



YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KENT GİRİŞİ KARAYOLU KORİDORUNUN
MEKANSAL DEĞERLENDİRİLMESİNE YÖNELİK
BİR ARAŞTIRMA

T 47065

Mimar Ela ÇİL
F.B.E. Mimarlık Anabilim Dalı
Mimari Tasarım Programında Hazırlanan
YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı : Doç. Dr. Zekiye ABALI

İSTANBUL, 1995

ÖNSÖZ

Otoyol, günlük yaşamda bir noktaya odaklandığımız için farketmediğimiz, ama varolan pek çok görünümün gözler önüne serildiği bir mekandır. Otoyolda, yepyeni bir bakış açısı ile, tanıdık, ama yeni kurgular keşfederiz. Bazen de, ziyaretimize gelen yabancı bir misafiri, otoyoldaki manzara nedeniyle başka bir yoldan kent merkezine götürmek zorunda kalırız. Aslında bildiğimiz, ama daha büyük ve başka problemlerden kaynaklandığını düşündüğümüz görünümler, yine otoyol üstünde önümüze serilir.

Bu araştırma kapsamında, otoyol, problemin merkezi ya da kaynağı olarak ele alınmaktansa, problemlerin etkili olduğu mekan olarak incelenmektedir. Otoyol, mekansal inceleme konusu olarak, kendine özgü niteliklere sahiptir; ve bu farklı özelliklerinin bilinçli kurgulanması ve kent bütünüün parçası olarak kabul edilmesi, otoyolu, özgün mekansal deneyim haline getirecektir. Bu çalışma, otoyol mekansal deneyimini, kent girişi çerçevesinde ele alarak, diğer kent girişlerinden ayrılan yönünü ortaya koymakta ve zengin mekansal deneyimler için ipuçları sunmaya çalışmaktadır.

Araştırmayı yönlendiren ve destekleyen danışman hocam Doç. Dr. Zekiye Abalı' ya teşekkür ediyorum. Zamanını ve kaynaklarını aktaran Yad. Doç. Dr. Selim Velioğlu'na, Doç. Dr. İhsan Bilgin'e, Prof. Dr. Aydın Erel' e ve Doç. Dr. Zekiye Yenen' e teşekkür ediyorum. Sürekli tartışıp sorgulayarak, konunun gelişmesine katkıda bulunan Arş. Gör. Tan Gürer'e ve Arş. Gör. Hülya Hatipoğlu' na ve yazım imkanını sağlayan BOAT laboratuvarına da teşekkür ediyorum. Her zaman destek olan, Özden ve Nafi Çil' e ayrıca teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

ÖZET	v
SUMMARY	vi
I. GİRİŞ	1
II. ÇALIŞMANIN AMACI VE KAPSAMI	5
III. ALGILAMA , HAREKET , MEKAN İLİŞKİSİ	7
3.1. Algılama	7
3.1.1 Görsel Algılama	8
3.1.2 Görsel Algıyı Etkileyen Faktörler	8
3.2. Hareket	10
3.2.1.Harekete Bağlı Görsel Algı	11
3.2.2.Yaya ve Araç Hızına Bağlı Görsel Algı Farkı	14
3.2.3.Hareket Mekanının Ögeleri	17
3.2.4.Yönlenme ve Hareket Mekanı	18
3.2.4.1.Hedef ve Alt Hedefler	19
3.2.4.2.Aksiel Yaklaşım	24
3.2.5.Araç Hızına Bağlı Mekan ve Hareketin Ögeleri	26
3.2.6.Araçtan Algılanan Mekanın Niteliklerine Ait Araştırmalar	27
3.3. Bölüm Sonuçları	30
IV. KENT KARAYOLU GİRİŞLERİ	33
4.1.Tarihsel Süreç İçinde Kent Girişleri ve Sınır Kavramı	33
4.2.Endüstri Devrimi Sonrası Karayolu ve Demiryolu Kent Girişleri	40
4.3. (Kent Kavramını Yeniden Tanımlayan) Ulaşıma Bağlı Teoriler	44
4.4..Kent Girişi Mekansal Problemi Olarak Karayolu Koridor Mekanı	50
4.4.1.Karayolu Koridor Mekanının Bileşenleri	53
4.4.1.1.Yol ve Yol Elemanları	53
4.4.1.2. Çevreleyen Doğal Fiziksel Ögeler	55
4.4.1.3. Çevreleyen Yapay Fiziksel Ögeler	55

4.4.1.4. Kent Merkezi	57
4.4.2.Karayolu Çevresini Şekillendiren Mekanizmalar	58
4.4.2.1.Karayolu İnşa Kararları	59
4.4.2.2.Kentsel Planlama Mekanizması	69
4.4.2.3.Kentsel Tasarım AlanındaKarayolu Koridor Mekanı Tasarım Çalışmaları	70
4.4.2.3.1.Doğal Fiziksel Ögelere Bağlı Öneriler	70
4.4.2.3.2.Yapay Fiziksel Ögelere Bağlı Öneriler	75
4.4.2.3.3. Simge Ögelere Bağlı Öneriler	80
4.4. Bölüm Sonuçları	83
V. SONUÇLAR ve ELDE EDİLEN KRİTERLER	84
KAYNAKLAR	87

ÖZGEÇMİŞ

ÖZET

Bu araştırma, karayolunun sadece hızlı ulaşım aracı olarak değil, kentin parçası olarak bir hareket mekanı olduğunu vurgulamaktadır. Otoyolda sürücü, hareket halindeki algı ile mekanı deneyimler. Otoyolda çevrenin gözlemlenmesi, diğer kent giriş biçimlerinden daha dinamik bir gözlem olduğu içindir ki, kendine özgü nitelikler ve mimari problemler içerir.

Giriş bölümü karadan kente yaklaşım mekanını, diğer tarihi ya da çağdaş kent yaklaşım biçimlerinden farkını belirterek açıklamaktadır. Endüstri devrimi öncesi kentlerde, kent sınırları, kent merkezinin koruyucusu olarak gereklidir. Yönetim biçimlerinin değişmesi ve endüstri devrimi ile ulaşımın gelişmesi kent sınır duvarlarını yıkmış ve kent girişlerini, kentin dışından içine doğru büyüyen mekanlara dönüştürmüştür. Çağdaş seyahat biçimlerinin gelişmesi, yolculuk ve uzaklık kavramlarını değiştirmiş ve dolayısıyla da mekan ve kent kavramları da bulanıklaşmıştır. Artık endüstri devrimi öncesi kentlerdeki gibi kentin 'içerisinden' ya da 'dışarisından' bahsetmek mümkün değildir.

Çalışmanın üçüncü bölümünde, 'algılama-hareket ve mekan' ilişkisi öncelikle yaya hakim kentsel mekan ile otomobilin hakim olduğu kentsel mekanların hareket eden kişiye bağlı algısal farkı açısından incelenmektedir. Hareket mekanlarında yönlenme bağlamında endüstri devrimi öncesi ve sonrasındaki hedef kavramının değişimi ve hedefe yaklaşım biçimi, hareket mekanının öğeleri çerçevesinde karşılaştırmalı analiz edilmektedir.

Dördüncü bölümde endüstri devrimi ile ulaşım şartlarının değişmesi ve yola bağlı kentsel teoriler ışığında bir problem olarak 'kent girişi karayolu mekanını etkileyen faktörler' açıklanacaktır. Mekansal problem olarak karayolu koridorunu oluşturan;

- otoyol ve otoyol elemanları,
- otoyolu sınırlayan doğal fiziksel öğeler,
- otoyolu sınırlayan yapay fiziksel öğeler ve
- kent merkezini

karayolu mekanının bileşenleri ve

- karayolu inşa kararları
- kentsel planlama ve
- kentsel tasarım sürecini

içeren karayolu çevresini şekillendiren mekanizmalar incelenecektir.

Beşinci bölüm olan sonuçlar ve kriterler bölümünde ise problemin kaynağını yönlendirmeye yönelik öneriler ile bu önerilerin tasarım sürecinde gerçekleşmesi için kriterler getirilmeye çalışılmıştır. Bunun için öncelikle, otoyolun, kente ait bir koridor

mekan olarak ele alınmasının zorunlu olduğu ortaya çıkmaktadır. Otoyol, mevcut oluşmuş çevrenin yeniden düzenlenmesinde, ya da yeni tasarım önerilerinde; karayolu mühendisliği, kentsel planlama, kentsel tasarım ve mimarlık disiplinlerinden ortak fikir ve işbölümünün eşgüdüm içinde yürütüldüğu çalışma alanı olarak ele alınmalıdır.

Uygun bir mekanizmaya bağlı olarak oluşturulmuş ekibi, tasarım ve uygulama sürecinde ilgili kararlarda dikkate alması gereken kriterler vardır. Bu kriterler, otoyolun içinden geçtiği mevcut çevrenin durumu ve üstünde hareket eden sürücünün durumuna bağlı olarak verilmeye çalışılmıştır.



SUMMARY

A SPATIAL EVALUATION OF THE HIGHWAY CORRIDOR AS A GATEWAY TO THE CITY

This study raised from the assumption that, a highway is not only a means of rapid transportation, but also a corridor space which has its own architectural questions. Therefore, these questions have to be clarified through conceptual analysis of the experience in rapid motion in comparison to other (historical or contemporary experiences of approaching to a city. It is aimed to achieve a set of 'criteria' which may give a better view on the design of the highway and its relation with the city.

Because the contemporary means of travel changed the meaning of 'distance' and 'journey' which consequently created a vogue in the meaning of 'place' and 'city'. In contrast to pre-industrial cities, it is hard to distinguish the 'inside' or 'outside' of the city. The introductory section discusses these impacts created on the experience of travel in different speeds.

The vision in motion is totally different on the highways, than lower travel, let alone pedestrian. The sensation of driving a car is related with the vision in motion through space and this makes a more dynamic impression on the driver/passenger than approaching the city by plane or in the ship.

Highways are cutting through every city, and the integration of the highway with the city is not a new problem. But what can be a new question, which is tried to be shown in this study, is the image of the city perceived along the road and its impact on the whole of the city. It's a fact that not only the newcomers, but the residents are also traveling on highways, from home to work everyday. And it's also a fact that very little consideration is being given to the highway designs and the visual experiences in motion on the highway. But the image of the city is being reformed everyday, in new organizations by the motion of the perceiver, on highways.

In the frame of this study the third chapter aims to investigate differences of the vision perceived by the driver and the pedestrian in motion. The concept is developed on the chosen examples of pre and post- industrial eras, in the context of orientation.

In the fourth chapter, corridor space is tried to be analyzed, in reference to concepts of frontiers, gates and entrances. The theories which focused on the role of the developing urban highway network are received. The historical development of city forms show that, highway are active on the sprawl of the city, and this is basic factor creating the environment of the highway which can be put down as;

- the freeway and its structures
- surrounding natural physical elements

- surrounding man made physical elements
- and the city center.

It's also concluded that, the composition of the design committee, including the planning team, administrative team and engineering team are as determinant on the problem as the spatial elements of the highway corridor. It comes out that it's necessary to make new arrangements on laws for the formation of teams working in guidance.

In the fifth chapter, it's tried to be laid down the obtained criteria set, gained from the theories and the design studies which can be used for the designing - administrative - planning mechanism. The findings as a criteria set, concerning the bystander/passenger standpoint, are as follows:

- It's a design work to prevent undesirable sensuous effects such as noise, fume and illumination
- It's a design work to obtain an integration between the highway and the local characteristics, such as the scale and settlement pattern of the environment.
- It's necessary to create a legible joints and clear forms in decision points, avoiding confusing orientation
- It's necessary to avoid damage to the historical, natural environment
- And to provide the motorist a rich and a pleasant roadscape, it's necessary to provide a space with continuity and rhythm giving sense of progression, development and arrival.

BÖLÜM 1. GİRİŞ

Marco Polo ve seyyahlar kentin girişinde hava kararınca giriş kapıları kapanacağından geceyi dışarda geçirmek zorunda kalacaklarını konuşurlar.Söz konusu kent,12.yy da çölün ortasında duvarla çevrili olan ve sadece bazı boşluklardan kente giriş ve çıkışın izin verildiği Kudüs'tür. Çöl ile insan hayatının içinde geçtiği dünya arasındaki ayrım çok keskindir.

Wim Wenders'in 'Dünyanın Sonuna Kadar' filminin kadın karakteri, 2050 yılında Tokyo'da şeffaf gökdelenin bir katında görüntülü telefon ile konuşur. Gecedir ve kent ışıkları gözün erişebildiği yere kadar gider.Kentin kendisi çöl gibi uçsuz bucaksız uzanmaktadır ve kent merkezi, insanın bulunduğu noktaya bağlı olarak her an yeniden kurulmaktadır.Kentin sınırlarına erişmek ile dünyanın başka bir ucundaki noktaya erişmek arasında fark yoktur.

Herşeyi ulaşılabilir kılan yüzyılın gelişmeleri, zamanla gittikçe artarak sınırsızlığı da getirmiştir.Bugün artık endüstri devrimi öncesi duvarlarla korunan ve tanımlanan kentlerden bahsetmek mümkün değildir. Sanayi öncesi dönemde, seyahat çoğunluğun bildiği ve gerekli gördüğü bir şey değildi. Aydınlanma ile gelen kavramlar, sanatta ve günlük yaşamda din baskısının azalması, dünyayı algılayış biçimini değiştirmiş; seyahat ve iletişim ortamı doğmuştur. Ondan sonra bile seyahatler, kral himayesindeki sanatçıların, zenginlik vaat eden kaşiflerin, tüccarların ve otorite sahibi sınıfın yapabileceği bir şeydir. "16. yüzyılda açık denize çıkmak, Fransızların deyimi ile, deniz tarafından yutulmak, bir yürek işiydi; bugün hala öyledir ve ucunda büyük bir çıkar olmadan göze alınmaz." (Braudel, F. 1990)

Denizden kente yaklaşımda, su ve gökyüzünün çerçevelemesi nedeniyle kent, resimsel bir görünüm kazanır. Algılanan bir düzlemdir ve bu düzlemin görsel etkisi karşısında durduğumuz bir resmi seyrediş süremize, ona olan mesafemizin azlığına ve çokluğuna

bağlı olarak değişir. Kent, uzakta tam da algılamadığımız bir çizgi iken yakınlaştıkça bizi içine alan dev bir resim olur. Yakınlaştıkça uzaktan etkileyen silüet detaylanır ve zenginleşir. İstanbul'un camili silüeti gemi ile yaklaşımda unutulmaz bir etki bırakır."Karakter estetik, armoni, gizem içindedir. Önemli olan da budur: parçaların bütünü oluşturması."(Lozano, E. 1990)

Kostoff, 'The City Shaped' (1991) adlı kitabında 'Kent Portresi' (Stadtbild) kavramından söz eder. Kent görünümünün etkin öğeleri, diğer yapılardan çoğunlukla yükseklik farkları ile ayrılan işaret yapılarıdır. Örneğin, kent portresinin 19. yy.da önemli bir silüet ögesi olan su kuleleri, düz topografyada yapılara su yollamak ya da yangını gözetlemek için, belli bir yükseklikte olmaları nedeniyle, 1840'larda, İstanbul'un Beyazıt kulesi, Chicago ve Manheim'daki kuleler gibi, belli bir stil çabasını da içeren kent anıtlarına dönüşmüşlerdir.

20. yy. da ise üretimden, servis ve iletişim çağına dönüşüm ile, ince demirden iletişim kuleleri kent görünümünde yerini almıştır. Bunlar kente bakışta etkin bir öğe olmakla kalmıyor, en yüksek noktalarındaki seyir terasları ve restoranları ile kentin kuşbakışı seyirini sağlıyorlardı.

Aynı şekilde gökdelenler de, ekonomik ve politik gücün simgesi olarak kentte yerlerini aldılar. Özellikle New York' taki Dünya Ticaret Merkezi, bu anlamdaki gücü somut biçimde temsil edişi ve çağdaş özgürlük heykeli ile bir kent kapısı olmuştur.(Kostoff ,S.1991) "Dev bir kapının ya da girişin temel tanımlayıcı elemanı-olarak kullanılışı, Dünya Ticaret Merkezinin de doruğa varır. İki kule, bir kapı formunu alırlar ve böylece kendilerini özellikle Staten Island' dan New Jersey' den çok açık görülebilen bir girişe dönüştürürler. Başka bir deyişle ana giriş, büyük metropolisi işaret eder. Bir giriş sonsuzluk kadar yüksek, paralellerin kesiştiği bir noktadır. Bu metaforun, görünmez bir iletişim çağında oluşması az ihtimalle hatadır." (Agrest, D. 1990)

Kıyı ve su yolları üzerinde bulunan kentlerin girişleri, tarihsel süreç içinde değişimlere uğramış; limanlar bir yandan sanayi ve depolama işlevini barındırırken, diğer taraftan deniz aşırı yolculukların başladığı ya da bittiği noktalar olarak sembolik değerlerle bezenmiştir. Kaleleler ise, işlevsel özelliklerinden arınarak sembolik değerlere dönüşmüştür. 19.yy sanayi kentine damgasını vuran, demiryolu ulaşımı ve bu sistemin yarattığı koridorlar boyunca uzanan yapılanma olmuştur. Kent giriş noktaları artık sur kapıları değil, yeni gelişen modern kent merkezleri ile beraber tasarlanan ve inşa edilen merkezi istasyonlardır.(Şartname, 1992)

Hava ulaşımı kent içinde yeni bir giriş odağı yaratmış, hava limanlarının tasarımı, ülkenin tanıtımı açısından üzerinde önemli durulan noktalar olmuşlardır. Uçak ile yaklaşım sırasında kent, büyük bir vaziyet planı olarak önümüze serilir. Havadan algılayış, metropole ait genel görünümü bir bakışta sunar; karayolu yaklaşımı gibi içinde hareket edilen dinamik bir edim değil, statiktir.

“Okyanusa açılan kıyıda bir kaç mil ötede balık tutarken, insan, ufuk ile sarmalanmaktadır ve bulutların yansıması gökyüzünün etkisini iki kat artırır. Uçsuz bucaksız boyutlar hayal dünyasını uyandırır ve canlandırır. Aşağıya bakışta yeryüzü bu garip formların zemini olur.”(Holl, S.,1994) Uçak ile seyahat 1950’li yıllardan sonra artan bir olgudur. Bunun nedeni, turbo motorların yerini alan jet motorların bulunuşu ve jet motorun turbo motordan % 12 daha fazla benzin harcamasına rağmen % 66 daha fazla yolcu taşıyabilmesi ile, yolculuğun maliyetinde ve sürecinde düşüştür. (Brackenbury,M.1992)

20.yy ın kentsel biçiminin belirlenmesindeki en önemli etmen, otomobil, dolayısıyla karayolu ulaşımıdır. Artık kent çeşitli yönlerde uzanan karayolları boyunca saçaklanmakta, modern kentin yeni işlevleri, yerlerini bu oluşum içinde seçmektedir.Sur kapısından merkezi istasyona doğru değişen giriş kavramı, noktasal ve tanımlanmış giriş niteliklerinden uzaklaşmış, girişler tarihsel sembolik değerlerini yitirmiş, yeni toplumun oluşturduğu işlevsel koridorlara dönüşmüşlerdir

Daha çok harekete izin veren ve yolculuk süreci içinde karar verme özgürlüğü sağlayan karayolu, birey için hedefine yaklaşma düzlemidir ama, bugünün kenti için yapılanmayı kendine doğru çeken bir uzaklaştırma ve yayma faktörüdür de aynı zamanda. Otoyollar boyunca oluşan düzensiz gelişme, kıyılarına sanayi kuruluşlarını, depoları ve gecekonduları getirmiştir. Bunun sonucunda değerini yitiren otoyol koridorlarının kent ile bağını kuran semboller, karayoları levhaları olmuştur.



ÇALIŞMANIN AMACI VE KAPSAMI

Günümüz kent karayolu yaklaşımı, kanımızca diğer yaklaşım biçimlerine göre daha farklı özellikler ve bu özellikleri nedeniyle de, problemler içermektedir. Diğerlerinden farklı olarak karayolunda ilerleyiş, bütününe hiçbir zaman algılayamadığımız bir resmin içinde hareket ederek kavrayışı içermektedir. Ayrıca hava ve deniz yaklaşımlarından sonra kentle kurulan bağlantı, yine karayolu ile olmaktadır. Demiryolu yaklaşım süreci, karayolu ile paralel özellikler göstermekte ama kentin alt bölgeleri ile direkt bağlantı kurması söz konusu olmadığından, karayolu ile kıyaslandığında daha çok görsel problemler içermektedir. Bu yüzden (teknolojik) gelişim açısından (kronolojik olarak) kentler arası ulaşım, kara-deniz-hava sırasını içerse de, bu çalışma kapsamında karayolu, çağdaş kent girişi problemi olarak diğerlerinden ayrılan özelliği ve kentsel biçimlenmeye etkisi nedeniyle araştırma konusu olarak seçilmiştir.

Kente yaklaşım mekanlarının mimari inceleme çalışması, kente giriş kavramını kent bütününe bir parçası olarak ele almaktadır. Bugüne kadar yapılan kentsel tasarım ya da kent planlama çalışmaları, sanayi devrimi ile geliştirilen kent teorilerinin de ışığında, içten dışa doğru bakış açısı ile ele alınmaktadır. Yaklaşım mekanları çalışması ise, kente giriş kavramı bağlamında, kentlerin merkezden dışa doğru değil, sınırlarından merkeze doğru ele alınması gerektiğini ve kent girişlerinin kentsel tasarımın önemli bir parçası olarak kabul edilmesi gerektiğini savlamaktadır.

Bugün otoyoldan algılanan görünüm, hem ilk kez hem de hergün bu deneyimi yaşayan kişinin kent imgesini oluşturmasında, kent merkezine ait görünüm kadar etkindir. Otoyol, tarihsel süreç içinde özellikle II. Dünya Savaşından sonra kentin biçimsel ve sosyal değişimini yaratan ve bunu somut biçimde gözler önüne seren faktörlerden biridir. Bu yüzden de metropolün evrensel kimliğini oluşturan mekansal deneyimler, en çok otoyol mekanında algılananlardır ve yine bu yüzden, kent girişi problemi olarak incelenme konusu olmuştur.

Kent giriŖi karayolu koridor mekanı analiz alıŖmasının;

- Kentsel Planlama ve Kentsel Tasarım,
- Mimarlık,
- Peyzaj Tasarımı ve
- Görsel Algılama

konularındaki mevcut birikimin incelenmesi ile oluŖturulması hedeflenmiŖtir.



BÖLÜM 3. ALGILAMA, HAREKET, MEKAN İLİŞKİSİ

3.1. ALGILAMA

İnsanoğlu fiziksel dünyaya, algısal ve bilişsel görsel-psikolojik işlem ile bağlanır. Algılama, akıl ve duyu yolu ile gözlemlenenin farkında değildir.(Lozano, E. 1990) Belli bir anda bizde doğan etkilerden bir bölümünü seçmek ve onlarla ilgili olayların bilincine varmaktır. Algıladığımız şeyler gerçekte, duyularımıza sunulmuş (gibi görünen) olaylar değil, bu tür olaylar arasında bize bir beklenti verenler, daha doğrusu onların verdiği beklentilerdir. Yani algılama ereksel bir olay olarak ortaya çıkar: görüş alanımız içine giren devinimli nesnelere daha kolay algılanması, erekselliğin bir göstergesidir. Çünkü yakın gelecekteki olaylar, çok zaman, devinen nesnelere doğarlar. (Hacıkadıroğlu, V.1984)

Yaşamımız, değişik deney-olaylarının birbiri ardına gelmesi ile sürüp gider. Zaman içinde her bir deney-olay bir başkasından ayrı olduğuna göre, bu değişik duyu deneylerinin içerik yönünden ortak ve özdeş yanlarını saptayarak karmakarışık bir algı yerine, düzenli bir dünya görünümünü kavrayabilmemiz için, deneyimlerimizi içeriklerine göre sınıflayabilmemiz gerekir. Deneyimlerimizi ortak öğelere göre öbeklere, sınıflara ayırabilmemiz, evreni düzenli bir görünüm içinde kavramamıza olanak sağlar. Duyu deneylerini algıya çevirebilmek bu deneyleri ulamlayabilmeye, yani deney içeriğini özbilirleyebilmeye bağlıdır. Duyumlanan değil, ancak algılanan dünya, düzenli bir dünya görünümündedir.(Hacıkadıroğlu, V.1984)

Biliş ise, bilinçli bir şekilde enformasyon edinimi ve bunu belleğe saklayıştır. Biliş, kültür bağlantılıdır. Fiziksel çevre, gözlemciye enformasyon yollar ve gözlemci bunu işleme sokar. Bazı zamanlar bilgi yenidir ve eklenir; bazen ise gereğinden fazladır ya da bildiktir, kayda geçmez. Memnuniyeti, korkuyu, ilgiyi, sıkılmayı, enformasyonun edinim şekli belirler. Biçimleri görsel olarak başarılı kılan ise sürekli ve artan ilgiyi sağlayabilmektir.

Yeni bir şeye bakıldığında, örneğin, belirmekte olan bir objeye, keşfetmenin merak ve zevk veren duygusu doğar. (Lozano, E. 1990)

3.1.1. Görsel Algılama

'Görme' işlev olarak basit ancak yapı bakımından karmaşık bir süreçtir. Birey ve nesne, diğer algılama türlerinde olduğu gibi belirleyici iki olgudur. İnsanın bütün duyuları ortak çalışsa da, gerçekliğin algılanmasında diğer duyumlarla birlikte temel duyum, görsel algıdır. Bilinç düzeyindeki davranışlarımızın yaklaşık % 99'unun belirleyicisi görsel algıdır.

Görme duyusunun gerçekleşmesi için yerine getirilmesi gereken bazı ön koşullar vardır. Görsel algı için ışık şarttır ve algılanan nesnenin bir parçası olarak bile değerlendirilebilir. Işığın olmadığı bir ortamda görsel algıdan da söz edilemez.(Derman, İ. 1991)

3.1.2. Görsel Algıyı Etkileyen Faktörler:

Nesnelerin algılanabilir özellikleri ve kendi özellikleri arasındaki ayrım, bu nesnelerin değişik zamanlarda, farklı algılanmalarına yol açmaktadır.(Derman,İ.1991) "Görsel çevrenin algılanması zaman gerektiren dinamik bir süreçtir. Gözlemcinin çevre içinde hareketi, onun pozisyonunu ve uzaklığını sürekli olarak değiştirir. Bu değişiklikler, bileşenler arası ilişkilere dayalı görsel nitelikleri değiştirir. Hareket halinde, sürekli değişen görsel niteliklerin kavranması, hareketin hızına bağlıdır."(Yürekli,F.1977)

Algılamanın dinamik ve ardışık bir yapı göstermesi, bölük bölük ortaya çıkan görünümünün bütünleşmesini gerektiren kısa bakışlar arasında algılanan nesnelere, bazı sürükleyici ve ayırtımsanabilir özellikleri ile anlam kazanırlar.(Raymond, C.1983)

Gerçeklik insanı çevreleyen 360 derecelik bir küre olarak düşünülebilir, ancak görsel algının yatayda 180, düşeyde 150 derece olmak üzere sınırları vardır. İnsan gözünün gördüğü görüntünün, yalnızca merkezinde seçicilik vardır. Ancak göz etrafı tarayarak algılar, ayrıca insanın başı da bu aşamada hareketlidir. İnsanın biyolojik niteliklerinden ya da hareketinden kaynaklanan etkiler, görsel algıda bir takım değişikliklere ve bozulmalara yol açmaktadır. Ancak bozulmaya uğramış tüm algılar, yine algısal ipuçları sayesinde bilinç katında dengelenir ve nesnelere bilinen kalıcı özelliklerine göre düzenlenir.

Perspektifin en temel özelliği, bizi çevreleyen dünya ile görsel ilişkilerimizin uzaklığını kavrayışımıza bağlı olduğunu açıklamasıdır.(Curran,R.J.1983) "Uzaklık ve ilgi, yakınlık ve sıcaklık arasında, mimari boyutların algılanışı açısından önemli bir paralellik vardır. Dar sokakların, küçük mekanların olduğu kentlerde, yapılar, yapı detayları ve hareket eden insanlar daha dikkatle izlenebilir. Bu kentler ya da mekanlar diğerlerine göre samimi, sıcak ve kişisel algılanır. Aksine büyük alanlardaki yapılar, geniş caddeler ve yüksek yapılar daha soğuk ve resmi görünür.

Göz hizasındaki nesnelere ve olayların algılanabilmesi için çok önemli bir etken de, görme ve kavrama için yeterli zamana ihtiyaç olmasıdır. Duyu organlarımızın görüntüleri algılaması, yürüme ve koşma hızı olan saatte 5 ile 15 kilometreye göredir. Eğer hareketin hızı artarsa, anlamlı enformasyon edinme ya da detayların farkına varma çok keskin bir biçimde azalacaktır. Bunu en iyi örneği, otobandaki bir kazayı incelemek için sürücünün hızını, trafiği sıkıştıracak kadar yavaşlatmasıdır. Diğer bir örnek de hızlı tempolu bir slayt gösterisinde, seyircilerin yavaşlamak için ikaz etmesidir."(Gehl,J.1987)

"Görsel algıyı etkileyen görsel süreçler, insanın iki türlü görmesine bağlı olarak 'kapalı görüş' ve 'açık görüş' olgularını içermektedir. Kapalı görüş olarak nitelendirilen görme biçiminde, insan tanıdığı bir şeyi, diğer bir deyişle görmesi gerekeni görmektedir. Bu kapalı görüş, insanı geçmişin görsel dizgelerine bağlayan tek bağıdır. Yaşamı, içeriğinden soyutlayarak ele alan, yasalı ve düzenli görüşe karşın, açık görüş kapsamlı bir görme biçimidir. Açık görüşe bağlı algılama, kişinin görsel olarak kendini adadığı ve etkinlik

içinde bulunduğu, seçmeci ve kurgucu bir bakıştır. Buradaki görsel süreç, bu nedenle etkin ve yaratıcıdır. Sanatçılara ve bilimadamlarına düşen görev, insanların gözlerindeki perdeyi kaldırarak, onlara açık bakış olanağı kazandırmaktır.

Çevremizi saran hemen hemen tüm görsel uyarıcılar, bir anlama sahiptir. Bu açıdan bakıldığında anlam ve algı birbirine sıkı sıkıya bağlıdır. Bu ilişki sonucu 'yorum' bireysel ve öznel olarak belirli bir görünüme verilmektedir. Görülen nesne/uyarıcı ve onun yorumu arasındaki karmaşık anlamsal ilişki görsel algıyı etkilemektedir.

Gerek kapalı görme, gerekse açık görmeyi etkileyen görsel algı bazı öznel ve nesnel faktörlere göre farklılık göstermektedir. Bu faktörler uyarıcının sahip olduğu 'anlam', bakan kişinin 'daha önceden tanımış, bilmiş olması', 'kültür farklılığı' ve 'zihisel süreçlerin oluşturduğu düzen farklılıkları' şeklinde belirlenmektedir.

Organizma, yeni bir uyarıcıya ve önceden denenmiş uyarıcıya, farklı olarak yanıt vermektedir. Diğer bir deyişle bilinen, tanıdık görsel düzenlemeler, olgular daha çabuk ve daha kolay algılanabilmektedir." (Aydınlı S. 1986)

Aydınlı'ya göre(1986) algının temel özellikleri aşağıdaki gibi özetlenmektedir:

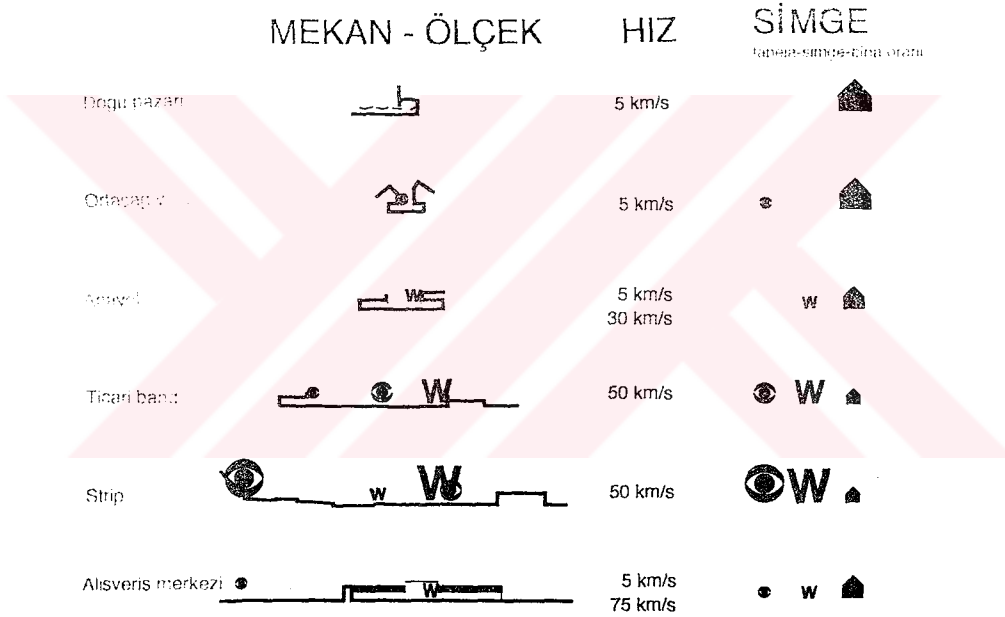
1. Algı kişilere göre değişen bir olgudur.
2. Algı olgusunda hareket önemli rol oynamaktadır.
3. Algılamada, insan çevresinden amaçlarına uygun bilgi almaktadır.

3.2. Hareket

"İnsanın, çevre ile bütünleşmesini sağlamak için kullandığı en büyük olanaklardan biri, doğal olarak, hareket yeteneğidir. Mekan içinde yer değiştirmek yoluyla insan, çevresi ile ilgili değerleri, ardışık olarak kavramakta ve senteze ulaştırmaktadır. Dış mekan

yaşantısının en temel eylemlerinden olan yer değiştirme hali, aynı zamanda insanların güncel yaşamlarında da en sık karşılaşma biçimi olmaktadır.

Motorlu trafiğin söz konusu olmadığı ve kentlerin büyük alanlara yayılmadığı dönemlerde, ulaşımın yaya hareketi ve atlı arabalarla gerçekleştiği yerleşmelerde; yaya akış doğrultuları ile odak ve toplanma noktalarının, fiziksel kurguyu etkin olarak biçimlendirdiği görülmektedir. Bu tür kurguların temel özellikleri, kent büyüklüğünün insanın yürüme performansı sınırları içinde olması, kentsel yaşamda etkin yapı ve dış mekanların yayaya ait alanlar içinde olmaları, dış mekanların boyutsal biçimlenişinde insan ölçeğine bağlı kalınmasıdır." (Velioğlu, S.1990) (Şekil, 3.1.)



Şekil 3.1 .Hareket mekanlarının, hıza bağlı ölçek kıyaslaması. (Venturi, v.d.1993)

3.2.1. Harekete Bağlı Görsel Algı:

İnsanın değişen durumu, mekansal alana yeni bir tanım getirmektedir. Kent içindeki harekete bağlı algı, düşeyde sınırlıyan yapıların arasında, anlık odaklanmalar ya da uzun kayan görünümünden oluşur.(Holl, S. 1994)

Cullen,G.(1971) 'Townscape' adlı kitabında kenti görsel olarak varolan görüntülere ve oluşan görüntülere ayırmaktadır. Hareket halinde algılanan kent görünümüleri tesadüfi olarak birbirine bağlanmaktadır ve bunlardan çıkarsanacak anlamlar da tesadüfi olmaktadır. Ancak, tesadüfi oluşan bu bağlantıların, bir ilişkilendirme sanatı olarak görülmesi, kenti tutarlı ilişkiler bütünü olarak ortaya çıkarır. Kentlerin araçlı ya da yaya insanın hareket halindeki algısına göre tasarlanması -açılma ve sınırlanmanın ard arda gelerek oluşturduğu basınç ve çekim etkisindeki yolculuk- kentin bütünü, plastik değere sahip bir deneyime ulaştırır. (Şekil 3.2.)



Şekil 3.2. Hareket halinde algılanan ardışık görüntüler. (Cullen G. 1971)

Bir mekansal kurgu içindeki hareket; geçişler ve dönüşümler halinde ortaya çıkan görüntüler olarak algılanmaktadır. Bu da, farkedilir görüntü değişimlerinin varolmasına bağlıdır. Özelliksiz bir koridorda ya da hızlı harekete ait hiçbir estetik ipucu olmayan bir çevrede, hareketin kolay farkedilmesinin oranı, zengin dönüşümlere sahip bir çevreninkinden daha az olacaktır. Başka bir deyişle; karmaşıklık, birim zamandaki oran, yön, eğim, renk, sınırlılık, koku, ses, ışık ve iklim gibi etkilerin farkedilen değişimlerinin sayısına bağlıdır. Buna bağlı olarak da, algılanan değişimlerin sayısına göre düşük hızda çevrenin sadeleştiği, yüksek hızda karmaşıklaştığı açıktır. (Rapoport, A. 1991)

Bugün ile geçmiş arasındaki görsel algılamada temel fark hızdır. "Hızla hareket eden imgeler zinciri, aşına olduğumuz toplu taşımalar ile yolculuk ederken karşımıza çıkar. Yürüyen merdivenler, apartman kulelerine bizi çıkaran asansörler ve evlerin içine giren kablolu televizyonlar, uçakların ve süper trenlerin pencereleri yeni vistalar ve yeni ufuklar keşfettirerek fiziksel hareketin alışılmış sınırlarını kırıyor görünmektedirler. Fakat kentsel mekanda, hızın bu radikal değişimi, motorize bakış ile yaya bakışı arasında ikiye bölünme yaratmıştır. Araçlardaki insanlar yönlenmeye dair temel fonksiyonların basit göstergelerine dikkat eder olmuşlardır. Algıladıkları kayıp giden genel görünüm, sadece yönlenmeleri için gereken özel işaretlerin fonu olmuştur." (Virlio, P. 1993)

Paul Virlio'ya göre (1993) meselenin püf noktası, algılamada seçim şansının olup olmadığıdır. Gerçekten gördüğümüzü seçmekte özgür müyüz? Ya da, kendi istemimiz dışında çevremizi saran görüntüleri görmeye zorlanıyor muyuz? Tabi ki hayır. Ama geçmişte, nasıl insanların dünyaya bakışları alışıldık bir manzaradaki mevsimlerin değişimi ya da gecenin günü izleyişi gibi doğal olgularla sınırlandırılmışsa, bugün hızlı ulaşım ve teknolojiye gelişim de, tam tersi bir biçimde, görme alanımızı metropollerin büyüsü ve büyük uzaklıkları karadan ya da havadan aşan yolculuklar ile, sürekli uyarmakta ve bir başka anlamda yine sınırlandırmış olmaktadır.

"Bugün toplumun seviyesi hareketliliğinden gelir. Herşey hareketlenmiştir; bedenler, dünya, algı alanları... Hareketlilik içinde insan bedeni, bir araç halini alır ve hızın içinde

erir. Telgraf, telefon, yollar, kanallar, limanlar, istasyonlar, havaalanları ; çağdaş savaşın hareket için yaşam alanlarıdır." (Nijenhuis, W. 1994)

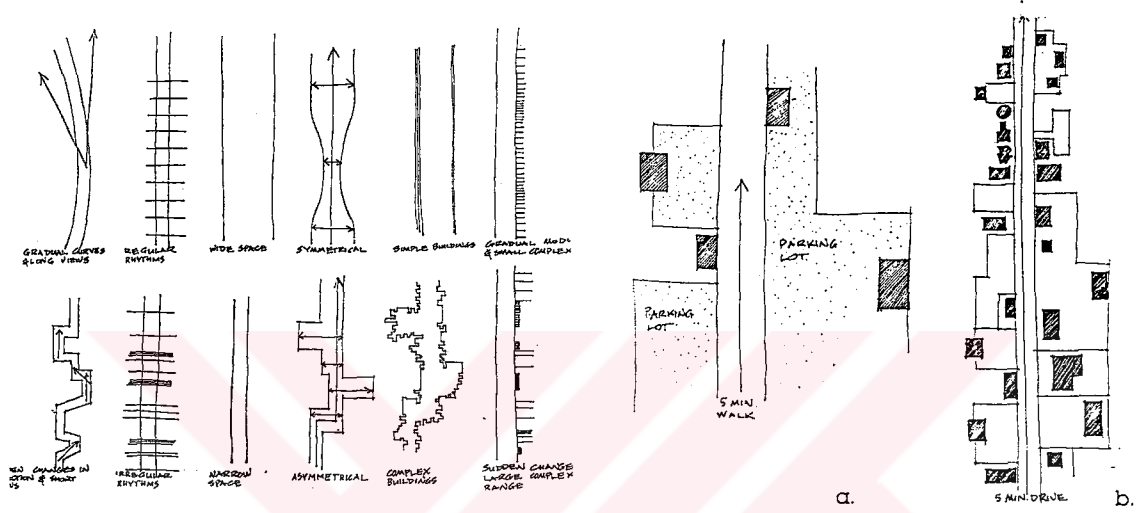
"Hız bir olgu değil, olgu ile ilişkidir. Başka bir deyişle, göreliliğin kendisidir. Ulaşım çağının içinde ya da ötesinde hareket ettiğimizde, kendi alanımızı belli bir kayıt alanına sokan elektromanyetik düzenlemeler dünyasına gireriz. Bu iletişim devriminin özünde yatan, kentsel ve kırsal alanın geleneksel planlamasındaki çevresel zıtlıktır. Hız, sadece insanın fiziksel yerdeğişimini harekete geçirmez, aynı zamanda algılamasını, bilişini, daha da fazlası o andaki dünyayı kavrayışını etkiler. İlerki yıllarda ise hız, çok farklı işlemlerde, insan bedeninin ilham olduğu sferlerin ve davranışsal ergonomilerin ötesinde hizmet edecektir." (Virilio, P. 1992)

3.2.2. Yaya ve Araç Hızına Bağlı Görsel Algılama Farkı

The View From The Road adlı kitapta, Appleyard, Lynch ve Myer (1964) otomobili, sürücü ile içinden geçtiği dünya arasında bir süzgeç olarak tanımlamaktadırlar. Kokunun, seslerin, dokunma duygusunun ve havanın etkisi otomobilde, yaya yolculuk ile kıyaslandığında çok azdır. Görüş çerçevelenmiştir ve sürücü göreceli olarak aktif değildir. Durmak için, keşfetmek için ya da yolunu seçmek için motorlu araçtaki kişinin yayaya göre daha az şansı vardır. Ayrıca yine Appleyard v.d.'e göre hem sürücüler hem de yolcular tarafından algılanan nesnelere yarısından fazlasının tam karşı görüş alanına girenler ve dar bir açı ile yan taraftakiler olduğunu söyler. Ancak dikkatin üçte biri en yakın kenarlara verilmektedir ve ayrıca duran nesnelere göre hareket halindeki daha çok dikkat çekmektedirler.

Rapoport, A. (1991) hızın, bireylerin birbirinden farklı uyarımları kategorize etme biçiminde de etkili olduğunu söylemektedir. Yüksek hızın etkin olduğu mekana ait öğeler, algılama sürecinde temel küçük parçalar olarak gruplanırken; düşük hızda daha ayrılmış öğeler olarak gruplanırlar. Yüksek hız karmaşık bir çevreyi daha kaotik hale

getirirken; yüksek hızda ilginç olan çevre, yavaş hızda monotonlaşır. Buna bağlı olarak, hızın değişebilirliği yüzünden algılanan mekansal karmaşa, tasarlanan karmaşadan daha sürekli. Ayrıca, yüksek hızda algılanan çevreler, yavaş hızda algılananlara göre daha az karışık tasarıma ihtiyaç duyarlar. Hızla hareket eden gözlemciye yakın olan elemanlar, özellikle eğer karmaşa sunuyorsa sıkıntı veren etkileri olur. (Şekil, 3.3., 3.4.)



Şekil 3.3. Düşük ve yüksek hızda ait hareket mekanlarındaki mekansal kurgu farkı (Rapoport,1991)

Şekil 3.4. a) 5 dakika yürüyüş mesafesi, b) 5 dakika sürüş mesafesi, (Rapoport, 1991)

Hareket eden motorlu bir araçtan seyir esnasında çekici, dolayısıyla uyarıcı bulunan bir çevrenin, aynı yerde, yavaş olarak hareket eden biri tarafından monoton bulunacağı gözönüne alındığında, her iki duruma ait çevrelerin ayırd edilebilen farklılıkları ve görsel organizasyonun birbirinin aynı olamayacağı ortaya çıkar. Yüksek hızda ihtiyaç duyulan, uzak görünüşler, sadelik ve büyük ölçek iken; düşük hızda gereken, küçük ölçek, karmaşa ve şaşkınlıktır. "Yol boyunca sahne pek çok öğeden oluşur; bunları görsel algılamada zihinsel işleme giriş dizisine sokmak mümkündür. Gelen ışınlar, önce, renk, doku, silüet olarak kavranır; tanınabilir nesnelere düzenlenir ve daha sonra uzamda, "hareket halindeki nesnelere yorumlanırlar. Gözleyici, onu çevreleyen dünyaya bağlı yönlendirilerek bu hareket halindeki nesnelere ve alanları bir strükture yerleştirir ve

anlamlandırır. Zaman içinde bu tanımlanan nesnelere, yapılar, hareketler ve alanlar, daha yüksek bir seviyede karmaşık bir sahne olarak düzenlenir."(Appleyard et.al. 1964)

Yaya her farklı girdiyi kaydedebilir, çevresine bakıp detayları inceleyebilir; tüm duyuları ile çevrenin farkındadır. Motorlu araçtaki gözlemci, yaya gibi istediği görüntüyü arzu ettiği kadar seyretme özgürlüğüne sahip değildir. Bu yüzden yaya ve motorlu hız çevreleri algısal olarak mukayese edilemezler; böylece çelişkinin araçlar ve yayalar arasında değil, düşük ya da yüksek hızdaki hareket tiplerinde ve buna bağlı algılanan çevrenin karmaşasında ya da sadeliğinde olduğu ortaya çıkmaktadır. (Şekil , 3.5.)



Şekil 3.5. a) Hıza bağlı karmaşa, b) Yerleşime bağlı karmaşa, c) kullanıma bağlı karmaşa
d) Yaya ve Araçların algılamada gereksindiği mekansal durum

Yoldan kente ait görünüşleri, bir çizgi boyunca ard arda ekliyerek görürüz. Yoldaki görüntülerin oluşturduğu bütün, peş peşe gelen karelerin bir filmi ya da çizgi filmi oluşturmasına benzetilebilir. Biz tek tek karelere dikkat etmeyiz, ancak hızlı ve ard arda olmaları bizde film imgesini oluşturur.

K.Lynch başka bir analogiyi de "The Image Of The City, (1960) kitabında müzik ile kuruyor: "Yolların düzenlenmesi, büyük uzaklıkların ve artan hızların dünyasında gittikçe önem kazanmaktadır. Yollara müzik ile analogi kurarak 'melodik' denebilir. Yol boyunca işaret noktaları, mekan değişimleri gibi dinamik olaylar ve karakterler melodik bir hat olarak düzenlenebilir ve belirli bir zaman aralığında algılanan, imgelenecek ve

deneyimlenen bir form olabilir. Bu form klasik anlamda; başlangıç, gelişme, zirve ve sonuç biçiminde gelişen ardıl görüntülerden oluştuğu gibi, belirli bir sonlanmadan uzak duran daha çeşitli bir model de olabilir. Çünkü, özenle kurulan ilk basamak olan başlangıçtan gelişmeye, sonra zirveye ulaşan ve sonlanan görüntü serisi, örneğin eğer sürücü tam zirve noktasından girse bozulabilir. Bu yüzden, sıranın kesilebilir ve tersine çevrilebilir olması aranmalıdır. Bu bizi daha çok özünde sonlanmayan sürekli ve rengarenk olan jazz modeline götürür."

3.2.3. Hareket Mekanının Öğeleri:

Hareket mekanının bileşenleri:

- 1.Hedef , varılmak istenen nokta, (Kent, kent merkezi, yapı, kapı v.b...)
- 2.Yol mekanı ve onu oluşturan
 - a. yol ,
 - b.yolu sınırlıyan yapay fiziksel öğeler ve
 - c. yolu sınırlıyan doğal fiziksel öğelerdir.

Ancak, yapılan incelemeler sonucu, endüstri devrimi öncesinde hedef kavramının içeriğinin bugünkü ile aynı olmadığı düşünülmektedir. Endüstrileşme öncesi dönemde kentler arası yolculuklarda herhangi bir mekansal özellik görülmemekte kentin ölçeği ve buna bağlı biçimlenişinden gelen girişin noktasallığı, içerisi ve dışarısi arasında çok keskin bir ayırım yaratmaktadır. O dönemde fiziksel mekan deneyimi, kent kapısı ile kent merkezi arasındadır. Bugün kentin içine girmiş ve onun uzantısı olan kent girişi koridor mekanları, o dönemin kent kapısı ile kent merkezi arasındaki 'hedefe yaklaşım' deneyimi ile paralellik gösterir.

Endüstri devrimi öncesi 'hedefe yaklaşım'ın mekansal deneyimi, yol mekanının değişen fiziksel kurgusu ile çeşitlenmektedir. Yapılan gözlemlere bağlı olarak, yönlenme bağlamında endüstri öncesi dönem, ya da yaya hareket mekanı ile çağdaş hareket

kanallarının karşılaştırabilecek bazı özellikler vardır. Bunlar, yaklaşım biçimlerine bağlı olarak ,hedef , alt hedefler ve aksial yaklaşımdır.

3.2.4. Yönlenme ve Hareket Mekanı

Yönlenme, insanın mekandaki hareketini sağlayan ve her yeni enformasyonu, hareketini amaçlı ve hedefli kılması için yardımı olan bir olgudur. Yönlenme sırasında kişinin erişme hareketini tanımlayabilmesi belli bir hedefe ve o hedefin varlığını destekleyen diğer alt hedeflerin içinden çevre ile ilişkili olarak ulaşmasına bağlıdır. Yönlendiğimiz mekana dair beklentilerimiz, daha önceden enformasyon sahibi olmamız ve hareket süreci içindeki algılanan çevrenin, hedef ile güçlü bağlantısı çok önemlidir. Çevreden alınan mesajların kuvvetliliği, yönlenme sırasında kişinin sadece mekansal nitelikleri anlamlı bir deneyim olarak yaşamasını sağlamakla kalmaz, önemli psikolojik bir gereksinim olan "güven" duygusunu da sağlamış olur.

Yönlenmenin kentsel alandaki karşılığı düzendir. Düzen, gözlemde bulunan kişinin kentsel yapının farkında olması, kavraması ve gözleyicinin çevreye ait kurgu içindeki durumunu kendisine bağlı olarak belirleyebilmesini sağlamaktadır.

Yönlenmeye ait mekansal ipuçları, çevreye yabancı olmayan kişinin zihinsel haritasını oluşturduğu kadar, aynı kültürden olan ve çevreyi ilk kez algılayan bireyin, benzer mekanlara ait deneyimleri ile bağ kurabileceği netlikte olmalıdır. Aynı şekilde, hareket mekanı, o mekanı ilk kez deneyimleyen gözlemciye de sunabileceği evrensel öğeler içermelidir.(Lynch,K.1960)

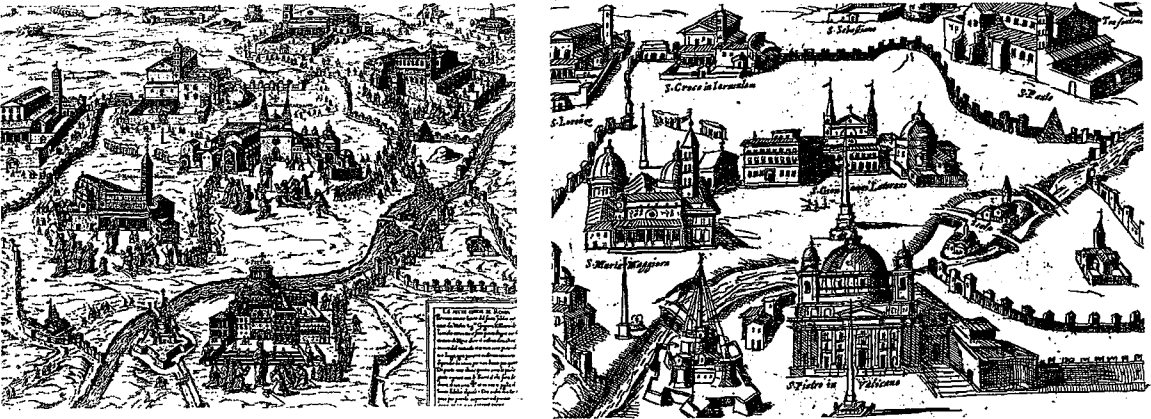
Kentsel simgelerin, farklı gruplardan insanlar için -hem içerdekiler, hem dışardakiler için- anlam taşımaları, özellikle bugünkü çoğulcu metropol alanlarında, daha da önemlidir. Yapısal çevredeki görsel mesajlar yönlenmeyi sağlar ama, bir noktadan sonra niteliksiz

görsel klişelere dönüşebilirler. Görsel mesajların, tasarlanan mesajlar ile enformatif mesajların bileşkesi olması durumu ise idealdir.(Lozano, E.1991)

Görsel çevre kendi içinde özel rollere sahip, hiyerarşik düzlemlere ayrılır. Bazı görsel düzlemler basit ve kolayca anlaşılabilir düzenler kurarak sürekliliği sağlarlar ve bireyi yönlendirirler. Bazı görsel düzlemler ise, daha karmaşık ve parça parça anlaşılabilir ve ard arda gelen mekan deneyiminde çeşitlilik sunan çevrelerdir. Tanıdıklık kadar gözlemcinin ilgisini uyanık tutacak, farklı olanın ayırdına vardiyecek görsel çevre elemanlarına ihtiyaç vardır. Farklılık yoksa, monotonluk; düzen yoksa, karmaşa vardır. (Lozano, E.1991)

3.2.4.1. Hedef ve Alt Hedefler

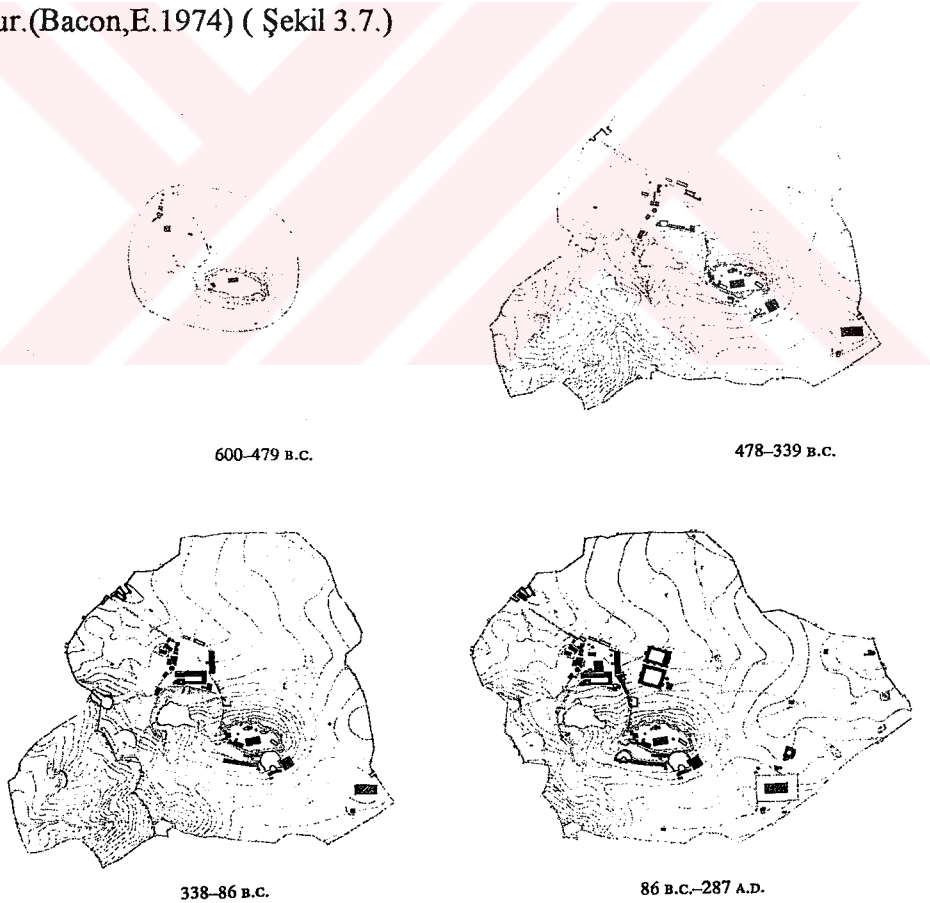
Vasari ve Michelangelo, sanat ve üretim üstüne çok yaralı ve güzel konuşmalar yaptıkları yedi kutsal kiliseyi ziyaretlerinde Papa'nın izni ile bir kiliseden diğerine at sırtında yolculuk etmişlerdir. Antoine Lafery' nin 1575'de bu ziyaretleri betimleyen resmi, hareket izinin dolambaçlılığı ve yönlendirilmemiş oluşu nedeniyle, ard arda gelen mimari yapıların amaçlı ve net organize edilmediği etkisini vermektedir. Daha çok, inişli yokuşlu kırın üstündeki dağınık yapıların görüntüler toplamı gibidir.



Şekil 3.6. Lafery'nin resimleri: Ortataçağ hareket kanalları. (Bacon, 1974)

Lafery'nin bir başka resminde Roma'nın, önemli noktalara konan dikilitaşların sembolize edildiği hareket sisteminden kalkınan bir tasarım fikri ile düzenlendiğini görüyoruz. İlk dikilitaş kent girişinin karşılayıcısı, diğerleri ise kilise önündeki toplanma alanlarını vurgulamaktadır. Hareketin organizasyonu bağlamında iki resim, kentin metamorfozunu yansıtmaktadır.(Bacon,E.1974) (Şekil, 3.6.)

Zaman içinde kendiliğinden oluşan hareket kanalına bir başka örnek, Antik Yunan'daki Panathenaik geçittir. Her yıl Atina kent yaşamına renk getirmiş olan bu olay, kent kapısından başlayan ve Atina'nın merkezindeki Akrapol'de, Athena heykelinde son bulan bir kent içi yolculuğudur. Bu geçit sadece bir gezinti değil, seyircinin de içinde yer aldığı bir olaydır. Bu hareket mekanı, başlangıç noktası ile hedef arasında bazı önemli noktalara kendiliğinden mimari vurguların konulması ile zenginleşerek, alt hedeflerini oluşturmuştur.(Bacon,E.1974) (Şekil 3.7.)



Şekil 3.7. Tarihsel süreç içinde oluşan hareket kanalı : Tarihi Atina kenti,(Bacon, 1974)

Bacon'ın 'Design of Cities' adlı kitabında verdiği bu iki örnek, Endüstri devrimi öncesi yaya hareketine bağlı hedef ve alt hedefleri betimlemektedir. Kentin mekansal aksı olan varış yolları aynı zamanda görsel aksıdır. Yolculuk sırasında yolun kıvrımları, zaman zaman ters yöne doğru hareket eder ve böylece kentin bir görünüp, bir kaybolmamasına neden olur. Bu görsel kaybedişlerde bile yolcu, hedefin varlığından haberdardır.

Alt hedefler, dışardan gelen bireyin hedefe ait oluşturmuş olduğu anlamsal bağı kuvvetlendirmenin yanısıra, kent içinden kenti kavrayamayan, yerleşik insan için de, ait olduğu yer ile bağını güçlendiren tinsel bir aks olur. Alt hedefler, yol üstünde algıladığımız ya da durakladığımız mekansal ögeler olarak, hareket sürecinde öncelik ve sonralık duygusunu veren kontrol noktaları olurlar.

Otoyolda ise yönlenme, daha kritik bir önem taşır. Kent ve yol iletişim halinde olmalıdır ama, kentin kendi kaotik durumu hareketi yönlendirmede yetersizliğini getirmektedir. Bunun üstüne, bir de otoyol da güvenli devinim için gerekli olan geometrik standartlar ile sürücü, birbirinin üstünden geçip giden yolların arasında şaşalamaktadır.(Şekil 3.8.)



Şekil 3.8. Otoyol ve kavşakları (Ventura, 1989)

"Otuz yıl öncesinin sürücüsü mekanda yön duygusunu sürdürebilirdi. Sıradan bir kavşakta, sıradan bir ok işareti sürücünün gördüğü doğrulardı. Kısacası, kişi nerede olduğunu bilirdi. Kesişme noktasının yonca yaprağına dönüşmesi, sol tarafa dönmek için sağa dönmek zorunluluğu doğunca,(...) kendini tehlikeli bir labirentin içinde bulan sürücünün, böyle usa aykırı gelen incelikleri düşünmeye zamanı olmadığından, kendini geniş alanların hızına uygun dev tabelaların kılavuzluğuna bırakır oldu." (Venturi v.d., 1993)

"Otoyolun kendisi devamlılık içeren ve ileriye doğru yönelmiş bir hareket olduğuna göre, ard arda gelen hedef noktalara yaklaşma ve onlara erişme, bu hareketin ana özelliğidir. Sürücü, yolun kendisinin dışında, çevresindeki alanın yapısına ait bir his arayışındadır."(Appleyard et.al. 1964)

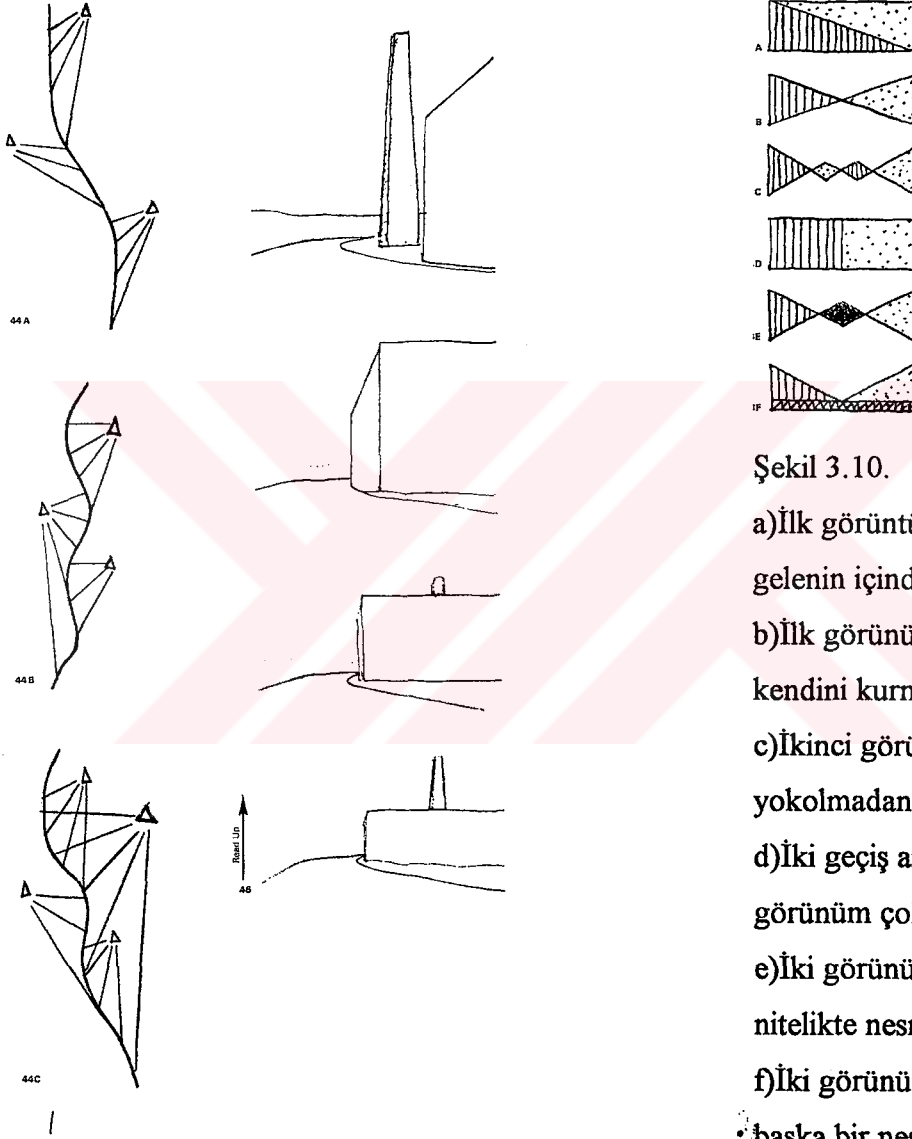
Hareket duygusunu, ritmi oluşturan ve araç hızı ile hareketin özelliklerine bağlı olarak otoyol koridorunda, yanlarda yolu sınırlıyan ve karşıda görünüme giren mekansal ögeler(yapılar ya da doğal ögeler) algılama sürecinde hızla yer değiştirir. Hedef olarak belirlenmiş mekansal ögeye hızla eriştiği için, hedeflerin kısa sürede birbirinin yerine geçişi söz konusudur.(Şekil 3.9)

Bir nirengi noktasının diğerinin arkasına geçişi, bir görünüp bir kayboluşu, çevresinde farklı yönlerde dönüşlerle, çeşitli görünümler sunması, iki ayrı ögenin çakışarak kuvvetlenmeleri,bütün bunlar tasarımcının elindeki kurgulanabilecek materyallerdir.

"Böylece sürücünün yol üstünde tek tek görüp tanıdığı işaret noktaları ya da işaretler gurubu kente giren kişinin kente daha analitik bir yaklaşım yapmasını sağlayacaktır. Aynı şey kent dışına çıkarken de söz konusudur. Ağırlık daha çok merkezin dışındaki işaret noktalarına yönelir ve dışa bağlı olarak yön çizilir."(Appleyard, et.al.1964)

Bu bize yolculukta, tersine dönme/tersinden izleme kavramını sunmaktadır. Aynı yol ters istikamette ya da saat yönünde incelendiğinde aynı görünümler bile olsa, sahne

değişmekte, farklı açılardan işaret öğelerinin farklı ilişkileri ortaya çıkmaktadır. Bu heyecan verici uzam-hareket ve görüntü ilişkisi 'içe' ve 'dışa' ait, odakların birbirleri ile uyumlu ya da aykırı işaret guruplarının aynı zamanda birbirlerinin yerine geçişini de sergilemektedir. (Şekil 3.10.)



Şekil 3.10.

- a) İlk görüntü ardından gelenin içinde erir
- b) İlk görünüm ardındaki kendini kurmadan yok olur
- c) İkinci görünüm birinci yokolmadan ipucu verir.
- d) İki geçiş arasındaki görünüm çok serttir.
- e) İki görünüm arasına farklı nitelikte nesne/olgu girer
- f) İki görünüm ile aynı anda başka bir nesne/olgu da var olur. (Appleyard, 1964)

Şekil 3.9. Otoyolda nirengi noktalarının hızlı algılamaya bağlı yer değiştirmesi (Appleyard, 1964)

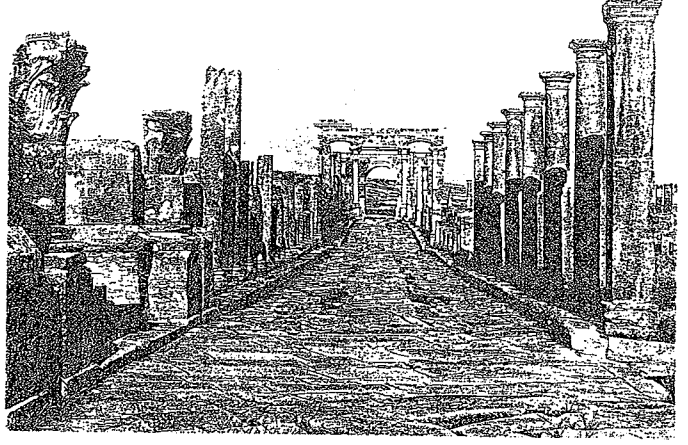
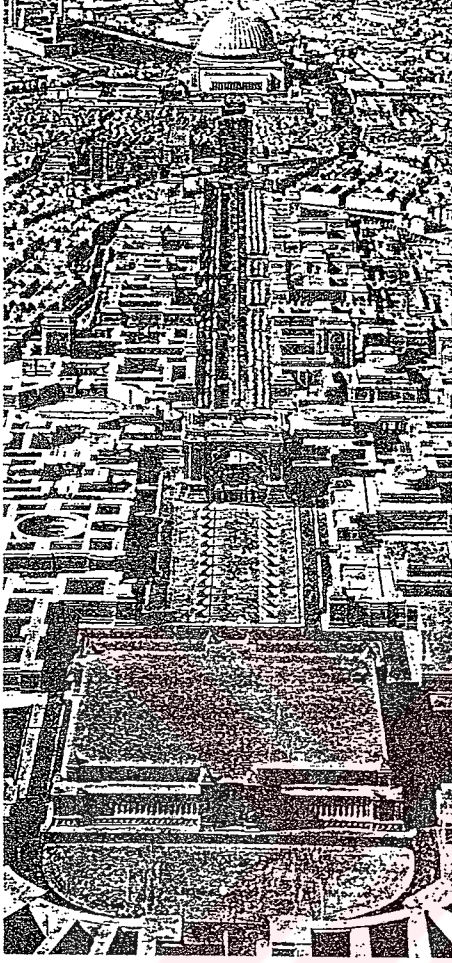
3.2.4.2. Aksial Yaklaşım

Aksial hareket mekanı ya da aksial yaklaşım her zaman anıtsallığın, düzenin ve prestijin ifade aracı olmuştur. Bu yüzden de pek çok yönetim binalarına yönelen mekanlar aksialdir.

Sadece barok dönem kent planlarında değil, tarih içinde tüm kent planlarının bir parçasında yönetimin gücünü gösterme alanları olan aksial yollar, mekanın içinde hareket eden kişinin dikkatini, varılan noktaya ilk andan itibaren çekmek ister. Bunu yapabilmek için, hedefi (saray, belediye binası, tören alanı, halk meydanı v.b.) öne çıkartacak biçimde, hareket mekanını sınırlayan öğeleri tek bir düzleme indirgeyerek, hareket boyunca dikkat çekmemelerini amaçlar. Aksiel hareket mekanında, perspektifi kuvvetlendiren, simetri, düzgünlük ve uzaklık ilkeleri benimsenmiştir. Uzaklık, kentin bir ucundan diğerine uzanan yolların sonucunda doğmaktadır. Amaç merkezden kente hakim olmak kadar, kente yeni gelen kişiye kente girilen ilk noktadan itibaren, iktidarı bir ucundan bakınca öbür ucun görülmezliğini yaratacak kadar uzun açılımlar yaratarak, hissettirmektir.(Şekil 3.11.)

Bazen bu algısal olguyu desteklemek için, çerçeveler ya da kentin önemli yapılarının yüzeylerini kentin uçlarına taşıyan zafer kapıları kullanılmıştır.Zafer kapıları ya da çerçeveler uzaktaki görünümü işaretleyen, vurgulayan ve böylece resimsel bir yüzeye indirgeyen aksiel hareket mekanlarının öğeleridir.(Şekil 3.12)

Geometrik standartları nedeniyle aksiel yaklaşım içeren hareket mekanına ait özellikler, otoyolun doğasında vardır. Ama ne var ki, varılan nokta hiç bir zaman kent içindeki düşük hız hareket mekanına ait örneklerdeki gibi ulaşılan son nokta değildir ve aracın hızı ile bağlantılı olarak hedefler, alt hedeflere dönüşerek yerini yeni bir hedefe bırakmaktadır. Otoyolda, aksiel hareket mekanı etkisini veren hedef değil, sınırlayan öğelerdir. Kente giriş sürecinde, sürücü tarafından algılanan, birbiri ardı sıra, hiç değişmeyen doğal ya da yapay fiziksel öğelerin tekrarına dayanan kurgusu, hedefi -kenti-



Şekil 3.11.1938 yılında Speer tarafından tasarlananBerlin kenti, kuzey-güney aksı.(Kostoff,1991)

Şekil 3.12. Timgad, Cezayir, İ.Ö. 2.yy Doğu-batı aksı ve Tarajan kemeri.(Kostoff,1991)

zihinsel odak olarak güçlendirir. Karşılaştırılan iki farklı hareket koridor mekanına ait aksiel yaklaşım kavramı, birebir örtüşmese de , kanımızca görsel etki çerçevesinde örneksme yapmak mümkündür.

Otoyolda, bir diğer ölçekteki aksiel hareket mekanının ögesi olan hedef ya da çerçeve ile benzeşim kurulabilecek görsel karşılık 'kente bakış açılım noktalarıdır'. Yol üstünde, yolculuk sürecindeki en etkin görünüm, kentin bütününe ait görünümdür. Ancak, otoyolda, küçük ölçekli yerleşimlere ait bütüncül görünümü izlemek söz konusudur. Otoyol üstünde metropolitan alanların ancak belli bir parçası algılanılabılır ve kentin imgesini pekiştiren, kent parçasına ait bu görünümlerin etkisi, bellekte uzun bir seyirin ardında kalan görünümler gibi etki bırakır ve yıllarca silinmez.

“Yaklaşmakta olduğumuz alana ait parçaların önümüze serilmesi ve en son anda ona ulaşmamız, yeryüzündeki yaşamın sembolik sunumudur. Kutsal ile dünyevi arasındaki hiyerarşiyi bilen için, cennete ait olanı bularak ona yönelmek ve sonucunda kutsal topraklarla ödüllendirilmek: görsel zevk ve tinsel sembollerin biraraya gelişinin mükemmelliği”(Lozano, E. 1990)

3.2.4. Araç Hızına Bağlı Mekan ve Hareketin Öğeleri:

1. Algılayıcının hareketi: hız, yön, durma, hareket etme, sola-sağa dönme, alçalma

2. Görsel Alanın Hareketi: İçinden, altından, yakınından geçilen objelerin durum değiştirmesi-genel doku içinde yaklaşması, birbiri ile aralarındaki dengeleri

3. Mekansal Karakterleri:

- Sınırlayan obje, yapı ya da yüzeylerin varlıkları ve durumları: dolulukları,
- kapalılıkları
- Mekanı görünür kılan ışığın şiddeti ve yönü
- Ard arda gelen alanların görsel ilişkisi: üst üste gelişleri, birbirleri ile bağlantıları ve çakışmaları.
- Gözü, mekanı sınırlayan özelliklere çeken genel görsel alanın yönlendiriciliği.
- Ölçeği değiştiren yol kanal tipleri, (Şekil 3.13.)

Otoyolun doğal kot seviyesinden düşürüldüğü durumda aracın çevresi ile ilişkisi kesilir. Yolun kente girmeden önce doğal çevre ile kurduğu ilişkinin kesilmesi sonucu araç sürücüsü içinden geçtiği çevreye ait fikir sahibi olamaz.

Otoyol seviyesinin düşürülmesi yerine yükseltilmesi durumunda ise sürücünün çevreye hakimiyeti tamdır, görüşü ve perspektifi rahattır.

Sürücü için kente ait heyecan verici bir deneyim olmasına karşın bu yol tipi kent bölgelerini parçalar, birbirinden ayırır ve yolun altında karanlık kullanılmayan alanlar oluşur. Yolda hareket eden araçların yarattığı gürültü kirliliği de daha fazladır.

Tüneller ya da yerin seviyesinin altından giden yollar, trafiğin yarattığı problemi ortadan kaldırmak ile beraber sürücü için sıkıcı ve rahatsızlık vericidir. Zorunda kalmadıkça uygulanmayan bu yol tipleri maliyet açısından da yük getiricidir.



Şekil 3.13. Otoyol kanal tiplerine bağlı olarak sürücünün algıladığı çevre.(Lynch, 1984)

“Otoyol ve çevresi ile ilişki bağlamında, hareketin sağlıklı ve heyecan verici bir deneyim sunmasının ilk koşulu yolun hareketi ile çevre öğelerin, algılanan hareketlerinin bütünleşmesi ya da uyuşmasıdır. Yol yükseliyorsa bir şeylerin üstünden geçtiği hissedilmeli, alçalıyorsa seviyesi düşmeli ya da onun üstünden geçen başka bir strüktür bunu vurgulamalıdır.Yol, başka yollara ayrılıyorsa, onu kesen bir çevre öge farkedilmelidir.”(Appleyard, et.al. 1964)

3.2.6. Araçtan Algılanan Mekanın Niteliklerine Ait Araştırmalar

“Yeni biçimi anlamamanın bir başka yolu ise, önce onu dikkatlice betimleyip, sonra onda varolanı çözümlenektir; kenti olduğu gibi kabullenip onu anlayarak yola çıkmalıyız ve yirminci yüzyılın gerçeklerine daha uygun yeni kuramlar ve kavramlar geliştirmeliyiz.(...) Fakat insan, eski olandan türetilmiş teknikleri kullanarak yeni biçim ve mekanı nasıl

tanımlıyabilir? Strip'in* saatte 90 km. hızla giderken ki biçimini ve mekanını hangi teknikler sunabilir?"(Venturi v.d. 1993)

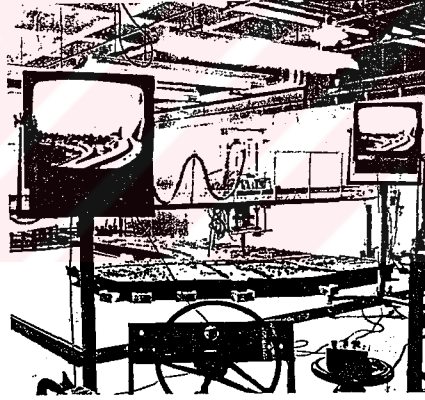
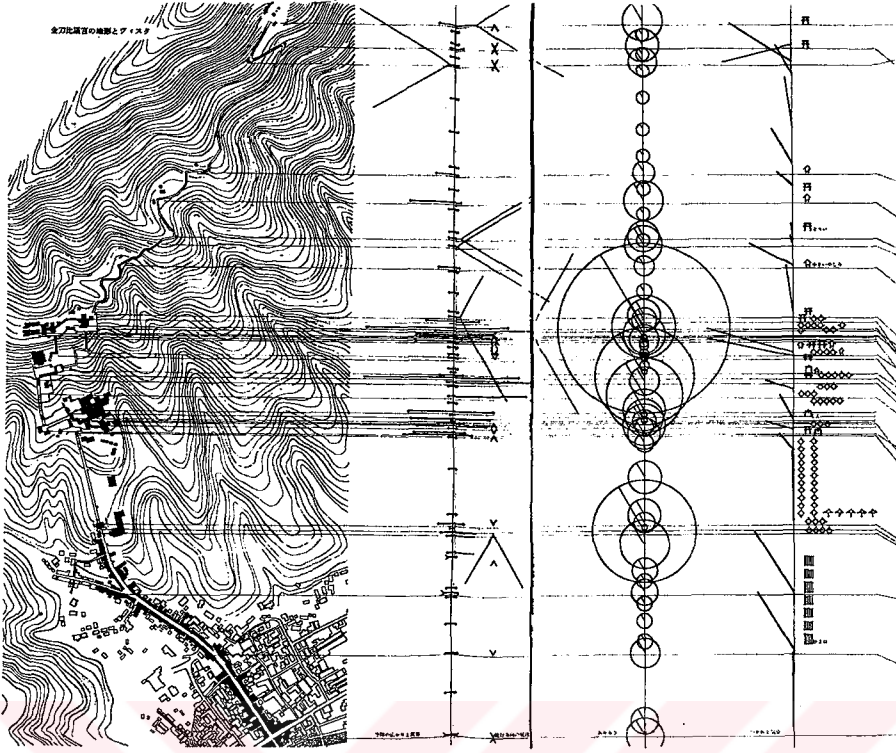
Hareketin kaydedilmesi tarih boyunca insanın zamanı ele geçirmesi olarak görülmüş ve hareket esnasında çevreyi algılayışını kaydetmeden önce, hareketin kendisini sunma endişesi başlamıştır.

Fotograf öncesi dönemde kuşların hareketini inceleyen Leonardo da Vinci'nin çizimleri, hareketin kaydının ilk denemelerindedir. Zaman ve mekanın birlikte belirişini, reel dünyadaki algılayışa paralel kaydedebilmek için sinemayı beklemek gerekecektir. "Bir araç olarak film, her zaman bireysel bakış açısından alınmadır; salık verilen mimari alanın kendisinden çok, mekansal niteliklerin dinamik ifadesidir." (Meisenheimer,W.1993)

Film tekniğindeki en büyük problem, kamera ile insan gözünün algıladıkları arasındaki fark gibi görünmektedir. Gözdeki netlik zaman zaman detaya, zaman zaman genele kayabilmekte ve kişi bunu bireysel istemlerine bağlı olarak hızla yapabilmektedir. Kamera ile kayıta ise bazen kamera, insanın dikkatini çeken ve hızla tepki verdiği bir nesneye ya da olguya, onun gibi hızlı odaklanamamakta ya da bir bakışta çok fazla kaydetmekte, gözün yaptığı ayıklamayı yapmamaktadır. Başka bir deyişle, her şeyi olduğu gibi kaydetmektedir."Film, insanlığa, global bir görüntü sunarak; gözlerimizin önünde, başka bir zamanda, doğanın, savaşın ve göçün içine gizlenmiş olan imgeler kaosunu yeniden yaratır."(Nijehius,W.1994)

Film tekniğinin, ardışık mekansal deneyimin kaydında, diğerlerinden daha gelişkin bir teknik olarak kabul edilmesinin başında; kamera hareketinin, mekanın bütünlüğünü ile zamanın bütünlüğünü örtüştürmesi gelir. Hareket halindeki kamera, mekansal derinliği ve perspektifi, zaman olgusu içinde sunar.

* Bu çalışma içinde, otoyol koridor mekanı kavramına, Venturi v.d.(1993), strip olarak adlandırmışlardır.



Şekil 3.14. Model içinde algılanması öngörülen hareket mekanını, televizyon ekranına yansıtarak deneyimleme imkanı sağlayan, simülör. (Lynch, 1980)

Şekil 3.15. Nitschke, Thiel ve Domenig'e ait hareket mekanı analizi ve soyut gösterimi. (Meisenheimer, 1993)

Film tekniğinin, maliyet açısından külfetli olacağı gözönüne alındığında; yolculuk deneyiminin fotoğraflar ile ard arda sıralı bir biçimde sunumu söz konusudur. Bu aynı zamanda, sıranın içinden, bir parçanın çekilip incelenmesi olanağını da sağlamaktadır.

Appleyard, Lynch ve Myer'in kullandığı bu yöntem, aynı fotoğraf karesinin çizim ile sadeleştirilmesinden sonra, öneri görünümlerin karşılaştırmalı sunumlarına da imkan vermiştir. Çizgi film prensibindeki bu anlatım, toplu gösterimler yerine bir kitap içindeki sunumda oldukça etkilidir.

Çizime dayalı ve subjektif olan bir başka teknik ise yerinde eskiz tekniğidir. Anında ve hızlı çizimi gerektiren bu teknikte önemli olan, genel etki yerine dikkati en çok çeken ögeyi belirleyebilmektir.

Çevrenin görsel etkisine ait araştırmalarda, reel ya da tasarlanan çevrenin benzetimi ile oluşturulan modellerin kullanıldığı laboratuvar teknikleri ise otomobilden çevreyi algılayışa en yakın araştırma yöntemidir. Denek, yolculuk sürecindeki görünümleri televizyon ekranından izler. Bu yöntem hem deneklere hem de tasarım ekibine uygulanabilmektedir.(Şekil 3.14.)

Tasarımcıların yol güzergah planı ile algılanan mekansal deneyimleri soyutlama yolu ile örtüştürdükleri çizimler, hareketi, zamanı ve mekanı formüle etmeye çalışır.Appleyard, Lynch ve Myer'in Boston kenti için ve Nitschke, Thiel ve Domenig'in Japon motif ve geleneklerine ait hareket mekanının analizleri bunun örnekleridir. Zaman ve mekan parametreleri, yönelmeye ait bilgiler, görsel açılar, yolun düzlemi, ışığın derecesi gibi girdiler hareket mekanının algılanışı analizinin öğeleridir.(Meisenheimer, W. 1993) (Şekil 3.15.,3.16.)

3.3. Bölüm Sonuçları

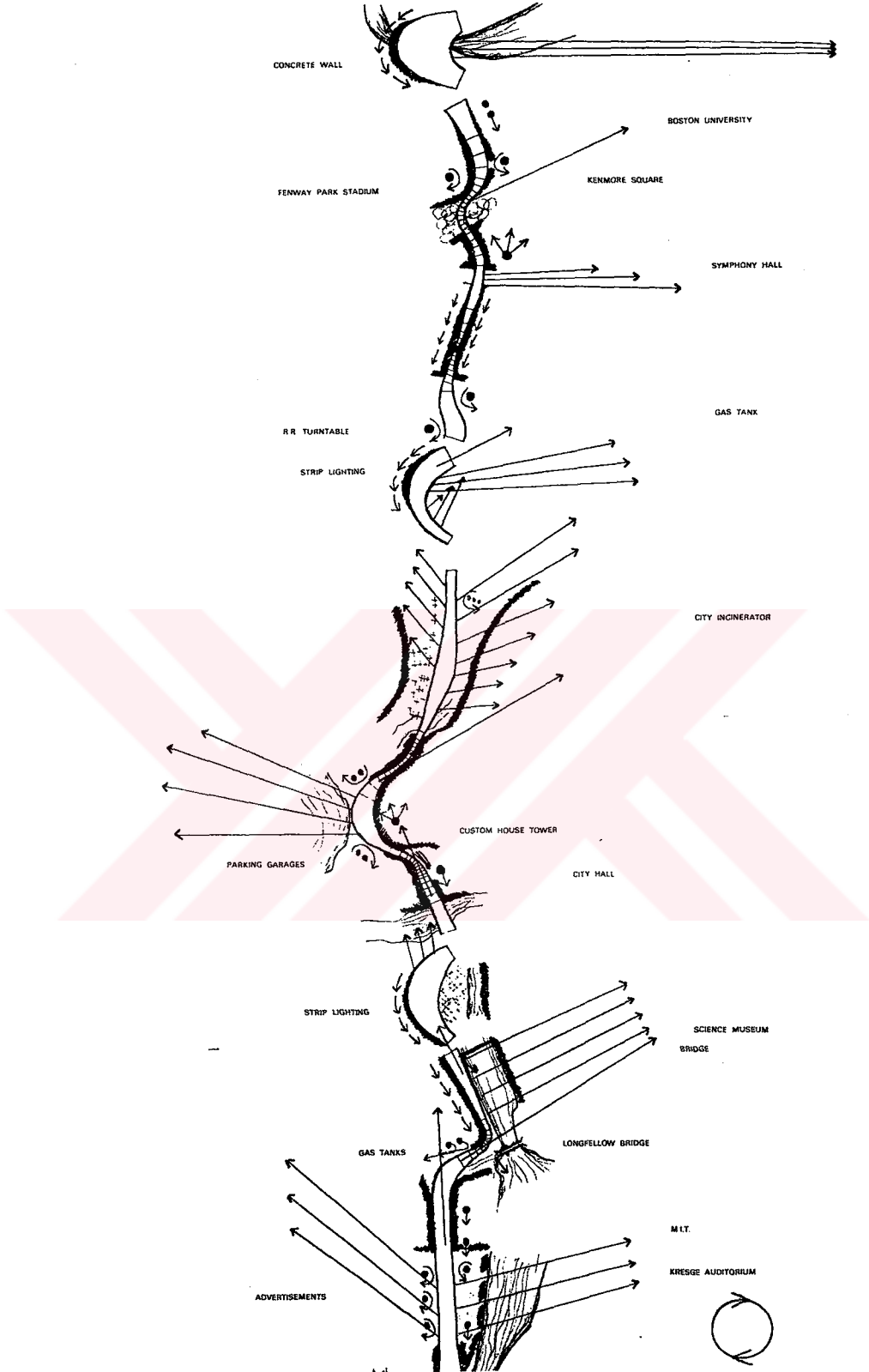
Yaya ve araç hareket mekanları, algısal deneyim açısından incelendiğinde,

- hızı
- ölçeği
- fiziksel kurgusu nedeniyle, farklılaşmaktadır.

Bugün sonsuz olanakların etkisi ile harekete bağı zamanın ve mekanın heyecan veren deneyimini yaşadığımız kent içi ya da kentler arası yolculuklarda eksik olan, yaya ölçeğinde tanımlanmış sirkulasyon mekanlarındaki bireyi kavrama ve çevre ile bütünleşme özelliğidir. Bu özellik, mekansal kurgunun farklılığı ile beraber, özellikle, endüstri devrimi öncesine ait incelenen örneklerde de görülen, hareketin anlamlı organizasyonundan ve varış sürecinin yolculuk ve hedef bütününde ele alınmasından doğmaktadır.

Hareket mekanlarının, yaya ya da araç ile hareket eden kişiye bağı algısal özelliklerinin incelenmesi sonucu, yönlenmenin,

- mekansal özelliğine, (kapalı, açık, çakışık v.b.)
 - anlamlılığına, (hedef ile alt hedeflerin ilintili olması v.b.)
 - iletişim kurabilirliğine (netliği, okunurluğu, güvenliği v.b.)
- bağı olduğu ortaya çıkmaktadır.

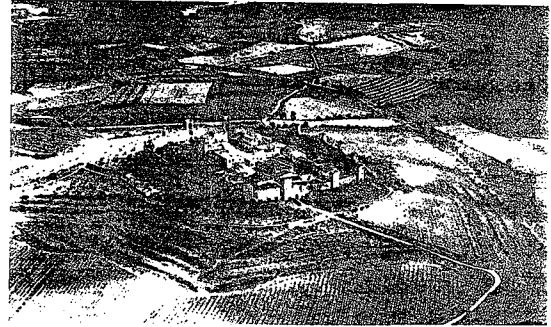
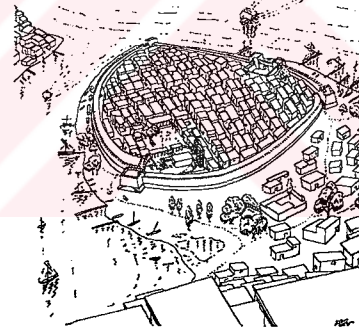
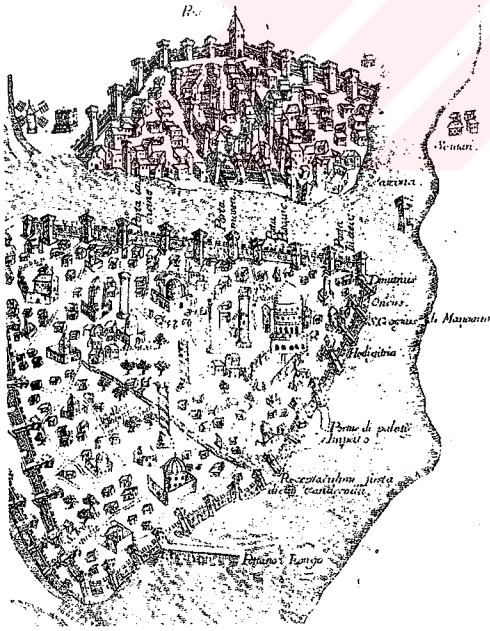


Şekil 3.16. Boston kenti otoyolunda, sürücünün çevreye ait ilgi çeken görsel öğeleri hareket mekanına bağlı olarak algılayışının gösterimi. (Appleyard et.al. 1964)

BÖLÜM 4. KENT KARAYOLU GİRİŞİ

4.1. Tarihsel Süreç İçinde Kent Girişleri ve Sınır Kavramı

Eski kentlerin pek çoğuna bugün olduğu gibi uçsuz bucaksız yapılanmanın içinden geçen bir koridordan değil, varlığı hem içeriden hem de dışarıdan hissedilen sınır duvarlarındaki kapılardan girilirdi. Endüstri devrimi öncesinde kent görünümünü sunan ilk öge olan kent duvarları, yaklaşan yolcuya, kentin ilk ve en kuvvetli görsel etkisini sunardı. İnsanın dış dünyadan gelen tehlikeleri denetleme ve onlara karşı koyma ihtiyacı ile kendine çizdiği sınırları belli, hareket alanını savunan kent duvarları kenti, kapılarla girişe olanak tanınan büyük bir ev haline getirmiştir. Belli noktalardan kente giriş çıkışı sağlayan önündeki hendeklerle güçlendirilen duvarlar ve bu duvarlardaki kapılar, kent içinde yaşayanların tinsel birlikteliğinin de ifadesi olarak zamanla kentin sembolleri olmuşlardır. (Şekil 4.1.,4.2.,4.3.)



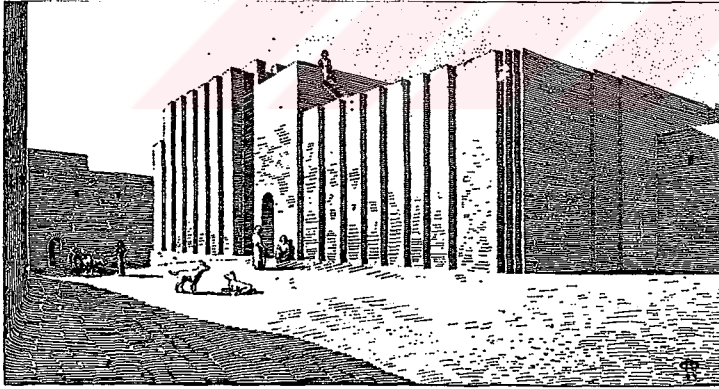
Şekil 4.1. Fetih öncesi İstanbul surları, (Işın,1991)

Şekil 4.2. Eski İzmir:7.yy sonundaki haline tesil eden çizim.(Akarca, 1987)

Şekil 4.3. Korunan ortaçağ kenti: Monteriggioni,İtalya (Benevolo, 1993)

Kent kapıları içerisi ve dışarısi arasında yerleşik halkın ve ziyaretçinin deneyimlerinde mitolojik bir yere sahiptir."Bir yere girmek ve çerçevesi belli bir yerden dışarı çıkmak hep birazcık dramatiktir; (...) eşik ve çatıya ilişkin töreler ve halk arasındaki asılsız inanışlar bu yüzdendir. Eski Romalılar, çıkmak ve girmek denen bu gizemli eylemi yönlendiren özel tanrılara taparlardı; çıkış tanrısının adı Abenoa, giriş tanrısının adı Adenoa idi."(Ortega, 1992)

"Kapı, doğanın değil insanın yarattığı bir geçiti kapar ve böylece metafizik düzlem üzerinde sonlayıcı sınır noktalarının imgesi haline gelir. Kapı, sonsuz alana ait sınırlandırılmış parça ile, yine onunla ayrılmış ve onun dışındaki sınırsız çevreyi birbirine bağlar. Bunu geometrik, yaşamayan bir paylaşırma ile değil, sürekli alışverişe imkan vererek yapar. Böylece kapı, sonlanmayan ile mübadele sözü verir. Bireysel varoluşun tecrit edilmiş alanından, sonsuzluğa geçit açar ve böylece tüm yön olanaklarını açığa çıkarır. Kapının olduğu durumda giriş ve çıkış arasında bir dünya vardır. Onun en büyük sembolik yankısı, ayırma ve birleştirmenin mafsalı oluşudur ki, bu da hem tekil hem de karmaşık insan eylemlerinin temsilidir."(Virlio,P.1992) (Şekil 4.4., 4.5.)



Şekil 4.4. Tarihi kent kapısı (Benevolo, 1993)

Şekil 4.5.18.yy da, Londra yangınlarından kaçan halkı betimleyen resim.

(Baker,Jackson,1992)

Kapının noktasallığından ve tek bir anda kavranan görsel etkisinden gelen güçlü anlamsallığı, yönetimin gücünün ve yetkilerinin fiziksel manifestosu oluşunu da

beraberinde getirmiştir.* İlk kez Roma döneminde, önemli bir ziyaretçi ya da elde edilen bir zafer onuruna yapılan geçitler için kent içinde ya da imparatorluğa ait yollarda yapılan tören kapıları İ.Ö. 1. yy. da, Augustus zamanında forum gibi sınırlandırılmış meydanların giriş kapıları haline gelmiştir. Kente zafer kapısından girmek dönemin geçerli yönetiminin mitini kutlamak anlamına da gelmekteydi. Böylece kent kapıları, formları nedeniyle zafer kutlamalarında tarih içinde meşruiyet kazandılar. (Kostoff, S. 1991)

Siena' da Simone Martini tarafından yapılan ve Sassaforte ve Montemassi arasında yolculuğu anlatan resim, Ortaçağ kent görünümünün geleneğini yansıtır. Yaşantının getirdiği bu özellik, kenti ölçeği ile de dışındakine, evine yaklaşan biri ya da kutsal mabede kabul edilmeyi bekleyen imanlı bir misafir duygusunu vermiştir.(Kostoff, S.1991)

19.yy a kadar süreklilik ve refahın devamının üstüne kendini kuran kent sınır duvarları, aynı zamanda bir ayar makinası, kent düzeneğinin göçü engelleyen, insanların geçişlerini ayarlayan makinasıydı. İki bölge arasında, kentli ve köylü iki insan arasında, tanımlanan ayrımı yapmaya çalışan ve böylece bir yanı ile erime ve karmaşayı durduran bir makinaydı.(Nijenhuis, W. 1994)

Kent kapıları aynı zamanda vergilerin ve cezaların ödenme yeri idi ve sayısız marjinal, kapı bekleyicileri, fahişeler, tüccarlar ve ayak satıcısı burada toplanırdı. Her akşamüstü kapılarda, bir yığın insan, kentliler ve kentli olmayanlar olarak birbirinden ayrılır ve kentten dövülerek atılırdı. Ya da işkence görmüş suçlular, kentin bir adalet bölgesi olduğunu ifade etmek için, kent kapılarındaki parmaklıkların ardında sergilenirlerdi. Girişin yanında o dönemde de mekansal olmasa bile olgusal bir karmaşa hüküm sürmekteydi.(Nijenhuis,W.1994)

Tarihi doğu kentinde, batıdakinden farklı olarak, kapı kent içi hareketin de ögesi olmuştur. Mahalle ölçeğinden avluya kadar, insan ile dış dünya ilişkisini kurmuştur. Örneğin Klasik Osmanlı döneminde mahalle kapıları yapılmıştır. Akşam belli saatten

* bkz. bölüm 3.2.4.2. Aksiel Yaklaşım

sonra kapanan bu kapılar mahalleye gündelik hayatın içe dönük mekanları özelliği kazandırmıştır. (Işın, E. 1991)

“Şüphesiz eski devirlerde kapıların ehemmiyeti daha çok, daha şimulliydi. Zira şehirlerin bile, kendilerini kuşatan kale duvarlarında, gündüzleri açık duran ve geceleri kapanarak içlerinde kalanlara bir emniyet hissini rehabetini sunan kapıları vardı.

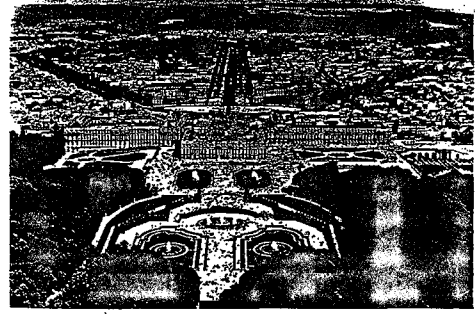
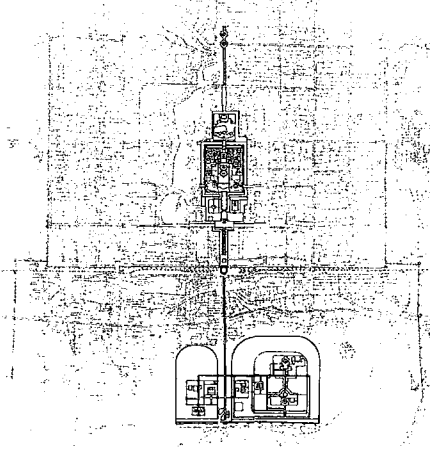
Evvelleri kapı emniyetin timsaliydi. Bir liman, barınılacak bir yer hissini verirdi. Şehir aralarının ıssız topraklarında yüzer gibi yavaş yavaş seyahat eden kara yolcuları, hava kararmaya başladı mı, içine girecekleri kapıya gece olmadan evvel yetişmek için telaş edeceklerdi. Zira şehrin demir ve tunç kapıları gece kapanırdı ve bu kapılardan geceleyin çıkmak bir kaçış, bir romantizmdi.”(Şinasi Hisar,A.1992)

Osmanlı dönemi mahalleleri gibi, her biri duvarlarla çevrili 160 semte ayrılmış olan tarihi Pekin kentinde Saklı Kent'e varmak için sınır duvarlarındaki kapılardan tek tek geçmek gerekirdi. Kent içi devingenliğin kavranmasına yardımcı olan kapı ve duvarların tekrarı, kapalılık ve sınırlandırılmışlık ile katmerleşen mekan deneyimi sunarak kademe kademe hedefe varış duygusu yaratır. Tinsel bir dünyanın temsili olan bu kent planında, kent merkezi ve sınırları, kent ve sınırı arasındaki hareket, törensel bir yolculuk olarak ele alınmıştır.(Şekil 4.6.)

Kent ve kır arasında sınır yaratan bir başka yapay fiziksel öge olarak, saray gibi büyük yapıları görüyoruz. Kentin büyümeye başlaması ve tasarlanmış büyük parkların varlığı ile, özellikle Versaille Sarayı'nda en iyi örneklenen büyük yapıların kent sınırlarını tutuşu, Barok Dönemde ortaya çıkmıştır. “Bu yapılar sadece kent ve kır arasındaki sınır olmamışlar, barok tiyatrosundaki gibi doğanın izlendiği balkonlar olmuşlardır”(Lozano, E. 1990) (Şekil 4.7.)

Kentin insan yapısı olmayan sınır ve kapılarının en güçlüsü su ögesidir. Ortaçağ'da sınırları kuvvetlendirmek için yapılan bentlerin nedeni, suyun yüzeyde ama görünmez

üçüncü boyuttaki insan edimlerini, görsel iletişimi de koparmadan durdurusudur. Doğal sınır olan suyu aşan köprüler de birleştirdikleri toprak parçalarının kapıları olurlar. Özgün bir örnek olan İstanbul boğazı, sınırını ve kapısını kendi doğası içinde saklamıştır.



Şekil 4.6. Tarihi Pekin kenti (Bacon, 1974)

Şekil 4.7. Kent ve kıyı ayıran büyük ölçeği ile Versaille Sarayı (Lozano 1990)

Doğal, ya da insan yapısı fiziksel sınırlar kadar, bazı sosyal belirleyicilerin kurduğu sınırlarda vardır. Kentin alt parçalarında yaşayanların oluşturduğu ve sınıfsal özelliklere bağlı olarak yapı ya da yapı gruplarındaki karakter değişiminin keskinliği, ya da öne çıkan bir aktivite merkezi ve onu çevreleyen yapılanma, zihinsel sınır kavramını netleştirir.

Tarihi Japon kale kentlerinde, kentlinin savaşa girmesi yerine sadece samurayların birbirleri ile dövüşmesi geleneği vardır. Bu gelenek, fiziksel sınırlandırmaya olan ihtiyacı ortadan kaldırmıştır. Kent duvarları yerine, yol boyunca kapılar giriş ve çıkışı kontrol eder. Kentlinin yaşantısında önemli bir yere sahip olan tapınaklar ise, merkezinden uzaktadır. Bir günlük yürüyüş ile varılan tapınaklar ile halk, kent dışına çıkarak kent bütününe görme fırsatı bulur. Tapınaklar, kente dışardan yaklaşanlar için kent sınırlayıcısı olarak kent varlığının habercisi olur. (Seguchi, T.19)

“Yüzyılımız, sınırların yıkılışının, ya da başka tipte sınırların ortaya çıkışının yüzyılıdır. Somut anlamda varoluşu sebebini yerine getiren son duvar da yıkılmıştır. Berlin duvarı bu

yüzyılda varolan ve yine bu yüzyılda yıkılan ve şu ana kadar anlatılmaya çalışılan sınır kavramının, ya da o kavramı yaratan fikirlerin belki de en sert örneğidir. İşte bu yüzden "Bu düzene göre Berlin duvarının ortadan kalkışı, tüm saflardaki sınırları yokoluşunun manifestosudur. Ama acaba düzenli bir ortadan kalkışa mı, yoksa başka bir şeyin onun yerine ortaya çıkışına mı tanıklık ediyoruz ? Beklemediğimiz bir yerde, başka bir giysi ile sınır geri mi dönüyor.

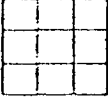


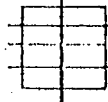
Artık saldırı en iyi savunmadır ve saldırı da duvarın sağlamlığına ya da kapıya bağımlı değildir; iç içe geçmiş güçlerin biraraya getirilmesi, düzenlenmesi ve yönlendirilmesi becerisine bağlıdır. Kent içindeki aktarım trafiği de, bu saldırıya dayalı barış durumunun bir parçası olur. Bugün mekanın (yerin) tekelciliğinden çok, zamanın tekelciliğine tanık oluyoruz. Kara verme, enformasyon, hareket, hız, öngörü zamanımızın sisteminin güçleridir.




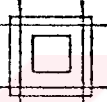
Kentin bu dönüşebilir durumu nedeniyle, bir zamanlar kentin en seçkin saffi olan caddeler, şimdi içinde ve her yerdedir ve kent açık alanları da, bir zamanlar kenti saran uçsuz bucaksız alanların izi olur."(Nijehius,W. 1994)

Endüstri dönemi ile beraber otoyol ve demiryolu hattı, doğal sınırlayıcılar kadar etkin bir biçimde, kent bölgeleri arasındaki sınırlar olmuşlardır. Otoyol ve demiryolunun mekan kullanımının tek boyutluluğu, onları bir nehir gibi kent strüktürü içinde yayaya ait kent içi hareketin sınırı olarak belirlemiştir.

Pekin kentinin tarihi ve çağdaş imgesinin karşılaştırıldığı bir çalışma kapsamında yapılan bir ankette (Yan X, Marars R.W.) eski Pekin'i temsil eden çizimler deneklere sunulmuştur. Deneklerin tarihi kenti temsil eden soyutlamada (mimar ve şehircilerden farklı olarak) kentin sınırlanmışlığını ve hiyerarşik düzenini yansıtan çizimi seçtikleri görülmüştür. Bugünkü Pekin'i temsil eden çizimler içinden ise kenti çevreleyen otoyolu temsil eden çizimi seçmişlerdir. Kenti çevreleyen otoyolun, kenti tanımlayan önemli bir eleman olarak çizilmesinin üç temel sebebi şudur: 1. Otoyol, çağdaş görsel etkisi ile kent

kavramını pekiştirmektedir. 2. Otoyol, köprüler, geçitler gibi çağdaş plastik değerler taşıyabilmektedir. 3. Yıkılan kent duvarlarının yerini almakta ve sınır kavramını yeniden kurmaktadır.

				
	A	B	C	D
Residents	15.5 (59)	59.9 (181)	4.6 (14)	15.9 (48)
Professionals	56.3 (27)	35.4 (17)	2.1 (1)	6.3 (3)

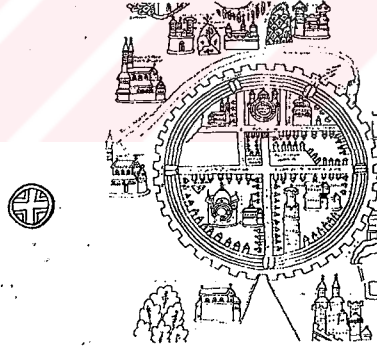
				
	A	B	C	D
Residents	11.4 (32)	43.5 (130)	3.3 (10)	41.8 (125)
Professionals	-	38.6 (17)	4.5 (2)	56.8 (25)

Şekil 4.8.a) Tarihi kenti sunan geometrik çizimler, b) Çağdaş kenti sunan geometrik çizimler (Yan , Marars, 1990)

“Kent, kentin içinden yayılmaz, sınırından biçimlenir. Sınır kentin sonu değil başlangıcıdır; pasif değil, aktiftir “ (Nijehius,W. 1994) fikri, sınırların sınırladığını, ayırıcı değil, birleştirici ve bütünleştirici bir etkisi olduğunu vurgular. Fakat otoyol, bir sınır ve giriş koridoru olarak net değildir. Otoyolda iki nokta arasında hareket ederken, kentin sınırlarında yolculuk ettiğimize dair ipuçları zaman zaman çok zayıftır. Örneğin İstanbul kentinde TEM otoyolu şu an için hala kent sınır niteliğini korumaktadır, fakat E-5 otoyolu zaman içinde kent sınırı özelliğini kaybetmiş kendine özgü garip özellikler taşıyan bir kent içi yol haline gelmiştir.

4.2. Endüstri Devrimi Sonrası Karayolu ve Demiryolu Kent Girişleri:

Endüstri devrimi öncesi kentlerde önemli olan, kent merkezi ve merkez kavramıydı. Antik dönemde Mısırlılar, kenti yuvarlak içinde bir artı olarak ifade ediyorlardı. Helenistik ve Roma dönemlerinde klasik kent fikri, merkez çevresinde bir oluşumdu. (Şekil 4.9.) Daha sonraları Rönesans döneminde doğrusal perspektif veren büyük ve geniş bulvarlar bile, kentin kalbini vurgulamak içindi. Aslında endüstri devrimi de bu kent planlama anlayışını devam ettirmiştir. 20.yyın başlarında Daniel Burnham'ın Chicago planı, bir ulaşım şebekesinin, kalbi olan kent merkezi (loop)nin belirlediği bir plandı. Barok kent planlamasının anıtsal etkisini yıkan, otomobilin hızlı gelişimi olmuştur.(Fishman,R.1990) Otomobilin dünyamıza getirdiği değişiklik sadece algılamada örneklenemez. Otomobil ile kurulan hareket ağları, bir şebekenin kendi kendini yaymasının ve öngörülemez ise geri dönülemez ya da durdurulamaz oluşunun, ilk somut örneğini oluşturmuştur.



Şekil 4.9.Mısırlıların kenti simgeleyen şekli ve 12.yy da Jerusalem' e ait olan kutsal kenti simgeleyen çizim. (Lynch,1980)

Kentsel dış mekanda özel bir yeri olan otoyol, hızı nedeniyle ölçek olarak kendinden farklı olan diğer kentsel koridor mekanlarından (sokaklardan, caddelerden, bulvarlardan) daha fazla, yapıları kendisine asılmış seyir nesnelere haline sokar. Otoyolda kent, adeta

lineer bir hatta gidip gelen seyirciler tarafından izlenen bir sergi salonu gibidir, ama bir sergiden daha kritik, daha hayati bir sunumdur bu.

Özellikle üçüncü dünya ülkelerinde yaşanan niteliksiz yapılanma, harekete olan ihtiyacın birdenbire artması ile ilgilidir. Daha kentsel gelişim kendini tamamlayamadan yollar, zorla ya da tesadüfi açılan yönde yerini almak zorunda kalmış ve çevreye, hatta yerleşim kararlarına ait konularda, hareketin boyunduruğu altına girmiştir. Kent de yolun bu yakınlığının eziyetini çekmektedir.(Ventura, N.1989)

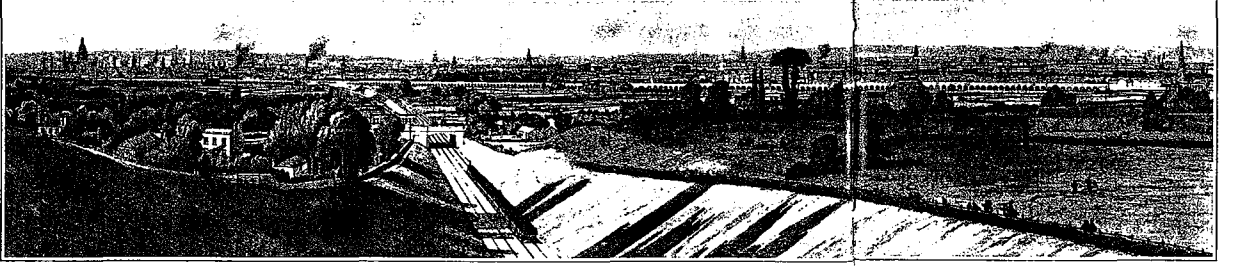
Otomobilin bulunuşu, yerleşim modellerini ve yapı tiplerini değiştirmiştir; otomobil öncesi kentler, daha fazla yoğunluğa sahip olmalarına rağmen, otomobil çağında oluşan kentlere göre, büyüme hızı ve yoğunluk ilişkileri paraleldi. Nüfus arttıkça, kendini organize eden sistem yayılmayı önlemekteydi. (Lozano, E.1990)

Aslında kentin yayılması, endüstri devrimi ile başlamıştır. Endüstri devrimi öncesi, hızı sınırlı insan hareketi, kentin yayılmasını da önlüyordu. Kendi içinde konsantre yerleşimlerin, dışarıdan yaklaşanlara engel için kurduğu surlar, kendileri içinde bir sınır teşkil ediyordu. Endüstri devrimi ile yıkılan bu sınırlar aynı zamanda kent kavramının da değişimini hazırlıyordu.

Endüstriyel üretimin yüzyılı 19.yy da, endüstrileşmenin dolaylı etkileri dışında modern teknoloji ile yüzyüze gelineñ yer olarak, anıtsal yönetim binalarının dışında demiryolu taşımacılığına rastlıyoruz. Bunun ardından gelen otomobilin yaygınlaştırılması ve buna bağlı otoyolların yapımı ile, 19.yy dan farklı olarak kent mekanı örgütlenmesinin kentin kendi iç yapısından bağımsız bir gözle ele alındığını görüyoruz. (Bilgin I.1988) (Şekil 4.10)

"O güne değin kent, belirli, ölçülebilir ve nispeten istikrarlı bir şeydi; dolayısı ile de birleştirici ve sezgiye dayalı bir tasarıma getirilip indirgenebilinirdi kolayca. Yeni bir bina kurmak isteyen herkes, bu yapının kentin bütünlüğüne olan oran ve ilintisini rahatça

kavrayabilirdi. Ve her ev kurucusu zaman boyunca aynı duyarlılıkla hareket ettiği için, bütünü birliği planlamasız da sağlanabilmekteydi ..



Şekil 4.10. Kente yeni yaklaşım biçimi olarak demiryolu. (Baker,Jackson,1992)

Buna karşılık şimdi ortaya sürülen nicelikler -nüfus ev sayısı, cadde uzunluğu, vs.- çok daha önemliydi ve her türlü dolayimsız tasarımın dışında kalıyordu. Londra, Paris, Viyana öylesine büyümüşlerdi ki, bir insanın şöyle bir bakışta bu kentleri kucaklaması, yada bir geçişte katetmesi, yada uzun uzadıya gezip gördükten sonra bile bir bütün görünüm halinde anımsaması, olanakdışıydı. Ve büyüme hızı öylesine artmıştı ki, ancak kesik kesik izlenebiliyordu yeni gelişmeler; sakinler de kentlerinin birdenbire büründüğü görünüm karşısında afallamaktaydılar. Bugün de bir büyük kentte yaşayan insan, inşa edilmesini görmeğe fırsat bulamadığı yeni mahallelerin fişkırışı, değişim evrelerini izleyemediği eski geleneksel semtlerin dönüşümü karşısında, sürekli şaşkınlığa düşmekte, ve kentin hayatına oranla geride, kendi kişisel deney düzeyinde kaldığı duygusuna kapılmaktadır.

Geçmişte, bir kentin hayatının ritmi kendi hayatlarının ritminden daha ağır ve daha istikrarlı gözüküyordu insanlara ve kentte, kendi deneyleri için bir dayanak ve bir başvuru noktası bulmaktaydılar. Şimdi ise tam tersiydi durum: Bu dayanak noktası yitip gidiyordu; zira kentin imgesi insanoğlunun belleğinden daha hızlı silinip yitmekteydi."(Benevolo, L.1981)

"İşin doğrusu, 19.yy bu işin içinden çıkamadı. Kentler hızlı bir değişim geçiriyorlardı. Telaş doğuracak kadar hızlı. Periferinin gelişmesi kentin geleneksel enerjilerini dağıttı, kimliğini bulandırdı (Kendi içinde ne kadar fırtınalı olsa da barok kenti kapalı bir kenti).

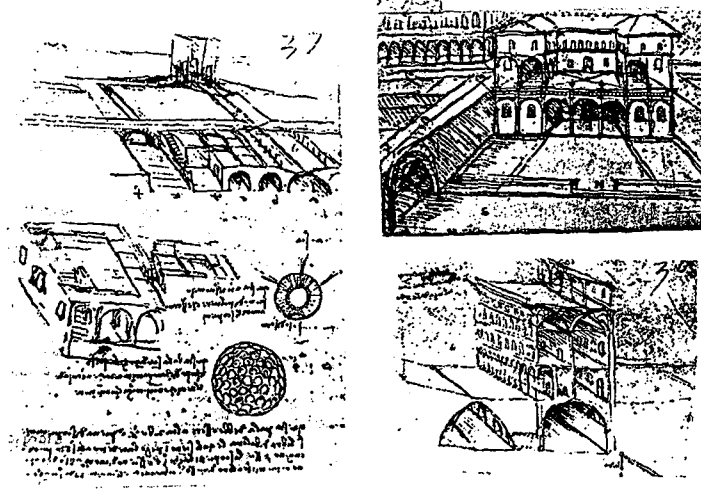
Yeni Viyana, yeni Paris ise hiç de öyle değildi. Kent, geçmişte, içinde yaşayanlar için adeta varoluşlarının kalesi idi. Orada doğulur, orada kalınırdı; karış karış bilinirdi, açık ve bilindik biçimleri vardı ve derin bir bağlılık duygusu aşıları. Ama şaşkına dönmüştü kent artık. Sağduyunun ötesinde, fırl fırl değişen bir sabırsızlık gösteriyordu. Göçmenler itişe kakışa doluşuyor ve kent gelişi güzel, biçimsizce büyüyordu. Kent artık çok büyümüş, sadece kağıt üzerinde kavranır hale gelmişti."(Kostoff, S. 1983) (Şekil 4.11.)

Kenti denetlenme, biraraya getirilme çalışmaları sürdükçe, kentler daha önceden bu ölçülere hiç varmamış olan karışit uçlara çekiliyor ve bu ayrışan alanlara ayrı ayrı hareket imkanı sağlayan, diğer yandan da birbirine bağlayan yeni mekanizmalar ortaya çıkıyordu. Çelişkilili ilişkiler yumağının çeşitlenmesi ve kentlerle kentlilerin arasındaki mesafenin büyümesi, ilişkinin eskisi gibi sürdürülmesini güçleştirdi.(Bilgin,İ. 1987)

Görsel açıdan ise, otoyollar ve demiryolları, öncelikle, insanların kente bakış açılarını değıştirmiştir; algılanan kent görünümüleri, görölmesi tasarlanan görünümler değıdirdir. Tam tersi, tüm kent ulaşım biçimleri, yeraltında ya da yollarda olsun, ön fasat, arka fasat ve ön yüz yapı kitleleri gibi klasik hiyerarşiyi yadsımıştır. Konutların mimari tasarım ve dekorasyonuna adanmış aşkın ve titizliğin değeri düşmüştür. Bundan böyle, yolcu ile yüzleşen kent görünümüleri öncekinden çok farklıdır.(Grasskamp, W. 1993)

4.3. (Kent Kavramını Yeniden Tanımlıyan) Ulaşım Bağı Teoriler

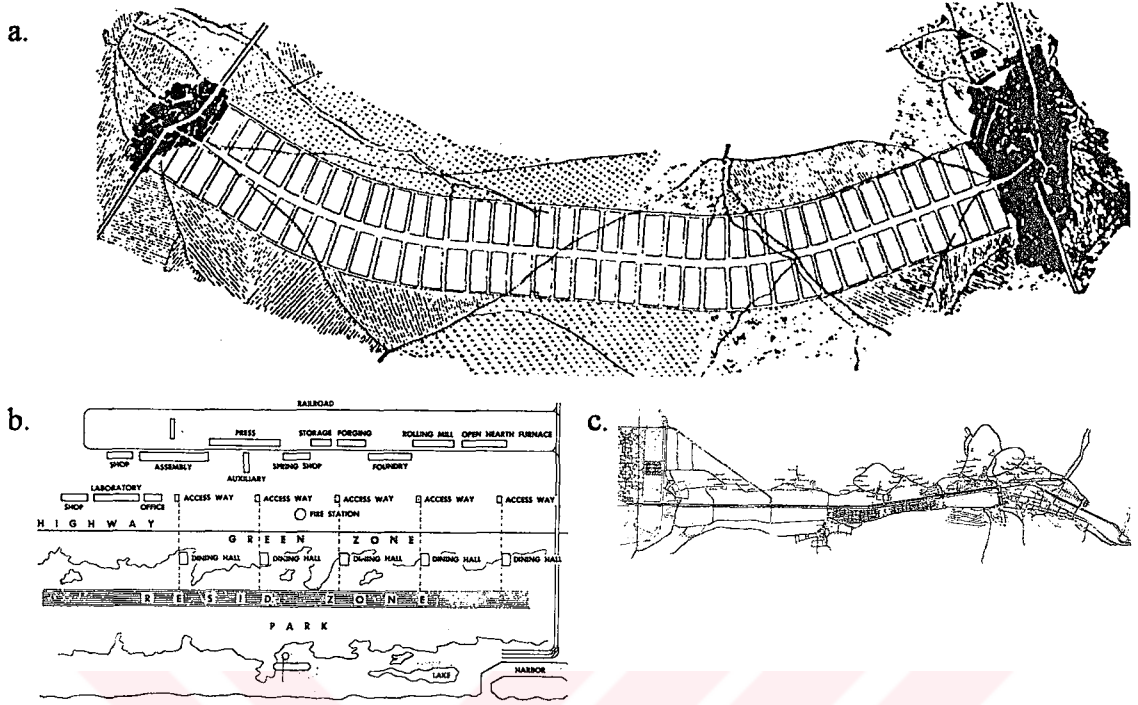
Kentler arası akım sistemi ile modern teorisyenler, ulaşım ve iletişimi kentin temel değeri olarak görmüşler ve bunu, yeni kent oluşumunda ve fonksiyonlarında birincil konuma almışlardır. Aslında tarihte yol mekanını kentin öncelikli elemanı olarak düşünen kişi bundan 500 yıl önce, Leonardo da Vinci'dir.(Şekil 4.12.)Toplum içindeki sınıfsal farkı fiziksel planlamada da vurgulayan yol önerisinde, iki ayrı katta yol vardır. Üst yol asillerin gezinmesine ayrılmış, alt yol ise taşıtlara ve diğerlerine tahsis edilmiştir. İki farklı yol etrafındaki iki değışik yerleşme şekli, ayrı karakterlerdedir. (Bindal,N.1990)



Şekil 4.12. Leonardo' nun ulaşım önerisine ait çizimleri (Bindal,1990)

Endüstri devrimi ile beraber, ulaşım probleminin yeni ve özgün çözümünün, kent planlamasının anafikri oluşu, ilk Soria Y Malta'nın lineer kent planında görülür. Kendisi bunu şöyle anlatmaktadır: 'Gerek görüldüğü yere kadar giden, 500m. genişliğinde tek bir yol; bu geleceğin kentini oluşturacaktır, merkez noktaları belki Kadiz, St.Petersburg, Pekin ya da Brüksel olacaktır. Kentimiz, kırın sağlıklılığı ile kentin avantajlarını birleştirerek ulaşımı herkes için kolaylaştıracaktır.' Kenti köylüleştirmek, köyü kentileştirmek parolası idi. Projesi uygulamada başarısızlığa uğradıysa da, fikir tüm dünyada büyük etki uyandırdı. (Confurius, G. 1993)

Ebenezer Howard'ın bahçe kentinin ana ilkeleri ile de paralellik gösteren lineer kent, Rus avant-gard mimarlarını, özellikle Miliutin'i etkiledi. Miliutin, kenti yedi paralel banta ayırıyordu: Tren yolu bölgesi, endüstri bölgesi, otoyol ve yeşil bölge, konut bölgesi, eğitim bölgesi, spor alanlarının olduğu park bölgesi ve tarım bölgesi. Miliutin ve Le Corbusier'nin birbirlerinin fikirlerini yermekle beraber, birbirleri ile iletişim içinde oldukları açıktır. Le Corbusier'nin Çekoslovakya'nın Zlin kenti için yaptığı öneri Miliutin'in lineer kentinden farklı değildir. Plan, Zlin kent merkezi ile havaalanını birbirine bağlayan otoyol ve demiryolunun çevresinde, bir kenarında endüstri bölgesi, diğer yanında ise çalışanların konut bölgesinden oluşmaktadır.(Şekil 4.13.)



Şekil 4.13. a)Mata'nın linear kenti,b)Kent planı-Miliutin,c)Corbusier'nin Zlin kenti (Confirius,1993)

Le Corbusier, Strasburg kent planlaması yarışması için gittiği kentte, planlanacak alanı görmek üzere kent dışına çıkışı sırasında, kıvrılan yolların daha fazla dikkat gerektirdiği ve hızı düşürdüğü fikri ile memnuniyetsizliğini belirtir. Aynı yolun Napoleon tarafından yaptırılan ve sonradan demiryoluna dönüşen ve dümdüz olan bir başka yolun üstünden geçişinde ise, dalgalı topoğrafyanın içindeki dümdüz yolun yarattığı kontrasta hayran kalır ve 'İşte insanın eseri' der. (Confirius, G. 1993)

"Arabadaki adamın perspektifi 20. yüzyıl modernist kent planlama ve tasarımının paradigmasını doğuracaktır. Yeni insan, Le Corbusier'nin deyimjyle 'trafik için bir makina', ya da temel benzetimi biraz değiştirerek 'trafik üreten bir fabrika' olan 'yeni tip bir sokağa' ihtiyaç duymaktadır. Gerçekten modern sokak 'bir fabrika kadar donanımlı' olmalıdır. Bu sokakta, modern fabrikada olduğu gibi, en iyi donanımlı model, en çok otomatikleşmiş olandır....

“Tez, 1789’dan başlayarak 19.yüzyıl boyunca ve Birinci Dünya Savaşı’nın büyük devrimci ayaklanmalarında, kent insanların ortaya koyduğu tez: sokaklar halka aittir. Antitez (ve Le Corbusier’nin büyük katkısı buradadır) : ne sokak, ne de halk. Hausmann sonrası şehir sokağındaki modern hayatın toplumsal ve psişik çelişkileri içiçe geçip sürekli patlama tehditi doğuyordu. Ama bu sokak bir haritadan silinirse (-Le Corbusier 1929’da açıkça söylemişti bunu: Sokağı öldürmeliyiz!-) işte o zaman bu çelişkiler hiçbir zaman ortaya çıkmaya bilir. Böylece modernist mimari ve planlama, modernist bir pastoral versiyonu yaratmış oluyordu: Mekansal ve toplumsal olarak bölünmemiş bir dünya - insanlar burada, trafik şurada; işyerleri burada, evler şurada; zenginler burada, fakirler şurada şurada; arada da çimen ve betondan bariyerler, böylece insanların kafalarında yeniden haleler büyüyebilir.”(Berman,M.1994)

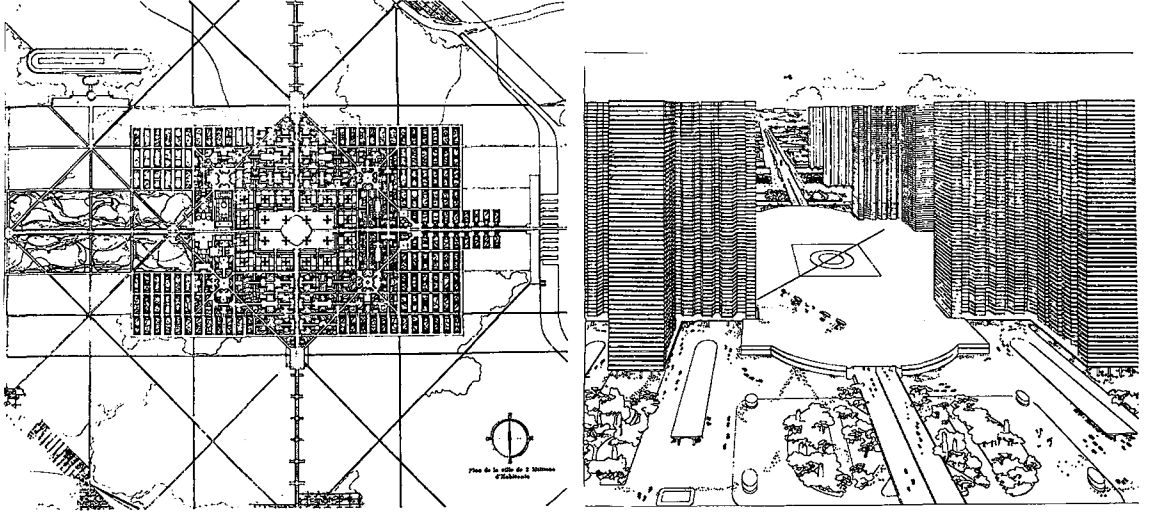
Le Corbusier Işıyan Kent’inde, mimarisinde ve kent plancılığındaki tüm radikal tavrına karşın, temelde klasik kent planları ile ilgi kurmuştur. Üç milyon kişilik kentte, doğu-batı ve kuzey-güney akslarında kesişen tek bir merkez vardır ve ulaşım planı simetriktir.

Aslında amaç, daha akışkan bir trafik ve kent dışında kolay ulaşım gibi görünse de, önemli olan yolun insani iradenin ve düzenin göstergesi olan bir resim sunmasıdır. Buna uygun olarak, yoldan algılanan yapılar yine insanın gücünü gösteren anıtsal yapılar olacaktır. Anıtsal yapılar, aynı zamanda metropolün önüne geçilemeyen yayılımında, kente yaklaşan kişi için geniş perspektif veren yollar ile yönlendirmede yardımcı olacaktır. Bütün bu ilkeler, barok mimarinin kentsel gurur ve kentsel ahengi amaçlayan mükemmeliyetçiliğinde saklıdır.(Pehnt, W.1993)

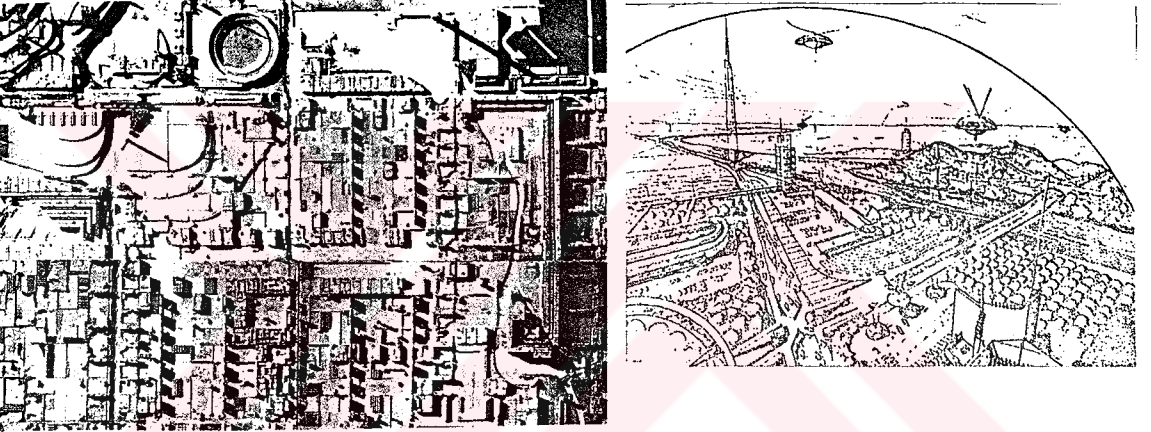
“Kent planını barok anlayıştan kurtaran Frank Lyod Wright olmuştur.1934’de tasarladığı Broadacre kenti tamamen otomobilin egemenliğinde, kent merkezine sahip olmayan ve bireyselliği, demokratik kent anlayışını savunan bir kentti.

“Wright şöyle demektedir: ‘Zamanın değerleri mekan değerlerini değiştirmekle kalmadı hareketin ölçüm standartlarına da yeni bir biçim verdi ama, burada yeni mekansal duygu,

a.



b.



Şekil 4.15.a) Işık Kent,(Lynch , 1984) b) Broadacre Kenti (Fishman , 1994)

hızın üstüne kurulmuş durumdadır. Bu mekan duygusu, hem taze tinsel duyguları hem de fiziksel değerleri meydana getirmektedir.’ Bu kentte herkes kendi kentini kuracak, otoyolda 60 mil hızla heryere ulaşabilecek ve bağımsız kentin sahibi olacaktır.”(Fishman,R.1994)

Wright’ın Broadacre kentinde otomobil, kentin taşınabilir merkezi olmuştur. Herşey onun bulunduğu noktaya göre yeniden oluşmakta, onun hareketi ile yeniden şekil almaktadır; algılanan zaman ise sürüş süresidir.(Kieran,S.;Timbarlake, J. 1994)

“Aslında bugün Wright’ın ütopyasının gerçekleştiğini söylemek mümkün; ama bu kent, plansızlık ve öngörüsüzlüğün birleştiği pek çok düzenleme, yapılmamış girişimlerin kendiliğinden yeni bir kent formunda oluşmuş halidir.” (Fishman,R.1994)

Dümdüz otoyolların, sürücünün dikkatini azalttığı ve riskli olduğu deneyimlerle ortaya çıkınca, plancılar aksial yaklaşımlardan kıvrılan yollara döndüler. Giedion bunu savunarak şöyle demiştir: "Yukarıya ve aşağıya doğru yumuşak düzlemlerde sürücü, bir kayakçının bakır karların üstünde kayışı gibi yol alır ve dünyaya bağlanır."(Pehnt,W.1993) (Şekil 4.16.)

Le Corbusier'nin bu gelişmeler ışığındaki Rio de Janeiro ve Cezayir için tasarladığı kent planları, kentin yola asılması ve yolun da dağların ve kıyıların oluşturduğu topoğrafyaya uyması prensibinden hareket etmektedir. Edgar Chambless'in 1910'daki 'yol kenti' nden ilham aldığı düşünülebilecek olan bu kent planındaki ana motif olan otoyol, yer seviyesinden 100m kadar yükselmekte ve diğer düzlemler onun altında yer almaktadır.(Şekil 4.17.)

a.



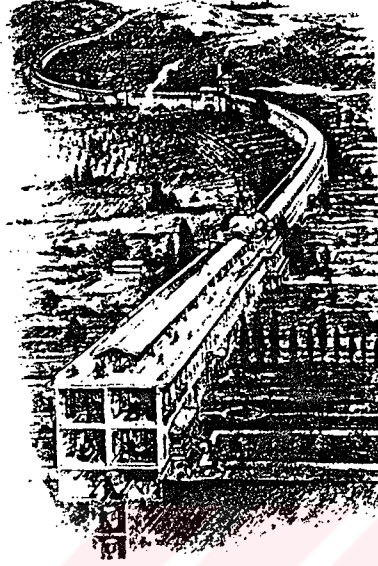
b.



Şekil 4.16. Corbusier'nin a) Rio de Janeiro 1936, b) Cezayir-Plan Obus 1930, eskizleri (Pehnt, 1993)

Modernizmin takipçisi, 60 sonrası tasarım arayışlarında da kent projeleri, kent ve yolun karmaşık ilişkisini çözmeye uğraşır. Yolların yarattığı ve kimseye ait olmayan kentsel mekanları ortadan kaldırmayı ve ya yeni ilkelerle yeniden düzenleyerek, sosyal ya da pratik sonuçları hedefleyen bazı çalışmalar vardır. Fakat bu tip öneriler, yol sistemini

olduğu gibi kabul etmişler; yoldan kenti inceleyerek, kentin bir ögesi olan bakış açısı ile konuyu ele almamışlardır.



Şekil 4.17. Yol Kenti, Edgar Chambless, 1910 (Pehnt, 1993)

4.4. Kent Girişi Mekansal Problemi Olarak Karayolu Koridor Mekanı

Yol sözcüğü latince 'Via Strata' sözcüğüne bağlı olarak, avlu ve ulaşım sözcüklerinin içeriğini kapsamaktadır..Yol Mekanı ise, sosyal değişimin göstergesi olan bir araç, aynı zamanda geniş anlamda politik bir alan olarak tanımlanabilir. (Giritlioğlu,C.1991)
"İtalya'daki IRI otoyolu, ülkenin sosyal anlamda parçalanmış kuzey ve güney bölgelerinin yerel dengelerini yeniden kurma politikasının bir parçasıdır."(Ventura,N.1989)

Kent olgusunun ortaya çıkışı ile yol kavramının ortaya çıkışı beraberdir. "Dünyanın en eski kentleri, denizde ya da karada tuz yolu rotalarının üstündeydiler. Tüm dünyada tuz ritüelinin önemi, ekmeğinki ile birdir. Örneğin kutsal hacı yolları, tuz yolları ile çakışır. İtalya'nın en eski yolu 'Via Salaria', Ostia'nın tuz yatakları ile Sabine dağlarını bağlar. Herodot, Libya çöllerini aşan tuz vahalarını bağlayan yol sistemini anlatır ve Marco

Polo'nun uzak doğuya ait anıları, Kubilay Han'ın tuz yollarına gönderme yapar.(Farinelli, F. 1989)

“Günümüzde ise, yollar ve ulaşım araçları gün geçtikçe daha rahat hale gelerek alıştığımız biçimde eve atfedilen anlamları yüklenmeye başlamıştır. Otomobiller, bunca çok konfor sağlayan aletleri ile hareketli evlere, trenler ise otellere ya da restaurantlara dönüşmüştür. Havaalanları,-göçebelik endüstrisinin en gelişmiş alanları-mimarlık, teknoloji ve estetiğin verdiği duyguların da üstüne çıkmıştır.”(Mattenklot,G.1993)

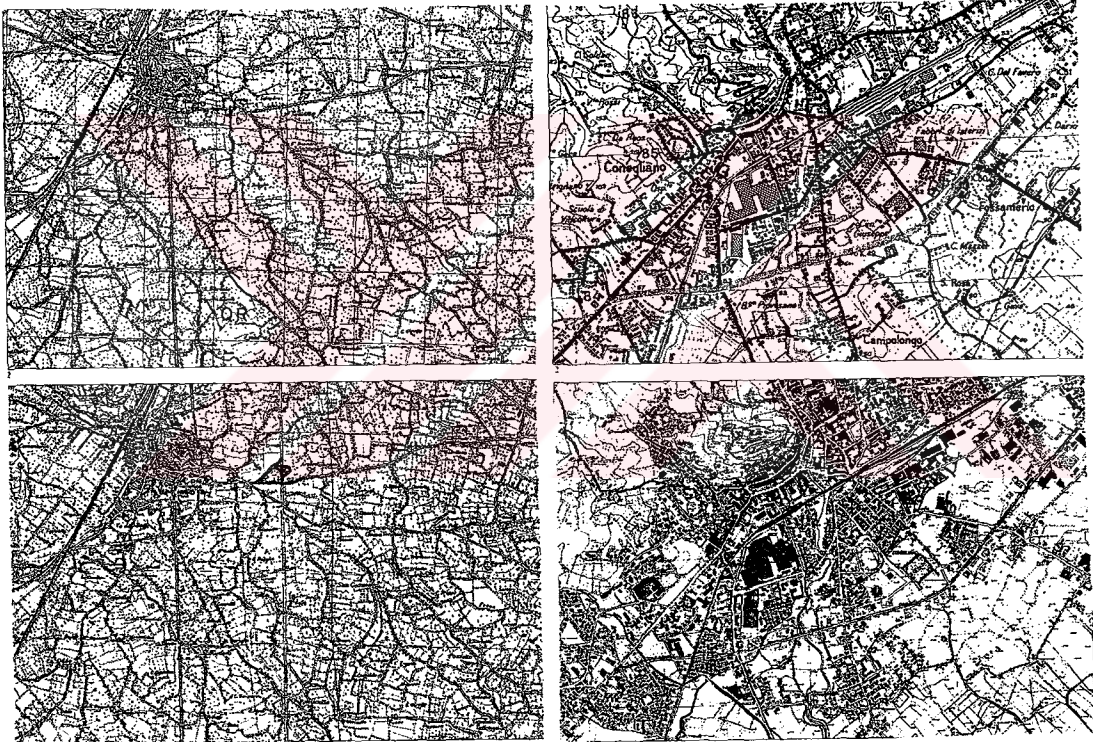
Sürücünün, yola ait dikkat sarfedici görevlerini azaltma çabaları bir yana, araba içindeki vaktini, neredeyse bir evin içindeki kullanıma dönüştürme çalışmaları vardır. Geleceğin otomobilini bir anlamda gerçekleştiren Volkswagen deney otosu IRVW Futura, düğmeye basınca park etmektedir. Motorun hızı, öndeki aracın hızına ve arabanın bariyer ve şeritler arasındaki konumuna bağlı olarak otomatik ayarlanmakta ve arabanın kendi sistemindeki elektrik gücü ile, rüzgarın ve motorun sesi kompanse edilmektedir. Aracın tasarımı ise, sürücünün çevreyi tamamen gözlemliyebilmesi gözönüne alınarak yapılmıştır. Böylece araba ile yolculuk bir tren kompartmanından pek de farklı olmayan bir hale dönüşmüştür.(Anderton,F.1989)

Arabanın içinde, fiziksel egzersizden yemek yapmaya kadar, çeşitli donatı ve eylemlerin geliştirilmesi, yol okuyan arabalarla sürücünün yol dikkatini azaltma ve başka işlere olanak vermeye çalışılması, otomobil kullanımını daha da arttıracığı için, kentleri motorlu taşıtlardan arındırma ya da azaltma, başka bir yönüyle kentin büyümesini durdurma geleceğini şüpheye düşürüyor.(Anderton,F.1989)

Fark edilmesi gereken, yol üstünde geçen zamanın ne kadar fazla olduğu ve bunun kendi başına bir yaşama biçimi haline geldiğidir. Çağın yalnızlık ve bir yere ait olmama duygusunun simgesi olan 'yolda olmak', bir zamanlar bir yerden diğerine varış ile

sonlanan, amaca ulaşma duygusunun ta kendisi olmuştur. ‘Yolda olma’ iki durum arasında geçiş değil, kendi başına bir durumdur.*

1965 yılında yazdığı *Architecture of Towns and Cities* adlı kitabında Sprieregen, “yol yapımı en büyük ve tek, kent yeniden yapılanma programıdır”demektedir. Fakat bugün 1990 lardaki araştırmalar, otoyolun nerdeyse tüm metropolitan alanlarda planlamayı zorladığını ve teşvik ettiğini, ya da geliştirdiği planlama tipinin sınırlı ve çoğunlukla yanlış uygulandığını ortaya koymaktadır. Hareketin artması için yapılan arayışlar, genellikle kentsel ‘dokuyu’ ve ‘ölçeği’ bozmuştur.”



Şekil 4.18. Otoyolun yerel ölçek ile uyumsuzluğu : aynı bölgenin 1953’ de ve 1970’deki durumları (Magnani, Val, 1989)

Şekil 4.19. Otoyolun yerel doku ile uyumsuzluğu : aynı bölgenin 1969’ daki ve 1982’deki durumları (Magnani, Val 1989)

* Yolda olma durumu, modern sanatlarda hayatı ve nereye ait olduğumuzu sorgulamanın bir ifade biçimi olarak özellikle 1950’lerde ‘beat ’ akımının ana motifi olmuştur. Günümüzde ise, sinemada Wim Wenders’in ve Türk edebiyatında Orhan Pamuk’un eserleri buna örnektir.

Yapısal olarak yolun ihtiyacı olan teknik gereklilikler, kelimenin kendi anlamıyla boyutsal özelliklerin büyütülmesini gerektirmektedir. Bu yüzden de ölçekteki sıçrama, hizmet götürülen kentsel alanın otoyol çıkış kavşağı ile boyut olarak nerdeyse aynı olduğu durumda belirginleşir.(Magnani,C.; Val, P.A.1989) (Şekil 4.18.)

Kent topografyasının içerdiği karmaşık durum ile otoyol geometrisi, karşı karşıya gelmektedir. Otoyolun sadece kent topografyası ile çelişmediği, kent formunu zorladığı ve gelişimine uygun ilişkiler içine girmediği durumlar vardır. Analitik bir incelemede yol tiplerinin varolan yerel dokuya rağmen birbirlerinden farklılık göstermediği ortaya çıkmaktadır.(Magnani,C.; Val, P.A. 1989) (Şekil 4.19)

4.4.1. Karayolu Koridor Mekanının Bileşenleri

Karayolundan algılanan kent görünümleri, aslında karayolu ile çok da ilgili olmayan temel kentsel problemleri sunmaktadır. Çoğunlukla içinde hareket edilen bir mekan olarak görülmeyen yolların, çevresindeki yapı ve öğeler de onu sınırlayan ve dolayısıyla mekan oluşturan özellikleri olarak görülmezler. Halbuki kentin dış semtleri, sanayi siteleri, toplu konutlar, benzinciler, depolar, imalathaneler, yolun kendisine ait ışılandırma, bariyer gibi teknik elemanları, ağaç, göl, akarsu ve deniz gibi doğal öğeler, hep içinde hareket edilen bu kanalın mekan sınırlayıcıları ve niteleyici özellikleridir. Bu özellikleri dört ana gruba ayırabiliriz:

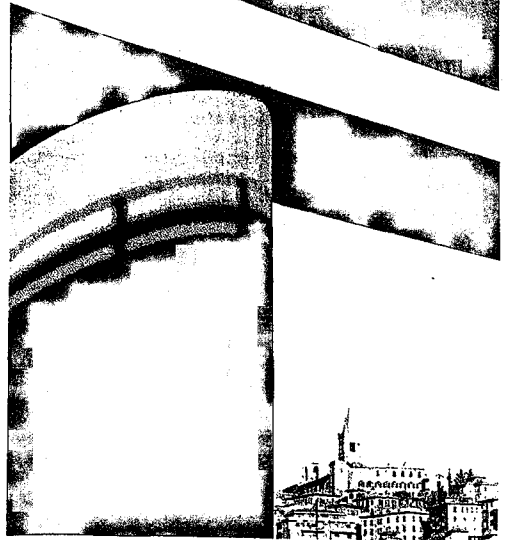
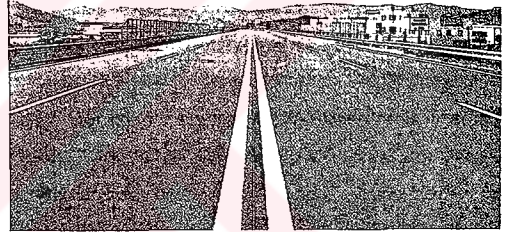
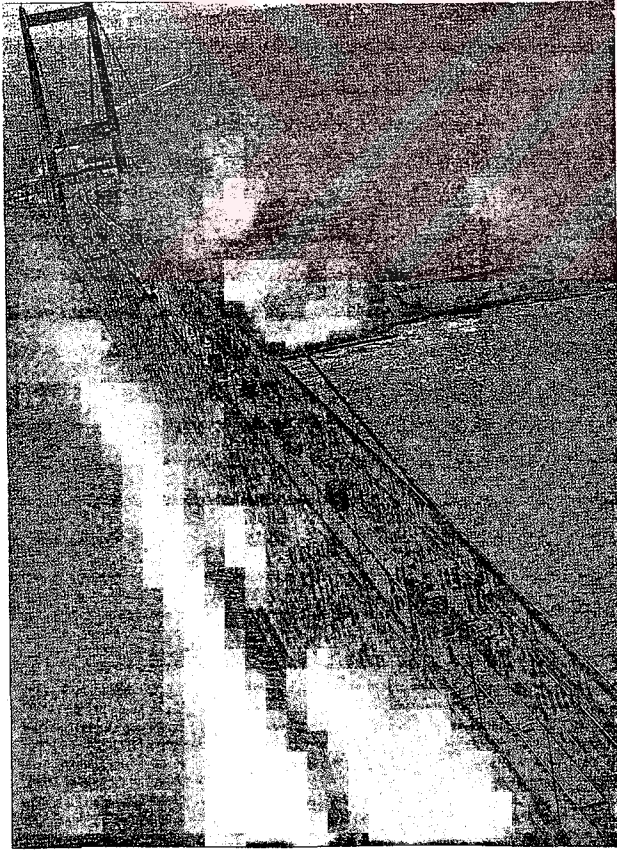
1. Yol ve Yol Elemanları
2. Yol Mekanını Sınırlıyan Doğal Fiziksel Öğeler
3. Yol Mekanını Sınırlıyan Yapay Fiziksel Öğeler
4. Kent Merkezi

4.4.1.1. Yol ve Yol Elemanları

“Eğer yollar düzyazı ise, köprüler şiirdir.”(Spreiregen, P.D. 1965)

Yola ait elemanlar olarak, röfujlar, köprüler, tüneller, alt geçitler, üst geçitler, trafik şeritleri, bordürler gibi öğeler, başta belirlenmiş olan proje hızına göre, sürücüye en yüksek seyahat hızını güvenli kılmak için gereklidirler. Bunun yanı sıra, birbirinin ardı sıra gelerek ritm yaratmaları ve çevreleyen yapay ya da doğal fiziksel öğelerle örtüşmeleri, yolcuda belirli bir mekansal deneyimi oluşturur.(Şekil 4.20)

Gece yolculuklarında ayrı bir öneme sahip olan aydınlatma öğeleri, yol mekanının çevresindeki niteliksiz yapılanmayı örterek, dikkati yolun kendisine verir. Kent içinden otoyola bakışta ise etki gündüzden daha fazladır. Hareket, canlılık ve yaşamın simgesi olan ışık, bir dizi halinde modern dünyada erişimin kolaylığını ve rahatlığını vurgular. Otoyollar şık bulvarlara dönüşür.



Şekil 4.20. Yol elemanları

4.4.1.2. Çevreleyen Doğal Fiziksel Ögeler

Şehirlerarası yolun özelliğini, daha çok içinden geçtiği bölgenin yerel ve doğal özellikleri oluşturur. Yol mekanlarının karmaşaya düştüğü bölgeler ise, 'kente girdiği' alanlarda oluşur. Metropollerin, üzerinde kuruldukları alanların daha önceki özelliklerini, kent yaşamı içinde kullanamadıkları ve bunların giderek yitirildiği göz önüne alınırsa, kent içi yolda da sınırlayıcı ögelerin; alanın önceki topoğrafyasının bile hükmeden fiziksel yapılanmalar olduğu açıktır. .

"Çağdaş kentsel alan, çevrenin özelliklerinin üstüne çıkan ve insan ürünü olan karaktere ve problemlere sahiptir. Başka bir deyişle, çevrenin şimdiki asıl karakteri belki de orjinal jeolojik yapıdan daha çok insan yapımının sonuçlarıdır."(Lynch,K. 1960)

Otomobil hızının algılayıcı açısından fiziksel ölçeği küçülttüğü düşünülecek olursa, sürücünün yöresel farklılıkları hemen kavradığı ve göze çarpan ögeleri fark ettiği alanların yolculuk koridorları olması gerektiği halde, yolun topoğrafyayı ve doğal ögeleri ihmal etmesi nedeniyle tam tersi söz konusudur. Üstelik bir de bitkilendirme, tüm dünyada uygulanan, önceden belirlenmiş ve yerel bitki örtüsü ile ilgisi olmayan bitki listesi ile yapılmaktadır.(Hough, M. 1990)

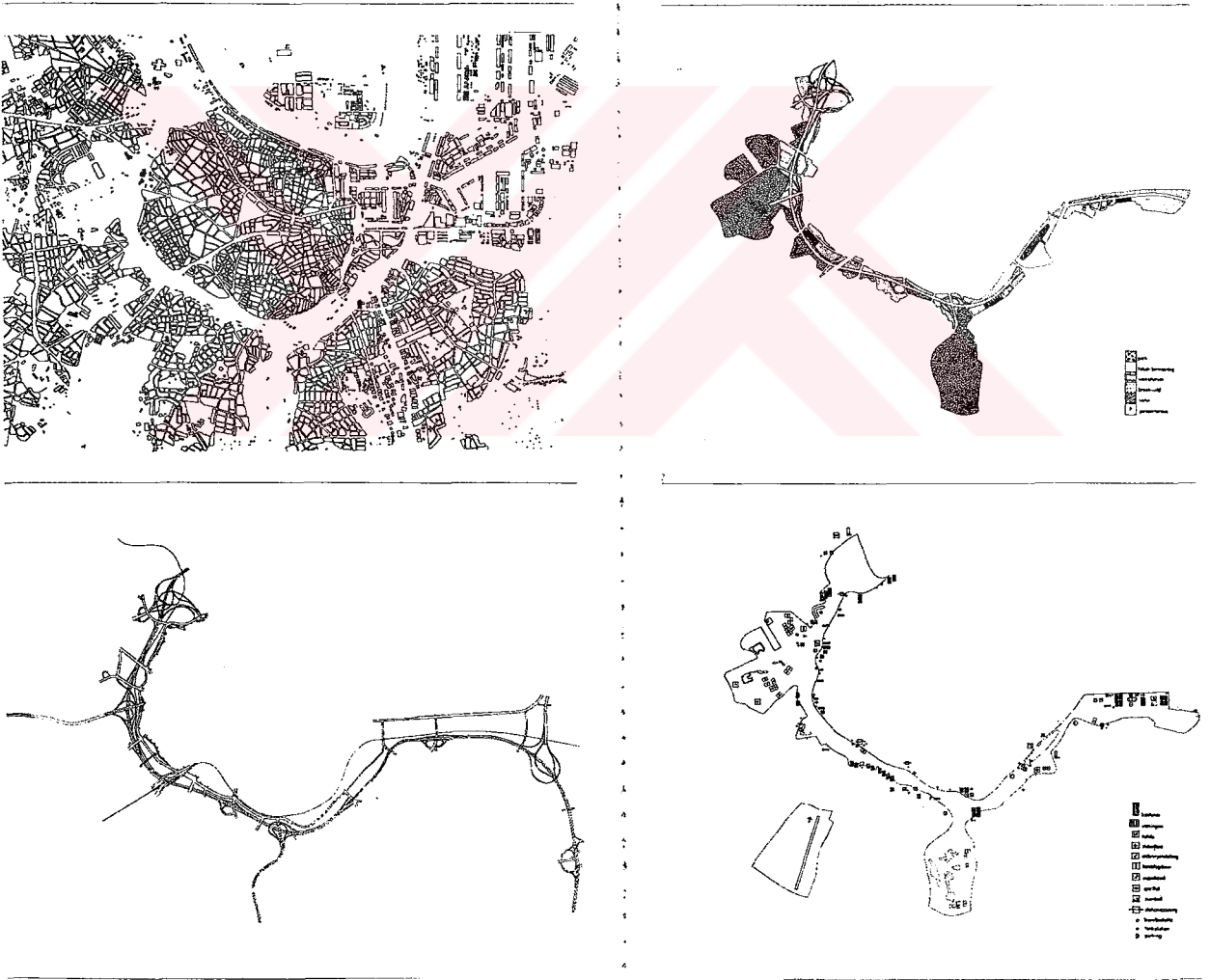
"Bir diğer yandan, el değmemiş alanlar içinde yeralan otoyollar vardır. Pek çok Kanada bölgesinde bu otoyollar 'idiot hattı' diye anılmaktadır. Amaçları, gerideki görünümü bitki örtüsünün arkasında saklamaktır.(...)Otoyol çevresindeki bu tip alanlar, kimlik ve mekansallıktan uzak, kimseye ait olmayan yerler olmayı sürdürmektedirler."(Hough, M.1990)

4.4.1.3. Çevreleyen Yapay Fiziksel Ögeler

Otomobilin bireysel kullanıma ait özelliğinden gelen özgür hareket sunumu, dev otoyollar üzerinde insanların hergün ev ile iş arasında gidip-gelmeye başlamasını doğuran kentin parçalara ayrılışı, otomobil içindeki insanı bu yeni düzene ait olan yapılarla buluşturdu.

Hergün zorunlu ya da isteğe bağlı olarak yolculuklar, modern dünyanın beraberinde getirdiği çağdaş yaşama biçiminin parçası olan fonksiyonlara yanıt veren mekanlar, otoyolu, yeni tip bir çağdaş yaşamın merkezi haline getirdi.

Otoyollar başta 'yola hizmet veren', benzinci, motel, fast-food restoranlara ev sahipliği yaparken, yeni programaların getirdiği ve 'kent merkezinde ölçeği içinde yer alamayan' spor salonları, konser salonları, fuarlar, toplu konutlar, kampüsler, hastahaneler ile fabrikalar, imalathaneler, sanayi siteleri gibi 'yolun kenarında olmanın avantajını kullanan' yapı, ya da yapı grupları ile doldular. Zamanla, bu yapıların biraraya gelerek oluşturduğu görüntüler toplamı, metropollerin yeni imgesini oluşturmuştur. (Şekil 4.21.)



Şekil.4.21. Otoyol ve kullanıma bağlı olarak oluşan yapılar (Ventura, 1989)

Otoyol çevresi, kent merkezinde görülebilen her türlü düzen ve bütünlükten yoksundur. Kentsel mekanın öz karakterini oluşturan koşulların yokolması, alt kentlerin, ana kentle yönetim dışında hiçbir fonksiyonel bağının kalmaması, algılanan kent imgesinin altında yatan olgulardır.(Neutelings, W.; Jameson, F. 1994)

"Yol üzerinde karşınıza çıkan binaları genelde anımsayamazsınız bile. Kent merkezi fotoğrafını görünceye kadar bu binaları sıkıcı, kasvetli binalar şeklinde algılamaya şartlamıştır sizleri; klasik güney Kaliforniya inşaat alanı kendi imgesini zedeler ve belki metin için iyi bir özellik sayılabilen ancak zevksizliğin eşanlamlarından birini ifade eden sıradan geçicilik etkisi oluşturur."(Jameson,F.1992)

4.4.1.4. Kent Merkezi

Bir önceki bölümde, hareket mekanının ana ögesi olarak sayılan hedef kavramını, konu kapsamında dolduran, kent ve kent merkezidir. Yine aynı bölümde bahsedildiği üzere hedef kavramının değişimi, kent kavramının değişimi ile paralellik gösterir. Kentin büyümesi ile beraber, kentin her noktasına eşit servisin götürülmesine yönelik endişeler, çözüm bekleyen problemler olarak ortaya çıkmış; ulaşım olgusu da bunu gerçekleştirmek amacı ile, zaman içinde merkezleri kentin sınırlarına taşımıştır.

Aslında farkedilmeyen bir biçimde uygulanan, "Yeni bir sisteme gereksinim var: kent merkezi ile bağlanmadan alt kentlerin kendi içlerinde birbirleri ile bağlandığı bir sistem.. Metropoller, bireyin pek çok farklı kentle kesişimini kuran tanjant bağlantıların, kent merkezi ile ilişkileneemediği yerlere dönüşmektedir."(G.C.1993)

Fakat bir diğer yandan,kente yeni gelen insanların, sadece kent merkezine geliyor olması; kentin uç bölgelerinde bulamadıkları estetik niteliklerin arayışı nedeniyle midir? Ve: mekana ait niteliklerden yalnızca biri tarihsel değer olduğuna göre; kentin özelliği

olarak, kent merkezindeki tarihsel değerlerin dışında başka ve yeni niteliklerin olmaması, kentsel yapılanmanın yetersizliğini gstermez mi?

Bu bağlamda, "Nostaljik, meydan ya da kapalı blok tasarımlarının, kent sınırlarına uygulamasındansa, dikkatimizi metropolitan kentleşme tarafından oluşturulan sosyal yaşamın yeni mekanlarına; havaalanlarına, tren istasyonlarına, alış-veriş merkezlerine yöneltmemiz." (G.C. 1993) gerekmez mi?

4.4.2. Karayolu ve Çevresini Şekillendiren Mekanizmalar

Ulaşım sistemlerinin gittikçe hızlanmasına bağlı olarak yol mekanları, sahip oldukları 'anlam' ve 'kullanım çeşitliliğini' büyük oranda kaybetmiştir. Motorlu araçla ulaşım, hem yaya hareket alanlarını etkilemekte ve onları bir yaşam alanı olmaktan çıkarmakta, hem de kendisi bir yol mekanını nitelememektedir. Kabul edilmelidir ki, kanallar haline dönüşen motorlu araç yolları ölçeği, hızı ve boyutları nedeniyle insan ilişkisi ve sosyal yaşamı sürdürememektedir. Ama ne var ki eksikliği bilinen ve kopukluğa neden olan yolların, kentle kopardığı bağı, sürücüye, kente ait görsel dünyayı sunarak tekrar kurması gerekmektedir.

Sadece yayaya bağlı planlama kararları alınamayacağına göreş, nedir otoyol-insan-kent ilişkisini sağlıklı kūrabilecek mekanizma? Konu bağlamında sayacağımız dört temel kent parçasının nitelikli olmasının gerekliliğinin yanı sıra, onları bir temada bütünleştirebilecek, kente bağlı bir anafikirde kurgulayabilecek mimari ritme ihtiyaç vardır. Bu mimari ritmi değerlendirmede ya da yeniden düzenlemede ilk bölümde de anlatıldığı gibi, otomobil hareketinin yaya hareketinden oldukça farklı olduğu ve algılayış biçimimizi önemli derecede etkilediği unutulmamalıdır.

Araştırma kapsamında kent girişi, karayolu koridor mekanını; oluşmuş çevreyi algılayışımız ve o çevreyi oluşturan, karar ve tasarım mekanizmaları çerçevesinde

incelenmiştir. Türkiye’de işleyişinde farklılıkların varlığına rağmen, karşılaştırılan diğer ülkelerdeki durumlar ile paralellik gösteren karar mekanizmaları,

- Karayolu İnşa Kararları,
- Kent Planlama Kararları ve
- Koridor Mekanı Kentsel Tasarım Kararlarının ortak işleyişi ile oluşmaktadır.

4.4.2.1. Karayolu İnşa Kararları

Türk karayollarının sınıflandırılması Karayolları Genel Müdürlüğü kuruluş yasasına göre yapılmaktadır. 17.Bölge Müdürlüğü’nden alınan bilgilere göre yollar;

a-Devlet Yolları,

b-İl yolları,

c-Köy yolları olarak sınıflandırılmaktadır.

1.) Devlet Yolları bir anlamda omurga yoldur; şehirleri, demiryolu istasyonları , deniz, hava limanları gibi önemli noktaları birbirine bağlayan birinci derecede yoldur.

2.) İl Yolu ikinci derecede yoldur. Merkezleri biribrine bağlar, kamu ihtiyacına göre belirlenir.

3.) Köy Yolu diğer yolların dışındaki tali yollardır.

Kırsal köy yolu ile otoyol arasındaki fark; sakin-kalabalık, doğal- yapay, tarihi- modern, peyzajın parçası-peyzaja aykırı gibi zıtlıklar ile anlatılabilir. Bu karşılaştırmanın dışında köy yolunun kendine özgü özellikleri vardır. Köy yolları yöre halkı için yaşam mekanlarının bir sınırı olmakla birlikte birbirleri ile karşılaştıkları, selamlaştıkları ve konuştukları bir koridor mekandır.

Kır yolları, kullanıcıyı, doğa içinde trafiğin kuralları ve kısıtlamalarından uzak, özgür hissettirmekte ve topoğrafyaya uyması nedeniyle de doğal çevreye ait değişen zengin görünümler sunmaktadır. Çevre karakterini yitiren otoyol ise, ortak sınır duygusunu bozmakta ve hızı nedeni ile güven duygusunu zedelemektedir.(J.F.Schone-J.F.Coeterier,19..)

Erişme Kontrollü Karayolu, bir yoldan büyük hacimde trafiği, yüksek hızda ve güvenle geçirebilmek için, yola kontrolsüz hızlı giriş ve çıkışların önlendiği, yandan gelecek etkilerin tesirsiz hale getirildiği, giriş ve çıkışların belirli noktalardan yaptırılarak kontrol altına alındığı yoldur. İstanbul çevre yolları erişme kontrollü karayolu örneğidir.(Günel,C.1983)

Yol standartlarına göre birbirlerinden ayrılan bu yollar, 1., 2., 3.,olarak sınıflara ayrılmış ve hizmet seviyesine göre de A, B, C, D, E, F, olarak adlandırılmıştır.

1593 nolu 6.6.1972 tarihli 15 maddeden oluşan Erişme Kontrollü Karayolları Kanunu'nun araştırma kapsamındaki maddeleri şunlardır:

“MADDE 1. - Erişme Kontrollü Karayolu, özellikle transit trafiğe tahsis edilen belirli yerler ve şartlar dışında giriş ve çıkışın yasaklandığı yaya, hayvan ve motorsuz taşıt ve araçların giremediği motorlu taşıtların yararlandığı ve trafiğin özel kontrole tabi tutulduğu karayoludur. Erişme Kontrollü Karayolu Belediye hudutları içinde de olabilir.

Erişme Kontrollü Karayolu Tesisi ve Kaldırılması:

MADDE 2. - Mevcut veya yeniden yapılacak Karayolları üzerinde, Karayolları Genel Müdürlüğünün teklifi Bayındırlık Bakanlığının onayı ile Erişme Kontrolu tesis edilir ve kaldırılır. Belediye sınırları içinden geçecek Erişme Kontrollü Karayolları için ilgili Belediyenin mütalaası alınır.

Erişme Kontrollü Karayollarına Bağlantı:

MADDE 3. - Erişme Kontrollü Karayollarına bağlantılar Karayolları Genel Müdürlüğünün uygun gördüğü yerlerde ve uygun gördüğü şekillerde yapılır. Erişme Kontrollü Karayolu çevresinin bu bağlantı noktalarına ulaşımı toplayıcı yollarla ve noktaya ulaşan diğer yollar vasıtasıyla sağlanır. Erişme Kontrollü Karayoluna bitişik olmaları veya başka bir sebepten dolayı arazilerinden bitişik karayoluna giriş, çıkış hakları yoktur.

Şehir Geçişleri:

MADDE 4. - Erişme Kontrollü Karayolunun Şehir Geçişlerinde güzergahının tayini ve Karayolunun şehir ile bağlantı ve ilişkilerinin düzenlenmesi, İmar ve İskan Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü ve ilgili belediye başkanlığı tarafından birlikte kararlaştırılır.

Şehir Dışında Karayolu Çevresinde Yerleşme:

MADDE 5. - Erişme Kontrollü Karayolunun şehir dışı önemli kısımlarından yerleşme düzenlenmesi İmar ve İskan Bakanlığı ile Bayındırlık Bakanlığınca tanzim edilecek tüzük ve İmar ve İskan Bakanlığınca yapılacak yerleşme planları ile sağlanır. Tüzüğe ve yerleşme planına aykırı inşaat yapılamaz. Aykırılığı Karayolları Teşkilatınca tespit edilen yapılar Genel Zabıta nezaretinde Karayolları Teşkilatınca bertaraf edilir.

Kamulaştırma:

MADDE 6. - Erişme Kontrollü Karayolunun yapımı, gelişmesi ve çevresinin korunması ve düzenlenmesi için gereken genişlikte arazi şeridi kamulaştırılır ve bu maksatla yapılan kamulaştırmalarda 6830 sayılı Kanununun 23. maddesi uygulanmaz....

“Ticari Tesisler Kurulması ve Faaliyetleri:

MADDE 8. - Erişme Kontrollü Karayolu için ayrılmış veya istimlak edilmiş saha içinde Karayolları Genel Müdürlüğünün müsaadesi ile tesis olunacak tamirhane, benzin istasyonu, lokanta ve motel gibi yol ve yolculukla ilgili olanlar dışında ticaret tesisi

kurulması ve işletilmesi her türlü ticaret yapılması ve benzeri faaliyetlerde bulunulması yasaktır.”

Kanunda da görüldüğü gibi Karayolları yolların güzergah tespitinden, tasarımına ve uygulamasına kadar asıl söz sahibi kurumdur. Ülkemizdeki otoyol projesinin onaylanması için bürokratik zincir, karayolları genel müdürlüğünün uygun görmesi ile başlar ve yatırım kalemi haline gelir. Devlet Planlama Teşkilatı yatırım programındaki yerini hazırlar. Karayollarının hazırladığı planı, belediye imar planı olarak tasdikler. Uygulamada bütün yolların imar planına işlenmesinden sonra şehir haritalarına yol çizilir. İmar planından sonra genel müdürlük otoyol için 'kamu yararı' kararı alır. Gerekli istimlakler yapılır; kamu yararı olmadıkça amacın dışında istimlak yapılamaz. Bu aşamalardan sonra otoyol ihalesi yapılır ve gerçekleştirilir.

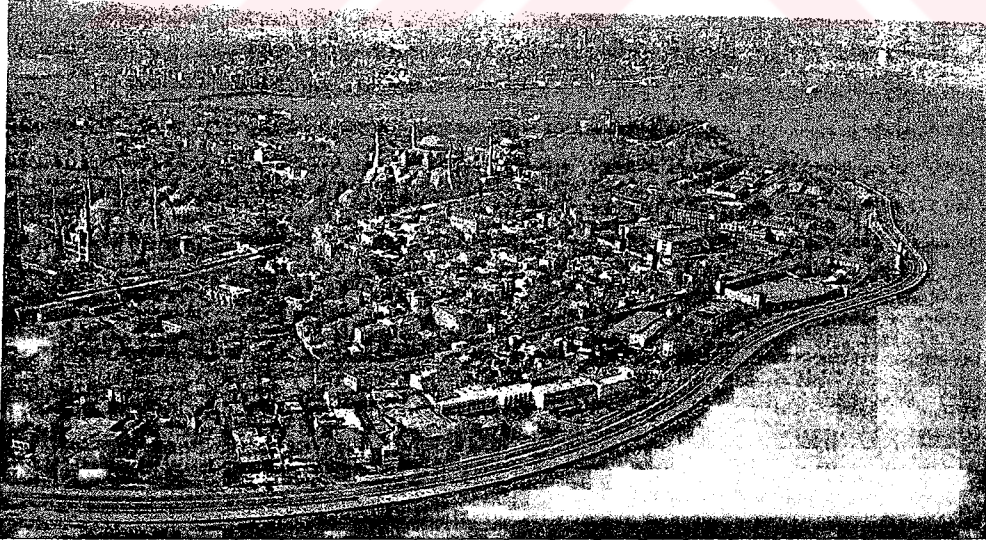
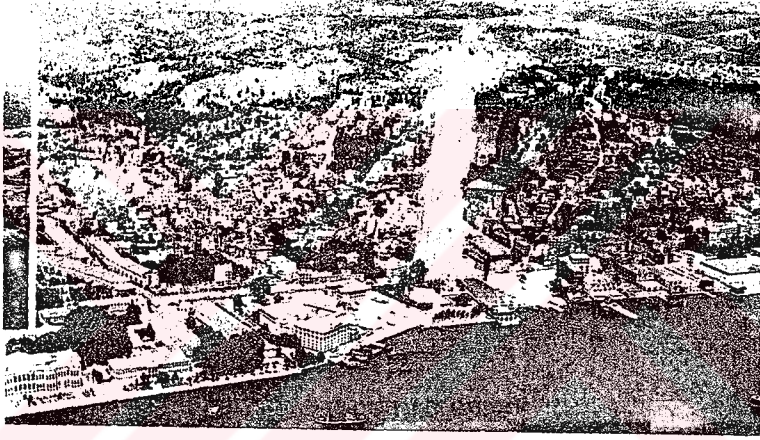
"Kentiçi yol projeleri yerel yönetimlerin kontrolünde değiller, 'özel durum' statüsünde oldukları için temel kararlar merkezi yönetimlerce alınıyor. Bayındırlık Bakanlığı ile Belediye arasındaki fikir ayrılığının giderilmesi için ödünler verilerek sağlanan uzlaşma projeleri ise kentin kültürel kimliğini korumayı amaçlayan plan hedeflerinin iptali ile sonuçlanıyor." (Ekinci, O. 1992)

Yerel yönetimin devletin kabul ettiği ana projeyi durduramadığını görüyoruz. Örneğin bir çevre yolu önerisini, veya yeni bir boğaz köprüsünü belediye geri çevirememektedir. Ancak, Karayolları Genel Müdürlüğü, Bayındırlık Bakanlığı ve Yerel Yönetim daha karar aşamasında birbirleri ile işbirliği içinde olmalıdır. Kent planlama politikasını temelden etkileyecek olan böyle bir konu, yolun kenti kendine doğru çekme, ya da kenti sınırlandırma özelliği göz önüne alındığında; yerel yönetimin öngördüğü planlama kararlarının tashinde , ya da doğrudan içinde yeralmalıdır.

Çünkü "Karayolu ağı , verdiği kavşakların çevresi, işyerlerine açılırken plansız olarak gelişen konut alanlarının da bunlarla harman olduğu görülmektedir. Çekim alanlarının güçlülüğüne göre gelişme sürmektedir. İstanbul, 1950'li yıllardan bu yana otonom

kararlarla getirilen karayolu dışında planlama girdilerinin etkisiz kaldığı doğal bir büyüme modeline sahiptir."(Karakaş,İ.1990)

"Büyüyen ve yayılan metropolde mekansal yapıyı etkileyen bir diğer etken, 1973'de açılan Boğaz Köprüsü ve çevre yollarıdır. Daha önce deniz yolu ile bağlanan Asya yakası, köprü yapımı ile erişebilirliğini arttırarak, Kadıköy-Kartal bölgesinde yoğunluğunu arttırmıştır. Boğaz Köprüsünün ve çevre yollarının ikinci etkisi, ana yoğunluk eksenini tarihi yarımadadan kuzeye taşıması, açık yeşil alanların arazi değerlerini arttırması ve tarihi güzellikleri yok ederek yeni konut alanları açması olmuştur."(Karakaş,İ 1990)



Şekil 4.22. Barbaros Bulvarını açma çalışmaları (Cumhuriyet gaz.)

Şekil 4.23. Tarihi yarımada ve çevreleyen otoyol (Cansever, 1993)

Otoyolun, kentsel yapılanmayı hızla değiştiren kendine doğru çeken yapısı ve bunun tarihsel parçalarının çevreye yapacağı etkilerde gözönüne alınırsa, kentin akıp giden bir kanal ile kolayca birbirine bağlanmasının arka yüzünde parçaların birbirinden ayrılışı vardır.

"1950-60'lı yıllar Türkiye'de yol açma operasyonları ile kentin parçalandığı dönemdi. Vatan Caddesi'nin açılması sırasında üç bin yetişkin ağacın kesildiği bir çok belgede yer alıyor. Sirkeci-Florya sahil yolu açılırken, Tophane-Dolmabahçe yolu genişletilirken ve 30 metrelik bir yolla Beyazıt-Aksaray bağlanırken Bizans ve Osmanlı dönemine ait çok sayıda yapı ve kalıntı yıkılarak yok ediliyordu."(Ekinci, O.1994) (şekil 4.22)

"Beyazıt'tan şöyle bir bakıldığında Aksaray'ı kesintisiz görme isteği 1958'de Doğan Kuban'ın Ordu Caddesi için alternatif projesine yeğlenmiştir. (EkinciO.1994)

"Denizin ortasında ve surlarla çevrili eski İstanbul ortadan kalkmış, deniz yerine Karayolları ile çevrili bir kente dönüşmüştür."(Cansever,T.1993) (şekil 4.23)

Bu rnekleri sadece dönemin politikasına bağlamak yanlış olur, çünkü modern mimari de geçmişi ve tarihsel mirası gözardı eden; geleceği, dinamizmi, hızı, hareketi ilke edinen bir kentsel planlama tavrı sergilemekteydi.

Otoyolların yarattığı kayıp mekanların yanı sıra sosyal kopukluklar, yerleşimdeki bireylerin otoyola yer açmak için yer değiştirmeleri ve otoyolu kent içi yola bağlamak için yapılan bağlantı yolları da pekçok anlam kaymalarına yol açmıştır. Arterler bulvarlara dönüşmüş, sokaklar çok amaçlı kullanımlarını yitirmişlerdir. Ama yine de bilinçli yöre sakinlerinin direnişi ile hatalı planlama kararlarına karşı uygulamaları başlamadan durdurulan örneklerle rastlamak mümkündür.(Trancik, R. 1986) (şekil 4.24.9

A.B.D.'nin Baltimore kenti için "Koridor Gelişimi" (1970) araştırmasında; Skidmore, Omings+ Merrill; J.E. Greiner Com, Inc.; Parsons, Brinckerhoff, Quade&Douglas;

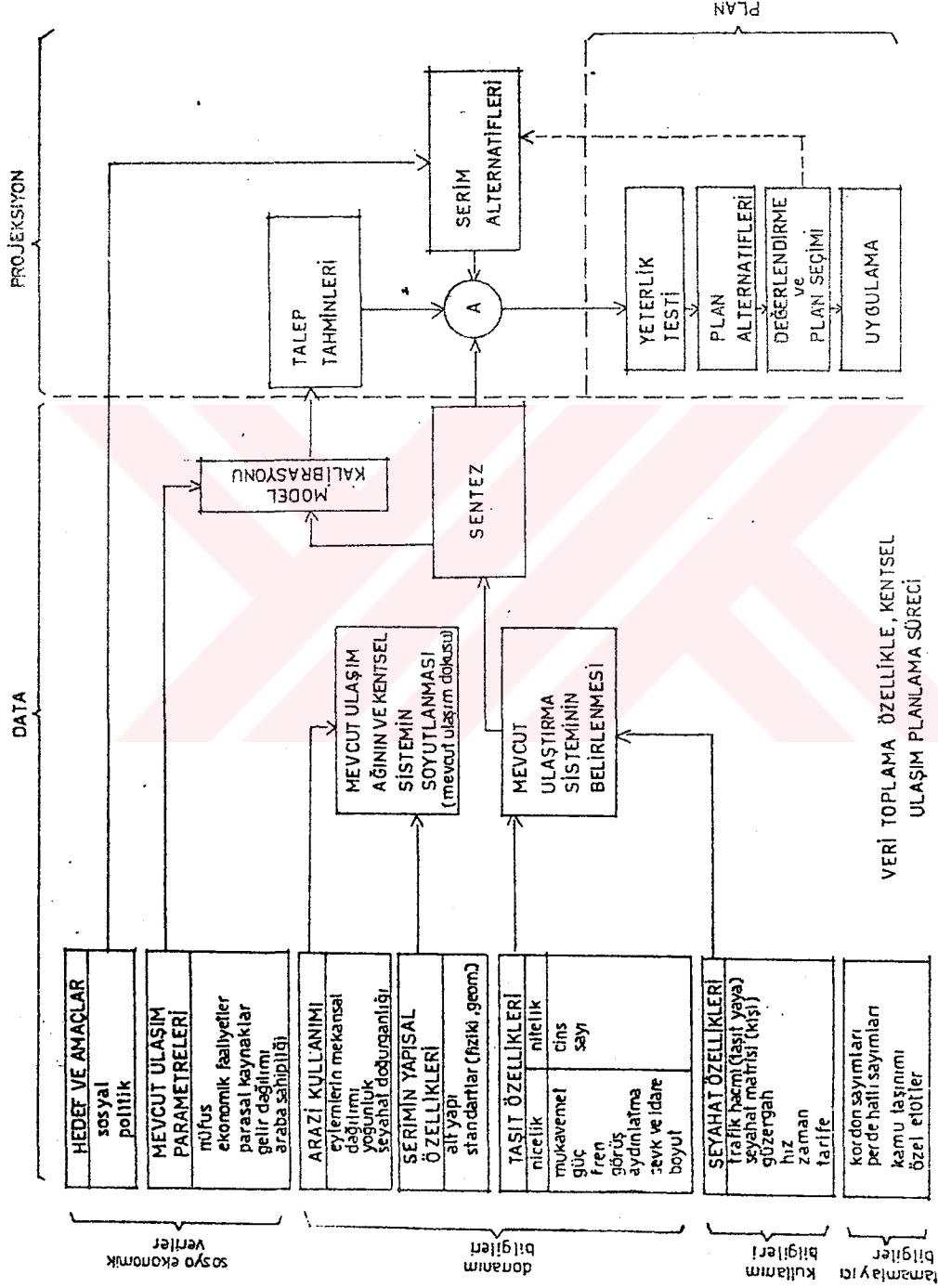


Şekil 4.24. Cambridge, Mass. Öneri otoyol alanı, inşaata başlanmadan önce komuoyu tarafından durdurulmuştur.

Wilbur-Smith& Ass. gruplarının hazırladığı ilkeler; toplum, otoyol ve kent mekan gelişmeleri arasında uygun bir ilişkinin önemsenmesini içermektedir.

Baltimore otoyolu için oluşturulan tasarım ekibi: otoyol mühendisleri, trafik plancıları, mimarlar ve kent plancıları ile, sosyoloji, ekonomi, konut ve sistem analizi konularındaki uzmanlardan oluşmaktadır.Fikir ekibinden beklenen, ulaşım fonksiyonuna en uygun çözümünü sunmak kadar, kentin, sosyal, ekonomik ve estetik gereksinimlerini de sağlayan bir otoyol tasarımı gerçekleştirmeleridir.(Tablo 4.1.,4.2., 4.3.)

Tüm planlama koordinasyonu,yol güzergah kararları, koridor planlaması ve otoyol yapımı sürecinin olumsuz etkilerini önlemeye yönelik üç faktörün iç içe geçişi ile oluşmuştur.



Tablo 4.1. Türkiye' deki Karar Mekanizmasına Ait Veri Toplama ve İşleyişi Gösteren Şema (Günel, 1986)

TASARIM SÜRECİ	İŞVEREN YAKLAŞIMI İRDELENE NOKTALAR	HALKIN FİKRİLERİ	ALINAN SONUÇLAR
Keşif ve bilgi toplama	Bilgi akışı ve yaklaşımlar için yerel ilişkiler		
İlk kavramların geliştirilmesi	Planlama ve mühendislik keşiflerinin incelenmesi		
Alternatif uygulama (fizibilite) çalışmaları	Alternatif fikirlerin müşteriye ve halka sunumu, incelenmesi	Yerleşime ait halktan alınan tepkiler	İlk fikirlerin, olarak ve problemlerin raporu
Tasarım çalışmaları	Yolun geçeceği hattın karara bağlanması ve bağlantılar	Koridor hattı ve yol tasarımına ait halktan alınan tepkiler	Kararlaştırılan yol hattının sunumu
	Kent master planı ile bağlantı planlarının ilişkilendirilmesi, onaylanması		Bağlantı gelişimleri ve yol tasarımının raporu
	Yol inşaatının yapım planı ve onaylanması		Başlangıç inşaatının sunumu
			YÜRÜTME

Tablo 4.2. Baltimore Otoyolu Tasarım Süreci. (UDCA , 1970)

4.4.2.2. Kentsel Planlama Mekanizması

Fiziksel planlama çerçevesinde, kentsel çevrenin çeşitli amaçlar doğrultusunda kullanılmasına yönelik olarak, makro ölçekten mikro ölçeğe hiyerarşik bir düzende değişik ölçeklerde planlama çalışmaları yapılmaktadır. Bu mekanizma, ülkelere göre bazı farklılıklar içermekle beraber, ülkemizi de kapsayacak şekilde aşağıdaki biçimde oluşmuştur ve bu sistem, ülke çapında arazi kullanımını ve kentsel ölçekte de kentsel fiziksel biçimlenişi organize etmektedir.

1. Metropolitan Nazım Planı 1/50 000
2. Metropolitan Alt Bölge Nazım Planı 1/50 000
3. Çevre Düzeni Planı 1/25 000
4. Nazım İmar Planı 1/5 000
5. Uygulama İmar Planı 1/1 000
6. Çeşitli tema ve konularda imar planları 1/5 000, 1/1 000, 1/500
 - Mevzi imar planı,
 - Ulaşım Planı,
 - Ek imar planı,
 - Parselasyon planı,
 - Koruma esaslı plan, v.b.,
7. Çeşitli yönetmelik ve yasalar
 - İmar yönetmeliği,
 - Yangın yönetmeliği,
 - Çevre sağlığı yönetmeliği,
 - Turizm yönetmeliği, v.b.,

Velioğlu, S. (1990) 'na göre bu noktada önemli husus, fiziksel çevreyi, kullanım ve görünüm açısından belirli bir düzen içinde tutmaya yönelik makro ve mikro ölçeklerdeki planlama çalışmalarının, yerel çevre şartları ve çevre karakterini dikkate almayan

uyumsuz ve tekdüze benzer çevreler yaratma tehlikesidir. Bu bağlamda çeşitli hedefler doğrultusunda her çevrenin kendine özgü şartlarını değerlendirerek hazırlanan 'tematik planlar önem kazanmaktadır. Bu planlar, çevre karakterinin korunup geliştirilmesi ve çevreye yeni değerlere katkı sağlanması gibi temel amaçları içermelerine karşın, doğaldır ki konu olan çevrelere göre, fiziksel çevre unsurları ve bileşenleri bağlamında farklılıklar içerirler.

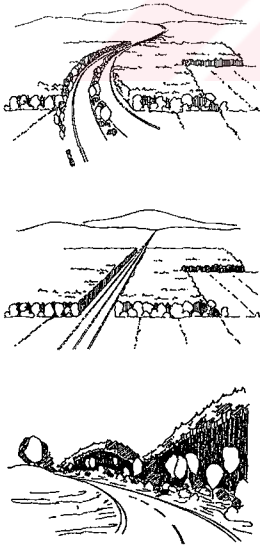
4.4.2.3. Kentsel Tasarım Alanında Karayolu Koridor Mekanı Çalışmaları

4.4.2.3.1. Doğal Fiziksel Ögelere Bağlı Öneriler:

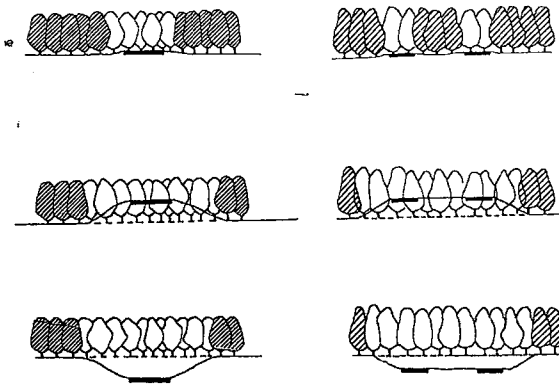
TEM otoyolu, 1981 talimatnamesinin 6. maddesinde doğal çevreye ait değerlendirilmesi gereken kriterler bölümüne göre:

- Otoyol sürücünün etkin yöresel ve topografik özellikleri gözlemliyebileceği biçimde konumlanmalı
- Sürücünün çevrede algıladığı karakteristik noktalar, onun yol tabelalarına gerek kalmadan yönlendiğini ve konumunu seçmesini sağlamalı, karmaşaya düşürmemelidir.
- Doğal çevre, çeşitli ve değişen ögeler içermeli; sıkıcılık yaratan görsel monotonluktan kaçınmalıdır.
- Doğal ögeler karmaşık yapılanmanın var olduğu yerlerde, sürücünün algılayışında kopma yaratan çevreye ait görünümü perdelemeli ve aynı zamanda, arabanın yarattığı çevre için rahatsız edici olan hava kirliliği, gürültü ve ışıklar için tampon oluşturmamalıdır.
- Otoyol ile doğal çevrenin keskin görsel zıtlıklar oluşturmamasına ve topografya ile uyumlu olmasına dikkat edilmelidir.(Şekil 4.25)
- Reklam panoları yasaklanmalıdır.
- Otoyol mümkün olduğu ölçüde yüksek yoğunluktaki kent merkezlerinden ve endüstri alanlarından kaçınmalıdır.

- Otoyolun doğal, sosyal, tarihsel ve kültürel çevre dokusuna uyması için, otoyol elemanları, mimari tasarım konusu olmalıdır.
- Ekoloji çerçevesinde ise, doğal çevrenin dengesini ve öğelerinin çeşitliğini bozmaması ve diğer canlıların yaşam alanlarını zedelememesi gerekmektedir.
- otoyolun inşa sürecinde ve kullanım boyunca, çevre su kaynaklarını kirletmemesi için önlemler alınmalı; suyun akım yönünün değiştirilmesi ya da yeraltına drane edilmesi söz konusu ise, erozyon tehlikesi gözönünde bulundurulmalıdır.
- Otoyolun orman bölgesinin içinden geçen güzergah seçiminde otoyol lineer hat yerine kıvrılan bir yol olması ve orman ile arasında en az 10 metre uzaklık bırakılması gerekmektedir. Otoyolun çevre topografyanın düzleminde gitmediği, seviye farkı yaratıldığı durumda gereğinden fazla ağaç yok edileceği için bundan kaçınılmalıdır.(Şekil 4.26)
- Sürüş güvenliği açısından kavşakları belirginleştiren ve virajda görüntüyü kesmeyen ağaçlandırmaya gidilmeli ve iki şerit arasında aksi yönde hareket eden araçların birbirlerinin ışıklarından rahatsız olamamaları için orta bölüm ağaçlandırılmalı,fakat bunun da sürücüyü duvar etkisi yaratmamamasına dikkat edilmelidir.(Şekil 4.25)



Şekil 4.25.(RAS, 1980)



Şekil 4.26. (RAS ,1980)

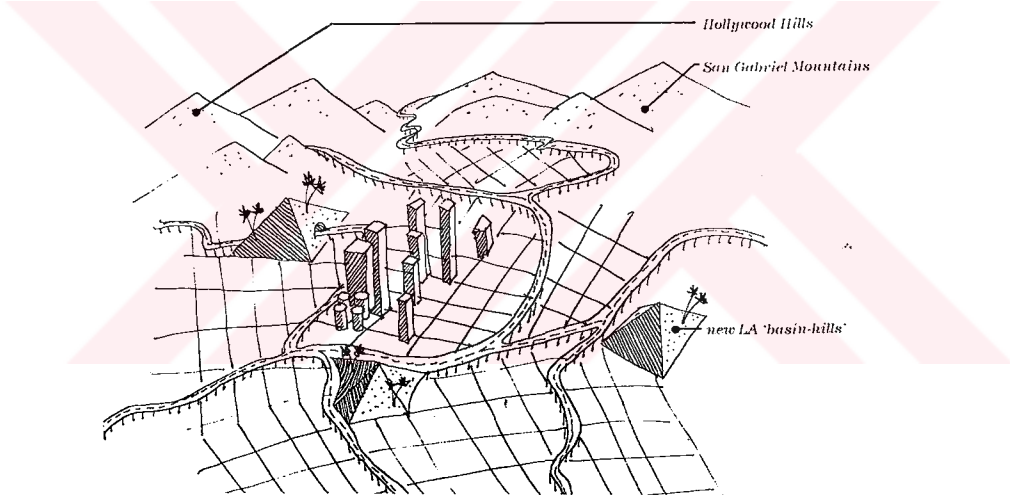
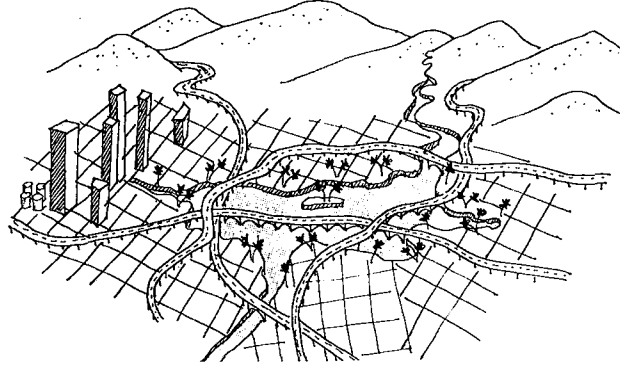
Hough'a(1990) göre, kentsel tasarım, doğal çevrenin etkin olduğu görünümlere ait yeni parametreler ortaya koymaktadır. Kentin sınır bölgelerine ait görünümlerin, yapılaşmamış çevrelerde, tutarlılık ve düzeni oluşturup yayabilme potansiyeli vardır. Kimlik, bitki örtüsünün yoğunluğu ve sürekliliği ile, varolan ya da yeniden yaratılan ormanlık alanlar ile, üretim bahçeleri ve rekreasyon alanları ile oluşmaktadır. Yeni bakış açısına göre peyzaj matrisi; nehir vadilerini, ırmakları, fidanlıkları ve tarım alanlarını kapsayarak, özellikle doğal görünümün korunması stratejisinin yayılması ve gelişmesi için karayolu ve demiryolu kıyılarını alan seçimi için öngörmektedir. Bu sadece otoyoldan çevrenin algılanışı bağlamında değil, kent büyümesinin durdurulması ve otoyol çevresinde tanımsız mekanların değerlendirilmesi açısından da önemlidir.



Şekil 4.27. George Washington otoyolu, Virginia (Lynch, 1984)

Otoyolun ilk ortaya çıkışı, aslında içinde trafiğe yer ayrılan park ile olmuştur. İlk 'parkyol', New York 'da 1858 yılında Olmsted'in tasarladığı Central Park'ın içinden geçen araçlar için yapılan alt geçit için kullanılmıştır.1950'lerde Giedion parkyolun, otoyoldan, ya da trenyolundan farkını, yolun topografya ile bütünleşmesinden

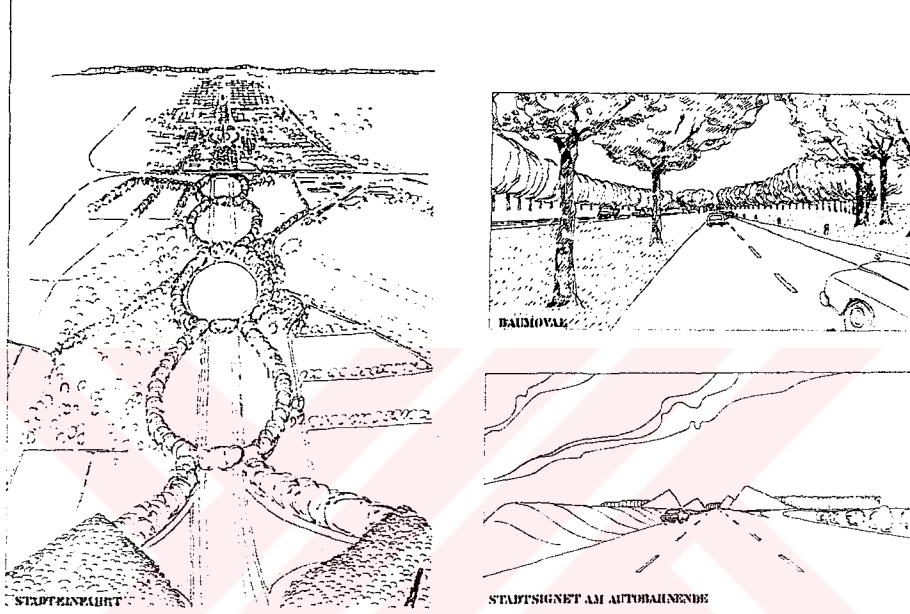
kaynaklandığını söylemektedir. “Topografyanın alçalıp yükselmesi ile yol da alçalıp yükselmekte; göz doğa ile peyzaj mimarının katkılarını birbirinden ayırd edememektedir. Böyle bir yol hattında yolculuk yapma zevki, yolun yeyüzüne uyumu ile gelen güven duygusu ile pekişmekte ve aynı zamanda sürücü hızını doğal olarak ayarlamaktadır”. (Giedion, S.1962) (Şekil 4.27)



Şekil 4.28. Doğal öğelere bağlı otoban çevresi önerisi (Mc Laughlin, 1989)

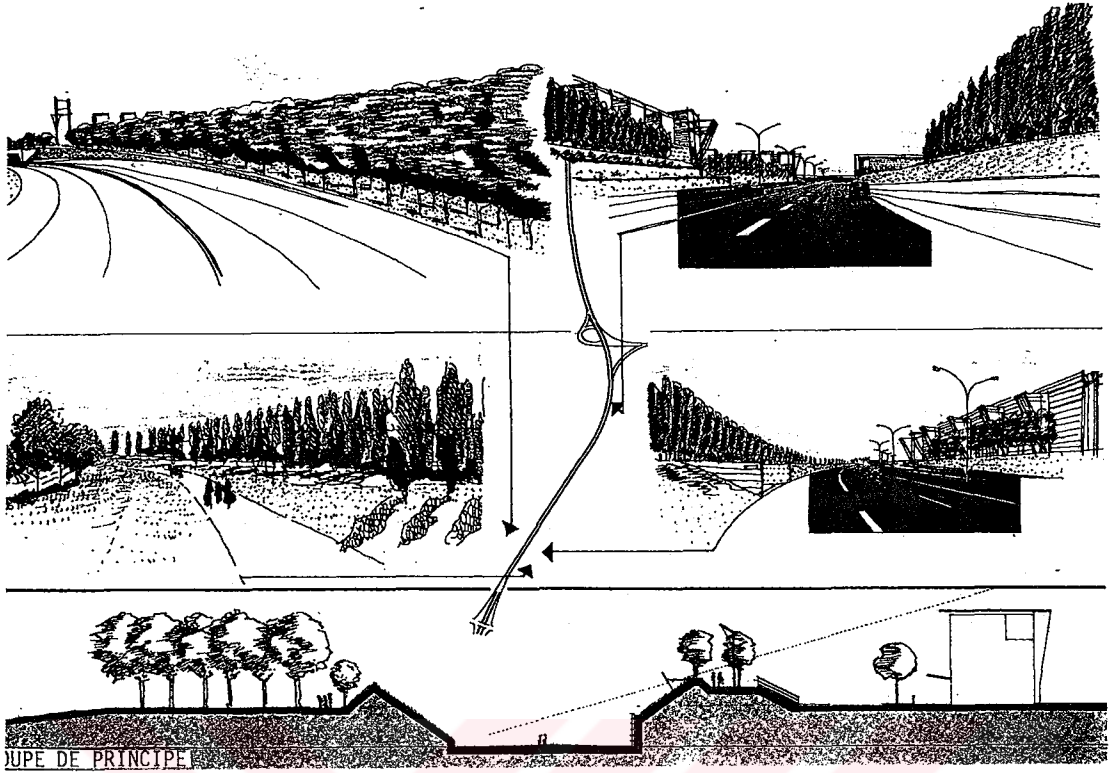
Bugün ki kötüleşen durum için (Mc Laughlin'in -1989- tasarımı) çağdaş karayolu koridor mekanının, yağmalanan doğal tepelerinin etkisini yeniden yaratmak amacıyla, fonksiyon olarak iç mekanda botanik bahçesi kullanımına da olanak veren yapay yeşil tepeler önerisidir. Görsel olarak da kapı ve sınır duygusu yaratan tepeler boşluk etkisini de yok etmektedir.(Şekil 4.28.)

Almanya'nın Mannheim kenti doğu girişi düzenlemesi yarışmasında, 1. ödüllü projenin jüri raporunda; ağaçlandırmadaki farklı formların kullanılmasının ve formların görsel algı çerçevesinde yönlenebilir inandırıcı kılması nedeniyle olumlu bulunduğu belirtilmektedir. Bazı şematik tekrarlarla, oval formlarda genişliyerek giden yol, basit bir düzenleme anlayışı içermesi ile birlikte; mekansallığı, serbest mekan düzenlemesini ve bitki örtüsünü aynı ölçekte çözümlenebilmiştir. (Wettbewerb, 1988) (Şekil 4.29)



Şekil 4.29. Yüksek hızda algılamaya göre doğal öğelerle oluşturulan ardışık mekan dizisi (Wettbewerb, 1988)

Lyon kentinin doğusunu 'Voie et Ville' programı kapsamında, Tissier,S.; Voisin,J.(1988) tarafından gerçekleştirilen 'Urbanisme et Voirie' çalışması, kentin doğu sınırını tutan otoyolun, tasarım alanı ile ormanlık alanı ayıran gezinti yolu ve sanayi alanları düzenlenmesi olmasını amaçlanmıştır. Yapılması öngörülen konut alanları ile bağlantılı düzenleme olarak 'parkyol' tasarımı bağlamında ele alınmıştır. "Yol yapı gibidir; iç mekanı ve dış mekanı vardır. Tümünü toprağın altına gömülmesine izin vermektense, özelliklerini ve elemanlarını mekansal öğeler olarak kullanmak gerekir." (Voisin, J. 1988) (Şekil 4.30)



Şekil 4.30. Yolun geçtiği çeşitli alanlara ait tasarım eskizleri (Voisin, 1989)

Paris yakınlarında Chartes kentinin doğu girişinin master planı yarışmasında, Tschumi'nin ödül alan projesi, otoyol kenarını sadece tampon yeşillendirme alanı olarak kullanılmamasının iyi bir örneğidir. Otoyol çevresi, mekan yaratan bitkilendirme ile beraber, çevre konut alanları ile geçişi sağlayarak, rekreatif kullanıma da hizmet etmelidir. Aynı anlayış, otoparklarla çevrili, ölçsüz boyutu ve kuru cepheleri ile alışveriş merkezlerini de kapsamaktadır. Otoyolların kıyılarında yer alan hipermarketler bir parkın parçası olmalıdır. Böylece otoyol çevresinin yeşil alan olarak kullanımı, kent yeşil alanları ile bütünleşecek ve kent parklar sisteminin bir parçası olacaktır. Bu bir anlamda, yaşayan, aktif sınır anlamına gelmektedir.

4.4.2.3.2. Yapay Fiziksel Ögelere Bağlı Öneriler:

1960'lardan sonra modernist kent planlarının otoyol ile kent arasında yarattığı kopukluğu farkederek mimarlar, öncelikle otoyolu, yapı ile bütünleştiren tasarım arayışlarına

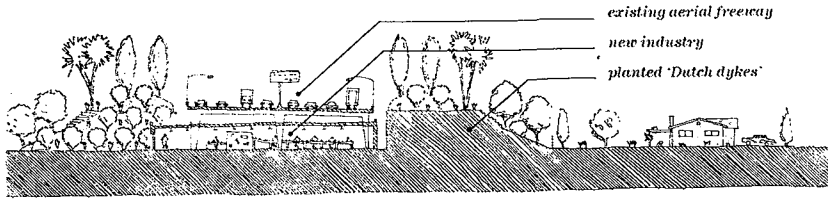
öge olduğu için, ilgi çekici olabilir. Fakat bir yandan sürücü ile kent arasındaki görsel bağ kuran yükseltilmiş yollar, yolculuk boyunca algısal bağlamda başarılı bir düzenlemeye iken, bir diğer yandan otoyolun kente hakimiyetini ilan edişi olarak da ortaya çıkar. Yayalar sanki otoyolların dışında kalan alanları kullanır gibidirler. Nitekim Boston kent merkezinin kıyı bandında yer alan ve 1954'de yapılmış olan yaya düzleminin yukarısındaki otoyol, 2000 yılına kadar tamamlanması öngörülen bir proje ile yıkılarak yeraltına alınmaktadır. Otoyolun yaya düzlemindeki izi ise parklar sistemi ve bunları birbirine bağlayan düşük trafik yoğunluğunda olduğu bulvarlara dönüşmüştür. (Şekil 4.32.)



Şekil 4.32. Boston kent merkezinde, eski otoyolun yerine yapılması planlanan yeşil bulvar. (Shaw 1992)

Kent girişlerinde yer alan sanayi alanlarının sınırladığı otoyollar için ise durum daha farklıdır. Kent merkezindeki yaya hakimiyetinin zedelenmesi burada söz konusu değildir. Otoyollar üretim yapılarına entegre edilerek yükseltilebilir. Otoyolların altında sanayi

yapıları yer alırken, bir alt kotta servis yolları yer alır. Böylece sanayi yapılarının oluşturduğu kaotik yapılanma ve onun görsel etkisinden kurtulan sürücü, doğal çevre ile görsel ilgi kurabilir.(Şekil 4.33.)



Şekil 4.33.Otoyol ve altında yer alan sanayi yapıları (Mc Laughlin,1989)

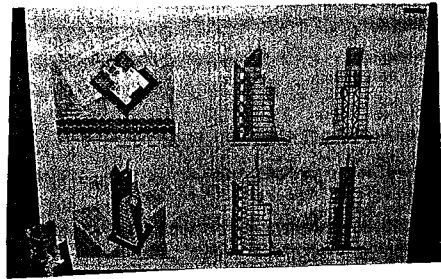
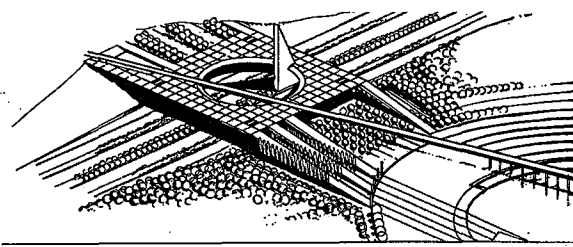
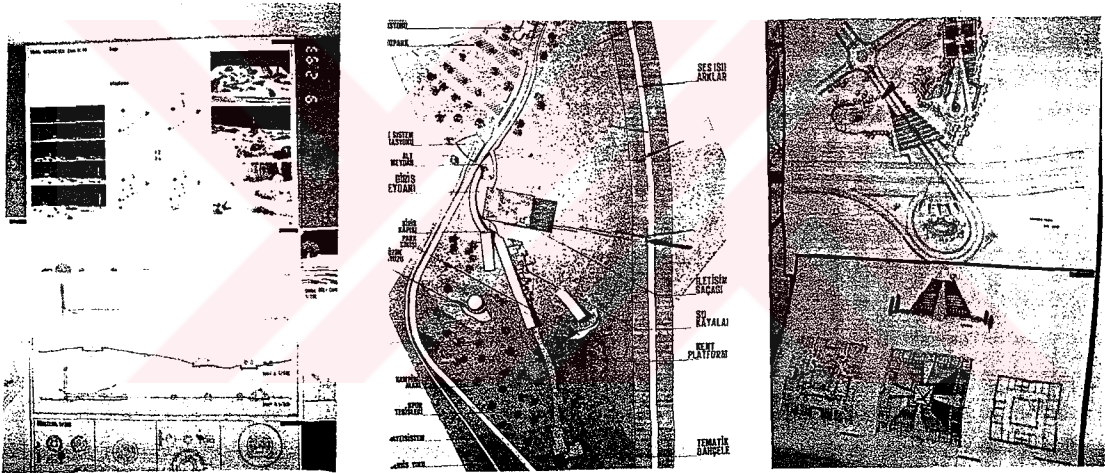
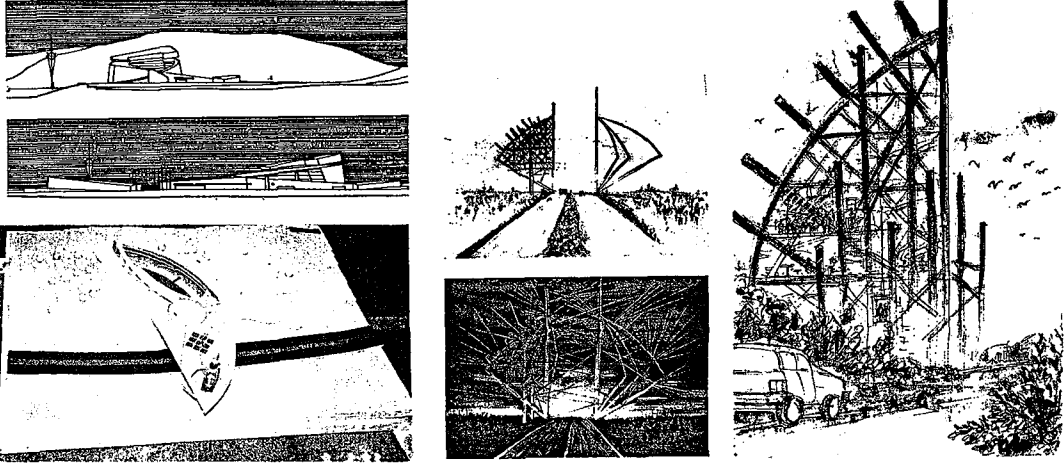
Kitlesel konut alanlarının bulunduğu, kent merkezi ile ilintisi olmayan banliyölerin içinden geçen otoyol, düzensiz bölgelerin farklı parçalarına gönderme yapan etkin bir imge strüktürü, bağlayıcı bir eleman olarak görülebilir. OMA'nın Amsterdam kentinin Bijlmermeer alt bölgesinin yeniden düzenlenmesi projesi de bu ilkedен yola çıkmıştır. Modern dönemin sosyal konutlarının bulunduğu bölge, yeni kentsel program ile ele alınırken, otoyol bağlantı yoluna asılan öneri yapılar, bölgeyi, fiziksel ve sosyal anlamda kentsel içerik ile bütünleştiren eksenini oluşturmuştur.

Ankara Büyük Şehir Belediyesinin 'Güzel Ankara' projesi, Kent girişleri düzenlemesi proje yarışmaları,

- Koridor boyunca imgesel ve sembolik değerlerin oluşturulması
- Yarışma alanının kentsel tasarım mimarlık, peyzaj ölçeklerinde düzenleme kapsamında açılmıştır.(Şartname,1992)

Kentin yarışmaya açılan üç farklı yönde girişinde, kente hakim olan odak alan seçilmiş ve koridor mekan tasarımı ile birlikte konaklama tesisi planlanması istenmiştir. Yarışma sonucunda, projelerin, konuyu, giriş kavramını vurgulama amacıyla oldukları görülmektedir. Öneri projeler, koridor mekan düzenlemesini, hedef kavramını dolduran

yapılar ile kurgulamışlardır. Yarışma şartnamesindeki bazı maddeler, konu kapsamında oldukça önemlidir: (Şekil 4.34.)



4.34. Ankara Kent Girişleri yarışmasından alınan yarışma proje örnekleri

- “Bu tasarım, bir mekansal değerler dizisi olarak algılanmalı, kent görüntüsüne olumlu katkıda bulunduğu kadar, verilecek rekreatif hizmetlerin odaklandığı değerler olarak da düşünülmelidir.
- Kent girişinin yol boyunca süren ve derinliği olan bir çevre ve peyzaj düzenlemesi olduğu düşünülmelidir.
- Yol boyu geliştirilecek olan noktasal vurgulamaların görsel bir strüktür yaratması gerektiği üzerinde durulmalı, bunun aksın kişiliğini oluşturacak bir tutum olduğu düşünülmelidir.
- Kent yaklaşımı, derinliği olan bir tasarım olarak düşünülse de, noktasal vurgulamalar halinde yer alacak olan işlevlerin ve tasarımların zamanla şehrin içinde kalacağı ve değişime uğrayabileceği gözönünden uzak tutulmamalıdır.
- Kentin yarışma alanından görsel olarak algılanması sağlanmalıdır.” (Şartname,1992)

4.4.2.3.3. Simgelerle Bağlı Öneriler

Buradakinden daha farklı bir bakış açısı ile konuya yaklaşan; kentin sınırlarını ve kapılarını bugün yeni anlamlarla, bir mesaj, işaret ya da işaretler topluluğu olarak yeniden kurmayı hedefleyen çalışmalar vardır. 5. bölümde de anlatılacak olan otoyolların, insan ile kent arasındaki kopardığı görsel ve fiziksel bağı yeniden kurmaya çalışan, insanın zihninde, kente ait anlamlı örüntüler kurabilmesi için sembollerini kullanan ve göstergeler oluşturan bu çalışmaların arkasında, şehrin bir söylem olduğu, bu söylemin gerçek bir dil ve şehir ile içinde yaşayanların bir dialogu olduğu fikri vardır.

"Psikolojinin, sosyolojinin, coğrafyanın ve nüfus biliminin şehre ilişkin verilerinden modele varmakta güçlük çekiyorsak, son bir tekniğe daha ihtiyacımız var demektir; bu da sembolere ilişkindir."(Barthes,R. 1982)

Bu göstergebilimsel mimarlık araştırmalarının başında Groningen Kenti (Hollanda) için Daniel Libeskind önderliğinde mimar ve sanatçıların projeleri sonucunda oluşmuş

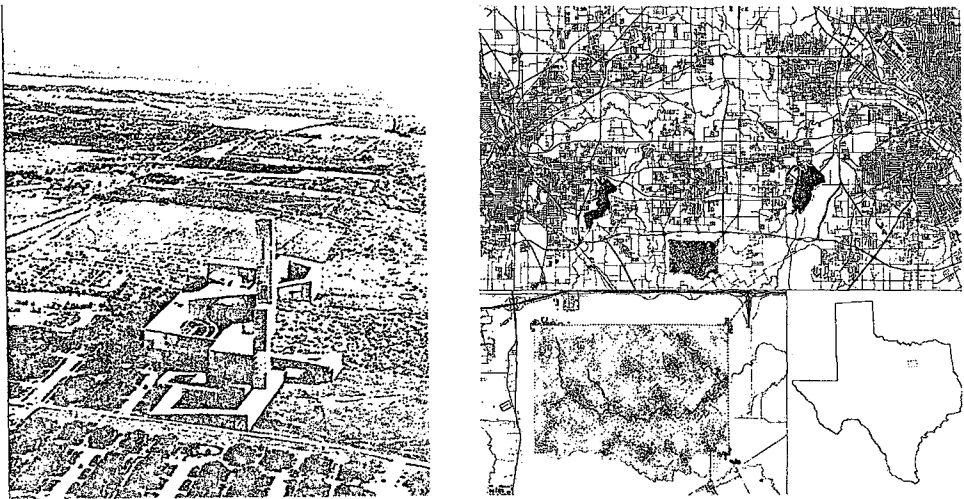
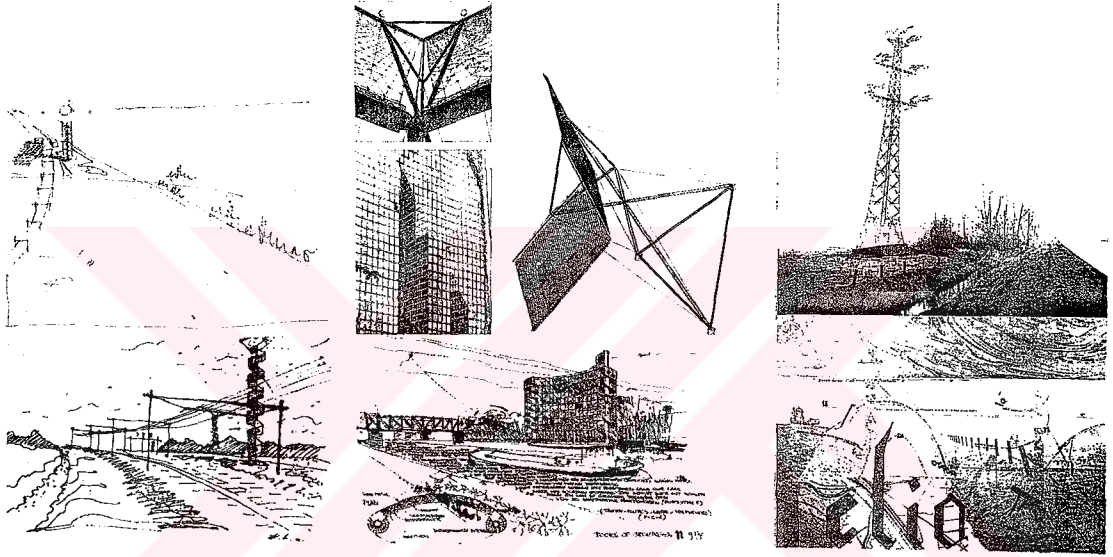
eserleri gelir. Kentin içeriğinden alınan kavramlardan oluşan heykel/konstrüksiyonlar, kent sınırı ile kenti anlamsal olarak bünleştirileceği ana fikri ile kentin yaklaşma yollarındaki en önemli dokuz noktaya yerleştirilmişlerdir. Bu çalışma grubunda yer alan Steiber, N. (1992) 'e göre "Kent sınır çizgisi sürekli olduğu ve buna bağlı olarak kimliğine ait soru da sürekli olduğu için, bu işaretler eski yorumları meşrulaştırmayı değil, yorumlama ve anlamlandırmayı devam eden bir aktivite haline dönüştürmeyi amaçlamaktadırlar. Kent, kuşatan bir duvarla tanımlanmak yerine, işaretler, tanımlanacak bir alan ve sınırlandırma kavramının farkında olmayı yaratıyor." (Şekil 4.35.)

Bu çalışmayı yorumluyanalardan biri olarak Hefting,P.(1992)'ye göre buradaki amaç:Kent çalışmaları için sanat çalışmalarına yardımcı olmak değildi. Kent kapıları da sanat eseri olarak görülmemişlerdir, daha çok kentin kullandığı ve kente yaklaşan yolcunun zihninde güçlü etki uyandıracak elemanlardılar.Taverne (1992) 'ye göre ise "Bu, kent ve kent tarihini, kent ve onu çevreleyen alanları, kent ve onun asıl misyonunu, amacını ve geleceğini bütünleştirme çabasıdır.Ve bu yeni heykeller/kapılar kentin özüne yapılan yolculuk olarak içinde yaşayanı ve ziyaretçiyi iki yaprak arasına sıkıştırmak gibi, iki sayfa arasındaki o dar yere girmeye davet etmektedir." (Şekil 4.36)

Yine bu alanda yapılan bir başka çalışma, Paris kenti için yapılan ve Mimarlık ve Ütopya (Architecture et Utopia) adlı bir kitapta toplanan projelerdir.(1989) Bu fikirsel çalışmaların içinde Bofinger'lere ait proje kapsamında kentin çekirdeği ile banliyöleri arasındaki tarihsel kapıların yerine, çok uzaktan da görülebilmesi ve sınırların çok net çizilebilmesi amacı ile 200 metrelik çift kule inşa edilmesini önerilmiştir. Amaç kentsel kimliğin giderek kaybettiği değerleri ve modern metropollerin bütünlüğünü, merkez ve çevresi arasındaki geçitleri, tarihi ana aksları sembolize eden, kapı formundaki yeni yapılarla kurmaktır.

Holl,S(1994), "Sonuç olarak, yeni kent sınırları için, projeler ve planlar yapmak gerektiğinde, eski yöntemleri ve çalışma alanlarını bir kenara bırakıp yeni temel araştırmalara başlamak gerekir.... Düzensiz mimarlığı, düzensiz kültürlere uydurmak için

yeni bir çalışmadan bahsedilmemektedir. Böyle bir eklenme, kaotik olduğu kadar çalışmaları başka bir boyuta da götürmez.” demektedir. Onun önerisi, daha çok yeni ilişkilerin, yeni düzenlerin araştırılması önerisidir. Buna bir çeşit kolaj, hayattaki raslantısallığın, nesne ve olguların sistematik olarak düzenlemesidir diyebiliriz. Holl, bunu gazete okuma deneyimine benzetmektedir. Birbiri ile ilgili olmayan konulardaki yazıların, bir düzen içinde yanyana gelişi gibi. Kuzey kutbundaki buzdağından bahseden yazının yanında, denizaltında yeni bir tünelin haberi, Meksika’daki Japon fabrikaları üstüne bir makale, ozon deliği fotoğrafının hemen yanında..(Şekil 4.37.)



Şekil 4.35. Groningen kent kapıları (Hefting, 1991)

Şekil 4.36. Steven Holl'a ait kent sınırı önerisi (Holl, 1994)

4.4. Bölüm Sonuçları

Otoyol yapım politikalarının yoğun bir şekilde popularitelerini korudukları bir dönemde yapılan çalışma, otoyolun kenti büyük ölçüde etkilediğinin bilincinde olarak, farklı ekiplerin işbirliğinin sonucu olması gerektiğinin örneği olarak Türkiye'deki mekanizma ile karşılaştırmak amacıyla burada sunulmuştur.

Hız zamanın etkin gücüdür ve yollar hareketin özgürleşmesi için engelleri ortadan kaldırmaktadırlar. Ama varlıkları için kendilerine açtıkları yer eriştikleri noktalar arasında kimseye ait olmayan bir mekan olmaktadır. Koridor mekanlarının kaderi de denebilecek olan iki noktayı birleştiren kanalların kendilerine dönük yabancılaştırıcılıkları sadece hedefe mümkün olan en kısa zamanda ve en az maliyet .yükü ve çaba ile varmak ilkesinden kaynaklanmaktadır.

Pragmatik bir analiz, otoyol ve kent arasındaki çelişki ortaya çıkmaktadır. Bir bakış açısından, otoyol içine girdiği bölgede çevresini bir asfaltın sessiz ve yumuşak yayılışı gibi yapılaşma ile doldurmakta; bir başka bakış açısı ile, kenti görünmez bir duvar gibi çevreleyerek sınırını oluşturmaktadır.

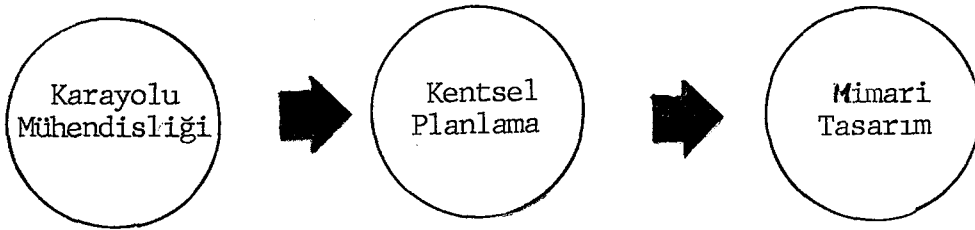
BÖLÜM 5. SONUÇLAR VE ELDE EDİLEN KRİTERLER

Kent Girişi Karayolu Koridorunun Mekansal Değerlendirilmesine Yönelik Araştırma sonucunda, sürücü ve kent arasında fiziksel ve algısal bağlantıyı koparan nedenlerin, tasarım sürecinin niteliği ile ilgili olduğu görülmektedir.

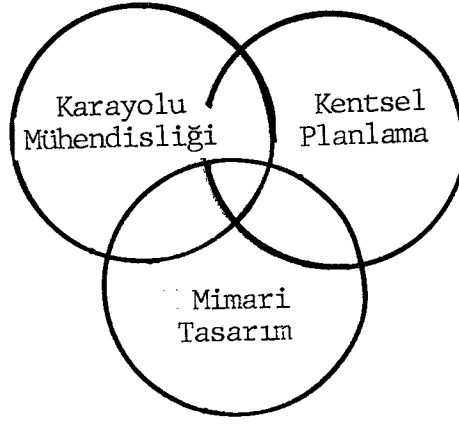
Ortaya çıkan sonuç, Türkiye karayolları Genel Müdürlüğü'nün çalışmalarının, sadece geometrik standartlar çerçevesinde ele alındığı ve kentsel planlama disiplindeki çalışmalarla eşgüdümünün kurulmadığıdır. Dolayısıyla, kentsel koridor mekan ile ilişkili disiplinleri arasında eşgüdüm kurulmadığından, doyurucu sonuçlara ulaşılamamaktadır. Otoyol koridoru, kentsel alan ile bütünleşememekte ve niteliksiz, kaotik mekansal deneyimler sunmaktadır.

Bunun için öncelikle, otoyolun, kente ait bir koridor mekan olarak ele alınmasının zorunlu olduğu düşünülmektedir. Otoyol,

- Mevcut oluşmuş çevrenin yeniden düzenlenmesinde, ya da
- Yeni tasarım önerilerinde
 - a. Karayolu mühendisliği
 - b. Kentsel Planlama
 - c. Kentsel tasarım, Mimarlık disiplinlerinden ortak fikir ve iş bölümünün, eşgüdüm içinde yürütüldüğü çalışma alanı olarak ele alınmalıdır.



Tablo 5.1. Türkiye'deki mevcut mekanizma ve işleyişi



Tablo 5.2.İdeal mekanizma ve işleyişi

Karayolu koridoru mekansal çalışmalarında, ilgili disiplinlerden uzmanların oluşturduğu ekip çalışması ve yeni yasal düzenlemelere gidilmesi gerekliliği ön plana çıkmaktadır. Uygun bir mekanizmaya bağlı olarak oluşturulmuş ekibin, tasarım ve uygulama sürecinde ilgili kararlarda dikkate alması gereken kriterler vardır.

Kent girişi çerçevesinde ele alınan ‘karayolu koridoru mekansal tasarımı’ ;

- içinden geçtiği mevcut çevrenin durumu ve
- üstünde hareket eden sürücünün durumu dikkate alınarak hazırlanmalıdır.

Son bölüm kapsamında, koridor tasarımı çalışmaları, sınırlı yapay ve doğal fiziksel öğelere bağlı olarak incelendiğinde, ortaya çıkan kriterler;

1. Otoyolun içinden geçtiği mevcut çevrenin durumuna bağlı olarak,

- a. Otoyolun çevreye vereceği hava kirliliği, gürültü, ışık gibi duyuşal zararların engellenmesine,
- b. Çevrenin doğal ve yapısal dokusunun bozulmamasına,
- c. Kimliğini oluşturan simgesel ve tarihsel değerlerin yok olmamasına,
- d. Çevre yolları ile kurduğu bağlantıların netliğine ve bu bağlantıların kayıp alanlar yaratmamasına
- e. Otoyolun çevreden algılanışta, özgün biçimsel değerler içermesine,

2. Yolculuk eden sürücünün algısına bağlı olarak ise,

- a. Yol üstünde güvenli yolculuk edişi sağlayıcı geometrik standartların uygulanması

- b. Kara verme noktalarının netlik içermesi,
- c. Yapay ve doğal fiziksel öğelerin oluşturduğu görsel alanın; kimlik, canlılık, aktivite ve çeşitlilik sunması,
- d. Yapay ve doğal fiziksel öğelerin, varolan mekansal değerleri ortaya çıkarmada ve yeni öğelerin oluşturulmasında belirli bir düzen içinde kurgulanması,
- e. Kurgunun monotonluk içermeyen ve hedef kavramını dolduran yapı ya da yapı gruplarını içererek varış deneyimini oluşturması
- f. Mevcut karmaşık görsel etkiyi perdeleyici önlemlerin alınmasını içermektedir.



KAYNAKLAR

- AGREST, D.I.,(1991), Architecture from Without, The MIT Press, ss:68
- AKARCA, A.,(1987), Şehir ve Savunması, Türk Tarih Kurumu Basımevi,ss:24
- ANDERTON, F.,(1989), Collision or Vision, Architectural Review:,1141, ss:23-25
- APPLEYARD, D, LYNCH, K., MYER, J,R.,(1964),The View From The Road, The MIT Press
- ASENDORF, C., (1993),Total Mobilisation, Daidalos, ss:90-96
- AYDINLI, S.,(1986), Mekansal Değerlendirmede Algısal Yargılara Dayalı Bir Model, İTÜ, ss:3-12
- BACON,E., (1974), Design of Cities, The Viking Press,Inc.
- BAKER,F., JACKSON, P.,(1992), The History of London in Maps, Barrie&Jenkins ltd.
- BROADBENT, G.,(1990), Emerging Concepts in Urban Space Design, Van Nostrand-Reinhold,
- BARTHES, E., (1974), Gösterge Bilim ve Şehircilik, Mimarlık 11/12 , ss: 15-19
- BENEVOLO, L., (1981), Modern Mimarlığın Tarihi, Cilt 1, Çevre Yay. ss:165-170
- BENEVOLO, L., (1993), Storia Della Citta I,La Citta Antica, Editori Laterza
- BERMAN, M., (1994), Katı Olan Herşey Buharlaşıyor,İletişim Yay. ss:207-217,367-421
- BİLGİN, İ., (1987), Görünmeyen Kentler,Defter 1, Metis Yay., ss:51-74
- BİLGİN, İ., (1988), Teknolojinin Görünün Yüzü, Defter 5, Metis Yay., ss:156-169
- BİNDAL, N., (1990), İtalya'da Rönesans ve Barok Devirleri, Hacim Stil Analizleri, İTÜ Basımevi ss:14-19
- BRAUDEL, F., (1990), Akdeniz, Mekan ve Tarih, Metis Yay.
- BROADBENT, G., (1990), Emerging Concepts in Urban Space Design, Van Nostrand-Reinhold
- BRUNN, B., (1993), Hauptbahnhof-Tor Zur Stadt, Bauwelt 84/26, ss:1418-1423

- CANSEVER, T., (1993), Ülke Ölçeğinde İstanbul'u Planlamak, İstanbul Dergisi 4,
- CHOAY, F., (1982), Şehircilik ve Gösterge Bilim, Mimarlık 11/12, ss:9-14
- COMMUNITY RENEWAL PROGRAM, (1965), Toward A New City- A Preliminary Report on Minneapolis- Urban Design Pilot Study
- CONFIRIUS, G., (1993), The City of Lines, Daidalos 47, ss:44-54
- CORBUSIER, (1986), Towards a New Architecture, Dover Pub. Inc.
- CULLEN, G., (1971), The Concise Townscape, Architectural Press
- DERMAN, İ., (1991), Fotograf ve gerçeklik, Ağaç Yay. ss:33-41
- EKİNCİ, O., (1992), Kent ve Yaşam Dergisi 1
- FARINELLI, F., (1989), The Enequaled Revolutions, Casabella, 553/554
- FEIREISS, K. (Editor), (1989), Architecture et Utopia, Ernst & Sohn
- FISHMAN, R., (1994), Space, Time and Sprawl, Architectural Design Vol 64, No:3/4
- GEHL, J., (1987), Life Between Buildings, Van Nostand Reinhold, ss: 65-74
- GIEDION, S., (1962), Space , Time and Architecture, Harvard Unv. Press, ss.727-736
- GİRİTLİOĞLU, C., (1991) Şehirselsel Mekan Öğeleri ve Tasarımı, İTÜ Basımevi, ss:27-48
- GRRASSKAMP, W., (1993), The Picturability of the City, Daidalos 50, ss: 38-49
- GROSZ, E., (1992), Bodies and Cities; Sexuality and Space , Colomina, B. (Editor) Princeton Architecture Press
- GÜNAL, C., (1983), Kent ve Yol, Özgün Mat.
- HACIKADİROĞLU, V., (1984), Algılama, Duyma ve Bilme, Metis yay.
- HALPRİN, L., (1964), Cities, Reienhold Pub.Com., ss:198-216
- HEFTING, P., (1992), Signs for the City of Groningen, Art and Design 7, ss:17-19
- HISS, T., (1990), The Experience of Place, Vintage Books a division of Random House

- HOLLANDER, H.,(1986), *Mirror and Margin - Architecture and Painting*,
Daidalos,ss.36-53
- HOLL, S., (1994), *Edge of a City*, *Art and Design* Vol 64, No 3/4, ss.87-89
- IŞIN, F. (1991), *İstanbul'da Modernleşme Öncesi Gündelik Hayat; İstanbul İçin Şeh-
engiz*, Batur, E. (Editör), Yapı Kredi yay.
- JAMESON, F., (1992), *Postmodernizm*, Yapı Kredi yay. ss. 145
- KARAKAŞ, İ.,(1990), *Ulaşım Bağılı Olarak Merkezlerin gelişmesi ve E-5 Projesi*
Yıldız Üniversitesi, basılmamış yüksek lisans tezi, ss. 27-37
- KARAYOLLARI 1593 NO'lu KANUNU, (1972), *Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü*
- KIERAN,S., TIMBERLAKE,J.,(1994), *A Tale of Two Cities - A Symbiotic Rather than
Consumptive Relationship*, *Art and design* Vol 64, no 3/4, ss: 30-35
- KOSSAK, E., (1986), *Town by the Harbour*, Daidalos, ss:14-35
- KOSTOFF, S., (1983), *Majesteleri Kazma : Yıkımın Estetiği*, *Mimarlık* 10, ss. 3-15
- KOSTOFF, S., (1991), *The City Shaped*, Thames and Hudson Ltd.
- LOZANO, E.E., (1990), *Community Design and the Culture of Cities*, Cambridge
Unv.Press
- LYNCH, K., (1960), *The Image of the City*, The MIT Press
- LYNCH, K., (1980), *Managing the Sense of a Region*, MIT Press
- LYNCH, K., (1984), *Good City Form*, the MIT Press
- LYNCH, K., (1990), *City Sense and City Design*, Banerje, T., Southworth, M.
(Editor),ss. 486- 563
- MAGNANI, C., VAL, P.A., (1989), *Notes For a Taxonomy*, Casbella,553/554
- MATTENKLOTT, G., (1993), *The Way is the Goal*, Daidalos 47, ss: 28-36
- Mc LAUGHLIN, H., (1989), *L.A. The City*, *Architeturual Review* 1114, ss: 77-83
- MEISENHEIMER, W., (1993), *The Difficulties in Depicting of Time in Space*, Daidalos
47, ss: 66-80
- NEUTELINGS, W.J., (1989), *The Antwerpen Ringzone*, Casabella, 553/554

- NIJENHIUS, W., (1994), City Frontiers and Their Disappearance, Architectural design Vol 64, No: 3/4, ss: 13-17
- NORBERG-SCHULTZ, C., (1992), The Healty City, Global Architecture
- PEHNT, W., (1993), Always Staight On - The Staight Path in Modern Architecture, Daidalos 47, ss: 18-28
- RAPAPORT, A., (1991), Pedestrian Street Use - Culture and Perception; Culture Space for Public Use, Moudon, A. V., (Editor), Colombia Unv. Press, ss: 80-95
- RAS (Richtlinien für die Anlage von StaSen), (1980), Landschaftsgetstaltung, Landshaftsgerechle Planung
- RAYMOND, C., (1983), Architecture and the Urban Environment, Van Nostrand-Reinhold, ss: 72
- REED, P.S. (Editor), (1991), Louis Kahn, Brownlee,D.B., De L'ong,D.G. (Editor), Rizzoli Int. Pub., ss: 417-418
- RYNNIMERI,V., HANNAY,M., (1994), Borderlands, Architectural Design Vol 64, No:3/4, ss: 49-51
- SCHONE,J.F., COETETRIER,J.F., (1990), The Significance of Rural Roads, Culture Space History, The Faculty of Architecture Press, METU, ss: 284-285
- SEGUCHI, T., (1990), Meaning of Places in Historical Towns - A Case Study, Culture Space History , The Faculty of Architecture Press, METU, ss: 131-138
- SHAW, B., (1992), Hiding The Highway, Architectural Review 1141, ss: 68-71
- SPREIREGEN, P.D., (1965), The Architecture of Towns and Cities, Mc Graw-Hill
- STEIBER, N., (1992), The Triumph of Play : Charts, Catrs and Cads, Art and Design Vol 7, No: 1/2, ss: 9-15
- ŞARTNAME (1992), Güzel Ankara Projesi, Kent Girişleri Düzenlemesi, İzmir Girişi Proje Yarışması
- TEM ,(1981), Environmental Considerations
- TRANCIK, R., (1986), Finding the Lost Space, Van Nostrand-Reinhold
- UDCA (Urban Design Concept Associates), (1970), Corridor Development, Baltimore Interstate Highway System 3-A, Segments 1,2,3,

VELİOĞLU, S., (1990), Dış Mekan Yaşantısını Değerlendirmeye Yönelik Bir Model, MSÜ, yayınlanmamış doktora tezi, ss:47-49,64-72

VENTURA, N., (1989), The Space of motion: specificity and integration, Casabella, 553/554

VENTURI, R., BROWN,D.S., IZENOUR, S., (1993), Las Vegas'ın Öğrettikleri, Şevki Vanlı Vakfi Yay., ss: 1-86

VIRILIO, P., (1992), A Third Interval - A Critical Transition, Art and Design Vol 7, No:1/2, ss. 79-85

VIRILIO, P.,(1993), Speed and Vision - The Incomparable Eye, Daidalos, ss:96-108

VOISIN, J., (1989), The Grand Peripheique Est of Lyon, Casabella, 553/554

WETTBEWERBE, (1988), No 3

WINKEL, C., (1992), The Boundary and the Boundless - On Fragments of Culturel History, Art and Design, ss: 262-271

YAN,X., MARANS, R.W., (1990) Images of Changing Urban Form - A Case Study of Beijing, Culture Space History, The Faculty of Architecture Press,METU, ss:262-271

YÜREKLİ, F.,(1977), Çevre Görsel Değerlendirmesine İlişkin Bir Yöntem, İTÜ, ss:4

ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi	30 Mart 1971
Doğum yeri	İzmir
Mezun olduğu lise ve tarihi	İzmir Özel Türk Koleji , 1988
Mezun olduğu Üniversite ve tarihi	Yıldız Üniversitesi
Çalıştığı kurum	Yıldız Teknik Üniversitesinde, Mimari Tasarım Anabilim Dalına bağlı olarak 1993' den bu yana araştırma görevlisidir.

