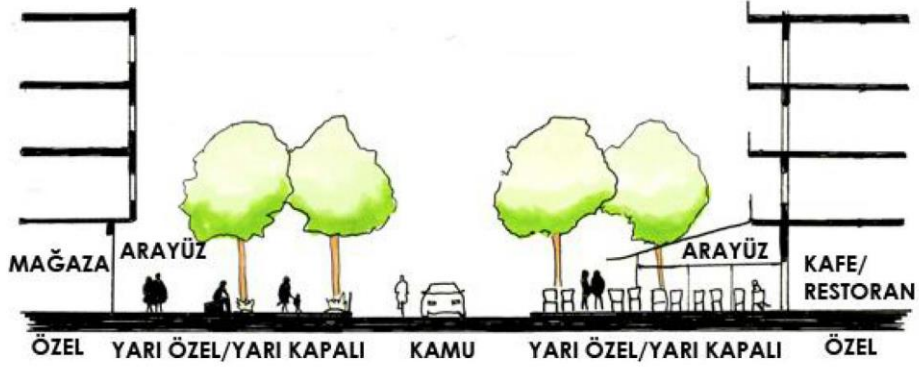
Kentsel mekânın kişiler, eylemler ve tarihsel süreç içerisinde gelişmesi kamu, kamusal mekân, yarı özel/yarı kamusal mekân vb. birbirleri ile bağlantılı kavramların irdelenmesini de gerektirmiştir (Karaca vd., 2011).

Özellikle süreç içerisinde bireylerin “*kendilerini evlerinde hissedememeleri*” sorunu özel yaşamları ve kamusal alanların karşısına güçlendirilmiş bir özel yaşam alanı olarak yarı özel-yarı kamusal alan ihtiyacını dayatmıştır (Özcan, 2003).

Çalışkan (2011), kentsel mekânın kamusal veya özel mekân olarak belirtilmesinde, mülkiyet durumu, bakım ve denetimi, kimin tarafından yapıldığı-kullanıldığı ve erişilebilirlik durumunu dikkate almaktadır (Çalışkan, 2011).

Toplumbilimci Arendt (2003) ise; kamusal/özel alan ikilemi hakkında kamu terimine ilişkin iki olguyu ayırt etmiştir. Bunlardan birincisi; kamu alanında ortaya çıkan her şeyin herkes tarafından duyulabilir ve görülebilir olmasıdır. İkincisi ise bu alanın herkes için ortak olmasıdır. Böylece kamusallık; belirsizlik, bulanıklık, mahremiyet ve bireysellikle değil; açıklıkla, belirlilik ve ortaklıkla tanımlanmış olmaktadır (Arendt, 2003).

Birçok yazarın ortak görüşü (Madanipour, 1999; 2003; Carmona vd., 2003) de kamusal mekânın herkes tarafından kullanılabilen ve bütün insanların erişebildiği bir yer olarak bilinmesidir (Karner, 2015). Yani kamusal mekânın, her zaman herkesin faydalanabildiği, bakımı ve sorumluluğu ortaklaşa üstlenilen alan olduğudur. Özel mekân ise bakımı için sorumluluğun bir kişi ya da küçük bir grup tarafından üstlenildiği, özel mülkiyet üzerinde yer alan ve denetimli olarak kullanılan alandır. Kamusal ve özel mekânların kullanım ve işlev açısından birbiriyle ilişkileri sonucu meydana gelen geçişler ise bir tampon bölge niteliğinde yarı özel ve yarı kamusal mekânları (Şekil 10) oluşturmaktadır (Perinçek, 2003).



Şekil 10: Yarı özel/yarı kapalı kamusal mekânlar (Karner, 2015'den geliştirilmiştir).

Wooley (2003), yarı özel mekânları belli bir kişinin veya grubun özel kullanımına ait yapılmış veya yapılanmamış yerler olarak nitelendirmiştir (Polat, 2012). Bu mekânlar aslında özel mülkiyeti ilgilendirmelerine rağmen, sosyal ilişkiler ve taşıdığı önem itibariyle toplumsal bir denetime sahiptir (Aydemir vd., 2004). Yarı özel ile ilgili olarak bireysel evden yola çıkan Francis'e (1989) göre ise; iç-dış mülkiyeti bulunan tüm mekânlar "kamusal" niteliğindedir (Perinçek, 2003).

Yarı kamusal mekânlar, belirli zamanlarda kamusal kullanımı olan, mülkiyeti bazen bir grup kentliye, bazen de kamusal yönetimlere ait olabilen alanlardır. Buna örnek olarak bir müzenin giriş merdivenleri, bir okul bahçesi, bir binanın avlusu, otoparkı gösterilebilir. Bu mekânlar kullanıcıları için özel bir statü yaratmakla birlikte, kullanıcıları üzerinde mekânsal kontrol oluşturmaktadır (Polat, 2012).

Gökgür (2008), kamusal mekânların/alanların, herkese açık olduğu zaman insanın fiziksel ve özgür olarak orada yer alabilmesiyle kamusal olduğunu savunmaktadır. Kontrollü bir girişi olan veya bazı gruplara ayrılan alanların, kamusal alan niteliğini taşımadığını belirterek farklı bir kavram olarak özelleştirilmiş kamusal alanlara değinmiştir.

Küresel ölçekte bakıldığında günümüz modern şehir yaşamının gerçek anlamını taşıdığı kimlikten esinlenerek aldığı söylenebilir (Niebuhr, 2011). Bu noktada kentlerin kimliğinde en büyük paya sahip olan kamusal mekânları açık kamusal alanlar ve özelleştirilmiş kamusal alanlar olarak sınıflandırma gereksinimi ortaya çıkmıştır.

Açık kamusal alanlar; bir kentin bir yerleşimin sınırları içerisinde topluma doğrudan ya da dolaylı çevresel-sosyal ve ekonomik faydalar sağlayan ya da sağlama potansiyeli bulunan tüm inşa edilmemiş alanlar olarak ifade edilmektedir. Kentsel açık-yeşil alan sistemini oluşturan alanlar (parklar, bahçeler, konforlu yeşil alanlar, çocuk oyun alanları, spor tesisleri, yeşil koridorlar, doğal-yarı doğal yeşil alanlar vb.) ve halka açık kamusal alanlar (meydanlar, pazar yerleri, yaya kaldırımları, gezinti alanları, kıyı şeritleri, bisiklet yolları, otoyol, demiryolu, geniş park etme alanları vb.) olmak üzere açık kamusal alanları iki kısımda incelemek gerekir. Özelleştirilmiş kamusal alanlar ise; kamusal olarak bilinen özelleştirilmiş ve ortak kullanıma imkan veren kafe, restoran, mağaza, sinema, spor, ticaret, eğlence merkezi vb. yerlerdir. Bunlar kentsel mekân düzeni içerisinde kullanım özelliklerine göre, paylaşımlı özel mekân, yarı özel/yarı kamusal mekân olarak ayrılmaktadır (Gökgür, 2008; Erdönmez, 2014).

Özel-kamusal alan tartışmasında Jacobs (1993), “*Şehrinizde hiç bina yoksa sokakların da bir işe yaramayacağını*” belirterek özel alanların ev ya da işe gidecek insanlar için dolaşım oluşturduğunu ve kente hareket kazandırdığını hatırlatarak farklı bir bakış açısı sunmuştur. Yani özel şirketlerin bünyesinde olan mağazalar, plazalar, dükkanlar vb. alışveriş yerleri de çeşitli derecelerde buldukları konuma göre, kamusal nitelik taşımaktadır. Diğer bir deyişle kentsel çevre içerisinde yer alan özel mülkiyet olarak bilinen bütün mekânlar toplumun gereksinimini karşılıyor ise kamusal özelliindedir (Perinçek, 2003).

Günümüzde zaman-mekân anlayışının değişimi ile küresel kapitalist sistemin ekonomide hakim olması ve teknolojik ilerlemenin getirdiği kolaylıkların insanların yaşam biçiminde değişikliklere yol açmış olması, nerdeyse iç-dış algısının ortadan kalkmasını sağlamaktadır (Yırtıcı, 2005). Özellikle internetin sosyal medya ağı oluşturarak hızlı iletişime olanak tanınması, kentsel kamusal mekânların özel kamera sistemleri ile kontrol edilebilmeleri, iç-dış ilişkilerinde belirsizliğin en somut örnekleridir (Korkmaz, 2007).

20. yüzyılla birlikte otoyol gelişimi ve hızlı trafik akışı, kentlerin kamusal mekânlarında taşıt-yaya ayrımı netliğini belirginleştirerek, kamusal mekânları geçiş alanlarına dönüştürmüştür. Bu durum kamusal anlamının daralmasına ve kentlerin küresel ekonomi etkisinde genişlemesine ortam hazırlamıştır (Gökgür, 2008; Tonnelat, 2010).

Gehl (2001), yaşanan küreselleşme eğiliminin kültürel gelenekleri göz ardı ettiğini, insanı dışlayan kentsel mekân yapısının monoton yaşam tarzını dayattığını ifade etmiştir. Bunun sonucu olarak da Gehl'in (2001) yorumu ile "cansız şehirler" gelişmiştir.

Kentsel mekânı değişen ölçeklerde incelemek açısından öncelikle tarihsel süreçte kamusal açık alanların geçirdiği değişimi sorgulamak gerekmektedir. Sjoberg (2002) sanayi öncesi, sanayileşme süreci ve sanayi sonrası "21. Yüzyıl" olmak üzere kentsel mekânı üç dönem üzerinden ele almaktadır (Yaylı, 2012).

Kamusal mekân ve toplum yaşamının karşılıklı etkileşiminde özellikle sanayi devrimi dönüm noktası niteliğindedir. Dolayısıyla yavaş bir büyüme trendi izleyen sanayi öncesi kentinin içsel düzenlemeleri ile hızlı bir şekilde büyüme eğilimindeki sanayi sonrası kentinin oluşumları farklılık göstermektedir (Kaya, 2003; Keleş, 2012).

Yavaş kent örneklerinin de görüldüğü sanayi öncesi geleneksel kent dokuları incelendiğinde ilk dikkati çeken mimari ve açık alanların uyum içinde olduğudur. Sadece binalar değil, binalar arası mekânlar da kullanılabilir ve tanımlanabilir özelliktedir. Caddeler; yalnızca insanların yürümesi ve ulaşımında at arabası vb. doğal taşımacılık yöntemleri için bir yol olarak kullanılmaktadır (Acun; 2002; Duru vd., 2002; İBB, 2010).

Yapı doluluk ve boşluk dengesi açık bir şekilde ortaya konmuş, kamusal-özel mekân ayrılmış, toplanma alanları olan; agora-meydan oluşturulmuş ve sosyal yaşamın içice geçtiği yapı-mekân ilişkisi sürdürülmüştür (Acun; 2002; Duru vd., 2002; İBB, 2010).

Çalışma alanı Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nin de dahil olduğu eski Türk yerleşimlerinde özellikle kentlerin dini ve sosyal merkezler çevresinde konumlandığı görülmektedir. Cami, kalıcı pazarları, medrese, külliye, hamam vb. mimari öğeleri ile mahalle yapısı bir bütün halindedir. Camiyi çevreleyen avlu halkın toplanma yeridir (Acun, 2002; Aklanoğlu vd., 2002).

Yapı-açık mekân ilişkisinde kır-kent ayrımı yoktur. Kentsel doku açısından dar ve labirent caddelerden oluşan, çıkmaz sokak yapısına sahip mahalleler vardır (Acun, 2002; Kaya, 2003). Eski Türk şehirlerinin en canlı kesimi, ticaretin hakim olduğu; şehir içi konumları ve planlı yerleşimleriyle çarşılardır. Çarşılarda yerleşim olarak, kale veya şehir surlarına,

ana yollara ve kültürel alanlara yakınlık gibi faktörler önemli rol oynamaktadır. Çarşılar oluşturulurken cadde ve sokak yapısının üzerine çok durulmuş, geniş ve daha iyi organize edilmiş caddeler merkezde konumlanmış ve çarşı ile bütünleşik bir yapı sergilemiş, dar ve çıkmaz sokaklardan oluşan mekânlar ise ikamet alanı olarak kullanıma uygun görülmüştür (Acun, 2002; Şahinalp vd., 2012). İnsanı ön planda tutan, sokak dokularında, binalarda kapı ve pencere fazla olup, balkon, cumba ve çıkmalar ile iç-dış bağıntısı gerçekleşmektedir (Mehta, 2013). Yarı özel/yarı kamusal nitelikteki kahvehaneler, bir kültürel birikim ortamı oluşturan, aynı zamanda sosyalleşme mekânlarıdır (İBB, 2010). Yavaş kentlerin de mekânsal yapısını yansıtan bu yerleri dolaşmak hem gözlemci olarak bizde dramatik bir görsel etki yaratmakta hem de mekânın canlılığını şaşırarak yaşayabilme deneyimini sunmaktadır (Oktay, 2007a; Uzun, 2008; Mehta, 2013).

Tarihsel süreci incelediğimizde özellikle 18. yüzyıl Avrupa'sında kamusal mekân anlayışı geniş yollar ve büyük parkların inşaatları ile değişim göstermiştir (Uzun, 2008). Geniş bulvarların inşası, geleneksel kent örüntüsünün yarattığı insanlar arası bağı koparmaya başlamıştır. Kentlerin eski kısımlarında bulunan komşuluk ilişkisi ve toplumsal bütünleşme artık kaybolmaya başlamıştır (Kılınçaslan, 2012). Benevolo (1971), 1830-1850 yılları arasındaki dönemi, “*modern şehirciliğin temellerinin atıldığı yıllar*” olarak yorumlamaktadır (Biol, 2006).

Sennet'e (2002) göre de 18. yüzyılda genişleyen kentsel mekân yapısı özellikle meydanların etrafını saran sokak yaşamını ve etkinliklerini desteklemek için oluşturulmamıştır. Kent nüfusunun artması ile kişiler arasında ekonomik farklılıklar büyüyerek, kentte farklı gelir gruplarından insanların ihtiyaçlarına yönelik barınma-konut alanları inşa edilmiştir. Özellikle hızlı şehirleşme ve yerleşimler, sanayi bölgeleri çevresinde yayılım göstermiştir. Kentlerde farklı yapı gruplarının (gecekondu, toki, özelleştirilmiş kapalı site vb.) bir arada olması plansız bir kentsel düzeni getirmiştir (Şan vd., 2014).

Bu oluşan kentsel yapılanma içerisinde caddeler, şehrin geleceği için gereken modernist görüşün temsili olarak açık, geniş ve temizdir. Şehrin bir makine gibi çalışmasında caddeler hızı ve hızlılığı temsil etmektedir (Mehta, 2013). Kentlerde günlük hayatın akışı içerisinde insanların vakitlerinin büyük bir bölümü yollarda geçmektedir. Ulaşımı çözmeye yönelik çalışmaların yolcu ve toplu taşıma ağırlıklı olmayışı tekil araç kullanımını

artırmıştır. Beraberinde artan trafik yoğunluğu çözülemez bir boyuta gelerek caddeleri araçlara ayrılmış olan, insanların yürümediği, çocukların oynayamadığı mekânlara dönüşmesine ortam hazırlamıştır (Kaya, 2003). Açık kamusal mekânlarda halkın kullanımının zayıflaması, Sennet'in (1999) de ifade ettiği gibi "*caddeleri ölü mekânlara*" dönüştürmektedir. Meydanlarda da süslemeden ve tarihsel verilerden uzak, işlevsellik ve teknoloji etkisi ile oluşturulan, standartlaşmış ve dünyanın her yerinde birbirinin benzeri mekânlar yapılmıştır. Meydanlar otomobillere bağlanan kesişme noktaları olma işlevini üstlenmiştir (Aykılıç, 2015). 1. Derece Kentsel Sit Alanı olan Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde de Cumhuriyet heykeli ile özdeşleşen Beşiktaş Meydanı'nın zamanla kavşak özellikli bir alan olarak kullanıldığı görülmektedir.

Bu konuda Jacops (1993), kentleşmenin şehirlerde kamusal yaşamın kalbi olan sokak ticaretini bitirdiğini, kaldırımlarda kafe vb. sosyal yaşamı besleyen yapı ön yüzlerinin kısıtlandığını, sokağı kimsesizleştirip, kentte mahremiyeti azaltarak, suç oranını artırdığı ve güvenliği tehlikeye attığını ifade etmiştir. Şehrin temas noktası kaldırımların dar, sokakların genişliğinin yeterli olmaması insanları sokaktan kopararak, sokağı seyreklettiğini ve sokak canlılığına engel olduğunu eklemiştir (Jacops, 1993). Bu kentsel mekân yapısı içerisinde kaldırımlar da artan kişisel araç kullanımı, araç geçişi için yolların yetersiz olması, trafiği yavaşlatma vb. sebepler ile gereksiz olarak görülmüştür (Bloomberg vd., 2013).

Bunun yanı sıra yapılaşmanın seri üretime bağlanması konut ve kullanıcı arasındaki bağı da koparmıştır. Geleneksel dönem ev düzeninde hakim olan kullanıcının kişiliğini, kültürünü, yansıtan mimari göz ardı edilerek, türdeş, sıradan ve kimliksiz yapılar gelişmiştir (Kaya, 2003). Özgün kimlikleri göz ardı eden bu mimari anlayış, sosyal yaşamda da birtakım değişikliklerin yaşanmasına sebep olmuştur (Üzmez, 2009).

Sosyal yapıda farklılaşmalar ile iş bölümlerinde uzmanlaşma, yaşamımızda "hız"ın artışı, toplumsal dayanışma ağlarının zayıflaması, mahalle komşuluklarının kaybolması, sosyal dışlanma-ayrışma, üretim toplumundan tüketim toplumuna geçiş ve açık alanların, kayıp alana dönüşmesi artan kapalı alışveriş merkezlerine (AVM) yönelim şeklinde kendini göstermiştir (Kaya, 2003; Şan vd., 2014).

Kentte insan ilişkileri alışveriş ve turizm ile sınırlı kalarak kamusal alanı anlamsız bir boşluğa dönüştürmüştür. Özellikle 19. yüzyılda ticari işlevler sokaktan çıkarılarak, iki işlek sokağı birbirine bağlayan ve iki yanında dükkanların dizili olduğu camla örtülü geçit olan “arkadlar” gelişmiştir. Olumsuz çevre koşullarından korunması ve kesintisiz yürüme imkanı tanınması, tepe ışığı olarak aydınlık etkisi ile iç-dış arasında yanılısama sağlaması, arkadların (günümüzde yaşam merkezi olarak gelişen alışveriş merkezleri) sayılarını giderek artırmıştır (Uzun, 2008). Bunun sonucu iç-dış arasındaki ayırım kentte kaygıya sebep olmuştur (Sennet, 1999). Geleneksel kamu mekânlarının işlevini kaybetmesi ile insanların iletişim ve etkileşimi de engellenmiştir.

21. yüzyıl yaşanabilirlik olgusu “kimlikli mekânlar” arayışı kapsamında Krier (1979), modernist kent planındaki tek işlevli kullanım ve planlamanın kenti monotonlaştırdığına değinmiştir. Ona göre iyi bir kent, kentsel işlevlerin tamamının, uygun ve hoş yürüme mesafesinde sağlanmasıyla oluşmaktadır (Köseoğlu, 2011).

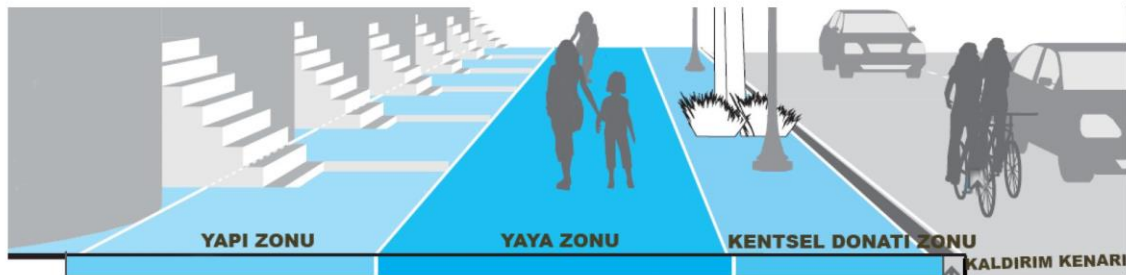
Jacops (1993) canlı bir şehir manzarasında karma arazi kullanımı ve çeşitliliğe öncelik verilmesi gerektiğini belirtmektedir. Jacops’a (1993) göre işleyen semtlerde cadde-sokaklar ilgi çekici süreklilik arz eden bir ağ yapısına sahip olmalı, park-meydan-kamu binaları vb. donatılar arasında geçirgenlik özelliği taşıyarak canlı ve yoğun kullanım ile özdeşleşmelidir. 1960-1970’lerdeki gelişme projeleri insancıl cadde-sokak-meydan-mahalle yaşamını tüketmiştir (Mehta, 2013).

Özellikle şehirlerin araç trafiğinin etkisinde gelişmesi, en yakın mesafelerin bile arabayla alınması, sağlık için insan öncelikli yaşam alanlarına önem verilmesini gerektirmiştir. Son 20 yıl içerisinde fiziksel aktivite eksikliği, otomobil bağımlılığı, günümüz mobil iletişimde yaşanan gelişmeler (sosyal iletişimde cep telefonları, bilgisayar, internet vb. iletişim ağ bağlantılarının tercih edilmesi) ve gıda tüketimi olarak hazır yiyeceklerin sunumundan-tüketimine kadarki hızlılık sebebiyle obezite, Newyork ve Amerika’da alarm verici oranlara ulaşmıştır. Bu sebeple kentlerin karma arazi kullanımını destekleyen, bisiklet ve yaya ulaşımına izin veren açık kamusal mekânlara gereksinim vardır (NYC, 2010a).

Bu kapsamda şehir merkezindeki caddelerin çoğu verimli trafik operasyonları ile yaşanabilir mekânlara dönüştürülmelidir (Amare, 2014). Avrupa Kentsel Şartı II’de

erişebilirliği sağlayan cadde-sokak yapılarında engelsiz, yaşanabilir, kullanıcı esaslı ilkelerin geliştirilmesi, kentsel yaşam kalitesinin artırılması ve engellilere yönelik farkındalık yaratılması amaçlanmaktadır. Bu doğrultuda kentlerde özel araç kullanımının azaltılmasını içeren, toplu taşıma olanaklarını ve yaya ulaşımını destekleyen, yürümeyi teşvik eden çevre dostu ve sağlıklı caddeler oluşturulması şartı getirilmektedir (Dikmen, 2011).

Özellikle dünya genelinde birçok ülkede trafik rekabetini azaltmak için ekspres yollar inşa edilmesine, trafiğin kentin merkez yerlerinden çekilerek buradaki caddelerin yaya erişimli kaldırımlara dönüştürülmesine çalışılmaktadır (Amare, 2014). Cadde tipolojisinin işlevsel yapısına bağlı olarak değişen kaldırımlarda bina cephesine bitişik yapı zonu, yaya zonu, kentsel donatı zonu (ağaç-çalı-mobilya vb. donatılara sahip) ve kaldırım kenarı zonu olmak üzere 4 temel zon ile (Şekil 11) altyapı, sosyo-kültürel olanaklar, rekreasyonel alan, ticari canlanma vb. pek çok gereksinimlerin karşılanması talep edilmektedir. Böylece caddelerin daha güvenli, konforlu mekânlara dönüşmesi amaçlanmaktadır (Hepcan vd., 2006; Boston Transportation Department, 2013).



Şekil 11: Yaşanabilir aramekân olarak cadde tipolojisi ve kaldırım zonları (Boston Transportation Department, 2013).

Kamu ve özel arasında geçiş zonu olarak da bilinen kaldırımlar Gehl (2001) ve Madanipour (2003) tarafından yumuşak kenar (*soft edge*) olarak yorumlanmaktadır. Bireysel davranış açısından sahiplik ve algı ile ilişkili olan geçiş zonlarının sosyal etkileşim, kamusal yaşam ve kamusal mekânda uzun süre kalabilmeyi etkileyen önemli bir faktör olduğuna değinilmektedir (Karner, 2015).

21. yüzyılın ana teması “yaşanabilir çevre” ve “yürünebilir cadde” olarak belirlenmiştir. Jacobs (1993) caddelerin en önemli işlevsel özelliğinin “*insan odaklılık*” olduğunu belirtmektedir. Caddeler insanlar arasındaki iletişim ve etkileşim şeklini etkilemekte

(Halu, 2010) ve toplumun kültürel, politik yaşamını nitelendirmektedir. Şehrin ana kamusal alanları olan caddeler en hayati organlardır ve insan eyleminden ayrı düşünülemez (Jacops, 1993). Ayrıca caddeler kentsel mekânların yürünebilirliği, güvenli olması, cadde boyunca devam eden mağazaların konumu cadde yaşamının niteliği ve niceliği için birer ölçüttür (Un-Habitat Working Paper, 2013). Bois (2011), insanların yürüyerek çevresini deneyimleme fırsatı bulmasından ötürü caddeleri, şehrin yaşayan odaları, kentsel ağ yapısıyla, en büyük kamusal mekân sistemleri olarak ifade etmiştir.

1980 sonrası “Yeni Şehircilik Yaklaşımı”nda yaşanabilir çevreler için ikinci ölçek olarak yerleşme, mahalle ve koridorların yaya erişilebilirliğine uygun hale getirilmesine vurgu yapılmaktadır. Bu kapsamda kent merkezlerinin ve kasabaların uyumlu bir metropoliten bölge içerisinde yeniden düzenlenmesini destekleyen kamusal politikalar geliştirilmektedir. Mahalleler ve koridorları olan cadde-sokakların yaşamın niteliğini geliştiren ve mekân yaratmayı sağlayan önemli bileşenler olduğu vurgulanmaktadır (Elshater, 2012). Sürdürülebilir kent için kentsel mekân biçimlenişinde kullanım çeşitliliği ve yoğunluğun en üst düzeyde sağlanmasına, yerleşimi oluşturan elemanlar olan yapılar ve kullanımları arasında sürekliliğin ve bir aradalığın kentsel mekâna bütünlük katacağına değinilmektedir (Çalışkan, 2004).

Özellikle Habitat III (2016) konferansında kentsel mekân yapısı kamusal mekânlar, ortak kentsel çevreler, mekân yaratma, yürünebilirlik ve eşitlik olmak üzere 5 temel içerik üzerinden ele alınmaktadır (Habitat III Raporu, 2016). Avrupa Birliği çalışma grubunun hazırladığı taslakta 2016-2030 Sürdürülebilir Gelişme Hedefleri olarak kapsayıcı-güvenli-sürdürülebilir yapı çevreleri ve yeşil-kamusal açık alanlar, özellikle yaşlılar, çocuklar, engelliler için tasarım ve planlama ana hedef gösterilmektedir (Cilliers vd., 2015; Habitat III Quito, 2015).

Kentin sosyo-ekonomik işlevinin gerçekleşmesini sağlayan bir unsur olarak kamusal alanların önemi Habitat III Konferansında (2016) 35. ve 36. maddeler ile açıklanmaktadır.

Madde 35;

- “Herkes için açık, güvenli ve kaliteli kamusal alanlara ihtiyaç vardır,

- *Kamusal alanda erişilebilirlik sağlanmalı ve kamu yararı kavramıyla niteliği açık bir şekilde ortaya konmalıdır. Bu kapsamda kamusal mekânların özelleştirilmesi engellenmelidir,*
- *Kamusal alanların bütünsel tasarımında (nitelikli-niteliksiz) kişi-metrekare bazında yeterlilik ölçütü esas alınmalıdır,*
- *Kamusal mekânlar; erişilebilir, herkese eşit, sosyal dışlanmayı azaltacak şekilde olmalıdır” (Habitat III Raporu, 2016).*

Madde 36;

- *“Sokaklar, kaldırımlar, meydanlar, bahçe ve parklar, barışçıl, demokratik, çok kültürlü insan etkileşimi barındıran kamusal işlev alanlarıdır,*
- *Kamusal alanlar; toplumun her kesiminden, evsizler, yoksullar - düşük gelir grubundaki sakinler, çocuklar, gençler, yaşlılar ve engelliler dahil; erişimini zorlaştıran fiziksel, yasal ve mimari ve ücrete tabi bariyerler içermeksizin, herkese eşit erişilebilirlikte olmalıdır,*
- *Kamusal yeşil alanlar ekosistem için de destek sistemlerdir. İklim değişikliği etkisinden, gıda ve su güvenliğine kadar toplum sağlığı ve refahına kadar bir dizi hizmeti karşılayabilir özellikte olmalıdır” (Habitat III Raporu, 2016).*

21. yüzyıl “kimlikli mekânlar” arayışı ile kentlerin coğrafi şekli ve ekonomik yapısının yanı sıra, kültürel peyzaj özelliklerinin de kentsel kamusal mekânın niteliği ve karakterini belirlemede, kentsel yaşanabilirliği sağlamada esas etkenler olduğu belirtilmektedir (Ogurlu, 2014).

Bu konuda UNESCO Dünya Kültürel Miras Komitesi’nin 2008 yılında hazırladığı rehberde doğa ve insan arasındaki ilişkiye açıklık getirilerek, kültürel peyzajın “*doğa ve insanoğlunun ortak çalışmasının yansıması*” olduğu ifade edilmiştir (UNESCO, 2008). Habitat III Raporunda (2016) geçen 20 yılın üzerinde küreselleşmenin etkisiyle kentsel kültürel peyzajı etkileyen tehditlerin arttığına vurgu yapılmış, günümüz kentlerinin yereli değer alan bir strateji ile geliştirilmesi gereği belirtilmiştir (ICOMOS Türkiye, 2013).

“Şehirleri insanlaştırmak için gerekli ilk adım, daha kapsamlı toplumlar geliştirmektir. Yerel kültürü artırmak ve kültürel peyzajı korumak bu süreçte

güçlü bir adım olabilir. Dolayısıyla insan merkezli şehirler, kültür merkezli mekânlardır” (Bokova, 2016).

Küreselleşme süreciyle birlikte ülkelerin kalkınmasında önemli bir misyon haline gelen “kültür ve kültürel girişimler” kentsel yaşam kalitesinin yükselmesi ve yerelliğin öneminin fark edilmesi adına ciddi atılımlar geçirmektedir. Bireylerin yaşam biçimleri çevreleri ile kurdukları ilişki, inanç ve değer yargıları ile buna ek olarak kentsel çevrenin tarihini, imajını oluşturan görsel unsurlar bu gelişmelerin başlıcalarıdır (İKSV, 2016).

İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin öncülüğünde kültür endüstrilerinin ve kültürel mirasın yoğunlaştığı Beşiktaş, Beyoğlu, Fatih, Kadıköy, Şişli, Üsküdar ilçelerinde de “kültür üçgeni” kapsamında kentsel mekânın yaşanabilirliğini ve kimliğini sorgulayan farklı çalışmalar gerçekleştirilmektedir (İKSV, 2016).

Yaşanabilir kimlikli mekânlar oluşturmada Lewis (1938), ilk olarak binaların çevreleri ve onların açık mekân ile kurduğu ilişki, ikinci olarak da yapıların ön-arka cepheleri ve onların kent ile bütünselliğine bakmak gerektiğini vurgulamıştır (Karner, 2015). Bu noktada bir kentin insani sürdürülebilirliğini ve canlılığını sağlayan kentsel kamusal açık alanlar ile özel mülkiyetteki açık alanlar arasındaki geçiş yerleri, küçük ölçekli tanımlı dış mekân parçaları olan “kentsel nişler”e büyük bir görev düştüğü belirtilmiştir (Güzer, 2007). Modernleşme ile geçiş alanı niteliğindeki bu kentsel kamusal açıklıklar, yeni bir kavram olan “aramekân/arayüz” üzerinden ele alınmaktadır (Gehl, 2001; Madanipour, 2003; Cilliers vd., 2015).

2.7 Kentsel Kamusal Mekânda Yeni Bir Kavram Olarak Aramekân/Arayüz

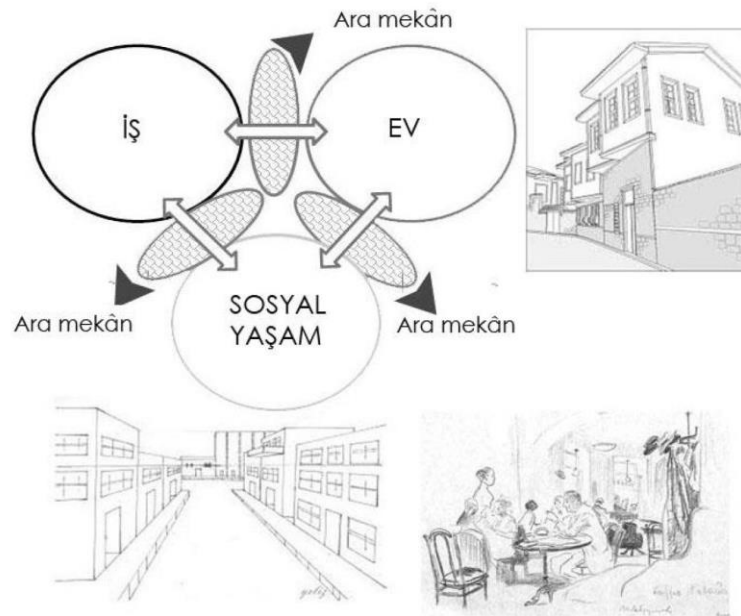
“Bir yer düşünün kendiliğinden, tanınmış bir alan, aradaki mekânlar ile birlikte varolur ve aradaki mekânlar aracılığıyla kişiler arası ilişkileri düzenler” (Madanipour, 2003).

21. yüzyıl ile kentsel mekânı oluşturan yapı dışındaki alanlar, sadece yaya geçiş yeri, rekreasyonel alan ya da sosyal aktivite alanı olarak algılanmamalı, yer ve zamanda değişiklik yapmadan vakit geçirmeye fırsat tanıyan anlamlı ve cazibeli köşeler olarak da bilinmelidir (Gehl, 2001; Amin, 2006; Özer, 2014). Francis (1989), insan hareketinin

görsel ilişkisi ve değerlerinin içiçe geçtiği iç-dış etkileşiminin yaşandığı bu geçiş alanları için “katılımcı peyzaj” yorumunu geliştirmiştir (Perinçek, 2003). Bu kapsamda geçiş alanlarını yeni bir kavram aramekân/arayüz üzerinden ele almak gerekmektedir (Gehl, 2001; Madanipour, 2003; Cilliers vd., 2015).

Kent ile ilgili her parça kentin kendisini ve belleğini içinde barındırmakta ve insanlar arasındaki mekânsal ilişkiyi yansıtmaktadır. Diğer bir deyişle yerin zaman içinde biriktirdikleri onun anlamını ve ruhunu taşımaktadır. Dolayısıyla kent ve sakinleri arasında geçen anılar-anımlar-hatıralar, etkileşimler ve yaşanmışlıklar aramekânları/arayüzleri oluşturmaktadır (Özbayraktar, 2015).

Kentsel aramekânlar, kentlerin can damarıdır. Kentsel yaşam içerisinde evler, işyerleri başta olmak üzere kamu ve özel mülkiyet dışında insanların hayatlarını kolaylaştırmak amacıyla oluşturulan yerler aramekânlar olarak bilinir (Karner, 2015). Hulme vd., (2006), aramekânları gündelik hayatta ev-iş ve sosyal yaşamın arasında gelişen, insanların sosyal iletişimine fırsat veren, toplumsal mekânlar olarak yorumlamaktadır (Hulme vd., 2006) (Şekil 12).



Şekil 12: Ev-iş, sosyal yaşam arasındaki aramekân (Hulme vd., 2006).

Richter ve Hahn (2013) ise aramekânları binanın dış mekân ve aktörleri arasında ilişkiyi dengeleyen iki ya da daha fazla obje arasında üçüncü bir mekân ile özdeşleşen özgür hacim olarak nitelendirmektedir (Paasch, 2015).

Gehl (2001), aramekânların sosyal etkileşim ve davranış açısından yüksek bir öneme sahip olduğunu belirtmektedir. Gehl'e (2001) göre yüksek binalar ve zemin arasında verimli bir ilişki yoktur. Dolayısıyla aramekânlar iç-dış mekân arasını birleştirerek, insanların mekânı görme, işitme ve deneyimleme fırsatını sağlamaktadır (Şekil 13).



Şekil 13: İnsanlara mekânı görme, işitme, deneyimleme fırsatı sunan aramekânlar (Karner, 2015).

Aramekânlar aynı zamanda birer “geçiş zonları”dır. Kentsel mekân kullanımları bazında geçiş zonları niteliğindeki aramekânların oluşumu, çevresini oluşturan öğelerin işlevleri ve kullanım yoğunlukları ile gelişmektedir (Hulme vd., 2006).

Perecs (1997) ve Lefevre (1991) de çağdaş metropollerde, seyahat ve geçiş mekânlarının sadece bir aralık olarak incelenmemesi, aynı zamanda günlük yaşamın yeni somut bir konumu, potansiyeli olarak ele alınmasının daha doğru bir yaklaşım olduğunu vurgulamaktadır (Şekil 14) (Luz, 2001).



Şekil 14: Ortak toplumsal mekân olarak; kentsel aramekânlar (PBMPO Complete Streets Working Group, 2016'dan geliştirilmiştir).

Kentsel mekân üzerine etken olan bu anlayış basit günlük yaşam pratiği ve mekânın üretimi için de bizleri yeni okumalara yöneltmektedir. Lefevre (1991) özel ve kamusal alanlar arasındaki mücadele, yerel ve küresel pazar, doğa ve kültürel paradokslar, kapitalist ve sosyalist yapı, fiziksel ve görsel gerçeklikler gibi sosyal ve mekânsal organizasyonu etkileyen üçüncü bir mekân olarak, günlük pratiklerin meydana geldiği aramekâna çağrışım yapmaktadır (Luz, 2001).

Piccinno vd.'ne (2012) göre ise aramekânlar sadece gelişim, hareket mekânı değildir. Belli bir görselliğin mekânı olup, kentsel mekâna kimlik kazandıran yapı arası boşluklardır. Dolayısıyla aramekânlar, yaşanan coğrafyanın konsepti ile yakın ilişkiyi sağlayabildikçe kentsel mekânın yapısal karakterini güçlendirmek için iyi fırsatlar sunabilir. Sosyal, kültürel ve çevresel dönüşümlerle, şehir içerisinde yeni anlamlı yerler türetebilir. Bu noktada aramekânların önemi, geleceği açık bir vizyona sahip olması, kent içerisinde

uyumluluk ve birlikteliği sağlamak için koruma prensiplerinin ötesinde, kent ile bir bütün oluşturmasıdır (Piccino vd., 2012).

Aramekânları fiziksel ortam açısından etkileyen faktörler coğrafi ve kurumsal konumu, geçici zaman dilimleri, günün hangi zamanı, ne sıklıkla kullanıldığıdır. Aramekânların sosyal konumunu etkileyen faktörler ise kafe, sinema, tiyatro vb. gösteri etkinlikleri gibi pozitif sosyal etki barındıran etkileşim noktalarının varlığı, yokluğu, işlevi şeklindedir. Bilişsel ve duygusal algıda topluma sunduğu olanaklar, doğa ile ilişkisi, stresi azaltıcı ekolojik etkisi de buna dahil edilebilir. Aramekânların tarihsel durumunu etkileyen faktörler ise, mekânın bireylere getirdiği duygusal ve bilişsel etki, bireyin düşünce yapısına ve davranışına, yaşam tarzına katkısı ve kültürel kazanımlarıdır (Hulme vd., 2006).

Luz (2001), kentsel mekân içerisinde aramekânları geçiş yerleri (eşik yerleri), binalar arasındaki yerler, ulaşım ve iletişim güzergahları ile belirli aktarım noktaları olmak üzere üç başlık altında incelemektedir. Aramekânlar eşik-geçiş yerleri olarak dahili ve toplumsal, özel ile kamu ya da iç ile dış arasındadır. Örneğin bina girişleri, daire giriş-çıkış noktaları, buna en iyi örnektir. Aramekânlarda kapı, çit duvar gibi sınır öğeleri, avlu, veranda, saçak, arkad gibi donatılar hareket, çeşitlilik ve görsel zenginlik katarak mekânı ilgi çekici duruma getirmektedir. Kitlese hareketi sağlayan, çıkma, cumba, balkonlar, geri çekilmeler, yatay-düşey hareket ve yükseklikler de yaya mekânında insan ölçeğini yansıtarak bina-kentsel mekân arasında oransal ilişkinin kurulmasını sağlamaktadır. Özellikle yayaların mekânı algılamalarına, kendilerini güvende ve rahat hissetmelerine yardımcı olmaktadır (Luz, 2001; Özsel, 2009).

Shulz (1980), aramekânların bir yerin iç yapısıyla doğal ve yapılanmış çevrelerin yapısı arasında bağlantı kurmakta kullanılabileceğini vurgulamaktadır (Perinçek, 2003). Bu noktadan hareketle, basamaklar, rampalar, giriş yerleri, balkonlar, dış ile sosyal etkileşimi sağlayan geçiş alanlarıdır. Hertberger (1991), bu özellikte aramekânların “hoş geldin” ve “hoşçakal” anlamları ile özleşen misafirperver-karşılama mekânları oluşturduğuna değinmektedir (Perinçek, 2003).

Aramekânlar binalar arası mekânlar olarak mahalle, cadde, yol, kaldırım, arkad, pasaj, alışveriş alanları, meydan, rekreasyonel alanlar, oyun alanları, park alanları ve yeşil alanlar

vb. işlevler ile kentsel mekâna çeşitlilik ve hareketlilik kazandırarak yaya kullanımına destek veren yerlerdir (Özsel, 2009).

Ulaşım ve iletişim bağlantı noktaları oluşturan aramekânları ise havaalanı, otobüs ve tren istasyonları, terminal, yer altı geçitleri ve benzeri ulaşım bağlantı alanları, boş zaman aktivite alanları, ticari alanlar, kütüphane, müze, stadyum, alışveriş yerleridir. Buna ek olarak iletişim ve ulaşımın karma mekânları olarak, görsel mekân tanımına uygun bilişim-iletişim bağlantıları da günümüz koşulları için bir aramekân/arayüz olarak değerlendirilebilir (Luz, 2001).

Günümüz teknolojisinde kitle iletişim araçlarının gelişmesi, daha önceden katılmış olan sınırların aşılmasına, iç-dış alan ayrımının şeffaflaşmasına, yer yer yok olmasına ortam hazırlamaktadır. Bu durum insan-mekân algısında iç-dış kavramlarının sorgulanmasını başlatmış olup, iç ve dışın neresi olduğu üzerine yorumlar geliştirmeye itmektedir. İç ve dışın bir akış içerisinde kurgulanması “iç mekânı dışın takip etmesi, dış mekânı da için takip etmesi şeklinde bir mekânsal kurgu oluşabilir mi?” sorusu ile de aramekân/arayüz kurgusunun araştırılması gerekliliği ortaya çıkmıştır (Taskın, 2012).

Geçiş mekânı niteliğindeki aramekânlar ilişki kurdukları alanlardan bağımsız olarak incelenmemelidir. Çünkü aramekânları bağımsız elemanlar olarak görmek bağlantıda olduğu mekânlarda kimliğin kaybolmasına ve kentsel bütünlüğün bozulmasına sebep olmaktadır (Perinçek, 2003). Kentsel mekân algısı üzerine yapılan son çalışmalarda şehrin geleceğinin anlaşılması sadece kentin morfolojik yapısı ile değil, aynı zamanda insan olgusu ile ele alınması gerektiğini ortaya çıkarmıştır (Luz, 2001). Bu noktada Ashiara (1983), iç-dış, kamusal-özel bölün, birleştiren mimari ürün ve kentsel dış mekân arasındaki geçiş mekânının çok önemli olduğunu belirtmektedir. Bunun nedeni geçiş alanlarının kentlerin kentsel peyzaj dokusunu belirlemesidir. Bu sebeple kentsel aramekânların çeşitli aktivitelere izin verebilmesi, spontane kullanımlara uygun olması gerekmektedir (Luz, 2001).

Kentsel arayüz kavramı ise peyzaj mimarlığı, mimarlık, şehircilik, coğrafya, çevre bilim, alanlarında kullanılmakla birlikte, bilgisayar ve iletişim alanlarında çokça kullanılmaktadır. (Bala, 2006). Gehl, arayüzleri özel ve kamusal arasında geçiş bölgesi olarak tanımlamaktadır (Gehl, 2001; 2010). Kentsel mekâna ilişkin tasarımlarda genellikle

doluluklar ele alındığından binalar arası geçişler kendiliğinden oluşan kayıp hacimlere dönüşmektedir. Bu hacimler çoğunlukla özensiz bir şekilde yanyana gelen cephe dizileriyle sınırlandırılmakta ve günümüz kentlerinde problem olarak bilinen kentsel arayüzleri oluşturmaktadır (Bala, 2006).

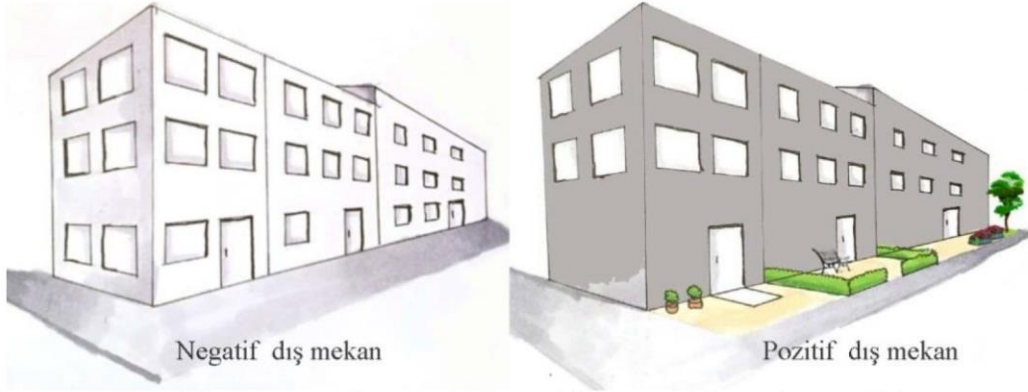
Kentsel peyzaj tasarımı anlamında arayüzler genelde yapı önyüzlerinin önündeki elementler ve cadde üzerinde binalar arasındaki birimlerdir. Mimari açıdan bina ön cephelerindeki pencere ve açıklıklar, balkonlar, yapı malzeme tekstür ve rengi, girinti-çıkıntılar, saçaklar, sundurmalar, gölgelikler, brandalar vb. dış cephe elemanları da oturanlar ve yayalar için mekâna ritim ve görsel etki katan elemanlardır (Bloomberg vd., 2013).

Kimi mekânlarda arayüzler algı ve sahiplik terimi ile ilişkilidir. Onlar iç ve dışta beklenmedik bir kontrol, gelen-giden ve ikamet edenler tarafından sahiplik algısı oluşturmaktadır. Bu beklenmedik kontrol, alanda ya da caddede güven ya da mekânı kullanan insanlar için bağlayıcılık hissi olarak da algılanabilir. Bu durum kamu ve özel arasında aramekânlarda çeşitli elementler ile sağlanabilir. Örneğin; kafe, mağaza ve aramekânlardaki kimi dış kullanımlara izin veren kentsel peyzaj donatıları, ağaçlar, çitler, bahçe duvarları vb. bina cephesindeki detaylar ile ilişkili yapısal unsurlar bu türdendir. Dolayısıyla arayüzler kamusal yaşamı artırarak sosyal etkileşim için fırsat yaratmaktadır (Karner, 2015; Paasch, 2015).

Shulz (1984) kentin fonksiyonlarının karmaşık yapısının kentsel yapının içini oluşturduğunu söyleyerek kentlere insanların eylemleri sonucu oluşan bir yaşam alanı olarak bakmıştır. Bu yaşam alanlarının da kendi içerisinde farklı sistemlere sahip olduğunu belirtmiştir. Yani kentsel peyzajı oluşturan herşey aslında bir bütüne aittir. Sadece bazen bütünü hissetmek ve bütün içerisinde insani ölçekte “yeri” aramakta zorluk yaşanabilir (Kökner, 2001; Perinçek, 2003). Shulz (1984), bu durumu “makro ölçek içerisinde mikro ölçeğe çeken iç” lerin arayışı olarak yorumlamakta ve arayüzlerin mekâna kattığı bütünselliğe vurgu yapmaktadır (Kökner, 2001).

Lynch'e (1960) göre “iç” arayışı binalardan çok kamusal açık alanların konusudur. Bu kapsamda insanın hareketini ve aktivite alanlarını tanımlamak istediğimizde hareketliliğin yaşandığı kentsel boşluklar ve binaların zemin katlarının (veranda, saçak vb.) da dahil

olduğu kentsel aramekânlar ile cadde-sokak-meydan şeklindeki alanlar ile karşılaşmaktadır (Lynch, 1960). Bu durum bize hareketliliğin olduğu açık (dış) mekânları sorgulamayı gerektirmektedir. Bunlar negatif dış mekân, pozitif dış mekânlardır. Negatif dış mekân biçimsiz binalar arasında kalmış mekânlardır. Pozitif mekânlar ise belirli ve tanımlı bir biçimi olan “oda” gibi tanımlanabilen binalar kadar önemli olan pozitif mekânlardır (Şekil 15) (Kökner, 2001; Perinçek, 2003; Karner, 2015).



Şekil 15: Kentsel arayüzlerin pozitif-negatif dış mekân etkisi.

Kamusal arayüzler de kapalı, yarı-kapalı ve açık olmak üzere mekânın biçimsel şekli, yüzeysel ve kütleli biçimlenişine göre (Tablo 5) (Kökner, 2001; Perinçek, 2003) gelişmektedir.

Yüzeysel ve kütleli biçimleniş özelliği gösteren arayüzler kentsel mekânın görsel karakter ve kimliğini etkilemekte, kapalılık, kuşatılmışlık etkisi ile, kentsel mekâna insan ölçeğini kazandırmaktadır (Özsel, 2009). İnsan ihtiyaçlarına göre gelişen arayüzleri kent içerisinde bazen yalnız kalmak istediğimiz bir köşe, bazen de toplumla kaynaşmak istediğimiz oturma elemanı olarak ya da gözümüzün takıldığı duvar boyama sanatı şeklinde görmek mümkündür (Kökner, 2001; Perinçek, 2003).

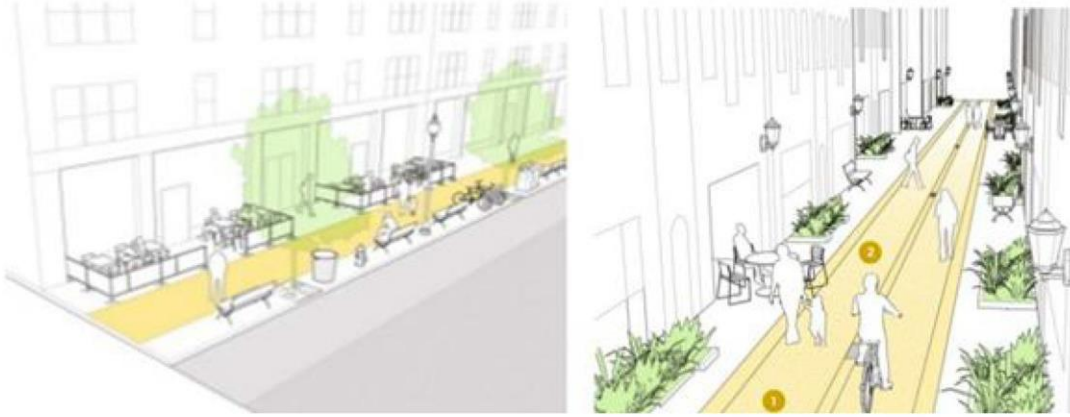
Tablo 5: Arayüzlerin biçimsel özellikleri ve kentsel kamusal mekâna kazandırdığı etki (Özsel ‘den (2009) geliştirilmiştir).

		ÖZELLİKLER	SONUÇLAR
BİÇİMSEL ÖZELLİKLER	YÜZEYSEL BİÇİMLENİŞ	*Cephe düzenlemeleri (Malzeme renk ve doku farklılıkları, yatay ve düşey hareketler vb.)	*Kentsel mekânı tanımlayarak görsel ve estetik karakter kazandırır, imaj ve kimliğini güçlendirir. Görsel ilgi oluşturarak insanları mekâna çeker, kullanım yoğunluğunu artırır.
		*Cephe elemanları (Saçaklar, kornişler, tente ve güneşlikler, örtüler)	*Bina ve kentsel mekânın arasında görsel bağlantıyı ve sürekliliği sağlayarak iç ve dış mekân görülebilirliğini ve kullanımlara ilgiyi artırır. Mekânın kullanımını destekler.
		*Cephe açıklıkları (Pencereler ve kapılar)	*Yüzeye eklenen elemanlarla, dış hava koşullarına karşı fiziksel koruma sağlar ve yayaların dış mekândaki hareketini, dış mekân kullanımını artırır.
	KÜTLESEL BİÇİMLENİŞ	*Kitlese hareket (Çıkmalar, cumbalar, balkonlar, geri çekilmeler, yatay düşey hareket, yükseklikler)	*Kentsel mekânda insan ölçeğini ve yapı arasında oransal ilişkinin kurulmasını sağlayarak yayaların mekânı algılamalarını, kendilerini güvende ve rahat hissetmelerini sağlar.
		*Geçiş mekânları (Arkadlar, eşikler, saçaklar)	*Kentsel mekâna hareket, çeşitlilik ve görsel zenginlik katarak ilgiyi artırır, dolayısı ile mekânın kullanım sıklığı ve yoğunluğunu artırır.
		*Kenar düzenlemeleri (Sınır elemanları, oturma elemanları, zemin kaplamaları)	*Bina ve yaya mekânı arasında bir sınır oluşturarak bina kenarında mekânsal kapalılık sağlar. Ayrıca mekânda sosyal etkileşimi artırarak mekânı canlandırır.

Kentsel mekânda insan ihtiyaçlarına yönelik kullanımlar yürüme, gezinme, alışveriş yapma gibi “hareketli aktiviteler” ile dinlenme, yeme-içme, barınma gibi “durağan aktivitelerden oluşmaktadır (Panait, 2011; Kahraman, 2014). Hareketli aktiviteler yürümeye ve öğrenmeye teşvik eden, dükkan, mağaza, sanatsal ve kültürel faaliyetler, galeri, atölye vb. kullanımlardan oluşmaktadır. Durağan aktiviteler ise oturup, dinlenme, yeme-içme, izleme, sosyalleşme fırsatı sağlayan kafe, bar, restoran vb. kamusal mekânlardır. Bu kullanımlar, kamusal canlılığı desteklemekte, sosyal ve görsel temasın güçlendirilmesi yanında insanların mekânda uzun süre kalabilmelerine olanak sağlamaktadır (Özsel, 2009).

Kentsel mekânda kamusal canlılığı destekleyen kullanımların düzeyde dış mekânı sınırlayan arayüz, yatayda ise dış mekân ile ilişkiyi artıran göz seviyesindeki zemin katlara yayılması yapı-mekân ilişkisini kuvvetlendirmektedir. Özellikle zemin katların buluşma, biraraya gelme, bekleme, izleme, sosyal etkileşim açısından oldukça önemli olduğu

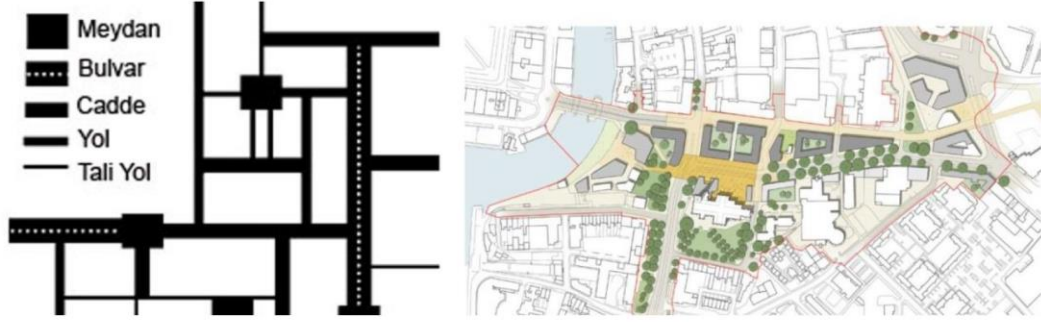
görülmektedir (Şekil 16). Yapı-mekân işlevselliğinin zemin kat ile beraber binanın üst katlarına çıkmasıyla da kentsel mekânda süreklilik ve devamlılık sağlanmaktadır. İç-dış, kamusal-özel arasındaki bu etkileşim hem kentsel mekânda süregelen canlılığı hem de yapı içerisindeki kullanımların canlılığını artırarak kamusal yaşamı zenginleştirmektedir (Özsel, 2009). Bu sebeple arayüzleri yaşamın farklı kesitlerinde bizleri farklı sistemler ile bütünleştiren “kentsel nişler” şeklinde değerlendirmek gerekir.



Şekil 16: Zemin kat-arayüz ilişkisi (NYC, 2012).

2.7.1. Kentsel Kamusal Mekâna Sistem Kazandırmada Aramekân/Arayüz

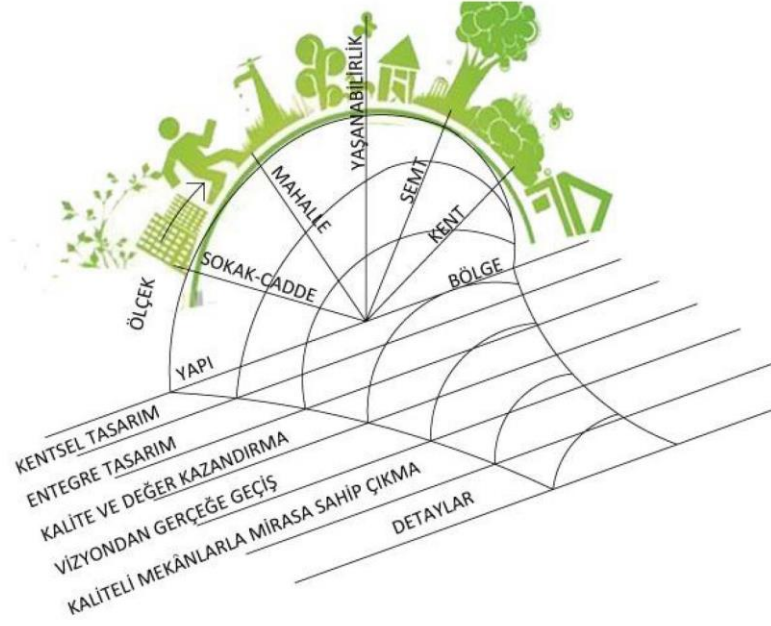
Kent içerisindeki boşlukları oluşturan aramekânlar kentin farklı sistemlerini ve bu sistemler içerisindeki kamusal yaşamı oluşturmaktadır (Kökner, 2001). Bu kapsamda sokak, cadde, meydan, mahalle, yapı-avlu, park, alışveriş yerleri ve günlük hayat içerisinde pek çok sosyal karşılaşma mekânı (Erdönmez, 2005) toplumsal yaşamdaki ahenk ve uyumu sağlayarak gelişme ve yenilikler ile kamusal mekânlara yansımakta ve kamusal mekânlardan yansıtılmaktadır (Otaner vd., 2005). Moughtin (2003) ise aramekânı oluşturan cadde-sokak ve meydanları kentsel mekânın sistemleri olarak ifade etmektedir (Halu, 2010) (Şekil 17).



Şekil 17: Kentsel mekân bütünlüğünün bir parçası olarak cadde-sokak-meydan (Marshall, 2005'den geliştirilmiştir).

Appleyard (1981), Krier (1984), Jacobs (1993), Gehl (2001), Montgomery (2003) vb. uzmanların ortak görüşü ise kamusal mekân olan cadde ve sokakların kenti yaşanabilir, yürünebilir yapan şebekeler olduğudur. Kamusal mekânlar kentsel yaşamın bütün periyodlarında bütünleştirici ve birleştirici rol oynamaktadır (Alpay, 2011). Kent meydanları da kentli tarafından özel günlerde sosyal, kültürel, siyasal ve ticari amaçlar için kullanılmaktadır (Un-Habitat Working Paper, 2013). Yerel ölçeğin temel birimi olan mahalleler, kentlerin gelişimine yön vererek kentin fiziksel özelliklerinin yanı sıra toplumun sosyal değerlerini yansıtmaktadır (Özdal ve Özdede, 2012).

1980 sonrası Yeni Şehircilik akımında kent merkezlerinin ve kasabaların uyumlu bir metropoliten bölge içerisinde yeniden düzenlenmesini destekleyen kamusal politikalar geliştirilmesine öncelik verilmektedir. Aramekân/arayüzler mikro ölçekten makro ölçeğe uzanan sistemsel parçaların birleşimi şeklinde ele alınmaktadır (Şekil 18) (Özdal, 2015).



Şekil 18: Aramekân/arayüzlere sistemsel bakış (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2016).

Sistemin parçalarından cadde-sokaklar, yol endeksli geçiş alanlarıdır (Halu, 2010). Hıza entegre işlev odaklı kullanımın dışında yaşadığımız, çalıştığımız, etkileşim kurduğumuz “yer” olarak da önemlidir (Hidalgo, 2014). İnsan odaklı bakış açısı caddelerin birçok işlevi gerçekleştirdiğini savunmaktadır. Bunlar; erişim ve bağlantı sağlama, verimlilik ve servis hizmeti sunma, hava akış koridoru görevi, sakinler için kamusal yaşam inşaatı, yürünebilirliğe teşvik ederek sağlıklı yaşam için ön koşul oluşturması, kentin yapı-boşluk dengesini koruyarak kent silueti ve kentsel kimliğe olumlu katkıda bulunması, toplumsal etkileşimi güçlendirerek toplum algısını koruma vb. işlevlerdir (Mehta, 2013; Karner, 2015).

Caddelerin oluşturduğu kentsel ağ yapısı sadece ulaşım değil, şehri anlamak için gereken bilginin esas kaynağı olması sebebiyle de önemlidir (Bois, 2010; Mehta, 2013). Todarrien (1996), fiziksel olarak iyi planlanmış caddelerin insanlar için olduğunu, arabalar için olmadığını belirtmektedir. Büyük şehirlerin vakit geçirmek ve yaşamak için yerler olan caddeleri ile bilindiğini ekleyerek kentsel mekân sisteminde cadde-sokakların kent yaşamındaki önemine vurgu yapmaktadır (Karner, 2015).

Aramekân olarak meydanlar insanların sosyallik, boş zamanları değerlendirme, seyahat, gezme, alışveriş yapma, karşılaşma ve diğer insanlar ile etkileşim kurma, rahatlama, hayatta kalabilme vb. amaçlar için kullandığı kamusal açıklıklardır. Genelde agora, forum,

plaza, campo, piazza, grand place olarak adlandırılan kent meydanları, ait oldukları dönemin siyasal şartlarına göre biçimlenen ve birçok işlevin gerçekleştiği toplanma mekânlarıdır (Özer vd., 2005).

Zakariya vd. (2014), meydanları “*binalar arasında nefes almayı sağlayan boşluklar*” olarak nitelemektedir. Whyte (2003) ise iyi meydanların “*sosyal yer*” özeliğinden bahsetmektedir. Halprin (1981) şehri deneyimlemenin insanların toplumsal yaşam ile kucaklaşmaya fırsat bulduğu açık mekânlar ile olabileceğini belirterek kent meydanlarına atıfta bulunmaktadır (Zakariya vd., 2014).

Gündoğan (2001), meydanlar için “*komşu cadde-sokakların içine aktığı haliç benzeri bir oluşum*” yorumunu getirmiştir. Krier (1984) ise meydanları “*dışa açılan odalar*” şeklinde nitelendirmektedir. Zucker (1976), kapalı meydan, vurgulayıcı meydan, merkeze yönelik meydan, gruplandırılmış meydan, şekilsiz meydan olmak üzere 5 morfolojik yapı üzerinden meydanları ele almaktadır (Dizdaroğlu, 2005).

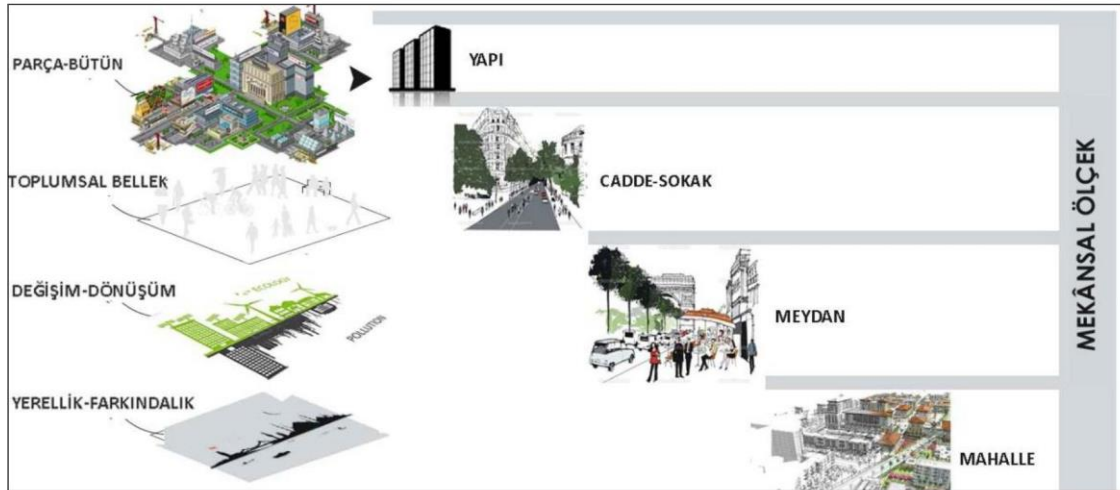
Artan kentleşme hareketi, özellikle konut ve taşıtlara yer açmak amacıyla kentsel alanların hızla tahribine yol açmakta, meydanları otomobillere bağlı her yerinde aynı şekilde uygulanan standart mekânsal düzenlemeler ile tarihsel verilerden uzak, teknolojinin katkısı ile gelişen mekânlara dönüştürmektedir (Aykılıç, 2015).

Kentsel sistem oluşturmada yerel ölçeği temsil eden mahalleler ise cadde-sokak, meydan ve yapı parsellerinin eklemlenmesi ile oluşan, “geçici ya da devamlı ikamet edilen yer” anlamında bilinmektedir (Baday, 2011; Özdal, 2015).

İlk olarak Perry’nin (1929) kent merkezindeki ulaşım ve konut sorununa çözüm aramak için geliştirdiği “Komşuluk Birimi” olarak bilinen mahalle toplulukların aile yaşamını düzenlemeyi de amaç edinmektedir. Bu özellik, mahalleyi hayatın merkezi ve kentin çekirdeği yapmaktadır. Dolayısıyla mahalleyi, sadece mekân olarak düşünmek yetersiz kalmakta insan ile birlikte ele almak gerekmektedir. Yürünebilir çevreler oluşturma açısından mahalleler, kamu ulaşımına erişilebilir ve yaya-bisiklet ulaşımına fırsat tanıyacak özellikte olmalıdır (Embarq, 2010).

Mahalleler, yerleşim yerleri ve dışındaki alanların yapısal özelliklerini yansıtması yanında (binaların malzemeleri, boyutları, dizilimi), mahalle sakinlerinin demografik özelliklerini içermesi (yaş, cinsiyet, etnik köken, toplumsal statü vb.), yerleşim yerinin ekolojik özelliklerini taşıması (yeşil alan, çevre kirliliği, iklim, hava niteliği, su vb. doğal kaynak durumu, cadde, sokak tipolojisi vb.) sakinleri ile sosyal etkileşime olanak tanınması (komşuluk ilişkileri, yerel aktivitelere katılım) ve duygusal bağ (mekân ile özdeşleşme, aşinalık, bölgenin ve yapıların tarihi anlamı vb.) oluşturması (Göregenli vd., 2014) açısından da yaşamın niteliğini geliştiren ve mekân yaratmayı sağlayan önemli bileşenlerdendir (Elshater, 2012).

21. yüzyıl “kimlikli mekânlar” arayışı aramekân/arayüzlere kentsel mekânı oluşturan katmanlar şeklinde bakmayı gerektirmektedir. Yani aramekân/arayüzler kamusal gerçekliği oluşturan mekânsal dizimden (parça-bütün ilişkisi, Gestalt yaklaşımı) oluşmalıdır. Küreselleşmenin ortaya çıkardığı yeniliğe cevap aramalıdır (değişim-dönüşüm yapısı). İçerisinde yaşayan toplumların zaman-mekân algısını (toplumsal bellek) güçlendirmelidir. Kentsel mekânın özgün yapısını “yerellik ve farkındalığı” destekleyecek şekilde tasarlanmalıdır (Polat vd., 2006) (Şekil 19).



Şekil 19: Kentsel mekânı oluşturan katmanlar şeklinde aramekân/arayüz (Polat vd.’den (2006) geliştirilmiştir).

2.7.2. Yaşanabilir Aramekân/Arayüz Konusunda İncelenen Model ve Yaklaşımlar

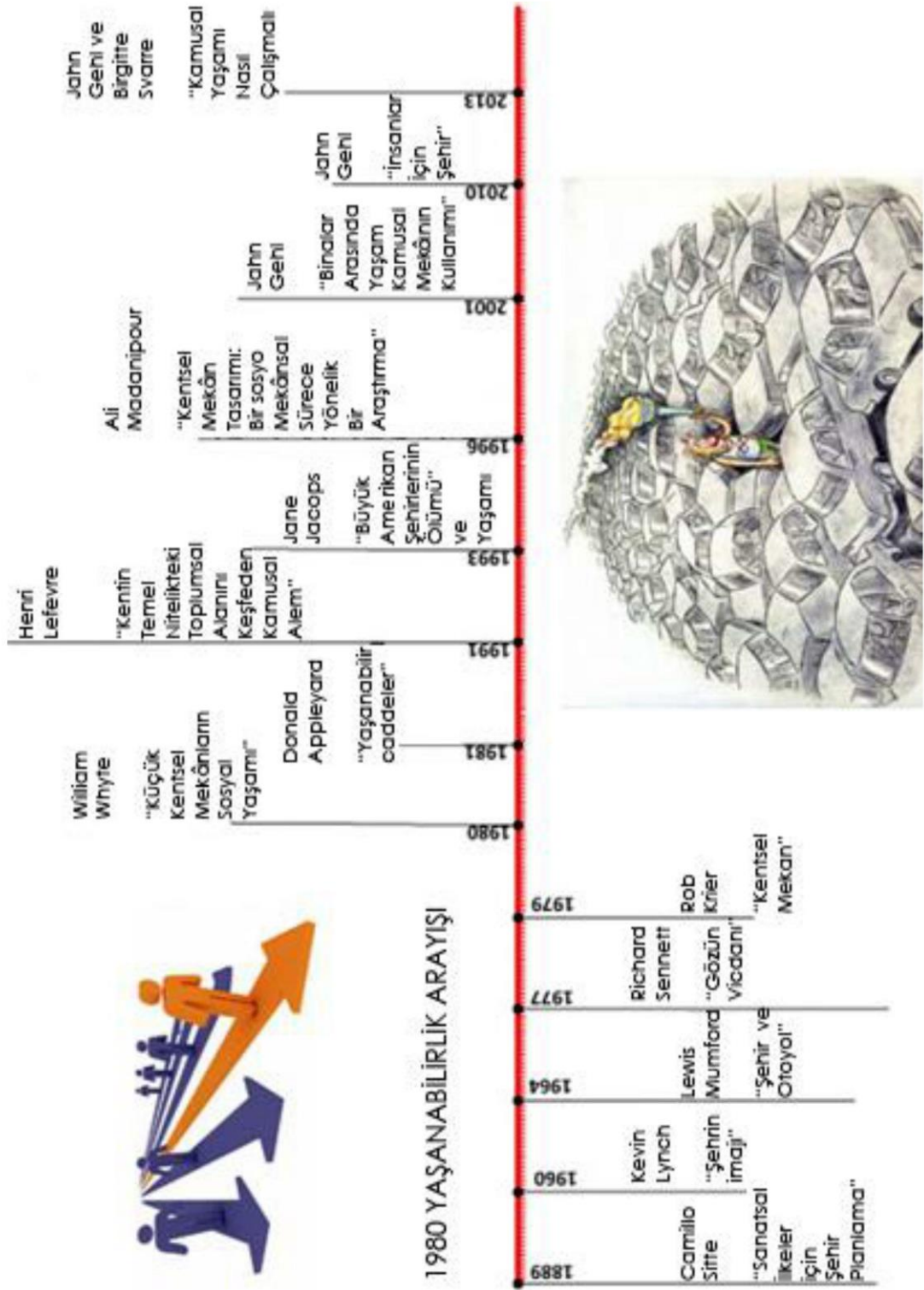
1980 yeni kentleşme ve yaşanabilirlik arayışı ile sürdürülebilir kent, akıllı kent, yavaş kent vb. Yeni Şehircilik modelleri bütün dünya çapında kentlerin kamusal mekânlarının yeniden keşfedilmesinde, insanlar için yüksek nitelikli şehir çevreleri oluşturulmasında kamusal uyanış niteliğindeki sürecin ürünüdür. Fiziksel açıdan kompakt şehir gelişimi, form, altyapı, ulaşım, işlevsellik düşüncesi hakimken, sosyal açıdan aktivite, ihtiyaçlar, memnuniyet, adapte olabilme, sosyo-mekânsal etkileşim vb. insan olmanın gereksinimleri ve sosyal davranış normları önem kazanmaktadır (SAGP SA, 2002). Birleşmiş Kentler ve Yerel Yönetimler Orta Doğu ve Batı Asya Bölge Teşkilatı Toplantısında Puvendra Akkiah'ın “*şehirler yaratır kamusal mekânları, fakat kamusal mekânlar yaratır başarılı şehirleri*” şeklindeki konuşması kentsel mekânın bir sistemler bütünü olarak ele alınması ve yaşanabilir aramekân/arayüz tasarımına olan ihtiyacı açıkça göstermektedir (UCLG, 2016).

Özellikle küresel çağda her şeyin teknolojik-bilişim ağı ile karşılanması, insan davranışlarının tüketim ve hızlılığa yönelimi, artan güvenlik sorunu yaşadığımız çevre ile aramızdaki iletişimi azaltarak yerin niteliklerini zayıflatmaktadır. Bu durum günlük kamusal mekânın niteliğini belirlemede geçerli olan “adapte olabilme, devamlılık ve yer algısı”nı da sekteye uğratmaktadır. Bunun için en önemli adım topluluk ve memnuniyet ilişkisini sağlama, sosyal davranış normları üzerinden kamusal yaşamı geliştirmek ve aramekân/arayüz tasarımında çağın gereksinimlerine uygun çözümler sunmaya çalışmaktır (Mehta, 2013; Bertlin, 2014; Kızmaz vd., 2015). Yaşanabilir aramekân/arayüz geliştirmede çalışan uzmanların (Şekil 20) birçoğu (Lynch, 1960; Whyte, 1990; Appleyard, 1991; Gehl 2001 vb.) yaşanabilir kent ve kentsel mekân niteliği konusunda insanı ölçüt alan yaklaşımları benimsemiştir (Şekil 21).

Özellikle “Yeni Şehircilik” sonrası yaklaşımlarda kentsel mekânın işlevselliği konusunda cadde-sokak bağıntısına önem verilmiş, otomobil bağımlılığını azaltmak için trafiğin sakinleştirilmesi önerisi geliştirilerek bulvarlar insan yoğunluğunun cazibe noktaları haline getirilmiştir. Bu kapsamda meydanları da bağlayıcı koridorlar olarak ele alma gereği doğmuştur (Amare, 2014; Bertlin, 2014; Steuteville, 2016). Özellikle binalarda da arka ya da yan cepheleri geri çekerek binaların önyüzlerinde ticareti destekleyici kaldırımlar, arkad, sundurma, veranda vb. arayüzler ile insan ölçekli geleneksel zonlar oluşturulmakta,

tarihi çevrelerde modernleşme ile terkedilmeye yüz tutmuş eski yapılar tekrar canlandırılmaktadır (Siegel, 2016).

Habitat III, Vizyon 2023 vb. ulusal ve uluslararası raporlar da kentsel mekânı sorgulamada “küresel ölçekte kendi kimliğini koruyabilme” çabası hakimdir. Bu kapsamda yaşanabilirliği yüksek sağlıklı, güvenli, erişilebilirliği yüksek aramekân/arayüzlere vurgu yapılmaktadır (Sezgin, 2016). Şehrin güvenli olması, insanların huzurlu ve güven içinde yaşaması, kendini yaşadığı ortam ile özdeşleştirebilmesi ile ilişkilidir. Erişilebilir olma, iletişim ve ulaşımı nitelendirmektedir. İletişim açısından bilginin işlenmesi, aktarımı ile ilgili kuram, teknoloji, planlama ve donanımı içeren uygulamalar kentsel hizmet altyapısı ile bütünleşmektedir. Ulaşım açısından kentsel yaşamı kolaylaştıran altyapı, kamu ulaşımını içeren transit aktarım sistemlerinin geliştirilmesi gerekmektedir. Toplumun her kesiminden insan yoğunluğunu barındıran kentin erişilebilirliğinin yüksek olması çevreci, teknolojiyi geçmiş bilgi ve deneyimlerden yorumlayarak yeniden ele alan, yenilikçi yaklaşıma açık, bütünsel, esnek kentsel peyzaj planlama ve tasarım süreçlerini gerektirmektedir (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2016; Sezgin, 2016).



Şekil 20: Yaşanabilir aramekân/arayüz konusunda yapılan çalışmalar

YAŞANABİLİR ARAMEKÂN	
İNSAN ÖLÇEĞİ	
<p>Kevin Lynch Güzel bir kent için en önemli özellik açıklık ve okunaklılıktır. Belirgin ve okunaklı çevre güven vermenin yanı sıra mekansal deneyimin derinliği ve yoğunluğunu artırır.</p>	<p>Ali Madanipour Bir yer düşünün kendiliğinden, tanınmış bir alan, aradaki mekanlar (interface) ile birlikte varolur ve aradaki mekanlar aracılığıyla kişiler arası ilişkileri düzenler".</p>
<p>Rob Krier Sokak; insanlar için tasarlanmıştır motorlu araçlar için uygun değildir.Meydanlar; ortak yaşam alanı ve komşuluk ilişkilerini sağlamalıdır.</p>	<p>Jane Jacobs Canlı ve yaşayan sokaklar için insanı ölçüt alan yaklaşımlara ihtiyaç vardır.Şehrin kendine has nitelikleri vardır.</p>
<p>Donald Appleyard İnsanlar genellikle caddede yaşarlar. Caddeler çocukların dünyayı öğrendiği komşuların karşılaştığı, şehir ve semtlerin sosyal merkezleridir.</p>	<p>William Whyte Eğer siz kenti araç ve trafik için planlarsanız araç ve trafik elde edersiniz. İnsan ve yer için planlarsanız insan ve yer elde edersiniz.</p>
<p>Lewis Mumford Kentin ana amacı çeşitli kişiler ya da gruplar arasında rastlantılara, karşılaşmalara, davetlere, izin veren kentsel mekan ağı sistemi' kurmaktır.</p>	<p>Jan Gehl Kaldırım ve yapı cephelerini buluşturan binalar arası mekanlarda aktivite olmazsa çevresel etkileşim kaybolur.</p>

Şekil 21: Yaşanabilir aramekân/arayüzler konusunda farklı uzmanların görüşleri (Jacops, 1993; Gehl, 2001; Madanipour, 2003; Karakuş, 2007; Köseoğlu, 2010; PPS, 2010).

1980 sonrası Jacops yaklaşımı, Gehl modeli, PPS modeli ve TOD modeli ile yaşanabilir kentsel kamusal mekânların geliştirilmesi amaçlanmaktadır. Özellikle son yıllarda dünya ülkelerinde PPS modeli ile kamusal mekâna yönelik farklı çözümler geliştirilmekte ve

ulaşımın kamusal mekân ile ilişkisinden hareketle TOD modeline yoğunlaşıldığı görülmektedir.

Jacops Yaklaşımında Yeni Şehircilik ilkeleri güçlü bir şekilde desteklenmektedir. Jacops (1993) kentleşen dünyada barınma projeleri ve otobanların çevreye verdiği zarar konusuna dikkati çekmiştir. Kamusal-özel arasındaki ilişkiyi sokak-cadde örneğinden yola çıkarak değerlendirmiştir. Yapı cephesi-aramekân arasındaki etkileşime “*sokağı izleyen gözler*” olarak değinmiştir (Jacops, 1993). Yeni kentleşme sürecinde korumacı yaklaşımıyla kentlerin insan öncelikli planlanması için çevresel hareket başlatmıştır (PPS, 2015a). Jacops yaşanabilir aramekân/arayüz geliştirmede dört özellik üzerinde durmaktadır. Bunlar; ekosistem olarak şehir, karma arazi kullanımı, çeşitlilik, aitlik’tir (Tablo 6).

Tablo 6: Jacops yaklaşımında önemli başlıklar (Jacops, 1993; Wickersham, 2001; Lupton, 2008; PPS, 2015a).

Ekosistem olarak şehir	Bir ekosistem ve yaşam alanı olarak şehir, dinamik organizma olarak, yapı, cadde ve çevresel işlevler, insanların birbiriyle iletişimi, şehrin elementleri olan, ekonomi, yönetim, kaldırım, cadde, sokak, meydan, park ve diğer işlevleri, sinerjik olarak bütün halde düşünmek.
Karma arazi kullanımı	Aktivite ve popülasyonda yüksek yoğunluk sağlamak (gece-gündüz, yaz-kış vb.), semti oluşturan unsurlara, birden fazla ana işlev yüklemek, işleyen semtler ile hareketlilik sağlamak,
	İç içe geçen farklı ilişkiler kümesi oluşturmak,
	Küçük ölçekli yaya dostu bloklar ve caddeler ile şehrin kamusal bağ ilişkisini destekleyerek geçirgenlik sağlamak,
Çeşitlilik	Nitelikli kentsel yeşil oluşturmak ve bunları sokak dokusunun bir parçası olarak görmek.
	Eski ve yeni binalar ile birlikte sosyal ve ekonomik canlılık kazandırmak, yerel ekonomiyi desteklemek,
Aitlik	Ölçek-form-biçim-yükseklik açısından farklı binaları kullanmak.
	Yerelliği sağlamak, etnik kimlik, öz yönetim, paylaşım ve sosyalliği geliştirmek, Şehirde güvenliği sağlamak, şehrin sıkıcı ve tehlikeli olmasını önlemek, suçu azaltmak.

Jacops’un başlattığı çevresel hareketten esinlenerek Gehl ve PPS modeli gelişmiştir. İnsan merkezli kentleşmenin teorisi üzerine geliştirilen modelde aktif, güçlenen kalıcı kamusal mekânlar geliştirilmesi amaçlanmaktadır (Jaffe, 2014). Gehl (2001), “*Nerede ve nasıl insanlar yürür, kalır, konuşur, oturur?*” soruları üzerinden aktiviteyi destekleyici mekânların özelliklerini tanımlamaktadır.

Kamusal mekânların başarısını yaya akışının değeri ve sosyal etkileşimi davet eden durağan aktiviteyi destekleyici özellikler olarak ele almaktadır. Gehl, varılacak yerlerdeki kısa mesafelerin dış donatılar (bank, aydınlatma vb. cadde mobilyaları) ile tasarımının insanları oyalayacağını, alınan mesafeyi zevkli hale getireceğini ifade etmektedir. Özellikle kamusal alanları oluşturan parklar, yeşil alanlar, yürüme yolları, meydanlar, kıyı alanları ve cadde-sokaklar arasındaki yumuşak geçişler olan kaldırımların insanların etkileşimine fırsat vereceğini belirtmektedir (Jaffe, 2014).

Gehl modelinde başarılı kamusal mekânların üç özelliği üzerinde durulmaktadır. Bunlar; insan ölçeği, göz seviyesinde peyzaj, kamusal yaşam'dır (Gehl, 2001; 2010; 2013). İnsan ölçeği, şehirde başarılı ve yaya işlevselliğini geliştirmeye dayalı erişilebilirlik ölçütleri ile bütünselliği yakalamaktadır. 10 dakikalık yürüme mesafesi çevresinde, farklı barınma tipleri, mağaza, okul, kamu binaları vb. karma işlevleri içeren bir kent formuna değişmektedir (Bertlin, 2014). Ulaşım aktarma noktaları olan duraklar, istasyonlar, metro hatları vb. alanların erişilebilir uzaklıkta olması gerekliliğini vurgulamaktadır (Tsenkova, 2006). Geniş caddeler ve yüksek plazalar arasında da alle tarzında ağaçlandırmanın insanların mekânı deneyimlemesine olanak tanıdığı üzerinde durulmaktadır (Bertlin, 2014).

İnsan ölçeği açısından; diğer önemli husus kentsel mekân niteliğini ele alan çalışmaların sosyal ilişkileri de ilgilendirmesidir. Gehl (2001) 3m'den az mesafelerin kişileri iletişim kurmaya teşvik ettiğini belirtmiştir. Fiziksel çevrede sosyal ilişkilerin kavranabilmesinde insan duyarına dikkat çekmiştir. Duyular, algılama ile kentsel mekânı deneyimlemeye izin verirken, insan-mekân ilişkilerini de etkilemektedir (Gehl, 2001; Erdönmez, 2005) (Şekil 22).



Şekil 22: İnsanların mekânı deneyimlemesi (Karner, 2015).

İnsan-kent-çevre ilişkisinin sağlığının sorgulandığı kentsel mekân yapısında, üzerinde durulması gereken noktalardan biri de kentsel doluluk ve boşluklardır (Gehl, 2010). Nitelikli bir kentsel arayüzde binaların yüksekliği ve binalar arası uzaklık oranının 1 ve 1'e yakın olması beklenmektedir. Bu oranın 1'in altında olması insana hapsolmuşlük izlenimini verirken 1'in üzerinde olması da kentsel mekân etkisinin kaybolmasına, algısal zorluğa ve mekânın güvenilirliğinin azalmasına sebep olmaktadır (Bala, 2006) (Şekil 23).

$\frac{h}{L} > 1$ olumsuz	$\frac{h}{L} = 1$ olumlu	$\frac{h}{L} < 1$ olumsuz
h: yapı yüksekliği L : yapı arası uzaklık		

Şekil 23: Nitelikli kentsel arayüz için formül (Bala, 2006'dan geliştirilmiştir).

Bunun yanı sıra mekânın fiziksel özellikleri olan biçim, malzeme, doku, renk gibi somut özellikler ve zaman içerisinde insan tarafından yüklenen somut açıklanamayan kültürel bileşenler ile yere aitlik karakteri, yerin ruhunu oluşturmaktadır (Hashemnezhad, 2013). Yapı kitleleri ve yüzeyleri bilinçli olarak sınırlandırılan dış mekânların kullanıcıda "kendisi için düzenlenmiş olma" etkisi uyandırması, kentsel mekânda daha fazla vakit geçirmeyi sağlamaktadır. Ewing ve Handy (2009), Halu (2010), Mehta (2013) ve Özer (2014) insan ölçeğini dikkate alan aramekân/arayüzlerin kullanıcıda belirgin ve tanımlanabilir mekân duygusunu artırarak insanın mekânı kendilemesini sağladığını belirtmişlerdir.

Göz seviyesinde peyzaj; Gehl'in (2001; 2010) üzerinde durduğu diğer bir konudur. Kamusal gerçeklikte insan davranış ve deneyimlerinin sonucu olan göz seviyesinde peyzaj, yaya bakış açısıyla çevreyi değerlendirmektir. Göz seviyesindeki peyzajda yapının zemin düzlemiyle ilişkisi yaya bakışını artıran etkidir. Yapının zemin düzlemiyle bağıntılı olması sonucu insan-mekân etkileşimi oluşmaktadır. Yapılan çalışmalarda yapı yüksekliğinde ikinci kattan sonra algının azaldığı görülmektedir (Özüer, 2004).

Gehl (2010), göz seviyesinde peyzaj açısından insanlara anlamlı çevre sunmada, koruma, konfor ve memnuniyeti temel ölçüt almaktadır (Bertlin, 2014) (Tablo 7).

Tablo 7: Gehl'in (2010) göz seviyesinde kentsel peyzaj kriterleri (Bertlin, 2014).

Gehl Göz Seviyesi	Kentsel peyzaj kriterleri
Koruma	Kentsel mekânın trafik ve kazalara, suç ve şiddete, memnun edici olmayan algısal deneyimlere karşı güvenlik hissi oluşturması,
Konfor	Kentsel mekânın yürümeye, kalmaya, beklemeye, oturmaya, görmeye, dinlemeye, oynamaya fırsat sağlaması,
Memnuniyet	Kentsel mekânın insan ölçeği ile uyumlu olması, iklimsel açıdan elverişli olması, insan üzerinde olumlu algı oluşturması.

Tablo 7'de belirtildiği üzere koruma; insanın güvenli hissetmesini sağlayan sosyal algı ile ilgilidir. Araba bağımlılığını azaltarak trafiği önlemek, caddeyi izleyen gözler olan, pencere-balkon ve girişler ile güvenliği sağlamak bu kapsamda verilebilecek en iyi örneklerdir (Bertlin, 2014).

Konfor ise kamusal mekânın kullanımı için gereken fiziksel rahatlık ve psikolojik özellikleri içermektedir. İnsan davranışı üzerine mikro iklim koşulları (yüzey sıcaklığı, gölge-güneş analizi), hava niteliği, gürültü kirliliği gibi çevresel faktörlerin yanı sıra, antropometrik ve ergonomik koşulları oluşturan oturma yerleri, cadde mobilyaları, yeşil aks ve sistemler, yaya geçirgenliğini sağlayan minimum genişlikte kaldırımlar, döşeme elemanları, engelli rampaları, işaret ve yönlendirme tabelaları vb. kentsel mekân niteliğinin ölçülebilir özelliklerini de içermektedir (Gehl, 2010; Mehta, 2013; Amare, 2014; Cilliers vd., 2015).

Yapılaşmış alanlar kamusal açık alanlar ve yeşil örüntü arası uyum, bilinçli kentsel arazi kullanımının yanısıra, gün ışığına erişebilirlik, gün ışığından yararlanamama, açık kamusal mekânların kullanılabilirliği (hava şartlarında dış mekânda oturmaya elverişli alanlar bulunması, sıcak mevsimlerde yürünebilirliği artırmada gölgelikli cadde sokaklar vb.) gibi özellikleri de ilgilendirmektedir (Gehl, 2010; Peeters, 2015).

Memnuniyet ise insanların mekânı algılamasına imkan veren büyüklük ölçütleri, yapı form kenarları ve taşınabilir objeler ile uyarıcı sensörler yerleştirmek, mekânın kullanımında devamlılık sağlamak ve kullanıcıda aşinalık hissi vb. iletişim kurulabilen yerlerin geliştirilmesidir (Mehta, 2013; Bertlin, 2014). Cadde boyunca devam eden alışveriş mağazaları ön girişleri zemin kat ve sütunlar da mekânın kullanılabilirliğini ve memnuniyetini artırmakta yayaların iç-dış etkileşimine ve karşılaşmalarına izin

vermektedir. Göz seviyesi peyzajı yapı, cadde ve çevre olmak üzere 3 ölçekte değerlendirilebilir (Gehl, 2010; Karssenberg vd., 2012) (Tablo 8).

Tablo 8: Göz seviyesi peyzajı için yapı-cadde-çevre ölçekli kriterler (Karssenberg vd., 2012).

YAPI	CADDE	ÇEVRE
Küçük ölçekli bina	Yürüme için uygunluk	Tüketici katılımına bağlı yapı girişleri ve sütunlar (alışveriş birimleri ile ekonomik ve kültürel etkileşim sağlama, gece-gündüz kullanıma uygunluk)
İşlevsel çeşitlilik	Fiziksel konfor (rüzgar, gölge, güneş vb.)	Ekonomik ve kültürel işlevler için özel kentsel planlama
Şeffaf-transparan yapı ön cephesi	Binalar açısından çeşitlilik	Meydan ve park ağlarına iyi bağlantı
Özel mimari karakter	İyi gölge ağaçları	Bütünsel kentsel tasarım
Materyal açısından zenginlik	Park işlevleri (bisiklet vb.)	İnsiyatif alabilme/esneklik
Yapı ön cephede dikey yönelim-oryantasyon	Oturmaya uygunluk - kenarlar, zemin kat kullanımları, banklar	Şehrin yürünebilirliği ve bisiklet rotasında iyileştirme
Yükseklikte esneklik (4m)	Yoğunluk	
Arazi kullanım planında esneklik	Görsel kalite	

Tablo 8’de belirtildiği gibi yapısal arayüzler cadde-sokak ve meydan vb. ölçekler de kentin görsel peyzajını oluşturmakta, insanların çevresini algılamasını kolaylaştırmaktadır. Girinti, çıkıntı, doluluk, boşluk, düşey ve yatay yapılanma, malzeme, doku, vb. donatılar ile cadde-sokak boyunca zemin kat cephelerinde görsel çeşitlilik sağlanmakta, mekâna hareketlilik-canlılık kazandırılmakta ve yürünebilirlik ilgi çekici hale gelmektedir (Karssenberg vd., 2012).

Gehl (2001; 2010) kamusal mekânlarda “durabilme”nin önemli olduğuna fakat asıl önemli noktanın “kalma” olarak düşünülmesi gerektiğine işaret etmekte ve kalmayı, “*kısa bir süre için durma, biriyle konuşmak üzere bekleme ve bir süre kalma*” olarak tanımlamaktadır. Kısa süreli durma işlevseldir. Fakat uzun süreli durma birşeyi ya da birini beklemek, çevreyi incelemek vb. eylemler için “iyi bir yer” olmayı gerektirmektedir. Bu sebeple özellikle zemin katlarda yaya mekânına taşınan oturma fırsatı sunan arayüzler, görsel ve sosyal teması olanak tanıyarak “durmak için en iyi yer” özelliğini sağlamaktadır

Arayüzdeki kütleli ve yüzeysel biçimleniş (çıkıntı, girinti, niş, sütun vb. cephe yüzeyleri vb.) bina yüzeyine üç boyutlu bir etki vererek yaya mekânlarına derinlik hissi vermekte ve hareketlilik sağlamaktadır (Özsel, 2009). Yine bina yüzeyindeki kenarlar, eşikler, arkadlar, saçak, tente, örtü elemanları, geri çekilmeler ve öne çıkmalar bina ölçeğini, insan ölçeğine yakınlaştırarak, yaya mekânının güvenli algılanmasına ortam hazırlamaktadır (Özsel, 2009). Malzeme açısından şeffaf malzeme kullanımı da, iç ve dış mekânlar arasında geçirgenliği artırmakta, görsel etkileşim açısından yürümeyi daha zevkli ve konforlu hale getirmektedir (Özsel, 2009; Karner, 2015).

Özellikle caddeler açısından kentsel mekânda kapalılık hissinin korunmasında, cadde genişliğinin yapı yüksekliğini aşmaması gerektiğine değinilmektedir. Yani cadde genişledikçe kapalılık etkisi azalmaktadır (Ewing vd., 2012; Angala, 2013). Bütünsel kentsel peyzaj tasarımı, sokak ve kadastral dokunun işbirliğini gerektirmektedir. Bu noktada kentsel mekânın geçirgenliği üzerinde durmak gerekmektedir. Kadastral dokuda bütün sokakların bir yere açılması, başka sokaklar ve bağlantı yollarıyla karşılaşmalar, farklı rotalar ile kentsel mekâna hareket kabiliyeti kazandırma geçirgen kent yapısının başlıca özelliklerindedir (Halu, 2010).

Kamusal yaşam açısından başarılı kentsel peyzaj tasarımı, kamusal mekân ve kamusal yaşam arasındaki güçlü etkileşime bağlıdır (Gehl, 2010). Konuk (2012), kamusal yaşamda en önemli görevin yurtaşlarına yürünebilir çevre ve tasarımda insan ihtiyaçlarını destekleyen açık kamusal mekânlar üretmek olduğunu ifade etmiştir.

Çelikyay (2017), *“kent planlaması süreçlerinde kamusal alanların üzerinde durulmasını, toplumun sosyo-kültürel ve ekonomik yapısı, eğilimleri, değişim ve gelişim dinamiklerinin göz önüne alınarak planlama yapılması gerektiğini”* vurgulamaktadır. Toplumların gün boyunca içinde yaşadıkları çevre kamusal yaşamı geliştirmektedir.

Niebuhr (2011), şehirde hiç birşeyin kamusal yaşam kadar önemli olmadığını belirterek, kamusal yaşamın toplumdaki herkes için iletişim ve etkileşimi mümkün kıldığına vurgu yapmaktadır. Gehl (2001; 2010) kentin kamusal yaşamını oluşturan ve kenti yaşanabilir “yer”e dönüştüren özellikleri insan ölçeği, kamusal yaşam ve göz seviyesi peyzajından esinlenerek, konfor, koruma ve meneniyet ilişkisi bazında ele almakta, bütünsel açıdan 12 kriterde (Şekil 26) toplamaktadır (Gehl, 2001; Gehl vd., 2013; Svarre vd., 2015).

KORUMA	Trafik ve kazalara karşı güvenli olması	Suç ve şiddete karşı güvenli olması	Memnun edici olmayan algı hissine karşı güven sağlaması
	Güvenli yaya erişilebilirliğinin sağlanması, Trafik korkusunu yok etme.	Kamusal canlılığı sağlama, Caddeyi izleyen gözler, Örtüşen işlevler, Gece-gündüz aktif mekân kullanımı, iyi aydınlatma.	Rüzgar, yağmur/kar yağışı vb. iklim koşulları, Soğuk/sıcak teması, Ses/toz/göz rahatsız eden etkenler.
KONFOR	Yürünebilir olması	Beklemeye/kalmaya elverişli olması	Oturma/dinlenme açısından elverişli olması
	Yürünebilir cadde-sokaklar, şeffaf ön cepheler, engelliler için tasarım, zemin döşeme malzemesi, herkes için erişilebilir olması.	Peyzaj düzenlemesi yapılmış kaldırım zonları, Beklemeye ve kalmaya uyumlu, görsel açıdan zengin şeffaf ön cephelerin bulunması.	Fiziksel, görsel, psikolojik konfor sağlayan oturma elemanları, Oturmaya, dinlenmeye uyumlu arayüzler.
KONFOR	Görüş fırsatı sağlaması	Konuşma/dinlenmeye fırsat sağlaması	Oyun oynama/fiziksel aktiviteye fırsat sağlaması
	Görüş mesafesi sağlanması, Dikkat çeken görsel görüş özelliği içermesi, Gece aydınlatması.	Ses seviyesinin kabul edilebilir olması, Kentsel donatıların (bank vb.oturma elemanları) insanlar arasındaki iletişime olanak tanınması.	Fiziksel aktivite/egzersize uyumlu arayüzler, Oyun alanları, Aktif cadde-sokaklar, Gündüz/gece, Yaz/kış kullanılabilirliğe uygun olması.
MEMNUNİYET	Ölçek	İklimsel açıdan pozitif özellikler	Olumlu algısal deneyim
	Yapı ve mekânlarda insan ölçeği ile uyumlu tasarım	Güneş/gölge, Sıcak/soğuk, Rüzgar/esinti, için elverişli aramekânlar/arayüzler.	Nitelikli tasarım/detay, Nitelikli materyal kullanımı, Görüş koridoru özelliği, Ağaç/çalı kullanımı, Su ile ilişkili kentsel donatılar.

Şekil 24: Gehl modeli (Svarre vd., 2015).

PPS modeli ise; hem bir sürecin hem de bir felsefenin devamı olarak ortaya çıkmıştır (PPS, 2010). İlk olarak Whyte’ın (1980) uzun süre devam eden “cadde yaşam projesiyle” toplulukların daha iyi kamusal alanlara sahip olması üzerine çalışmalar yapılmış ve kamusal mekânı kullananların görüşleri ve gözlemleri üzerinden başarılı kamusal mekânlar yaratmak için birtakım gereklilikleri belirtmektedir. Bu kapsamda PPS modelinde Whyte’ın (1980) çalışmalarını genişletmek ve toplumsal katılımı sağlayarak kamusal mekânı kullanan insanların yaşamlarında neyin işe yaradığını tespit etmek esas amaçtır (Junjie, 2015). Mekân yaratma daha açık şekilde kentlilerin kendi kamusal alanlarını

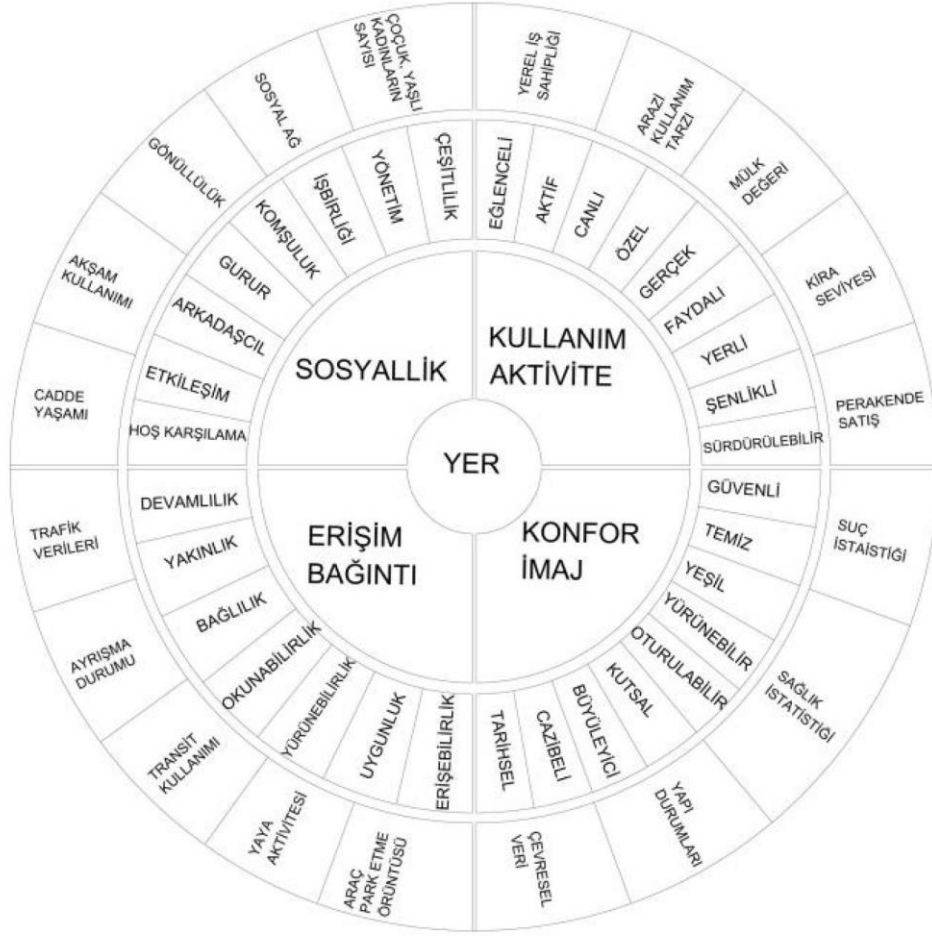
yaşanabilir aramekân/arayüzlere dönüştürme çabasıdır. Geleceğin yaşanabilir, sürdürülebilir yerlerini inşa etmek için de bir katalizör görevindedir (Erturan, 2011).

PPS modeli, yeşil alanların yönetimi ve planlanması için bir aydınlanma niteliğindedir. İnsanlar arasında sosyal bağ kurarak yaşam niteliğini artırmayı amaç edinmektedir. Böylece mekânın kullanıcıları ve yerin niteliğini artırmaktadır (Halu, 2010; Cilliers vd., 2015). PPS modeli insanların yaşamak istediği, oynadığı, eğlendiği, “*nitelikli yer yaratma süreci*” olarak da ifade edilebilmektedir (Wyckoff, 2014). PPS’nin (2012) kentsel mekân niteliği açısından vurguladığı pratikler aşağıda belirtilmiştir:

- Kamu mekânı olarak caddeleri geliştirmek,
- Pazarlar aracılığı ile yerel ekonomiyi güçlendirmek,
- Kamusal mekânlar için kamu sağlık ajanları ile bağlantı kurmak,
- Çoklu kullanıma izin veren park-meydanlar oluşturmak,
- Yerleri destekleyici binalar tasarlamak,
- Toplumsal katılımı artırmak,
- Kamusal mekânları destekleyici yönetim ve kapsamlı kamu ajanları oluşturmaktır.

PPS modeli sadece daha iyi yapı ve çevresini üretmek için değil, insanların kültürel, sosyal, fiziksel açıdan yaşadıkları yer ile kendileri arasında bir bağ kurmaya çalışmaktadır. Model dört ana işlev üzerinde şekillenmiştir (PPS, 2015):

- Erişim-bağıntı,
- Aktiviteler-kullanım,
- Konfor- imaj,
- Sosyallik (Şekil 25).



Şekil 25: PPS'nin kentsel aramekânlara yönelik geliştirdiği model (PPS, 2015).

Yenilikçi kentsel peyzaj planlama ve tasarımı açısından ulaşımaya dayalı gelişme modeli olan TOD modeli ise; Jacobs ve Whyte yaklaşımlarından esinlenen kalıcı cadde peyzajı, yaya destekli yapı formları ve bisiklet, kamu ulaşımına uygun çözümler getirmek amacıyla, ortaya çıkan toplum tipi gelişme modelidir. TOD modeli bisiklet-yürüme, kamu ulaşımı, açık yeşil alan oluşturma, karma arazi kullanımı, talep yönetimi ve toplumsal katılımı içermektedir (Şekil 26) (Jacopson vd., 2008).



Şekil 26: Mekân oluşturmada TOD modeli (Barte vd., 2013).

2.7.3. Yaşanabilir Aramekân/Arayüz Üzerine Dünyadaki Bazı Kent Örnekleri

1980 sonrası kentsel mekân üzerine gerçekleştirilen çalışmalarda küresel ölçekte “insan öncelikli mekân” görüşünün hakim olduğu örneklere ağırlık verilmektedir (Geertman, 2010). Tez kapsamında incelenen ABD-Newyork, Güney Afrika-Fringe, İngiltere-Bath, Avustralya-Melbourne örneklerinin seçilmesinin sebepleri aşağıda belirtilmiştir:

- Yüksek yoğunluklu kompakt arazi kullanımı,
- Doğal ve kültürel peyzajın korunması,
- Kentsel mekânda kendilemeyi arttıran hayal edilebilirliği yüksek aramekânlar/arayüzler içermesi,
- Cazip landmarklar ve imaj öğelerinin bulunması,
- Kentin yeşil sistemler açısından zengin olması,
- Cadde kaldırımları boyunca yayaya hizmet eden yapısal kullanımlarda aktif zemin katlar ile işlevselliği yüksek alanlar bulunması,
- Transit ulaşım olanağına ve toplu taşımaya yönelik alternatif ulaşım hizmetlerini sahip olması (Hızlı otobüs transit sistemi; BRT gibi), bisiklet ya da yürüme mesafesinde kamu ulaşımı sistemi,
- Yürünebilirliği ve sağlıklı aktif yaşamı destekleyen yürünebilir cadde-sokakları olması, bisiklet yolları olması,
- Kentsel mekân karakterini yansıtan algısal caddeler ve karakter alanları olması,
- Yaya güvenliği ve konforunu esas alan toplanma alanları, yeme-içme yerleri, festival alanlarına sahip olması,
- Yayaların karşılaşmalarına olanak sağlayan nitelikli geçiş alanları özellikli arayüzleri olması,
- Geceleyin de aktif kullanıma olanak tanınması,
- Yürümeyi, oturmaya, dinlenmeyi, pasif iletişimi sağlayan kentsel nişler içermesi,
- Yerel pazarları, kentsel tasarım parkları olması,
- Cazip görüş noktasına sahip kıyı vb. alanlarda yürünebilir yaya yolları bağlantısı olması,
- Okunabilirliği yüksek mekânların bulunması, işaret ve yönlendirmeler ile kentsel algılanabilirliğin kolay olması,

- Yürünebilirliği artıran konfor koşulları içermesi; zemin yapısı, olumsuz hava şartlarında kamusal açık mekânın kullanılabilirliğini artıran kentsel donatıları bulunması, cadde-bulvarlarda kaldırım peyzajı ile yaya güvenliği sağlanan koridorları olması,
- Her yaştan insanın kullanılabilirliğine imkan veren aktiviteleri içermesi,
- Engelli insanlar için erişilebilirliği artıran sistemler içermesi,
- Kamusal mekânlar aracılığı ile kentin yaya dolaşımına imkan vermesi,
- Yapısal arayüzler ile yapı önyüzlerinde mekânsal kullanımı artıracak etkinlikler (kaldırım kafeler, tente ve gölgelikler ile yayaları cezbedici-hayal edilebilir köşeler) bulunması,
- Kentsel katılıma önem verilmesi, kentsel bilgi sistemleri içerikli kentsel hafıza haritası çıkarılması, nitelikli erişebilir bağlantısal bilgi sistemi ağı oluşturulmaya çalışılmasıdır (PPS, 2007; PPS, 2008; NYC, 2010a; NYC Streets Renaissance, 2010; PMMPS, 2014).

Uluslararası alanda Aktif Yaşam Araştırma Programı (*Johnson Foundation Active Living Research Programme*) “en iyi yürünebilir çevreler” teması üzerinden kamusal gerçeklik, geçirgenlik, hayal edilebilir olma, insan ölçeği, karmaşıklık, şeffaflık ve kapalılık kriterleri ölçüt olarak gösterilmiştir (NYC, 2010a).

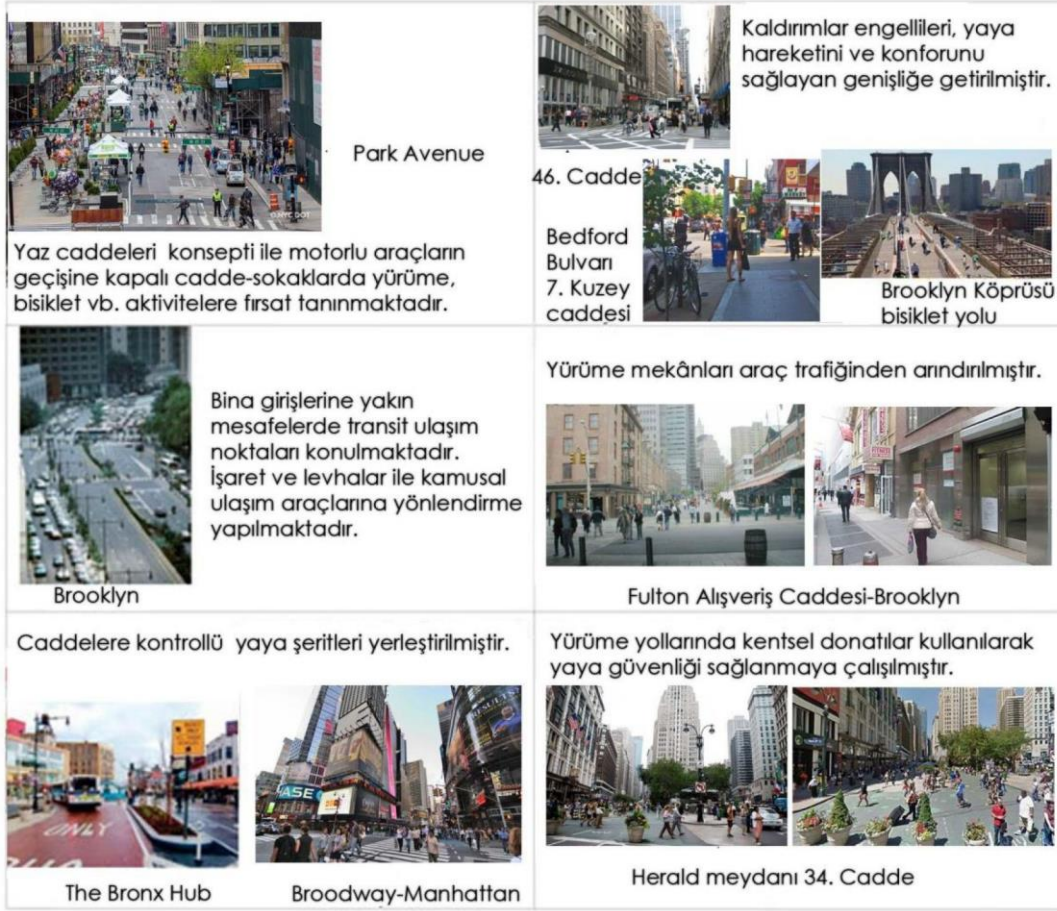
ABD-Newyork’ta çevre tasarımında fiziksel aktiviteyi desteklemek amacıyla PPS modeli örnek kullanılmaktadır. Cadde iyileştirilmesine önem verilmektedir. 2005 yılında başlatılan Cadde Rönesansı kampanyası ile karma arazi kullanımı kamu ulaşımı-transit aktarımlar, yaya erişilebilir cadde-sokak yapısı ve kentsel mekânda canlılığı artırmaya teşvik eden aktiviteler ağırlıktadır (PPS, 2007; NYC, 2010a) (Şekil 27-31). Kentsel arazi kullanımında yeşil alanlar ile ilişkili kentsel peyzaj planlama ve tasarımı dikkate alınmıştır.



Şekil 27: Newyork'ta karma kullanımlara erişilebilirlikte yürünebilir çevre yapısı (a), cadde rönenansı çalışmalarının içeriği (b) (Shute vd., 2009; NYC Streets Renaissance, 2010).



Şekil 28: Newyork'ta yeşil alanlar ile ilişkili kentsel peyzaj planlaması ve tasarımı (NYC, 2010a).



Şekil 29: Newyork'ta kamu ulaşım ve yürünebilir cadde-sokak yapısı (NYC, 2010a; Google Earth Pro, 2017).

Buna ek olarak Newyork'ta TOD ve PPS modelinin birlikte gerçekleştirdiği ulaşım altyapısı ve mekân yaratmaya yönelik çeşitli aramekân/arayüz projeleri görülmektedir (Şekil 30) (PPS, 2007; NUSDQ, 2012).

ÖNCE



Union Meydanı

SONRA



Union Meydanı



Madison Meydanı



Madison Meydanı



Gansevoort Meydanı



Gansevoort Meydanı

Şekil 30: Newyork ulaşım altyapısı ve mekân yaratmaya yönelik geçiş özellikli aramekân/ arayüzler (PPS, 2007; NUSDQ, 2012; Google Earth Pro, 2017).



Şekil 31: Newyork'ta kentsel mekânda canlılığı artıran aktiviteler (Shute vd., 2009; Gordon, 2010; NYC, 2010a; NYC Streets Renaissance, 2010; Google Earth Pro, 2017).

Newyork'ta yapılan çalışmaların erişilebilir-insan ölçekli ve sürdürülebilir olması yerin karakterini güçlendirmektedir. Katılımı sağlamak amacıyla düzenlenen bilgilendirme toplantıları ile yapılan çalışmalar konusunda yerel halk bilgilendirilmektedir.

Güney Afrika-Fringe'de 21. yüzyıl yaşanabilir kent arayışı yaratıcı ve yenileyici pozitif dönüşüm ile başlamıştır (Briggs, 2012). Fringe'de çıkış noktası Cape-Town'ı arazi kullanım yönetimi sisteminde şehrin etkin parçası haline getirmektir (Briggs, 2012). Bu sebeple Cape Town'a mevcut karakterini koruyacak yeni bir yüz kazandırmak istenmektedir (Şekil 32). Kentsel mekân niteliğini geliştirmede kentsel karakter, yapı ve

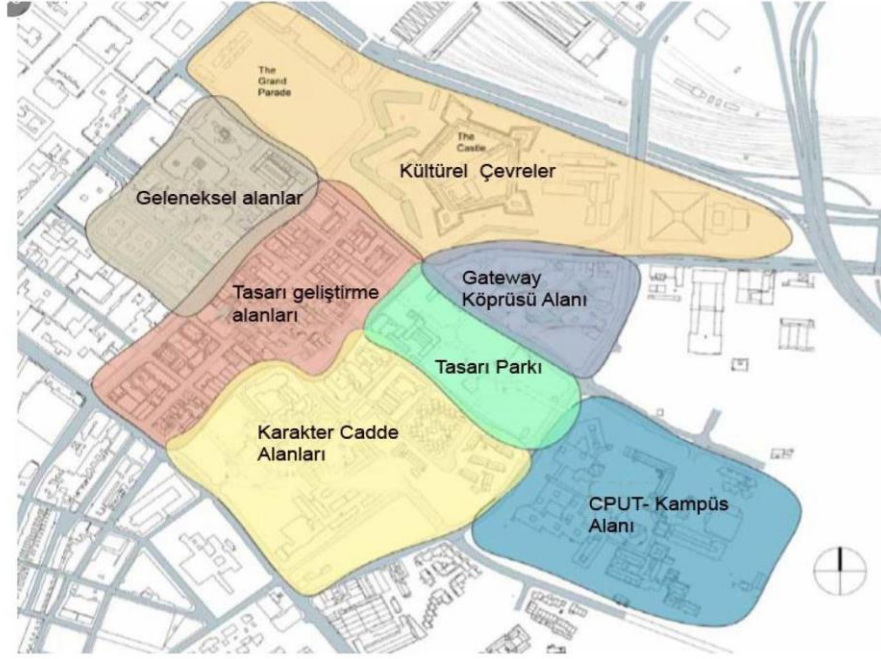
okunabilirlik, hareket (geçirgenlik, bağlantısallık), açık mekân sistemleri üzerinde durulmaktadır (Briggs, 2012a).



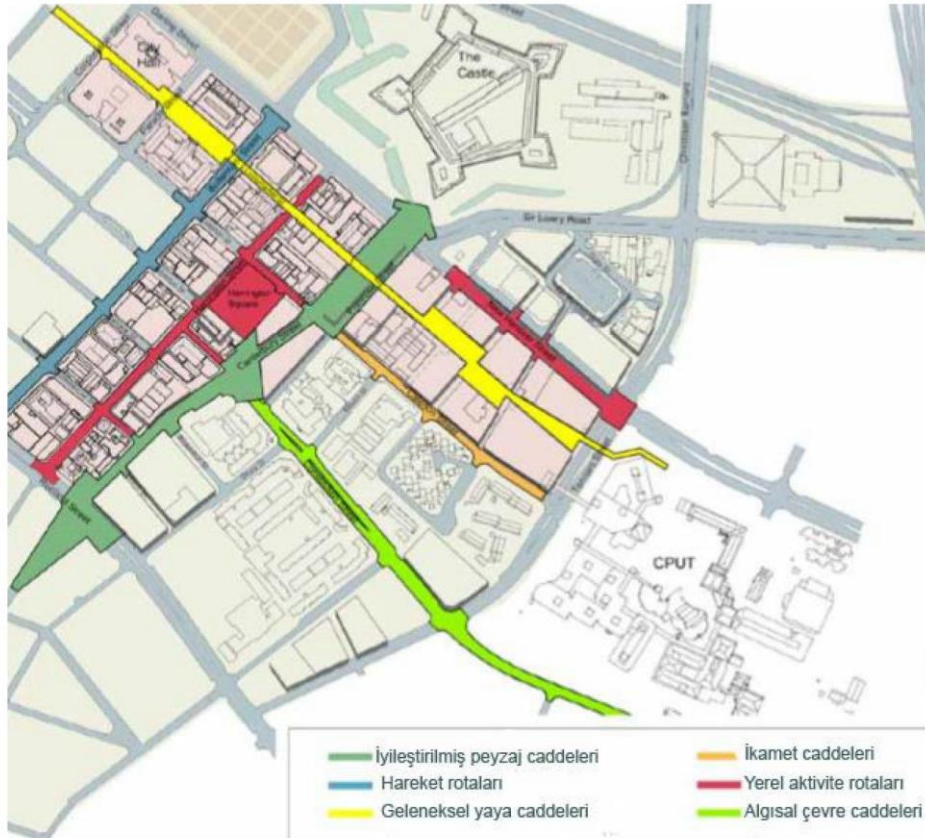
Şekil 32: Cape Town istasyonu eski hali (a) ve öneri çalışma (b) (Briggs, 2012a).

Fringe'de varolan kentsel karakter alanları; karakter cadde alanları, geleneksel alanlar, kültürel çevreler, tasarı geliştirme alanları, tasarı parkları, üniversite kampüs çevreleri, Gateway köprü alanları olmak üzere yedi bölüme ayrılmaktadır (Şekil 33). Fringe'de kamusal açık mekânlar caddeler, kamusal mekânlar, kamusal parklar ve bahçelerden oluşmaktadır. Özellikle kaldırımlarda cadde mobilyaları ve ağaçlar ile her bir caddenin önemine ve işlevine vurgu yapılmaktadır. Kaldırım zonlarında kaldırım kafeler ile kentsel mekâna hareketlilik kazandırılmaktadır.

Caddeler için ikamet caddeleri, yerel aktivite caddeleri, hareket rotası caddeleri, yaya caddeleri, peyzaj iyileştirmesi yapılan caddeler ve algısal çevre caddeleri şeklinde işlevsel farklılıklara göre sınıflandırma yapılmaktadır (Şekil 34).

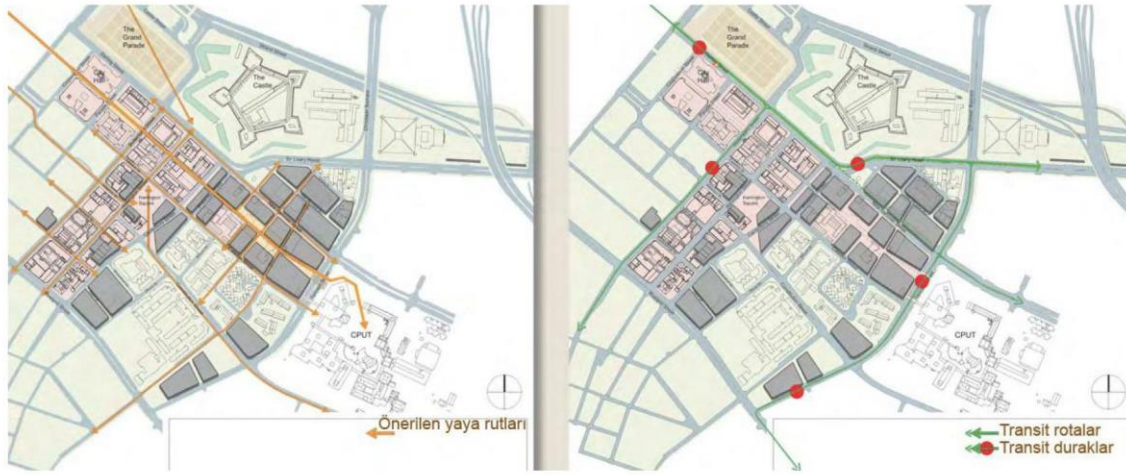


Şekil 33: Fringe karakter alanları (Briggs, 2012a).

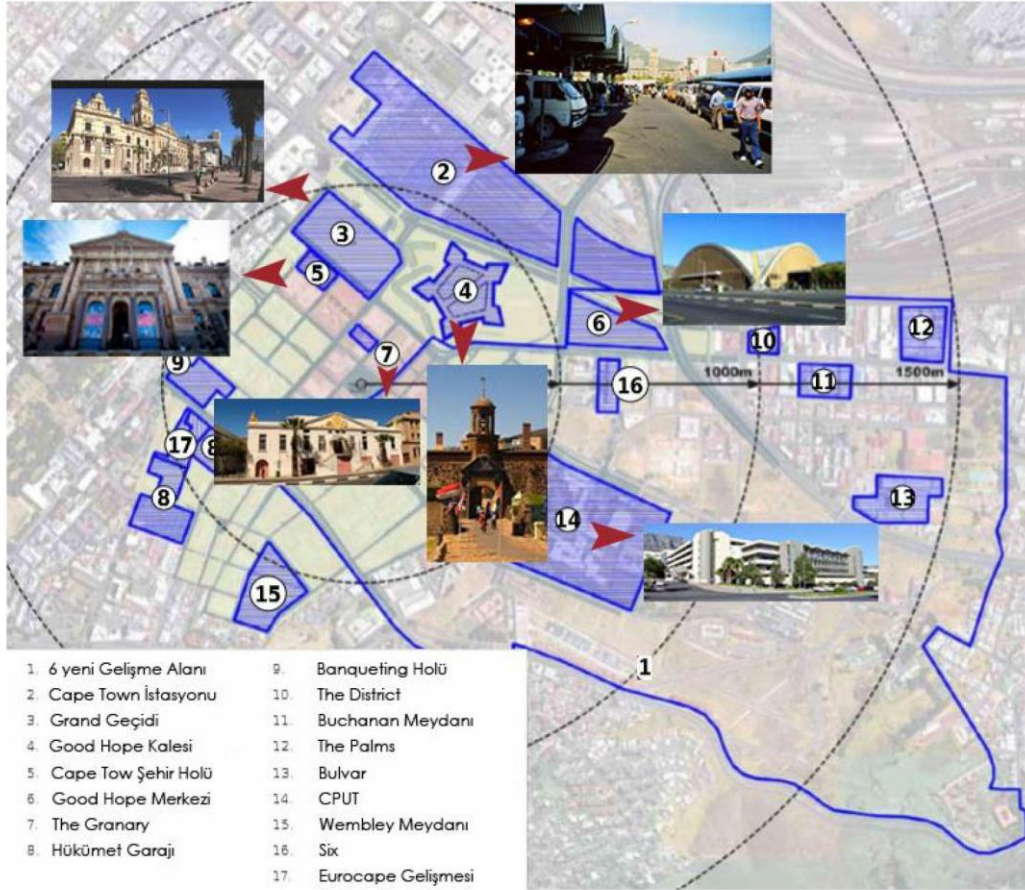


Şekil 34: Fringe algı caddeleri (Briggs, 2012a).

Fringe'de kentin okunabilirliği açısından varolan cadde-kaldırım bağlantıları genişletilmekte, transit kamu ulaşımını destekleyen sistemler gelişirilmekte (şekil 35) yapı-cadde arası formlarda uyuma dikkat edilmektedir. Varolan yapı önyüzleri güçlendirilmekte, önemli akslar, landmarklar, düğüm noktaları, eşik ve kenarlar verimli arayüzlere dönüştürülmektedir (şekil 36). Fringe'de varolan yapı formları, kentin karakterini belirlemede önemli role sahiptir. Bu yüzden mevcut binaların korunması, yaratıcı yeni zmler ile canlandırılması amaçlanmaktadır. Böylece yerel mimari de korunmaktadır (Briggs, 2012a).



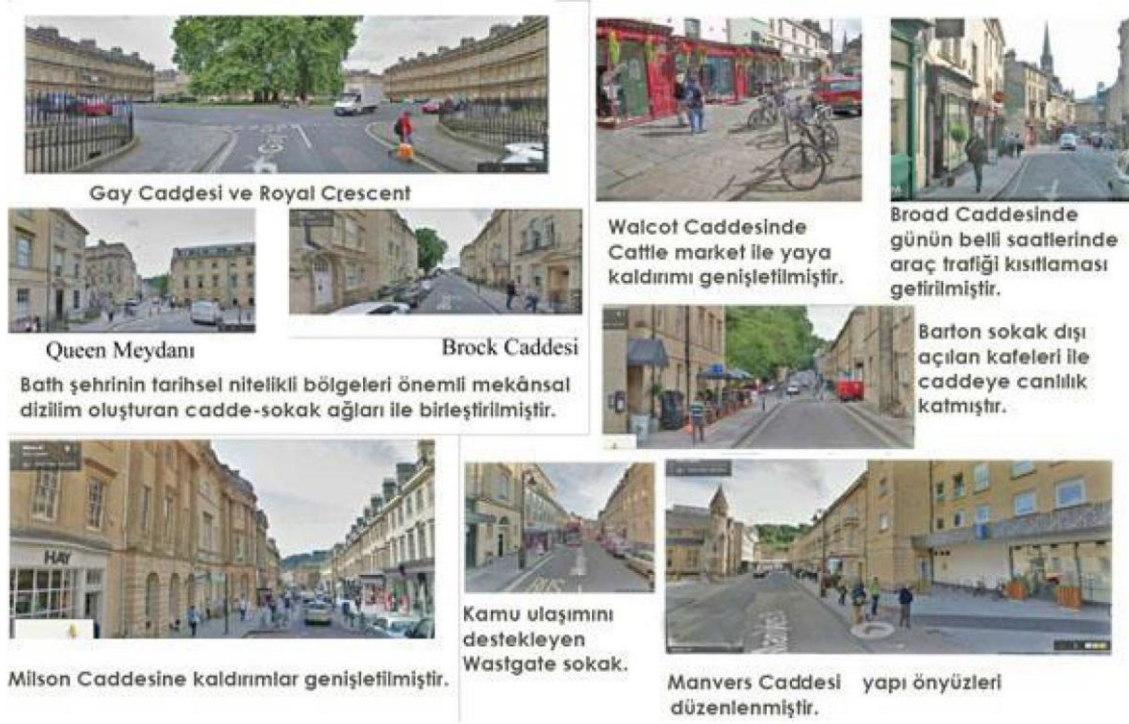
şekil 35: Fringe yaya-kamu ulaşımı zmleri (Briggs, 2012b).



Şekil 36 : Fringe yapısal analiz ve okunabilirlikte önemli landmarklar (Briggs, 2012a).

İngiltere-Bath da üzerine çalışmalarda ilk olarak; Bath hareket sistemi ve cadde mekânları ile nehir kenarının iyileştirilmesi amaçlanmıştır. İkinci olarak; ekonomik, sosyal, kültürel gelişimi teşvik edici işletme-kurum ve organizasyonlara olanak tanınmıştır. Son aşama olarak da 21. Yüzyıl sürdürülebilir yaşam tarzına bağlı olarak, kişisel sağlık ve varlığı güçlendirmek amaçlı çalışmalara ağırlık verilmiştir (BNESC, 2010). Bath iyileştirmesinde dinamik temalar; su-varlık, memnuniyet-kültür, hayal-tasarım, bilgi-icat, yaşam-kültür şeklinde ikili kelime oyunlarından oluşmaktadır. Kentsel mekân niteliği açısından kamusal gerçeklik ve hareket referans alınmıştır. Bath'da şehrin merkezindeki binalar arası, caddeler-sokaklar-meydanlar yoğun etkileşim yerleridir. Bu mekânların karakteri, niteliği, kalıcılığı şehrin bir bütün olarak sağlığını, ekonomik başarısını, canlılığını ve görüntüsünü yansıtmaktadır. Kamu ulaşımına teşvik etmek ve transit aktarım sistemi ile bağlantısallığı güçlendirmek ve araç trafiğini sakinleştirmek için ileri sürülen önlemler şehir içerisinde Bath'ın kamusal gerçekliğini dönüştürmede ana fırsat sağlamaktadır. Bath şehrinde istenen asıl amaç ise dünya cadde sınıfları (*canvas*) grubuna dahil olmaktır (BNESC, 2010).

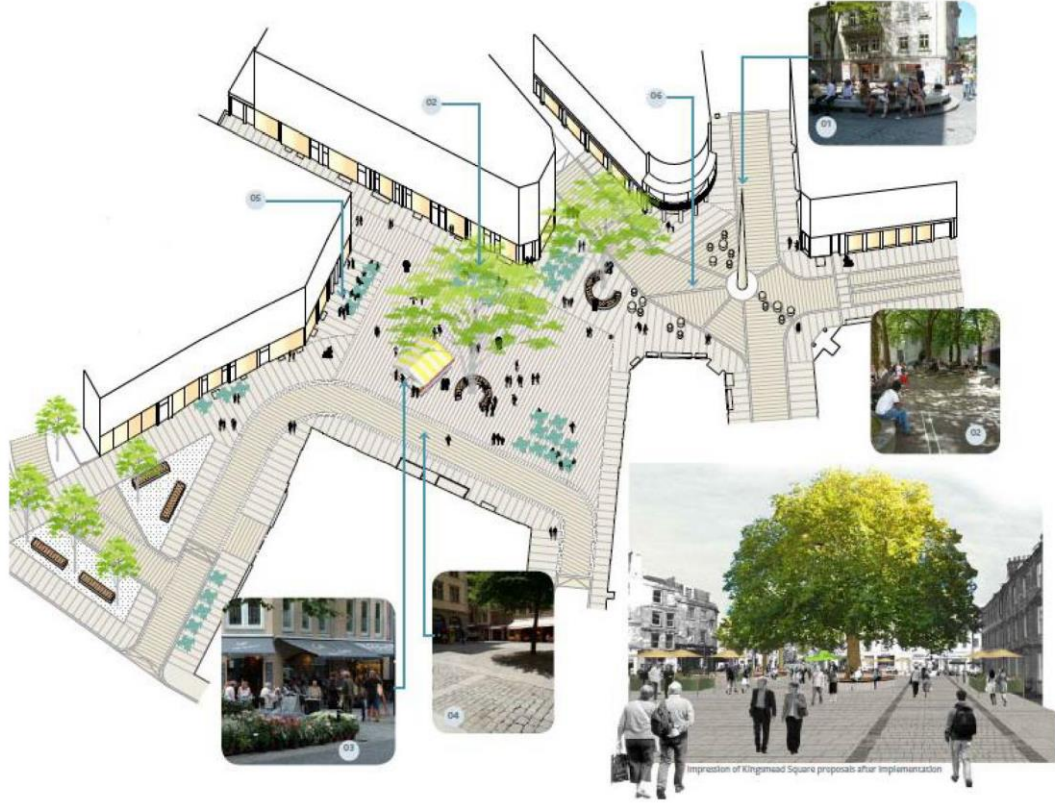
doğal taş malzemeli kaldırımlar, kamusal sanat donatıları ve ilgi çekici cadde mobilyaları ile farklı işlev, kullanım ve karakter barındıran aramekânlar oluşturulmuştur. Bu çözümler ile kentsel mekân kullanıcılarında okunabilirlik geliştirilmiştir (Şekil 38).



Şekil 38: Bath şehrinde yaya dostu cadde ve mekânlar (URL-6, 2016; Google Earth Pro, 2017).

Meydanlarda ise kişisel mekânlar oluşturma amacı ile pasif rekreasyon, oturma, yeme, içme ve görmeye izin veren mekânlar, çocuk oyun alanları vb. donatılar ile çocuk-mekân arası uyumlu etkileşim alanları oluşturulmuştur (Şekil 39).

Bath şehrinin tanıtımının yapılması, şehir bilgi sistemlerinin geliştirilmesi için katılımcı toplantılar düzenlenerek kullanıcı ihtiyaçlarının tespiti, şehrin zihinsel haritasının çıkarılması üzerine çalışılmaktadır. Şehir bilgilendirme sistemleri ile insanların erişebilirliğini sağlamanın yanı sıra, şehrin gelen ziyaretçiler tarafından cezbedici bulunması da amaçlanmaktadır.



Şekil 39: Bath Kingsmead meydanında rekreasyonel alanlar (BNESC, 2015).

Avustralya-Melbourne’da bütünsel arazi kullanımında TOD modelinden yararlanılmaktadır. Şehrin en önemli özelliği 20 dakikalık mesafe içerisinde kamu ulaşımı, bisiklet yolları ve yürüme ile çeşitli hizmet ve işlevlere erişilebilirliğin sağlanmasıdır (PM MPS, 2014). Bunun yanı sıra yerel belediyeler ile pilot projeler geliştirilmekte, kamu sağlığını ve varlığını geliştiren çalışmalara ağırlık verilmektedir. Melbourne merkezde küçük sosyal mekânlar oluşturularak aidiyet hissini sağlayan “yer algısı”nı güçlendiren geleneksel mimari yaşatılmaktadır. Kafe, yemek yeme yerleri, mağazalar, alışveriş yerleri vb. küçük işletmeler ile kentsel mekâna canlılık kazandırılmaktadır. Bilgi ve teknolojiyi dahil eden kentsel sistemlere ağırlık verilmektedir.

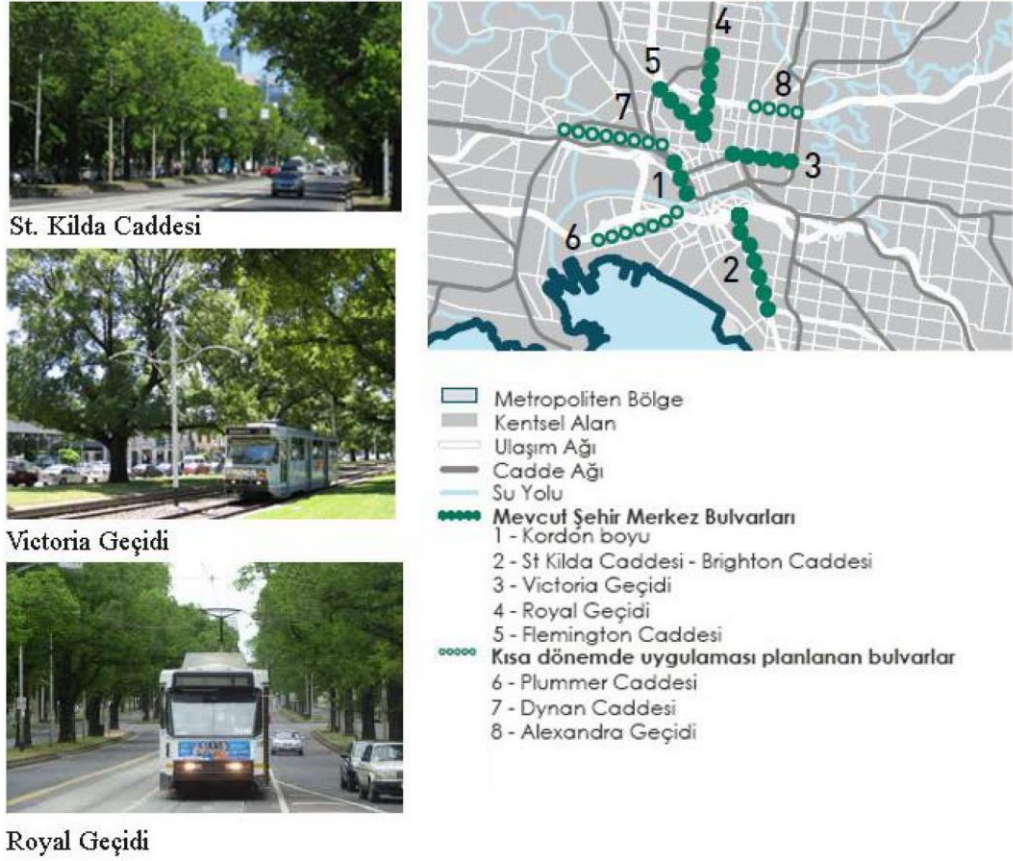
Metropolitan açık mekân stratejisini içeren bölge taslak planları oluşturulmakta, Melbourne’da rekreasyon ve sportif - kültürel faaliyetler eşliğinde nitelikli kamusal mekân kullanımının artırılmasına öncelik verilmektedir. Kentsel canlılığı sağlamada parklar, açık alanlar, sanatsal gösteriler, kütüphaneler, müzeler, toplum sağlık kuruluşları vb. kamu hizmetlerine erişilebilirlik esas alınmaktadır. Aktif yaşamı desteklemek amacıyla kentin yürünebilirliğinin sağlanması ile kamu ulaşımını destekleyen altyapının güçlendirilmesine çalışılmaktadır (Şekil 40). Avustralya sağlıklı yaşam ve yaşlanma birimi özellikle yerel

belediyeler ile sağlıklı mekân ve yer üzerine çalışmalar yapmaktadır. İkâmetçilerin araba bağımlılığını azaltma ve çevresel davranışı artırma kapsamında bilgilendirici ve yönlendirici seminerler düzenlenmektedir (PMMPS, 2014).



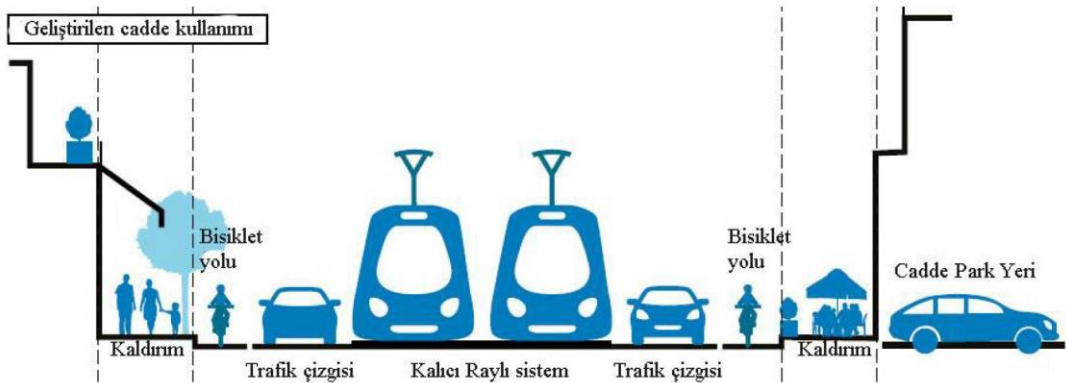
Şekil 40: Melbourne kamusal yaşamı destekleyen aktiviteler (PPS, 2008a; Roberto, 2013; Google Earth Pro, 2017).

Kente büyük bulvarlar, kentsel yapının belirleyici karakterini oluşturmaktadır. Kilda Caddesi, Victoria Geçidi, Royal Geçidi gibi geniş, birçok işlevsel kullanıma izin veren bulvarların, alle oluşturan gölge sağlayan ağaçlar, heykel ve benzeri donatılar ile görsel peyzaj etkisi güçlendirilmektedir (Şekil 41).



Şekil 41: Melbourne kentine karakter kazandıran bulvarlar (Roberto, 2013).

Ulaşım planlamasında geliştirilen akıllı cadde uygulamasına dayalı kent planı ile yaya ve bisiklet yolları yapılmaktadır (Şekil 42) (PMMPS, 2014).



Şekil 42: Melbourne'da akıllı cadde uygulaması, yaya ve bisiklet yolları (PMMPS, 2014).

BÖLÜM III

MATERYAL VE YÖNTEM

3.1. Materyal

Çalışma alanı Marmara Bölgesinde İstanbul Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ndedir. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi, İstanbul Boğazı'nın Rumeli Yakasında, tarihsel değeri oldukça yüksek ilk büyük boğaz semti olup, Beşiktaş ilçesi'de bağlıdır (Kırar, 2008). İlçe genelinde bakıldığında yerleşim yeri kimliğini, Osmanlı döneminde kazanan Beşiktaş'ın yüzölçümü 18,04 km² alanı kaplamakta olup, doğusunda İstanbul Boğazı ve Üsküdar, kuzeyinde Sarıyer, batısında Şişli ile komşudur. Birinci köprü ya da resmi adıyla 15 Temmuz Şehitler Köprüsü ile Ortaköy'den Anadolu yakası ile bağlantı sağlamaktadır (Kırar, 2008).

Beşiktaş ilçesi, çağdaş yerleşim alanları, yüksek eğitim ve gelir düzeyi, doğal ve tarihsel özellikleri ve barındırdığı kültür, sanat, spor etkinlikleri ile yaşam kalitesi en yüksek ilçelerdendir (Şeker, 2011). Beşiktaş Meydanını da kapsayan Sinanpaşa Mahallesi, İstanbul için önemli ticaret ve hizmet alanlarından biri olmasının yanında kıyı ile bütünleşen yapısı sebebiyle gün boyunca insan yoğunluğunu koruyan, yaklaşık iki milyon insanın kullandığı geçiş alanı niteliğindedir (Şekil 43). Kentsel ölçekte büyük ve önemli odak noktalarını içinde barındırması ve yaya sirkülasyonunun günün her saatinde çok yoğun olmasından dolayı çalışma alanı olarak seçilmiştir.

Çalışma alanına ait fiziksel verilerin altlığını oluşturmak için Harita Genel Komutanlığı'nın (HGK 2017) 1/25.000 ölçekli topografik haritalardan yararlanılmıştır. Alanın iklimsel verilerinin saptanması amacıyla Orman ve Su İşleri Bakanlığı Meteoroloji 1. Bölge Müdürlüğü'nden temin edilen 1981-2016 yılları arası Sarıyer ilçesine ait sıcaklık, nispi nem ve yağış durumunu gösteren veriler temin edilmiştir.

İSTANBUL BEŞİKTAŞ İLÇESİ SINANPAŞA MAHALLESİ



Şekil 43:İstanbul Beşiktaş İlçesi Sinanpaşa Mahallesi.

Gölge güneş analizi için 30 m çözünürlüklü Landsat 8 OLI 2017 uydu görüntüsünden yararlanılmıştır.

Çalışma alanı tarihsel özelliği yüksek, Kentsel Sit Alanı olması sebebiyle İstanbul III Numaralı Kültür Varlıkları Koruma Kurulu tarafından Beşiktaş Sit Alanlarını gösteren haritadan yararlanılmıştır.

İstanbul Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'nden 2017 yılı için Beşiktaş Hava Kalitesi İzleme Tahmin değerleri temin edilmiş ve 2010-2011 Çevre Durum Raporu alınmıştır.

İstanbul Kalkınma Ajansı'ndan 2001-2013 İstanbul Bölge Planı Eklerinden yararlanılmıştır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı Tarihi Çevre Koruma Müdürlüğü'nden İstanbul geneli ve Beşiktaş için "Biten Projeler Tanıtım Albümü" şeklinde kaynak eserlerden yararlanılmıştır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım ve Koordinasyon Müdürlüğü'nden 1/5000 ölçekli Beşiktaş Metro Projesi temin edilmiştir, ulaşım trafik düzenleme komisyon kararları alınmıştır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından "Avrupa Kültür Başkenti Olmuş Kentlerin Kamusal Mekân Projeleri" şeklinde hazırlanan yazılı ve görsel kaynaklardan yararlanılmıştır.

Beşiktaş Belediyesi Plan-Proje Müdürlüğü'nden 1/1000 ölçekli Nazım İmar Planı ile Beşiktaş İlçesinin doğal ve kültürel özelliklerini anlatan, kitap, broşür ve benzeri kaynaklar alınmıştır.

Beşiktaş Belediyesi Emlak ve İstimlak Müdürlüğü'nden Afet Klavuzu kapsamında Beşiktaş İlçesi nüfus bilgisi ve kamusal açık mekânları ilgilendiren veriler ile 2010-2014 yılları arasındaki stratejik planlar temin edilmiştir.

Beşiktaş Belediyesi Plan Projeler Müdürlüğü'nden "Beşiktaş İlçesi Kentsel Dönüşüm ve Yenileme Stratejisi ve Eylem Planı" taslağı şeklinde hazırlanan yazılı ve görsel çalışmalar temin edilmiştir.

Çalışma alanı Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ne ilişkin sosyo-kültürel verilerin temini için hazırlanan anket formları ile yaya hareketliliğini izlemek amacıyla çekilen kamera kayıtları ve fotoğraf görüntüleri materyal olarak kullanılmıştır.

Bunlara ek olarak literatür kısmında anlatılan yavaş kentlerin kentsel ve kültürel peyzaj yapısını değerlendirmek amacıyla da Isparta Yalvaç Belediyesi, Çanakkale Gökçeada Belediyesi, Sakarya Taraklı Belediyesi, İzmir Seferihisar Belediyesi, Kırklareli Vize Belediyesi, Aydın Yenipazar Belediyesi ve Şanlıurfa Halfeti Belediyesi, Mudurnu Belediyesi'nden yazılı ve görsel kaynaklar temin edilmiştir.

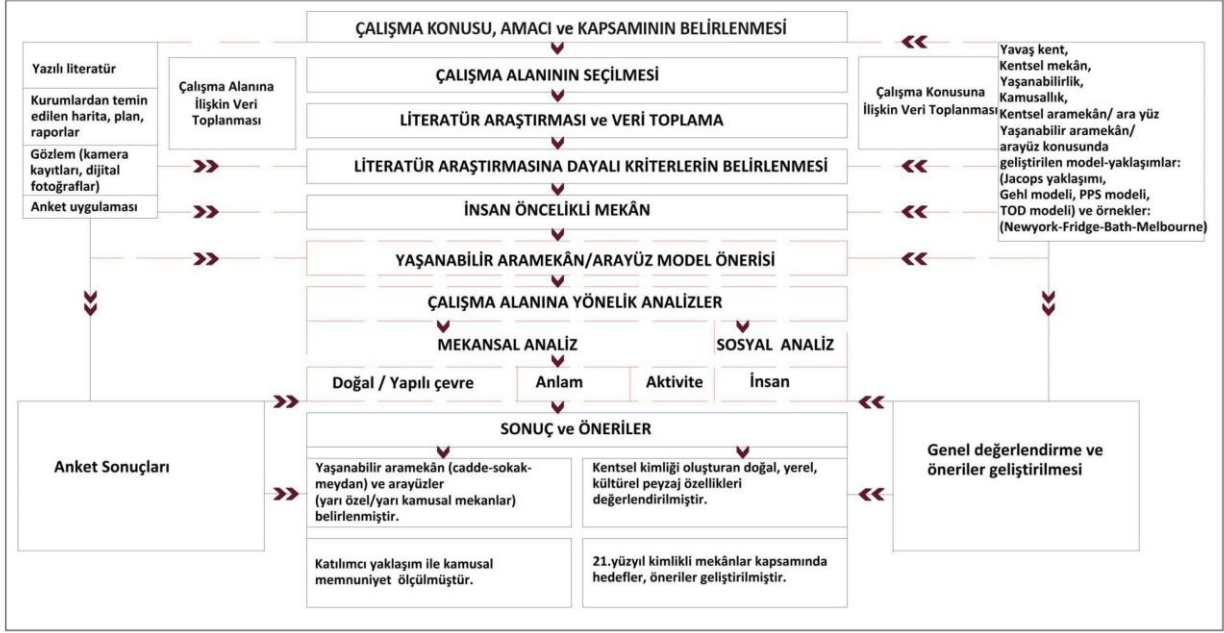
Yaşanabilir aramekân/arayüzleri ile örnek alınan Newyork, Fridge, Bath, Melbourne kentleri için hazırlanan görsel materyallerde Google Earth Pro 7.3.1.4507 programı kullanılmıştır. Program ile uydu üzerinden üç boyutlu olarak cadde-sokaklar sanal olarak gezilmiş, görüntü fotoğrafları alınmıştır.

Alan çalışmasına yönelik verilerin sayısallaştırılması, işlenmesi ve değerlendirilmesinde ArcGIS 10.4.1, AutoCAD, 3D Max, Revit, Adobe Photoshop programlarından yararlanılmıştır. Google Earth programı kullanılarak alınan görüntü fotoğrafları Adobe Photoshop ile görselleştirilmiştir.

3.2. Yöntem

Tez çalışması temel olarak 5 aşamadan oluşmaktadır. Yöntem bölümü ise literatür araştırması ve veri toplama, literatür araştırmasına dayalı kriterlerin belirlenmesi, model geliştirilmesi, çalışma alanına yönelik analizler olmak üzere 4 başlıkta ele alınmıştır. Çalışmanın akışına ilişkin diyagram Tablo 9'da verilmiştir.

Tablo 9: Tez akış şeması.



3.2.1. Literatür Araştırması ve Veri Toplama

Veri toplama işlemi büro ve arazide ayrı ayrı yürütülmüştür. Büro kapsamında; çalışmanın temel amaçları doğrultusunda çalışma konusuna, çalışma alanına, çalışmada izlenecek yöntemle ilişkin yerli ve yabancı kaynaklar incelenmiştir. İncelenen kaynaklardan çalışmanın kuramsal temelini oluşturmada yararlanılmıştır.

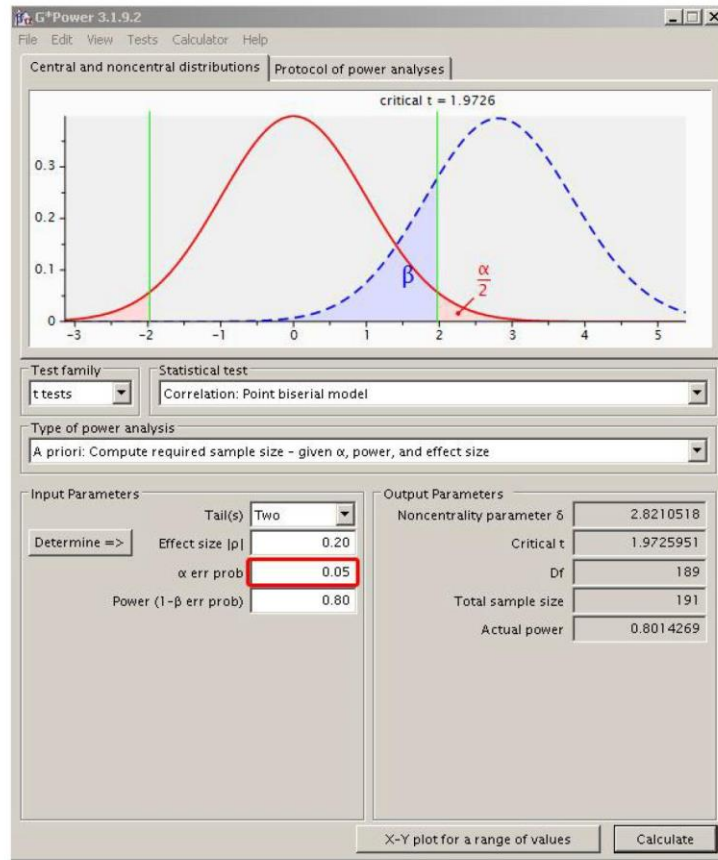
Çalışma alanına ilişkin doğal ve kültürel veriler, haritalar, ilgili kurumlara ait raporlar temin edilmiştir. Çalışma alanına ilişkin olarak gözlem, fotoğraflama ve kamera kayıt görüntüleri ile saptamalar yapılmıştır.

Çalışma alanının konum, topoğrafik yapı, eğim, bakı, eşyükselti, jeomorfoloji, yüzey sıcaklığı, bitkisel dağılım, gölge-güneş, gürültü haritalarının hazırlanmasında ArcGIS 10.4.1 kullanılmıştır. Yüzey sıcaklığı haritasının hazırlanmasında Erdas Imagine programından yararlanılmıştır. 1/25.000 ölçekli Harita Genel Komutanlığı'ndan alınan haritalar sayısallaştırılarak çalışma alanına ilişkin veri tabanı oluşturulmuştur. Landsat 8 OLI uydu görüntülerinden yararlanılmıştır.

1/1000 Nazım İmar Planı ile III Numaralı Kültür Varlıkları Koruma Kurulu tarafından temin edilen 1/5000 ölçekli İstanbul Beşiktaş Kentsel Sit Alanları Haritası üzerinden alanın kentsel ve kültürel peyzaj özelliklerini yansıtan haritalar hazırlanmıştır. Bu kapsamda AutoCAD, Adobe Photoshop, Revit, 3D Max programlarından yararlanılmıştır.

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde sosyo-kültürel verilerin temini için anket formları hazırlanmıştır. Ankete katılmayı kabul eden pilot sayısının sağlam sonuçlar üretebilme yeteneğinin varlığı için Güç (*power*) analiz G*POWER 3.1 sürümüne başvurulmuştur. İstatistiksel gücün " $1-\beta=0.80$ " olmasının yeterli olduğunu Cohen (1988) ve Parajapati vd. (2010) çalışmalarında belirtmiştir (Çapık, 2014). Büyüköztürk'e (2010) göre de güç analizi sonucunda hem ilişki analizleri hem de grup farklılıklarının sınanmasında en az 191 örneklem ile çalışılmasının çalışmanın geçerliliği için yeterli olduğu vurgulanmıştır (Büyüköztürk, 2010).

2449 kişinin ikâmet ettiği Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde gün boyunca yaklaşık iki milyon insanın kullandığı geçiş alanı özelliği göstermesi sebebiyle orada yaşayan halk ve ziyarete gelenlerin katılımının olduğu 310 kişi üzerinde anket araştırması yapılmıştır (Çalışma alanında anket pilot sayısına ilişkin formül EK 1'de verilmiştir). Tez kapsamında ankete katılmayı kabul eden pilot sayısının doğruluğunu kanıtlamada uygulanan güç analizinde istatistik anlamlılık " $\alpha=0.05$ " olarak tespit edilmiştir. Tez kapsamında 310 kişi üzerinde yapılan analizlerin güvenilir olduğu ortaya konulmuştur (Şekil 44). Anket araştırması 4-5 Mart 2017, 11-12 Mart 2017, 18-19 Mart 2017 tarihleri arasında hafta sonları yapılmıştır (EK 2'de anket paylaşılmaktadır).



Şekil 44: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi güç analizi sonuçları.

Araştırmaya cevap veren bireylerin ölçmeye dayalı soruları cevaplandırırken gerçek duygu ve düşüncelerini yansıttıkları kabul edilmiştir. Araştırmaya katılan bireylerin ankete istekle cevap verdiği, anketi doğru ve eksiksiz biçimde cevapladıkları kabul edilmiştir. Katılımcıların soruları cevaplarken kelimelerin gerçek manasıyla anladıkları kabul edilmiştir. Oluşabilecek kavram yanılgıları göz ardı edilmiştir. Anketin örneklem sayısının

arttırılmasında zorluklar yaşanmış, birçok kişiye bilimsel amaçla kullanılacağı belirtilmesine rağmen katılmak istemeyen kişiler de olmuştur.

Çalışma deneysel olmayan nitel araştırma tasarımına sahiptir ve yapılaş yöntemine göre tarama modelidir. Araştırmada örneklemden verilerin toplanması bakımından saha taraması kullanılmıştır. Örneklemden veri toplamada ise deneklerin görüşlerinin yazılı olarak alındığı bir veri toplama tekniği olan anket tekniği kullanılmıştır. Nicel araştırmalarda sayısal temsiliyet söz konusu olduğu için, araştırma evrenini temsil edecek örneklemin hatasız tespit edilmesi ve bu örnekleme doğru soruların sorulması önemlidir. İlgili anket geniş bir literatür taraması sonucunda geçerlilikleri ve güvenilirlikleri daha önceki çalışmalarda onaylanmış ölçekler kullanılarak hazırlanmıştır. Ölçeklerin içsel geçerliliğinin sağlanması açısından uzman görüşleri alınmış ve İngilizceye çevrilen anket formları için tercüme-yeniden tercüme yöntemleri kullanılmıştır. Türkçeye çeviri yapıldıktan sonra tekrar İngilizceye çevrilmiş 2 mütercim tercüman tarafından incelenerek görüşleri alınmıştır. Düzeltmeler sonrasında tekrar Türkçeye çevrilerek anket formu, yapılan pilot çalışma ile 40 kişiye uygulanmıştır. Öneriler doğrultusunda bazı ifadelerin değiştirilmesi veya daha anlaşılır olması amacı ile değişiklikler yapılmıştır. Anket daha sonra Türkçe okutmanı 2 kişi tarafından incelenmiş uyarılara göre son şeklini almıştır. Ankette ilk olarak anketi dolduran katılımcılar hakkında genel bilgileri (demografik faktörler) ölçülmekte, ikinci olarak farklı ölçeklerden oluşan tüm 5'li likert formatında önermeler sorulmaktadır.

Beş bölümden oluşan anketin ilk kısmı; demografik özellikleri yansıtan yaş, meslek, eğitim durumu, İstanbul'da yaşama, Beşiktaş'ta yaşama, İstanbul Beşiktaş İlçesini tanıma şeklindedir. Burada TSE'nin belirlediği kriterler dikkate alınmıştır. Anketin İkinci kısmı; insanların Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ne geliş amaçlarını, ilgilerini çeken ya da Sinanpaşa'ya kentsel kimlik kazandıran özelliklerin kendilerince neler olduğunu tespit etmek, kalış süreleri, vakit geçirme sıklıklarını vb. çalışma alanına yönelik kullanımlarını belirleyecek özellikleri ortaya koymaktadır. Anketin üçüncü ve dördüncü kısımda Yapısal Eşitlik Modeli'nin boyutları olan; kentsel mekân boyutu ve kamusal memnuniyeti esas alan değerlendirme ölçütlerine öncelik verilmiştir. Kentsel mekân boyutu (mekânsal boyut) ölçeğinde hazırlanan 18 soru ve kamusal memnuniyeti içeren 23 soruda, Mercer Yaşam Niteliği (2010), Ekonomik İstihbarat Biriminin Yaşanabilirlik İndeksi (2012) ve Uluslararası Yaşam (2010) ile OECD Daha İyi Yaşam (2010) kapsamında belirtilen

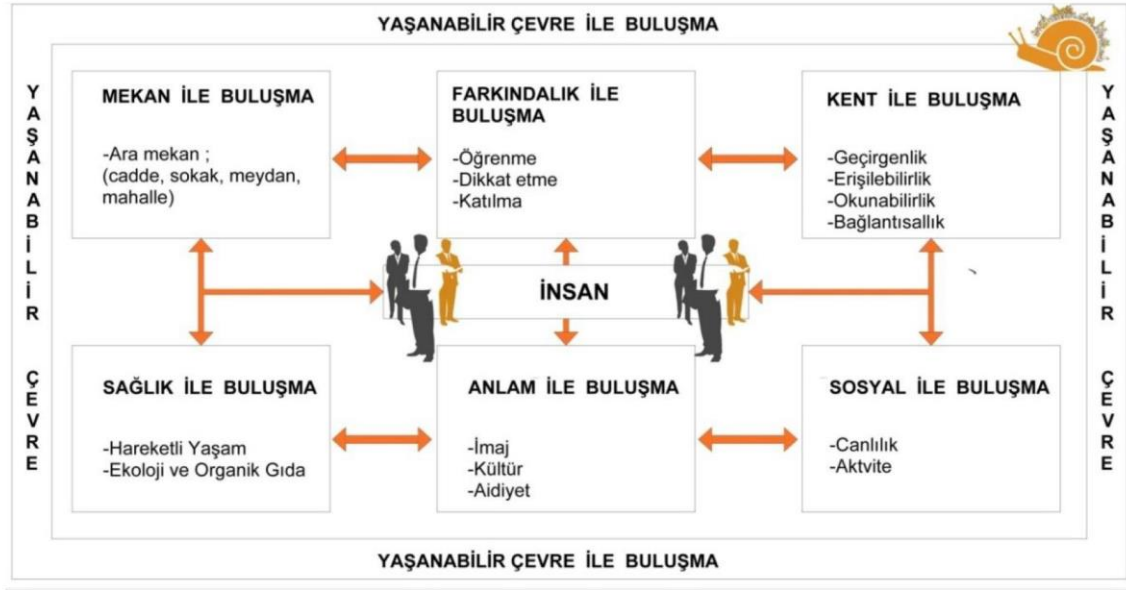
ölçütlerden yararlanılmıştır (PBL Netherlands Environmental Assesment Agency, 2014) (EK 3).

Anket sorularının oluşturulmasında yapılı çevrenin fiziksel özellikleri, kentsel tasarım, bireysel tepki ve bunların yaşanabilir aramekân/arayüz geliştirmede, insan algısı- davranışı ve memnun/tatmin olmaya etkisi şeklinde bir akış takip edilmektedir. Anketin son kısmında Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde kamusal memnuniyeti arttıracak kararların alınmasını yönlendiren kentsel tasarım önerileri kullanıcıların tercihine sunulmuştur.

Anket sorularının hazırlanmasında Ewing ve Handy (2009) (EK 4), Gehl'in (2001) "Yer Derecelendirmesi" (EK 5), İncelioğlu (2007), Türkoğlu vd. (2008), Mehta (2013), Mahmoudi vd. (2015), Bialowolska (2016) vb. farklı uzmanların çalışması da gözden geçirilmiştir. Özellikle Mahmoudi vd.'nin (2015) kentsel mekânın niteliğini belirlemede, "hayal edilebilir olma" faktörü ile Ewing ve Handy'nin (2009) ve Lynch'in (1960) geliştirdiği kapalılık, insan ölçeği, transparanlık, çeşitlilik vb. yapılı çevrenin kentsel kimlik açısından memnuniyetini etkileyen faktörler, anket sorularının oluşturulmasında yönlendirici olan kaynaklardır.

3.2.2. Literatür Araştırmasına Dayalı Kriterlerin Belirlenmesi

Tez kapsamında incelenen yavaş kent örneklerinden çıkan sonuçlar ile günümüz kenti örneklerinden çıkan sonuçlar arasında ortak özellikler tespit edilerek yaşanabilir aramekân/arayüzler için model önerisi geliştirilmektedir. Yavaş kent ile ilgili araştırmalarda, yavaş hareketinin çevre (ekoloji, doğa, yenilenebilir enerji, sürdürülebilir altyapı ve ulaşım) kent, (erişilebilir, okunabilir) anlam (kültür, imaj, aidiyet) kamusal mekân (kişisel mekân, kentsel aramekân, kentsel arayüz), sosyallik (çeşitlilik, canlılık, katılım), sağlık (organik gıda, hareketli yaşam) farkındalık (yerel, öğrenmeye açık, dikkatli) gibi temel başlıklardan yola çıkarak "insan odaklı" kentleri geliştirmek istediği görülmektedir (Şekil 45).



Şekil 45: Yavaş kentlerde öne çıkan başlıklar.

Jacobs, Gehl, PPS, TOD model ve yaklaşımları ile yaşanabilir günümüz kenti örneklerini temsil eden; Newyork, Fridge, Bath, Melbourne kentlerinin de ortak noktası “21. yüzyıl kimlikli mekânlar” teması ile “insan odaklı” kentleri geliştirmektir.

Bu sebeple yaşanabilir aramekân/arayüzlerin “yerelin kalitesini yeniden değer alan ve günceli yakalayan” mekânsal stratejiler ile ele alınması gerekmektedir (Şekil 46-52):

- Kentsel form ve hareket açısından insan merkezli yapılı çevresi olmalıdır.
- Kentsel yaşamı kolaylaştıran, erişilebilirlik, yürünebilirlik ölçütlü, altyapı bağlantısallığının iyi çözümlenen ulaşım sistemi ve mekânın kullanılabilirliğini artıran kamusal altyapısına sahip olmalıdır.
- Karma işlev ve mekâna canlılık kazandıran aktiviteleri olmalıdır.
- Mekânın yerelliği ve farkındalığı öne çıkaran, insan memnuniyetini sorgulayan, sosyal etkileşimi artıran ve gelişen bilgi, iletişim teknolojilerini içeren katılım + teknolojiyi dahil etmelidir.

İnsan algısı açısından da konforlu, erişilebilir, kullanılabilir, sağlıklı, güvenli, canlı, sosyal, hayal edilebilir olması beklenmektedir.

-Yürüyüş mekânlarının planlanmasında eğimin $\frac{1}{12}$ 'den fazla olmamasına dikkat edilmeli, basamak ve kaldırım kenar taşları gibi platformlar ile tekerlekli sandalye, çocuk arabası geçişini engelleyen düzenlemelerden kaçınılmalıdır. Özellikle köşe dönüşlerde rampa yapılması, erişilebilirliği artırmaktadır.






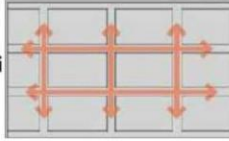

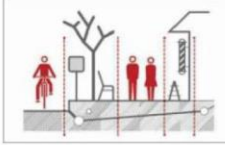

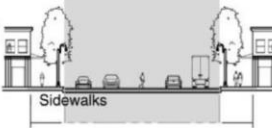
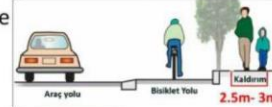

-Orta ve yüksek yoğunluğa sahip sokak ve caddelerin bisiklet yolları tasarımında, renkli asfalt, işaret vb. çözümler okunaklılığı artırmaktadır.



-Çevre kirliliğini azaltması ve yolculuk süresini kısaltması açısından ,Toplu taşıma istasyonlarına yakın mesafelerde otopark uygulaması (park and ride) tercih edilmelidir.



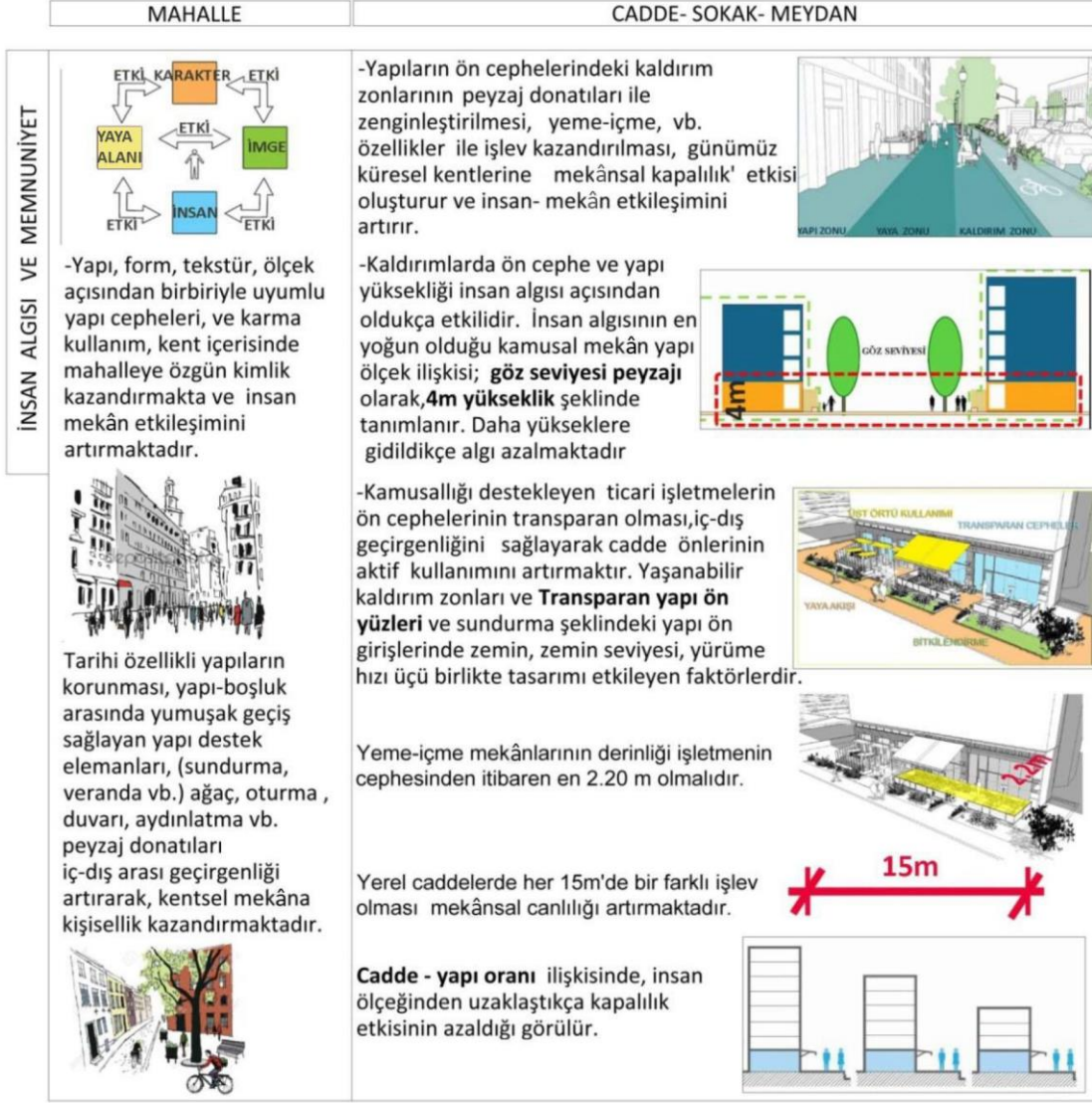
Şekil 46: Yaşanabilir aramekân/arayüz geliştirmede kriterler (a) (Jacops, 1993; Mehta, 2013; Coşaner vd., 2014; Embarq, 2015; Karner, 2015).

MAHALLE	CADDE- SOKAK- MEYDAN
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">KENT FORMU VE HAREKET</p> <p>-Yürüme mesafesi mahalle ölçeğinde 400 -500 m'lik yarıçap olarak kabul edilmektedir.</p>  <p>-Kamu ulaşım noktalarına, yaya olarak 1000m, yaklaşık 15 dakikalık yürümeyle, bisiklet ile 5 dakikalık sürede varılabilmelidir.</p>  <p>-Kamu ulaşımında BRT (hızlı otobüs) ve raylı sistemler, yol seyahat sürelerini azaltma ve yeşil çevre açısından önemlidir.</p> 	<p>-Ulaşım sistemi ve caddelerin yürünebilirliği arasındaki bağlantısallık, caddenin kullanılabilirliğini artırma açısından önem taşımaktadır.</p>  <p>-Caddelerde, yolcu taşımalarını yönetmek için, trafik sakinleştirme yöntemine başvurulmalıdır.</p>  <p>En az 12- 15 adım vb. ya da en az 2 m genişlikteki kaldırımlar ile yaya akış trafiğini desteklenmelidir. Eğer yeterli alan var ise önerilen genişlik 2.5-3m'dir.</p>  <p>-Nakliye ve yükleme işleri aktif yaya kullanımı olmayan saatlerde yapılmalıdır (Gece 24:00 ve sonrası).</p>  <p>-Paylaşımlı caddeler, gündelik yaşama canlılık kazandırmanın yanı sıra yaya akış ve sosyalliğini desteklemektedir.</p>  <p>-Bisiklet yolları tasarımında minimum genişlik ve dönüş yarıçapları 25km/saat hızdır. Tek şeritli bisiklet yolu 1m, iki şeritli bisiklet yolu 2m'dir. Dar yol yapısında 1.6 m ölçüt alınır.</p>  <p>Yaya yürünebilirliğini rahatsız etmemesi için yerel yollarda hız kontrolü yapılmalıdır.</p> 

Şekil 47: Yaşanabilir aramekân/arayüz geliştirmede kriterler (b) (Jacops, 1993; Gehl, 2001; Mehta, 2013; Coşaner vd., 2014; Embarq, 2015; Karner, 2015).

MAHALLE	CADDE- SOKAK- MEYDAN
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">KENT FORMU VE HAREKET</p> <p>Mahalle parkları orada yaşayan insanların 15 dakikalık mesafe içerisinde ulaşabilecekleri şekilde, hafta içi ve hafta sonu kullanıma uyumlu olmalıdır.</p>  <p>-Farklı büyüklük ve işlevlerdeki yeşil alan ve rekreasyonel kamusal mekânlarının, birbiriyle bağlantısının iyi çözülmüş olması, kullanılabilirliği artırmaktadır.</p> <p>-Mahalle parkı en çok yürüme ya da bisiklet ile 800m, -Spor alanı en çok yürüme ya da bisiklet ile 1200m mesafede olmalıdır.</p>  <p>-Nitelikli kamusal mekân, farklı kamusal işlevler ve ticaret ile bağlantılı olmalı; meydan, cadde, kaldırım, yeşil alan bir bütünün parçası özelliği taşımaktadır.</p>	<p>-Kaldırımlarda planlanmış kentsel donatı zonu ağaç, çalı vb. yeşil örtünün minimum açıklığı 1.5 m olarak tasarlanmalıdır.</p> <p>-Cadde kaldırım zonlarında yapılan ağaçlandırma, görsel peyzaj niteliğini geliştirerek, kentsel mekânı deneyimleme fırsatı sağlarken, ekosistem açısından da kentsel ısı adası ve araç emisyonlarını azaltmaktadır.</p> <p>-Cadde kaldırım zonlarındaki peyzaj düzenlemesi insanları bisiklet ve yürüme gibi aktivitelere teşvik ederek, kamu sağlığını artırmaktadır.</p> <p>-Kaldırım zonlarındaki peyzaj düzenlemesi, yapı ön yüzlerinin transparan olması ve farklı kentsel donatı elemanları ile mekâna kazandırılan canlılık etkisi çocukların mekânı deneyimlemesine fırsat vermekte ve çevreyi güvenilir, alışılabilir yapmaktadır.</p> <p>-Sanatsal etkinlikler, sanat ile kenti birleştiren donatı elemanları, mekânın kültürel yapısını değiştirmektedir.</p> <p>-Kaldırım zonlarının peyzaj düzenlemesi trafiğe karşı tampon vazifesi göstermekte, özellikle çocuklar açısından güvenliği sağlamaktadır.</p>       

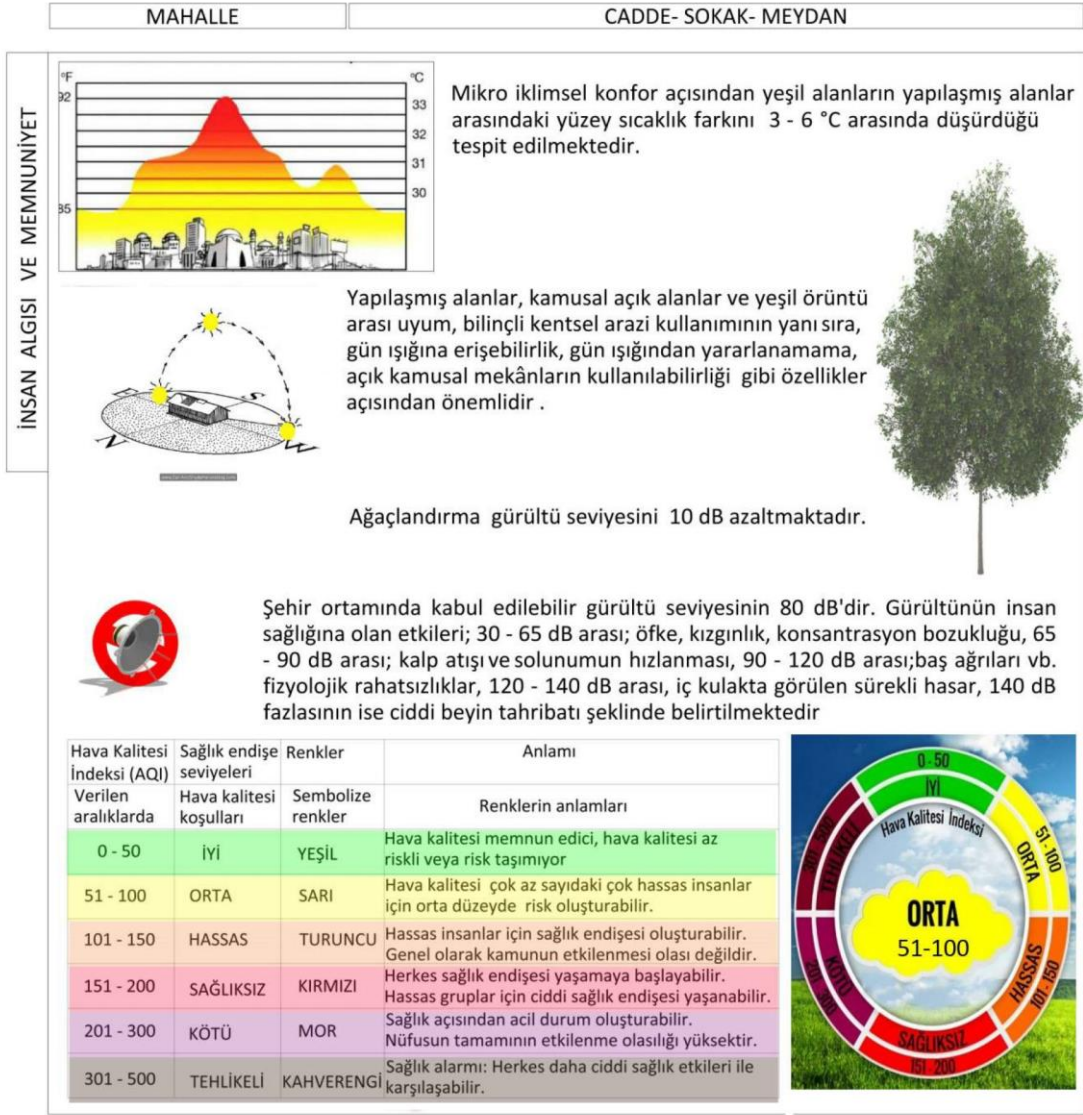
Şekil 48: Yaşanabilir aramekân/arayüz geliştirmede kriterler (c) (Jacops, 1993; Gehl, 2001; Mehta, 2013; Coşaner vd., 2014; Embarq, 2015; Karner, 2015).



Şekil 49: Yaşanabilir aramekân/arayüz geliştirmede kriterler (d) (Jacops, 1993; Gehl, 2001; Mehta, 2013; Coşaner vd., 2014; Embarq, 2015; Karner, 2015).

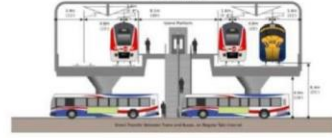
MAHALLE	CADDE- SOKAK- MEYDAN
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">İNSAN ALGISI VE MEMNUNİYET</p> <p>-Mahalle parkları; her 1000kişi için: en az 8 da (dekar alan), en ideali, 12 da olmak üzere çocuk alanı+rekreasyon alanı+ açık kamusal alanı karşılamalıdır.Bu ölçüt, 500-1500m yarıçap içerisinde 3500-5000 kişiye tekabül eder. Günümüz kentlerinde bu ölçüt, yaşanabilir meydan, cadde-sokak-kaldırımlar ile sağlanabilir.</p>  <p>-Mahalle parkları; insanlar arasında sosyal ilişkilerin kurulması, paylaşım duygusunun gelişmesi, motorlu taşıt trafiğinden uzak, güvenli yeşil alan, çocuk oyun alanı temini açısından önemlidir.</p>	<p>-Meydanlarda 40* 80 m² olarak belirlenen ölçüm; yürüme sırasında insanların karşılaşma olasılığını artırmaktadır.</p>  <p>-Kamusal mekân olarak cadde, sokak ve meydanlarda, güneşliği, gölge, rüzgar, sıcaklık vb. iklimsel faktörlere karşı, kentsel donatı elemanları, yapı öncepheleri (sundurma, tente) ya da ağaçlandırılmış yüzey ile oluşturulan arayüzlerin vakit geçirme süresini artırdığı görülmektedir.</p>  <p>-Kamusal mekânlarda zemin kaplaması tasarımında, kaygan olmayan, dolaşımı kolaylaştırıcı malzemelerin seçimi, alanın erişilebilirliğini ve canlılığını artırmaktadır.</p>  <p>-Eğimler, engelli ve yaşlı insanların rahat ve güvenli geçişini sağlamalıdır. Döşeme seviyesinde 1.3 cm'den fazla kot farkı var ise rampa düşünülmelidir. %4'ten az eğimli rampalar, rahat ve kullanışlıdır.</p>  <p>-Cadde, sokak ve meydanların kamusal mekân olarak kullanımında fiziksel konfor, uyumluluk, kontrol isteği öne çıkar. Yapı önyüzleri, yapı cephesine bitişik oturma duvarları, merdivenler, karşılaşmaya olanak veren tüm kentsel nişler, kişinin yaşadığı çevreyi daha kolay sahiplenmesini sağlayarak, aidiyet hissi oluşturmaktadır.</p> 

Şekil 50: Yaşanabilir aramekân/arayüz geliştirmede kriterler (e) (Jacops, 1993; Gehl, 2001; Mehta, 2013; Ustad, 2013; Coşaner vd., 2014; Embarq, 2015; Karner, 2015).



Şekil 51: Yaşanabilir aramekân/arayüz geliştirmede kriterler (f) (Şimşek vd., 2012; Önder vd., 2012; Demir, 2013; Peeters, 2015; Dindar, 2016; Şimşek, 2016).

-Çevresel açıdan enerji tüketimi ve seragazi salınımını azaltması sebebiyle birçok dünya kentinde raylı sistem tercih edilmektedir.



- İletişim teknolojisinin kentsel mekâna entegre edilmesi , teknoloji işbirlikli altyapı ve kültürel imajın tanıtımı açısından önemlidir. Yaya yürünebilirliğine fırsat veren alanlarda akıllı PC uygulamaları ile ulaşım, kentsel imaj, açık ve yeşil alanlara, bulunulan noktadan uzaklığı gösteren sistemler ve görsel detayların panografik anlatımı, kamusal mekân kullanılabilirliğinde faydalı olacaktır.



-Akıllı teknolojilerin kentsel mekândan gerçek zamanlı bilgilerin aktarımını sağlaması, mekânsal kontrole de olanak tanımaktadır. Çünkü günümüz kentlerinde karşılaşılan en önemli sorunlarından biri güvenlidir.



-Artık mobil cihazlar ile insanlar istediği bilgiye sınırsız ve hızlı bir şekilde ulaşabilmektedir. Bu sebeple kent ile ilgili bilgilerin ediniminde kamusal mekânın kullanımını artıran (kablosuz internet vb.) sistemler geliştirilmesi, gelecek generasyonun ve genç kitlenin ilgisini çekecektir



-Kentsel altyapı ve hizmetlere erişimde, Uzman+yerel yönetim+halk ortak katımlı toplantıların gerçekleştirilmesi yaşayan halkın yapılan çalışmalardan haberdar olması, yaşanabilirliği artırmakta, toplumsal aidiyeti güçlendirmektedir.



-Otobüs ceplerinde ve duraklarda, varış saati uygulamasını gösteren elektronik panoların yerleştirilmesi, yolculuk süresi hakkında bilgi sahibi olmayı sağlar.



-Yüksek hız ve yoğun araç trafiğinin cadde, sokak ve meydanlar üzerindeki olumsuz etkisini azaltmak için, akıllı cadde sistemine dayalı, trafik sinyal öncelikli sistemler geliştirilmelidir.





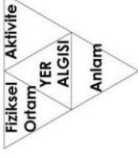
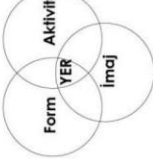
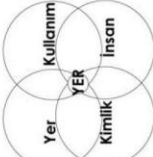
Şekil 52: Yaşanabilir aramekân/arayüz geliştirmede kriterler (g) (Jacops, 1993; Gehl, 2001; Mehta, 2013; Coşaner vd., 2014; Embarq, 2015; Karner, 2015).

3.2.3. Yaşanabilir Aramekân/Arayüz Model Önerisi

Sanayileşme hareketleri kentsel mekân yapısı ve kimliğini değişime zorlamış, insan boyutunu dikkate almayan bir plansız büyümeyi beraberinde getirmiştir. Kentsel alanların insanlar için ve insanlar içindeyken tasarlanması gerektiğine inanan Conzen (1960), Lynch (1960), Whyte (1990), Punter (1991), Montgomery (1998), Jacobs (1993), Gehl (2001), (Karner, 2015) vb. birçok uzmanın ortak görüşü ise mekânın insandan bağımsız düşünölemeyeceği, fiziksel ortam/davranış ilişkisi açısından kentsel mekânın insan ile birlikte ele alınmasıdır (Şekil 53).

Geliştirilen model önerisinde de Montgomery analizi, Jacobs yaklaşımı, Gehl modeli, PPS modeli ve TOD modelinden yararlanılmıştır. Montgomery'nin (1998; 2003) kamusal gerçeklik ve hayaledilebilirlik kriteri, Jacobs'un (1993) kentsel mekânı sistemler şeklinde irdeleyen ekosistem olarak şehir ve güvenli-aidiyet algısı yüksek cadde-sokak görüşü, Gehl'in (2001) insanların bir araya gelebilme olanaklarını artıran koruma ve konfor kriteri, Whyte'in (1990) insan davranışından esinlenerek oluşturulan PPS modelinden cadde yaşamını geliştiren sosyallik, çeşitlilik ile kente anlam kazandıran imaj ilkeleri, TOD modelinden ise kentsel mekânın erişilebilirliğini nitelendiren kamu ulaşımı, aktif kaldırım, açık mekân kriterleri dikkate alınmıştır (Şekil 54).

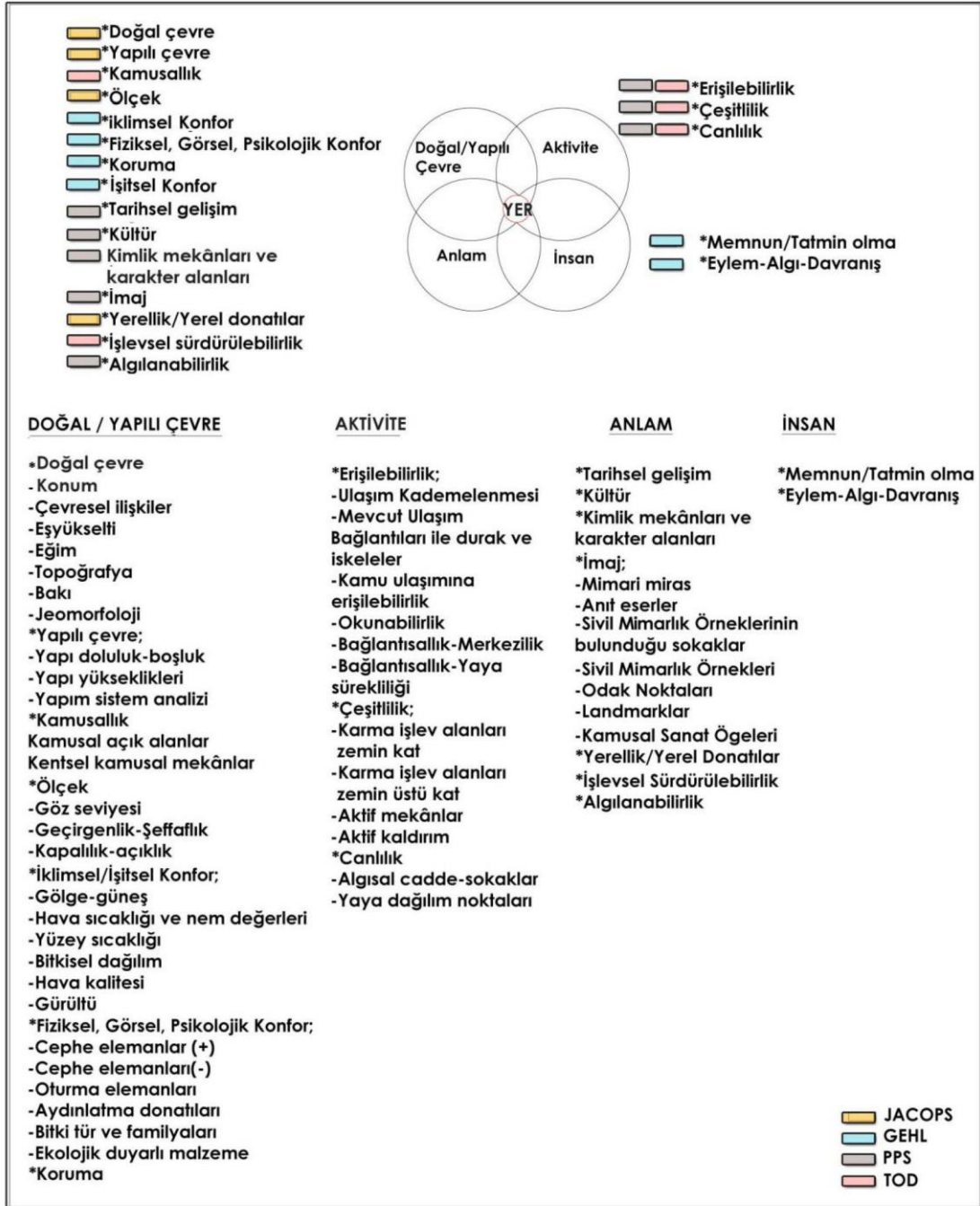
Doğal/yapılı çevre (doğal çevre, yapılı çevre, kamusalılık, ölçek, iklimsel-işitsel konfor, fiziksel-görsel-psikolojik konfor, koruma), aktivite (mekânın kullanılabilirliğini artıran canlılık, çeşitlilik, erişilebilirlik), anlam (tarihsel gelişim, kültür, kimlik mekânları ve karakter alanları, imaj, yerellik, işlevsel sürdürülebilirlik, algılanabilirlik) yanında insan (eylem/algı/davranış, memnun+tatmin olma) boyutunu da dikkate alan yerele özgü ve günceli yakalayan bir model önerisi geliştirilmiştir (Şekil 55).

 <p>Fiziksel Form</p>	 <p>Fiziksel Form / İşlev</p>	 <p>Fiziksel Ortam / İşlev / Aktivite</p>	 <p>Form / Aktivite / İmaj</p>	 <p>Yer / Kimlik / Yer</p>		
<p>(Conzen, 1960; Rasouli, 2013 den)</p>	<p>(Lynch, 1960; Carmona vd. 2010 dan)</p>	<p>(Punter, 1991; Montgomery, 1998 den)</p>	<p>(Montgomery, 1998)</p>	<p>(Karner, 2015)</p>		
<p>FİZİKSEL FORM / İŞLEV</p> <ul style="list-style-type: none"> *Caddede tarzı *Yapı blokları *Parseller *Yapı girişleri *Yollar *Bölgeler *Sınırlar *Odaklar *Landmarklar 	<p>FİZİKSEL ORTAM / İŞLEV / AKTİVİTE</p> <ul style="list-style-type: none"> *Canlılık *Erişim *Kontrol *Uyum *Anlam *Arazi kullanımları *Yaya akışı *Davranış *Tartı *Ses/Koku *Yaya akışı *Arac akışı *Geçirgenlik *Peyzaj *Mobilya 	<p>ANLAM</p> <ul style="list-style-type: none"> *Okunabilirlik *Kültürel ilişkiler *Algılanan işlevler *Cezbediciler *Nitel değerlendirme 	<p>ANLAM / İMAJ</p> <ul style="list-style-type: none"> *Okunabilirlik *Kültürel ilişkiler *Algılanan işlevler *Cezbediciler *Nitel değerlendirme *Bellek ve Hafıza *Hayaledilebilirlik/okunabilirlik *Algısal deneyim ve ilişki *Anlayışlılık *Algılanabilirlik *Psikolojik erişim *Geniş görüşlülük/kapsamlilik *Korku 	<p>FİZİKSEL FORM / FİZİKSEL ORTAM / FORM/YER</p> <ul style="list-style-type: none"> *Caddede tarzı *Yapı blokları *Parseller *Yapı girişleri *Yollar *Bölgeler *Sınırlar *Odaklar *Landmarklar *Şehir manzarası *Yapılı çevre *Geçirgenlik *Peyzaj *Mobilya *Çeşitlilik *Canlılık *Sokak yaşamı *İnsan izleme *Kafe kültürü *Yerel gelenekler *Mesgale *Açılış saatleri *Cezbedicilik *Alışveriş *Yaratıcı işlere dayalı küçük ölçekli ekonomi 	<p>İŞLEV / AKTİVİTE / KULLANIM</p> <ul style="list-style-type: none"> *Canlılık *Erişim *Kontrol *Uyum *Anlam *Arazi kullanımları *Yaya akışı *Davranış *Tartı *Ses/Koku *Yaya akışı *Arac akışı *Ölçek *Geçirgenlik *Mobilya *Çeşitlilik *Landmarklar *Yapı-mekan oranı *Okunabilirlik *Kamusal *Yerel gelenekler *Sosyal etkileşim *Rekreasyon odaları *Zaman kullanımını *Günlük *Haftalık *Mevsimlilik *Olay 	<p>ANLAM / İMAJ / KİMLİK</p> <ul style="list-style-type: none"> *Okunabilirlik *Kültürel ilişkiler *Algılanan işlevler *Cezbediciler *Nitel değerlendirme *Bellek ve Hafıza *Hayaledilebilirlik/okunabilirlik *Algısal deneyim ve ilişki *Anlayışlılık *Algılanabilirlik *Psikolojik erişim *Geniş görüşlülük/kapsamlilik *Korku *Yerin imajı *Tarih *Program *Havza alanı *Yerel *Bölgesel *Ulusal *Uluslararası

Şekil 53: Yaşanabilir aramekân/arayüz model önerisinde tarihsel süreç.

JACOBS YAKLAŞIMI	GEHL MODELİ	PPS MODELİ	TOD MODELİ
EKOSİSTEM OLARAK ŞEHİR	KONFOR Yürünebilir olması Beklemeye/kalmaya elverişli olması Oturma/dinlenme açısından elverişli olması Görüş fırsatı sağlaması Konuşma/dinlenmeye fırsat sağlaması Oyun oynama/fiziksel aktiviteye fırsat sağlaması	SOSYALLİK Çeşitlilik Yönetim İşbirliği Komşuluk Gurur Arkadaşçıl Etkileşim Hoş karşılama	BİSİKLET/YÜRÜME
			KAMU ULAŞIMI
KARMA ARAZİ KULLANIMI	KORUMA Trafik ve kazalara karşı güvenli olması Suç ve şiddete karşı güvenli olması Memnun edici olmayan algı hissine karşı güven sağlaması	ERİŞİM/BAĞINTI Devamlılık Yakınlık Bağıllık Okunabilirlik Yürünebilirlik Uygunluk Erişebilirlik	AÇIK MEKÂN
			KARMA KULLANIM
ÇEŞİTLİLİK	MEMNUNİYET Ölçek İklimsel açıdan pozitif özellikler Olumlu algısal deneyim	KONFOR/İMAJ Tarihsel Cazibeli Büyüleyici Kutsal Oturulabilir Yürünebilir Yeşil Temiz Güvenli	AKTİF KALDIRIM
			TALEP YÖNETİMİ
AİTLİK		KULLANIM/AKTİVİTE Sürdürülebilir Şenlikli Yerli Faydalı Gerçek Özel Canlı Aktif Eğlenceli	KATILIM

Şekil 54: Yaşanabilir aramekân/arayüz model önerisinde yararlanılan Jacobs, Gehl, PPS, TOD model-yaklaşımları (Jacobs, 1993; Barte vd., 2013; Svarre vd., 2015; PPS, 2015).



Şekil 55: Yaşanabilir aramekân/aryüz model önerisi.

3.2.4. Çalışma Alanına Yönelik Analizler

Çalışma alanına yönelik analizler, mekânsal ve sosyal analizler olmak üzere 2 başlıkta açıklanmıştır.

3.2.4.1. Mekânsal Analizler

Mekânsal analizler kapsamında doğal ve yapılı çevre bölümünde çalışma alanının doğal peyzaj özellikleri ile yapısal özelliklerini anlatan bulgular; mekânsal özellikler, kamusalılık, konfor alt başlıklarında ele alınmaktadır.

Çalışma alanı kapsamında konum, eşyüksekti haritası, eğim haritası, topoğrafik harita, bakı haritası ve jeomorfoloji haritası hazırlanmasında ArcGIS 10.4.1 programı araç menüsünden ArcToolBox kullanılmıştır. Özellikle ilk olarak izohipslerin TIN verisine çevrilmesi gerekmektedir. Bunun için; ArcToolBox-3D Analyast Tools-Data Management -TIN-Create TIN komutu ile işlem gerçekleştirilmiştir. Haritalar için ArcToolBox-3D Analyst Tools-Raster Surface Aspect, Slope, Contour komutlarına girilmiştir. Çalışma kapsamında ArcGIS'te 1/25.000 ölçekli Harita Genel Komutanlığı verilerinden yararlanılmıştır.

Gölge-güneş analizi için 30 m çözünürlüğe sahip Landsat 8 OLI (2017) uydu görüntülerinden yararlanılmıştır. Güneş ışığının düşüş açısı altında kalan gölgelik alanlar ArcGIS ortamında sayısallaştırılmıştır. Yapı parsel çizgileri kırmızı renkte, yapıların gölgesi altında kalan alanlar siyah renkte gösterilmiştir.

Gürültü haritasına yönelik Demir'in (2013) Beşiktaş ilçesinde 35 noktasal örneklem üzerinde günün değişik saatlerinde CEL-254 Dijital ses seviyesi ölçer (DISLM) cihazı ile yaptığı ölçümlerde elde ettiği ortalama gürültü düzeyleri referans alınmıştır. Gürültü değerleri ArcGIS'e işlenmiştir. Çalışma alanı Sinanpaşa Mahallesi kapsamında sadece Barbaros Bulvarı, Beşiktaş otobüs durakları, Beşiktaş Meydanı, Beşiktaş çarşısı olarak belirlenen 4 noktasal örneklem alanının gürültü düzeyleri sayısallaştırılarak, 15 m çözünürlükteki Landsat 8 OLI uydu görüntüsüne işlenmiştir.

Yüzey sıcaklığı için ArcGIS 10.4.1. ve görüntü işleme programı olan Erdas Imagine 2014 kullanılmıştır. Yüzey sıcaklık haritasına ilişkin olarak 30 m çözünürlükte Landsat 8 OLI uydu görüntüsünden yararlanılmıştır. Landsat görüntüsünde dalga bölgelerinde ölçülen radyans ölçümleri, toplanan verilerin kolaylığı için nicelikli bir sisteme dönüştürülerek, dijital sayılarda toplanmıştır. Dijital sayı değerleri bir birim ifade etmediği için radians'a

dönüştürülmüştür. Bunun için kullanılması gerekli formüller aşağıda belirtilmiştir (Şekil 56).

ENVI bandı matematiksel aracı kullanılarak, parlaklık sıcaklığına dönüştürülmektedir.

1.Aşama $L_{\lambda} = \frac{(LMAX_{\lambda} - LMIN_{\lambda})}{QCALMAX - QCALMIN} \times (DN - QCALMIN) + LMIN_{\lambda}$

2.Aşama $B_{\lambda}(T) = \frac{C_1}{\lambda^5 (e^{\frac{C_2}{\lambda T}} - 1)}$

Atmosferik etkilerin yokluğunda yeryüzü objesinin T değeri, teorik olarak Planck'ın işlevine dönüştürülmesiyle belirlenmektedir;

3.Aşama $T = \frac{C_2}{\lambda \cdot \ln \left[\frac{C_1}{\lambda^5 B_{\lambda}(T)} + 1 \right]}$

Buradan çıkan denklem; Landsat görüntüsünden parlaklık sıcaklığına dönüştürülmektedir.

4.Aşama $T = \frac{C_2}{\lambda \cdot \ln \left[\frac{C_1}{\lambda^5 L_{\lambda}} + 1 \right]}$

Şekil 56: Yüzey sıcaklığı haritasında radyans sıcaklık değerinin parlaklık sıcaklık değerine dönüştürülmesinde kullanılan formül (Ghulam, 2010).

Formülde (Şekil 56) kullanılan Lmax ve Lmin değerleri 1 - 255 arasında her bir dijital sayıdaki bant için spektral radyanslardır. Burada λ işareti; bir dalga örüntüsünün tekrarlanan birimleri arasındaki mesafedir. Dalga boyu olarak adlandırılmaktadır. Lmin ve Lmax değerleri en üst ve alt değerlerdir. Buradaki C_1/λ^5 , and $K_2 = C_2/\lambda$ değerleri ve uydu ölçüm radyans değerleri olan;

$$B_{\lambda}(T) = L_{\lambda} \quad (1)$$

eşitliği kullanılarak, Landsat görüntüsünde termal data sıcaklık olarak da ifade edilebilen parlaklık sıcaklığı elde edilmektedir (Ghulam, 2010). Termal sıcaklığın çalışma alanına dağılışının hesaplanabilmesi için de ArcGIS Raster Calculator kullanılmıştır.

Yüzey sıcaklığı, çalışma alanının bitki örtüsünün dağılışı ve bitkisel yoğunluğunun tespiti açısından da oldukça önemlidir. Bu kapsamda Landsat 8 OLI 2017/10/13 tarihli uydu görüntüsünden faydalanılmıştır. Landsat görüntüsünde sahadaki bitki örtüsünün dağılışı NDVI (*Normalized Difference Vegetation Index*) değerleriyle ortaya konulmaktadır. NDVI, bitki örtülerinin yeşillik miktarını belirleyen bitki indislerinden birisidir. Yakın kızılötesi ve kırmızı bandlarının fark ve toplamının oranlanmasıyla elde edilmektedir.

NDVI değerlerinin yorumlanması ile alanın bitkisel yoğunluğu ölçülebilmektedir. Bu özellik Landsat MSS için (Şekil 57)'de belirtildiği şekilde formüle edilmiştir (Özdemir, 2007).

$$\begin{aligned} \text{LandsatMSS} - \text{NDVI} &= \frac{\text{Band4} - \text{Band2}}{\text{Band4} + \text{Band2}} \\ \text{LandsatTM \& ETM}^+ - \text{NDVI} &= \frac{\text{Band4} - \text{Band3}}{\text{Band4} + \text{Band3}} \\ \text{SpotHRVIR} - \text{NDVI} &= \frac{\text{Band3} - \text{Band2}}{\text{Band3} + \text{Band2}} \end{aligned}$$

Şekil 57: Bitkisel yoğunluğu tespit etmede kullanılan formül (Özdemir, 2007).

NDVI sonuç değerleri -1 ile +1 arasında değişmektedir. -1'e karşılık gelen NDVI sonuçları bitki örtüsünden yoksun alanları verirken, +1'e yakın değerler bitki örtüsünün yoğun olduğu alanlara karşılık gelmektedir (Özdemir, 2007). Çalışma kapsamında elde edilen bitkisel yoğunluk durumunu yorumlamak için yoğun bitki örtüsü, seyrek bitki örtüsü, bitki örtüsünden yoksun alanlar şeklinde bir anlatım dili kullanılmaktadır.

Modelin yapılı ve doğal çevre bölümünde kamusal açık mekânların tipolojisini belirlemek için; Stanley vd.'nin (2012) geliştirdiği (Tablo 10)'dan yararlanılmıştır. Stanley vd. (2012) kamusal açık alanların tipolojisini belirlemede ulaşım işlev alanları ve caddeleri gri renkte, meydanlar ve rekreasyonel alanları koyu yeşil renkte, tesadüfi alanlar, parklar-bahçeler, gıda üretim alanlarını açık yeşil renkte göstermiştir (Stanley vd., 2012; Tawil vd.'den, 2016). Tez kapsamında aramekân/arayüzlerin; yapı, cadde-sokak, meydan, mahalle şeklinde sistemsal şekilde ele alınması sebebi ile Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde kullanımlara göre kamusal açık mekân tipolojileri belirlenmiştir.

Tablo 10: Kentsel kamusal açık mekânların tarihsel perspektife göre tipolojik olarak sınıflandırılması (Stanley, vd., 2012; Tawil vd.'den, 2016).

	Şehir	Orta ölçekli alanlar	Konut alanı
Ulaşım İşlev Alanları	Liman, Hava alanları, Tren istasyonu parkları	Transit İstasyonlar Şehir Aktarım alanları	Araç yolları ve otopark alanları
Caddeler	Merkez Bulvarlar	Cadde mekânları	Yaya yürüme yolları
Meydanlar	Geniş Formal meydanlar	Küçük Komşuluk meydanları	Konut içi avlu bahçeleri
Rekreasyonel Mekânlar	Stadyumlar Yeşil kuşak, sahil	Spor İşlevleri ve Oyun alanları	Konut oyun alanları
Tesadüfi alanlar	Doğal özellikli ve yarı doğal özellikli alanlar	Boşluklar ve transit alanlar	Yapılar arası marjinal mekânlar
Parklar ve Bahçeler	Ana formal parklar ve bahçe mekânları	Kurumsal bahçeler, Küçük parklar, Mezarlıklar	Ev bahçeleri
Gıda Üretim Alanları	Tarımsal alanlar	Ortak toplumsal bahçeler	Mutfak bahçeleri, Küçük permakültüre izin veren alanlar

Anlam, aktivite, insan bölümlerinde ise; gözlem, fotoğraflama işlemleri, kamera kayıtları alınmış, Google Earth Programından yararlanılmıştır. Beşiktaş Belediyesi tarafından temin edilen 1/1000 ölçekli Nazım İmar Planından yararlanılmıştır. Alanda gerçekleştirilen gözlem çalışmalarına temin edilen fotoğraflar üzerinden sokak silüetlerini belirtmek amacıyla kolaj çalışmaları yapılmıştır. Kentsel kültürel peyzaj değerlerini kent planı üzerine işlemek için AutoCAD ve Adobe Photoshop görselleştirme programları kullanılmıştır. Çalışma alanına günün farklı saatlerinde (07.00, 12.00, 17.00) düşen güneş açısını tespit etmek amacıyla, Revit programında 3D görünüm elde edilmiştir.

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde yaya dağılım noktalarını tespit etmek amacıyla 4 noktada yaya dağılım hareketi gözlenmiştir:

- Beşiktaş-Üsküdar İskelesi,
- Beşiktaş-Kadıköy İskelesi,
- Cumhuriyet Meydanı Otobüs Durağı,
- Barbaros Bulvarı yönündeki Beşiktaş Çarşı Otobüs Durağı.

Yaya hareketleri gün içerisinde farklı yaş gruplarında (çocuklar, gençler, orta yaşlılar ve yaşlılar) 1'er dakikalık kamera kayıtları ile izlenmiştir. Yaya hareketlerin izlendiği saatler aşağıda belirtilmiştir:

- 08.00-10.00 sabah,
- 10.00-12.00 öğleye doğru,
- 12.00-14.00 öğleden sonra,
- 16.00-18.00 akşama doğru,
- 18.00-20.00 akşam vakitleridir.

Çalışma alanında karma arazi kullanımlarını ve aktif mekânları tespit etmek için hafta içi 16 Aralık 2017, hafta sonu 17 Aralık 2017 günleri yürüyerek çalışma alanında kamera kayıtları alınmış, her bir kullanım için sokak bazında fotoğraf çekimleri yapılmış ve 1/1000 Nazım İmar Planı üzerinden notlar tutulmuştur. Çalışma alanındaki küçük işletmeler, banka, dini tesis, sağlık alanları, turizm alanları, konut alanları, eczane, organik gıda yerleri, halk pazarları, kitapçılar, AVM ve pasajlar, iskeleler, resmi kurumlar, otoparkların konumsal bilgisi tespit edilmiştir. Kentsel mekânda karma kullanımı oluşturan elemanların sayısal adeti verilmiştir. Zemin ve zemin üstü kullanımlar tespit edilmiştir.

Algısal cadde-sokakları belirlemek için; 08:00-10:00 sabah, 12:00-14:00 öğleden sonra, 18:00-20:00 akşam vakitlerinde yürüyerek kamera kayıtları alınmıştır. Özellikle Köyiçi sokak, Ortabahçe Caddesine bağlantısı olan dar cadde-sokaklarda aktif kullanımlara dikkat edilmiştir. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde insanların farklı saat aralıklarında işlevlerine göre nereleri yoğun olarak kullandıkları bilgisine ulaşılmıştır. Ticaret, yeme-içme birimlerinin yoğun olduğu ve insan hareketliliğinin görüldüğü cadde-sokaklar için algı haritası hazırlanmıştır.

3.2.4.2. Sosyal Analizler

Modelin insan bölümünde sosyal analiz kapsamında ilk olarak Eylem-Algı-Davranış haritalarının oluşturulması amacıyla yaya hareketleri hafta içi ve hafta sonu olmak üzere iki gün izlenmiştir. 10 Şubat 2017 Cuma (kış mevsimi), 6 Mayıs 2017 Cumartesi (ilkbahar

mevsimi) gözlem günleridir. Eylem-Algı-Davranış haritalarının hazırlanmasında çalışma alanı gün içerisinde farklı saatlerde izlenmiştir:

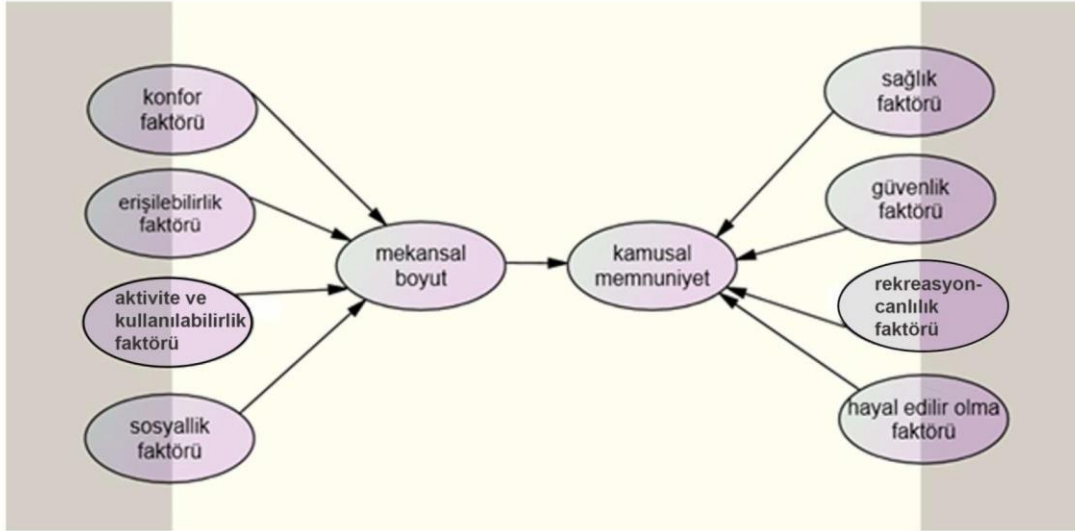
- 08.00-10.00 sabah,
- 12.00-14.00 öğleden sonra,
- 18.00-20.00 akşam vakitleridir.

5 farklı noktada yukarıdaki saatlerde 1'er dakikalık kamera kayıtları alınmıştır. Kamera kaydı alınan noktalar;

- Şair Nedim Caddesi,
- Ortabahçe Caddesi,
- Köyiçi Caddesi,
- Barbaros Bulvarı,
- Barbaros Hayrettin Paşa Meydanı ve sahil kesimidir.

Gehl (2001), Ewing ve Handy'den (2009) yararlanılarak Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde insanların eylem-davranışları gözlenmiştir. Çocuklar, gençler, orta yaşlılar ve yaşlılar olmak üzere farklı yaş grubundaki bireylerin kentsel mekânda etkileşimlerini artıran aktiviteler tespit edilmiştir. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nin yoğun kullanımlı bir geçiş alanı olması sebebi ile Adobe Photoshop ile hazırlanan haritada her bir insan eylemi ile üç kişi temsil edilmiştir.

Kentsel mekân deneyiminin kentsel peyzaj planlama ve tasarımda önemini belirtmek amacıyla da SPSS 22.0 ve Amos 23.0 paket programları kullanıldığı istatistiksel anket yöntemi uygulanmıştır. Anketin yapılmasında kentsel mekân özelliklerinin, kamusal memnuniyeti olumlu (pozitif) yönde etkileyip, etkilemediği sorusu yönlendirici etken oluşturmuştur. Bu kapsamda kentsel mekân boyutu altında ele alınan konfor, erişilebilirlik, aktivite, kullanılabilirlik ve sosyallik faktörlerinin kamusal memnuniyet kapsamında sağlık, güvenlik, rekreasyon-canlılık ve hayaledilebilir olma faktörlerini olumlu (pozitif) yönde etkilediği sonucuna varılmıştır (Şekil 58).



Şekil 58: Anket araştırmasında mekânsal boyut kapsamında ele alınan başlıklar ile kamusal memnuniyet boyutu altında ele alınan başlıklar.

Ankette kentsel mekân boyutu kapsamında konfor ve erişilebilirlik faktörü için; kentsel mekân tipolojisini ilgilendiren yapı blokları, cadde genişlikleri, kaldırım zonları, yaya-araç yolları, açık kamusal mekânlar, toplu taşıma olanağı, kentsel donatıların varlığı (oturma, aydınlatma elemanları vb.), aktivite ve kullanılabilirlik için çeşitli işlev/servis alanları, kültürel aktivitelerin varlığı, nitelikli, toplumsal açık alanların varlığı ve ekonomik canlılık şeklinde kentsel mekânın fiziksel özellikleri ölçüt alınmıştır. Sosyallik için farklı gruptan ve farklı yaştaki insanların bulunabilmesi, kişinin kendisine özgü ve sahiplik duyacağı yerlerinin olup-olmaması, kamusal memnuniyet kapsamında da insanların sağlıklı, güvenli, hayal edilebilir, canlı vb. şekilde kentsel mekânı sosyal açıdan tanımlayabilecekleri nitelikler ölçüt alınmıştır. Tablo 11’de anket araştırmasının hipotezi ve anketin yapılandırılmasında yönlendirici olan faktörler gösterilmektedir.

Likert ölçeği esas alınarak hazırlanan Yapısal Eşitlik Modeli (YEM) şeklindeki istatistiksel anket yönteminde ilk aşamada demografik bilgilere ilişkin genel bilgilere yönelik sıklık dağılım tabloları hazırlanmıştır. İkinci aşamada ise çalışılan ölçeğin dağılımı incelenerek, güvenilirlik ve geçerliliği değerlendirilmiştir. Hipotezlerin testi için Açıklayıcı Faktör Analizi (AFA) ve Doğrulayıcı Faktör Analizi (DFA)’dan yararlanılmış olup, 3. Aşama olarak faktörler için ilişkilerin belirlenmesine yönelik olarak YEM modeli uygunluğu ölçülmüştür. Son aşamada da anket sonuçlarının güvenilirliği için Cronbach Alpha kullanılmıştır.

Tablo 11: Anket araştırmasının ana ve alt hipotezleri.

H	Yol	Hipotez
H1	KMB→KM Ana hipotez	Kentsel mekân boyutunun (MB) kamusal memnuniyet (KM) üzerinde olumlu yönde etkisi vardır.
H2	KON→MB	Konfor faktörünün (KON) mekânsal boyut (MB) üzerinde olumlu yönde etkisi vardır.
H3	ER→MB	Erişilebilirlik faktörünün (ER) mekânsal boyut (MB) üzerinde olumlu yönde etkisi vardır.
H4	AK→MB	Aktivite ve kullanılabilirlik faktörünün (AK) mekânsal boyut (MB) üzerinde olumlu yönde etkisi vardır.
H11	SOS→MB	Sosyalik faktörünün (SOS) mekânsal boyut (MB) üzerinde olumlu yönde etkisi vardır.
H5	SAG→KM	Sağlık faktörünün (SAG) kamusal memnuniyet (KM) üzerinde olumlu yönde etkisi vardır.
H6	GÜV→KM	Güvenlik faktörünün (GÜV) kamusal memnuniyet (KM) üzerinde olumlu yönde etkisi vardır.
H7	REKCA→KM	Rekreasyon-canlılık faktörünün (REKCA) kamusal memnuniyet (YM) üzerinde olumlu yönde etkisi vardır.
H22	HAYED→KM	Hayaledilir olma faktörünün (HAYED) kamusal memnuniyet (KM) üzerinde olumlu yönde etkisi vardır.
H8	KON→SAG	Konfor faktörünün (KON) sağlık faktörü (SAG) üzerinde olumlu yönde etkisi vardır.
H9	KON→GÜV	Konfor faktörünün (KON) güvenlik faktörü (GÜV) üzerinde olumlu yönde etkisi vardır.
H10	KON→REKCA	Konfor faktörünün (KON) rekreasyon-canlılık faktörü (REKCA) üzerinde olumlu yönde etkisi vardır.
H33	KON→HAYED	Konfor faktörünün (KON) hayal edilebilir olma faktörü (HAYED) üzerinde olumlu yönde etkisi vardır.
H11	ER→SAG	Erişilebilirlik faktörünün (ER) sağlık faktörü (SAG) üzerinde olumlu yönde etkisi vardır.
H11	ER→GÜV	Erişilebilirlik faktörünün (ER) güvenlik faktörü (GÜV) üzerinde olumlu yönde etkisi vardır.
H13	ER→REKCA	Erişilebilirlik faktörünün (ER) rekreasyon-canlılık faktörü (REKCA) üzerinde olumlu yönde etkisi vardır.
H44	ER→HAYED	Erişilebilirlik faktörünün (ER) hayal edilebilir olma faktörü (HAYED) üzerinde olumlu yönde etkisi vardır.
H14	AK→SAG	Aktivite ve kullanılabilirlik faktörünün (AK) sağlık faktörü (SAG) üzerinde olumlu yönde etkisi vardır.
H15	AK→GÜV	Aktivite ve kullanılabilirlik faktörünün (AK) güvenlik faktörü (GÜV) üzerinde olumlu yönde etkisi vardır.
H16	AK→REKCA	Aktivite ve kullanılabilirlik faktörünün (AK) rekreasyon-canlılık faktörü (REKCA) üzerinde olumlu yönde etkisi vardır.
H55	AK→HAYED	Aktivite ve kullanılabilirlik faktörünün (AK) hayal edilebilir olma faktörü (HAYED) üzerinde olumlu yönde etkisi vardır.
H17	SOS→SAG	Sosyalik faktörünün (SOS) sağlık faktörü (SAG) üzerinde olumlu yönde etkisi vardır.
H18	SOS→GÜV	Sosyalik faktörünün (SOS) güvenlik faktörü (GÜV) üzerinde olumlu yönde etkisi vardır.
H19	SOS→REKCA	Sosyalik faktörünün (SOS) rekreasyon-canlılık faktörü (REKCA) üzerinde olumlu yönde etkisi vardır.
H66	SOS→HAYED	Sosyalik faktörünün (SOS) hayal edilebilir olma faktörü (HAYED) üzerinde olumlu yönde etkisi vardır.

Yapılan işlemleri sırası ile açıklayacak olursak; AFA sürecinde öncelikle verilerin faktör analizine uygunluğu test edilmiştir. Veri setinin Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) örneklem yeterliği, iyi düzey olan 0.70 değerinin (Çokluk vd., 2012) üzerinde 0.935 olarak çıkmıştır. Analize tabi tutulan maddelerin/değişkenlerin tutarlılığını ölçen Bartlett küresellik testi istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur ($\chi^2= 2783.552$, $p= 001$). Açıklayıcı faktör analizi için kullanılacak örneklemin yeterli olduğu ve ölçekte yer alan ifadelerin iç tutarlığının sağlandığı görülmüştür.

Veri setinin uygunluğunun yapılan testlerle onaylanmasının ardından faktör yapısının ortaya konulması amacıyla faktör tutma yöntemi olarak “Varimax Döndürme Metodu” ile “Temel Bileşenler Analizi” yöntemi uygulanmıştır. Faktör yapısında, toplam 8 faktör öz değerleri 1’den yüksek olacak şekilde elde edilmiştir. Böylece, toplam varyansın %79.33’ünü açıklayan 8 faktörlük bir yapı belirlenmiştir. Normali %40-60 arası seyretmesi gereken (Çokluk vd., 2012) varyans değeri aşılmıştır. Anket genelinde 8 boyutun toplamda varyanstaki değişiminin açıklama oranı da yeterli bulunmuştur (AFA sonuçlarına ilişkin görsel analiz EK 6’da verilmiştir).

Bir sonraki aşamada grup farklılıkları analizi için faktörlerin normallik sına sonuçlarına göre non-parametrik veya parametrik yöntemlerden hangisinin uygulanacağına karar verilmiştir. Her bir faktör için SPSS 22.0 sürümü içinde yer alan Kolmogorov-Simirnov ve Shapiro-Wilk normallik sına uygulanmıştır. Anlamlılık değerinin; “ $p < 0,05$ ” olması (Çokluk vd., 2012) gerektiğinden “kentsel mekân boyutunun kamusal memnuniyet üzerinde olumlu etkisi vardır” şeklindeki anket hipotezi (H1) kabul edilmiştir. Grup farklılıkları analizinde serilerin normal dağılmadığı görülmüştür (Elde edilen tablolar EK 7’de verilmiştir).

Faktörlerin normallik sına sonuçlarında çıkan değerler sebebiyle non-parametrik yöntemlerin kullanılması uygun görülmüştür. Bu nedenle çok kategoriler için (2 den fazla grup) Kruskal-Wallis testi ve iki kategorinin (2 grup) olması durumunda t testinin karşılığı olan Mann Whitney-U testleri (Büyüköztürk, 2010) kullanılmıştır EK 8-EK 14 arasında anketin demografik yapısını oluşturan soruların grup farklılığı sınamalarını içeren veriler paylaşılmıştır.

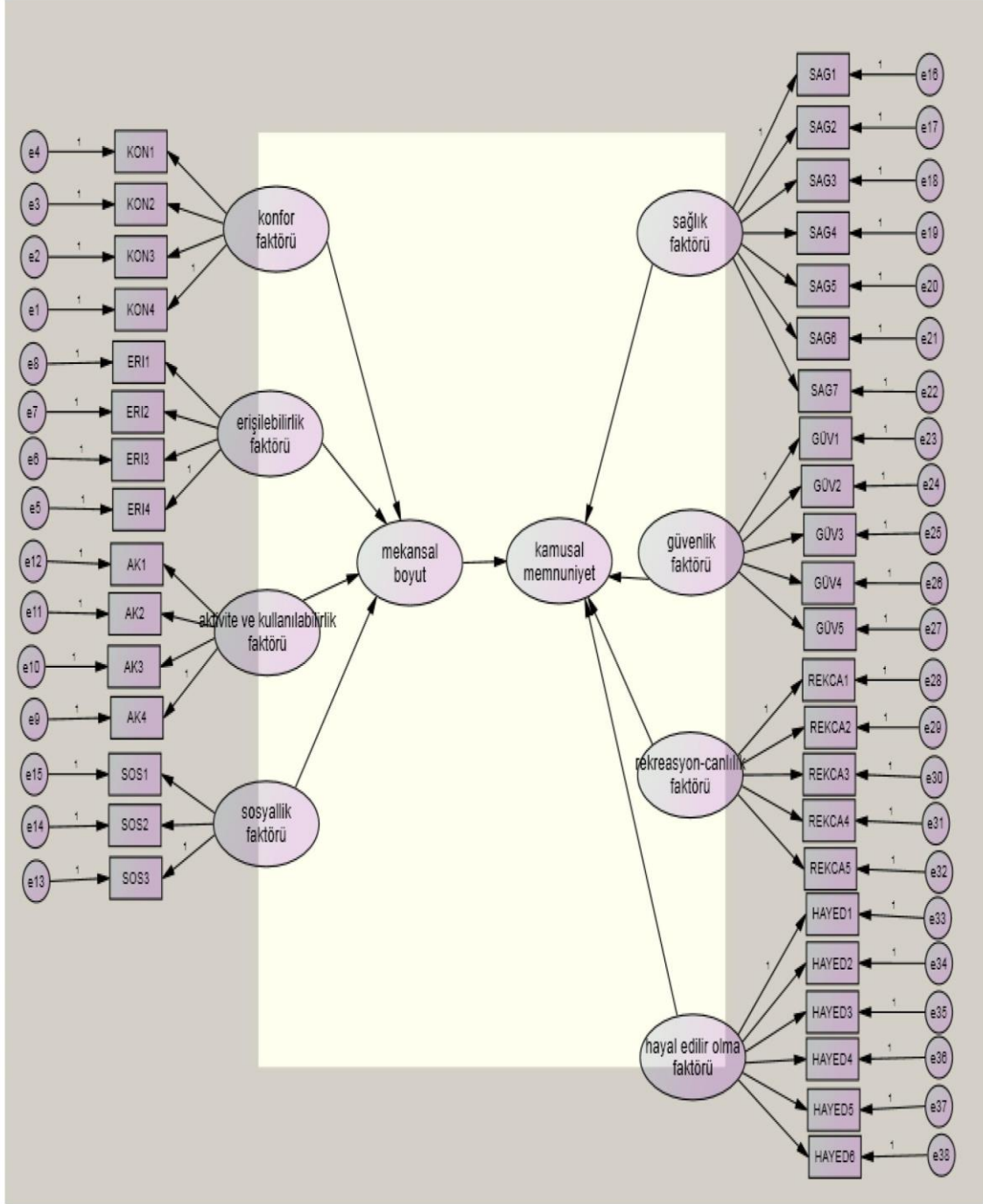
Doğrulatoryıcı faktör analizi kapsamında da öncelikle, modelin tanımlanması amacıyla açıklayıcı faktör analizi neticesinde elde edilen 8 faktör, gizil değişkenler, faktörleri oluşturan ifadelerin gösterge değişkenleri olarak tanımlandığı Amos ortamında Amos 23.0 programı ile bir ölçüm modeli oluşturulmuştur. Bu ölçüm modeli aynı zamanda DFA modelidir (Büyüköztürk, 2010). Gözlenen değişkenlerin birbirinden bağımsız 8 faktör altında toplandığı DFA modeli; uyum indeksleri, gözlenen değişkenlere ait regresyon katsayıları, geçerlik ve güvenilirlik testleri de dikkate alındığında tatmin edici sonuçlara ulaşıldığı görülmektedir. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi için yapılan Amos Yol Haritası (Şekil 59)'da gösterilmektedir.

Amos Yol Haritası çıkarılırken model geliştirme stratejisi kullanılarak programın üretmiş olduğu çıktıları göre hata terimleri arası kovaryans ekleyerek düzeltmelere gidilmiş ve gizil değişkenleri en iyi şekilde açıklayan bir model daha elde edilmiş ve EK 15'de açıklayıcı tablo verilmiştir. Modelin herhangi bir iyileştirme gereksinimi olup olmadığına bakmak adına modifikasyon indeksi incelenmiş herhangi bir modifikasyon gereksinimine gerek duyulmadığı görülmüştür.

Yapısal Eşitlik Analizi Amos Yol Haritası için önerilen modelin eldeki veri seti ile uyumunun ortaya konulmasının ardından modelde yer alan değişkenler arasındaki ilişkiler (anket araştırma hipotezleri) de test edilmiştir.

Doğrulatoryıcı faktör analizi sonucunda önerilen yol haritasının uyum iyiliği ölçütlerinin uygunluğu belirlendikten sonra hipotezlerin test edilmesi amacıyla YEM tahminleri elde edilmiştir. Faktörler normal dağılımlı olmadığı için Ağırlıklandırılmış En Küçük Kareler (AEKK) algoritması altında parametreler tahmin edilmiştir. YEM için genellikle En Çok Olabilirlik algoritması kullanılmaktadır (Büyüköztürk, 2010). Fakat Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi için hazırlanan anket çalışmasında örneklem sayısı küçük olmadığı için AEKK tercih edilmiştir. Bölüm 4'te Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi için YEM tahmin sonuçları ve yapılan anketin uygunluğunu gösteren bulgular paylaşılmaktadır.

Bunun sonucunda "iyi uyum" gösteren veriler aracılığıyla kurulan hipotezlerin test edilmesi sağlanmaktadır. Bu durum anket içerisindeki faktörleri oluşturan her bir ölçütün doğruluğu ve ilişkisini ölçmek açısından yardımcı olmaktadır. Böylece anketin içeriğini oluşturan soruların doğruluğu kanıtlanmış olmaktadır.



Şekil 59: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi için yapısal eşitlik analizi Amos yol haritası.

BÖLÜM IV

BULGULAR VE TARTIŞMA

Bu bölümde geliştirilen yaşanabilir aramekân/arayüz modeli İstanbul Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde sınanmaktadır. Modelde 4 bileşen irdelenmektedir. Bunlar; doğal/yapılı çevre, aktivite, anlam, insan bölümleridir.

4.1. Doğal/Yapılı Çevre

Geliştirilen yaşanabilir aramekân/arayüz modeline göre doğal/yapılı çevre bölümü; doğal çevre, yapılı çevre, kamusalılık, ölçek, iklimsel-işitsel konfor, fiziksel-görsel psikolojik konfor ve koruma olmak üzere 7 ana başlıkta incelenmektedir. Doğal çevre kapsamında; çalışma alanının coğrafi konumu, eğim, topoğrafya, jeomorfolojik yapısı anlatılmıştır. Yapılı çevre kapsamında; yapı doluluk-boşluk, yapı yükseklikleri, yapım sistemi analizi konuları incelenmiştir. Kamusalılık kapsamında; kamusal açık alanlar, kentsel kamusal mekân türleri ve ölçek kapsamında; göz seviyesi, şeffaflık-geçirgenlik, kapalılık-açıklık ile ilgili veriler aktarılmıştır. Konfor; iklimsel-işitsel konfor, fiziksel-görsel-psikolojik konfor olmak üzere iki farklı açıdan irdelenmiştir. Koruma kapsamında da güvenliği oluşturan çevresel detaylar görsel/yazılı bilgiler eşliğinde incelenmiştir.

4.1.1 Doğal Çevre

1930 yılında Beyoğlu'ndan ayrılarak ilçe haline gelen Beşiktaş, Osmanlı mimarisine ev sahipliği yapmakta ve ulaşım, eğitim, ticaret alanlarında İstanbul'un en işlek semtlerinden birini temsil etmektedir (Şeker, 2011). İstanbul'un sur dışındaki en eski semtlerinden biri olan Beşiktaş, İstanbul Boğazı'nın Rumeli yakasında Kabataş ile Ortaköy arasında konumlanmaktadır. Tamamı kentsel alandan oluşan Beşiktaş ilçesi Sinanpaşa, Abbasağa, Akatlar, Arnavutköy, Balmumcu, Bebek, Cihannüma, Dikilitaş, Gayrettepe, Etiler, Konaklar, Kuruçeşme, Kültür, Levazım, Levent, Mecidiye, Muradiye, Nispetiye, Ortaköy, Türkali, Ulus, Vişnezade, Yıldız adlarını taşıyan 23 mahalle, 1300 sokak ve caddeden oluşmaktadır (Kabaalioğlu, 2013). Çalışma alanı olan Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi de

Barbaros Bulvarı-Beşiktaş Caddesinin kesiştiği alanı kapsamakta, sınırları içerisinde Beşiktaş meydanı bulunmaktadır (Şekil 60-61).

Beşiktaş'ın en önemli arterlerinden biri olan ve halk arasında "Yıldız yolu" olarak bilinen Barbaros Bulvarı 1956-1958 yılları arasındaki istimlak girişimleri sonrası açılmıştır. Barbaros Bulvarı (Şekil 61) kentin farklı yönlerinden gelen trafiği Zincirlikuyu ve Büyükdere caddesine bağlayarak, Boğaziçi Köprüsü ile Avrupa-Anadolu ulaşım bağlantısında kilit noktayı oluşturmaktadır (Bayramoğlu, 2010).

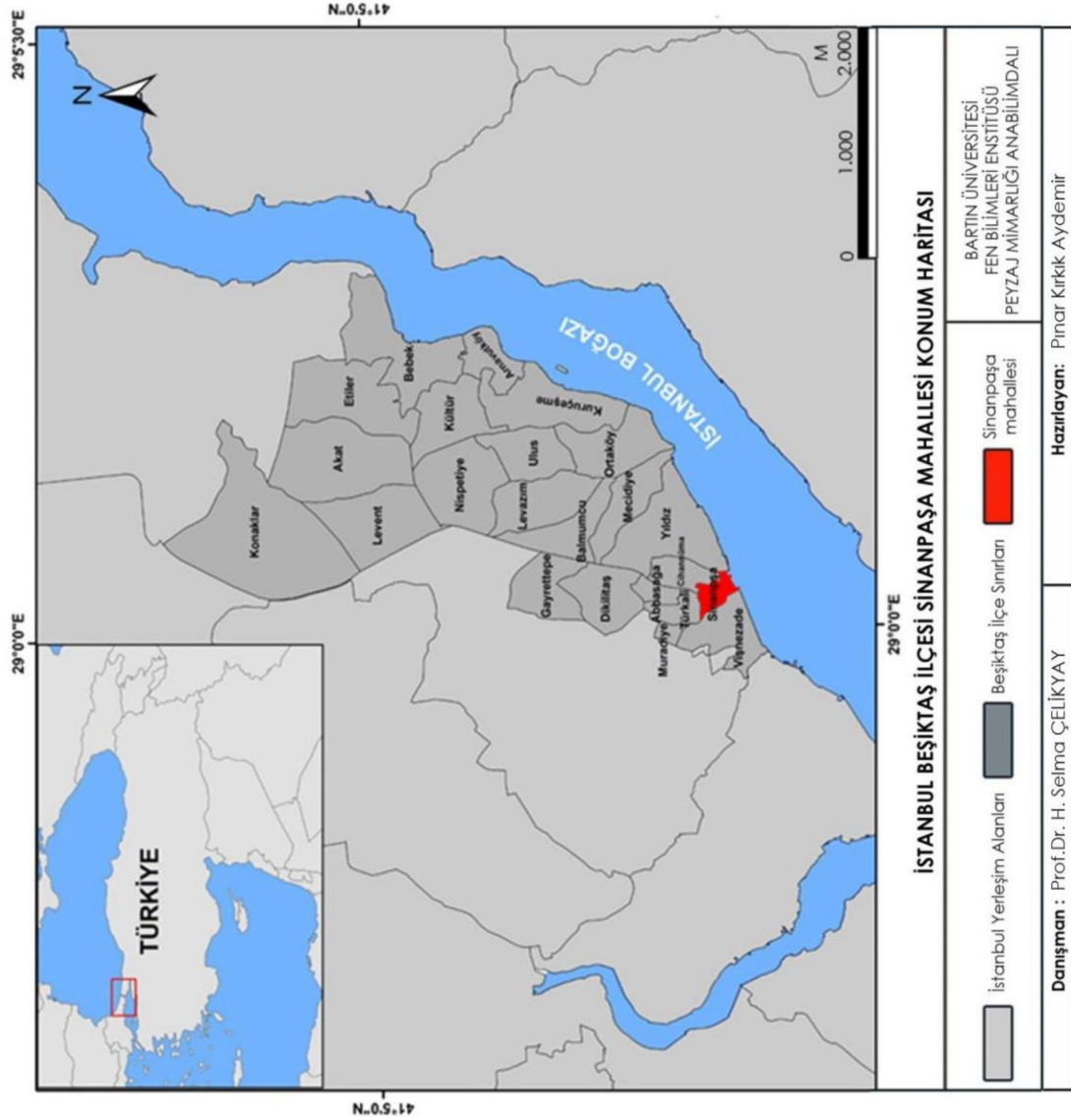
Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde yükseklik 0-10 m aralığında olmasına karşın, Barbaros Bulvarı devamında artış göstermektedir (Şekil 62).

Arazi eğim yapısının farklılık gösterdiği Beşiktaş İlçesinde, Sinanpaşa Mahallesi'nin eğimi % 2-5 arasında dağılım göstermektedir (Şekil 63). Barbaros Bulvarı'nın, Barbaros Hayrettin Paşa Meydanı-Balmumcu arası yaklaşık 1.5 km olup, genişliği 50 m ve eğimi % 5-10 arasında değişim göstermektedir.

Topoğrafik yapı açısından yeryüzü biçimlerinin ikili özellik gösterdiği Beşiktaş ilçesinde, denize paralel uzanan kıyı kesimi yamaçlar şeklinde olup, yükselti yer yer vadiler ile bölünmektedir. Sahil şeridi uzunluğu, 8375 m olup, boğaz kıyıları fazla girintili, çıkıntılı değildir. Deniz seviyesinden itibaren, 5-10 m arası yükseltisi olan Sinanpaşa Mahallesi, genel itibariyle yumuşak eğimli bir topoğrafik yapıya sahiptir (Şekil 64).

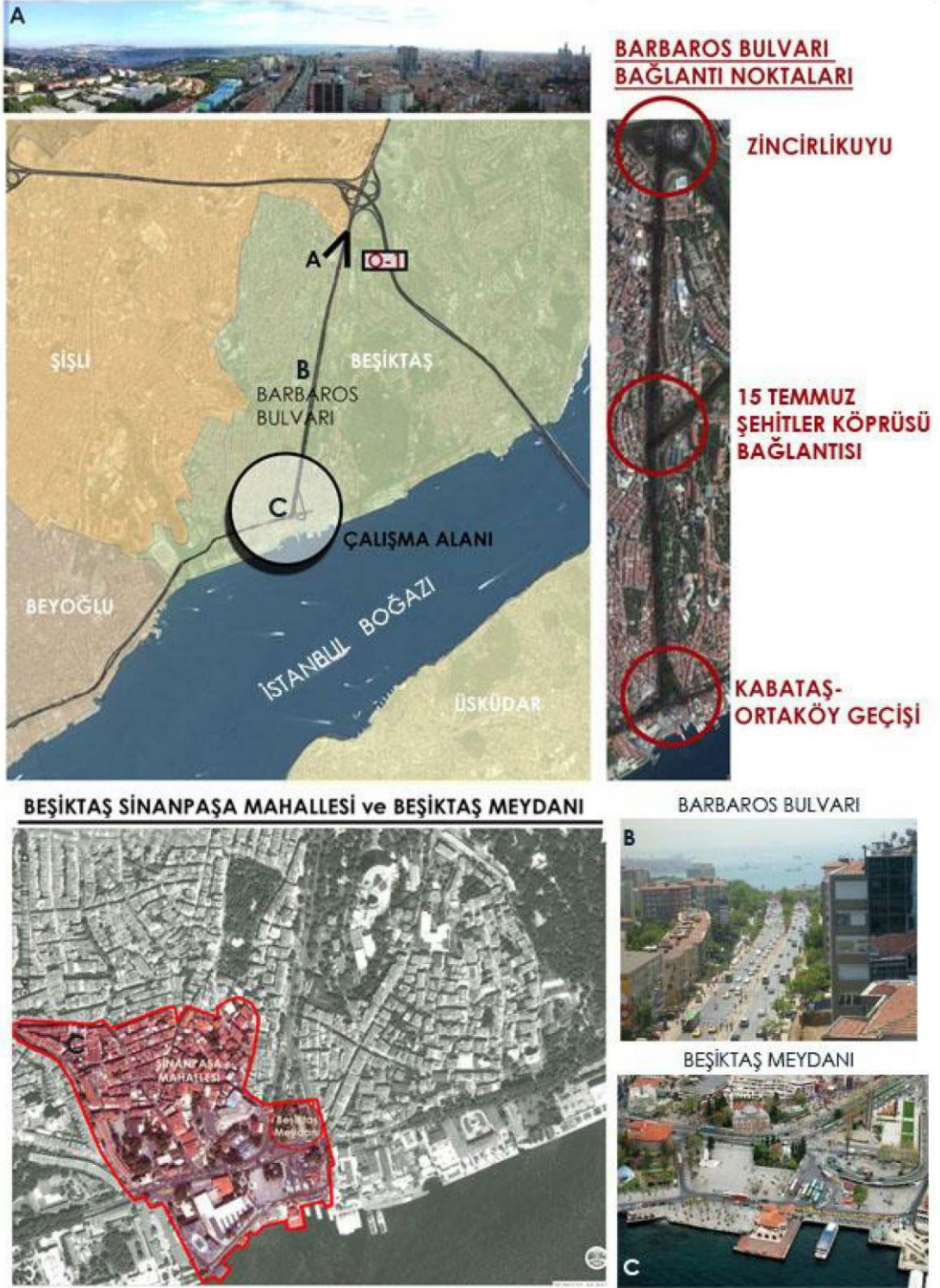
Bakı, yerin sıcaklık iklimini ve yağış miktarını ilgilendirmektedir (Çelikyay, 2005). Sinanpaşa Mahalle'sinde Beşiktaş Meydanı'na bakan kısım güney cephede Akaretler tarafı doğu cephesinde kalmaktadır (Şekil 65). Beşiktaş Meydanı'nda yeşil alan yetersizliği sebebiyle yaz aylarında sıcaklık etkisi daha fazla hissedilmektedir.

Jeomorfolojik açıdan ise Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi vadi tabanındaki yükseklikler olarak bilinen taraçalardan ve yapay dolgu alanlarından oluşmaktadır (Şekil 66). Yükseklik arttıkça sırtların çoğaldığı görülmektedir. Bu durum çalışma alanında hava sirkülasyonunun değişmesine olanak sağlamaktadır.

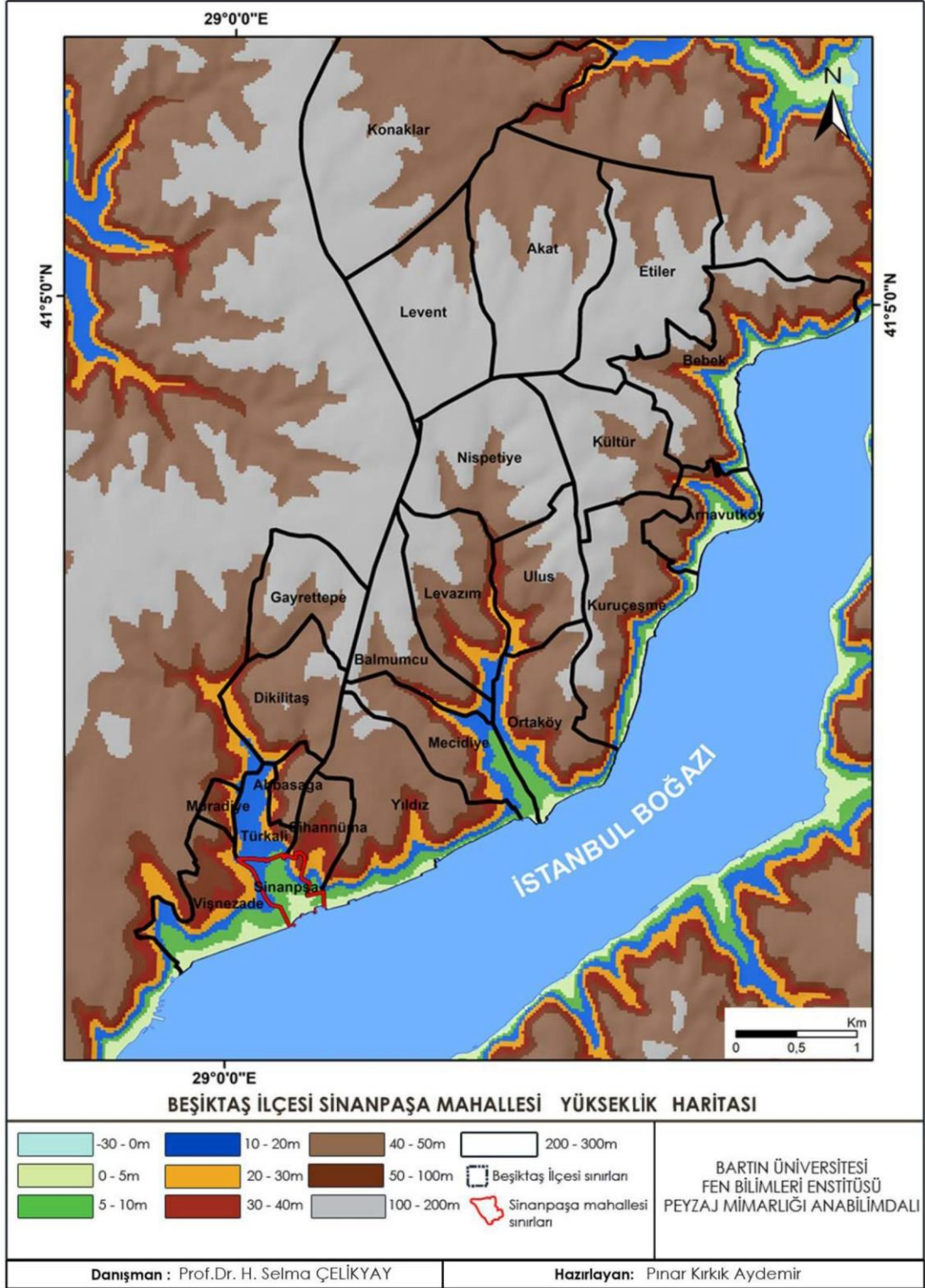


Şekil 60:İstanbul Beşiktaş İlçesi mahalleleri ve Sinanpaşa Mahallesi.

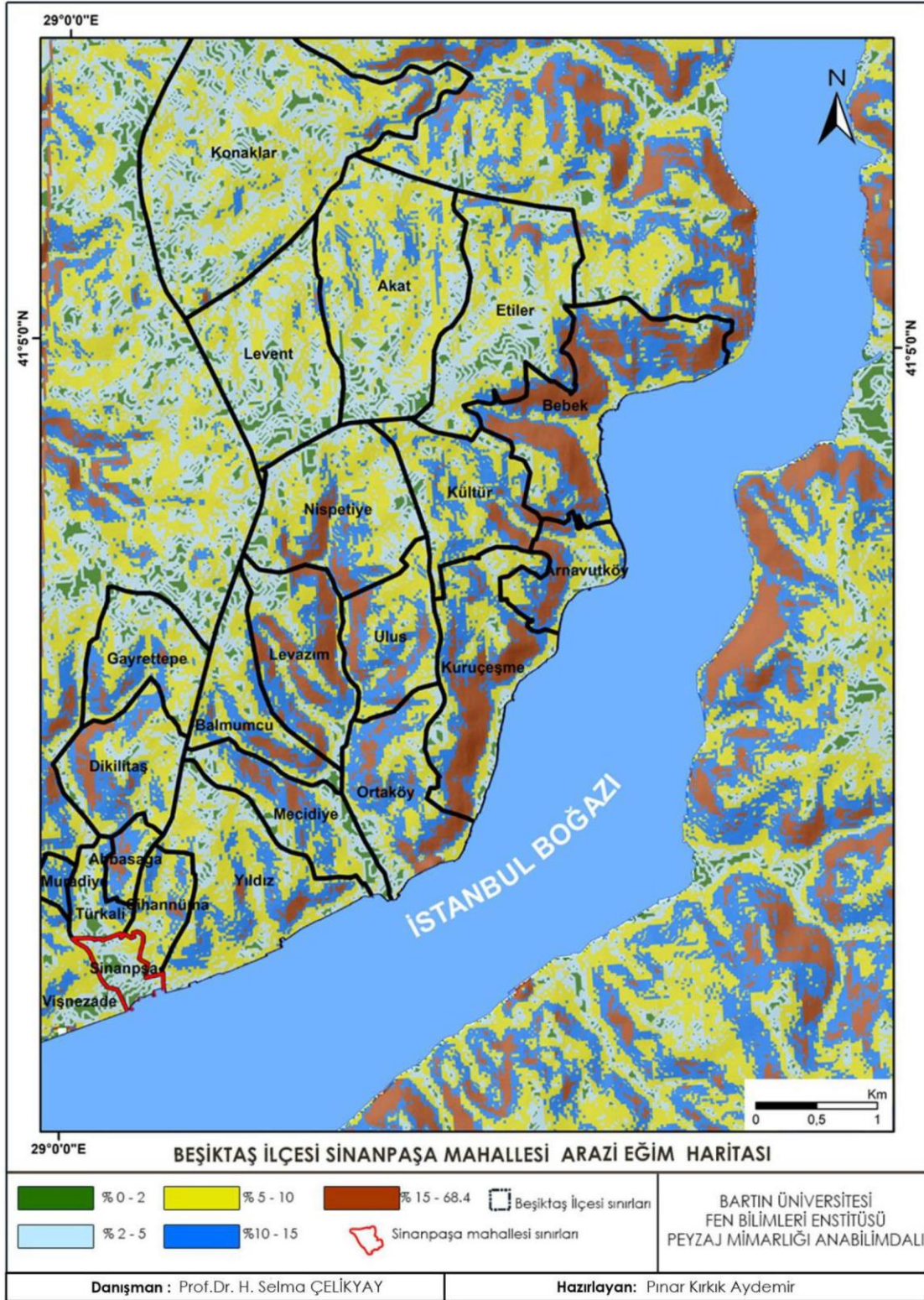
BEŞİKTAŞ SİNANPAŞA MAHALLESİ ÇEVRESEL İLİŞKİLER



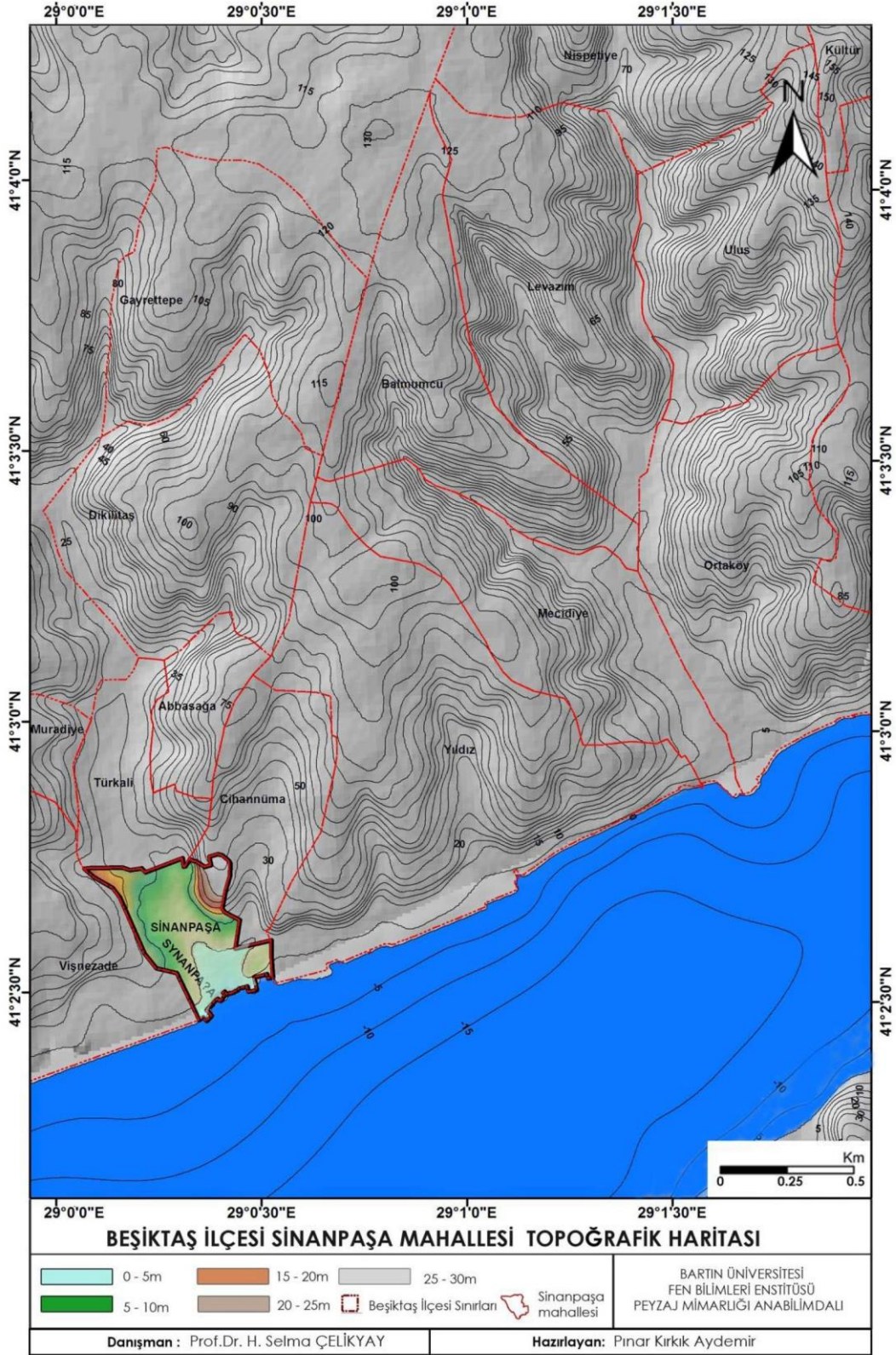
Şekil 61: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi çevresel ilişkiler.



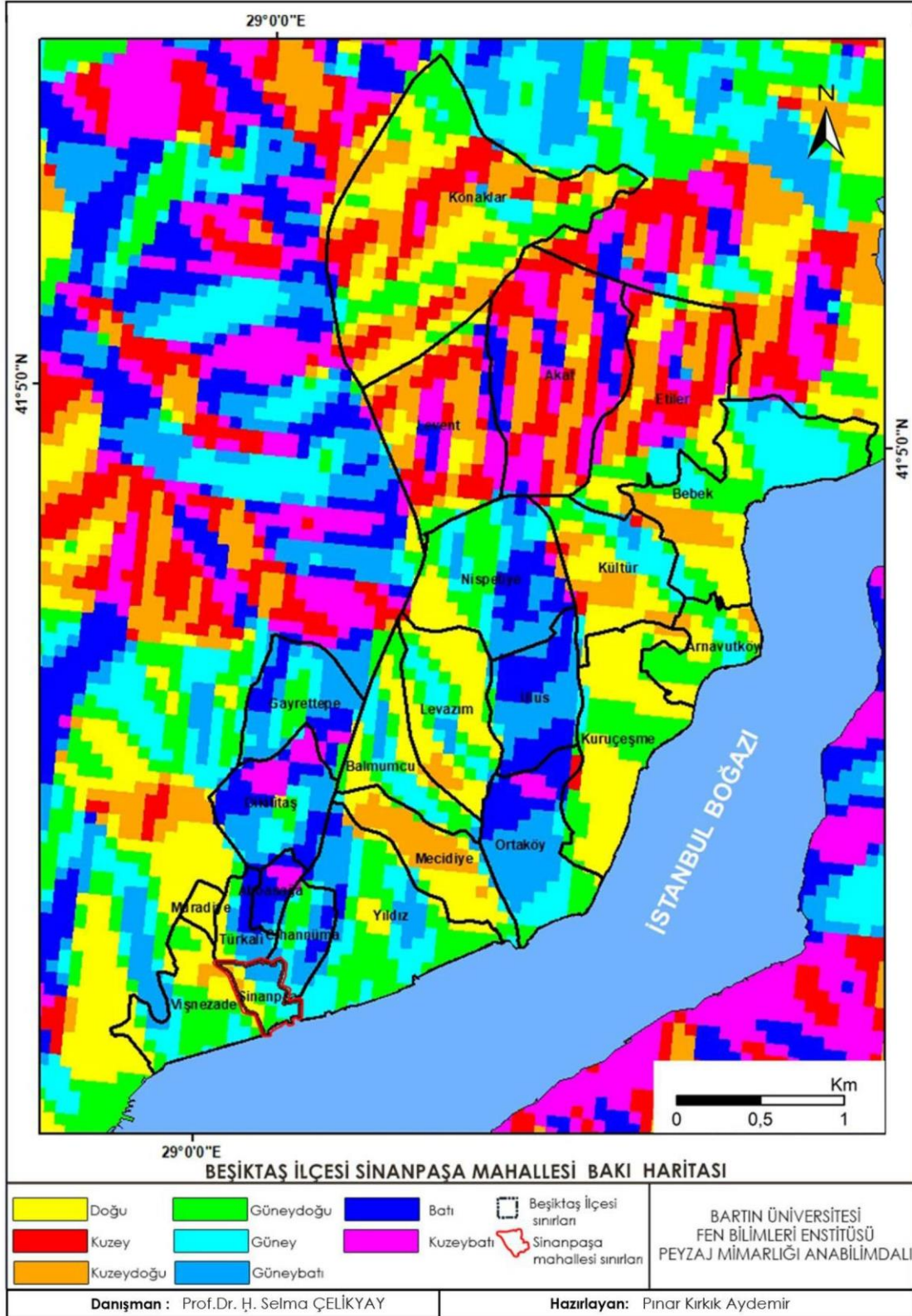
Şekil 62: Beşiktaş İlçesi Sinanpaşa Mahallesi eşyüksekti haritası (1/25.000 ölçekli Harita Genel Komutanlığı verilerinden yararlanılmıştır).



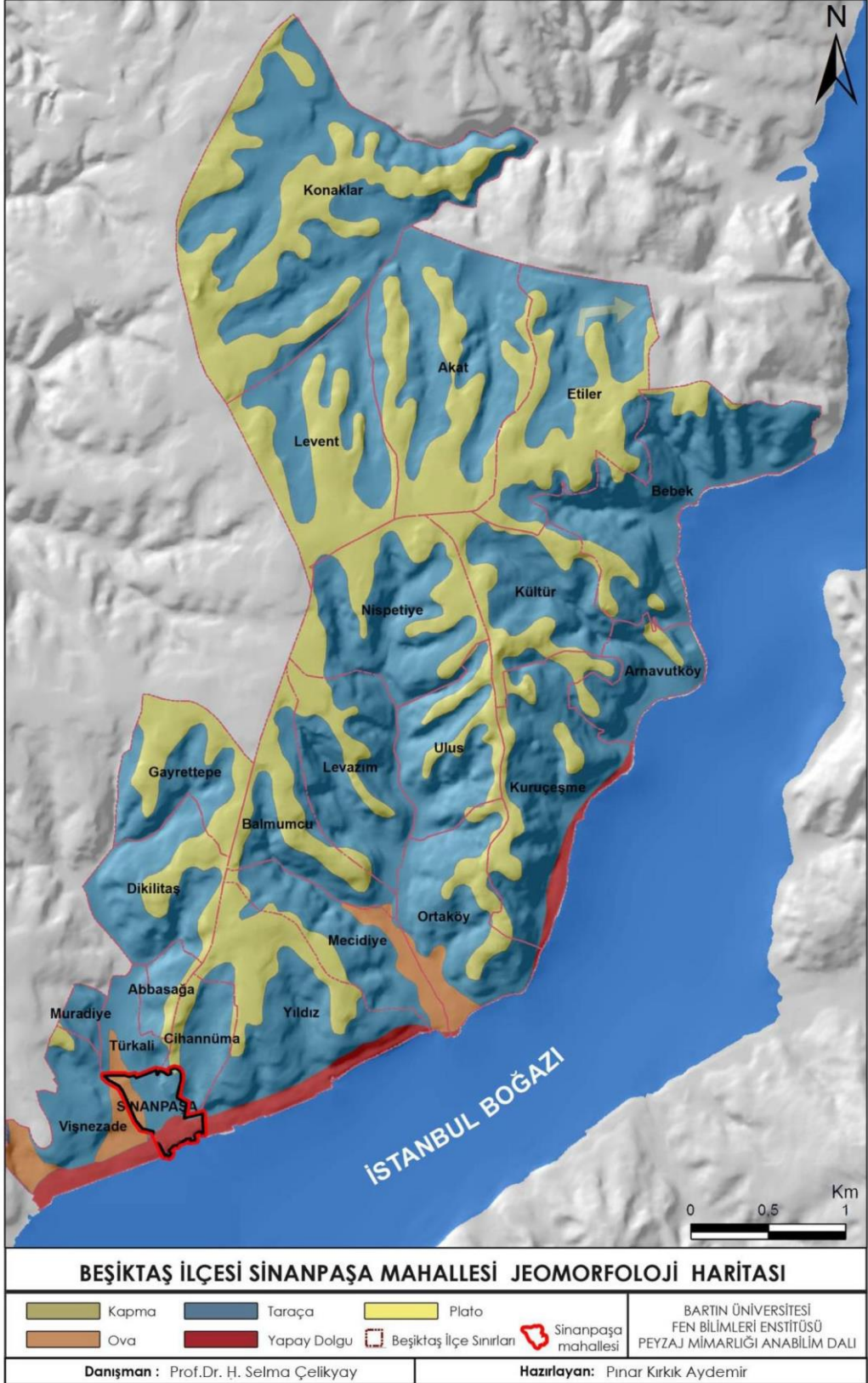
Şekil 63: Beşiktaş İlçesi Sinanpaşa Mahallesi arazi eğim haritası (1/25.000 ölçekli Harita Genel Komutanlığı verilerinden yararlanılmıştır).



Şekil 64: Beşiktaş İlçesi Sinanpaşa Mahallesi topoğrafik haritası (1/25.000 ölçekli Harita Genel Komutanlığı verilerinden yararlanılmıştır).



Şekil 65: Beşiktaş İlçesi Sinanpaşa Mahallesi baki haritası (1/25.000 ölçekli Harita Genel Komutanlığı verilerinden yararlanılmıştır).



Şekil 66: Beşiktaş İlçesi Sinanpaşa Mahallesi jeomorfoloji haritası (1/25.000 ölçekli Harita Genel Komutanlığı verilerinden yararlanılmıştır).

4.1.2. Yapılı Çevre

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde yapılı çevre kapsamında yapı doluluk-boşluk, yapı yükseklikleri ve yapım sistem analizi konuları incelenmiştir.

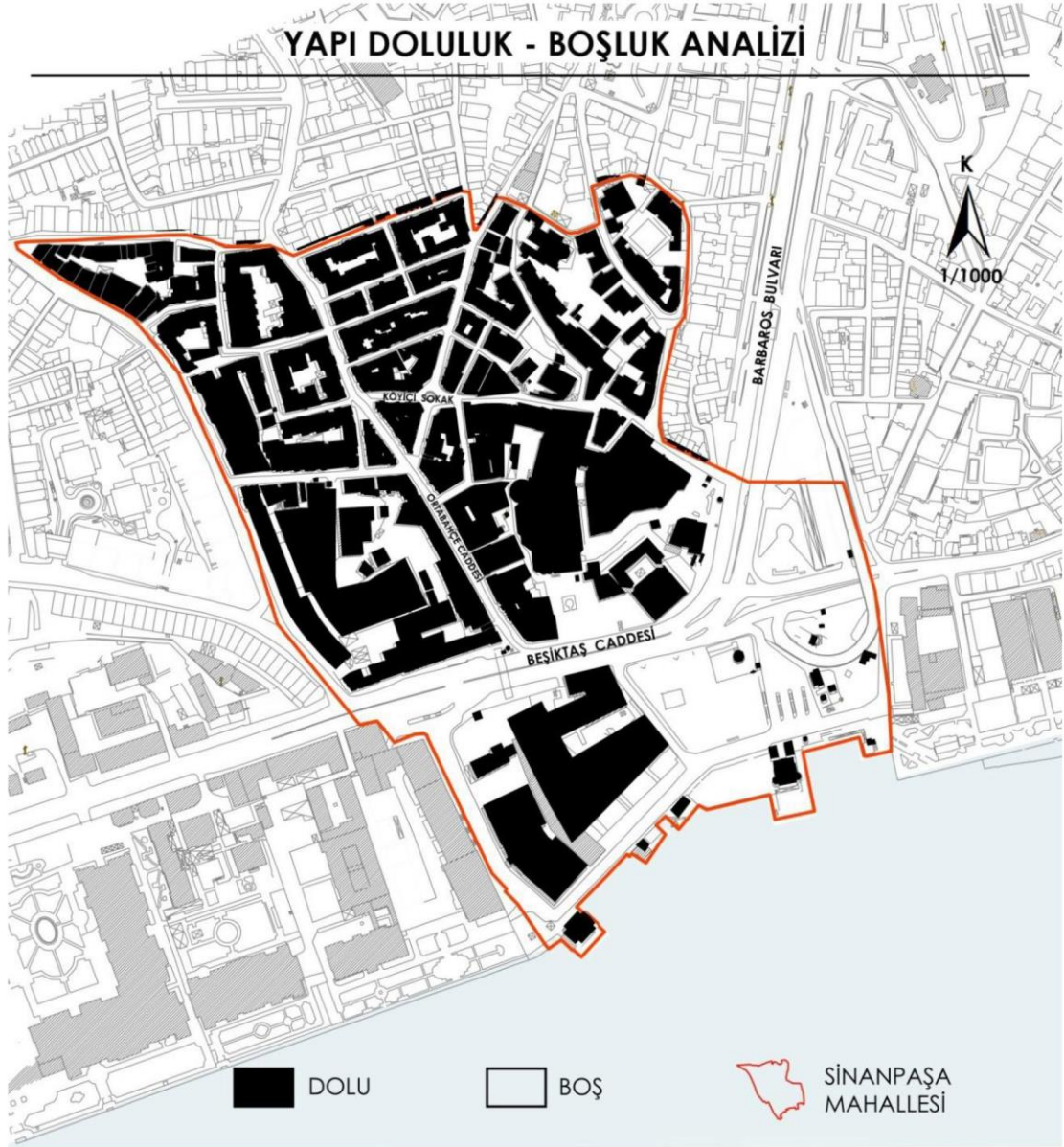
Yapı doluluk-boşluk açısından Beşiktaş'ın merkez konumundaki Sinanpaşa Mahallesi pek çok küçük ve orta ölçekli işletme olmak üzere 542 bina, 1226 mesken, 2473 işyeri ve yaklaşık 42 cadde-sokak barındırmaktadır (Tablo 12).

Tablo 12: Sinanpaşa Mahallesi'ndeki cadde ve sokaklar (URL-7, 2016).

Cadde	Sokak
Beşiktaş Caddesi, Hasfırın Caddesi, Ortabahçe Caddesi, Selamlık Caddesi, Şehit Asım Caddesi, İhlamur Dere Caddesi, Köyiçi Caddesi.	Akmazçeşme Sokak, Alabeyi Sokak, Altıntaş Sokak, Aşık Garip Sokak, Çelebioğlu Sokak, Derne Sokak, Hacı Mustafa Çıkmazı Sokak, Hattat Tahin Sokak, İlhan Sokak, Kazan Sokak, Köşeli Sokak, Köyiçi Mektep Sokak, Küçük Remzi Sokak, Leşker Sokak, Maşuklar Yokuşu Sokak, Sinanpaşa Köprüsü Sokak, Şair Leyla Sokak, Şair Nedim Sokak, Şair Veysi Sokak, Şehit Dursun Bakan Sokak, Yeni hamam Sokak, Yenilik Sokak.

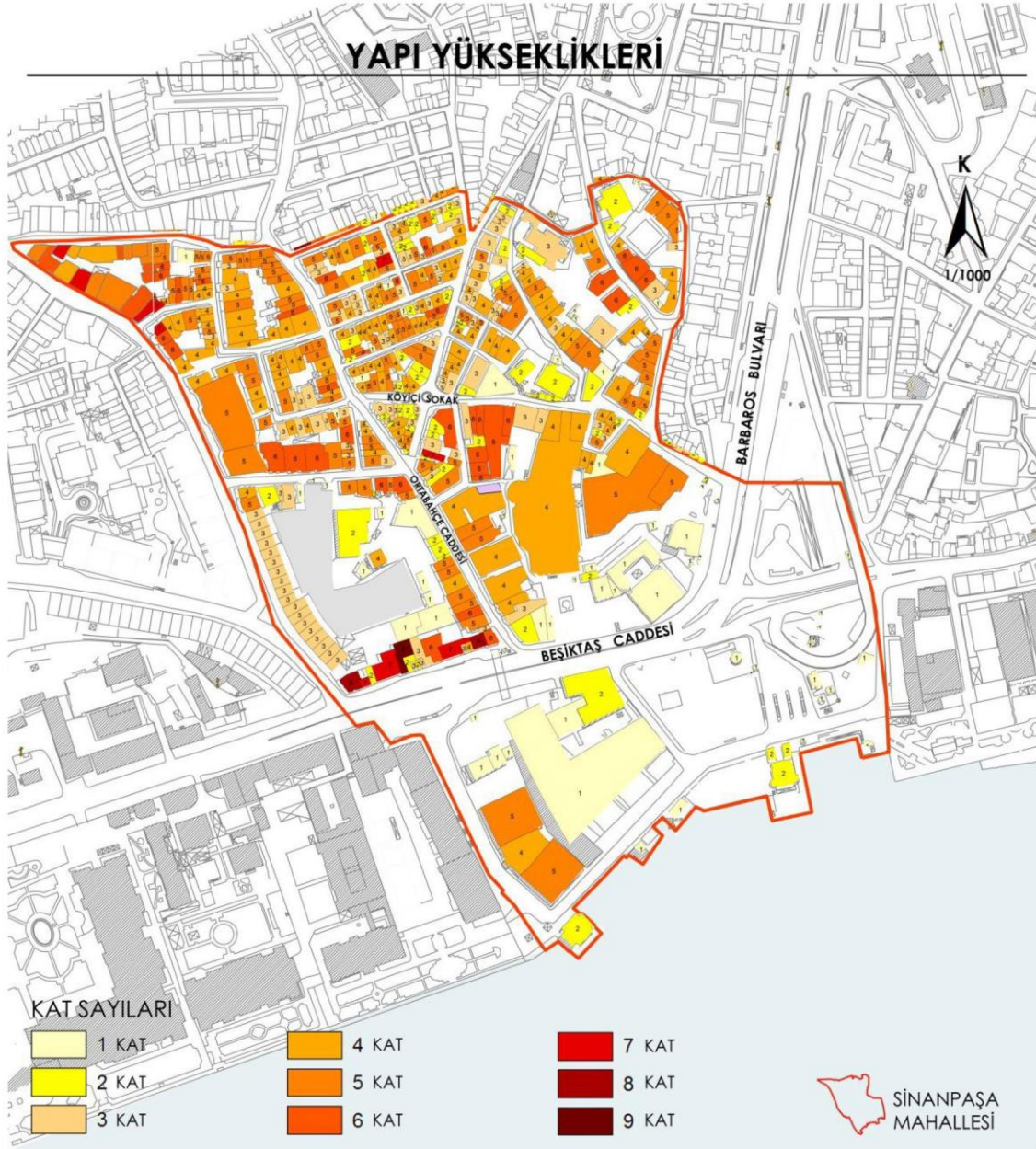
Sinanpaşa Mahallesi'nde yapısal alan 87.477 m²'dir. Kullanılabilir açık toplanma alanı; 18.800 m²'dir (URL-8, 2016). Beşiktaş Meydanı ise, 14.300 m²'dir (Beşiktaş Belediyesi Emlak ve İstimlak Müdürlüğü, 2017).

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nin toplam yüzölçümünün % 51'i yapısal alan, % 39'u cadde-sokak özellikli alan, % 10'u ise kamusal açık alan niteliğindedir. Yapı doluluk-boşluk analizi, yapısal alan ve açık alanları anlamak açısından önemlidir (Şekil 67).



Şekil 67: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi yapı doluluk-boşluk analizi (1/1000 ölçekli Nazım İmar Planı'ndan geliştirilmiştir).

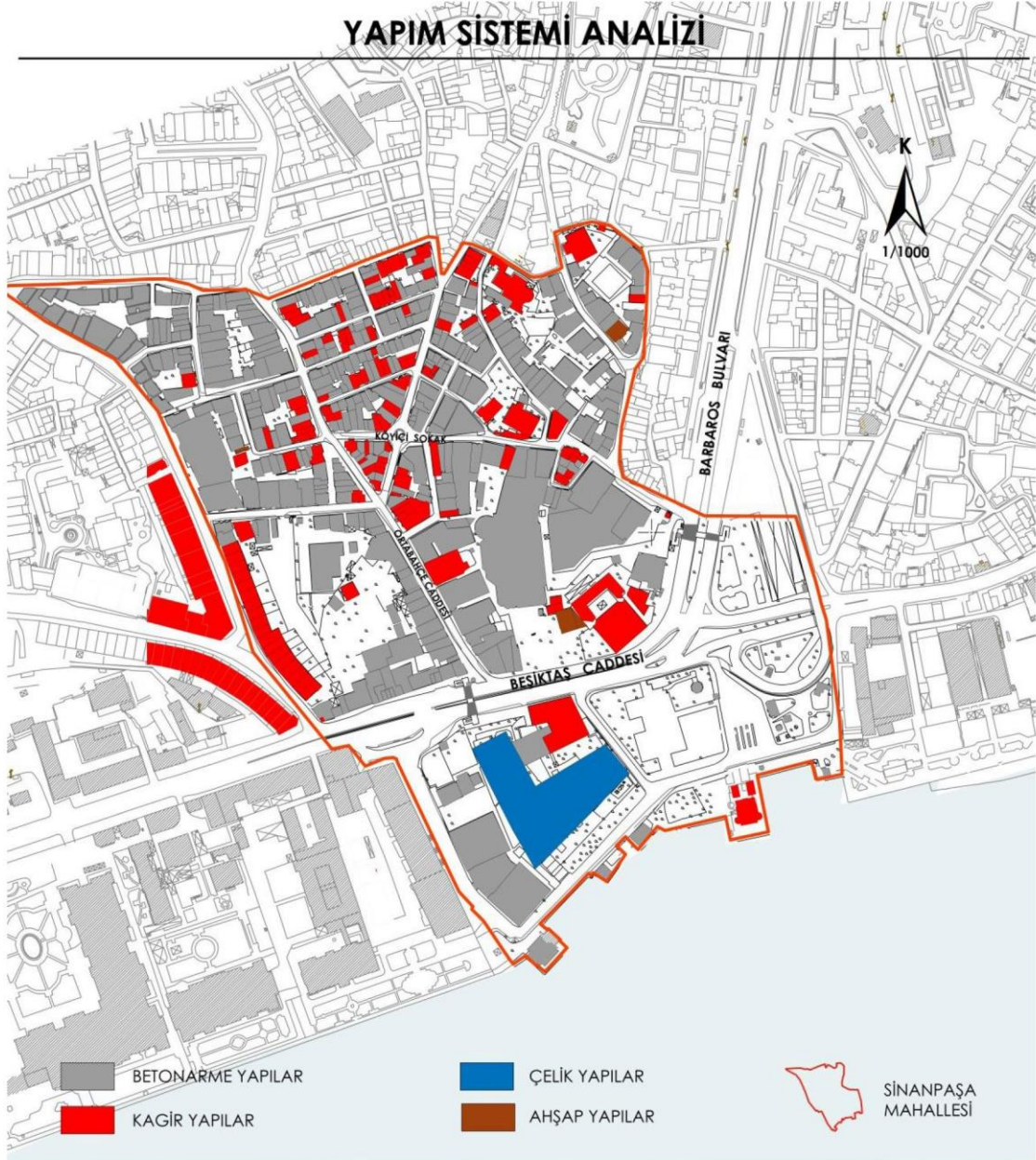
Yapı yükseklik açısından Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi işyeri potansiyelinin en yoğun olduğu, buna karşılık konut kullanımının az olduğu genellikle kültür, ticaret ve hizmet ağırlıklı bir alandır. Karma kullanımların baskın olduğu Sinanpaşa Mahallesi'nde yapı yükseklikleri değişiklik göstermektedir. Barbaros Bulvarı ve Beşiktaş Caddesinde yapı yükseklikleri artarken, Köyiçi Sokak ve çevresinde yapı yüksekliklerinin azaldığı görülmektedir (Şekil 68).



Şekil 68: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi yapı yükseklikleri (1/1000 ölçekli Nazım İmar Planı'ndan geliştirilmiştir).

1985 yılında Köyiçi Kentsel Sit Alanı kapsamına alınan Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi (Dinçer vd., 2009) MİA özelliği, Tarihi yarımada ve Beyoğlu Bölgeleri ile Asya yakasına ulaşmada geçiş alanı niteliğinde olması, çeşitli eğitim yapılarına ev sahipliği yapması ve 1980 sonrası artan turizm yatırımları sebebiyle fonksiyonel dönüşüm yaşamıştır. Eski eser niteliğindeki yapıların bir kısmı yıkılmış-yeniden yapılmış, bir kısmı da ticaret-hizmet sektörü ile kazanılmıştır (Özsoydan, 2007).

Yapım sistemi analizinde İstanbul III Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Müdürlüğü'nden alınan veriler (EK 12) ve yerinde tespit çalışmaları sonrası Sinanpaşa Mahallesi'nde betonarme, kagir ve çelik, ahşap yapıların bulunduğu belirlenmiştir (Şekil 69).



Şekil 69: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ndeki yapıların yapım sistemi analizi (III Numaralı Kültür Varlıkları Koruma Kurulu'ndan temin edilerek geliştirilmiştir).

Özellikle 1980'lerden itibaren iş ve finans merkezi inşa etme girişimleri yapısal olarak ciddi değişimleri beraberinde getirmiş olduğu gibi betonarme binaların alanda çoğalmasına ortam hazırlamıştır. Kagir yapıların da betonarme müdahaleler ile gerçek dokusunu

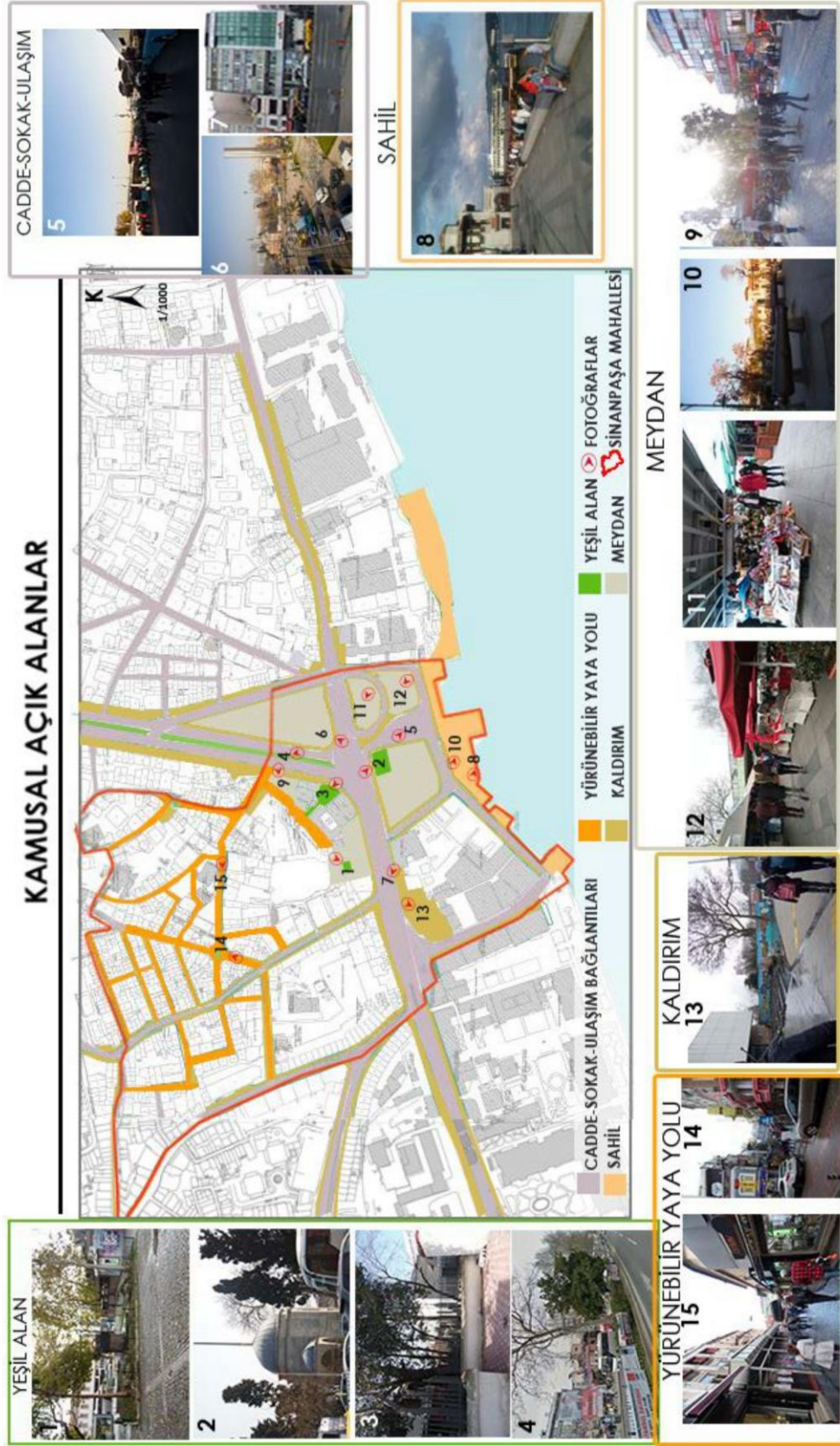
kaybetmek üzere olduğu gör÷lmektedir. Deniz Müzesine yaptırılan ek binada ise çelik konstrüksiyondan yararlanılmıştır. Akaretlerdeki Sıraevler'in ise aslına uygun şekilde restore edilerek kagir özelliğinin korunduğu gör÷lmektedir.

4.1.3 Kamusalık

Kamusal açık alan tipolojisi üzerinde insanı hedef alan kamusal alan kullanımı, doğal ve bölgesel odaklı parkları hedef alan kullanımlar ve günlük yaşam içerisinde erişilebilirliği kolay olan Gehl'in de çokça vurguladığı yapı zonları etrafındaki açıklıklar olmak üzere farklı araştırmalar olduğu gör÷lmektedir (Tawil vd., 2016). Çalışma kapsamında kamusal açık alanların tipolojisini belirlemede Stanley vd.'nin (2012) geliştirdiği (Tablo 13) yöntem referans alınmıştır.

Geliştirilen yaşanabilir aramekân/arayüz modelinde Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde araç yolları, caddeler, bulvarlar, transit ve aktarım noktaları, liman alanları vb. açık kamusal mekânlar, cadde-ulaşım bağlantıları olarak ele alınmıştır. Bağlantısallığı olan yürünebilir yaya yolları, Gehl'in (2001) yaşanabilir kentler için çokça vurguladığı kaldırımlar, sahil ve kıyı alanları, geniş toplanma alanlarını oluşturan meydanlar ile mezarlık, doğal+ yarı doğal özellikli alanlar, farklı kategoride açık kamusal alan tipolojisi olarak ele alınmıştır (Şekil 70).

Yaşanabilirlik açısından yeşil alan ve rekreasyon alanlarının önemi oldukça fazladır. Türkiye'de yeşil alanlar 3194 Sayılı İmar Kanunu'na göre düzenlenmiş olup, 1999 yılındaki yönetmelikle 10.0 m² olarak belirlenmiştir (Öztürk vd., 2013). 2449 kişinin ikamet ettiği Sinanpaşa Mahallesi'nde, yollar, kaldırımlar, meydan ve rekreasyonel alanlardan oluşan 87.477 m² kamusal açık alan bulunmaktadır. Kişi başına düşen rekreasyonel (sahil ve kıyı alanları, meydanlar, yürünebilir yaya yolları, kaldırımlar vb.) alan + yeşil alan ise 7.67 m² dir.



Şekil 70: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ndeki kamusal açık alanlar (1/1000 ölçekli Nazım İmar Planı'ndan geliştirilmiştir).

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi Beşiktaş'ın merkezinde yoğun kullanıma sahip bir yerdir. Kamusal açık alan olarak meydanlar farklı büyüklükte ve dağınık olup, Cumhuriyet anıtının olduğu Beşiktaş meydanı, Beşiktaş'ın merkezi açıdan transit noktasında olması sebebiyle daha çok kavşak niteliğinde kullanılmaktadır. Barbaros Meydanı geniş toplanma alanı özelliğindedir. Sinanpaşa Cami yanındaki Uğur Mumcu Meydanı ise oturma-dinlenme-seyretme vb. pasif aktiviteyi destekleyici bir meydan özelliğindedir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin (İBB) Beşiktaş Meydanı ve çevresinde kamusal açık alanların birbiriyle bağlantısını sağlamak amacıyla yaya altgeçit projeleri vb. çalışmalara yöneldiği görülmektedir (URL-9, 2016) (Şekil 71).



Şekil 71: İBB'nin Beşiktaş Meydanı ve çevresinde planladığı proje (İBB, 2014).

Kamusal açık alanların taşınması gereken en önemli özelliklerden bir diğeri de farklı kamusal işlevler ve ticaret ile bağlantılı olmasıdır. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi de Köyiçi Sokak vb. yaya yürünebilirliğine imkan veren cadde-sokakları ve çarşı kültürüyle yayalara işlevsel mekânlar sunarak, kamusal yaşamı zenginleştirmektedir.

Modern şehirlerde bireylerin günlük aktivitelerini gerçekleştirdikleri kamusal mekânlar yapıyı çevreleyen yapı önyüzleri, girişler, kaldırım zonları, yapı ile sokak arasında servis aracılığı yapan alanlar, yarı özel/yarı kapalı kamusal alanlardan oluşmaktadır (PPS, 2009).

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi de geleneksel özellikte çarşı dokusunun korunduğu, küçük mağazaları ve kafe/restoranları ile İstanbul'un çekim merkezlerinden birini oluşturmaktadır.

Dar sokakları, yayalaştırılmış caddeleri ve yer yer değişik uzunluktaki kaldırımları, insan ölçeğini ve göz seviyesini koruyan yapı-sokak bütünlüğü ile sadece semtin sakinleri için değil, farklı yerlerden gelen ziyaretçilerin de ilgisini çekmektedir (Beşiktaş Belediyesi, 2015).

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ne canlılığını kazandıran kamusal yapılanmış binalar (Deniz müzesi, ibadethaneler, hamam), kamusal açık mekânlar (cadde-sokak-kaldırım), yarı özel-yarı kapalı kamusal mekânlar (yapı arayüzü niteliğindeki iç-dış bağlantısı olan kafe, yeme-içme alanları) ve paylaşımlı özel mekânlar (servis ve işlev alanları) Şekil 72'de gösterilmiştir.

Özellikle zemin katlarda, yapısal arayüzlerin varlığı, yaya mekânlarına derinlik katarak, insanların Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde kalma süresini artırmakta ve mekâna gün boyunca aktif kullanım özelliği kazandırmaktadır. Yarı özel-yarı kamusal nitelikli ve paylaşımlı özel mekân niteliğindeki kafe, restoran, küçük işletmeler (Vodafone, Turkcell bayileri, dış giyim mağazaları) şeklindeki servis ve hizmet alanlarının bulunduğu sokağı yoğun kullanımlı bir aksa dönüştürdüğü görülmektedir.



Şekil 72: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ndeki kentsel kamusal mekânlar (1/1000 ölçekli Nazım İmar Planı'ndan geliştirilmiştir).

4.1.4 Ölçek

İnsan ölçeği mekânı tanımlayan fiziksel öğelerin boyut, yapı ve oranlarının, kullanıcılar tarafından algılanabilir derecede olmasıdır. Ewing vd. (2009) mekânın zihinde canlandırılmasını kolaylaştıran bileşenleri; göz seviyesi, kapalılık-açıklık, geçirgenlik-şeffaflık (transparan yapı ön cepheleri), karmaşıklık olarak belirtmişlerdir.

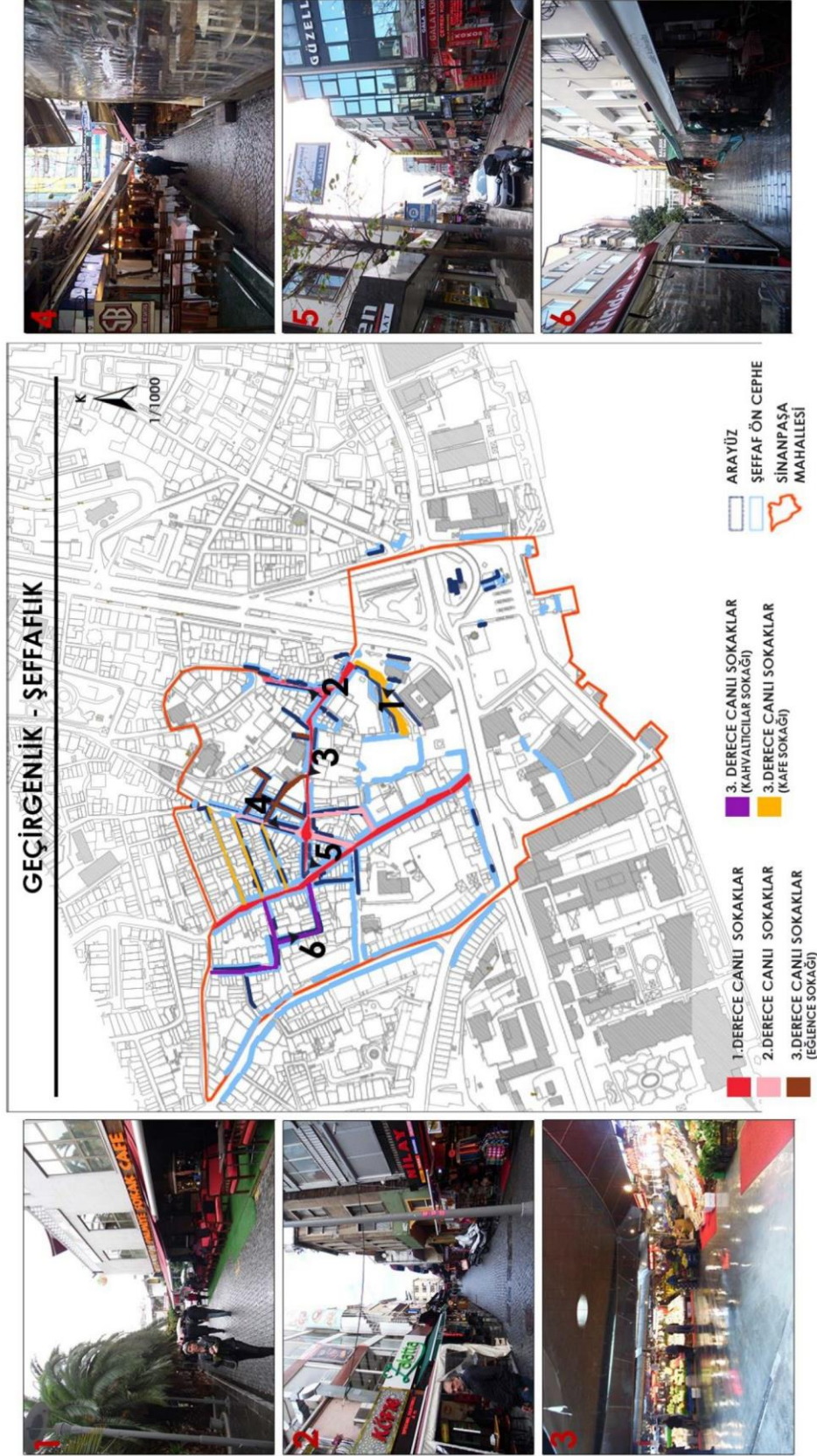
Geçirgenlik-şeffaflık açısından bütünsel kentsel peyzaj tasarımından beklenen sokak ve kadastral dokunun uyum içinde olmasıdır. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi de iç mekân-dış

mekân arası etkileşimin aktif bir şekilde gerçekleştiği, alışveriş, yeme-içme, kafe, eğlence vb. aktivitelere imkan tanıyan mağaza vb. ticari birimler ile özdeşleşen sokakları, insanları cezbeden şeffaf (transparan) yapı cepheleri, yapı önlerinde vakit geçirmeye yardımcı olan kaldırılabilir oturma elemanları ile günün farklı zaman dilimlerinde insanların yoğun ilgisini çekmektedir. Şeffaf ön cephelerin varlığı, yürünebilir sokaklar üzerinde işlev çeşitliliğine bağlı olarak, algılanabilirliği artırmaktadır. Göz seviyesinin de korunması ile gezinirken ziyaretçilere mekânı deneyimleme fırsatı sunulmaktadır (Şekil 73).

Şekil 74’de Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi’nde yaya yürünebilirliğini destekleyen şeffaf ön cepheler açık mavi renkte gösterilmiştir. Şeffaf ön cephelerinin farklı kullanımlara izin veren karma işlevli yapısı ile kentsel mekânın canlılığını artırdığı gözlenmektedir. Geliştirilen yaşanabilir aramekân/arayüz modelinin aktivite bölümünde canlılık konusunda ayrıntılı olarak bilgi verilmektedir.



Şekil 73: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi’nde korunan göz seviyesi.



Şekil 74: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde geçirgenlik-şeffaflık (1/1000 ölçekli Nazım İmar Planı'ndan geliştirilmiştir).

Kapalılık-açıklık açısından Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde yapı-sokak yüksekliği, insan ölçeği ile uyumlu kentsel nişler sayesinde kapalılık hissini artırmaktadır (Şekil 75).

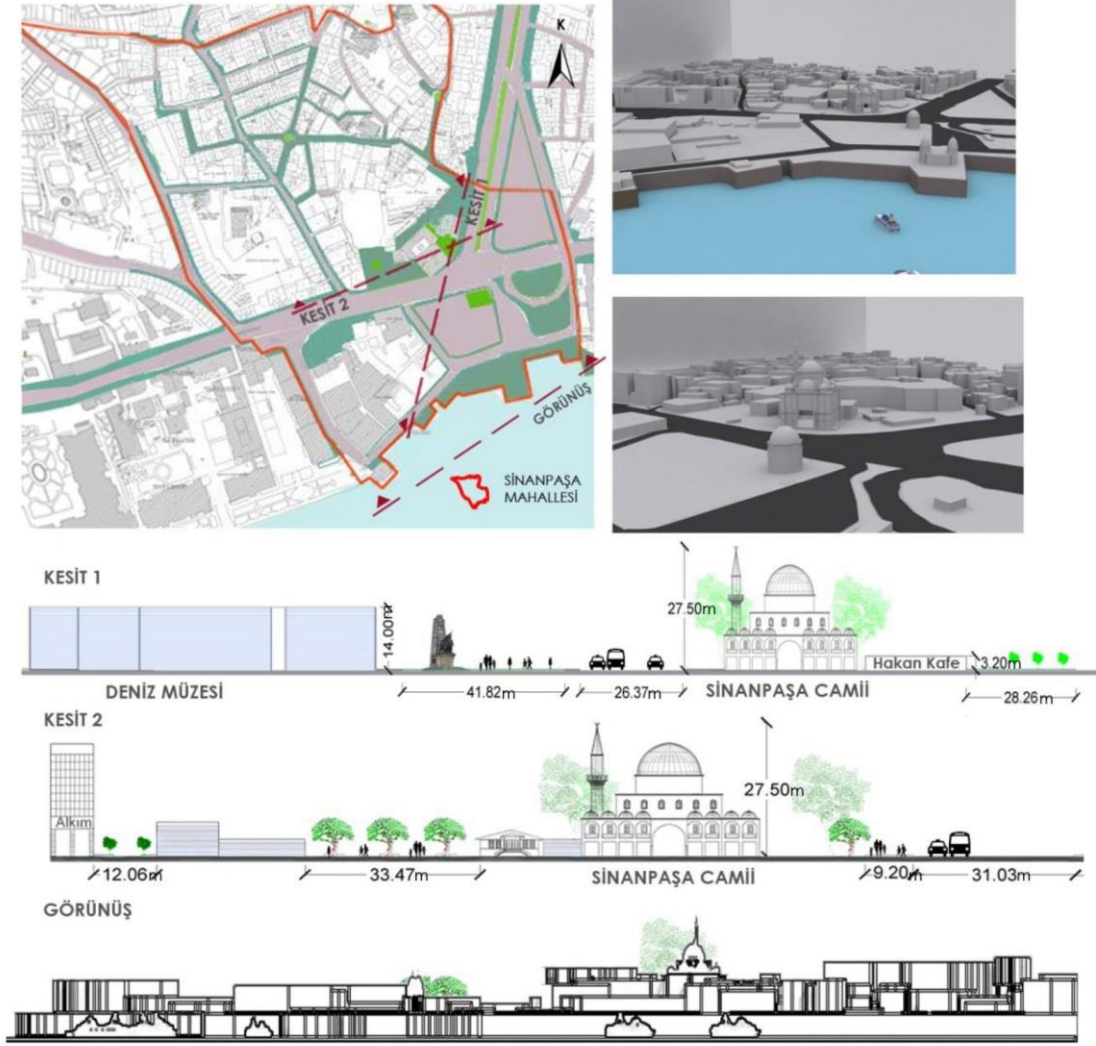


Şekil 75: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde insan ölçeğine uygun kentsel nişler.

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde Sinanpaşa Cami ve çevresindeki kamusal açık alanlar (Şekil 76-77) göz seviyesi korumaktadır. Sinanpaşa Cami yüksekliği 27.50 m olup, yakın çevre-kamusal açık alan ilişkisinde baskın bir landmark niteliğindedir. Barbaros Meydanı 41.82 m, Sinanpaşa Cami sol tarafındaki Barbaros Bulvarı yönüne bakan kamusal açık alan 28.26 m, sağ ceğhesindeki alan ise 33.47 m genişliktedir.

Dolmabahçe Caddesini oluşturan araç yol genişliği 26.37 m olup, çift geliş-gidişlidir. Ayrıca trafik akışı ve yaya güvenliği için otobüs duraklarına ayrılmış cepler vardır. Yine Sinanpaşa Cami'nin Barbaros Bulvarı tarafındaki araç yolunun genişliği 31 m olup kaldırım zonu genişliği 9.20 m'dir.

KAPALILIK - AÇIKLIK İLİŞKİSİ

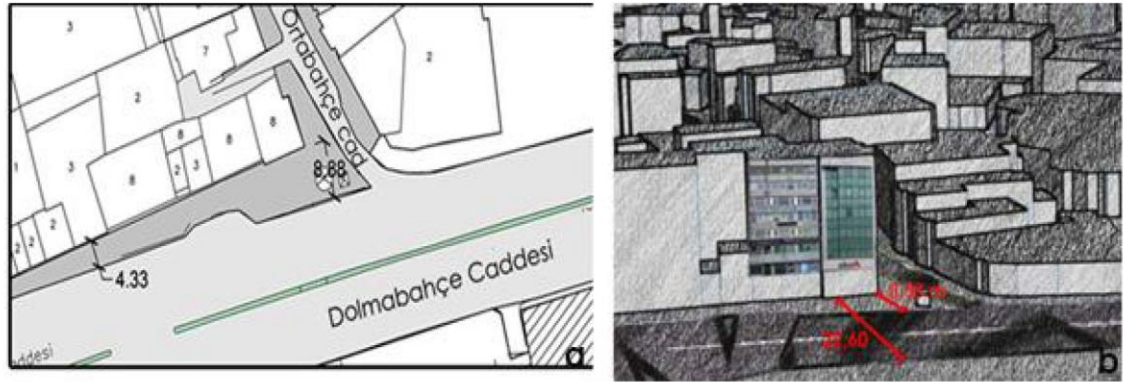


Şekil 76: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde insan ölçeği açısından kapalılık-açıklık ilişkisi.



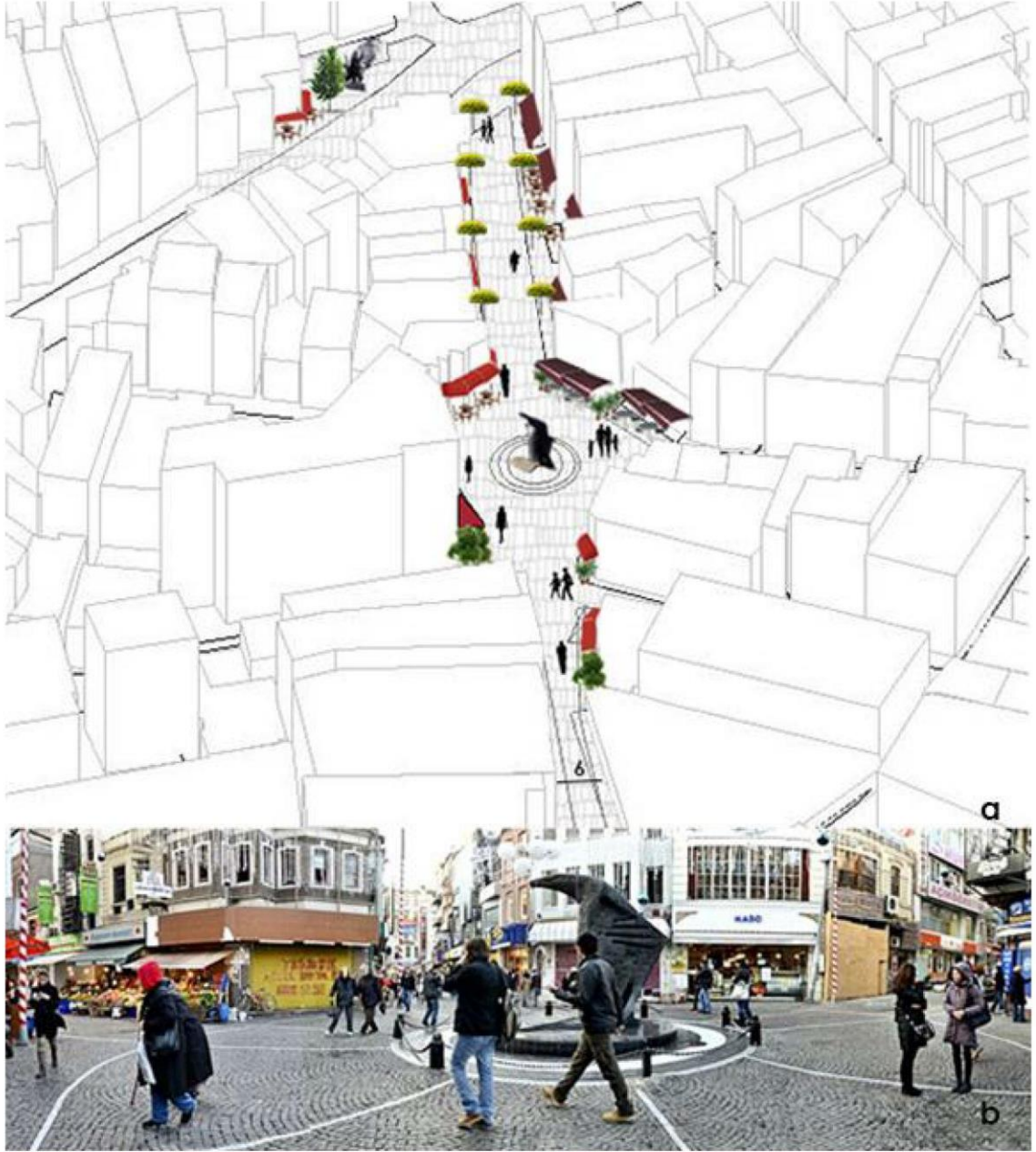
Şekil 77: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi Sinanpaşa Cami ve yakın çevresi insan ölçeği açısından kapalılık-açıklık ilişkisinin 3D gösterimi.

Ortabahçe Caddesi ve Dolmabahçe Caddesini birleştiren kaldırım genişlikleri ve yapı yükseklik ilişkisi (Şekil 78) kapalılık-açıklık oranını destekler şekildedir. Alkım kitabevi önü kaldırım zonu 8 - 9 m arası genişliktedir.



Şekil 78: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi Ortabahçe caddesinde kapalılık-açıklık ilişkisi plan (a)-görünüş (b).

Köyiçi sokaktaki Beşiktaş Kartal Heykeli ve çevresi de insan ölçeğindeki yapı yükseklikleri ve dar sokak dokusu (6 m genişlikte) ile kapalılık özelliği göstermektedir (Şekil 79).



Şekil 79: İnsan ölçeğine uygun yapı yükseklikleri ile Beşiktaş Kartal Heykeli ve çevresi 3D görünüş (a) ve fotoğraf (b).

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi özellikle yavaş kent örneklerinde sıkça rastladığımız yürünebilirliği destekleyen dar cadde-sokak yapısı ile insan-mekân etkileşimini artırmaktadır.

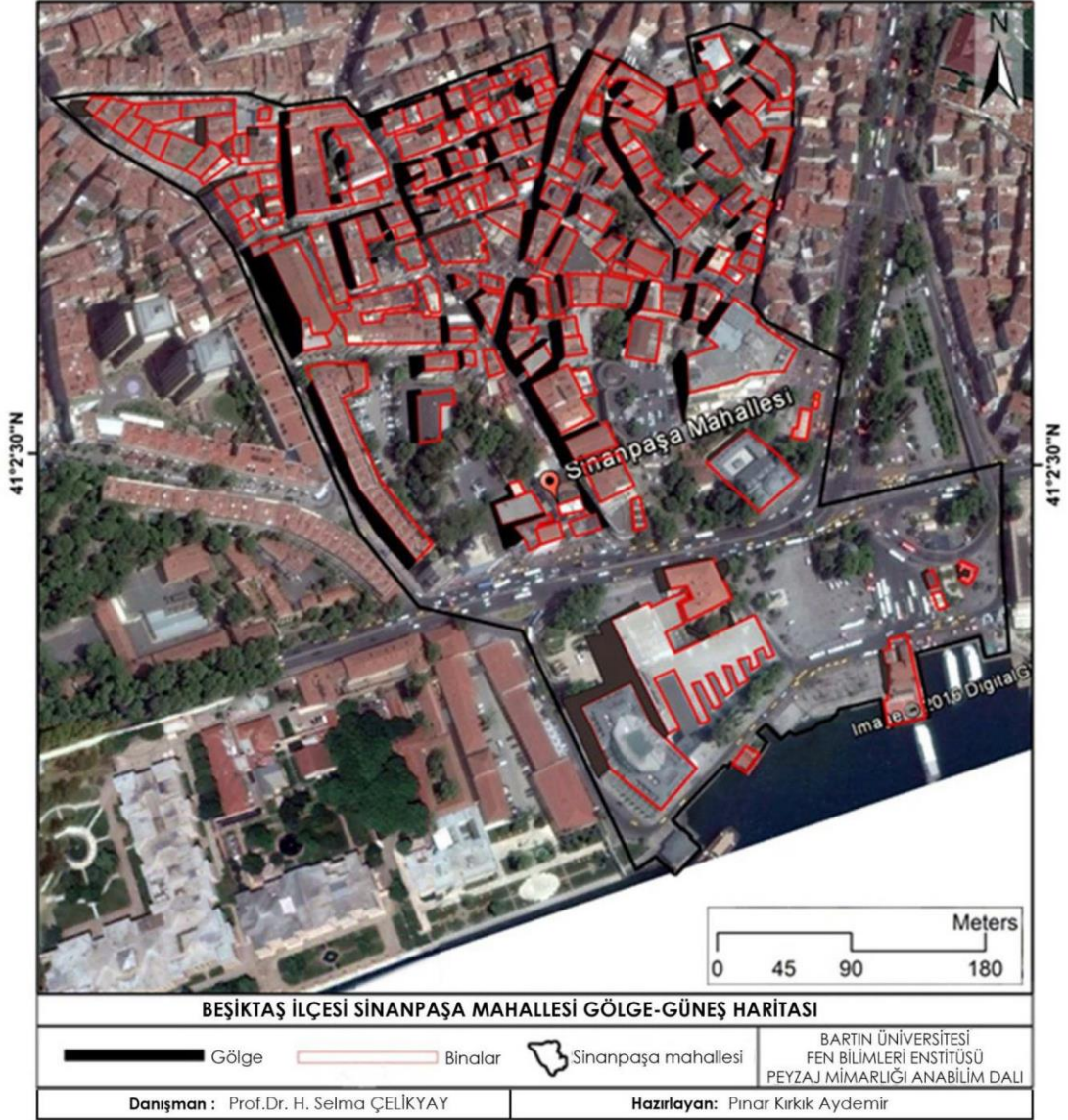
4.1.5 İklimsel Konfor

Geliştirilen yaşanabilir aramekân/arayüz modelinde ilk olarak kamusal açık mekânların kullanılabilirliği ile ilişkili olarak iklimsel konforu oluşturan gölge-güneş açısı ile ilgili veriler aktarılmıştır. Yerleşim alanlarının Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde oluşturduğu çevresel etkiyi algılamak için yüzey sıcaklık değerleri saptanmıştır. Yüzey sıcaklığının alanın bitki örtüsü ile de ilişkili olması sebebiyle bitkisel dağılım haritası hazırlanmıştır. Hava niteliği için de Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın Beşiktaş ilçesi için gerçekleştirdiği emisyon oranları tablosu verilmiştir.

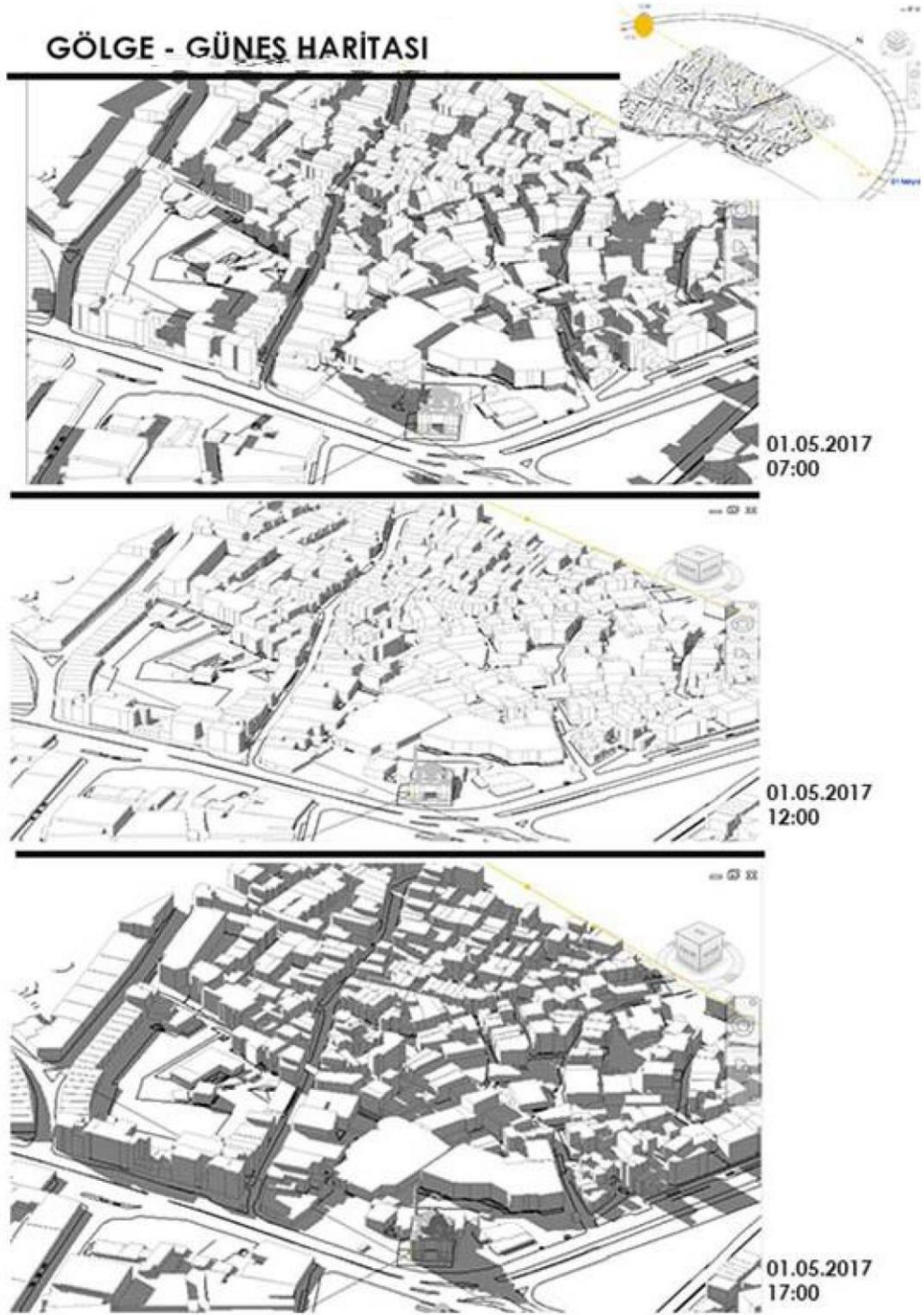
Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi gölge-güneş haritasında (ArcGIS) binalar ve altında kalan gölgeler sayısallaştırılarak görsel yorumlamalar elde edilmektedir. Her bir binaya ait gölge durumu belirlenerek sahaya ait dağılım ortaya çıkarılmıştır. Şekil 80'de yapı altında kalan gölgelik alanlar siyah renkte gösterilmekte, yapı kontur çizgileri ise kırmızı renkte gösterilmektedir (Şekil 80).

Gölge-güneş haritası (Revit) oluşturulmasında Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nin 3D yapısal-açık alan görüntüsü üzerinden 01.05.2017 tarihli sabah (07.00) öğle (12.00), akşam (17.00) olmak üzere farklı saatlerdeki güneş açısının yansımından hareketle gölge ve aydınlık alanlar tespit edilmiştir (Şekil 81).

Şekil 80-81'de elde edilen verilere göre, Beşiktaş Meydanı ve Barbaros Meydanı'na düşen güneşin geliş açısını engelleyecek yapı yerleşimleri bulunmamakta, güneş dik açıyla yansımaktadır. Dar cadde-sokak bağlantılı alanlarda ise bitişik yapı düzenindeki binalar gölgelik mekânları oluşturmaktadır.



Şekil 80: Beşiktaş İlçesi Sinanpaşa Mahallesi'nde gölge-güneş haritası (a) (30m çözünürlüklü Landsat 8 OLI 2017 uydu görüntüsünden yararlanılarak ArcGIS programı ile hazırlanmıştır).



Şekil 81: Beşiktaş İlçesi Sinanpaşa Mahallesi'nde gölge-güneş haritası (b) (Revit programı ile hazırlanmıştır).

İstanbul Meteoroloji Genel Müdürlüğü'nden alınan verilere göre 1980-2016 yılları arasında ortalama hava sıcaklığının arttığı görülmektedir. Nem oranının değişiklik göstermesine rağmen 1980'li yıllar ile karşılaştırıldığında yüksek olduğu dikkati çekmektedir (Tablo 13).

İstanbul Meteoroloji Genel Müdürlüğü'nden alınan verilere hava sıcaklığının son 20 yıl içerisinde 2 °C yükseldiğini göstermektedir (İstanbul Meteoroloji 1. Bölge Müdürlüğü, 2017).

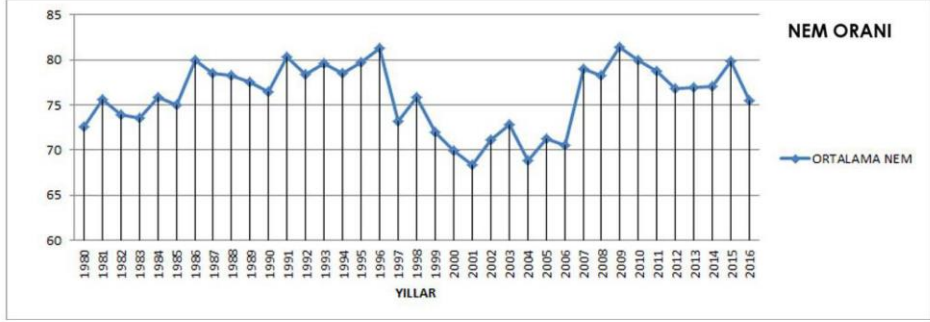
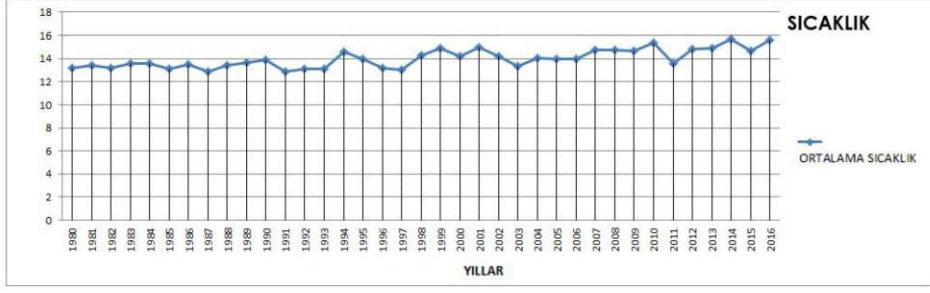
Tarihsel gelişim sürecinde sanayileşme ile artan kentleşme eğilimi Beşiktaş'ı da etkilemiştir. Arazi yapısı açısından günümüzde tamamının yerleşim alanı özelliği gösterdiği Beşiktaş, istihdam - yoğun ticaret ve iş merkezlerinin baskısı altında gelişmiştir. İlçe hem ilçe içi yoğunluk hem de ilçeler arası bir transit merkez olması nedeniyle de trafiğin çok yoğun olduğu bir yerdir (Köktürk, 1997).

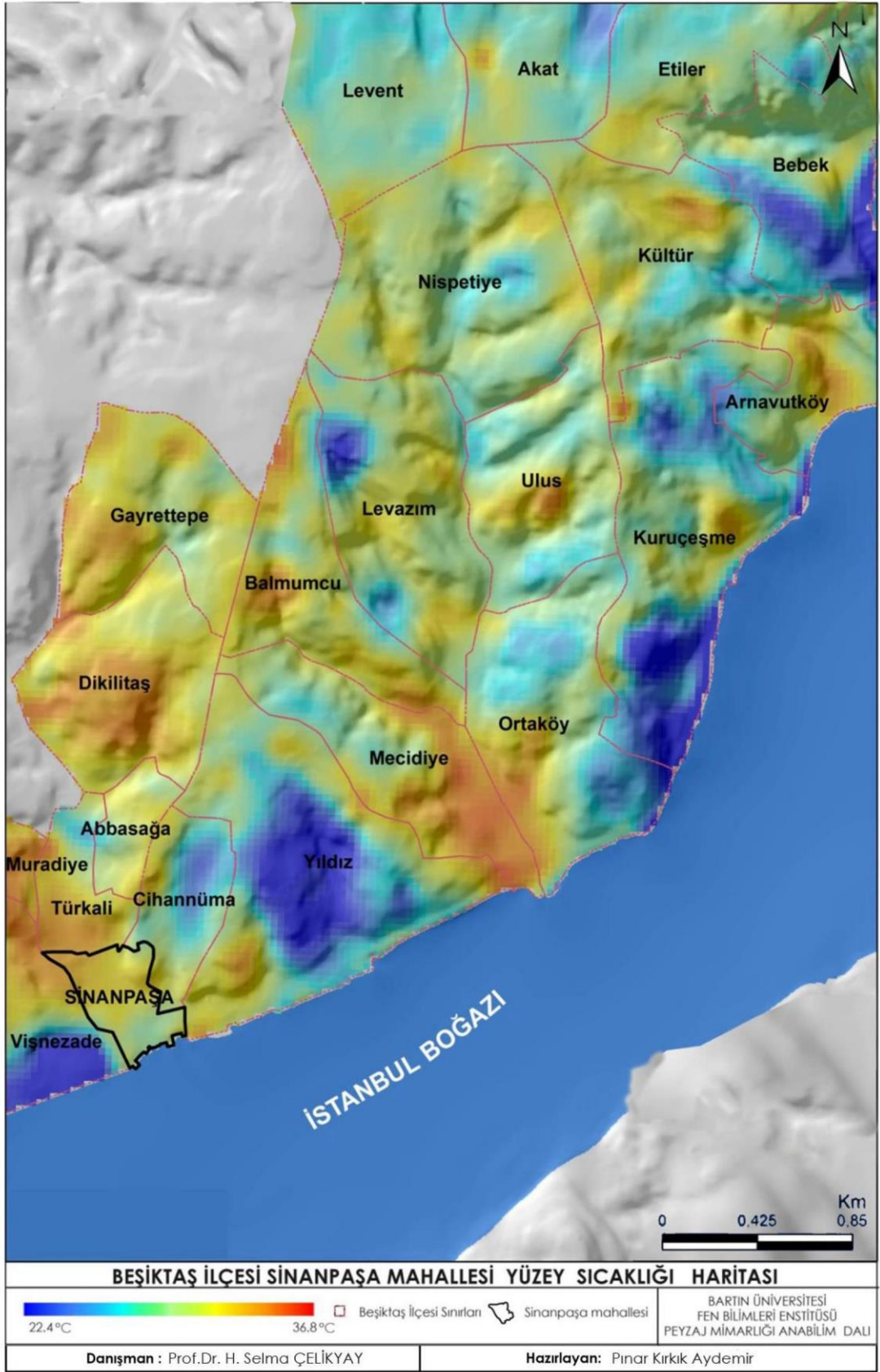
Bu durum özellikle kent merkezlerinde azalan yeşil yüzeyler sonrası, ısı emilimi azalarak, hissedilen sıcaklık değerini de yükseltmektedir. Dolayısıyla kentsel yapılaşma, yapı malzemesi seçimi, kentsel doku, yeşil sistemler, rüzgar hızı, yağış durumu vb. bir çok faktörü de ilgilendirmektedir. Son dönemlerde özellikle yoğun ve yüksek yapılaşmanın kentlerde hava akımını engellediği, hissedilir sıcaklığı ve yüzey sıcaklığını artırdığı, hava kalitesini azalttığı üzerine bir çok araştırma yapılmıştır. Şimşek (2012), İstanbul Metropoliten alanında gerçekleştirdiği çalışmada yüzey sıcaklık değerlerini 32-45 °C arasında değişken bir değer olarak elde etmiştir (Şimşek, 2012).

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi için hazırlanan yüzey sıcaklığı analizinde Landsat 8 uydu görüntüsünden yararlanılmış olup, yüzey sıcaklığının 25-35 °C arasında değiştiği gözlenmiştir (Şekil 82). Beşiktaş ilçesinde genel olarak Serencebey, Abbasağa ve Maçka Parkları sayesinde yüzey sıcaklığı etkisinin azaldığı görülmektedir (Şimşek, 2016).

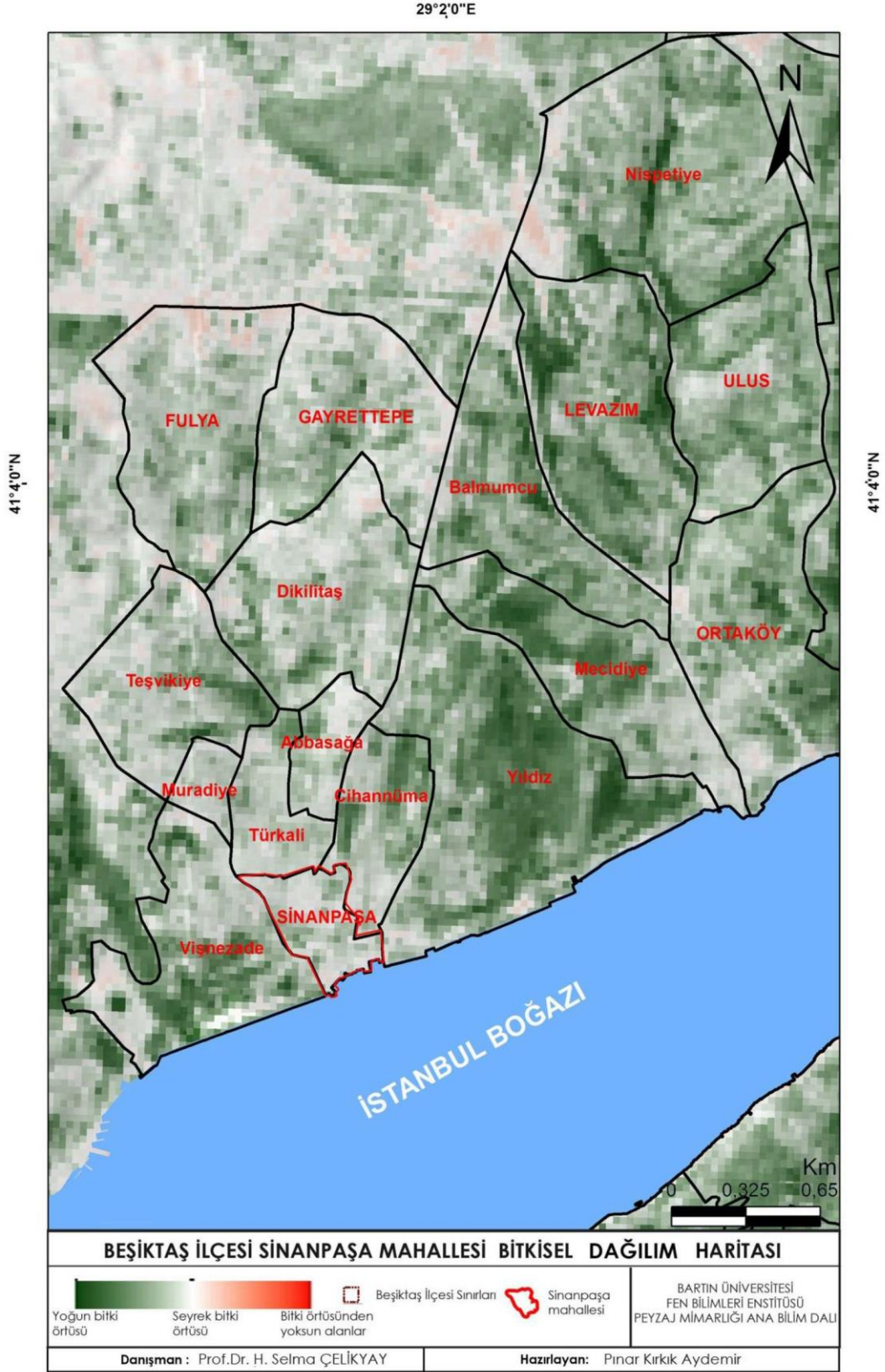
Yüzey sıcaklığı çalışma alanının bitkisel yoğunluğu açısından da önemlidir. Sinanpaşa Mahallesi'nde Landsat görüntüsü ve NDVI aracılığı ile tespit edilen bitkisel yoğunluğu değerlendirdiğimizde bütünde seyrek ve yer yer parçacıl sık bir bitki örtüsü görülmektedir (Şekil 83).

Tablo 13: İstanbul Beşiktaş ilçesi 1980-2016 yılları arası ortalama hava sıcaklığı ve nem değerleri (Meteoroloji 1. Bölge Müdürlüğü'nden alınan veriler üzerinden geliştirilmiştir).



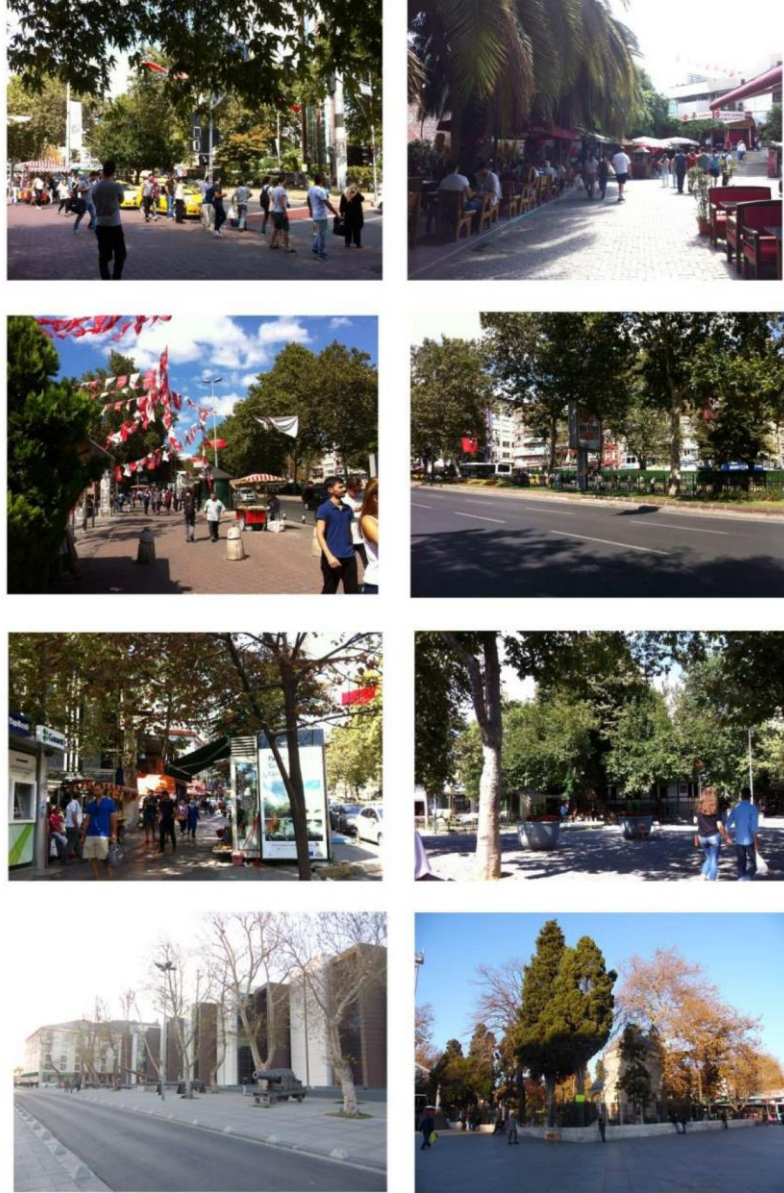


Şekil 82: Beşiktaş ilçesi Sinanpaşa Mahallesi yüzey sıcaklığı haritası (30 m çözünürlükte Landsat 8 OLI uydu görüntüsünden yararlanılmıştır).



Şekil 83: Beşiktaş ilçesi Sinanpaşa Mahallesi bitkisel dağılım haritası (30 m çözünürlükte Landsat 8 OLI uydu görüntüsünden yararlanılmıştır).

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde Barbaros Bulvarı boyunca devam eden karşılıklı ağaçlandırmalar ve kaldırım zonlarındaki bitkilendirmeler ile Sinanpaşa Cami çevresi, sahil kesiminde özellikle de Deniz Müzesi önlerinde bitkisel dokunun hakim olduğu görülmektedir (Şekil 84).



Şekil 84: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde bitkisel yoğunluktaki kentsel nişler.

Hava kalitesi açısından; 1995 yılında İstanbul geneli ölçümlerinde Anadolu ve Asya yakası olmak üzere 2 adet ölçüm istasyonu kurulmuş olup, İstanbul'un en kalabalık ilçeleri olan Fatih, Bayrampaşa, Beyoğlu, Kadıköy, Kağıthane, Eminönü, Zeytinburnu, Üsküdar, Bakırköy ve Beşiktaş'ta hava kirliliği ölçüm çalışmaları yapılmaktadır (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2011).

Özellikle günümüz metropol kentleri ve İstanbul genelinde tüm kara, hava, deniz ve demiryolu ulaşım sistemlerinde, özellikle motorlu karayolu taşıtlarının sebep olduğu hava kirliliğinin ısınmadan veya sanayiden kaynaklanan tüm kirliliklerden fazla olduğu görülmektedir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Raporlarına göre (2007), hava kirliliğinin yaklaşık % 40'ını, egzozlardan havaya karışan CO (% 70-90), NO (% 40-70), Hidrokarbonlar (% 50) ve Pb (% 100) emisyonları oluşturmaktadır (İstanbul Kalkınma Ajansı, 2011).

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın Hava Kalitesi İzleme İstasyonları web sitesi'nden alınan 2017 yılı güncel verilerine göre, Beşiktaş İlçesinde hava kalitesi "54" orta derece olarak izlenmekte ve sağlık endişesi oluşturmamaktadır (Tablo 14) (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2017).

Tablo 14: Beşiktaş ilçesi hava kalitesi izleme tahmini değerler (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2017).

BEŞİKTAŞ İLÇESİ HAVA KALİTESİ GÖSTERGESİ						
İstanbul - Beşiktaş	Güncel Veriler					
Hava Kalite İndeksi	25.2.2017 11:00					
Orta: 54	Kanal	Güncel Değer	Durum	İndeks Kirleticisi	Ulusal Sınır Değer	AB Üye Ülkeleri Sınır Değer
İstasyon Sahibi İstanbul Büyükşehir Belediyesi	SO2	3µg/m ³	√		410 µg/m ³ (1 sa. Ort.)	350 µg/m ³ (1 sa. Ort.)
	PM10	52µg/m ³	√		70 µg/m ³ (1 sa. Ort.)	50 µg/m ³ (1 sa. Ort.)
Konum Beşiktaş	CO	389µg/m ³	√		10000 µg/m ³ (1 sa. Ort.)	10000 µg/m ³ (1 sa. Ort.)
	NO	118µg/m ³	√			
Şehir İstanbul	NO2	114µg/m ³	√	108 µg/m ³ (1 sa. Ort.)	270 µg/m ³ (1 sa. Ort.)	200 µg/m ³ (1 sa. Ort.)
	NOX	295µg/m ³	√			
Enlem 41°03'14"	O3	21.63µg/m ³	√		120 µg/m ³ (1 sa. Ort.)	120 µg/m ³ (1 sa. Ort.)
	Rüzgar Hızı	0 m/s	x			
Boylam 29°00'36"	Rüzgar Yönü	0 Derece	x			
	Nem	0%	x			
	Hava Sıcaklığı	0 °c	x			
	Hava Basıncı	0 mbar	x			
	Yağmur	0 mm	x			

4.1.6 Fiziksel, Görsel, Psikolojik Konfor

İnsanın yaşamını ve yaşam kalitesini etkileyen unsurlar, insanın genetik yapısı ve yaşadığı çevrenin doğal koşulları olarak ifade edilmiştir (Akın vd., 2016). Dolayısıyla yaşanabilir kentsel çevrenin, engellilerin, çocukların, yaşlıların, hastaların, toplumdan her kesimin antropometrik, anatomik, fizyolojik, ruhsal ve bilişsel ihtiyaçlarına cevap vermesi beklenmektedir.

Jacops (1993), Gehl (2001), Whyte (2003), Cilliers vd. (2015) çalışmalarında cephe elemanları, kentsel donatılar (oturma elemanları, aydınlatma donatıları, bitkisel donatılar, çöp kutusu vb.), ekolojiye duyarlı malzemeler, kamusal sanat öğeleri vb. kentsel nişlerin kentsel mekâna anlam kazandırdığını ve kişilerin mekân ile diyalog kurmasına imkan verdiğini belirtmişlerdir.

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde de girintili-çıkıntılı yapı detayları, reklam, pano, veranda, sundurma vb. destekleyici sistemlerin mekâna hareketlilik kazandırdığı, yayalar için mekânı ilgi çekici hale getirerek, görsel açıdan çevreyi olumlu (+) etki yarattığı görülmektedir (Şekil 85).

Dış cephedeki yangın merdivenleri, restoran vb. işletmelerin ocak havalandırma borularının ön cephede konumlanması, yapılar arasındaki sarkan elektrik kabloları, ticari amaçlı kullanılmayan kapalı-bakımsız dükkanlar ve dış cephe malzemesi bozulmuş, yıpranmış yapıların ise görsel açıdan çevreyi olumsuz (-) etkilediği görülmektedir (Şekil 86).

FİZİKSEL, GÖRSEL ve PSİKOLOJİK KONFOR; CEPHE ELEMANLARI (+)



Şekil 85: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde fiziksel, görsel ve psikolojik konfor; olumlu etki oluşturan cephe elemanları (+) (1/1000 ölçekli Nazım İmar Planı'ndan geliştirilmiştir).

FİZİKSEL, GÖRSEL ve PSİKOLOJİK KONFOR; CEPHE ELEMANLARI (-)



Şekil 86: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde fiziksel,görsel ve psikolojik konfor; olumsuz etki oluşturan cephe elemanları (-) (1/1000 ölçekli Nazım İmar Planı'ndan geliştirilmiştir).

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde kentsel donatılar incelendiğinde oturma elemanlarının; 1-5 kişilik ve 5 kişiden fazla insanın oturmasına imkan verecek genişlikte olduğu tespit edilmiştir (Şekil 87). Oturma elemanları boyutları, malzemesi ve tasarımı ile kullanıcıların fiziksel konforunu kısmen sağlamakta, malzemelerinin yıpranması vb. sebepler ile görsel açıdan zayıf algı oluşturmaktadır. İnsan-mekân etkileşimi açısından ise Sinanpaşa Cami çevresindeki oturma elemanlarının 3m'den az mesafelerde konumlanması Gehl'in (2001) sosyallik-iletişim vurgusunu desteklemektedir.

FİZİKSEL, GÖRSEL ve PSİKOLOJİK KONFOR; OTURMA ELEMANLARI



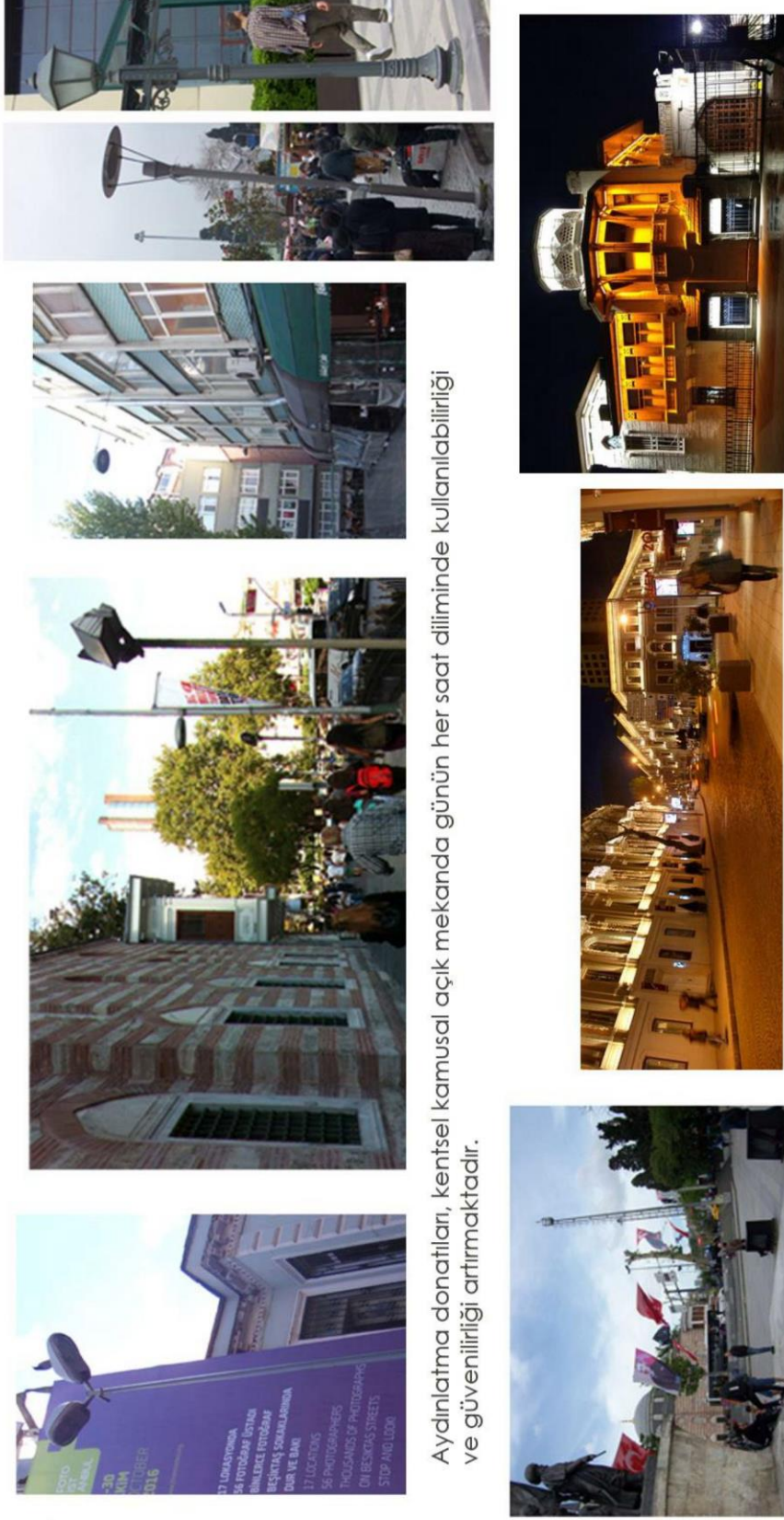
Şekil 87: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde fiziksel, görsel, psikolojik konfor; oturma elemanları (1/1000 ölçekli Nazım İmar Planı'ndan geliştirilmiştir).

Aydınlatma donatıları; Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde farklı ölçü ve tasarımlardadır. Özellikle Tarihi Sinanpaşa Cami, Deniz Müzesi, Akaretler Sıraevler, Barbaros Hayrettin Paşa Heykeli ve İskele önündeki spot aydınlatmalar, yapıların gece peyzajı içerisindeki vurgusunu desteklemektedir (Şekil 88). Barbaros Meydanı'nı sahil ile birleştiren kıyı alanında ise tasarım açısından aydınlatma donatıları yetersiz kalmaktadır.

Bitki tür ve familyaları açısından; Beşiktaş İlçesinde 425 farklı bitki türü tespit edilmiştir (Kabaalioğlu, 2013). Çalışma alanı Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde ise 25 bitki türü saptanmıştır. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde mevcut bitki tür ve familyaları daha çok gölge oluşturan geniş yapraklı türler ile tarihsel dokuya vurgu yapan iğne yapraklı ağaç-ağaççık-çalı türleridir. Barbaros Bulvarı'nda *Platanus orientalis* L. (Doğu Çınarı), *Acer platanoides* (Çınar yapraklı akçaağaç) ve *Acer pseudoplatanus* (Dağ Akçaağacı) ile alle oluşturulmuştur. Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi, Sinanpaşa Cami çevresinde iğne yapraklı ağaç türü olan *Cupressus sempervirens* L. (Akdeniz Servisi) ve çalı türleri olarak *Juniperus horizontalis* "(pers) moench" (Yayılıcı Ardıç), *Juniperus sabina* L. (Sabin Ardıcı), *Thuja orientalis*. (Top Mazı) görülmektedir. Sinanpaşa Cami çevresinde Uğur Mumcu Parkı adı verilen alanda *Robinia pseudoacacia* (Yalancı Akasya) kullanılmış olup, Sinanpaşa Cami'nin arka tarafında ise *Phoenix canariensis* (Hurma) ile oturma arayüzlerinin oluşturulmuştur. Sinanpaşa cami ön tarafında *Magnolia grandiflora* L. (Manolya) kullanılarak görsel etki sağlanmıştır. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde saksı içinde *Buxus sempervirens* L. (Adi Şimşir) kullanılarak yeşil doku oluşturulmaya çalışılmıştır. Mevcut bitki tür ve familyaları Tablo 15'te verilmektedir.

Yaşanabilir çevre ve kentsel mekân için ekolojik duyarlı malzeme seçimi de oldukça önemlidir. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde geniş beton yüzeylerin sıcaklığını azaltmaya yarayan ekolojik duyarlı, geçirimli döşeme malzemelerinin kullanıldığı (granit küp taş, renkli bazalt, andezit taşı ve renkli granit taş vb.) görülmektedir. Bu durum Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde yüzey sıcaklığının azalmasına ve kentsel mekânın estetik bir görünüm kazanmasına da yardımcı olmaktadır. Geçirimli malzemelerin kullanımı, çalışma alanına doğal ve yerel bir doku da kazandırmaktadır (Şekil 89).

FİZİKSEL, GÖRSEL ve PSİKOLOJİK KONFOR; AYDINLATMA DONATILARI



Aydınlatma donatıları, kentsel kamusal açık mekanda günün her saat diliminde kullanılabilirliği ve güvenliliği artırmaktadır.

Şekil 88: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde fiziksel, görsel ve psikolojik konfor; aydınlatma donatıları.

Tablo 15: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde fiziksel, görsel ve psikolojik konfor; mevcut bitki türleri ve familyaları.

Bitki familya	Bitki Tür adı (Latince)	Bitki Tür adı (Türkçe)
Aceraceae	<i>Acer platanoides</i> L.	Çınar Yapraklı Akçaağaç
Aceraceae	<i>Acer negundo</i> L.	Akçaağaç
Aceraceae	<i>Acer pseudoplatanus</i>	Dağ Akçaağacı
Agavaceae	<i>Yucca filamentosa</i> L.	Avize
Apocynaceae	<i>Nerium oleander</i> L.	Zakkum
Arecaceae	<i>Phoenix canariensis</i> Chabaud.	Hurma Ağacı
Asteraceae/Compositae	<i>Tagetes patula</i> L.	Katmerli Kadife Çiçeği
Asteraceae/Compositae	<i>Gazania pavonia</i> " (Hill.) Gaertn".	Koyungözü / Gazanya
Buxaceae	<i>Buxus sempervirens</i> L.	Adi Şimşir
Caprifoliaceae/Adoxaceae	<i>Viburnum lantana</i>	Top kartopu
Corylaceae	<i>Carpinus betulus</i> L.	Gürgen
Cupressaceae	<i>Cupressus Sempervirens</i> L.	Akdeniz Servisi
Cupressaceae	<i>Chamaecyparis lawsoniana</i> "(muss). Parl".	Lavzon yalancı servisi
Cupressaceae	<i>Juniperus horizontalis</i> "(pers) moench"..	Yayılcı Ardiç
Cupressaceae	<i>Juniperus sabina</i> L.	Sabin Ardıcı
Cupressaceae	<i>Thuja Orientalis</i> L.	Top Mazı
Fabaceae/Leguminosae	<i>Robinia pseudoacacia</i> L.	Yalancı Akasya
Magnoliaceae	<i>Magnolia grandiflora</i> L.	Manolya Ağacı
Platanaceae	<i>Platanus Orientalis</i> L.	Doğu Çınarı
Pinaceae	<i>Cedrus atlantica manetti.</i>	Atlas Sediri
Pinaceae	<i>Pinus pinaster</i> ait.	Sahil Çamı
Rosaceae	<i>Kerria japonica</i> (L) dc.	Kanarya Güllü
Rosaceae	<i>Pyracantha coccinea</i> roemer	Ateş Dikeni
Simarubaceae	<i>Ailanthus altissima</i>	Kokarağaç
Taxaceae	<i>Taxus baccata</i> L.	Adi Porsuk

FİZİKSEL, GÖRSEL ve PSİKOLOJİK KONFOR; EKOLOJİK DUYARLI MALZEME



Şekil 89: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde fiziksel, görsel ve psikolojik konfor; ekolojik duyarlı malzeme (Müftüoğlu ve Perçin, 2015'den geliştirilmiştir).

Atıkların geri kazanımı için önemli bir araç olan geri dönüşüm kutularının bulunması, Beşiktaş İlçesi genelinde, insanları çevresel davranış ve koruma açısından bilinçlenmeye teşvik etmektedir (Şekil 90).



Şekil 90: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde çöp ve geri dönüşüm kutuları.

Kentsel donatılar kapsamında kamusal sanat öğeleri de kullanıcılarda görsel ve psikolojik rahatlama sağlamaktadır. Geliştirilen yaşanabilir aramekân/arayüz modelinin anlam bölümünde ayrıntılı olarak ele alınmaktadır.

4.1.7. İşitsel Konfor

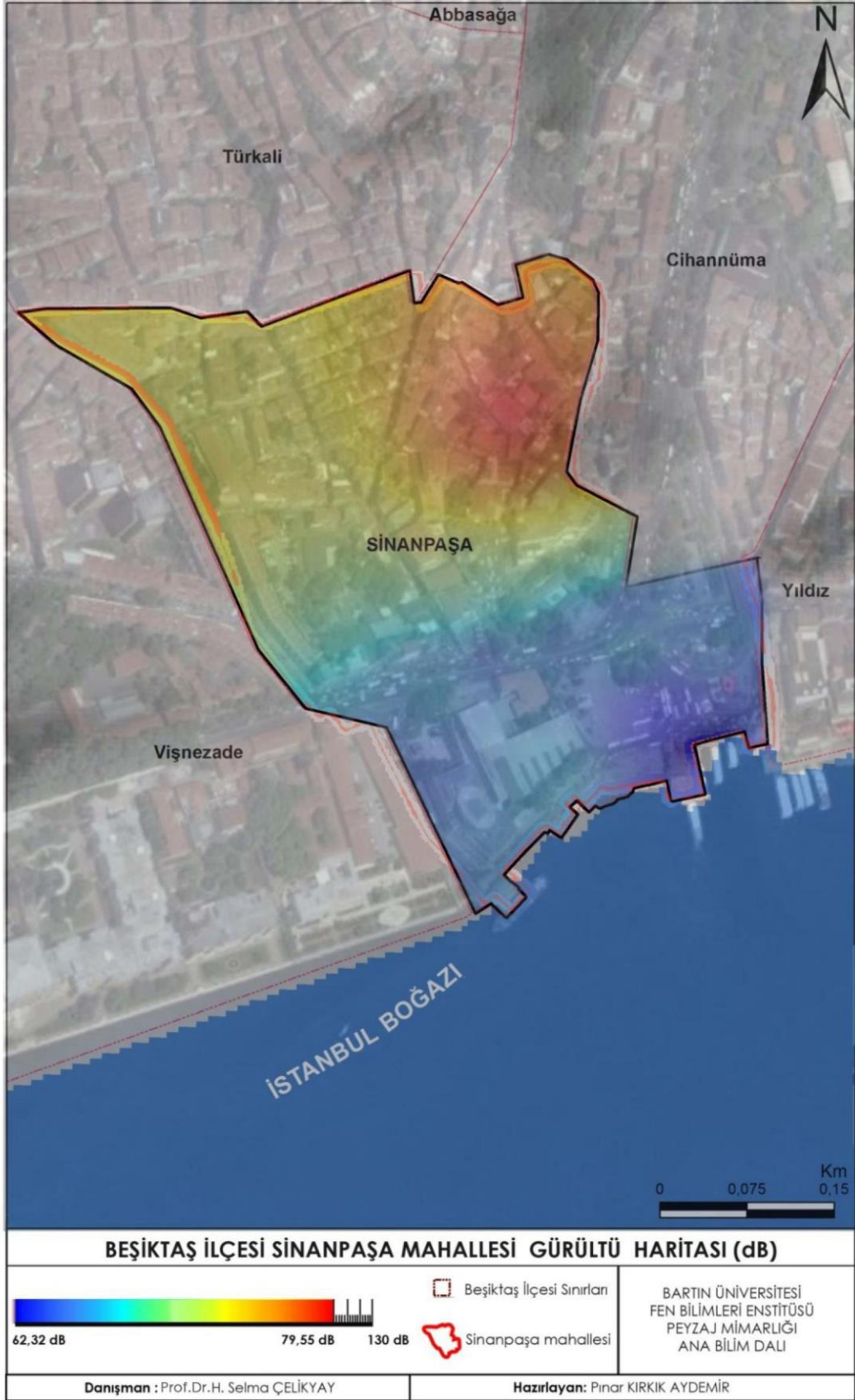
İşitsel konfor açısından Demir'in (2013) çalışmasından yararlanılmıştır. Çalışma alanı sınırları kapsamında Barbaros Bulvarı Otobüs Durağı, Akaretler Yokuşu, Beşiktaş Meydanı ve Beşiktaş Çarşı'yı baz alan değerler sayısallaştırılmıştır Demir'in (2013) çalışmasında Sinanpaşa Mahallesi sınırları içerisindeki 4 noktasal alan (*) işareti ile belirtilmiştir (Tablo 16). Çalışma alanı sınırları içerisinde gürültü seviyesi 62,32 dB ile 79,4 dB arasında değişim göstermektedir. Bu durum Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde sahilden uzaklaştıkça, gürültü seviyesinin yükseldiğini göstermektedir (Şekil 91). En yüksek gürültü seviyesinin 79,4 dB olarak ölçülmesi şehir içinde kabul edilebilir bir değer olduğunu göstermektedir.

Tablo 16: Beşiktaş ilçesi gürültü ölçüm merkezleri (Demir, 2013).

No	Ölçüm Yapılan Merkez	Ortalama Gürültü Düzeyi dB(A)		
		X	±	S.S.
1	Barbaros Bulvarı Otobüs Durağı (*)	79,55	±	4,22
2	Akaretler Yokuşu(*)	75,48	±	4,76
3	Beşiktaş Meydanı(*)	72,78	±	1,71
4	Four Seasons Öteli Önü (Çırağan Caddesi)	70,12	±	7,09
5	Çırağan Sarayı Duvar Dışı	69,57	±	2,54
6	Etiler Nispetiye Caddesi	69,45	±	4,79
7	Beşiktaş Semt Pazarı Önü	69,22	±	3,97
8	Kabataş Lisesi Deniz Kenarı	68,08	±	6,16
9	Ihlamur Kasrı Önü	68,03	±	4,45
10	Kuru Çeşme Deniz Kenarı	67,93	±	5,11
11	Bebek Cevdet Paşa Caddesi	67,88	±	4,48
12	Semt Pazarının İçi	66,71	±	7,88
13	Aşiyen Rumeli Hisarı Caddesi	67,27	±	5,26
14	Ulus Musevi Mezarlığı Önü	67,13	±	4,08
15	Yahya Kemal Parkı İçi	66,91	±	6,4
16	Ortaköy Dereboyu Caddesi	66,76	±	2,3
17	Evlendirme Dairesi Önü	66,57	±	3,91

Tablo: 16 (devam ediyor).

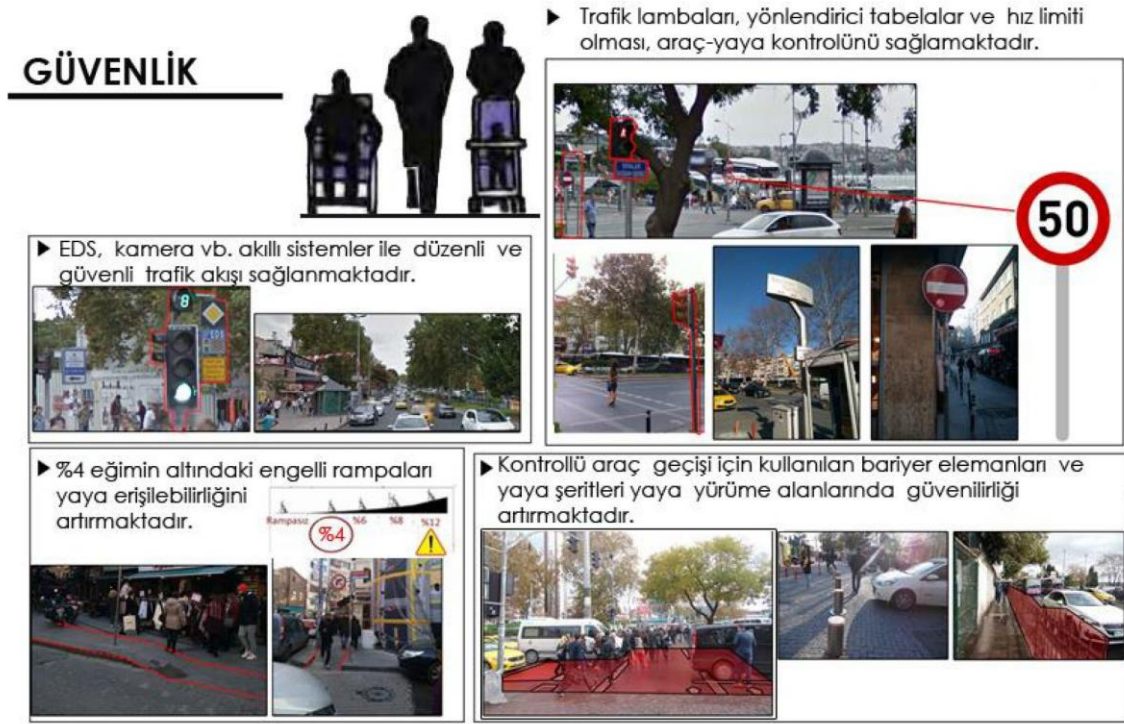
18	Esmâ Sultan Deniz Kenarı	66,25	±	4,74
19	Ahmet Adnan Saygun Caddesi TRT Önü	65,78	±	3,84
20	Maçka	64,57	±	3,93
21	Barbaros Bulvarı YTÜ Önü	64,01	±	2,66
22	Bebek Kahve	63,65	±	5,29
23	Reina Gece Kulübü Deniz Kenarı	63,41	±	4,71
24	Teşvikiye	62,48	±	2,41
25	Beşiktaş Çarşısı (*)	62,32	±	4,31
26	Levent Koza Sitesi	61,93	±	4,1
27	Ihlamur Kasrı Bahçesi	60,86	±	2,9
28	Barbaros Bulvarı Conrad Oteli Önü	60,68	±	5,39
29	Ortaköy Meydanı	58,06	±	3,52
30	Çırağan Sarayı Dış Duvar İçi	57,17	±	2,14
31	Ulus Parkı	56,71	±	5,42
32	Bebek Parkı	56,57	±	3,21
33	Abbasağa Parkı	52,03	±	3,04
34	Yıldız Parkı İçindeki Araba Yolu Kenarı	51,33	±	7,58
35	Yıldız Parkı İçinde Koruluk Bölge	49,3	±	5,47



Şekil 91: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi gürültü haritası Demir'in (2013) tezinden Sinanpaşa Mahallesi sınırları içerisindeki ölçümler baz alınarak hazırlanmıştır.

4.1.8. Koruma

Koruma-güvenlik açısından Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde kaldırım ile yolu birleştiren rampalarda eğim % 4'ten az olmakla birlikte, kaldırım yüzeylerinde döşeme malzemelerinin pürüzlü bir dokuda olduğu dikkat çekmektedir. Görme engelliler için gereken hissedilir kılavuz yüzeyler trafik geçiş noktalarında bulunmaktadır. Rampa inişlerinde trabzanlar yoktur. Trafik kazalarını azaltmak için de EDS ve benzeri hız uygulamaları ile trafik işaretlerine ilişkin bilgi veren sesli kumanda cihazı sayesinde kontrollü yaya geçişi sağlandığı görülmektedir. Yönlendirici işaret levhalarının olması da Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde yaya güvenliğini dikkate alan çözümlerendir (Şekil 92).



Şekil 92: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde güvenlik.

4.2 Anlam

Geliştirilen yaşanabilir aramekân/arayüz modelinin anlam bölümünde, toplumların farklı dönemlerdeki ekonomik, kültürel, sosyal, tarihsel, biçimsel yönden çevreyi şekillendirmiş oldukları görüşü esas alınmıştır. İnsan-mekân-çevre ilişkileri kapsamında çalışma alanı sorgulanmıştır. Tarihsel gelişim, kültür, kimlik mekânları ve karakter alanları, imaj, yerellik, işlevsel sürdürülebilirlik, algılanabilirlik olmak üzere 7 başlık altında çalışma alanı sınanmıştır.

4.2.1. Tarihsel Gelişim

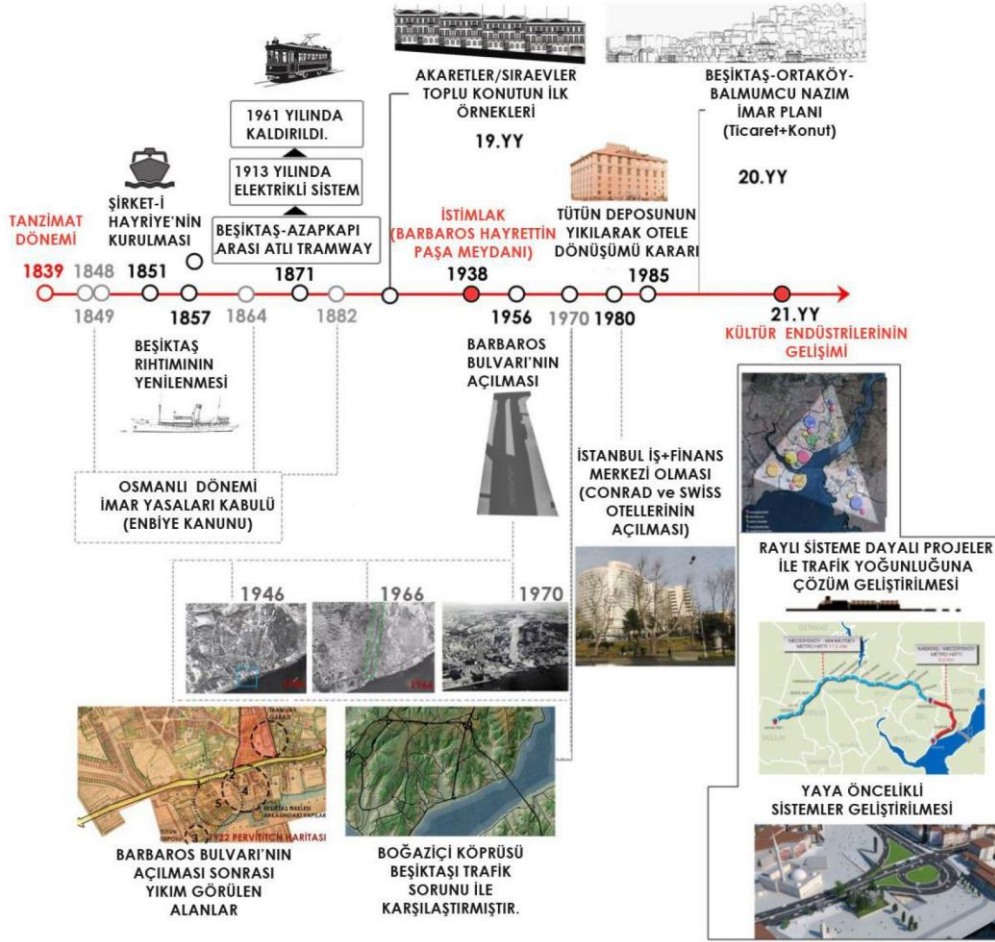
Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi günümüzde artan kentleşme ile yoğun bir yerleşim ve Merkezi İş Alanı'na (MİA) dönüşmüştür (Kabaalioğlu, 2013). Özellikle 1938 ve 1956-1958 yıllarındaki imar faaliyetlerinden en çok etkilenen yerlerden birisini oluşturmaktadır (Gökyay, 2009). İstanbul'un önemli ulaşım güzergahlarından birini oluşturması, tarihsel geçmişi itibari ile de Beşiktaş ilçesinin en önemli kıyı yerleşimlerinden birini temsil etmektedir (Akşit vd., 2009) (Şekil 93).



Şekil 93 : Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nin denizden görünümü.

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nin tarihsel gelişim sürecinin anlatımında ilçe genelinin bütününe ilgilendiren plan ve kararlar irdelenmektedir. Sanayi öncesi, sanayileşme süreci ve 21. yüzyıl olarak 3 kısımda tarihsel süreç anlatılmaktadır (Şekil 94).

BEŞİKTAŞ TARİHSEL GELİŞİM DÖNEMİNİ İÇEREN PLAN VE KARARLAR



Şekil 94: Beşiktaş tarihsel gelişim dönemini içeren plan ve kararlar (Gökyay, 2009; Kabaalioğlu, 2013; İBB, 2015).

Sanayi öncesi süreçte Beşiktaş Antik Çağ, Bizans ve Osmanlı dönemleri olmak üzere üç dönem boyunca yerleşim özelliğini korumuştur. Boğaziçi kıyılarında ilk gelişen Osmanlı yerleşmesi olan Beşiktaş, 15. yüzyılda donanmaların sefer ve denize çıkış mekânı olmuş ve bu sebeple de “Kaptanı Deryalar Semtı” olarak anılmıştır (Özsoydan, 2007).

Eski yazılı kaynaklarda “Beştaş” olarak geçen Beşiktaş, Barbaros Hayrettin Paşa’nın gemilerini karaya bağlamak için denizin hemen kıyısına diktirdiği beş sütundan adını almıştır. Günümüzde Dolmabahçe Sarayının (Beşiktaş Sarayı) bulunduğu kıyı kesiminin de 15. ve 16. yüzyıllar arası, Sultan II. Bayezid döneminde doldurularak, inşa edildiği bilinmektedir (Özsoydan, 2007).

Beşiktaş kıyıları, özellikle 16. yüzyılda denizcilik ile içiçe yaşamıştır. Dolayısıyla da Barbaros Hayrettin Paşa, Sinan Paşa ve Kılıç Ali Paşa gibi Kaptan-ı deryalar ile kalıcı tarihsel değerler kazanmıştır. 17. yüzyılda ise, kıyılarda hanedana mensup kişilerin yazlık saraylarının bulunduğu bir yerleşim özelliği göstermektedir (Özsoydan, 2007; Gökyay, 2009).

18. yüzyılda, Beşiktaş Deresi ve İhlamur Vadisi boyunca gelişen iskânın, Serencebey surlarına doğru kaydığı görülmektedir (Gökyay, 2009). 1839 Tanzimat Döneminde mimari anlamda en yoğun gelişmeler yaşanmıştır. Ulaşım ve toplu taşımada Galata köprülerinin inşası ile Beşiktaş'ın İstanbul içerisindeki önemi artmış olup, 1851'de Şirket-i Hayriye'nin kurulması ile Boğaziçi'ne düzenli seferler başlamış, nüfus hareketliliği ve yapısal değişimler gözle görülür olmuştur (Gökyay, 2009). 1854 Modern kent yönetiminde önemli bir adım olan yerel yönetimin (Şehremaneti) kabulü, 1868'de yayınlanan Dersaadet İdare-i Belediye Kanunu, 1848, 1849, 1864 ve 1882 tarihli Osmanlı dönemi ilk imar yasaları kabulü (Ebniye Kanunu) kente yeni bir yüz kazandırmada önemli adım taşlarıdır. Buna yönelik ilk başta, 1857'de Beşiktaş Rıhtımı yenilenmiş, 1864 yılında Dolmabahçe rıhtımı inşa edilmiş, 1870 sonrası ile de saraylar, kasırlara bağlanan yollar genişletilmiştir (Gökyay, 2009). 1871'de Beşiktaş-Azapkapı arasında ilk atlı tramvay hattı döşenmiştir.

1878'de "İstibdat" olarak nitelenen yönetim anlayışının kabul edilmesi, öncelikle padişahın yakın çevresinde yer alan ikametgâhların Yıldız Sarayı yakınlarına taşınmasına Serencebey Yokuşu ve Çevresi ile Abbasağa Mahallesi'nin olduğu Beşiktaş'ın üst kısımlarında konakların artmasına sebep olmuştur. Çalışma alanı Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde de Şair Nedim Caddesi ve Spor Caddesi'nin üçgen biçiminde birleştikleri yerde toplu konut sisteminin ilk örnekleri olan "Akaretler Sıraevler" inşa edilmiştir. 19. yüzyılda kiralık sıraevler şeklinde gelişen Akaret yapıları ile vakıf kuruluşlarına gelir sağlanması amaçlanmıştır (Özsoydan, 2007; Sürmegöz, 2010).

Cumhuriyetin ilân edildiği ilk 15 yıl içerisinde İstanbul'da kentsel gelişim çalışmaları yavaşlamıştır. Beşiktaş'tan Arnavutköy'e kadar kıyı devamınca, saraylar, yalılar boşaltılmıştır. Bazıları kamu kurumlarına tahsis edilirken, bazıları da yıkıma uğramıştır.

Tüm bu gelişmeler ticaret hayatını da olumsuz etkilemiştir. Lütfü Kırdar'ın Belediye Başkanlığı Döneminde (1938-1949 yılları arası) Fransız şehir plancısı Prost'un hazırlatılan nâzım plan doğrultusunda da kentte geniş çaplı imar faaliyetleri baş göstermiş, özellikle çalışma alanı olan, Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde ciddi değişimler meydana gelmiştir (Gökyay, 2009).

Sanayileşme sürecine denk gelen 1938-1980 yılları arasında ilk olarak Beşiktaş İskelesinin üst kısmı, günümüz Barbaros Hayrettin Paşa Meydanı olarak bilinen alan istimlâk edilmiş, geniş bir açık alan oluşturulmuştur. 1956 yılında, Dolmabahçe Caddesi genişletilerek Barbaros Bulvarı açılmıştır. Dolmabahçe'den Rumeli Hisarı'na uzanan, Zincirlikuyu-Beşiktaş yolu ve semtin iç kesimlerini ana bağlantı oluşturan, Ortabahçe devamındaki İhlamurdere Caddesi'nin kentsel niteliğini artırmıştır (Gökyay, 2009). Belediye tarafından alınan kararlar pek çok dükkanda da istimlâklar başlamış, merkezde Sinanpaşa Cami'ne bakan cephede kalan türbenin, avlu duvarına bitişik olan Hacı Ahmet Ağa Çeşmesi yıkılmıştır (Özsoydan, 2007). Özellikle Menderes Dönemi operasyonları olarak bilinen dönemde, yerleşimi ikiye bölen ve mevcut dokuyu dikkate almayan, Beşiktaş'ı Zincirlikuyu'ya bağlayan Barbaros Bulvarı'nın açılması, semtte birçok kültürel değeri yıkıma zorlamıştır (Şekil 95). Boğaziçi sahil yolunun genişletilmesi ile de kent ticaret, sanayi, turizm merkezi olma özelliği kazanmıştır (Özsoydan, 2007; Bayramoğlu, 2010). 1960'lara kadar iki yanında pek az bina bulunan, Barbaros Bulvarı'nın iki yanı sonraki dönemde hızlı bir yapılaşma sürecine girmiştir (Özsoydan, 2007).

Kentsel planlama açısından ciddi tehditlere yol açan bu dönemde hızlı nüfus artışı ve artan konut talebi ve gecekondulaşma ile de kendini göstermiştir. Endüstrileşme süreci ve araca bağımlılıktaki artış ile de Beşiktaş'ta yol bağlantısı yetersiz kalarak, İstanbul için önemli trafik problemi ile karşı karşıya kalınmıştır (Bayramoğlu, 2010).

Artan nüfus yoğunluğu, dönemin koşulları itibariyle insanların, aydınlanma ve ısınma için ateşi kullanması, yangın (Pervititch yangınları) vb. felaketleri de artırmıştır (Gökyay, 2009; Kabaalioğlu, 2013) (Şekil 70).

1985 yılında ise, Barbaros Hayrettin Paşa İskelesi'nin kuzeybatısında, Deniz Müzesi ile aynı yapı adasında bulunan eski Tütün deposu (Şekil 96) yıkılarak "Shangri-La Bosphorus İstanbul" adlı otele dönüştürülmesi kararlaştırılmıştır (Anon, 2011).

İmar faaliyetleri, tarihsel açıdan Boğaziçi ve Beşiktaş'ın kentsel kimliğini bir hayli zayıflatsa da, korunan güzellikleri ile Beşiktaş tarihsel kimliğini yaşatmaya devam etmektedir (Beşiktaş Belediyesi, 2015).

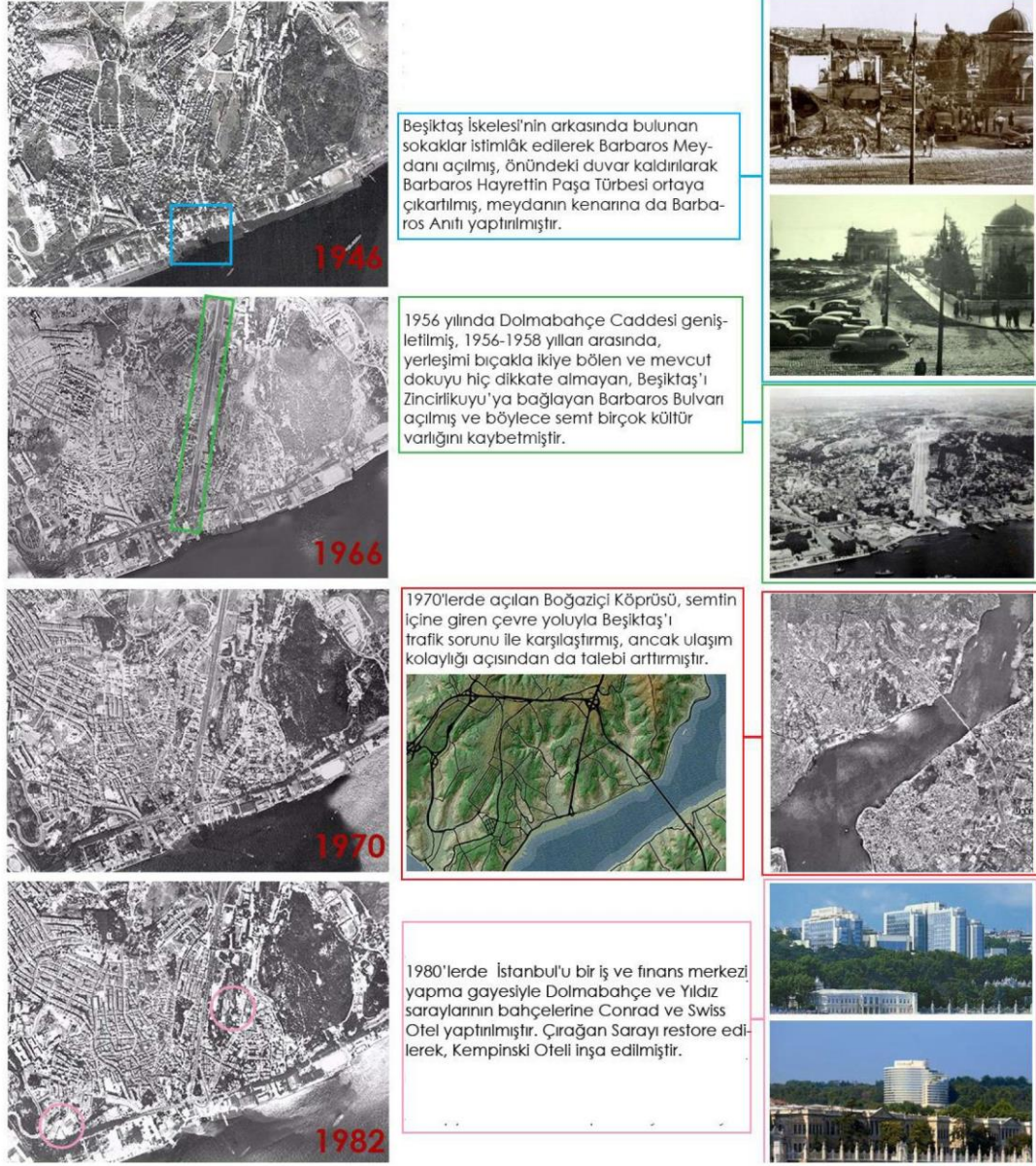
21. yüzyıl kentsel standartlar ve altyapıdaki gelişmeler, kentsel mekân niteliğine verilen önemi artırmıştır (Şahin, 2012). Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi için de farklı plan kararlarının kentlerin yaşam süresi içerisinde yarattığı etkilerin görülebilmesi için ilk olarak Beşiktaş'ın bütününde alınan kentsel kararlara kısaca değinilmektedir. Sonrasında ise günümüz çağdaş kentnin vizyon ve hedeflerine yönelik amaçlar belirtilerek, tarihsel süreklilik içerisinde Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nin stratejik önemi vurgulanmaktadır.

1954 yılında Beyoğlu Nazım İmar Plan kararıyla yoğun ve az yoğun iskan alanları, iskan dışı alanlar ve umuma tahsis edilmiş alanlar ayrılmıştır. 1980 İstanbul Metropolitan Nazım Planı ile Beşiktaş MİA olarak kabul görmüştür. 1997'de onanan Nazım İmar Planı ile Barbaros Bulvarı üzerinde MİA alanları planlanmıştır (Özsoydan, 2007).

1998 Beşiktaş Ortaköy Nazım Planı ile Beşiktaş merkezinin ticaret alanı olarak planlanan, Ortaköy, Dereboyu, Spor, Nüzhetiye, İhlamurdere Caddeleri, Barbaros Bulvarı, Emirhan ve Gönenöglü Caddelerinden cephe alan parsellerinde ticaret ve konut+ ticaret yapılanması kararı getirilmiştir (Özsoydan, 2007).

2002 yılı Beşiktaş Ortaköy-Balmumcu Nazım İmar Planında ise bölgenin yoğun olarak konut ve ticaret alanı olarak planlanması karara bağlanmıştır. Yine 2002 yılı ve 822 sayılı kanun ile, sit alanlarının içinde kalan mahallelerin idaresi, III nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kuruluna iletilmiştir. 2004 yılında Beşiktaş Ortaköy Balmumcu bölgesinde yer alan Sit Alanlarının Etkileme Geçiş Alanları (E) olarak belirlenmesine karar verilmiştir. Dolmabahçe Sarayı Saat Kulesi ve Bezmi Alem Valide Sultan Cami'nin oluşturduğu anıtsal yapı alanları 1. Derece Koruma Alanı (K1), İhlamur Kasrı ve Çevresi ise 2. Derece Koruma Alanı (K2) olarak kabul edilmiştir. Sinanpaşa Mahallesi'nde de Beşiktaş Köyiçi meydanı çevresi için Kentsel Sit Alanı kararı çıkartılmıştır (Özsoydan, 2007) (Şekil 97).

CUMHURİYET SONRASI DÖNEMDE BEŞİKTAŞ'IN TARİHSEL GELİŞİMİ



Şekil 95: Cumhuriyet sonrası dönemde Beşiktaş'ın tarihsel gelişimi (Gökyay, 2009; Kabaalioğlu, 2013).

BEŞİKTAŞ'IN TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİNDE

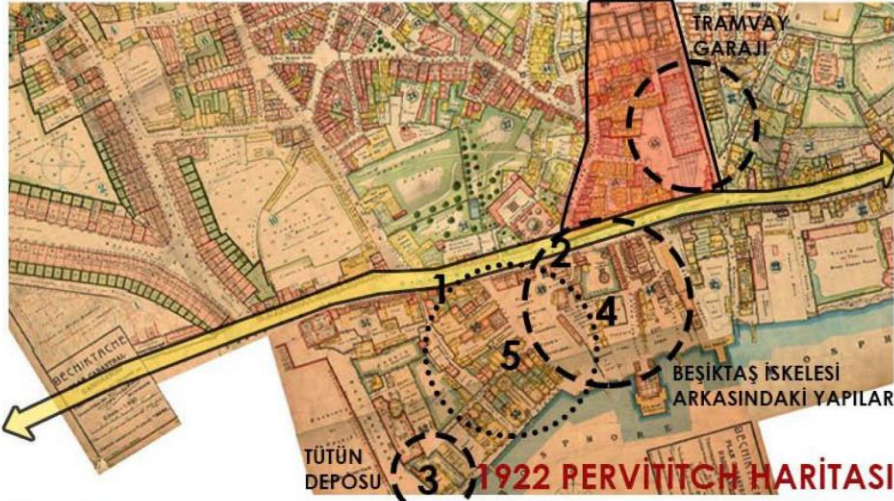
PERVİTİTCH HARİTALARINDA TESPİT EDİLEN YIKIMA UĞRAYAN DEĞERLER



BEŞİKTAŞ İSKELESİ VE ÇEVRESİ



BARBAROS BULVARININ AÇILMASI İLE BİRLİKTE YIKILAN YAPILAR



1922 YILI ORTAKÖY'E KADAR UZANAN TRAMVAY YOLU VE DURAĞI



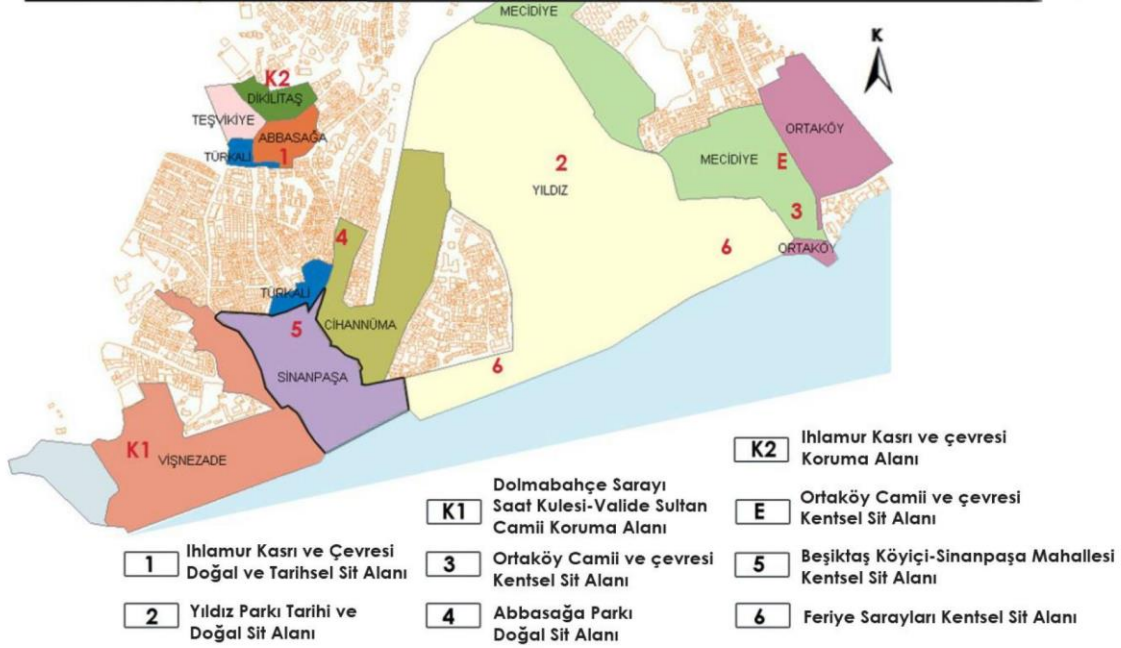
TUTUN DEPOSU'NUN GÜNÜMÜZDE OTELE DÖNÜŞMESİ



BEŞİKTAŞ İSKELESİ ARKASINDA İSTİMLAK KARARI İLE YIKILAN YAPILAR

Şekil 96: Beşiktaş'ın tarihsel gelişim sürecinde pervitich haritalarında tespit edilen yıkıma uğrayan değerler (Gökyay, 2009; Kabaalioğlu, 2013).

BEŞİKTAŞ İLÇESİ SİT SINIRLARI İÇERİSİNDE KALAN MAHALLELER



Şekil 97: Beşiktaş ilçesi sit sınırları içerisinde kalan mahalleler (Beşiktaş Belediyesi Plan-Projeler Müdürlüğü, 2008'den geliştirilmiştir).

2007 tarihli 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı çalışmalarında aşağıda belirtilen plan kararları dikkate alınmıştır (Özsoydan, 2007).

- Bütünsel plan açısından yapısal yoğunluklar ve nüfus konusunda mevcut oluşumların esas alınarak, farklı yoğunluklar arasında denge kurulması,
- Sit alanı kabul edilen bölgelerinin koruma planlarının projelendirilmesi ve planlama alanının gelişim potansiyelinin disipline edilmesi,
- Mülkiyet ve arazi verilerinden yararlanarak, kadastral açıdan, uygulanabilirliği olan kararların üretilmesi,
- Jeolojik sakıncalı alanlar vb. birtakım kısıtlamalar ve yasaklar getirilmesi gereken alanlarda fonksiyonlar için optimal çözümler üretilmesi,
- İhtisaslaşmış ve özelleşmiş nitelikteki ticaret alanlarında eksikliği duyulan otopark alanlarının ayrılması,
- Konut alanlarında iptal edilen ve planlarda da ayrılmış olan donatı alanlarının korunması şeklindedir.

2010-2014 Beşiktaş Belediyesi Dönemi Stratejik Kararlarında çevre ve şehircilik açısından belirlenen hedeflerde, 1980 yaşanabilirlik olgusunu esas alan kentsel yaşam kalitesini mekân ve şehir ile bütünleştiren insanların işlevsel ihtiyaçları kadar duygusal, sembolik ve bağlanma ihtiyaçlarına da çözüm geliştiren ilkeler dikkate alınmaktadır (Beşiktaş Belediye Başkanlığı, 2010).

4.2.2 Kültür

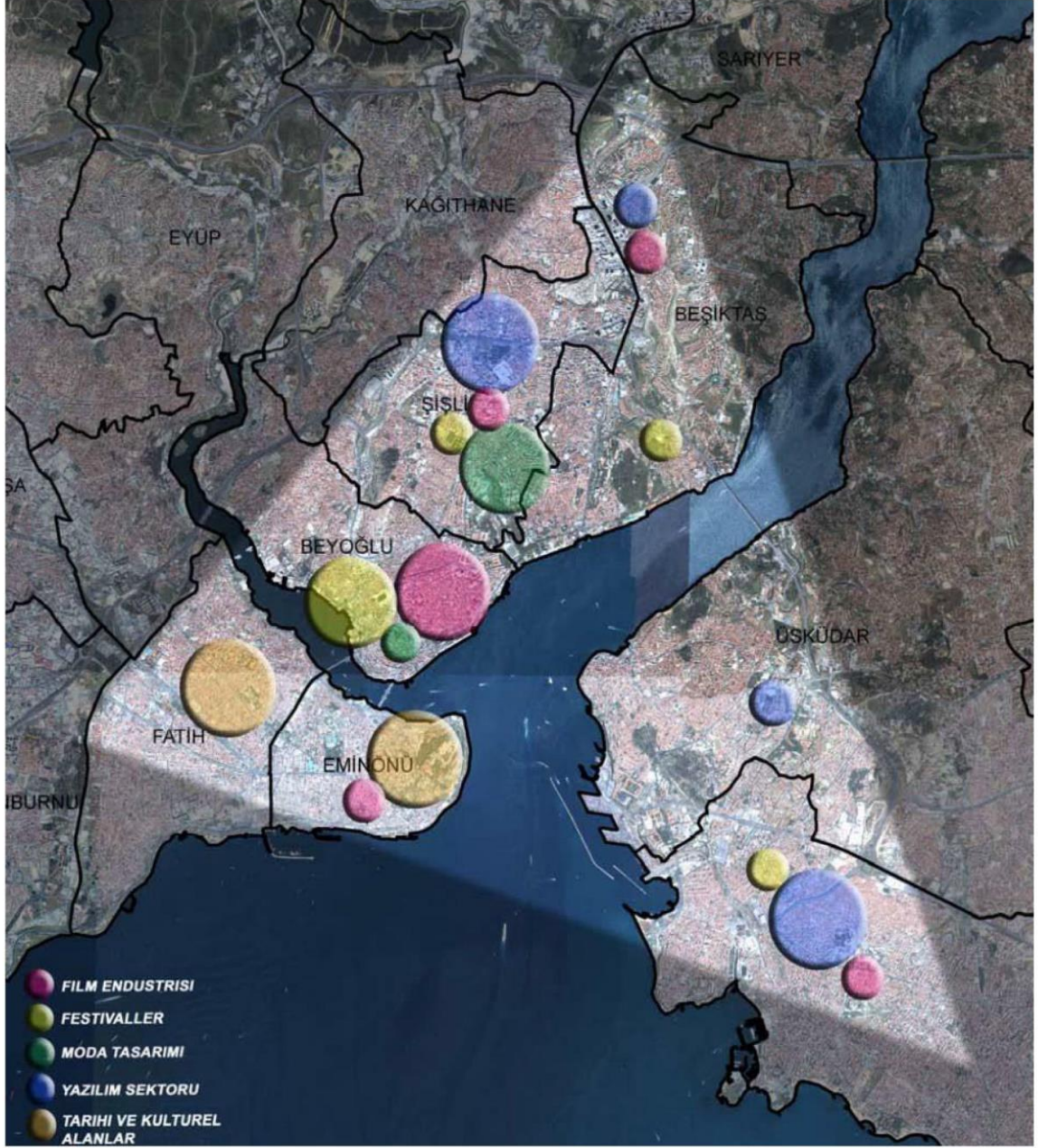
2010-2014 Beşiktaş Belediyesi Dönemi Stratejik Kararlarında kültür, sanat ve sosyal yaşamın güçlendirilmesi kapsamında çalışmalar yapılması kararlaştırılmıştır. Bu amaçla farklı kültürlerin mimari miraslarını geleceğe taşımak için unutulmuş kültürel ve tarihsel peyzaj değerleri için ilgili toplantı, seminer, festival vb. etkinliklere öncelik verilmesine ve kültürel değerleri yansıtan dijital ve teknolojik verilerin kullanılmasına karar verilmiştir. Beşiktaş İlçesi genelinde yaşanabilir kent standartlarına sahip kentsel kamusal mekânlar oluşturmak için prestij projeler ile kentsel kaliteyi artırmaya yönelik çalışmalar esas alınmıştır (Beşiktaş Belediye Başkanlığı, 2010).

2023 Beşiktaş İlçesi Kentsel Dönüşüm ve Yenileme Stratejisi ve Eylem Planı ve 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planında;

“Beşiktaş’ı çağdaş insanların, çağdaş kültürü, tarihi değerlerle bağdaştırarak barış içinde bir arada yaşadıkları, yüksek kentsel standartlara sahip bir ilçe yapmak” görüşü hakimdir (Beşiktaş İlçesi Plan-Proje Müdürlüğü, 2008).

Ticaret ve hizmetler alanında Beşiktaş MİA ilçelerindedir Kültür odakları ve kültür endüstrileri geliştirmeye yönelik çalışmalarda Beşiktaş “kültür üçgeni” (Şekil 98) (Beyoğlu, Eminönü, Kadıköy, Beşiktaş ilçelerini kapsamaktadır) kapsamında ele alınmaktadır (Özsoydan, 2007).

Beşiktaş ile birlikte Fatih ve Şişli ilçelerinin de dahil olduğu kültür üçgenine giren yerlerde toplumsal tasarıma yönelmiş olup, daha fazla buluşma mekânının ve aktivite çeşitliliğinin oluşturulması, özgün yapı stokunun ve sanayi arkeolojisinin korunması, kültür endüstrilerinin geliştirilmesi (film endüstrisi, festivaller, moda tasarımı, yazılım sektörü), kültürel peyzajın canlandırılması (tarihi ve kültürel alanlar) gibi alt ölçekli plan çalışmaları ağırlık kazanmaktadır (Beşiktaş İlçesi Plan-Proje Müdürlüğü, 2008) (Şekil 98).



Şekil 98: İstanbul kültür üçgeni içerisinde Beşiktaş (Beşiktaş İlçesi Plan-Proje Müdürlüğü, 2008).

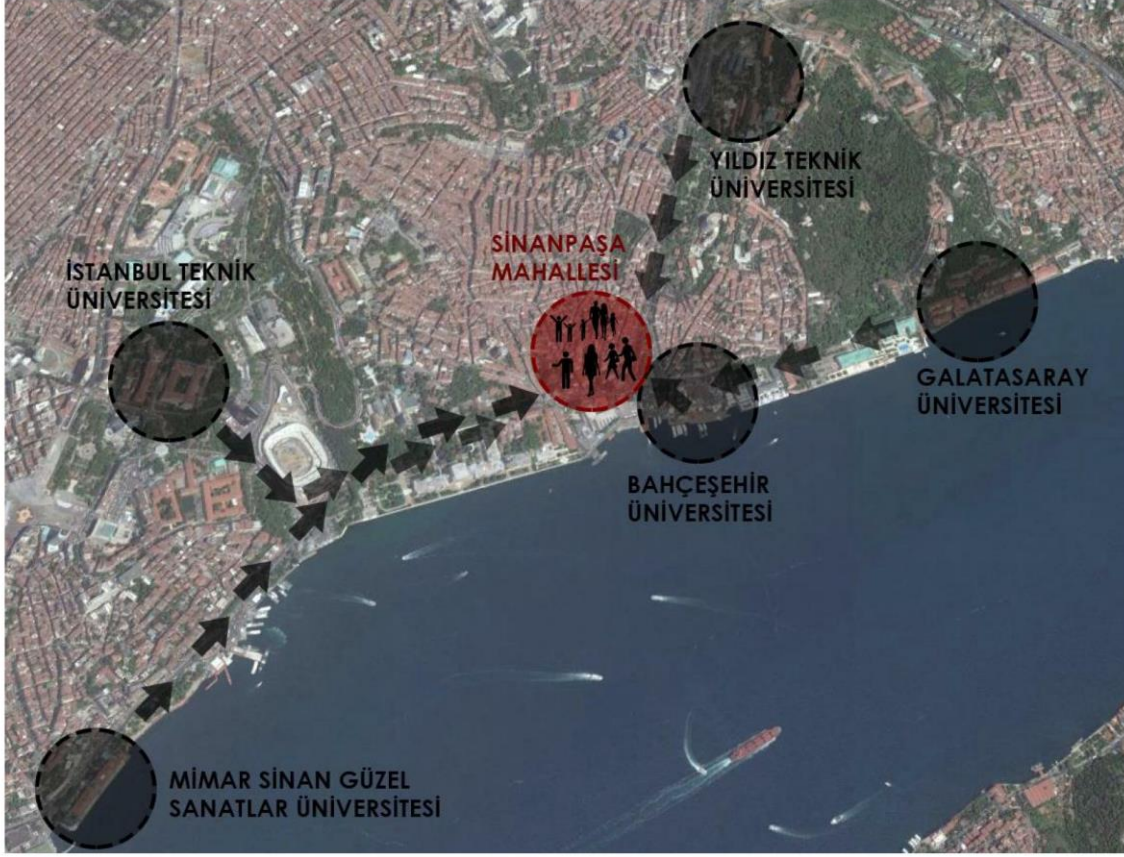
Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi ve yakın çevresi tarihsel ve kültürel özellikleri, farklı aktivitelere imkan vermesi, yerleşim alanları ve sınırları içerisinde üniversite vb. eğitim kurumlarını barındırması sebebiyle çeşitlilik gösteren bir kentsel karakter taşımaktadır. (Şekil 99).

SİNANPAŞA MAHALLESİ YAKIN ÇEVRESİ KİMLİK VE KARAKTER ALANLARI



Şekil 99: Sinanpaşa Mahallesi yakın çevresi kimlik ve karakter alanları.

Özellikle orta öğretim, üniversite (Yıldız Teknik Üniversitesi, Boğaziçi Üniversitesi, Galatasaray Üniversitesi, Bahçeşehir Üniversitesi, Mimarşinan Üniversitesi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Bahçeşehir Üniversitesi) ve çok sayıda dershanenin Beşiktaş İlçesi'nde bulunması çalışma alanına ticaret, turizm karakterinin yanısıra, eğitim merkezi olma özelliğini de kazandırmıştır (Şekil 100).



Şekil 100: Beşiktaş ilçesi çevresi; üniversiteler ve Sinanpaşa Mahallesi.

4.2.3 Kimlik Mekânları ve Karakter Alanları

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi tarih, kültür-sanat, ticaret, çarşı ağırlıklı bir kimlik yapısına sahiptir (Şekil 101-103). Tarihsel kimlik açısından, Sivil Mimarlık Örnekleri, Akaretler/Sıraevler, cami, kilise vb. dini tesisler, iskeleler ve günümüzde otel (Shangri La Bosphorus) olarak kullanılan eski Astro Tütün Deposu gibi eserler ile kültürel peyzajının korunduğu görülmektedir.

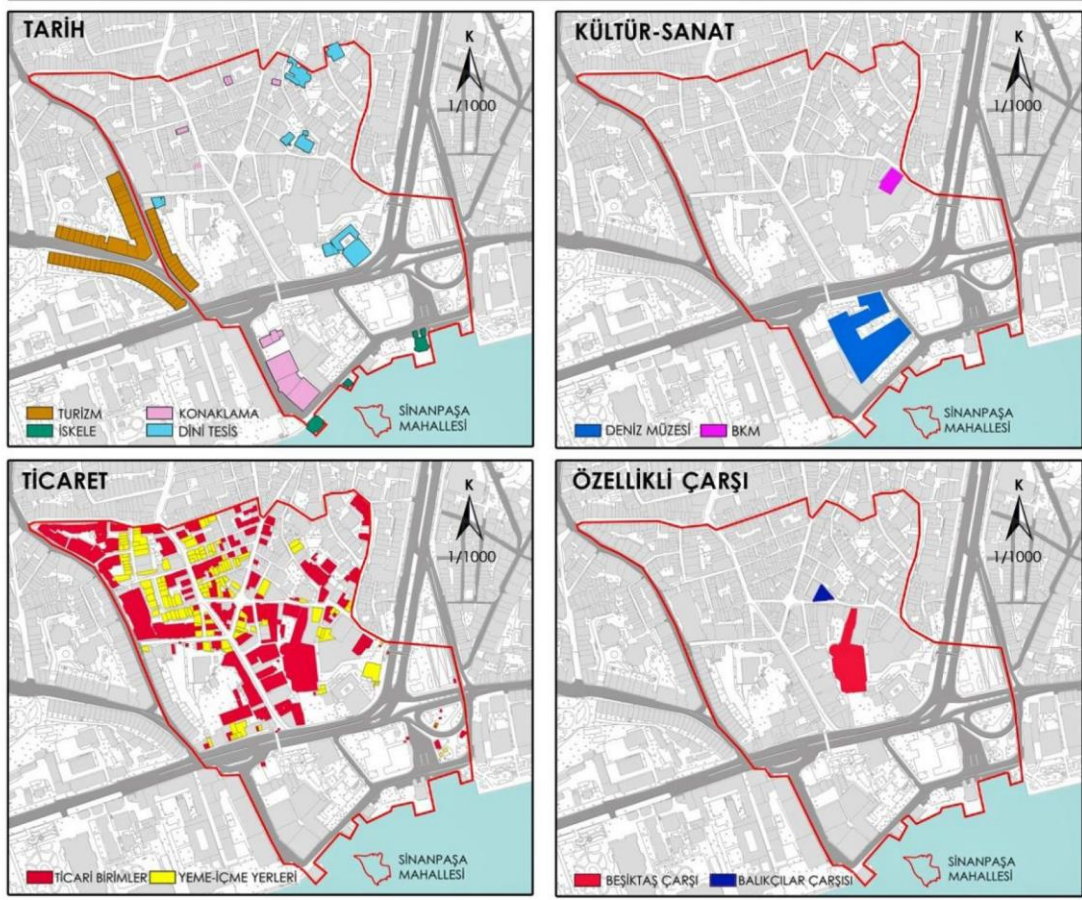
Tiyatro, müzikal şeklinde etkinliklere imkan tanıyan Beşiktaş Kültür Merkezi ve Türkiye’de en büyük Denizcilik Koleksiyonlarını barındıran Deniz Müzesi Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi’ndeki kültür-sanat mekânlarını oluşturmaktadır.

Farklı alanlardaki küçük ticaret birimleri ve yeme-içme alanlarının bulunduğu Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi’nde 7-8 Hasan Paşa Fırını adıyla bilinen, tarihle özdeşleşmiş ticaret birimlerinin olması geleneksel kent örneklerinde rastlanan yerelin korunduğu anlamını

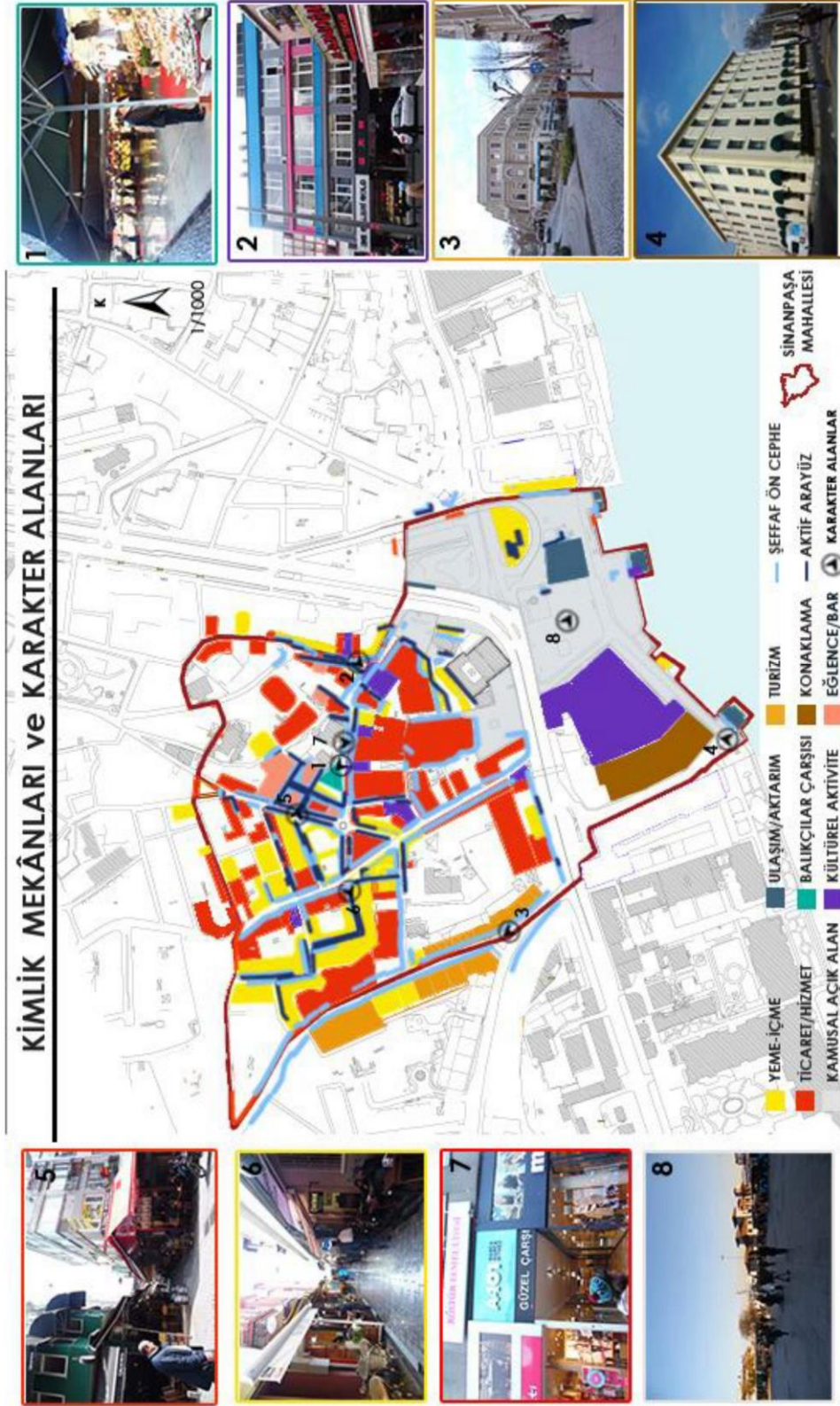
verirken, aynı zamanda günümüz yaşanabilir kent örneklerinde gözlenen karma kullanımlı arazi yapısı ve çeşitliliği oluşturmaktadır (Beşiktaş Belediyesi, 2015).

Tarihi Balıkçı Pazarı ile geleneksel çarşı dokusunun korunduğu görülmektedir. Beşiktaş Çarşısı'nın da tarihsel süreçteki yaşanmışlıklar ve deneyimler sonucunda mekân ile özdeşleştiği görülmektedir (Beşiktaş Belediyesi, 2015).

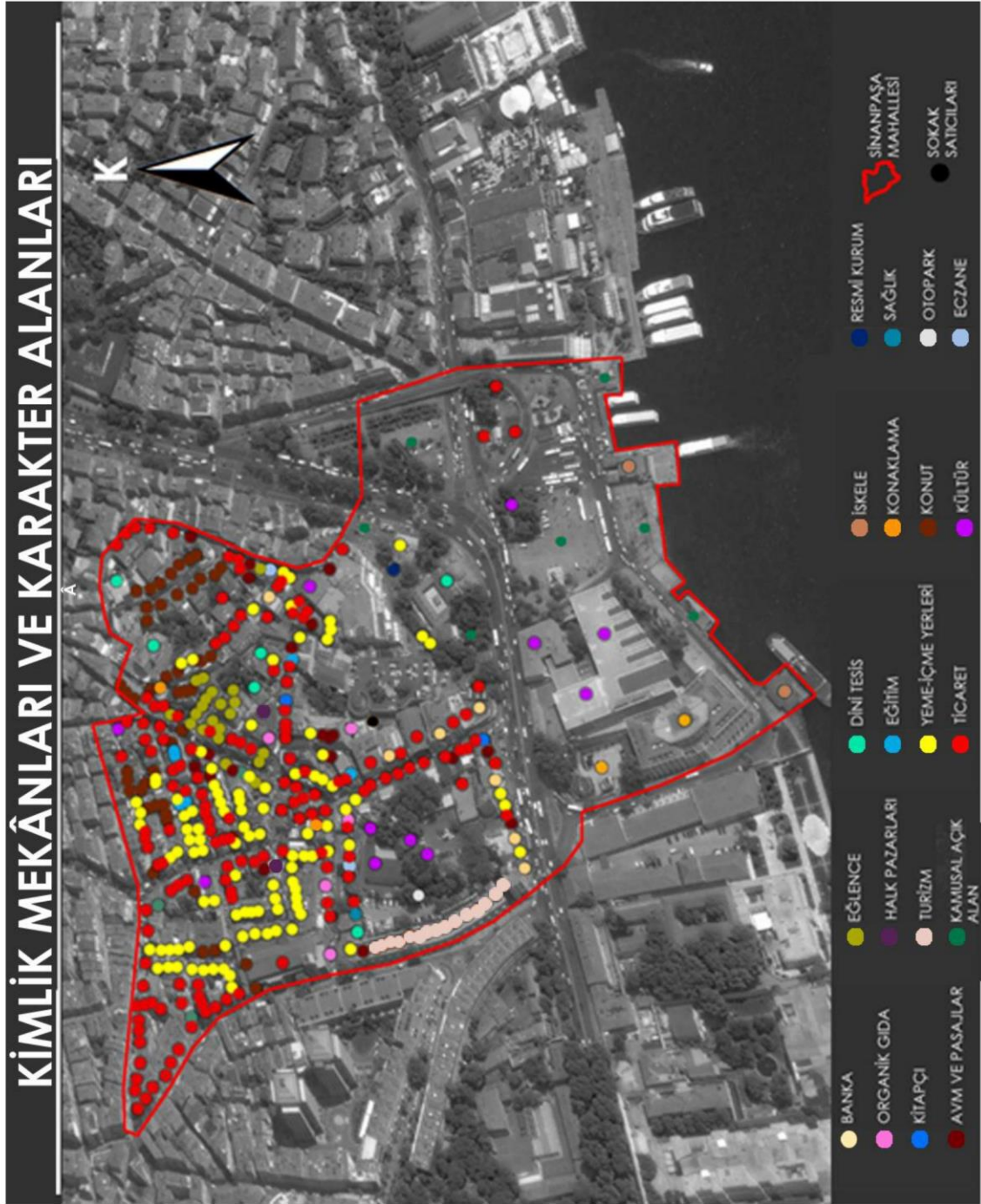
KİMLİK MEKÂN LARI ve KARAKTER ALANLARI



Şekil 101: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi kimlik mekânları ve karakter alanları (a) (1/1000 ölçekli Nazım İmar Planı'ndan geliştirilmiştir).



Şekil 102: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi kimlik mekânları ve karakter alanları (b) (1/1000 ölçekli Nazım İmar Planı'ndan geliştirilmiştir).



Şekil 103: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi kimlik mekânları ve karakter alanları (c) (Google Earth Pro, 2017).

4.2.4. İmaj

Çalışma alanı olan Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi Kentsel Sit Sınırları içerisinde bulunması sebebiyle (Beşiktaş Belediyesi Plan-Projeler Müdürlüğü, 2008) görsel açıdan okunabilirliği yüksek yerleşimlerden biridir. Anıt eser ve Sivil Mimarlık Örnekleri (mimari miras) açısından zengin bir dokuya sahiptir (Şekil 104).

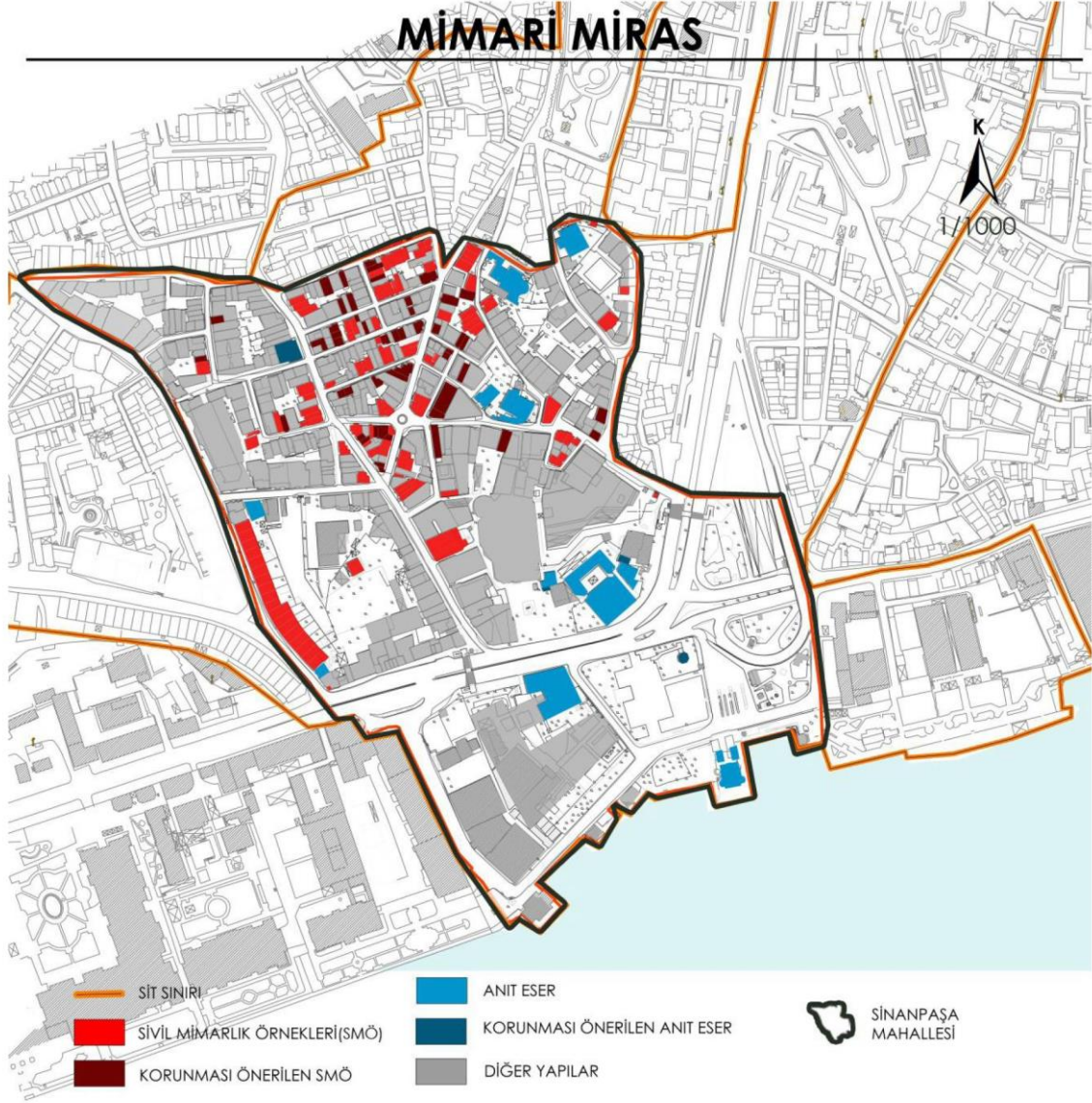
Sit sınırlarına dahil anıt eserler (landmarklar); Beşiktaş İskelesi, Deniz Müzesi, Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi, Sinanpaşa Cami, Abbasağa Cami, Panayia Rum Ortodoks Klisesi, Kaptan İbrahimağa Cami, Asdvadzadzin Ermeni Klisesi, Beşiktaş Hamamı ve Sinanpaşa Cami bahçesindeki yaklaşık 400 yıllık tarihe ev sahipliği yapan; anıt ağaç özelliğindeki *Platanus orientalis* L. (Doğu Çınarı)'dır (Şekil 105).

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde Sivil Mimarlık Örnekleri; Büyük Kartal Heykeli, Şehit Asım Caddesi'nin yukarı kısımlarındaki ızgara sistemli cadde-sokaklarda (Altıntaş Sokak, Yenilik Sokak, Alabeyi Sokak, Leşker Sokak, Şehit Dursun Bakan Sokak) dağınık bir şekilde yer almaktadır (Şekil 106-107).

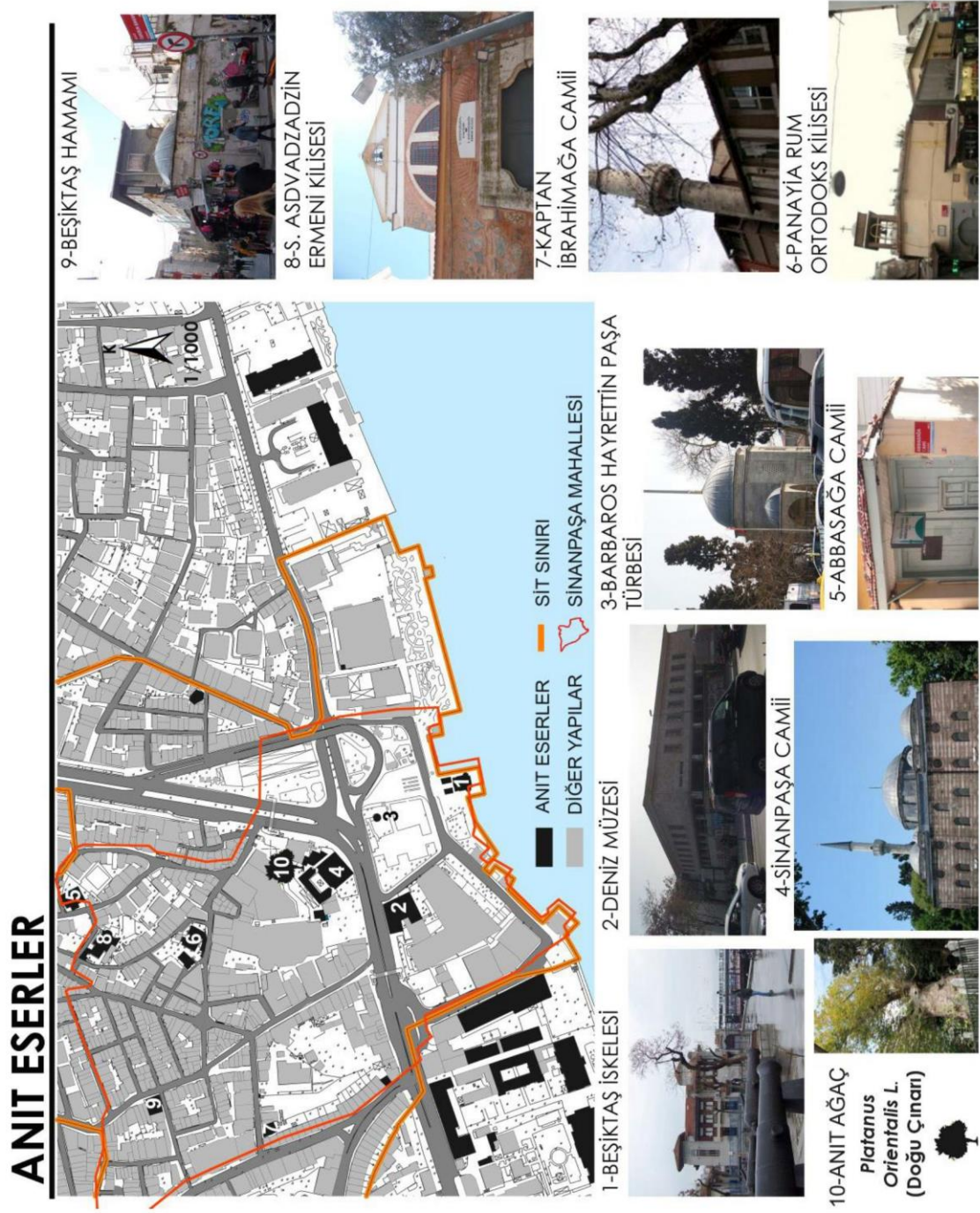
Süleyman Seba Caddesi ve Şair Nedim Caddesinin üçgen biçiminde birleştikleri yerde ise toplu bir şekilde Sivil Mimarlık Örneklerini oluşturan Akaretler/Sıraevler bulunmaktadır.

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde mekânın okunabilirliğini ve algılanabilirliğini artıran çok sayıda odak noktasının varlığı dikkati çekmektedir. Bunlar; Beşiktaş İskelesi, Barbaros İskelesi, Beşiktaş Meydanı Otobüs Durağı, Beşiktaş Hızlı Deniz Otobüsü (İDO) gibi kentsel odak niteliğinde geçiş alanları ile Deniz Müzesi, Sinanpaşa Cami, Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi gibi anıtsal eserlerin çevresindeki alanlar ve Balıkçılar Pazarıdır (Şekil 108).

Landmarklar ve kamusal sanat öğeleri açısından Sinanpaşa Mahallesi, farklı din ve inanışa ev sahipliği yapan mimari öğeleri ve Sivil Mimarlık Örnekleri (camileri, türbeleri, kiliseleri, Akaretler/Sıraevler vb.), aktarım noktası oluşturan tarihsel özellikteki iskeleleri, Deniz Müzesi ve Milli Mücadele ruhunu yansıtan Barbaros Hayrettin Paşa Heykeli, Beşiktaş ile özdeşleşen Kartal Heykeli ve Beşiktaş Meydanı'nda bulunan Cumhuriyet-Demokrasi Anıtı ile dikkat çekmektedir (Şekil 109-110).

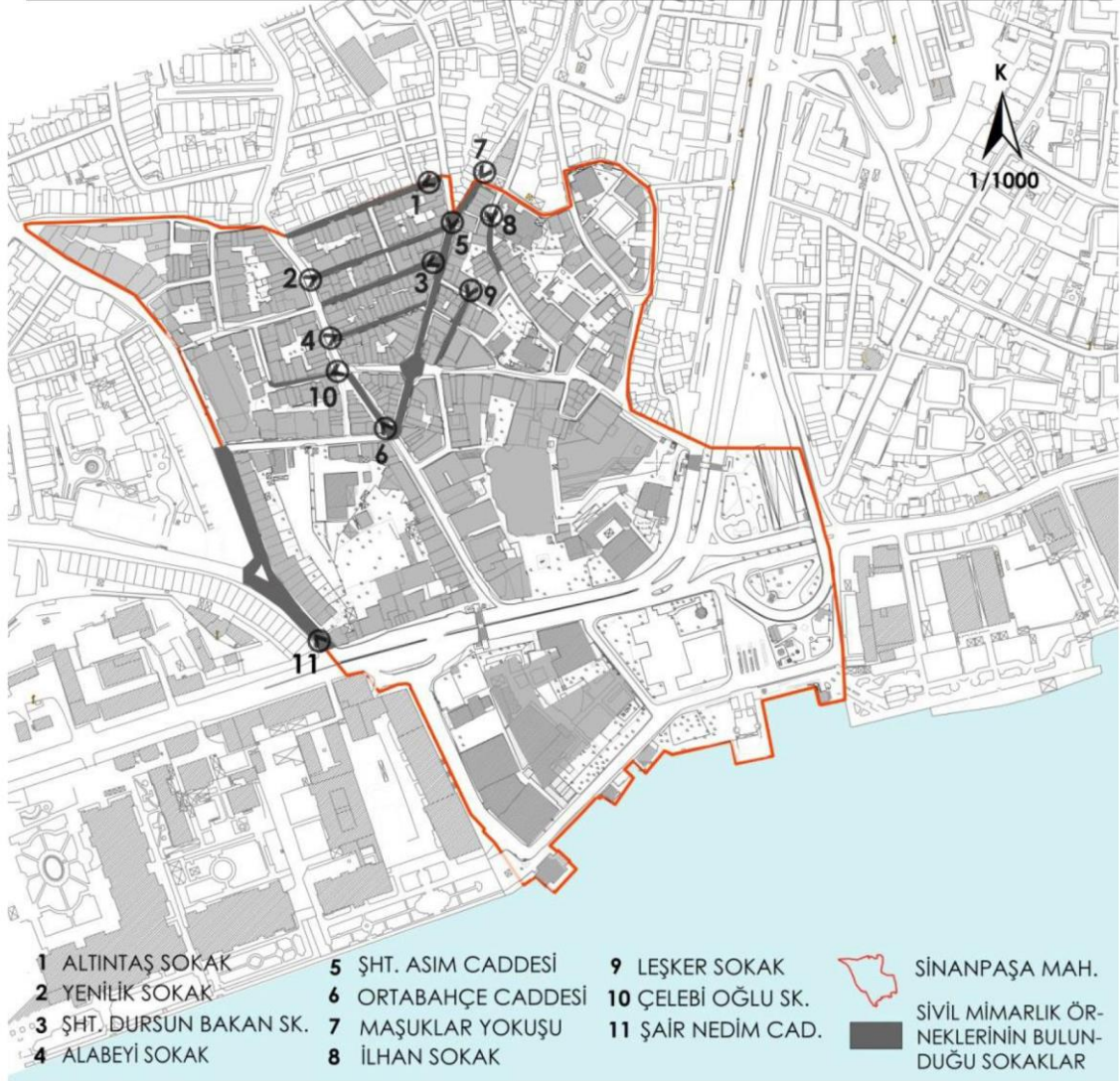


Şekil 104: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde mimari miras (III Numaralı Kültür Varlıkları Koruma Kurulu'ndan temin edilerek (EK 16) geliştirilmiştir).



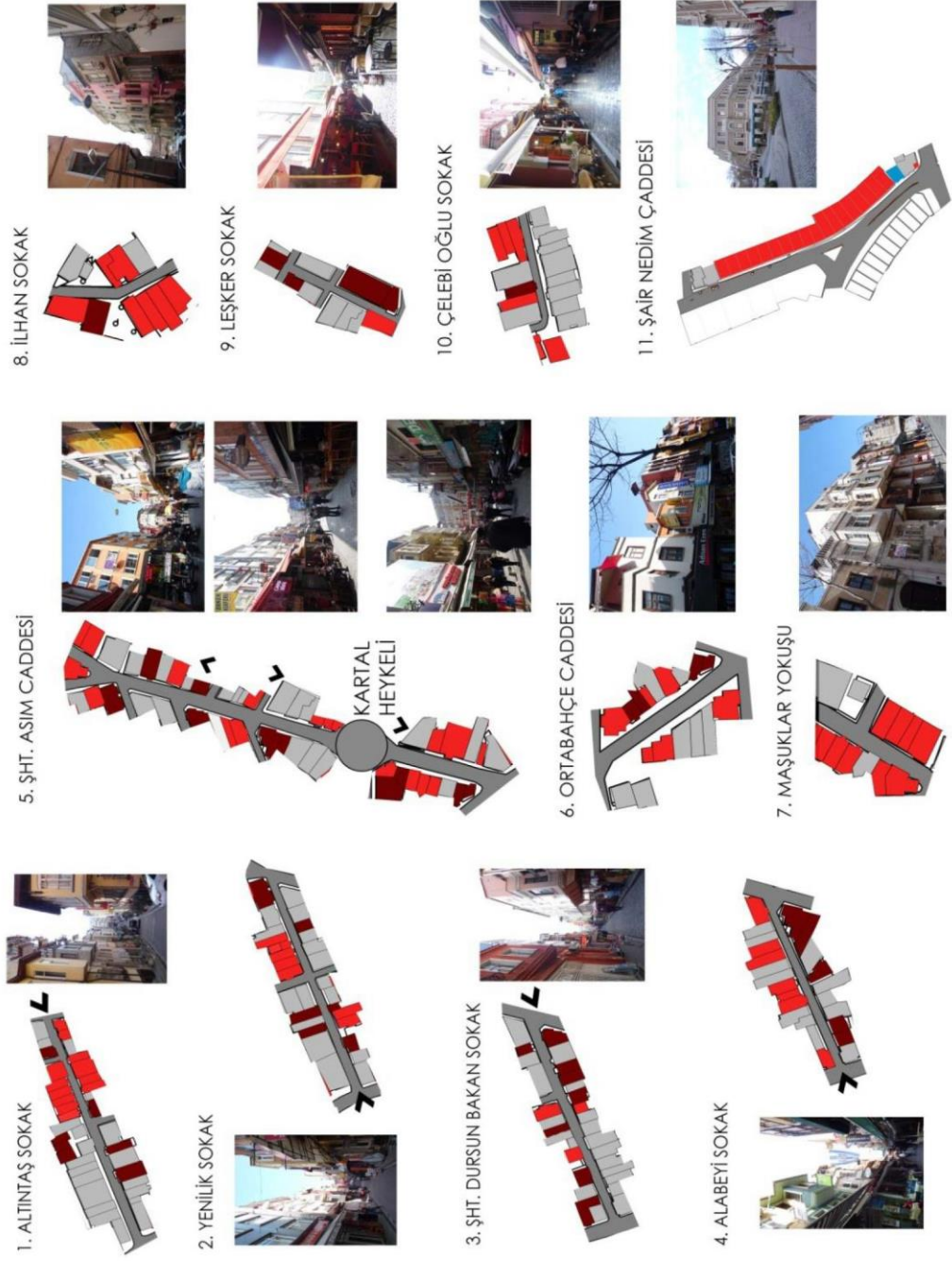
Şekil 105: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ndeki kentsel sit sınırı içerisindeki anıt eserler (1/1000 ölçekli Nazım İmar Planı'ndan geliştirilmiştir).

SİVİL MİMARLIK ÖRNEKLERİNİN BULUNDUĞU SOKAKLAR



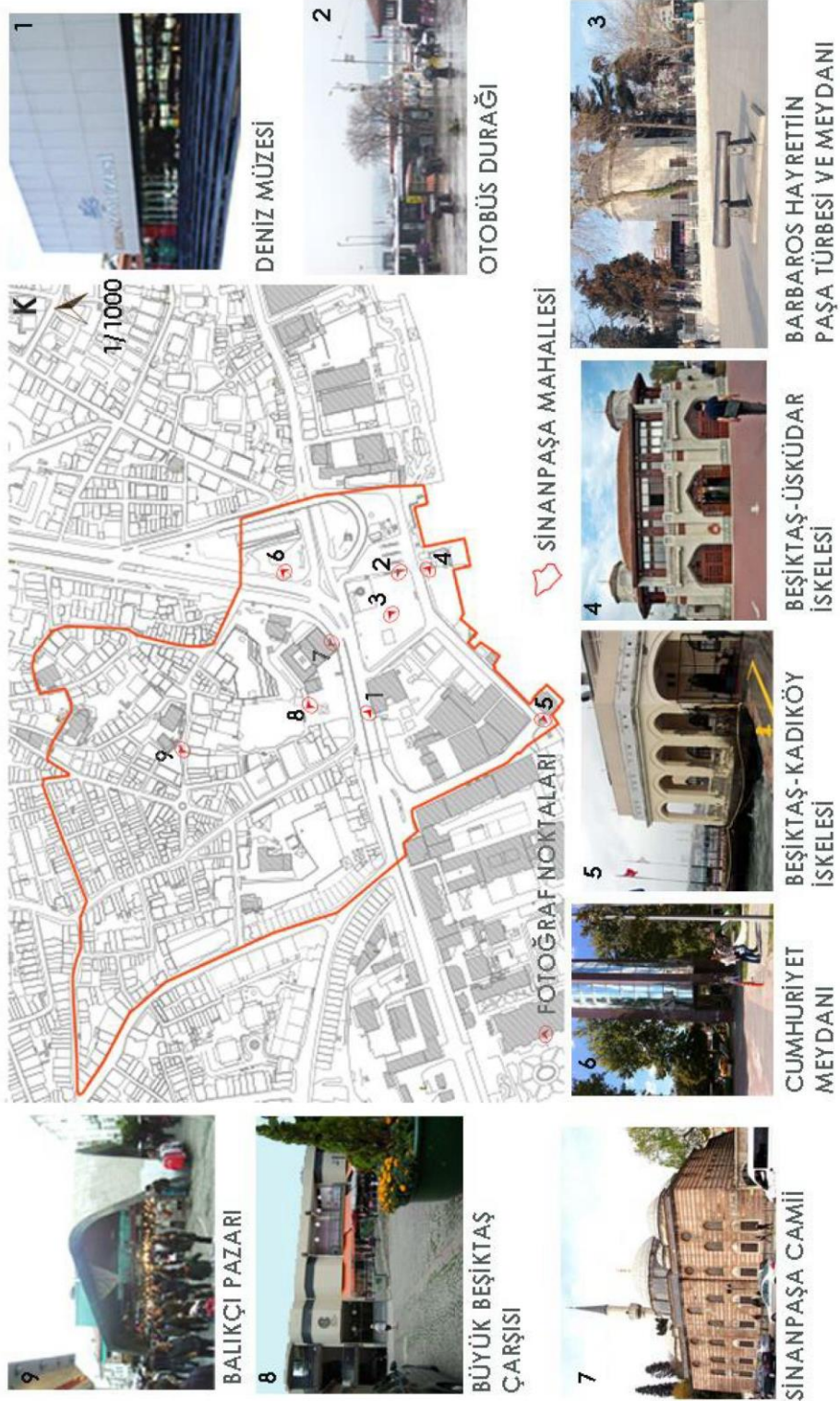
Şekil 106: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ndeki Sivil Mimarlık Örneklerinin bulunduğu sokaklar (1/1000 ölçekli Nazım İmar Planı'ndan geliştirilmiştir).

SİVİL MİMARLIK ÖRNEKLERİ



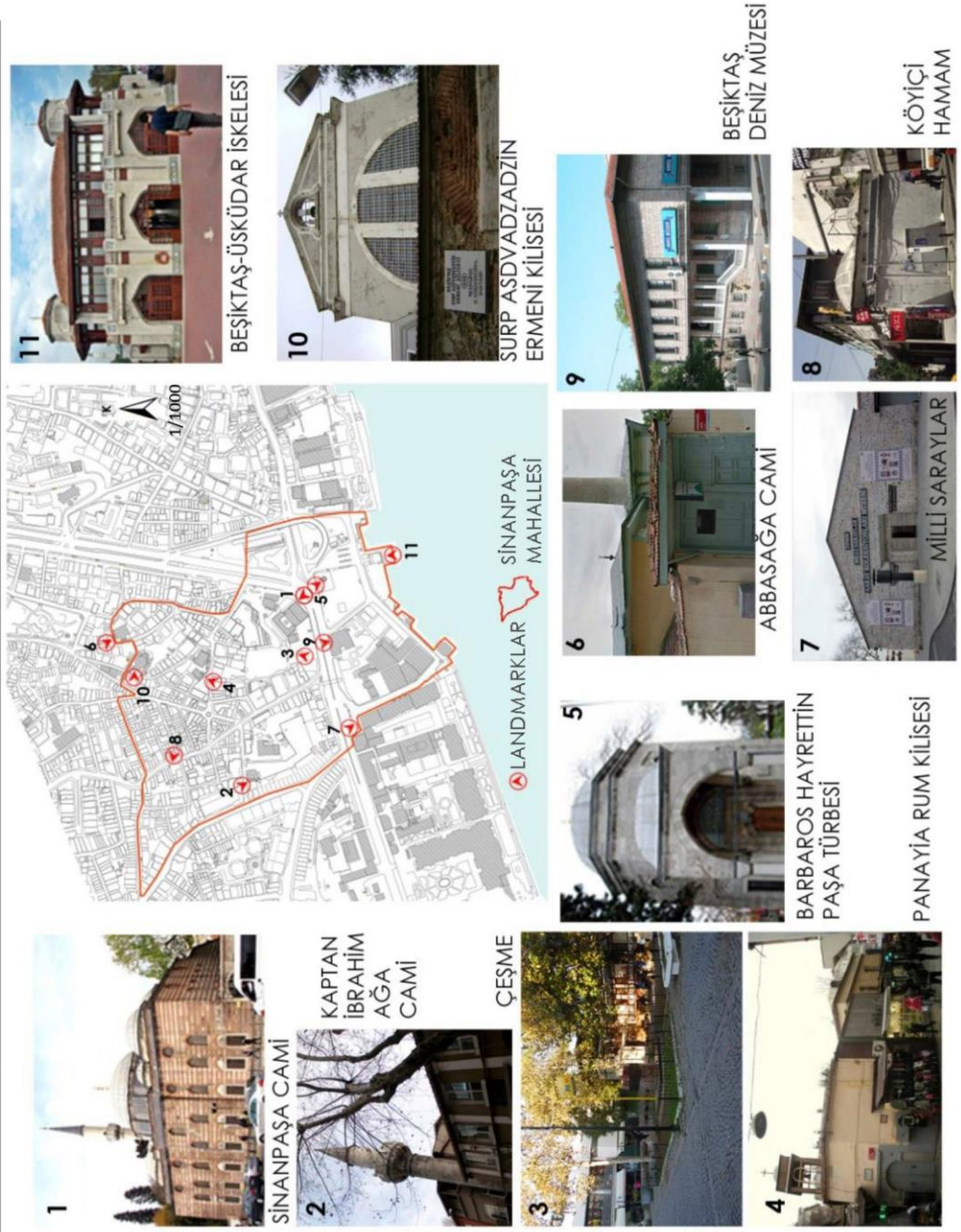
Şekil 107: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ndeki Sivil Mimarlık Örnekleri.

ODAK NOKTALARI



Şekil 108: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ndeki odak noktaları (1/1000 ölçekli Nazım İmar Planı'ndan geliştirilmiştir).

LANDMARKLAR



Şekil 109: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ndeki landmarklar (1/1000 ölçekli Nazım İmar Planı'ndan geliştirilmiştir).

KAMUSAL SANAT ÖGELERİ



Şekil 110: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ndeki kamusal sanat öğeleri (1/1000 ölçekli Nazım İmar Planı'ndan geliştirilmiştir).

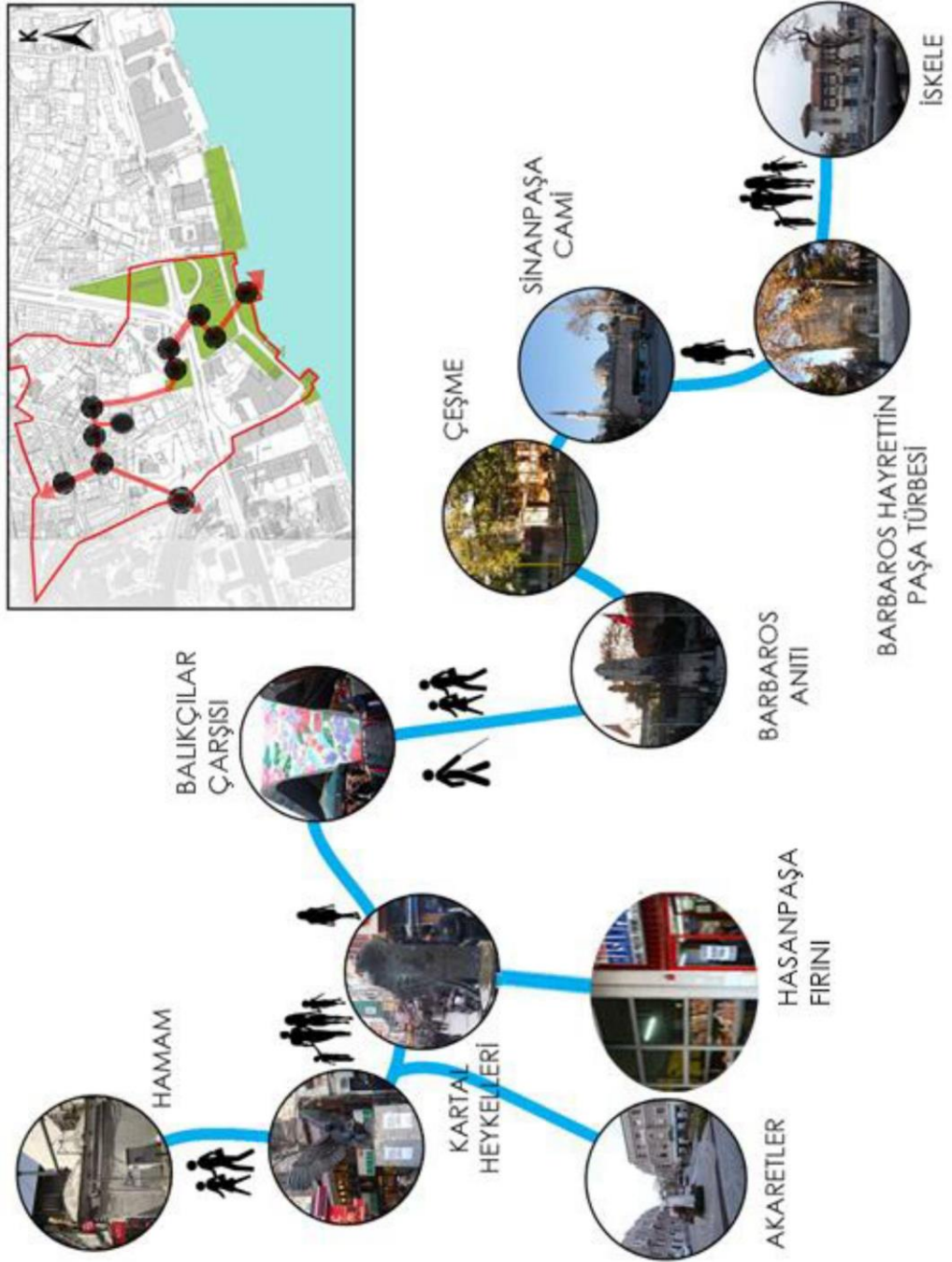
4.2.5 Yerel Donatılar

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi tarihi özellikteki Beşiktaş İskelesi, Sinanpaşa Cami, Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi, Akaretler/Sıraevleri, Beşiktaş ile özdeşleşen Kartal Heykelleri, geleneksel kentlerde çokça görülen mahalle pazarı (Balıkçılar Çarşısı), yüzyıllardır devamlılığını koruyan mahalle fırını (Hasanpaşa fırını), mahalle hamamı, dar sokakları ile yerel farkındalığını korumaya ve yaşatmaya çalışmaktadır. Özellikle Tarihi Balıkçılar çarşısı, Sinanpaşa Mahallesi Köyiçi sokak ile özdeşleşmiş olan geleneksel kentlerdeki çarşı/pazar kültürünü yaşatan ender örneklerdendir (Şekil 111). Sinanpaşa Cami çevresinin ticaret merkezi olması, cami ile bütünleşik açık alan bağıntısı ve halkın buraları toplanma alanı olarak kullanıyor olması ile geleneksel Türk şehirleri yerleşim yapısını yansıtmaktadır.

4.2.6 İşlevsel Sürdürülebilirlik

Yeni Şehircilik sonrası kentsel mekân yapısından en çok beklenen özelliklerden biri insan ihtiyacına cevap verebilmesi ve aktif yaşamı desteklemesidir. Bu sebeple kentsel doluluk ve boşlukların arasındaki diyalogun algılanabilir olması gerekmektedir. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi de işlevsel çeşitliliği, kentsel ulaşımında çoklu alternatif ulaşım imkanları, yürünebilir cadde-sokak ağları-kaldırım zonları, yapısal karma kullanımlar ve tarihsel-yerel değerleri ile yapısal, işlevsel, sosyal, ekonomik, çevresel açıdan sürdürülebilir özellik göstermektedir (Şekil 112).

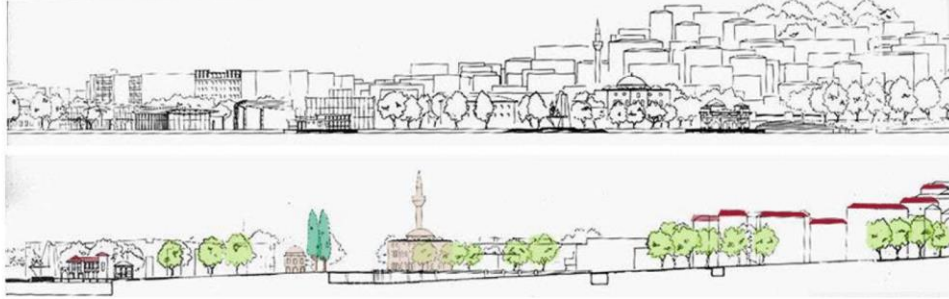
YEREL DONATILAR



Şekil 111: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ndeki yerel donatılar.

İŞLEVSEL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK

BEŞİKTAŞ İLÇESİ SILUETİ



DOLMABAHÇE CADDESİ



BARBAROS BULVARI



AKARETLER -SIRAEVLER



KÖYİÇİ SOKAK



Şekil 112: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ndeki işlevsel sürdürülebilirlik.

4.2.7 Algılanabilirlik

Yaşanabilir çevreler, insan ve mekân arasında bağ kuran, bireyin mekânı sahiplendiği, özlediği, mekânı kendisiyle özleştirdiği nitelikli kamusal mekânlara sahiptir. Bunlar farkındalığı olan özel “yer” ler olduğu gibi insanların tanışmak, konuşmak, arkadaşlık etmek, bir şeyler yemek, hava almak, iş bağlantısı kurmak ya da psikolojik olarak rahatlamak istediği farklı alanlar olabilmektedir (Mazumdar, 2003).

Günümüz metropol kentlerinde yaşayan insanların en büyük ihtiyaçlarından biri rahatlamak ve yeniden kaldığı yerden devam edebileceği enerjiyi toplamaktır. Beşiktaş

Sinanpaşa Mahallesi de denizi, çarşısı, tarihi özellikleri, Barbaros Bulvarı, yeme-içme alanları ve kültürel etkinlikleri ile kentlinin çeşitli gereksinimlerine yanıt veren yerlerdendir.

Çalışma alanında algılanabilirliği olumsuz etkileyen önemli özelliklerden biri, kentsel yapılanma açısından ulaşım bağlantısı sağlayan ana akslarda araç yollarının insan hareketini kısıtlayıcı etkisidir. Özellikle Barbaros Bulvarı-Çırağan Caddesi bağlantısını sağlayan üst geçitin Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nin görsel peyzaj algısını zayıflattığı, kentsel mekânın okunabilirliği açısından "kayıp alan" oluşturduğu dikkati çekmektedir (Şekil 113).



Şekil 113: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde algılanabilirliği olumsuz etkileyen Barbaros Bulvarı-Çırağan Caddesi bağlantı geçidi.

4.3 Aktivite

Gehl (2001), Jacobs (1993), Mehta (2013), Whyte'a (1980) göre başarılı kentsel mekânlar sosyal rastlantılara izin vererek, kentsel mekân kullanımına canlılık katan servisleri içermelidir. Newyork, Boston, Philadelphia, Curitiba vb. yaşanabilir şehirlerde transit noktalarına yakın, cadde kaldırımlar boyunca zemin katlardaki satış üniteleri ile kentsel canlılığın korunduğu görülmektedir. Bunun yanı sıra kent merkezinde araç yoğunluğunu azaltmak için de toplu taşıma geliştirilmiştir (Oktay, 2007a). Otomobil bağımlılığını, ulaşım masraflarını azaltmak için cadde ve kaldırımları işlevsel hale getiren yürünebilir yaya bağlantıları sağlanmakta, insan ölçeğini esas alan 5 dakikalık yürüme mesafesinde erişilebilir, nitelikli kentsel çevreler geliştirilmektedir (Barte vd., 2013; Capital Metropolitan Transportation Authority, 2016; SAPOA, 2016).

Modelin aktivite bölümünde erişilebilirlik, çeşitlilik, canlılık başlıkları altında çalışma alanı değerlendirilmiştir. Yaşanabilir aramekân/arayüzler açısından çalışma alanının ulaşılabilirlik, okunabilirlik, bağlantısallık ve merkezilik yapısı incelenmiştir. Kentsel mekân yapısının çeşitliliği açısından zemin kat-zemin üstü katlarda karma işlev alanları ve insan aktivitesine imkan veren kullanımlar tespit edilmiştir. Canlılık kapsamında da Gehl'in (2001) üzerinde önemle durduğu kaldırım genişlikleri ve algısal cadde-sokaklar tespit edilmiştir.

4.3.1 Erişilebilirlik

Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve 15 Temmuz Şehitler Köprüsü ile bağlantısı olan Beşiktaş İlçesi, Anadolu-Asya'yı birbirine bağlayan yoğun aktarım noktasıdır. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi de geçiş alanı özelliğindedir.

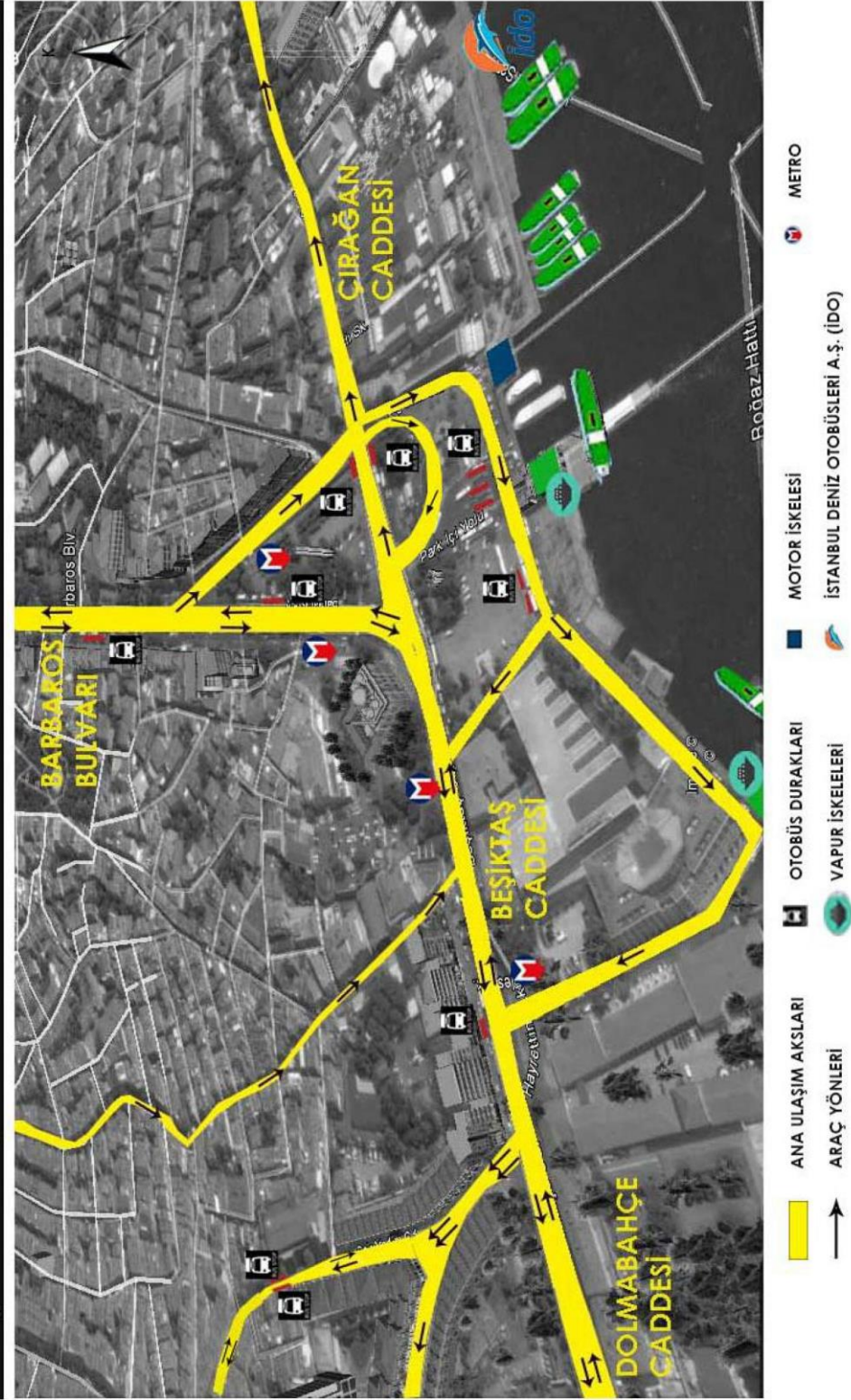
Ulaşılabilirlik açısından Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde, çevre ile karayolu ulaşımını sağlayan ana arterler; Barbaros Bulvarı, Beşiktaş Caddesi ve devamındaki Çırağan Caddesidir. Yardımcı arterler; Ortabahçe Caddesi, Şair Nedim Caddesi, İskele Caddesi ve Cezayir Caddesidir. Trafik yoğunluğu en çok Barbaros Bulvarı ve Çırağan Caddesi üzerinde görülmektedir (Şekil 114). Kamu ulaşım araçları (otobüs, vapur, deniz otobüsü) ile erişim mümkündür. Beşiktaş-Mecidiyeköy-Mahmutbey arası metro hattının yapımının devam ettiği görülmektedir. Zincirlikuyu metrobüs bağlantısı Beşiktaş ilçesi genelinde ulaşım sorununu çözen önemli projelerdendir. İstanbul İETT Otobüs İşletmelerinin Akaretler/Sıraevler, Beşiktaş Meydanı ve çevresi, Deniz Müzesi-Alkım Kitabevi'ne yakın olmak üzere farklı yerlerde durakları mevcuttur (Şekil 115).

ULAŞIM KADEMELENMESİ



Şekil 114: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ndeki ulaşım kademelenmesi (Google Pro Earth, 2017'den geliştirilmiştir).

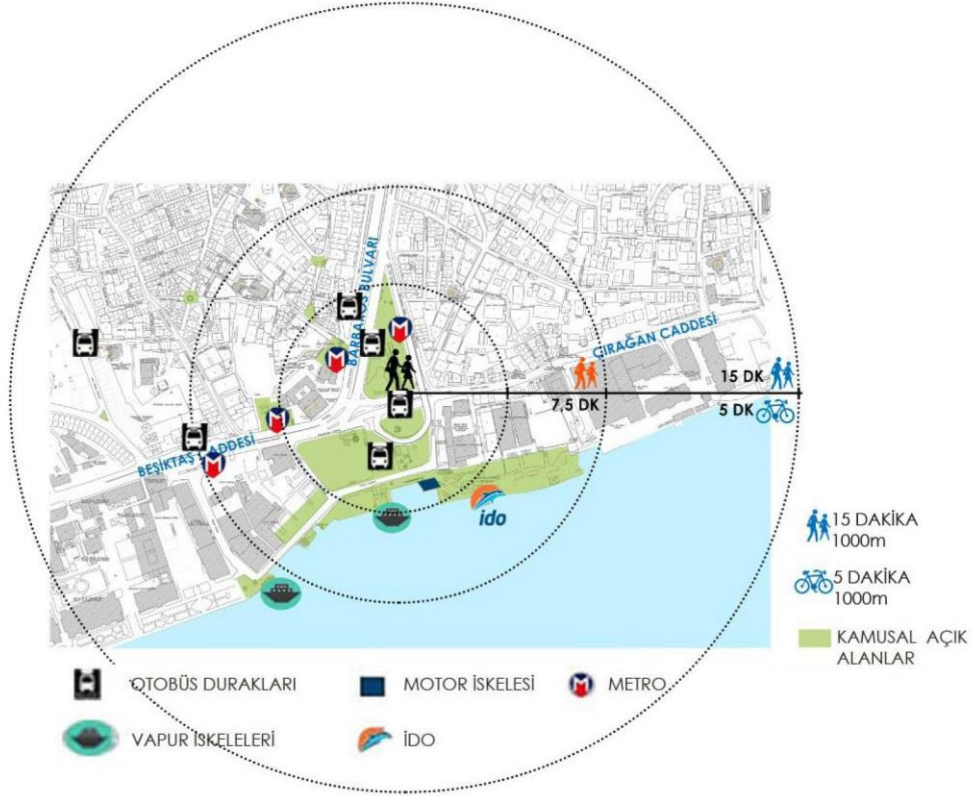
MEVCUT ULAŞIM BAĞLANTILARI İLE DURAK VE İSKELELER



Şekil 115: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ndeki mevcut ulaşım bağlantıları ile durak ve iskeleler (Google Pro Earth, 2017'den geliştirilmiştir).

TOD modelinde yaşanabilir yerleşimler için mahalle ölçeğinde kamu ulaşımına erişilebilirlik, 15 dakikalık yürüme mesafesi, 5 dakikalık bisiklet ile varış süresi olarak kabul edilmiştir (Embarq, 2010). Erişilebilirlik açısından Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi yaya yürünebilirliği yüksek yerleşimlerdenidir (Şekil 116).

KAMU ULAŞIMINA ERIŞİLEBİLİRLİK



Şekil 116: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde kamu ulaşımına erişilebilirlik (Embarq, 2010'dan geliştirilmiştir).

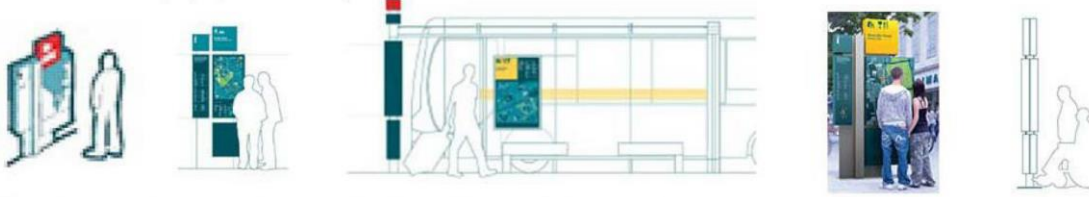
Okunabilirlik açısından Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde yaya-araçlar için yönlendirici-uyarıcı levhaların varlığı dikkati çekmektedir. Erişimin doğru ve hızlı olması ve etkin veri yönetim araçları ile konumsal bilgiye ulaşım açısından Kent Otomasyon Sistemi (NetCAD KEOS) geliştirilmiştir. Kent rehberi ile coğrafi bilgi sistemlerine dayalı adres, yapı, uydu görüntüsü, 360 derece panoramik görüntüler, yapı fotoğraflarını içeren teknik detaylar vb. akıllı belediyeçilik uygulamaları başlatılmış olup, çalışmaları devam etmektedir (URL-10, 2016) (Şekil 117). Kent rehberi ile Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi sakinleri ve kullanıcıları, resmi kurum (Üniversite, PTT), sağlık hizmetleri (Eczane, Hastane, Sağlık Ocağı), dini

tesisler (cami, kilise), otopark alanları, yeme-içme yerleri vb. kullanımların adreslerine erişebilmektedir.

OKUNABİLİRLİK



NetCAD KEOS ile kent ve kentliyi ilgilendiren servis ve hizmetlerin adres bilgilendirmesi sağlanmakta, katılımcı ve paylaşımcı belediyecilik hedeflenmektedir.



İnsanların kent veri tabanına erişiminin sağlanması için İBB tarafından altyapı çalışmaları devam etmektedir.

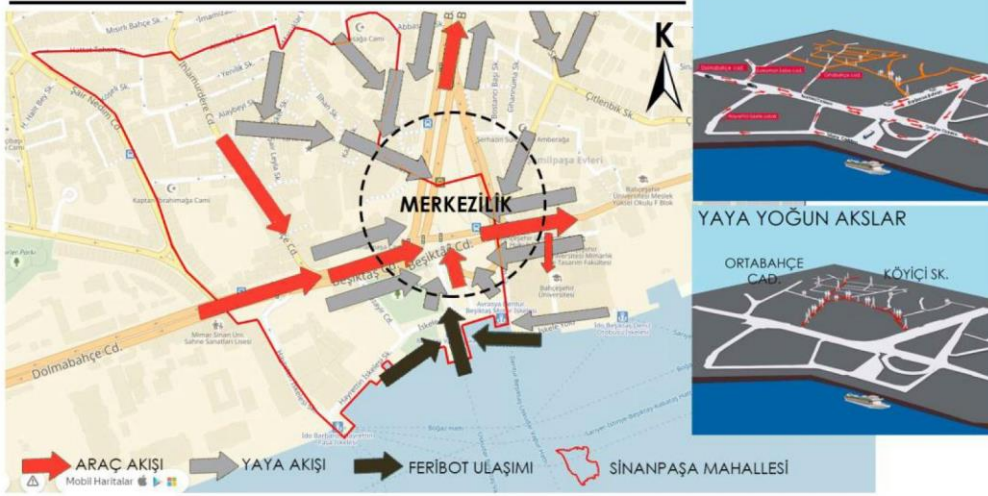


Beşiktaş Sinanpaşa mahallesinde tabela ve levhalar okunabilirliği artırmaktadır.

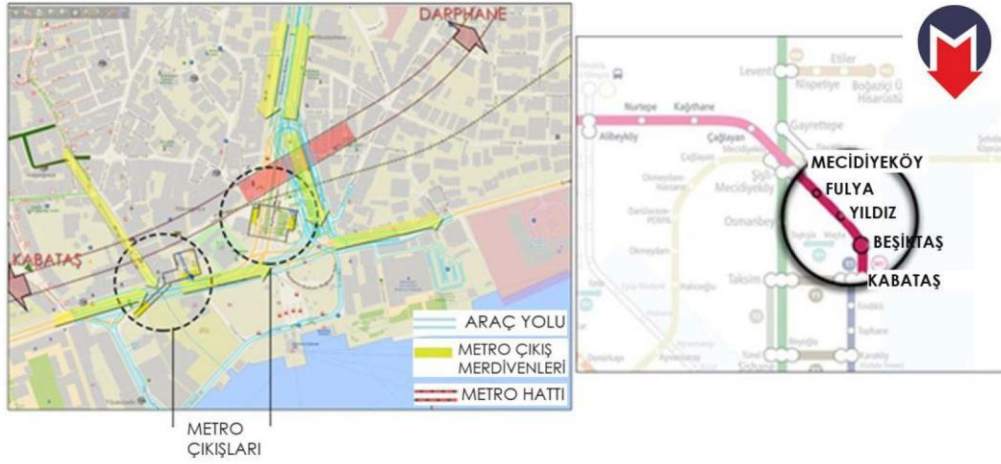
Şekil 117: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde okunabilirlik (URL-11, 2016).

Bağlantısallık ve merkezilik açısından Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi, kentin ulaşım ağlarının buluştuğu merkezi bir yerleşimdir. Deniz ulaşımına olanak tanınması, yapımı devam etmekte olan Beşiktaş-Mecidiyeköy-Bağcılar metro hattı ile Zincirlikuyu metrobüs ulaşım güzergahının etkisi, kamu ulaşılabilirliğini artıran özelliklerdir (Şekil 118).

BAĞLANTISALLIK - MERKEZİLİK



YAPIMI DEVAM EDEN METRO

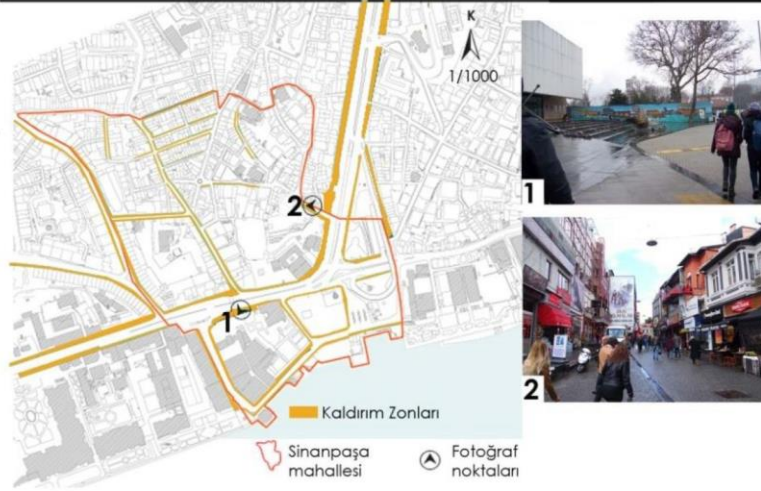


Şekil 118: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde bağlantısallık-merkezilik ve yapımı devam eden metro (İBB, 2015) (Google Pro Earth, 2017'den geliştirilmiştir).

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde farklı genişliklerdeki kaldırım zonlarının olması, araç yollarının geçişine kapalı cadde-sokaklar yaya yürünebilirliğini ve bağlantısallığını desteklemektedir. Barbaros ve Beşiktaş Meydanları ile Uğur Mumcu Parkı arası geçişin, kontrollü araç ile kesintiye uğraması, kamusal açık alanlar arası sürekliliği olumsuz etkilemektedir (Şekil 119).

BAĞLANTISALLIK - YAYA SÜREKLİLİĞİ

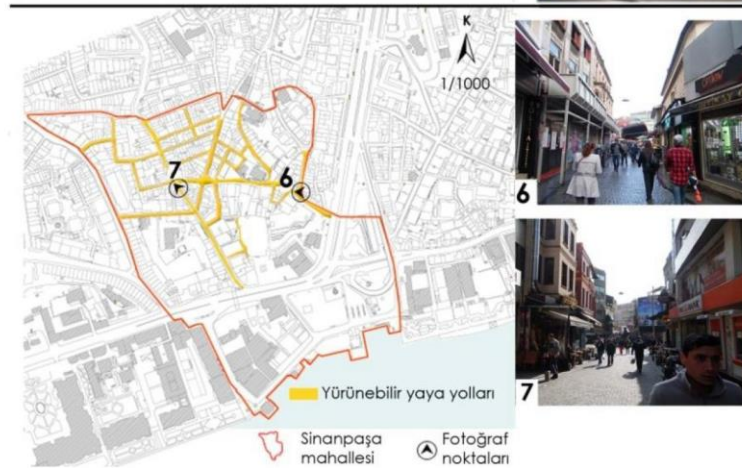
KALDIRIM ZONLARININ SÜREKLİLİĞİ



KAMUSAL AÇIK ALANLARIN SÜREKLİLİĞİ



YÜRÜNEBİLİR YAYA YOLLARININ SÜREKLİLİĞİ



Şekil 119: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde bağlantısallık-yaya sürekliliği (1/1000 Nazım İmar Planı'ndan geliştirilmiştir).

4.3.2 Çeşitlilik

Beşiktaş Belediyesi tarafından hazırlanan “Rengarenk Beşiktaş” adlı kitapta da yaşayan Beşiktaş Çarşısı için aşağıdaki ifadeler yer almaktadır.

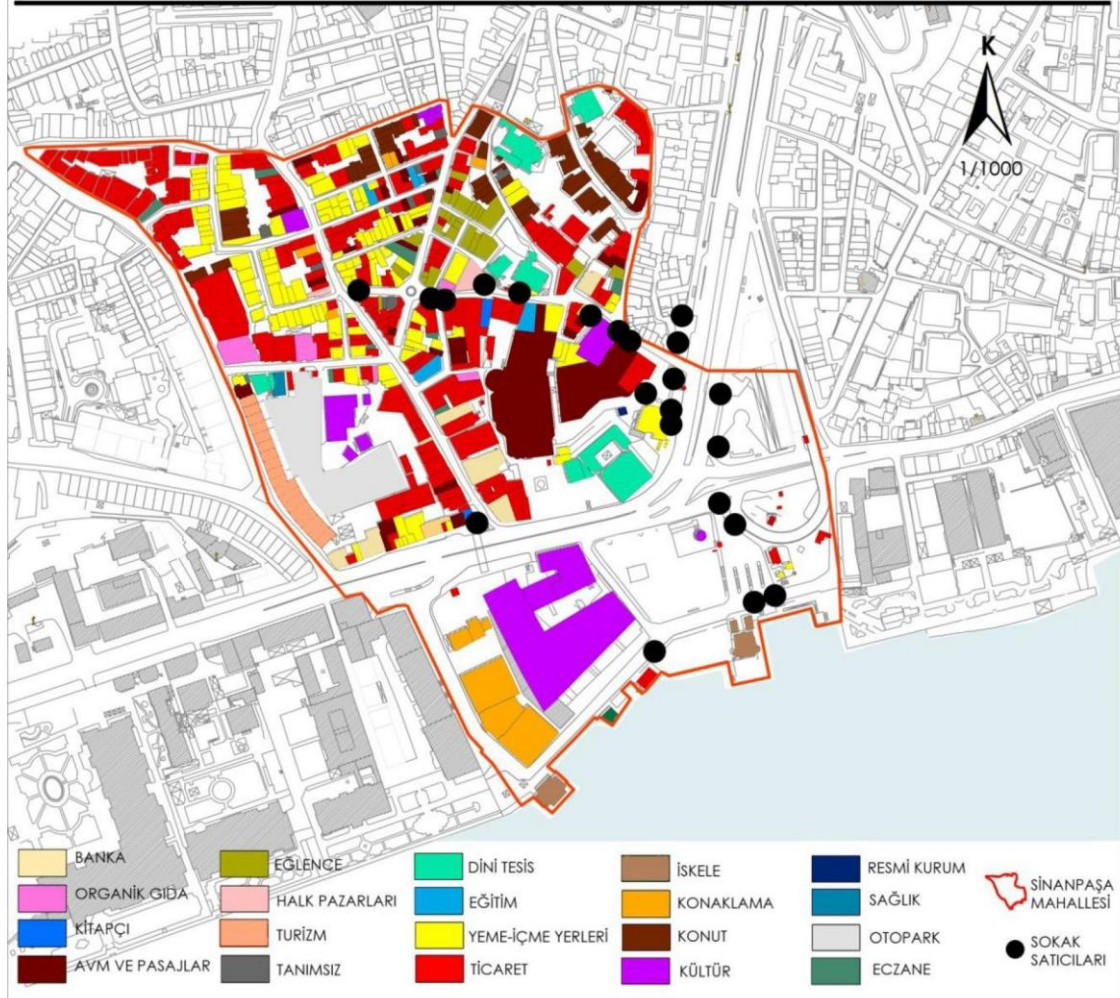
“Beşiktaş’ı Beşiktaş yapan değerlerden biri de inatçılığı olsa gerek. Doğru bildiği konuda gösterdiği inat. AVM’lere inat Beşiktaş Çarşısı hala geleneksele bağlı bir ilişkiyi koruyor. Yeni hayat düzeni daha konforlu, daha az zamanda, her türlü ihtiyacı gideren bir sistemi egemen kılsa da Beşiktaşlılar esnafa merhaba demeyi, hayırlı işler dilemeyi tercih ediyor” (Beşiktaş Belediyesi, 2015).

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi yaşanabilir kent örneklerinde (Newyork, Fridge, Bath, Melbourne) görüldüğü gibi karma arazi kullanımının olduğu bir yerleşimdir.

Karma işlev alanları açısından zemin katta giyim mağazaları, gözlükçüler, avea, turkcell, vodafone bayileri, aksesuar-takı-bijuteri vb. küçük işletmeler “ticaret birimi” kapsamında gösterilmektedir (Şekil 120). Müze-sinema-tiyatro şeklinde kültürel etkinlikler “kültür” kullanım alanı olarak ele alınmaktadır. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi sınırları içerisindeki dersane, kurs, okul, üniversite gibi kurumlar “eğitim”, cafe-restoranlar, “yeme-içme yerleri” olarak, şarkılı bar/restoranlar “eğlence” alanı olarak belirtilmektedir. Marketler için “organik gıda” yerleri, balıkçılar çarşısı için de “halk pazarları” ifadesi kullanılmaktadır.

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi, zemin kat kullanımları-karma işlev alanları haritasında; ticaret birimleri % 33, konut alanları % 28, yeme içme alanları % 15, turizm yapıları %4’lük bir dilim ile yapılı çevrenin sosyalliğini desteklemektedir. Bunu AVM ve pasajlar, kültür birimleri ve eğlence (müzikli/içkili kafe-bar-restoran) alanları takip etmektedir (Tablo 17).

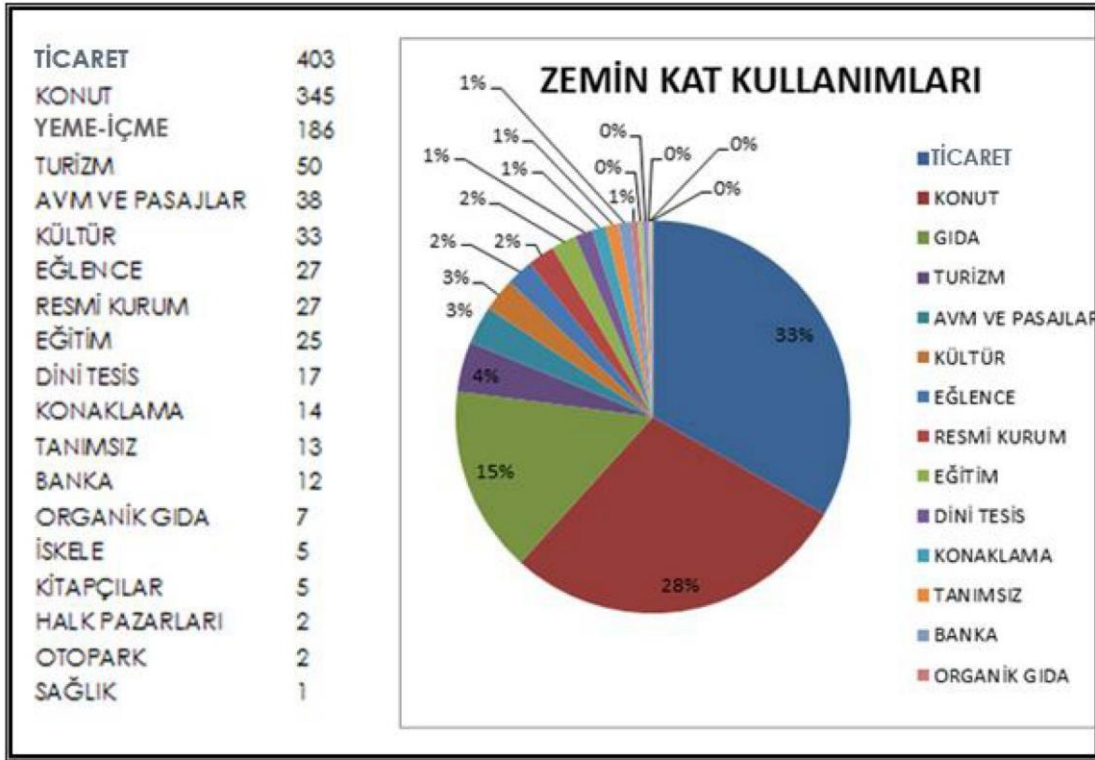
KARMA İŞLEV ALANLARI ZEMİN KAT KULLANIMLARI



Şekil 120: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde karma işlev alanları zemin kat kullanımları (1/1000 ölçekli Nazım İmar Planı'ndan geliştirilmiştir).

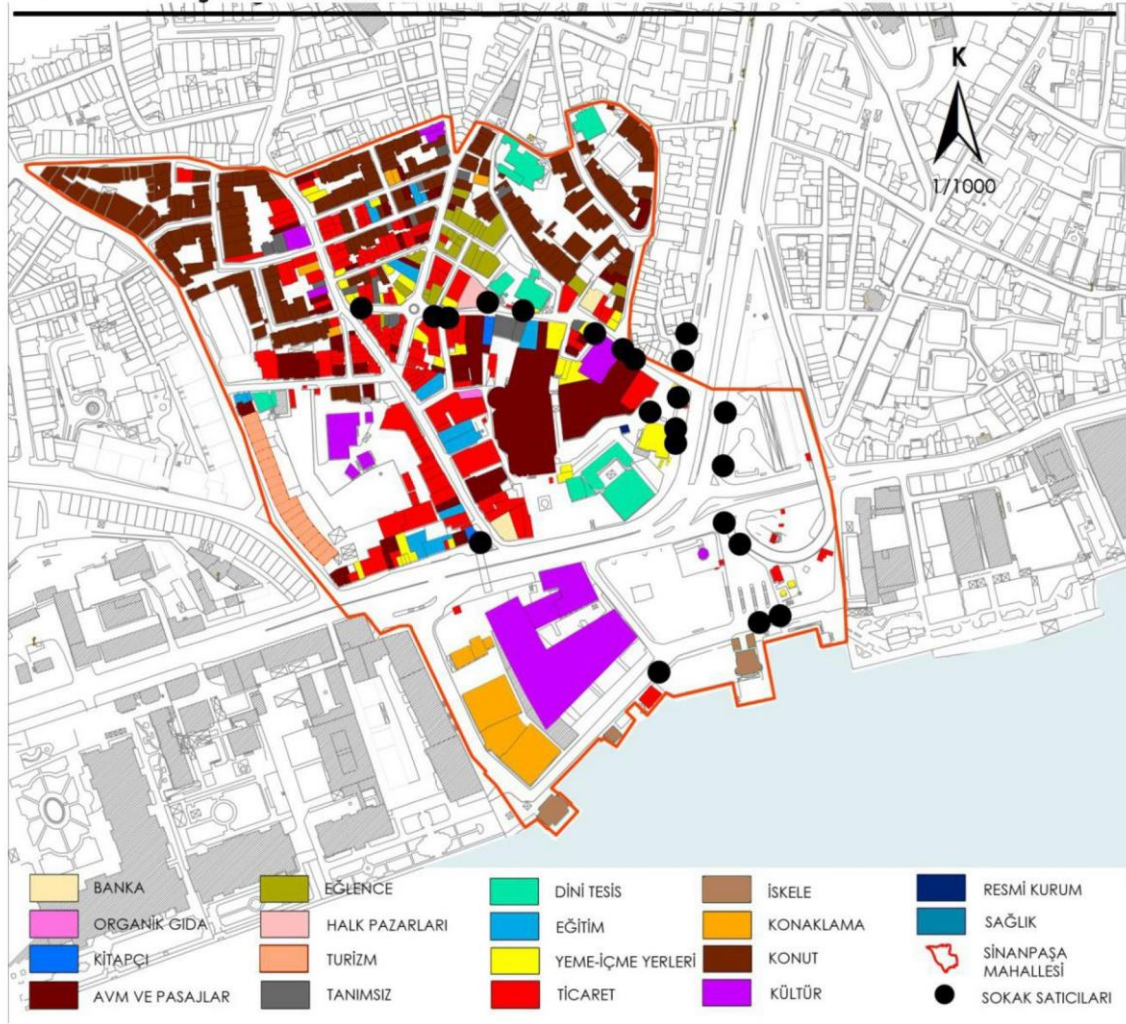
Gehl (2001; 2010) çalışmalarında sürekli olarak göz seviyesi'ne dikkat çekmektedir. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ndeki zemin kat kullanımında insan-mekân etkileşimini artıran hizmet (küçük işletme) ve yeme-içme yerlerinin fazla olması, mekâna canlılık kazandırmaktadır. Aktif kullanımların zemin üstü katlarda bulunması ile de mimari açıdan devamlılık etkisi sağlanmış olmaktadır (Şekil 121).

Tablo 17: Beşiktaş Sinanpaşa'ya sosyalik kazandıran zemin kat kullanımlarının dağılımı.



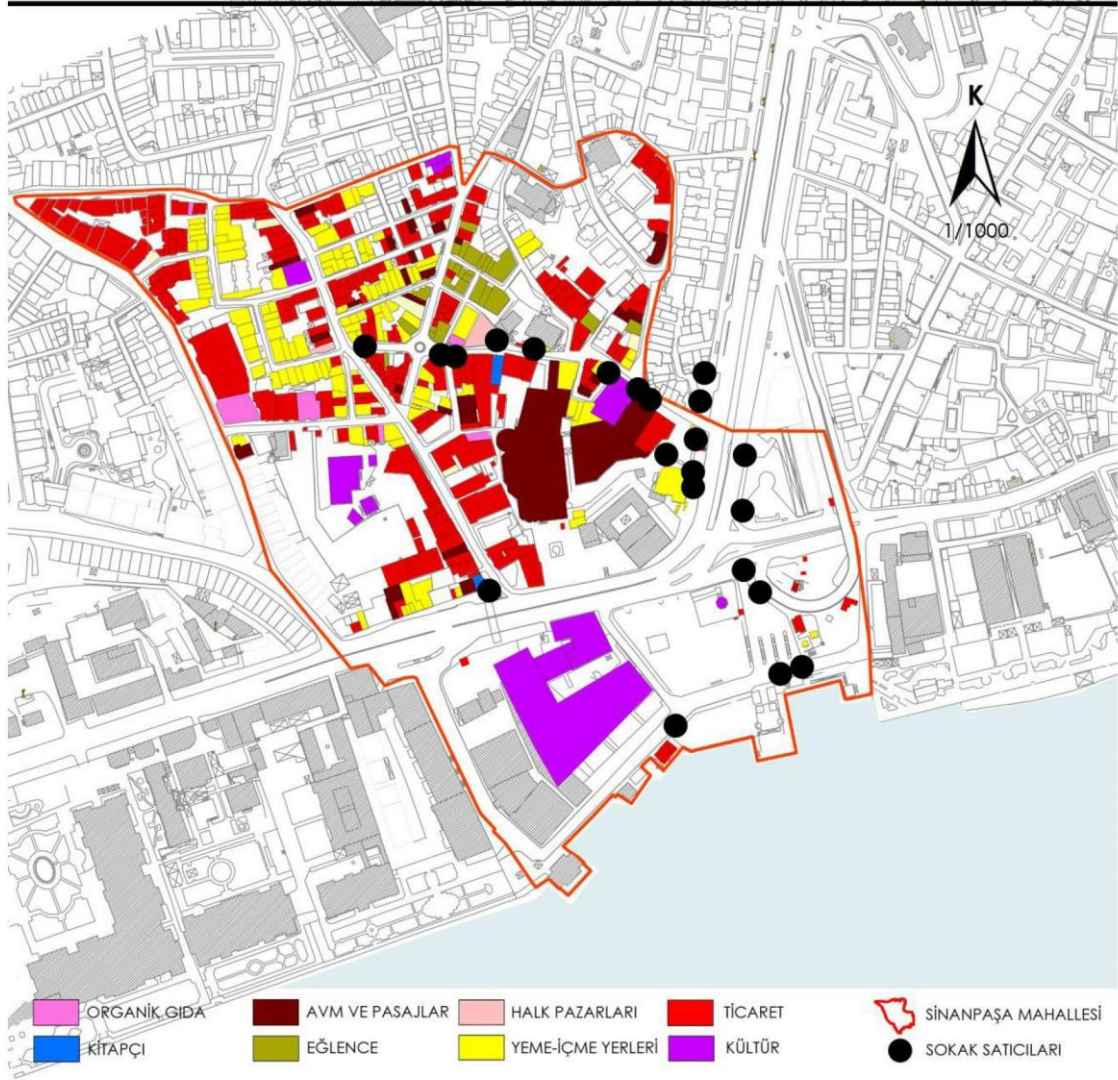
Kentsel kamusal mekân aktif kullanımlara izin verdiğinde insanların dışarıda daha fazla vakit geçirdiği bilinmektedir. Bu kapsamda Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ndeki aktif kullanım mekânları; eğlence alanları (müzikli/içkili bar-cafe-restoran), kültürel birimler, yeme-içme yerleri, AVM ve pasajlar, halk pazarları, kitapçılar, ticaret birimleri (küçük işletmeler), sokak satıcıları, organik gıda yerleridir (Şekil 122).

KARMA İŞLEV ALANLARI ZEMİN ÜSTÜ KAT KULLANIMLARI



Şekil 121: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde karma işlev alanları zemin üstü kat kullanımları (1/1000 ölçekli Nazım İmar Planı'ndan geliştirilmiştir).

AKTİF MEKÂNLAR



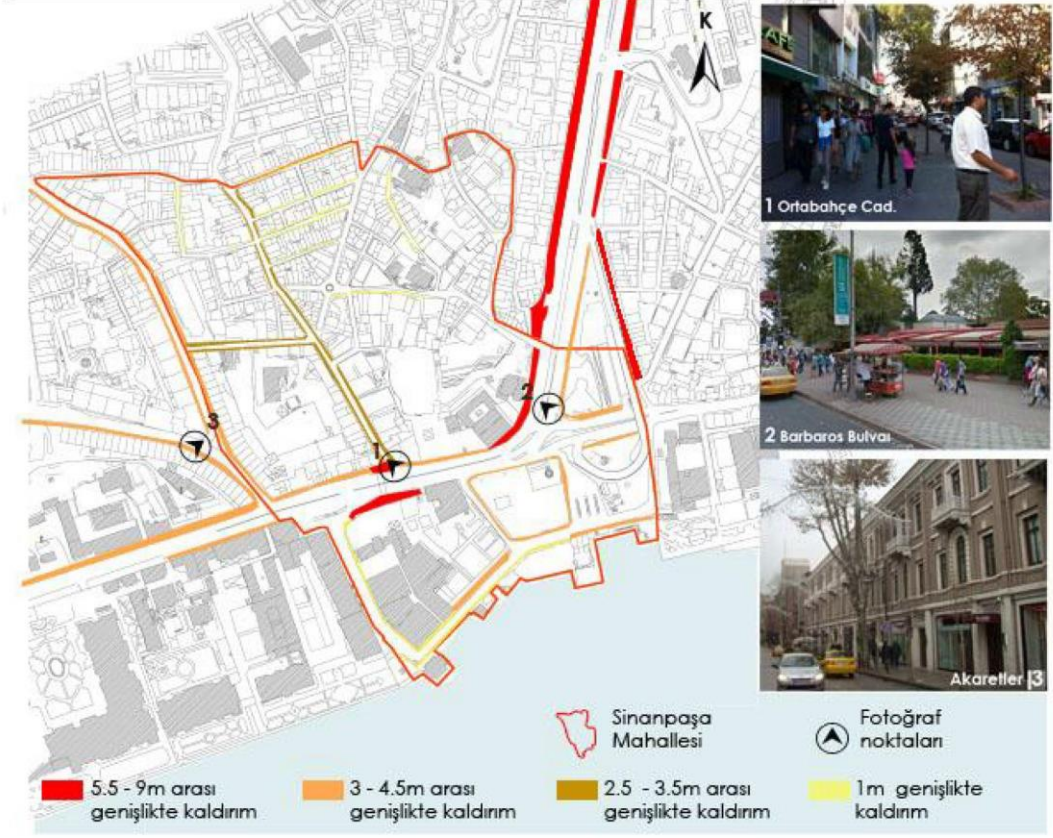
Şekil 122: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ndeki aktif mekânlar (1/1000 ölçekli Nazım İmar Planı'ndan geliştirilmiştir).

4.3.3 Canlılık

Çalışma kapsamında kentsel kamusal mekânın canlılığı Jacobs, Gehl, PPS, TOD, modellerinde ele alındığı şekilde algısal cadde-sokak yapısı, yaya yoğunluğu ve aktif kaldırım peyzajı olarak ele alınmaktadır. Aktif kaldırım açısından geliştirilen yaşanabilir aramekân/arayüz modelinde de, sağlıklı çevreler için caddelerin toplumsal yaşamla ilişkilendirilmesi dikkate alınmaktadır. Şekil 123'te belirtildiği üzere; Barbaros Bulvarı'nın 5.5-9 m arası genişlikte, Alkım kitabevi-Ortabahçe Caddesi girişinin 2.5-3.5 m arası

genişlikte ve Akaretler/Sıraevler’de 3-4.5 m arası kaldırım genişliklerinin olması, yaya yürünebilirliğini destekleyici bir özelliktir.

AKTİF KALDIRIM



Şekil 123: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi’nde aktif kaldırım (1/1000 ölçekli Nazım İmar Planı’ndan geliştirilmiştir).

Özellikle kaldırımların geniş olduğu yerler de kafe, yeme-içme alanları şeklindeki kullanımlar, iç-dış arası etkileşim sağlayarak kentsel kamusal mekâna hareket kazandırmakta, pasif iletişim (yoldan geçenleri seyretme, çevreyi gözlemlene gibi) sağlayarak yaşanabilir arayüzler oluşturmaktadır. Çalışmanın literatür kısmında anlatılan yaşanabilir cadde tipolojisindeki kaldırım peyzajı ilişkisinin (yapı zonu, yaya zonu, kentsel donatı zonu) Barbaros Bulvarı boyunca süreklilik gösterdiği görülmektedir. Kaldırım genişliklerinin azaldığı yerlerde bu şekildeki kullanımlar azalmaktadır.

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi dar sokakları, insan ölçekli dokusu ve korunan çarşı kültürü ile gece-gündüz günün her saati insanları kucaklamakta ve insanların aklında ve kalbinde algısal izlenimler bırakmaktadır.

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde cadde-sokakların canlılığı ve algısal etkisini belirtmek için Ewing ve Handy (2009), Özer (2014) çalışmasından yararlanılmıştır. Saha çalışmaları sırasında hafta içi ve hafta sonu olmak üzere farklı gün ve saatlerde kamera kayıtları alınmıştır. Belli yoğunluktaki alanlardan fotoğraf karelerinin yardımıyla insan hareketliliği gözlenmiştir.

Yapılan çalışmada canlılığı en yüksek olan cadde ve sokaklar (küçük işletmeler + insan yoğunluğu açısından); Köyiçi sokak ve Ortabahçe Caddesi olarak belirtilmiş ve Şekil 124'teki algısal cadde-sokak paftasında "1. Derece Canlı Sokaklar" olarak gösterilmiştir. Büyük Kartal Heykeli'ni Ortabahçe Caddesi ve Köyiçi Sokak ile birleştiren bağlantılar "2. Derece Canlı Sokaklar" olarak gösterilmiştir. İnsan hareketliliğinin fazla olduğu ve haftaiçi-hafta sonu yoğun olarak kahvaltılık yemek isteyenlere fırsat sunan, Çelebioğlu Sokak ve Şair Veysi Sokak; "kahvaltıcılar sokağı" olarak belirtilmiş, "3. Derece Canlı Sokaklar" olarak gösterilmiştir. Balıkçı pazarı ve eğlence alanları (müzikli-içkili cafe-bar-restoran) olarak kullanılan Köyiçi Sokak, kafelerin yoğun olduğu sokaklar (Yenilik Sokak, Şehit Dursun Bakan Sokak, Alabeyi Sokak) ve Sinanpaşa Cami arkasındaki yayalaştırılmış olan Camcı Hüseyin Sokak da "3. Derece Canlı Sokaklar" kapsamında değerlendirilmiştir.



Şekil 124: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde algısal cadde-sokaklar (1/1000 ölçekli Nazım İmar Planı'ndan geliştirilmiştir).

Sinanpaşa Mahallesi'nde Beşiktaş Caddesi, Şair Nedim Caddesi, İskele Caddesi, Ortabağçe Caddesi, Köyiçi Sokak, Barbaros Bulvarı başlangıcında gerçekleştirilen 1 dakikalık kamera kaydında gelip-geçen insanların kentsel mekân ile anlık etkileşimlerinden hareketle, yaya dağılım noktaları çıkarılmış olup, yoğun noktalar tespit edilmiştir (Şekil 125).

YAYA DAĞILIM NOKTALARI



Şekil 125: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde yaya dağılım noktaları.

İskele çıkışları ve otobüs duraklarının olduğu yayaların dağılım noktaları, Akaretler, Şair Nedim Caddesi, Ortabağçe Caddesi, Köyiçi Sokak ve Sinanpaşa Cami çevresi yaya yoğunluğu görülen noktalardır.

4.4 İnsan

Geliştirilen yaşanabilir aramekân/arayüz modelinin insan bölümü, eylem-algı-davranış ve anket değerlendirmesine bağlı memnuniyet-tatmin olma başlıkları altında incelenmiştir.

4.4.1 Eylem-Algı-Davranış

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde gözleme dayalı eylem-algı-davranış değerlendirmesi için, yayaların davranışları izlenmiş, 1 dakikalık süreler ile çekilen kamera kayıtları ile, insan-mekân etkileşimlerini anlatan plan okumaları hazırlanmıştır.

Şekil 126'da alışveriş alanları, kafe-restoran vb. yeme içme yerlerinin olduğu, daha çok genç nüfus akışkanlığının olduğu cadde-sokaklar; 1. Derece aktif cadde-sokaklar, aktarım noktaları ve yaya dağılım noktaları, geçiş alanlarının bulunduğu, yaşlı, genç, orta yaşlı, çocuk vb. herkesin katılım gösterdiği alanlar 2. Derece aktif cadde-sokaklar olarak belirlenmiştir. Yayıların vakit geçirdiği, oturma, dinlenme, diğer insanlar ile göz teması kurduğu kamusal açık alanlar; Beşiktaş Meydanı, Barbaros Meydanı, Sinanpaşa Cami çevresi açıklıklardır. Bekleme alanları olan otobüs durakları ve iskeleler ise yayaların ana dağılıma ve buluşma noktaları olarak gözlenmiştir.

Gehl'in (2001) "kim nerede ve ne yapıyor?" sorusuna ilişkin Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde kışın ve ılık hava şartlarında sabah (08:00-10:00), öğle (12:00-14:00), akşam (18:00-20:00) üzeri saatlerinde gözlem yapılmıştır. 10.02.2017 tarihinde 08:00-10:00 saatleri arasında okul ve iş amacıyla insanların otobüs durakları ve vapur iskeleleri çevresinde aktif hareket halinde oldukları, 12:00-14:00 saatleri arasında yapılanmış, yarı özel/yarı kamusal mekânları tercih ettikleri, alışveriş ihtiyaçları için Köyiçi ve Ortabahçe Caddelerini dolaştıkları görülmüştür. 18:00-20:00 saatlerinde ise tekrark aktarım noktaları çevresinde yoğunlaştıkları, eğlence amacıyla da bazı insanların Balıkçılar Çarşısı ve çevresindeki yeme-içme yerleri vb. paylaşımlı özel mekânları tercih ettikleri saptanmıştır (Şekil 127-129).

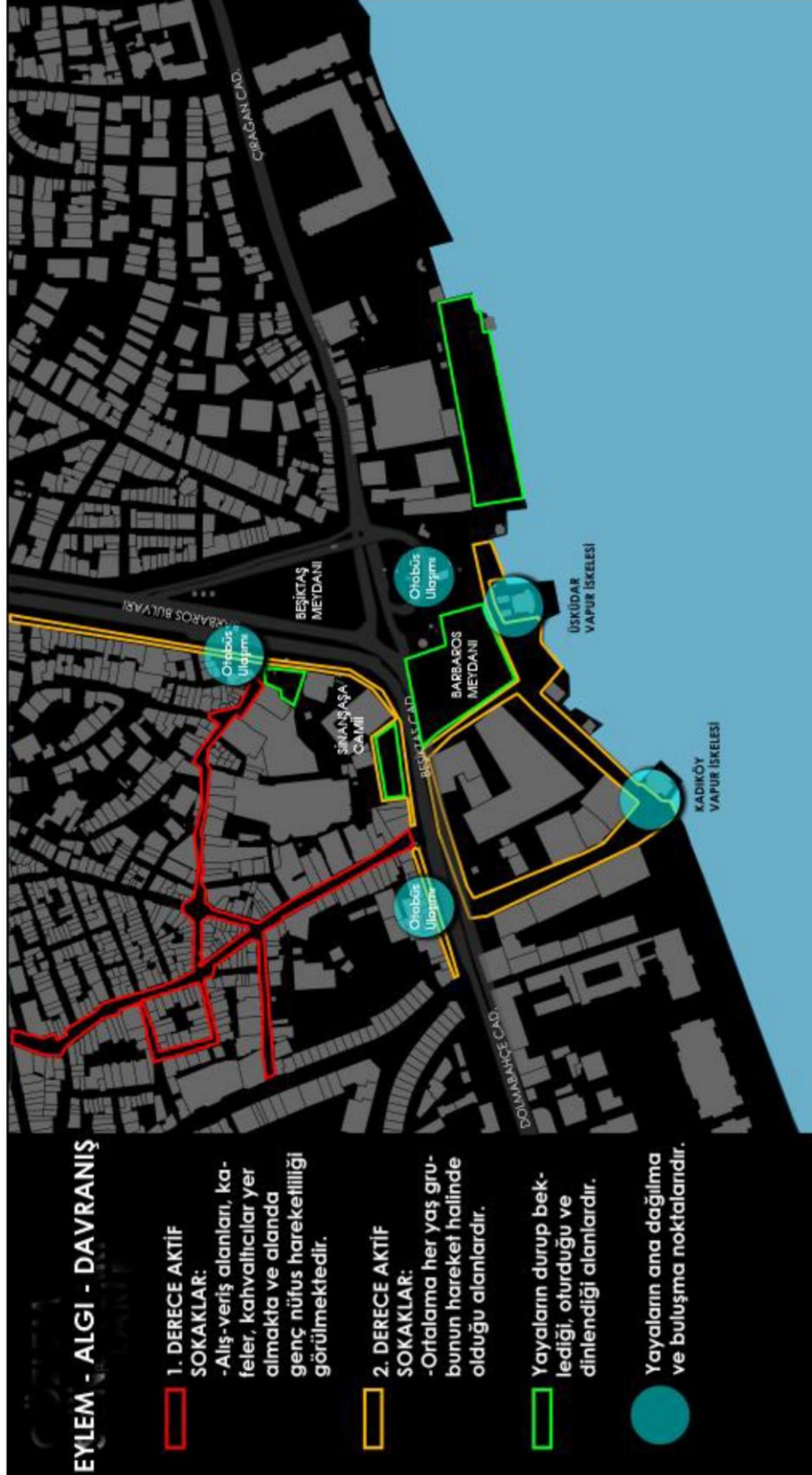
06. 05. 2017 tarihinde 08:00-10:00 saatleri arasında aktarım noktalarındaki insan yoğunluğunun hafta içine göre daha az olduğu dikkat çekmiştir. 12:00-14:00 saatlerinde insanların Çelebioğlu Sokak ve Şair Veysi Sokak'taki yarı özel/yarı kamusal mekânlarda

kahvaltı etmeye geldikleri, alışveriş yapma amacıyla da Köyiçi ve Ortabahçe Caddelerini tercih ettikleri saptanmıştır. Evcil hayvanı olan kişilerin de Akaretler çevresinde dolaştıkları gözlenmiştir. Havanın oturmaya elverişli olması, kıyı alanı, cami çevresi vb. açık kamusal mekânlarda durma, kalma, beklemeye olanak sağlamıştır. Çevresini seyredenler, kıyıda yürüyüş yapan çocuklu ebeveynler ve Barbaros Hayrettin Paşa Meydanı'nda kaykay yapan gençlerin Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ne sosyallik kazandırdığı görülmüştür. 18:00-20:00 akşam üzeri saatlerinde ise daha çok orta yaşlılar ve yaşlıların sahilde oturup etrafi izlediği, grup halindeki çocuklar ve gençlerin Barbaros Hayrettin Paşa Meydanı'nda toplandığı bilgisine kamera kayıtları aracılığı ile ulaşılmıştır (Şekil 130-132).

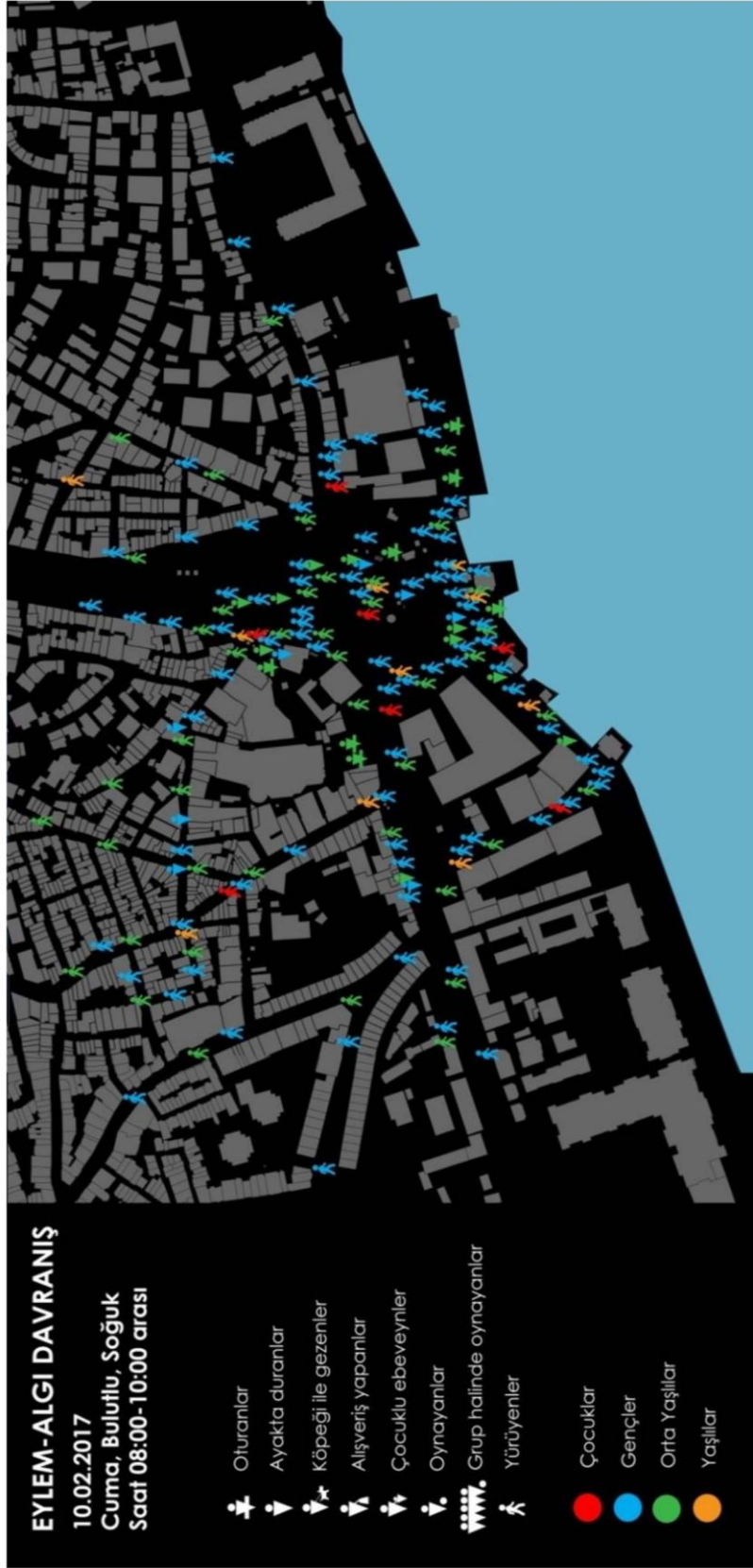
Eylem-algı-davranış haritaları ile çalışma alanının kullanılabilirliği ve sosyalliği anlatılmak istenmiştir. Kış ve ılık hava koşullarında gerçekleştirilen saha çalışmalarında Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nin önemli bir geçiş alanı olduğu ve gün boyunca yaşanabilir aramekân/arayüzleri ile aktif kullanıldığı bilgisine ulaşılmıştır.

Kentsel mekânda eylem-algı-davranış ve memnuniyet açısından günlük yaşamı niteleyen özellikler; ulaşım, sağlık, güvenlik, kültür, rekreasyon, hava niteliği, gürültü kirliliği, kamusal mekânlara erişimdir (Biawolska, 2016). Ewing vd. (2009), insanların kamusal mekânda daha fazla vakit geçirmesini etkileyen faktörleri, güvenlik, sağlık, erişilebilirlik, hayaledilebilir olma, rekreasyon-canlılık, kullanılabilirlik-aktivite, sosyallik olarak belirtmiştir.

Modelin insan bölümünde memnun/tatmin olma-çevresel algı ilişkisini yorumlamak için anket değerlendirmesi yapılmıştır.



Şekil 126:Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde eylem-algı-davranış (1/1000 ölçekli Nazım İmar Planı'ndan geliştirilmiştir).



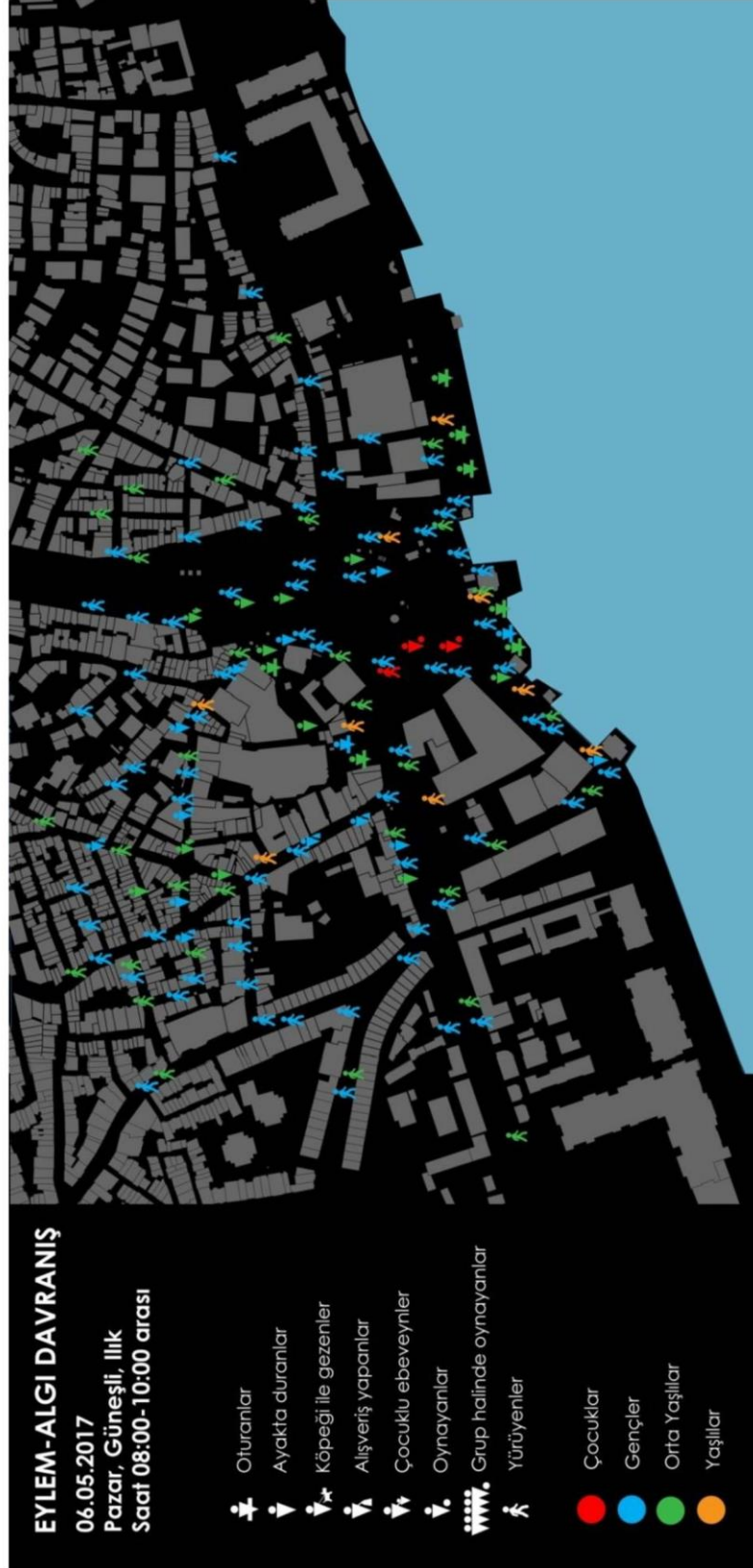
Şekil 127: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde 08:00-10:00 saatleri arasında eylem-algı-davranış (soğuk havada) (1/1000 ölçekli Nazım İmar Planı'ndan geliştirilmiştir).



Şekil 128: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde 12:00-14:00 saatleri arasında eylem-algi-davranış (soğuk havada) (1/1000 ölçekli Nazım İmar Planı'ndan geliştirilmiştir).



Şekil 129: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde 18:00-20:00 saatleri arasında eylem-algı-davranış (soğuk havada) (1/1000 ölçekli Nazım İmar Planı'ndan geliştirilmiştir).



Şekil 130:Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde 08:00-10:00 saatleri arasında eylem-algı-davranış (ılık havada) (1/1000 ölçekli Nazım İmar Planı'ndan geliştirilmiştir).



Şekil 131: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde 12:00-14:00 saatleri arasında eylem-algı-davranış (ılık havada) (1/1000 ölçekli Nazım İmar Planı'ndan geliştirilmiştir).



Şekil 132: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde 18:00-20:00 saatleri arasında eylem-algi-davranış (ılık havada) (1/1000 ölçekli Nazım İmar Planı'ndan geliştirilmiştir)

4.4.2 Anket Değerlendirmesi

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde gerçekleştirilen anket değerlendirmesinde ilk olarak demografik özellikleri içeren istatistiksel veriler sunulmaktadır. Anketin ana hipotezini oluşturan “Kentsel Mekân Boyutunun Kamusal Mennuniyeti etkilediği” ne ilişkin sınama için de anket sorularına verilen yanıtların istatistiksel değerlendirilmesi yapılmıştır. Bir sonraki adımda ise anket değerlendirmesinde yöntem olarak kullanılan YEM analizininin faktörlerini oluşturan alt ölçütlerin “iyi uyum” durumu verilmiştir. Anketin geçerliliğini gösteren sayısal sonuçlar paylaşılmıştır. Ankete ilişkin yöntem aşamaları Bölüm 3'te verilmiştir.

310 kişi ile yapılan ankette katılımcıların %54,2'si kadın, %45,8'i erkektir (Tablo18).

Tablo 18: Cinsiyet değişkenine ilişkin sıklık dağılımları.

	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Kadın	168	54,2	54,2	54,2
Erkek	142	45,8	45,8	100
Toplam	310	100	100	

Demografik nitelikteki sorulara verilen cevaplardan yaş aralığı ile ilgili olarak katılımcıların %8,7'sinin 18 yaşından küçük, %62,6'sının 18 ile 25 yaş aralığında, %19,4'ünün 25 ile 45 yaş aralığında, %4,2'sinin 45 ile 59 yaş aralığında ve %5,2'sinin ise 59 yaşının üzerinde olduğu saptanmıştır (Tablo 19).

Tablo 19: Yaş değişkenine ilişkin sıklık dağılımları.

	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
18'den küçük	27	8,7	8,7	8,7
18-25 yaş arası	194	62,6	62,6	71,3
25-45 yaş arası	60	19,4	19,4	90,6
45-59 yaş arası	13	4,2	4,2	94,8
59 yaş ve üzeri	16	5,2	5,2	100
Toplam	310	100	100	

Meslek ile ilgili olarak katılımcıların %71,6'sı öğrenci, %3,5'i ev hanımı, %17,7'si çalışan, %2,9'u esnaf ve %4,2'si ise emeklidir (Tablo 20).

Tablo 20: Meslek değişkenine ilişkin sıklık dağılımları.

	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Öğrenci	222	71,6	71,6	71,6
Ev hanımı	11	3,5	3,5	75,2
Çalışan	55	17,7	17,7	92,9
Esnaf	9	2,9	2,9	95,8
Emekli	13	4,2	4,2	100
Toplam	310	100	100	

Eğitim durumu değişkenine göre, katılımcıların %1,6'sı ilkokul, %2,9'u ortaokul, %17,4'ü lise ve dengi okul, %78,1'i ise üniversite - yüksekokul mezunudur (Tablo 21).

Tablo 21: Eğitim durumu değişkenine ilişkin sıklık dağılımları.

	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
İlkokul	5	1,6	1,6	1,6
Ortaokul	9	2,9	2,9	4,5
Lise ve dengi okul	54	17,4	17,4	21,9
Üniversite-Yüksekokul	242	78,1	78,1	100
Toplam	310	100	100	

İstanbul'da yaşama/yaşamama değişkenine göre katılımcıların %98,7'si İstanbul'da yaşıyorken %1,3'ü farklı bir şehirde yaşamaktadır (Tablo 22).

Tablo 22: İstanbul'da yaşama/yaşamama değişkenine ilişkin sıklık dağılımları.

	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Evet	306	98,7	98,7	98,7
Hayır	4	1,3	1,3	100
Toplam	310	100	100	

İstanbul'da yaşama süresi değişkenine göre katılımcıların %8,7'si 1 yıldan az, %26,5'i 1 ile 5 yıl arasında, %10,6'sı 6 ile 10 yıl arası, %21'i 11 ile 20 yıl arasında ve %33,2'si ise 21 yıl ve üzerinde İstanbul'da yaşamaktadır (Tablo 23).

Tablo 23: İstanbul'da yaşama süresine göre sıklık dağılımları.

	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
1 yıldan az	27	8,7	8,7	8,7
1-5 yıl arası	82	26,5	26,5	35,2
6-10 yıl arası	33	10,6	10,6	45,8
11-20 yıl arası	65	21	21	66,8
21 yıl ve üzeri	103	33,2	33,2	100
Toplam	310	100	100	

Beşiktaş'ta yaşama/yaşamama değişkeni ile ilgili olarak; katılımcıların %19,4'ü Beşiktaş'ta yaşarken %80,6'sı Beşiktaş'ta yaşamamaktadır (Tablo 24). Bu sonuç Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ne İstanbul'un farklı ilçelerinden birçok gelen olduğunu göstermektedir.

Tablo 24: Beşiktaş'ta yaşama/yaşamama değişkenine göre sıklık dağılımları.

	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde
Evet	60	19,4	19,4
Hayır	250	80,6	80,6
Toplam	310	100	100

Beşiktaş semtini tanıma durumuna ilişkin katılımcıların %25,2'si Beşiktaş'ı çok iyi, %31,6'sı iyi, %34,5'i orta, %7,1'i az derecede bildiğini, %1,6'sı hiç bilmediğini belirtmiştir (Tablo 25).

Tablo 25: Beşiktaş semtini tanıma durumuna göre sıklık dağılımları.

	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Çok iyi derece	78	25,2	25,2	25,2
İyi derece	98	31,6	31,6	56,8
Orta derece	107	34,5	34,5	91,3
Az derece	22	7,1	7,1	98,4
Hiç	5	1,6	1,6	100
Toplam	310	100	100	

5'li likert tipi soruların ölçüm alındığı anketin ikinci kısmında, önem sırasına göre “1” için en az, “5” için en çok değerlendirmesi ölçüt alınmıştır. “Beşiktaş Merkezi'ne geliş amacınız nedir?” sorusuna önem sırasına göre katılımcıların verdikleri yanıtlar (Tablo 26)'da verilmiştir.

Tablo 26: Beşiktaş merkezi'ne geliş amacına ilişkin yanıtların sıklık dağılımı.

	1	2	3	4	5	Ort.		SS.
a) Hareketli bir sosyal yaşamı olduğu için geliyorum.	12	5,2	15	25	44	3,83	±	1,36
b) Eğitim amaçlı geliyorum (Dershane, Üniversite)	60	6,1	5,5	6,8	21	2,23	±	1,67
c) Arkadaşlar ile buluşmaya geliyorum	7,7	6,5	17	20	48	3,95	±	1,27
d) Aktarım noktası olması sebebi ile geliyorum.	28	15	23	20	14	2,78	±	1,41
e) Müze/Sinema/ Tiyatro vb. kültürel etkinliklere katılmak için geliyorum.	35	17	20	18	9,7	2,5	±	1,38
f) İş amaçlı geliyorum	64	9,4	7,1	3,5	16	1,99	±	1,52
g) Alışveriş yapmaya geliyorum (AVM-Küçük mağazalar)	29	13	20	21	18	2,86	±	1,48
h) Tarihsel özellikli yerleri için geliyorum.	47	17	18	12	5,5	2,11	±	1,27
ı) İbadet etmek için geliyorum	75	12	7,4	2,6	2,9	1,46	±	0,95

Önerme a) Hareketli bir sosyal yaşamı olduğu için geliyorum.

“Hareketli bir sosyal yaşamı olduğu için geliyorum.” önermesine katılımcıların %11,9'u 1, %5,2'si 2, %14,5'i 3, %24,5'i 4 ve %43,9'u 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,832 olduğu görülmektedir.

Önerme b) “Eğitim amaçlı geliyorum” (Dershane, Üniversite vb.).

“Eğitim amaçlı geliyorum (Dershane, Üniversite vb.)” önermesine katılımcıların %60,3'ü 1, %6,1'i 2, %5,5'i 3, %6,8'i 4 ve %21,3'ü 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 2,225 olduğu görülmektedir.

Önerme c) “Arkadaşlar ile buluşmaya geliyorum”

“Arkadaşlar ile buluşmaya geliyorum” önermesine katılımcıların %7,7'si 1, %6,5'i 2, %17,4'ü 3, %20,0'si 4 ve %48,4'ü 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,948 olduğu görülmektedir.

Önerme d) “Aktarım noktası olması sebebi ile geliyorum”

“Aktarım noktası olması sebebi ile geliyorum.” önermesine katılımcıların %27,7’si 1, 15,2’si 2, %22,9’u 3, %20,0’si 4 ve %14,2’si 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 2,777 olduğu görülmektedir.

Önerme e) “Müze/Sinema/Tiyatro vb. kültürel etkinliklere katılmak için geliyorum”.

“Müze/Sinema/Tiyatro vb. kültürel etkinliklere katılmak için geliyorum.” önermesine katılımcıların %35,2’si 1, %17,1’i 2, %20,3’ü 3, %17,7’si 4 ve %9,7’si 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 2,496 olduğu görülmektedir.

Önerme f) “İş amaçlı geliyorum”.

Önem sıralamasına göre “İş amaçlı geliyorum” önermesine katılımcıların %63,9’u 1, %9,4’ü 2, %7,1’i 3, %3,5’i 4 ve %16,1’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 1,987 olduğu görülmektedir.

Önerme g) “Alışveriş yapmaya geliyorum” (AVM-Küçük mağazalar).

“Alışveriş yapmaya geliyorum (AVM-Küçük mağazalar)” önermesine katılımcıların %28,7’i 1, %12,9’u 2, %19,7’si 3, %20,6’sı 4 ve %18,1’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 2,864 olduğu görülmektedir.

Önerme h) “Tarihsel özellikli yerleri için geliyorum”.

“Tarihsel özellikli yerleri için geliyorum” önermesine katılımcıların %47,4’ü 1, %17,1’i 2, %18,1’i 3, %11,9’u 4 ve %5,5’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 2,109 olduğu görülmektedir.

Önerme ı) “İbadet etmek için geliyorum”.

“İbadet etmek için geliyorum” önermesine katılımcıların %75,2’si 1, %11,9’u 2, %7,4’ü 3, %2,6’sı 4 ve %2,9’u 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 1,461 olduğu görülmektedir.

Sınanan önermelerden insanların daha çok Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi’ne “hareketli sosyal yaşam” ve “arkadaşlar ile buluşmak” için, ikinci olarak “alışveriş yapma”, “aktarım noktası olması” sebebiyle geldikleri görülmektedir. En az puan alan önerme ise “ibadet etmek için geliyorum” şeklindedir.

Katılımcıların “Beşiktaş merkezinde aşağıdaki yapısal öğelerin varlığı sizin için ne kadar önemlidir?” sorusuna verdikleri yanıtlar (Tablo 27)’de gösterilmiştir (en az:1, en çok 5)(%).

Tablo 27: Beşiktaş merkezindeki yapısal öğelerin önem sırasına ilişkin yanıtların dağılımı

	1	2	3	4	5	Ort.		SS.
a) Beşiktaş Çarşısı	9	6,1	14	16	56	3,17	±	1,54
b) Balıkçı Pazarı	23	11	17	12	36	3,27	±	1,59
c) Beşiktaş Kültür Merkezi (BKM)	18	9	18	20	35	3,45	±	1,48
d) Kafe ve restoranlar	6,1	7,4	17	21	48	3,98	±	1,23
e) Sinanpaşa Cami	24	11	18	18	29	3,17	±	1,54
f) Asdvadzadzin Kilisesi	45	13	17	13	13	2,35	±	1,47
g) Deniz Müzesi	19	11	23	21	27	3,26	±	1,44
h) Büyük Kartal Heykeli	17	9,4	13	20	41	3,58	±	1,51
i) Akaretler Sıraevler	30	11	19	16	24	2,93	±	1,56
k) Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi	27	13	18	18	24	3	±	1,53

Önerme a) Beşiktaş Çarşısı;

“Beşiktaş Çarşısı” için katılımcıların %9,0’u 1, %6,1’i 2, %13,9’u 3, %15,5’i 4 ve %55,5’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,167 olduğu görülmektedir.

Önerme b) Balıkçı Pazarı;

“Balıkçı Pazarı” için katılımcıların %23,2’si 1, %11,0’i 2, %17,4’ü 3, %12,3’ü 4 ve %36,1’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,271 olduğu görülmektedir.

Önerme c) Beşiktaş Kültür Merkezi;

“Beşiktaş Kültür Merkezi” için katılımcıların %17,7’si 1, %9,0’u 2, %18,4’ü 3, %19,7’si 4 ve %35,2’si 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,454 olduğu görülmektedir.

Önerme d) Kafe ve Restoranlar;

“Kafe ve Restoranlar” için katılımcıların %6,1’i 1, %7,4’ü 2, %17,1’i 3, %21,3’ü 4 ve %48,1’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,977 olduğu görülmektedir.

Önerme e) Sinanpaşa Cami;

“Sinanpaşa Cami” için katılımcıların %24,2’si 1, %10,6’sı 2, %18,1’i 3, %18,4’ü 4 ve %28,7’si 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,167 olduğu görülmektedir.

Önerme f) Asdvadzadin Kilisesi;

“Asdvadzadin Kilisesi” için katılımcıların %45,2’si 1, %12,6’sı 2, %16,5’i 3, %13,2’si 4 ve %12,6’sı 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 2,354 olduğu görülmektedir.

Önerme g) Deniz Müzesi;

“Deniz Müzesi” için katılımcıların %18,7’i 1, %10,6’sı 2, %22,9’u 3, %21,0’i 4 ve %26,8’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,264 olduğu görülmektedir.

Önerme h) Büyük Kartal Heykeli;

“Büyük Kartal Heykeli” için katılımcıların %17,1’i 1, %9,4’ü 2, %12,6’sı 3, %20,0’si 4 ve %41,0’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,583 olduğu görülmektedir.

Önerme i) Akaretler Sıraevler;

“Akaretler Sıraevler” için katılımcıların %30,0’u 1, %11,0’i 2, %19,0’u 3, %15,8’i 4 ve %24,2’si 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 2,932 olduğu görülmektedir.

Önerme j) Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi;

“Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi” için katılımcıların %26,5’i 1, %13,2’si 2, %18,4’ü 3, %18,1’i 4 ve %23,9’u 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 2,996 olduğu görülmektedir.

Önerme k) Barbaros Bulvarı;

“Barbaros Bulvarı” için katılımcıların %12,9’u 1, %10,3’ü 2, %15,2’si 3, %24,5’i 4 ve %37,1’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,625 olduğu görülmektedir.

Önerme l) Beşiktaş Hamamı;

“Beşiktaş Hamamı” için katılımcıların %42,9’u 1, %13,5’i 2, %20,0’si 3, %8,7’si 4 ve %14,8’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 2,390 olduğu görülmektedir.

Yapılan önermelerde en çok; Beşiktaş Kartal Heykeli, Barbaros Bulvarı, Kafe ve restoranlar, en az; Beşiktaş Hamamı, Asdvadzadin Kilisesi'nin tercih edildiği görülmektedir.

Katılımcıların “Beşiktaş Merkez’de buluşma noktanz neresidir?” sorusuna verdikleri yanıtlar (Tablo 28)’de verilmiştir (en az:1, en çok 5) (%).

Tablo 28: Beşiktaş merkezdeki buluşma noktalarının önem sırasına göre dağılımı.

	1	2	3	4	5	Ort.		SS.
a) Barbaros Meydanı	19,0	11,6	11,3	15,2	42,9	3,512	±	1,578
b) Beşiktaş Demokrasi Meydanı	22,9	12,9	14,5	17,4	32,3	3,232	±	1,569
c) Vapur İskelesi	13,5	6,8	15,5	21,0	43,2	3,735	±	1,419
d) Deniz Müzesi	45,5	18,1	16,1	9,4	11,0	2,223	±	1,390
e) Sinanpaşa Cami yanı	41,9	14,5	15,2	10,3	18,1	2,481	±	1,544
f) Akaretler/Sıraevler	53,5	15,5	11,6	7,7	11,6	2,084	±	1,416
g) Balıkçılar Çarşısı	40,0	9,4	14,8	16,8	19,0	2,654	±	1,584
h) Beşiktaş Çarşısı/AVM	25,8	7,4	18,4	14,2	34,2	3,235	±	1,602
i) Demokrasi Meydanı Yanındaki Otobüs Durakları	34,2	9,0	17,7	18,7	20,3	2,819	±	1,560

Önerme a) Barbaros Meydanı;

“Barbaros Meydanı” için katılımcıların 19,0’u 1, %11,6’sı 2, %11,3’ü 3, %15,2’si 4 ve %42,9’u 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,512 olduğu görülmektedir.

Önerme b) Beşiktaş Demokrasi Meydanı;

“Beşiktaş Demokrasi Meydanı” için katılımcıların %22,9’u 1, %12,9’u 2, %14,5’i 3, %17,4’ü 4 ve %32,3’ü 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,232 olduğu görülmektedir.

Önerme c) Vapur İskelesi;

“Vapur İskelesi” için katılımcıların %13,5’i 1, %6,8’i 2, %15,5’i 3, %21,0’i 4 ve %43,2’si 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,735 olduğu görülmektedir.

Önerme d) Deniz Müzesi;

“Deniz Müzesi” için katılımcıların %45,5’i 1, %18,1’i 2, %16,1’i 3, %9,4’ü 4 ve %11,0’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 2,223 olduğu görülmektedir.

Önerme e) Sinanpaşa Cami yanı;

“Sinanpaşa Cami yanı” için katılımcıların %41,9’u 1, %14,5’i 2, %15,2’si 3, %10,3’ü 4 ve %18,1’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 2,481 olduğu görülmektedir.

Önerme f) Akaretler/Sıraevler;

“Akaretler/Sıraevler” için katılımcıların %53,5’i 1, %15,5’i 2, %11,6’sı 3, %7,7’si 4 ve %11,6’sı 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 2,084 olduğu görülmektedir.

Önerme g) Balıkçılar Çarşısı;

Balıkçılar Çarşısı” için katılımcıların %40,0’i 1, %9,4’ü 2, %14,8’i 3, %16,8’i 4 ve %19,0’u 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 2,654 olduğu görülmektedir.

Önerme h) Beşiktaş Çarşısı/AVM;

“Beşiktaş Çarşısı/AVM” için katılımcıların %25,8’i 1, %7,4’ü 2, %18,4’ü 3, %14,2’si 4 ve %34,2’si 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,235 olduğu görülmektedir.

Önerme i) Demokrasi Meydanı yanındaki otobüs durakları;

“Demokrasi Meydanı yanındaki otobüs durakları” için katılımcıların %34,2’si 1, %9,0’u 2, %17,7’si 3, %18,7’si 4 ve %20,3’ü 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 2,819 olduğu görülmektedir.

Yapılan önermelerde en çok; Beşiktaş-Üsküdar vapur iskelesi ve Barbaros Meydanı’nın buluşma noktası olarak tercih edildiği, en az tercih edilen buluşma noktasının ise Akaretler /Sıraevler, Deniz Müzesi olduğu saptanmıştır.

“Beşiktaş Merkez’e genelde ne sıklıkla gelirsiniz?” sorusuna katılımcıların %6,8’i yılda birkaç kez, %32,3’ü ayda birkaç kez, %37,1’i haftada birkaç kez ve %23,9’u ise her gün yanıtını vermiştir (Tablo 29). Ortalama değer incelendiğinde 3,78 olduğu görülmektedir ve genel sonuç hergün gelindiği yönündedir. Standart sapma ise 0,88 olarak bulunmuştur.

Tablo 29: Beşiktaş merkeze gelme sıklığına göre sıklık dağılımları.

	Frekans	Yüzde	ortalama±standart sapma
Yılda birkaç kez	21	6,8	3,78±0.88
Ayda birkaç kez	100	32,3	
Haftada birkaç kez	115	37,1	
Hergün	74	23,9	
Toplam	310	100	

“Beşiktaş Merkez’e genellikle günün hangi zaman diliminde gelirsiniz” sorusuna katılımcıların %13,9’u sabah, %11,6’sı öğle arası, %53,2’si öğleden sonra, %16,8’i işten çıkınca ve %4,5’i ise gece yanıtını vermiştir (Tablo 30). Ortalama değer incelendiğinde 2,86 olduğu görülmektedir ve genel sonuç öğleden sonra gelindiği yönündedir. Standart sapma ise 1,00 olarak bulunmuştur.

Tablo 30: Beşiktaş’a gün içerisinde gelinen zaman dilimine göre sıklık dağılımları.

	Frekans	Yüzde	ortalama±standart sapma
Sabah	43	13,9	2,86±1,00
Öğle arası	36	11,6	
Öğleden sonra	165	53,2	
İşten çıkınca	52	16,8	
Gece	14	4,5	
Toplam	310	100	

“Beşiktaş Merkez’de ne kadar süre bulunursunuz?” sorusuna katılımcıların %1,6’sı 15 dakikadan az, %2,3’ü 15 ila 30 dakika arası, %12,6’sı 30 ila 60 dakika arası ve %83,5’i 60 dakikadan fazla yanıtını vermiştir (Tablo 31). Ortalama değer incelendiğinde 3,78 olduğu görülmektedir ve çoğunluğun Sinanpaşa Mahallesi içerisindeki Beşiktaş Merkez’de 60 dakikadan fazla bir sürede bulunduğu görülmektedir. Standart sapma 0,56 olarak bulunmuştur.

Tablo 31: Beşiktaş merkezde bulunma süresine göre sıklık dağılımları.

	Frekans	Yüzde	ortalama±standart sapma
15 dakikadan az	5	1,6	3,78±0,56
15-30 dakika arası	7	2,3	
30-60 dakika arası	39	12,6	
60 dakikadan fazla	259	83,5	
Toplam	310	100	

Mekânsal boyut açısından; konfor, erişilebilirlik, aktivite ve kullanılabilirlik, sosyallik faktörü ölçüt alınarak hazırlanan önermelerde alt başlıklar şeklinde hazırlanan sorular ile kentsel mekân niteliğinin kullanıcı tarafından puanlandırılması istenmektedir. Konfor faktörüne ilişkin önermelere katılımcıların verdikleri yanıtlar aşağıdaki gibidir (Tablo 32).

Tablo 32: Konfor faktörüne ilişkin önermelerin sıklık dağılımları.

	1	2	3	4	5	Ort.		SS.
1. Yapısal ve kamusal açık alanlar birbiriyle uyumludur.	6,8	12	38	22	21	3,383	±	1,14
2. Temiz ve bakımlıdır.	3,9	11	30	36	20	3,567	±	1,04
3. Yürüme, oturma ve geçiş alanlarının ölçüleri bu eylemlere uygundur.	8,7	14	33	30	16	3,296	±	1,15
4. Oturma elemanları konforludur.	11	19	39	17	14	3,035	±	1,16
5. Yağışlı ve güneşli havalarda açık alan aktivitelerine olanaklıdır.	19	17	32	22	10	2,871	±	1,25

Önerme 1: Yapısal ve kamusal açık alanlar birbiriyle uyumludur.

“Yapısal ve kamusal açık alanlar birbiriyle uyumludur.” önermesine katılımcıların %6,8’i 1, %11,9’u 2, %38,4’ü 3, %21,9’u 4 ve %21,0’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,383 olduğu görülmektedir.

Önerme 2: Temiz ve bakımlıdır.

“Temiz ve bakımlıdır” önermesine katılımcıların %3,9’u 1, %10,6’sı 2, %30,0’u 3, %35,8’i 4 ve %19,7’si 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,567 olduğu görülmektedir.

Önerme 3: Yürüme, oturma ve geçiş alanlarının ölçüleri bu eylemlere uygundur.

“Yürüme, oturma ve geçiş alanlarının ölçüleri bu eylemlere uygundur.” önermesine katılımcıların %8,7’si 1, %13,5’i 2, %32,6’sı 3, %29,7’si 4 ve %15,5’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,296 olduğu görülmektedir.

Önerme 4: Oturma elemanları konforludur.

“Oturma elemanları konforludur.” önermesine katılımcıların %11,0’i 1, %19,0’u 2, %39,4’ü 3, %16,8’i 4 ve %13,9’u 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,035 olduğu görülmektedir.

Önerme 5: Yağışlı ve güneşli havalarda açık alan aktivitelerine olanaklıdır.

“Yağışlı ve güneşli havalarda açık alan aktivitelerine olanaklıdır.” önermesine katılımcıların %19,4’ü 1, %16,5’i 2, %32,3’ü 3, %21,6’sı 4 ve %10,3’ü 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 2,871 olduğu görülmektedir.

Erişilebilirlik faktörüne ilişkin önermelere katılımcıların verdikleri yanıtlar aşağıdaki gibidir (Tablo 33)

Tablo 33: Erişilebilirlik faktörüne ilişkin önermelerin sıklık dağılımları.

	1	2	3	4	5	Ort.		SS.
1.Yaya erişilebilirliğine uygundur.	5,5	9,7	23	33	29	3,71	±	1,15
2.Kaldırımları geniştir.	10	14	25	30	21	3,37	±	1,25
3.Transit erişim olanaklarına sahiptir (Her çeşit araçla ve toplu taşıma aracıyla ulaşım vardır).	3,5	4,2	17	27	48	4,11	±	1,06
4.İşaret ve yönlendirme levhaları okunaklı ve anlaşılirdir.	4,8	6,8	28	34	27	3,71	±	1,08

Önerme 1: Yaya erişilebilirliğine uygundur.

“Yaya erişilebilirliğine uygundur.” önermesine katılımcıların %5,5’i 1, %9,7’si 2, %22,6’sı 3, %33,2’si 4 ve %29,0’u 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,706 olduğu görülmektedir.

Önerme 2: Kaldırımları geniştir.

“Kaldırımları geniştir” önermesine katılımcıların %10,3’ü 1, %13,9’u 2, %25,2’si 3, %29,7’si 4 ve %21,0’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,371 olduğu görülmektedir.

Önerme 3: Transit erişim olanaklarına sahiptir (Her çeşit araçla ve toplu taşıma aracıyla ulaşım vardır.

“Transit erişim olanaklarına sahiptir (Her çeşit araçla ve toplu taşıma aracıyla ulaşım vardır)” önermesine katılımcıların %3,5’i 1, %4,2’si 2, %17,4’ü 3, %27,1’i 4 ve %47,7’si 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 4,112 olduğu görülmektedir.

Önerme 4: İşaret ve yönlendirme levhaları okunaklı ve anlaşılirdir.

“İşaret ve yönlendirme levhaları okunaklı ve anlaşılirdir.” önermesine katılımcıların %4,8’i 1, %6,8’i 2, %27,7’si 3, %33,5’i 4 ve %27,1’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,712 olduğu görülmektedir.

Aktivite ve kullanılabilirlik faktöründe ilişkin önermelere katılımcıların verdikleri yanıtlar aşağıdaki gibidir (Tablo 34).

Tablo 34: Aktivite ve kullanılabilirlik faktörüne ilişkin önermelerin sıklık dağılımları.

	1	2	3	4	5	Ort.		SS.
1. Nitelikli ve kamusal açık alanları vardır (rekreasyon, spor vb.).	13	18	30	26	13	3,07	±	1,21
2. Yeterli oturma alanları, bank, sandalye vardır.	11	20	35	23	11	3,01	±	1,14
3. Çeşitli işlev/servis alanları vardır (Gıda, sağlık, eğitim vb.).	4,2	7,7	20	34	35	3,87	±	1,1
4. Kültürel ve toplumsal aktiviteler vardır.	3,9	3,9	24	31	37	3,93	±	1,05
5. Ekonomik açıdan canlıdır.	1,3	1,6	10	25	62	4,45	±	0,84

Önerme 1: Nitelikli ve kamusal açık alanları vardır (rekreasyon, spor vb.).

“Nitelikli ve kamusal açık alanları vardır (rekreasyon, spor vb.)” önermesine katılımcıların %13,2’si 1, %18,1’i 2, %30,0’u 3, %26,1’i 4 ve %12,6’sı 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,067 olduğu görülmektedir.

Önerme 2: Yeterli oturma alanları, bank, sandalye vardır.

“Yeterli oturma alanları, bank, sandalye vardır.” önermesine katılımcıların %11,3’ü 1, %20,3’ü 2, %35,2’si 3, %22,6’sı 4 ve %10,6’sı 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,010 olduğu görülmektedir.

Önerme 3: Çeşitli işlev/servis alanları vardır (gıda, sağlık, eğitim vb.).

“Çeşitli işlev/servis alanları vardır (gıda, sağlık, eğitim vb.)” önermesine katılımcıların %4,2’si 1, %7,7’si 2, %19,7’si 3, %33,9’u 4 ve %34,5’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,867 olduğu görülmektedir.

Önerme 4: Kültürel ve toplumsal aktiviteler vardır.

“Kültürel ve toplumsal aktiviteler vardır” önermesine katılımcıların %3,9’u 1, %3,9’u 2, %24,2’si 3, %31,3’ü 4 ve %36,8’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,932 olduğu görülmektedir.

Önerme 5: Ekonomik açıdan canlıdır.

“Ekonomik açıdan canlıdır” önermesine katılımcıların %1,3’ü 1, %1,6’sı 2, %10,0’u 3, %24,8’i 4 ve %62,3’ü 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 4,451 olduğu görülmektedir.

Sosyallik faktöründe geçen önermelere ilişkin katılımcıların verdikleri yanıtlar aşağıdaki gibidir (Tablo 35).

Tablo 35: Sosyallik faktörüne ilişkin önermelerin sıklık dağılımları.

	1	2	3	4	5	Ort.		SS.
1. Farklı gruptan insanların uğradığı bir yerdir.	1,6	1,3	10,0	29,0	58,1	4,406	±	0,845
2. Kişinin kendine özgü hissedeceği ve sahiplik algısı duyacağı yerler vardır.	1,3	4,5	18,1	32,6	43,5	4,125	±	0,948
3. Çocuk, genç ve yaşlıların bulunması açısından olanaklıdır.	4,2	8,7	20,3	31,0	35,8	3,854	±	1,127

Önerme 1: Farklı gruptan insanların uğradığı bir yerdir.

“Farklı gruptan insanların uğradığı bir yerdir” önermesine katılımcıların %1,6’sı 1, %1,3’ü 2, %10,0’u 3, %29,0’u 4 ve %58,1’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 4,406 olduğu görülmektedir.

Önerme 2: Kişinin kendine özgü hissedeceği ve sahiplik algısı duyacağı yerler vardır. “*Kişinin kendine özgü hissedeceği ve sahiplik algısı duyacağı yerler vardır.*” önermesine katılımcıların %1,3’ü 1, %4,5’i 2, %18,1’i 3, %32,6’sı 4 ve %43,5’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 4,125 olduğu görülmektedir.

Önerme 3: Çocuk, genç ve yaşlıların bulunması açısından olanaklıdır. “*Çocuk, genç ve yaşlıların bulunması açısından olanaklıdır*” önermesine katılımcıların %4,2’si 1, %8,7’si 2, %20,3’ü 3, %31,0’i 4 ve %35,8’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,854 olduğu görülmektedir.

Kamusal memnuniyet açısından sağlık, güvenlik, canlılık, hayal edilebilir olma faktörü ölçüt alınarak hazırlanan önermelerde, alt başlıklar şeklinde hazırlanan sorular ile kullanıcıların puanlandırması istenmektedir.

Sağlık faktörüne ilişkin önermelere katılımcıların verdikleri yanıtlar aşağıdaki gibidir (Tablo 36).

Tablo 36: Sağlık faktörüne ilişkin önermelerin sıklık dağılımları.

	1	2	3	4	5	Ort.		SS.
1. Hastane ve doktora ulaşım vardır.	10	10	37	25	19	3,32	±	1,18
2. Havadar bir yerdir.	2,9	3,5	17	31	45	4,12	±	1,01
3. Çöp için geri dönüşüm kutuları vardır.	13	15	36	23	14	3,1	±	1,21
4. Sokaklar genel olarak temizdir ve çöp yoktur.	7,4	15	30	31	17	3,35	±	1,14
5. Gürültü kirliliği yoktur.	33	19	21	19	8,1	2,5	±	1,33
6. Sokaklarda rahatsız edici bir koku yoktur.	11	14	26	33	16	3,27	±	1,22
7. Organik gıda marketleri vardır.	22	21	33	15	9	2,67	±	1,23

Önerme 1: Hastane ve doktora ulaşım vardır. “*Hastane ve doktora ulaşım vardır*” önermesine katılımcıların %10,0’u 1, %10,0’u 2, %36,8’i 3, %24,5’i 4 ve %18,7’si 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,319 olduğu görülmektedir.

Önerme 2: Havadar bir yerdir.

“*Havadar bir yerdir*” önermesine katılımcıların %2,9’u 1, %3,5’i 2, %17,4’ü 3, %31,3’ü 4 ve %44,8’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 4,116 görülmektedir.

Önerme 3: Çöp için geri dönüşüm kutuları vardır.

“*Çöp için geri dönüşüm kutuları vardır*” önermesine katılımcıların %12,9’u 1, .514,8’i 2, %35,5’i 3, %22,6’sı 4 ve %14,2’si 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,103 olduğu görülmektedir.

Önerme 4: Sokaklar genel olarak temizdir ve çöp yoktur.

“*Sokaklar genel olarak temizdir ve çöp yoktur.*” önermesine katılımcıların %7,4’ü 1, %14,5’i 2, %30,3’ü 3, %30,6’sı 4 ve %17,1’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,354 olduğu görülmektedir.

Önerme 5: Gürültü kirliliği yoktur.

“*Gürültü kirliliği yoktur.*” önermesine katılımcıların %33,2’si 1, %18,7’si 2, %21,3’ü 3, %18,7’si 4 ve %8,1’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 2,496 olduğu görülmektedir.

Önerme 6: Sokaklarda rahatsız edici bir koku yoktur.

“*Sokaklarda rahatsız edici bir koku yoktur.*” önermesine katılımcıların %11,3’ü 1, %14,2’si 2, %26,1’i 3, %32,6’sı 4 ve %15,8’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,274 olduğu görülmektedir.

Önerme 7: Organik gıda marketleri vardır.

“*Organik gıda marketleri vardır.*” önermesine katılımcıların %22,3’ü 1, %21,0’i 2, %32,9’u 3, %14,8’i 4 ve %9,0’u 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 2,674 olduğu görülmektedir.

Güvenlik faktöründe kadın ve erkek katılımcıların önermelere verdikleri yanıtlar için 2 ayrı tablo hazırlanmıştır (Tablo 37-38).

Tablo 37: Güvenlik faktörüne ilişkin önermelerin sıklık dağılımları (kadın katılımcılar).

	1	2	3	4	5	Ort.		SS.
1. Yollar ve kaldırımlarda uygun zemin kaplaması ve rampa vardır.	9	13	33	31	14	3,25	±	1,15
2. Gece aydınlatması yeterlidir.	22	19	33,0	17	10	2,79	±	1,05
3. Suç oranları azdır (Hırsızlık, gasp vb.).	12	26	19	28	15	3,13	±	1,01
4. Gün boyunca güvenlidir.	13	25	29	17	16	3,01	±	1,09
5. Geceleyin yalnız yürümek açısından uygundur.	18	16	21	29,0	15	3,06	±	1,11

Önerme 1: Yollar ve kaldırımlarda uygun zemin kaplaması ve rampa vardır.

“Yollar ve kaldırımlarda uygun zemin kaplaması ve rampa vardır” önermesine kadın katılımcıların %9,1’i 1, %13’ü 2, %33,2’si 3, %30,8’i 4 ve %13,9’u 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,25 olduğu görülmektedir.

Önerme 2: Gece aydınlatması yeterlidir.

“Gece aydınlatması yeterlidir.” önermesine kadın katılımcıların %21,7’si 1, %18,7’si 2, %33’ü 3, %16,5’i 4 ve %10,2’si 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 2,79 olduğu görülmektedir.

Önerme 3: Suç oranları azdır (Hırsızlık, gasp vb.).

“Suç oranları azdır (Hırsızlık, gasp vb.)” önermesine kadın katılımcıların %11,8’i 1, %26,2’si 2, %19,3’ü 3, %28,1’i 4 ve %14,6’sı 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,13 olduğu görülmektedir.

Önerme 4: Gün boyunca güvenlidir.

“Gün boyunca güvenlidir” önermesine kadın katılımcıların %12,5’i 1, %25,3’ü 2, %29,1’i 3, %16,7’si 4 ve %16,4’ü 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,01 olduğu görülmektedir.

Önerme 5: Geceleyin yalnız yürümek açısından uygundur.

“Geceleyin yalnız yürümek açısından uygundur” önermesine kadın katılımcıların %18,2’si 1, %16,3’ü 2, %21,4’ü 3, %29’u 4 ve %15,1’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,06 olduğu görülmektedir.

Tablo 38: Güvenlik faktörüne ilişkin önermelerin sıklık dağılımları (erkek katılımcılar).

	1	2	3	4	5	Ort.		SS.
1. Yollar ve kaldırımlarda uygun zemin kaplaması ve rampa vardır.	9	14	38	27	13	3,25	±	1,05
2. Gece aydınlatması yeterlidir.	3	9	30	35	22	3,63	±	1,05
3. Suç oranları azdır (Hırsızlık, gasp vb.).	10	26	21	28	15	3,15	±	1,00
4. Gün boyunca güvenlidir.	8	15	23	30	24	3,68	±	1,12
5. Geceleyin yalnız yürümek açısından uygundur.	9	12	17	34	28	3,70	±	1,11

Önerme 1: Yollar ve kaldırımlarda uygun zemin kaplaması ve rampa vardır.

“Yollar ve kaldırımlarda uygun zemin kaplaması ve rampa vardır” önermesine erkek katılımcıların %8,5’i 1, %13,6’sı 2, %38,4’ü 3, 27,3’ü 4 ve %12,7’si 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,25 olduğu görülmektedir.

Önerme 2: Gece aydınlatması yeterlidir.

“Gece aydınlatması yeterlidir.” önermesine erkek katılımcıların %3,1’i 1, %9’u 2, %30,2’si 3, %35,4’ü 4 ve %22,3’ü 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,63 olduğu görülmektedir.

Önerme 3: Suç oranları azdır (Hırsızlık, gasp vb.).

“Suç oranları azdır (Hırsızlık, gasp vb.)” önermesine kadın katılımcıların %10,2’si 1, %25,5’i 2, %21’i 3, %28,3’ü 4 ve %15’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,15 olduğu görülmektedir.

Önerme 4: Gün boyunca güvenlidir.

“Gün boyunca güvenlidir” önermesine kadın katılımcıların %7,5’i 1, %15,3’ü 2, %23,1’i 3, %30’u 4 ve %24,1’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,68 olduğu görülmektedir.

Önerme 5: Geceleyin yalnız yürümek açısından uygundur.

“Geceleyin yalnız yürümek açısından uygundur” önermesine kadın katılımcıların %9,4’ü 1, %11,6’sı 2, %16,7’si 3, %34,2’si 4 ve %28,1’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,70 olduğu görülmektedir.

Rekreasyon-canlılık faktörüne ilişkin önermelere katılımcıların verdikleri yanıtlar aşağıdaki gibidir (Tablo 39).

Tablo 39: Rekreasyon-canlılık faktörüne ilişkin önermelerin sıklık dağılımları.

	1	2	3	4	5	Ort.		SS.
1.Spor etkinlikleri vardır.	15	20	32	20	13	2,97	±	1,23
2.Her çeşit alışveriş olanakları vardır.	4,8	4,8	20	32	38	3,94	±	1,1
3.Çocuk oyun alanları vardır.	24	24	27	15	11	2,65	±	1,28
4.Toplanma alanları vardır.	4,5	7,7	19	33	36	3,88	±	1,12
5.Yeme-içme alanları vardır.	1,9	3,5	11	24	60	4,37	±	0,95

Önerme 1: Spor etkinlikleri vardır.

“*Spor etkinlikleri vardır.*” önermesine katılımcıların %14,5’i 1, %20,3’ü 2, %31,6’sı 3, %20,3’ü 4 ve %13,2’si 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 2,974 olduğu görülmektedir.

Önerme 2: Her çeşit alışveriş olanakları vardır.

“*Her çeşit alışveriş olanakları vardır*” önermesine katılımcıların %4,8’i 1, %4,8’i 2, %20,3’ü 3, %31,9’u 4 ve %38,1’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,935 olduğu görülmektedir.

Önerme 3: Çocuk oyun alanları vardır.

“*Çocuk oyun alanları vardır.*” önermesine katılımcıların %23,5’i 1, %23,9’u 2, %27,4’ü 3, %14,5’i 4 ve %10,6’sı 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 2,648 olduğu görülmektedir.

Önerme 4: Toplanma alanları vardır.

“*Toplanma alanları vardır*” önermesine katılımcıların %4,5’i 1, %7,7’si 2, %19,0’u 3, %32,9’u 4 ve %35,8’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,877 olduğu görülmektedir.

Önerme 5: Yeme-içme alanları vardır.

“*Yeme-içme alanları vardır*” önermesine katılımcıların %1,9’u 1, %3,5’i 2, %10,6’sı 3, %23,5’i 4 ve %60,3’ü 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 4,367 olduğu görülmektedir.

Hayal edilebilir olma faktörüne ilişkin önermelere katılımcıların verdikleri yanıtlar aşağıdaki gibidir (Tablo 40).

Tablo 40: Hayal edilebilir olma faktörüne ilişkin önermelerin sıklık dağılımları.

	1	2	3	4	5	Ort.		SS.
1. Binaların belli bir mimari tarzı vardır.	17	19	34	17	14	2,91	±	1,26
2. Binalar görünüş olarak birbirine benzemektedir.	16	21	33	19	11	2,88	±	1,22
3. Yapılı çevre görsel açıdan estetik olup insan ölçeğiyle uyumludur.	10	18	34	27	11	3,11	±	1,13
4. Kendine özgü özellikleri olan bir yerdir.	3,5	7,4	24	38	27	3,77	±	1,04
5. Zengin kültürel dokusu vardır.	4,5	6,5	25	35	29	3,78	±	1,08
6. Tekrar gelmek isteyeceğim ve yaşamak istediğim bir yerdir.	2,3	4,5	18	32	44	4,1	±	1

Önerme 1: Binaların belli bir mimari tarzı vardır.

“*Binaların belli bir mimari tarzı vardır*” önermesine katılımcıların %17,1’i 1, %18,7’si 2, %33,5’i 3, %17,1’i 4 ve %13,5’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 2,912 olduğu görülmektedir.

Önerme 2: Binalar görünüş olarak birbirine benzemektedir.

“*Binalar görünüş olarak birbirine benzemektedir*” önermesine katılımcıların %16,1’i 1, %20,6’sı 2, %33,2’si 3, %18,7’si 4 ve %11,3’ü 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 2,883 olduğu görülmektedir.

Önerme 3: Yapılı çevre görsel açıdan estetik olup insan ölçeğiyle uyumludur.

“*Yapılı çevre görsel açıdan estetik olup insan ölçeğiyle uyumludur*” önermesine katılımcıların %10,0’u 1, %17,7’si 2, %34,2’si 3, %27,4’ü 4 ve %10,6’sı 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,109 olduğu görülmektedir.

Önerme 4: Kendine özgü özellikleri olan bir yerdir.

“*Kendine özgü özellikleri olan bir yerdir*” önermesine katılımcıların %3,5’i 1, %7,4’ü 2, %24,2’si 3, %37,7’si 4 ve %27,1’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,774 olduğu görülmektedir.

Önerme 5: Zengin kültürel dokusu vardır.

“Zengin kültürel dokusu vardır” önermesine katılımcıların %4,5’i 1, %6,5’i 2, %25,2’si 3, %34,5’i 4 ve %29,4’ü 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,777 olduğu görülmektedir.

Önerme 6: Tekrar gelmek isteyeceğim ve yaşamak istediğim bir yerdir.

“Tekrar gelmek isteyeceğim ve yaşamak istediğim bir yerdir” önermesine katılımcıların %2,3’ü 1, %4,5’i 2, %17,7’si 3, %31,9’u 4 ve %43,5’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 4,100 olduğu görülmektedir.

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi’nde kamusal memnuniyeti arttırmak amacıyla katılımcılara “Beşiktaş Merkezi’ne getirilmesini istediğiniz özellikleri önem sıralamasına göre sıralayınız.” sorusu yöneltilerek, önermeler eşliğinde kentsel peyzaj tasarımı için kriterler geliştirilmesi hedeflenmiştir. Verdikleri yanıtlar aşağıdaki gibidir (Tablo 41).

Tablo 41: Beşiktaş merkezi’ne getirilmesi istenen özelliklerin önem sırasına göre sıklık dağılımları.

a) Oturma bankalarının artırılmasını istiyorum.	5,8	5,2	18	25	46	4	±	1,17
b) Çöp kutularının artırılmasını istiyorum	10	5,2	19	23	42	3,82	±	1,31
c) Bitki kasalarının artırılmasını istiyorum	6,1	3,5	16	27	48	4,07	±	1,15
d) Ağaçlar ve yeşil alanların artırılmasını istiyorum.	2,3	2,9	7,7	26	62	4,41	±	0,92
e) Buluşma noktalarının artırılmasını istiyorum.	12	10	22	18	37	3,59	±	1,39
f) Görsel açıdan daha estetik bir çevre istiyorum.	3,5	3,5	13	23	57	4,27	±	1,04
g) Organik gıda/Pazar alanları oluşturulsun istiyorum.	16	13	20	17	35	3,43	±	1,46
h) Sağlıklı yaşam aktivitelerinin yer almasını istiyorum.	8,4	5,5	17	27	42	3,88	±	1,25
i) Güneş ve yağmura karşı koruyucu donatıların artırılmasını istiyorum.	5,2	7,4	15	29	43	3,97	±	1,16
j) Çay bahçelerinin artırılmasını istiyorum.	15	7,1	21	19	37	3,56	±	1,43
k) Kıyı şeridinde kamusal kullanım olanaklarının artırılmasını istiyorum.	3,9	5,2	10	20	61	4,29	±	1,09
l) Kamusal sanat, müzik vb. açık alan etkinliklerinin artırılmasını istiyorum.	5,5	3,5	15	23	53	4,15	±	1,14
m) Heykel gibi sanatsal öğelerin artırılmasını istiyorum.	13	10	20	17	39	3,59	±	1,42
n) Zemin satrancı vb. hareketli köşeler oluşturulmasını istiyorum	7,1	8,1	17	24	44	3,89	±	1,25
o) Güvenlik görevlisi ve kamera sistemlerinin geliştirilmesini istiyorum.	2,9	2,6	17	27	51	4,21	±	1

Önerme a) Oturma banklarının artırılmasını istiyorum.

“*Oturma banklarının artırılmasını istiyorum*” önermesine katılımcıların %5,8’i 1, %5,2’si 2, %18,4’ü 3, %24,8’i 4 ve %45,8’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,996 olduğu görülmektedir.

Önerme b) Çöp kutularının artırılmasını istiyorum.

“*Çöp kutularının artırılmasını istiyorum*” önermesine katılımcıların %10,3’ü 1, %5,2’si 2, %19,0’u 3, %23,2’si 4 ve %42,3’ü 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,819 olduğu görülmektedir.

Önerme c) Bitki kasalarının artırılmasını istiyorum.

“*Bitki kasalarının artırılmasını istiyorum*” önermesine katılımcıların %6,1’i 1, %3,5’i 2, %15,8’i 3, %26,5’i 4 ve %48,1’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 4,067 olduğu görülmektedir.

Önerme d) Ağaçlar ve yeşil alanların artırılmasını istiyorum.

“*Ağaçlar ve yeşil alanların artırılmasını istiyorum*” önermesine katılımcıların %2,3’ü 1, %2,9’u 2, %7,7’si 3, %25,5’i 4 ve %61,6’sı 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 4,412 olduğu görülmektedir.

Önerme e) Buluşma noktalarının artırılmasını istiyorum.

“*Buluşma noktalarının artırılmasını istiyorum*” önermesine katılımcıların %12,3’ü 1, %10,0’u 2, %21,9’u 3, %18,4’ü 4 ve %37,4’ü 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,587 olduğu görülmektedir.

Önerme f) Görsel açıdan daha estetik bir çevre istiyorum.

“*Görsel açıdan daha estetik bir çevre istiyorum*” önermesine katılımcıların %3,5’i 1, %3,5’i 2, %12,6’sı 3, %23,2’si 4 ve %57,1’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 4,267 olduğu görülmektedir.

Önerme g) Organik gıda/Pazar alanları oluşturulsun istiyorum.

“*Organik gıda / Pazar alanları oluşturulsun istiyorum*” önermesine katılımcıların %15,5’i 1, %12,9’u 2, %20,0’si 3, %16,8’i 4 ve %34,8’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,425 olduğu görülmektedir.

Önerme h) Sağlıklı yaşam aktivitelerinin yer almasını istiyorum.

“*Sağlıklı yaşam aktivitelerinin yer almasını istiyorum*” önermesine katılımcıların %8,4’ü 1, %5,5’i 2, %17,4’ü 3, %27,1’i 4 ve %41,6’sı 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,880 olduğu görülmektedir.

Önerme i) Güneş ve yağmura karşı koruyucu donatıların artırılmasını istiyorum.

“*Güneş ve yağmura karşı koruyucu donatıların artırılmasını istiyorum*” önermesine katılımcıların %5,2’si 1, %7,4’ü 2, %15,2’si 3, %29,4’ü 4 ve %42,9’u 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,974 olduğu görülmektedir.

Önerme j) Çay bahçelerinin artırılmasını istiyorum.

“*Çay bahçelerinin artırılmasını istiyorum*” önermesine katılımcıların %15,2’si 1, %7,1’i 2, %21,3’ü 3, %19,0’u 4 ve %37,4’ü 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,564 olduğu görülmektedir.

Önerme k) Kıyı şeridinde kamusal kullanım olanaklarının artırılmasını istiyorum.

“*Kıyı şeridinde kamusal kullanım olanaklarının artırılmasını istiyorum.*” önermesine katılımcıların %3,9’u 1, %5,2’si 2, %10,0’u 3, %20,0’si 4 ve %61,0’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 4,290 olduğu görülmektedir.

Önerme l) Kamusal sanat, müzik vb. açık alan etkinliklerinin artırılmasını istiyorum

“*Kamusal sanat, müzik vb. açık alan etkinliklerinin artırılmasını istiyorum*” önermesine katılımcıların %5,5’i 1, %3,5’i 2, %14,5’i 3, %23,2’si 4 ve %53,2’si 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 4,151 olduğu görülmektedir.

Önerme m) Heykel gibi sanatsal öğelerin artırılmasını istiyorum.

“*Heykel gibi sanatsal öğelerin artırılmasını istiyorum*” önermesine katılımcıların %13,2’si 1, %10,0’u 2, %20,3’ü 3, %17,4’ü 4 ve %39,0’u 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,590 olduğu görülmektedir.

Önerme n) Zemin satrancı vb. hareketli köşeler oluşturulmasını istiyorum.

“*Zemin satrancı vb. hareketli köşeler oluşturulmasını istiyorum*” önermesine katılımcıların %7,1’i 1, %8,1’i 2, %17,1’i 3, %24,2’si 4 ve %43,5’i 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 3,890 olduğu görülmektedir.

Önerme o) Güvenlik görevlisi ve kamera sistemlerinin geliştirilmesini istiyorum.

“Güvenlik görevlisi ve kamera sistemlerinin geliştirilmesini istiyorum” önermesine katılımcıların %2,9’u 1, %2,6’sı 2, %16,5’i 3, %26,8’si 4 ve %51,3’ü 5 puan vermiştir. Ortalama değer incelendiğinde 4,209 olduğu görülmektedir.

Anket sonuçlarının doğruluğu için uygulanan Güvenilirlik testi, Cronbach Alpha’da 0,913 değeri bulunmuştur. Cronbach Alpha değerinin %70’i geçmesi anketin başarılı olduğunu göstermektedir.

Faktörler için ilişkilerin belirlenmesine yönelik olarak gerçekleştirilen YEM analizinde de Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi için ana hipotezlere ilişkin YEM analiz tahminleri yapılmıştır (Tablo 42).

Tablo 42: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi’ne ilişkin ana hipotezler için YEM analizi tahminleri.

Hipotez	Yapısal ilişki	Yön	Katsayı tahmin	St. Hata	t değeri	p	Sonuç
H1	MB→KM	+	0.792	0.028	28.28	****	Anlamlı
H2	KON→MB	+	0.723	0.012	60.25	0.013	Anlamlı
H3	ER→MB	+	0.751	0.034	22.Ağu	0.004	Anlamlı
H4	AK→MB	+	0.763	0.035	21.80	0.002	Anlamlı
H5	SOS→MB	+	0.697	0.016	43.56	0.016	Anlamlı
H6	SAG→KM	+	0.831	0.029	28.65	0.017	Anlamlı
H7	GÜV→KM	+	0.815	0.013	62.69	0.020	Anlamlı
H8	REKCA→KM	+	0.763	0.027	28.25	0.001	Anlamlı
H9	HAYED→KM	+	0.742	0.019	39.05	0.005	Anlamlı

Tablo 42’de belirtildiği üzere Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi örneklem alanında mekânsal boyut faktörü (MB), kamusal memnuniyet faktörünü (KM) %79.2 pozitif (olumlu) yönde etkilemektedir. Bu oldukça yüksek bir etkiye sahip katsayı değeridir.

Mekânsal boyutta Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi’nde insan-mekân ilişkilerini yönlendirmede en çok aktivite ve kullanılabilirlik faktörünün (%76) etkili olduğu saptanmıştır. Bunu erişilebilirlik faktörü (%75), iklimsel, işitsel, görsel ve psikolojik rahatlama ve güvenlik açısından konfor faktörü (%72), farklı gruptan bir çok insanın uğrak yeri olması ve kişilerin kendine ait hissedeceği aramekân/arayüzlerin olması ile sosyallik faktörü (%69)

izlemektedir. Kentsel kamusal mekânın insan ruhu, yaratıcılığı, memnuniyeti üzerinde oldukça fazla etkisi vardır. Kamusal memnuniyet boyutunda da katsayı büyüklüklerine göre sırasıyla %83 ile sağlık (SAG), %81 ile güvenlik (GÜV), %76 ile rekreasyon-canlılık (REKCA) ve %74 ile hayal edilebilir olma (HAYED) faktörü insanların mekânı benimsemesine yardımcı olmaktadır.

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi YEM modeli için uyum ölçütlerinin uygunluk gösterdiği saptanmıştır (Tablo 43). Bu sebeple anket sonuçları güvenilir ve yorumlanabilir özelliktedir.

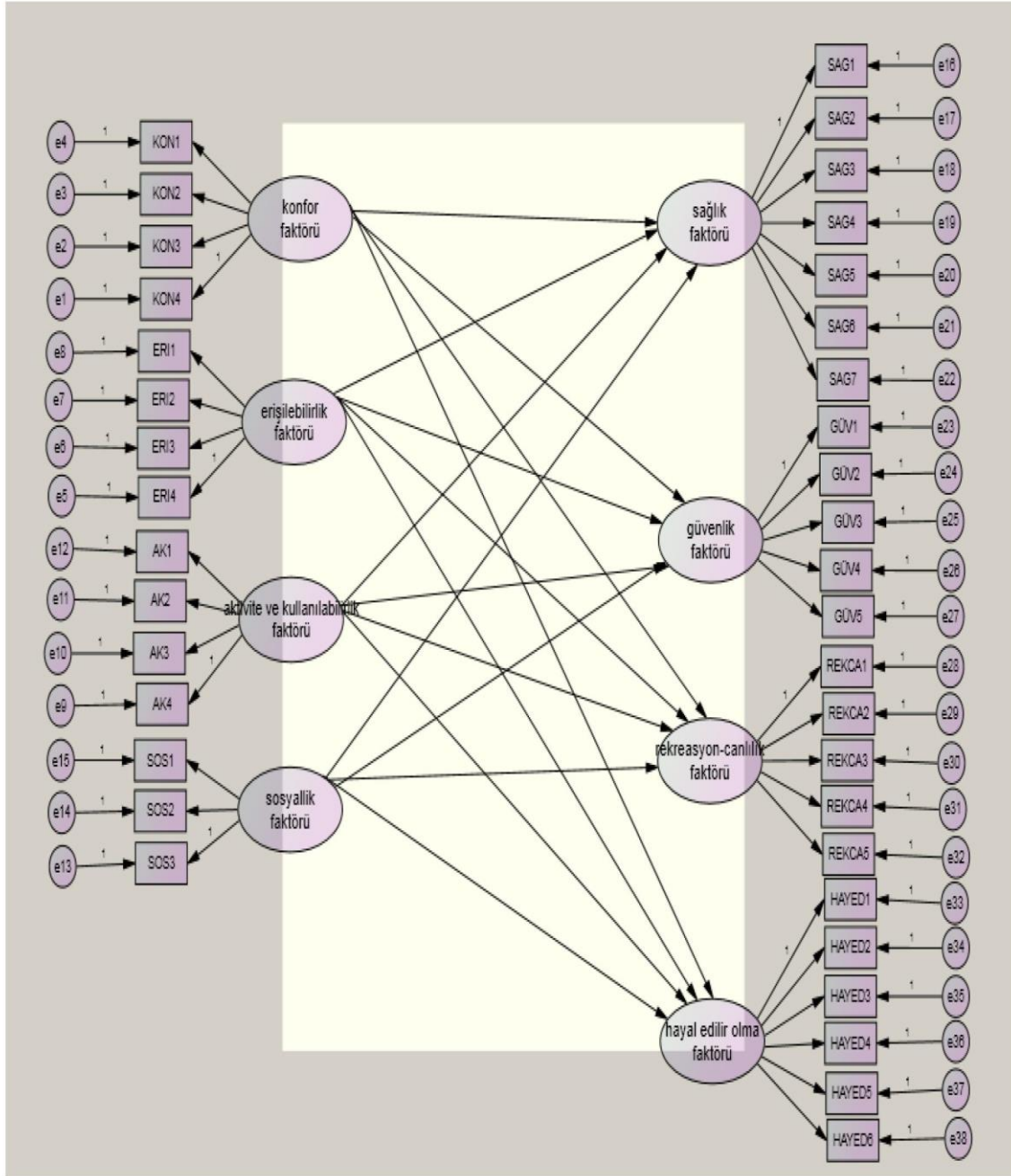
Tablo 43: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi YEM modeli uyum indeksleri.

Ölçüm (Uyum İstatistiği)	İyi Uyum	Kabul Edilebilir Uyum	Araştırma Modeli Değeri	Uyum Durumu
Genel Model Uyumu				
X ² /sd	≤3	≤4-5	2.52	İyi uyum
Karşılaştırmalı Uyum İstatistikleri				
NFI	≥0.95	0.94-0.90	0.970	İyi uyum
TLI (NNFI)	≥0.95	0.94-0.90	0.971	İyi uyum
IFI	≥0.95	0.94-0.90	0.962	İyi uyum
CFI	≥0.97	≥0.95	0.975	İyi uyum
RMSEA	≤0.05	0.06-0.08	0.031	İyi uyum
Mutlak Uyum İndeksleri				
GFI	≥0.90	0.89-0.85	0.929	İyi uyum
AGFI	≥0.90	0.89-0.85	0.951	İyi uyum
Artık Temelli Uyum İndeksi				
RMR	≤0.05	0.06-0.08	0.043	İyi uyum

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde belirtilen önermeler eşliğinde, ana hipotezler test edildikten sonra, alt hipotezler için de yeni bir yol analizi olarak YEM modeli çalıştırılmıştır (Şekil 133) YEM çıktısı standartlaştırılmış tahmin katsayıları sonrasında faktörleri oluşturan alt ölçütler arasındaki ilişki çıkarılmıştır (Tablo 44).

Bütüncül ve birbiriyle uyumlu kentsel kamusal mekân sistematiğinde alt kategorileri içeren kriterlerin birbirini desteklemesi beklenmektedir. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde YEM analizinde katılımcılara yöneltilen önermelerden alınan sonuçlara göre konfor faktörünün

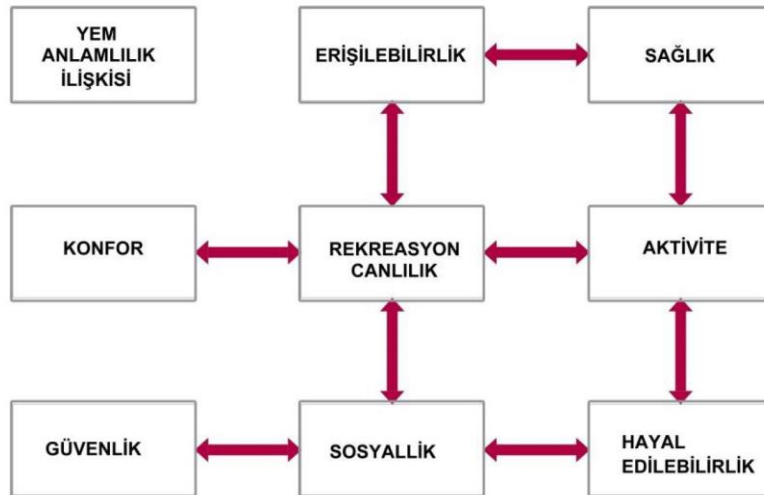
rekreasyon ve canlılığı etkilediği, bunun kentsel mekânın kullanılabilirliği ve aktivitesi ile ilişkili olduğu, kullanıcıda hayal edilebilirliği sağlayarak, kentsel mekânın sosyalligini arttırdığı sonucu çıkmaktadır (Şekil 134).



Şekil 133: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ne ilişkin alt hipotezler araştırma modeli için yol analizi.

Tablo 44: Alt hipotezler test modeli için YEM analizi tahminleri.

Hipotez	Yapısal ilişki	Yön	Katsayı tahmin	St. Hata	t değeri	p	Sonuç
H9	KON→SAG	+	0.623	0.103	6.048	0.000	Anlamlı
H10	KON→GÜV	+	0.398	0.315	1.263	0.239	Anlamsız
H11	KON→REKCA	+	0.627	0.023	27.26	0.001	Anlamlı
H12	KON→HAYED	+	0.563	0.017	33.11	0.002	Anlamlı
H13	ER→SAG	+	0.634	0.059	10.74	****	Anlamlı
H14	ER→GÜV	+	0.627	0.018	34.83	0.004	Anlamlı
H15	ER→REKCA	+	0.615	0.072	8.541	0.016	Anlamlı
H16	ER→HAYED	+	0.613	0.084	7.297	0.025	Anlamlı
H17	AK→SAG	+	0.438	0.039	11.23	0.002	Anlamlı
H18	AK→GÜV	+	0.275	0.073	3.767	****	Anlamlı
H19	AK→REKCA	+	0.487	0.017	28.64	****	Anlamlı
H20	AK→HAYED	+	0.402	0.036	11.16	0.000	Anlamlı
H21	SOS→SAG	+	0.725	0.529	1.370	0.239	Anlamsız
H22	SOS→GÜV	+	0.604	0.017	35.52	0.006	Anlamlı
H23	SOS→REKCA	+	0.692	0.025	27.68	0.001	Anlamlı
H24	SOS→HAYED	+	0.684	0.152	4.501	0.002	Anlamlı



Şekil 134: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ne ilişkin YEM anlamlılık ilişkisi.

Elde edilen anket sonuçlarının Bölüm 1’de belirtilen “Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi, megakent İstanbul’da yaşanabilir aramekân/arayüzleri olan bir yerdir. Kentsel mekân yapısı ile kamusal memnuniyeti sağlamakta, insan-mekân etkileşimine izin vermektedir” hipotezini doğrular şekilde geliştiği görülmektedir.

Elde edilen bulgular karşısında YEM analizinde herhangi bir iyileştirme gereksinimi olup olmadığına bakmak adına da modifikasyon indeksi incelenmiş, herhangi bir modifikasyon gereksinimine gerek duyulmadığı görülmüştür (Tablo 45).

Tablo 45: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ne ilişkin alt hipotezler test modeli uyum indeksleri.

Ölçüm (Uyum İstatistliği)	İyi Uyum	Kabul Edilebilir Uyum	Araştırma Modeli Değeri	Uyum Durumu
Genel Model Uyumu				
X ² /sd	≤3	≤4-5	3.30	Kabul edilebilir
Karşılaştırmalı Uyum İstatistikleri				
NFI	≥0.95	0.94-0.90	0.924	İyi uyum
TLI (NNFI)	≥0.95	0.94-0.90	0.971	İyi uyum
IFI	≥0.95	0.94-0.90	0.982	İyi uyum
CFI	≥0.97	≥0.95	0.980	İyi uyum
RMSEA	≤0.05	0.06-0.08	0.022	İyi uyum
Mutlak Uyum İndeksleri				
GFI	≥0.90	0.89-0.85	0.928	İyi uyum
AGFI	≥0.90	0.89-0.85	0.924	İyi uyum
Artık Temelli Uyum İndeksi				
RMR	≤0.05	0.06-0.08	0.031	İyi uyum

YEM analizi uyum indekslerinde, alt hipotezler için modelin yorumlanabilir özellikte olduğu ortaya konmuştur. Bölüm 5'te anket sonuçları ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır.

BÖLÜM V

SONUÇLAR VE ÖNERİLER

5.1. Sonuç

Şehirlerin geçmişte ve günümüzde yaşadığı sorunlardan ve küresel dünya anlayışının getirdiği değişimden çıkan ortak sentez kentsel mekânda “insanı temel alan” sistemlerin geliştirilmesine ihtiyaç olduğudur. Bu konuda kentlerin talep yönetimi, gereksinimleri, mevcut değer-dinamikleri ve fırsatlarının iyi değerlendirilmesi gerekmektedir. Yeni kentleşme kentler ve kentsel mekânı oluşturan sistemlere (komşuluk birimi, koridor, yapı adası) önem vermektedir (Habitat III Raporu, 2016c; Özdal, 2010).

Bu noktadan hareketle yaşanabilir kentsel aramekân/arayüzler için, toplumsal hedeflerin gerçekleştirilmesine yönelik çalışmalar ve toplumsal süreci dahil eden planlama/tasarım birlikteliğine ihtiyaç vardır.

Hızlı kentleşmeye alternatif gelişen yavaş kent hareketi, geniş ölçüde, kamusal mekân yaratma ve yaşanabilirlik olgusu üzerinden ele alınmaktadır. Yer algısı, mahalle kültürü, tarihsel koruma, şehirselleme, yürüyen toplumlar oluşturma amacıyla gelişen hareket, kentsel peyzaj planlama ve tasarımında şehir sakinlerine kentsel mekân ile bağlantı kurma fırsatı sunmaktadır. Günümüz küresel kentleri için yaşam niteliğini artırma ve yaşayan çevreler oluşturmada uyarıcı özelliktedir.

Kunzman (2013), yavaş kent hareketinin güçlü yönlerini kültürel yapı, coğrafi konum, bölgesel peyzaj değeri, görsel estetik nitelik ve zengin kamusal yaşam olarak ifade etmektedir. Kunzman (2013) özellikle kamusal yaşam ile “katılımcı” yaklaşıma vurgu yapmaktadır.

Çalışmanın yöntem bölümünde yavaş kentler ve günümüz küresel kentlerinin birleştiği ortak noktalardan hareketle “yereli değer alan ve günceli yakalayan” insan öncelikli bir model önerisi geliştirilmiştir. Bu kapsamda yavaş kentlerin mekân, farkındalık, kent, sağlık, anlam, sosyal ile buluşarak yaşanabilir çevreler oluşturduğu vurgulanmıştır. 1980

sonrası yeni kentleşme hareketinde metropol kentlerin gelişim ve yeniden üretimi için temel yapıtaşları olarak, yereli en iyi yansıtan “mahalle” ölçeği referans alınmıştır. Kalkınma Bakanlığı'nın Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018) raporunda ulusal anlamda yaşanabilir çevreler oluşturulması için kentsel peyzaj planlama ve tasarım ilişkisinde yerel peyzajın dikkate alındığı, herkes için hizmet ve servislerin erişilebilir olduğu, sokak-toplum ilişkisini destekleyen aramekân/arayüzleri bulunan, katılımcı anlayıştan beslenen insan öncelikli bir model arayışına vurgu yapılmaktadır.

Çalışma kapsamında yaşanabilir aramekân/arayüz model önerisi için ilk olarak yerel dokusu ile ön plana çıkan yavaş kentlerin mekânsal deneyiminden yararlanılmıştır. İkinci olarak da Yeni Şehircilik sonrası geliştirilen Jacobs, Gehl, PPS, TOD model ve yaklaşımları ile dünyadaki bazı yaşanabilir kent örnekleri olarak Newyork, Fringe, Bath, Melbourne incelenmiştir.

Günümüz kenti örneklerinde Newyork için ABD planlama sistemi içerisinde yürünebilirlik ve aktiviteye önem veren, kaldırım zonlarının şeffaf arayüzler ile desteklendiği, yüksek kamu yararını gözeten politikaların yönlendirici olduğu görülmektedir. Geçiş alanı özelliğindeki orta ve yoğun trafiğe sahip cadde-sokakların haritası çıkarılmış, kentin aramekânlarının (cadde-sokak-meydan) bağlantısallığını artıran çalışmalar üzerinde durulmuştur. Özellikle şehrin karma kullanımlarının yeşil alanların dağılımı ile orantılı olması dikkat çekmektedir.

Bath örneğinde İngiltere hükümeti'nin kentsel mekân tasarımında kaliteyi geliştirmek amacıyla, halkın bilgilendirmesine sunulan çeşitli yayınlar yaptığı dikkati çekmektedir (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2016a). Yerel peyzajı dikkate alan kimlikli mekânlar oluşturulmasına çalışılmıştır. Kamusal yaşamın temsili olarak aktivite ve harekete önem verilmiş, daha fazla yaya kullanımı ve bisiklet dostu şehir uygulamalarına yönelinmiştir. Kent içerisinde erişilebilirliği artıran kamusal çözümler geliştirilmiştir. Kentsel zihin haritası çıkarılmıştır.

Fringe de mahalle ölçeğinde planlama ve tasarım anlayışı hakim olup bütünleşik gelişme planından, mekânsal gelişme planına doğru bir yol izlendiği görülmektedir. Fringe'de tanımlı mekânlar (algısal cadde-sokaklar) oluşturularak sokak, yapı, parsel ölçeğinde

stratejiler ile aktivite ve yaya öncelikli kararlar alınmıştır. Günün her saatinde kullanım imkanı olan kamusal açık mekânlar düzenlenmiştir.

Melbourne örneğinde ise bütünsel arazi kullanıma dayanan, ulaşım çözümleri geliştirilerek, yaya erişilebilirliği yüksek bir kent imar edilmektedir. Geleceğin problemleri ve gelişmeleri ile yüzleşebilecek, sosyal adalete önem veren, refah ekonomik yapı ve kültürel zenginliği olan bir toplum oluşturmak amaçlanmıştır. Özellikle sağlıklı mekân ve yer üzerine yerel yönetimlerin desteğiyle katılım esaslı toplantılara öncelik verildiği gibi bölge taslak planları hazırlanmaktadır.

Horelli vd. (2014) yerelde öne çıkan şehir yapısının, yoğun nüfusa sahip kentlerin bölge master planlarında, uzun dönemli konsept planlarında, ulaşım ve arazi kullanım kararlarında da görülebildiğini belirtmiştir.

Çalışma alanı olan Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi de Sinanpaşa Cami etrafını saran kamusal açık alanları ve çarşı ile bütünleşen yaya ağırlıklı cadde-sokak ağları ile geleneksel kent peyzajı dokusunun görüldüğü yerleşimlendendir. Özellikle kamu ulaşılabilirliğini destekleyen projeler sayesinde, kullanılabilirliği artıran aktivite olanakları, servis ve hizmetlere kolay erişilebilirliği ile günün her saatinde yoğun bir geçiş alanı özelliği gösterip, canlılığını korumaktadır.

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ni günümüz dünya kenti örnekleri ile karşılaştırılmasında (Tablo 46) ortak nokta; insan öncelikli çevre anlayışının hakim olmasıdır. 21. yüzyılın “kimlikli mekânları” tanımına, Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde tanıklık edilebilmektedir. İstanbul Metropolitan Planlama tarafından “kültür üçgeni” kapsamında ele alınan yer, gerek tarihsel özellikli yapılı çevresi, gerek ziyaretçileri, esnafı, eksilmeyen kalabalığı ile kendine özgü bir dokuya sahiptir.

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nin kentsel mekân yapısı ve kamusal ilişkisinin incelendiği çalışmada, geliştirilen model için anlam, aktivite, yapılı çevre katmanlarına, dördüncü olarak insan boyutu eklenerek mekânsal ve sosyal analizler yapılmıştır.

Tablo 46: Kentsel kamusal mekân yapısının karşılaştırılmasında dünyadaki bazı kent örnekleri ve Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi.

		Newyork	Bath	Fringe	Melbourne	Beşiktaş Sinanpaşa Mah.
KAMUSALLIK	Ölçek	+	+	+	+	+
	Geçirgenlik-şeffaflık	+	+	+	+	+
	Kentsel kamusal mekânlar (arayüzler)	+	+	+	+	+
	Kamusal açık alanlar	+	+	+	+	+
	Konfor	+	+	+	+	+
ERİŞİLEBİLİRLİK	Ulaşılabilirlik	+	+	+	+	+
	Bağlantısallık	+	+	+	+	+
	Merkezlilik	+	+	+	+	+
	Okunabilirlik	+	+	+	+	+
HAYALEDİLEBİLİRLİK	Kimlik mekânları ve karakter alanları	+	+	+	+	+
	İmaj	+	+	+	+	+
	Algılanabilirlik	+	+	+	+	+
	İşlevsel sürdürülebilirlik	+	+	+	+	+
	Yerellik	+	+	+	+	+
SOSYALLIK	Canlılık	+	+	+	+	+
	Çeşitlilik	+	+	+	+	+
KULLANILABİLİRLİK	Katılım Toplantıları	+	+	+	+	+
	Altyapı+ Bilgilendirme sistemleri	+	+	+	+	+
	Eylem-Algı-Davranış	+	+	+	+	+
	Memnun/Tatmin olma	+	+	+	+	+
Geliştirilmesi gerekiyor :		+	Sağlanmıştır :		+	

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ni Newyork, Fridge, Bath, Melbourne örnekleri ile karşılaştırdığımızda kamusallığı etkileyen konfor alt bileşeninin geliştirilmesi gerektiği, dolayısıyla konforu oluşturan alt faktörlerin de iyileştirilmesi gerektiği görülmektedir. Kullanılabilirlik açısından da katılım toplantılarının artırılması, altyapı+bilgilendirme sistemlerinin geliştirilmesi, eylem-algı-davranışa dayalı yönlendirici donatıların varlığının kentsel mekânda memnun/tatmin olmayı destekleyeceği anlaşılmaktadır.

Hayaledilebilirlik, erişilebilirlik ve sosyallik açısından Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi insan-mekân etkileşimini artıran olanakları sağlamış durumdadır (Tablo 46).

Çalışmada ilk olarak mekânsal yapıyı analiz etmek için elde edilen bulguların yaşanabilir aramekân/arayüz oluşturmadaki etkisi anlatılmıştır. Geliştirilen modelin anlam, aktivite, yapılı çevre bölümlerindeki araştırmalardan elde edilen veriler değerlendirilmiştir. Buna ilaveten modelin insan boyutunda da sosyal analiz sonuçlarına değinilmiştir.

5.1.1. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi Mekânsal Analiz Sonuçları

Asya-Avrupa kıtası arasında bağlantı sağlayan önemli bir kentsel odak niteliğindeki Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi doğal, kültürel, yerel peyzaj değerleri ile kentsel mekân ve yaşam kalitesi açısından metropol kent İstanbul'da örnek yerleşim alanlarından biridir.

Coğrafi açıdan İstanbul Boğazı'nın kıyı bandında konumlanması, Barbaros Bulvarı ve devamında Büyükdere Caddesi'ne bağlanması sebebiyle İstanbul'un önemli MİA yerleşimlerden birini teşkil etmektedir. Kıyı yolları olan Beşiktaş Caddesi'nin Dolmabahçe Caddesi'ne bağlanması çalışma alanının tarihsel açıdan zenginleştirmektedir.

Topoğrafik yapı açısından Barbaros Bulvarı'nın yukarısına doğru yükseltinin arttığı görülmektedir. Bulvarın iki taraflı geniş kaldırım bağlantısı ve alle niteliğindeki yürünebilir yaya yolları ile desteklenmektedir. Topografik açıdan deniz seviyesinden itibaren 5-10 m yükseltisi olan Sinanpaşa Mahallesi'nde Büyük Kartal Heykeli'nden Şehit Asım Caddesi tarafına doğru devam eden yol boyunca yükselti artmaktadır. Panayia Rum Ortodoks Kilisesinin arka tarafına bakan cadde-sokaklar ile geleneksel Balıkçı Pazarı çevresinde dar ve yükseltisi artan cadde-sokak yapısı vardır. Bu durum çalışma alanının jeomorfolojik olarak yer yer yükseklikler içerdiğini göstermektedir. Barbaros Bulvarı ve İhlamur Dere Caddesi yönünde topoğrafyanın yükselmesi hava sirkülasyonunun değişmesine de olanak tanımaktadır.

1970 sonrası çevre politikaları ile belirlenen “kıyıların tarihsel kültürel miras alanı, endüstriyel miras alanı, rekreasyonel ve yeşil alan amaçlı faaliyetlerle halka yönelik ortak hizmet alanı olarak kabul edilmesindeki (İncedayı, 2006) kentsel politikalar, Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde de görülmektedir. Beşiktaş'ı sahil ile buluşturan kamusal açık

alanların ulaşım, rekreasyonel faaliyetler için kullanıldığı görülmektedir. Beşiktaş-Üsküdar İskelesi ve Beşiktaş-Kadıköy İskelesi seferleri için doldurulan yapay dolgu alanı ile kıyı ile kentliyi buluşturan görüntü koridoru sağlanmakta, oturulabilir kamusal açık alanlar kazanılmaktadır.

Sinanpaşa Mahallesi ve çevresinde kentsel peyzaj dokusunu oluşturan karakter alanları tespit edilmiştir. Çarşı işlevini üstlenen cadde-sokak bağlantılarının olduğu kamusal açıklıklar durağan ve hareketli aktiviteye fırsat veren aramekân/arayüzleri sebebiyle aktivite alanı olarak belirlenmiştir. Deniz Müzesi ve çevresi kültürel işlev içermesi sebebiyle kültür karakteri ile özdeşleşmektedir. Sinanpaşa Mahallesi çevresel ilişkileri açısından Bahçeşehir Üniversitesi'nin bulunduğu alan eğitim alanı, sınır oluşturduğu Cihannüma Mahallesi ise konut alanı karakterini taşımaktadır.

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde Ortabahçe Caddesi ve Köyiçi Meydanı çevresinde aktif kullanıma fırsat veren ticaret birimleri ve yeme-içme alanlarının bulunması çalışma alanına işlevsel özellik kazandırmaktadır. Bu alanlar çalışma kapsamında 1. Derece Canlılık sokakları olarak nitelendirilmiştir. Büyük Kartal Heykeli'ni Ortabahçe ve Köyiçi Caddesi ile birleştiren aramekânlar ise 2. Derece Canlılık sokakları olarak belirtilmiştir. 3. Derece Canlılık sokakları olan Çelebioğlu Sokak ve Şair Veysi Sokaktaki iç- dış etkileşime izin veren kahvaltı mekânları ile kafe şeklindeki kulllanımlar mevcut yapılara canlılık kazandıran arayüzlerdir.

Çalışma kapsamında kaldırım genişlikleri de tespit edilmiş, Barbaros Bulvarı devamında geniş kaldırım yapısının aktif arayüzlerin oluşmasına imkan tanıdığı görülmüştür. Farklı ticari birimler ve yeme-içme alanlarının aktif olduğu semtte canlılığın günün farklı saatlerinde korunduğu, kamera kayıtları ile tespit edilmiştir. Özellikle yeme-içme alanlarının zemin üstü katlarda da bulunması kentsel mekânda devamlılık sağlamıştır.

Köyiçi Meydanı'na çıkan cadde-sokaklarda yapı-insan ölçeği ilişkisinin korunması sebebiyle Gehl modelinde sıkça vurgulanan göz seviyesi ilişkisine Sinanpaşa Mahallesi'nde rastlanmaktadır. Bu durum yaya açısından kapalılık etkisi uyandırmaktadır. Görsel açıdan girintili-çıkıntılı, farklı renk, biçim, malzeme kullanılarak oluşturulan yapısal detayların alana cazibe ve hareket kazandırdığı görülmektedir. Korunmaya çalışılan Sivil Mimarlık yapıları, anıt eserleri, kamusal sanat donatıları ve imaj öğeleri açısından

zengin olan semtte, yerel özelliklerin olması (Balıkçılar Çarşısı, Akaretler/Sıraevler, Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi, Mahalle hamamı, mahalle çeşmesi, tarihsel geçmişi olan 7-8 Hasanpaşa Fırını vb. yeme-içme yerleri) mekânı kullananlar için daha önceden geldikleri, aşına oldukları bir yer algısı yaratmaktadır. Sinanpaşa Cami ve çevresinde yapı yüksekliğinin korunarak geniş kamusal açık alanların olması, yerleşime yerel mimari özellik kazandırmıştır.

Şehit Asım Caddesi, Altıntaş Sokak, Yenilik Sokak, Alabeyi Sokak, Ortabahçe Caddesi Leşker Sokak, İlhan Sokak, Şair Nedim Caddesi vb. şekildeki cadde-sokaklar 1. Derece Kentsel Sit Alanı olan Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nin kültürel peyzaj karakterini güçlendirmektedir. Bunun yanı sıra betonarme etkisiyle kaybolmaya yüz tutmuş kagir yapıların da çoğunlukta olduğu dikkat çekmektedir. Yangın merdiveni, bakımsız dış cephe malzemesi olan ve işlevsel özellik taşımayan yapılar ise görsel açıdan çevreye olumsuz etki yaratmaktadır.

Çalışma alanının genelinde kaldırımların, yürüme yollarının ve kamusal açık alanların birbiriyle geçirimli şekilde bağlantısı, yayalar için mekânı deneyimlemeye olanak sağlamaktadır. Özellikle yürüme yollarında rampa eğiminin %4'ten az olması, yaya için mekânın erişilebilirliğini artırmaktadır.

Cumhuriyet Anıtının olduğu Beşiktaş Meydanı, Barbaros Hayrettin Paşa ile özdeşleşen Barbaros Meydanı ile Sinanpaşa Cami yanındaki Uğur Mumcu parkının birbirinden kopuk üç farklı toplanma alanı özelliğinde olduğu görülmektedir. Yapımı devam eden metro çalışması sebebiyle de Beşiktaş Meydanı şantiye alanı haline gelmiştir. Belirtilen noktalarda araç geçişinin olması yaya erişilebilirliğini olumsuz etkilemektedir.

Araç geçişinin kontrollü yapılması cadde-sokaklarda güvenlik açısından kullanılabilirliği destekler şekildedir. Kentsel mekânın yayalar için kullanılabilirliğini artıran elektronik denetleme sisteminin bulunması sürücülerin hızlarını azaltmalarını ve kaza oluşumunu engellemektedir. Okunabilirliği artıran işaret, levha vb. yönlendirici donatıların olması, semte ilk defa gelenler için tanımayı kolaylaştırmaktadır. Bunun yanı sıra görme engelliler için hissedilir kılavuz yüzeylere birkaç trafik geçiş noktasında rastlanması, Sinanpaşa Mahallesi'nin bu konuda iyileştirmeye ihtiyacı olduğunu göstermektedir.

Yaya yürünebilirliğine izin veren cadde-sokaklarda (Köyiçi Caddesi, Çelebioğlu Sokak, Şair Veysi Sokak, Yenilik Sokak, Şehit Dursun Bakan Sokak, Alabeyi Sokak) geçirimli zemin yüzeylerinin olması ekolojik ve estetik açıdan yere farkındalık kazandırmaktadır. Seçilen aydınlatma donatılarının tarihsel yapıları estetik açıdan vurguladığı, gece karanlığında kamusal açık alanda yürünebilirliği güvenilir yaptığı fark edilmektedir. Ancak bütünsel peyzaj tasarımı açısından özellikle kıyı ile bütünleşen sahil bandında aydınlatmanın yetersiz olduğu görülmüş, bu durum anket sonuçlarına da yansımıştır.

Kamusal açık alanların sosyalleşmeye fırsat veren aramekân/arayüzleri olması sebebiyle oturma elemanlarının kamusal açık alanda dağılımı tespit edilmiştir. Sinanpaşa Cami çevresinde aralarında 3m'den az mesafe bulunan oturma birimlerinin insanların etkileşimine olanak tanıdığı görülmektedir. Barbaros Meydanı'nda ise oturma duvarları ile topluluk halindeki bireylerin kullanımına yönelik bir yapısal düzenin varlığı dikkati çekmiştir.

Geniş kamusal açık alan özelliğindeki Beşiktaş Meydanı ve Barbaros Meydanı'na düşen güneş açısını engelleyen yapılaşma düzeni olmadığı, bitkisel açıdan da kullanılan gölge yapıcı ağaç türlerinin varlığının yetersiz olduğu görülmektedir. Bölüm 3'de yaşanabilir aramekân /arayüzlerin kriterleri içerisinde mahalle parklarının 1000 kişilik nüfus için en az 8 da alan olması gerektiği belirtilmiştir. Bu kapsamda çalışma alanında kişi başına düşen yeşil alan+ rekreasyonel alanın (7.67 m²), yaşanabilir kent örneklerinde görülenden daha az olduğu söylenebilir.

Mevcut bitkisel donatılar açısından yetersiz bulunan Sinanpaşa Mahallesi'nde daha çok yapraklı ağaç türlerinin varlığı dikkati çekmektedir. Gürültü seviyesinin Barbaros Bulvarı boyunca arttığı tespit edilen semtte alle oluşturan ağaçlar ile kısmen de olsa gürültü azaltılmaya çalışılmaktadır.

Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi çevresinde ise iğne yapraklı ağaç-çalı türleri kullanıldığı görülmektedir. Barbaros Hayrettin Paşa Meydanı'nda gölgelik mekânlar azınlıktadır. Bu durum yüzey sıcaklığı etkisini de artırmaktadır. Buna karşılık noktasal ölçekli kentsel donatıların (saksı vb.) kullanılması beton yüzey etkisini azaltma açısından olumlu bir gelişmedir. Genel olarak Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde seyrek ve yer yer sık bir

bitkisel dağılım görülmektedir. Bu özelliğin, yaz aylarında insanları serin arayüzler aramaya yönelttiği dikkati çekmiştir.

Ulaşılabilirlik açısından farklı alternatiflere sahip semtte, devam etmekte olan metro projesinin gelmesiyle Sinanpaşa Mahallesi'nin merkeziliğinin artacağı görülmektedir. Deniz, kara, raylı sistem şeklindeki çoklu erişim seçenekleri ile çalışma alanının mevcuttaki geçiş alanı özelliğinin artacağı tahmin edilmektedir.

İskele çıkışları ve otobüs duraklarının olduğu yerlerde yoğun insan hareketliliği gözlenmiş, Akaretler, Şair Nedim Caddesi, Ortabahçe Caddesi, Köyiçi Sokak ve Sinanpaşa Cami çevresinde yaya dağılımları görülmüştür. Sahil ile kenti birleştiren geçişlerin ulaşım amaçlı kullanımı, sahilde yaya akışkanlığını olumsuz etkilemektedir. Yakın zamanda Avrupa'da birçok kentte sağlıklı kentler projesi kapsamında bisiklet yollarına yönelim artmıştır. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde bisiklet için ayrılmış özel bir alan olmadığı görülmektedir.

Süreklilik gösteren kentsel mekân dokusu Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde kayıp alan oluşmasını azaltmaktadır. Beşiktaş Caddesi ve Barbaros Bulvarı bağlantısını sağlayan üst geçitin de İBB tarafından yapımı devam eden hemzemin projesi ile kaldırılacağı tespit edilmiştir.

Habitat III konferansında belirtildiği gibi 2003 yılında kabul edilen Avrupa Peyzaj Sözleşmesinin 5. maddesinde de "insanların çevrenin önemli bir bileşeni olduğu, kentsel çevrenin insanların paylaştıkları kültürel ve doğal mirasın çeşitliliğinin bir ifadesi ve kimliklerinin bir temeli olarak tanınması" gerekliliği taahhüt edilmiştir (Mutlu, 2002; Özer vd., 2013). Bu ifade ile insan öncelikli yaşanabilir kent ve kentsel mekânlar yaratmak amaçlanmıştır. Ciiliers vd. (2015) insanların katılımını ve insan algısını dikkate alan yaklaşımların şehirlerin kamusal mekânları için çözüm teşkil ettiğini belirtmiştir.

Bu sebeple tez kapsamında geliştirilen modelde insan boyutu ile, kentlilerin de dahil edildiği sosyal etkileşim ve aidiyet duygusunun artmasını sağlayan (Otaner ve Keskin, 2005) yaşanabilir aramekân/arayüzler geliştirilmesi hedeflenmiştir. Katılımcı kentsel peyzaj planlaması ve tasarım için sosyal analiz gerçekleştirilmiştir.

5.1.2. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi Sosyal Analiz Sonuçları

Çalışmada Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde mekânsal özelliklerin, kamusal memnuniyeti etkileyip, etkilemediği etkilemesi durumunda kamusal memnuniyeti sağlayan faktörlerin önem derecelendirmesi şeklindeki yardımcı soruların araştırma konusuna derinlik kazandırdığı görülmektedir. Böylece çalışmada kentsel mekânı sadece çevresel ölçümlere ile değil, insan faaliyetlerinin de oluşturduğu çok ölçekli bir katman şeklinde ele alma imkanı kazanılmıştır.

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde sosyal analiz yöntemi açısından ilk aşama insan eylem-algı-davranış haritaları hazırlanmasıdır. İkinci aşama 310 kişi ile gerçekleştirilen toplumsal katılımlı anket değerlendirmesidir.

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde eylem-algı-davranış haritasının oluşturulması amacıyla farklı zamanlarda gerçekleştirilen kamera kayıtlarında Köyiçi Sokak ve Ortabahçe Caddesi her yaşta yaya hareketini görüldüğü cadde-sokak niteliğindeki aktif aramekânlar olarak tespit edilmiştir. Yarı özel/yarı kamusal nitelikteki yapı arayüzlerinin de Köyiçi Sokak, Ortabahçe Caddesi, kahvaltıcılar sokağı olarak algı oluşturan Çelebioğlu Sokak, Şair Veysi Sokak'ta ve eğlence/bar sokakları olarak algı oluşturan Balıkçı Pazarı çevresinde toplandığı görülmektedir. Kafe vb. kullanımlar ile Yenilik Sokak, Şehit Dursun Bakan Sokak, Alabeyi Sokak ve Sinanpaşa Cami çevresinde de yaya hareketliliği görülmektedir.

Farklı zamanlardaki gözlem çalışmalarında kamusal açık mekân kullanımında hareket halinde daha çok gençlerin varlığı dikkat çekmektedir. Orta yaş grubu kitlenin genellikle çocuklu ebeveynler olduğu ya da çarşı için Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ni kullandığı görülmektedir. Yaşlı grubunun Sinanpaşa Cami çevresi ve sahilde oturma-dinlenme-seyretme gibi pasif aktivitelerde bulunduğu gözlenmiştir. Çocuk yaş grubunun ise genellikle Barbaros Hayrettin Paşa Meydanı ve sahilde buldukları saptanmıştır. Çalışma alanı gözleminde çocuk yaş grubunun az olması kamusal açık alanda aktiviteye fırsat tanıyan etkinliklere ihtiyaç olduğunu göstermektedir. Kışın ve ılık hava koşullarında gerçekleştirilen kamera kayıtlarında kış koşullarında insanların yapılanmış kamusal mekân, yarı özel/yarı kamusal mekân, paylaşımlı özel mekânları tercih ettikleri izlenmiştir. Ilık hava koşullarında ise açık kamusal mekânları aktif olarak kullandıkları fark edilmiştir. Ayrıca kış koşullarında açık kamusal mekânlardaki kentsel donatıların yetersiz olduğu

tespit edilmiş, bitkisel donatılar yardımı ile korunaklı arayüzler oluşturulmasının mekânın kullanılabilirliğini artıracığı öngörülmüştür.

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde "Kentsel mekân boyutunun kamusal memnuniyet üzerinde olumlu yönde etkisi vardır" hipotezini doğrulamak amacıyla, mekânsal boyut kapsamında; konfor, sosyallik, aktivite ve kullanılabilirlik, erişilebilirlik kamusal memnuniyet boyutunda sağlık, güvenlik, rekreasyon ve canlılık, hayaledilebilir olma faktörleri ele alınmıştır. Mekânsal-sosyal analiz birlikteliğini sağlamak amacıyla anket sorularının geliştirilen model ile karşılıklı etkileşimine dikkat edilmiştir (Şekil 135).

Konfor faktöründe kentsel mekân niteliğini etkileyen önermeler derecelendirildiğinde; "temiz ve bakımlıdır", "yapısal ve kamusal açık alanlar birbiri ile uyumludur", "yürüme, oturma ve geçiş alanlarının ölçüleri bu eylemlere uygundur" şeklinde bir sıralama görülmektedir. En düşük değer "yağışlı ve güneşli havalarda açık alan aktivitelerine olanaklıdır" önermesidir. Alana ilişkin görsel analizlerde de elverişsiz hava şartlarına uygun kentsel donatılara rastlanmamıştır (Tablo 32).

Erişilebilirlik faktöründe kentsel mekân niteliğini etkileyen önermeler derecelendirildiğinde "transit erişim olanaklarına sahiptir", "işaret ve yönlendirme levhaları okunaklı ve anlaşılabilir", "yaya erişilebilirliğine uygundur", "kaldırımları genişletir" şeklinde bir sıralama görülmektedir (Tablo 33).

<p>Soru 15:Beşiktaş merkezini çevresel açıdan nasıl yorumlarsınız? Soru 16:Beşiktaş merkezinden memnun olmanızı sağlayan özellikleri belirtiniz? Soru 17: Beşiktaş merkezde geliştirilmesini istediğiniz özellikleri önem sırasına göre sıralayınız?</p>		<p>Soru 9: Beşiktaş merkezine geliş amacınız nedir? Önem sırasına göre belirtiniz. Soru 11:Beşiktaş merkezde buluşma noktanız neresidir? Soru 15:Beşiktaş merkezini çevresel açıdan nasıl yorumlarsınız? Soru 16:Beşiktaş merkezinden memnun olmanızı sağlayan özellikleri belirtiniz? Soru 17: Beşiktaş merkezde geliştirilmesini istediğiniz özellikleri önem sırasına göre sıralayınız?</p>
<p>KONFOR FAKTÖRÜ</p>		<p>ERİŞİLEBİLİRLİK FAKTÖRÜ</p>
<p>SAĞLIK FAKTÖRÜ</p>		<p>AKTİVİTE ve KULLANILABİLİRLİK FAKTÖRÜ</p>
<p>GÜVENLİK FAKTÖRÜ</p>		<p>SOSYALLİK FAKTÖRÜ</p>
<p>HAYALEDİLEBİLİR OLMA FAKTÖRÜ</p>		<p>REKREASYON-CANLILIK FAKTÖRÜ</p>
<p>Soru 10:Beşiktaş merkezinde aşağıdaki yapısal öğelerin varlığı sizin için ne kadar önemlidir? Soru 15:Beşiktaş merkezini çevresel açıdan nasıl yorumlarsınız? Soru 16:Beşiktaş merkezinden memnun olmanızı sağlayan özellikleri belirtiniz? Soru 17: Beşiktaş merkezde geliştirilmesini istediğiniz özellikleri önem sırasına göre sıralayınız?</p>	<p>Soru 12:Beşiktaş merkeze genelde ne sıklıkla gelirsiniz? Soru 13:Beşiktaş merkeze genellikle günün hangi zaman diliminde gelirsiniz? Soru 14:Beşiktaş merkezde ne kadar süre bulunursunuz? Soru 15:Beşiktaş merkezini çevresel açıdan nasıl yorumlarsınız? Soru 17: Beşiktaş merkezde geliştirilmesini istediğiniz özellikleri önem sırasına göre sıralayınız?</p>	

Şekil 135: Yaşanabilir aramekân/arayüz modeli başlıkları ve ilgili anket soruları.

Aktivite ve kullanılabilirlik faktörü açısından katılımcılar, Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ni sırasıyla; “ekonomik açıdan canlıdır”, “çeşitli işlev ve servis alanlarına sahiptir”, “kültürel ve toplumsal aktiviteler vardır” şeklinde nitelendirmiştir. Kıyı özellikli kamusal açık alanların, gün içerisindeki insan yoğunluğunun ihtiyacı olan oturma, dinlenme vb. ihtiyaçları karşılayacak kentsel donatılar bakımından yetersiz olması katılımcılarda orta derecede memnuniyet etkisi oluşturmuştur (Tablo 34).

Sosyallik faktörü açısından, genel olarak Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde sunulan “farklı gruptan insanların uğradığı bir yerdir”, “kişinin kendine özgü hissedeceği ve sahiplik algısı duyacağı yerleri vardır”, “çocuk, genç ve yaşlıların bulunması açısından olanaklıdır” şeklindeki önermelere, katılımcılar yüksek derecede memnun kaldıklarını belirtmişlerdir. Bu noktada korunan yerel dokunun ve çarşı kültürünün etkisinin fazla olduğu görülmektedir (Tablo 35).

Yapılan toplumsal katılımlı anket çalışmasında kamusal memnuniyeti temsil eden, sağlık faktöründe, Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi için, sırasıyla; “havadar bir yerdir” önermesi yüksek nitelikte belirtilmiş, “sokaklar genel olarak temizdir ve çöp yoktur”, “hastane ve doktora ulaşım vardır” şeklindeki önermeler için orta derecede memnuniyet sağladığı görülmüştür. En düşük değerlendirme “gürültü kirliliği yoktur” önermesidir. Kullanıcılar genel olarak gürültü konusunda yorum getirmemişlerdir (Tablo 36).

Günümüz metropol kentlerini etkileyen en önemli sorunlardan biri güvenlidir. Bu sebeple bütünsel kent yönetiminde kamusal yaşam güvenliğini tehdit eden tüm unsurları (terör, trafik kazası, kapkaç vb.) dikkate almak gerekmektedir. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi’nde güvenlik faktörü altında geçen önermelere kadın ve erkek katılımcıların yanıtları farklılık taşımaktadır. Erkek katılımcılarda “Gece aydınlatması yeterlidir” ve “Geceleyin yalnız yürümek açısından uygundur” önermelerine verilen yanıtlar ağırlıklı olarak ortalama değer oluşturmaktadır. Kadın katılımcıların bu önermelere verdiği yanıtların ortalama değerinin erkeklere göre daha az olduğu görülmüştür (Tablo 37-38).

Mekânsal analizlerde meydana gelebilecek tehlikeli tüm unsurlara, caydırıcı özellik katmak ve müdahale edebilmek için, kamera vb. sistemler ile çalışma alanının izlendiği görülmüştür. Fakat ankette “Güvenlik görevlisi ve kamera sistemlerinin geliştirilmesini istiyorum” önermesine kadın ve erkek katılımcıların verdiği toplam ortalama değer; 4,209 olarak saptanmıştır. Değerin yüksek olmasının sebebi ankete katılan kadın katılımcıların sayısının erkek katılımcılardan fazla olması, gece aydınlatmasını kadın katılımcıların yetersiz bulmaları, gece yalnız yürümek açısından tereddüte ve kararsızlığa düşmeleri olarak açıklanabilir. Ayrıca ankette “Suç oranları azdır (Hırsızlık, gasp vb.)” önermesine kadın ve erkek katılımcıların kararsız kalmış olmaları ve ayrıca kadın-erkek eşit derecede “katılmıyorum” seçeneğini işaretlemeleri, güvenlik konusundan önlem alınması talebini artırmıştır (Tablo 37-38).

Mekânsal analizlerde yaşlı, çocuk, engelli vb. tüm insanların sorunsuz bir şekilde mekânı deneyimleyebilmesi için trafik kazalarına karşı koruyucu tedbirler geliştirildiği görülmüştür. Kaldırım ile sokağı birleştiren rampa gibi çözümler olmasına karşın, dikkate çarpan en büyük eksiklik, görme engelliler için hissedilir kılavuz yüzeylerin yetersiz olmasıdır. Yapılan anket değerlendirmesinde “Yollar ve kaldırımlarda uygun zemin

kaplaması ve rampa vardır” önermesine kadın ve erkek katılımcılar orta derecede memnuniyetlerini belirtmişlerdir.

Rekreasyon ve canlılık faktöründe geçen; “Yeme-içme alanları vardır”, “Her çeşit alışveriş olanakları vardır”, “Toplanma alanları vardır” şeklindeki önermelerde memnuniyet yüksek çıkmış olup, “çocuk oyun alanları vardır”, “Spor etkinlikleri vardır” önermelerinde orta derece memnuniyet görülmüştür. Alan gözlem çalışması için farklı zaman diliminde gerçekleştirilen 1'er dakikalık kamera kayıtlarında da çocuk yaşta kullanıcılara pek rastlanmamıştır. Sadece ilkbahar döneminde gerçekleştirilen gözlemlerde Barbaros Meydanı'nda grup halinde kaykay yapan gençlere rastlanmıştır (Tablo 39).

Hayal edilir olma faktöründe; kentsel mekân niteliğini etkileyen önermelere verilen cevaplarda ağırlıklı olarak “Tekrar gelmek isteyeceğim ve yaşamak istediğim bir yerdir”, “Zengin Kültürel dokusu vardır”, “Kendine özgü özellikleri olan bir yerdir” şeklinde bir sıralama görülmektedir. “Yapılı çevre görsel açıdan estetik olup, insan ölçeği ile uyumludur” önermesi için orta derecede memnuniyet belirtilmiştir. Ayrıca katılımcılar binaların tek tip bir mimari tarzı olmadığını, görünüş olarak farklı özellik taşıdığını belirterek, bu özelliğin, kentsel mekâna hareketlilik kattığı ifade edilmiştir (Tablo 40).

Yüzyüze gerçekleştirilen anket çalışmasında, katılımcıların çoğu Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi için “Tekrar gelmek istedikleri ve yaşamak istedikleri bir yer” olarak memnuniyetlerini belirtmişler ve bazı iyileştirmeler talep etmişlerdir (Tablo 41).

Bu kapsamda katılımcıların olumlu görüşleri; okunabilirlik ve erişilebilirlik açısından; aktarım noktası özelliği taşıması ve kolay ulaşılabilir olması, yaya dostu cadde-sokak yapısı, karakter açısından; yerel donatıların, çarşı kültürünün ve tarihsel özellikli yapıların korunması, canlılık açısından; aktif zemin kat kullanımı ve aktif kaldırım ile oluşan arayüzler ve işlevsel koridorları bulunması, kamusal açıdan; sahil ile bütünleşen rekreasyonel açık alanları ve toplanma mekânlarının varlığı, göz seviyesini koruyan yapı - açık alan ilişkisi, şeffaf yapı ön yüzleri, oturma ve dinlenmeye olanak tanıyan kentsel donatılar, gece kullanılabilirliği artıran aydınlatma vb. kentsel donatıların bulunmasıdır.

Katılım ve teknoloji açısından, kentin güvenilirliği için kamera vb. kontrol sistemlerinin geliştirilmesi talep edilmiştir. Araç trafiğini yavaşlatan EDS, yaya geçiş yönlendiricileri vb. şekildeki ulaşım-alt yapı çözümlerine olumlu bakılmıştır. Ayrıca katılımcılar yerel yönetimler tarafından gerçekleştirilen konser, toplantı vb. etkinliklerden de memnun kaldıklarını belirtmişlerdir.

Katılımcıların olumsuz görüşleri ise yapımı devam eden metro projesi sebebiyle şantiye alanı olarak kullanılan Beşiktaş Meydanı ve dağınık otobüs duraklarıdır. Yapılan analizde, kent bilgi sistemleri hakkında da katılımcıların net bir bilgiye sahip olmadıkları görülmüştür.

Sosyal analiz çalışmasında görsel çekiciliği yüksek estetik çevre, kamusal kullanım olanakları arttırılmış kıyı bandı ve ağaçlıklı yeşil alan oluşturulması talep edilmiştir. Kamusal sanat, müzik vb. açık alan etkinliklerine önem verilmesinin, kentsel donatılar açısından oturma elemanlarının arttırılmasının, zemin satrancı vb. hareketli köşeler oluşturulmasının, özellikle genç kitle tarafından kentsel mekâna hareket katacağı belirtilmiştir.

5.2. Genel Değerlendirme ve Öneriler

21. yüzyıl “kimlikli mekânlar” arayışında, dünyanın her noktasında kentsel gelişim ve yayılma ile ilgili, merkezi büyüme, alt merkezlerin oluşturulması, kent-çevre ilişkisini dikkate alan teori ve modeller ileri sürülmüştür. Yaşanabilir aramekân/arayüz modeli geliştirirken, Jacobs yaklaşımından ekosistem olarak şehir ve aitlik; Gehl modelinden konfor ve koruma, PPS modelinden sosyallik, aktivite ve imaj, TOD modelinden de erişilebilirlik kriterlerinden yararlanılmıştır. İncelenen Newyork, Fridge, Bath, Melbourne örneklerinin çıkış noktası da “insan öncelikli” kentler geliştirmektir.

Yerel ölçekteki yavaş kentlerin gelişimi incelendiğinde bütünü oluşturan kent parçalarının birbiri ile düzen ve uyum içerisinde olduğu görülmektedir. Yereli destekleyen bakış açısına göre mahalle formu tek başına cadde-sokak-meydan, yapı adaları ve arayüzlerden oluşan çok katmanlı doğal/kültürel/yerel peyzaj alanlarıdır. Dolayısıyla iyi tasarlanmış mahalleler iyi bir kent formu oluşturmanın yanı sıra sağlıklı toplulukların da temelini oluşturmaktadır. “Yeni Şehircilik Yaklaşımı”nda da kentsel peyzaj bütünlüğü içinde

kimlikli mahallelerin birbirine entegre edilmesinin bölge içindeki büyümeyi kontrol edeceği vurgulanmıştır. Bu nedenle mahalleler, hem kendilerine özgü yapısını koruyabilmeli, hem de daha geniş bir bütünün parçası olarak planlanmalı ve tasarlanmalıdır (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2017).

Küreselleşme eğilimi, kentlerin yapısında ve insan davranış-algısında değişimlere yol açmıştır. İletişim teknolojiindeki anlık gelişme ve yeniliklerin yaşamımıza kattığı “hız olgusu” günlük yaşamda mekânsal deneyimi zorlaştırmaktadır. Mekân, zamanın işlerliğini kısıtlamakta (ulaşım, gidilecek yere varış süreleri vb. etkenler ile), zaman mekânın deneyimlenmesine fırsat tanımamaktadır. Virilio (2003) bu durumu; kentsel mekân açısından küresel değişim ve teknolojinin tetiklediği “hızlandırılmış zaman” olarak yorumlar (Sınmaz, 2015).

Günümüz kentlerinde bu durum mekânın “yer olamaması” ve “mekânsızlaşma” olarak kabul edilmektedir. Bu sebeple “yeri olmayan” kentlere insan boyutuna da dahil eden yenilikçi mekânsal çözümlere ihtiyaç vardır. Geliştirilen modelde de katılımcı yaklaşım ile kamusal memnuniyet ölçülmüş, eylem-algı-davranış haritaları hazırlanarak kentsel yaşamın iyileştirilmesinde insan boyutunu dikkate alan stratejilere vurgu yapılmıştır.

Günümüz kentlerinde yaşayan insanların çoğu yürünebilir mesafede sosyal, kültürel imkanlar oluşturulmasını talep etmektedir. Bu durum mahalle formlarının sosyal-ekonomik ihtiyaçları karşılayabilecek özellikte tasarlanmasını gerektirmektedir (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2017).

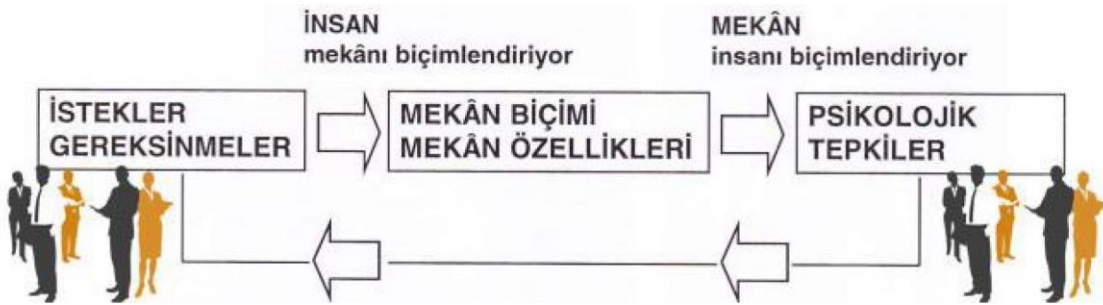
Yaşanabilir kent ve kentsel mekânlar için yerel seviyede katılımcı süreçler açısından farklı aktörlerin müdahalesinin güçlendirilmesine, günümüz küresel kentleri ve küçük ölçekli yerleşimler için master planlar yapılmasına, sosyal-kültürel programların ele alındığı kapsamlı kentsel peyzaj planlama ve tasarım politikalarına ihtiyaç vardır (Habitat III Raporu, 2016c). Ancak bu şekilde kentlerin kültürel kullanımları ile sosyal işlevlerini kombine eden bütünsel bir strateji izlenebilir (Oktay, 2007a; PPS, 2012). Dolayısıyla kamusal mekânların tasarımında zaman içinde sürdürülebilir olanı üretebilmenin yolu kalıcılığının korunması, esnek tasarım stratejisi izlenmesi, kentsel gelişme süreci içinde “insanın ihtiyacı olanı” karşılamasıdır (Cilliers vd., 2015).

Hosseini vd. (2006) “İnsanların rekreasyon amaçlı yürüdükleri zaman çevrelerini güzel algıladıklarına” değinmiştir (Aggarwal, 2015). Bu sebeble kamusal açık alanların yaya aktivitesini destekleyen; karma kullanımlı arayüzlere, cadde zonlarına ihtiyacı vardır. Ayrıca kentsel mekâna canlılığını kazandıran en önemli unsur, toplulukların hareketinin yönlendirilebilmesidir (PPS, 2008). Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi de Köyiçi Caddesi , Ortabağçe Caddesi ve bağlantılı cadde-sokaklar nitelikli aramekân/arayüzleri ile toplulukların hareketini yönlendirmektedir.

İnsanlar kendilerini yaşadığı çevrenin bir parçası olarak hissettiklerinde, mekân anlam kazanmakta ve yaşanabilir bir “yer” özelliği göstermektedir. Bu nedenle arayüzler “değişen ve gelişen toplumsal ihtiyaçlara cevap veren, yer algısı yüksek etkileşim alanları”dır.

Harvey (1996) insanın gereksinimleri gereğince çevresini şekillendirmesi ve mekânla karşılıklı etkileşimini aşağıdaki cümle ile ifade etmekte ve Şekil 136’da belirtildiği gibi ilişkilendirmektedir.

“İster beğenin, ister beğenmeyin kent sizi kendisini yeniden yaratmaya, içinde yaşayabileceğiniz bir kalıba dökmeye davet eder. Kendinize ya da kim olduğunuza karar verin. Kent yaşadığınız çevrede sabit bir biçimde duracaktır. Onun, sizin için ne ifade ettiğine yoğunlaşın. Bir nirengi noktasına çizilmiş harita gibi, sizin kimliğinizi ortaya çıkaracaktır. Dolayısıyla yönlendirilebilir olmak kentlerin özünde olmalıdır. Bizler kendi görüşlerimiz doğrultusunda kenti biçimlendirmeye çalıştığımızda, onlara kendi kişisel deneyimimizi kattığımızda gösterdikleri direnç ile onlar da bu kez bizi biçimlendirir”.



Şekil 136: Kentsel mekân-insan ilişkisi (Biol, 2007'den geliştirilmiştir).

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi de İstanbul açısından stratejik öneme sahip olup, yaşanabilir aramekân/arayüzleri olan, yer algısının yüksek oranda yaşandığı bir yerleşimdir. Metropol şehir yaşamı içerisinde kendileyebildiğimiz, kişiselleştirebildiğimiz bir yer izlenimini uyandırmaktadır.

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'ni ayırt edici kılan önemli özelliklerden bir diğeri de 1. Derece Kentsel Sit Alanı özelliği göstermesidir. UNESCO kapsamında 2000'li yılların başından itibaren sürdürülen çalışmalar sonucunda "Tarihi Kentsel Peyzaj Kavramına İlişkin Tavsiye Kararı" kabul edilmiştir. Karar ile kamu ve özel sektör gelişmelerinin insan çevresinin niteliğinin korunması ve geliştirilmesine yönelik olmasına, bunun da sürdürülebilir kalkınmanın ana hedefleriyle bütünsellik göstermesi gerekliliğine vurgu yapılmıştır (Dinçer, 2013).

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi de İstanbul Metropolitan Alanı'nın 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planında gelişme potansiyeli yüksek olan kültür endüstrilerinin çeşitli alt sektörlerine hizmet eden bir yerleşim özelliği göstermektedir. Kültür üçgeni içinde yer almasından ötürü yaratıcı ortamını besleyen özgün yapısının korunmasına katkıda bulunacak kentsel stratejiler geliştirilmesi gereklidir (Beşiktaş Belediyesi Plan ve Proje Müdürlüğü, 2008).

Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde mekânsal ve sosyal analizler sonucunda geliştirilen öneriler aşağıda belirtilmektedir:

- Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde tarihi ve kültürel varlıkların korunması, yaşatılmasına ilişkin yasal hükümlerin sürdürülebilirliğinin sağlanması gereklidir.
- Yapılı çevrede estetik ve görsel etkiyi artırmak için yaya yoğunluğunun olduğu algısal cadde-sokaklar olan, Köyiçi Sokak ve Ortabahçe Caddesi için cephe iyileştirme çalışmaları yapılabilir.
- Cumhuriyet anıtının olduğu Beşiktaş Meydanı, Barbaros Meydanı, Sinanpaşa Cami çevresi kamusal açık alanlarını (Uğur Mumcu Parkı dahil) bütünsel olarak geliştirecek, birbirine bağlantısallığının destekleyecek geniş ölçekli bir açık alan oluşturulabilir.

- Beşiktaş Caddesi'nde özellikle Sinanpaşa Cami ve Barbaros Meydanı bölümünde insan öncelikli mekân görüşü için araç yolu alt kota alınarak, alt geçit-tünel ile çözülebilir.
- Kıyı ile Barbaros Meydanı arasını bölen mevcut araç yolu alt geçit-tünel ile çözümlenerek, kıyı ile kenti ve kentliyi bütünleştiren yaya dostu geniş açık alan oluşturulabilir.
- Günümüz kentlerinde yaşanabilir aramekân/arayüzleri olan Newyork, Fridge, Bath ve Melbourne örneklerindeki gibi sağlıklı yaşam ve aktiviteyi destekleyecek bisiklet-yürüme yolları yapılabilir.
- Beşiktaş'ın kültürel peyzajında önemli yeri olan Barbaros Hayrettin Paşa Heykeli, Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi ve Deniz Müzesi'ni anlatan, tarihsel özellikli arayüzler oluşturulabilir.
- Sahilde manzara etkisini güçlendirecek oturma, dinlenme, seyir arayüzleri geliştirilebilir.
- Açık alanda çocukların ve gençlerin kullanımını artıracak yaratıcı etkinlikler, hareketlilik kazandıracak kültürel aktiviteler (çocuk oyun alanları, zemin boyama yer satrancı, sokak sanatı, müzik, resim) düzenlenebilir.
- Barbaros Bulvarı boyunca devam eden kaldırım zonlarında oturma, dinlenme arayüzleri oluşturulabilir.
- Kamusal açık alanda el sanatları ve güzel sanat ürünlerinin satışına olanak veren kaldırılabilir arayüzler oluşturulabilir.
- Çevresel farkındalık oluşturmak amacıyla açık alan fuar etkinlikleri, toplantı, seminer vb. etkinlikler düzenlenebilir.
- Kent bilgi sistemlerini içeren akıllı levhalar, teknoloji katılımlı şeffaf paneller, aydınlatma sistemleri ile kamusal açık alanların kullanılabilirliğini artıran altyapı ve hizmetlere öncelik verilebilir. Mahalle-semt-kent ölçeğinde aktivite ve canlılık noktalarını anlatan elektronik kılavuzlar hazırlanabilir.
- Geniş yapraklı gölge özellikli ağaç türlerinin kullanılması ile oturulabilir arayüzler oluşturulabilir. Örn: *Robinia pseudoacacia* (Yalancı Akasya), *Aesculus hippocastanum* (At Kestanesi) vb.
- Yüzey sıcaklığını azaltmak için yeşil alanlar artırılabilir.

- Hava kalitesini iyileştirmek için Barbaros Bulvarı devamında toz toplayan ya da toza dayanıklı ağaç-çalı türleri dikilebilir. Örn: *Acer pseudoplatanus* (Dağ akçaağacı), *Fagus sylvatica* (Avrupa Kayını) vb.
- Barbaros Bulvarı boyunca gürültü seviyesini azaltmak amacıyla çalışma alanının kentsel kültürel peyzaj dokusu ile uyumlu yapraklı ağaç türlerinden *Acer pseudoplatanus* (Dağ akçaağacı), *Tilia cordata* (Ihlamur) dikilebilir. Çalı olarak *Forsythia intermedia* (Altınçanak), *Viburnum lantana* (Kartopu) vb. (Erdoğan vd., 2007) türler kullanılabilir.
- Jacobs'un (1993) "sokağı izleyen gözler" ile anlatmak istediği aktif cadde-sokak yaşamı-güvenliği esnaf ve yerli halkın dayanışması, katılımı ile sağlanabilir.
- Kamusal alanların en önemli donatıları olan kent mobilyalarının da iyileştirilmesi gerekmektedir. Elverişsiz hava koşulları ile terör vb. olaylara karşı nitelikli kentsel donatılar yerleştirilebilir. Özellikle yağışlı ve güneşli havalarda kamusal mekân kullanımına olanak tanıyan donatıların bulunması mekânsal memnuniyeti artıracaktır.

Yaşanabilir kimlikli kentler, kentsel mekâna kimlik kazandıran doğa, peyzaj, doku, ölçek, uyum, yoğunluk, işlev, boyut, kütle düzeni, yapılanma vb. bileşenlerin birbirini bütünleyecek şekilde planlanması/tasarlanması ile oluşmaktadır. Dolayısıyla kentsel peyzaja bütünlük kazandıran; yapıların ve boşlukların (aramekân/arayüzler) kentin varolan kimliğini ve karakterini güçlendirmesi, o mekânda yaşayanlara algısal olarak bunu hissettirmesidir. Yaşanabilir aramekân/arayüzler oluşturmanın temel amacı insan eylemleri örüntüsünün sürdürülebilirliğini sağlamaktır (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2017). Bu kapsamda Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi yerel ile küreseli birleştiren, toplumsallığı ön planda tutan kentsel mekân yapısı (aramekân/arayüzleri) ile kamusal memnuniyeti sağlayarak, insan-mekân etkileşimini artırmaktadır.

KAYNAKLAR

- Acun, F. (2002). A Portrait of the Ottoman Cities. *The Muslim World*, c.XCII., s.3-4, s. 255-286.
- Aggarwal, S. (2015). Diridon Station Area Pedestrian Street Design Guideleness: Studying the Pedestrian Environment Around the Station Area. Master Thesis- Environmental Planning and Design. Dept of Urban-Regional Planning-San Joe State Univercity, s.10.
- Akın, G. ve Önal, S. (2016). Kentsel Alanların Tasarımında Ergonomik Sorunlar. *Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Antropoloji Dergisi*, Sayı:31, Ankara, 51-60 s.
- Aklanoğlu, F. ve Önder, S. (2002). Kentsel Açık Mekân Olarak Meydanların İrdelenmesi. *Selçuk Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 16 (29): (2002), 96-106 s.
- Akşit, A.Ö., Ozener, H., Yılmaz, O. ve Doğru, A. (2009). Besiktas İlçesinin Deprem Riskine Hazırlığının Coğrafi Bilgi Sistemleri Kullanılarak Analizi. *TMMOB Coğrafi Bilgi Sistemleri Kongresi*, 24.11.2017. İzmir.
- Aktaş, Ü. (2011). Şehir, Şiir ve Estetik. *Tasfiye-Edebiyat-Düşünce Dergisi* (32), Tokat, s. 3, www.tasfiyedergisi.com, (01.05.2016).
- Alpay, B.U. (2011). Street With İn The Urban Area. *IP-Intensive Program*, ISBSN:978-90-815797-3-5 s. 52-56.
- Altaban, Ö. (2013). Kentsel Planlamadan Kentsel Tasarıma geçişte Düşünülecek Boyutlar. *International Journal of Architecture and Planning*, Volume:1, İssue:1., ISSN: 2147-9380, pp:2-21, www.iconarp.com, (10.05.2016).
- Amare, S. (2014). Enhancing Livability of Squares and Streets: The Case of Romanat District. Master Thesis - Environmental Planning and Landscape Design, Mekelle CBD, Mekelle, Tigray, pp.32.
- Amin, A. (2006). *The Good City*. Urban Studies 43, pp.1009-1023.
- Anamur Belediyesi (2014). Sürdürülebilir Kentsel Yaşam Modeli Perspektifinde Anamur İlçesinin Cittaslow (Yavaş Şehir) Olmasına Yönelik Değerlendirme, http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:ndtKS_r3gEYJ:img.eba.gov.tr, (01.02.2016).
- Angala, N. (2013). Element of Urban Design, <https://www.slideshare.net/NeoAngala/elements-of-urban-design>. (06.02.2016).
- Anon (2011). “Beşiktaş Astro Tütün Deposu Shangri La Bosphorus İstanbul” (<http://www.degisti.com/index.php/archives/2559>, (17.08.2016).
- Arendt, H. (2003). *İnsanlık Durumu*. Çeviren: B.S. Şener, İletişim Yayınları, İstanbul, 92-96 s.

- Artvin Kampüsü, (2016). 2015 Yılı'nın sakin şehri: Artvin-Şavşat. *Çoruh Üniversitesi Bülteni*, Sayı:13, http://www.artvin.edu.tr/files/user_files/370/files/buelten/Artvin_Kampus_Sayi%.pdf, (01.20.2016).
- Ayataç, H. (2014). Yaşanabilir Şehirlerin Planlanması İçin Temel Belirleyiciler, <http://www.mmg.org.tr/yazar/doc-dr--hatice-ayatac/191-yasanabilir-sehirlerin-planlanmasi-icin-temel-belirleyiciler.html>, (07.11.2016).
- Aydemir, Ş., Aydemir, S.E., Ökten, N., Öksüz, A.M, Sancar, C. ve Özyaba, M. (2004). *Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı*. İber Matbaacılık, Trabzon, s. 477.
- Aydın, B. (2010). Gelişme Alanlarında Ekolojik Kentsel Yerleşim Kriterlerinin Belirlenmesi ve İmar Planı Kapsamında Yorumlanması: Ömerli Havzası-Sancaktepe Örneği. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Aydın, C. ve Tuzlukaya, Ş. (2011). Katılımcı Yerel Yönetim ve Yavaş Şehir Uygulama Gereksinimleri Çerçevesinde Akyaka Beldesi Örnek Alan Araştırması, Atılım Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projesi, ATÜ-BAP-1011-04, <https://docs.google.com/document/d/13duYSpqwk5DXPI9Vd6jdili0UBUvhe5uhHoIEtZXQSs/edit#!>, (05.13.2016).
- Aydoğan, S. (2015). Sürdürülebilir Mimarlıkta Sakin Şehir (Cittaslow) Yaklaşımı. Yüksek Lisans Tezi (yayınlanmamış), İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Çevre Kontrolü ve Yapı Teknolojisi, İstanbul.
- Aykılıç, B. (2015). Kentsel Mekân Olarak Meydanlar. Yüksek Lisans Tezi. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Baday, Ö.N. (2011). Modern Kent Mekânlarında Mahallenin Konumu. Yüksek Lisans Tezi. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sosyoloji Anabilim Dalı, Konya.
- Bala, A.H. (2006). Mimarlık-Şehircilik, Bina-Kent, İç-Dış, Özel-Kamusal Arasında: Kentsel Arayüzler. *YAPI Mimarlık-Kültür-Sanat Dergisi* sayı:293, s. 44-49, YEM Yayınları.
- Baltic University (2006). *8c. Social Sustainability, happiness and the one planet life*. <http://www.balticuniv.uu.se/index.php/8c-social-sustainability-happiness-and-the-one-planet-life>.
- Barte, P. ve Mulukutla, P. (2013). Parking and Transit Oriented Developments Presentation, The HUB, WRI INDIA, <http://wricitieshub.org/contributors/paul-barter> (09.05.2016).
- BNESC, (2010).Creating The Canvas For Public Life In Bath, Public Realm and movement strategy for Bath City Centre. Bath&North East Somerset Council, City ID, B&NES Council | City ID |, ISBN: 978-0-9565747-0-1.
- BNESC, (2015). Creating the Canvas for public life in Bath- Pattern Book: Volume 1, Public Realm Framework <http://www.bathnes.gov.uk/sites/default/files/>

sitedocuments/ Planning-and-Building-Control/Planning-Policy/Evidence-Base/Urban-Design-Landscape-and-Heritage/Bath_Pattern_Book_Part_1.pdf, (19.04.2016).

Bayramoğlu, N. (2010). Kullanıcı Algısı Bağlamında Kentsel Kimlik-Barbaros Bulvarı - Büyükdere Aksı. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Tasarım Programı, İstanbul.

Bertlin, J. (2014). Social Sustainability from the perspective of three concept: human scale, the city at eye level and public life. Degree Project In Urban And Planning, Advanced Cycle Stockholm, Kth Royal Institute Of Technology School Of Architecture And The Built Environment, s.29-33.

Beşiktaş Belediye Başkanlığı (2010). *Stratejik Planı: 2010-2014*, http://www.besiktas.bel.tr/Resimler/file/stratejik_plan_2010_2014.pdf, (12.04.2016).

Beşiktaş Belediyesi (2015). *Rengarenk Beşiktaş*. Elma Basım Yayın ve İletişim Hizmetleri, 211-227 s.

Beşiktaş Belediyesi (t.y.). Beşiktaş İlçesi 1/1000 Halihazır Paftası, İstanbul.

Beşiktaş Belediyesi Emlak ve İstimlak Müdürlüğü (2017). Afet Kılavuzu, İstanbul

Beşiktaş İlçesi Plan-Proje Müdürlüğü, (2008). Beşiktaş İlçesi Kentsel Dönüşüm ve Yenileme Strateji ve Eylem Planı, http://www.kentselstrateji.com/wp-content/uploads/V-14_Besiktas.pdf, (21.08.2016).

Beyhan, G., Peker, Z., Polat, E. ve Şenol, P. (2013). Kentsel/Mekânsal Yaşanabilirlik Üzerine Kavramsal Bir Çözümleme. *25 Th International Building&Life Congress*.

Biawolska, D.W. (2016). Quality of Life in Cities- Empricial in Cooperative European Perspective. *Cities* 58, European Commission Joint Research Centre, İtaly, pp. 87-96.

Bilgi, M.G. (2013). Türkiye'nin Sakin Şehirlerinde Permakültürel Koruma, Planlama, Yönetim ve Eğitim Pratikleri. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı:29, pp. 47-58.

Bilgin, İ. (2001). Yeniden Modern. *Mimarist*, s. 55.

Bilsel, G. (2002). Kent Kültürü - Kültürel Süreklilik ve Yaşanılabilir Kentsel Mekân Kavramı Üzerine, Kentleşme ve Yerel Yönetimler Sempozyumu. *Çukurova Üniversitesi Adana Kent Konseyi-Yerel Gündem 21Yayınları*. No:5, Adana, s.107-114.

Biol, G. (2006). Modern Mimarlığın Ortaya Çıkışı ve Gelişimi. *Megaron, Mimarlar Odası Balıkesir Şubesi Dergisi*, s. 3-16. <http://w3.balikesir.edu.tr/~birol/modernizm.pdf>, (19.04.2016).

- Birol, G. (2007). Kentsel Çevrede Mekân Kavramı, Bahçeşehir Üniversitesi Bina Bilgisi Anabilim Dalı ders notları <https://bauarchitecture.files.wordpress.com/2011/10/kentsel-c3a7evrede-mekân-kavramc4b11.pdf>. (01.05.2016).
- Bloomberg, M., Burden, A., Burney, D., Farley, T. ve Khan, J. (2013). *Shaping the Sidewalk Experience*, Active Design, Newyork, NYC.
- Bois, P.G. (2010). Urban Vitality, fatum ve fortuna. *Workshop IP Intensive Program Street Of Amsterdam*, ISBSN:978-90-815797-3-5.
- Bois, P.G. (2011). Urban Vitality, Fatum or Fortuna. *Workshop IP Street of Amsterdam*, ISBSN:978-90-815797-3-5.
- Bokova, İ. (2016). Shaping The Future Of Our Cities. <http://impakter.com/sdg-11-shaping-future-cities-unesco-irinabokova/>, (23.08.2016).
- Bosion, A. (2014). City and Countryside: Considering the Urban after Slow Food. Griffith University. Griffith School of Environment. Submitted in fulfilment of the requirements of the degree of Doctor of Philosophy, pp. 86-90.
- Boston Transportation Department (2013), Preferred width for sidewalk zones. http://bostoncompletestreets.org/pdf/2/chap2_2_sidewalk_width_chart.pdf, (15.05.2016).
- Bott, H. (2013). *Cittaslow - Criteria and Evaluation Methodology*.
- Briggs, G. (2012a). The Fringe/Draft Urban Design Framework, www.guybriggs.uspd.com. (09.10.2016).
- Briggs, G. (2012b). The Fringe Urban Design Framework (2012), https://www.capetown.gov.za/en/Planningportal/Documents/The%20Fringe_small.pdf, (21.06.2016).
- Bristol Legible City, (2001). http://www.city-id.com/assets/publications/bristol_from_here_to_there_city_id.pdf. (13.07.2016).
- Büyüköztürk, Ş. (2010). *Sosyal Bilimler için Veri Analizi El Kitabı*, Pegem Akademi Yayıncılık, Ankara.
- Capital Metropolitan Transportation Authority (2016). Transit Oriented Development Guide A resource manual for designing good urbanism, https://www.capmetro.org/.../Transit-Oriented_Development, (12.11.2016).
- Carmona, M., Tiesdell, S., Heath, T., and Oc, T., (2010). *Public places public spaces: The dimensions of urban design*. Architectural press, UK.
- Carp, J. (2012). *The Study of Slow*. Massachusetts Institute of Technology. ISBSN:978-0-262-01653-7.
- Carp, J., (2014). *The Importance of Slow for Liveable Cities*. EXPO, Milano.

- Cattle, V., Dines, N., Gesler, W. ve Curtis, S. (2008). Mingling, observing, and lingering: Everyday public spaces and their implications for well-being and social relations, *Health & Place* 14 (2008) 544–561, www.elsevier.com/locate/healthplace, (25.05.2016).
- Cilliers, E.J., Timmermans, W., Goorberg, F. ve Slijkhuis, J.S.A. (2015). *The Story Behind the Place: Creating Urban Spaces That Enhance Quality of Life*, DOI: 10.1007, 482-0149336-0), s. 591, <https://www.researchgate.net/publication/271918395>, (17.09.2016).
- Coşaner, M., Kiper, T. ve Korkut, A. (2014). Mahalle Parklarının Peyzaj Tasarımı ve Kullanım Kriterleri Açısından İrdelenmesi: İstanbul Şişli Örneği. *Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi*, Cilt/Volume:11-Sayı:3, ISSN:- 1302-7050.
- Coşar, Y. (2013). Yavaş Şehir Olgusunun Turist Davranışları ve Yerel halkın Kentsel Yaşam Kalitesi Algısına Etkileri. Doktora Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Turizm işletmeciliği Anabilim Dalı Turizm İşletmeciliği Programı, İzmir.
- Çalışkan, O. (2004). Sürdürülebilir Kent Formu: Derişik Kent. *Planlama Dergisi*, Sayı: 3, s. 33-54, http://www.spo.org.tr/resimler/ekler/3adaf494dc89ef7_ek.pdf, (17.11.2016).
- Çalışkan, M. (2011). Kamu Yararı Bağlamında Kamusal Mekânlarda Bir Yayalaştırma Örneği: Eminönü Tarihi Yarımada (Hobyar Mahallesi ve Çevresi) Yayalaştırma Projesi. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Çapık, C. (2014). İstatistiksel Güç Analizi ve Hemşirelik Araştırmalarında Kullanımı: Temel Bilgiler. *Anadolu Hemşirelik ve Sağlık Bilimleri Dergisi*, 2014; s.17:4
- Çelikyay, H.S. (2005). Arazi Kullanımlarının Ekolojik Eşik Analizi ile Belirlenmesi Bartın Örneğinde Bir Deneme. Doktora Tezi. Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Çelikyay, S. H. (2017). *Kent İmgelerinin Kamusal Alanı Tariflemesindeki Rolü*. Bartın Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınları, No: 01, ISBN: 978-605-9895-14-9, s. 20, Bartın.
- Çerci, S. (2012). Geçmişten Günümüze Çevresel Kalite Değişiminin Çeşitli Parametrelerle İrdelenmesi. *Niğde Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, Cilt: 1, Sayı:1, s. 66-74, Niğde.
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı İstanbul Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü (2011). 2010-2011 İstanbul Çevre Durum Raporu. İstanbul, (11.05.2016).
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü, (2016). *Arama Konferansı İstanbul - Kentsel Tasarım Rehberlerinin Hazırlanması*. <http://webdosya.csb.gov.tr/csb/dokumanlar/mpgm0002.pdf>. (20.04.2016).

- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekânsal Planlama Müdürlüğü, (2016a). *Kentsel Tasarım Rehberlerinin Hazırlanması*. Cilt 1: Araştırma ve Tanımlama. İncekara Matbaacılık, ISBN: 978-605-5294-55-7, İstanbul.
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, (2017). *Kentsel Mekânsal Stratejilerin Geliştirilmesi*. İncekara Matbaacılık, ISBN: 978-605-5294-74-8, İstanbul.
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (2017). Çevre Şehircilik Bakanlığı Hava Kalitesi İzleme İstasyonları, <http://www.havaizleme.gov.tr/Default.ltr.aspx>, (16.05.2017).
- Çokluk, Ö., Şekercioğlu, G. ve Büyüköztürk, Ş. (2012). *Sosyal Bilimler İçin Çok Değişkenli İstatistik: SPSS ve Lisrel Uygulamaları*, Pegem Akademi Yayıncılık, Ankara.
- Değirmenci, İ. ve Sarıbyık, M. (2015). Tarihi mekânlarda sürdürülebilirlik bağlamında Cittaslow hareketi: Taraklı örneği, *II. Uluslararası Sürdürülebilir Yapı Sempozyumu*. Ankara.
- Değirmenci, K. (2016). Kentsel Mekânda Yerin ya da Otantik Olanın Yeniden İnşası, http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:w3rdlp4KAvoJ:www.academia.edu/3266334/Kentsel_Mekânda_Yerin_ya_da_Otantik_Olan%25C4%25B1n_Yeniden_In%25C5%259Fas%25C4%25B1+&cd=1&hl=tr&ct=clnk&gl=tr, (05.02.2016).
- Demir, S. (2013). İstanbul'un Beşiktaş İlçe Merkezinde Gürültü Düzeyleri Belirlenerek, Gürültü Haritasının Oluşturulması. Doktora Tezi. Marmara Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Halk Sağlığı Anabilim Dalı, İstanbul, s. 50-59.
- Desbiolles, F., Wijesinghe, G. ve Moskwa, E. (2014). *A Taste Of Sustainability: Case Studies Of Sustainable Cafes In Australia*, Funded by the Le Cordon Bleu University of South Australia Scheme.
- Deviren, V.N ve Yıldız, O. (2015). Kontrolsüz Kentsel Büyüme Karşısı Bir Hareket Ülke Deneyimleri ile Yavaş Şehirler. *Akademik Bakış Dergisi*, Sayı:51, ISSN:1694-528X, İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası - Kırgız, Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kırgızistan.
- Dikmen, Ç. (2011). Avrupa Kentsel Şartı Ulaşım Ve Dolayım İlkeleri Kapsamında Engellilerin Kentsel Alan ve Yapılara Erisebilirliklerinin Sorgulanması: Yozgat Örneği. *Sciences Academy 2011*, Volume: 6, Number: 4, Article Number: 1A0200.
- Din, H.S.E., Shalaby, A., Farouh, H.S. ve Elariane, S.A. (2013). Principle of urban quality of life for a neighbourhood. *HBRC Journal*, No:9, s. 86-92.
- Dinçer, İ., Enlil, Z. ve Evren, Y. (2009). İstanbul'un Koruma Alanlarının Değerlendirilmesi. *Megaron YTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, Cilt:3, Sayı:3, İstanbul.
- Dinçer, İ., (2013), Kentleri Dönüştürürken Korumayı ve Yenilemeyi Birlikte Düşünmek:

Tarihi Kentsel Peyzaj Kavramının Sunduğu Olanaklar, *International Journal of Architecture and Planning Volume 1*, Issue 1. ISSN: 2147-9380, s. 22-40.

- Dindar, E., 2016, Bursa İli 2016 Yılı Hava Kalitesi BUSİAD. Uludağ Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Çevre Mühendisliği Bölümü. Ders notları.
- Dizdaroğlu, N. (2005). Boğaziçi İskele Meydanları- Anadolu Kavşağı ve Rumeli Kavağı Meydanlarının Rekresyonel Potansiyellerinin Değerlendirilmesi. Yüksek Lisans Tezi (yayınlanmış), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Donat, O. ve Yavuzçehre, P.S. (2016). Sakin Kent Üyeliğinin Kamusal Mekânlara Etkisi *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 35, 115-126 s.
- Duru, B. ve Ayten, A. (2002). *20. Yüzyıl Kenti. İmge Kitabevi*. ISBN; 975-553-348-7, İstanbul.
- Duru, B. (2011). Gökdelenler ve Kent, s.26. <http://kentcevre.politics.ankara.edu.tr/durugokdelen.pdf>, (10.05.2016).
- Elshater, A. (2012). New Urbanism Principles Versus Urban Design Dimensions Toward Behavior Performance Efficiency In Egyptian Neighbourhood Unit. *Procedia - Social and Behavioral Sciences* 68, Giza, Egypt., pp. 826–843,
- Embarq (2010). Tod Guide For Urban Communities, http://www.wrirosscities.org/sites/default/files/TOD_Guide_Urban_Communities_English_EMBARQ.pdf, (10.01.2016).
- Embarq (2015). Tod Guide For Urban Communities, <http://www.wrirosscities.org/research/publication/transit-oriented-development-tod-guide-urban-communities>, (11.06.2016).
- Erdoğan E. ve Yazgan M.E. (2007). Kentlerde Trafik Gürültüsü Sorununu Azaltmada Peyzaj Mimarlığı Çalışmaları: Ankara Örneği. *Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi* 4 (2):201-201.
- Erdönmez, E. (2005). Açık Kamusal Kent Mekânlarının Toplumsal İlişkileri Yapılandırmadaki Rolü, Büyükdere-Levent-Maslak Aksı. Doktora Tezi (yayınlanmış), Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, s. 22.
- Erdönmez, E. (2014). Kenti bir kamu alanı olarak okumak. *Şehir Üzerine Düşünceler-1*, Esenler Şehir Düşünce Merkezi Yayınları, İlbey Matbaa, İstanbul, ISBSN: 978-605-86087-9-5, s.216.
- Ergen, Z.A. (2011). Kayseri’de Kentsel Mekânın Değişimi Sürecinde Kamusal Alan Kullanımı Üzerine Bir Araştırma: İstasyon Caddesi Örneği. Yüksek Lisans Tezi. Erciyes Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Kayseri.
- Ersoy, M. (2012). Planlama Kuramına Giriş Kentsel Planlama Kuramları 1, s. 26-28, <http://www.melihersoy.com/wp-content/uploads/2012/04/9-340.pdf>, (02.05.2016).

- Erturan, A. (2011). Kentsel Kamusal Alan Oluşturmada Bir Yöntem Denemesi-İstanbul Yel değirmeni Mahallesi. Yüksek Lisans Tezi. Mimarınan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü-İstanbul.
- Eşitti, B. Harputluoğlu, D.D. (2015). Citta Slow Şehirlerde Yerel Halkın Earth Markete Yaklaşımı: Gökçeada Destinasyonu Örneği. *Journal of Tourism and Gastronomy Studies*, 3/1 (2015) 64-71.
- Ewing, R. ve Handy, W. (2009). Measuring the Unmeasurable: Urban Design Qualities Related to Walkability. *Journal of Urban Design*, Vol. 14. No. 1, 65–84, DOI: 10.1080/13574800802451155, USA.
- Ewing, R. ve Clemente, O. (2012). Measuring Urban Design. Metric for Liveable Places. *Island press is a trademark of the center for Resource Economist*, ISBN: 978-1-61091-193-1.s.5-5.
- Geertman, S. (2010). Hanoi at Cross Roads: Streets for people or for cars? presented at workshop: Walkability in Large Vietnam Cities and International experiences. *In Vietnamese Urban Planning Journal*.
- Gehl, J. (2001). *Life Between Buildings, Using Public Space*. Washington – Covelo – London: Island Press, ISBN: 978-1597268271, s. 13.
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Island Press, ISBN:978-1597265737.
- Gehl, J. ve Svarre, B. (2013). *How to study public life*. Island Press, Washigton-Covelo-London, ISBN:13-978-1-61091-423-9.
- Gencel, Z. ve Velibeyoğlu, K. (2006). Reconsidering the Planning and Design of Urban Public Spaces in The Information Age: Opportunities&Challenges, Public Spaces in The Information Age, 42nd. *ISOCARP Congress*.
- Ghulam, A., (2010), Calculating surface temperature using Landsat thermal imagery. Department of Earth & Atmospheric Sciences, and Center for Environmental Sciences. 314-977-7062. Saint Louis University St. Louis, MO 63103.
- Godschalk D.R. (2004). Land use challenge: coping with conflicts in visions of sustainable development and livable communities. *Journal of the American Planning Association*, 70(1):5–13.
- Gordon, H.C. (2010). Rooftop Farming: A Visit to Brooklyn’s Eagle Street Rooftop Farm. <http://inhabitat.com/urban-farming-a-visit-to-brooklyns-eagle-street-rooftop-farm/>, (22.03.2016).
- Gökgür, P. (2008). *Kentsel Mekânda Kamusal Alanın Yeri*. Bağlam Yayıncılık, İstanbul, Türkiye, ISBN:9758803880
- Gökyay, D.D. (2009). Beşiktaş Köyiçi Kentsel Sit Alanının 20. Yüzyıl başından günümüze Değişimi ve Korunması İçin Öneriler. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

- Göregenli, M., Karakuş, P., Kösten, Y.Ö. ve Umuroğlu, İ. (2014). Mahalleye Bağlılık Düzeyinin Kent Kimliği ile İlişkisi İçerisinde İncelenmesi. *Türk Psikolojisi Dergisi*, (29)73, 73-85.
- Gündoğan, F. (2001). Çatalhöyük'ten Ütopyalara Kentler, İnsanlar ve Meydanlar. *Ege Mimarlık*, Sayı:37, s. 32-35.
- Gürler, E. (2013). Bütünleşik Kentsel Koruma-Geliştirme Sürecinin Analitik Planlaması ve Stratejik Yönetimi: Performans Ölçe, Değerlendirme, Proglamlama Modeli. Doktora Tezi. İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, İstanbul.
- Güzer, B. (2007). Antakya ve Boston Kentleri Örneğinde Kentsel Açık Alan Tipolojilerinin Dönüşümünün İrdelenmesi. Yüksek Lisans Tezi. Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- HABİTAT III Quito (2015). 11 Public Places-Issue Paper on Public Space. *Habitat III Quito –United Nations Conferences on Housing and Sustainable Urban Development*.
- HABİTAT III Raporu, (2016). Yeni Kentsel Gündemin İlk Taslağı, *Birleşmiş Milletler Konut ve Sürdürülebilir Kentsel Gelişim Konferansı, Habitat III- Türkçe İlk Taslak Çıktı Dökümanı*, s.6, [http://www.csb.gov.tr/db/habitat/eduardosya/file/dokumanlar/TR-Habitat%20III%20New%20urban%20Agenda%20\(Zero%20Draft\)-Turkce.pdf](http://www.csb.gov.tr/db/habitat/eduardosya/file/dokumanlar/TR-Habitat%20III%20New%20urban%20Agenda%20(Zero%20Draft)-Turkce.pdf), (15.04.2016).
- Habitat III Raporu, (2016a). Urban Ecology and Resilience, *United Nations Conference on Housing and Sustainability Urban Development*. pp. 1-41. <http://www.csb.gov.tr/db/habitat/eduardosya/file/POLICY%20PAPER-SON/PU8-urban%20ecology%20and%20resilience.pdf>, (10.02.2016).
- Habitat III Raporu, (2016b). Right to City and Cities for all, *United Nations Conference on Housing and Sustainable Urban Development*, pp.1-52.
- Habitat III Raporu, (2016c). Socio- Cultural Urban Frameworks (Unedited Version), *United Nations Conference on Housing and Sustainability Urban Development*, pp.1-34, <http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/CLT/pdf/Policy-Paper-EN.pdf>, (20.06.2016).
- Halfeti Kaymakamlığı (2013). Yavaşkent Halfeti, www.halfeti.gov.tr, (01.02.2016).
- Halu, Z. Y. (2010). Kentsel Mekân Olarak Caddelerin Mekânsal Karakterinin Yürünebilirlik Bağlamında İrdelenmesi - Bağdat Caddesi Örneği. Doktora Tezi (yayınlanmış), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, s. 30-40.
- Harvey, D. (1996). *Post Modernliğin Durumu*. Metis Yayıncılık, ISBS:978-975-342-162-1, İstanbul.

- Hashemnezhad, H., Heidari, A. ve Hoseini, P.M. (2013). Sense of Place and Place Attachment. *International Journal Of Architecture and Urban Development*, Vol.3, No.1.
- Hepcan, Ş., Özkan, M.B., Kaplan, A., Küçükerbaş, E.V., Kara, B., Deniz, B., Hepcan, Ç. ve Altuğ, İ. (2006). Yaya Erişiminde Süreklilik Sorunu ve Çözüm Olanaklarının Bornova Kent Merkezi Örneğinde Araştırılması. *Ege Üniv. Ziraat Fak. Derg.*, 2006, 43(2):121-132 ISSN:1018-8851.
- Hergül, Ö. C. (2014). Globalization; Effects to Urban Identity and Relation with Slow City Movement. *Ankara University Landscape Architecture Conference*.
- HGK (2017) 1/25.000 Ölçekli Harita. Harita Genel Komutanlığı Ulusal Haritacılık Kurumu, <http://www.hgk.msb.gov.tr/urun-35-1-25000-olcekli-topografik-harita.html>, 15. 05.2016.
- Hidalgo, M. C. ve Hernandez, B. (2001), Place Attachment: Conceptual and empirical questions. *Journal of Environmental Psychology*, 21, 273-281.
- Hidalgo, A.N. (2014). Urban Streets: Towards a Psychological restorative function, Streets as public spaces and drivers of urban prosperity. *II. Future of Places International Conference on Public Space and Placemaking*, Buenos Aires, Argentina. s.244
- Horelli, L., Sadoway, D. (2014). Community Informatics in Cities: New Catalysts for Urban Change. *The Journal of Community Informatics*, Vol. 10, No. 3, ISSN: 1712-4441.
- Hulme, M. ve Truch, A. (2006). The role of Interspace in Sustaining Identity, Knowledge-Techonology - Policy/Spring. Vol.19, No:1, pp. 45-53.
- Icomos Türkiye (2013). Mimari Mirası Koruma Bildirgesi, s. 1-11, http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_0623153001387886624.pdf. (01.05.2016).
- Ida, H. (2009). Cittaslow Falköping The First Cittaslow in Sweden, <https://www.regionsyddanmark.dk/dwn130707>. (18.05.2016).
- İBB (2010). Avrupa Kültür Başkenti Olmuş Kentlerin Kamusal Mekân Proje Örnekleri, http://katalog.ibb.gov.tr/kutuphane2/YordamVt/projem_istanbul/pi_00038.pdf, (16.04.2016).
- İBB (2014). İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı, Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü, Ulaşım ve Trafik Düzenleme Komisyonu Kararı, İstanbul.
- İBB (2015). İstanbul Geneli ve Beşiktaş İlçesi Hizmet ve Yatırımlarımız: Beşiktaş İlçesine 11 yılda Toplam Yatırım 549 milyon 352 bin TL, İstanbul, s. 4-57.
- İncedayı, D. (2006). Kültür Politikası ve Kıyıları, *Mimarist* sayı:19, İstanbul.
- İncelioğlu, M. (2007). Kentsel Açık Mekânların Kalite Açısından Değerlendirilmesine Yönelik Bir Yaklaşım; İstanbul Meydanlarının İncelenmesi. Doktora Tezi. Yıldız

Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım Programı, İstanbul.

İstanbul Kalkınma Ajansı, (2011). 2010-2013 İstanbul Bölge Planı Ekleri, <http://www.istka.org.tr/content/pdf/IBP-istanbul-bolge-plani-ekleri.pdf>, (20.05.2016).

İKSV, (2016). Yerel Yönetimler için Kültürel Planlama <http://cdn.iksv.org/media/content/files/YerelYonetimlerIcinKulturelPlanlama.pdf>-(10.05.2016).

İstanbul Meteoroloji 1. Bölge Müdürlüğü (2017). 1981- 2016 Yılları Arası Sarıyer İlçesi Sıcaklık, Nem, Yağış Verileri.

İstanbul III Numaralı Kültür Varlıkları Koruma Müdürlüğü, (2006), İstanbul.

Jacobs, J. (1993). *Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı*. çev. B. Doğan, Metis Yayıncılık, ISBN: 978-975-342-748-5, İstanbul. 150-173s.

Jacopson, J. ve Forsyth, A. (2008). Seven American TOD: Good Practice for Urban Design in Transit-Oriented Development Projects. *Journal of Transport and Land Use* 1:2, pp.51-88.

Jaffe, R. (2014). Urbanism Hall Of Fame: Jan Gehl Integrates Humanity in to Urban Design, <http://thecityfix.com/blog/urbanism-hall-fame-jan-gehl-integrates-humanity-urban-design-copenhagen-cities-for-people-dario-hidalgo/>, (15.02.2016).

Jepson, E. ve Edward, M. (2010). How possible is Sustainable Urban Development? An analyses of planners perceptions about new urbanism, smarth grow and ecological city Planning. *Practice & Research*, Vol:25, No:4, pp. 417-337.DOI: 10.1080/02697459.2010.511016.

Junjie He, (2015). The Relationship Between Park Characteristics and human social Behavior: Learning From Main Street Garden In Dallas, Texas. The University of Texas at Arlington in Partial Fulfillment of the Requirements for the degree of Master of Landscape Architecture, Texas, s. 9.

Kabaalioglu, B.Y. (2013). Beşiktaş İlçesi (İstanbul) Kentsel Ekolojisi. Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Kahraman, M.D. (2014). İnsan İhtiyaçları ve Mekânsal Elverişlilik Kavramları Perspektifine Yaşanılabilirlik Olgusu ve Mekânsal Kalite. *Planlama*, 24(2), 74-84.2014.29591.

Kalkınma Bakanlığı (2014). Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018). <http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Kalkinma%20Planlar/Attachments/12/Onuncu%20Kalk%4%B1nma%20Plan%4%B1.pdf>, (05.05.2016).

Karaca, S., Siper, N.(2011). Kentsel Mekânda Kamu Yararı Arayışı ve Kültürel Planlama. *Toplum ve Demokrasi* , Sayı: 11, s.75-96.

- Karadağ, A. (2009). Kentsel Ekoloji, Kentsel Çevre Yaklaşımlarında Coğrafi Yaklaşım, *Ege Coğrafya Dergisi*, 18/(1-2) (2009), 31-47, İzmir.
- Karahan, E. ve Çakır, F. (2011). Uzundere Turizm Master Planı: Vizyon 2023, Uzundere Belediyesi, http://www.uzundere.bel.tr/dosyalar/Uzundere_Turizm_Master_Plani.pdf. (20.04.2016).
- Karner, M. (2015). From Interspace to Interface Shaping Public Life. Delft University of Technology Master of Architecture, Urbanism and Building sciences Julianalaan 134, 2628 BL De.
- Karakuş, P. (2007). İzmir Kültürpark'ının, İzmirliiler Açısından Anlamı ve Kültürpark Hakkındaki Temsiller. Yüksek Lisans Tezi (yayınlanmamış). Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sosyal Psikoloji Anabilim Dalı, İzmir, s. 22-23.
- Karsenberg, H. ve Laven, J. (2012). The City At Eye Level, Lessons for Street Plinths. *Eburon Academic Publishers*, ISBN 978-90-5972-714-4, Delft, the Netherlands.
- Kaya, E. (2003). *Kentleşme ve Kentlileşme*. İlke Yayıncılık, İstanbul, ISBSN: 975-7105406.
- Keleş, R. (2012). *Kentleşme Politikası*. İmge Kitabevi, Ankara,12. Baskı, ISBSN:978-975-533-053-2, s.113.
- Kerestecioğlu, M. (2003). Çevre ve Sürdürülebilir Kalkınma - *Vizyon 2023 Konferansı*, https://www.tubitak.gov.tr/tubitak_content_files/vizyon2023/csk/EK-9.pdf (12.08.2016).
- Keskin, B. (2010). Sürdürülebilir Kent Kavramına Farklı Bir Bakış Olarak Yavaş Şehirler (Cittaslow): Seferihisar Örneği. Yüksek Lisans Tezi (yayınlanmamış), Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya.
- Keskin, E.B. (2012). Sürdürülebilir Kent Kavramına Farklı Bir Bakış: Yavaş Şehirler (Cittaslow). *Paradoks Ekonomi, Sosyoloji ve Politika Dergisi*, Cilt: 8, Sayı: 1, s. 81-99.
- Kılınçaslan, T. (2012). *Kentsel Ulaşım, Ulaşım Sistemi - Toplu Taşıma-Planlama-Politikalar*. Ninova Yayınları, ISBSN:978-605-88444-3-8, İstanbul, s.15.
- Kırar, B. (2008). Taşınmazlarda Emlak Vergisine Esas Değer, Tapu Değeri ve Piyasa Değeri Arasındaki Farklılıkların İncelenmesi; Beşiktaş Örneği. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Gayrimenkul Geliştirme Programı, İstanbul
- Kızmaz, K.C. ve Koş, F.Ç. (2015). Esneklik Kavramında Kullanıcı Katılımının Önemi ve Güncel Yaklaşımlar. *Beykent Üniversitesi Fen Ve Mühendislik Bilimleri Dergisi*, Sayı 8(2), s. 111-142.
- Knox, P. (2005). Creating Ordinary Places: Slow Cities in a Fast World. *Journal of Urban Design*, Vol.10. No:1, DOI:10.1080/13574800500062221, pp. 1-11.

- Knox, P. ve Mayer, H. (2013). *Small Town Sustainability; Economic, Social and environmental İnovation*. ISBN:978-3- 03821-028-3.
- Koca, F. (2015). Türkiye’de Geleneksel Yerleşim Örüntülerinin Özgün Karakter ve Kültürel Mirasını Koruma Anlayışına Ontolojik bir Yaklaşım. *Planlama Dergisi*. 25(1):32–43 | doi: 10.5505/planlama.2015.76486.
- Konuk, G. (2012). *Cities, Cultures, Passages*. Workshop IP Street Berlin, Workshop IP Intensive Program.
- Kooshali, A.D., Azeri, A.R. Parvizi, R. ve Hosseini, S.B. (2015). Effect of Environmental Phycical Elements in Creating Residential Compex’s Vitality for Enhancement of Social Interactions. *Social and Behavioural Sciences (201)*, pp. 225-264.
- Korgavuş, B. ve Karagüler, S. (2014). Geleceğin Kentlerine Yönelik Temel Kavramlar Geleceğin Şehri. *Esenler Şehir Düşünce Merkezi*, ISBSN: 978-605-9917-05-06, S. 213.
- Korkmaz, E. (2007). Kentsel Kamusal Mekânda Değer Yaratma Yaklaşımında Katılımcı Bir Model Önerisi. Doktora Tezi. Mimarşinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, İstanbul.
- Kökner, S.B. (2001). Mekânsal Arayüzlerin Kente ve Yaşama Katılımları üzerine bir inceleme. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Köktürk, E. (1997). Toprak Politikası-Arsa Sorunu-Kamu Arazilerinin Kullanımı Ve Kentlerimiz: Beşiktaş Örneği. *Çağdaş Yaşamı Destekleme Derneği Beşiktaş Şubesi Hizmet İçi Eğitim Seminerleri dizisi*, http://www.erolkokturk.net/FileUpload/ks85423/File/1997-11-29_toprak_politikasi-arsa_sorunu_kamu_arazi_leri-besiktas_cydd.pdf, (12.09.2016).
- Köseoğlu, E. (2010). Mekânsal Okunabilirlik Kavramının Çözümlemesi – Analysing the Concept of Spatial Legibility. *Yapı Dergisi*, no:343. https://www.academia.edu/548757/Mekânsal_Okunabilirlik_Kavram%C4%B1n%C4%B1n_%C3%87%C3%B6z%C3%BCmlenmesi_Analysing_the_Concept_of_Spatial_Legibility, (20.08.2016).
- Köseoğlu, E. (2011). Kent Mekânına İlişkin Kuramsal Bakışlar: Rob Krier, Christopher Alexander ve Bill Hillier. *İdeal Kent Dergisi*, Sayı: 5, ISSN: 1307-9905, s. 96-111.
- Köstüklü, N. (2010). *Yalvaç Tarihi Üzerine Araştırmalar - Tanzimat’tan Cumhuriyet’e*. Yalvaç Belediyesi Kültür Yayınları.
- Kundera, M. (1995). *Yavaşlık*. Can Yayınları, ISBSN:978-975-510-627-4.
- Kunzman, K. (2013). From Industrial Use to Creative Impulse. Second Chance, *Final Conference Nuremberg*, <http://www.secondchanceproject.eu/wp/wp-content/uploads/2013/08/Dr.-Klaus-Kunzmann.pdf>. (05.08.2017).

- Kurnaz, L. (2016). Küresel İklim Hedeflerine Ulaşmak-İklim Değişikliği Eylem Planları. *Yaşanabilir Şehirler Sempozyumu*, 26 Ekim 2016 Sapanca.
- Lomnitz, L. ve Diaz, R. (1992). *Cultural grammar and bureaucratic rationalization in Latin America Cities*. in: R.Morse, J. Hardoy (eds) *Rethinking The Latin American City*.
- Lowe, M., Whitzman, H., Davern, M., Aye, Lu., Hes, D., Butterworth, L.ve Corti, G. (2015). Planning Healthy, liveable and sustainable cities: How can indicators inform policy?. *Urban Policy and Research*, 33:2, DOI:10.1080/08111146.2014.1002606. pp. 131-144.
- Lupton, J.R. (2008). City Planning-and un-planning, http://www.cs.ubc.ca/~udls/slides/city_planning.pdf, (20.08.2016).
- Luz, A. (2001). Places in Between: The transitional Location of Nomadic Narratives.
- Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. çev. Başaran, İ. (2010). Kent İmgesi. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, ISBSN: 978-9944-88-948-3, İstanbul.
- Madanipour, A. (1999) Why are the design and development of public spaces significant for cities?, *Environment and Planning B: Planning and Design* (26) 879-891
- Madanipour, A. (2003). *Public and private spaces of the city*. 1st.ed. London Routledge. ISBSN: 978-0415256292, s. 206.
- Mahmoudi, M., Ahmad, F. ve Abbasi, B. (2015). Livable Street: The Effect of physical problems on the quality and livability of Kuala Lumpur Streets. *Cities* 43, Malaysia, pp. 104-114.
- Marans, R. (2007). çev. Türkoğlu, H., Kentsel Yaşam Kalitesinin Ölçülmesi *Mimarlık* 335, <http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=53&RecID=1326>. (25.05.2016).
- Marshall, S. (2005). *Street Pattern, Spon Press 2 Park Square, Milton Park, Abingdon, Oxon OX14 4RN, ISBN 0-203-58939-4 Master e-book ISBN, s. 59.*
- Mayer, H., Knox, P. ve Tech, V. (2006). Slow Cities: Sustainable Places In a Fast World. *Journal of Urban Affair*, Volume:28, Number:4, ISBSN: 0735-2166, pp. 321-334.
- Mazumdar, S. (2003). Sense of Place Considerations for Quality of Urban Life. *Quality of Urban Life: Policy Versus Practice*, ed. N.Z. Gülersoy, N. Esin ve A. Özsoy, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Mazumdar, S. (2007). Kentsel Yaşam Kalitesi ve Yer Duygusu. *Mimarlık* 335, <http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=53&RecID=1330>.

- Mehta, V. (2013). *The Street A Quintessential Social Public Space*, Routledge and Newyork, ISBSN: 978-0-415-52710-.
- Miele, M. (2008). Cittaslow: Producing Slowness against the fast life. *Space and Polity* 12, s. 135-136.
- Mongomery, J.(1998). Making a city: Urbanity, Vitality and Urban Design, *Journal of Urban Design*, 3, 93-116.
- Montgomery, J. (2003). Cultural Quarters as Mechanism for Urban Regeneration . Part 1: Conceptualising Cultural Quarters. *Planning Practice & Research*, Vol.18 no:4. pp. 293-306.
- Mudurnu Belediyesi, (2018). Cittaslow Başvuru Dosyası, Bolu.
- Mutlu, A.(2002), Avrupa Peyzaj Sözleşmesi'nin Kentli Hakları Bakımından Önemi. *Çağdaş Yerel Yönetimler*, Cilt 11, Sayı 3, Temmuz, s. 33-58
- Müftüoğlu, V., Perçin, H. (2015). Sürdürülebilir Kentsel Yağmur Suyu Yönetimi Kapsamında Yağmur Bahçesi. *İnönü Üniversitesi Sanat Ve Tasarım Dergisi İnönü University Journal of Art and Design* ISSN: 1309-9876 E-ISSN: 1309-9884 Cilt/Vol. 5 Sayı/No.11 (2015): 27-37
- NUSDQ (2012). National Association of City Transportation Officials, <http://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/>. (05.01.2016).
- Naramata Joins Cittaslow International (2009). <http://goodlifevancouver.com/naramata-joins-cittaslow-international/>, (29.09.2016).
- Nebati, N. (2014). Şehirli Kimdir? Esenler Şehir Düşünce Merkezi, *Şehir Üzerine Düşünceler* 1, ISBSN:978-605-86087-9-5.
- Niebuhr, B. (2011). *The Street in Modern Urbanism*. Workshop IP Street of Amsterdam, ISBSN:978-90-815797-3-5, pp. 57-68.
- Nordic Cittaslow Network (2012). The Good Life, http://www.djupivogur.is/gogn/nordic_cittaslow_eng.pdf, (04.08.2016).
- NYC Streets Renaissance, (2010). Livable Streets From An Auto - Centric Policy To A City Of Great Streets . http://www.pps.org/pdf/Livable_Streets_withQuotes.pdf, (05.04.2016).
- NYC, (2010a). Promoting Physical Activity and Health in Design. *Active Design Guidelines* Newyork, <https://centerforactivedesign.org/dl/guidelines.pdf> (20.05.2016).
- NYC (2012). Urban Street Design Guide, <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2012-nacto-urban-street-design-guide.pdf>, (21.09.2016).

- Ogurlu, İ. (2014). Çevre - Kent İmajı- Kent Kimliği - Kent Kültürü-Etkileşimlerine Genel Bir Bakış. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi* Yıl: 13 Sayı: 26, s. 275-293.
- Oktaç, D. (2007). Kentsel Kimlik Ve Canlılık Bağlamında Meydanlar: Kuzey Kıbrıs'ta Bir Meydana Bakış Kentler ve Meydanları. *Mimarlık Dergisi*, Sayı:334, <http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=52&RecID=1288>, (21.05.2016).
- Oktaç, D. (2007a). Kentsel Yaşam Kalitesi, Sürdürülebilirlik, Yaşanabilirlik ve Kentsel Yaşam Kalitesi. *Mimarlık Dergisi* 335, <http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=53&RecID=1329>, (05.05.2016).
- Oktaç, D. (2008). Gazi Mausa'da Yaşam Kalitesinin Ölçülmesi, *Türkiye Bilim ve Teknik Araştırmalar Konsili, TÜBİTAK*.
- Oliver, P. (2006). Built to Meet Needs: Cultural Issues in Vernacular Architecture, *Architectural Press, Elsevier*.
- Onaran, D.C. (2013). Yavaş Şehirlerde Kentsel Kimlik. Yüksek Lisans Tezi. Mimarınan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Kentsel Koruma ve Yenileme Programı, İstanbul.
- Otaner F. ve Keskin, A. (2005). Kentsel geliştirmede kamusal alanların kullanımı. *İTÜ Dergisi / A Mimarlık, Planlama, Tasarım*, Cilt:4, Sayı:1, s. 107-114.
- Önder, S. ve Polat, A., (2012). Kentsel Peyzaj Tasarım ve Uygulamaya Yönelik Bazı Öneriler. *Kentsel Peyzaj Alanlarının Oluşumu ve Bakım Esasları Semineri*, Konya.
- Özbyraktar, M. (2015). Kolektif Bellek, Kent Belleği Ve Sokaklar: İzmit Merkez Geleneksel Sokakları. *Uluslararası Gazi Akçakoca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Daire Başkanlığı Yayınları, ISBSN:978-605-5116-14-9. pp. 1555-1569.
- Özbek, D. A. ve Erikci, S.N. (2014). Slow City Movement is An Utopia of Livable City?, *2.nd International Conference on Architecture and Urban Design, 2-ICAUD*, ISBN:978-9928-135-12-4, Tiran, Albania, pp. 1-6.
- Özcan, Y. (2003). *Kamusal/Özel Alan Tartışmaları*. Genç Hukukçular, Hukuk Okumaları V Birikimler 1, Kurtis Matbaacılık, <http://genchukukcular.org/pdfs/birikimler1.pdf>, (08.05.2016).
- Özcan, H.C. (2011). Bir Sürdürülebilir Kent Modeli; Yavaş Şehir Hareketi. Yüksek Lisans Tezi (yayınlanmış), Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Bina Araştırma ve Planlamama Programı, İstanbul.
- Özdal, S.O. (2010). Küreselleşme Sürecinde Kentsel Tasarımın Değişen Rolü ve Yeni Kentleşme Akımı İlişkisi Üzerine Bir İrdeleme. Yüksek Lisans Tezi. Mimarınan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

- Özdal, S.O. ve Özdede, S. (2012). Mevcut Mahallelerin Dönüşümünde Yerele Özgü Çevresel Değerleme Metotlarının Karşılaştırılması. *Dünya Şehircilik Günü 36. Kolokyum. Bildiri Kitabı*, Ankara, 217-231 s.
- Özdal, S.O. (2015). Mahalle Ölçeğinde Sürdürülebilirlik Değerlendirme Araçlarının İrdelenmesi Ve Yerele Özgü Bir Yöntem Önerisi. Doktora Tezi. Mimarınan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Özdemir, H. (2007). Havran Çayı Havzasının (Balıkesir) Cbs Ve Uzaktan Algılama Yöntemleriyle Taşkın Ve Heyelan Risk Analizi. Basılmış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya Anabilim Dalı, İstanbul, s.82.
- Özden, P.P. (2008). *Kentsel Yenileme*. İmge Kitabevi, İstanbul, ISBN:9755335711.
- Özer, M.N., Ayten, N. (2005). Kamusal Odak Olarak Kent Meydanları. *Planlama Dergisi*, Sayı:3, s. 96-103.
- Özer, B., Karadağ, D., (2013). Kentsel Kamusal Peyzajların1 Özelleştirilmesinde Bir Meşrulaştırma Aracı Olarak Tasarım Söylemi. www.peyzaj.org.tr/resimler/ekler/8f09d69f6f89de7_ek.pdf (10.01.2018).
- Özer, Ö. (2014). Kentsel Mekânda Yaya Hareketleri: Morfoloji ve Kentsel Algı'nın Etkisi. Doktora Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, İstanbul, s. 10-21.
- Özgenç, Ö. (2012). İdeal Toplum Düzeni Arayışında Kurgulanan Kentsel Planlamalar, Ütopyalar, ve Yavaş Şehir Akımı. Yüksek Lisans Tezi. Mimarınan Üniversitesi Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım Sorunları Programı, İstanbul.
- Özsel, S.B. (2009). Bina Kentsel Mekân Arayüz Özelliklerinin Kentsel Yaya Mekânlarına Etkisi. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Tasarım, s. 30.
- Özsoydan, G. (2007). Kentsel Korumaya Stratejik Yaklaşım (Beşiktaş Köyiçi Kentsel Sit Alanı Örneği). Yüksek Lisans Tezi. Mimarınan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Öztürk, A. (2012). Bir Yerleşim Birimi Olarak Kent Anlayışında Yeni Bir Politika, Yükselen Değer Olarak Yavaş Kent Cittaslow. Yüksek Lisans Tezi. Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sosyoloji Anabilim Dalı, İzmir.
- Özüer, M.O. (2004). İnsana İlişkin Veriler Işığında Mimari Tasarım ve Öne Çıkan Mekânsal Kavramlar. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Bina Bilgisi Anabilim Dalı, İstanbul.
- Paasch, S. (2015). Liveable Dimension of Public Spaces: A psychological analysis of health, well-being and social capital in urban squares, Technische Universität Dresden Faculty of Science Department of Psychology, Diploma Thesis.

- Pajo,A., Uğurlu, K. (2015). Cittaslow Kentleri İçin Slow Food Çalışmalarının Önemi. *Electronic Journal of Vocational Colleges-December /Aralık*. http://www.ejovoc.org/makaleler/december_2015/pdf/09.pdf.
- PBMPO Complete Streets Working Group (2016). Broward Complete Streets Guidelines, http://www.palmbeachmpo.org/static/sitefiles/meeting/2016.04_.25_CSG_Broward_Guidelines_.pdf, (18.12.2016).
- Panait, I.A. (2011). From Futurama To Cittaslow, Wegeingen Univercity, Msc Landscape Architecture and Planning Thesis, Netherland.
- Parkins W. (2004). Out of Time: Fast Subjects and Slow Living. *Time & Society*, 13 (2/3), 363-382.
- Parlak, B. (2011). Yaşanabilir Bir Samsun: Kentsel Yaşanabilirlik Analizi. *Samsun Sempozyumu*, 13-16 Ekim 2011, Samsun.
- PBL Netherlands Environmental Assesment Agency (2014). Regional Quality Of Living In Europe, http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/PBL-2014-Regional-Quality-of-Living-in-Europe-1271_0.pdf, (21.05.2016).
- Peeters, A. (2015). Analysis of Urban Shadow Patterns. *The Magazine Issue 13*, <http://www.dmh.org.il/Magazine/magazine.aspx?id=272&IssuesId=16>, (05.04.2016).
- Perinçek, S. (2003). Kamusal Alan – Kamuya Açık Özel Mekân İlişkisinde Geçiş Bölgeleri. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, s. 53-55.
- Piccino, G. ve Lega, E. (2012). Spacial design for new typologies of places: in between urban spaces, https://www.amazon.co.uk/Books-Giovanna-Piccinno-Elisa-Lega/s?ie=UTF8&page=1&rh=n%3A266239%2Cp_27%3AGiovanna%20Piccino%20Elisa%20Lega, (05.02.2016).
- Pink, S. (2007). Sensing Cittaslow: Slow Living and the Constitution of the Sensory City. *The Sences and Society*, Vol. 2, No. 1, 59-77
- Pink, S. ve Servon, L. (2011). Exploring the Cittaslow movement in Spain: Speed, Well being and information age. [in3.uoc.edu/opencms_portalin3\(opencms/en/activitats/seminaris/agenda/2011/agenda_031](http://in3.uoc.edu/opencms_portalin3(opencms/en/activitats/seminaris/agenda/2011/agenda_031).
- Pink, S. ve Servon, L.S. (2013). Sensory global towns: an experiential approach to the growth of the Slow City movement. *Environment and Planning A.*, Volume :45, pp.451-466.
- PMMPS, (2014). State Government Victoria- the vision for Melbourne - Melbourne will be a global city of opportunity and choice, www.planmelbourne.vic.gov.au/-data/assets/pdf.../Plan-Melbourne-May-2014.pdf, (20.02.2016).

- Polat, E. ve Bilsel, G. (2006). Mimarinin ve Kentin Birlikte Planlanması'nda Farklılaşan Kavramlar Üzerine. *Planlama Dergisi*, Sayı:4, s. 57-67.
- Polat, S. (2012). *Kamusal Dış Mekânlarda Mimari Kimliği Değerlendirmek için bir yöntem önerisi- Bursa Cumhuriyet Alanı*, Özsan Matbaacılık, Nilüfer Belediyesi Akkılıç Kütüphanesi, ISBN: 978-605-63464-8-4.
- PPS (2007). New York City Streets Renaissance, <http://www.pps.org/projects/new-york-city-streets-renaissance/>. (04.04.2016).
- PPS (2008). Streets as Places; Using Streets to Rebuild Communities, http://www.pps.org/pdf/bookstore/Using_Streets_to_Rebuild_Communities.pdf. (12.11.2016)
- PPS (2008a). Bold Moves and Brave Actions. <http://www.pps.org/reference/boldmovesandbraveactions/>, (13.09.2016).
- PPS (2009). An idea book for Placemaking: Semi Public Zone, https://www.pps.org/blog/semi_public_zone/, (25.03.2016).
- PPS (2010). William H. Whyte. <http://www.pps.org/reference/wwhyte>, (15.05.2016).
- PPS (2012). Ten Ways to Improve Your Cities. Placemaking and The Future of Cities Draft. (15.05.2016).
- PPS, (2015). What Makes a Successful Place?. <http://www.pps.org/reference/grplacefeat/>, (02.05.2016).
- PPS (2015a). Jane Jacobs, <http://www.pps.org/reference/jjacobs-2/>
- PPS (2016). People are nicer to each other when they move more slowly: how to create happier cities, <https://www.theguardian.com/sustainable-business/2016/sep/08/slower-people-happy-cities-urban-planning>, (12.05.2016).
- Radstrom, S. (2005). An Urban Identity Movement Rooted in the Sustainability of place. A case study of Slow Cities and their application in Rural Manitoba. *Master of city planning practicum Department of city planning Univecity of Manitabo., Winnipeg , Manitabo, Canada, Accessible.*
- Radstrom, S. (2011). A Place-Sustaining Framework for Local Urban Identity: an introduction and History of Cittaslow. *IJJP Italian Journal of Planning Practice*, Vol.1, Issue:2, ISSN:2239-267X, pp. 90-113.
- Rasouli, M. (2013). Analysis of Activity Patterns and Design Features Relationships in Urban Public Spaces Using Direct Field Observations, Activity Mapsand GIS Analysis.
- Mel Lastman Square in Toronto as a Case Study. Master of Arts In Planning Thesis. University of Waterloo. ss. 1-15. Canada,

- RMR Group, (2007). Sonoma County and the City of Santa Rosa Sebastopol Road Urban Vision Plan. www.sonoma-county.org/.../sebastopol_road_urban_vision.
- Roberto, S. (2013). Guide to Southbank and South Melbourne - Pieces of Victoria, <http://www.piecesofvictoria.com/2013/12/roberto-sebas-guide-to-southbank-and-south-melbourne/>, (02.02.2016).
- SAGP SA (2002). Public Spaces and Public Life-City Of Adelaide, <http://www.parksleisure.com.au/documents/item/773>. (02.05.2016).
- SAPOA, (2016). Developing a Collecting Approach to mixed use development in Transit Oriented Development – Precincts. pp. 8-13, https://issuu.com/sapoa052013/docs/tod_report_2016. (12.06.2016).
- Saygı, E. (2015). Gökçeada. *Gökçeada Belediyesi Yayınları*, Motif Basım.
- Seferihisar Belediyesi (2009). Seferihisar Cittaslow Başvuru Dosyası, İzmir.
- Selçuk, H.T. (2015). Kentsel Mekânın Dilini Yeniden Kurmak, 27. *Uluslararası Yapı ve Yaşam Kongresi*, 1-4 Ekim 2015, Bursa, https://www.academia.edu/16700241/KENTSEL_MEKÂNIN_D%C4%B0L%C4%B0N%C4%B0_YEN%C4%B0DE_N_KURMAK_Sel%C3%A7uk_H.T._Kentsel_Mekân%C4%B1n_Dilini_Yeniden_Kurmak_27._Uluslararası%C4%B1_Yap%C4%B1_ve_Ya%C5%9Fam_Kongres_i_1-4_Ekim_2015_Bursa, (05.05.2016).
- Sennet, R. (1999). *Gözün Vicdanı Kentin Tasarımı ve Toplumsal Yaşam*. Ayrıntı Yayınları. ISBN: 978-975-539-262-9, İstanbul, 23-24 s.
- Sennet, R. (2002). Kamusal İnsanın Çöküşü. Çev. S. Durak ve A. Yılmaz Ayrıntı Yayınları, İstanbul, 30-40ss.
- Sezgin, M. ve Ünüvar, Ş. (2001). *Sürdürülebilirlik ve Şehir Pazarlaması Ekseninde Yavaş Şehir*. Çizgi Kitabevi, Konya.
- Sezgin, D. (2016). Tasarımla Daha Güvenli ve Erişilebilir Kentler, *Yaşanabilir Şehirler Sempozyumu*.
- Sınmaz, S. (2013). Yeni Gelişen Planlama Yaklaşımları Çerçevesinde Akıllı Yerleşme Kavramı ve Temel İlkeleri. *Megaron*, Cilt vol:8, sayı no:2.
- Sınmaz, S. (2015). Gelişen İletişim Teknolojilerinin Kentsel Yaşam ve Kamusal Mekânlar Üzerindeki Yansımaları. *Tasarım Kuram Dergisi*, Sayı:20, s. 63-75.
- Sırım, V. (2012). Çevreyle Bütünleşmiş Bir Yerel Yönetim Örneği Olarak 'Sakin Şehir' Hareketi ve Türkiye'nin Potansiyel, (Cittaslow movemet as an example of a local Administartion Integrated with Environment and Turkey's Potential), *Journal of History Culture and Art 4*: 119-131, ISSN:2147-0626.
- Shute, L.L., John, N., Montesano, M., Quintero, K., Qadeer, A., (2009). *I walk in my Street*. Successful Pedestrian Streets in New York City.

https://www.transalt.org/sites/default/files/news/reports/2009/I_Walk_In_My_Street.pdf, (05.01.2016).

- Siegel, C. (2016). The Progressive roots of New Urbanism, *Chapter 3 of The Humanists Versus the Reactionary Avant Garde: Clashing Visions for Today's Architecture* Omo Press. <https://www.cnu.org/publicsquare/progressive-roots-new-urbanism>,
- Stanley, B., Stark, B., Johnston, K. ve Smith, M. (2012). Urban Open Spaces in Historical Perspective: A Transdisciplinary Typology and Analysis. *Urban Geography*, 33, 1089-1117. <http://dx.doi.org/10.2747/0272-3638.33.8.1089>
- Steg, L., Agnes, E., Van Der Berg., Judith I. ve M. De Groot. (2015). *Environmental Psychology*. Çev. Cicerali L. ve Cicerali E., (2015). Nobel Akademi Yayıncılık Eğitim Danışmanlık Tic. Ltd. Şti. ISBN: 978-605-320-211-0, Ankara.
- Steuteville, R. (2016). The four phases of New Urbanism, <https://www.cnu.org/publicsquare/four-phases-new-urbanism-> (15.06.2016).
- Sürmegöz, K. (2010). Tarihi Çevrelerin Yeniden Değerlendirilmesinde Araç Olarak Kentsel Tasarım - Beşiktaş Akaretler Sıraevler Örneği. Yüksek Lisans Tezi. Mimar Sinan Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Kentsel Tasarım Programı, İstanbul, s. 59.
- Svarre, B. ve Gehl, J. (2015). Senses Scale and 12 Quality Criteria, http://courses.washington.edu/gehlstud/gehl-studio/wp-content/uploads/documents/Birgitte_Svarre_Lecture_2015.pdf, (10.02.2016).
- Şahin, Ş. (2010). Planlama II. Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi-Peyzaj Mimarlığı Bölümü-Ders notları.
- Şahin, S.Z. (2012). Kent Planlama Süreci ile Kentsel Altyapı Yatırımlarının İlişkisi: Ankara Örneği. *İnşaat Mühendisleri Odası 6. Kentsel Altyapı Sempozyumu*. Ankara, http://mersin.imo.org.tr/resimler/dosya_ekler/7a52f2b6bb5d895_ek.pdf?dergi=269.
- Şahin, B.E. ve Arslan, V. T. (2015). Kamusal Ve Özel-Kamusal Mekânlarda Kullanıcı Tercihleri Açısından Bir İnceleme. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi The Journal of International Social Research*, Cilt: 8 Sayı: 36 Volume: 8 Issue: 36.
- Şahinalp, M.S. ve Günal, V. (2012). Osmanlı Şehircilik Kültüründe Çarşı Sisteminin Lokasyon ve Çarşı İçi Kademelenme Yönünden Mekânsal Analizi. *Milli Folklor*, Sayı:93. <http://www.millifolklor.com/tr/sayfalar/93/14-.pdf> (12.06.2016).
- Şan, M.K ve Akyiğit, H. (2014). Şehir, Kimlik ve Mekânsal Ayrışma. *Şehir Üzerine Düşünceler*, Esenler Şehir Düşünce Merkezi, ISBN:978-605-86087-9-5, İstanbul, 130-135 s.
- Şeker, M. (2011). İstanbul'da Yaşam Kalitesi Araştırması. *İstanbul Ticaret Odası Yayınları Araştırması*, Yayın no: 2010-103, ISBN 978-9944-60-837-4, İstanbul.

- Şimşek, Ç.K. ve Şengezer, B. (2012). İstanbul Metropolitan Alanında Kentsel Isınmanın Azaltılmasında Yeşil Alanların Önemi. *Megaron*, Cilt Vol. 7, Sayı No:2, İstanbul, s. 116-128.
- Şimşek, Ç.K., (2016). Orta ölçekli parkların mikro iklimsel etki alanlarının araştırılması: gezi parkı, maçka parkı ve serencebey parkı örneği. *METU. JFA.* (33:2), ss.1-17.
- Taraklı Belediyesi (2011). Cittaslow Başvuru Dosyası, Sakarya.
- Taskın, A. (2012). Modern Dünyada Bireyin Mahremiyeti ve Kamusal İlişkisi Üzerine, Adolf Loos ve Le Corbusier Üzerinden. *İTÜ Mimarlık Fakültesi Mimari Tasarım Programı Mimari Tasarım ve Eleştiri Kuramları*, <https://mimaritasarimveelestiri.wordpress.com/2012/05/22/modern-dunyada-bireyin-mahremiyeti-ve-kamusallik-iliskisi-uzerine-adolf-loos-ve-le-corbusier-uzerinden-degerlendirme-2/>, (25.02.2016).
- Tayfun, A. ve Acuner, E. (2014). Cittaslow: A Comparative Research Turkey and The World. *Conference of the International Journal of Arts & Sciences*, ISSN:1943-6114:07 (03):239-246.
- Tawil, M.F., Christa,R., Jafari,M. ve Baeumar, K. (2016). Assessment of Public Space Efficiency in Relation to Spatial Development in Amman: Exploring Indicators to Sustainable Models of Future City Life. *Journal of Sustainable Development*, Vol. 9, No. 3, ISSN 1913-9063 E-ISSN 1913-9071.
- Tonnelat, S. (2010). The Sociology of Urban Places Territorial Evolution and Planning Solution: *Experience From China and France, Paris, Atlantis*. press:2010.
- Tosun, E.K. (2009). Sürdürülebilirlik Olgusu ve Kentsel Yapıya Etkileri. *Paradoks, Ekonomi, Sosyoloji ve Politika Dergisi, (e-dergi)*, <http://www.paradoks.org>, ISSN 1305-7979, Yıl:5 Sayı:2.
- Tosun, E.K. (2013). Yaşam Kalitesi Ekseninde Şekillenen Alternatif Bir Kentsel Yaşam Modeli: Yavaş Kentleşme Hareketi. *Uludağ Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Cilt/Vol. XXXII, Sayı/No.1,2013, pp. 215-237.
- Tsenkova, S. (2006). Place and People planning new communities, *Cities, policy, planning research series, environmental design university of CALGARY*, ISBN: 978-088953-305-9 s. 24-25.
- Türkseven, I.D. ve Dalgakıran, A. (2011). An Alternative Approach in Sustainable planning: Slow Urbanism. *Arcnet - IJAR, International Journal of Architectural Research*, 127-142 s.
- UCLG (2016). Democratizing the City Through Public Space, <https://www.uclg.org/en/media/news/democratizing-city-through-public-space>. (11.11.2016).
- Ujang, N. ve Zakariya, K. (2015). The Notion of Place, Place Meaning and Identity in Urban Regeneration. *Social and Behavioural Sciences* 170, pp. 709-717.

- Ulushan, N. (2004). Çağdaş Kentsel Tasarım Paradigmaları, Yeni Kavramlar Ve Kentteki Yansımaları. Yüksek Lisans Tezi (yayınlanmamış), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Un-Habitat Working Paper (2013). The Relevance of Street patterns and public space in urban areas. Un-Habitat For A Better Urban Future, www.unhabitat.org.
- UNESCO World Heritage Centre, (2008) Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention, Paris
- URL-1 (2016). <http://www.cittaslow.org>. Cittaslow örnek fotoğraflar. 25 Şubat 2016.
- URL-2 (2016). <http://www.cittaslowsebastopol.org/projects.html>, Cittaslow Sebastopol. Keeping Sebastopol green, local, friendly and artistic. 25 Haziran 2016.
- URL-3 (2016). <http://www.cittaslow.org/network/enns>. Cittaslow Enns. 28 Mayıs 2016.
- URL-4 (2016). <http://cittaslowturkiye.org/şehirler>. Cittaslow uluslararası örnekler. 20 Mayıs 2016.
- URL-5 (2016). <https://www.google.com.tr/maps>. Cittaslow Begur. 26 Mayıs 2016.
- URL-6 (2016). <https://www.google.com.tr/maps>. İngiltere-Bath fotoğrafları. 28 Nisan 2016.
- URL-7 (2016). <http://bilgiara.com/haritalar/stezcz-sinanpasa-mahallesi-besiktas-istanbul-haritasi.html>. Beşiktaş Sinanpaşa mahallesi cadde-sokakları. 25 Aralık 2016.
- URL-8 (2016). <http://www.besiktas.bel.tr/sayfa/1194/sinanpasa-mahallesi>. Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesinde deprem riski durumunda kullanılabilir açık alanlar. 25 Eylül 2016.
- URL-9(2016). <http://www.ensonhaber.com/besiktas-meydani-yayalastirma-projesi-hazir-2014-11-12.html>. Beşiktaş Meydanı. 25 Kasım 2016.
- URL-10 (2016). <https://landsat.usgs.gov/using-usgs-landsat-8-product>. 10 Şubat 2016.
- URL-11 (2016). <http://portal.netcad.com.tr/pages/viewpage.action?pageId=143720491>. 25 Şubat 2016.
- Ustad (2013). Engelliler için Evrensel Standartlar Klavuzu, http://acikders.ankara.edu.tr/pluginfile.php/9260/mod_resource/content/0/engelliler-icin-evrensel-standartlar-kilavuzu.pdf. (12.11.2015).
- Uzun, İ. (2006). Kamusal Açık Mekân-Kavram ve Tarihe Genel Bakış, *Ege Mimarlık*, http://www.izmimod.org.tr/ege_mim/59/14-17.pdf.
- Uzun, İ. (2008). Kamusal Mekân, Tüketim Olgusu Etkileşiminin İzmir'deki Alışveriş Merkezleri Bağlamında Değerlendirilmesi. Doktora Tezi. Dokuz Eylül

Üniversitesi Fenbilimleri Enstitüsü, Mimarlık Bölümü, Binabilgisi Anabilim Dalı, s. 23.

- Ünal, M. ve Zavalı, Y.S. (2016). Küreselleşme Karşıtı Bir Hareket: Yavaş Hareketi. *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, Cilt: 5, Sayı: 4, 889-912 s.
- Üzmez, E. (2009). Büyük Caddelerin Gelişimi ve Çağdaş Tasarım Kriterlerince Değerlendirilmesi – İstanbul Şişli Cumhuriyet ve Halaskargazi Caddeleri Örneği. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, s. 10-12.
- Vize Belediyesi (2013). Sakin Şehir Vize Raporu, Kırklareli.
- Wickersham, J. (2001). Jane Jacob's Critique of Zoning : From Euclid to Portland and Beyond. *Boston College Environmental Affairs Law Review*, Volume:28, Issue:4, A. Symposium:Jane Jacobs & The New Urban Ecology.
- Williams R. ve Officer, P. (2012). Cittaslow Mold: More Trees for Mold Project-a learning history. <http://cittaslowmold.co.uk/> (20.05.2016).
- Wolf, K.L., Krueger, S. ve Flora, K. (2014). Place Attachment and Meaning - A Literature Review. In: *Green Cities: Good Health*, www.greenhealth. washington.edu, (19.06.2016).
- Wright, M. ve Bithell, C. (2010). *Mold Sense OF Place Feasibility Study Final Report*. [http://www.moldtowncouncil.org.uk/Mold-TC/UserFiles/Files/Sense%20of%20Place/Mold%20Sense%20of%20Place%20Feasibility%20Study%20-%20Final%20Report%20\(29.10.10\)%20High%20Res\[1\].pdf](http://www.moldtowncouncil.org.uk/Mold-TC/UserFiles/Files/Sense%20of%20Place/Mold%20Sense%20of%20Place%20Feasibility%20Study%20-%20Final%20Report%20(29.10.10)%20High%20Res[1].pdf), (15.03.2016).
- Wyckoff, M. A. (2014). Definition of Placemaking: Four Different Types. In: Pznews. Available at: <http://www.pznews.net/media/13f25a9fff8419ffaf2815.pdf>, (10.02.2016).
- XI Xuesong ve HAN Hui, (2008). Ecological Infrastructure and Urban landscape Identity, A Case Study of Weihai, Shandong, Ecological Infrastructure and Urban Landscape Identity Conservation. *44th ISOCARP Congress*.
- Yalvaç Belediyesi (2012). Yalvaç Cittaslow Başvuru Dosyası, Isparta.
- Yaylı, H. (2012). Küreselleşmenin Kentler Üzerine Etkisi: İstanbul Örneği. *SÜ İİBF Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*. Sayı:24, s:331-357.
- Yazar, K.H. (2009). Sürdürülebilir Kentsel Gelişme Çerçevesinde Orta Ölçekli Kentlere Dönük Kent Planlama Yöntem Önerisi. Doktora Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü. Kent ve Çevre Bilimleri Anabilim Dalı Ankara.
- Yıldırım, A. ve Karaahmet, A. (2013), Yavaş Şehir Hareketinin Kent İmajına Katkısı: Orduperşembe Örneğinin Yerel Basın Üzerinden Analizi. *Sosyal Ve Beşeri Bilimler Dergisi*. Cilt 5, No 1,2013, ISSN: 1309-8012.

- Yıldız, M.Z. ve Alaeddinoğlu, F. (2016). TC Başbakanlık Atatürk, Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu *ICANAS. Uluslararası Asya ve Kuzey Afrika Çalışmaları Kongresi*. 38.Cilt II Volum II. Bildiriler. s..845-860.
- Yılmaz, G. (2015). Sustainable Mobility and Sustainable Urban Planning, As a Social and Environmental Project; Designing Living Streets, *Embarq Yaşanabilir Şehirler Konferansı*, www.embarqturkiye-yasanabilirsehirler.org/sites/.../G_khany_lmaz_sunum.pdf, (03.03.2016).
- Yılmaz, A., Tuncer, M. ve Zorlu, K. (2016). Yavaş Şehir (Sürdürülebilir Yerel Kalkınma) Potansiyelinin Belirlenmesine Yönelik Bir Araştırma: Güzelyurt, Aksaray Yavaş Şehir (Sürdürülebilir Yerel Kalkınma) Potansiyelinin Belirlenmesine Yönelik Bir Araştırma: Güzelyurt, Aksaray. *Studies of The Ottoman Domain*, Cilt: 6, Sayı:10, ISSN:2147-5210, www.thestudiesofottomandomain.com, (20.08.2016).
- Yırtıcı, H. (2005). Çağdaş Kapitalizmin Mekânsal Örgütlenmesi. *İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları*, ISBN : 9789756176061.
- Yurtseven, R. (2012). Yavaş Şehirler ve Ulaşım Cittaslow (Yavaş Kent) ve Orvieto Örneği. *III. Yeşil Ekonomi/Yeşil Ulaşım Konferansı*, pp.57-68.
- Zakariya, K., Harun, Z. N. ve Mansor, M. (2014). Spatial Characteristics of Urban Square and Sociability: A review of the city square, Melbourne. *Social and Behavioural Science* 153, s.678-688.

EKLER

EK 1: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi'nde anket pilot sayısına ilişkin formül.

- Hedef kitledeki birey sayısı biliniyorsa

$$n = N \frac{t^2 pq}{d^2 (N-1) + t^2 pq}$$

formülleri kullanılır. Formüllerde;

N : Hedef kitledeki birey sayısı

n : Örneklem alınacak birey sayısı

p : İncelenen olayın görülüş sıklığı (gerçekleşme olasılığı)

q : İncelenen olayın görülmeiş sıklığı (gerçekleşmeme olasılığı)

t : Belirli bir anlamlılık düzeyinde, t tablosuna göre bulunan teorik değer (0.05 için 1.96)

d : Olayın görülüş sıklığına göre kabul edilen örneklem hatasıdır ve literatürde 0.05 alınır.

$$n = 2449 \times \frac{(1.96)^2 \times 0.80 \times 0.20}{(0.05)^2 (2448) + (1.96)^2 \times 0.80 \times 0.20} = 243 \text{ birey ile görüşülmelidir.}$$

EK 2: Beşiktaş Sinanpaşa Mahallesi anket çalışması.

Anket no:

1-) Cinsiyetiniz a-)Kadın b-)Erkek	3-)Mesleğiniz? a-)Öğrenci b-)Ev hanımı c-)Çalışan d-)Esnaf e-)Emekli
2-)Yaşınız? a-)18'den küçük b-)18-25 yaş arası c-)25- 45 yaş arası d-)45- 59 yaş arası e-)59 ve üstü	
4-) Eğitim durumunuz? a-)İlkokul b-)Ortaokul c-)Lise ve dengi okul f-)Üniversite-Yüksekokul	
5-) İstanbul'da mı yaşıyorsunuz? a-)Evet b-)Hayır	6-)Kaç Yıldır İstanbul'da yaşıyorsunuz? a-)1 yıldan az b-)1-5 yıl c-)6-10 yıl d-)11-20 yıl e-)21 ve üzeri
7-)Beşiktaş'ta mı yaşıyorsunuz? a-)Evet b-)Hayır	
8-) İstanbul'un Beşiktaş semtini ne kadar tanıyorsunuz? a) Çok İyi b)İyi c) Orta derecede d)Az e)Hiç	

9-) Beşiktaş Merkezine geliş amacınız nedir? Önem sırasına göre belirtiniz (En az:1, En çok:5).

	1	2	3	4	5
a-)Hareketli bir sosyal yaşamı olduğu için geliyorum.					
b-)Eğitim amaçlı geliyorum (Dershane, Üniversite vb.)					
c-)Arkadaşlar ile buluşmaya geliyorum					
d-)Aktarım noktası olması sebebi ile geliyorum.					
e-)Müze/Sinema/Tiyatro vb. kültürel etkinliklere katılmak için geliyorum.					
f-)İş amaçlı geliyorum					
g-)Alışveriş yapmaya geliyorum					
h-)Tarihsel özellikli yerleri için geliyorum.					
ı-)İbadet etmek için geliyorum					

10-)Beşiktaş Merkezinde aşağıdaki yapısal öğelerin varlığı sizin için ne kadar önemlidir? (En az:1, En çok:5).

	1	2	3	4	5
a-)Beşiktaş Çarşısı					
b-)Balıkçı Pazarı					
c-)Beşiktaş Kültür Merkezi (BKM)					
d-)Kafe ve restoranlar					
e-)Sinanpaşa Cami					
f-)Asdvadzadin Kilisesi					
g-)Deniz Müzesi					
h-)Büyük Kartal Heykeli					
ı-)Akaretler Sıraevler					
k-)Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi					
l-)Barbaros Bulvarı					
m-)Beşiktaş Hamamı					

11-) Beşiktaş Merkezde buluşma noktanız neresidir ?(En az:1, En çok:5).

	1	2	3	4	5
a-)Barbaros Meydanı					
b-)Beşiktaş Demokrasi Meydanı					
c-)Vapur İskelesi					
d-)Deniz Müzesi					
e-)Sinanpaşa Cami yanı					
f-)Akaretler/Sıraevler					
g-)Balıkçılar Çarşısı					
h-)Beşiktaş Çarşı/Avm					
ı-)Demokrasi Meydanı Yanındaki Otobüs Durakları					

12-) Beşiktaş Merkezde genelde ne sıklıkla gelirsiniz?

- 1-)Hiç gelmiyorum 2-)Yılda birkaç kez 3-)Ayda birkaç kez 4-)Haftada birkaç kez
5-)Her gün

13-) Beşiktaş Merkezde genellikle günün hangi zaman diliminde gelirsiniz?

- 1-)Sabah 2-)Öğle arası 3-)Öğleden sonra 4-)İş çıkışı saatlerinde 5-)Gece

14-) Beşiktaş Merkezde ne kadar süre bulunursunuz?

- a-)15 dakikadan az b-)15-30 dakika arası c-)30-60 dakika arası d-)60 dakikadan fazla

15-) Beşiktaş Merkezini çevresel açıdan nasıl yorumlarsınız ?(En az: 1, En Çok: 5).

KONFOR FAKTÖRÜ	1	2	3	4	5
Yapısal ve kamusal açık alanlar birbiriyle uyumludur.					
Temiz ve bakımlıdır.					
Yürüme, oturma ve geçiş alanlarının ölçüleri bu eylemlere uygundur					
Oturma elemanları konforludur					
Yağışlı ve güneşli havalarda açık alan aktivitelerine olanaklıdır.					
ERİŞİLEBİLİRLİK FAKTÖRÜ	1	2	3	4	5
Yaya erişilebilirliğine uygundur.					
Kaldırımları geniştir.					
Transit erişim olanaklarına sahiptir (Her çeşit araçla ve toplu taşıma aracıyla ulaşım vardır).					
İşaret ve yönlendirme levhaları okunaklı ve anlaşılırdır.					
AKTİVİTE VE KULLANILABİLİRLİK FAKTÖRÜ	1	2	3	4	5
Nitelikli kamusal açık alanları vardır. (rekreasyon, spor vb.)					
Yeterli oturma alanları, bank, sandalye vardır.					
Çeşitli işlev/servis alanları vardır (Gıda, sağlık, eğitim vb.)					
Kültürel ve toplumsal aktiviteler vardır.					
Ekonomik açıdan canlıdır.					
SOSYALLİK FAKTÖRÜ	1	2	3	4	5
Farklı gruptan insanların uğradığı bir yerdir.					
Kişinin kendine özgü hissedeceği ve sahiplik algısı duyacağı yerleri vardır.					
Çocuk, genç ve yaşlıların bulunması açısından olanaklıdır.					

16-) Beşiktaş Merkezinden memnun olmanızı sağlayan özellikleri belirtiniz?

SAĞLIK	1	2	3	4	5
Hastane ve doktora ulaşım vardır.					
Havadar bir yerdir.					
Çöp için geri dönüşüm kutuları vardır.					
Sokaklar genel olarak temizdir ve çöp yoktur.					
Gürültü kirliliği yoktur.					
Sokaklarda rahatsız edici bir koku yoktur.					
Organik gıda marketleri vardır.					
GÜVENLİK	1	2	3	4	5
Yollar ve kaldırımlarda uygun zemin kaplaması ve rampa vardır.					

Gece aydınlatması yeterlidir.					
Suç oranları azdır (Hırsızlık,gasp, vb.)					
Gün boyunca güvenlidir.					
Geceleyin yalnız yürümek açısından uygundur.					
REKREASYON-CANLILIK					
Spor etkinlikleri vardır.					
Her çeşit alışveriş olanakları vardır.					
Çocuk oyun alanları vardır.					
Toplanma alanları vardır.					
Yeme-içme alanları vardır.					
HAYAL EDİLİR OLMA					
Binaların belli bir mimari tarzı vardır.					
Binalar görünüş olarak birbirine benzemektedir.					
Yapılı çevre görsel açıdan estetik olup, insan ölçeğiyle uyumludur.					
Kendine özgü özellikleri olan bir yerdir.					
Zengin Kültürel Dokusu vardır					
Tekrar gelmek isteyeceğim ve yaşamak istediğim bir yerdir.					

17-)Beşiktaş Merkezinde geliştirilmesini istediğiniz özellikleri önem sırasına göre sıralayınız? (En az:1, En çok:5).

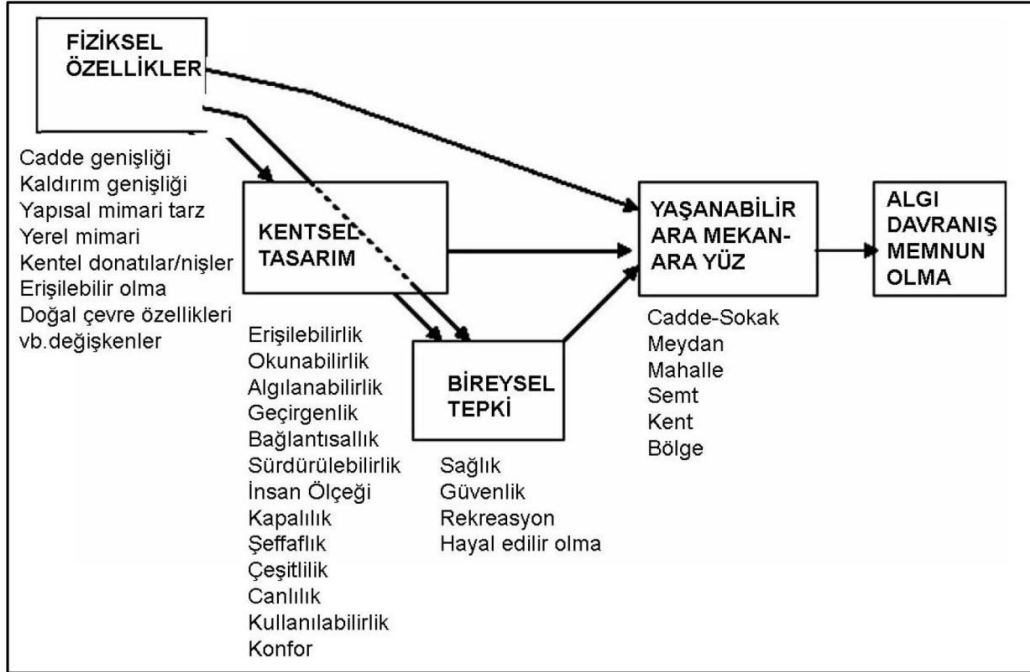
	1	2	3	4	5
a)Oturma banklarının artırılmasını istiyorum.					
b)Çöp kutularının artırılmasını istiyorum					
c)Bitki kasalarının artırılmasını istiyorum					
d)Ağaçlar ve yeşil alanların artırılmasını istiyorum.					
e)Buluşma noktalarının artırılmasını istiyorum.					
f)Görsel açıdan daha estetik bir çevre istiyorum.					
g)Organik gıda/Pazar alanları oluşturulsun istiyorum.					
h) Sağlıklı yaşam aktivitelerinin yer almasını istiyorum.					
ı)Güneş ve yağmura karşı koruyucu donatıların artırılmasını istiyorum.					
j)Çay bahçelerinin artırılmasını istiyorum					
k)Kıyı şeridinde kamusal kullanım olanaklarının arttırılmasını istiyorum					
l)Kamusal sanat, müzik vb. açık alan etkinliklerinin artırılmasını istiyorum.					
m)Heykel gibi sanatsal öğelerin artırılmasını istiyorum.					
n)Zemin satrancı vb. hareketli köşeler oluşturulmasını istiyorum					
o)Güvenlik görevlisi ve kamera sistemlerinin geliştirilmesini istiyorum.					

Ankete Katıldığınız İçin Teşekkür Ederiz.

EK 3: Mercer Yaşam Niteliği (2010), Ekonomik İstihbarat Biriminin Yaşanabilirlik İndeksi (2012) ve Uluslararası Yaşam (2010) ile OECD Daha İyi Yaşam (2010) kapsamında belirtilen ölçütler.

MERCER (2010)	EKONOMİK İSTİHBARAT İNDEKSİ (2012)	ULUSLAR ARASI YAŞAM (2010)	OECD DAHA İYİ YAŞAM İNDEKSİ (2010)
-Politik ve Sosyal Çevre	-İstikrar	-Yaşam Maliyeti	-Barınma
-Ekonomik Çevre	-Sağlık Bakımı	-Kültür ve Boş Zaman	-Gelir
-Sosyo-Kültürel Çevre	-Kültürel Çevre	-Ekonomik Çevre	-İş
-Sağlık Sorunları	-Eğitim	-Özgürlük	-Toplum
-Okul ve Eğitim	-Altyapı	-Sağlık	-Eğitim
-Kamusal Servis ve Ulaşım		-Altyapı	-Sağlık
-Tüketici Hizmetleri		-Güvenlik ve risk	-Yaşam
-Rekreasyon			Memnuniyeti
-Barınma			-Güvenlik
-Doğal Çevre			-İş-yaşam dengesi

EK 4: Anket sorularının hazırlanmasında yönlendirici olan Ewing ve Handy'nin (2009) kentsel mekân analizi.



EK 5: Gehl yer derecelendirmesi.

YER #: _____ TARİH: _____

Yeri değerlendirme:

Konfor & İmaj	Zayıf		Güçlü	
Genel çekicilik	1	2	3	4
Emniyet hissi	1	2	3	4
Temizlik / Bakım Kalitesi	1	2	3	4
Oturacak yerin rahatlığı	1	2	3	4
Yorumlar / Notlar				

Erişim & Bağlantılar	Zayıf		Güçlü	
Uzaklıktan görünürlük	1	2	3	4
Yürüyüş yeri kolaylığı	1	2	3	4
Transit erişimi	1	2	3	4
Bilginin/Sinyalin netliği	1	2	3	4
Yorumlar / Notlar				

Kullanımlar & Aktiviteler	Zayıf		Güçlü	
Mağazaların /hizmetlerin karışımı	1	2	3	4
Topluluk olaylarının/etkinliklerinin sıklığı	1	2	3	4
Alanın genel yoğunluğu	1	2	3	4
Ekonomik canlılık	1	2	3	4
Yorumlar / Notlar				

Sosyallik	Zayıf		Güçlü	
Gruptaki kişi sayısı	1	2	3	4
Gönüllülüğün ispatı	1	2	3	4
Gurur duygusu ve sahiplik	1	2	3	4
Çocukların ve yaşlıların varlığı	1	2	3	4
Yorumlar / Notlar				

Fırsatları Belirle

1. Burası hakkında en çok neyi seviyorsunuz?
2. Bu yeri geliştirmek için yapacağınız işleri şu an yapılabilecek ve maliyeti çok fazla olmayacak şekilde listeleyiniz:
3. En büyük etkiyi yaratacak uzun vadede ne gibi değişiklikler yapardınız?
4. "Yerinde" olan birine bu konuda ne istediklerini ve mekanı iyileştirmek için ne yapacaklarını sorun. Onların cevabı:
5. Önerilen iyileştirmelerin bir kısmının uygulanmasına yardımcı olabilecek yerel ortaklıklar veya yerel yetenekli kişiler neleri belirleyebilir? Lütfen mümkün olduğunca özgün olunuz.

EK 6: Açıklayıcı faktör analizi sonuçları.

Faktör 1: Konfor faktörü (KON)	Açıkladığı varyans: 15.98	Cronbach alpha (CA):0.92
	Faktör yükü	Madde silinirse CA
Yapısal ve kamusal açık alanlar birbiriyle uyumludur	0,491	0,904
Temiz ve bakımlıdır.	0,588	0,891
Oturma elemanları konforludur	0,637	0,917
Yağışlı ve güneşli havalarda açık alan aktivitelerine olanaklıdır.	0,55	0,892
Faktör 2: Erişilebilirlik faktörü (ER)	Açıkladığı varyans: 13.87	Cronbach alpha (CA):0.90
	Faktör yükü	Madde silinirse CA
Yaya erişilebilirliğine uygundur	0,506	0,892
Kaldırımları geniştir	0,372	0,895
Transit erişim olanaklarına sahiptir (Her çeşit araçla ve toplu taşıma aracıyla ulaşım vardır)	0,508	0,881
İşaret ve yönlendirme levhaları okunaklı ve anlaşılırdır	0,605	0,893
Faktör 3: Aktivite ve Kullanılabilirlik Faktörü (AK)	Açıkladığı varyans: 11.23	Cronbach alpha (CA):0.91
	Faktör yükü	Madde silinirse CA
Nitelikli kamusal açık alanları vardır (rekreasyon, spor vb.)	0,486	0,894
Yeterli oturma alanları, bank, sandalye vardır	0,398	0,899
Çeşitli işlev /servis alanları vardır (Gıda,sağlık, eğitim vb.)	0,557	0,904
Kültürel ve toplumsal aktiviteler vardır	0,422	0,887
Ekonomik açıdan canlıdır	0,364	0,892
Faktör 4: Sosyallik Faktörü (SOS)	Açıkladığı varyans: 9.96	Cronbach alpha (CA):0.91
	Faktör yükü	Madde silinirse CA
Farklı gruptan insanların uğradığı bir yerdir	0,567	0,901
Kişinin kendine özgü hissedeceği ve sahiplik algısı duyacağı yerleri vardır	0,707	0,877
Çocuk genç ve yaşlıların bulunması açısından olanaklıdır	0,535	0,879
Faktör 5: Sağlık faktörü (SAG)	Açıkladığı varyans: 9.02	Cronbach alpha (CA):0.92
	Faktör yükü	Madde silinirse CA
Hastane ve doktora ulaşım vardır	0,203	0,882
Havadar bir yerdir	0,164	0,895
Çöp için geri dönüşüm kutuları vardır	0,503	0,912
Sokaklar genel olarak temizdir ve çöp yoktur	0,456	0,926
Gürültü kirliliği yoktur	0,338	0,915
Sokaklarda rahatsız edici bir koku yoktur	0,334	0,903
Organik gıda marketleri vardır	0,375	0,906
Faktör 6: Güvenlik Faktörü (GÜV)	Açıkladığı varyans: 7.29	Cronbach alpha (CA):0.90
	Faktör yükü	Madde silinirse CA
Yollar ve kaldırımlarda uygun zemin kaplaması ve rampa vardır	0,234	0,897
Gece aydınlatması yeterlidir	0,369	0,894
Suç oranları azdır (Hırsızlık,gasp, vb.)	0,5	0,882
Gün boyunca güvenlidir	0,496	0,891

EK 6: (devam ediyor).

Geceleyin yalnız yürümek açısından uygundur	0,234	0,853
Faktör 7: Rekreasyon-canlılık faktörü (REKCA)	Açıkladığı varyans: 6.45	Cronbach alpha (CA):0.92
	Faktör yükü	Madde silinirse CA
Spor etkinlikleri vardır.	0,182	0,913
Her çeşit alışveriş olanakları vardır.	0,409	0,892
Çocuk oyun alanları vardır.	0,215	0,91
Toplanma alanları vardır.	0,491	0,892
Yeme-içme alanları vardır.	0,383	0,804
Faktör 8: Hayal edilir olma (HAYED)	Açıkladığı varyans: 5.53	Cronbach alpha (CA):0.91
	Faktör yükü	Madde silinirse CA
Binaların belli bir mimari tarzı vardır.	0,499	0,907
Binalar görünüş olarak birbirine benzemektedir.	0,282	0,905
Yapılı çevre görsel açıdan estetik olup, insan ölçeğiyle uyumludur.	0,595	0,885
Kendine özgü özellikleri olan bir yerdir.	0,573	0,902
Zengin Kültürel Dokusu vardır	0,578	0,886
Tekrar gelmek isteyeceğim ve yaşamak istediğim bir yerdir.	0,34	0,852

EK 7: Faktörler için normal dağılım test sonuçları.

Faktörler	Kolmogorov-Smirnov			Shapiro-Wilk		
	İstatistik	N	p	İstatistik	N	p
Konfor Faktörü	0,032	310	0,001	0,992	310	0,002
Erişilebilirlik Faktörü	0,071	310	0	0,971	310	0
Aktivite ve Kullanılabilirlik Faktörü	0,058	310	0	0,98	310	0
Sosyallik Faktörü	0,129	310	0	0,908	310	0
Sağlık Faktörü	0,035	310	0,007	0,994	310	0,003
Güvenlik Faktörü	0,036	310	0,001	0,993	310	0,002
Rekreasyon ve Canlılık Faktörü	0,04	310	0	0,986	310	0,003
Hayal Edilir Olma Faktörü	0,048	310	0,001	0,989	310	0,021

*0.05 için anlamlı farklılık

EK 8: Yaş açısından grup farklılığı sınamaları.

Faktörler	Kruskal - Wallis	p (anlamlılık)	Farkın kaynağı
Konfor Faktörü	5,335	0,255	
Erişilebilirlik Faktörü	4,195	0,38	
Aktivite ve Kullanılabilirlik Faktörü	14,097	0,007*	18'den Küçük>45-59 Arası
Sosyalik Faktörü	7,325	0,12	
Sağlık Faktörü	9,507	0,030*	59 ve Üzeri>45-59 Arası
Güvenlik Faktörü	5,771	0,217	
Rekreasyon ve Canlılık Faktörü	11,998	0,017*	59 ve Üzeri>45-59 Arası
Hayal Edilir Olma Faktörü	5,101	0,277	

*0.05 için anlamlı farklılık

EK 9: Meslek açısından grup farklılığı sınamaları.

Faktörler	Kruskal-Wallis	p (anlamlılık)	Farkın kaynağı
Konfor Faktörü	1,052	0,902	
Erişilebilirlik Faktörü	3,404	0,493	
Aktivite ve Kullanılabilirlik Faktörü	4,308	0,366	
Sosyalik Faktörü	2,817	0,589	
Sağlık Faktörü	0,201	0,995	
Güvenlik Faktörü	2,323	0,677	
Rekreasyon ve Canlılık Faktörü	10,469	0,033*	Ev Hanımı>Esnaf
Hayal Edilir Olma Faktörü	1,767	0,779	

*0.05 için anlamlı farklılık

EK 10: Eğitim durumu açısından grup farklılığı sınamaları.

Faktörler	Kruskal-Wallis	p (anlamlılık)	Farkın kaynağı
Konfor Faktörü	5,325	0,149	
Erişilebilirlik Faktörü	4,095	0,251	
Aktivite ve Kullanılabilirlik Faktörü	5,328	0,149	
Sosyallik Faktörü	0,881	0,83	
Sağlık Faktörü	0,557	0,906	
Güvenlik Faktörü	3,086	0,379	
Rekreasyon ve Canlılık Faktörü	4,302	0,231	
Hayal Edilir Olma Faktörü	3,237	0,357	

*0.05 için anlamlı farklılık

EK 11: İstanbul’da yaşama açısından grup farklılığı sınamaları.

Faktörler	Mann-Whitney U	Wilcoxon W	Z Değeri	p (anlamlılık)	Farkın kaynağı
Konfor Faktörü	469,5	479,5	-0,8	0,424	
Erişilebilirlik Faktörü	592	602	-0,112	0,911	
Aktivite ve Kullanılabilirlik	425,5	435,5	-1,047	0,295	
Sosyalite Faktörü	559,5	47530,5	-0,298	0,766	
Sağlık Faktörü	595	605	-0,095	0,924	
Güvenlik Faktörü	455,5	47426,5	-0,879	0,38	
Rekreasyon ve Canlılık	561	47532	-0,286	0,775	
Hayal Edilir Olma	415,5	425,5	-1,103	0,27	

*0.05 için anlamlı farklılık

EK 12: İstanbul’da yaşanan süre açısından grup farklılığı sınamaları.

Faktörler	Kruskal-Wallis	p (anlamlılık)	Farkın kaynağı
Konfor Faktörü	2,657	0,617	
Erişilebilirlik Faktörü	7,801	0,099	
Aktivite ve Kullanılabilirlik Fak.	2,319	0,677	
Sosyallik Faktörü	6,114	0,191	
Sağlık Faktörü	3,01	0,556	
Güvenlik Faktörü	3,119	0,538	
Rekreasyon ve Canlılık Faktörü	7,262	0,123	
Hayal Edilir Olma Faktörü	0,663	0,956	

*0.05 için anlamlı farklılık

EK 13: Beşiktaş'ta yaşama açısından grupfarklılığı sınamaları.

Faktörler	Mann-Whitney U	Z Değeri	p (anlamlılık)	Farkın kaynağı
Konfor Faktörü	6440,5	-1,699	0,089	
Erişilebilirlik Faktörü	6821	-1,09	0,276	
Aktivite ve Kullanılabilirlik	6706	-1,274	0,203	
Sosyallik Faktörü	7116	-0,622	0,534	
Sağlık Faktörü	7495,5	-0,007	0,994	
Güvenlik Faktörü	7358,5	-0,227	0,82	
Rekreasyon ve Canlılık Faktörü	6483,5	-1,63	0,103	
Hayal Edilir Olma Faktörü	7229,5	-0,434	0,664	

*0.05 için anlamlı farklılık

EK 14: İstanbul'un Beşiktaş Semtini tanıma açısından grup farklılığı sınamaları

Faktörler	Kruskal-Wallis	p (anlamlılık)	Farkın kaynağı
Konfor Faktörü	5,34	0,254	
Erişilebilirlik Faktörü	9,476	0,030*	Hiç>Az Derecede
Aktivite ve Kullanılabilirlik	8,364	0,079	
Sosyallik Faktörü	7,543	0,11	
Sağlık Faktörü	8,238	0,083	
Güvenlik Faktörü	7,422	0,115	
Rekreasyon ve Canlılık	12,27	0,015*	Hiç>Az Derecede
Hayal Edilir Olma Faktörü	13,03	0,011*	Çok İyi Derecede>Hiç

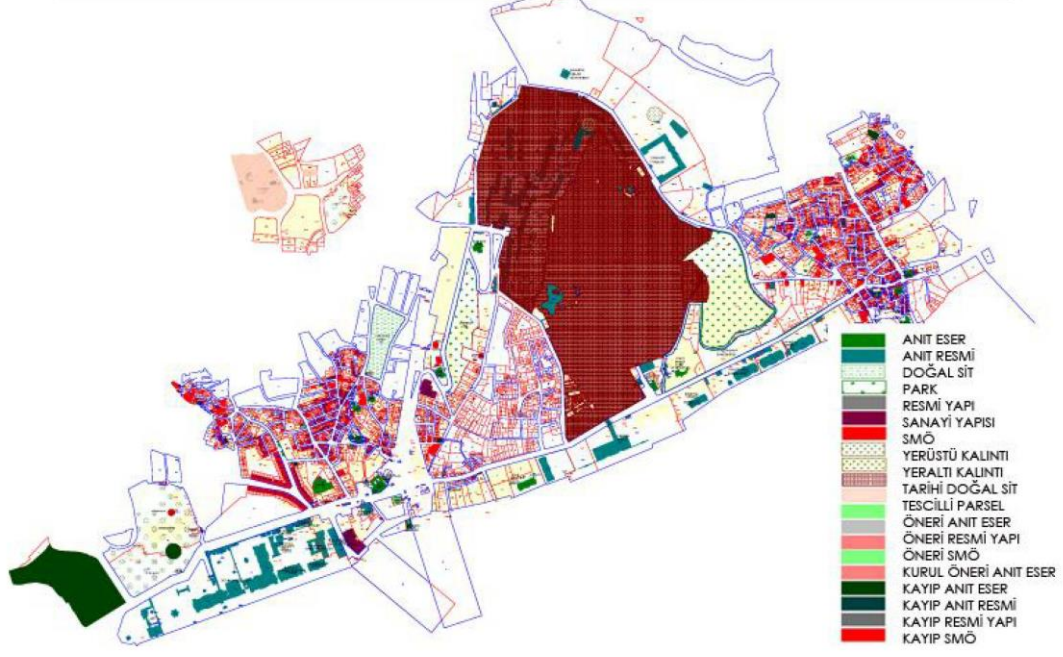
*0.05 için anlamlı farklılık

EK 15: Doğrulayıcı faktör analizi hipotez test modeli uyum indeksleri.

Ölçüm (Uyum İstatistiği)	İyi Uyum	Kabul Edilebilir Uyum	Araştırma Modeli Değeri	Uyum Durumu
Genel Model Uyumu				
X^2 /sd	≤ 3	$\leq 4-5$	2.86	İyi uyum
Karşılaştırmalı Uyum İstatistikleri				
NFI	≥ 0.95	0.94-0.90	0.961	İyi uyum
TLI (NNFI)	≥ 0.95	0.94-0.90	0.965	İyi uyum
IFI	≥ 0.95	0.94-0.90	0.943	Kabul edilebilir
CFI	≥ 0.97	≥ 0.95	0.967	Kabul edilebilir
RMSEA	≤ 0.05	0.06-0.08	0.035	İyi uyum
Mutlak Uyum İndeksleri				
GFI	≥ 0.90	0.89-0.85	0.921	İyi uyum
AGFI	≥ 0.90	0.89-0.85	0.930	İyi uyum
Artık Temelli Uyum İndeksi				
RMR	≤ 0.05	0.06-0.08	0.042	İyi uyum

EK 16: İstanbul III Numaralı Kültür Varlıkları Koruma Kurulu Beşiktaş Sit Alanları.

İSTANBUL III NUMARALI KÜLTÜR VARLIKLARI KORUMA KURULU BEŞİKTAŞ SİT ALANLARI



ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Adı Soyadı : Kıymet Pınar KIRKIK AYDEMİR
Doğum Yeri ve Tarihi : İstanbul - 20.05.1984

Eğitim Durumu

Lisans Öğrenimi : Zonguldak Karaelmas Üniversitesi Bartın Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı (2007).

Yüksek Lisans Öğrenimi : İstanbul Kültür Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehircilik Kentsel Tasarım Anabilim Dalı (2010).

Bildiği Yabancı Diller : İngilizce (YDS: 70).

Bilimsel Faaliyet/Yayınlar : 1. Kırkık, P. K. (2010). “Tarihsel Özellikli Kıyı Alanların Kamusal Kullanımına Kentsel Tasarım Yaklaşımları Haliç Örneği”. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Kültür Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Şehircilik-Kentsel Tasarım, İstanbul.

2. Demir, Z., Aydemir K.P., Önem, H. (2015). “Kentsel Yeşil Alanların Düzce Akçakoca Örneğinde ulaşılabilirlik açısından irdelenmesi”. *Düzce Üniversitesi Bilim ve Teknoloji Dergisi*, Cilt 3, Sayı: 1, Düzce.

3. Aydemir, K.P., Karadaş, A., Gökçe, G.F., Demirel, Ö. (2015). “Renewal And Gentrification Share for Coastal Settlements Through Urban Projects: Galataport Project”. 1. International Conference on Sea and Coastal Development in the Frame of Sustainability, Trabzon.

4. Karadaş, A., Aydemir, K.P., Yılmazsoy, B., Bogenç, Ç.(2016). “Yeşil Ekonomi Hareketinin Çevre ve Sosyal Yaşam Açısından Değerlendirilmesi”. 4. Uluslararası Kentsel ve Çevresel Sorunlar ve Politikalar Kongresi, Aksaray Üniversitesi.

5. Aydemir, K.P., Gökçe., G.F., Demirel, Ö., Özbay, M. (2016).” Determination of the Environmental Status of Akcakoca Coastal Areas Through Hierarchical Analysis”. *Journal of Environmental Protection and*

Ecology 17, No 2, 727–736 (2016).

6. Aydemir, K.P., Gokan, K., Gökçe, G. F., (2015).

“Renewal of coastal settlements with port specifications through urban projects and the share of gentrification, status of golden horn” *Eurasian Academy of Sciences Eurasian Life Sciences Journal/Avrasya Fen Bilimleri Dergisi*. Volume:1 S: 53- 65.

7. Aydemir, K.P. (2015). “Türklerde Park Bahçe Anlayışının Gelişimi”. *Yesevi Dergisi* 259. Sayı.

8. Çelikyay, H.S., Aydemir, K. P. (2017) “Slow-City (Cittaslow) Principles For Making People-Friendly Spaces”Dakam Conference.

Aldığı Ödüller : 1. Aksaray Kılıçarslan Rekreasyon Alanı Düzenlemesi Mansiyon Ödülü (2007).
2. Denizli Belediyesi ve Çevresi Kentsel Tasarım Proje Yarışması Mansiyon Ödülü (2010).

İş Deneyimi

Stajlar : İstanbul Büyükşehir Belediyesi Park Bahçeler Müdürlüğü/Florya.

Projeler ve Kurs Belgeleri : Belgeler: AutoCAD, 3DMax, Photoshop, ArcGis.
1.İstanbul Eminönü Meydanı Yayalaştırma Projesi ve Trafik Sirkilasyon Çözümü,
2.İstanbul Avrupa Yakası Metrobüs Projesi,
3.Tuzla Akfırat Evleri Toplukonut Arazi Geliştirme Projesi,
4.Hadımköy Kınalı Bağlantısı Kavşak Projesi,
5.Pendik Kurtköy Bölgesi Trafik Sirkülasyon Projesi.

Çalıştığı Kurumlar : Tema-Albayrak İnşaat-Palye İnşaat

İletişim

E-Posta Adresi : mimar844@gmail.com

Tarih : 13/04/2018(Tez sınav tarihi)

