

T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

ARTIK ALANLARIN KENTTEKİ POTANSİYELERİNİN
DEĞERLENDİRİLMESİ; KÖPRÜ-ARTIĞI'NI OKUMA
ÜZERİNE MODEL ÖNERİSİ

Özlem EREN AKAYDIN

DOKTORA TEZİ

Mimarlık Anabilim Dalı

Mimari Tasarım Programı

Danışman

Prof. Dr. Feride ÖNAL

Haziran, 2022

T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**ARTIK ALANLARIN KENTTEKİ POTANSİYELLERİNİN
DEĞERLENDİRİLMESİ; KÖPRÜ-ARTIĞI'NI OKUMA ÜZERİNE MODEL
ÖNERİSİ**

Özlem EREN AKAYDIN tarafından hazırlanan tez çalışması 18.05.2022 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım Programı **DOKTORA TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Prof. Dr. Feride ÖNAL
Fenerbahçe Üniversitesi
Danışman

Jüri Üyeleri

Prof. Dr. Feride ÖNAL, Danışman
Fenerbahçe Üniversitesi

Doç. Dr. M. Tolga AKBULUT, Üye
Yıldız Teknik Üniversitesi

Doç. Dr. Tan Kamil GÜNER, Üye
İstanbul Teknik Üniversitesi

Doç. Dr. Zafer AKDEMİR, Üye
Yıldız Teknik Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi M. Orkun ÖZÜER, Üye
Beykent Üniversitesi

Danışmanım Prof. Dr. Feride ÖNAL sorumluluğunda tarafımca hazırlanan ‘Artık Alanların Kentteki Potansiyellerinin Değerlendirilmesi; Köprü-Artığı’nı Okuma Üzerine Model Önerisi’ başlıklı çalışmada veri toplama ve veri kullanımında gerekli yasal izinleri aldığımı, diğer kaynaklardan aldığım bilgileri ana metin ve referanslarda eksiksiz gösterdiğimi, araştırma verilerine ve sonuçlarına ilişkin çarpıtma ve/veya sahtecilik yapmadığımı, çalışmam süresince bilimsel araştırma ve etik ilkelerine uygun davrandığımı beyan ederim. Beyanımın aksinin ispatı halinde her türlü yasal sonucu kabul ederim

Özlem EREN AKAYDIN

İmza



*Mehmet Hakan
ve Melahat'a*

TEŞEKKÜR

İnsan hayatı gibi teşekkürlerin de sadeleşmeye ihtiyacı olduğu fikrime sığınarak kıymetli danışmanım Feride ÖNAL'a, diğer jüri üyeleri Tan Kamil GÜNER ve M. Tolga AKBULUT'a, süreç içerisindeki değerli katkıları ve yorumlarından dolayı teşekkür ederim.

Öğrencisi olduğum için kendimi şanslı ve değerli hissettiğim, lisans eğitimimde kendisini tanıdığım ilk günden itibaren örnek aldığım hocam M. Orkun ÖZÜER'e, Yıldız Teknik Üniversitesi'nde doktora daha başlamadan, kendisiyle tanışmadan önce eğitimci kimliğinden haberdar olduğum değerli hocam Zafer AKDEMİR'e teşekkür ederim.

Doktora sürecimin her aşamasına tanıklık eden, bana olan inancını ve güvenini her cümlesinde eksiksiz hissettiğim eşim Mehmet Hakan AKAYDIN'a ve Yıldız Teknik Üniversitesi'ndeki lisans eğitiminden her seferinde gururla bahseden, doktora eğitimimi içselleştiren ve heyecanımı paylaşan babam Mahmut AKAYDIN'a varlıklarından ötürü teşekkür ederim.

Tez süreci boyunca karşılıklı olarak çalışmalarımızı takip ettiğimiz, sürekli paylaşım içerisinde olduğumuz değerli arkadaşlarım Serhat ULUBAY ve Emir ÇEKMECELİOĞLU'na desteklerinden dolayı teşekkür ederim.

Sevgilerini ve desteklerini hep hissettiğim, varlıkları ile bana güç veren değerli ailem, babam Sami EREN, Emine BİNGÖL, Pınar ALTUNPUL, Şule BEKİN, Azime ŞEKER, Meryem KASAP YAKUT ve Alperen YAKUT'a teşekkür ederim.

Ve son olarak geçen her sene ile birlikte hayatımdaki yerini ve bana tüm kattıklarını şükrederek andığım, yokluğunu en derinden hissettiğim ve torunu olduğum için hep gurur duyacağım babaannem Melahat'a özlemle teşekkür ederim.

Özlem EREN AKAYDIN

İÇİNDEKİLER

KISALTMA LİSTESİ.....	viii
ŞEKİL LİSTESİ	ix
TABLO LİSTESİ.....	xiv
ÖZET	xvii
ABSTRACT	xix
1 GİRİŞ	1
1.1 Literatür Özeti.....	5
1.2 Tezin Amacı	8
1.3 Orijinal Katkı.....	10
1.4 Yöntem ve Kurgu	11
2 ARTIK ALAN KAVRAMI VE KAVRAMA DAİR AÇILIMLAR.....	17
2.1 Kent; Üst-modern Kentin Ürettiği Artık Alan Fragmanları.....	20
2.2 Biçim; Artık Alana Dair Biçimsel Açılımlar, Baltimore Greenmount Mezarlığı ...	28
2.3 Anlam; Nolli'nin Roma Haritasından, Artık Alanın Marjinal Boşluklu Yapısına ...	36
2.4 İmge; Cross-Bronx Ekspres Yolunun Ürettiği Artık Alan	45
2.5 Sahiplik; Kimseye Ait Olmayan Artık Alan; Andrei Tarkovsky, Stalker	52
2.6 Sınır; Artık Alanın Ayrıştığı Sınırlar, Makasiini, Human Wall	60
2.7 Köprü'nün Ürettiği Artık Alan; Köprü-Artığı	66

3 ARTIK ALANIN DEĞERLENDİRİLMESİ VE KURAMSAL AÇILIMLAR.....	72
3.1 Metodolojik Sentez	75
3.2 Gündelik Yaşam Eylemleri	78
3.2.1 Jan Gehl, Kamusal Alan Analiz Parametreleri.....	94
3.3 Gündelik Yaşamda Kentsel Mekan Bileşenleri.....	96
3.3.1 Christopher Alexander, Kentin Doku Dili	122
3.4 Gündelik Yaşamda Artık Alan Müdahaleleri	126
3.4.1 Kamusal Mekan Kalite Parametreleri.....	141
3.5 Üst-modern Kentin Potansiyel Kamusal Alanı; Köprü-Artığı.....	143
4 ARTIK ALANIN POTANSİYELLERİNİN OKUNMASI VE ORGANİZE SORU GRUPLARININ SINANMASI; LONDRA LOW LINE DEMİR YOLU HATTI VE ÇEVRESİNİN İNCELENMESİ.....	145
4.1 Londra Low Line Demir Yolu Hattının Ürettiği Artık Alan	147
4.1.1 Grand Vitesse Estate ve Çevresi.....	152
4.1.1.1 Odak Alan Bağlamında Metodolojik Sentez Sorularının Sınanması .	153
4.1.2 Ewer Caddesi ve Lloyd Bölgesi	160
4.1.2.1 Odak Alan Bağlamında Metodolojik Sentez Sorularının Sınanması .	161
4.1.3 Warden's Groove ve Union Caddeleri	166
4.1.3.1 Odak Alan Bağlamında Metodolojik Sentez Sorularının Sınanması .	167
4.1.4 Amerika Caddesi ve Çevresi	172
4.1.4.1 Odak Alan Bağlamında Metodolojik Sentez Sorularının Sınanması .	173
4.1.5 O'Meare Caddesi ve Flat Iron Meydanı.....	179
4.1.5.1 Odak Alan Bağlamında Metodolojik Sentez Sorularının Sınanması .	180
4.1.6 Redcross Yolu ve Precious Blood Kilisesi	186
4.1.6.1 Odak Alan Bağlamında Metodolojik Sentez Sorularının Sınanması .	187

4.1.7 Landmark Estate ve Crossbones Parkı.....	192
4.1.7.1 Odak Alan Bağlamında Metodolojik Sentez Sorularının Sınanması .	193
4.1.8 Borough Market ve Çevresi.....	199
4.1.8.1 Odak Alan Bağlamında Metodolojik Sentez Sorularının Sınanması .	200
4.2 Metodolojik Sentezden Üretilen Soruların Revize Edilmesi	206
5 SONUÇ VE ÖNERİLER.....	213
A METODLOJİK SENTEZDEN ÜRETİLEN SORU İÇERİKLİ OKUMA MODELİ ..	223
B ALAN ÇALIŞMASI KAPSAMINDA YAPILAN KISA ODAKLI GÖRÜŞME ÇIKTILARI VE DEĞERLENDİRME NOTLARI (GRAND VITESSE ESTATE ÖRNEK ODAK ALANI)	229
KAYNAKÇA.....	240
TEZDEN ÜRETİLMİŞ YAYIN	245

KISALTMA LİSTESİ

CRP	Cross River Partnership
JR	Japan Rail (Japonya Demir Yolu)
IFLA	International federation of Library Associations and Institutions
İTÜ	İstanbul Teknik Üniversitesi
LET	Light at the end of Tunnel
MIT	Massachusetts Institute of Technology
PPS	Projects for Public Space
SLOAP	Space Leftover After Planning
UK NLUD	United Kingdom National Land Use Database

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1.1 Kullanıcı deneyimi odaklı stratejiye dair karikatür görsel (LET, 2002) .	1
Şekil 1.2 Waterloo'dan Vauxhall'a uzanan viyadük hattının 1848'e ait görseli (CRP, 2003)	2
Şekil 1.3 Süreç içerisinde artık mekana dönüşen viyadüklerin çevresel bağlamıyla problemlili ilişkisine dair görsel (CRP, 2003).....	3
Şekil 1.4 Groat and Wang'ın yorumlayıcı ve tarihsel araştırma yöntem şeması, yazar tarafından tezin içeriğine uygun biçimde geliştirilmiştir.....	12
Şekil 1.5 Yöntem kurgusu ve tezin strüktürü.....	16
Şekil 2.1 Heidegger'in köprü örneği ve Auge'nin yok-yer kavramı üzerinden yazar tarafından geliştirilen diyagram.....	22
Şekil 2.2 Clement'in Deborence adasının yer aldığı Henri Matisse parkına ait eskizi (Gand,2021)	23
Şekil 2.3 Henri Mattise parkındaki Deborance adasına ait görsel (Clement, 2021)	24
Şekil 2.4 Siena kent planı görseli (Gehl, 2011)	25
Şekil 2.5 Conical Intersect, Paris, Fransa, (Clark, 1975).....	27
Şekil 2.6 İnsanların açık alanda oturma tercihlerine ait görsel (Gehl, 2011).....	29
Şekil 2.7 Greenmount Mezarlığı 1840 (solda) – 2018 (sağda) (Newman, 1996)	32
Şekil 2.8 Baltitmore Greenmount mezarlığı 1935(üstte) – 2017(alta) (Newman, 1996)	34
Şekil 2.9 Kayıp alan – Negatif alan – Artık alan kavramlarının ilişkileneşine dair yazar tarafından geliştirilen diyagram	38
Şekil 2.10 Cadde kotunun altında konumlandırılmış bir plaza, Broadway, New York (Gehl, 2011)	38
Şekil 2.11 Nolli'nin Roma haritası (Kallus, 2001).....	39
Şekil 2.12 Green City projesine ait görsel (Hiller, 2007)	40
Şekil 2.13 Lerup'un Houston şehrine ait eskiz çalışması (Lerup, 1994).....	40
Şekil 2.14 Kentteki belirsiz alanlara ait görseller (Cupers & Miessen, 2006).....	42
Şekil 2.15 Dükkan önlerinde bekleme alanları ve yüksek yapıların meydanlarına dair önerilerin eskizleri (Sucher, 1995)	44
Şekil 2.16 Marjinal alanın kentsel yerleşim ilişkiselliğine ait görsel (Garde, 1999)	45
Şekil 2.17 Kentteki artan alan tipolojileri (Villagomez, 2010)	47

Şekil 2.18 Köprü ve köprü altlarının boşluk uzantısı olarak tanımlandığına dair diyagram çalışması (Hormigo & Morita, 2004)	48
Şekil 2.19 JR Yamanote hattı üzerinden boşluk uzantısının karakter analizi (Hormigo & Morita, 2004)	48
Şekil 2.20 Cross-Bronx ekspresyolunun inşa sürecine ait görsel (Berman, 1999)	50
Şekil 2.21 Leicester meydanına ait görsel (Franck ve Stevens, 2006)	53
Şekil 2.22 Berlin duvarı üzerinden geliştirilen provakatif eskiz görseli (Woods, 1992)	54
Şekil 2.23 Roma hakkında yürüyüş isimli projenin alan çalışması sürecine ait görsel (Nielsen, 2002)	56
Şekil 2.24 Sahip olduğu izlerin herhangi bir anlam üretmek için yetersiz kaldığı muğlak alan örnek görseli (Morales, 1995)	58
Şekil 2.25 Kent içindeki muğlak alan örnek görselleri (Mariani ve Barron, 1968)	59
Şekil 2.26 Makasiini antrepo yapısı ve çevre planı (Groat ve Corijn, 2005)	63
Şekil 2.27 Makasiini the Human Wall, Helsinki (Groth ve Corijn, 2005)	64
Şekil 2.28 Artık alan kavram ilişkilerinin yazar tarafından üretilen ağ haritası .	71
Şekil 3.1 Kentsel yaşamda araç baskınlığına dair görsel, Santiago Atitlan, Guatemala (Gehl, 2010)	73
Şekil 3.2 Metodolojik sentez kurgusu	77
Şekil 3.3 Örnek konut alanı, Melbourne, Avusturalya (Gehl, 2010)	78
Şekil 3.4 Yürüme eylemi için uygun olmayan kaldırıma ait görsel (Gehl, 2010)	80
Şekil 3.5 Kopenhag meydanı yaya akışları (Gehl, 2011)	81
Şekil 3.6 Konut alanı alternatif yol görseli, Hollanda (Gehl, 2011)	81
Şekil 3.7 Alternatif rampa örneği, Newcastle, İngiltere (Gehl, 2011)	82
Şekil 3.8 İtalya, Ascoli Piceno kent meydanında insanların durmayı tercih ettiği noktalar (Gehl, 2011)	83
Şekil 3.9 Konut önü etkileşim alanı, Brooklyn, New York (Gehl, 2010)	83
Şekil 3.10 Campo meydanındaki dubalar, Siena, İtalya (Gehl, 2010)	84
Şekil 3.11 Açık alanlarının çeperlerinin oturma alanı olarak tercih edildiğine dair görsel (Gehl, 2010)	85
Şekil 3.12 İkincil oturma elemanları (Gehl, 2010)	86
Şekil 3.13 Oturma elemanlarının kamusal etkileşimi desteklediğine dair bir görsel (Gehl, 2010)	86

Şekil 3.14 Katedral meydanı, Strazburg, Fransa (Gehl, 2010).....	87
Şekil 3.15 Araç trafiğine yakın bir noktada meydana gelen duyma problemini gösteren fotoğraf (Gehl, 2010)	88
Şekil 3.16 Yapı tasarımları ve rüzgar hareketinin etkisi (Gehl, 2010)	90
Şekil 3.17 Yerin duygusal ve estetik açılımına dair görsel, Venedik (Gehl, 2010)	91
Şekil 3.18 Özel-Kamusal alan arasındaki ilişki, Almere, Hollanda (Gehl, 2010) 92	
Şekil 3.19 İç-Dış Sınır ayırımında yer alan ön bahçe ve araç otopark örneğine ait görsel (Gehl, 2010)	93
Şekil 3.20 Kültürel mozaik açılım diyagramı (Alexander, 1977)	98
Şekil 3.21 İş alanlarının genel kurgusuna dair diyagram (Alexander, 1977).....	99
Şekil 3.22 Mahalle sınırlarına dair diyagram (Alexander, 1977)	99
Şekil 3.23 Ulaşım ağının temel bileşenlerine dair diyagram (Alexander, 1977)	100
Şekil 3.24 Eğitim ağına dair diyagram (Alexander, 1977).....	101
Şekil 3.25 Alışveriş caddelerine ait diagram (Alexander, 1977)	102
Şekil 3.26 Kat yüksekliği sınırına ait diyagram (Alexander, 1977)	103
Şekil 3.27 Otopark alanlarının sınırlılığına ait diagram (Alexander, 1977)	103
Şekil 3.28 Su ögesine erişim diyagramı (Alexander, 1977)	104
Şekil 3.29 Yaşam döngüsüne dair diyagram (Alexander, 1977)	105
Şekil 3.30 Kadın – Erkek eşitliğine ait görsel (Alexander, 1977)	106
Şekil 3.31 Promenad ve aktivite noktalarına dair diyagram (Alexander, 1977)	107
Şekil 3.32 Aktif gece kullanımı öneren kentsel yerleşim örneği eskiz planı (Alexander, 1977).....	108
Şekil 3.33 Konut yerleşimlerinin ortak kullanım alanları (Alexander, 1977)...	109
Şekil 3.34 Üniversitenin mekansal anlamına dair diyagram (Alexander, 1977)	110
Şekil 3.35 Pazar dokusuna dair plan diyagramı (Alexander, 1977).....	110
Şekil 3.36 Ana ve ara yol kurgusuna dair şematik diyagram (Alexander, 1977)	111
Şekil 3.37 Ara yol malzeme kullanımı şematik planı (Alexander, 1977)	112
Şekil 3.38 Yaya geçidi şematik planı (Alexander, 1977).....	113
Şekil 3.39 Kaldırım genişlik ve yüksekliğinin optimum ölçüleri (Alexander, 1977)	113

Şekil 3.40 Bisiklet yolu sistemine dair şematik plan (Alexander, 1977)	114
Şekil 3.41 Çocuklar için deneyim parkuru şematik planı (Alexander, 1977) ...	114
Şekil 3.42 Etkinlik alanı eskizi (Alexander, 1977)	115
Şekil 3.43 Sessiz alanları betimleyen eskiz (Alexander, 1977)	115
Şekil 3.44 Yeşil alan dağılımına ve erişimine dair şematik plan (Alexander, 1977)	116
Şekil 3.45 Küçük meydanlara dair şematik plan (Alexander, 1977)	117
Şekil 3.46 Sokak etkinliği nişi şematik planı (Alexander, 1977)	118
Şekil 3.47 Dini birime dair şematik plan (Alexander, 1977)	118
Şekil 3.48 Güvenli oyun alanına dair şematik plan (Alexander, 1977)	119
Şekil 3.49 Spor alanlarına dair şematik plan (Alexander, 1977)	120
Şekil 3.50 Hayvanların doğal yaşam alanına dair şematik plan (Alexander, 1977)	120
Şekil 3.51 Cadde kafesine dair şematik plan (Alexander, 1977)	121
Şekil 3.52 PPS kavramlarına dair yazar tarafından geliştirilen diyagram	126
Şekil 3.53 InkBlock at Underground projesine ait görsel (URL 3, 2021)	127
Şekil 3.54 Gam Cao caddesindeki duvar sanatından bir görsel (URL 3, 2021)	128
Şekil 3.55 Alex McCleod Secret Park Gate konsept tasarım projesi (URL 3, 2021)	129
Şekil 3.56 Via Verde köprüsü yeşil doku entegrasyonu örneği (URL 3, 2021).	129
Şekil 3.57 Freeway sürdürülebilir yeşil doku entegrasyonu (URL 3, 2021)	130
Şekil 3.58 Cat-Linh – Ha Dong Köprüaltı yeşil doku entegrasyonu görseli (URL 3, 2021)	131
Şekil 3.59 Davenport Diamon çevresel yeşil dokunun yansıtıcı yüzeylerle vurgulanmasına ait görsel (URL 3, 2021)	131
Şekil 3.60 Toronto, Underpass Park'ında önerilen yansıtıcı yüzeyler (URL 3, 2021)	132
Şekil 3.61 Hollanda, Zutpen köprü altı aydınlatma örnek görseli (URL 3, 2021)	132
Şekil 3.62 Ballroom Luminosa aydınlatma sanat çalışması (URL 3, 2021)	133
Şekil 3.63 Toronto, Garnier ekspresyolu köprü altı paten pisti (URL 3, 2021)	134
Şekil 3.64 Les Corts paten parkı (URL 3, 2021)	134
Şekil 3.65 Underline parkından bir görsel (URL 3, 2021)	135
Şekil 3.66 Kuala Lumpur köprü altı kurgusal etkinliklerine dair görsel (URL 3, 2021)	136

Şekil 3.67 InkBlock Underground projesi etkinlik alanı (URL 3, 2021)	136
Şekil 3.68 Fremont Trol heykeli (URL 3, 2021)	137
Şekil 3.69 Eindhoven Strijp-S köprü altı etkinlik alanına dair grafik çalışma (URL 3, 2021)	138
Şekil 3.70 Shimokit Tazawa etkinlik kafesi (URL 3, 2021)	138
Şekil 3.71 Duisburg'da şişme balon kafe fotoğrafı (URL 3, 2021)	139
Şekil 3.72 Minhocao viyadük altı kamusal alan proje görseli (URL 3, 2021)...	139
Şekil 3.73 Nioda Köprü Altı Küçük İşletmeler (solda), JR Chou Köprü Altı Anaokulu (sağda) (URL 3, 2021)	140
Şekil 3.74 Zürih, Imviaduct projesine ait fotoğraf (URL 3, 2021)	140
Şekil 3.75 Mirdimad köprü altı açık hava müze projesinin görseli (URL 3, 2021). 141	
Şekil 3.76 Kamusal mekan kalite parametreleri ile organize soru gruplarının yazar tarafından üretilen ilişkilendirme grafiği	142
Şekil 4.1 Londra'nın ilk demir yolu hattına dair bir görsel (LET, 2019)	147
Şekil 4.2 Demir yolu hattının 1836-1886 arasındaki tarihsel gelişimi (LET, 2019)	148
Şekil 4.3 Low Line bölgesinin mevcut demir yolu ağı genelindeki sınırları (LET, 2019)	149
Şekil 4.4 Artık alan geçirgenlik haritası (LET, 2019)	150
Şekil 5.1 Tez önerisinin gelişim aşamaları	216
Şekil 5.2 Dijital uygulama modeline dair arayüz çalışmaları	222

TABLO LİSTESİ

Tablo 2.1	İlişkili kavramların bağlamsal kurgusu ve gruplanması	19
Tablo 2.2	Artık alan kavramının ilişkilendiği kavramlar I.....	68
Tablo 2.3	Artık alan kavramının ilişkilendiği kavramlar II.....	69
Tablo 3.1	Kamusal alan analiz parametreleri soru grubu I	95
Tablo 3.2	Kamusal alan analiz parametreleri soru grubu II	96
Tablo 3.3	Kentsel doku bileşenleri soru grubu I	122
Tablo 3.4	Kentsel doku bileşenleri soru grubu II	123
Tablo 3.5	Kentsel doku bileşenleri soru grubu III	124
Tablo 3.6	Kentsel doku bileşenleri soru grubu IV	125
Tablo 4.1	Grand Vitesse estate ve çevresine dair fiziksel açılımlar	152
Tablo 4.2	Grand Vitesse estate ve çevresi dahilinde soruların sınanması I	153
Tablo 4.3	Grand Vitesse estate ve çevresi dahilinde soruların sınanması II ...	154
Tablo 4.4	Grand Vitesse estate ve çevresi dahilinde soruların sınanması III ..	155
Tablo 4.5	Grand Vitesse estate ve çevresi dahilinde soruların sınanması IV ..	156
Tablo 4.6	Grand Vitesse estate ve çevresi dahilinde soruların sınanması V ...	157
Tablo 4.7	Grand Vitesse estate ve çevresi dahilinde soruların sınanması VI ..	158
Tablo 4.8	Grand Vitesse estate ve çevresi dahilinde soruların sınanması VII .	159
Tablo 4.9	Ewer Caddesi ve Lloyd bölgesine dair fiziksel açılımlar	160
Tablo 4.10	Ewer Caddesi ve Lloyd bölgesi bağlamında soruların sınanması I .	161
Tablo 4.11	Ewer Caddesi ve Lloyd bölgesi bağlamında soruların sınanması II	162
Tablo 4.12	Ewer Caddesi ve Lloyd bölgesi bağlamında soruların sınanması III	163
Tablo 4.13	Ewer Caddesi ve Lloyd bölgesi bağlamında soruların sınanması IV	164
Tablo 4.14	Ewer Caddesi ve Lloyd bölgesi bağlamında soruların sınanması V	165
Tablo 4.15	Warden's Groove ve Union caddelerine dair fiziksel açılımlar	166
Tablo 4.16	Warden's Groove ve Union caddeleri bağlamında soruların sınanması I	167
Tablo 4.17	Warden's Groove ve Union caddeleri bağlamında soruların sınanması II	168
Tablo 4.18	Warden's Groove ve Union caddeleri bağlamında soruların sınanması III	169

Tablo 4.19 Warden's Groove ve Union caddeleri bağlamında soruların sınanması IV	170
Tablo 4.20 Warden's Groove ve Union caddeleri bağlamında soruların sınanması V	171
Tablo 4.21 Amerika caddesi ve çevresine dair fiziksel açılımlar	172
Tablo 4.22 Amerika caddesi ve çevresi bağlamında soruların sınanması I.....	173
Tablo 4.23 Amerika caddesi ve çevresi bağlamında soruların sınanması II.....	174
Tablo 4.24 Amerika caddesi ve çevresi bağlamında soruların sınanması III	175
Tablo 4.25 Amerika caddesi ve çevresi bağlamında soruların sınanması IV	176
Tablo 4.26 Amerika caddesi ve çevresi bağlamında soruların sınanması V.....	177
Tablo 4.27 Amerika caddesi ve çevresi bağlamında soruların sınanması VI	178
Tablo 4.28 O'Meare caddesi ve Flat Iron meydanına dair fiziksel açılımlar	179
Tablo 4.29 O'Meare caddesi ve Flat Iron meydanı bağlamında soruların sınanması I.....	180
Tablo 4.30 O'Meare caddesi ve Flat Iron meydanı bağlamında soruların sınanması II.....	181
Tablo 4.31 O'Meare caddesi ve Flat Iron meydanı bağlamında soruların sınanması III	182
Tablo 4.32 O'Meare caddesi ve Flat Iron meydanı bağlamında soruların sınanması IV.....	183
Tablo 4.33 O'Meare caddesi ve Flat Iron meydanı bağlamında soruların sınanması V.....	184
Tablo 4.34 O'Meare caddesi ve Flat Iron meydanı bağlamında soruların sınanması VI.....	185
Tablo 4.35 Redcross yolu ve Precious Blood kilisesine dair fiziksel açılımlar ..	186
Tablo 4.36 Redcross yolu ve Precious Blood kilisesi bağlamında soruların sınanması I.....	187
Tablo 4.37 Redcross yolu ve Precious Blood kilisesi bağlamında soruların sınanması II.....	188
Tablo 4.38 Redcross yolu ve Precious Blood kilisesi bağlamında soruların sınanması III	189
Tablo 4.39 Redcross yolu ve Precious Blood kilisesi bağlamında soruların sınanması IV.....	190
Tablo 4.40 Redcross yolu ve Precious Blood kilisesi bağlamında soruların sınanması V.....	191
Tablo 4.41 Landmark Estate ve Crossbones parkına dair fiziksel açılımlar	192

Tablo 4.42 Landmark Estate ve Crossbones parkı bağlamında soruların sınanması I.....	193
Tablo 4.43 Landmark Estate ve Crossbones parkı bağlamında soruların sınanması II.....	194
Tablo 4.44 Landmark Estate ve Crossbones parkı bağlamında soruların sınanması III	195
Tablo 4.45 Landmark Estate ve Crossbones parkı bağlamında soruların sınanması IV.....	196
Tablo 4.46 Landmark Estate ve Crossbones parkı bağlamında soruların sınanması V.....	197
Tablo 4.47 Landmark Estate ve Crossbones parkı bağlamında soruların sınanması VI.....	198
Tablo 4.48 Borough market ve çevresine dair fiziksel açılımlar.....	199
Tablo 4.49 Borough market ve çevresi bağlamında soruların sınanması I	200
Tablo 4.50 Borough market ve çevresi bağlamında soruların sınanması II	201
Tablo 4.51 Borough market ve çevresi bağlamında soruların sınanması III.....	202
Tablo 4.52 Borough market ve çevresi bağlamında soruların sınanması IV	203
Tablo 4.53 Borough market ve çevresi bağlamında soruların sınanması V	204
Tablo 4.54 Borough market ve çevresi bağlamında soruların sınanması VI.....	205
Tablo 4.55 Borough market ve çevresi bağlamında soruların sınanması VII....	206
Tablo 4.56 Revize edilmiş soru grubu I	208
Tablo 4.57 Revize edilmiş soru grubu II	209
Tablo 4.58 Revize edilmiş soru grubu III	210
Tablo 4.59 Revize edilmiş soru grubu IV	211

Artık Alanların Kentteki Potansiyellerinin Değerlendirilmesi; Köprü-Artığı'nı Okuma Üzerine Model Önerisi

Özlem EREN AKAYDIN

Mimarlık Anabilim Dalı

Doktora Tezi

Danışman: Prof. Dr. Feride ÖNAL

Tez çalışması öncelikli olarak üst-modern kentin kamusal mekanına odaklanmaktadır. Kentlerin, üst-modern olarak nitelendiği durumların her boyuttaki yansımalarını kamusal alanlardan okumak mümkündür. Çalışmada üst-modern kentlerin en temel özelliklerinden birisi olan hız üzerinden tariflenen varoluş süreçlerinin karşısında sürekli bir adapte olma, akışlara yetişme çabası içerisinde olan kentlinin deneyimi üzerinden bir sorgulama yapılmaktadır.

Teknoloji ve sermayeye bağlı gelişmelerle, birincil olarak kar amacıyla biçimlenen kentsel planlama kurgularının işlevsiz parçaları olarak var olan artık alanlar, üst-modern kentin çokça ürettiği tanımsız ve belirsiz kentsel boşluklardır. Ancak artık alanların anlaşılması noktasında; var oldukları dönem, konumları, ilişkilendikleri eylem ağı, güncel durumları, problemleri ve potansiyelleri göz önünde bulundurularak değerlendirilmesi oldukça önemlidir.

Artık alanların karakteristik özelliklerini anlamak adına kavramsal bir çerçeve kurgulanmış, kent, biçim, anlam, imge, sahiplik ve sınır olarak belirlenen

bağlamsal ilişki aralıkları dahilinde, anlamsal ve biçimsel olarak ortak noktalar barındırdığı mevcut diğer kavramlar açılımlanmıştır.

Jan Gehl'in kamusal alana bakarken kullanıcı eylemlerini esas aldığı yaklaşımı, çalışmanın kuramsal altyapısının ilk girdisini oluşturmaktadır. Christopher Alexander'ın kentlerin dokularını kentsel bileşenler üzerinden analiz ettiği yaklaşımı, çalışmanın kuramsal altyapısının ikinci girdisini oluşturmaktadır. Çalışmanın kuramsal altyapısının son girdisi; Kamusal Alan Projeleri (Projects for Public Space, PPS) disiplinlerarası komitesinin, dünya genelindeki kamusal alan analizleri sonucunda ürettikleri güncel kalite parametreleridir. Kavramsal ve kuramsal araştırmaların devamında metodolojik sentez yapılmaktadır. Bu sentez, tez önerisinin ana omurgasını oluşturmakta ve tezi ivmelendiren üst-modern kentteki artık alanların problemleri durumlarının çözümlenmesine yönelik üretilen model önerisinin altyapısını oluşturmaktadır. Kullanıcı eylemlerinin analizi, kentsel dokuyu oluşturan çevresel bileşenlerin belirlenmesi ve kentsel mekan kalite parametreleri ilişkilendirilerek kurgulanan metodolojik sentez sonucunda; artık alanın karakterini anlamak ve potansiyellerini tespit etmek amaçlı, insan ölçeğini evrensel ölçek olarak kabul eden bir dizi organize soru grubu elde edilmiş ve tezin model önerisi olarak geliştirilmiştir.

Londra'nın kentsel gelişim süreçlerini biçimlendiren ve güney merkezinin en güçlü kentsel ağları üzerinde yer alan Low Line demir yolu hattı artık alanı, tez çalışması kapsamında araştırma alanı olarak seçilmiştir. Metodolojik senteden üretilen organize soru grupları, bir grup kullanıcı ile kısa-odaklı görüşmeler kapsamında sınanmış ve revize edilmiştir. Model önerisi ile en temelde hedeflenen; kullanıcı ölçeğini ve deneyimini esas alan bir yaklaşım geliştirilmesi ve her ölçekteki müdahale biçimlerinin bu doğrultuda belirlenmesidir.

Anahtar Kelimeler: Artık alan, üst-modern kent, potansiyel, insan ölçeği, eylem, kent dokusu, kalite.

Evaluating the Potentials of the Remnant Areas in the City; Model Proposal on Reading the Underpass-Remnants

Özlem EREN AKAYDIN

Department of Architecture

Doctor of Philosophy Thesis

Supervisor: Prof. Dr. Feride ÖNAL

This thesis study focuses on the public space in the upper-modern city initially. Because it is possible to read all the reflections of the situations in which cities are described as upper-modern through public spaces with all their expansions. A questioning is made through the experience of the city dweller in the face of existence processes defined through speed, which is one of the most basic modes of upper-modern cities.

Remnant areas, which exist as dysfunctional parts of urban planning strategies shaped with profit motives and developments related to technology and capital, are indefinite urban spaces that the upper-modern city produces a lot. However, it is critically important to evaluate them by considering the period they exist, the daily flows they are interacted with, their current situations, problems, and potentials.

First, a conceptual framework was created to understand the characteristics of remnant areas and the other existing terms through the contextual relationships such as city, form, meaning, image, place attachment and border that have

semantically and formally common points in the context of remnant spaces, have been defined.

Jan Gehl's approach based on user actions while analyzing the public space constitutes the first input of the theoretical structure of the thesis study. Christopher Alexander's approach, which analyzes the city patterns through urban components, constitutes the second input of the theoretical structure of the thesis study. The last input of the theoretical background of the study is the public space quality parameters which are defined by the interdisciplinary committee of Project for Public Space (PPS) based on worldwide public space analyzes. In the light of conceptual and theoretical research, a methodological synthesis has been made. This synthesis constitutes the central structural part of the thesis proposal. It exists as a foundational section where the problematic conditions of the remnant areas in the upper-modern city that accelerate the thesis, are resolved. As a result of the methodological synthesis, designed by analyzing the user actions, determining the environmental components that shape the general urban pattern, and associating the urban space quality parameters, a set of organized questions has been generated as a thesis proposed model which emphasizes the user scale as the universal scale, in order to understand the character of the area and to determine its potentials.

Londra Low Line railway remnant area has been chosen as the research area within the scope of the thesis study. Organized question groups, generated from the methodological synthesis were tested with a user group were tested and refined. The main target is to develop an approach based on user scale and experience and determining the forms of application projects in this direction.

Key Words: Remnant area, upper-modern city, potentiality, human scale, action, city pattern, quality

1 GİRİŞ

“Güney Londra’dan uzanan trenyolu viyadüklerinin yakınlarında yaşayan birisine bu tuğla strüktürlerin ne ifade ettiğini sorarsanız eğer; korkutucu ve berbat kentsel bariyer olarak tanımlayacaktır. Londra merkezli bu dört millik demiryolu ulaşım hattının altında kalan yaya tünelleri, geçitler ve iki yönlü erişim noktaları tarihsel süreç içerisinde yerlilerin girmeden önce iki kere düşündükleri alanlara dönüşmüşlerdir.” (Light at the end of the Tunnel, LET, 2002)

Bu paragraph, Light at the end of Tunnel (LET) projesinin gelişim sürecinin anlatıldığı kitap serisinin birincisinin giriş bölümünden alıntılanmıştır.¹

2002 yılında Cross River Partnership (CRP) olarak isimlendirilen, Londra’daki yerel belediyeler, ajanslar ve gönüllü ekiplerden oluşan disiplinlerarası kuruluşun hayata geçirdiği LET projesinin; Londra’nın güney merkezinden başlayarak tüm kentin kimliğini biçimlendiren kullanıcı odaklı geliştirilen tasarım stratejisi; tez çalışmasının özüne ışık tutacak güçtedir (Şekil 1.1).



Şekil 1.1 Kullanıcı deneyimi odaklı stratejiye dair karikatür görsel (LET, 2002)

¹ URL1. <https://crossriverpartnership.org/wp-content/uploads/2019/04/LET-Vol-1-Main-Findings.pdf> URL2. Cross River Partnership’in resmi sitesinden (<https://crossriverpartnership.org/>) projelerin detaylarına ve uygulama süreçlerine erişmek mümkündür.

1830'ların erken döneminde, Londra köprüsünden Greenwich'e uzanan, Londra'nın ilk demiryolu hattının yapım sürecinde bu hat doğrultusunda yayaların nasıl sirküle olacağını günümüze uzanan problemleri öngörülemedi ve bu ulaşım hattı toplumları birbirinden, çalışanları iş yerlerinden, insanları parklardan, yürüyüş yollarından ve Thames nehri kenarından ayıran kentsel bir bölücü elemana dönmüştür (Şekil 1.2).



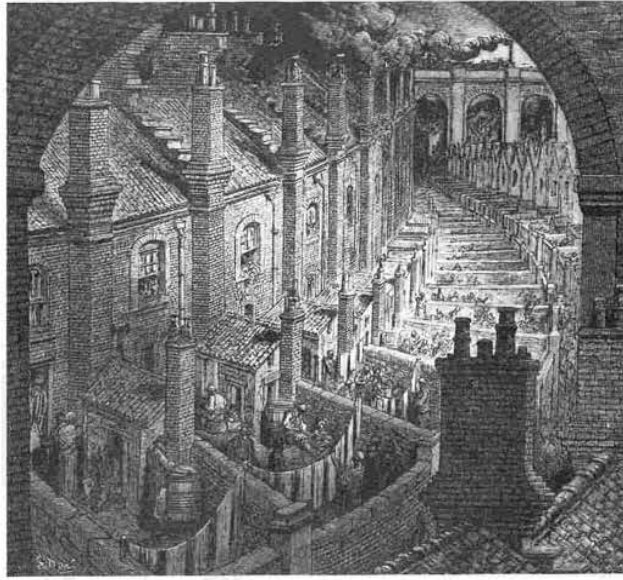
Şekil 1.2 Waterloo'dan Vauxhall'a uzanan viyadük hattının 1848'e ait görseli (CRP, 2003)

LET projesi kapsamında analiz edilen ve tüm süreci biçimlendirecek genel stratejinin kurgulandığı problemler, psikocoğrafi kayıplar olarak tanımlanmıştır. Psikocoğrafya, coğrafyanın bireyler üzerindeki duygusal ve davranışsal etkilerini anlamlandırmaya ve tanımlaya çalışan bir kavramdır. 1950'lerde sanatsal kaygılar sonucunda ortaya çıkmış olsa da, ilk olarak Guy Debord tarafından kentsel çevreyi okumak için geliştirilen derive (sürüklenme) yöntemi kapsamında mimarlık ile ilişkilendirilmiştir. İnsanlar kentleri deneyimlerken gündelik rutin eylemlerinden, bireysel gerekçelerinden uzaklaşıp kendilerini çevrenin onlara sunduğu rastlantılara ve doğal akışlara bırakırlar. Yani kentler, gündelik yaşam içerisinde insanlar üzerinde psikocoğrafi etkiler üretme gücüne sahiptir (Knabb, 1981).

LET proje ekibinin odağına kullanıcı deneyimini alan bu problem tanımlama yaklaşımı tez kapsamının temel amaçlarıyla birebir örtüşmektedir. Kullanıcı deneyiminin hiyerarşik olarak tasarım sürecinin dışında bırakılması sonucunda

ortaya çıkan problemlerin giderilmesine yönelik tarihsel süreç içerisinde viyadüklere çeşitli müdahalelerin yapıldığı görülmektedir.

19.yy'ın ortalarında, viyadükler orduyu geliştirmeye yönelik eğitim veren yerel kurumlarla ve yoksullara eğitim imkanı sunan ücretsiz okullarla işlevlendirilirken, 1990'larda gece klüpleri ve eğlence mekanlarıyla işlevlendirilerek kentlilerin bu alanlardaki etkileşimi arttırılmaya çalışılmıştır. Ancak bu tarih sonrasında gelişen sosyal, ekonomik ve teknolojik gelişmeler karşısında viyadükler kentin bu gelişim sürecine entegre olamamış; gölgeli boşluklara, depolara, otoparklara ve endişe verici mekanlara dönüşmüşlerdir (CRP, 2003) (Şekil 1.3).



Şekil 1.3 Süreç içerisinde artık mekana dönüşen viyadüklerin çevresel bağlamıyla problemli ilişkisine dair görsel² (CRP, 2003)

LET projesi, yıllar içerisinde eklemlenerek büyüyen bu kentsel bariyeri kent yaşamından ayırışan, yaratıcı kamusal alanlar ve etkileyici ticari birimler sunan, yaşayan, dinamik bir kent aksına dönüştürmeyi amaçlamaktadır. Proje kapsamında kesintisiz yaya erişiminin sağlanabileceği, yayaların kendilerini güvende hissedebileceği, yerel kullanıcılar için çeşitli iş imkanlarının gelişeceği,

² Transforming central London's railway viaduct Volume 1: main findings, s:2, Viyadük kemerlerinin çevre yerleşimlerle etkileşiminde görüldüğü üzere, ulaşım aksı kentsel bariyer olarak var olmuş ve süreç içerisinde bulunduğu bağlamın ve sosyal etkileşim ağını olumsuz yönde etkileyen sınırlılıklar geliştirmiştir.

tamamen kullanıcı odaklı aktiviteler üretmeye yönelik bir dönüşüm süreci başlatılmıştır.

LET projesinin beş ana başlık üzerinden sistematik olarak bir artık alanı yeniden kente kazandırma sürecini başarılı olarak hayata geçirdiği görülmektedir (CRP, 2003):

- *Kullanım*: Alanda önerilen tüm yeni kullanımlar ve işlevlendirmeler için uygun maliyetli bir denetim ve işletme planı geliştirilmiştir. Mekanların işlevsel verimliliği kontrol edilerek iyileştirilmiştir.
- *Yaklaşım / Algı*: Kentin güvensiz bariyeri algısı üzerine toplum genelinde ikinci bir algı oluşması hedeflenmiştir. Proje gelişim süreci boyunca kullanıcı grupları üzerinden anketler ve davranış analizleri yapılmış ve tasarım süreci kullanıcı geri bildirimleri ile yönlendirilmeye açık bir algı ile yönetilmiştir.
- *İstihdam*: Proje alanında sağlanan iş imkanlarının, değişimlerin ve gelişen açık pozisyonların kontrolü ve denetimi yapılmıştır.
- *Suç Oranı*: Suç oranlarındaki değişimler ve suça yönelik alandaki algının değişiminin gözlemlenmesi adına anket çalışmaları, araştırmalar ve incelemeler yapılmıştır.
- *Öncül Uygulama*: LET projesinin tüm aşamaları üzerinden biçimlenen bir tasarım rehberi oluşturulmuş ve olumlu-olumsuz tüm öğrenimler kentliyle çeşitli yayınlar aracılığıyla paylaşılmıştır.

LET projesinin Londra'nın güney merkezinden başlayarak tüm kentin kimliğini biçimlendiren kullanıcı odaklı geliştirilen tasarım stratejisi; tez çalışmasının özüne ışık tutacak güçtedir.

Let proje sürecinden de anlaşılacağı üzere; ulaşım ağlarının organize ettiği hızlı kentsel gelişmeler, yayanın kentsel deneyimini tehdit edecek baskınlıktadır. Özellikle günümüz kentlerinin yerel özelliklerinin zedelendiği, gündelik yaşam kalitesinin yitirildiği, fiziksel yapılaşmanın gölgesinde kalan sosyal etkileşimin giderek zayıfladığı açıkça görülmektedir. Kullanıcı deneyiminin ve insan ölçeğinin gözardı edildiği planlama süreçlerinin sonucunda kentte ortaya çıkan

problemlerin irdelendiği tezin birinci bölümünde, gözardı edilen fiziksel kent parçaları anlaşılma ve kavramsal açılımlarla tanımlanmaya çalışılmıştır.

Kentin bütünsel gelişim süreci düşünüldüğünde, bu süreçten artan parçalar genellikle kentiçi gündelik akışların ve kullanıcı – kent etkileşiminin kesintiye uğradığı noktalarda tanımlı olmaktadır. Kamusal yaşama tutunamayan bu artık alanlar genellikle işlevsiz, güvensiz ve sağlıksız alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Kentlinin deneyimi noktasında her ne kadar olumsuz bir aralıkta var olsalar da; doğru ve etkin bir biçimde analiz edildiklerinde, uygun ve basit müdahalelerle, yeni ilişki ağlarının örüldüğü ve sağlıklı psikocoğrafi etkilerin üretildiği, kentlerin yeni kamusal alanları olma potansiyeli barındırmaktadırlar.

Tez kapsamında bu bağlam merkezinde konumlandırılan artık alanların yeni alternatif kentsel pratikler önerme durumları önemsenerek, bu alanların kente katılmadan önceki süreçlerinin kullanıcı deneyimi odaklı ve insan ölçeği hassasiyeti kapsamında planlanması ve analiz edilmesine dikkat çekilmiştir. İki boyutta üretilen kentsel planlamalarla kentlilere dayatılan akışların ve monotonlaşmış deneyim örüntülerinin yanında, gündelik yaşam aktörlerinin artık alanları sahiplenip aidiyetlik geliştirmeleri ve yeni deneyim alternatifleri keşfetmeleri kritik derecede önemlidir. Bu doğrultuda artık alanların kullanıcı deneyiminin tüm olası evrelerini esas alan sistematik bir planlama süreci ile kente katılmasını vurgulayan bir yaklaşımın güncel kentsel planlama örnekleri üzerinden, kapsamlı olarak ele alınmıştır.

1.1 Literatür Özeti

Tezin kuramsal strüktürünün en temel terimi olan ‘artık’ ve ‘kentsel artık alan’ kavramlarına dair kapsamlı bir literatür çalışması yapılmıştır. Elde edilen bilgilere tezin ikinci bölümünde detaylı olarak yer verilmiş olsa da, literatür araştırması tezin tümüne ışık tutacak biçimde kurgulanmıştır.

Linda Groat ve David Wang (2002)’in *Mimari Araştırma Metodları* kitabında yer verdikleri üzere, literatür araştırması; tez çalışmasının sadece başlangıcında yer verilen bir gereklilik değildir. Tezin tüm sürecinde, farklı yansımalarla var olan literatür araştırmasından elde edilen tüm bilgi ve veriler, tez içerisinde daha geniş

açılımlı anlatılar üretmeyi sağlamıştır. Araştırma sorularının belirlenmesinden, alan çalışması yaparken tercih edilen yaklaşımlara kadar “süregelen bir eylem” olarak tanımlayabileceğimiz literatür araştırması; çalışmanın yöntem ve taktiklerinin tanımlanması aşamasında da ana belirleyici olmuştur.

Ela Alanyalı Aral (2003)’ın akademik çalışmasında potansiyel ve değer aralığından irdelemesi, Neslinur Hızlı Erkiliç’in (2019) tanımsız kentsel açık alanlar olarak tanımlaması dışında; kentsel artık alan kavramına ulusal kaynaklarda güncel bir kavram olarak rastlanmamıştır. Bunun yanında ‘atıl alan’ kavramına dair çeşitli akademik çalışmalar var olsa da; teze konu olan ‘artık alan’ın geniş kapsamının yanında alt kavram gibi var olmakta, sınırlı bir aralıktan ilişkilendiği için, birebir tanımlama noktasında yetersiz kalmaktadır.

Uluslararası kaynaklar incelendiğinde, ‘Artık Alan’ kavramının çok farklı aralıklardan akademik ve pratik açılardan irdelendiği ve çeşitli çalışmalara konu edildiği farkedilmiştir. Kavramların Türkçe karşılığı; açılımlarına, kapsamlarına ve tanımlarına uygun olarak yazar tarafından önerilmiştir. Farklı araştırmacılar tarafından literatüre kazandırılan, birbirleri ile ilişkilenen ve ayrışan özellikler barındıran bu kavramların bireysel terim olarak açılımlarına dair detaylı araştırmalar ve okumalar yapılmış ancak tez kapsamında kavramsal bir karmaşa oluşturmamak adına bazı sınırlılıklar tanımlanmıştır.

Bu sınırlılıklar tanımlanırken; bağlı işlev, biçim, problem, etkileşim ve potansiyel olmak üzere beş farklı niteleyici alan belirlenmiştir. Bir kent parçasının artık alan, yani bir şeyden artan alan olarak tanımlanması için; halihazırda devam eden ya da olup bitmiş bir işlevin yanında ya da bir müdahale sonucunda ortaya çıkmış olması gerekmektedir. Artık alanlar düşünülmemiş ve özel olarak tasarlanmamışlardır. Bu nedenle kent içerisinde çeşitli biçimlerde karşımıza çıkabilirler. Bu biçimler bağlı işleve göre değişmektedir. Doğaları ve meydana gelme biçimleri gereği, gündelik yaşama katkıda bulunamadıkları için, genellikle problemlem üretme eğiliminde olurlar. Artık alanlar kentteki etkileşimlerin kesintiye uğradığı, sürekliliğini yitirdiği alanlardır. Ancak gündelik yaşam

akışlarına eklemelenmeye değer çeşitli potansiyeller barındırdıkları için, kent içi akışları olumlu yönde destekleme olasılıkları da mümkündür.

Bu sınırlılıklar dahilinde artık alan kavramının uluslararası literatürde belli aralıklardan karşılığı olan ana kavramlar kronolojik olarak şu şekilde sıralanabilir; Jane Jacobs (1961) *Border Vacuums*, Sınır Vakumları, Marshal Berman (1982) *Modern Westland*, Modern Yitik Alanlar, Roger Trancik (1986) *Lost Space*, Kayıp Alan, William Whyte (1988) *Empty Space*, Boş Alan, Boeri, Lanzani ve Marini (1993) *Nameless Spaces*, İsimsiz Alanlar, Papastergiadis ve Rogers (1996) *Parafunctional Space*, İşlevi Bozuk Alan, Loukaitou Sideris (1996) *Cracks in the City*, Kentteki Çatlaklar, Sola Morales (1996) *Terrain Vague*, Muğlak Alan, Oscar Newman (1996), *Defensible Space*, Korunabilir Alan, Ajay Garde (1998) *Marginal Space*, Marjinal Alan, Van Gennep (2000) *Liminal Space*, Eşik Alan, Lebbeus Woods (2000) *No Man's Land*, Kimsenin Alanı, Cupers and Miessen (2002) *Spaces of Uncertainty*, Belisizliğin Alanı, Helen Armstrong (2006) *Landscape of Contempt*, Hor Görülen Alan, Gill Doron (2007), *Space Leftover After Planning*, SLOAP, Planlama Sonrası Artan Alan, Stephane Tonnelat (2008) *Functionless Space*, Fonksiyonsuz Alan, Erick Villagomez (2013), *Residual Space*, Artan Alan, Marc Auge (2016), Yok – Yer.

Bu ana kavramlara ek olarak, artık alan kavramını açılımlarken destekleyici olan ara kavramlara yöntem ve kurgu bölümünde; 'Yorumlayıcı-Tarihsel Araştırma Yöntemi' dahilinde detaylı olarak değinilecektir.

Tezin kuramsal çerçevesine dair açılımların yer aldığı üçüncü bölümde yönlendirici olan temel kaynaklar; Christopher Alexander'ın 'A Pattern Language' (1977), Jan Gehl'in 'Life Between Buildings'(2011), Jane Jacobs'ın 'The Death and Life of Great American Cities' (1961), Marshall Berman'ın 'Katı Olan Herşey Buharlaşıyor' (1999), Roger Trancik'in 'Finding Lost Space'(1986), Manuel Mariani ve Patrick Barron'un 'Terrain Vague, Interstices at the Edge of the Pale' (2013), William H. Whyte'in 'The Social Life of Small Urban Spaces' (1980), Amos Rapoport'un 'The Meaning of Built Environment' (1990) ve Marc Auge'nin 'Yok-yerler; Üstmodernliğin Antropoljisine Giriş' (2016) isimli eserleridir.

Bu bölüm ile birlikte kentsel artık alanların tespiti ve potansiyellerinin değerlendirilmesine yönelik; gündelik yaşam eylemleri, kentsel mekan biçimleri ve artık alanlara yapılan müdahale biçimleri ile katmanlaşan bir kuramsal altlığın içeriği oluşturulmuştur.

1.2 Tezin Amacı

Tez çalışması kentsel artık alanların kentte var olma biçimlerini anlama, mevcut durumlarını gündelik eylemler ve insan odaklı deneyimler çerçevesinde analiz etme ve potansiyellerini açığa çıkarıp, kent yaşamına katılma süreçlerini etkin bir biçimde organize etme üzerinedir.

Kentleri insan ölçeği hassasiyetinden mahrum bırakan planlama stratejileri, kamusal alanlara yapılan içi boşaltılmış kalite atıfları ve bu alanların bir çok açıdan sorgulanmaya müsait olan dramatik kent parçalarına dönüşmeleri, gündelik yaşam aktörlerinin değişen kamusal mekan algısı ve zayıflayan deneyimleri, kentlerin sosyal ve fiziksel varlığına zarar vermiş ve vermektedir. Bu ve benzeri durumların sonucu olarak kentte karşımıza çıkan artık alanların; kentlerin sahip olduğu yoğun anlam kargaşası içerisinde genellikle boş, tanımsız ve sahipsiz varlıklarından ötürü potansiyellerinin araştırılması gerekliliği, tez kapsamındaki sorgulamaların ana tetikleyicisi olmuştur.

Kamusal mekanların kalitelerini iyileştirmek için yapılan müdahaleler; en temelde anlama, tasarlama, devamında gelişen organizasyon ve planlama eksikliklerinden dolayı; kent içerisinde algıyı sürekli değiştiren ve zamanın hızlı akışı üzerinden tariflenen bir yıkıp-yapma pratiğine dönüşmüş durumdadır. Tez kapsamında bu duruma maruz kalan kent; Auge (2016)'nin tanımladığı haliyle üst-modern olarak isimlendirilmektedir.

Üst modern kentteki akışların sürekliliğinin bozulduğu, tasarlanmış ve planlanmış olandan artan, kendiliğinden bir örgütlenme de sağlayamayan kentsel artık alanlar; kentin problemlili noktaları olarak var olmaktadır. Tanımsız, sahipsiz, bakımsız, boş, düşünülmemiş ya da terkedilmiş olan bu alanlar, üst modern kentin potansiyel kamusal alanları olarak nitelendirmeye müsait yapıdadırlar. Ancak aynı üst modern kentte, gündelik yaşamın ve doğal etkileşimlerin anlam kayıplarından

dolayı zarar gördüğü durum da göz önüne alındığında, bu alanlar için önerilecek çözümlerin, insan eylemlerine hassasiyetle odaklanılarak geliştirilmesi gerekmektedir. Gehl (2011)'in binalar arasındaki yaşamı analiz ederken insan eylemlerini esas aldığı kentsel okuma metodunun bir altlık olarak kabul edilip, destekleyici kuramlarla kentsel artık alanlar özelinde yorumlanıp geliştirilmesi hedeflenmektedir.

Bu doğrultuda tez kapsamında geliştirilen problem tanımı ve bu tanımdan yola çıkarak kurgulanan kavramsal ve kuramsal çözümlemeler ışığında; tezin gelişme süreciyle ilişkili olacak yönde biçimlenen araştırma soruları aşağıda sıralandığı gibidir;

- Artık alanın kavramsal açılımı nedir? Kentteki karşılığı düşünüldüğünde artık alanlar, hangi sebepler sonucunda ortaya çıkmıştır?
- Kentsel artık alanın ortak özellikler gösterdiği, kapsadığı ya da bir kaç noktadan farklılaştığı mevcuttaki kavramlarla ilişkilene aralığı nedir? Bu aralık belirlenirken hangi parametreler öne çıkmaktadır?
- Kentsel artık alanların kendi içindeki sınırlılıkların tariflenmesinin önemi nedir?
- Kentsel artık alanların potansiyellerinin açığa çıkarılması sürecinde hangi kuramsal yaklaşımlar hangi özelliklerinden dolayı tercih edilmelidir?
- Artık alanlar kente nasıl ve ne şekillerde eklemlenebilirler?
- Artık alanlar günümüz kentlerinin potansiyel kamusal alanları olarak nitelendirilebilirler mi?
- Artık alanların potansiyellerinin keşfedilmesi ve bu alanların kente katılması süreçlerinin eylem odaklı bir kent okuması üzerinden sistematize edilmesi mümkün müdür?
- Tez kapsamında geliştirilecek model önerisinin kuramsal temsilleri nedir ve ne olabilir?

Kentsel artık alanın üst modern kent için potansiyel kamusal alan olma kabulünden yola çıkılarak geliştirilen tez çalışmasında; artık alanın ilişkilendiği kavramlar üzerinden açılımının yapılması; kentteki karşılığının anlaşılabilirliği

noktasında oldukça önemlidir. Bu açılımlar yapılırken eş zamanlı olarak kentsel artık alanların potansiyellerinin keşfedilmesine yönelik bir yaklaşım geliştirilmesine odaklanılmıştır.

Tezin amacı, artık alanların kentte var olma sebepleri ve biçimlerinin tespitinin ötesinde, kente katılmaları noktasında çok yönlü bir kentsel okuma imkanı sunması öngörülen bir kuramsal analiz altlığı üretmek ve bu üretimi metodolojik bir sentez ışığında gerçekleştirmektir. Artık alanların, günümüz kentleri için yeni kamusal alan olma potansiyellerinin, kullanıcı ölçeğindeki yaklaşımlarla açığa çıkarılmasına vurgu yapılarak, bu alanların üstü örtük kentsel dinamiklerine dikkat çekilmesi önemsenmektedir.

Tez kapsamında kurgulanan metodolojik sentez üzerinden geliştirilen model önerisinin; artık alanların en etkin biçimlerde kente eklemlenmeleri aşamasında, olası müdahalelerin ve tasarımların kullanıcı deneyimini esas alan, kamusal mekan kalitesini yükseltme odaklı geliştirilmesine dair yönlendirici olması hedeflenmektedir.

1.3 Orijinal Katkı

Kapsamlı bir literatür araştırması dahilinde geliştirilen, tezin ikinci bölümünün içeriğini biçimlendiren kavramsal açılımlarla, 'kentsel artık alan' tanımının ulusal literatüre kazandırılması amaçlanmıştır. Bu doğrultuda incelenen ve artık alan ile ilişkilenen kavramlar öncelikli olarak kendi özelliklerinde irdelenmiştir. Artık alan kavramını en etkin biçimde çözümleme noktasında, bu kavramlar bir bağlam etrafında ilişkilendirilerek geliştirilen gruplamalarla (kent, biçim, anlam, imge, sahiplik, sınır) tez içerisinde organize edilmiştir. Didaktik, kronolojik sıralı bir kavramsal okumanın aksine; ilişkisellik ağı üzerinde temellenen perspektifler sunan ikinci bölüm, artık alanların potansiyellerini keşfetmeye yönelik anlamsal bir çeşitlilik üretmekte ve bu üretimle tezi farklı bir noktaya taşımaktadır.

Artık alan kavramının ilişkili olduğu terimlerin açılımları irdelenirken, bu alanların mevcut durumlarının tespiti ve ortaya çıkma biçimlerinin, kamusal potansiyellerini örten bir baskınlıkta olduğu farkedilmiştir. Tez kapsamında bu durum yeniden değerlendirilmiş ve artık alanların potansiyellerini vurgulayan bir

yaklaşım geliştirilmiştir. Bu doğrultuda tasarlanan kuramsal strüktür, metodolojik sentez ve bunlara bağlı olarak kentteki kullanıcının deneyimine odaklanan organize soru grubu model önerisi, literatüre özgün bir aralıktan dahil olmaktadır.

Ulusal literatürde kentsel artık alan kavramının yeterince araştırılmamış olması ve bu alanda var olan kavramsal boşluğun giderilmesi noktasında, tez çalışmasının ortaya koyduğu açılımların önemli bir katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Londra'nın en önemli ulaşım arterlerinden birisi olan Low Line demiryolu hattı ve çevresi tezin araştırma alanı olarak seçilmiştir. Araştırma alanı çevreçevesinde geliştirilen okumaların, analizlerin ve kısa-odaklı görüşmelerle sınıanan soruların; Türkiye'deki artık alanların evrensel bir yaklaşımla değerlendirilmesi noktasında çok yönlü bir bakış alternatifi sunacağı düşünülmektedir.

Bu sayede mimarlığın hem pratik hem de teorik alanlarında yapılacak ilişkili çalışmalara ışık tutması muhtemel olan tez önerisi; yerden ve zamandan bağımsız, evrensel bir aralıkta durma çabası güdmektedir. Tıpkı Christopher Alexander (1977)'in A Pattern Language kitabında kente dair geliştirdiği biçimsel okumaların aslında analiz yapılan kentlerden bağımsız, her kente uyarlanabilir olma durumu gibi; tez kapsamında geliştirilen model önerisinin de çeşitli çalışma alanlarına uyarlanabilir olma durumu, genellikle iki boyutla sınırlanan analiz yöntemlerinin kentsel ölçeğini sokağa indirmesi, kullanıcı deneyim ve eylemlerine temellendirmesi, orjinal katkı sağlama noktasında öne çıkmaktadır.

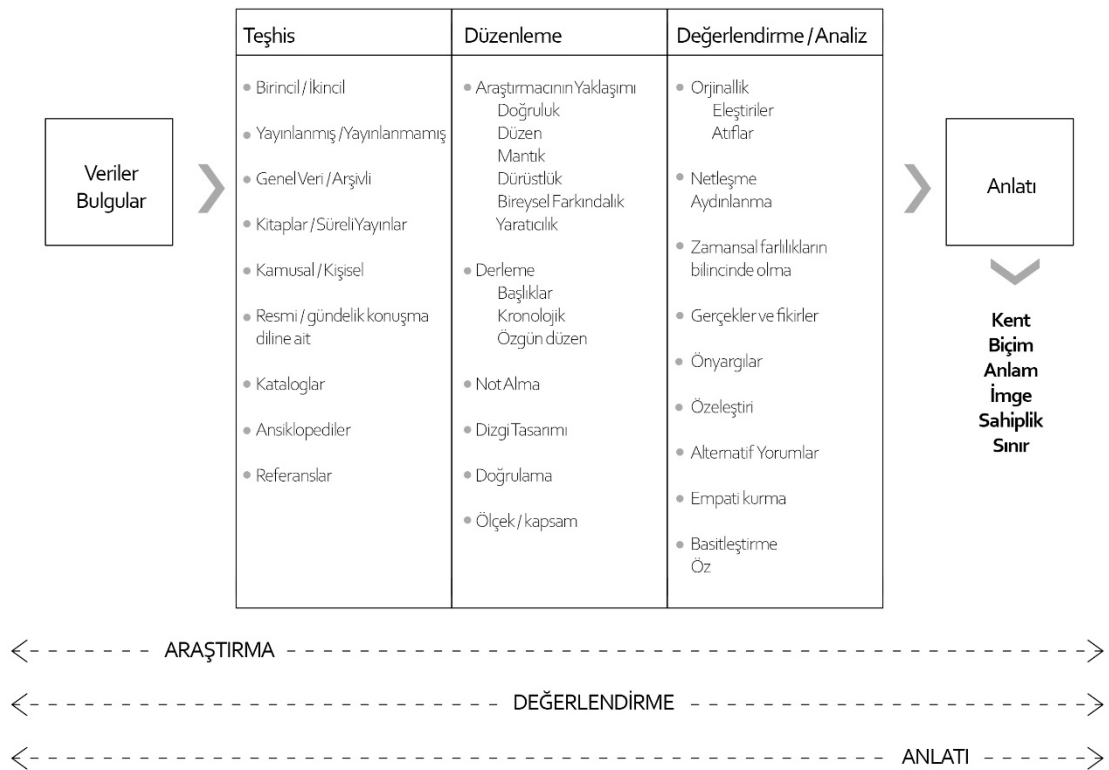
1.4 Yöntem ve Kurgu

Çalışmanın genel anlatısını güçlendirmek adına, süreci biçimlendiren sınırlılıklar tanımlanmış ve tez iki farklı yöntem kapsamında kurgulanmıştır. Kavramsal açılımların yer aldığı ikinci bölümde 'Yorumlayıcı ve Tarihsel Araştırma Yöntemi' esas olurken, kuramsal açılımların yer aldığı üçüncü bölümde, gömülü kuram (grounded theory) üzerinde temellenen ve alan çalışmasının yer aldığı dördüncü bölümde kısa-odaklı görüşmelerle devam eden 'Nitel Araştırma Yöntemi' dahilinde teze özgün taktikler geliştirilmiştir.

Tezin ikinci bölümünde esas olan ‘Yorumlayıcı ve Tarihsel Araştırma Yöntemi’nde Groat ve Wang (2002), tarihsel bir araştırma üzerinden gelişen bu yöntemde, araştırma sonucunda elde edilen verilerin, araştırmacı tarafından organize edilmesinin, değerlendirilmesinin ve özgün bir anlatı strüktürünün kurulmasının önemi şematik olarak özetlenmektedir (Şekil 1.4).

Bu kapsamda çalışmanın özgünlüğünü belirleyecek olan yaklaşım; tarihsel araştırma altığı üzerinden, araştırmacının tezin ana kavramı olan ‘artık alanı’ en iyi tanımlayacak biçimde bir anlatı kurmasıdır.

Tıpkı tarih boyunca var olan durum ve olayların, kendilerine özgü bağlamları ve anlatıları kapsamında değerlendirilmeleri doğrultusunda anlaşılır oldukları gerçeği gibi; tezin genel strüktürü içerisinde geliştirilecek olan kavramsal anlatı da, ‘artık alanı’ en etkin biçimde tanımlamaya yönelik bir kurguya sahip olmalıdır.



Şekil 1.4 Groat ve Wang’ın yorumlayıcı ve tarihsel araştırma yöntem şeması, yazar tarafından tezin içeriğine uygun biçimde geliştirilmiştir.

Bu doğrultuda yorumlayıcı ve tarihsel araştırma yöntemi kapsamında, tezin kavramsal anlatısı kent, biçim, anlam, imge, sahiplik ve sınır alt başlıkları dahilinde ilişkilendirilmiştir. Burada amaç, kavramları açıklamak değil, benzeşen ve farklılaşan ilişkilene aralıkları üzerinden, ulusal literatürde tam karşılığı bulunmayan ‘kentsel artık alan’ kavramını en anlamlı biçimde açıklayacak bir anlatı geliştirmektir.

Kent; Üst Modern Kentin Ürettiği Artık Alan Fragmanları başlığı altında Auge (2016)’nin Üst Modern Kent açılımı esas alınarak; boş alan, üçüncü tabiat, hor görülen alan, planlama sonrası artan alan, işlevsiz alan ve yok yer kavramları ilişkiselliğinde kentsel artık alan, fragmanlar eşliğinde açılmıştır.

Biçim; Artık Alana Dair Biçimsel Açılımlar, Baltimore Greenmount Mezarlığı başlığı altında Jacobs (1961)’ın Baltimore’daki Greenmount Mezarlığı örneklemini üzerinden tanımladığı sınır vakumları kavramı esas alınarak; boş alan, korunabilir ve gevşek alan kavramları ilişkiselliğinde, kentsel artık alanın biçimsel açılımları yapılmıştır.

Anlam; Nolli’nin Roma Haritasından, Artık Alanların Marjinal Boşluklu Yapısına başlığı dahilinde Trancik (1986)’in kayıp alan kavramı esas alınarak; isimsiz, çatlak, marjinal, negatif, belirsiz ve verimsiz alan gibi ilişkili kavramların anlamsal açılımları üzerinden kentsel artık alanı tam olarak karşılayan, artık alanın öz anlamına dair sorgulamalar yapılmıştır.

İmge; Cross-Bronx Ekspres Yolunun Ürettiği Artık Alan başlığı kapsamında, Berman (1999)’ın Modern Yitik Alan kavramı esas alınarak, sıfır panorama, eşik, arada kalmış boşluklar, boşluk uzantıları ve artan alan kavramları ilişkiselliğinde kentsel imgelerin ürettiği artık alana dair farklı bir perspektif tanımlanmıştır.

Sahiplik; Kimseye Ait Olmayan Artık Alan; Andrei Tarkovsky Stalker başlığı dahilinde Morales (1995)’in muğlak alan kavramı esas alınarak, gergin, lüzumsuz olarak tanımlanan bu ortak alan alanların kimseye ait olmama durumu üzerinden, artık alanların kentte sahiplenilmeyen alanlar olarak var olma durumlarına dikkat çekilmektedir.

Sınır; Artık Alanın Ayırıştığı Sınırlar; ‘Human Wall’ Makasiini başlığı kapsamında bozulmuş, kahverengi alanlar, endüstriyel harabeler, kararsız ve ölü alanlar kavramları ilişkiselliğinde, kentsel artık alan kavramının bu başlık altındaki kavramlardan ayırıştığı durumlara değinilmiş ve artık alanların anlamsal sınırları karşıt kavramlar üzerinden nitelenmiştir.

Üçüncü bölüm kapsamında çok katmanlı kent okumalarının hedeflenmesi doğrultusunda, anlama ve ilişkilere odaklı bir yöntem olan “Nitel Araştırma Yöntemi” tercih edilmiştir.

Nitel araştırmanın en temel amacı, çalışmanın bağlamı dahilinde sistematik, kapsayıcı ve bütüncül bir genel yaklaşım önermektir. Bu doğrultuda, alan çalışması olarak tanımladığımız yaşamsal durumların sürekli ve yoğun olarak deneyimlendiği bir ilişki ağı üzerinden geliştirilen okumalar üzerinden tanımlı olurlar. Araştırma yöntemlerinde genel olarak tercih edilen standart araştırma araçlarının aksine, nitel araştırmanın en temel aracı, araştırmacının kendisidir. Bu doğrultuda da tanımlı sayısal verilerden ziyade, kişisel deneyimleri ön plana çıkaran görsel sunum araçları ve kısa-odaklı görüşmeler tercih edilmektedir (Groat & Wang, 2002; Miles & Huberman, 2019).

Nitel araştırmanın bir diğer önemli özelliği açık uçlu olmasıdır. Teorik bağlamda da, araştırma tasarımının geliştirilme sürecinde de net sınırlara bağımlı kalmadan tanımlı olur ve diğer araştırma stratejilerinin aksine, objektif bir gerçeklikten uzak bir noktada konumlanırlar (Groat & Wang, 2002; Cresswell, 1994).

Tez kapsamında gözlem, diyagramatik analiz, haritalama araçları ve teze özgü metodolojik sentezden üretilen organize soru grupları ve soruların gündelik kullanıcılar ve profesyonel kullanıcılarla sınanması yönteminin tercih edilme sebepleri şu şekilde sıralanabilir;

- Nitel araştırma bağlamsal bir açılım içerisinde öze, yoruma ve anlama odaklanır. Eleştirel bir bakış açısı sunduğundan, güncel durumları sorgulamak için uygundur. Tez kapsamında da üst-modern kentlerin ürettiği artık alan kavramı üzerinden güncel bir konu irdelenmektedir.

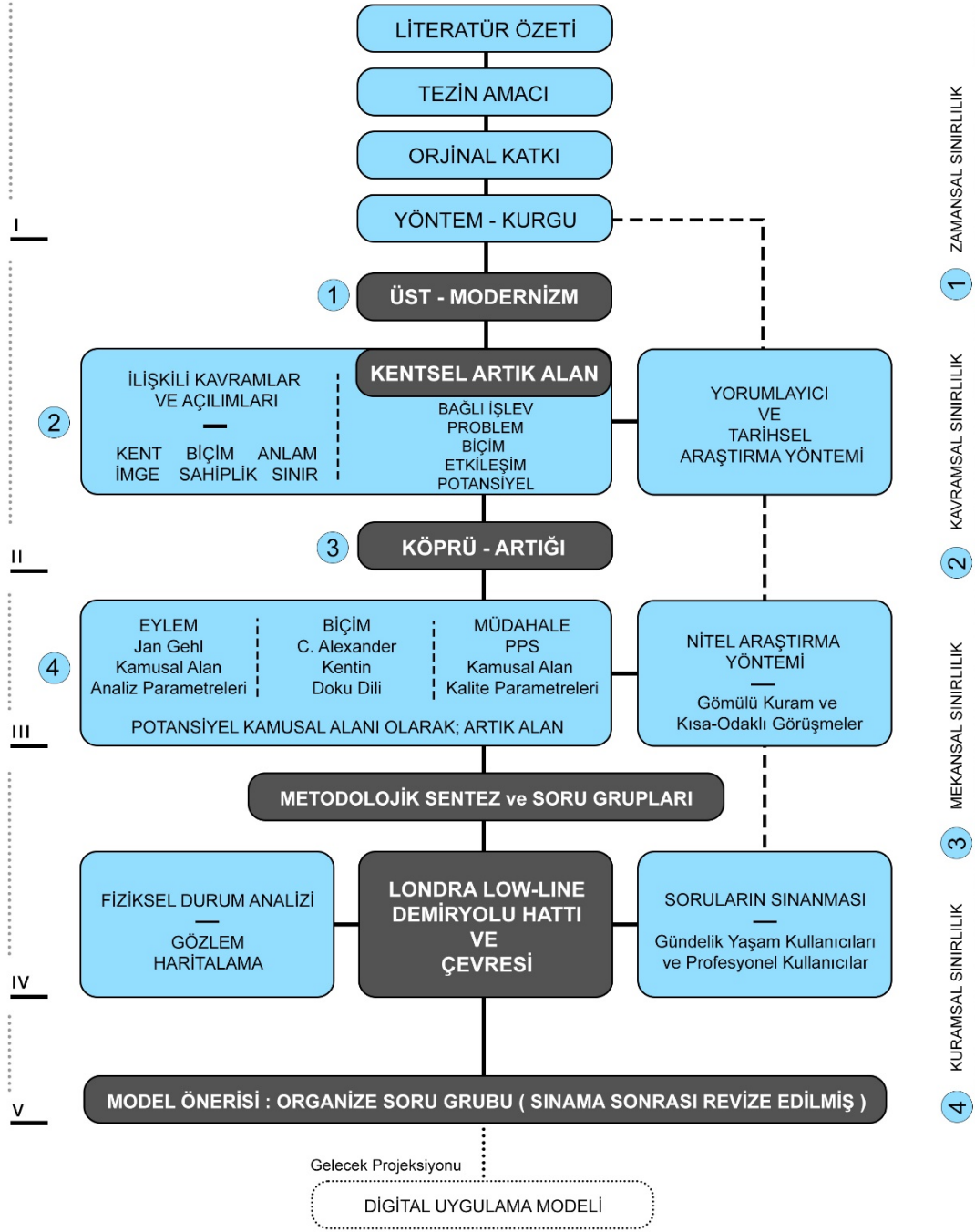
- Nitel araştırmada, araştırmacının kimliği, bakış açısı, değerleri önemlidir. Çünkü hepsi deneyim anına taşınır ve belirleyicidir. Tezin kuramsal altyapısının temellendiği, Jan Gehl (2011)'in insan eylemi odaklı geliştirdiği kent okuması ve araştırma alanını deneyimlemiş kullanıcılarla soruların sınanması tüm özellikleri ile nitel araştırma örneğidir.
- Nitel araştırmada sınırları tanımlı bir planlamanın aksine; değişkenlere, sosyal eşitlenmelere ve bağlamlara yoğunlaşan esnek bir planlama hakimdir. Nitel araştırmanın sürece odaklanan, sınırsızlık üzerinden gerçek anlamını bulan bu yaklaşımı; Christopher Alexander (1977)'ın zamandan bağımsız olarak geliştirdiği parçalı kent okumasını birçok açıdan destekleyecek özelliktedir.

Araştırma yöntemi kurgulanırken gömülü kuram (grounded theory) etrafında biçimlenen bir sistem geliştirilmiştir. Gömülü kuram, nitel araştırma yaklaşımıdır. Temel açılımı itibari ile kavramsal ve kuramsal verilerin objektif bir ereve içerisinde eş zamanlı analizini esas alan, asla lineer olmayan, dinamik ve olası ilişkilendirmelere oldukça müsait bir araştırma stratejisidir (Groat, Wang, 2002).

Gehl'in gündelik yaşam eylemleri üzerinden tanımladığı kamusal alan analiz parametreleri, Alexander'ın kentsel mekan biçimlerini inceleyerek, kent dokusunu okumaya yönelik ürettiği zamansız dil ve hali hazırdaki kentsel müdahaleler kapsamında sorgulanan kamusal mekan parametreleri; tez kapsamında eş zamanlı araştırmalar, okumalar, analizler ve kısa-odaklı görüşmeler doğrultusunda, birbirleri ile ilişkilendirilerek değerlendirilmiştir.

Gömülü kuramda tanımlandığı gibi araştırma; artık alana dair geliştirilen kavramsal açılımlar ile başlamış, metodolojik sentez ışığında süreç içerisinde elde edilen verilerle çalışmanın yöntemi aşama aşama eklemlenmiş ve kısa-odaklı görüşmeler kapsamında tezin öneri soru grubu sınanmış, revise edilmiş ve son halini almıştır (şekil 1.5).

YÖNTEM KURGUSU VE TEZİN STRÜKTÜRÜ



Şekil 1.5 Yöntem kurgusu ve tezin strüktürü

ARTIK ALAN KAVRAMI VE KAVRAMA DAİR AÇILIMLAR

Kentlerin gelişim ve planlama stratejilerine yönelik yapılmış çeşitli araştırmalar doğrultusunda, kentsel verimlilik konseptinde temellenen stratejilerin, tekil kullanıcıdan başlayan; ekonomi, ev sahipleri, yerel yönetimler, toplumlar, kentler diye devam eden ilişki çevrelerinde biçimlendiği açıkça görülmektedir. Tüm bu biçimlenme aralıkları içinde, çevresel ve sosyo-ekonomik gelişimin eş zamanlı gerçekleşmesi gerekliliği, üst-modern kentte daha da ön plana çıkmaktadır (Burges, Carmona ve Kolstee, 1994).

Hız üzerinden anlam bulan ve sürekli bir değişim-tüketim döngüsüyle gündemde kalan, yeni tanımlar ve suretler atfedilen günümüz dünyasının genel durumunun yanında kent de aynı paralellikte çok hızlı değişimler geçirmektedir.

Berman'ın (1999) bu döngüye tutunmaya çalışan insanın çabasını modernizmin ta kendisi olarak tanımladığı aralıktan kente baktığımızda, modern dönemde yapı odaklı bir anlayışın hakim olduğu görülmektedir. Akı ve Erdönmez'in (2005) dış mekan ya da kentsel toplumsal mekan olarak değerlendirdiği, insanın kentle iletişime geçebildiği, yapılar dışında kalan alanlar (meydanlar, yeşil alanlar, bulvarlar, sokaklar, vb.) modernizm döneminde yapılara referans veren, ancak yapı üzerinden tanımlı olabilen ve yapılara olan mesafeleri üzerinden anlam kazanan ikincil bir plana doğru itilmişlerdir.

Kılınçaslan'ın (1996) binalar arasındaki mekanların nadiren tasarlanmış olması, tasarlanan mekanların ise insanı ezen boyutlara erişmesi, toplu kullanım alanlarının tahrip olması ve insanların birbirleriyle iletişimlerinin zarar görmesi üzerinden geliştirdiği modern döneme ait eleştirel açılımlarla, günümüz kentlerinin dış mekanında kontrolsüzce artan bir dolu-boş dengesizliğinden bahsetmek mümkündür. Her ne kadar modernizm sonrası dönemlerde kentsel dış mekanlar yapılardan daha çok önem kazanmış olsa da, bu gelişim süreçlerinde

kentsel yaşamda tahribatlar oluşmuş ve yaşamsal süreklilik kentteki bazı noktalarda kesintiye uğramıştır.

Özellikle günümüzde çok hızlı bir biçimde kente yapılan müdahalelerin hakim olduğu düzende, bu değişim-tüketim döngüsüne tutunamayan kent parçaları gündelik yaşamda çok çeşitli aralıklardan karşımıza çıkmaktadır. Bala (2003), sorunlu gelişim süreçlerinden dolayı etkilendiğini düşündüğü bu alanların sayılarının gittikçe arttığını, işlevlerini yitirdiklerini ve problemli alanlar olarak kentte var olduklarını belirtmektedir.

Yaşam içerisindeki etkinliğini yitirmiş bu kent parçaları, var oldukları dönem, konum, ilişkilendikleri eylem ağı, etkinliklerini yitirme sebepleri, güncel durumları, bulundukları bağlamla kurdukları sorunlu ilişkiler değerlendirildiğinde çeşitli kuramcılar tarafından yorumlanarak farklı anlamlandırılmış ve adlandırılmıştır. Tez kapsamında ‘artık alan’ olarak tanımlanan bu alanların karakterine dair bir çerçeve çizmeden önce kavram, tanımlanmaya çalışılmış; anlamsal olarak ortak noktalar barındırdığı düşünülen benzer kavramlarla ilişkilendirilerek açılımlanmıştır (Tablo 2.1).

Tablo 2.1 İlişkili kavramların bağlamsal kurgusu ve gruplanması

KENT	BIÇİM	ANLAM	İMGE	SAHİPLİK	SINIR
Üst Modern Kentin Ürettiği Artık Alan Fragmanları	Artık Alana Dair Biçimsel Açılımlar; Baltimore Greenmount Mezarlığı	Noll'i'nin Roma Haritasından Artık Alanın Marjinal Boşluklu Yapısına	Cross-Bronx Ekspres Yolunun Ürettiği Artık Alan	Kimseye Ait Olmayan Artık Alan; Andrei Tarkovsky, Stalker	Artık Alanın Ayrıştığı Sınırlar; Makaslıni Human Wall
Kevin Lynch Waste Space 1990	Jane Jacobs Border Vacuums 1961	Roger Trancik Lost Space 1986	Marshal Berman Modern Wasteland 1982	Robert Sommer Tight Space 1974	Bernardo Secchi The Void 1984
Gilles Clement Third Landscape 2003	William Whyte Empty Space 1988	Boeri, Lanzani ve Marini Nameless Spaces 1993	Robert Smithson Zero Panorama 1996	Sola Morales Terrain Vague 1996	BMichael Greenberg Blight 1996
Helen Armstrong Landscape of Contempt 2006	Oscar Newman Defensible Space 1996	Lars Lerup Stim and Dross 1994	Van Gennep Liminal Space 2000	Lebbeus Woods No Man's Land 2000	Gil Doron Dead Zone 2000
Gill Doron SLOAP 2007	Worpole ve Knox Slack Space 2007	David Sucher Awkward Space 1995	Hajer ve Reijndorp In-between Spaces 2001	Tom Nielsen Superfluous Landscape 2002	Gritski ve Ferber Brownfields 2001
Stephane Tonnelat Functionless Space 2008		Bill Hillier Disurbanism 1996	Hormigo ve Morito Gapscape 2004	Frank ve Stevens Loose Space 2007	Groth ve Corijn Indeterminate Space 2005
Marc Auge Yok-yer 2016		Papastergiadis ve Rogers Parafunctional Space 1996	Erick Villagomez Residual Space 2013	Peter T. Lang Actual Territories 2008	Tim Edensor Industrial Ruins 2005
		Loukaitou Sideris Cracks in the City 1996		Shaw ve Hudson Leftover Space 2008	UK NLUD Derelict Land 2006
		Ajay Garde Marginal Space 1998		Farley and Roberts Edgeland 2011	UK NLUD Vacant Land 2006
		Rachel Kallus Negative Urban Space 2001			Jorgensen ve Tylecote Ambivalent Landscapes 2007
		Cuper ve Mieszen Spaces of Unverainty 2002			
		La Varra Post-it City 2003			
		Alan Berger Drosscape 2006			

“Bir şeyin harcandıktan veya kullanıldıktan sonra artan, geriye kalan bölümü” olarak Türk Dil Kurumu tarafından tanımlanan artık kavramının ‘artık’ alan olarak kentteki en temel karşılığı; mevcutta ya da geçmişte olan bir kullanım, işlev bağlamında var olması, bu bağlamda birincil amaç kullanımın, işlevin gerçekleştirilmesi olduğu için, ona kentsel mekanda herhangi bir anlamsal atıf yapılmamış olması ve mevcut haliyle gündelik yaşamın aktörleri tarafından sahiplenilmiyor olmasıdır. Bu alanların tez kapsamında araştırılmaya değer bulunan en önemli karakteristik özelliği; kamusal kullanım konusunda ciddi anlamsal kayıplar yaşayan günümüz kentlerinde gündelik yaşam akışlarına eklenmeye değer çeşitli potansiyeller barındırmalarıdır.

Artık alanların bulundukları her kent özelinde özgün bir yapıda ve karakterde var oldukları gerçeği göz önünde bulundurulmakta ancak bazı tarihsel olay ve durumların farklı kentlerin gelişim süreçlerinde benzer değişimlere sebep olduğu da gözlemlenmektedir. Bu gözlemden yola çıkılarak artık alanların oluşma süreçlerinde birbirleriyle ilişkili ya da birbirini takip eden çeşitli olay ve durumlar, kavramsal bir zemin dahilinde yorumlanmaya çalışılacaktır.

Artık alan kavramı ile belli noktalarda kesişen, benzer karakteristik özellikler gösteren ya da oluşum süreçleri kapsamında ilişkilendirilmesi, paralel düzlemlerde tanımlanması muhtemel olan kavramlar, beş ana başlık kapsamında geliştirilen açılımlarla tezin kavramsal zeminini temellendirecektir.

2.1 Kent; Üst-modern Kentin Ürettiği Artık Alan Fragmanları

İletişim ve bilgi teknolojilerinin çok ciddi bir hızda yenilediği günümüz kentlerinde kültürel, teknolojik, sosyo-ekonomik ve siyasi alanlarda deneyimlenen küreselleşme; yeni bir anlamlandırma, dönüşüm ve tüketim döngüsü yaratmaktadır. Bu döngü mekan ve zamana dair deneyimlerin de dönüştüğü bir etki alanı oluşturmaktadır. Mevcuttaki kavram sistemlerinin altüst olup karmaşık bir yapıya bürünmesi karşısında teorisyenler bu çağı süpermodernizm, ikinci modernizm, üst-modernizm gibi tanımlarla nitelemektedir. Auge ise olayların aşırı artması, mekanların aşırı bollaşması ve atıfların bireyselleşmesi olarak üç aşırılık figürü üzerinden üst-modernizmi açıklamaktadır. 1990’lı yıllardan sonra

yaşanan çağdaş dünyaya özgü hızlı dönüşümü anlatmak için ürettiği bu kavram onu yer kavramını yeniden sorgulamaya da yöneltmektedir (Auge, 2016).

Rossi (1982) ise mesleki perspektifinden kent mimarisi üzerinden modern kente yönelik açılımlar yaparken, genellikle üst ölçek sınırlılığında kalmaktadır. Ancak kentsel ekoloji ve psikoloji üzerinden kentlerin de hafızaları olduğundan bahsederken kullanıcı deneyimini merkeze alan bir yaklaşım benimsediği görülmektedir. Crinton (2005) ise kentsel hafızayı tanımlarken, tarihsel-parçalı bir izlek sunmakta ve modern kentin bellek kaybı yaşadığına dikkat çekerek eleştirel bir yorum geliştirmektedir.

Auge, modern kentin yaşadığı bellek kayıplarından ayrı olarak olumlu bir tutum sergilemektedir. Üstmodernizme dair açılımlarının devamında yer kavramının dönüştüğünden ve bu dönüşümün üst-modernliğin doğal bir sonucu olduğundan bahsetmektedir. Günümüz kentinde yer kavramı anlamsal olarak değişmekte ve bu kavrama dair yapılmış olan tüm açılımlar, içinde bulunduğumuz ve deneyimlediğimiz yeri tanımlamak için yetersiz kalmaktadır. Auge'ye (2016) göre bu kavramsal yetersizlik üzerinden üst-modern kentteki yer kavramı, yok-yer kavramına evrilmektedir. Ancak bu evrilme hareketi, birbirini yok ederek değil, birbirini tamamlayarak ve dönüştürerek var olmaktadır.

Yerin anlamsal dönüşümünü açıklarken antropolojik bir çerçevenin sınırları içerisinde kalmaya özen gösteren Auge, bu dönüşümleri şöyle ifade etmektedir. Antropolojide yer kavramı kimlik üzerinden tanımlı olan bir ilişki ağıyla var olurken, günümüzdeki yok-yer kimlik kaybı yaşamakta, tarifeli ilişkiler (yazılı, çizili, tanımlı) üzerinden var olmaktadır. Yine antropolojide yer kavramının tarihsel olma durumu ve bulunduğu bağlamla kurduğu diyalog özgün ve birincil derecede önemliyken, günümüzdeki yok-yerin zamandan, bağlamdan kopuk ve genel olma durumu söz konusudur (Auge, 2016).

Üst-modern kentte hızlı bir dolaşım ağından bahsetmek mümkündür. Bu dolaşımın hızlı olabilmesi için ekspres yollar, bankamatikler, hava alanları, büyük alışveriş merkezleri, hava, demir ve karayolları, büyük otel zincirleri, eğlence parkları, vb. mekanlar zorunlu eylemlerin zorunlu mekanları olarak tanımlı

olurken, Auge'ye (2016) göre yok-yer kavramını kentteki bu ve bunların ilişkilendiği mekanlar üzerinden okumak mümkündür.

Tez kapsamında 'artık' olarak tanımlanan alanlar, Auge'nin yok-yer kavramı üzerinden benzer karakteristik özellikler göstererek biçimlenmektedir. Bu biçimlenmeyi açılımılamak gerekirse, Heidegger (1971) yer kavramını tanımlarken köprü üzerinden somut bir örnekleme değinmektedir. Köprü, yalnızca bir noktadan başka bir noktaya geçmek için inşa edilen bir yapı değildir. İnşa edildikten sonra işlevinin ötesinde bir anlam kazanmakta ve kent için adeta bir imgeye dönüşmektedir. Köprü inşa edilmeden önce yer kavramından bahsetmek mümkün değildir. Çünkü köprü olmadan önce bir sürü alternatif nokta potansiyel bağlantı noktası olarak var olurken, köprü'nün konumlandığı iki nokta, çevredeki tüm potansiyel anlamları bir araya toplayarak, yer haline dönüştürür. Heidegger'e göre köprü konumlandığı noktalarda yeri üretir, Auge'ye göre köprü (yok-yer), üstmodern kentin hız üzerinden tanımlanan ulaşım sisteminin vazgeçilmez yapısal bir elemanıdır, köprü'nün işlevsel ve anlamsal varlığından arta kalan yani 'artık' olan alan ise köprü'nün altıdır (Şekil 2.1). Buradaki artık alan, aktarma işlevinin bağlamında var olmaktadır.



Şekil 2.1 Heidegger'in köprü örneği ve Auge'nin yok-yer kavramı üzerinden yazar tarafından geliştirilen diyagram

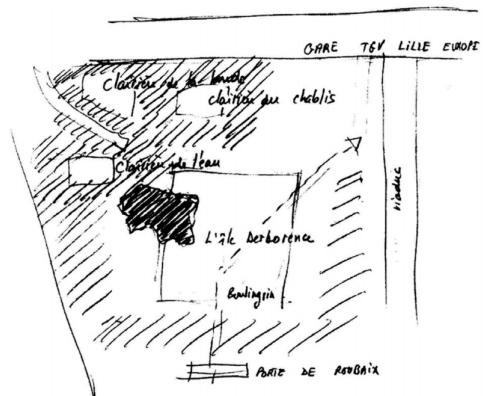
Heidegger yer kavramını tanımlarken insan deneyiminin birincil derecede önemli olduğuna dikkat çekmekte, Auge de bu önemi yüceltip, yok-yer kavramını temellendirerek insanın kentle kurduğu ilişki ve deneyimde yaşadığı kayıplara dikkat çekmeye çalışmaktadır. Üstmodern kentte, mekanların aşırılığı, ölçeklerin ezici boyutlara erişmesi, iletişimin artması, taşıtların şaşırtıcı hızlanması, fiziksel, anlamsal yığılmalar, bu yığılmaların bir yerden başka bir yere sürekli olarak aktarımı; insanın deneyim ve algılama süreçlerinde kopukluklar yaratmaktadır.

Tarihin hızlandığı, hızlı üretim ve tüketimin temel hedef haline dönüştüğü bu süreçlerde, tam anlamıyla değerlendirilmesi mümkün olmayan bu aşırı yoğunluk içerisinde, yeterli derecede planlama yapılmadan kurgulanan kentsel dış mekanda, çok çeşitli suretlerde artık alanlar ortaya çıkmaktadır.

Üstmodern kentin kendine özgü gelişim doğasını ve ‘artık’ alan üretmeye müsait, bütünde anlamsal kayıplar yaşayan parçalı yapısını daha anlaşılır kılmak adına tam tersi bir kutupta yer alan Clement’in tanımladığı üçüncü tabiat (third landscape) kavramına değinmek gerekmektedir.

Clement’e göre, planlama ve projelendirme süreçlerinde tabiatın doğal gelişiminin en belirleyici tasarım girdisi olarak kabul edilmesi birincil derecede önem arz etmektedir. Bu doğrultuda kentteki tasarım ve üretim süreçlerinde yer alan aktörlerin, tabiatın karakterine saygı göstererek, doğaya karşı değil doğa ile birlikte hareket etmesi gerekmektedir.

Clement’in bu faydacıl tasarım yaklaşımını, Fransa’daki Deborence adasının yer aldığı Henri Matisse parkındaki coğrafya, tarih, kültür ve doğa kesişiminde sentezlenen projesi üzerinden açıklamak mümkündür. Genel tasarım yaklaşımını Clement şu şekilde ifade etmektedir; “gelecek için, tarihin beklenmedik izleriyle oluşan ve zamansal birikime sahip bir ormanı koruyacağız. Tasarım süreci boyunca ilgimizin ve şaşkınlığımızın odak noktası haline gelen bu ada, düşey bir sembole dönüşen, kendisini kentin kalbine bırakan doğanın eşsiz bir fragmanı gibi.” (Gand, 2021) (Şekil 2.2).



Şekil 2.2 Clement’in Deborence adasının yer aldığı Henri Matisse parkına ait eskizi (Gand,2021)

Parkin tam ortasında yer alan, zeminden 7m yüksekliğe sahip Deborence adasının yüzeyinde erişilemez durumundan, insan müdahalelerine maruz kalmamış olmasından ötürü başarılı bir ekolojik oluşum ortaya çıkmıştır. II. Dünya Savaşı'ndan kalan, tarım, endüstriyel ya da korunma amaçlı olarak kullanıldığına dair ihtimallerin yer aldığı adada, çevresine göre çok daha çeşitli bir peyzaj katmanı bulunmaktadır. Clement (2021), bu adanın doğayı koruma amaçlı bilinçli olarak kendi haline bırakılmış olabileceğini savunmakta ve adayı tabiatın direncinin temsili olarak tanımlamaktadır. Fiziki çevreyi birinci tabiat, fiziki çevrenin kontrol ettiği doğal çevreyi ikinci tabiat olarak tanımlayan Clement, doğanın asla kontrol edilemediği, Henri Matisse parkındaki gibi dışavurumları üçüncü tabiat olarak tanımlamaktadır.

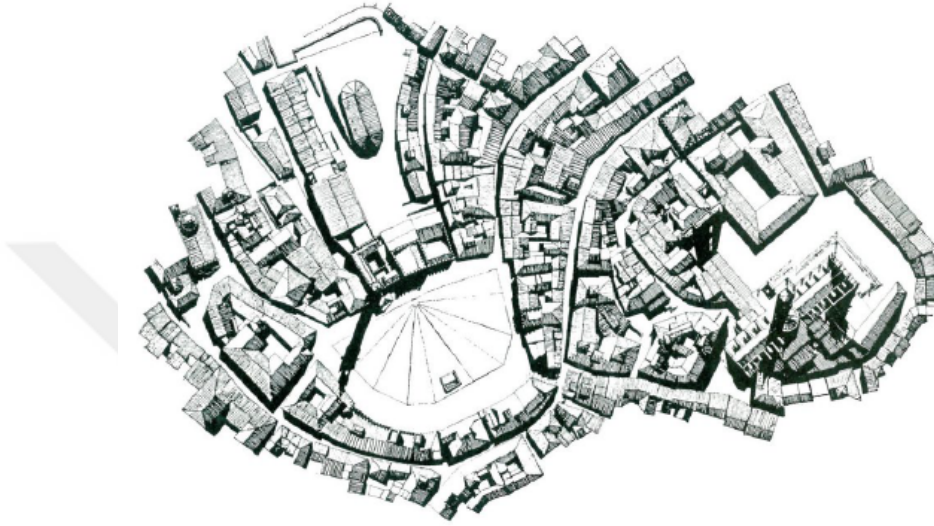
Clement alandaki biyolojik çeşitliliğin günümüzdeki endüstrileşmiş tarımdan, standardize edilmiş ekili alanlardan farklılaşan karakterini vurgulamaya çalıştığı projesinde, doğal topoğrafyanın izleri üzerinden tasarımını geliştirmiştir. Deborence adası sahip olduğu peyzaj zenginliği ile düşey bir sembol olarak tasarlanmış ve kendi doğal oluşum sürecine bırakılmıştır (Şekil 2.3).



Şekil 2.3 Henri Mattise parkındaki Deborence adasına ait görsel (Clement, 2021)

Clement'in doğayı ve doğal olan tüm süreçleri merkeze konumlandırarak tanımladığı üçüncü tabiat (third landscape) kavramı, doğanın izlerini takip etmeyi esas kılmaktadır. Peyzaj tasarımı kapsamında öncül bir yaklaşımın temsilcisi olarak kabul edeceğimiz bu kavramın en temelde kurduğu çerçevede, Gehl'in Orta Çağ kentlerinin plansız gelişim süreçlerini sorgulaması da benzer bir tavırda konumlanmaktadır.

Gehl'in üçüncü tabiat kavramının temellendiği anlayış ile benzeşen sorgulaması; kentlerin kendi kendilerine bir amaç olmaması, kullanım ve ihtiyaçlarla birlikte biçimlenen bir araç olması üzerinde temellenmektedir. İtalya'nın Siena kentinin herhangi bir planlama üzerinde kurgulanmaksızın, yüzyıllar boyunca süregelen yaşam biçimlerinin gereksinimleri doğrultusundaki eklemelerle fiziksel çevresinin var olması, doğal oluşum süreçlerinin güçlü bir örneğidir (Gehl, 2011) (Şekil 2.4).



Şekil 2.4 Siena kent planı görseli (Gehl, 2011)

Üçüncü tabiat kavramının temellendiği, bir noktada Orta Çağ kentlerinin gelişim süreçleriyle de ilişkilenen anlayışın, üstmodern kentte hız üzerinden anlam üretme kaygısında olan bir anlayışa evrildiği görülmektedir. Tüketim mantığının hakim olduğu bu anlayış da bir anlamda kendi tabiatını oluşturmaktadır. Yani Gehl'in 'Yapılar Arasındaki Yaşam (Life Between Buildings)' olarak ifade ettiği kent tanımında yapıların birinci tabiatı, yapılar dışında kalan alanın ikinci tabiatı ve üstmodern dönemde hızla üretilen ve tüketilen kentsel mekanın doğal bir ürünü haline gelen artık alanların üçüncü tabiatı oluşturduğunu söylemek mümkündür.

Clement'in doğayı esas alarak geliştirdiği tasarım anlayışını Lynch (1990) de benimsemektedir. Ona göre doğa kendi alanını yaratırken, insan da kendi mekanını yaratmaktadır ancak günümüzde tüketim mantığı hakim olduğundan insan, doğanın alanına da müdahale etmektedir. Tez kapsamında açılımlanan

‘artık’ alan kavramıyla anlamsal olarak benzeşen ‘atık’ alan (waste space) kavramını Lynch, değişimin kültürel bir ürünü olarak kabul etmektedir ve onları yaşamsal gelişim süreçlerinin zorunlu ya da gerekli parçaları olarak görmektedir.

“ Atık, insan ihtiyacı için kullanışsız ve değersiz olandır. Bir kayıp ya da terk edilmişliği işaret eder. Üretme ya da tüketme eylemi sonucunda artan ya da kalan değersiz, harcanmış malzemedir. Çöp, pislik, kirlilik, vb. gibi atıklar, aynı zamanda kullanılmış olan şeye de referans verebilmektedir. Atık kavramının olumlu olan tek yönü budur. Günümüzde de görüldüğü üzere atık yaşamlar, atık zaman, atık alanlar ve atık şeyler her yerde vardır.” (Lynch, 1990).

Üst-modern kentte tüketimden kaynaklı olarak sürekli bir atık üretimi söz konusudur. Hatta Lynch atık yaşamlar, atık zamanlar tanımlamalarıyla bu durumu daha geniş bir çerçevede de değerlendirmektedir. Doğal ve sosyal süreçleri reddederek kendisini var eden her kentsel mekanın atık olduğundan bahseden Lynch’in bu tanımlaması, ‘artık’ alanların meydana gelme süreçleriyle örtüşmektedir. Ancak artık alanlar, atık olarak kabul edilmeden önce kente olumlu anlamda katkı sağlayacak çeşitli potansiyeller barındırmaları ve sosyal yaşama eklemlenip değer katabilme ihtimallerinden dolayı, Lynch’in atık kavramından farklı olarak olumlu bir düzlemde yer almaktadırlar.

Bu düzlem kapsamında Armstrong (2006) hor görülen alan (landscape of contempt) kavramıyla, tezin omurgasını biçimlendiren artık alan kavramını güçlü bir ifadeyle tanımlamakta ve üst-modern kentin üçüncü tabiatına yönelik açıklayıcı bir zemin kurmaktadır.

İlk olarak gelişmekte olan şehirlerdeki çağdaş kentsel dokuların, hızlı bir şekilde altyapının tüketim alanları üzerinden tanımlı olur hale geldiğinden bahsetmektedir. Yeşil alan, rekreasyon alan ya da doğayla temas kurulabilen alanların, imajlar üzerinden gerçekliği kurulan alanlara dönüşmesini sorgulayarak; kentsel dokunun bu değişen hallerinin daha programlı süreçlerle kurgulanması gerekliliğine dikkat çekmektedir (Armstrong, 2006).

Doron’un (2007) SLOAP (space left over after planning) kavramı tam bu noktada Armstrong’un hor görülen alanlar olarak tanımladığı, planlama sonrasında artan

alanların biçimsel durumunu aynı yaklaşımla niteleyen benzerlikte bir kavram olması açısından önemlidir. Tonnelat'ın (2008) fonksiyonsuz (functionless space) olarak da tanımladığı bu alanlar, kentsel planlama süreçlerinin üst-modern kentin hızlı döngüsüne tutunabilme kaygısıyla üretildikleri için, çok yönlü kimlik kayıpları yaşayarak kentin bütüncül algısını zedelemektedirler.

Ancak bu SLOAP ve fonksiyonsuz alan kavramları biçimsel bir sınırlılıkla tanımlı olduklarından, artık alanların kentteki anlamsal birikimlerini açıklamak için yetersiz kalmaktadırlar. Bu yetersizliğin ciddiyetini vurgulamak adına, Gordon Matta Clark'ın Paris'te 17.yy'a ait yıkılması kararlaştırılmış bazı yapılar üzerinden geliştirdiği çalışmasına değinmek gerekmektedir (Şekil 2.5).



Şekil 2.5 Conical Intersect, Paris, Fransa, (Clark, 1975)

Basit bir kesitin ya da kesit serisinin, strüktürel elemanları ve çeşitli durumları yeniden tanımlayabilecek güçteki bir çizim aracı gibi davranabileceğini savunan Clark; kentsel soylulaştırmaya yönelik yapmış olduğu bu eleştirel çalışması üzerinden, günümüz kentlerindeki tarihsel izlerin kontrolsüzce silinmesi ve yok edilmesini sorgulamaktadır.

Armstrong'un hor görülen alan olarak tanımladığı, tez kapsamında artık olarak tanımlanan alan; yere ait bilgi veren, mekansal değer tarifleyen zaman katmanları barındırmakta, günümüz kent formunun ötesinde gelecek için deneysel bir tasarım imkanı sunan, yenilikçi kullanımlar sağlayan, üst-modern kentin potansiyel kamusal alanları olarak keşfedilmeyi beklemektedirler.

Armstrong (2006) kentteki bu alanların barındırdığı zamansal birikime dikkat çekerken, günümüzde her ne kadar belirsiz, kalitesiz, anlamsız ve konforsuz olarak tanımlıyor olsak da, bu alanlara yeniden gidip deneyimlemenin katkısı olacağını belirtmektedir. O zamana kadar bilinmeyen birçok zamansal gerçekliğe dair izler bulabileceğimiz bu alanların, geleceğin deneysel ve yenilikçi kamusal alanlarını kurgulama noktasındaki önemlerini vurgulamaktadır. Kentin gelişmeye zorlanmış, müdahale edilmiş alanlarına göre planlama sürecinde düşünülmemiş, planlama sonrasında da üretimi amaçlanan alandan arta kalmış, kendi hallerine bırakılmış olan bu alanlar, kentin esas gerçekliğini keşfettirme, birçok aralıktan kimlik kavramıyla ilişkilenen çağrışımlar yapma gibi potansiyelleri barındırmaktadırlar.

2.2 Biçim; Artık Alana dair Biçimsel Açılımlar, Baltimore Greenmount Mezarlığı

“Oysa ben düz insan, bazı insan, karanlık insan

Ve geçilmiyor ki benim duvarlar, evler, sokaklar gibi yapılmışlığımdan”

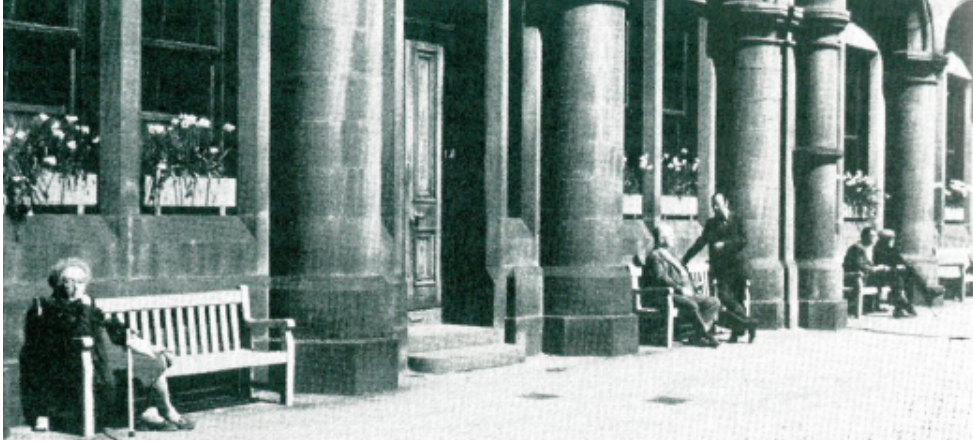
(Edip Cansever – Umutsuzlar Parkı Şiiri)

Duvar; mimarlık disiplini başta olmak üzere daha birçok disiplinde tanımlayıcı, bölücü, koruyucu, sınırlayıcı, ayrıştırıcı, geçirgen, kapsayıcı, vb. karakteristik özelliklere sahip olmaktadır. Fiziksel ifadesi ötesinde, kavramsal ifadesinin de yorumlanmaya ve değerlendirilmeye müsait olduğu duvar, kentte çok farklı suretlerde karşımıza çıkabilmektedir.

Gehl kamusal alanın kalitesini, Life Between Buildings isimli kitabında ‘yapılar ve yapılar arasındaki alanlar’ üzerinden geliştirdiği sorgulamalar ve gözlemlerle değerlendirmektedir. Yürümek, ayakta beklemek ve oturmak, kamusal alanda gerçekleşen tüm gündelik aktivitelerin temelini oluşturan üç ana eylemdir.

Öncelikli olarak bu eylemler üzerinden kent okumaları yapan Gehl, farklı kentlerde çeşitli kamusal alanlara dair yaptığı araştırmalar sonucunda duvar etkisi (wall/edge effect) kavramına değinmektedir (Gehl, 2011).

Duvar etkisi kavramını açıklarken kentin insanların gündelik yaşamlarındaki yönlendirici gücünden bahsetmektedir. Tercihe bağlı eylem olarak tanımlayabileceğimiz oturma eylemi, ortamdaki şartlar uygun olduğunda belli bir süre dahilinde gerçekleşmektedir. Şartlar biraz kötü olduğunda, insanlar yürüyüp geçmekte ve oturmayı tercih etmemektedir. Gehl (2011), kamusal alanın kalitesini artırma noktasında insanlara oturma eylemlerini gerçekleştirebilecekleri alternatifler sunmanın önemine dikkat çekerken, insanların duvar etkisinde kalarak eylem ve aktivitelerini gerçekleştirdiklerini eklemektedir. Örneğin insanlar tanımlı bir aksı takip ederek yürümeyi, birisini beklerken duvar dibinde beklemeyi tercih etmektedir. Ya da açık bir alanın orta noktasında bulunan bir banka oturmak yerine sırtlarını yaslayabilecekleri, güven duygusunu pekiştirebilecekleri duvar ya da duvar etkisi yaratan sıralı bir kolon, ağaç dizisinin dibindeki bir banka oturmayı daha çok tercih etmektedirler (Şekil 2.6).



Şekil 2.6 İnsanların açık alanda oturma tercihlerine ait görsel (Gehl, 2011)

Benzer paralellikte Whyte 1970’de New York kenti üzerinde temellendirdiği ‘Caddedeki Yaşam’ (The Street Life Project) isimli araştırma projesinde, insanların caddeleri ve kentin açık alanlarını nasıl kullandıklarını tespit etmeye dair çalışmalarını gerçekleştirmiştir. Araştırma kapsamında tıpkı Gehl gibi gündelik

insan eylemlerini esas alan Whyte, eylemsel akışların olmadığı ve insanların kullanmayı tercih etmediği alanları boş alan (empty space) olarak tanımlamıştır.

Gehl'in kamusal mekan kalitesini yorumladığı üç ana eylem ve Whyte'ın boş alan (empty space) tanımlaması üzerinden 'artık' alan kavramını açıklamak gerekirse, kentteki artık alanlarda uygun koşullar yeterli olmadığı için insanlar üç ana eylemi zorunlu olmadıkça gerçekleştirmemekte, bu alanlarda güven duygusu geliştirememektedirler. Yani kentte, bu üç eylemi gözlemleyemediğimiz, gündelik yaşamın aktörlerinin sahiplenmediği noktalarda artık alanların varlığından bahsetmek mümkündür. Bu alanlar herhangi bir eylemsel akışın gerçekleşmediği, insanlar tarafından kullanımı tercih edilmeyen alanlar oldukları için de aynı zamanda boş alanlardır.

Gehl'in duvar etkisi dahilinde kentte yaptığı gözlemler, duvar elemanının kamusal mekandaki kurucu özelliğini ön plana çıkarmaktadır. Ancak karşıt bir kutupta Jacobs (1961), sınır vakumları (border vacuums) kavramı üzerinden, kentte belli noktalarda maruz kaldığımız duvar etkisini sınırlayıcı, bölücü ve durdurucu olma özellikleri dahilinde değerlendirmektedir.

Ulaşım sistemlerinin etkin bir ağa sahip olduğu günümüz kentlerinde, masif ve tekil kentsel ögeler yaygın olarak kullanılmaktadır. Bu kentsel ögeler kent içinde sınırlar tariflerken aynı zamanda kent içi akışlarda kopukluklara da sebep olmaktadır. Tren yolları, viyadükler, yüksek yapılar, siteler ve kampüsler, kentte adeta duvar gibi var olan durdurucu ve yönlendirici karakterleriyle sınır ögesi olarak kabul edilmektedirler.

Jacobs (1961), sınır vakumlarını tanımlamadan önce kentsel alanı temelde genel alan ve özel alan olarak ikiye ayırmaktadır. Genel alanlar insanların yürüyerek erişebildikleri her yeri kapsarken, özel alanlar insanların kenarından ya da çevresinden dolaşarak geçebildikleri, direkt olarak içerisinden geçemedikleri alanlardır. Artık alan, bir kullanım ya da işlev bağlamında var olma özelliğinden ötürü hem genel hem de özel alan kategorisine dahil olabilmektedir.

Bu iki ayrım sonucunda, kamusal kullanımı sınırlandırması açısından özel alanları olumsuz olarak değerlendirmemek gerekmektedir. Örneğin cadde herkesin

erişimine açık olması sebebiyle genel alandır. Bir caddenin günün belli bir saatinden sonra kapanan bankalar boyunca uzandığını düşündüğümüzde, bankalar kapandıktan sonra caddenin gün içerisindeki kullanım yoğunluğunun düşmesi hatta akşam saatlerinde tenhalaşması muhtemeldir. Benzer şekilde estetik, fonksiyonel, kaliteli olarak kabul edeceğimiz özel bir alan, hangi hizmeti sunduğunun önemi olmaksızın, ilişkilendiği genel alan eğer olumsuz özelliklere sahipse insanlar tarafından tercih edilmemektedir. Bu iki örnek kapsamında anlaşılacağı üzere kentteki genel ve özel alanların birbirlerini destekler niteliklere sahip olmaları, kullanıcılar için engel teşkil etmeyecek sınırlarla birbirlerinden ayrışmaları gerekmektedir (Jacobs, 1961).

Genel ve özel alan arasındaki dengenin kurulduğu ancak kentsel kullanım yoğunluğunun düşük olduğu durumları Jacobs (1961); genel alandaki sınır vakumlarının varlığıyla ilişkilendirmektedir. Vakumlar kentsel mekanda engel teşkil edecek bir sınır ögesine dönüşüp, kentsel yaşamı parçalara ayırabilecek potansiyelindedirler. Yükseltilmiş yollar, geniş arterler, üniversite kampüsleri, endüstriyel parklar ya da özel kullanımlı büyük ve masif alanlar, vb. vakum oluşturabilecek potansiyeldeki kentsel sınır ögeleridir. Jacobs bu sınır vakumlarının belli yoğunluktaki bir etkileşim alanıyla çevrelendiğinde, dinamik ve devingen kentsel akışlara maruz kaldığında ayırıcı, engelleyici özelliklerinin; bağlayıcı, geçirgen özelliklere evrileceğinden bahsetmekte, bu alanların kentteki potansiyellerine vurgu yapmaktadır.

Madanipour da (2005), bireyin hakkı olan kişisel alan tanımı üzerinden kentteki kamusal ve özel alanları tanımlamaktadır. Bu alan tanımı doğrultusunda, kente bakış ölçeğini direkt olarak sokağa, insan ölçeğine konumlandırmaktadır.

Kentteki genel ve özel alanlar arasındaki sağlıklı iletişimin önemini Newman (1996) ise, suça eğilim ve suç oranları kapsamında Ohio, Dayton'da belli parametreler dahilinde seçtiği mahalle yerleşimleri üzerinden yaptığı araştırmalarla desteklemektedir. Genel ve özel alanların birbirlerini karşılıklı olarak etkilediklerini ifade eden Newman, özel alanların genel alanları kontrol edebilir olma durumu üzerinden 'korunabilir alan' (defensible space) kavramını

geliştirmiştir. Toplu konut yerleşimleri ve komşuluk ilişkilerine dair yaptığı araştırmalarla özel alanların, genel alanlardaki güvenlik problemlerini kontrol eden bir yaşayan mekanizma olarak düzenlenebileceğine dair müdahale modelleri üreterek, kentlerdeki genel ve özel alanlar arasındaki ilişkinin belli parametreler dahilinde kurulması gerekliliğini vurgulamaktadır.

Artık alanların özellikleri, sınır vakumlarının (border vacuums) ve korunabilir alanların (defensible space) genel özellikleriyle belli noktalarda benzeşmektedir. Artık alanlar da kentteki akışları engellemekte, durdurmakta ve ayırmakta ancak aynı zamanda uygun müdahalelerle kamusal alana katkı sağlayacak potansiyeller barındırmaktadırlar. ‘Genel’ olarak niteleyebileceğimiz artık alanlarda gündelik yaşamı tehdit eden olumsuz durumların, ilişkilendiği özel alanlarla kontrol edilebileceği ihtimalini düşündüğümüzde, artık alanlar bazı durumlarda korunabilir alan olarak değerlendirilmektedir.

Tez kapsamında yorumladığımız artık alanların, Jacobs’un sınır vakumları kavramıyla nasıl ilişkilendiğini açıklamak için bu bölümde Baltimore’daki Greenmount mezarlığına örnek olarak yer verilmektedir (Şekil 2.7).



Şekil 2.7 Greenmount Mezarlığı, 1840 (solda) – 2018 (sağda) (Newman, 1996)

Kentin tarihsel gelişim süreçleri incelendiğinde, Greenmount mezarlığında ziyaretçilerin gündelik eylem ve aktivitelerini gerçekleştirebilecekleri uygun peyzaj düzenlemesine sahip ve mezarlığı çevreleyen caddelerden çeşitli noktalardan erişilebilir olan kamusal alanın günümüzde, önceki kullanım çeşitliliğini sağlayamayarak artık alana dönüştüğü gözlemlenmektedir.

Çok sayıda mimari, tarihi eser, anıt mezar barındıran ancak kent içerisinde bulunduğu konum, ilişkilendiği bağlam ve geçmişte kamusal anlamda çeşitli kullanımlara imkan sağlamış olmasına rağmen günümüzde sadece mezarlık işlevine sahip, adeta kentsel yaşamı ve kent içi akışları donduran, durduran alan; Jacobs tarafından sınır vakumu olarak tanımlanan bir çevre duvarıyla sarmalanmaktadır. Mezarlığın çevresindeki genel ve özel alanlarla kurduğu tek iletişim, kentsel bir engel olarak var olan bu çevre duvarıdır.

Duvar elemanı, kentin merkezinde yer alan anıt müze – mezarlık – park gibi çeşitli kamusal kullanımlara sahip bir alanı sarmalayarak, tüm kamusal vasıflarını yok saymakta, alanı tek fonksiyonlu bir alana dönüştürmekte ve çevresindeki genel alanlarla iletişimini oldukça zayıflatmaktadır. Kentsel alan kalitesini belirleyen bir parametre olarak genel – özel alanların birbirini destekleme, dengeleme, etkileşim ve iletişim halinde olma beklentisinin Greenmount ve çevresinde karşılanmadığı görülmektedir. Bu duruma sebep olan tek müdahale de mezar duvarının bölücü bir duvar özelliğinde konumlandırılarak sınır vakumuna dönüşmüş olması değildir.

Mezarlığı çevreleyen mahallelerde, sıralı bir biçimde, tekdüze, mütevazı ağırlıklı olarak konut işlevli yapılar bulunmaktadır. Bazı uygun yapıların kamusal kullanıma hizmet verecek biçimde dönüştürülmesi ve mezarlık alanıyla ilişkilendirilmesi mümkünken, mezar duvarının sınırlayıcı etkisi dışında özel alanların oluşturduğu adeta başka bir duvar etkisi daha hissedilmektedir (Şekil 2.8).



Şekil 2.8 Balitmore Greenmount mezarlığı 1935(üstte) – 2017(altta) (Newman, 1996)

Alanın geçmişte olduğu gibi kullanıcı geçişlerine imkan veren bir düzenlemeye sahip olması, mezarlığın kudsiyetini zedelemekten bazı noktaların parka dönüştürülmesi, çevre duvarının da bu kamusal kullanımları destekleyecek fonksiyonlarla (oturma, dinlenme, yeme-içme, spor, vb.) donatılması, uygun çevre yapıların yeniden işlevlendirilmesi; kentsel kullanım kalitesini arttıracak, mezarlık alanının rekreasyon alanı olarak sahip olduğu potansiyelleri ortaya çıkarabilecek müdahalelerdir.

Ancak mevcut haliyle Greenmount mezarlığı kent merkezindeki bir artık alandır. Buradaki artık alan, mezarlık işlevi bağlamında, kamusal kullanım işlevine dair ciddi kayıplar yaşayarak var olmaktadır. İnsanlar tarafından sahiplenilmeyen, iletişim kurulamayan bir alan olması ve barındırdığı potansiyelleri açığa çıkaracak bir düzenlemeye sahip olmaması sebebiyle de tez kapsamında artık alan olarak tanımlanmaktadır. Bu durumda sınır vakumlarının kentte var oldukları noktalarda artık alan üretebilme potansiyeli barındırdıklarını söylemek mümkündür.

Sınır vakumu ve artık alanın kesiştiği aralığa, Worpole ve Knox da gevşek alan (slack space) kavramıyla dahil olmaktadır. Gevşek alan kavramı kamusal mekanın sahip olduğu kalite ve insanlara gündelik yaşamda sunduğu özgürlük hissi üzerinden tanımlanmaktadır.

Kamusal alanlar insanların kültürlerine, kimliklerine ve yaşamsal farkındalıklarına dair kendilerini ifade edebilecekleri; bireysel olarak var olurken, birbirleriyle de etkileşime geçebilecekleri çeşitli imkanlar sunmaktadır. Bu imkanlar dahilinde kamusal alanların kullanımları saat saat, gün gün, hafta hafta değişebilmektedir. Kamusal alanların mekansal değeri ve kalitesi, bu kullanım yoğunluğu üzerinden tanımlı olmaktadır. Bu doğrultuda bir kamusal alanın başarısı ne kadar iyi tasarlandığı ya da kentsel planlama kapsamında ne kadar doğru sınırlara sahip olduğuyula değil; insanlarla fiziksel ve algısal anlamda ne derece güçlü bir iletişim kurduğuyula ve insanların orda bulunarak ne kadar özgür hissettikleriyle direkt olarak ilişkilendirilmektedir (Shaftoe, 2008).

Worpole ve Knox bir örnek üzerinden gevşek alan (slack space) tanımını açıklamaktadır. Bir parkın girişinde bisiklet kullanılamaz ya da top oynanamaz gibi, sosyal yaşamı olumsuz etkilemesi mümkün olmayan aktivitelerin yapılmamasına dair bir uyarı levhası gören insanlar, gevşek alan olarak tanımlayabileceğimiz bir kamusal alan ihtiyacı duymaktadırlar (Shaftoe, 2008). Benzer bir ihtiyacı Greenmount'taki kamusal alanı çevreleyen duvarın fiziksel ve algısal sınırlayıcılığı karşısında da hissettiklerini söylemek mümkündür.

Worpole ve Knox (2007), kentlerde uygun noktalarda gevşek alanlar yaratıldığında, mevcuttaki kamusal alanlarda yaşanan problemlerin azalabileceğinden bahsetmektedir. Bu gevşek alanlarda belli düzenlemelerle, kamusal alanı rahatsız edeceği öngörülen bazı tanımlı eylemlere izin verildiği takdirde, kamusal alanların kendi içlerinde dengeli bir kullanım düzenine sahip olabileceğini eklemektedir.

Bu doğrultuda artık alanların herhangi bir kamusal eyleme uygunlukta düzenlemelere sahip olmadıkları için artık alan olarak tanımlandıklarını, gevşek alanlarda var olan özgürlük hissinden çok belirsizlik, tedirginlik ve güvensizlik gibi

olumsuz hisleri tetiklediklerini söylemek mümkündür. Greenmount mezarlığı da çevre duvarıyla sınırlanıp bağlamıyla ilişkilendirmediği için, gevşek alan olabilecek potansiyeller barındıran bir artık alandır.

2.3 Anlam; Nolli'nin Roma Haritasından Artık Alanın Marjinal Boşluklu Yapısına

Kenti morfolojik bir olgu olarak algılayan kent tasarımcıları, kentsel mekanın niteliklerini fiziksel özellikleri üzerinden tanımlamaktadır. Ancak plan düzleminde iki boyutlu bir yaklaşım üzerinde temellenen bu düşünce, sosyo-kültürel özelliklere ikincil bir değer atfetmektedir.

Kentteki kütleler ve boşlukları düşündüğümüzde; coğrafya, planlama, peyzaj tasarımı, mimarlık gibi birçok disiplin tarafından kütleler yapılar, boşluklar da kamusal alanlar olarak değerlendirilmektedir. Bu anlayış doğrultusunda kamusal mekanın anlamına ve değerine yönelik sorgulamalar yapan Kallus, kamusal alanların kentte nasıl biçimlere sahip olduklarından çok kullanıcı deneyimindeki etki ve ifadelerinin önemli olduğunu vurgulayan tarafta durmaktadır.

Bu vurguyu yaparken de Moudon'un (1992) kenti anlamak ve kenti tasarlamak arasındaki farkı betimleyen iki tasarım disiplininin bahsetmektedir. Kuralcı-emredici ve anlamlı-betimleyici olan bu iki ayrı disiplin, modern dönem ve post-modern dönem kentsel tasarım anlayışları üzerinde temellenmektedir. Anlamlı – betimleyici olarak ifade edebileceğimiz yaklaşımı, Lynch'in (1960) kentsel imgenin önemine yönelik çalışmalarındaki ve Rapoport'un (1977) çevrenin davranışları üzerinden yaptığı kent okumalarındaki yaklaşımlarıyla ilişkilendirmek mümkündür.

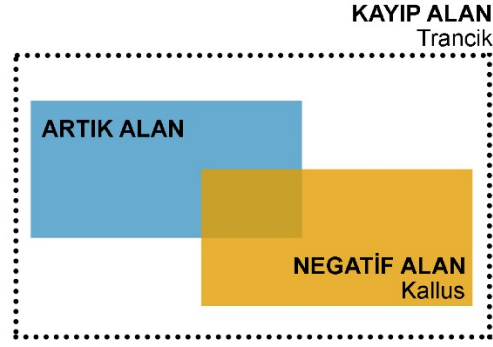
Kallus negatif kentsel alan (negative urban space) kavramını kamusal alanların kullanıcı ihtiyaçlarına cevap vermesi, fiziksel donanımlarının ötesinde, herkes için eşit kullanım önerebiliyor olması gibi çok net bir aralıkta tanımlamaktadır. Bu kapsamda kamusal alanın, bireysel deneyimlerin aktif ve kolektif olmayı desteklemesi fikri üzerinden, İsrail'in kuzey şehri Hayfa'da kadınların kentteki kamusal alanlarla kurdukları ilişkiler kapsamında negatif kentsel alan kavramına yönelik bir araştırma projesi yapmıştır. Bu çalışma ile kamusal alanın kentte üstlendiği anlamlarla ilgili bir tartışma zemini oluşturmayı amaçlayan Kallus,

bunu yaparken tamamen anlamlı – betimleyici bir disiplin anlayışı sınırları içerisinde kalmaktadır (Kallus, 2001).

Kentsel planlama süreçlerinde anlamlı – betimleyici disiplinin önemini vurgulayan bir diğer kavram olan kayıp alan (lost space) kavramı, Trancik tarafından tanımlanmaktadır. Planlama süreçlerindeki hatalı tutumlar, insan hareketine dair gerçekçi bir anlayış geliştirilmemesi, yapılar ve çevrelerindeki dinamik ilişki gibi üçüncü bir boyutun çoğunlukla göz ardı edilmesi, kente dair yapılan planlamaların sadece iki boyutta kalması sonucunda kentte kayıp alanlar (lost space) meydana gelmektedir (Trancik, 1986).

Trancik, bulundukları bağlamla ve kullanıcılarıyla sağlıklı iletişim kuramayan, yanlış tanımlanmış ve ölçeklendirilmiş sınırlara sahip, cazip bulunmayan bu alanların oluşma sebeplerini; araç kullanımının artması ve araç yollarının kentte ciddi bir alan kaplaması, modern anlayış kapsamında tasarlanan ancak sonrasında işlevini karşılamayan, tanımsız, geniş açıklıkların oluşması, kentsel yenileme süreçlerine dahil olan kurumların özensiz tutum ve müdahaleleri, endüstriyel, sanayi, askeri alanların kent merkezlerinden taşınması gibi sebepler üzerinden açıklamaktadır. Bu alanların potansiyelleri olduğuna ve kente kazandırılmalarının önemine vurgu yaparken, bugünün tasarım problemlerine çözüm üretilmesi noktasında, kayıp alanların oluşma süreçlerinin göz önünde bulundurulmasını gerekliliğine değinmektedir (Trancik, 1986).

Tez kapsamında merkezi bir noktada konumlandırılan artık alan kavramı, Trancik'in kayıp alan (lost space) kavramı ve Kallus'un negatif kentsel alan kavramıyla (negative urban space) oluşum süreçleri açısından benzeşen özellikler göstermektedir. Artık ya da negatif olarak tanımlanan her alan aynı zamanda kayıp alandır. Ancak her kayıp alan artık ya da negatif alan olmak zorunda değildir (Şekil 2.9).



Şekil 2.9 Kayıp alan – Negatif alan – Artık alan kavramlarının ilişkileneşine dair yazar tarafından geliştirilen diyagram

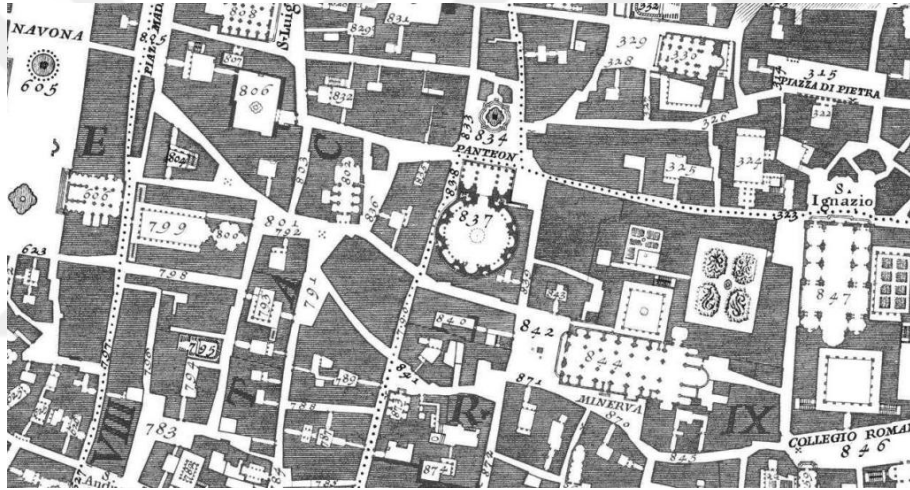
Örneğın, modernist yaklaşım kapsamında gereğinden çok fazla büyük boyutlarda tasarlanmış bir meydan, zaman içerisinde kentte boyutunun karşılığı kadar yoğunlukta bir kullanıma sahip olamayıp, kayıp alana dönüşebilmektedir. Ancak bu meydan tüm kullanıcılar için eşit imkanlar sunduğundan negatif kentsel alan olarak değeriendirilmesi söz konusu değildir.

Yine benzer şekilde Trancik'e göre, kentlerde cadde kotunun altında konumlandırılmış olan gömülü bir plaza kayıp alandır. Ancak bu plaza, kullanıcılar tarafından benimsenip kullanıldığı ve plaza işlevini kaybetmediğı sürece artık alan olarak tanımlanmamaktadır (Şekil 2.10).



Şekil 2.10 Cadde kotunun altında konumlandırılmış bir plaza, Broadway, New York (Gehl, 2011)

Kentin açık alanlarının anlamlı ve betimleyici bir disiplinde kurgulanmış olmasının önemi, Giambattista Nolli'nin 1748'de çizdiği Roma haritasından oldukça net bir biçimde okunmaktadır (Şekil 2.11). Kentsel boşluğun temsiliyeti açısından önemli bir illüstrasyon olan harita, hiçbir odak noktası tanımlamadan kentin yaşayan dokusunu her sokakta hissettirmektedir. Haritanın kalitesini belirleyen şey gündelik eylemlerin gerçekleştiği kamusal alanları pozitif hacimler olarak vurgulamasının ötesinde, caddelerin, meydanların ve kamusal binaların birbirleriyle ilişkilenmesinin gücünün mevcutta olduğu haliyle ve yalınlığıyla aktarılmasıdır. Nolli'nin haritasına bakıldığında bir binanın üzerinde durup kenti izliyormuş gibi hissedilmesinden çok, kamusal alanların yer aldığı zemin kotundan kentteki akışların sürekliliği hissedilmektedir (Kallus, 2001).

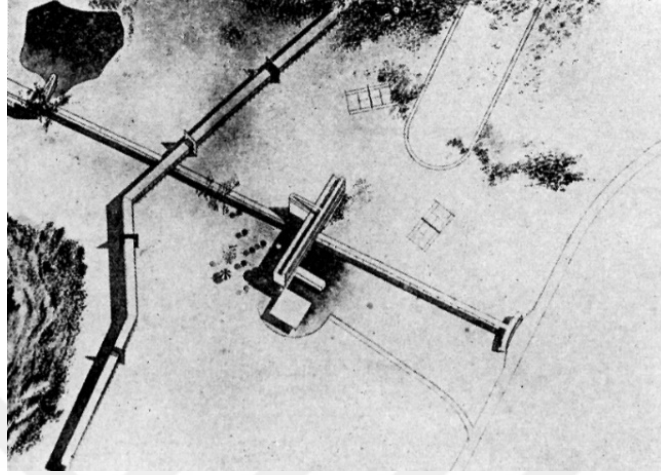


Şekil 2.11 Nolli'nin Roma haritası (Kallus, 2001)

Nolli'nin Roma haritasındaki kentsel kurgunun gücü, günümüz kentlerinin yoğun yapılaşmaları ve yoğun akışları dahilinde aynı güçte deneyimlenebilen bir durum değildir. Bu nedenle kentsel yoğunluğu, kentlerin tanımlı gelişim stratejilerini ve kente dair tüm biçimlenmeleri simgeleyen teknik disiplinler karşısında duran bir tartışmanın sonucunda var olan kırsallık (disurbanism) kavramı gündeme gelerek; insanı kentteki yaşamı sorgulamaya, kentsel yaşamın kırsal yaşama doğru yayılmasına yönelik arayışlara sevk etmektedir.

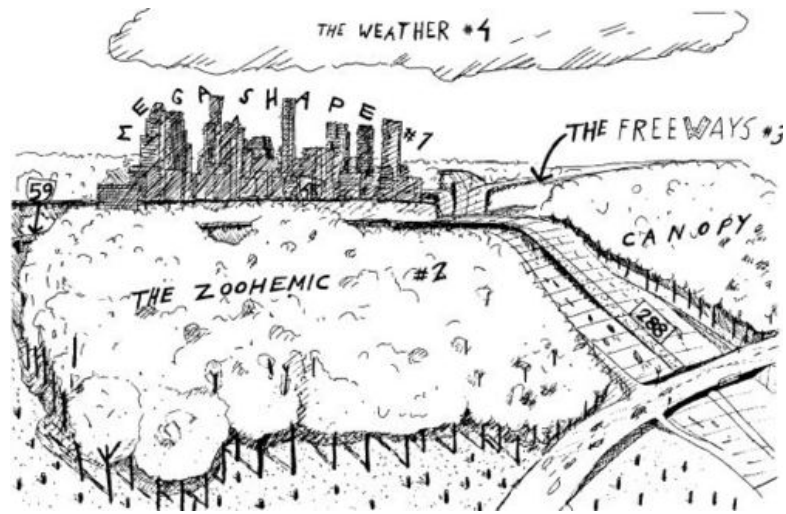
Bu kavram dahilinde 1930'da Geinzburg ve Mikhail Barsch tarafından tasarlanan ve Moskova'ya sunulan 'Green City' projesi kapsamında, kentteki yoğun yapılaşma

eleştirilerek, yeni inşaatların durdurulması, kamu işletmelerinin kent çeperlerine doğru konumlandırılması, kentte boşalan alanların parklara dönüştürülmesi, kentin kırsal nüfusa bağlanan yollar boyunca dağılması önerilmiştir (Hiller, 2007) (Şekil 2.12).



Şekil 2.12 Green City projesine ait görsel (Hiller, 2007)

Kırsallık (disurbanism) kavramının tanımlı olduğu aralıktan Lerup (1994), stim ve dross kavramlarını yayım yaptığı dönemini ve sonrasını ciddi olarak etkileyen manifestosunda yorumlamaktadır. Houston şehri üzerinden geliştirdiği teorik çalışmalar ve kentsel çözümlerinde kenti; fazla genişleme sonucu gerilmekten yıpranıp, yırtılan, boşluklu bir düzlem olarak betimlemektedir (Şekil 2.13).



Şekil 2.13 Lerup'un Houston şehrine ait eskiz çalışması (Lerup, 1994)

“Bu boşluklu düzlem, insan yapımı bir kentten daha çok vahşi bir doğaya benzemektedir. Kadınların, taşıtların, yolların geçtiği, ağaçlarla ve krizlerle noktalanmış olan bu düzlem; üzerinde sürekli bir mücadelenin olduğu hissiyatını yaratmaktadır: ekonominin doğaya karşı mücadelesi. Ağaçlar da makineler de bu mücadelenin cürufu olarak ortaya çıkmış gibi gözüküyor ” (Lerup, 1994).

Lerup’un, boşluklu platform olarak tanımladığı kent düzleminden günümüze bakmak, kentleşme süreçlerini anlamak için önemlidir. Kenti yaşayan bir organizma, iri bir kütle, dinamik bir sistem, sürekli ve sistematik olarak atık alanlar üreten kocaman bir ekolojik kabuk olarak tanımlarken, tüm tanımları mevcutta olanı tespit etme aşamasında kalmaktadır. Bu açılımlar üzerinden Berger (2007), stim kavramını insan ihtiyaçları için yapılmış olan binalar, programlar, olaylar olarak, dross kavramını kentleşme süreçlerindeki çevresel atıklar, tahrip olmuş alanlar, yaşam için tehdit oluşturan doğal koşullar, kirlilik olarak tanımlamaktadır.

Berger, değişim kavramının gelişmeye müsait kentsel alanların doğasında olduğunu kabul ederek daha olumlayıcı bir yaklaşım geliştirmektedir. Lerup’tan farklı olarak bu kavramları değer ve potansiyel barındırmaları üzerinden tanımlayarak, kentsel gelişim süreçlerinde ortaya çıkan bu alanlardaki tahribatların giderilip yeni kullanımlarla kente kazandırılmasının önemini vurgulamaktadır.

Tezin bu noktasında artık alanlar için de Lerup’un gerginlikten ve yığılmalardan yırtılan kentsel düzlemdeki boşluklar betimlemesini kullanmak mümkündür. Ancak bu alanların sadece tespit edilmesi değil, Berger’in bahsettiği değer ve potansiyel kavramlarının da artık alanlar üzerinden sürekli olarak sorgulanması ve kente kazandırılması gerekmektedir.

Artık alanların kente kazandırılmasından önce karakteristik özelliklerinin anlaşılması gerekliliğinden bahseden Aral (2003), ancak bu durumda sahip oldukları potansiyellerin açığa çıkarılabileceğini vurgulamaktadır. Gündelik yaşamın rutin kullanıcıları tarafından sahiplenilmemeleri en temel karakteristik

özellikleri olarak tanımlanırken, bu alanların işlevsel ve algısal açıdan belirsiz olması, bir diğer önemli karakteristik özellikleridir.

Cupers ve Miessen, belirsizliğin alanı (spaces of uncertainty) kavramını Berlin üzerinden yaptıkları kentsel okumalarla, hangi bireysel ve kolektif aktivitelerin kentsel mekanı tanımladığını, sonrasında bu kentsel alanın nasıl bölümlendiğini, keşfedildiğini, terkedildiğini ve yeniden sahiplenildiğini sorgulayarak açıklamaktadırlar.

Kentteki insanların yaşam biçimlerinin, iletişim kurma şekillerinin, isteklerinin, yönelimlerinin açığa çıktığı deneyim alanları olarak kamusal alanlar, günümüz kentlerinde kesin sınırlarla tanımlanmış alanlarla, kullanıcı memnuniyetini sağlama çabasındaki steril ortamlarla, kafelerle, dükkanlarla, ticari faaliyetlerle biçimlenen yürüyüş yollarıyla tanımlı olmaktadır. Çağdaş kamusal alan olarak isimlendirebileceğimiz bu alanlar, kamusal alanın gerçek anlamını gölgelemektedir. Çünkü kamusal alan, işlevsel heterojenlik, çeşitlilik, çokluk, insanların rastlantısal karşılaşmalarını destekleme gibi özellikleri üzerinden karakterini edinmektedir (Cupers & Miessen, 2006) (Şekil 2.14).



Şekil 2.14 Kentteki belirsiz alanlara ait görseller (Cupers & Miessen, 2006)

Cupers ve Miessen de (2006), bu açılımların devamında kentteki belirsiz alanların kamusal alanın gerçek anlamsal karşılığını tanımlayacak güçte olduğunu savunmaktadır. Bu belirsiz alanlar sürekli bir kullanım ve tercih edilme fikri üzerinden biçimlenmektedir. Bu alanlar eş zamanlı olarak farklılaşma, çeşitlenme ve rastlantısalılık sunmaktadır. Bir anlamda kentsel kültürün katalizörü olan belirsizliğin alanları, kararsız ve istikrarsız olmalarının yanında; hayallerimize,

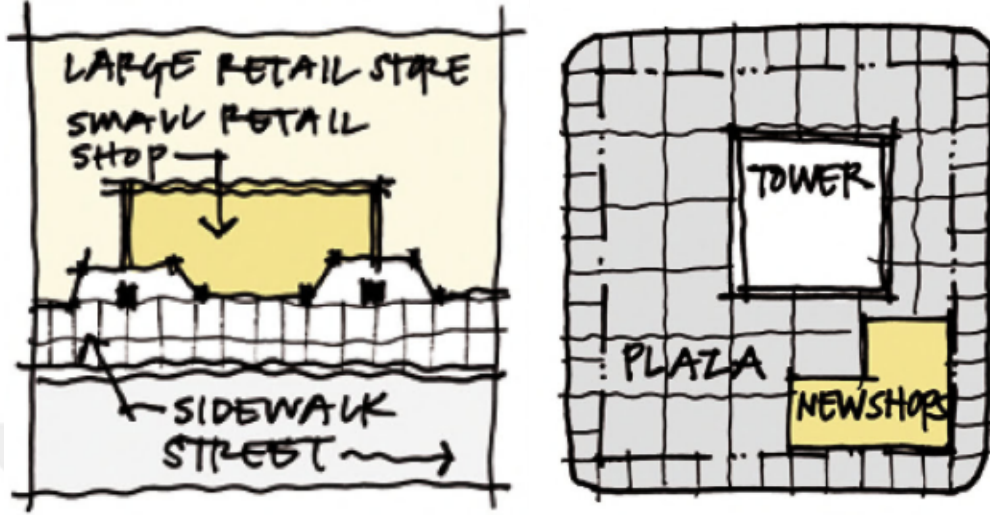
taleplerimize, kullanım tercihlerimize birebir uyarak, kamusal alandaki yansımamız olarak var olmaktadır.

La Varra'nın Kent Aparatları (Post-It City) kavramı da, Cuper ve Miessen'in olumladığı belirsizlik kavramı üzerinden biçimlenmektedir. Politik olmayan, kolektif karakterli ve geçici kullanımlar sunan bu aparatlar; sokak satıcıları, banliyölerde ya da sokaklarda diskotek olarak hizmet veren özel donanımlı vagonlar, tekerlekler üzerinde bar tezgahları, endüstriyel atık alanlardaki parti müdavimleri, dağınık ve kendiliğinden yerini belirlemiş dükkanlar olarak kentte karşımıza çıkabilmektedirler (La Varra, 2001).

Boeri, Lanzani ve Marini (1993) tarafından kimlik kaybı yaşamalarından dolayı isimsiz alan (nameless place) olarak da tanımlanan belirsiz alan kavramı, günümüz kentlerindeki yoğun akışlar karşısında alternatif kullanımlar sunmaları sebebiyle olumlu bir aralıktan artık alanları da nitelemektedir. Ancak kentsel alanlardaki belirsizliğin tedirginlik duygusunu tetiklediği durumlarda, gündelik yaşamdaki akışlar olumsuz anlamda etkilenmektedir. Papastergiadis ve Rogers (1996) tarafından işlevi bozuk alan (parafunctional space) olarak tanımlanan bu alanlarda gerçekleştirilebilir eylemler tam olarak tanımlanmadığı için, suç sayılabilecek eylemlerin gerçekleşme ihtimali artmaktadır. Eski önemini yitirmiş bir oyun alanı, kötü aydınlatılmış bir cadde ya da evsiz insanların uyumayı tercih ettiği yerler, işlevi bozuk alanlar olarak kentte var olmaktadır. Tedirginlik hissi yaratmaları ve yaşamın gündelik aktörleri tarafından sahiplenmemesi gibi özelliklerinden dolayı, artık alanların da bazı durumlarda işlevi bozuk alan olarak tanımlanması mümkündür.

Sucher (1995), günümüz kentini işgal eden ve kent içi akışları olumsuz etkileyen alanları verimsiz alanlar (awkard space) olarak isimlendirmekte ve kentte yürüme eyleminin sürekliliğinin kesintiye uğradığı noktaların bu alanlar sebebiyle oluştuğuna dikkat çekmektedir. Sucher'in verimsiz olarak tanımladığı bu alanları, Loukaitou – Sideris de çok benzer bir aralıktan kentteki çatlaklar (cracks in the city) olarak tanımlamaktadır. Ancak Sucher'in kent içinde yürürken bireysel olarak gözlemlediği ve subjektif bir yorum geliştirerek verimsiz olduğuna kanaat

getirdiği alanlar için ufak müdahaleler önermesiyle Loukaitou – Sideris'in kavramından farklılaşmakta, kentsel yaşam kalitesini arttırmaya yönelik bazı genel kabuller elde etmeyi amaçlamaktadır (Şekil 2.15).

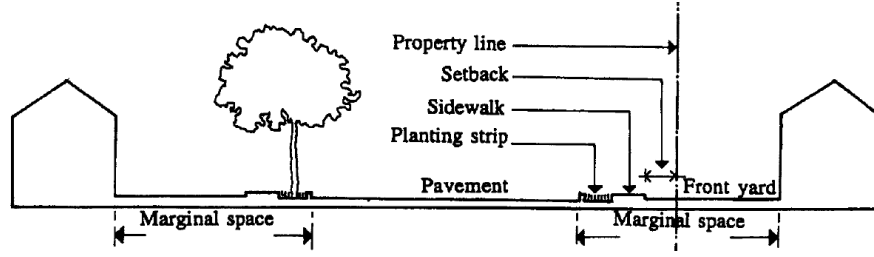


Şekil 2.15 Dükkan önlerinde bekleme alanları ve yüksek yapıların meydanlarına dair önerilerin eskizleri (Sucher, 1995)

Örneğin, dükkanların önlerinde ufak bekleme alanları oluşturulduğunda, hem caddedeki yaya sirkülasyonundaki devamlılık sağlanmış olacak hem de vitrinde sergilenen ürünlerin fark edilir olma ihtimali artacaktır. Sucher'in bir başka tespiti de yüksek yapıların hakim olduğu günümüz kentlerinde, yapılar arasında bırakılan ufak meydanların verimsiz alanlar olarak gündelik yaşamı olumsuz etkilemeleridir. Caddeden geçen insanların iletişim kurabilecekleri uygunlukta ölçeğe sahip bir dükkan yerleşimiyle, önerilen meydanın daha aktif kullanılması mümkündür.

Belirsiz alanların iki kutup üzerinde temellenen açılımından sonra, nötr bir aralıkta kalan; belirsiz, isimsiz, verimsiz ve işlevi bozuk alanları kapsayan marjinal kavramına değinmek gerekmektedir. Garde (1999), yol kenarında yürüyüş yapan bir insan için yapılarla arasında kalan tüm boşluğun marjinal alan olduğunu belirtmektedir (Şekil 2.16). Günümüz kentlerinde yapılar arasındaki mesafe, yapıların bulundukları sokak, caddeyle ilişkisi ve binalar, caddeler arasında kalan boşluklar, tanımlı tasarım standartları kapsamında kontrol edilmeye

çalışılmaktadır. Ancak bu kontroller marjinal alanların anlamsız boşluklara sahip olmasına engel olamamaktadır.



Şekil 2.16 Marjinal alanın kentsel yerleşim ilişkiseliliğine ait görsel (Garde, 1999)

Kent biçimlerinin rasyonelleşmesi, ideolojik reformlar, mimarlıkta modern hareket, arazi kullanım kuralları, imar yönetmeliği, sokaklar için modern tasarım standartları sonucunda var olan ve insanların gündelik eylemlerini gerçekleştirirken sürekli etkileşimde oldukları marjinal alanlar için kullanıcı ihtiyaçları doğrultusunda yeni bir tasarım sistemi geliştirilmesi gerekmektedir (Garde, 1999).

Bu bölümdeki kavramsal açılımlardan da görüldüğü üzere, Nolli'nin Roma haritasındaki kentsel boşluklar, çeşitli dönüşümler geçirerek anlamsal kayıplar yaşamış ve günümüz kentlerinde tanımlanması ve anlaşılması zor biçimlerde var olarak adeta kaygan bir zemin üzerinde, gündelik yaşam içerisinde deneyimlenmeyi beklemektedirler.

2.4 İmge; Cross-Bronx Ekspres Yolunun Ürettiği Artık Alan

“ Oydu hatamı düzelten / Şehir hakkında konuşurken, dedim ki / Deli ediyor beni birkaç ay içinde şunun gibi yeni bir köprüyü daha dikiverdiklerini görmek / Ve ben bir kitabı bitirecek zaman bile bulamıyorum / Güç onlarda, işte hepsi bu, diye yanıtladı / Bütün hepinizin istediği bu / Elde demiyorsan eğer, an azından ne olduğunu kabul et / Ve onu sana vermeyecekler ”

Katı Olan Her Şey Buharlaşıyor, Marshall Berman, Çiçek, William Carlos

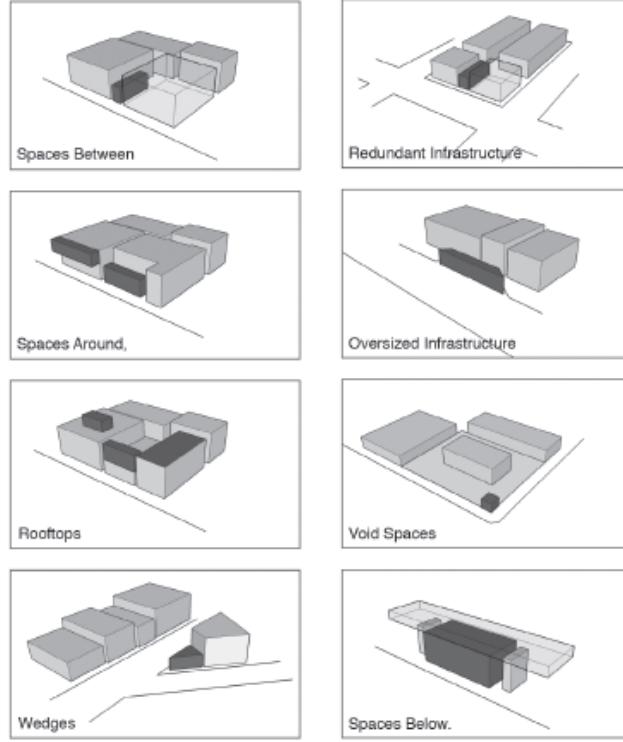
Williams

Çağdaş kentin gelişim süreçleri boyunca meydana gelen sosyal, teknolojik, ekonomik değişimler arasındaki karmaşık, çok girdili etkileşim, kentlere tekrar

tekrar uygulanan tek tip geliştirme pratikleri, merkezi alanların kullanımını teşvik eden düzenlemeler; kentin çeşitli noktalarında göz ardı edilmiş alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak günümüz kentlerinde her alanda hızla artan yoğunluklar kapsamında, kentin açık alanlarının her bir noktası göz ardı edilemeyecek önemde değer taşımaktadır.

Villagomez (2010), Kuzey Amerika şehirleri üzerinden geliştirdiği çalışmasında, kentsel gelişim süreçleri boyunca ya da sonrasında göz ardı edilen bu alanları artan alanlar (residual/neglected space) olarak tanımlamaktadır. Bu tanım üzerinden özellikle gündelik yaşamda insanlar arasındaki direkt etkileşimin gerçekleştiği sokak/cadde ölçeğinin dikkatle ve özenle kurgulanması gerekliliğine vurgu yapmaktadır. Bu nedenle de mevcuttaki yapıli çevrenin daha dikkatli incelenip, potansiyel ve sınırlarının daha iyi analiz edilmesi ve bu bağlamda modernizasyon süreçlerinde ihmal edilmiş yani artmış alanların hastalıklı kentlerimiz için ne gibi kullanım alternatifleri sunduğunun tespit edilmesi gerekmektedir.

Artan alan (residual/neglected space) olarak tanımlanan bu alanların boyut, biçim ve eylem kapsamında incelenmesi sonucunda elde edilen veriler; mevcuttaki alanların daha kapsayıcı, kullanışlı, yaşanılabilir olması için en doğru ve yönlendirici bilgileri vermektedir. Bu doğrultuda artan alanların oluşum süreçleri ve karakterlerinin analiz edilmesi, benzer özellikler dahilinde kategorize edilmeleri, müdahale öncesindeki en önemli aşamadır. Villagomez Kuzey Amerika şehirleri üzerinden; arada alanlar (spaces between), çevreleyen boşluklar (spaces around), çatı üstleri (rooftops), biçimsiz alanlar (wedges), ihtiyaç fazlası alt yapı (redundant infrstructure), büyük boyutta alt yapı (oversized infrastructure), boş alanlar (void spaces), alt alanlar (spaces below) olmak üzere sekiz farklı tip üzerinden artan alanlara dair tipoloji çalışması geliştirmiştir (Bala, 2003) (Şekil 2.17).

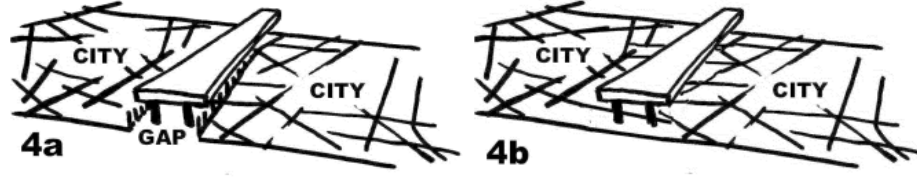


Şekil 2.17 Kentteki artan alan tipolojileri (Villagomez, 2010)

Villagomez'in sokak/cadde ölçeğinde geliştirdiği bu tipoloji çalışması, tez kapsamında açılımlanan artık alan kavramı ile mahalle sınırları dahilinde bir aralıktan ilişkilenebilmektedir. Ancak ölçek Auge'nin (2016) üst-modern kentine taşındığında bu tipoloji çalışması yetersiz kalmakta, üst başlıkta yeni bir çalışma gerekliliğine ihtiyaç duyulmaktadır.

Tez kapsamında Villagomez'in alt alanlar (spaces below) olarak tanımladığı köprü-altları, aynı zamanda üst-modern kentin en yoğun ürettiği artık alan tipi olarak tanımlanmaktadır. Ancak artık alan kavramı, bulunduğu bağlam ve ilişkilendiği kentsel akışlarla gerçek anlamını edindiği için, köprü-altının tekil bir kentsel eleman olarak değerlendirilmesinden çok, daha geniş bir çerçeveden yaklaşılarak kapsayıcı ve esnek bir tipolojik sınıflandırmaya dahil edilmesi gerekmektedir.

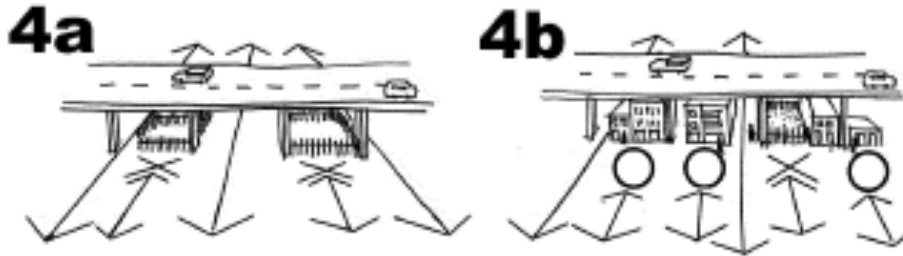
Köprü ve köprü altları, birbirleriyle fiziksel ya da algısal olarak benzeşen özellikler taşıyan alan veya alan serisini ifade etmek için kullanılan boşluk uzantısı (gapscape) kavramı ile de tanımlanmaktadır (Gandy, 2021) (Şekil 2.18).



Şekil 2.18 Köprü ve köprü altlarının boşluk uzantısı olarak tanımlandığını gösteren diyagram çalışması (Hormigo & Morita, 2004)

Boşluk uzantıları, boşluk kavramından en temelde bazı özellikleri sebebiyle farklılaşmaktadır. Kentteki boşluklar genellikle olumsuz algılara sahip olan, terkedilmiş, herhangi bir fonksiyonel kullanım için yeterli özelliklere sahip olmayan ve insanlar tarafından tercih edilmeyen alanlar olarak tanımlanmaktadır. Ancak boşluk uzantıları kavramı, kentteki sürekli akışlardaki anlık kesintiler sonucunda ortaya çıkan kritik durumlara yönelik çözüm üretebilecek potansiyele sahip, gerilim ya da baskı sonucu var olan bir kavram olarak tanımlanmaktadır. Bu karakterdeki alanlar, kentlerdeki yoğun akışları yönlendirmekte, durdurmakta ya da onların geçişine izin vermektedir (Hormigo & Morita, 2004).

Hormigo ve Morita (2004), Japonya'daki JR Yamanote hattı üzerinden boşluk uzantılarına dair alan çalışması gerçekleştirmiş ve bu uzantıların kent yaşamıyla etkileştiği durumları gündelik yaşamdaki akışlar üzerinden değerlendirmiştir (Şekil 2.19). Kentte keşfedilmeyi ve müdahale edilmeyi bekleyen, yeni bir ağ tanımlayan bu alanlar mevcut akışları durdurduğu durumlarda bariyer gibi davranan bir sınırlayıcı elemana dönüşmekte, ilişkilendiği akışların geçişini destekler nitelikte olduğunda da geçirgen bir kentsel elemana dönüşebilmektedir.



Şekil 2.19 JR Yamanote hattı üzerinden boşluk uzantısının karakter analizi (Hormigo & Morita, 2004)

Boşluk uzantılarının (gapscape) kentsel akışlarla etkileşimi üzerinden gelişen bu durum; artık alanların kentte keşfedilmesi sürecinde yardımcı olabilecek bir analiz önerisi tanımlamaktadır. Bu doğrultuda, artık alan olarak tanımlanan köprü-altlarının aynı zamanda boşluk uzantılarının karakteristik özelliklerini taşıdıklarını da söylemek mümkündür. Ancak boşluk uzantılarının sadece kentteki akışlar üzerinden var olan tanımı, artık alanların bağlamsal ve çevresel ilişkilenmelerini analiz etme noktasında yetersiz kalmaktadır.

Hajer ve Reijndorp (2001) tarafından tanımlanan arada boşluklar (in-between spaces) kavramının da, artık alan olarak köprü-altlarını nitelediğinden bahsetmek gerekmektedir. Genellikle kentsel bir tasarım sonucu düşünülmemiş, tasarım sonrası atıl kalmış, müdahale edilmesi zorunlu alanlar olarak değerlendirilen arada boşluklar; artık alan olarak tanımlanan köprü-altlarının fiziksel durumlarının tespiti noktasında önemli bir aralık açmaktadır. Ancak artık alan olarak köprü-altının, fiziksel durumunun ötesinde çevresiyle olan ilişkisel durumu, arada boşluklar kavramı kapsamında yeterli derecede ifade edilmemektedir.

Artık alanların kentteki fiziksel durumlarının tespitinin yanında, çevreleriyle olan ilişkisel durumunu tanımlamak adına New York'taki Cross-Bronx Ekspresyolu'nun kentle kurduğu diyaloga değinmek gerekmektedir.

1953 yılında inşa edileceği duyurulan, akıl almaz büyüklükte, maliyeti ve uygulama sürecinin zorluğuyla tanınan Cross-Bronx ekspresyolu, yıllardır yerleşik olan binlerce işçi ve orta sınıf ailenin mahallelerini terk etmek zorunda kalmasına sebep olmuş; boyunca uzanan, toprak seviyesinin üç metre altında konumlanan tuğla duvarıyla Bronx semtini tam ortadan bölerek, New York'un modern kültürüne katkısını tahribat imgesine dönüşerek yapmıştır.

Berman'ın (1999) Katı Olan Her Şey Buharlaşıyor kitabında, Cross-Bronx ekspresyolunun kentte yaptığı tahribatı, kendi çocukluğu dahil olmak üzere birbiri üzerine yığılı, yüzlerce terkedilmiş bina ve bina yıkıntılarıyla kaplı düzinelerce mahallenin yıkımı üzerinden açıklamaktadır. Gün ve gece boyu yoğun trafik akışının yaşandığı bu ekspresyol, 174. Cadde'nin uzandığı Grand Conours'daki korkuluk duvarının üzerine çıkıp inşaatı seyretmiş ve hayrete düşmüş bir çocuk

gözüyle tanımlanmakta, bu durumun sonrasına şahit olmuş bir kentli gözünden de kentin gelişim sürecindeki planlama kararları ilişkilendirilerek anlatılmaktadır (Şekil 2.20).



Şekil 2.20 Cross-Bronx ekspresyolunun inşa sürecine ait görsel (Berman, 1999)

Esas yıkımın ekspresyol inşaatının tamamlanması sonrasında yaşandığını belirten Berman, birçok ticari muhitin müşterilerini kaybederek yok olduğundan, kötü kenar mahallelere taşınmaya zorlanan Bronx sakinlerinden, Bathgate Bulvarı boyunca uzanan ve sürekli capcanlı olan açık pazarın ufaldıkça ufalmasından bahsetmektedir (Berman, 1999).

Köprüler, tüneller, ekspresyollar, konut geliştirme projeleri, barajlar, stadlar, kültür merkezleri modern kentin inşaa sürecinin ürünleri olarak kabul edilmektedir. Yeninin geleneği olarak tanımlanan bu yıkma – yapma sürecini Berman (1999), Cross-Bronx ekspresyol inşaatına şahit olmuş çocukluk anılarıyla olumsuzlarken, Long Island Jones Play Eyalet Parkı kamusal alanının kente kazandırılması ve Flushing'deki kül, çöp yığınlarının ortadan kaldırılarak alanın gezinti parkına dönüştürülmesiyle de olumlamaktadır.

Berman'nın modern yitik alanlar (modern wasteland) kavramıyla kentlerin hızla değişen suretlerine yönelik tanımladığı eleştirel aralıktan, Smithson [6] doğduğu Passaic, New Jersey semtindeki yapılaşmalara yönelik tanımladığı sınıf panorama

(zero panorama) kavramıyla dahil olmaktadır. Kültürel değerler ve kimlik kavramına dair söz söylemeyen yoğun yapılaşmaların, terkedilmiş geleceğin belleğine ait izleri temsil ettiğini belirtirken, artık Passaic'in tanımlı bir merkezinin olmadığından, semti deneyimlerken sürekli akan yapay manzaralara maruz kalındığından bahsetmektedir.

“Birinci Dünya Savaşı sonrası mimari ve kent mimarisinde çağdaş akımın kurucuları, modern romansa karşı radikal bir tutum geliştirmiştir. Le Corbusier’in savaş sloganının ardından yürüdüler: sokağı yok etmeliyiz! İkinci Dünya Savaşı’nın ardından başlayan muazzam yeniden inşa ve gelişme dalgasıyla zafere ulaşan onların tasavvuruydu. Yirmi yıl boyunca her yerde cadde ve sokaklar ya pasif bir şekilde ortada kaldırıldı ya da Bronx’ta olduğu gibi yıkıldı. Para ve enerji, yeni yapılan otoyollara, muazzam sanayi parklarına, alışveriş merkezlerine, yeni otoyolların etrafında oluşan, sırf yatmak için kullanılan banliyölere akıtıldı. Kısacası, daima dinamik ve ilerici bir modernizmin ifadesi olan cadde ve sokaklar, tek bir kuşak içinde donuk, düzensiz, döküntü halinde, durağan, yıpranmış, eskimiş olan her şeyin simgesi haline gelivermişti. Bu ironiktir, çünkü moderliğin dinamizm ve ilerleme anlayışının geride bırakmak istediği, tam da bunlardı.” (Berman, 1999).

Tüm bu açıklamaların devamında, Berman’ın modern yitik alanlar (modern wasteland) olarak geliştirdiği tanımın, kentin bütününe yönelik eleştirel bir kavram olduğunu söylemek mümkündür. Sokaklardaki yaşamın tahrip olmasına kadar uzanan bu modernleşme sürecinin yarattığı modern yitik alanlar, günümüz kentlerinin aşırı yoğunlaşan karakterini tanımlar niteliktedir. Çünkü kentlerin yapay olarak şişirilmesiyle, modernizmden kesin bir kopuş gerçekleştirmiş, modernliğin gelişimi, modern şehri de eski hale getirmiş, kent ve otoyollar birlikte yapamaz hale gelmiş ve sonunda gitmesi gereken kent olmuştur (Berman, 1999).

Köprünün kendisinin ve tez kapsamında artık alan olarak tanımlanan köprü altının, kent için eşik bir alan tanımladığından bahsetmek mümkündür. İlk olarak Van Gennep (1909) tarafından ayrışma, geçiş ve birleştirme eylemleri üzerinden tanımlanan eşik kavramı (liminal space), fiziksel, sosyo-kültürel çevrelerde var olan insanları bir yandan ayırırken, diğer yandan bir arada tutmak gibi bir sınırlılık

üzerinden devingen bir tanım edinmektedir. Köprü de kentte fiziksel ve bazen sosyo-kültürel bir ayrım tanımlarken, köprü-altı ise akışların devamlılığını, kamusal zeminin bütünlüğünü sağlamak üzerinden değer üretebilecek potansiyeller barındırmaktadır.

Ancak Cross-Bronx ekspresyolu Scully'nin (1990) sadece fiziksel ve algısal bir sınır tanımı geliştiren eşik kavramıyla ilişkilenebilir, Bronx semtine kamusal anlamda değer katacak yönde herhangi bir potansiyel barındırmamaktır. Tez kapsamında araştırmaya ve incelemeye değer bulunan köprü altları üzerinden, Oistein Endsjo'nun (1997), tüm kültürel bağlamlardan ayrılarak, evrensel bir aralıkta tanımlı olan eşik kavramıyla ilişkilenebilir. Bu kapsamdaki eşik alanlar, ilişkilendikleri çevrelerden beslenerek anlamsal olarak yoğunlaşmış karakteristik özelliğe ve kamusal anlamda katkı yapabilecek potansiyellere sahiptir.

2.5 Sahiplik; Kimseye Ait Olmayan Artık Alan; Andrei Tarkovsky, Stalker

Dünya genelinde farklı konumlarda yer alan tüm kamusal alanların en temeldeki ortak özelliği, tasarlanma ya da inşa edilme amaçlarından çok daha fazla ve çeşitli eylemlerle tanımlı olmuş katmanlı bir yapıya sahip olmalarıdır. Bu eylemler meydana geldikleri alanın işlevine tutunarak var oldukları gibi, mevcut işlevini kaybetmiş alanlarda da var olabilmektedirler. Franck ve Stevens (2006), öngörülemeyen ve tahmin edilemeyen eylemlerin meydana geldiği alanları gevşek alan (loose space) olarak tanımlamaktadır.

İnsanlar tarafından erişildikçe, fark edildikçe ve keşfedildikçe rastlantısal deneyimlerin artma ihtimalinin yüksek olduğu gevşek alanlarda, tüm tanımlar ve beklentiler değişken, eylemler (dinlenmek, seyretmek, satış yapmak, protesto etmek, kutlama yapmak, vb.) geçicidir. Gündelik yaşam rutinlerinin dışında kalarak ve alternatif eylem önerileri üreterek var olan gevşek alanlar, mevcut tüm durumlardan bağımsız bir zaman süresince, insanların eylemlerine uyarlanabilecek esnek bir yapıdadırlar (Şekil 2.21).



Şekil 2.21 Leicester meydanından bir görsel (Franck ve Stevens, 2006)

Geniş bir kullanım ve sirkülasyon ağıyla biçimlenen bir cadde ya da karma kullanımlı, farklı ölçeklerde yapıların yer aldığı bir mahalle yerleşimi gevşek alan olarak tanımlanmaktadır. Çünkü bu alanlardaki eylemleri, ilişkileri ve temasları öngörmek mümkün değildir. Ya da kentte sınır tanımlama amaçlı konumlandırılmış bir duvar, üzerine malzemelerini dizen sokak satıcısının tezgahı olarak kullanılmasıyla, gevşek alan üreten bir kentsel elemana dönüşebilmektedir.

Frank ve Stevens, kentteki gevşek alanları eylem, hareket, ihtimal, çeşitlilik ve düzensizlik kapsamında açılımlarken, Sommer'ın (1974) gergin alan (tight space) kavramını tanımladığı sınıf örneğine de değinmektedir. Sınıflar, herkesin eylemlerinin ve görevlerinin net olarak tanımlandığı gergin alanlardır. Ancak tüm sandalyelerin zemine sabitlendiği ve öğretmen masasının da bu düzen doğrultusunda sandalyelerin önüne konumlandırıldığı durumun tam tersi olarak hareket ettirilebilir sandalyelerle, ders içeriğine göre farklı yerleşimlerin kurgulanabilir olduğu düzende gevşek alan (loose space) üretimi mümkün olmaktadır. Bu doğrultu da, gevşek alan (loose space) kavramı ve gergin alan (tight space) kavramını sadece zıtlık ilişkisi üzerinden değil, aynı amaç için farklı noktalarda birbirlerini biçimlendiren bir diyalektik üzerinden okumak gerekmektedir.

Artık alanların da öngörülemez eylemlerin gerçekleştiği durumlarda gevşek alanların karakteristik özelliklerine sahip olması mümkündür. Ancak artık alanların, mevcutta var olan bir işleve tutunarak kentte var olma durumu aynı

zamanda bir sınırlılık da tanımladığından, gevşek alanlardaki çeşitliliğin artık alanlardaki potansiyel çeşitlilikle eşdeğer olması mümkün olmamaktadır.

Gevşek alanlar (loose space), öngörülemez eylemsel çeşitlilik ihtimallerinden dolayı insanlar tarafından fazlasıyla sahiplenilen alanlar olarak kentte var olmaktadır. Bu sahiplik duygusu bağlamında zıt bir noktada Woods'un kimsenin alanı (no man's land) kavramını konumlandırmak mümkündür.

Provakatif varsayımsal projelerinde çeşitli ölçeklerde yorumladığı ve tartışmaya açtığı bu kavramı Woods, özellikle savaş zamanı iki ülke arasında hiç kimsenin sahip olamadığı ya da kontrol edemediği bir alan, arazi şeridi ya da faaliyet alanı olarak tanımlamaktadır (Woods, 1992) (Şekil 2.22).



Şekil 2.22 Berlin duvarı üzerinden geliştirilen provakatif eskiz görseli (Woods, 1992)

İlk olarak kent çeperlerinden başlayan, devamında sınır kavramını ve kentlerin sınırlarının karakteristik özelliklerini sorgulayan Woods, toplumlardaki hiyerarşik düzenlerin sonucu olarak var olan sınırların esas temsilcilerinin; sosyal ve kültürel olarak reddedilmiş, uzaklaşmaya mecbur bırakılmış insanlar olduğunu savunmaktadır. Berlin duvarının kentte yaratmış olduğu tenhalık ve gerginlik hissi üzerinde temellendirdiği bu kavramı, hiyerarşi ve hiyerarşinin mimarlık disiplindeki rolünü merkez noktası olarak sabitleyerek, kentin istenmeyen alanı olarak ilan edilen duvar hattı boyunca yaşamak zorunda kalan insanların

edinimlemeye mecbur bırakıldıkları deneyimler üzerinden geliştirmektedir (Woods, 1992).

Kimsenin alanı (no man's land) kentlerin politik ve hiyerarşik güçler sebebiyle terkedilmiş, toplum tarafından reddedilmiş, kıyıma uğramış, hasar görmüş bölgelerinde yer almaktadır. Yine benzer güçler sebebiyle kentsel planlama süreçlerinde yatırım yapılmaya değer görülmeyen ya da yapılaşmış alanların ardında kaldıkları için göz ardı edilen gelişmemiş alanları Nielsen, lüzumsuz alan (superfluous landscape) kavramıyla tanımlamaktadır.

Toprak parçalarının kontrolsüzce birbirine eklenmesiyle, sadece plan düzleminde kalan çalışmalarla tasarlanan kentlerin bu şekilde gelişip biçimlenmeleri devam ettiği sürece, kent yapısı için önemsenen çok çeşitli ve heterojen olma durumu sağlanamadığından, birbirleriyle kopuk kara parçalarının iletişimsiz olarak bir arada bulunma durumu söz konusu olmaktadır (Nielsen, 2002).

Danimarka'nın Aarhus kentindeki rekreasyon alan örneği üzerinden Nielsen, lüzumsuz alanların (superfluous landscape) potansiyellerine dikkat çekmektedir (Şekil 15). Endüstriyel atıkların birikimi sonucunda mevcuttaki düz topografyası katmanlaşan ve doğayla benzer karakteristik özellikler edinerek tepeye dönüşen bu alan kısa bir süre sonra yürümek, kamp yapmak, bisiklete binmek, spor yapmak ve benzeri aktiviteler kapsamında insanlar tarafından aktivite alanı olarak kullanılmaya başlanmıştır. Devamında yerel yönetimler tarafından rekreasyon alanı olarak düzenlenmesine karar verilen alan, kentin kamusal kullanım örüntüsüne eklemlenmiştir. Nielsen kentlerin gittikçe yoğunlaşan durumlarından dolayı, bu alanların geleceğin potansiyel kamusal alanları olarak düzenlenebileceklerini vurgulamaktadır (Nielsen, 2002).

Kentteki oluşum süreçleri açısından artık alan kavramı, kimsenin alanı (no man's land) ve lüzumsuz alan (superfluous landscape) kavramlarıyla benzerlikler göstermektedir. Artık alanlar da politik ve hiyerarşik güçler dahilinde gelişen kentsel planlama ve müdahale kararları kapsamında, hızlı ve yeterince kurgulanmamış süreçler neticesinde var olmaktadır. Nielsen'in lüzumsuz alanlar (superfluous landscape) kapsamında dikkat çektiği potansiyel kamusal

alan olma durumunun, artık alanlar için de geçerli olduğunu söylemek mümkündür.

1995'te genç mimarlar ve sanatçılardan oluşan bir grup araştırmacı, dört günlük tur kapsamında ilk olarak Roma'nın kent çeperlerine doğru başlayıp sonrasında Avrupa'nın birçok kentini kapsayan bir alanda, yürüme eylemini araç edinerek bir gözlem yolculuğuna çıkmış ve belgelenmemiş göçmenlerin gizli dünyası dahil, geniş tarlalar, terk edilmiş taş ocakları, endüstriyel alanlar, yapımı tamamlanmamış yükseltilmiş yollar ve tüneller gibi daha birçok olağan dışı alanlardaki deneyimlerini görsel ve yazılı olarak kaydetmişlerdir.

Roma Hakkında Yürüyüş (Walk About Rome) olarak isimlendirilen araştırma grubunun yolculuğu; Rus yönetmen Andrei Tarkovsky'nin 1979 yapımı Stalker filmindeki yolculukla neredeyse birebir benzeşen bir gelişim sürecine sahiptir. Herhangi bir zaman ya da mekan bilgilendirmesinin yer almadığı filmde, ciddi bir felaket sonrası zarar görmüş ve koruma altına alınmış yasaklı bir bölgede, stalker yani iz sürücü olarak isimlendirilen rehber eşliğinde, birisi bilim insanı diğeri yazar olan iki kişinin başka bir bölgeye olan, alışılmadık alanlar boyunca gerçekleşen yolculukları anlatılmaktadır. Yola çıkılan ve varılan yerin belirsizliği üzerinden anlatının geliştiği filmde, esas olan yolculuk ve yolculuk boyunca edinilen deneyimlerdir, yola çıktığı ve vardığı da aslında kendisidir (Şekil 2.23).



Şekil 2.23 Roma hakkında yürüyüş isimli projenin alan çalışması sürecine ait görsel (Nielsen, 2002)

Roma kentinin çeperlerine doğru araştırma gezisi yapan ekibin de deneyimlediği alanlar, haritada boş olarak tanımlanan alanlar değildir. Bu alanlardaki mevcut dokular, yere dair bilgi vermekte, insanları yönlendirmekte aynı zamanda keşfedilmeyi beklemektedirler (Lang, 2006).

Bu araştırma gezisi sayesinde Roma kentinin yıllarca bilinen yoğun tarihi dokusunun yanında keşfedilmemiş, çok az bir topluluk tarafından deneyimlenmiş olan bölgeleri gözler önüne serilmiştir. Lang tarafından mevcut bölgeler (actual territories), Farley and Roberts (2011) tarafından da benzer bir aralıktan sınır alanları (edgeland) olarak tanımlanan bu alanlar, kent merkezlerinin yoğunlaşan durumları karşısında alternatif kamusal alanlar olarak değerlendirilmektedir.

Kentlerin çeperlerine doğru gelişen geziler devamında ekiplerine Stalker adı veren araştırmacılar, benzer karakterde geziler kapsamında sanat, post-modern felsefe, çağdaş antropoloji ve daha birçok farklı disiplini ilişkilendirerek, kentsel araştırmaya dair yaratıcı çoklu bir belgeleme yöntemi (haritalama, video kayıtları, fotoğraflama, dijital medya üretimi, vb.) geliştirmişlerdir. Ekip artık grup olmaktan çok, yaratıcı eylemleri harekete geçiren, kendi kendisini organize eden alanlar ve durumlar üretmek için araştırmalar yapan, kolektif, açık bir sisteme dönüşmüştür (Lang, 2006).

Tarkovsky'nin filminde doğanın dengesini tehdit eden herşeyi uyarmaya ve bu değişen dengenin aslında bizi tehdit ettiğine dair yapılan ince vurgu, Morales'in muğlak alan (terrain vague) kavramıyla da ilişkilendirilmektedir.

Genel olarak yapılı çevrenin olumsuz, terk edilmiş ya da dönüşüm sürecinde olan bu alanları; hareketsizlik, yanıltıcı bir durgunluk hissi yaratmaları ve herhangi bir işlev, eylem önerisinde bulunmamalarından ötürü muğlak alan (terrain vague) olarak isimlendirilmektedir. Bu alanların bazıları, tarihsel oluşum süreçlerine dair bir takım izler barındırsa da, çoğu zaman sahip oldukları izlerin mevcut durum ve sürece dair bilgi verir anlaşılabilirlikte olduklarını gözlemlemek mümkün değildir (Morales, 1995) (Şekil 2.24).



Şekil 2.24 Sahip olduğu izlerin herhangi bir anlam üretmek için yetersiz kaldığı muğlak alan örnek görseli (Morales, 1995)

Muğlak alanlar, bu alanları deneyimleyenler için kontrollü, sistemli biçimlerde düzenlenmiş açık kamusal alanlardan farklı olarak; alternatif aktiviteler, rastlantısal eylemler önermektedirler. Özellikle kolay erişilebilir, yeterince geniş boyutlarda, çeşitli ve ilginç bitkisel örüntülere, doğal oluşumlara sahip olanları; plansız ve yaratıcı deneyimler edinme isteğinde olan insanları davet eder niteliktedir.

Kimsenin alanı (no man's land), lüzumsuz alanlar (superfluous landscape) ve mevcut bölgeler (actual territories) kavramları dahil olmak üzere, bu bölüm ve öncesinde tanımlanan diğer tüm kavramların bir üst başlığı niteliğinde olan muğlak alan (terrain vague) kavramının kolektif bir terim olduğunu söylemek mümkündür. Ancak genellikle olumsuz koşullar barındırmaları ve kullanılmadan önce mutlaka müdahale edilmeye ihtiyaç duyulmalarından dolayı, diğer tüm kavramları kapsayıcı nitelikte olduklarını söylemek mümkündür değildir. Kentsel - kırsal ya da geçici – kalıcı olarak sınırlandırılmayan bu alanlar, olumsuz koşulları iyileştirildiği takdirde yeni anlamlar üstlenerek kente katılmaya değer potansiyeller barındırmaktadır.

Bu sebeple Mariani ve Barron (1968), muğlak alanların kategorize edilmesinin değil, çeşitli durum ve süreçlere işaret eden katmanlı yapılarının anlaşılması ve bu alanların kentte nasıl ve ne şekillerde var olabileceğinin keşfedilmesi gerekliliğini vurgulamaktadır. Tarkovsky'nin Stalker filmindeki rehber karakteri, yolculuk

sonunda erişmeyi planladıkları alana giden doğru yolun bulunmasının bazen rastgele bir taş atmak ve onu takip etmekle mümkün olabileceğinden bahsetmektedir. Muğlak alanların (terrain vague) da günümüz kentlerinin rutin akışları içerisinde rastlantısal olarak karşımıza çıkabilecek çoklukta ve çeşitlilikte olduklarını söylemek mümkündür. Kentte ya da kırsalda konumlanabilecek, belirsiz sınırlara sahip bu alanların bulunması ve potansiyellerinin keşfedilmesine yönelik kavramsal bir çerçeve çizme çabasında olan Baron, muğlak alanların iki ulaşım hattının birleştiği bir noktada var olabileceği gibi, kent merkezinde iki bina arasındaki boşlukta da tanımlı olabileceğinden bahsetmektedir. (Şekil 2.25).



Şekil 2.25 Kent içindeki muğlak alan örnek görselleri (Mariani ve Barron, 1968)

Muğlak alan (terrain vague) kavramı tez kapsamında açılımlanan artık alan kavramını da niteler karakterdedir. Özellikle muğlak alanların önceki kullanımlarına dair izler barındırması, artık alanların da en temel karakteristik özellikleri arasında yer almaktadır. Her artık alanın aynı zamanda muğlak alan olduğunu söylemek mümkündür.

Muğlak alan (terrain vague) kavramı gibi kolektif karakterde olan bir diğer kavram da artakalan alan (leftover space) kavramıdır (Shaw ve Hudson, 2019). Tez boyunca tanımlarına yer verilen, artık alan kavramıyla belli noktalarda ilişkilenen, belli noktalarda ayrışan diğer tüm kavramları kapsayan artakalan alanı (leftover space), Shaw ve Hudson ‘yeniden sahiplenme’ kapsamında bu alanların potansiyellerine vurgu yaparak tanımlamaktadır. İnsanlar tarafından sahiplenilmeyen alanların, kentler için güvenlik tehlikesi oluşturdukları

probleminden yola çıkarak da bu alanlara müdahale edilmesinin gerekliliğini eklemektedirler.

2.6 Sınır; Artık Alanın Ayrıştığı Sınırlar, Makasiini, Human Wall

Kentsel gelişim süreçleri boyunca, çeşitli tanımlar kapsamında yorumlanan ‘boşluk’ kavramını Secchi (1984), Avrupa’daki büyük endüstriyel alanların, eski askeri tesislerin ve altyapılarının kent merkezlerinden taşınması sonucu kentin değişen formu üzerinden yorumlamaktadır.

18. yy’da başlayan ve 19. yy boyunca devam eden sanayileşme süreci ve dünya çapında değişen üretim yöntemleri, yaşanan hızlı teknolojik gelişmeler ve sanayinin kent merkezlerinden kentin çeperlerine doğru kayan hareketi; kentin sosyal, kültürel ve fiziksel coğrafyasında ciddi bir etki yaratmıştır. Kent merkezlerinde kullanım dışı kalmış, bir kısmı endüstri mirası niteliği taşıyan büyük işlevsiz alanlar, kentlerde tanımsız boşluklar olarak var olmuşlardır.

Bu durumu destekler yorumlarının yanında Secchi (1984), sadece sanayi-endüstri devrimi sebebiyle değil, Avrupa kentlerinin tüm tarihsel süreçleri incelendiğinde, çeşitli nedenlerden ötürü bölgesel olarak insanlar tarafından terkedildiğinden bahsetmektedir. Her seferinde yeniden inşa ve yeniden yerleşme süreci yaşandığı için, Avrupa kentlerinde her dönemin yaşam ve kültürüne özgü miraslar, katmanlar halinde yer almaktadır. Kentlerin bu katmanlı yapıdaki karakterini doğal bir gelişim sürecinin olağan durumu olarak değerlendiren Secchi [66], kentteki boşluklar (the void) olarak tanımladığı alanları, kentlerdeki yer değiştirme hareketleri sonucunda işlevini yitiren alanlar üzerinden açıklamaktadır. ‘Boşluk’ olarak tanımladığı alanların yeniden işlevlendirilmeye müsait durumundan bahsederken, önemli olan bu boşlukların kente hangi aralıktan ve nasıl eklemleneceği problemine dikkat çekmektedir.

Secchi boşluk kavramının potansiyellerine vurgu yaparken, Greenberg ekonomik yetersizliğin hakim olduğu alanlarda var olan boşlukları, gündelik yaşam için tehlike yaratmaları üzerinden değerlendirmektedir. Bozulma (blight) kavramı ile geçici olarak terkedilmiş, sahipsiz boş alanları tanımlarken, bu alanların kentlerin

sürekli dinamik akışlarının dışında kalmaları, kentin konut, ticari ve endüstriyel bölgeleriyle uyum sağlayamamaları ile ilişkilendirmektedir.

Greenberg (1992, s.24), bozulma (blight) kavramını mahalle yerleşimleri üzerinden incelerken, Çevrelerine Zarar Veren Mahalleler; Algılar, Yasalar ve Gerçekler kitabında bu kavramı farklı aralıklardan değerlendiren yorumlara yer vermektedir. Clay ve Hollister'e (1992, s.22, 1983, s.141), göre, terk edilmiş bir evin, fabrikanın, işletmenin, işgal edilmiş bir binanın, yetersiz aydınlatılmış bir caddenin ya da geniş bir araç yolunun yer aldığı bir mahallenin; cinayet, hırsızlık, gasp gibi suç eylemlerinin gerçekleşmesine müsait hale gelmesinden dolayı bu alanlarda bozulmalar olmaktadır. Bu bozulmalar fiziksel çevrenin gözlemlenmesiyle fark edilebileceği gibi, bozulmaların olduğu alandaki insanların davranışlarının incelenmesiyle de fark edilmeleri mümkündür.

Sanoff (1992, s.12) çevrenin davranışsal mesajlar ürettiği fikrine değinerek, bir yerde kitap okuyan insanların sessizliği, kapalı bir kapının dikkati, caddelere dökülmüş çöplerin de o mahalle sakinleri tarafından yitirilmiş bazı temel değerleri temsil ettiğinden bahsetmektedir. Bu durumda Greenberg'in bozulma (blight) kavramıyla nitelediği kentsel boşlukları Secchi'nin bahsettiği boşluk kavramının nötrlüğü üzerinden değil, kentin fiziksel ve sosyal düzlemlerinde yarattıkları tehlikeli durumlar üzerinden tanımladığını söylemek mümkündür.

Tez çalışmasının bu noktasında artık alan kavramının kentte bazı durumlarda potansiyel barındıran bir boşluk bazı durumlarda da tehlike üreten bozulmaların olduğu bir alan olarak var olduğundan bahsetmek gerekmektedir. Yani Secchi'nin boşluk (the void) kavramı ve Greenberg'in bozulma (blight) kavramı, uygun durumlarda birlikte ya da ayrı ayrı olarak artık alanı niteleyebilecek özellikler barındırmaktadır.

Kentteki boş alanların nasıl meydana geldiklerinden ziyade, günümüz ve gelecek zamanda kente nasıl katkılar yapacaklarının belirsizliği, bu boşlukların her an bir bozulmaya sebebiyet verme ihtimalini gündeme getirmektedir. Bu noktada bazen yönetici güçlerin planlı ve tasarlanmış müdahalesi geciktiğinde, kentin gündelik

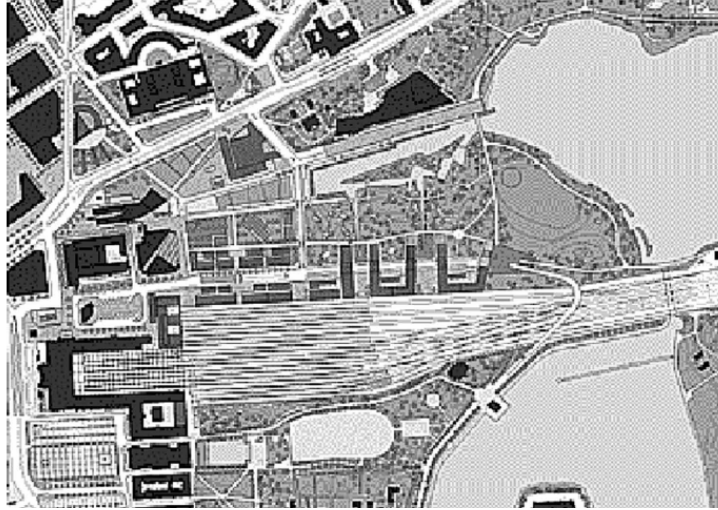
aktörleri bu boşluğu dışlayarak o alanda bozulmaların olmasına ya da alanı sahiplenerek mevcut potansiyellerinin açığa çıkmasına sebep olabilmektedir.

Endüstriyel Fordist gelişim modeline göre, kentler kararlı bir biçimde merkezi bir yönetim etrafında biçimlendirilmeye çalışılmış ancak bu durum küresel ölçeğe taşındığında bu model işlevsizleşmiştir. Özellikle tek bir merkezi olmayan günümüz kentlerinin işlev, bilgi ve güç arasındaki akışlarla kendisini küresel platformlarda konumlandırma çabası fiziksel değişimlerin yanında sosyal ve kültürel değişimler yaşanmasına da sebep olurken, yeni planlama politikaları gündeme gelmektedir.

Bu dönüşüm süreçlerine cevap vermeye çalışan kentler, kent siyaseti ve kentsel planlama açısından ciddi zorluklar yaşamış ve yaşamaktadır. Ancak günümüz kentlerinde sosyal yaşamı homojenize etmeye çalışan büyük master planlar gücünü yitirmiş; çoğulcu ve organik stratejileri benimseyen yaklaşımlarla kentsel planlama üzerinden mekansal çeşitliliği sorgulayan, kenti kolaj gibi düşünen planlama politikaları önem kazanmıştır.

Ancak yine de metropol kentin kendi geleneğini kurması ve yaşatması karşısında, kentlerin kültürel hareketliliği ve sosyo-ekonomik zenginlik boyutu ihmal edilmektedir. Groth ve Corijn (2005) belirsiz alan (indeterminate space) olarak tanımladığı terk edilmiş endüstriyel alanlar üzerinden, kentsel gelişim süreçlerinde sosyal ve kültürel karmaşıklığa daha fazla dikkat çekmek için, kentin gündelik aktörlerinin kent politikacıları ve kent plancıları üzerinde yarattıkları baskıyı ve bu baskıların sonuçlarını yorumlamaktadır.

Helsinki kentinin merkezinde, Finnish Parlamento Binası, Ulusal Opera Binası ve Alvar Aalto'nun Finlandiya Salonu ile çevrelenen, tarihi ve kültürel bir değer taşıyan alandaki ahşap strüktürlü, 1898 yapım tarihi antrepo binası, Makasiini, 1987 tarihinde Devlet Demiryolları tarafından terkedilmiş, işlevsiz bir alana dönüşmüştür (Groat ve Corijn, 2005) (Şekil 2.26).



Şekil 2.26 Makasiini antrepo yapısı ve çevre planı (Groat ve Corijn, 2005)

1990'lı yılların başında antrepo yapısı, iki sanatçı tarafından çalışmaları kapsamında kullanılması sonucunda bağımsız sanat sahnesi olarak imgesel bir alana dönüşmüş ve çeşitli sanatçılar, destekleyenler tarafından antrepo yapılarının geneline dair sanatsal amaçlı bir kullanım fikri oraya çıkmıştır. Kentin tam ortasında yer alan kurumsallaşmamış sosyo-kültürel kuruluş, geleneksel plan sisteminin çok dışında esnek bir kullanım önererek çok potansiyelli bir alan dönüşmüştür. Her yıl yaklaşık 400.000 kişinin ziyaret ettiği Makasiini, ufak grupların aktiviteler gerçekleştirdiği, bireysel kullanımlara da uygun olan çok anmalı bir etkinlik alanı olarak değerlendirilmiştir (Groth ve Corijn, 2005).

Maksiini antrepo yapısı kentin gündelik aktörleri tarafından sahiplenilmiş, işlevler atfedilmiş ve sosyal yaşamın güçlü bir temsil alanına dönüşmüş olsa da, 1990'lı yılların ortalarında kentsel planlama kapsamında bu alana mevcuttaki yapının avlusu dahil göz ardı edilerek bir konser salonu inşa edilmesine karar verilmiştir. Yerel kültürün kendiliğinden gelişerek bir bağlam kurduğu Makasiini, kentsel planlama kapsamında boş alan olarak nitelendirilmiş ve her türlü iyileştirmeye uygun olduğu ilan edilmiştir.

Yapılması planlanan müzik salonu projesine dair kamuoyunun yeterince bilgilendirilmemesi, alanın konumundan dolayı sahip olduğu değer kapsamında istismar edilme ihtimaline yönelik bir sürecin başlayacağı endişesiyle, Pro-Makasiini isminde, sanatçılar, araştırmacılar, sivil toplum kuruluşları ve yerel halk

tarafından katılımcılardan bir platform kurulmuştur. Bu platform kapsamında, Makasiini üzerinden kentsel planlamaya dair şeffaf olmayan noktaları eleştiren çeşitli manifestolar yayınlanmış, mevcuttaki antrepo yapısının yerine var olan avluyu koruyarak alternatif proje önerileri çalışılmıştır (Groth ve Corijn, 2005).

2000 yılında, Pro-Makasiini grubu, 1970'lerden beri Helsinki'deki en büyük eylemi organize etmiş ve 7000 insan, yıkılması planlanan mevcut yapının etrafını çevreleyerek, 'Human Wall' olarak isimlendirilen insan duvarıyla hükümeti protesto etmiştir (Şekil 2.27). Bu eylem, mevcut projenin tasarımının değişmesini ve avlunun korunarak yeni bir proje üretilmesini sağlamıştır.



Şekil 2.27 Makasiini the Human Wall, Helsinki (Groth ve Corijn, 2005)

Makasiini antrepo yapısının işlevini kaybettikten sonra bir anlamda artık bir alana dönüştüğünü söylemek mümkündür. Bulunduğu bağlam ve demiryolu hattıyla ilişkileneşinden dolayı, bir önceki işlevine dair bilgi edinebildiğimiz bu alan, bir süreliğine esnek kullanımlar öneren açık bir sisteme dönüşmüş ve sahip olduğu potansiyeller açığa çıkmıştır. Günümüzdeki durumu üzerinden artık alan kavramının yeni bir tartışmaya açılması muhtemel olan Makasiini antreposunun artık alanların kente katılması süreçlerine yönelik de önemli açılımlar yaptığını belirtmek gerekmektedir.

Artık alan kavramı sanayi ve endüstriyel mülkiyet parçaları üzerinden tanımlı olan belirli kavramlardan ayrı bir aralıkta durmaktadır. Genellikle endüstri

bölgelerinde tartışılan bu kavramlarda büyük alansal ve işlevsel kayıpların gerçekleşmesi sonucunda meydana gelen problemlere dikkat çekilmektedir. Bu alanlar bir dönem tasarlanmış, kurgulanmış ve planlanmış ancak işlevlerini yitirmeleri sonucunda boş kalmışlardır. Artık alanlar bir planlama dahilinde oluşmamış, tasarlanan bir alandan artmış, tasarım sürecine dahil edilmedikleri için kentte var olmuşlardır.

Kahverengi alan (brown field) kavramı, terkedilmiş veya az kullanılan, genellikle çevresel olarak kirlenmiş, geleneksel endüstri bölgelerindeki alanları tanımlamaktadır. 1980'lerde kömür, çelik ve tekstil endüstrilerindeki mesleki talep konusundaki ciddi azalma, endüstride köklü bir yapısal değişim ihtiyacının oluşmasını tetiklemiştir. Bu alanların, bulundukları doğalçevreye ciddi etkileri olabildiğinden, yüksek maliyetlerde rehabilitasyon ve arıtma çalışmalarına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu metruk alanlar, kent merkezlerinde ya da kentin çeperlerinde konumlanma durumlarına göre farklı karakter özellikleri gösterebilmektedir (Grinski & Ferber, 2001, s.144).

Örneğin metropoliten bölgelerdeki kahverengi alanlar; 19. yy'da kentsel gelişim politikaları kapsamında, endüstriyel alanların kent çeperlerine doğru taşınması sonucunda, hem bu alanlarda hem de kullandıkları büyük ölçekli demiryolu hatları ve liman altyapı tesislerinde ciddi problemler var olmuştur. Potansiyel olarak terkedilmiş olmaları, spekülasyon arazi bankacılığı başta olmak üzere çeşitli problemler sebebiyle genellikle terk edilmiş araziler olarak kalmışlardır. Bazı kentlerde kahverengi alanlar (brown fields) büyük ölçekli projeler ve mimari yarışmalarla cazip hale getirilmiş, farklı katılımcı firmaların bölgesel uygulamalarıyla yeniden kullanılır hale getirilmiştir. Kırsal bölgelerdeki kahverengi alanların durumu ise yerel birimlerle çözülemez durumdadır. Bu nedenle bölgesel ve ulusal düzeyde geliştirilmesi gereken strateji ve planlamalarla gelişmeleri mümkündür (Grinski & Ferber, 2001, s.144).

Bu alanları Jorgensen ve Tylecote (2007), kararsız alanlar (ambivalent landscapes) olarak tanımlamakta ve bu tanımlı endüstriyel bağlamda tutarak Birleşik Krallıktaki kentsel problemler üzerinden açıklamaktadır.

Tim Edensor (2005) ise bu alanları tek bir fabrika ya da geniş bir alan özelinde endüstriyel harabe (industrial ruin) kavramı ile nitelemektedir. Bu alanların kendi kimliklerini tamamen yitirmeleri sorunsalının yanında ait oldukları tarihten izler barındıranlarının arzu, merak ve beklenti yarattığını da ifade etmektedir.

Birleşik Krallıkta 2006'da yayınlanan ulusal arazi kullanım veritabanı (National Land Use Data Base, UK NLUD)'na göre, boş ve metruk (vacant, derelict) olarak tanımlanan bu alanlar fiziki durumlara göre gruplandırılmaktadır (Harrison, 2006). Boş arazi (vacant land) olarak tanımlanan alanlar; varsa sabit yapıların veya temellerinin temizlenmesi, herhangi bir yıkma işlemi ya da alanın tesviyesi gibi müdahaleler gerekmez, yeniden geliştirilmeye müsait alanlardır. Metruk arazi (derelict land) olarak tanımlanan alanlar ise önceki işlevlerinden ötürü oluşan ciddi hasarları iyileştirilmeden, mevcuttaki sabit yapılar ya da temelleri temizlenmeden, yıkım olmadan yeniden kullanılabilir durumda olmayan alanlardır.

Gil M. Doron (2000), ise sanayi ve endüstriyel mülkiyet parçaları üzerinden geliştirilen tüm tanım ve açılımların tamamını kapsayan bir aralıkta, ölü bölge (dead zone) kavramını tanımlamaktadır. Bu alanların ihlal edilmeye müsait durumlarına dikkat çeken Doron, 'Towards an Urban Renaissance'³ kitabına değinerek bu alanların iyileştirilme süreçlerinde sosyal bağlam, sürdürülebilirlik, yenilikçi gelişim stratejileri, vb. kritik başlıklarla Birleşik Krallıktaki kentsel planlama süreçlerini açıklamlayarak vurgu yapmaktadır.

2.7 Köprünün Ürettiği Artık Alan; Köprü-Artığı

Artık alan kavramının anlamsal açılımını yaparken, literatür özetinde belirtildiği üzere bazı sınırlılıkları göz önünde bulundurmak kritik derecede önemlidir. Bağlı işlev, problem, biçim, etkileşim ve potansiyel olarak tanımlanan bu sınırlılık fragmanları; artık alanın diğer kavramlarla ilişkilendiği aralıkları belirleme noktasında ışık tutacaktır.

³ Towards an Urban Renaissance, Final Report of the Urban Task Force chaired by Lord Rogers of Riverside e-book link: <https://www.35percent.org/img/urban-task-force-report.pdf>

Artık alan kavramının literatürde ilişkilendiği diğer kavramların incelenmesi sonucunda; bağlamsal ortaklıklar, biçimsel benzerlikler ve anlamsal yakınlıklar tespit edildiği gibi açıkça ayrışan ve farklı problem aralığında konumlanan özellikler de görülmektedir (Tablo 2.2 ve 2.3). Artık alan kavramına dair daha tanımlı bir açılım geliştirilirken, bu alanların kentteki mekansal temsilleri ve biçimleri üzerine düşünme süreci de eş zamanlı olarak gündeme gelmiştir.

Artık alan kavramının diğer kavramlarla ilişkilene aralıkları belirlenirken anlamsal açılımların yanında eş zamanlı olarak bu kavramların kentteki karşılıkları üzerinden biçimsel açılımlar da yapılmıştır. Bu sayede artık alan kavramının kentteki temsili mekanlarına dair yeni bir aralık tanımlanmıştır.

Tranjik (1986) kayıp alan (lost space) kavramını kentteki bir çok mekan üzerinden tanımlarken, bu alanların oluşma sebeplerinin en başında araç kullanımının artmasını ve araç yollarının kentsel düzlemde ciddi bir alan kaplamasını konumlandırmaktadır. Bu doğrultuda dikkat çekilen köprü-altı tez kapsamında açılımlanan artık alan kavramının da kentteki mekansal karşılığı olarak var olmaktadır. Köprü-altı, köprülerin artık parçasıdır.

Villagomez'in (2013) artan alan (residual space) olarak nitelediği köprü-altı da tez kapsamında açılımlanan artık alana dair yeni bir aralık açarken, Auge (2016), yok-yer kavramı ile artık alanın bağlamına dair çeşitli fragmanlarla betimleyici ve yorumlayıcı başka bir aralık açmaktadır.

Tablo 2.2 Artık alan kavramının ilişkilendiği kavramlar I

ARTIK ALAN İLE İLİŞKİLİ KAVRAMLAR		KAVRAMLARIN AÇILIMLARI	İLİŞKİLENME ARALIKLARI VE DERECESESİ	
1961	Jane Jacobs Border Vacuums	Sınır Vakumları - Akışlarda Kopukluk, Genel ve Özel Alan, Denge, Ayırıcı, Engelleyici, Potansiyel Öneriyor	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	●
1974	Robert Sommer Tight Space	Gergin Alan - Tanımlı Eylemler, Gevşek Alanlarla Diyalektik Bir İlişki	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	◐
1982	Marshall Berman Modern Wasteland	Modern Yitik Topraklar - Köprü, Kentsel Dönüşüm, Sokak, Mahalle, Kamusal alan	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	●
1984	Bernardo Secchi The Void	Boşluk - Endüstriyel Alanların Taşınması, Tanımsız, İşlevsiz, Potansiyel	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	◐
1986	Roger Trancik Lost Space	Kayıp Alan - Modernizm, Araç Yoğunluğu, Gereksiz Büyüklükler, Kentsel Planlama Süreçleri	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	●
1988	William Whyte Empty Space	Boş Alan - Zorunlu Eylemler, Tercihe Bağlı Eylemler Yok, Zayıf Akışlar, Kullanım Önerisi Geliştirmiyor	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	◐
1990	Kevin Lynch Waste Space	Atık Alan - Tüketim, Tüketimin Doğal Ürünü Olan Atık, Referans Verme, Kullanım Önermiyor	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	○
1993	Boeri, Lanzani ve Marini Nameless Spaces	İsimsiz Alan - Kimlik Kaybı, Belirsizlik, Potansiyel	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	◐
1994	Lars Lerup Stim and Dross	Stim ve Dross - Boşluklu Yüzey, Yoğunluk, Yırtılma, Organizma, Atık, Potansiyel Yok	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	○
1995	David Sucher Awkard Space	Verimsiz Alanlar - Yürüme Eylemi, Müdahale Önerileri, Süreklilik	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	◐
1996	Robert Smithson Zero Panorama	Sıfır Panorama - Merkezın Kaybolması, Yapay Manzara, Bellek, Kayıp	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	○
1996	Michael Greenberg Blight	Bozulma - Geçici Terkedilmiş, Kentin Akışlarının Dışında Kalan	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	◐
1996	Bill Hillier Disurbanism	Kırsallık - Kent ve Kırsal, Yoğunluk, Kentsel Planlama Sistem Önerisi	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	○
1996	Papastergiadis ve Rogers Parafunctional Space	İşlevi Bozuk Alan - Eylem Tanımsızlığı, Tedirginlik Duygusu	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	◐
1996	Loukaitou Sideris Cracks in the City	Kentteki Çatlaklar - Planlama Dışı, Sürekliliğin Kırılması, Kullanıcının Keşfetmesine Müsait, Özgünlük, Potansiyel	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	◐
1996	Sola Morales Terrain Vague	Muğlak Alan - Kentte ve Kırsalda Olma, Kolektif Terim, Kontrollü Kamusal Alan Değil, Doğal Oluşum, Potansiyel	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	◐
1996	Oscar Newman Defensible Space	Korunabilir Alan - Genel ve Özel, Tehlike, Suç, Güvenlik, Toplu Konut, Gündelik Yaşam, İyileştirme	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	●
1998	Ajay Garde Marginal Space	Marjinal Alan - Boşluk, Gündelik Yaşam, İmar Yönetmelikleri, Modern Hareket, Rasyonel Biçimler	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	◐
2000	Van Gennep Liminal Space	Eşik Alan - Ayırıcı, Birleştirici, Sınır, Devingen, Sosyo-Kültürel Ayrımlar	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	●
2000	Gill Doron Dead Zone	Ölü Bölge - Terkedilmiş, Endüstri ve Sanayi Alanlarının Taşınması	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	◐
2000	Lebbeus Woods No Man's Land	Kimse'nin Alanı - Sahiplik, Savaş Zamanı, Kontrolsüz, Hiyerarşik Güçler, Terkedilmiş, Değersiz	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	●
2001	Hajer ve Reijndorp In-between Spaces	Arada Boşluklar - Düşünülmemiş, Planlanmamış, Potansiyel	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	●

KENT
BİÇİM

ANLAM
İMGE

SAHİPLİK
SINIR

○ İLİŞKİ YOK

◐ ZAYIF

● GÜÇLÜ

Tablo 2.3 Artık alan kavramının ilişkilendiği kavramlar II

2001	Grinski ve Ferber Brown Fields	Kahverengi Alanlar - Endüstri ve Sanayi Alanlarının Taşınması	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	○
2001	Rachel Kallus Negative Urban Space	Negatif Kentsel Alan - Kamusal Alan, Eşit Kullanım, Kadın ve Erkek	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	○
2002	Cupers ve Miessen Spaces of Uncertainty	Belirsizliğin Alanı - Heterojenlik, Çeşitlilik, Rastlantısallık, Kamusal, Kurgulama Eğilimi, Potansiyel	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	◐
2002	Tom Nielsen Superfluous Landscape	Lüzensuz Alan - Yapılaşmaya Değmeyen, İletişimsiz, Atıkların Biriktirildiği, Potansiyel	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	◐
2003	Gilles Clement Third Landscape	Üçüncü Tabiat - Doğa Odaklı, Yapılı Çevre, Endüstriyel Peyzaj, Doğanın Direnişi	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	○
2003	La Varra Post - it City	Kent Aparatları - Kolektif Karakter, Belirsizlik, Dağınıklık	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	○
2004	Hormigo ve Morito Gapscapes	Boşluk Uzantısı - Gerilim, Baskı, Akışların Sürekliliği, Potansiyel, Yönlendirici, Durdurucu, Geçirgen	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	●
2005	Groth ve Corjin Indeterminate Space	Belirsiz Alan -Terk Edilmiş Endüstriyel Alan, Potansiyel, Gündelik Aktör, İşlevsiz	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	◐
2005	Tim Edensor Industrial Ruins	Endüstriyel Harabe - Bozuk, Dağınık, Geçmişe Ait İzler, Endüstriyel İşlev	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	○
2006	Helen Armstrong Landscape of Contempt	Hor Görülen Alan - İmajda Kurulan Gerçeklik, Yere Ait Bilgi, Zaman Birikimi, Potansiyel, Kamusal Değer	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	◐
2006	UK NLUD Vacant Land	Boş Arazi - Bakımsız, Potansiyel, Müdahaleye Gerek Yok	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	○
2006	UK NLUD Derelict Land	Metruk Arazi - Bakımsız, Müdahaleye Gerek Var	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	○
2006	Alan Berger Drosscape	Stim ve Dross - Tahribat, Normalleştirme, Değer, Potansiyel	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	◐
2007	Gill Doron SLOAP	Planlama Sonrası Artan Alan - Biçimsel Yaklaşım, Planlama Sürecinde Düşünülmemiş, Öngörülmemiş Olan	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	◐
2007	Jorgensen ve Tylecote Ambivalent Landscapes	Kararsız Alan - Doğa ve İnsan, İlişkisel, Planlama, Tasarım, Potansiyel	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	◐
2007	Frank ve Stevens Loose Space	Gevşek Alanlar - Değişken, Rutin Dışı, Esneklik, Çeşitlilik, Düzensizlik, Potansiyel	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	◐
2007	Worpole ve Knox Slack Space	Gevşek Alan - Kamusal Alan, Özgürlük, Kullanıcı İhtiyaçları, Tercihle Bağlı Eylemler, Gündelik Yaşam	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	◐
2008	Stephane Tonnelat Functionless Space	Fonksiyonsuz Alan - Biçimsel Yaklaşım, Kullanım Önerisi Sunmayan	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	◐
2008	Peter T. Lang Actual Territories	Mevcut Bölgeler - Keşfedilmemiş, Kent Çeperleri, Göçmenler, Terkedilmiş, Yere Ait Bilgi	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	○
2008	Shaw ve Hudson Leftover Space	Artakalan Alan - Sahiplik Kavramı, Kolektif Terim, Potansiyel	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	◐
2011	Farley and Roberts Edgeland	Sınır Alanları - Yoğunluk, Kent Çeperleri, Alternatif Kamusal Alan	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	○
2013	Erick Villagomez Residual Space	Artan Alan - Mahalle Ölçeği, Kategorize etmek, Sokak Cadde, Analiz, Potansiyel	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	●
2016	Marc Auge Yok - Yer	Üst - Modernizm, Yer Kavramı, Anlamsal Dönüşüm, Kimlik, Bağlam, Zorunlu Eylem, Hız, Aşırılık, Planlama Sorunları	BAĞLI İŞLEV - PROBLEM - BİÇİM ETKİLEŞİM - POTANSİYEL	●

KENT
BİÇİM

ANLAM
İMGE

SAHİPLİK
SINIR

○ İLİŞKİ YOK

◐ ZAYIF

● GÜÇLÜ

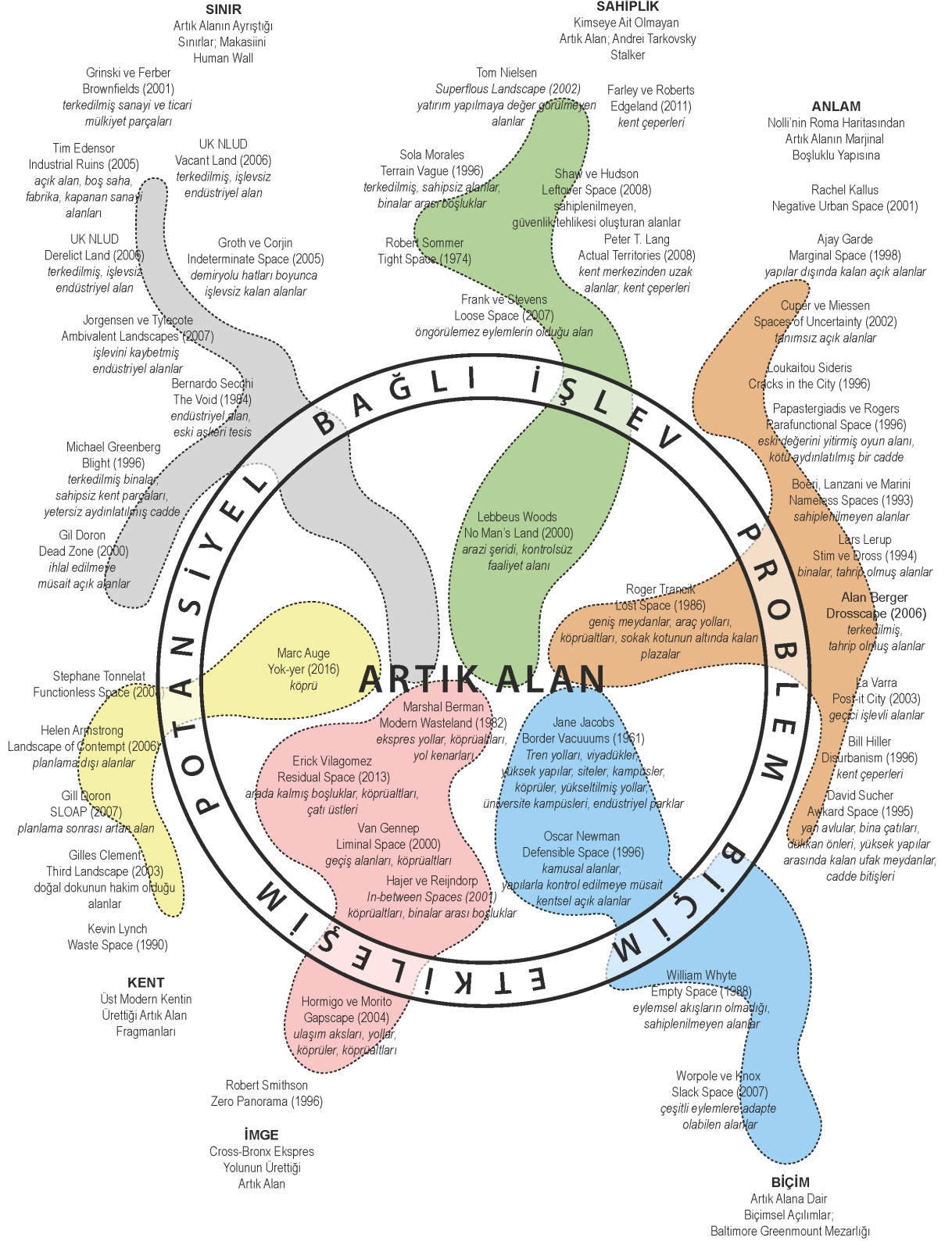
Berman'ın (1982), kendi çocukluğu ve mahallesi üzerinden tariflemeye çalıştığı kentsel tahribatın sebebi olarak belirttiği Cross-Bronx ekspresyolunun planlanmayan köprü-altları da artık alan olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu alanlardaki gerilimi boşluk uzantısı (gapscape) kavramı özelinde açılımlayan Hormigo ve Morita (2004) da, artık alanın kentteki mekansal karşılığına dair, köprü-altı üzerinden net bir biçimsel tanım geliştirmektedir.

Genel ve özel alan ayrımı üzerinden bölücü, durdurucu ve sınırlayıcı olarak tanımlanan sınır vakumları (border vacuums)'nın kentteki mekansal karşılıklarından birisi de köprü ve altlarıdır. Jacobs (1961) bu alanların kentteki problemlili tutumlarının yanında, kentte sürekli olarak dinamik ve devingen akışlara maruz kalmaları üzerinden, bağlayıcı ve geçirgen olma potansiyellerine dikkat çekmektedir. Yine benzer bir aralıktan eşik ve arada boşluklar (Liminal – Inbetween space) olarak da nitelenen köprü-altı, yine günümüz kentlerinin kamusal potansiyeli barındıran artık alanı olarak, farklı kavramlarla desteklenerek karşımıza çıkmaktadır.

Tatom (2006) köprüleri yapılış amaçlarından ayrışık olarak, kentteki bölücü masif kütleler olarak tanımlamaktadır. Bu tanıma ek olarak da ihmal edilen köprü altlarının yerleşim dokularının fiziksel ve sosyal bütünlüğüne zarar verdiğinden bahsetmektedir.

Köprü-altı kentte, kimsenin alanı (no man's land) kavramı dahilinde de tanımlı olmaktadır. Hiç kimse tarafından sahiplenilmedikleri için kamusal yaşamı tehdit etme eğiliminde olan artık alan; Newman'ın (1996) korunabilir alan (defensible space) kavramı üzerinden açılımladığı gibi; kentte genel ve özel alanlar arasındaki dengeler doğru biçimlerde kurgulandığında ve planlandığında, kamusal yaşamı farklı aralıklardan destekleyecek potansiyeldedir.

Tezin bu bölümünde kavram haritası oluşturulmuş, artık alanın diğer kavramlarla ilişkilendirme aralıkları tariflenmiştir. Tüm bu ilişki ağına kentsel mekanlar eklenerek; tezin bu noktadan sonra odaklanacağı köprü-altının neden tercih edildiği ifade edilmeye çalışılmıştır (Şekil 2.28).



Şekil 2.28 Artık alan kavram ilişkilerinin yazar tarafından üretilen ağ haritası

ARTIK ALANIN DEĞERLENDİRİLMESİ VE KURAMSAL AÇILIMLAR

“Herkesin temiz suya erişim hakkı olduğu gibi, kentin açık alanlarına da kolaylıkla ulaşma hakkı vardır. Herkes penceresinden baktığında bir ağaç görebilmeli, evine yakın bir çocuk oyun alanındaki bankta rahatlıkla oturabilmeli, on dakika yürüyerek bir parka erişebilmelidir. İyi tasarlanmış yerleşimler orda yaşayan insanlara ilham verirken, kötü tasarlanmış kentler ise insanları adeta tehdit eder. Jan’ın söylediği gibi; biz şehirleri biçimlendiririz, şehirler de bizi.”

Richard Rogers, Şubat 2010

İnsanlar için kentler kitabının önsözünden alıntılanan bu paragraf, tezin kuramsal strüktürünün karakterini en yalın haliyle açıklar niteliktedir. Tezin kuramsal çerçevesi; kentlerin insanları biçimlendirdiği noktada ortaya çıkan problemlerle; bu problemlerin ancak insan deneyimini ve insan ölçeğini merkezde tutan yaklaşımlarla çözülebileceği arasında konumlanmaktadır.

Modernistler kentsel mekanı biçimlendirirken binalara odaklanmış ve 1960’larla baskınlaşan bu ideoloji ve ona bağlı ya da ondan etkilenen tüm yapım prensipleri, insan ölçeğini ihmal etmiştir. Bu ihmalin sonucunda kentlilerin, adeta araçların istilasına uğramış olan kentsel yaşamla nasıl entegre olabileceğine dair çeşitli tartışmalar gündeme gelmeye başlamıştır (Gehl, 1936).

Artık alanların kentteki problemleri durumlarını tanımlamaya ve kavramsal ilişki ağı üzerinden karakterlerini anlamaya çalıştığımız ikinci bölümden sonra, bu alanların kente nasıl kazandırılacağına dair insan ölçeğini esas alan kuramsal yaklaşımlara tezin bu bölümünde yer verilecektir.

Gehl (1936), hızla gelişen kentlerdeki önemli değişimlerden bahsederken, planlama ve planlama sürecinin önceliklerini eleştirirken; yeni kentsel planlama ölçeğinin zaruri ihtiyacı olan insan ölçeğini merkezde konumlandırmaktadır.

Rapoport (1990) da çevrenin ve yerin anlamını sözlü olmayan iletişim biçimleri üzerinden açıklarken, kentlinin bireysel deneyiminin önemine dikkat çekmektedir.

Lynch (1981), Good City Form kitabında, kentin ideal formunun teorisine dair açıklamalar yapmaktadır. Eylemin ölçüsü, gereklilik, duyular, uygunluk, erişim ve kontrol gibi başlıklar altında yaptığı incelemeleri kentte kullanıcının deneyim anıyla ilişkilidir.

Binalar arasında kalan kentsel yaşamın kalitesine dair incelemeler yaparken, kentlilerin gündelik eylemlerini ve deneyimlerini esas alan Gehl'in kuramsal açıklamaları; tezin önerdiği modelin omurgasını oluşturmaktadır (Şekil 3.1).



Şekil 3.1 Kentsel yaşamda araç baskınlığına dair bir görsel, Santiago Atitlan, Guatemala (Gehl, 2010)

Gehl, binalar arasındaki yaşamı gözlemlerken ve incelemeleri üzerinden insan ölçeği odaklı analiz yaklaşımını geliştirirken; farklı kuramlar üzerinde temellenen bütüncü bir perspektif sunmaktadır. Goffman'ın (1963) kamusal alandaki insan davranışlarına dair tespitlerinin, Appleyard'ın (1972) çevresel kalite sorunlarını caddelerdeki akışlar üzerinden okumasının, Cullen'in (1961) insan hareketiyle değişen perspektifler üzerinden kentsel deneyimi betimlemesinin, Jacobs'ın (1961) kentsel planlama ideolojilerine yönelik eleştirel bakışının, Hall'un (1966) kentlinin mekan kullanma biçimlerini kültürel bağlamda detaylandırmasının, Whyte'in (1980) kamusal alan okumalarıyla sosyal yaşamı fragmanlaştırarak

incelemesinin ve Lynch'in (1962) kentlinin adresleme yetileri üzerinden ilişkilendirdiği kentsel planlama stratejilerine dair yaklaşımının izleri, Gehl'in sokağa konumlandığı perspektifte bütünleşmektedir. İnsan deneyimini ve insan ölçeğini kentsel planlama süreçlerinde en belirleyici unsur olarak kabul eden tüm bu kuramsal yaklaşımlar üzerinde biçimlenen Gehl'in gündelik yaşamı, gündelik eylemler dahilinde fragmanlaştırma yönteminin temellenmesi; tezin kuramsal altyapısının şekillenmesi noktasında değerlidir.

Gehl'in insan eylemine odaklanarak geliştirdiği analiz stratejisinden sonra, mekana dair biçimsel bir yaklaşım geliştirmek adına, farklı kuramcıların bakış açıları değerlendirilmiştir. Örneğin Hillier (2007), kentsel mekanın var olma durumunu iki kutup üzerinden açılımlamaktadır. Mekanın büyük ölçekte, çeşitli müdahaleler sonucunda ve belli ihtiyaçlar için var olması ya da insan aktivitelerinin rastlantısal özelliklerini karşılayabilecek esneklikte, gündelik zaman geçirilebilir olması. Hillier'in bu tanımlarından ilk kutup artık alanların ortaya çıkma sebeplerini tanımlarken, ikinci kutup artık alanların kente kazandırılması sürecinde, mekan yeniden var edilirken benimsenmesi gereken yaklaşıma dair ipuçları vermektedir.

Biçimsellik noktasında Paneri, Castex, Depaule ve Samuels'in (2004) kent formunu, üst-modern kentin en yoğun ve sert parçaları olan yapı blokları üzerinden incelemesinin de farklı bir perspektif katabileceği değerlendirilmiştir. Artık alanların ilişkilendikleri yapıyla çevre ile etkileşimi ya da iletişimsizliği, bir de bu aralıktan sorgulanmıştır.

Öte yandan Gehl'in gündelik eylemler üzerinden okumaya çalıştığı kentteki akışları, Christopher Alexander (1977) doku dili (pattern language) kapsamında biçimsel bir altlıkta ilişkilendirerek yorumlamaktadır. Alexander'a göre yaşayan her toplumun kendine özgü, yerel bir doku dili vardır. Bu doku dili, toplumu oluşturan her bireyin deneyiminde tek ve bireye özel olma durumunu korurken aynı zamanda toplum genelinde etkileşimli bir paylaşım ağı oluşturmaktadır. Sağlıklı bir toplumda, ne kadar çok insan varsa, aynı oranda o kadar gelişmiş ve eklemlenmiş bir doku dilinden bahsetmek mümkündür.

Krier (1979) de, kentsel mekan incelemelerinde, Alexander'ın yaklaşımını destekleyen bir aralıkta konumlanmaktadır. Kentsel bileşenler dahilinde, sokaktaki deneyimi anlamaya yönelik analizler yapan Krier; meydan ve caddeleri esas inceleme alanı olarak değerlendirmekte ve bu bileşenlerin en temelde kentlerin dokusunu kurguladığını savunmaktadır.

Alexander doku dili kapsamında, Krier'in meydan ve cadde ile sınırlanan yaklaşımından daha kapsamlı bir bakış sunmaktadır. Çeşitli kentsel bileşenler üzerinden geliştirdiği her biçimsel açılımını, kullanıcı deneyimi üzerinden yapmaktadır. Bu noktada Gehl'in yaklaşımını birebir desteklerken, doku dilinin her bağlama göre uyarlanabilir olması ve zamandan bağımsız bir kurguya sahip olması, tez kapsamında geliştirilmesi hedeflenen model önerisinin en önemli karakteristik özelliğini biçimlendirmektedir.

Tez kapsamında artık alan kavramının kentteki mekansal karşılıklarından birisi olan köprü-altına odaklanılarak, çalışma kapsamının daraltılma sebeplerine ikinci bölümün sonunda yer verdikten sonra üçüncü bölümde; bu alanlara yapılan çeşitli müdahaleler incelenmiştir. Bu inceleme ve analizler sayesinde, kentsel mekanın kalitesine dair parametreler elde edilmiş ve tüm bu verilerle tezin önerisini güçlendiren yeni bir aralık tanımlanmıştır.

3.1 Metodolojik Sentez

Üst modern kentin hız üzerinden tariflenen gündelik akışları, kamusal mekan kalitesi noktasında kentlilerin edinimlediği zayıf deneyim anları ve farklı ölçeklerdeki kentsel planlama süreçlerinde insan ölçeğinin ihmal edilmesinin araştırma sürecini tetikleyen temel problemler olarak kabul edildiği tez çalışmasında; kuramsal sınırlılıklar tanımlandığından yöntem kurgusu ve tezin strüktürü bölümünde bahsetmiştik.

Bu sınırlılıklar dahilinde tasarlanan kuramsal araştırmalar ve araştırmalara ilişkili olarak temellenen açılımlar, üç aralıktan biçimlenen bir metodolojik sentez üretmektedir. Bu metodolojik sentez, tez önerisinin ana omurgasını oluşturmakta ve tezi ivmelendiren üstmodern kentteki artık alanın problem düğümlerinin çözümlendiği bir bölüm olarak var olmaktadır.

Metodolojik sentezin ilk aralığı; tamamen insan ölçeği ve eylemlerini referans alan Jan Gehl'in kente baktığı aralıktan üretilen kamusal alan analiz parametreleri ışığında biçimlenmiştir. Bu biçimlenme sürecinde esas olan insandır. Kenti anlamak ve analiz etmek için gündelik yaşamda insan eylemlerini gözlemlemek ve sorgulamak, önemli veriler elde etmemizi sağlayacaktır. İlk aralık sonucunda insan eylemleri üzerinden açılımlanan soru grupları üretilmiştir.

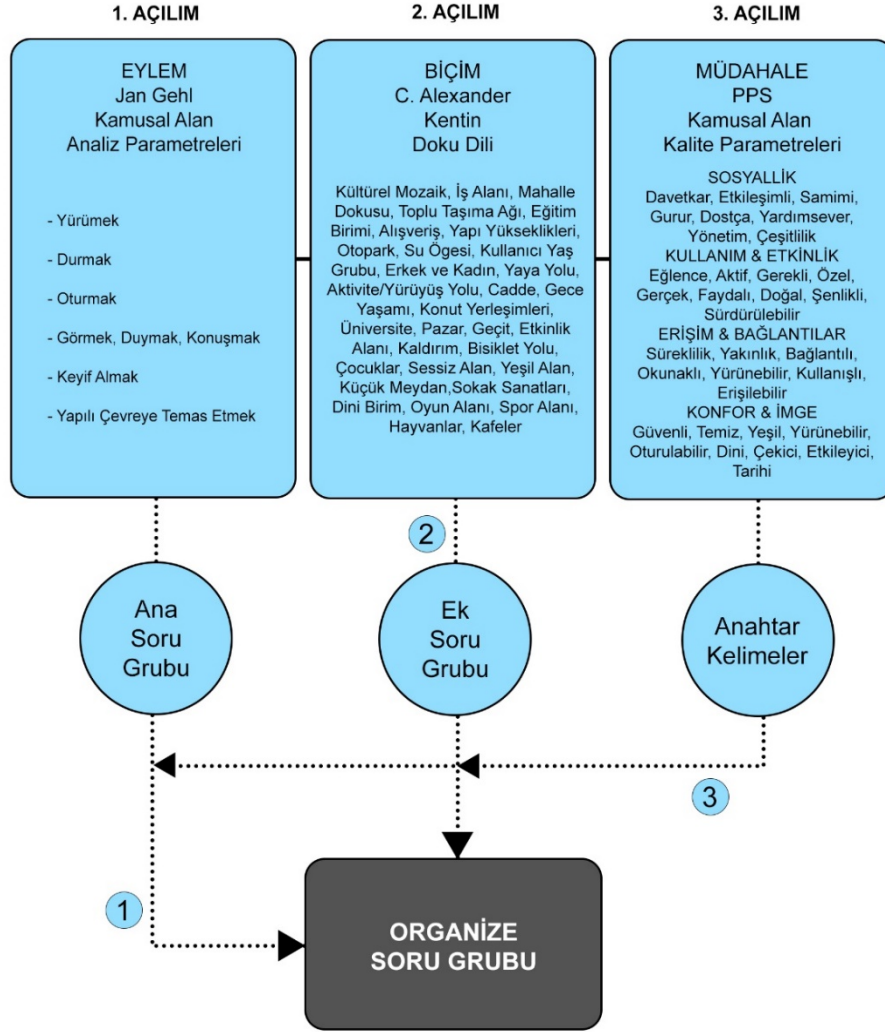
Metodolojik sentezin ikinci aralığı, kentin biçimsel bileşenleri üzerinden doku dilini tanımlayan ve zamandan bağımsız bir kent okuması yapan Christopher Alexander'ın kente baktığı aralıktan üretilen kentsel mekanın bileşenleri ışığında biçimlenmiştir. Bu biçimlenme sürecinde esas olan yine insan ve deneyimidir. Kentin biçimsel arayüzlerinin bu deneyimi nasıl etkilediği ve yönlendirebildiğini doğru analiz etmek ve bu yönde tasarımlar geliştirmek, kentte sağlıklı bir doku dili üretmemizi ve konuşmamızı sağlayacaktır. İkinci aralık sonucunda kent dokusunun bileşenleri üzerinden açılımlanan soru grupları üretilmiştir.

Metodolojik sentezin üçüncü aralığı, kentlileri tasarım sürecine dahil etmeye çalışarak, iki boyutla sınırlanan kentsel planlama stratejilerinden ayrı olarak insan deneyimi odaklı bir örgütlenmeyle projeler üreten PPS⁴ (Projects for Public Space) ekibinin kente baktığı aralıktan üretilen kamusal alan kalite parametreleri ışığında biçimlenmiştir.

Bu biçimlenme sürecinde de esas olan insan ve ona göre tasarlanması, planlanması gereken kenttir. İnsanların gündelik yaşam içerisindeki problemlerini ve yaşadıkları zorlukları tespit etmek ve bu doğrultuda kentsel analizler yapmak, kente müdahale şeklimizi belirleyecektir. Üçüncü aralık sonucunda, ilk iki aralıkta üretilen soru grupları, kentsel mekan kalite parametreleriyle ilişkilendirilmektedir (Şekil 3.2).

⁴ Project for Public Space (PPS) kuruluşunun kentsel mekana yaklaşımına dair detaylara <https://www.pps.org/about> linkinden ulaşmak mümkündür.

METODOLOJİK SENTEZ



Şekil 3.2 Metodolojik sentez kurgusu

Metodolojik sentez kurgusunda 1 numaralı akış; ana soru grubunun organize soru grubuna direkt olarak eklendiğini göstermektedir. Herhangi bir bağlama referans vermeden insan eylemleri üzerinden analiz yapmak birincil hedeftir. 2 numaralı akış, kullanıcı tarafından seçili bağlamsal bileşenlerle ilişkilenen soru gruplarının organize soru grubuna ekleneceğini göstermektedir. 3 numaralı akış, ana – ek soru gurubunu anahtar kelimelerle desteklemekte, organize soru grubunun anlamsal içeriğini güçlendirmekte ve kente baktığımız aralıkların, arka planda kamusal mekan kalite parametreleriyle nasıl ilişkilendiğini göstermektedir.

Metodolojik sentez sonucunda elde edilen soruların organizasyonu, analiz edilmek istenen alanın bağlamına göre biçimlenecektir. Her bağlamda soru grupları değişecektir. Alan çalışmasında daha detaylı olarak açılımlayacağımız, metodolojik sentezden üretilen soru grupları üzerinde temellenen bu analiz modeli, artık alanın kentsel mekandaki mevcut durumlarını, problemleri karakterlerini, çevrelerindeki kentsel bileşenlerle ilişkilenme biçimlerini ve potansiyellerini keşfetmemizi amaçlamaktadır.

3.2 Gündelik Yaşam Eylemleri

İnsanlar için Kentler kitabında 'Göz hizasındaki Kent' bölümünde göz seviyesinin, kent planlamasının en önemli ölçeği olduğuna vurgu yapılmaktadır. Bu vurguya bağlı olarak tanımlanan kent kalitesi kapsamında; zorunluluk ya da belirleyici bir etken olarak değerlendirilen yaya trafiği, en temel insani gereklilik olarak kabul edilmelidir. Planlama ideolojileri ve ekonomik koşulların ötesinde, insan ölçeğinin her detayının özenli ve dikkatli yönetimi; tüm kentler ve kentsel tasarım süreçleri için evrensel bir gerekliliktir (Gehl, 1936).

Fiziki çevrenin kalitesi, kullanıcıların gündelik eylemlerini farklı aralıklardan etkilemektedir. Bir mekanın kalitesini, o mekandaki eylemlerin dinamikliği ve durağanlığı üzerinden okumak mümkündür. Bu noktada fiziki çevrede temas edilen, göz seviyesinde duyulan her detay, insan eylemlerini direkt olarak biçimlendirmekte ve mekanın kalitesinde belirleyici derecede önem teşkil etmektedir (Şekil 3.3)



Şekil 3.3 Örnek konut alanı, Melbourne, Avusturalya (Gehl, 2010)

Kentsel mekanda olması muhtemel her olasılığın detaylı olarak planlanması, planlama dışında kendiliğinden var olması muhtemel eylemler için de esnek bir yaklaşım geliştirilmesi önemlidir. Tüm eylemlerin en basit insan eylemlerinden türediği gerçeğinden yola çıkılarak planlama sürecinde rastlantısal ve anlık etkileşimleri de destekleyecek örüntülerin planlanması gerekmektedir.

Bu bağlamda basit insan eylemlerine odaklanmak, her ölçekteki kentsel planlama ve kentsel mekanları iyileştirme süreçlerinin başlangıç noktasıdır. Kentler insanların yürüme, durma /bekleme, oturma, izleme, dinleme ve konuşma gibi basit gündelik eylemlerine uygun koşullara sahip olmalıdır.

Yürüme eylemi birinci ve en temel ulaşım tipi olmasının yanında kentte var olmanın en yalın halidir. Her sebepten gerçekleşmesi muhtemel yürüme eylemi düşünüldüğünde; özgürce, zorlanmadan, rahatsız olmadan, sıkışmadan ya da gereğinden fazla yön değiştirmek zorunda kalmadan yürümek için alan gereklidir.

Certeau'da (1984), insanların kitle kültürünü nasıl bireyselleştirdiğini, sokak planlarından, yasalara, ritüellere ve dile kadar herşeyi nasıl bireysel bir deneyimde harmanladığını anlatırken; kentte yürüme eylemi üzerinden geniş bir kent okuması yapmaktadır.

Yürüme eyleminin gerçekleştiği alanın bağlamına, yürüyen kişinin hoşgörü seviyesine, beklentilerine ve amaçlarına göre değişkenlik göstermesi muhtemel bazı parametreleri ve dengeleri kamusal alanlarda gözlemlemek mümkündür. Öğle saatlerinde bir meydanda çocuklu aileler ve her yaş gurubundan insanları görmek mümkünken, hava kararmaya başladığında meydandan ilk uzaklaşanlar çocuklar ve yaşlılar olur.

İnsanların kentte sorunsuz bir şekilde yürüyebilmesi için fiziksel çevrenin uygun olması gerekliliğinden bahsetmiştik. Yürüme eyleminin gerçekleştiği yolun genişliğinin yeterliliği, tekerlekli sandalye ve bebek arabasının da rahatlıkla hareket edebilmesi noktasında birincil derecede önemlidir. Benzer şekilde yolun yüzey malzemesi, yürüme eyleminin amacını destekler özellikte ve iyi durumda olmalıdır (Şekil 3.4).

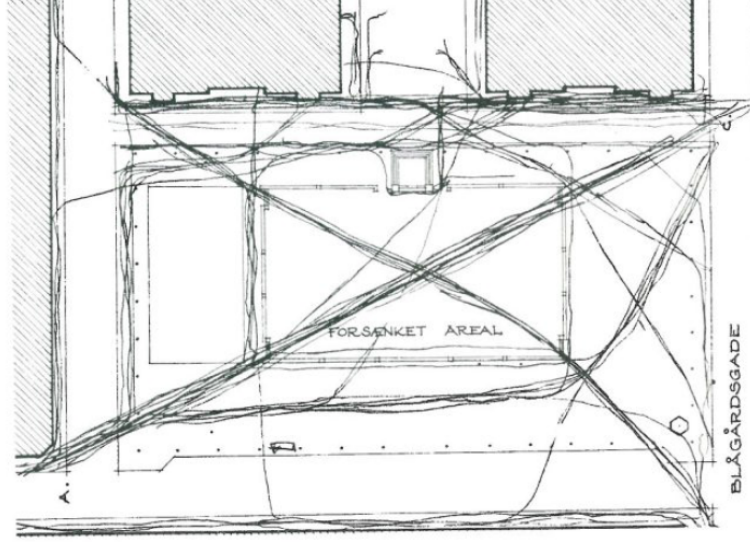


Şekil 3.4 Yürüme eylemi için uygun olmayan kaldırıma ait görsel (Gehl, 2010)

Yürünen yolun uzunluğu fiziksel mesafeleri tanımlamasının yanında eylem sürecindeki deneyimi de etkilemektedir. Bu mesafelerin optimum uzunluğu kişilerin beklenti ve amaçlarına, eylemin gerçekleştiği fiziki çevrenin koşullarına bağlı olarak değişkenlik gösterse de; kapsamlı araştırmalar sonucunda 400-500 metrelik yürüyüş yolu uzunluğu kabul edilir optimum mesafe olarak değerlendirilmektedir (Gehl, 1936).

Yürünen yolun fiziksel uzunluğunun, çevrenin sunduğu uygun koşullarla desteklenmesi gerekmektedir. Örneğin rüzgarlı bir yolda yürümek yorucu ve sıkıcı olabileceğinden, merdivenli ama daha kısa bir yol tercih edilebilir. Kentsel mekanda bu ve benzeri alternatiflerin olması, yaya erişiminin sürekliliğinin sağlanması açısından önemlidir.

İnsanlar genellikle kısa ve direkt olan yürüyüş rotalarını tercih etmektedir. Kopenhag meydanında yapılan bir araştırmada yayaların, meydanın ortasında iki kısa merdiven serisiyle geçilen alçaltılmış alanına rağmen meydandan çarpaz olarak geçtikleri yani en kısa yolu tercih ettikleri gözlemlenmiştir. Sadece bisikletlilerin ve bebek arabalı yayaların düşük kottaki orta alanın etrafından dolaşmayı tercih ettiği görülmektedir (Şekil 3.5).



Şekil 3.5 Kopenhag meydanı yaya akışları (Gehl, 2011)

Yürüyüş rotaları kişilerin amacına göre biçimlendiği gibi, çevresel koşullar da alışılmış rotaları değiştirmeye sebep olabilir. Rahatsız edici bir araç trafiği ya da yürüme eylemini engelleyici bariyerler alışılmış olan rotayı değiştirebilir. Ya da kentsel planlama sonucu önerilen yollar yürüyüş deneyimini çeşitli sebeplerden ötürü yeterince desteklemediğinde, kamusal alanlarda çeşitli alternatif yollar görmek mümkündür (Şekil 3.6).



Şekil 3.6 Konut alanı alternatif yol görseli, Hollanda (Gehl, 2011)

Yürüyüş yolu boyunca çeşitli dinlenme noktaları sunmak, rotanın yer yer ufak meydanlarla birleşmesi yürüyüş deneyiminin kalitesini olumlu yönde etkileyecek bir fiziksel müdahale olarak değerlendirilebilir. Yine benzer şekilde insanlar yürürken onlara eşlik eden bir ağaç dizisini, geniş yürüme alanlarında kendi ölçeklerine yaklaşan bir kolon dizisini ya da bina cephesini takip ederek

yürümeyi ve aynı zamanda yürüme alanına dair geniş bir perspektif ve görüş alanına sahip olmayı tercih ederler.

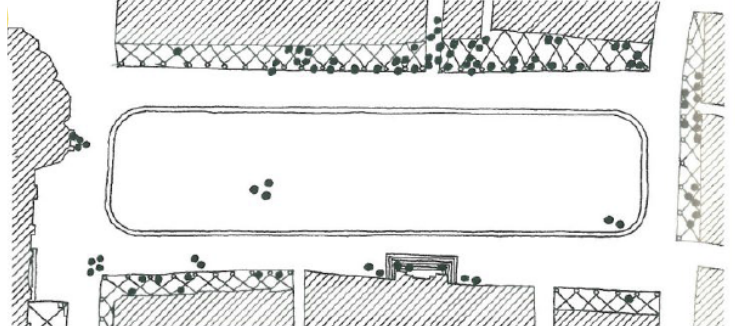
Kentsel açık alanlardaki seviye farkları, yürüme eylemini direkt olarak etkilediği için bu seviye farklarının yürüyüş yollarına nasıl entegre edileceği kentsel planlama süreçlerinde kritik derecede önemlidir. Merdiven tercih etmeden önce kabul edilebilir mesafelerdeki yatay yürüyüş yollarının uygunluğu sorgulanmalı, evrensel erişim standartları gözetilerek rampalar önerilmelidir. (Şekil 3.7).



Şekil 3.7 Alternatif rampa örneği, Newcastle, İngiltere (Gehl, 2011)

Durma eylemi, yürümek ve oturmak gibi kamusal alanda kolaylıkla gözlemlenebilen bir eylemdir. Her durma eyleminin fonksiyonel bir amacı vardır; kırmızı ışıkta durmak, birşeye bakmak için durmak, tanıdık birisine rastladığında durmak, birini beklerken durmak, vb. Yayalar tanımlı bir zorunluluk bağlamında, gündelik yaşam içerisinde, durmaları gerektiği zaman anlık dururlar.

Anlık durmalardan daha uzun olan bekleme amaçlı durma eylemleri için fiziksel koşulların etkisi gündeme gelmektedir. İnsanlar beklerken çevrelerini seyretmeyi, bulundukları alanda maruz kaldıkları koşullardan keyif almayı, beklemek için uygun olduğuna karar verdikleri bir yerde olmayı tercih ederler. Örneğin; İtalya'nın Ascoli Piceno kent meydanında yapılan bir araştırma sonucunda insanların yapıların cephelerine yakın noktalarda, kolonların yakınlığında ve nişlerin içinde durmayı tercih ettikleri gözlemlenmiştir (Şekil 3.8).



Şekil 3.8 İtalya, Ascoli Piceno kent meydanında insanların durmayı tercih ettiği noktalar (Gehl, 2011)

Rekreasyon alanları üzerinde yapılan incelemelerde de, kentte sınır algısı yaratan çeşitli dizilimlerin, insanlar tarafından beklemek, yakınlarında vakit geçirmek amaçlı tercih edildiği tespit edilmiştir⁵. Sınır/Duvar Etkisi olarak tanımlayabileceğimiz bu durum, insanlarda güven duygusu yaratmakta ve beklerken çevrelerini rahatlıkla gözlemleme imkanı sunmaktadır.

İnsanların durma/bekleme eylemini gerçekleştirmelerinde önemli derecede yönlendirici olan kentteki sınırlar ve sınır alanları pratik ve psikolojik açıdan bir sürü avantaj sağlamaktadır. Örneğin kapı önlerindeki merdivenler ve bu merdivenlerde başlayıp kamusal alana yayılan örüntülerle mahalle dokuları gelişmektedir. Bu dokular aynı zamanda etki alanlarında durma ve bekleme alanları tanımlarlar (Şekil 3.9).



Şekil 3.9 Konut önü etkileşim alanı, Brooklyn, New York (Gehl, 2010)

⁵ Rekreasyon alanlarındaki sınır etkisini üzerine yapılan çalışmalar; Jonge, Derk de. 'Applied Hodology' Landscape 17, no.2 (1967-68), s.10-11

İnsanlar duracakları ve bekleyecekleri yerleri seçerken cephe girintilerine, köşe dönüşlere, giriş-çıkış noktalarına ve eylemlerini destekleyecek, yaslanabilecekleri fiziksel elemanlara dikkat ederler. Örneğin Siena’da Campo meydanında tüm durma ve bekleme eylemleri meydan ve yaya yolu arasındaki sınırda yer alan dubalarda ve yakınlarında gerçekleşmektedir (Şekil 3.10).



Şekil 3.10 Campo meydanındaki dubalar, Siena, İtalya (Gehl, 2010)

İyi tasarlanmış kent mekanlarında insanların zorunlu ya da keyfi amaçlarla gerçekleştirdikleri durmak / beklemek eylemlerine yönelik öneriler, tasarım süreçlerinde gözetilmelidir. Durmanın da yürüme eylemi kadar olası olduğu gündelik yaşam akışlarında bu eylemleri destekleyecek koşullar yaratılmalıdır.

İyi tasarlanmış bir kamusal alan, gündelik yaşam aktörlerine çeşitli oturma alternatifleri sunmalıdır. İnsanlar yemek yeme, kitap okuma, uzanma, örgü örme, satranç oynama, güneşlenme, çevredeki akışları izleme, konuşma, vb. birçok aktiviteyi oturma eyleminin imkan ve kalitesine göre gerçekleştirmektedir. Genellikle keyfi amaçlarla, rahat zamanlarda gerçekleştiği için, oturma elemanlarının yetersiz olduğu bir alanda, oturma eylemine bağlı olarak gelişmesi muhtemel birçok eylem ve etkileşim de engellenmiş demektir.

Gehl (1936) Binalar Arasındaki Yaşam kitabında oturma elemanlarına ve oturma alanlarına dair yaptığı analiz ve incelemelerde, iki boyutlu planlama stratejilerindeki genel hatalara dikkat çekmektedir. Örneğin açık alanların merkezine konumlandırılan banklar, planlama ölçeğinde sıkça tercih ediliyor olsa

da, göz seviyesine inip kullanıcı deneyimini gözlemlediğimizde bu bankların oturmak için yeterince davetkar olmadığından; açık alanların çeperlerinin, sırtlarını koruyarak görüş alanlarının engellenmediği kısımlarının özellikle tercih edildiğinden bahsetmektedir (Şekil 3.11).



Şekil 3.11 Açık alanların çeperlerinin oturma alanı olarak tercih edildiğine dair örnek görsel (Gehl, 2010)

Bu sebeple oturma elemanlarının kamusal alanlarda konumlandırılması sürecinde dikkatli bir planlama yapılması gerekmektedir. Kamusal alan boş kalmasının tedirginliğiyle rastgele yapılan yerleşimler, kullanıcı deneyimi noktasında çok zayıf kalmaktadır. Alanın yerel özelliklerinin analizi, bağlama dair yapılan incelemeler ve yerinde tespitlerle, oturma elemanlarının kentteki organizasyon süreci yönetilmelidir.

İnsanlar bir yere oturmaya, oturma alanının onlara sunduklarına göre karar verirler. Bu noktada oturma elemanının yönelimi ve görüş alanı oldukça önemlidir. İnsanlar otururken çevrelerinde olan biten olayları seyretmek isterler. Aynı derecede oturma elemanının tipi de önemlidir. Gehl (1936) oturma elemanlarını birincil ve ikincil olarak gruplandırmaktadır. Birincil oturma elemanları banklar ve sandalyeler, ikincil oturma elemanları ise merdivenler, basamaklar, alçak duvarlar, çim yüzeyler, vb. dir (Şekil 3.12). Oturma elemanının tipine karar verirken alanın yerel özellikleri ve kullanıcıların profili, sosyo-kültürel bağlam ilişkiselliğinde değerlendirilmelidir.



Şekil 3.12 İkincil oturma elemanları (Gehl, 2010)

Oturma elemanlarının genel kurgusu adeta bir oturma peyzajı tanımlayacak şekilde tasarlanmalıdır. Birincil ve ikincil gruptaki tüm elemanların dengeli bir biçimde, her yaştaki kullanıcılara konfor alanı sağlamak üzere kamusal alana entegre edilmesi ve çeşitli etkileşimleri desteklemesi gerekir. (Şekil 3.13).



Şekil 3.13 Oturma elemanlarının kamusal etkileşimi desteklediğine dair bir görsel (Gehl, 2010)

Görmek, duymak ve konuşmak, insanların deneyimledikleri kent mekanıyla ve birbirleri ile sağlıklı ve etkin bir iletişim kurmaları noktasında kritik derecede önemlidir. Caddeler ve hareket alanları çok geniş ve algılanabilirlik sınırlarının üzerinde bir büyüklükte olduğunda, iletişim zayıflar; kentin sosyal örüntüsünde kopukluklar oluşmaya başlar.

Gehl (1936), kamusal alanda bir olay akışını görebilmek için maksimum mesafeyi 70-100 metre, insanların yüz ifadelerini görebilmek için ise maksimum mesafesini

20-25 metre olarak tanımlar. Bu mesafeler kişilerin ve fiziksel çevrenin durumuna göre değişkenlik gösterse de, kamusal mekandaki tüm düzenlemelerin her yaştaki kullanıcılara optimum görüş alanı sağlayacak biçimde yapılması gerekmektedir (Şekil 3.14).



Şekil 3.14 Katedral meydanı, Strazburg, Fransa (Gehl, 2010)

Görme eyleminin sorunsuz bir biçimde gerçekleşmesi için kamusal alanlardaki aydınlatma bir diğer önemli gerekliliktir. Doğru yapılmış bir aydınlatma düzeni, güvenlik hissini güçlendirir ve insanların bulundukları mekandan keyif almalarını sağlar.

Ortaçağ kentlerinde, kamusal alanlarda bu noktada uygun çözüm önerileri geliştirilmiştir. İtalya kent meydanlarında yayaların sirküle olduğu düzlemlerin genel olarak araç trafiğinin hakim olduğu alanlardan bir kaç basamak yükseltilip ayrıştırıldığı gözlemlenmektedir. Bu düzenleme insanların çevrelerini görebilecekleri, birbirlerini duyup konuşabilecekleri ideal olasılıklar sunmaktadır.

Araçların gürültüsünün hakim olduğu bir kamusal alanda, insanların ayak sesleri, konuşmaları, çocukların oyunları ya da müzik sesi baskılanmaktadır. Bu durumun fiziksel ve psikolojik açıdan kamusal alanın kullanıcılarını olumsuz etkilediği kamusal alanlarda kolaylıkla gözlemlenebilir (Şekil 3.15). Araç ve yaya trafiğinin birarada olduğu düzenlemelerde arka fonda olması gereken araçların gürültüsü arttığında, mekanın kalitesine bağlı olarak insanların birbirleri ile konuşma ihtimali azalmakta ve iletişim kopuklukları meydana gelmektedir.



Şekil 3.15 Araç trafiğine yakın bir noktada meydana gelen duyma problemini gösteren fotoğraf (Gehl, 2010)

Kamusal alanda insanların birbirleriyle konuşma ihtimalinin oluşması, fiziksel koşulların da bu ihtimali destekler uygunlukta olması için çeşitli gerekliliklerden bahsetmek mümkündür. Örneğin insanların kamusal alanda birlikte vakit geçirdikleri, yakınları ya da tanıdıkları insanlar ise; yürürken, dururken ya da oturarak konuşmaları muhtemeldir. Gürültü seviyesinin rahatsız edici olmaması tek kritik gerekliliktir. İnsanların yolda tesadüfen rastlayıp konuştukları insanlarla sohbetlerinin devam etmesi ise fiziksel koşulların uygunluğuna göre değişmektedir. Karşılaşmanın olduğu alanın uygun donatılara sahip olması, mevcut akışları engellemeyen ve bu akışlardan engellenmeyen bir alana doğru kolaylıkla yer değiştirebiliyor olma imkanı bazı belirleyici faktörlerdir.

Bunun dışında Hall'un (1966) bahsettiği gibi kamusal alanda bulunan insanların birbirleri ile direkt olarak etkileşimleri vardır. Kamusal alandaki tüm düzenlemelerin, bu görünmeyen etkileşim alanını görünür kılmak üzere kurgulanması ve çeşitli kentsel donatılarla desteklemesi gerekmektedir.

Kamusal alanlar; zorunlu ya da tercihe bağlı gelişen eylemlere fiziksel, psikolojik ve sosyal bağlamda uygun ve iyi koşullar sundukları takdirde, insanların bu alanlarda keyifli vakit geçirdiğinden bahsetmek mümkündür. En temelde insanların keyif almaları için kendilerini güvende ve tehlikeden uzak hissetmeleri önemlidir.

Keyif alma hissinin oluşması için gerekli olan koşullardan en önemlisi, Newman (1996)'ın özel alan ve kamusal alan etkileşiminin yarattığı koruma etkisi

üzerinden açılımlayabileceğimiz suç kavramıdır. Örneğin caddelerde ve sokaklardaki akışların ve aktivitelerin kapalı mekanlardan seyredilebilir olduğu, bu iletişimi destekleyen başarılı kentsel planlamalarla üretilmiş yerleşimlerde; suç ve şiddet oranının azaldığına yönelik tespitler yapılmıştır.

Kentin gündelik aktörlerinin keyif alması noktasındaki bir diğer önemli koşul; kamusal alanların araç trafiğinden korunan güvenli bölgelerde yer almasıdır. Avusturalya’da kamusal alanlarda, çocukların davranışları üzerinden yapılan bir araştırma kapsamında; araç trafiğine yakın noktalarda çocukların aile üyelerinden birinin elini tutarak yürümeyi tercih ettikleri ve kısıtlı eylemler gerçekleştirdikleri tespit edilmiştir. Aynı şekilde araç trafiği ile kontrollü bir etkileşim alanı içerisinde olan bir kamusal alanda, ebeveynlerin çocuklarını daha özgür bıraktıkları, kendilerinin de daha keyifli vakit geçirdikleri gözlemlenmiştir (Gehl, 1936, s.173).

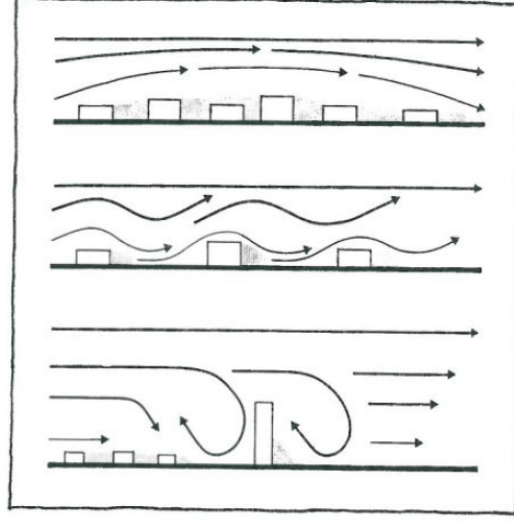
Araç trafiğinden tamamen bir izolasyonun sağlanmasının mümkün olmadığı günümüz kentlerinde, yavaşlatılmış trafik ya da yaya sirkülasyonuna öncelik veren düzenlemelerle ve bisiklet kullanımının desteklenmesiyle; insanların kendilerini güvende hissetmeleri sağlanabilir.

İklimsel koşullara uygun düzenlemeler de insanların keyif almaları noktasında oldukça önemlidir. Her bölgenin farklı bağlamlara göre değerlendirilmesi gereken iklim koşulları ve o alana özgü kültürel dokuları vardır. Şiddetli olan ve kamusal yaşamdaki aktiviteleri zorlaştıran her türlü iklimsel duruma göre tasarım önerileri geliştirilmelidir.

Bosselmann (1984) San Francisco’da iklimsel koşulların değişimine göre incelediği ve karşılaştırdığı açık alan aktiviteleri üzerinden; insanların keyif almaları için direkt olarak güneş ışığına temas etmek, rüzgardan da korunmak istediklerine dikkat çekmiştir. Güneşli günlerde rüzgarın etkisinin daha çok hissedildiği yüksek yapılaşma alanlarının çevrelerini ve gölgelik park alanlarını insanlar tercih etmemektedir. Gün ışığının daha çok hissedildiği, rüzgarın da konforsuz etkisine maruz kalınmayan alanlarda yaya akışları daha aktiftir.

Kentsel planlama süreçlerinde, iklimsel koşulların etki alanları kapsamlı analiz ve değerlendirmelerle incelenmeli; tasarım kararları bu inceleme doğrultusunda

kurgulanmalıdır. Özellikle yapı yükseklikleri ve yapılar arası mesafeler belirlenirken, mevcut iklimsel koşulları olumlu ve olumsuz yönde destekleyebilecekleri durumlar göz önünde bulundurulmalıdır (Şekil 3.16).



Şekil 3.16 Yapı tasarımları ve rüzgar hareketinin etkisi (Gehl, 2010)

Kentsel tasarımcılar yaya erişim akslarını kurgularken, alanın iklimsel faktörlerle ilişkilendiği her durumu değerlendirmeli ve gerektiği noktalarda rüzgar kırıcılar, gölge sağlayıcı aparatlar, ağaç ve bitkilerden oluşan koruyucu yüzeyler önerilmelidir.

İnsanlar iklimsel koşulların olumsuz etkilerinden korunmak istedikleri kadar, havanın pozitif etkilerinden de faydalanmak için açık alanlara kolay erişim imkanına sahip olmak isterler. Güzel havanın insan üzerindeki fiziksel ve psikolojik tüm etkileri değerlendirildiğinde; kentteki olası her tasarımın, insan ölçeği noktasında detaylanması ve iklimsel koşullara uyumlu bir karakterde kurgulanması önemlidir.

Fiziki çevrenin estetik kalitesi de insanların keyif alma durumunu etkilemektedir. Çeşitli kuramcıların araştırmalarında kapsamlı bir şekilde yer verdikleri çevresel estetik kavramını Sitte (1965), kentin insanlar tarafından deneyimlenen her ölçeğinde mimari kalite ve estetik prensipler dahilinde kurgulanmış planlamalar üzerinden açıklamaktadır. Kentte insanların etkileşim içerisinde olduğu tüm görsel fragmanlar, kentsel deneyimini biçimlendirmektedir.

Cullen (1961) da, kentin her görsel ifadesinin, kullanıcı belleğinde mekana dair duyusal etkiler yarattığını Venedik şehri üzerinden açıklamaktadır. Mekanın estetik göndermelerle insanda yarattığı bu etki; iklimsel koşullarını mimari kalitenin ve süregelen sosyo-kültürel yaşamın etkileşimi sonucunda var olmaktadır (Şekil 3.17).



Şekil 3.17 Yerin duygusal ve estetik açılımına dair görsel, Venedik (Gehl, 2010)

İnsanlar kamusal alanda ne kadar çok keyif alırlarsa, o alanda o kadar çok vakit geçirme eğiliminde olurlar. Tez kapsamında açılımlanan artık alanın kentteki kamusal örüntülere eklemelenmesi noktasında, insanların bulunmaktan ve deneyimlemekten keyif alacağı müdahalelerin değerlendirilmesi; bu alanlara dair var olan olumsuz algının kırılması noktasında oldukça önemlidir.

İnsanlar kentsel açık alanlarda eylemlerini gerçekleştirirken ve aktiviteler üretirken, yapılı çevre ile de sürekli bir temas halindedirler. Kontrollü ya da kontrolsüz olarak gelişmesi mümkün olan bu temasların, kentteki deneyim aralıklarını yönlendirici güçte olduğunu söylemek mümkündür.

Gehl (1980), insanların yapılı çevreyle kurduğu temasları, Kanada’da konut yerleşimlerinin bulunduğu bir grup cadde üzerinden yaptığı analizlerinden incelemiştir. Bu incelemeler kapsamında, yapıların kamusal alana uzantılarının, iç-dış mekanlar arasındaki akışların netliği ve geçiş mekanlarının esnekliği gibi faktörlerin önemine değinmektedir. Konutların önlerindeki açık alan

düzenlemelerini, insanların direkt olarak temas ettiği ve etkileşime geçtiği alanlar olarak değerlendirmektedir (Şekil 3.18).



Şekil 3.18 Özel-Kamusal alan arasındaki ilişki, Almere, Hollanda (Gehl, 2010)

Kapalı alanlara giriş-çıkış noktalarının kolay algılanabilir ve erişilebilir olması; bu noktalara yakın alanlarda gündelik yaşam etkileşimlerinin artmasını sağlamaktadır. Ancak iyi tasarlanmış erişim imkanlarına sahip yüksek yapılaşmaların olduğu alanlarda, daha fazla insan yaşamasından dolayı yoğun bir gelme-gitme hareketi olsa da, giriş-çıkış noktalarına yakın alanlarda durağan etkileşimler gelişmektedir. Az katlı yerleşim alanlarında, daha az insan yaşıyor olmasına rağmen açık alan aktivitelerinin daha çeşitli olduğu gözlemlenmektedir.

Kamusal ve özel alanlar arasındaki bağlantılar; fonksiyonel donanımlar ve psikolojik etkiler değerlendirilerek kurgulanmalıdır. Bu geçiş alanlarındaki tüm detaylarla, insanlar direkt olarak temas etmektedir. Yapıların sadece az katlı ve insan ölçeği hassasiyeti barındırıyor olmasının yanında özel-kamusal alan geçişlerinin de uygun ve cazip yaklaşımlarla tasarlanması önemlidir.

Özel-kamusal alan arasındaki geçişlere yapılan müdahaleler, mevcut bağlama, sosyo-kültürel dokulara ve kullanıcıların karakteristik özelliklerine bağlı tecihlerine göre çeşitlilik göstermektedir. Girişe yakın bir noktaya konumlandırılmış bir bank, yağmurdan ve rüzgardan korunmak için önerilen aparat, geniş bir seyir imkanı sunan şeffaf cephe, davetkar bir oturma elemanı,

farklı ölçek ve ritimlerde kişilerin tüm duyularına hitap eden işlevsel zemin katlar vb. destekleyici örnekleri gündelik yaşantımızda kendi yaşadığımız çevrelerde gözlemlememiz mümkündür.

Gehl (1936) binalar arasındaki yaşam kapsamında çeşitli yerleşim alanları üzerinden araştırmalarını yaparken, ön bahçelerin de gündelik yaşam akışları içerisinde insanlarla olan temasının kamusal yaşam kalitesini arttırdığını tespit etmiştir. Dinlenmek için gayet uygun olan bu bahçeler, rastlantısal karşılaşmalara ve anlık gelişen aktivitelere de açıktır.

Özellikle konutların sokak ve cadde ile temas ettiği sınırlardaki bu alanlara bahçe yerine araç parkı önerildiği durumlarda, etkileşim ve iletişim kesintiye uğramakta, sokak yaşamının dinamik karakteri zarar görmektedir (Şekil 3.19).



Şekil 3.19 İç-Dış Sınır ayırımında yer alan ön bahçe ve araç otopark örneğine ait görsel (Gehl, 2010)

Kamusal alanların desteklediği aktiviteler, kullanıcıların fiziksel çevreyle ne kadar temas ettiği, yapı kütlelerinin yükseklik ve yoğunluğu birbiri ile ilişkili bir biçimde kentsel örüntüleri üretmektedir. Bu örüntülerin analiz edilmesi noktasında kullanıcıları gözlemlemek ve insanların kentteki deneyim anlarına odaklanmak önemlidir. Örneğin çocuklara özgürce oynayabilmeleri için fırsat sunan, insanların çeşitli etkinlikler kapsamında etkileşim içerisinde olduğu ve yapılı çevreyle temas ettiklerinde gündelik akışların kesintiye uğramadığı bir kent parçasının kalitesini

analiz ederken, o alanı deneyimleyen insanları gözlemlemek, doğru verileri en etkin biçimde elde etme yöntemidir.

3.2.1 Jahn Gehl, Kamusal Alan Analiz Parametreleri

Tez kapsamında incelenen artık alanların kente kazandırılması sürecinde belirleyici olacak parametrelerin elde edilmeye çalışıldığı bu bölümde; insanların gündelik eylemleri, temasları ve etkileşimleri üzerinden, tezin model önerisinin ana omurgası kurgulanmıştır.

Gehl (1936)'e göre; insan ölçeği evrensel bir başlangıç noktasıdır. Aynı başlangıç noktasının esas alındığı tez kapsamında öncelikli olarak Gehl'in kente yaklaşımı üzerinden ana analiz parametreleri tanımlanmıştır.

Devamında alt parametreler üretilmiş ve kenti deneyimleyen her kullanıcının cevaplayabileceği yalınlıkta ve anlaşılabilirlikte soru grupları oluşturulmuştur (Tablo 3.1, 3.2).

Evet ve hayır olarak cevaplanacak olan soru gruplarının en önemli özelliği; gündelik yaşamdaki insan eylemleri ve davranışlarının gözlemlenerek yanıtlanabilecek yalınlıkta olmasıdır.

Her bir soruda, cevabın arandığı bağlam üzerinden farklı ilişki ağlarının sorgulamaya açılması hedeflenmiştir. En temelde bir soru özelinden, ilişkisel bir ağ geneline uzanan bir aralıkta artık alanların iyileştirilmesine yönelik, insanların gündelik yaşamdaki eylemlerini ve deneyimlerini esas alan müdahale stratejilerinin kurgulanması amaçlanmaktadır.

Bu soru grupları, tez kapsamında önerilen model kurgusunun, soruların sınanmadan önceki ilk biçimsel arayüzünü oluşturmaktadır.

Tablo 3.1 Kamusal alan analiz parametreleri kapsamında yürümek, durmak ve oturmak eylemlerine dair soru grupları

YÜRÜMEK
Yürüyen insanlar var mı?
Tekerlekli sandalyedeki birisi kolaylıkla hareket edebilir mi?
Yolun malzemesi, genişliği ve seviye farkları yürümek için uygun mu?
Yürüme rotasının sürekliliği kolaylıkla takip ediliyor mu?
Yürüme hattı boyunca yeterli dinlenme noktası var mı?
Yürürken çevreyi seyretmek mümkün mü?

DURMAK
Ayakta duran insanlar var mı?
Ayakta dururken birbirleri ile konuşan insanlar var mı?
Ayakta dururken aynı zamanda bir aktivite yapan insan var mı?
Mevcut akışları engellemeden ayakta durmak için uygun yerler var mı?
Ayakta dururken çevreyi seyretmek mümkün mü?
Ayakta dururken destek alınacak kentsel elemanlar var mı?

OTURMAK
Oturan insanlar var mı?
Oturmak için farklı seçenekler var mı?
Oturma elemanları yeterli mi?
Otururken çevreyi seyretmek mümkün mü?
Çimde uzanan insanlar var mı?
Basamaklara, düşük duvarlara, kaldırım kenarlarına vb. oturan insanlar var mı?

Tablo 3.2 Kamusal alan analiz parametreleri kapsamında görmek, duymak & konuşmak, keyif almak, yapılı çevreye temas etmek eylemlerine dair soru grupları

GÖRMEK, DUYMAK ve KONUŞMAK
Çevredeki olayları rahatlıkla seyredebilecek görüş alanları var mı?
İşiklendirme yeterli ve yönlendirici mi?
İnsanlar birbirini duyup konuşabiliyor mu?
İnsanların yüz ifadelerini görebileceğiniz bir mesafede yakınlarından geçerken seslerini duymak mümkün mü?
Rastlantısal buluşmalar ve konuşmalar oluyor mu?
KEYİF ALMAK
Araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi?
Hoşnut olunmayan hava koşullarından korunma seçenekleri var mı?
İnsanlar doğanın ve güzel havanın tadını çıkarabiliyor mu?
Alanın görsel bütünlüğü ve orda geçirilen vakit hatırlanmaya değer mi?
YAPILI ÇEVREYE TEMAS ETMEK
Çevredeki yapılar genellikle çok katlı mı?
Çevrede yapı yükseklikleri dengeli mi?
Yapıların içindeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duysal iletişim var mı?
İnsanlar yapıların yakınında vakit geçirebiliyor mu?
Yapıların girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?

3.3 Gündelik Yaşamda Kentsel Mekan Bileşenleri

Gündelik yaşamdaki tüm akışları birbirine eklemlenen doku parçalarının tanımladığı doku grupları, onların da eklemlenerek ürettiği doku dili üzerinden okumak mümkündür. Alexander (1977), kente dair her bilginin bu doku dilinde var olduğunu, bileşenlerin doğru analiz edildiğinde problemlerin kolaylıkla tespit edilebileceğinden bahsetmektedir.

Tez kapsamında kentteki durumlarını, potansiyel ve problem bağlamında anlamaya çalıştığımız artık alanların kentsel mekandaki biçimlerini; Alexander'ın şehir ölçeğinde açılımladığı doku dili bileşenleri aracılığı ile okumak önemlidir. Çünkü doku dilinin her bir bileşeni bağlamdan ve zamandan bağımsız olarak, kentlerin özgün karakterlerine adapte olabilen, katmanlı ilişki düzlemleri tanımlayacak esneklikte ve evrenselliكتedir.

Çevresel bileşenlerin çeşitli örüntüler dahilinde kentte organize olarak, doğal akışlarla kendiliğinden ürettikleri doku dilini; yeni kentsel planlamalar için de üretmek mümkündür. Bu noktada sağlıklı bir doku dili üretebilmek için, bileşenlerin doğru analiz edilmesi ve bileşenler arasındaki ilişkinin doğru kurgulanması gerekmektedir.

Tez kapsamında gündelik yaşamdaki kentsel mekan biçimlerini incelediğimiz bu bölümde elde edilmesi hedeflenen parametreler, bir önceki bölümde kurgulanan ana omurgaya eklemlenerek, tezin kuramsal yapısını güçlendirecek ve model önerisinin ikinci aşamasını biçimlendirecektir.

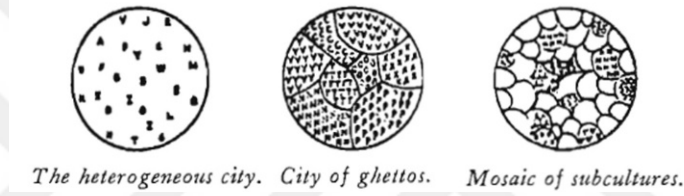
Artık alanlar genellikle kentteki akışların koptuğu noktalardaki problemli alanlar olarak var olmaktadır. Tezin model önerisi insan ölçeği kapsamında kurgulanmıştır. Doku dili ve bileşenleri; Gehl'in evrensel başlangıç noktası olarak tanımladığı insan ölçeği ile ilişkilendirilerek yorumlanmıştır. Doku dilinin bileşenlerinden, kentsel mekanda insan ölçeği üzerinden gözlemlenebilir, analiz edilebilir olanları açılımlanmış ve kuramsal strüktüre dahil edilmiştir.

Kültürel mozaik; bireysel farklılıkları destekleyen ve bu farklılıkların yarattığı çeşitlilikleri yücelten bir ortam bağlamında açılımlanabilir. Alexander bu durumu üç farklı perspektiften değerlendirmektedir.

Modern kentler heterojen yapıda gözüktürler. Farklı kültürel ve sosyal edinimlere sahip insanların bir arada bulunması, aynı ortamlarda çalışması, özel yaşam tarzlarını kültürel tercihlerine göre biçimlendirmesi bu heterojen yapının göstergeleridir. Ancak modern kent aynı zamanda yaşamsal sınırlılıklar da tanımlamaktadır. Bu sınırlılıklara maruz kalan kentli zaman içerisinde kendi kültürel ve sosyal bağlamından uzaklaşmakta, bulunduğu ortamın değerlerini

benimsemektedir. En temelde tek düze ve standart bir yaşam tarzına vurgu yapan modern kent, heterojen görünümde ama özünde homojen bir yapıdadır.

Azınlıkların yaşadığı yerleşim alanlarında ise kültürel ve sosyal yapı her boyutta deneyimlenmektedir. Ancak bu alanlar da içe kapalı ve yaşamsal çeşitliliği teşvik etmeyen bir karaktere sahip olduğu için; toplumun genelinden ayrışan bir aralıkta yer almaktadırlar. Bir kentin, kültürel ve sosyal farklılıklarla biçimlenen küçük yerleşim alanlarının ilişkilendiği dokularla kurgulanması önemlidir. Fiziksel sınırların var olmadığı bu yerleşim düzeninde, insanlar yaşamak istedikleri yeri özgürce belirlemekte, aynı zamanda farklı kültürel ve sosyal çeşitlilikleri deneyimleme imkanı da bulmaktadır. Böylesine paylaşımcı olan bir ortamda bireysel farklılıklar da kendiliğinden gelişmektedir (Şekil 3.20).



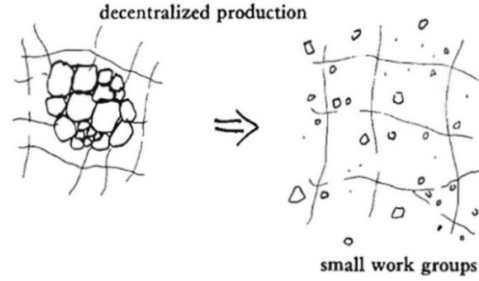
Şekil 3.20 Kültürel mozaik açılım diyagramı (Alexander, 1977)

Kültürel mozaik ile ilgili açılımlar Gehl'in tanımladığı gündelik temel eylemlerle ilişkilendirilerek kent içinde kolaylıkla gözlemleyip cevaplayabileceğimiz soru şu şekildedir;

- İnsanlar bireysel farklılıklar ve kültürel çeşitliliğin tadını çıkarabiliyor mu?

Konut ve iş alanları arasındaki doğal olmayan sınırlar, kent içi akışlarda aşılması zor problemlere sebep olurlar. Bu nedenle iş alanlarının kentteki konumları, konut alanlarıyla ve kamusal alanlarla nasıl ilişkilendiği oldukça önemlidir. Özellikle mahalle yerleşimlerinin planlanması süreçlerinde iş alanlarının dengeli dağılımı, kent yaşamının kalitesini direkt olarak etkilemektedir. Sistemli olarak gruplaşmış, çevresel bağlamından işlevi sebebiyle ayrışan bir bölgedeki gündelik yaşam deneyimleri tanımlı saatler dışında zayıftır.

Bu doğrultuda sağlıklı kent dokularının üretimi ve gelişmesi noktasında; iş alanlarının yaşam alanlarıyla entegre edilmesi, çalışan gruplarının toplumun geneliyle etkileşim içerisinde olması gerekmektedir (Şekil 3.21).

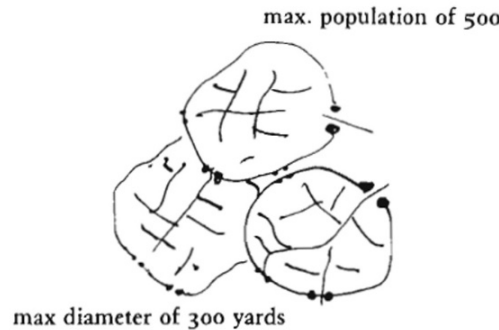


Şekil 3.21 İş alanlarının genel kurgusuna dair diyagram (Alexander, 1977)

Kentteki iş alanlarına dair geliştirilen açılımın devamında iş alanlarının giriş-çıkışları, ortak alanları ve yakın çevrelerini gözlemleyerek yanıtlayabileceğimiz sorular; Gehl'in tanımladığı gündelik temel eylemlerle ilişkilendirilerek şu şekilde üretilmiştir;

- İnsanlar iş alanlarının yakınında vakit geçirebiliyor mu?
- İş alanının girişinde oturmaya ya da ayakta durmaya uygun alanlar var mı?
- İş alanındaki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duysal iletişim var mı?

İnsanlar kendilerini ait hissettikleri bir ortamda var olmayı ve yaşamayı tercih ederler. Bu aidiyetlik hissinin gelişmesi için, mahalle yerleşimlerinin yerel birlikteliği vurgulayan kurgusu, araç yollarının bu kurguyu destekler biçimde düzenlenmesi gerekir (Şekil 3.22).



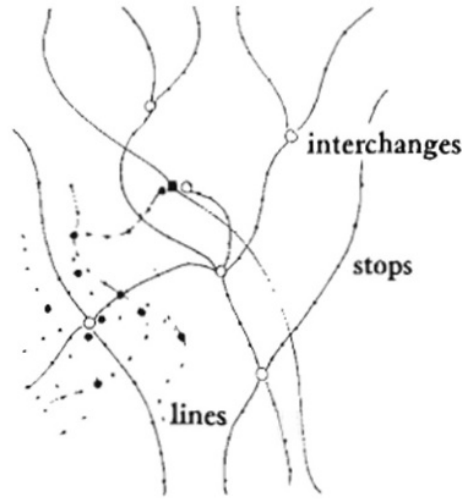
Şekil 3.22 Mahalle sınırlarına dair diyagram (Alexander, 1977)

Mevcut kentlerde, mahalle dokularının kullanıcı deneyimi noktasındaki önemini çeşitli yollardan analiz etmek mümkündür. Örneğin Berkeley’de araç yollarının düzenlenmesine yönelik bir proje kapsamında, proje alanını çevreleyen yerleşimler genelinde bir anket çalışması yapılmıştır. Anket çalışması sonucunda, kimlikli mahalle yerleşimlerinde yaşayan bireylerin paralel cevaplar verdiği, yoğun trafik akışının mahalle dokularını en az etkileyecek biçimlerde kurgulanması yönünde kararlarını bildirdikleri gözlemlenmiştir (Alexander, 1977).

Mahalle dokusuna dair açılımı ile Gehl’in tanımladığı gündelik temel eylemlerin ilişkilendirilmesi sonucunda üretilen soru şu şekildedir;

- Mahalle araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi?

Toplu taşıma ağları modern kentlerin en önemli akışlarını oluşturmaktadır. Gündelik yaşamda yoğun kullanıcı etkileşimine maruz kalan bu ağların, birbirleri ile ilişkililmesi ve kent genelinde iyi organize olması durumunda, kentin sağlıklı bir ulaşım ağına sahip olduğundan bahsetmek mümkündür (Şekil 3.23).



Şekil 3.23 Ulaşım ağının temel bileşenlerine dair diyagram (Alexander, 1977)

Alexander, toplu taşıma ağını oluşturan her bir bileşenin önemine dikkat çekmektedir. Bireysel olarak kendi içinde başarılı olarak değerlendirilen bir hattın, diğer ulaşım hatlarıyla birlikte çalıştığında ve hatlar arası geçişlerde süreklilik

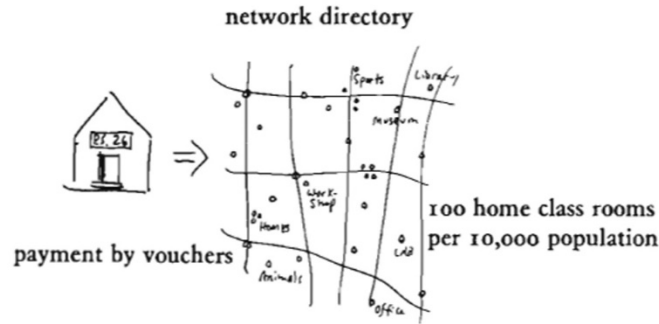
sağlandığında bütüncül kentsel deneyim bağlamında gerçekten başarılı olarak değerlendirilebileceğine vurgu yapmaktadır.

Toplu taşıma ağı ile Gehl'in tanımladığı gündelik temel eylemlerin ilişkilendirilmesi devamında üretilen soru şu şekildedir;

- Alana toplu taşıma ile erişebilmek için uygun seçenekler var mı?

Alexander, toplumların eğitim sistemlerine yönelik yeni bir yorum geliştirmektedir. Öğretmeye odaklı gelişmiş toplumlarda, öğrenme eyleminin bir anlamda pasifleştiğinden bahsetmektedir. Okullarla sınırlandırılan bir eğitim sisteminde yaratıcı ve aktif bireylerin var olmasının gittikçe zorlaşacağına vurgu yapmaktadır (Şekil 3.24).

Kentin geneline yayılması gereken, sadece okullarla sınırlandırılmayan, çeşitli şirketlerin bünyelerinde stajyer eğitim programlarıyla, çeşitli kurumlarla desteklenmesi gereken öğrenme ağı, tez kapsamında biçimsel bir aralıkta sınırlandırılmaktadır. Newman'ın özel alanların kamusal alanların güvenliğini sağlama potansiyeli barındırdığı gerçeğinden yola çıkılarak; eğitim birimlerinin var olduğu alanlardaki etkileri ve yakın çevrelerinde geliştirdikleri kentsel algıya odaklanılacaktır.

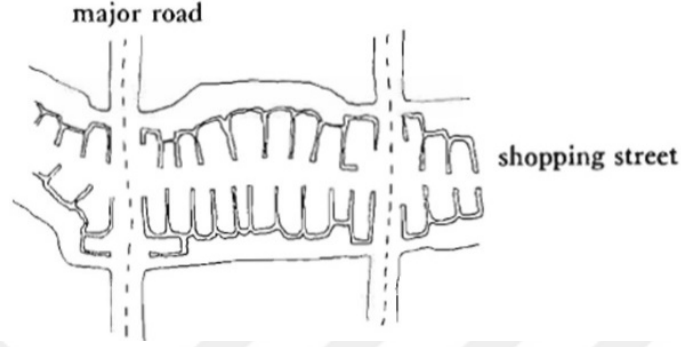


Şekil 3.24 Eğitim ağına dair diyagram (Alexander, 1977)

Eğitim birimlerine dair açılım ve Gehl'in tanımladığı gündelik temel eylemlerin ilişkilendirilmesi devamında üretilen sorular şu şekildedir;

- İnsanlar eğitim biriminin yakınında vakit geçirebiliyor mu?
- Eğitim biriminin girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?

Modern kentlerin vazgeçilmezi olan alışveriş eyleminin, farklı kentlerde çeşitli ihtiyaçlara göre mekansal karşılığı değişkenlik gösterebilmektedir. Kentlerde sağlıklı bir doku dilinin üretilmesi noktasında, sokak yaşamıyla entegre olması beklenen alışveriş birimlerinin, ihtiyaca ve gerekliliğe göre organize olması gerekir (Şekil 3.25).



Şekil 3.25 Alışveriş caddelerine ait diagram (Alexander, 1977)

Temel ihtiyaçların aynı anda giderilmesi gerekliliğinde gündelik yaşam akışları düşünüldüğünde, alışveriş birimlerinin bir arada olması önemlidir. Bu noktada tekil birimlerin işlerliğini sürdürebilmesi zor olurken, bir cadde boyunca konumlandırılmış alışveriş birimlerinin, sokak düzlemiyle güçlü ilişkiler kurarak hizmet vermesi, sağlıklı bir alışveriş ağının geliştirilmesi noktasında önemlidir.

Kentteki alışveriş alanlarına dair yapılan açılım ve Gehl'in tanımladığı gündelik temel eylemlerin ilişkilendirilmesi devamında üretilen sorular şu şekildedir;

- İnsanlar alışveriş birimlerini bir arada bulmanın tadını çıkarabiliyor mu?
- Alışveriş alanı araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi?

Yüksek yapıların insanları psikolojik olarak olumsuz etkilediği yönünde çeşitli araştırmalar yapılmıştır. Sokak düzlemindeki kullanıcılar, yüksekliği artan yapılarla görsel iletişim kuramamakta, yüksek kütlelerin hakim olduğu alanlardaki kentsel deneyim zayıflamaktadır. Alexander (1977), bu yargının doğruluğunu destekleyen açılımlar yaparken, kentsel çalışmalarından elde ettiği verilere dayanarak, yapı yüksekliklerinin 4 katla sınırlandırıldığında kullanıcı deneyimi sürecinde olumsuz bir algı oluşturmadığına dikkat çekmektedir (Şekil 3.26).

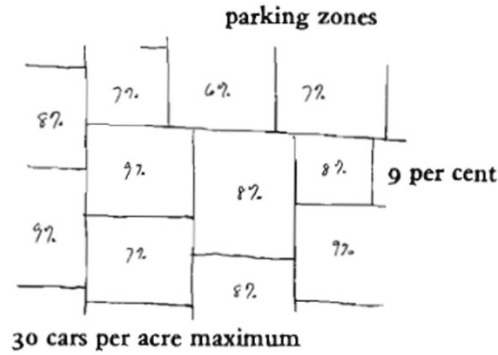


Şekil 3.26 Kat yüksekliği sınırına ait diagram (Alexander, 1977)

Yapı yüksekliklerine ve kentteki optimum ölçeklerine dair yapılan açılım ile Gehl'in tanımladığı gündelik temel eylemlerin ilişkilendirilmesi devamında üretilen sorular şu şekildedir;

- Çevrede genellikle 4 kat ve altı yapılar mı var?

Otopark alanları, kentte belli bir yoğunluğun üzerinde var olduğu takdirde kentsel mekan kalitesi ve gündelik yaşam döngüsü için tehdit oluşturmaya başlamaktadır. Alexander (1977) otopark alanlarının kentler için kritik alanlar olduğuna vurgu yapmaktadır. Zemin düzlemini işgal etme potansiyeli olan bu alanların sınırlandırılmadığı takdirde, insanların sosyal potansiyeli zayıf bir çevreye maruz kalacağına dikkat çekmektedir (Şekil 3.27).



Şekil 3.27 Otopark alanlarının sınırlılığına ait diagram (Alexander, 1977)

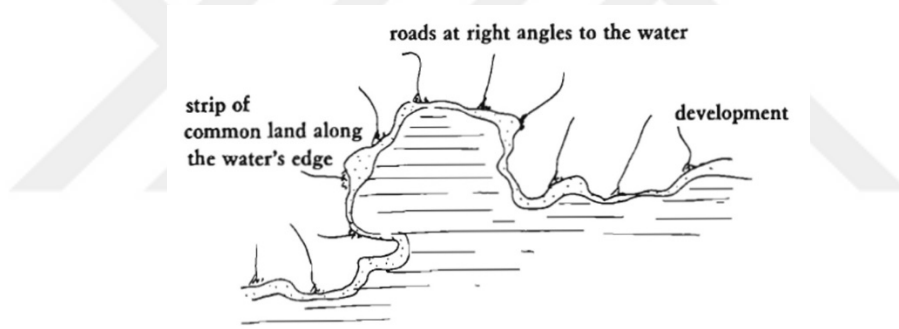
Otopark alanları genişlediğinde, bulunduğu çevreyi tahrip etmeye başlamaktadır. Bu kritik durum göz önünde bulundurularak, otopark alanlarına yönelik, kentin tümünde uygulanmak üzere sistemli düzenlemeler geliştirilmelidir.

Kentteki otopark alanlarının kentiçi akışlara etkisi ile Gehl'in tanımladığı gündelik temel eylemlerin ilişkilendirilmesi devamında üretilen sorular şu şekildedir;

- Yürüme rotasının sürekliliği otopark alanlarından dolayı kesintiye uğruyor mu?

Kentsel mekandaki su ögeleri, kentsel deneyim anında tanımlayıcı ve yönlendirici özelliktedirler. Bu nedenle insanların su ögeleri ile etkileşiminin doğru sınırlar dahilinde kurgulanması önemlidir. Doğal ya da yapay biçimlerde kentte var olan su ögelerinin kentsel etkisini, insanlarla etkileşime geçtikleri noktalarda, insan davranışları ve tepkileri üzerinden gözlemlemek mümkündür.

Alexander, modern kentte suyun özlenen bir bileşen olduğuna değinmektedir. Su ögelerinin dinlendirici ve sakinleştirici özelliklerinden dolayı, insanların gün içinde su kenarlarında vakit geçirmeyi tercih ettiğinden bahsetmektedir. Bu nedenle insanların suya doğru olan hareket rotalarının kent içi akışlar genelinde değerlendirildiğinde, tanımlı ve kolay adreslenebilir olması gerekliliğine dikkat çekmektedir (Şekil 3.28).



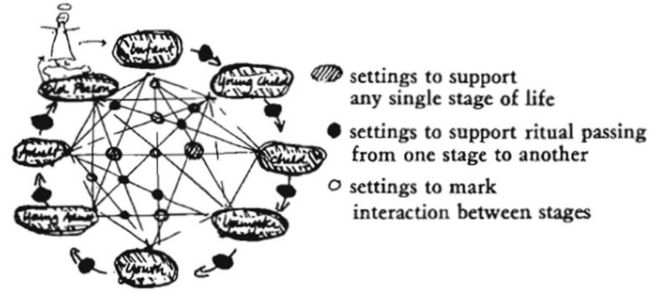
Şekil 3.28 Su ögesine erişim diyagramı (Alexander, 1977)

Kent akışlarını yönlendirici özelliği olan su ögelerine dair yapılan açılım ile Gehl'in tanımladığı gündelik temel eylemlerin ilişkilendirilmesi devamında üretilen sorular şu şekildedir;

- Su ögesinin yakınında oturan insanlar var mı?
- Otururken su ögesini seyretmek mümkün mü?
- Ayakta dururken su ögesini seyretmek mümkün mü?

Alexander, sağlıklı bir kentin kullanıcı deneyimi ve yaşamında çeşitli dengeler sağlamasından bahseder. Bu dengelerden en önemlisi; insanların yaşamsal

döngülerinin her aşamasında kentte var olabilme imkan ve özgürlüğüne sahip olmasıdır (Şekil 3.29).



Şekil 3.29 Yaşam döngüsüne dair diyagram (Alexander, 1977)

Alexander, bu yaşamsal döngüyü yedi evre üzerinden açıklımlarken, her evredeki ihtiyaç ve gerekliliklerin değişkenliğine ve çeşitliliğine değinmektedir. Bu evreler arasındaki doğal geçişlerin fiziksel mekanda var olma biçimleri; her evre özelinde detaylıca irdelenmeli, ihtiyaçlar analiz edilmeli ve özellikle kentsel mekan ve yerleşim yerleşim stratejileri bu doğrultuda tasarlanmalıdır. Örneğin yapıların zemin katlarının, üst yaş gruplarından insanların kullanımına yönelik teşvik edilmesi, bu doğrultuda yapılan bir düzenlemeye örnek olarak gösterilebilir.

Kullanıcı yaş grubundaki çeşitliliğin kentte kolaylıkla gözlemlenebilir olma durumu ile Gehl'in tanımladığı gündelik temel eylemlerin ilişkilendirilmesi devamında üretilen sorular şu şekildedir;

- İnsanlar farklı yaş gruplarından insanlarla bir arada olmanın tadını çıkarabiliyor mu?
- Çeşitli yaş gruplarının oturması için farklı seçenekler var mı?

Kallus negatif kentsel alan (negative urban space) kavramını kamusal alanların herkes için eşit kullanım önerebiliyor olması gibi çok net bir aralıkta tanımlamaktadır [20]. Alexander da benzer bir aralıktan 1970'lerden itibaren var olan kentsel mekandaki cinsiyet ayrımına dikkat çekmektedir. Örneğin banliyölerin kadınlar için, şehir merkezi ve çalışma alanlarının erkekler için uygunluğuna dair yerleşmiş kabüllerden bahsetmektedir (Şekil 3.30).



Şekil 3.30 Kadın – Erkek eşitliğine ait görsel (Alexander, 1977)

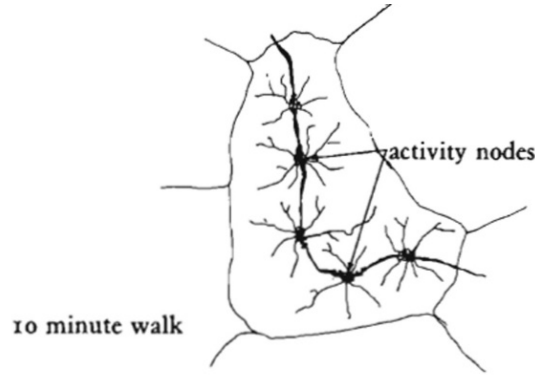
Günümüz kentlerinde Alexander'ın bahsettiği algısal sınırlar baskın olmamakla birlikte, sosyal ve kültürel farklılıklara bağlı olarak kentsel mekanda kadın ve erkek eşitliliğine dair problemler var olabilmektedir. Ancak sağlıklı bir kentsel mekan algısı yaratabilmek için; her ölçekteki projede eşitlikçi kullanım imkanları sunulmalı, fiziksel ve algısal sınır iması oluşturacak her müdahaleden kaçınılmalıdır.

Kentsel mekanda kadın-erkek kullanıcı dengesinin önemi ile Gehl'in tanımladığı gündelik temel eylemlerin ilişkilendirilmesi devamında üretilen soru şu şekildedir;

- Alanda dengeli bir kadın erkek kullanımının hakim olduğunu söylemek mümkün mü?

Kentsel mekanlar, çeşitli kültürlerin sergilendiği ve birbirleri ile etkileşime geçtiği çok katmanlı düzlemlerdir. Promenadlar, kentiçi akışların yoğunlaştığı aktivite ve yürüyüş aksları olduğundan; kentsel mekanların bu katmanlı yapılarının en iyi okunabildiği alanlarıdır.

Alexander, kentlerde tarih boyunca insanların kendi değerlerinin farkedilebilir olduğu, başka değerleri de deneyimleme imkanı buldukları etkileşim alanlarının var olduğundan bahsetmektedir. Kentsel mekandaki kültürel zenginliği teşvik eden bu aktivite akslarının kentte konumlandırıldığı mesafelerin önemine dikkat çekmektedir. Örneğin San Francisco'nun farklı bölgelerinde gerçekleştirilen alan çalışması kapsamında; mevcut bir promenada on dakikada ulaşabilen insanların bu aktivite aksını kullanmayı tercih ettiği, on dakikadan uzun sürede ulaşabilenlerin kullanmayı tercih etmediği tespit edilmiştir (Şekil 3.31).



Şekil 3.31 Promenad ve aktivite noktalarına dair diyagram (Alexander, 1977)

Bu tespitten yola çıkarak, aktivite noktalarını bağlayan ve kentsel akış sürekliliklerini dinamik tutan promenadların kentsel mekandaki gücü, tasarım süreçlerinde gözetilmeli ve bu promenadlara erişim süreleri bulundukları bağlam özelinde doğru değerlendirilmelidir.

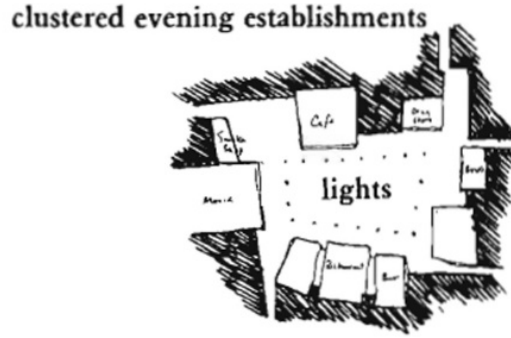
Plansız aktivitelerin kentteki deneyimlerimize katkısı ile Gehl'in tanımladığı gündelik temel eylemlerin ilişkilendirilmesi devamında üretilen soru şu şekildedir;

- Yürüme hattı gün içerisinde çeşitli aktivitelerle destekleniyor mu?

Gece-gündüz kullanım alternatifleri sunan kentsel mekandaki yaşamsal örüntülerin çeşitliliğinden bahsetmek mümkündür. Alexander (1977), gece yaşamının kentsel mekanların kamusal deneyimi noktasındaki durumunu, yedi farklı sebep üzerinden açıklamaktadır:

1. İnsanlar geceleri dışarı çıkmayı severler. Gece etkinlikleri özeldir.
2. Gece sinemaları, kafeler, dondurmacılar, benzin istasyonları ya da barlar, kent içerisinde dağılmış noktalarda var olduklarında insanlar için davetkar olmayabilir.
3. Genellikle gece gidilecek bir mekan olmadığı için, insanlar dışarı çıkmayı tercih etmezler. Ama iyi aydınlatılmış bir mekanın, gece kullanımı için bir aktivite noktasına dönüşme potansiyeli çok yüksektir.
4. Karanlık gecelerin kentler için yerleşmiş bir algısı vardır. Geceleri kentler genellikle sessizdir ve özgürce hareket edilebilecek güveni sağlayamazlar.
5. Karanlık ve izole noktalar, suç eğilimini teşvik etmektedir.

6. Kentsel mekanda etkin bir gece yaşamından bahsetmek için minimum altı mekanın aktif ve birbirine yakın olması gerekmektedir (Şekil 3.32).
7. Masif, tekil etkinlik mekanları kentte etkileyici bir algı oluştursalar da, aktif bir gece kullanımını teşvik etme noktasında yetersizdirler.



Şekil 3.32 Aktif gece kullanımı öneren kentsel yerleşim örneği eskiz planı
(Alexander, 1977)

Gece-gündüz kullanım alternatiflerinin kent yaşamındaki önemi ile Gehl'in tanımladığı gündelik temel eylemlerin ilişkilendirilmesi devamında üretilen soru şu şekildedir;

- İnsanların aktif bir gece yaşamı deneyimlediğini söylemek mümkün mü?

İnsanların kentte var olma biçimleri, sosyal ve kültürel bağlamda değerlendirildiğinde farklılık gösterir. Bir mahallede insanların kendi evlerini kişiselleştirme ve var etme biçimleri de bu farklılığın en temel göstergesidir. Bu farklılıkların ilk etkileşime geçtiği alanlar olan girişlerin, ortak kullanım alanlarının ve bahçelerin, bu sosyal ve kültürel çeşitliliği destekleyecek biçimde tasarlanması önemlidir (Şekil 3.33).



Şekil 3.33 Konut yerleşimlerinin ortak kullanım alanları (Alexander, 1977)

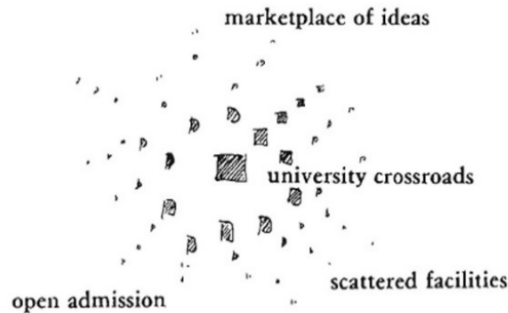
Konut yerleşimleri, kentsel planlamaların en önemli bileşenleridir. Ortak kullanım alanına sahip bir konut kümesinde yaşayan insanların, kentsel yaşamın geneline dair yaptığı katkıların daha güçlü olduğundan bahsetmek mümkündür. Özel ve kamusal alan ayrımının ilk hissedildiği bu alanlardaki iletişimin sağlıklı ve samimi olarak kurulması, kentin tümüne dağılacak olan bu örüntünün sağlıklı olarak eklemlenmesi ve gelişmesi noktasında kiritk derece önemlidir.

Konut alanlarının planlamasına dair yapılan açılımlar ile Gehl'in tanımladığı gündelik temel eylemlerin ilişkilendirilmesi devamında üretilen sorular şu şekildedir;

- Konut alanlarının girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?
- Konutların içindeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşsal iletişim var mı?

Alexander ortaçağlardaki eğitim ve öğrenme sistemiyle ilişkilendirdiği günümüz üniversite yapılarına dair eleştirel bir yaklaşım geliştirmektedir. Kapalı politikalar, ders verecek olan öğretmenleri belirleyen prosedürlerin öğrenme deneyimini fazla sınırlandırdığına dikkat çekmektedir (Şekil 3.34).

Tez kapsamında üniversite birimleri biçimsel bir aralıkta değerlendirilmektedir. Newman'ın kapalı alanların açık alanları biçimlendirdiği gerçeğinden yola çıkılarak; üniversite birimlerinin var olduğu alanlardaki etkileri ve yakın çevrelerinde geliştirdikleri kentsel algıya odaklanılacaktır.

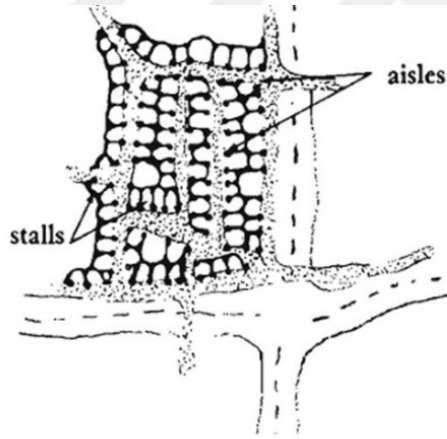


Şekil 3.34 Üniversitenin mekansal anlamına dair diyagram (Alexander, 1977)

Üniversite alanlarının kent dokusunda ve hafızasındaki önemi ile Gehl'in tanımladığı gündelik temel eylemlerin ilişkilendirilmesi devamında üretilen sorular şu şekildedir;

- Üniversite girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?
- Üniversitedeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı?

Günümüz kentlerindeki alışveriş merkezlerinin kentsel örüntüler ve kullanıcı deneyimi bağlamında değeriendirildiğindeki içe kapalı kurguları ve olumsuz dış çeper algıları ön plana çıkmaktadır. İşlevleri ve sundukları imkanlar düşünöldüğünde bazı kentlerin vazgeçişmez yapıları olarak var olsalar da; Alexander sağlıklı bir kentsel kurguda, masif ve tekil bir alışveriş merkezi yerine, küçük ve orta ölçekli dükkanların ve basit strüktürlerle kurgulanabilen pazar alanlarının daha değeri olduğuna dikkat çekmektedir (Şekil 3.35).



Şekil 3.35 Pazar dokusuna dair plan diyagramı (Alexander, 1977)

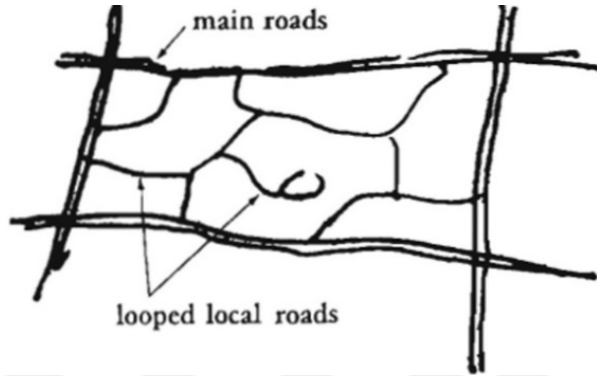
Bir pazar alanında insanların ihtiyaç duyduğu farklı birimlerin tek çatı altında toplanması interaktif ve dinamik kullanım imkanları sunmaktadır. Bulundukları çevrelerin kültürel ve sosyal yapısına göre biçimlenebilir esneklikte olmaları, kentsel deneyimin zenginliği noktasında da önemlidir.

Pazar alanlarına dair yapılan açılım ile Gehl'in tanımladığı gündelik temel eylemlerin ilişkilendirilmesi devamında üretilen sorular şu şekildedir;

- Pazar alanı araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi?

- İnsanlar pazarda bulunmanın tadını çıkarabiliyor mu?

Araç yolları genellikle hızlı, gürültülü ve tehlikelidir. Ancak yaşam alanlarından ayrıştırılamayacak kadar da gerekli ve önemlidirler. Bu iki durumun kullanıcı deneyimini her anlamda destekleyebileceği çözüm; ana yollara bağlanan ara yolların yani konutlara erişilen yolların kıvrımlı formlarda olması, genişliklerinin minimumda tutulması ve zemin malzemelerinin araçları yavaşlatmaya yönelik tercih edilmesi ile mümkün olabilir (Şekil 3.36).

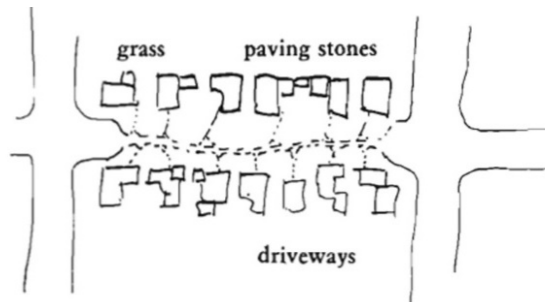


Şekil 3.36 Ana ve ara yol kurgusuna dair şematik diyagram (Alexander, 1977)

Gehl'in tanımladığı gündelik temel eylemlerin ilişkilendirilmesi devamında üretilen soru şu şekildedir;

- Yaya yolları araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi?

Alexander, araştırma yaptığı kentsel dokularda caddeleri değerlendirirken eleştirel bir yaklaşım benimsemektedir. Araçlardan dolayı çok fazla asfalt zemin bulunmaktadır. Araç erişiminin hakim olduğu yollardaki malzeme tercihlerinin kaçınılmaz durumundan ziyade; yerel yollardaki zemin malzemelerine dikkat çekmektedir (Şekil 3.37).



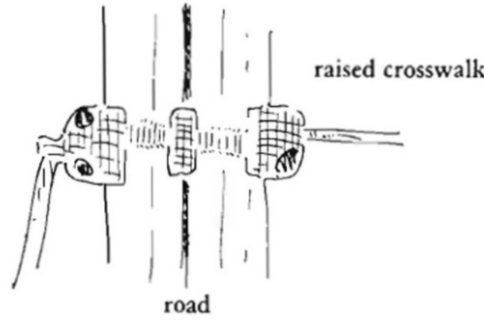
Şekil 3.37 Ara yol malzeme kullanımı şematik planı (Alexander, 1977)

Alexander'a göre ara yollarda tamamen sert zemin yapmaya gerek yoktur. Araçların tekerlek izini takip eden sert şeritlerin dışında kalan alanların yeşil alan olarak değerlendirilmesi mümkündür.

Genellikle araç trafiğinin hakim olduğu caddelere dair yapılan açılım ile Gehl'in tanımladığı gündelik temel eylemlerin ilişkilendirilmesi devamında üretilen soru şu şekildedir;

- Araç trafiğinin hakim olduğu caddelere yeşil doku entegre edilmiş mi?

Araç yoluyla aynı düzlemde olan yaya geçitlerinde yürüyen insanlar yasal yol hakkına sahip olsalar bile, araçların insanları tedirgin etme ve korkutma güçleri vardır. Yayaların geçme eylemi sürecinde yol ayrımlarında bekledikleri durumlar gözetilerek, uygun genişlikte adalar önerilmelidir (Şekil 3.38).



Şekil 3.38 Yaya geçidi şematik planı (Alexander, 1977)

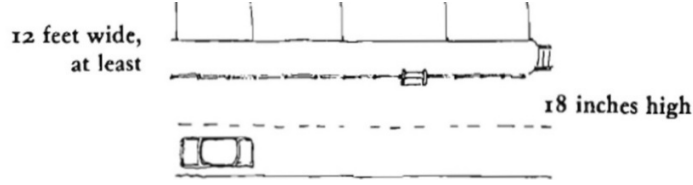
Kent içinde devamlı bir yaya sürekliliğinin sağlanması için uygun noktalarda alt ve üst geçitler önerilmeli, kesintisiz bir yaya akışı sağlanmalıdır.

Kentteki geçitlerin Gehl'in tanımladığı gündelik temel eylemlerle ilişkilendirilmesi devamında üretilen soru şu şekildedir;

- Yürüme rotasının sürekliliği yaya geçitleriyle destekleniyor mu?

Kentlerde yaya ve araç akışlarının bir arada kurgulanması zorunludur. Araç trafiğinden tamamen soyutlanmış bir yaya ağı mümkün olamayacağı gibi, yaya akışına ve geçişine imkan vermeyen bir araç trafiğinin var olması da mümkün değildir. Dar bir yaya yolunda yürüyen yaya tedirgin hisseder ve bu durumdan dolayı kentsel deneyimi olumsuz etkilenir. Yaya yolu araç yolu ile aynı düzlemsel yakınlıkta olduğunda da yayalar kendilerini güvende hissetmezler. Alexander'ın

çeşitli kentsel mekan analizleri doğrultusunda kaldırım genişliği için önerdiği genişlik minimum 3.66 metre, yükseklik 45 santimetredir. Araçların, kaldırımda yürüyen bir insanın göz seviyenin altında kalmasının, kentsel deneyimlerini etkilediğine dikkat çekmektedir (Şekil 3.39).



Şekil 3.39 Kaldırım genişlik ve yüksekliğinin optimum ölçüleri (Alexander, 1977)

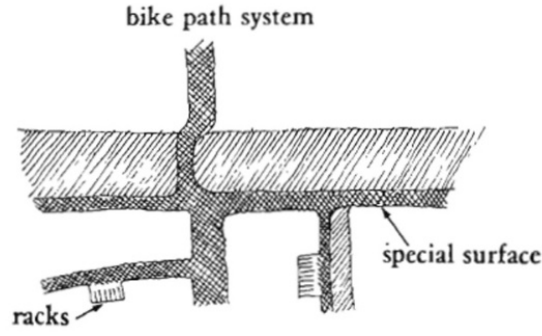
Yaya akışlarının tanımlı olduğu kaldırımların Gehl'in tanımladığı gündelik temel eylemlerle ilişkilendirilmesi devamında üretilen soru şu şekildedir;

- Kaldırımın malzemesi, genişliği ve yoldan yüksekliği yürümek için uygun mu?

Bisikletler sağlıklı, ucuz ve çevre temizliği konusunda en uygun araçlardır. Ancak kentsel planlamalar genellikle bisiklet kullanımı düşünülerek tasarlanmamaktadır. Bisiklet yolları, kentsel akışlara sonradan eklemenebilir bir gereklilik olarak değerlendirilmektedir. Alexander (1977), güvenli bisiklet kullanımı için uygun bir çevre kurgulanması noktasında şu problemlere dikkat çekmektedir;

1. Yoğun araç trafikleri bisikletliler için en ciddi tehdittir.
2. Parkedilmiş araçlar da bisikletliler için tehdit oluşturmaktadır. Parkedilmiş araçlar, bisikletlilerin çevrelerini gözlemlemesine engel olmaktadır. Özellikle parkedilmiş araçların heran kapılarını açma ihtimali, araçlara yakın olarak hareket etmek zorunda olan bisikletlileri tedirgin etmektedir.
3. Bisikletin yoğun olarak kullanıldığı durumlarda, okul ve üniversite çevrelerinde, tıpkı arabalar gibi, yaya kullanımı için tehdit oluşturabilirler.

Bu problemler gözetildiğinde, bisiklet yollarının kentsel planlama süreçlerinin başlangıç süreçlerinde düşünülmesi gerekmektedir. Bisiklet yollarının malzemesi herkes tarafından farkedilir olmalı, birincil yaya yollarından ayrıştırılmalıdır. Yaklaşık her otuz metrede bisiklet park yerleri önerilmelidir (Şekil 3.40).



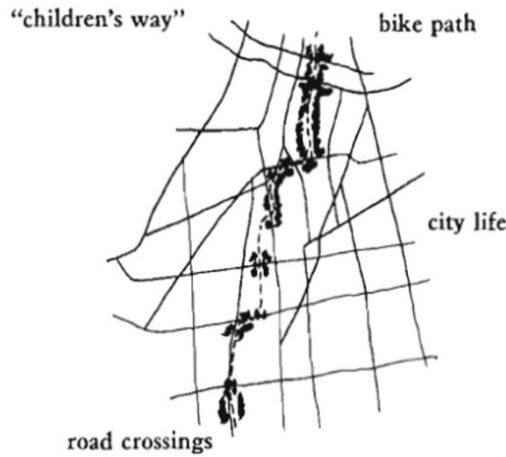
Şekil 3.40 Bisiklet yolu sistemine dair şematik plan (Alexander, 1977)

Bisiklet yol ağının Gehl'in tanımladığı gündelik temel eylemlerle ilişkilendirilmesi devamında üretilen soru şu şekildedir;

- Bisiklet yolundaki akış yürürken tedirgin edici mi?

Çocukların kentsel yaşamı özgürce deneyimlemesi gerekmektedir. Ancak modern kentler bazı durumlarda çocuklar için çok tehlikeli olabilmekte ve özgürce hareket etmelerine imkan veremeyecek büyük bir engelle dönüşebilmektedir.

Çocukların yaparak ve kopyalarak öğrendiği doğal gelişim süreçlerinde özgür hissetmelerinin öneminden yola çıkarak, Alexander günümüz kentlerinin kaotik yapısında özel ve güvenli yürüyüş yollarının tanımlanması gerekliliğine dikkat çekmektedir (Şekil 3.41).



Şekil 3.41 Çocuklar için deneyim parkuru şematik planı (Alexander, 1977)

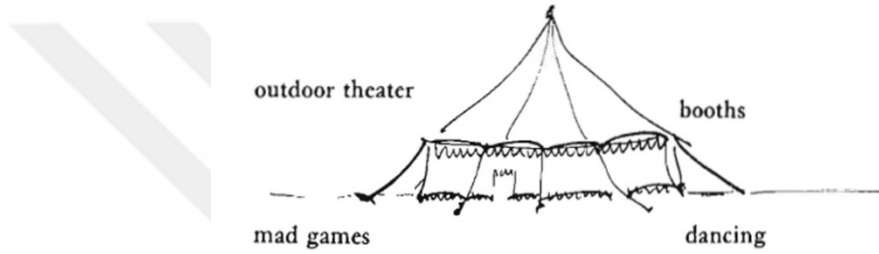
Kent yaşamından ayrıştırılmış bir yoldan olarak değil; kent yaşamıyla bütünleşen, gündelik yaşamsal akışların takip edilebildiği, araç yolundan köprülerle, geçitlerle

soyutlanmış, güvenli, zemin dokusunda farklı ve vurgulayıcı malzemelerin tercih edildiği yol önerileri, çocukların sağlıklı kentsel deneyimi bağlamında önemlidir.

Çocukların kentteki deneyimlerinin Gehl'in tanımladığı gündelik temel eylemlerle ilişkilendirilmesi devamında üretilen soru şu şekildedir;

- Çocuklar mutlu mu?

Etkinlik alanları, kentsel yaşamdaki rastlantısal etkileşimlerin, sosyal ve kültürel çeşitliliğin artırılması açısından oldukça önemlidir. Kentte geçici ya da kalıcı, çeşitli biçimlerde var olan etkinlik alanları, günümüz kentlerinin tanımlı akışları arasında yeni deneyim aralıkları sunabilecek potansiyeldedir (Şekil 3.42).

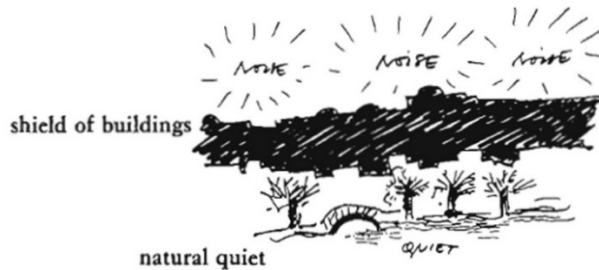


Şekil 3.42 Etkinlik alanı eskizi (Alexander, 1977)

Kentteki etkinlik alanlarına dair üretilen soru şu şekildedir;

- Yürüme hattı etkinlik alanları ile ilişkilenebilir mi?

Günümüz kentleri, gündelik akışların sesleri ve gürültüsüne sürekli maruz kalındığında yorucu ve yıpratıcı olabilmektedir. Böyle durumlarda insanlar durup dinlenebilecekleri, algısal olarak kendilerini yenileyip tekrar kent içi akışlara katılabilecekleri sessiz ve doğal bir ortama ihtiyaç duyarlar (Şekil 3.43).



Şekil 3.43 Sessiz alanları betimleyen eskiz (Alexander, 1977)

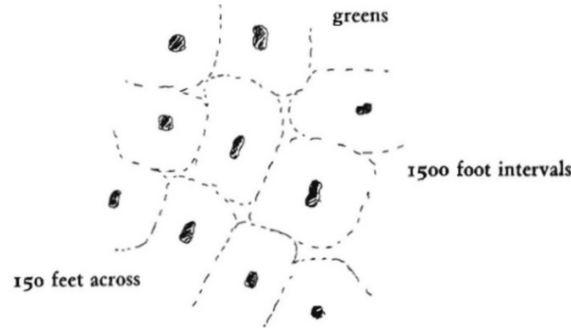
Örneğin ofiste çalışan bir kişinin öğle yemeği molasında rahatlıkla erişebildiği sakin bir alanın, günün kalanına dair motive edici bir etki yarattığı söylenebilir. Aynı şekilde kent merkezinde yaşayan ve aynı zamanda kısa bir süre yürüyerek araç gürültüsünden soyutlanmış sessiz bir alanda kitap okuma imkanına da sahip olan birisinin kentsel mekan deneyimi güçlü ve değerlidir. Bu bağlamda entsel planlama süreçlerinde, sessiz alanların dengeli olarak mevcut kentsel dokulara entegre edilmesi önemlidir.

Kentin gürültülü yapısı düşünüldüğünde, kritik derecede önemli olan sessiz alanların Gehl'in tanımladığı gündelik temel eylemlerle ilişkilendirilmesi devamında üretilen soru şu şekildedir;

- İhtiyaç duyunca sessiz bir alana kolaylıkla erişmek mümkün mü?

İnsanlar erişebilecekleri mesafelerde yeşil alanlara ve parklara ihtiyaç duyarlar. Eğer bu yeşil alanlar yeterince yakın mesafelerde değilse, insanların kentsel deneyimi zayıflar.

Alexander (1977), yeşil alanların gündelik yaşam kalitesindeki belirleyici etkisine ve önemine dikkat çekerken, bu alanlara erişim mesafeleri üzerinden yeni bir açılım yapmaktadır. Alexander, Berkeley'de küçük bir parkta yapmış olduğu anket çalışması sonucunda; üç dakikada parka erişebilen insanların yürüyüş yapma, koşma, oyun oynama gibi ihtiyaçları ön plana çıkarken; daha uzun sürelerde parka erişebilen insanların bu temel ihtiyaçlarını baskıladıklarını tespit etmiştir. Bu problemin çözümü noktasında, Alexander kente yayılmış küçük ölçekli parkların, tekil büyük bir parktan daha etkili olacağını savunmaktadır (Şekil 3.44).



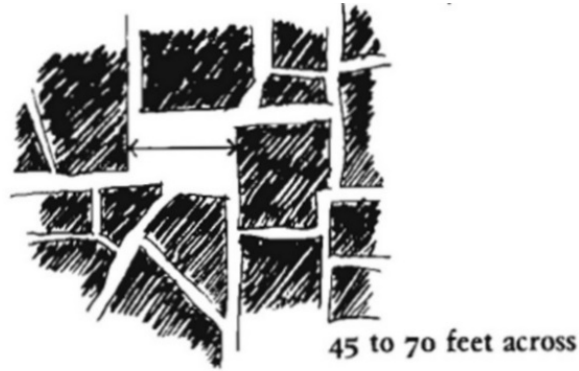
Şekil 3.44 Yeşil alan dağılımına dair şematik plan (Alexander, 1977)

1971 yılında, Berkeley kentsel planlama departmanının yürüttüğü bir anket çalışmasının sonuçları da Alexander'ın çalışmalarını destekler niteliktedir. Anket çalışması sonucunda apartmanlarda yaşayan insanların büyük bir çoğunluğu balkon ve sessiz bir kamusal park olarak iki çeşit ihtiyaç bildirmektedir. Yeşil alanlar, kentlerde yaşayanlar için yaşamsal bir gerekliliktir.

Kentteki yeşil alanların öneminin Gehl'in tanımladığı gündelik temel eylemlerle ilişkilendirilmesi devamında üretilen sorular şu şekildedir;

- Yürürken yeşil alanı seyretmek mümkün mü?
- İnsanlar parkları ve doğayı deneyimlemenin tadını çıkarabiliyor mu?
- Yeşil alanlara kolaylıkla erişmek mümkün mü?

Kentteki her cadde, yoğun aktivitenin olduğu noktalarda doğal olarak bir genişleme alanına ihtiyaç duyar. Bu ihtiyaç anlarına yönelik tasarlanan küçük meydanlar, kentsel mekanın kalitesi noktasında oldukça önemlidir. Ancak bu meydanların ölçeği büyüdüğünde, kullanıcılarına tekinsiz hissettirmeye başlarlar ve kentsel deneyim zayıflar. Alexander, kent meydanları üzerinden yaptığı araştırmaları sonucunda, uygun birimlerle çevrelenen küçük meydanların optimum ölçülerini 13-21 metrelerle sınırlandırmaktadır (Şekil 3.45).

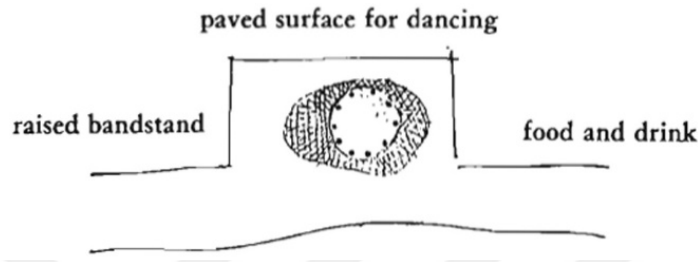


Şekil 3.45 Küçük meydanlara dair şematik plan (Alexander, 1977)

Kentte dinamik akışların düğümlendiği küçük meydanların Gehl'in tanımladığı gündelik temel eylemlerle ilişkilendirilmesi devamında üretilen soru şu şekildedir;

- Yürüme hattı küçük meydanlar ile ilişkilenebilir mi?

Sokak sanatları ve etkinlikleri, gündelik yaşam akışları içerisinde rastlantısal karşılaşmaları ve etkileşimleri olumlu yönde tetiklemesi açısından değerlidir. Kalabalık bir caddede yürüyen bir kişinin durmasına sebep olan, sokak müziği yapan bir grubun, o kişinin deneyim anına dair katkısı, yapıları fiziksel çevre ile de desteklenmelidir. Akışı takip eden hat üzerindeki etkinlik nişleri, yapıların derinlikli girişleri ve cepheleri, bu tarz etkinlikleri destekleyen önerilerdir (Şekil 3.46).

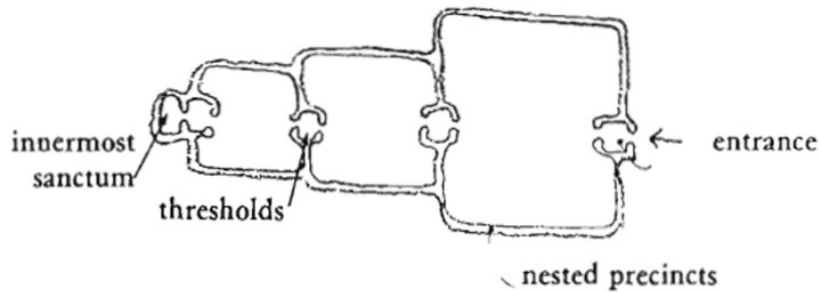


Şekil 3.46 Sokak etkinliği nişi şematik planı (Alexander, 1977)

Sokak sanatlarının Gehl'in tanımladığı gündelik temel eylemlerle ilişkilendirilmesi devamında üretilen soru şu şekildedir;

- Yürüme hattı üzerinde sokak sanatı örnekleri var mı?

Kiliseler, tapınaklar, camiler yani ibadet ve tefekkür yapıları; insanların yaşadıkları çevre ile iletişimini güçlendiren birimlerdir. Dini birimlerin kentteki mekansal bağlamları değerlendirildiğinde; yakın çevrelerinde, bahçelerinde ya da cephe duvarlarında insanların vakit geçirebilecek imkanlar bulması, aidiyetlik noktasında önemlidir (Şekil 3.47).



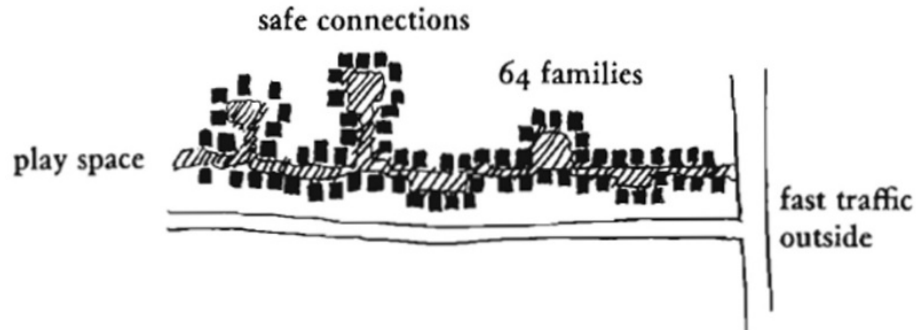
Şekil 3.47 Dini birime dair şematik plan (Alexander, 1977)

Dini birimlerin kentteki imgesel etkilerinin Gehl'in tanımladığı gündelik temel eylemlerle ilişkilendirilmesi devamında üretilen sorular şu şekildedir;

- İnsanlar dini yapının yakınında vakit geçirebiliyor mu?
- Dini yapıların girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?

Alexander (1977), ilk beş yaşına kadar yaşlıları ile yeterince oyun oynamayan çocukların ağırlıklı çoğunluğunun, ilerleyen yaşlarında psikolojik ve nörolojik rahatsızlıklar yaşama eğiliminde olmaları bilimsel gerçeğine değinerek; oyun alanlarının kentteki önemini vurgulamaktır.

Günümüz kentlerinin çocuklar için çeşitli tehditler oluşturan yapısı düşünüldüğünde, güvenli oyun alanlarının oluşturulması gerekmektedir. Araç trafiğinden arındırılmış, konutlarla çevrelenen alanlarda, çocuklar için sağlıklı oyun alanları kurgulamak mümkündür (Şekil 3.48).



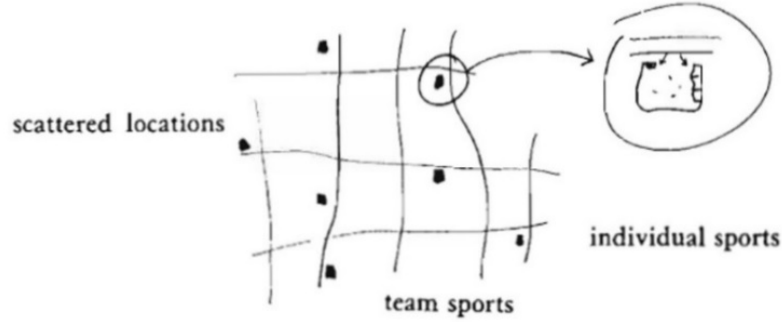
Şekil 3.48 Güvenli oyun alanına dair şematik plan (Alexander, 1977)

Günümüz kentlerinin çocuklar için çeşitli tehditler oluşturan yapısı düşünüldüğünde, güvenli oyun alanlarının oluşturulması gerekmektedir. Araç trafiğinden arındırılmış, konutlarla ilişkili oyun alanlarında vakit geçiren çocukların deneyimleri güçlüdür.

Çocukların oyun alanlarındaki deneyimlerinin Gehl'in tanımladığı gündelik temel eylemlerle ilişkilendirilmesi devamında üretilen sorular şu şekildedir;

- Çocuklar oyun alanlarının tadını çıkarabiliyor mu?
- Oyun alanı araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi?

Spor yapma alışkanlığı, kültürel ve sosyal bir sürece bağlı olarak, zaman içerisinde kazanılmaktadır. Bu durumun yanında, kentteki spor alanlarının davetkar ve teşvik edici biçimlerde kurgulanması önemlidir. Spor alanları, yaşam alanlarıyla entegre edilmeli, bireysel ve takım oyunlarını destekleyen, bulundukları çevrelerin spor kültürlerini ve tercihlerini gözeterek çeşitli imkanlar sunmalıdır (Şekil 3.49).

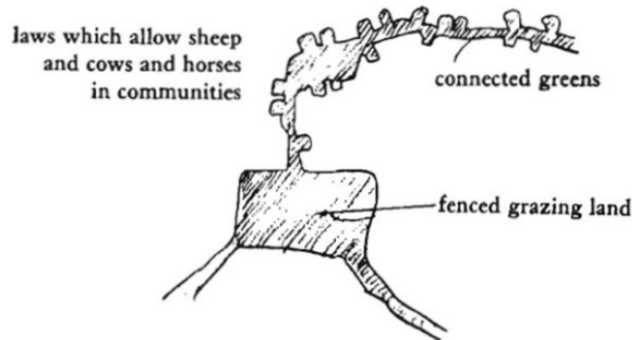


Şekil 3.49 Spor alanlarına dair şematik plan (Alexander, 1977)

Kentteki spor alanlarının Gehl'in tanımladığı gündelik temel eylemlerle ilişkilendirilmesi devamında üretilen sorular şu şekildedir;

- İnsanlar spor alanında vakit geçirmenin tadını çıkarabiliyor mu?
- Spor alanı araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi?

Hayvanlar, kentteki doğal yaşamın önemli parçalarıdır. Özellikle insanların hayvanlarla etkileşim içerisinde kentte var olma durumları, gündelik yaşam deneyimlerini zenginleştirmektedir. Kentsel planlama süreçlerinde, hayvanlar için de elverişli, mevcut yeşil dokularla entegre olan tasarım kurguları önerilmelidir (Şekil 3.50).

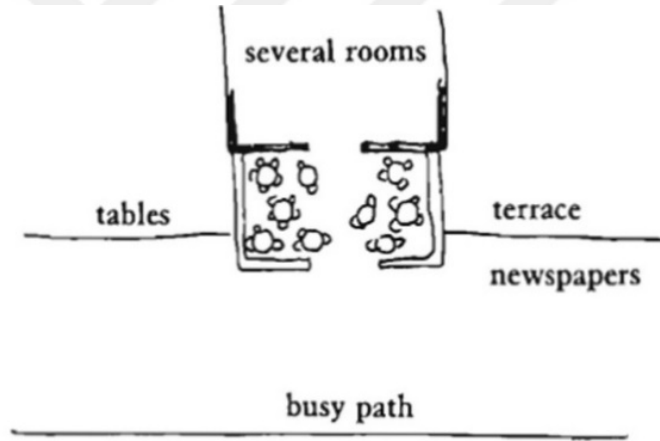


Şekil 3.50 Hayvanların doğal yaşam alanı şematik planı (Alexander, 1977)

Kentin özgür kullanıcıları olan hayvanların, Gehl'in tanımladığı gündelik temel eylemlerle ilişkilendirilmesi ve insanlarla olan etkileşimlerinin gözlemlenmesi devamında üretilen soru şu şekildedir;

- Hayvanlar yeşilin, doğanın ve güzel havanın tadını çıkarabiliyor mu?

Caddelerde yer alan kafeler; insanların rahatça oturabildikleri, caddedeki tüm akışları izleyebildikleri kamusal mekanlar olarak günümüz kentlerinde ön plana çıkmaktadırlar. Genellikle insanların gün içerisinde vakit geçirmekten keyif aldığı bu mekanlar, yoğun bir akışın, gidip gelme hareketinin yanında, durma imkanı sundukları için, kentsel deneyime dair keyifli platformlar olarak var olmaktadır. Alexandar, cadde kafelerinin özellikler cadde ile ilişkilenen açık oturma alanlarının, cadde yaşamının parçası olduğuna, özellikle yerel işletmelerin desteklenmesi gerekliliğine dikkat çekmektedir (Şekil 3.51).



Şekil 3.51 Cadde kafesine dair şematik plan (Alexander, 1977)

Kentteki önemli etkileşimlerin yaşandığı kafelerin Gehl'in tanımladığı gündelik temel eylemlerle ilişkilendirilmesi devamında üretilen sorular şu şekildedir;

- İnsanlar kafenin yakınında vakit geçiriyor mu?
- Kafenin girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?
- Kafedeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı?

3.3.1 Christopher Alexander, Kentin Doku Dili

Tez kapsamında incelenen artık alanların kente kazandırılması sürecinde belirleyici olacak olan parametrelerin elde edilmeye devam edildiği bu bölümde; kentsel mekanın temel bileşenleri; biçimsel parçalar ve odaklar kapsamında incelenmiştir.

Alexander (1977)'a göre; bu biçimsel parçalar birbiri ile etkileşime geçerek temel kentsel dokuyu tanımlamakta, bu dokular da eklemlenerek kentin bütününe dair bir doku dili oluşturmaktadır. Gehl'in kentsel mekana bakarken esas aldığı insan ölçeğini odağımıza yerleştirdiğimiz tezin genel kurgusunda; Alexander'ın temel kentsel bileşenleri ile biçimsel bir izlek tanımlanmıştır. Bu izlek dahilinde kentin biçimsel öğeleri üzerinden parametreler üretilmiş ve bir önceki bölümde tanımlanan soru gruplarına eklemlenecek, yeni soru grupları üretilmiştir (Tablo 3.3, 3.4, 3.5, 3.6).

Tablo 3.3 Kentsel doku bileşenleri soru grubu I

	KÜLTÜREL MOZAİK
	İnsanlar bireysel farklılıklar ve kültürel çeşitliliğin tadını çıkarabiliyor mu?
	İŞ ALANI
	İnsanlar iş alanının yakınında vakit geçiriyor mu?
	İş alanının girişinde oturmaya ya da ayakta durmaya uygun alanlar var mı?
	İş alanındaki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı?
	MAHALLE DOKUSU
	Mahalle, araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi?
	TOPLU TAŞIMA
	Alana toplu taşıma ile erişebilmek için uygun seçenekler var mı?
	EĞİTİM BİRİMİ
	İnsanlar eğitim biriminin yakınında vakit geçirebiliyor mu?
	Eğitim biriminin girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?

Tablo 3.4 Kentsel doku bileşenleri soru grubu II

	EĞİTİM BİRİMİ
	İnsanlar eğitim biriminin yakınında vakit geçirebiliyor mu?
	Eğitim biriminin girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?
	ALIŞVERİŞ
	İnsanlar alışveriş birimlerini bir arada bulmanın tadını çıkarabiliyor mu?
	Alışveriş alanı araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi?
	YAPI YÜKSEKLİKLERİ
	Çevrede genellikle 4 kat ve altı yapılar var mı?
	OTOPARK
	Yürüme rotasının sürekliliği otopark alanlarından dolayı kesintiye uğruyor mu?
	SU ÖGESİ
	Su ögesinin yakınında oturan insanlar var mı?
	Otururken su ögesini seyretmek mümkün mü?
	Ayakta dururken su ögesini seyretmek mümkün mü?
	Yürürken su ögesini seyretmek mümkün mü?
	KULLANICI YAŞ GRUPLARI
	İnsanlar farklı yaş gruplarıyla bir arada olmanın tadını çıkarabiliyor mu?
	Çeşitli yaş gruplarının oturması için farklı seçenekler var mı?
	ERKEK ve KADIN
	Alanda dengeli bir kadın erkek kullanımının hakim olduğunu söylemek mümkün mü?
	PLANSIZ AKTİVİTE
	Yürüme hattı gün içerisinde çeşitli aktivitelerle destekleniyor mu ?
	GECE YAŞAMI
	İnsanların aktif bir gece yaşamı deneyimlediğini söylemek mümkün mü?

Tablo 3.5 Kentsel doku bileşenleri soru grubu III

	KONUT BİRİMLERİ
	Konutların girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?
	Konutların içindeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duysal iletişim var mı?
	ÜNİVERSİTE
	Üniversite girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?
	Üniversitedeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duysal iletişim var mı?
	PAZAR
	Pazar alanı, araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi?
	İnsanlar pazarın tadını çıkarabiliyor mu?
	CADDE
	Araç trafiğinin hakim olduğu caddelere yeşil doku entegre edilmiş mi?
	YAYA YOLU
	Yaya yolları araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi?
	GEÇİT
	Yürüme rotasının sürekliliği yaya geçitleriyle destekleniyor mu?
	KALDIRIM
	Kaldırımın malzemesi, genişliği ve yoldan yüksekliği yürümek için uygun mu?
	BİSİKLET YOLU
	Bisiklet yolundaki akış yürürken tedirgin edici mi?
	ÇOCUKLAR
	Çocuklar mutlu mu?
	ETKİNLİK ALANI
	Yürüme hattı etkinlik alanları ile ilişkililiyor mu?

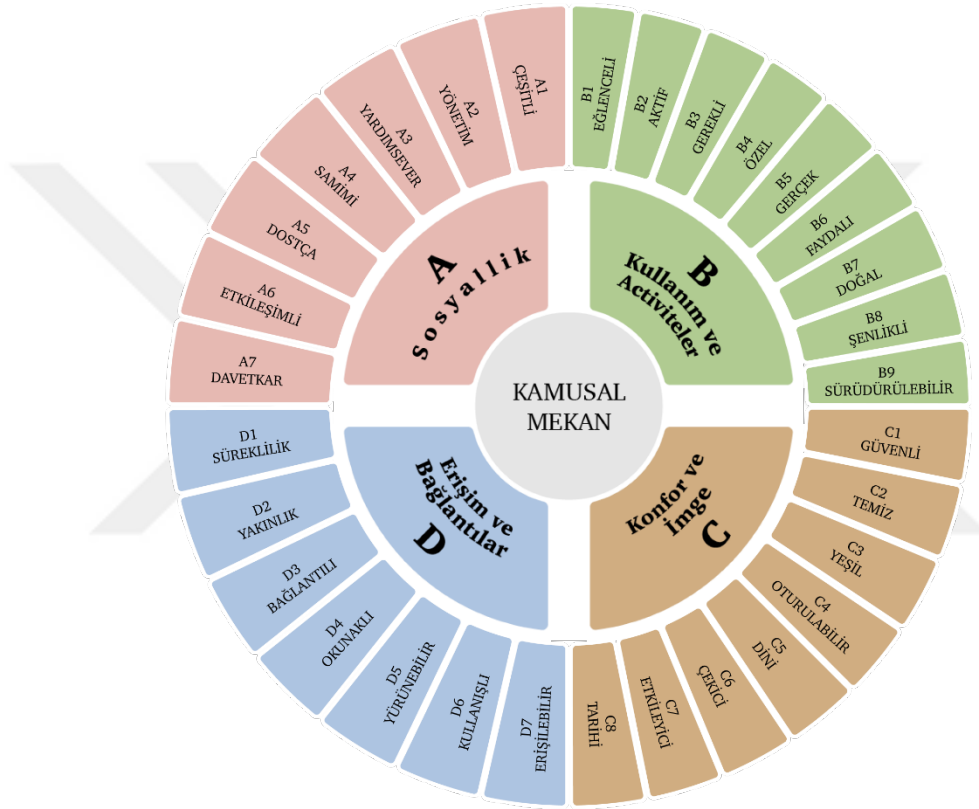
Tablo 3.6 Kentsel doku bileşenleri soru grubu IV

	SESSİZ ALAN
	İhtiyaç duyunca sessiz bir alana kolaylıkla erişmek mümkün mü?
	YEŞİL ALAN
	Yürürken yeşil alanı seyretmek mümkün mü?
	İnsanlar parkları ve doğayı deneyimlemenin tadını çıkarabiliyor mu?
	Yeşil alanlara kolaylıkla erişmek mümkün mü?
	KÜÇÜK MEYDAN
	Yürüme hattı küçük meydanlar ile ilişkililiyor mu?
	SOKAK SANATI
	Yürüme hattı üzerinde sokak sanatı örnekleri var mı?
	DİNİ YAPI
	İnsanlar dini yapının yakınında vakit geçirebiliyor mu?
	Dini yapıların girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?
	OYUN ALANI
	Çocuklar oyun alanlarının tadını çıkarabiliyor mu?
	Oyun alanı araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi?
	SPOR ALANI
	İnsanlar spor alanında vakit geçirmenin tadını çıkarabiliyor mu?
	Spor alanı araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi?
	HAYVANLAR
	Hayvanlar yeşilin, doğanın ve güzel havanın tadını çıkarabiliyor mu?
	KAFELER
	İnsanlar kafenin yakınında vakit geçiriyor mu?
	Kafenin girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?
	Kafedeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı?

3.4 Gündelik Yaşamda Artık Alan Müdahaleleri

Tez kapsamında kuramsal açılımların devamında tanımlanan mekansal sınırlılık, artık alanın kentteki mekansal temsillerini sorgulamaya yönlendirmiştir. Bu sorgulama doğrultusunda, gündelik yaşamda farklı müdahalelerle işlevlendirilmiş ve kente kazandırılmış köprü altlarına dair örnek incelemesi gerçekleştirilmiştir.

Örnek incelemelerini açılımlama noktasında, Kamusal Alan için Proje (Project for Public Spaces - PPS)⁶'in kavramsal şemasından (Şekil 3.52) faydalanılmıştır.



Şekil 3.52 PPS kavramlarına dair yazar tarafından geliştirilen diyagram

Disiplinler arası uzman bir ekipten oluşan New York merkezli, kar amacı gütmeyen bu kurumun dünya genelinde gerçekleştirdikleri kamusal mekan çalışmaları üzerinde temellendirdikleri kavram listesi; kullanıcı deneyim ve ihtiyaçlarını esas aldıkları stratejilerinden dolayı tez kapsamında değerlidir ve güncel bir araştırma çerçevesi sunmaktadır. İncelenen her örnek, kamusal mekan

⁶ Project for Public Space (PPS)'in kapsamlı çalışmalarına ve projelendirme süreçlerine dair detaylara <https://www.pps.org/> linkinden ulaşmak mümkündür.

kalite parametreleri ile ilişkilendirilerek okunmaya çalışılacak, bu sayede tez kapsamında kurgulanması hedeflenen model önerisinin üçüncü aşaması biçimlenecektir.

Köprü altlarının kentteki durumları, potansiyelleri ve problemleri yapıları, kentte çok farklı aralıklardan karşımıza çıkabilmektedir. Köprü altlarına yapılan müdahaleler sonucunda kazandıkları yeni anlamları okumaya çalışacağımız bu bölümde, müdahale boyutundan bağımsız olarak, artık alanın potansiyeline dikkat çekmek önemlidir. Çünkü müdahaleler planlı ve tasarlanmış süreçler dahilinde yapılabildiği gibi, gündelik ihtiyaçlar içerisinde kendiliğinden gelişen rastlantısal, plansız eylemler sonucunda da gerçekleşebilmektedir. Tezin amaçlarından en önemlisi, artık alanların potansiyellerini analiz etmek ve bu analiz doğrultusunda müdahale sürecini tasarlamaktır. Örnek incelemeleri kapsamında yapılan müdahale ve kamusal alana kazandırdıkları PPS kavramları ilişkiselliğinde irdelenecektir. Bu doğrultuda kategoriler oluşturulmuş ve her bir kategori örneklerle açıklanmıştır.

Yapılan yerel ve uluslararası incelemeler doğrultusunda köprü altlarına yapılan en yaygın müdahale biçimlerinden birisinin duvar resimleri olduğu tespit edilmiştir. Duvar resimleri, köprü altlarının tedirgin edici, bakımsız, etkileşime izin vermeyen ve karanlık çeperlerinin kentteki algısını değiştirmektedir.

Örneğin Boston'daki InkBlock at Underground projesi kapsamında 2017 yılında, dünyanın çeşitli noktalarından davet edilen grafiti sanatçıları, köprü altının duvarlarını, yaklaşık 14.000m² sanat çalışmalarıyla kaplamışlardır (Şekil 3.53).



Şekil 3.53 Underground projesine ait görsel (URL 3, 2021)

Bu proje sonucunda, köprü altının kentteki algısı değişmiş, kentliler için sanatsal çeşitlilik sunan, etkileyici, çekici ve davetkar bir kamusal alana dönüşmüştür.

Artık alan olarak köprü altları, bulundukları çevreler ile ilişkilendikleri aralıklar dahilinde değerlendirilmelidir. Çevrelerinden bağımsız olarak yapılan müdahalelerle, bu alanların yeniden artık alana dönüşmesi muhtemeldir. Bu kapsamda, sosyal, kültürel ve tarihi izlerin doğru analiz edilerek duvar sanatına yansıdığı bir örnek olarak Hanoi'deki Gam Cao caddesinden bahsetmek gerekir.

Cadde boyunca var olan ancak artık alan dönüşmüş olan kemerler ve çevresi uzun yıllar boyunca ihmal edilmiş ve bölge suç oranı yüksek, problemli bir alana dönüşmüştür. Bu duruma eleştirel bir yaklaşım ortaya koyarak, 2018'de Vietnam ve Kore'den gelen sanatçılar boyama projesi başlatmışlardır. Hanoi'nin 1000 yıllık tarihini resmeden çalışmalarda, mekanın gerçek ruhu yansıtılmaya çalışılmıştır (Şekil 3.54)⁷.



Şekil 3.54 Gam Cao caddesindeki duvar sanatından bir görsel (URL 3, 2021)

Yine benzer şekilde, Toronto'daki Davenport Grade Separation projesi kapsamında, köprü altının yan yüzeyleri boyunca, üç boyutlu imajlarla çevresel

⁷ <https://e.vnexpress.net/projects/under-the-bridge-hanoi-s-railway-residents-skeptical-about-renovation-plan-3608838/index.html>

bağlamı ile ilişkilenen, farklı senaryolar barındıran Secret Park Gate tasarımının örnek olarak gösterilmesi mümkündür (Şekil 3.55).



Şekil 3.55 Alex McCleod Secret Park Gate konsept tasarım projesi (URL 3, 2021)

Günümüz kentlerinde köprü altlarının ilişkilendikleri bağlamlarda oluşturdukları tahribatı gidermek adına, beton ağırlıklı yüzeylerin içine yeşil doku entegre edilmeye çalışılmaktadır. Bu doğrultuda önemli ve kapsamlı projelerin yapıldığını söylemek mümkündür.

Ancak yeşil dokunun Meksika'daki Via Verde köprüsünün beton ayaklarının etrafındaki strüktüre eklenen yeşil doku, ekolojik bir zorunluluğun görüntüsü gibi var olmaktadır (Şekil 3.56). Yeşil dokunun entegrasyonu noktasında, bu yapay müdahalenin ötesinde bir tasarım yaklaşımı gerekmektedir.



Şekil 3.56 Via Verde köprüsü yeşil doku entegrasyonu örneği (URL 3, 2021)

Bu ve benzeri bir projenin maliyetine eşdeğer olarak, gerçek bir ağaçlandırma projesi yapılabileceği gibi, köprü altlarının tahrip edilmiş olan fiziksel durumlarında, ekolojik anlamda da fayda sağlayabilecek müdahalelerin yapılması mümkündür.

San Francisco’da Mission Bay olarak bilinen bölgedeki Freeway köprüaltı parkında, yeşil dokunun entegrasyonuna örnek oluşturabilecek bir peyzaj düzenlemesi yapılmıştır. Köprüaltında tasarlanan parkta, yağmur hendekleri kurgulanmış ve alanın iklim koşullarına uygun bitkilendirmeler yapılmıştır. Bu sayede yeşil doku üzerinden ilgi çekici bir algı yaratılırken, yağmur suyunun korunumuna yönelik, doğal ve sürdürülebilir bir özellik de kazandırılmıştır (Şekil 3.57).



Şekil 3.57 Freeway sürdürülebilir yeşil doku entegrasyonu (URL 3, 2021)

Köprü altlarının soğuk ve beton ağırlıklı etkisinin yumuşatmak ve gündelik yaşamda bu alanların insanlar tarafından cazip alanlara dönüşmesi noktasında yeşil doku kurgusu oldukça önemlidir. Hanoi’deki Cat Linh – Ha Dong köprüaltına küçük yapraklı Bang ağaçları ekilmiştir. Bu ağaçlar, dikey olarak değil yatay olarak büyümeye budandıkları zaman, köprüaltı için uygun bir yeşil doku entegrasyonu sağlanmış olup, uygun bitkilendirmeler yapılmıştır. Bu sayede yeşil doku üzerinden ilgi çekici bir algı yaratılırken, yağmur suyunun korunumuna yönelik, doğal ve sürdürülebilir bir özellik de kazandırılmıştır (Şekil 3.58).



Şekil 3.58 Cat-Linh – Ha Dong Köprüaltı yeşil doku entegrasyonu görseli (URL 3, 2021)

Köprü altlarına yapılan müdahaleler incelendiğinde, yansıtıcı yüzeylerin kullanılmasının, bu alanların kentteki basık ve bunaltıcı algısının kırılması noktasında etkili olduğu tespit edilmiştir. Yansıtıcı yüzeylerle birlikte köprü altları, kent kullanıcıları için çekici, etkileyici ve davetkar kamusal alanlara dönüştürülebilir. Örneğin Ontario’de, Metrolix tarafından köprü altının yan yüzeylerinde önerilen yansıtıcı yüzeyler, köprü altını çevreleyen yeşil ve tarihi dokuya atıfta bulunarak, mevcut bağlamına vurgu yapmaktadır (Şekil 3.59).



Şekil 3.59 Davenport Diamon çevresel yeşil dokunun yansıtıcı yüzeylerle vurgulanmasına ait görsel (URL 3, 2021)

Toronto’daki Underpass Park projesinde de, tavan düzlemine asılan yansıtıcı paneller sayesinde, mekanın basık algısı kırılmıştır. Aynı zamanda ışığı da yansıtan

bu yüzeyler beton malzemesinin sert ve soğuk etkisine karşı yapılan bir müdahale olarak da değerlendirilebilir (Şekil 3.60).



Şekil 3.60 Toronto, Underpass Park'ında önerilen yansıtıcı yüzeyler (URL 3, 2021)

Köprü altlarının uygun müdahalelerle kente kazandırılması noktasındaki en önemli müdahalelerden birisi doğru bir aydınlatma tasarımının geliştirilmesidir. Köprü altlarının karanlık yapısı, gündelik yaşam içerisinde insanları tedirgin etmekte, bu alanları etkileşimden uzak artık alanlara dönüşmesine sebep olmaktadır. Bu alanların güvenli, yürünebilir ve davetkar olabilmesi için, uygun aydınlatma elemanları ile donatılması kritik bir gerekliliktir.

Hollanda'nın Zutpen kasabesindeki iki köprü altına yapılan aydınlatma müdahaleleri devamında alanda görsel bir hareketlilik yaratılırken aynı zamanda yayalar, bisikletliler ve sürücüler için güvenli ve tercih edilebilir bir geçiş alanı da kurgulanmıştır (Şekil 3.61).



Şekil 3.61 Hollanda, Zutpen köprü altı aydınlatma örnek görseli (URL 3, 2021)

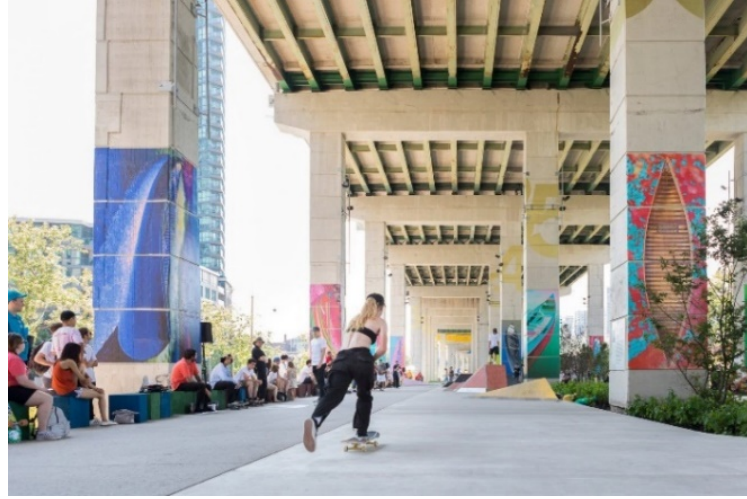
San Antonio’da köprü altı aydınlatma projesine örnek olarak, Ballroom Luminosa isimli bir sanat projesi gerçekleştirilmiştir. Joe O’Connell ve Blessing Hancock tarafından tasarlanan çalışmada, steril bir snaat galerisinden ziyade; gündelik yaşamın içinde, çarpıcı aydınlatma müdahaleleriyle davetkar bir kamusal alan tasarımı geliştirilmiştir (Şekil 3.62).



Şekil 3.62 Ballroom Luminosa aydınlatma sanat çalışması (URL 3, 2021)

Köprü altının tavan düzlemine asılı olan avizeler, kullanılmayan bisiklet ve metal parçalarından tasarlanmıştır. Her bir aydınlatma elemanı led ışık kaynaklarıyla donatılmış ve gün batımından bir kaç saat önce açılarak, doğal ışıktan yapay ışığa geçiş deneyimlenmektedir. Proje, bulunduğu bağlamın kültürel ve tarihi değerlerine vurgu yapan, daha geniş çaplı bir sanat girişiminin sonuç ürünü olarak var olmuştur.

Köprü altları, oyun ve spor parkı olarak değerlendirilmeye oldukça müsait kamusal boşluklar olarak karşımıza çıkmaktadır. Toronto’daki, Garniner Ekspresyolu’nun altı; açık hava sanat galerisi ve paten - kayak pisti ile kentin yeni kamusal alanı olarak tasarlanmıştır (Şekil 3.63).



Şekil 3.63 Toronto, Garnier ekspresyolu köprü altı paten pisti (URL 3, 2021)

Scob mimarlık tarafından Barselona’da tasarlanan paten parkı da köprü altı park müdahalelerine örnek olarak gösterilebilir. Les Corts paten parkı, kaykay parkuru ile ilişkilendirilerek tasarlanan peyzaj düzenlemeleriyle, gündelik yaşam içerisinde kaliteli bir oyun – spor alanı deneyimi sunmaktadır (Şekil 3.64).



Şekil 3.64 Les Corts paten parkı (URL 3, 2021)

James Corner Field tarafından tasarlanan Miami’deki Underline Parkı, aktif bir rekreasyon, sanat, zanaat, ekoloji, doğa ve oyun gibi farklı karakterdeki kurgularla biçimlenmektedir. Bu karakter alanları, çevre mahallerden gelen sosyo-ekonomik etkileşimlere göre programlanmış ve bu kapsamda gündelik yaşama entegre olmuş bir kamusal alandır (Şekil 3.65).



Şekil 3.65 Underline parkından bir görsel (URL 3, 2021)

Parkta geleneksel oyun alanları, açık hava sanat galerileri, kelebek habitatları, çeşitli dinlenme alanları, sağlık temalı bahçeler, açık hava egzersiz alanı, futbol, frizbi, koşu, grup – bireysel spor alanları yer almaktadır.

Tüm bu örneklerde görüldüğü üzere, köprü altlarının çekici, etkileyici ve aktif eğlence alanlarına dönüşmesi sürecinde oyun – spor parkı olarak çeşitlilik sunması, insanlar tarafından kolaylıkla sahiplenilmesi noktasında önemlidir.

Kurgusal eylemler, herhangi bir planlama dahilinde gelişmediği için, ihtiyaca göre biçimlenmekte, kullanışlı, samimi ve davetkar özellikleriyle, kullanıcıların kolaylıkla yakınlık kurduğu, aktif kamusal alanlar üretmektedir.

Kuala Lumpur’da iki farklı köprü altı artık alanında 2013’te yapılan alan incelemeleri ve araştırmalar sonucunda, günün farklı saatlerinde gerçekleşen çeşitli aktivitelerin, kurgusal etkinliklerin gerçekleştiği keşfedilmiştir (Şekil 3.66). Sistemli olarak planlanmamış bu aktivitelerin, kentin kullanıcıları tarafından zaman içerisinde organize edildiği ve kent yaşamının bir parçası haline dönüştükleri gözlemlenmektedir.



Şekil 3.66 Kuala Lumpur köprü altı kurgusal etkinliklerine dair görsel (URL 3, 2021)

Yiyecek, oyuncak, kıyageet tezgahları, ufak kafe işletmeleri, spor ve eğlence etkinlikleri, araba yıkama, atölye hizmetleri, taze yiyeceklerin satıldığı akşam pazarları gibi gayri resmi faaliyetlerin olduğu gözlemlenmiştir.

Boston'daki Inkbloc underground projesi kapsamında kurgulanan köprü altı alanı da aynı şekilde her türlü kurgusal etkinliğe hizmet edecek esnekliktedir. Bulunduğu bağlamla güçlü aralıklardan ilişkilenererek, kullanıcılar tarafından benimsenen ve kentin güçlü ve aktif kamusal alanı olarak tanımlanabilecek bu alanda, plansız eylemlerle kurgusal etkinlikler dinamik bir kurgu içerisinde var olmaktadır (Şekil 3.67).



Şekil 3.67 InkBlock Underground projesi etkinlik alanı (URL 3, 2021)

Aurora köprüsü, Seattle’da Fremont mahallesinde, konut topluluklarıyla çevrelenmiş bir alanda yer almaktadır. Köprü’nün altında, 1990’da yapılmış, toplumun ikonu ve turistlerin ilgi odağı haline gelmiş bir sanat parkı yer almaktadır (Şekil 3.68).



Şekil 3.68 Fremont Trol heykeli (URL 3, 2021)

Alanın iyileştirilme sürecinden önce, mevcut köprü altı artık alanı, uyuşturucu satıcılarının ve yasadışı faaliyetlerin var olduğu problemli bir alandır. Köprü altına müdahale sürecinde, heykel tasarımcısı Stece Badanes tarafından alanın kirliliği ve karanlık geçmişini temsil eden bir heykel tasarlanmıştır. Fremont Trol heykeli, mahalle sakinleri tarafından sahiplenilmiş ve çeşitli kutlamaların yapıldığı bir odak haline gelmiştir. Heykel aynı zamanda çocukların tırmanmasına imkan da sağladığı için, gün içerisinde oyun alanı olarak da deneyimlenmektedir.

2021’de Hollanda tasarım haftası boyunca, Urban Campscape projesi kapsamında, etkinlikler ve festivaller sırasında, Eindhoven’ın Strijp-S bölgesindeki bir köprü altı, kamp alanı olarak kullanılmıştır (Şekil 3.69). Plansız gerçekleşen bu müdahale biçiminin; atölyeler, sergi alanları, kahvaltı mekanları ve bisiklet rotalarıyla desteklenerek, artık alanı, kentin yeni kamusal alanına dönüştürdüğünü söylemek mümkündür.



Şekil 3.69 Eindhoven Strijp-S köprü altı etkinlik alanına dair grafik çalışma (URL 3, 2021)

Örnek incelemeleri sonucunda köprü altlarında geçici ve kalıcı olan çeşitli yapısal müdahalelerin olduğu tespit edilmiştir. Bu yapılarla birlikte en temelde bir yaşam ve kullanım imkanı sunulduğu için, artık alanların çevresel bağlamlarında ürettikleri tedirgin edici hissi direkt olarak kırılmaktadır. Tokyoda'da bir köprü altına yerleştirilen Shimokit Tazawa kafesi; tiyatro, market, sahne, pazar ve oyun ringi gibi farklı aktivitelerin gerçekleşmesine imkan sağlayacak esneklikte bir strüktüre sahiptir (şekil 3.70).



Şekil 3.70 Shimokit Tazawa etkinlik kafesi (URL 3, 2021)

Yine aynı şekilde şişme yapı strüktürleri, köprü altlarına konumlandırılarak, geçici etkinlik alanlarının gerçekleşmesine imkan sağlamaktadır. Duisbur'da, yemek salano olarak hizmet veren şişme balon, mekansal olarak kullanım imkanı

sunarken, çevresel algısına da dair güvenli bir müdahale örneği olarak değerlendirilebilir (Şekil 3.71).



Şekil 3.71 Duisburg’da şişme balon kafe fotoğrafı (URL 3, 2021)

Brezilya’da Minhocao viyadüğünün altında, kentin tüm akışlarını etkileyecek boyutlarda bir kamusal alan tasarım projesi geliştirilmiştir. Alandaki bitki düzenlemelerinin yanında, kültürel etkinlik birimleri, yeme-içme, servis ve dükkanlar olmak üzere dört çeşit yapı modülü kullanılarak, çok yönlü bir kamusal omurga kurgulanmıştır (Şekil 3.72).



Şekil 3.72 Minhocao viyadük altı kamusal alan proje görseli (URL 3, 2021)

Delhi’de Nioda köprü altına, hat boyunca ağırlıklı olarak küçük ölçekli işletmeler, ortak çalışma alanları, ofis birimleri, toplum merkezleri ve barınaklardan oluşan bir yapılaşma projesi geliştirilmiştir. Yine benzer şekilde, Tokyo’da JR Chou hattının altında, hafif çelik konstrüksiyonlu modüllerden oluşan bir anaokulu yapısı inşa edilmiştir (Şekil 3.73).



Şekil 3.73 Nioda Köprü Altı Küçük İşletmeler (solda), JR Chou Köprü Altı Anaokulu (sağda) (URL 3, 2021)

Viyadüklerin dükkanlara, restoranlara veya diğer işlevsel mekanlara dönüştürülmesi, bu alanlarda geçici ya da kalıcı yapısal müdahalelerin önerilmesi oldukça muhtemeldir. Paristeki Palntee Promenade, Zürih’teki Imviaduct, Berlin’deki Nolle restoranı, viyadük kemer altlarının kullanımına örnek olarak gösterilebilir (Şekil 3.74).



Şekil 3.74 Zürih, Imviaduct projesine ait fotoğraf (URL 3, 2021)

CAAT stüdyo, Mirdamad köprü altını, yayalar için açık hava antropoloji müzesine dönüştürmek üzere proje tasarlamıştır. Köprünün taşıyıcı kolonları uygun

donatılarla kaplanarak akustik bir alan yaratılmasını öneren tasarım ekibi, köprü altlarının kente kazandırılması noktasında yenilikçi bir kullanım önerisi sunmaktadır (Şekil 3.75).



Şekil 3.75 Mirdimad köprü altı açık hava müze projesinin görseli (URL 3, 2021)

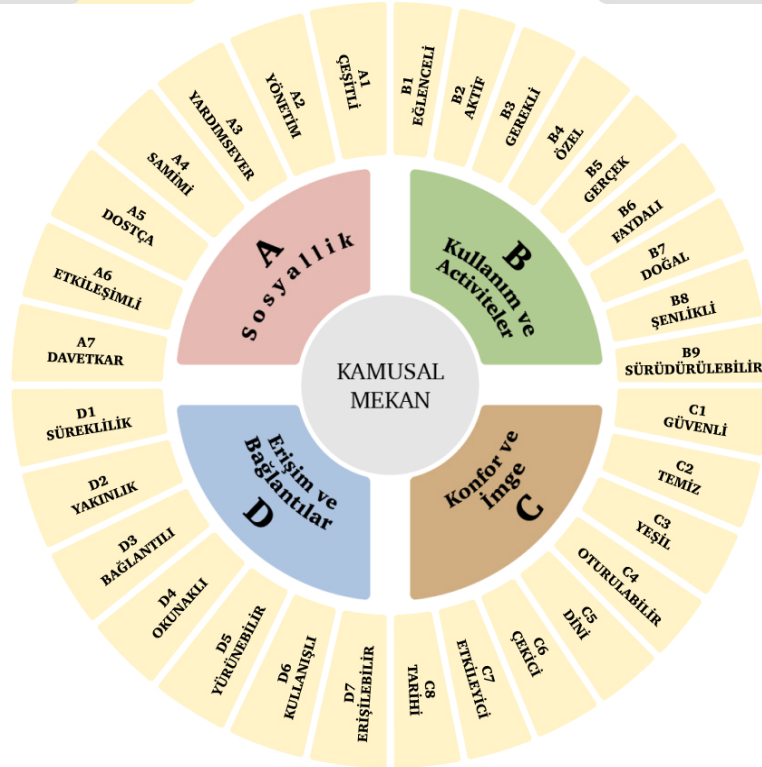
3.4.1 Kamusal Mekan Kalite Parametreleri

Tez kapsamında incelenen artık alanların kente kazandırılması sürecinde belirleyici olacak olan parametrelerin elde edilmeye devam edildiği bu bölümde; kamusal mekan kalite parametreleri, köprü altı artık alanlarına yapılan örnek müdahaleler kapsamında incelenmiştir.

Öncelikli olarak köprü altlarının kente yeniden kazandırılmasına yönelik yapılan genel müdahaleler, uygun örnek incelemeleri ile açılmıştır. Bir önceki bölümde metodolojik sentezden üretilen organize soru gruplarının, bu bölümdeki kamusal mekan kalite parametreleri ile ilişkilendirilme aralıkları tanımlanmıştır.

Bu ilişki aralıkları, artık alanları analiz etme sürecinde yanıtlamaya çalıştığımız soru gruplarını destekler nitelikte tez çalışmasının bu bölümünde tanımlı olmaktadır. Soru gruplarının kamusal mekan kalite parametreleri ile arka planda nasıl ilişkilendiğini gösteren grafik (Şekil 3.76) aracılığı ile, artık alanı deneyimleyen kullanıcılara yönelteceğimiz soru içerikleri; kullanıcı eylem ve deneyimini vurgulama noktasında son olarak kurgulanmaktadır.

YÜRÜMEK	D1 - D5 - D7	DURMAK	A6 - B2 - C1	OTURMAK	B3 - C1 - C4
GÖR_ DUY_ KONUS_	A6 - D3 - D4	KEYİF ALMAK	C6 - C7 - C8	YAPILI ÇEVREYE TEMAS ET_	A6 - B3 - C8
KÜLTÜREL MOZAİK	A1 - A6 - A4	İŞ ALANI	A2 - B4 - D3	MAHALLE DOKUSU	A4 - B2 - C1
TOPLU TAŞIMA	B3 - D1 - D6	EĞİTİM BİRİMİ	A2 - B4 - C1	ALIŞVERİŞ	A6 - A7 - C6
YAPI YÜKSEKLİKLERİ	A6 - B5 - D2	OTOPARK	B3 - B5 - D6	SU ÖGESİ	B9 - C6 - C7
KULLANICI YAŞ GRUPLARI	A1 - B3 - D7	ERKEK VE KADIN	A1 - B2 - B7	AKTİVİTE / YÜRÜYÜŞ YOLU	A6 - B2 - D5
GECE YAŞAMI	B2 - C1 - C6			KONUT BİRİMLERİ	A1 - A4 - D2



ÜNİVERSİTE	A1 - A6 - B2	PAZAR	A6 - A7 - B2
YAYA YOLU	C1 - D1 - D5	CADDE	B3 - C3 - D3
KALDIRIM	C1 - D1 - D5	BİSİKLET YOLU	B2 - D1 - D6
ETKİNLİK ALANI	A7 - B1 - B8	SESSİZ ALAN	C1 - C2 - C4
KÜÇÜK MEYDAN	B1 - B8 - A7	SOKAK SANATI	A1 - C6 - C7
OYUN ALANI	A7 - B1 - B8	SPOR ALANI	A6 - B2 - B6
KAFELER	A6 - A7 - B2		
		ÇOCUKLAR	A1 - B1 - B8
		YEŞİL ALAN	B7 - B9 - D7
		DİNİ YAPI	A3 - C1 - C5
		HAYVANLAR	A4 - A5 - B7

Şekil 3.76 Kamusal mekan kalite parametreleri ile organize soru gruplarının yazar tarafından üretilen ilişkilendirme grafiği

3.5 Üst Modern Kentin Potansiyel Kamusal Alanı; Köprü-Artığı

Tez çalışmasının kavramsal araştırmalar doğrultusunda biçimlenen ikinci bölümünde, üst modern kentlerin kamusal mekan kalitesi noktasında fiziksel ve anlamsal kayıplar yaşadığı farkedilmiştir. Araştırma sürecinde üst modern kentin gittikçe yoğunlaşan yapısı, gündelik akışların kentin genelindeki sürekliliğinin dengelenememesi, kentli deneyiminin zayıflaması ve sonuç olarak mevcut doku dilinin zarar görmesi gibi problemler ön plana çıkmıştır.

Ulaşım arterlerinin kentleri biçimlendirdiği süreçler sonucunda meydana gelen köprü altları, kent içerisinde kritik noktalarda karşımıza çıkmaktadır. Bir çok akışın düğümlendiği bu kritik noktalarda, akışlar yönlenebilmekte ya da problemli durumlarından ötürü hiç bir yaşam etkileşimi oluşamamaktadır.

Üst modern kentin var olma süreci boyunca çokça ürettiği ve ihmal ettiği köprü altlarının, incelenmeye ve müdahale edilmeye değer bulunduğu tezde ikinci bölümünde bahsetmiştik. Kentteki gündelik ve rutin akışlar düşünüldüğünde, genellikle problemli ve tanımsız bir aralıkta duran köprü altlarının; yapılan araştırma ve incelemeler sonucunda ciddi kamusal potansiyelleri barındırdıkları keşfedilmiştir. Özellikle kamusal alanların fiziksel ve anlamsal olarak yetersiz kaldığı üst modern kentin çok çeşitli aralıklardan yeni potansiyel kamusal alanları olma ihtimallerine dair güçlü tespitler yapılmıştır.

Kullanıcı deneyimi bağlamında analiz edildiğinde genellikle tedirgin edici, güvensiz, kirli, bakımsız ve tanımsız olan köprü altlarının bu problemli durumlarının altında örtük olan potansiyellerini keşfetmek için nasıl meydana geldiklerini, bulundukları bağlam ile ilişkili olarak analiz etmek gerekmektedir. Tez kapsamında bu analiz sürecinin kullanıcı eylem ve davranışları üzerinden kurgulanmasının önemine dikkat çekilmektedir. Çünkü bu alanlar üst-modern kentin yeni kamusal alanları olarak iyileştirilip kente yeniden kazandırılrsa da, kentliler tarafından sahiplenilmediği sürece yeniden artık alana dönüşme eğilimi göstereceklerdir. Artık alanların aktif kamusal alanlara dönüştürülmesi noktasında kullanıcı deneyimi ana yönlendirici etken olarak değerlendirilmeli, tüm süreçler bu doğrultuda kurgulanmalıdır.

Köprü altlarının üst modern kentte artık alan olarak tanımlı olmasının en büyük sebeplerinden birisi olan kentsel ölçekle sınırlandırılmış planlama stratejilerinin, köprü altlarının kente kazandırılması süreci için yeterli olmayacağı açıktır. Bu noktada doğru bir analiz ve müdahale sürecinin gerçekleşebilmesi için insan ölçeği ve deneyimi esas alınmalıdır.

Kente en etkin aralıklardan entegre olabilmeleri, bulundukları bağlamlara olumlu yönde katkı sağlayabilmeleri ve kentin yeni dinamik kamusal alanları olabilmeleri için; insan deneyimini merkeze alan analiz ve planlama stratejilerinin geliştirilmesi öncelikli gerekliliktir. Ancak bu şekilde köprü altlarının gerçek potansiyellerinin keşfedilmesi, kentin kullanıcıları tarafından hızlıca sahiplenilmesi ve kente adapte olma süreçlerinin sağlıklı şekilde hayata geçirilmesi mümkündür.

ARTIK ALAN OKUMASI VE POTANSİYELLERİNİN ANALİZİ; LONDRA LOW LINE DEMİR YOLU HATTI VE ÇEVRESİNİN İNCELENMESİ

Artık alanın üst-modern kentteki en güçlü mekansal temsili olan köprü altına dair alan incelemesi gerçekleştirilmeden önce; köprü altlarının bulundukları çevrelerdeki etkilerine, kentin bağlamını nasıl dönüştürdüklerine dair araştırmalar yapılmıştır. Yapılan araştırmalar doğrultusunda, tezin giriş bölümünde değindiğimiz ve tezin genel kurgusuna ışık tutan LET projesi ile birlikte Londra'daki Low Line demir yolu hattının ve çevresinin, tezin kapsamı dahilinde incelenmeye değer olduğuna kanaat getirilmiştir.

Low Line demir yolu hattının alan araştırması için tercih edilmesinin temel sebepleri şu şekildedir;

- Low Line demir yolu hattı, kentin tüm planlama sürecini kritik noktalarda etkilemiş ve biçimlendirmiş olan önemli bir ulaşım arteridir.
- Güney Londra merkez bölgesinde, yaklaşık 10km boyunca uzanan köprü altı kemerleri, Londra'daki en büyük fiziki yapılaşmadır.
- Köprü altı kemerleri boyunca, iyileştirme ve yenileme süreçleri tamamlandığında, yaklaşık olarak 1000 işletmeye imkan sağlayacak potansiyel mekan yer almaktadır.
- Güney Londra merkez bölgesinde, köprü altı kemerleri boyunca yaklaşık 260.000m² yeniden işlevlendirilmeyi bekleyen potansiyel kentsel boşluklar vardır.
- Londra Köprüsü (London Bridge) istasyonu, 1836'da açılmış, Londra'nın en eski istasyonudur. Tüm demir yolu altındaki kemerler, ilk istasyonun açılışını takip eden 50 yıl boyunca, 1836-1886 yılları arasında inşaa

edilmiştir. Bu durum artık alanın var olma sürecine dair tarihsel bir izlek sunma noktasında değerlidir.

- Demir yolu viyadüğü boyunca yer alan yerleşim bölgelerinden 7 tanesi; ülke genelinin %20 sini oluşturan sorunlu bölgeler arasında yer almaktadır.
- Low Line hattı boyunca, her yıl yaklaşık olarak 126.3 milyon bireysel yaya akışı var olmaktadır.⁸
- Low Line demir yolu viyadüklerini ve ilişkilendiği yakın çevreyi kapsayan alanda disiplinlerarası katılımı teşvik eden bir kentsel yarışma düzenlenmiştir. Yarışma kapsamında üretilen projeler ve profesyonel ekiplerin alana yaklaşımları; tezin model önerisinin sınanması ve değerlendirilmesi noktasında değerlidir.⁹

Low Line demir yolu hattı boyunca kentsel bağlamı biçimlendirdiği süreç içerisinde meydana gelen artık alanın özelliklerine; bağlı işlev, problem, biçim, etkileşim ve potansiyel olarak, kavramsal açılımlar yaptığımız bölümde değinmiştik. Köprü altı boyunca uzanan kemerler, biçimsel olarak alan incelemesi yapmak ve kamusal atıflarda bulunmak için uygundur. Artık alanda, yıl boyunca ciddi bir yaya etkileşimi gerçekleşmektedir. Alanda düzenlenen kentsel yarışma dahilinde vurgulandığı üzere; uygun müdahale ve çözüm önerileriyle, artık alan boyunca kent mekanı geneli için güçlü potansiyeller barındıran kentsel boşluklar yer almaktadır.

Tezin bu bölümünde alan çalışması olarak Londra Low Line demir yolu hattının ürettiği artık alanın öncelikli olarak nasıl meydana geldiğine dair tarihsel bir izlek yer almaktadır. Devamında araştırma alanının mevcut durumu sekiz odak alan üzerinde detaylandırılarak açılmıştır. Bu noktadaki amaç, bağlamsal ilişkileri ve mevcut potansiyelleri açığa çıkarmaktır. Mevcut durum analizinin devamında araştırma alanı; tez kapsamında üretilen metodolojik sentez

⁸ <https://crossriverpartnership.org/wp-content/uploads/2019/04/LET-Vol-1-Main-Findings.pdf> Cross River Partnership'in resmi sitesinden (<https://crossriverpartnership.org/>) verilerin detaylarına erişmek mümkündür.

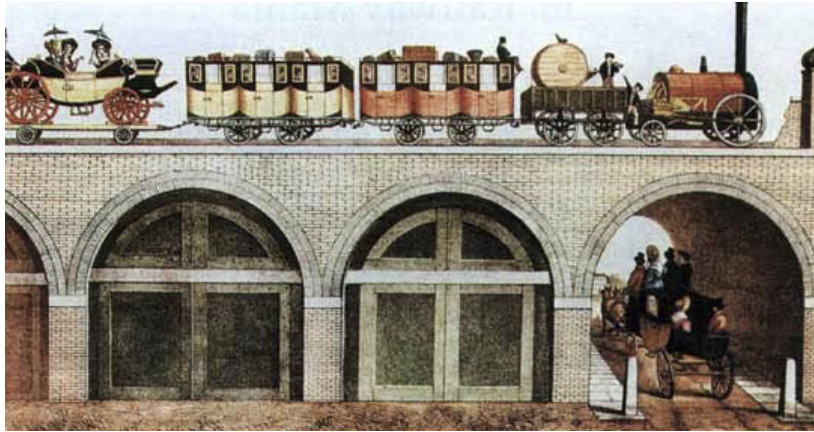
⁹ 2019 yılında düzenlenen iki aşamalı kentsel yarışmanın amacına, vizyonuna, kazanan projelere ve alana yönelik geliştirilen tasarım stratejilerine ilişkin linkten erişmek mümkündür. https://www.ribacompetitions.com/low_line/

doğrultusunda, sokak ölçeği ve insan eylemleri temel alınarak analiz edilmiştir. Her bir alan özelinde, kentsel bileşenler tanımlanmış ve günün farklı saatlerinde yapılan alan ziyaretleri kapsamında, metodolojik sentezden üretilen organize soru grupları; gündelik kullanıcılar ve alanda düzenlenmiş olan yarışmaya katılmış profesyonel kullanıcılarla yapılan kısa-görüşmeler dahilinde sınanmıştır.

Tezin bu bölümünde hedeflenen, metodolojik sentez üzerinde temellenen organize soru gruplarının, Low Line hattı, ilişkilendiği çevresel bağlamın potansiyelleri ve alana önerilen müdahale süreçleri dahilinde sınanması; gündelik yaşam eylemlerini ve deneyimlerini esas alan, sokak ölçeğinde organize olan, soru-cevap-gözlem içerikli analiz yaklaşımının model önerisi olarak geliştirilmesidir.

4.1 Londra Low Line Demir Yolu Hattının Ürettiği Artık Alan

Araştırma alanı olarak seçilen Low Line demir yolu hattı ve çevresi, tarihsel süreç içerisinde istasyonlara bağlı olarak biçimlenmiştir. 987 kemerden oluşan, Londra köprüsünden Greenwich'e uzanan, en eski demir yolu hattı 1836'da açılmıştır (Şekil 4.1). Demir yolu ulaşımının etkin olarak sağlanmasının birincil öncelik olduğu bu süreçte, hattın konstrüksiyon olarak sağlamlılığı esas alınmış ve viyadük altında kalan kemerlerin, kent için nasıl bir tehdit oluşturabileceği öngörülememiştir.

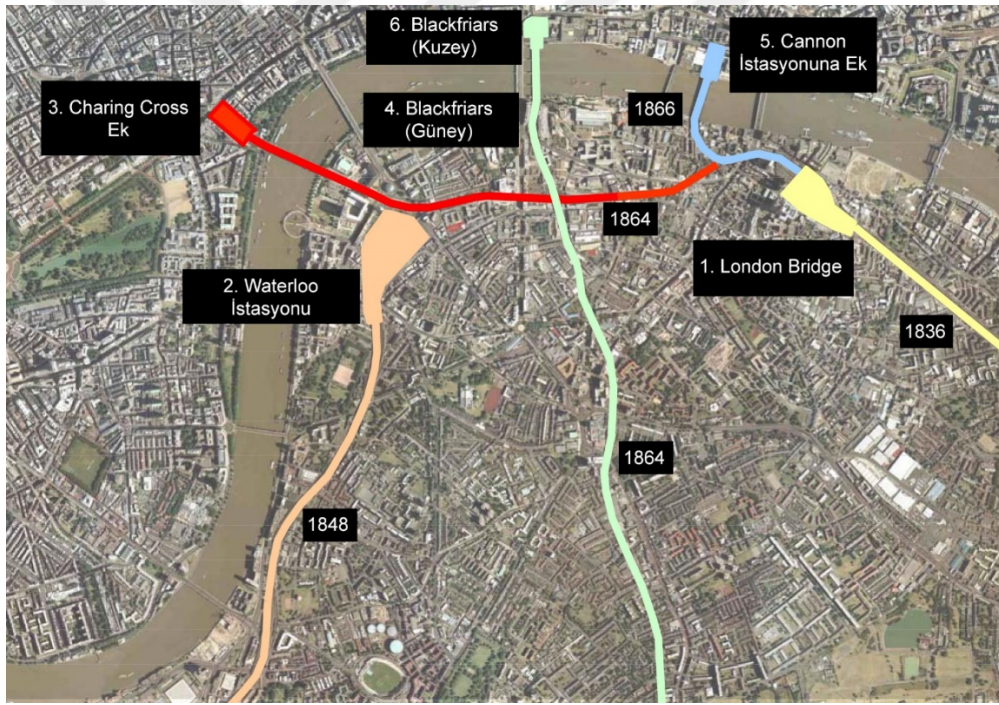


Şekil 4.1 Londra'nın ilk demir yolu hattına dair bir görsel (LET, 2019)

Demir yolu ulaşımı planlandığı üzere sağlansa da, sokak kotundaki kent akışları olumsuz etkilenmeye başlamış ve kemerler, kent içerisinde adeta bir duvar etkisi

yaratmıştır. Fiziksel ve anlamsal olarak artık alana dönüşen kemer içi kentsel boşluklar, zaman içerisinde sosyal anlamda dışlanmış, günümüze kadar uzanan süreçte kent kalitesini çeşitli aralıklardan olumsuz olarak etkilemeye devam etmiştir.

18.yy'daki endüstriyel gelişmeler incelendiğinde, nehir ve çevresini biçimlendiren iki kentsel kırılma, kırsal olarak nitelendirilen alanların endüstri merkezine dönüşmesi ve demir yolunun inşasıdır. Demir yolu hattının eklenerek kente yayıldığı süreç boyunca, planlamaların sadece kentsel ölçekte kaldığı açıkça görülmektedir (Şekil 4.2). En ciddi problemler; hattın domine ettiği alanın; Thames nehrinden ve nehir kenarındaki yerleşimlerden izole olması ve gün içerisinde yaklaşık 700 sefer yapan buharlı trenlerin, havayı ciddi oranda kirletmesidir [LET].



Şekil 4.2 Demir yolu hattının 1836-1886 arasındaki tarihsel gelişimi (LET, 2019)

Artık alana dönüşen demir yolu hattının, kentin genelindeki tedirgin edici algısını değiştirmek için, kemerlerin günümüze kadar uzanan problemli durumuna çözüm üretmek üzere müdahaleler geliştirilmiştir. Bu müdahalelerin ilki, kimsesiz ve düşük gelirli ailelerin çocuklarına ücretsiz eğitim veren okullardır. Okul yapıları genellikle bulundukları çevrelerde güvenlik hissiyatını arttırsa da, demir yolu

hattının ürettiği artık alanın tüm kente yayılan olumsuz etkilerini gidermek için yeterli olmamıştır.

Tez kapsamında, demir yolu hattının genelinde var olan artık alan problemlerinin tespitinden yola çıkılarak; Londra merkezinin en yoğun aktivite alanı olan, Low Line olarak isimlendirilen bölgesine yoğunlaşmıştır. Araştırma alanı doğuda Londra Köprüsü ve Borough Market, batıda Soutwark Metro İstasyonu ve Blackfriars bulvarına kadar uzanan sınırlar arasında tanımlı olmaktadır (Şekil 4.3).



Şekil 4.3 Low Line bölgesinin mevcut demir yolu ağları (LET, 2019)

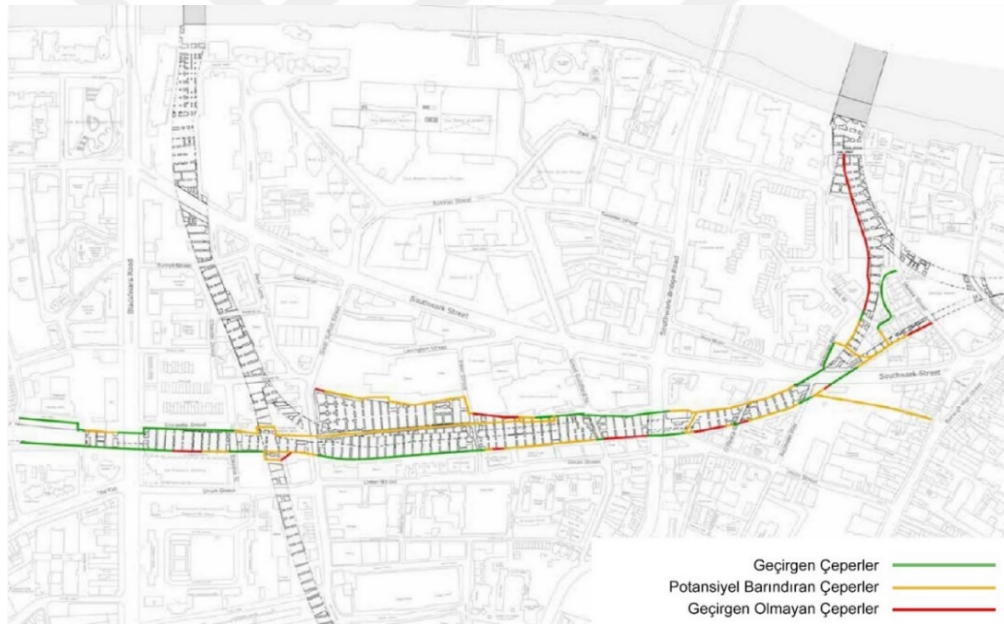
Araştırma alanı, Londra'nın en yoğun ulaşım-aktarma merkezleri ile Tate Modern ve Bankside Pier gibi cazibe noktalarına yakın bir konumdadır. Londra köprüsü, İngiltere'nin en yoğun dördüncü istasyonudur. Alandaki tüm akışlar ve dinamik kullanım ağı değerlendirildiğinde, artık alan olarak karşımıza çıkan köprü altı kemerlerinin, çok ciddi potansiyeller barındırdığı görülmektedir.

Araştırma alanında ticari, ofis, konut yerleşimlerinin yanında depo, otopark ve tanımsız alanlar olduğu görülmektedir. Yüksek katlı iş merkezleri ve ofis bloklarının ağırlıkta olduğu araştırma alanı, doğu tarafından yerel miras kapsamında koruma altında olan değerli kent parçalarını da kapsamaktadır. Tezin

bir sonraki bölümünde, araştırma alanına dair sekiz odak alan üzerinden anlamsal ve biçimsel bir okuma gerçekleştirilecektir.

Günümüze kadar yapılan müdahaleler sonucunda bazı demiryolu kemerleri ofis, performans alanı, sanat, eğlence, yiyecek/içecek gibi kullanım çeşitliliği sunan mekansal birimlerle işlevlendirilse de; alanın genelinde bir akış sürekliliği sağlanamadığı için, gerekli bağlantı ve akış sürekliliği tam anlamıyla gerçekleşmemektedir. Alan, motorlu araç tamiri, aktif olmayan depo, üretim alanı gibi kullanımlarla artık alan olma özelliğini korumaktadır.

Araştırma sürecinde öncelikli olarak artık alan boyunca en temel yaya eylemi olan yürüme eylemi üzerinden bir çeper değerlendirilmesi yapılmıştır. Çeşitli yürüme rotaları tanımlanmış, alan ziyaretleri yapılmış ve artık alanın, geçirgen/geçirgen olmayan çeperleri, potansiyelleri ile birlikte tespit edilmiştir (Şekil 4.4).



Şekil 4.4 Artık alan geçirgenlik haritası (LET, 2019)

Artık alanın yürürken temas ettiğimiz çeperlerinin geçirgenlik durumunun tespitinden sonra, araştırma alanı sekiz odak alan dahilinde incelenmiştir. Bu alanlar, yapı çevreleriyle birlikte değerlendirilmiş ve fiziksel durumlarına dair açılımlar yapılmıştır. Odak alanlar sınırlılığında mevcut durumu analiz edilen ve yerinde gözlemlenen araştırma alanına yönelik genel bir izlek tanımlanmıştır. Her bir odak alan dahilinde, metodolojik sentez kapsamında üretilen organize soru

grupları; alanda vakit geçiren gündelik yaşam kullanıcıları ve alanda düzenlenen kentsel yarışma süreçlerine farklı aralıklardan dahil olmuş profesyonel kullanıcılarla, kısa-odaklı görüşmeler dahilinde sınanmıştır;

Grand Vitesse Estate ve Çevresi; Mar Terra restoranı çalışanı, UJ Pub çalışanı, Pret müşterisi, Ewer Caddesi ve Lloyd Bölgesi; Bread Kitchen çalışanı, Lavington caddesindeki yaya, Mc&Sons çalışanı, Warden's Groove ve Union Caddesi; Metal Box Factory girişindeki çalışan, Rosie Tate kafesinin açık alanında oturan, Great Guilford Caddesinin köşe meydanında vakit geçiren kişi, Amerika Caddesi ve Çevresi; TP Bennet mimarlık ofisi çalışanı, Keppel Row sokağındaki yaya, araba yıkamadaki çalışan görevli, O'meare Caddesi ve Flat Iron Meydanı; meydanda vakit geçiren 3 kentli, Redcross Yolu ve Precious Blood Kilisesi; şantiye çalışanı, kilise önündeki kaldırımda yürüyen yaya, Gentlemen Baristas Borough çalışanı, Landmark Estate ve Crossbones Parkı; Cascade group çalışanı, 1 bisikletli, 1 yaya, Borough Market ve Çevresi; markette stand görevlisi, London Bridge İstasyonuna yakın bir lokasyonda yaşan ve marketten sık sık alışveriş yapan kentli, üniversite öğrencisi ve tüm odak alanlar için Low Line Yarışma ekibinden 7 kişilik profesyonel grup ile kısa odaklı görüşmeler yapılarak, metodolojik sentezin tüm soruları sınanmıştır.

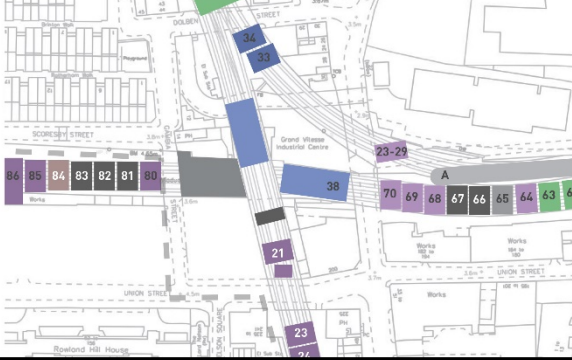
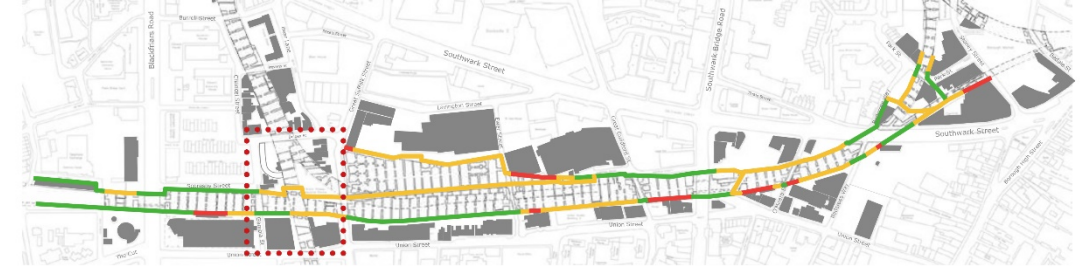
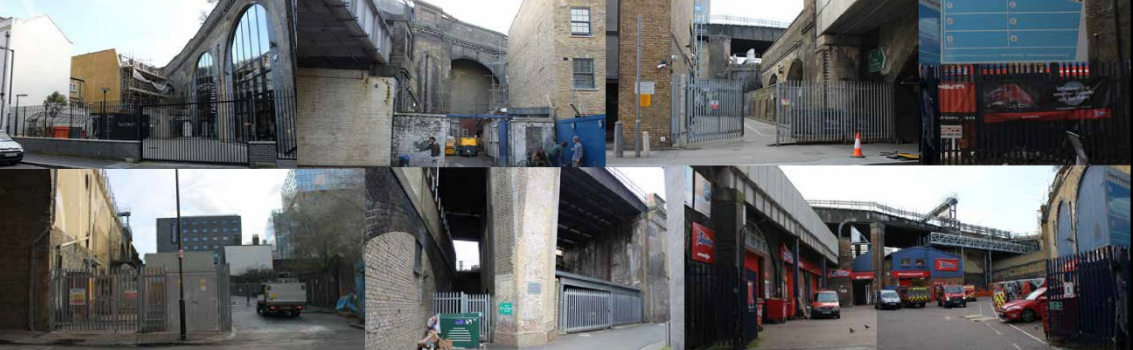
Metodolojik sentezden üretilen soruların sınanması olarak tanımlanan bu süreç ve odaklı görüşmelerle amaçlanan; kullanıcılar tarafından soruların anlaşılabilirliğinin test edilmesi, sorulara verilen evet-hayır cevaplarının arka planda ilişkilendiği deneyim aralığının ve sorunun içeriğiyle uyumunun incelenmesidir.

Tezin model önerisinin tasarımı bağlamında en temelde hedeflenen ise; organize soru gruplarının Low Line demir yolu artık alanı özelinde sınanması üzerinden soruların revize edilmesi ve her artık alana uyarlanabilir bir okuma model önerisinin geliştirilmesidir.

Tezin gelecek bölümünde öncelikli olarak her bir odak alan dahilinde fiziksel açılımların yapıldığı tablolar paylaşılacak, devamında kısa-odaklı görüşmeler kapsamında odak alanın bağlamı gözetilerek kurgulanan soruların sınıandığı tablolar yer alacaktır.

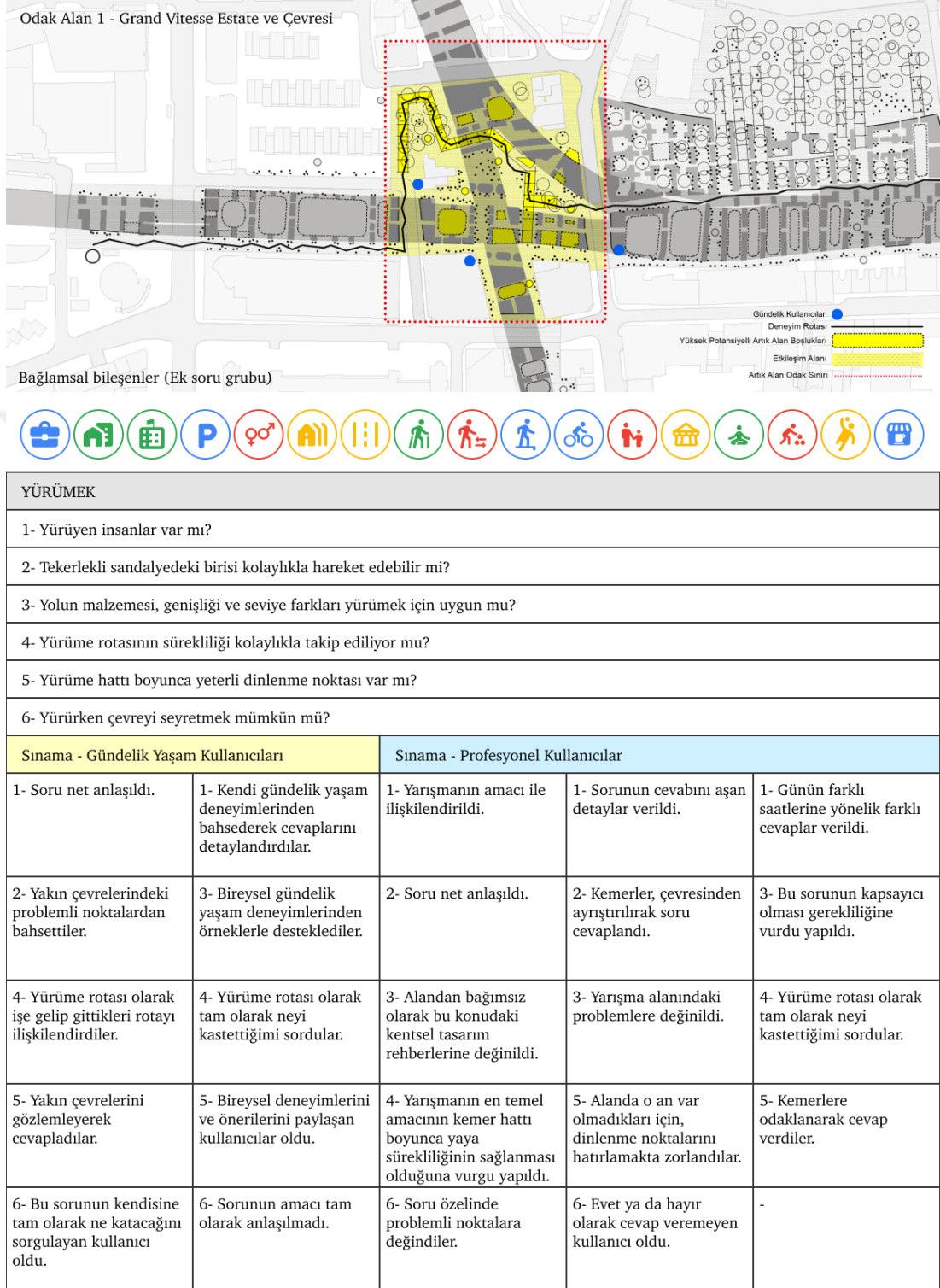
4.1.1 Grand Vitesse Estate ve Çevresi

Tablo 4.1 Grand Vitesse estate ve çevresine dair fiziksel açılımlar

ANAHTAR BİLGİLER	
• Odak alanda demir yolu kemerleri boyunca yer alan alanın çoğu kapalı, erişilemez ve aktif kullanımda değildir. • Tam merkezde yer alan araç kiralama alanı, yaya dostu bir akış sürekliliği için müdahale edilmesi gereken bir alandır. • Üst üste binen konstrüksiyonlar ve köprü altındaki birleşim alanları, benzersiz bir kamusal alan potansiyeli taşımaktadır. • Minimum yapılaşma ile, doğu-batı erişim aksı boyunca çeşitli kullanım potansiyelleri önerilebilir. 21- The Charlotte, Bar 23- Union Tiyatrosu ve Kafe 33,34- Ofis Birimleri 38- Araç Kiralama 29- Mekan Kiralama 80- Bira Atölyesi 69,70 - Box Klübü	
YAPILI ÇEVRE ANALİZİ	
	Çelik üretim, kağıt metal atölyeleri Baskı dükkanları Marangoz, takı dükkanı Demir yolu klübeleri, depo, kurye Demir yolu işletmesi altyapı tesisleri Yayınevi, film stüdyoları, yazarlar Hukuk bürosu, banka, muhasebe ofisi Kuaför, seyahat danışmanı, araba kiralama Hastane, eğitim birimi, vakıf Bar, dükkan, otel, restoran Kuru temizleme, kilise, sanat atölyeleri Boş mahaller İşletme aktivitesi için uygun olmayan alanlar İşletilemez alanlar Üretim, Metal İşliği Üretim, Değerlendirme İşliği Üretim, Diğer Ulaşım, Depolama Demir Yolu İşletmesi Bilgi ve İletişim Profesyonel Servisler Diğer Servisler Kamu Servisleri Restoranlar, Oteller Diğer İşletme Aktiviteleri Boş / Kullanım Dışı Bilinmeyen Diğer
GEÇİRGENLİK HARİTASINDA ODAK ALAN	
	
ARTIK (ODAK) ALANDAN FOTOĞRAFLAR	
	

4.1.1.1 Odak Alan Bağlamında Metodolojik Sentez Sorularının Sınanması

Tablo 4.2 Grand Vitesse Estate ve çevresi dahilinde soruların sınanması I



Tablo 4.3 Grand Vitesse Estate ve çevresi dahilinde soruların sınanması II

DURMAK				
1-Ayakta duran insanlar var mı?				
2- Ayakta dururken birbirleri ile konuşan insanlar var mı?				
3- Ayakta dururken aynı zamanda bir aktivite yapan insan var mı?				
4- Mevcut akışları engellemeden ayakta durmak için uygun yerler var mı?				
5- Ayakta dururken çevreyi seyretmek mümkün mü?				
6- Ayakta dururken destek alınacak kentsel elemanlar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı. Bulundukları yerin yakın çevresini gözlemleyerek cevapladılar.	2- Soru net anlaşıldı ve görüş alanına giren insanlar dahilinde gözlem yapılarak soru cevaplandı.	1- Yarışmanın amacı ile ilişkilendirildi. İnsanların alanda durmayı tercih etmeyip, geçip gitmelerine değinildi.	2- Sorunun amacı anlaşıldı.	2- Sorunun amacına yönelik ipucunun (gürültü) paylaşılması gerekliliği.
3- Bir önceki soru ile ilişkilendirildi. (Konuşmak da bir aktivite yapmak)	4- Dar kaldırımlara dikkat çekildi.	3- Kahve içen, telefonda konuşan, sohbet eden insanlardan bahsedildi.	3- Bir önceki soru ile ilişkilendirildi.	4- Soru net anlaşıldı. Kemerlerin bu doğrultuda potansiyel durma nişleri olduğuna değinildi.
5- Soru net anlaşıldı. Çevrede seyretmeye değer ne olduğuna dair sorgulayan oldu.	6- Soru net anlaşıldı. Evet olarak yanıtlandı.	5- Union tiyatrosu ve çevresi ayrı tutularak soru cevaplandı.	5- Öncelikli olarak artık alana (kemer hattına) odaklanıldı.	6- Soru net anlaşıldı. Kentsel elemanların yetersiz olduğu söylendi.
OTURMAK				
1- Oturan insanlar var mı?				
2- Oturmak için farklı seçenekler var mı?				
3- Oturma elemanları yeterli mi?				
4- Otururken çevreyi seyretmek mümkün mü?				
5- Çimde uzanan insanlar var mı?				
6- Basamaklara, düşük duvarlara, kaldırım kenarlarına vb. oturan insanlar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	2- Seçenek olarak mekanlar anlaşıldı.	1- Soru net anlaşıldı. Kemerlerdeki mevcut mekanların genel durumuna değinildi.	2- Sorunun amacı net anlaşıldı.	3- Soru net anlaşıldı. Bir önceki soru ile ilişkilendirilmesini öneren kullanıcı oldu.
3- Soru net anlaşıldı. Haftasonları yetersiz olduğu söylendi (mekanlar dahilinde düşünüldü)	4- Soru net anlaşıldı. Çevrede seyretmeye değer ne olduğuna dair sorgulayan oldu.	4- Soru net anlaşıldı. Kemerlerin mevcut durumunun (kapalı cephelerin) engel olduğuna değinildi.	4- Alandaki problemler noktalara değinildi.	4- Sorunun amacını aşan detaylar verildi.
5- Soru net anlaşıldı. Yakınlardaki parklardan bahseden oldu.	6- Görüş alanına giren bir örnek göremediği için soruyu cevaplamayan kullanıcı oldu.	5- Sorunun amacı net anlaşıldı. Yeşil alan yetersizliğine değinildi.	6- Soru net anlaşıldı. Alandaki alternatif oturma alanlarından bahsedildi.	6- Alanın problemler durumundan dolayı, alternatif oturma seçeneklerinin yeterince tercih edilmemesi.

Tablo 4.4 Grand Vitesse Estate ve çevresi dahilinde soruların sınanması III

GÖRMEK, DUYMAK, KONUŞMAK				
1- Çevredeki olayları rahatlıkla seyredebilecek görüş alanları var mı?				
2- Aydınlatma yeterli ve yönlendirici mi?				
3- İnsanlar birbirini duyup konuşabiliyor mu?				
4- İnsanların yüz ifadelerini görebileceğiniz bir mesafede yakınlarından geçerken seslerini duymak mümkün mü?				
5- Rastlantısal buluşmalar ve konuşmalar oluyor mu?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşılmadı. Detaylandırmak gerekti.	3- Bulundukları alanın insan yoğunluğunu değerlendirerek yanıtladılar.	1- Yarışmanın amacı ile ilişkilendirildi. Kemerler üzerinden soru yanıtlandı.	2- Soru net olarak anlaşıldı.	3- Soru net anlaşıldı. Alandaki farklı bölgelere değinerek değişken cevaplar verildi.
4- Sorunun amacı net anlaşıldı. Kapalı alandaki durumu değerlendirerek yanıtlayan kullanıcı oldu.	2 ve 5- Soru net olarak anlaşıldı.	4- Sorunun amacına yönelik ipucunun (gürültü) paylaşılması gerekliliği.	4- Yarışmanın temel problemlerine değinerek soruyu yanıtlayan kullanıcılar oldu.	5- Soru net anlaşıldı ve kemerlerin potansiyellerine değinildi.
KEYİF ALMAK				
1- Araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi?				
2- Hoşnut olunmayan hava koşullarından korunma seçenekleri var mı?				
3- İnsanlar doğanın ve güzel havanın tadını çıkarabiliyor mu?				
4- Alanın görsel bütünlüğü ve orda geçirilen vakit hatırlanmaya değer mi?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Sorunun amacı net olarak anlaşılmadı.	2 - 3 - 4 - Sorular net olarak anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Sorunun amacı anlaşıldı ancak soruda da bahsedilmesi gerekliliği vurgulandı.	2- Soru net olarak anlaşıldı ve yanıtlandı.	3 - 4 - Yarışmanın bağlamıyla ilişkilendirildi. Alandaki değişken durumlardan bahsedildi.
YAPILI ÇEVREYE TEMAS ETMEK				
1- Çevredeki yapılar genellikle çok katlı mı?				
2- Çevrede yapı yükseklikleri dengeli mi?				
3- Yapıların içindeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı?				
4- İnsanlar yapıların yakınında vakit geçirebiliyor mu?				
5- Yapıların girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Sorunun yanıtı kişisel tercih ve beğenilere göre değişkenlik gösterdi. 'denge' kelimeli tekrar değerlendirilmeli.	1- Soru net anlaşıldı. Kemerlerin bitişindeki yüksek yapıların problemli durumlarına değinildi.	2- Sorunun amacı net anlaşıldı ve alanın bağlamı üzerinden yanıtlandı.	3- Soru net anlaşıldı. Kemerler özelinde bunun ayrıca önemsendiğine değinildi.
3- Soru net anlaşıldı. Ancak bunun gerekliliğine yönelik sorgulamalar yapıldı.	4 - 5 - Gözlemleyebildikleri alanlar dahilinde sorular yanıtlandı.	3- Yüksek yapılaşmaların yarattığı genel iletişim problemine dair ilişkili olmayan sorgulama geliştirildi.	4- Soru net anlaşıldı ve yarışmanın problemlerine değinilerek yanıtlandı.	5- Bir önceki soru ile ilişkilendirilerek yanıtlandı.

Tablo 4.5 Grand Vitesse Estate ve çevresi dahilinde soruların sıranması IV

İŞ ALANI				
1- İnsanlar ofis binalarının yakınında vakit geçiriyor mu?				
2- Ofis binalarının girişinde oturmaya ya da ayakta durmaya uygun alanlar var mı?				
3- Ofis yapılarındaki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- 2 - Soruların yanıtlanması için yakındaki ofis binaları gösterildi.	3- Duyuşal iletişimin gerekliliğı sorgulandı.	1- Alanın yoğun yapılaşmış durumu üzerinden soru yanıtlandı.	2- Sorunun amacı anlaşıldı ve yanıtlandı. Kemerlerin alternatif alanlar önerme potansiyeline değinildi.	3- Sorunun amacı anlaşıldı.
MAHALLE DOKUSU				
1- Mahallede güvenli hissediyor musunuz?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	1- Kemerlerin güvenlik açısından tedirgin ettiğini belirten kullanıcı oldu.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Alanda değışen yerleşim dokularına değinildi.	
EĞİTİM BİRİMİ				
1- İnsanlar eğitim biriminin yakınında vakit geçirebiliyor mu?				
2- Eğitim biriminin girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve odak alandaki müzik okulundan bahsedildi.	2- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Alandaki genel yapılaşma kurallarından bahseden kullanıcı oldu.	2- Sorunun amacını aşan açıklamalar yapan kullanıcı oldu.
YAPI YÜKSEKLİKLERİ				
1- Çevrede genellikle 4 kat ve altı yapılar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- O anda gözlemledikleri alan dahilinde soruyu yanıtladılar.	1- Soru net anlaşıldı.	1- Alandaki değışken yapı yüksekliklerinden bahsedildi.	1- Alandaki genel yapılaşma kurallarından bahseden kullanıcı oldu.
OTOPARK				
1- Yürüme rotasının sürekliliğı otopark alanlarından dolayı kesintiye uğruyor mu?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ancak amacına uygun yanıtlanmadı.	1- Alanın genelinde var olan otopark ihtiyacı probleminden bahsedildi.	1- Soru ve sorunun amacı net olarak anlaşıldı.	1- Alanın genelinde var olan bu problemin belli noktalarda değışkenlik gösterdiğine değindiler.	

Tablo 4.6 Grand Vitesse Estate ve çevresi bağlamında soruların sınanması V

KADIN - ERKEK				
1- Alanda dengeli bir kadın erkek kullanımının hakim olduğunu söylemek mümkün mü?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Alandaki bir kaç problemlili noktanın genel olarak hiç kimse tarafından kullanılmadığı belirtildi.	1- Soru ve sorunun amacı net anlaşıldı.	1- Kemerlerin tüm kullanıcıları tedirgin eden problemlili noktalarına değinildi.	1- Sorunun amacını aşan detaylar veren kullanıcı oldu.
KONUT BİRİMLERİ				
1- Konutların girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?				
2- Konutların içindeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- O an konut birimlerini görüş alanına girmeyen kullanıcı soruyu yanıtlamadı.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Alandaki konut yerleşimlerinin genel yapılaşma kriterlerine değinildi.	2- Sorunun amacı anlaşıldı.
CADDE				
1-Araç trafiğinin hakim olduğu caddelere yeşil doku entegre edilmiş mi?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.		1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Alandaki genel yeşil doku stratejilerinden bahsedildi.	
YAYA YOLU				
1- Yaya yolları araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.		1- Soru net anlaşıldı. Kemerler boyunca uzanan yaya yolunun problemlili durumuna değinildi.	1- Sorunun amacı anlaşıldı. Kemerler doğrultusundaki potansiyel yaya yolunun karakterine değinildi.	1- Soru yarışma kapsamında değerlendirildi.
GEÇİT				
1- Yürüme rotasının sürekliliği yaya geçitleriyle destekleniyor mu?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.		1- Soru net anlaşıldı.	1- Grand Vitesse tarafında geçitlerle ilgili sorun olduğuna değinildi.	

Tablo 4.7 Grand Vitesse Estate ve çevresi bağlamında soruların sınanması VI

KALDIRIM				
1- Kaldırımın malzemesi, genişliği ve yoldan yüksekliği yürümek için uygun mu?				
Sinama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sinama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	1- O anda gözlemleyebildikleri alan dahilinde soruyu yanıtladılar.	1- Soru net anlaşıldı. Kemerler boyunca var olan tüm kaldırımlar genelindeki problemlere değinildi.	1- Alandaki kentsel tasarım stratejilerine ve kurallarına değinildi.	
BİSİKLET YOLU				
1- Bisiklet yolundaki akış, yürürken tedirgin edici mi ?				
Sinama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sinama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.		1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Bisiklet yollarının kentiçi akışlardaki organizasyonuna dair detaylara değinildi.	
ÇOCUKLAR				
1- Çocuklar mutlu gözüküyor mu?				
Sinama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sinama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı. Bulundukları yerin yakın çevresini gözlemleyerek cevapladılar.	1- Sorunun yalınlığı olumlu tepki aldı.	1- Sorunun amacı anlaşıldı ve o doğrultuda yanıtlandı.	1- Alanın genel karakterine ve alandaki mevcut olanaklara değinilerek soru yanıtlandı.	
ETKİNLİK ALANI				
1- Yürüme hattı etkinlik alanları ile ilişkililiyor mu?				
Sinama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sinama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşılmadı. Detaylandırılması istendi.		1- Sorunun amacı anlaşıldı.	1- Sorunun içeriğinde, amacına yönelik bilgiler verilmesi önerildi.	1- Soru kapsamını kemerlerin potansiyelleri ile ilişkilendiren kullanıcı oldu.
SESSİZ ALAN				
1- İhtiyaç duyunca sessiz bir alana kolaylıkla erişmek mümkün mü?				
Sinama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sinama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşılmadı.	1- Bir kullanıcı sessiz alanı kapalı alan olarak yorumlayarak cevapladı.	1- Soru net anlaşılmadı. Detaylandırılması istendi.	1- Sorunun içeriğinde, amacına yönelik bilgiler verilmesi önerildi.	
OYUN ALANI				
1- Çocuklar oyun alanlarının tadını çıkarabiliyor mu?				
Sinama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sinama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı. Konut alanına yakın oyun alanından bahsedildi.	1- O anda görüş alanına giren oyun alanı olmadığı için soruyu cevaplayamadı.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Sorunun amacı net anlaşıldı.	3- Soru net anlaşıldı. Bir önceki soru ile ilişkilendirilmesini öneren kullanıcı oldu.

Tablo 4.8 Grand Vitesse Estate ve çevresi bağlamında soruların sınanması VII

SPOR ALANI				
1- İnsanlar spor alanında vakit geçirmenin tadını çıkarabiliyor mu?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	2- Grand Vitesse'nin ordaki kapalı spor alanından bahseden kullanıcı oldu.	1- Soru net anlaşıldı.	1- Kemerlerin boyunca tekil spor alanlarının var olduğu ancak yeterince iyi durumda olmadıklarına değinildi.	1- Açık ya da kapalı spor alanını mı kastettiğim soruldu.
KAFELER				
1- İnsanlar kafenin yakınında vakit geçiriyor mu?				
2- Kafenin girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?				
3- Kafedeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Bulundukları alan dahilinde, o anda gözlemledikleri üzerinden soruyu yanıtlayan kullanıcı oldu.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Odak alandaki kafelerin genel durumu hakkında bilgi verildi.	3- Alandaki değışken iletişim biçimlerine ve yoğunluklarına dair detaylar verildi.
3- Union tiyatrosu ve yakın çevresinin gün içindeki aktif kullanımından bahsedildi.	3- Sorunun amacını aşan detaylar verildi.			

4.1.2 Ewer Caddesi ve Lloyd Bölgesi

Tablo 4.9 Ewer Caddesi ve Lloyd bölgesine dair fiziksel açılımlar

ANAHTAR BİLGİLER

- Odak alandaki günlük aktivite çeşitliliği azdır. Alandaki köprü altı mekanlarından bazıları boks klübü ve sanat atölyesi olarak kullanılmaktadır.
- Ewer caddesindeki çoğu köprü altı mekanına tek yönden erişim imkanı vardır. Genellikle kullanım dışı alanlar yer almaktadır.
- Ewer caddesinde park etme yasağı olmasına rağmen, cadde otopark olarak kullanılmaktadır.
- Ewer caddesinin ilişkilendiği köprü altı boşluklarının müdahale edilmeye ihtiyacı vardır.
- Odak alanın kuzeyinde bulunan geniş alan, stratejik konumundan ve karakterinden dolayı büyük bir kamusalik potansiyeli barındırmaktadır.

A- Otopark 31B- Ofis 55- Sanat Atölyesi 56,57- Fitness Salonu 59,60- Boş / İşlevlendirilmemiş Alan

61,62,63- Depo

YAPILI ÇEVRE ANALİZİ

Çelik anıtım, kağıt metal atölyeleri
Baskı dükkanları
Marangoz, takı dükkanı
Demir yolu klüpleri, depo, kurye
Demir yolu işletmesi altyapı tesisleri
Yayınevi, film stüdyoları, yazarlar
Hukuk bürosu, banka, muhasebe ofisi
Kuaför, seyahat danışmanı, araba kiralama
Hastane, eğitim birimi, vakıf
Bar, dükkan, otel, restoran
Kuru temizleme, kilise, sanat atölyeleri
Boş mahaller
İşletme aktivitesi için uygun olmayan alanlar
İşletilemez alanlar

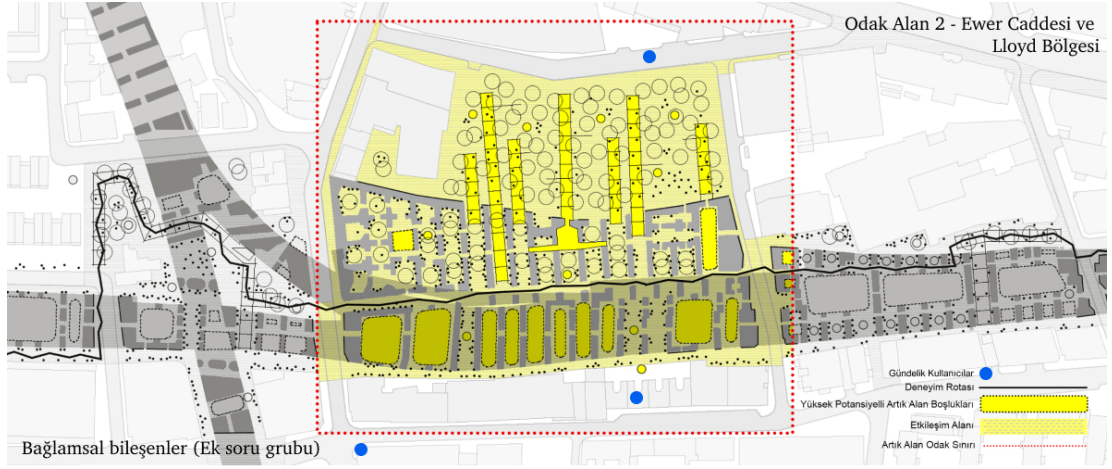
Üretim, Metal İşliği
Üretim, Değerlendirme İşliği
Üretim, Diğer
Ulaşım, Depolama
Demir Yolu İşletmesi
Bilgi ve İletişim
Profesyonel Servisler
Diğer Servisler
Kamu Servisleri
Restoranlar, Oteller
Diğer İşletme Aktiviteleri
Boş / Kullanım Dışı
Bilinmeyen
Diğer

GEÇİRGENLİK HARİTASINDA ODAK ALAN

ARTIK (ODAK) ALANDAN FOTOĞRAFLAR

4.1.2.1 Odak Alan Bağlamında Metodolojik Sentez Sorularının Sınanması

Tablo 4.10 Ewer Caddesi ve Lloyd bölgesi bağlamında soruların sınanması I



YÜRÜMEK				
1- Yürüyen insanlar var mı?				
2- Tekerlekli sandalyedeki birisi kolaylıkla hareket edebilir mi?				
3- Yolun malzemesi, genişliği ve seviye farkları yürümek için uygun mu?				
4- Yürüme rotasının sürekliliği kolaylıkla takip ediliyor mu?				
5- Yürüme hattı boyunca yeterli dinlenme noktası var mı?				
6- Yürürken çevreyi seyretmek mümkün mü?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Soru ve amacı net olarak anlaşıldı.	1- Yanıtını günün değişen saatlerine göre detaylandıran kullanıcı oldu.	1- Sorunun cevabını aşan detaylar verildi.	2- Soru net anlaşıldı.
3- Önceki 2 soru ile ilişkilendirildi.	3- Bireysel gündelik yaşam deneyimlerinden örneklerle desteklediler.	2- Sorunun amacını aşan evrensel tasarım kriterlerine değinildi.	2- Alanın her noktasında tekerlekli erişiminin aynı etkinlikte mümkün olamayacağından bahsedildi.	2- Sorunun içeriği sorgulandı.
4- Yürüme rotasını detaylandırmamı isteyen kullanıcı oldu.	4- Yürüme rotası olarak bulundukları noktaya geliş rotalarını kabul ettik.	3- Önceki 2 soru içerisinde bu soruyu yanıtlayan kullanıcı oldu.	3- Yarışma özelindeki genel problemlere değinildi.	4- Yürüme rotası olarak tam olarak neyi kastettiğimi sordular.
5- Bulundukları nokta ve yakın çevresini gözlemleyerek yanıtladılar.	6- Sorunun amacı anlaşılmadı.	4- Yarışmanın genel amaçlarına ve yürüme rotalarının sürekliliğinin tam olarak sağlanmadığına değinildi.	5- Alanda o an var olmadıkları için, dinlenme noktalarını hatırlamakta zorlandılar.	5- Sorunun amacını aşan detaylara değinildi.
6- Yürürken çevreyi seyretmeyi tercih etmediğini söyleyen kullanıcı oldu.		6- Sorunun amacı net olarak anlaşıldı.	6- Kemerlerin ve özellikle Lavington caddesindeki yapıların engel teşkil ettiğinden bahsettiler.	-

Tablo 4.11 Ewer Caddesi ve Lloyd bölgesi bağlamında soruların sınanması II

DURMAK				
1-Ayakta duran insanlar var mı?				
2- Ayakta dururken birbirleri ile konuşan insanlar var mı?				
3- Ayakta dururken aynı zamanda bir aktivite yapan insan var mı?				
4- Mevcut akışları engellemeden ayakta durmak için uygun yerler var mı?				
5- Ayakta dururken çevreyi seyretmek mümkün mü?				
6- Ayakta dururken destek alınacak kentsel elemanlar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı. Bulundukları yerin yakın çevresini gözlemleyerek cevapladılar.	2- Soru net anlaşıldı ve gözlemleyebildiği kadarı üzerinden yanıtlandı.	1- Alanda yer yer durmak için müsait alanlar olduğuna değinildi.	2- Sorunun amacı anlaşıldı.	2- Alandaki gürültü problemi ile ilişkilendirerek yanıtlayan kullanıcı oldu.
3- İnsanların kahve içme alışkanlığından bahsedildi.	4- Soru net anlaşıldı. Karşı kaldırımdaki uygun alanlarla örneklenerek yanıtlandı.	3- Soru net anlaşıldı ve bir önceki sorunun içeriği ile ilişkilendirildi.	4- Bu odak alan sınırlılığında, bir kaç noktada durmak için uygun bazı cephelerdeki nişlerden bahsedildi.	5- Lavington caddesindeki yapıların ve kemerlere yakın noktalarda kemerlerin engel olma durumu.
5- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	6- Soru net anlaşılmadı. Detaylandırmamı isteyen kullanıcı oldu.	5- Union tiyatrosu ve çevresinin karakteristik durumu ayrı tutuldu.	6- Soru net anlaşıldı. Kentsel elemanların yetersiz olduğu söylendi.	
OTURMAK				
1- Oturan insanlar var mı?				
2- Oturmak için farklı seçenekler var mı?				
3- Oturma elemanları yeterli mi?				
4- Otururken çevreyi seyretmek mümkün mü?				
5- Çimde uzanan insanlar var mı?				
6- Basamaklara, düşük duvarlara, kaldırım kenarlarına vb. oturan insanlar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	2- Seçenek olarak bulundukları mekanları referans aldılar.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Sorunun amacı net olarak anlaşıldı.	2- Alan genel olarak iyileştirildiğinde, oturma seçeneklerinin de artacağına vurgu yapıldı.
2- Lavington caddesi boyunca gözlemleyebildiği alan üzerinden yanıtlandı.	3- Soru net anlaşıldı. Hafta boyunca yeterlilik durumunun değiştiğinden bahsedildi.	3- Kafelerin oturma alanlarını düşünerek soruyu yanıtlamaya çalışan kullanıcı oldu.	3- Alanın mevcut problemlerinden birisinin bu yetersizlik olduğu vurgulandı.	4- Kemerler engel olarak değerlendirildi.
4 - 6 - Soru net anlaşıldı. Çevrelerini gözlemleyerek yanıtladılar.	5- Soru net anlaşıldı. Uzanacak genişlikte çim alan olmadığı söylendi.	5- Sorunun amacı net anlaşıldı. Bu odak alan dahilindeki yeşil alan yetersizliği vurgulandı.	6- Farklı karakteristik alanlara göre sorunun yanıtının değişkenlik göstermesi.	

Tablo 4.12 Ewer Caddesi ve Lloyd bölgesi bağlamında soruların sınanması III

GÖRMEK, DUYMAK, KONUŞMAK				
1- Çevredeki olayları rahatlıkla seyredebilecek görüş alanları var mı?				
2- Aydınlatma yeterli ve yönlendirici mi?				
3- İnsanlar birbirini duyup konuşabiliyor mu?				
4- İnsanların yüz ifadelerini görebileceğiniz bir mesafede yakınlarından geçerken seslerini duymak mümkün mü?				
5- Rastlantısal buluşmalar ve konuşmalar oluyor mu?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1 - 2 - Sorular net anlaşıldı. Yakın çevreyi gözlemleyerek yanıtladılar.	3- Soruyu bulunduğu kapalı alan üzerinden yanıtlayan kullanıcı olduç Sorunun amacından bahsedildi.	1- Yarışmanın problemleri ile ilişkilendirildi. Kemerlerin mevcut durumunun engel olması	2- Soru net olarak anlaşıldı ve yanıtlandı.	3- Odak alan özelinde, gürültü probleminin bu alanda azaldığına değinen kullanıcı oldu.
4- Soru ilginç bulundu. Net olarak anlaşıldı ve yanıtlandı.	5- Soru net anlaşıldı. Union tiyatrosu ve çevresi ile ilişkilendirildi.	4- Sorunun amacı net olarak anlaşıldı ve yanıtlandı.	5- Odak alanda bulunan mekanların bu durumu destekler çeşitlilikte olduğundan bahsettiler.	5- Kemerlerin mevcut durumu iyileştirildiğinde, bu durumun da direk olarak etkileneceği belirtildi.
KEYİF ALMAK				
1- Araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi?				
2- Hoşnut olunmayan hava koşullarından korunma seçenekleri var mı?				
3- İnsanlar doğanın ve güzel havanın tadını çıkarabiliyor mu?				
4- Alanın görsel bütünlüğü ve orda geçirilen vakit hatırlanmaya değer mi?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Bulundukları sokağı düşünerek soruyu yanıtladılar.	2 - 3 - 4 Sorular net olarak anlaşıldı ve alan dışı, genel görüşler bildirildi.	1- Sorunun amacı anlaşıldı ancak sorunun belirsiz olduğu söylendi.	2 - 4 - Sorular net olarak anlaşıldı ve yanıtlandı.	3- Soru net anlaşıldı. Odak alan genelinde bu durumun değişkenlik gösterdiğinden bahsedildi.
YAPILI ÇEVREYE TEMAS ETMEK				
1- Çevredeki yapılar genellikle çok katlı mı?				
2- Çevrede yapı yükseklikleri dengeli mi?				
3- Yapıların içindeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı?				
4- İnsanlar yapıların yakınında vakit geçirebiliyor mu?				
5- Yapıların girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	2- Sorunun amacı net olarak anlaşılmadı. Soru detaylandırıldı.	1- Soru net anlaşıldı. Kemerlerin çeperlerine yakın noktalardaki problemlerden bahsedildi.	2- Sorunun amacı net anlaşıldı.	3- Sorunun sokak ölçeği ile sınırlandırılması önerisi yapıldı.
3- Soru net anlaşıldı. Önceki 2 soru ile ilişkilendirilerek yanıtlayan kullanıcı oldu.	4 - 5 - Sorular net anlaşıldı ve birbiri ile ilişkilendirilerek yanıtlandı.	4- Soru net alaşıldı. Alandaki her noktada mümkün olmayacağından bahsedildi.	5- Soru ve amacı net olarak anlaşıldı.	5- Kemerlerin alternatif mekanlar üreteceğine değinen kullanıcı oldu.

Tablo 4.13 Ewer Caddesi ve Lloyd bölgesi bağlamında soruların sınanması IV

İŞ ALANI				
1- İnsanlar ofis binalarının yakınında vakit geçiriyor mu?				
2- Ofis binalarının girişinde oturmaya ya da ayakta durmaya uygun alanlar var mı?				
3- Ofis yapılarındaki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- 2 - Sorular net anlaşıldı. Çevrelerinde bildikleri ofis yapıları üzerinden cevapladılar.	3- Sorunun amacı anlaşılamadı. Bu iletişimin gerekliliğı sorgulandı.	1- Soru net anlaşıldı. Odak alandaki kentsel açık alanların her yapı için aynı imkanı sağlamadığına değinildi.	2- Sorunun amacı anlaşıldı. Bu ihtiyaçların genelde yapıların içerisinde giderildiğine değinildi.	3- Sorunun amacı anlaşıldı. Ofis yapısının içeriğine göre bu durumun değışkenlik göstereceğı belirtildi.
YAPI YÜKSEKLİKLERİ				
1- Çevrede genellikle 4 kat ve altı yapılar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.		1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Sorunun amacı net anlaşıldı.	
OTOPARK				
1- Yürüme rotasının sürekliliğı otopark alanlarından dolayı kesintiye uğruyor mu?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	1- Bu alandaki araç park etme ile ilgili kuralların katılığından bahseden kullanıcı oldu.	1- Soru net anlaşıldı. Kemerlerin doğrultusundaki rota boyunca bunun en temel problem olduğu söylendi.	1- Odak alandaki mevcut araç park sorunlarının, kemerlerin dönüşümü ile birlikte düşünülmesi gerekliliğine değinildi.	
KADIN - ERKEK				
1- Alanda dengeli bir kadın erkek kullanımının hakim olduğunu söylemek mümkün mü?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.		1- Sorunun amacı net anlaşıldı.	1- Odak alan dahilindeki bir kaç noktanın genel olarak tüm kullanıcıları olumsuz etkilediğinden bahsedildi.	
GECE YAŞAMI				
1- İnsanların aktif bir gece yaşamı deneyimlediğini söylemek mümkün mü?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı. Union tiyatrosu ve çevresindeki mekanlarla ilişkilendirilerek yanıtlandı.	1- Odak alandaki publardan bahsederek soruyu yanıtlayan kullanıcı oldu.	1- Sorunun amacı net olarak anlaşıldı.	1- Kemerlerin işlevsiz durumunun genel olarak gece kullanımını olumsuz etkilediğinden bahsedildi.	1- Soru, yarışmanın genel amaçları ile ilişkilendirilerek yanıtlandı.

Tablo 4.14 Ewer Caddesi ve Lloyd bölgesi bağlamında soruların sınanması V

KONUT BİRİMLERİ				
1- Konutların girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?				
2- Konutların içindeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı. Görüş alanlarına giren konutlar üzerinden yanıtladılar.	2- Soru net anlaşıldı ve içeriği sorgulandı.	1- Soru ve amacı net olarak anlaşıldı.	1- Odak alan sınırlılığında, konut dokusundaki hassasiyetlere değinildi.	2- Soru net anlaşıldı. Bu durumun odak alan genelinde değışkenlik gösterdiğine değinildi.
YAYA YOLU				
1- Yaya yolları araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	1- Araç trafiğinden genel olarak duyulan rahatsızlıklar dile getirildi.	1- Soru ve amacı net olarak anlaşıldı.	1- Yaya yolları ve araç trafiğinin genel olarak problemleri olduğundan bahsedildi.	1- Sorunun amacını aşan detaylar verildi.
KALDIRIM				
1- Kaldırımın malzemesi, genişliği ve yoldan yüksekliği yürümek için uygun mu?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	1- Gündelik yaşamda deneyimledikleri problemlerden bahseden kullanıcılar oldu.	1- Soru net anlaşıldı.	1- Odak alan dahilinde kaldırımlara dair genel problemleri olduğuna değindiler.	
BİSİKLET YOLU				
1- Bisiklet yolundaki akış, yürürken tedirgin edici mi ?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	1- Günün belli saatlerinde tedirgin ettiğinden bahsedildi.	1- Soru amacı net anlaşıldı.	1 - Soru, bir önceki sorularla ilişkilendirilerek yanıtladı.	1- Sorunun amacını aşan detaylar verildi.
SESSİZ ALAN				
1- İhtiyaç duyunca sessiz bir alana kolaylıkla erişmek mümkün mü?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşılmadı.	1- Sessiz alan olarak kapalı alanlar düşünöldü.	1- Soru net anlaşılmadı. Detaylandırılması istendi.	1- Sorunun içeriğinin düzenlenmesi önerildi.	1- Odak alan genelinde gürültü probleminin azaldığı sokaklar olduğundan bahsedildi.
SPOR ALANI				
1-İnsanlar spor alanında vakit geçirmenin tadını çıkarabiliyor mu?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	1- Yakınlarındaki spor alanlarından örnekler vererek soruyu yanıtlayan kullanıcı oldu.	1- Soru net anlaşıldı.	1- Soru özelinde kemerlerin işlevlendirilmesine dair detaylara değinildi.	1- Sorunun amacını aşan yorumlar geliştirildi.

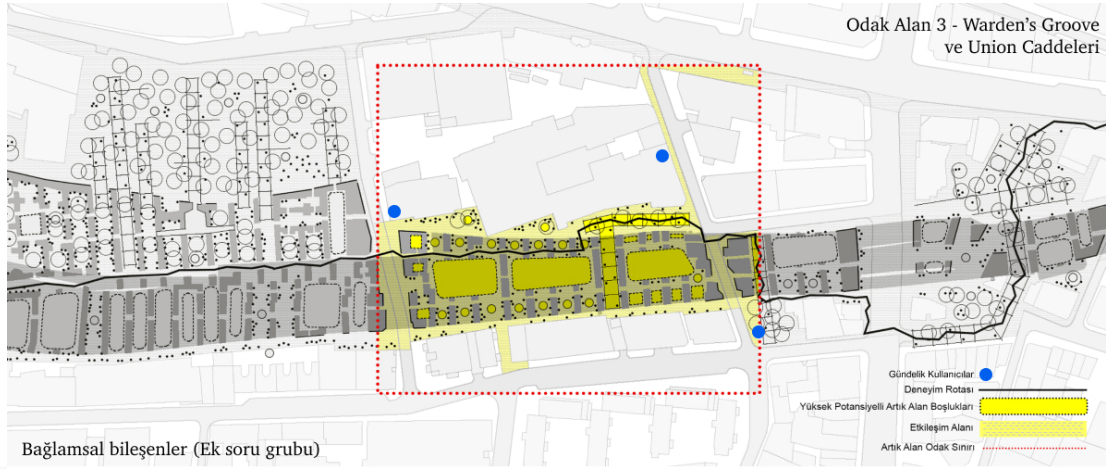
4.1.3 Warden's Groove ve Union Caddeleri

Tablo 4.15 Warden's Groove ve Union caddelerine dair fiziksel açılımlar

ANAHTAR BİLGİLER																													
• Odak alanın hem kuzeyinde hem de güneyindeki kemerlerdeki işlevsizlik durumu, yaya erişimi sürekliliği sağlanması noktasında zorlayıcı problemler üretmektedir. • Alandaki en büyük problem, alanı çevreleyen yapıların kemerlere çok bitişik inşaa edilmiş olmasıdır. Bu durum eylemsel geçirgenlik noktasında zorlayıcıdır. • Köprü altının güneyindeki kemerlerin tel örgülerle çevrilmiş olması, yaya sürekliliğini direkt olarak engellemektedir. • Wardens Groove alanında yapılan açık alan düzenlemelerinden sonra alandaki olumlu değişimler, tüm artık alanın kamusal anlamdaki potansiyellerinin ne kadar güçlü olduğunu göstermektedir.																													
4- Maket Atölyesi 31B- Ofis 50a- Araba Yıkama 50b- Berber 55- Sanat Atölyesi 56,57- Fitness Salonu																													
YAPILI ÇEVRE ANALİZİ																													
	<table><tr><td>Çelik üretim, kağıt metal atölyeleri</td><td>Üretim, Metal İşliği</td></tr><tr><td>Baskı dükkanları</td><td>Üretim, Değerlendirme İşliği</td></tr><tr><td>Marangoz, takı dükkanı</td><td>Üretim, Diğer</td></tr><tr><td>Demir yolu klüpleri, depo, kurye</td><td>Ulaşım, Depolama</td></tr><tr><td>Demir yolu işletmesi altyapı tesisleri</td><td>Demir Yolu İşletmesi</td></tr><tr><td>Yayinevi, film stüdyoları, yazılımcılar</td><td>Bilgi ve İletişim</td></tr><tr><td>Hukuk bürosu, banka, muhasebe ofisi</td><td>Profesyonel Servisler</td></tr><tr><td>Kuaför, seyahat danışmanı, araba kiralama</td><td>Diğer Servisler</td></tr><tr><td>Hastane, eğitim birimi, vakıf</td><td>Kamu Servisleri</td></tr><tr><td>Bar, dükkan, otel, restoran</td><td>Restoranlar, Oteller</td></tr><tr><td>Kuru temizleme, kilise, sanat atölyeleri</td><td>Diğer İşletme Aktiviteleri</td></tr><tr><td>Boş mahaller</td><td>Boş / Kullanım Dışı</td></tr><tr><td>İşletme aktivitesi için uygun olmayan alanlar</td><td>Bilinmeyen</td></tr><tr><td>İşletilemez alanlar</td><td>Diğer</td></tr></table>	Çelik üretim, kağıt metal atölyeleri	Üretim, Metal İşliği	Baskı dükkanları	Üretim, Değerlendirme İşliği	Marangoz, takı dükkanı	Üretim, Diğer	Demir yolu klüpleri, depo, kurye	Ulaşım, Depolama	Demir yolu işletmesi altyapı tesisleri	Demir Yolu İşletmesi	Yayinevi, film stüdyoları, yazılımcılar	Bilgi ve İletişim	Hukuk bürosu, banka, muhasebe ofisi	Profesyonel Servisler	Kuaför, seyahat danışmanı, araba kiralama	Diğer Servisler	Hastane, eğitim birimi, vakıf	Kamu Servisleri	Bar, dükkan, otel, restoran	Restoranlar, Oteller	Kuru temizleme, kilise, sanat atölyeleri	Diğer İşletme Aktiviteleri	Boş mahaller	Boş / Kullanım Dışı	İşletme aktivitesi için uygun olmayan alanlar	Bilinmeyen	İşletilemez alanlar	Diğer
Çelik üretim, kağıt metal atölyeleri	Üretim, Metal İşliği																												
Baskı dükkanları	Üretim, Değerlendirme İşliği																												
Marangoz, takı dükkanı	Üretim, Diğer																												
Demir yolu klüpleri, depo, kurye	Ulaşım, Depolama																												
Demir yolu işletmesi altyapı tesisleri	Demir Yolu İşletmesi																												
Yayinevi, film stüdyoları, yazılımcılar	Bilgi ve İletişim																												
Hukuk bürosu, banka, muhasebe ofisi	Profesyonel Servisler																												
Kuaför, seyahat danışmanı, araba kiralama	Diğer Servisler																												
Hastane, eğitim birimi, vakıf	Kamu Servisleri																												
Bar, dükkan, otel, restoran	Restoranlar, Oteller																												
Kuru temizleme, kilise, sanat atölyeleri	Diğer İşletme Aktiviteleri																												
Boş mahaller	Boş / Kullanım Dışı																												
İşletme aktivitesi için uygun olmayan alanlar	Bilinmeyen																												
İşletilemez alanlar	Diğer																												
GEÇİRGENLİK HARİTASINDA ODAK ALAN																													
																													
ARTIK (ODAK) ALANDAN FOTOĞRAFLAR																													
																													

4.1.3.1 Odak Alan Bağlamında Metodolojik Sentez Sorularının Sınanması

Tablo 4.16 Warden's Groove ve Union caddesi bağlamında soruların sınanması I



YÜRÜMEK				
1- Yürüyen insanlar var mı?				
2- Tekerlekli sandalyedeki birisi kolaylıkla hareket edebilir mi?				
3- Yolun malzemesi, genişliği ve seviye farkları yürümek için uygun mu?				
4- Yürüme rotasının sürekliliği kolaylıkla takip ediliyor mu?				
5- Yürüme hattı boyunca yeterli dinlenme noktası var mı?				
6- Yürürken çevreyi seyretmek mümkün mü?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	2- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı. Gündelik yaşamdaki gözlemlerinden bahseden kullanıcı oldu.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Yarışma alanındaki problemlere dikkat çeken kullanıcı oldu.	1- Gün içerisinde değişkenlik gösteren durumlara dikkat çektiler.
3- Soru net anlaşıldı. Bulundukları alan dahilinde soruyu yanıtladılar.	3- Bireysel gündelik yaşam deneyimlerinden örneklerle desteklediler.	2- Soru net anlaşıldı.	2- Odak alandaki her noktada aynı cevabın verilemeyeceğini söyleyen kullanıcı oldu.	2- Kullanıcıların ayrıştırılması eleştirildi.
4- Yürüme rotasını farklı yorumladılar.	4- Sorunun amacı tam olarak anlaşılmadı.	3- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	3- Sorunun amacını aşan detaylar verildi.	4- Yürüme rotasının soru içinde daha net tanımlanması gerektiğini belirten kullanıcı oldu.
5- Soru net anlaşıldı.	5- Kapalı mekanları da dinlenme noktası olarak değerlendiren kullanıcı oldu.	4- Soru özelinden çıkarak, yarışmanın genel amaçlarından bahseden kullanıcı oldu.	5- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	5- Kemerlerin alternatif mekanlar üreteceğine dair gelecek projeksiyonlardan bahsedildi.
6- Bu sorunun içeriği sorgulandı.	6- Sorunun amacı net olarak anlaşılmadı.	6- Soru net anlaşıldı.	6- Kemerlerin genel olarak engel teşkil ettiğini vurgulayan kullanıcı oldu.	-

Tablo 4.17 Warden's Groove ve Union caddesi bağlamında soruların sınanması II

DURMAK				
1-Ayakta duran insanlar var mı?				
2- Ayakta dururken birbirleri ile konuşan insanlar var mı?				
3- Ayakta dururken aynı zamanda bir aktivite yapan insan var mı?				
4- Mevcut akışları engellemeden ayakta durmak için uygun yerler var mı?				
5- Ayakta dururken çevreyi seyretmek mümkün mü?				
6- Ayakta dururken destek alınacak kentsel elemanlar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı. Bulundukları yerin yakın çevresini gözlemleyerek cevapladılar.	2- Soru net anlaşıldı ve görüş alanına giren insanlar dahilinde gözlem yapılarak soru cevaplandı.	1- Yarışmanın amacı ile ilişkilendirildi. İnsanların alanda durmayı tercih etmeyip, geçip gitmelerine değinildi.	2- Sorunun amacı anlaşıldı.	2- Sorunun amacına yönelik ipucunun (gürültü) paylaşılması gerekliliği.
3- Bir önceki soru ile ilişkilendirildi. (Konuşmak da bir aktivite yapmak)	4- Dar kaldırımlara dikkat çekildi.	3- Kahve içen, telefonda konuşan, sohbet eden insanlardan bahsedildi.	3- Bir önceki soru ile ilişkilendirildi.	4- Soru net anlaşıldı. Kemerlerin bu doğrultuda potansiyel durma nişleri olduğuna değinildi.
5- Soru net anlaşıldı. Çevrede seyretmeye değer ne olduğuna dair sorgulayan oldu.	6- Soru net anlaşıldı. Evet olarak yanıtlandı.	5- Union tiyatrosu ve çevresi ayrı tutularak soru cevaplandı.	5- Öncelikli olarak artık alana (kemer hattına) odaklanıldı.	6- Soru net anlaşıldı. Kentsel elemanların yetersiz olduğu söylendi.
OTURMAK				
1- Oturan insanlar var mı?				
2- Oturmak için farklı seçenekler var mı?				
3- Oturma elemanları yeterli mi?				
4- Otururken çevreyi seyretmek mümkün mü?				
5- Çimde uzanan insanlar var mı?				
6- Basamaklara, düşük duvarlara, kaldırım kenarlarına vb. oturan insanlar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	2- Soru bulundukları bağlam üzerinde değerlendirildi ve yanıtlandı.	1- Soru net anlaşıldı.	2- Wardens Grove caddesindeki düzenleme sonucu artan oturma seçeneklerine değindiler.	3- Sorunun amacı net anlaşıldı. Yetersiz olduğu yönünde cevaplar verildi.
3- Soru net anlaşıldı. Gün içerisinde yoğunluğun olduğu saatlerde yetersiz olduğundan bahsedildi.	4- Soru net anlaşıldı. Ancak sorunun amacını sorgulayan kullanıcı oldu. (Gerekliliği sorgulandı)	3- Kemerlerin bu noktada alternatifler üreteceğine yönelik açılımlar yapıldı.	4- Sorunun amacı net anlaşıldı. Odak alan dahilinde her noktada mümkün olmadığından bahsedildi.	4- Sorunun amacını aşan detaylar verildi.
5- Soru net anlaşıldı. Mint Cadde parkını tarif eden kullanıcı oldu.	6- Soru net anlaşıldı. Çevrelerini gözlemleyerek soruyu yanıtladılar.	5- Sorunun amacı net anlaşıldı. Alandaki yeşil doku yetersizliğine değinildi.	6- Soru ve amacı net olarak anlaşıldı.	6- Great Guilford caddesi boyunca yer alan alanlardaki farklı oturma alternatiflerinden bahsedildi.

Tablo 4.18 Warden's Groove ve Union caddesi bağlamında soruların sınanması

III

GÖRMEK, DUYMAK, KONUŞMAK				
1- Çevredeki olayları rahatlıkla seyredebilecek görüş alanları var mı?				
2- Aydınlatma yeterli ve yönlendirici mi?				
3- İnsanlar birbirini duyup konuşabiliyor mu?				
4- İnsanların yüz ifadelerini görebileceğiniz bir mesafede yakınlarından geçerken seslerini duymak mümkün mü?				
5- Rastlantısal buluşmalar ve konuşmalar oluyor mu?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- 2 - Sorular net anlaşıldı ve yanıtlandı.	3- Sorunun amacı net olarak anlaşılmadı. Gürültü problemi ile ilişkilendiren kullanıcı olmadı.	1- Sorunun amacı net anlaşıldı. Kemerlere yaklaştıkça seyir imkanının azaldığından bahsedildi.	2- Soru ve amacı net anlaşıldı.	3- Sorunun amacı anlaşıldı ancak sorunun içeriğinde de bahsedilmesi gerekliliğine değinildi.
4- Soruyu varsayımlar üzerinden yanıtladılar. Caddeye yaklaştıkça sorun olacağını söyleyen kullanıcı oldu.	5- Soru net anlaşıldı ve görüş alanlarına giren alan dahilinde soru yanıtlandı.	4- Soru net anlaşıldı ve bir önceki soru ile ilişkilendirildi.	5- Soru ve amacı net anlaşıldı.	5- Bu durumun odak alan dahilinde farklılık gösterdiğinden bahsedildi.
KEYİF ALMAK				
1- Araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi?				
2- Hoşnut olunmayan hava koşullarından korunma seçenekleri var mı?				
3- İnsanlar doğanın ve güzel havanın tadını çıkarabiliyor mu?				
4- Alanın görsel bütünlüğü ve orda geçirilen vakit hatırlanmaya değer mi?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- 2 Soruların içerikleri net anlaşılmadı.	3 - 4 - Sorular net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Sorunun içeriğinin geliştirilmesi önerildi.	2- Soru net anlaşıldı. Yanıtlanırken, alandaki genel problemlere değinildi.	3 - 4 - Sorular net anlaşıldı ve yanıtlandı.
YAPILI ÇEVREYE TEMAS ETMEK				
1- Çevredeki yapılar genellikle çok katlı mı?				
2- Çevrede yapı yükseklikleri dengeli mi?				
3- Yapıların içindeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duysal iletişim var mı?				
4- İnsanlar yapıların yakınında vakit geçirebiliyor mu?				
5- Yapıların girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Dengeli olarak ne kastedildiği anlaşılmadı.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı. Kemerlere yakın noktalardaki problemlere değinildi.	2- Soru ve amacı net anlaşıldı. Ancak içeriğinin geliştirilebileceği söylendi.	3- Sorunun amacı net anlaşıldı. Detaylar paylaşılması gerekliliğine değinildi.
3- Sorunun amacı net olarak anlaşılmadı.	4 - 5 - Sorular net anlaşıldı. Görüş alanları sınırlılığında yanıtlandı.	4- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	5- Bir önceki soru ile ilişkilendirildi ve benze açıklamalar yapıldı.	

Tablo 4.19 Warden's Groove ve Union caddesi bağlamında soruların sınanması

KÜLTÜREL MOZAİK				
1- İnsanlar bireysel farklılıklar ve kültürel çeşitliliğin tadını çıkarabiliyor mu?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru ve amacı net anlaşıldı.	1- Soruyu Londra geneli üzerinden yanıtlayan kullanıcı oldu.	1- Sorunun amacı net anlaşıldı.	1- Yarışmanın genel amaçlarına değinildi.	1- Kemerlerin bu durumu olumsuz etkilediğine değinildi.
YAPI YÜKSEKLİKLERİ				
1- Çevrede genellikle 4 kat ve altı yapılar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	1- Bulundukları alandan çevrelerini gözlemleyerek soruyu yanıtladılar.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Odak alan dahilindeki değişken yapı kütlelerinden bahsedildi.	
OTOPARK				
1- Yürüme rotasının sürekliliği otopark alanlarından dolayı kesintiye uğruyor mu?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	1- Kendi yaşamında deneyimlediği problemlerden bahseden kullanıcı oldu	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Great Guilford caddesine bağlanan ara sokaklardaki problemlere değinerek soruyu yanıtladılar.	
KADIN - ERKEK				
1- Alanda dengeli bir kadın erkek kullanımının hakim olduğunu söylemek mümkün mü?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Günün farklı saatlerindeki değişkenlikten bahseden kullanıcı oldu.	1- Soru ve amacı net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Kemerlerin rehabilitasyonu ile daha dengeli bir kullanım olacağına değindiler.	
PLANSIZ AKTİVİTE				
1- Yürüme hattı gün içerisinde çeşitli aktivitelerle destekleniyor mu ?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	1- Wardens Grove'da yapılan iyileştirmenin etkilerine değinen kullanıcı oldu.	1- Soru ve amacı net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Kemerlerin çeşitli aktiviteler üretmeye uygun esneklikte işlevlendirilmesi yönünde detaylandırıldı	
GECE YAŞAMI				
1- İnsanların aktif bir gece yaşamı deneyimlediğini söylemek mümkün mü?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	1- Kemerlerin tedirgin eden duruma değinen kullanıcı oldu.	1- Bu soru kapsamında alanın geneline yönelik açılımlar yapıldı.	1- Gece yaşamına dair problemler kemerlerin problemleri durumu ile ilişkilendirildi.	

Tablo 4.20 Warden’s Groove ve Union caddesi bağlamında soruların sınanması V

KONUT BİRİMLERİ				
1- Konutların girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?				
2- Konutların içindeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	2- Sorunun amacı net anlaşılmadı.	1- Soru net anlaşıldı. Odak alandaki konutlardan örneklerle desteklenerek yanıtlandı.	2- Sorunun amacı net anlaşıldı.	2- Sorunun içeriğinin geliştirilebileceği tavsiye edildi.
YAYA YOLU				
1- Yaya yolları araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	1- Deneyimlediği genel problemlerle ilişkilendirerek soruyu yanıtlayan kullanıcı oldu.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Alandaki genel araç yoğunluğu ile ilgili problemler açıldı.	1- Sorunun amacını aşan detaylar verildi.
KALDIRIM				
1- Kaldırımın malzemesi, genişliği ve yoldan yüksekliği yürümek için uygun mu?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.		1- Soru net anlaşıldı.	1- Odak alan dahilinde her noktada yanıtın aynı olmayacağı belirtildi.	
ETKİNLİK ALANI				
1- Yürüme hattı etkinlik alanları ile ilişkililiyor mu?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşılmadı.	1- Etkinlik alanı olarak kapalı mekanlar düşünöldü.	1- Soru net anlaşıldı.	1- Sorunun bağlamsal olarak detay vermesi gerekliliği vurgulandı.	
KAFELER				
1- İnsanlar kafenin yakınında vakit geçiriyor mu?				
2- Kafenin girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?				
3- Kafedeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	2- Soru net anlaşıldı. Alandaki kafelerin aktif kullanımlarından bahsedildi.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Kafelerin açık oturma alanları düşünöülerek yanıtlandı.	2- Birinci soru ile ilişkili olduğu yönünde yorum yapıldı ve benzer cevaplar verildi.
3- Sorunun amacı net anlaşılmadı.	3- Kafelerin açık oturma alanları değeriendirildi.	3- Sorunun amacı anlaşıldı.	3- Sorunun içeriğinde de sorunun amacına değinilmesi gerekliliği tavsiye edildi.	

4.1.4 Amerika Caddesi ve Çevresi

Tablo 4.21 Amerika caddeleri ve çevresine dair fiziksel açılımlar

ANAHTAR BİLGİLER																													
• Odak alanda otopark olarak kullanılan alanlar ve aktif olmayan köprü altı boşlukları, Amerika caddesindeki gündelik aktiviteleri olumsuz yönde etkilemektedir. • Araç yıkama, bakım ve onarım alanları tüm alanın çevresel etkisini ve kamusal değerini baskılamaktadır. • Odak alanın güneyinde genellikle düşük katlı yerleşimler yer almaktadır.																													
4- Maket Atölyesi 50a- Araba Yıkama 50b- Berber 35a- Restoran 35b- Bar ve Restoran																													
B- Kahve Dükkanı C- Oturma Alanı D- Yemek Standları 6-Canlı Müzik / Aktivite Alanı																													
YAPILI ÇEVRE ANALİZİ																													
	<table><tr><td>Çelik arıtım, kağıt metal atölyeleri</td><td>Üretim, Metal İşliği</td></tr><tr><td>Baskı dükkanları</td><td>Üretim, Değerlendirme İşliği</td></tr><tr><td>Marangoz, takı dükkanı</td><td>Üretim, Diğer</td></tr><tr><td>Demir yolu klüpleri, depo, kurye</td><td>Ulaşım, Depolama</td></tr><tr><td>Demir yolu işletmesi altyapı tesisleri</td><td>Demir Yolu İşletmesi</td></tr><tr><td>Yayınevi, film stüdyoları, yazılımcılar</td><td>Bilgi ve İletişim</td></tr><tr><td>Hukuk bürosu, banka, muhasebe ofisi</td><td>Profesyonel Servisler</td></tr><tr><td>Kuaför, seyahat danışmanı, araba kiralama</td><td>Diğer Servisler</td></tr><tr><td>Hastane, eğitim birimi, vakıf</td><td>Kamu Servisleri</td></tr><tr><td>Bar, dükkan, otel, restoran</td><td>Restoranlar, Oteller</td></tr><tr><td>Kuru temizleme, kilise, sanat atölyeleri</td><td>Diğer İşletme Aktiviteleri</td></tr><tr><td>Boş mahaller</td><td>Boş / Kullanım Dışı</td></tr><tr><td>İşletme aktivitesi için uygun olmayan alanlar</td><td>Bilinmeyen</td></tr><tr><td>İşletilemez alanlar</td><td>Diğer</td></tr></table>	Çelik arıtım, kağıt metal atölyeleri	Üretim, Metal İşliği	Baskı dükkanları	Üretim, Değerlendirme İşliği	Marangoz, takı dükkanı	Üretim, Diğer	Demir yolu klüpleri, depo, kurye	Ulaşım, Depolama	Demir yolu işletmesi altyapı tesisleri	Demir Yolu İşletmesi	Yayınevi, film stüdyoları, yazılımcılar	Bilgi ve İletişim	Hukuk bürosu, banka, muhasebe ofisi	Profesyonel Servisler	Kuaför, seyahat danışmanı, araba kiralama	Diğer Servisler	Hastane, eğitim birimi, vakıf	Kamu Servisleri	Bar, dükkan, otel, restoran	Restoranlar, Oteller	Kuru temizleme, kilise, sanat atölyeleri	Diğer İşletme Aktiviteleri	Boş mahaller	Boş / Kullanım Dışı	İşletme aktivitesi için uygun olmayan alanlar	Bilinmeyen	İşletilemez alanlar	Diğer
Çelik arıtım, kağıt metal atölyeleri	Üretim, Metal İşliği																												
Baskı dükkanları	Üretim, Değerlendirme İşliği																												
Marangoz, takı dükkanı	Üretim, Diğer																												
Demir yolu klüpleri, depo, kurye	Ulaşım, Depolama																												
Demir yolu işletmesi altyapı tesisleri	Demir Yolu İşletmesi																												
Yayınevi, film stüdyoları, yazılımcılar	Bilgi ve İletişim																												
Hukuk bürosu, banka, muhasebe ofisi	Profesyonel Servisler																												
Kuaför, seyahat danışmanı, araba kiralama	Diğer Servisler																												
Hastane, eğitim birimi, vakıf	Kamu Servisleri																												
Bar, dükkan, otel, restoran	Restoranlar, Oteller																												
Kuru temizleme, kilise, sanat atölyeleri	Diğer İşletme Aktiviteleri																												
Boş mahaller	Boş / Kullanım Dışı																												
İşletme aktivitesi için uygun olmayan alanlar	Bilinmeyen																												
İşletilemez alanlar	Diğer																												
GEÇİRGENLİK HARİTASINDA ODAK ALAN																													
ARTIK (ODAK) ALANDAN FOTOĞRAFLAR																													

Tablo 4.23 Amerika caddesi ve çevresi bağlamında soruların sınanması II

DURMAK				
1-Ayakta duran insanlar var mı?				
2- Ayakta dururken birbirleri ile konuşan insanlar var mı?				
3- Ayakta dururken aynı zamanda bir aktivite yapan insan var mı?				
4- Mevcut akışları engellemeden ayakta durmak için uygun yerler var mı?				
5- Ayakta dururken çevreyi seyretmek mümkün mü?				
6- Ayakta dururken destek alınacak kentsel elemanlar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı. Bulundukları yerin yakın çevresini gözlemleyerek cevapladılar.	2- Soru net anlaşıldı ve görüş alanına giren insanlar dahilinde gözlem yapılarak soru cevaplandı.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Otopark işlevli kemerlere giriş çıkış sirkülasyonlarının alanda yarattığı problemlere değinildi.	1- Sorunun amacını aşan detaylar verildi.
3- Soru net anlaşılmadı. Detaylandırılması istendi.	4- Soru net anlaşıldı. Yakın çevredeki problemlere değinerek yanıtlayan kullanıcı oldu.	2- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	3- Bir önceki soru ile ilişkilendirildi.	4- Soru ve amacı net anlaşıldı. Odak alan dahilindeki değişken durumlara dikkat çektiler.
5- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	6- Soru net anlaşılmadı. Örnek vermemi isteyen kullanıcı oldu.	5- Soru ve amacı net anlaşıldı. Kemerlerin engel teşkil ettiğine değinildi.	6- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	
OTURMAK				
1- Oturan insanlar var mı?				
2- Oturmak için farklı seçenekler var mı?				
3- Oturma elemanları yeterli mi?				
4- Otururken çevreyi seyretmek mümkün mü?				
5- Çimde uzanan insanlar var mı?				
6- Basamaklara, düşük duvarlara, kaldırım kenarlarına vb. oturan insanlar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Soru net anlaşıldı. Keppel row caddesindeki kullanıcı bulunduğu alanı gözlemleyerek yanıtladı.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Amerika caddesindeki kemerlerin otopark işlevinden dolayı, alanın oturmak için tercih edilmemesi.	2- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.
3- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı. Yakın çevresindeki genel problemlere değinen kullanıcı oldu.	4- Soru net anlaşıldı. Ancak sorunun amacına yönelik yanıtlar alınmadı.	3- Soru net anlaşıldı. Alandaki genel problemlerle değinerek yanıtladılar.	4- Soru net anlaşıldı.	4- Sorunun içinde, sorunun amacına yönelik detaylar verilmeli mi sorusu gündeme geldi.
5- Soru net anlaşıldı. Uzanılacak çim alan olmadığı açık olarak belirtildi.	6- Soru net anlaşıldı. Görüş alanlarına giren sınırlılık dahilinde soruyu yanıtladılar.	5- Sorunun amacı net anlaşıldı. Yeşil alan yetersizliğine değinildi.	6- Soru net anlaşıldı. Keppel row caddesindeki alternatif oturma elemanlarından bahsedildi.	

Tablo 4.24 Amerika caddesi ve çevresi bağlamında soruların sınanması III

GÖRMEK, DUYMAK, KONUŞMAK				
1- Çevredeki olayları rahatlıkla seyredebilecek görüş alanları var mı?				
2- Aydınlatma yeterli ve yönlendirici mi?				
3- İnsanlar birbirini duyup konuşabiliyor mu?				
4- İnsanların yüz ifadelerini görebileceğiniz bir mesafede yakınlarından geçerken seslerini duymak mümkün mü?				
5- Rastlantısal buluşmalar ve konuşmalar oluyor mu?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı. Bulundukları yerin yakın çevresini gözlemleyerek cevapladılar.	2 - 5 - Sorular net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Sorunun amaçladığının ötesinde, yarışma genelinde açılımlar yapıldı.	2- Soru ve amacı net anlaşıldı.
3- Soru net anlaşıldı. Gözlemledikleri alan dahilinde farklı yanıtlar verildi.	4- Soru net anlaşıldı. Otopark ve araç bakımı işlevlerinden dolayı gürültü problemine değinen kullanıcı oldu.	3- Soru ve amacı net anlaşıldı. Soru özelinde, Amerika caddesindeki genel problemlerle değindiler.	4- Soru ve amacı net anlaşıldı.	5- Soru net anlaşıldı. Odak alan dahilinde bu durumun değişkenlik gösterdiğinden bahsedildi.
KEYİF ALMAK				
1- Araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi?				
2- Hoşnut olunmayan hava koşullarından korunma seçenekleri var mı?				
3- İnsanlar doğanın ve güzel havanın tadını çıkarabiliyor mu?				
4- Alanın görsel bütünlüğü ve orda geçirilen vakit hatırlanmaya değer mi?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı. Alandaki otopark problemlerine dikkat çeken kullanıcı oldu.	2 - 3 - 4 Sorular net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Soru net anlaşıldı. Amerika caddesi özelinde problemlere değinerek yanıtlandı.	2 - 3 Sorular net anlaşıldı ve yanıtlandı.	4- Soru net anlaşıldı. Alanda değişkenlik gösteren durumlara dikkat çeken kullanıcı oldu.
YAPILI ÇEVREYE TEMAS ETMEK				
1- Çevredeki yapılar genellikle çok katlı mı?				
2- Çevrede yapı yükseklikleri dengeli mi?				
3- Yapıların içindeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşsal iletişim var mı?				
4- İnsanlar yapıların yakınında vakit geçirebiliyor mu?				
5- Yapıların girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- 4 - 5 Sorular net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Dengeli olarak tam olarak ne sormak istediğim anlaşılmadı.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Soru ve amacı net anlaşıldı. Bu dengenin alandaki kentsel tasarım yönetmelikleri ile sağlandığına değinildi.	2- Sorunun amacını aşan detaylar verildi.
3- Soru net anlaşılmadı. Detaylandırmam istendi.		3- Soru net anlaşıldı ancak sorunun içeriğinin yeniden düzenlenmesi gerekliliği gündeme geldi.	4- Soru net anlaşıldı. Alandaki farklı noktalarda sorunun yanıtı değişkenlik gösterdi.	5- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.

Tablo 4.25 Amerika caddesi ve çevresi bağlamında soruların sınanması IV

KÜLTÜREL MOZAİK				
1- İnsanlar bireysel farklılıklar ve kültürel çeşitliliğin tadını çıkarabiliyor mu?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı. Bulundukları yerin yakın çevresini gözlemleyerek cevapladılar.		1- Yarışmanın amacı ile ilişkilendirildi.	1- Sorunun amacı net olarak anlaşıldı.	
İŞ ALANI				
1- İnsanlar ofis binalarının yakınında vakit geçiriyor mu?				
2- Ofis binalarının girişinde oturmaya ya da ayakta durmaya uygun alanlar var mı?				
3- Ofis yapılarındaki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duysal iletişim var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1 - 2 - Sorular net anlaşıldı ve yanıtlandı.	3- Sorunun içeriğinin detaylandırılmasını isteyen kullanıcı oldu.	1- Soru net anlaşıldı ve alandaki problemler üzerinden yanıtlar detaylandırıldı.	2- Odak alan dahilindeki ofis yapılarının genellikle içe dönük yapılarından bahsedildi.	3- Sorunun amacı anlaşıldı.
YAPI YÜKSEKLİKLERİ				
1- Çevrede genellikle 4 kat ve altı yapılar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Yakın çevrelerini gözlemleyerek soruyu yanıtladılar.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Alandaki yapılaşma kurallarına dair detaylar paylaşıldı.	
OTOPARK				
1- Yürüme rotasının sürekliliği otopark alanlarından dolayı kesintiye uğruyor mu?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	1- Amerika caddesindeki problemlere değindiler.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Otopark ve araç bakım işlevlerine sahip kemerlerin yarattığı problemlere değinildi	1- Yarışma alanı genelindeki problemlerden bahsettiler.
KADIN - ERKEK				
1- Alanda dengeli bir kadın erkek kullanımının hakim olduğunu söylemek mümkün mü?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.		1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.		
PLANSIZ AKTİVİTE				
1- Yürüme hattı gün içerisinde çeşitli aktivitelerle destekleniyor mu ?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Sorunun amacı net anlaşılmadı.	1- Plansız aktivite olarak neyi sorduğuma dair örnek vermem istendi.	1- Soru ve amacı net anlaşıldı.	1- Yarışmanın genel amaçlarına yönelik açılımlar yapıldı.	

Tablo 4.26 Amerika caddesi ve çevresi bağlamında soruların sınanması V

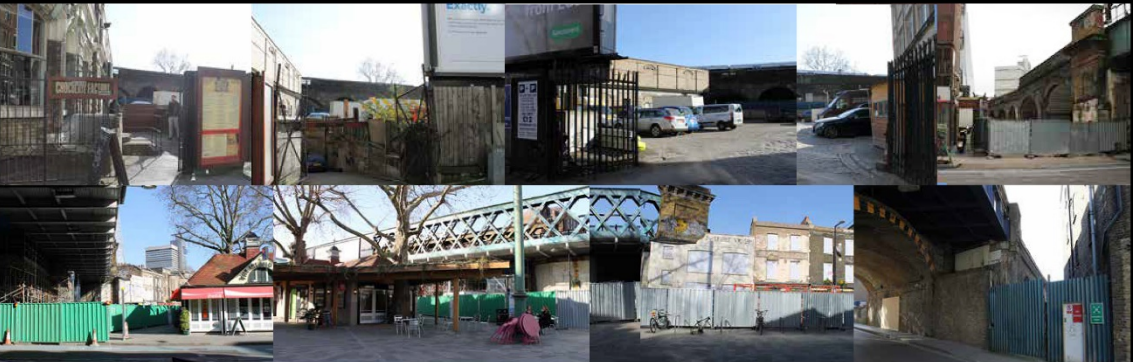
GECE YAŞAMI				
1- İnsanların aktif bir gece yaşamı deneyimlediğini söylemek mümkün mü?				
Sinama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sinama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Gece ve gündüz yaşamı arasındaki net ayrımlara değinen kullanıcılar oldu.	1- Soru ve amacı net anlaşıldı.	1- Alandaki kemerlerin mevcut haliyle gece ve gündüz kullanımları olumsuz etkiliyor olması.	1- Yarışma özelindeki temel amaçlara değinerak soruyu yanıtlayanlar oldu.
CADDE				
1-Araç trafiğinin hakim olduğu caddelere yeşil doku entegre edilmiş mi?				
Sinama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sinama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	1- Görüş alanları sınırlılığında soruyu yanıtladılar.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Bu soru özelinden çıkarak alandaki genel cadde düzenlemelerine yönelik detaylar paylaşıldı.	
YAYA YOLU				
1- Yaya yolları araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi?				
Sinama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sinama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Amerika caddesindeki araç sirkülasyonunun yarattığı problemler.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Odak alan dahilindeki yaya yollarına dair yapılan güncel düzenlemelerden bahsedildi (Keppel Row)	
KALDIRIM				
1- Kaldırımın malzemesi, genişliği ve yoldan yüksekliği yürümek için uygun mu?				
Sinama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sinama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Bir önceki soru ile ilişkilendirildi.	1- Soru ve içeriği net anlaşıldı.	1- Alandaki genel problemlere değinerak soruyu yanıtladılar.	1- Noktasal bir kaç problemlili alana değinen kullanıcı oldu (Amerika caddesi)
BİSİKLET YOLU				
1- Bisiklet yolundaki akış, yürürken tedirgin edici mi ?				
Sinama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sinama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Bisikleti ile ulaşımını sağlayan kullanıcı sorunun içeriğini sorguladı.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.		
ETKİNLİK ALANI				
1- Yürüme hattı etkinlik alanları ile ilişkililiyor mu?				
Sinama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sinama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşılmadı.	1- Etkinlik alanı olarak neyi kastettiğimi sordular.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Sorunun içeriğinin geliştirilmesine yönelik tavsiyeler verildi.	

Tablo 4.27 Amerika caddesi ve çevresi bağlamında soruların sınanması VI

SOKAK SANATI				
1- Yürüme hattı üzerindeki sokak sanatı örneğinin çevresel etkisi güçlü mü?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	1- Görüş alanına giren sokak sanatı üzerinden soruyu detaylandıran kullanıcı oldu.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Yarışma kapsamında kemerlerin işlevlendirilmesi noktasındaki sanatsal fonksiyonların önemi.	
KAFELELER				
1- İnsanlar kafenin yakınında vakit geçiriyor mu?				
2- Kafenin girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?				
3- Kafedeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	1- Gün içerisinde kendilerinin de vakit geçirdikleri kafelerden bahsettiler.	1- Soru net anlaşıldı.	1- Kafelerin rehabilitasyonu üzerinden, alandaki tekil ve noktasal iyileştirmelere değinildi.	2- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.
2- Soru net anlaşıldı ve detaylandırılarak yanıtlandı.	3- Soru net anlaşıldı ve Keppel Row'daki açık oturma alanlarından bahsedildi.	3- Bir önceki soru ile ilişkilendirilerek yanıtlandı.		

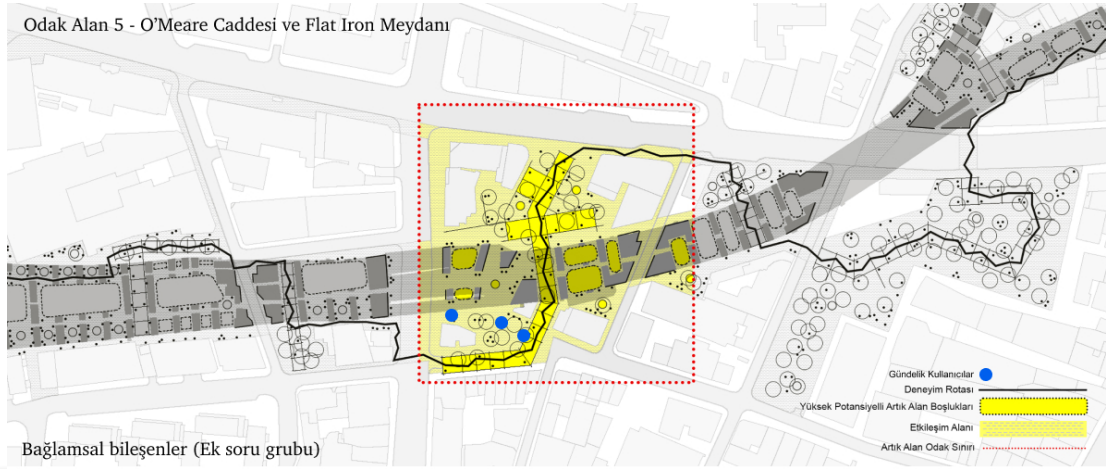
4.1.5 O'Meare Caddesi ve Flat Iron Meydanı

Tablo 4.28 O'Meare Caddesi ve Flat Iron meydanına dair fiziksel açılımlar

ANAHTAR BİLGİLER																													
- Londra köprüsüne doğru doğu hattından devam ederken, köprü altındaki boşlukların genellikle demir yolu işletmelerinin deposu ya da teknik birimi olduğu görülmektedir. Yani bu alanlar kısa süreli kullanımlara hizmet etmektedir. Kamusal anlamda herhangi bir alternatif sunmamaktadır. - Odak alanın güneyindeki kemerlere çok yakın konumlanan yapılar, alanın yaya sürekliliğinin sağlanması noktasında problemler üretse de, köprü altı boşluklarında tasarlanan bazı restoran ve kafe birimleri, Flat Iron meydanına doğru olan kamusal bağlantıyı güçlendirmektedir.																													
4- Maket Atölyesi 50a- Araba Yıkama 50b- Berber 35a- Restoran 35b- Bar ve Restoran C- Oturma Alanı D- Yemek Standları 6-Canlı Müzik / Aktivite Alanı E- Tasarım ve Baskı Atölyesi																													
YAPILI ÇEVRE ANALİZİ																													
	<table><tr><td>Çelik üretim, kağıt metal atölyeleri</td><td>Üretim, Metal İşliğı</td></tr><tr><td>Baskı dükkanları</td><td>Üretim, Değerlendirme İşliğı</td></tr><tr><td>Marangoz, takı dükkanı</td><td>Üretim, Diğer</td></tr><tr><td>Demir yolu klüpleri, depo, kurye</td><td>Ulaşım, Depolama</td></tr><tr><td>Demir yolu işletmesi altyapı tesisleri</td><td>Demir Yolu İşletmesi</td></tr><tr><td>Yayınevi, film stüdyoları, yazılımcılar</td><td>Bilgi ve İletişim</td></tr><tr><td>Hukuk bürosu, banka, muhasebe ofisi</td><td>Profesyonel Servisler</td></tr><tr><td>Kuaför, seyahat danışmanı, araba kiralama</td><td>Diğer Servisler</td></tr><tr><td>Hastane, eğitim birimi, vakıf</td><td>Kamu Servisleri</td></tr><tr><td>Bar, dükkan, otel, restoran</td><td>Restoranlar, Oteller</td></tr><tr><td>Kuru temizleme, kilise, sanat atölyeleri</td><td>Diğer İşletme Aktiviteleri</td></tr><tr><td>Boş mahaller</td><td>Boş / Kullanım Dışı</td></tr><tr><td>İşletme aktivitesi için uygun olmayan alanlar</td><td>Bilinmeyen</td></tr><tr><td>İşletilemez alanlar</td><td>Diğer</td></tr></table>	Çelik üretim, kağıt metal atölyeleri	Üretim, Metal İşliğı	Baskı dükkanları	Üretim, Değerlendirme İşliğı	Marangoz, takı dükkanı	Üretim, Diğer	Demir yolu klüpleri, depo, kurye	Ulaşım, Depolama	Demir yolu işletmesi altyapı tesisleri	Demir Yolu İşletmesi	Yayınevi, film stüdyoları, yazılımcılar	Bilgi ve İletişim	Hukuk bürosu, banka, muhasebe ofisi	Profesyonel Servisler	Kuaför, seyahat danışmanı, araba kiralama	Diğer Servisler	Hastane, eğitim birimi, vakıf	Kamu Servisleri	Bar, dükkan, otel, restoran	Restoranlar, Oteller	Kuru temizleme, kilise, sanat atölyeleri	Diğer İşletme Aktiviteleri	Boş mahaller	Boş / Kullanım Dışı	İşletme aktivitesi için uygun olmayan alanlar	Bilinmeyen	İşletilemez alanlar	Diğer
Çelik üretim, kağıt metal atölyeleri	Üretim, Metal İşliğı																												
Baskı dükkanları	Üretim, Değerlendirme İşliğı																												
Marangoz, takı dükkanı	Üretim, Diğer																												
Demir yolu klüpleri, depo, kurye	Ulaşım, Depolama																												
Demir yolu işletmesi altyapı tesisleri	Demir Yolu İşletmesi																												
Yayınevi, film stüdyoları, yazılımcılar	Bilgi ve İletişim																												
Hukuk bürosu, banka, muhasebe ofisi	Profesyonel Servisler																												
Kuaför, seyahat danışmanı, araba kiralama	Diğer Servisler																												
Hastane, eğitim birimi, vakıf	Kamu Servisleri																												
Bar, dükkan, otel, restoran	Restoranlar, Oteller																												
Kuru temizleme, kilise, sanat atölyeleri	Diğer İşletme Aktiviteleri																												
Boş mahaller	Boş / Kullanım Dışı																												
İşletme aktivitesi için uygun olmayan alanlar	Bilinmeyen																												
İşletilemez alanlar	Diğer																												
GEÇİRGENLİK HARİTASINDA ODAK ALAN																													
																													
ARTIK (ODAK) ALANDAN FOTOĞRAFLAR																													
																													

4.1.5.1 Odak Alan Bağlamında Metodolojik Sentez Sorularının Sınanması

Tablo 4.29 O’Meare Cad. ve Flat Iron meydanı bağlamında soruların sınanması I



YÜRÜMEK				
1- Yürüylen insanlar var mı?				
2- Tekerlekli sandalyedeki birisi kolaylıkla hareket edebilir mi?				
3- Yolun malzemesi, genişliği ve seviye farkları yürümek için uygun mu?				
4- Yürüme rotasının sürekliliği kolaylıkla takip ediliyor mu?				
5- Yürüme hattı boyunca yeterli dinlenme noktası var mı?				
6- Yürürken çevreyi seyretmek mümkün mü?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Bulundukları alanın genelde aktif olduğuna değinen kullanıcılar oldu.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Kemerlere yaklaşıkça artan problemleri durumlara değinen kullanıcı oldu.	1- Günün farklı saatlerine yürüylen insan sayılarının değışkenlik göstereceğine değinildi.
2- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Bireysel deneyimleri üzerinden örneklerle soruyu yanıtlayan kullanıcı oldu.	2- Soru net anlaşıldı.	2- Sorunun içeriğinin yeniden düzenlenmesi gerekliliği (kapsayıcılık)	3- Soru net anlaşıldı. Odak alan genelinde değışkenlik gösteren noktalardan bahsedildi.
3- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	3- O anda vakit geçirdikleri alana dair gayet olumlu algıları vardı.	4- Yürüme rotasının sürekliliğine dair problemler, yarışma geneli üzerinden detaylandırıldı.	4- Soru ve amacı net anlaşıldı.	4- Sorunun amacını aşan detaylar verildi.
4- Sorunun içeriği net olarak anlaşılmadı.	5- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	5- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	5- Kemerlerin iyileştirilmesi ile birlikte, alandaki dinlenme noktalarının çeşitleneceğine değinildi.	5- Yarışmaya odaklanarak yanıtlandılar.
6- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı. Çevreyi rahatlıkla seyredebildiğini söyleyen kullanıcı oldu.		6- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	6- Flat Iron meydanının, yarışma alanı genelindeki özel karakteristik yapısından bahsedildi.	-

Tablo 4.30 O’Meare Cad. ve Flat Iron Meydanı bağlamında soruların sınanması II

DURMAK				
1-Ayakta duran insanlar var mı?				
2- Ayakta dururken birbirleri ile konuşan insanlar var mı?				
3- Ayakta dururken aynı zamanda bir aktivite yapan insan var mı?				
4- Mevcut akışları engellemeden ayakta durmak için uygun yerler var mı?				
5- Ayakta dururken çevreyi seyretmek mümkün mü?				
6- Ayakta dururken destek alınacak kentsel elemanlar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Çevrelerini gözlemleyerek soruyu yanıtladılar.	1- Soru ve amacı net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Sorunun amacı net anlaşıldı. Soru içinde de buna değinilmesi gerekliliği düşünüldü.	2- Kemerlere yakın noktalardaki gürültü problemine değinen kullanıcı oldu.
3- İçerik olarak bir önceki soru ile ilişkilendirildi.	4- Soru net anlaşıldı ve alandan örnekler verilerek yanıtlandı.	3- Flat Iron meydanı özelindeki genel aktivite ve etkileşim çeşitliliğinden bahsedildi.	3- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	4- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı. Sorunun yanıtının odak alan dahilindeki her nokta için aynı olmaması.
5- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	6- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	5- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	5- Kemerlerin yakın çeperlerinde görüş alanının daralması problemi.	6- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı. Yeterliliği üzerine düşünen kullanıcı oldu.
OTURMAK				
1- Oturan insanlar var mı?				
2- Oturmak için farklı seçenekler var mı?				
3- Oturma elemanları yeterli mi?				
4- Otururken çevreyi seyretmek mümkün mü?				
5- Çimde uzanan insanlar var mı?				
6- Basamaklara, düşük duvarlara, kaldırım kenarlarına vb. oturan insanlar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	2- Soru net anlaşıldı. Çevrelerini gözlemleyerek yanıtladılar.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Odak alan genelinde, sorunun yanıtının farklılaşacağına yönelik açılımlar yapıldı.	3- Soru net anlaşıldı. Alandaki işlevsiz olan kemerlerin yakın çevresini düşünerek yanıtlayan kullanıcı oldu
3- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	4- Soru Flat Iron meydanı sınırlılığına yanıtlandı.	4- Soru net anlaşıldı. Kemerlerin masif cephelerine yönelik elıştırılar geliştirildi.	4- Yarışma kapsamında değinilen gelen problemlere odaklanan kullanıcı oldu.	5- Soru ve amacı net anlaşıldı.
5- Soru net anlaşıldı. Yakınlardaki parklardan bahseden oldu.	6- Görüş alanına giren bir örnek göremediği için soruyu cevaplamayan kullanıcı oldu.	5- Uzanılacak bir çim alan olmaması. Sorunun içeriğinin yeniden değerlendirilmesi gündeme geldi.	6- Soru net anlaşıldı. Alandaki değişkenlik gösteren alternatif oturma alanlarından bahsedildi.	

Tablo 4.31 O’Meare Cad. ve Flat Iron Meydanı bağlamında soruların sınanması

III

GÖRMEK, DUYMAK, KONUŞMAK				
1- Çevredeki olayları rahatlıkla seyredebilecek görüş alanları var mı?				
2- Aydınlatma yeterli ve yönlendirici mi?				
3- İnsanlar birbirini duyup konuşabiliyor mu?				
4- İnsanların yüz ifadelerini görebileceğiniz bir mesafede yakınlarından geçerken seslerini duymak mümkün mü?				
5- Rastlantısal buluşmalar ve konuşmalar oluyor mu?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- 2 - Sorular net anlaşıldı. Bulundukları yerin yakın çevresini gözlemleyerek cevapladılar.	3- Soru net anlaşıldı ve gündelik yaşamdaki deneyimleri üzerinden yanıtladılar.	1- Soru ve amacı net anlaşıldı.	1- Odak alan üzerinde bu durumun değişkenlik göstereceğine değinildi.	2- Soru ve amacı net olarak anlaşıldı. Alana dair farklı değerlendirmeler yapıldı.
4- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	5- Flat Iron meydanı, sorunun tam olarak yanıt bulduğu bir alan olarak değerlendirildi.	3- Soru net anlaşıldı. Union caddesinin gün içerisinde değişkenlik gösteren akış durumu.	4- Soru net anlaşıldı ve önceden alana yaptıkları ziyaretler üzerinden soru yanıtlandı.	5- Flat Iron meydanının tam bir rastlantısal buluşma mekanı olması. Kemerlere yaklaştıkça durumun değişmesi.
KEYİF ALMAK				
1- Araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi?				
2- Hoşnut olunmayan hava koşullarından korunma seçenekleri var mı?				
3- İnsanlar doğanın ve güzel havanın tadını çıkarabiliyor mu?				
4- Alanın görsel bütünlüğü ve orda geçirilen vakit hatırlanmaya değer mi?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı. Flat Iron meydanı sınırlılığında soru yanıtlandı.	2 -3 - 4 - Sorular net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Soru net olarak anlaşıldı. Odak alan sınırlılığında farklı değerlendirmeler yapıldı.	2 - 3 - Sorular ve amacı net olarak anlaşıldı.	4- Soru, alandaki farklı karakteristik özellik gösteren noktalara değinilerek yanıtlandı.
YAPILI ÇEVREYE TEMAS ETMEK				
1- Çevredeki yapılar genellikle çok katlı mı?				
2- Çevrede yapı yükseklikleri dengeli mi?				
3- Yapıların içindeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı?				
4- İnsanlar yapıların yakınında vakit geçirebiliyor mu?				
5- Yapıların girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Dengeli olarak ne kastettiğimi açıklamamı isteyen kullanıcı oldu.	1- 4 - 5 - Sorular ve amaçları net olarak anlaşıldı.	2- Yapı yüksekliklerine dair genel yönetmeliklere değinen kullanıcı oldu.	2- Sorunun amacını aşan detaylar paylaşıldı.
3- Sorunun amacı net anlaşılmadı. Çevrelerini gözlemleyerek soruyu yanıtlamaya çalıştılar.	4 - 5 - Sorular net anlaşıldı ve birbiri ile ilişkilendirilerek yanıtlandı.	3- Soru ve amacı net anlaşıldı. Ancak sorunun içeriğinin yeniden düşünülmesi gerekliliği konuşuldu.		

Tablo 4.32 O’Meare Cad. ve Flat Iron Meydanı bağlamında soruların sınanması

IV

KÜLTÜREL MOZAİK				
1- İnsanlar bireysel farklılıklar ve kültürel çeşitliliğin tadını çıkarabiliyor mu?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Bulundukları yerin yakın çevresini gözlemleyerek cevapladılar.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Alanın genel karakteristik özelliklerine değinildi.	1- Sorunun amacını aşan detaylar paylaşıldı.
İŞ ALANI				
1- İnsanlar ofis binalarının yakınında vakit geçiriyor mu?				
2- Ofis binalarının girişinde oturmaya ya da ayakta durmaya uygun alanlar var mı?				
3- Ofis yapılarındaki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duysal iletişim var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- 2 - 3 Sorular net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Hemen yakınlarında bulunan iş merkezi girişini ve avlusunu gözlemledikleri kadar yanıtladılar.	1- Soru net olarak anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Soru net olarak anlaşıldı ve yanıtlandı.	3- Soru net olarak anlaşıldı ve yanıtlandı.
TOPLU TAŞIMA				
1- Alana toplu taşıma ile erişebilmek için uygun seçenekler var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Bireysel deneyimleri üzerinden yanıtını detaylandıran kullanıcılar oldu.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Alandaki genel ulaşım alternatiflerine değinen kullanıcı oldu.	
YAPI YÜKSEKLİKLERİ				
1- Çevrede genellikle 4 kat ve altı yapılar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.		1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Sorunun yanıtının odak alan genelinde değişkenlik gösterme durumundan bahsedildi.	
OTOPARK				
1- Yürüme rotasının sürekliliği otopark alanlarından dolayı kesintiye uğruyor mu?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Odak alanla ilişkili olmayan örnekler paylaşıldı.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Alan genelindeki açık otopark yönetmeliklerine değinen kullanıcı oldu.	

Tablo 4.33 O’Meare Cad. ve Flat Iron Meydanı bağlamında soruların sınanması V

FARKLI YAŞ GRUPLARI				
1- İnsanlar farklı yaş gruplarıyla bir arada olmanın tadını çıkarabiliyor mu?				
2- Çeşitli yaş gruplarının oturması için farklı seçenekler var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Seçeneklerin neler olabileceğine dair detaylandırmam istendi.	1- 2 - Sorular net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1 - 2 - Odak alan genelinde sorunun yanıtının değişkenlik gösterme durumu.	
KADIN - ERKEK				
1- Alanda dengeli bir kadın erkek kullanımının hakim olduğunu söylemek mümkün mü?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.		1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Kentin tümüne yönelik açılımlar yapıldı, destekleyici örnekler paylaşıldı.	
PLANSIZ AKTİVİTE				
1- Yürüme hattı gün içerisinde çeşitli aktivitelerle destekleniyor mu ?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	1- Sokak müziği yapanlar ve çeşitli atölyelerden bahseden kullanıcılar oldu.	1- Sorunun amacı net anlaşıldı.	1- Sorudaki yürüme hattının tanımlanması gerekliliği gündeme geldi.	1- Alandaki aktivite çeşitliliğine değinildi. Kemerlerin mevcut durumlarının olumsuz etkilerinden bahsedildi.
GECE YAŞAMI				
1- İnsanların aktif bir gece yaşamı deneyimlediğini söylemek mümkün mü?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Gece yaşamının gündüz kadar aktif olmadığından bahsedildi.	1- Soru ve amacı net anlaşıldı.	1- Alandaki yeni düzenlemelerin gece kullanım alternatiflerini arttıracığına değinildi.	1- Kemerlerin özellikle gece kullanımı noktasında kullanıcıları tedirgin etmesi
CADDE				
1-Araç trafiğinin hakim olduğu caddelere yeşil doku entegre edilmiş mi?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Bulundukları noktada çevrelerini gözlemleyerek yanıtladılar.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Odak alan kapsamındaki farklı caddeler için ayrı değerlendirmeler yapıldı	

Tablo 4.34 O’Meare Cad. ve Flat Iron bağlamında soruların sınanması VI

KALDIRIM				
1- Kaldırımın malzemesi, genişliği ve yoldan yüksekliği yürümek için uygun mu?				
Sinama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sinama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Bulundukları noktada çevrelerini gözlemleyerek yanıtladılar.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Kemerlerin olduğu alanlardaki problemleri noktalardan bahsedildi.	
BİSİKLET YOLU				
1- Bisiklet yolundaki akış, yürürken tedirgin edici mi ?				
Sinama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sinama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	1- Bisikletle ulaşımını sağlayan kullanıcı sorunun içeriğini yorumladı.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Yarışma kapsamındaki yaya ve bisikletli sürekliliğine dair genel problemlere değinen kullanıcı oldu.	
ETKİNLİK ALANI				
1- Yürüme hattı etkinlik alanları ile ilişkililiyor mu?				
Sinama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sinama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	2- Seçenek olarak mekanlar anlaşıldı (O'meara).	1- Soru net anlaşıldı. Kemerlerdeki mevcut mekanların genel durumuna değinildi.	2- Sorunun amacı net anlaşıldı.	
KÜÇÜK MEYDAN				
1- Yürüme hattı küçük meydanlar ile ilişkililiyor mu?				
Sinama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sinama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	1- Sorunun amacı net anlaşılmadı. Amacına yönelik detaylar paylaşıldı.	1- Soru ve amacı net anlaşıldı.	1- Odak alan kapsamındaki küçük meydanlardan bahsedildi.	
HAYVANLAR				
1- Hayvanlar yeşilin, doğanın ve güzel havanın tadını çıkarabiliyor mu?				
Sinama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sinama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Bulundukları noktada çevrelerini gözlemleyerek yanıtladılar.	1- Soru ve amacı net anlaşıldı.	1- Soru özelinde genel düzenlemelere ve yönetmeliklere değildi.	

4.1.6 Redcross Yolu ve Precious Blood Kilisesi

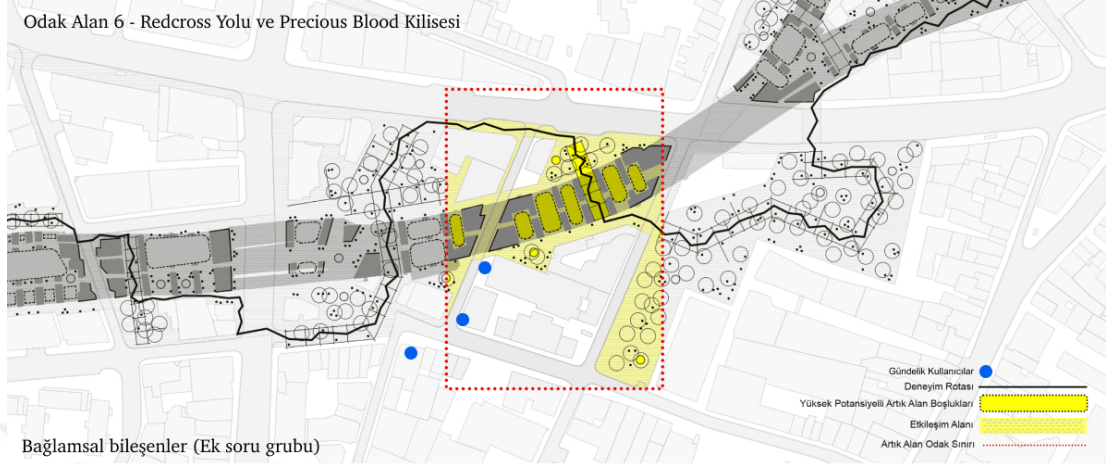
Tablo 4.35 Redcross yolu ve precious blood kilisesine dair fiziksel açılımlar

ANAHTAR BİLGİLER	
• Odak alanın kuzey ve güneyindeki potansiyel yürüyüş rotaları, tel örgülerden dolayı engellenmiş durumdadır. • Precious Blood kilisesi, kemerlere çok yakın bir noktada konumlandığı için, artık alanın genel yaya sürekliliği akışını engellemektedir. • Odak alandaki köprü altı kemerlerinin, kıvrımlı bir hat ile çevre yapılarıyla ilişkililmesi, bağlamsal olarak hatırlanmaya değer bir etki yaratmaktadır.	
35a- Restoran	35b- Bar ve Restoran
D- Yemek Standları	E- Tasarım ve Baskı Atölyesi
6-Canlı Müzik / Aktivite Alanı	30- Ofis Birimi
C- Oturma Alanı	F- Kargo Dağıtım Noktası

YAPILI ÇEVRE ANALİZİ	
	- Çelik üretim, kağıt metal atölyeleri - Baskı dükkanları - Marangoz, takı dükkanı - Demir yolu klüpleri, depo, kurye - Demir yolu işletmesi altyapı tesisleri - Yayınevi, film stüdyoları, yazılımcılar - Hukuk bürosu, banka, muhasebe ofisi - Kuaför, seyahat danışmanı, araba kiralama - Hastane, eğitim birimi, vakıf - Bar, dükkan, otel, restoran - Kuru temizleme, kilise, sanat atölyeleri - Boş mahaller - İşletme aktivitesi için uygun olmayan alanlar - İşletilemez alanlar - Üretim, Metal İşliği - Üretim, Değerlendirme İşliği - Üretim, Diğer - Ulaşım, Depolama - Demir Yolu İşletmesi - Bilgi ve İletişim - Profesyonel Servisler - Diğer Servisler - Kamu Servisleri - Restoranlar, Oteller - Diğer İşletme Aktiviteleri - Boş / Kullanım Dışı - Bilinmeyen - Diğer
GEÇİRGENLİK HARİTASINDA ODAK ALAN	
	
ARTIK (ODAK) ALANDAN FOTOĞRAFLAR	
	

4.1.6.1 Odak Alan Bağlamında Metodolojik Sentez Sorularının Sınanması

Tablo 4.36 Redcross yolu ve precious blood kilisesi bağlamında soruların sınanması I



YÜRÜMEK					
1- Yürüyen insanlar var mı?					
2- Tekerlekli sandalyedeki birisi kolaylıkla hareket edebilir mi?					
3- Yolun malzemesi, genişliği ve seviye farkları yürümek için uygun mu?					
4- Yürüme rotasının sürekliliği kolaylıkla takip ediliyor mu?					
5- Yürüme hattı boyunca yeterli dinlenme noktası var mı?					
6- Yürürken çevreyi seyretmek mümkün mü?					
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları			Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Günün değişen saatlerinde azalan yürüyen insan sayısına dikkat çekildi.		1- Soru net olarak anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Odak alandaki şantiye çalışmalarının yürüyen insanları engelliyor olması.	2- Sorunun amacı anlaşıldı. Bir önceki soru ile ilişkilendirilerek sorulması, ayırım olmaması.
2- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı. Kaldırımların iyi durumda olmadığı belirtildi.	3- Bir önceki soru ile ilişkilendirildi. Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.		2- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Yarışma alanının geneline uzanan detayda bilgiler paylaşıldı.	3- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı. Bu durumun odak alanın genelinde kötü olduğuna değinildi.
4- Soru ve amacı net olarak anlaşılmadı.	4- Yürüme rotası olarak tam olarak neyi kastettiğimi sordular.		3- Alanda mevcutta devam eden iyileştirme çalışmalarına değinen kullanıcı oldu.	4- Sorunun amacı anlaşıldı ancak içeriğinin iyileştirilmesi gerekliliğine değinildi.	4- Yürüme rotası olarak tam olarak neyi sorduğumuz netleşmeli.
5- Yakın çevrelerini gözlemleyerek cevapladılar.	5- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.		5- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	5- Özellikle bu odak alan dahilindeki kemerlerin bitişiğindeki alanların atıl durumları detaylandırıldı.	5- Dinlenme noktalarının yetersizliğinin yanında, alanın mekansal kalitesinin iyileştirilmesi gerekliliğine değinildi.
6- Sorunun amacı net olarak anlaşılmadı.			6- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	6- Kemerlerin iki yanında (bitişigindeki), seyir imkanının mümkün olmadığından bahsedildi.	-

Tablo 4.37 Redcross yolu ve precious blood kilisesi bağlamında soruların
sınanması II

DURMAK				
1-Ayakta duran insanlar var mı?				
2- Ayakta dururken birbirleri ile konuşan insanlar var mı?				
3- Ayakta dururken aynı zamanda bir aktivite yapan insan var mı?				
4- Mevcut akışları engellemeden ayakta durmak için uygun yerler var mı?				
5- Ayakta dururken çevreyi seyretmek mümkün mü?				
6- Ayakta dururken destek alınacak kentsel elemanlar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Odak alan dahilinde durmaya müsait alan olmadığını net olarak belirten kullanıcı oldu.	1- Soru net anlaşıldı. Odak alanın geçip gidilen bir alan olduğu söylenildi.	1- Alanın mevcuttaki durumu üzerinden alanın tümüne yönelik açılımlar yapıldı.	1- Sorunun amacını aşan detaylar paylaşıldı.
2 - 3 - Sorular birbiri ile ilişkilendirildi ve benzer yorumlarla yıtlandı.	4- Soru net anlaşıldı. Dar kaldırımlara dikkat çekildi.	2- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı. Bunun için müsait alan olmadığından bahedildi.	3- Bir önceki soru ile ilişkilendirildi.	4- Soru net anlaşıldı. Özellikle kemerlerin bitişindeki erişimsiz ve atıl alanlara değinildi.
5- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı. Mümkün olmadığı net olarak belirtilildi.	6- Soru net anlaşılmadı. Örnek vererek detaylandırmak gerekti.	5- Alanın genelindeki problemlere değinildi.	6- Soru net anlaşıldı ve olumsuz olarak yanıtlandı.	
OTURMAK				
1- Oturan insanlar var mı?				
2- Oturmak için farklı seçenekler var mı?				
3- Oturma elemanları yeterli mi?				
4- Otururken çevreyi seyretmek mümkün mü?				
5- Çimde uzanan insanlar var mı?				
6- Basamaklara, düşük duvarlara, kaldırım kenarlarına vb. oturan insanlar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Soru net anlaşıldı. Redcross parkının oturmak için uygun olduğu belirtildi.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Odak alan dahilinde oturmaya uygun yerler olmadığından bahsedildi.	1- Alanı domine eden kemerlerin işlevlendirilmesi ile bu durumun değiştirilme ihtimalinden bahsedildi.
3- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	4- Soru net anlaşıldı. Kemerlerin ve şantiye alanının baskınlığı.	2- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	3- Soru net anlaşıldı. Alandaki yetersizlikler örneklerle detaylandırıldı.	4- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.
5- Soru net anlaşıldı. Redcross parkından bahsedildi.	6- Görüş alanına giren bir örnek göremediği için soruyu cevaplamayan kullanıcı oldu.	5- Sorunun amacı net anlaşıldı. Yeşil alan olarak redcross parkından bahsedildi.	6- Soru net anlaşıldı. Alandaki alternatif oturma alanlarının yetersizliğinden bahsedildi.	

Tablo 4.38 Redcross yolu ve precious blood kilisesi bağlamında soruların
sinanması III

GÖRMEK, DUYMAK, KONUŞMAK				
1- Çevredeki olayları rahatlıkla seyredebilecek görüş alanları var mı?				
2- Aydınlatma yeterli ve yönlendirici mi?				
3- İnsanlar birbirini duyup konuşabiliyor mu?				
4- İnsanların yüz ifadelerini görebileceğiniz bir mesafede yakınlarından geçerken seslerini duymak mümkün mü?				
5- Rastlantısal buluşmalar ve konuşmalar oluyor mu?				
Sinama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sinama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- 5 - Sorular net anlaşıldı ve olumsuz yanıtlandı.	2- Sorular net anlaşıldı. Kemerlerin olduğu alanda problemler olduğu belirtildi (kafe işletmecisi)	1- Odak alanın karakteristik durumuna dair genel değerlendirmeler yapıldı.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Soru net anlaşıldı. Alandaki aydınlatma problemleri detaylandırıldı.
3- Soru net anlaşılmadı. Sorunun amacı dışında yorumlar geliştirildi.	4- Sorunun amacı anlaşılmadı. Ama şantiyedeki gürültüye değinen kullanıcı oldu.	3- Kahve içen, telefonda konuşan, sohbet eden insanlardan bahsedildi (Union caddesi civarı)	4- Bir önceki soru ile ilişkilendirildi.	4- Soru net anlaşıldı. Kemerlerin bu doğrultuda alanın genel algısını olumsuz etkiliyor olmasına değinildi.
KEYİF ALMAK				
1- Araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi?				
2- Hoşnut olunmayan hava koşullarından korunma seçenekleri var mı?				
3- İnsanlar doğanın ve güzel havanın tadını çıkarabiliyor mu?				
4- Alanın görsel bütünlüğü ve orda geçirilen vakit hatırlanmaya değer mi?				
Sinama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sinama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşılmadı ve detaylandırmam istendi.	2- 3 - 4 - Sorular net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Soru net anlaşıldı. Odak alandaki araçların baskınlığının yarattığı problemlerden bahsedildi.	2 -3 - Sorular net olarak anlaşıldı ve yanıtlandı.	4- Soru net anlaşıldı. Kemerlerin alanın kamusal kalitesini olumsuz etkilemesinden bahsedildi.
YAPILI ÇEVREYE TEMAS ETMEK				
1- Çevredeki yapılar genellikle çok katlı mı?				
2- Çevrede yapı yükseklikleri dengeli mi?				
3- Yapıların içindeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duysal iletişim var mı?				
4- İnsanlar yapıların yakınında vakit geçirebiliyor mu?				
5- Yapıların girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?				
Sinama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sinama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Sorudaki dengeli tabiri net olarak anlaşılmadı.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Soru net anlaşıldı ve alandaki genel yapılaşma yönetmeliklerinden bahsedildi.	3- Sorunun amacı net olarak anlaşıldı ve yanıtlandı.
3- Sorunun amacı net anlaşılmadı. Bu durumun gerekliliğini sorgulayan kullanıcı oldu.	4 - 5 - Sorular net anlaşıldı ve yanıtlandı.	4- Soru net anlaşıldı. Odak alanın genel olarak problemleri olan yapısı örneklerle açıklandı.	5- Soru net olarak anlaşıldı. Alanın genelinde değişkenlik gösteren noktalar olduğuna değinildi.	

Tablo 4.39 Redcross yolu ve precious blood kilisesi bağlamında soruların
sınanması IV

TOPLU TAŞIMA				
1- Alana toplu taşıma ile erişebilmek için uygun seçenekler var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Kendi bireysel deneyimlerinden bahsettiler.	1- Soru net olarak anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Alanın toplu taşıma ile erişim noktasında güzel bir konumda olduğuna değinen kullanıcılar oldu.	
YAPI YÜKSEKLİKLERİ				
1- Çevrede genellikle 4 kat ve altı yapılar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	1- Yakın çevrelerini gözlemleyerek soruyu yanıtladılar.	1- Soru ve amacı net olarak anlaşıldı.	1- Alanın tümüne yönelik yapılaşma stratejilerinden bahseden kullanıcı oldu.	
OTOPARK				
1- Yürüme rotasının sürekliliği otopark alanlarından dolayı kesintiye uğruyor mu?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	1- Redcross yolundaki ve kemerlerin kuzey yönündeki otoparklardan olumsuz bahseden kullanıcı oldu.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Odak alanın genel problemlerinden birisinin otopark alanları olduğundan bahsedildi.	
CADDE				
1-Araç trafiğinin hakim olduğu caddelere yeşil doku entegre edilmiş mi?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Yakın çevrelerini gözlemleyerek soruyu yanıtladılar.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Bu durumun, odak alanın kapsadığı caddelerde değişkenlik göstermesi.	
YAYA YOLU				
1- Yaya yolları araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve olumsuz olarak yanıtlandı.		1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Odak alan özelinde, araç erişiminin baskın olduğuna değinildi.	
GEÇİT				
1- Yürüme rotasının sürekliliği yaya geçitleriyle destekleniyor mu?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.		1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Yaya geçitlerinin, alanın genelinde yaya yolları ile ilişkili olarak projelendirilmesi.	

Tablo 4.40 Redcross yolu ve precious blood kilisesi bağlamında soruların
sınanması V

KALDIRIM				
1- Kaldırımın malzemesi, genişliği ve yoldan yüksekliği yürümek için uygun mu?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	1- Yakın çevrelerini gözlemleyerek soruyu yanıtladılar.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Kilisenin ve kemerlerin bulunduğu hattaki kaldırımların durumlarına değinildi.	
YEŞİL ALAN				
1- Yürürken yeşil alanı seyretmek mümkün mü?				
2- İnsanlar parkları ve doğayı deneyimlemenin tadını çıkarabiliyor mu?				
3- Yeşil alanlara kolaylıkla erişmek mümkün mü?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Soru net anlaşıldı ve Redcross parkından bahsedildi.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Soru yanıtlanırken Redcross parkına erişim aksına odaklanıldı.	1- Parkın, odak alanın genelindeki etkisine değinildi.
3- Soru net anlaşıldı ve olumlu olarak yanıtlandı.		2- Soru net anlaşıldı ve olumlu olarak yanıtlandı.	3- Sorunun amacı net anlaşıldı ve Redcross parkı özelinde olumlu olarak yanıtlandı.	
DİNİ YAPI				
1- İnsanlar dini yapının yakınında vakit geçirebiliyor mu?				
2- Dini yapıların girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve olumsuz olarak yanıtlandı.	2- Bir önceki soru ile ilişkilendirildi ve olumsuz olarak yanıtlandı.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Kilisenin kemerlerle olan fiziksel durumunun problemli olmasından bahsedildi.	2- Soru net anlaşıldı. Bir önceki soru ile ilişkilendirilerek yanıtlandı.

4.1.7 Landmark Estate ve Crossbones Parkı

Tablo 4.41 Landmark estate ve Crossbones parkına dair fiziksel açılımlar

ANAHTAR BİLGİLER

- Odak alan mevcut haliyle bir cephesinden tamamen erişilebilir bir açıklıktadır. Ancak alandaki geçici yapılar ve otopark kullanımları, alanın kamusal kimliğini olumsuz yönde etkilemektedir.
- Landmark Court alanı da otopark olarak geçici olarak işlevlendirilmiştir. Crossbones parkı ile ilişkilenen bu alanın kamusal potansiyeli çok güçlüdür.

E- Tasarım ve Baskı Atölyesi

30- Ofis Birimi

F- Kargo Dağıtım Noktası

6,7a- Restoran

YAPILI ÇEVRE ANALİZİ

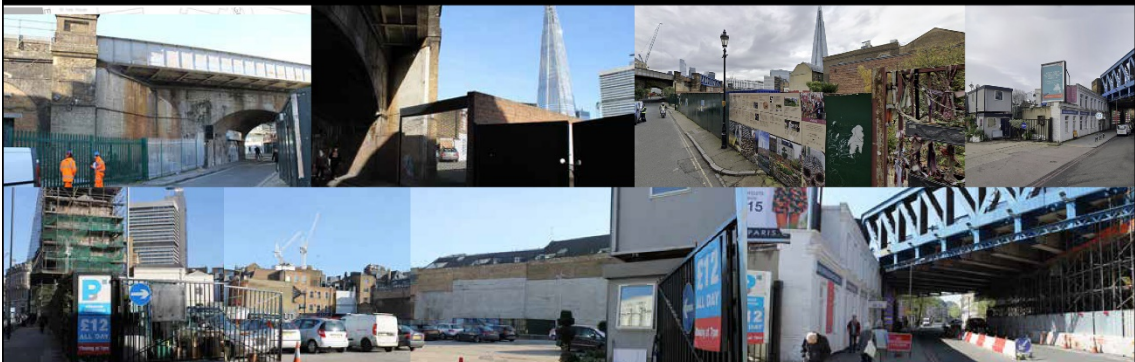


- | | |
|---|------------------------------|
| Çelik artırım, kağıt metal atölyeleri | Üretim, Metal İşliği |
| Baskı dükkanları | Üretim, Değerlendirim İşliği |
| Marangoz, takı dükkanı | Üretim, Diğer |
| Demir yolu klubeleri, depo, kurye | Ulaşım, Depolama |
| Demir yolu işletmesi altyapı tesisleri | Demir Yolu İşletmesi |
| Yaynive, film stüdyoları, yazımcılar | Bilgi ve İletişim |
| Hukuk bürosu, banka, muhasebe ofisi | Profesyonel Servisler |
| Kuaför, seyahat danışmanı, araba kiralama | Diğer Servisler |
| Hastane, eğitim birimi, vakıf | Kamu Servisleri |
| Bar, dükkan, otel, restoran | Restoranlar, Oteller |
| Kuru temizleme, kilise, sanat atölyeleri | Diğer İşletme Aktiviteleri |
| Boş mahaller | Boş / Kullanım Dışı |
| İşletme aktivitesi için uygun olmayan alanlar | Bilinmeyen |
| İşletilemez alanlar | Diğer |

GEÇİRGENLİK HARİTASINDA ODAK ALAN

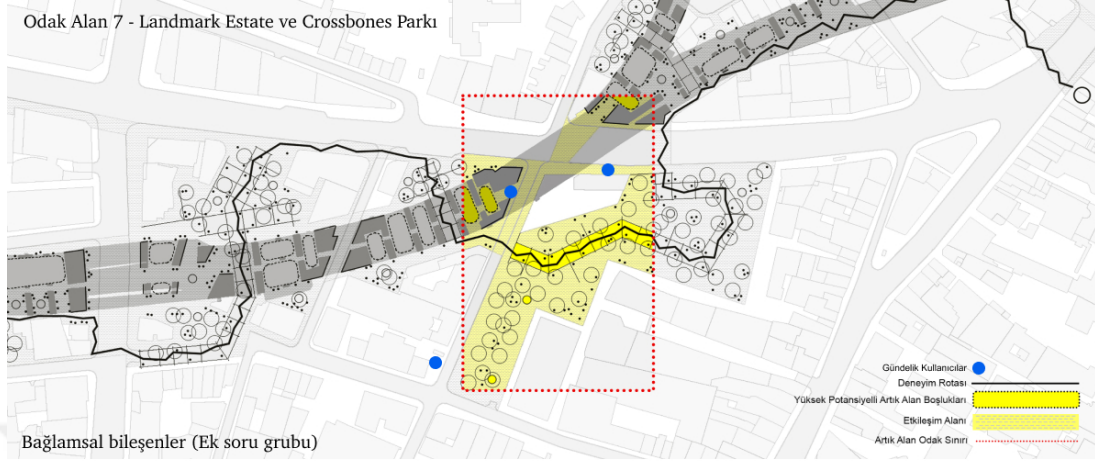


ARTIK (ODAK) ALANDAN FOTOĞRAFLAR



4.1.7.1 Odak Alan Bağlamında Metodolojik Sentez Sorularının Sınanması

Tablo 4.42 Landmark Estate ve Crossbones Parkı bağlamında soruların sınanması I



YÜRÜMEK				
1- Yürüyen insanlar var mı?				
2- Tekerlekli sandalyedeki birisi kolaylıkla hareket edebilir mi?				
3- Yolun malzemesi, genişliği ve seviye farkları yürümek için uygun mu?				
4- Yürüme rotasının sürekliliği kolaylıkla takip ediliyor mu?				
5- Yürüme hattı boyunca yeterli dinlenme noktası var mı?				
6- Yürürken çevreyi seyretmek mümkün mü?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Günün değişen saatlerinde azalan yürüyen insan sayısına dikkat çekildi.	1- Soru net olarak anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Odak alandaki şantiye çalışmalarının yürüyen insanları engelliyor olması.	2- Sorunun amacı anlaşıldı. Bir önceki soru ile ilişkilendirilerek sorulması, ayırım olmaması.
2- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı. Kaldırımların iyi durumda olmadığı belirtildi.	3- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı. Bir önceki soru ile benzer şeyler açılımlar yapıldı.	2- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Yarışma alanının geneline yönelik bilgiler paylaşıldı.	3- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.
4- Soru ve amacı net olarak anlaşılmadı.	4- Yürüme rotası olarak tam olarak neyi kastettiğimi sordular.	3- Alanda mevcutta devam eden iyileştirme çalışmalarına değinen kullanıcı oldu.	4- Sorunun amacı anlaşıldı ancak içeriğin yeniden düşünülmesi gündeme geldi.	4- Yürüme rotasının daha net olarak tanımlanması gerekliliği üzerine düşünüldü.
5- Görüş alanlarına giren anlık gözlemleri üzerinden soruyu yanıtladılar.	5- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	5- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	5- Özellikle bu odak alan dahilindeki kemerlerin bitişiğindeki alanların atıl durumları detaylandırıldı.	5- Dinlenme noktalarının yetersizliğinin yanında, alanın mekansal kalitesinin iyileştirilmesi gerekliliğine değinildi.
6- Sorunun amacı net olarak anlaşılmadı. Detaylandırmam istendi.		6- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	6- Kemerlerin iki yanında (bitişigindeki), seyir imkanının mümkün olmadığından bahsedildi.	-

Tablo 4.43 Landmark Estate ve Crossbones Parkı bağlamında soruların
sınanması II

DURMAK				
1-Ayakta duran insanlar var mı?				
2- Ayakta dururken birbirleri ile konuşan insanlar var mı?				
3- Ayakta dururken aynı zamanda bir aktivite yapan insan var mı?				
4- Mevcut akışları engellemeden ayakta durmak için uygun yerler var mı?				
5- Ayakta dururken çevreyi seyretmek mümkün mü?				
6- Ayakta dururken destek alınacak kentsel elemanlar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Odak alan dahilinde durmaya müsait alan olmadığı belirtildi.	1- Soru net anlaşıldı. Odak alanın, insanların vakit geçirmeyi tercih etmediği bir alan olduğuna değinildi.	1- Şuanda otopark olarak kullanılan boş alanın yarattığı işlevsiz ve tanımsız durumu.	1- Sorunun amacını aşan genel problemlerden bahsedildi.
2 - 3 - Sorular birbiri ile ilişkilendirildi ve aynı açılımlar üzerinden yanıtlandı.	4- Soru net anlaşıldı. Odak alandaki dar kaldırımlara dikkat çekildi.	2- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı. Olumsuz olarak yanıtlandı.	3- Bir önceki soru ile ilişkilendirildi.	4- Kemerlerin bitiştiğindeki erişimsiz ve atıl alanlara değinildi. Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.
5- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı. Mümkün olmadığı net olarak belirtildi.	6- Soru net anlaşılmadı. Soruyu detaylandırmam istendi.	5- Alan özelinde genel problemlere değinildi.	6- Soru net anlaşıldı ve olumsuz olarak yanıtlandı.	
OTURMAK				
1- Oturan insanlar var mı?				
2- Oturmak için farklı seçenekler var mı?				
3- Oturma elemanları yeterli mi?				
4- Otururken çevreyi seyretmek mümkün mü?				
5- Çimde uzanan insanlar var mı?				
6- Basamaklara, düşük duvarlara, kaldırım kenarlarına vb. oturan insanlar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Soru net anlaşıldı. Alanın oturmaya müsait olmadığı yineleni.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Odak alan dahilinde oturmaya uygun yerler olmadığından bahsedildi.	1- Alanı domine eden kemerlerin işlevlendirilmesi ile bu durumun değiştirilme ihtimalinden bahsedildi.
3- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	4- Soru net anlaşıldı. Kemerlerin ve şantiye alanının baskınlığı.	2- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	3- Soru net anlaşıldı. Alandaki yetersizlikler örneklerle detaylandırıldı.	4- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.
5- Soru net anlaşıldı. Ancak sorunun amacı tam kavranamadı.	6- Görüş alanına giren bir örnek göremediği için soruyu cevaplamayan kullanıcı oldu.	5- Sorunun amacı net anlaşıldı. Yeşil alan yetersizliğine değinildi.	6- Soru net anlaşıldı. Alandaki alternatif oturma alanlarının yetersizliğinden bahsedildi.	

Tablo 4.44 Landmark Estate ve Crossbones Parkı bağlamında soruların
sınanması III

GÖRMEK, DUYMAK, KONUŞMAK				
1- Çevredeki olayları rahatlıkla seyredebilecek görüş alanları var mı?				
2- Aydınlatma yeterli ve yönlendirici mi?				
3- İnsanlar birbirini duyup konuşabiliyor mu?				
4- İnsanların yüz ifadelerini görebileceğiniz bir mesafede yakınlarından geçerken seslerini duymak mümkün mü?				
5- Rastlantısal buluşmalar ve konuşmalar oluyor mu?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- 5 - Sorular net anlaşıldı ve olumsuz yanıtlandı.	2- Sorular net anlaşıldı. Kemerlerin olduğu alanda problemler olduğu belirtildi (kafe işletmecisi)	1- Odak alanın karakteristik durumuna dair genel değerlendirmeler yapıldı.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Soru net anlaşıldı. Alandaki aydınlatma problemleri detaylandırıldı.
3- Soru net anlaşıldı. Şantiyenin yarattığı gürültü problemine değinen kullanıcı oldu.	4- Sorunun amacı anlaşılmadı. Ama şantiyedeki gürültüye değinen kullanıcı oldu.	3- Kahve içen, telefonda konuşan, sohbet eden insanlardan bahsedildi (Union caddesi civarı)	4- Bir önceki soru ile ilişkilendirildi.	4- Soru net anlaşıldı. Kemerlerin bu doğrultuda alanın genel algısını olumsuz etkiliyor olmasına değinildi.
KEYİF ALMAK				
1- Araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi?				
2- Hoşnut olunmayan hava koşullarından korunma seçenekleri var mı?				
3- İnsanlar doğanın ve güzel havanın tadını çıkarabiliyor mu?				
4- Alanın görsel bütünlüğü ve orda geçirilen vakit hatırlanmaya değer mi?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşılmadı ve detaylandırmam istendi.	2 - 3 - 4 - Sorular net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Soru net anlaşıldı. Odak alandaki araçların baskınlığının yarattığı problemlerden bahsedildi.	2 -3 - Sorular net olarak anlaşıldı ve yanıtlandı.	4- Soru net anlaşıldı. Kemerlerin alanın kamusal kalitesini olumsuz etkilemesinden bahsedildi.
YAPILI ÇEVREYE TEMAS ETMEK				
1- Çevredeki yapılar genellikle çok katlı mı?				
2- Çevrede yapı yükseklikleri dengeli mi?				
3- Yapıların içindeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı?				
4- İnsanlar yapıların yakınında vakit geçirebiliyor mu?				
5- Yapıların girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Sorudaki dengeli tabiri net olarak anlaşılmadı.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Soru net anlaşıldı ve alandaki genel yapılaşma yönetmeliklerinden bahsedildi.	3- Sorunun amacı net olarak anlaşıldı ve yanıtlandı.
3- Sorunun amacı net anlaşılmadı. Bu durumun gerekliliğini sorgulayan kullanıcı oldu.	4 - 5 - Sorular net anlaşıldı ve yanıtlandı.	4- Soru net anlaşıldı. Odak alanın genel olarak problemlili olan yapısı örneklerle açılımlandı.	5- Soru net olarak anlaşıldı. Alanın genelinde değişkenlik gösteren noktalar olduğuna değinildi.	

Tablo 4.45 Landmark Estate ve Crossbones Parkı bağlamında soruların
sınanması IV

İŞ ALANI				
1- İnsanlar ofis binalarının yakınında vakit geçiriyor mu?				
2- Ofis binalarının girişinde oturmaya ya da ayakta durmaya uygun alanlar var mı?				
3- Ofis yapılarındaki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşsal iletişim var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı. Bulundukları yerin yakın çevresini gözlemleyerek cevapladılar.	2 - 3 - Sorular net anlaşıldı. Birbirleri ile ilişkilendirilerek yanıtlandı.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Soru net olarak anlaşıldı. Yarışma alanı genelinde yorumlar geliştirildi.	3- Önceki soru ile ilişkilendirilmesi ya da birleştirilmesi önerisi gündeme geldi.
TOPLU TAŞIMA				
1- Alana toplu taşıma ile erişebilmek için uygun seçenekler var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı. Kendi bireysel deneyimleri üzerinden soruyu yanıtladılar.		1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Alanın geneline toplu taşıma ile erişim imkanlarından olumlu olarak bahsedildi.	
YAPI YÜKSEKLİKLERİ				
1- Çevrede genellikle 4 kat ve altı yapılar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	1- Görüş alanlarına giren yapıları gözlemleyerek soruyu yanıtladılar.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Alandaki genel yapılaşma stratejilerine dair açıklamalar yapıldı.	1- Sorunun amacını aşan detaylar verildi.
OTOPARK				
1- Yürüme rotasının sürekliliği otopark alanlarından dolayı kesintiye uğruyor mu?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	1- Southwark and redcross kesişimindeki otopark alanından bahseden kullanıcı oldu.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Southwark and redcross kesişimindeki otopark alanına dair gelecek projeksiyonları	1- Mevcut otopark alanının, tüm alanı domine eden baskınlığı eleştirildi.
KADIN - ERKEK				
1- Alanda dengeli bir kadın erkek kullanımının hakim olduğunu söylemek mümkün mü?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.		1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.		

Tablo 4.46 Landmark Estate ve Crossbones Parkı bağlamında soruların
sinanması V

ÜNİVERSİTE				
1- Üniversite girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?				
2- Üniversitedeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı?				
Sinama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sinama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Sorunun detaylandırılması istendi.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Sorunun amacı net anlaşıldı.	2- Üniversite ek binaları üzerinden yanıtlar detaylandırıldı.
CADDE				
1-Araç trafiğinin hakim olduğı caddelere yeşil doku entegre edilmiş mi?				
Sinama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sinama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Bulundukları caddeler bağlamında soruyu yanıtladılar.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Bu durumun iyileştirilmesi yönünde yorumlar geliştirildi.	
YAYA YOLU				
1- Yaya yolları araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi?				
Sinama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sinama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve olumsuz olarak yanıtlandı.	1- Otopark alanının baskınlığı.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Odak alandaki yoğun araç kullanımının hakim olduğı caddelerin baskınlığı.	1- Sorunun amacını aşan detaylar paylaşıldı.
KALDIRIM				
1- Kaldırımın malzemesi, genişliği ve yoldan yüksekliği yürümek için uygun mu?				
Sinama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sinama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.		1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Alandaki genel problemlere değinildi.	
BİSİKLET YOLU				
1- Bisiklet yolundaki akış, yürürken tedirgin edici mi ?				
Sinama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sinama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.		1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Bisiklet yoluna dair yürütülen çalışmalardan bahsedilirdi.	1- Sorunun amacını aşan detaylar verildi.

Tablo 4.47 Landmark Estate ve Crossbones Parkı bağlamında soruların
sınanması VI

YEŞİL ALAN				
1- Yürürken yeşil alanı seyretmek mümkün mü?				
2- İnsanlar parkları ve doğayı deneyimlemenin tadını çıkarabiliyor mu?				
3- Yeşil alanlara kolaylıkla erişmek mümkün mü?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Soru net anlaşıldı ve olumsuz olarak yanıtlandı.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Crossbones yardın etrafı duvarla çevrili olduğu için seyredilmesinin mümkün olmaması.	1- Yeşil alanın çevresinden izole edilmesi.
3- Yeşil alanın erişilmez ve kullanılamaz durumundan rahatsız olduklarından bahsettiler.	2- Seçenek olarak mekanlar anlaşıldı.	2- Soru net anlaşıldı ve olumsuz olarak yanıtlandı.	3- Sorunun amacı net anlaşıldı ve Crossbones yard özelinde olumsuz olarak yanıtlandı.	
KAFELER				
1- İnsanlar kafenin yakınında vakit geçiriyor mu?				
2- Kafenin girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?				
3- Kafedeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	1- Union caddesindeki kafeler üzerinden soruyu yanıtlayan kullanıcı oldu.	1- Soru net anlaşıldı.	1- Kafelerin rehabilitasyonu üzerinden, alandaki tekil ve noktasal iyileştirmelere değinildi.	2- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.
2- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	3- Sorunun amacı net anlaşılamadı.	3- Bir önceki soru ile ilişkilendirilerek yanıtlandı.		

4.1.8 Borough Market ve Çevresi

Tablo 4.48 Borough market ve çevresine dair fiziksel açılımlar

ANAHTAR BİLGİLER

- Borough market, tarihi koruma alanı sınırları içerisindedir. Gün içerisinde market ve çevresinde yoğun bir yaya akışı gerçekleşmektedir.
- Market ve yakın çevresindeki yapılaşma alanlarının genel olarak kullanıcı dostu olduğunu söylemek mümkündür. Ancak bazı köprü altı alanları problemli artık alanlar karşımıza çıkmaktadır.
- Borough market, artık alan boyunca sağlanması gereken yaya sürekliliğinin aktif geçiş noktasıdır.

30- Ofis Birimi

F- Kargo Dağıtım Noktası

6,7a- Restoran

6- Canlı Müzik / Etkinlik Alanı

G- Market Standları

2- Restoran

5- Kurye, Dağıtım Birimi

14- Bar & Restoran

YAPILI ÇEVRE ANALİZİ

Çelik arıtım, kağıt metal atölyeleri
Baskı dükkanları
Marangoz, takı dükkanı
Demir yolu klübeleri, depo, kurye
Demir yolu işletmesi altyapı tesisleri
Yayınevi, film stüdyoları, yazılımcılar
Hukuk bürosu, banka, muhasebe ofisi
Kuaför, seyahat danışmanı, araba kiralama
Hastane, eğitim birimi, vakıf
Bar, dükkan, otel, restoran
Kuru temizleme, kilise, sanat atölyeleri
Boş mahaller
İşletme aktivitesi için uygun olmayan alanlar
İşletilemez alanlar

Üretim, Metal İşliği
Üretim, Değerlendirme İşliği
Üretim, Diğer
Ulaşım, Depolama
Demir Yolu İşletmesi
Bilgi ve İletişim
Profesyonel Servisler
Diğer Servisler
Kamu Servisleri
Restoranlar, Oteller
Diğer İşletme Aktiviteleri
Boş / Kullanım Dışı
Bilinmeyen
Diğer

GEÇİRGENLİK HARİTASINDA ODAK ALAN

ARTIK (ODAK) ALANDAN FOTOĞRAFLAR

4.1.8.1 Odak Alan Bağlamında Metodolojik Sentez Sorularının Sınanması

Tablo 4.49 Borough market ve çevresi bağlamında soruların sınanması I



YÜRÜMEK				
1- Yürüyen insanlar var mı?				
2- Tekerlekli sandalyedeki birisi kolaylıkla hareket edebilir mi?				
3- Yolun malzemesi, genişliği ve seviye farkları yürümek için uygun mu?				
4- Yürüme rotasının sürekliliği kolaylıkla takip ediliyor mu?				
5- Yürüme hattı boyunca yeterli dinlenme noktası var mı?				
6- Yürürken çevreyi seyretmek mümkün mü?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Borough marketin genelde hep aktif olduğuna değinen kullanıcılar oldu.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Alandaki bazı kemerlere yaklaşıkça artan problemli durumlara değinen kullanıcı oldu.	1- Marketin açık ve kapalı olma durumuna göre yürüyen insan sayılarının değişkenlik göstereceğine değinildi.
2- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Gündelik deneyimleri üzerinden örneklerle soruyu yanıtlayan kullanıcı oldu.	2- Soru net anlaşıldı.	2- Sorunun içeriğinin yeniden düzenlenmesi gerekliliği (kapsayıcılık)	3- Soru net anlaşıldı. Odak alan genelinde değişkenlik gösteren noktalardan bahsedildi.
3- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	3- O anda market ve yakın çevresine dair gayet olumlu algıları vardı.	4- Yürüme rotasının sürekliliğine dair problemler, yarışma geneli üzerinden detaylandırıldı.	4- Soru ve amacı net anlaşıldı.	4- Sorunun amacını aşan detaylar verildi.
4- Sorunun içeriği net olarak anlaşılmadı.	5- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	5- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	5- Alandaki bir kaç noktanın iyileştirilmesi ile birlikte, dinlenme noktalarının çeşitleneceğine değinildi.	5- Yarışmaya odaklanarak yanıtladılar.
6- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı. Çevreyi rahatlıkla seyredebildiğini söyleyen kullanıcı oldu.		6- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	6- Borough market ve çevresinin, yarışma alanı genelindeki özel karakteristik yapısından bahsedildi.	-

Tablo 4.50 Borough market ve çevresi bağlamında soruların sınanması II

DURMAK				
1-Ayakta duran insanlar var mı?				
2- Ayakta dururken birbirleri ile konuşan insanlar var mı?				
3- Ayakta dururken aynı zamanda bir aktivite yapan insan var mı?				
4- Mevcut akışları engellemeden ayakta durmak için uygun yerler var mı?				
5- Ayakta dururken çevreyi seyretmek mümkün mü?				
6- Ayakta dururken destek alınacak kentsel elemanlar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Yakın çevrelerini gözlemleyerek soruyu yanıtladılar.	1- Soru ve amacı net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Sorunun amacı net anlaşıldı. Soru içinde de buna değinilmesi gerekliliği düşünüldü.	2- Caddelere yakın bir kaç noktadaki gürültü problemine değinen kullanıcı oldu.
3- İçerik olarak bir önceki soru ile ilişkilendirildi.	4- Soru net anlaşıldı ve alandan örnekler verilerek yanıtlandı.	3- Borough market ve yakın çevresindeki genel aktivite ve etkileşim çeşitliliğinden bahsedildi.	3- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	4- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı. Sorunun yanıtının odak alan dahilindeki her nokta için aynı olmaması.
5- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	6- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	5- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	5- Kemerlerin yakın çeperlerinde görüş alanının daralması problemi.	6- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı. Yeterliliği üzerine düşünen kullanıcı oldu.
OTURMAK				
1- Oturan insanlar var mı?				
2- Oturmak için farklı seçenekler var mı?				
3- Oturma elemanları yeterli mi?				
4- Otururken çevreyi seyretmek mümkün mü?				
5- Çimde uzanan insanlar var mı?				
6- Basamaklara, düşük duvarlara, kaldırım kenarlarına vb. oturan insanlar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı.	2- Soru net anlaşıldı. Çevrelerini gözlemleyerek yanıtladılar.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Odak alan genelinde, sorunun yanıtının farklılaşacağına yönelik açılımlar yapıldı.	3- Soru net anlaşıldı. Alandaki değişken durumlara ve saatlere dikkat çekildi.
3- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	4- Soru Borough market sınırlılığına yanıtlandı.	4- Soru net anlaşıldı. Kemerlerin masif cephelerine yönelik eliştiler geliştirildi.	4- Yarışma kapsamında değinilen gelen problemlere odaklanan kullanıcı oldu.	5- Soru ve amacı net anlaşıldı.
5- Soru net anlaşıldı. Yakınlardaki yeşil alanlardan bahsedilen oldu.	6- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	5- Uzanılacak bir çim alan olmaması. Sorunun içeriğinin yeniden değerlendirilmesi gündeme geldi.	6- Soru net anlaşıldı. Alandaki değişkenlik gösteren alanlarından bahsedildi.	

Tablo 4.51 Borough market ve çevresi bağlamında soruların sınanması III

GÖRMEK, DUYMAK, KONUŞMAK				
1- Çevredeki olayları rahatlıkla seyredebilecek görüş alanları var mı?				
2- Aydınlatma yeterli ve yönlendirici mi?				
3- İnsanlar birbirini duyup konuşabiliyor mu?				
4- İnsanların yüz ifadelerini görebileceğiniz bir mesafede yakınlarından geçerken seslerini duymak mümkün mü?				
5- Rastlantısal buluşmalar ve konuşmalar oluyor mu?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- 2 - Sorular net anlaşıldı. Bulundukları yerin yakın çevresini gözlemleyerek cevapladılar.	3- Soru net anlaşıldı ve gündelik yaşamdaki deneyimleri üzerinden yanıtladılar.	1- Soru ve amacı net anlaşıldı.	1- Odak alan üzerinde bu durumun değişkenlik göstereceğine değinildi.	2- Soru ve amacı net olarak anlaşıldı. Alana dair farklı değerlendirmeler yapıldı.
4- Soru net anlaşıldı ve yanıtladı.	5- Borough market, sorunun tam olarak yanıt bulduğu bir alan olarak değerlendirildi.	3- Soru net anlaşıldı. Southwark caddesinin gün içerisinde değişkenlik gösteren akış durumu.	4- Soru net anlaşıldı ve önceden alana yaptıkları ziyaretler üzerinden soru yanıtladı.	5- Borough marketin tam bir rastlantısal buluşma mekanı olması. Kemerlere yaklaştıkça durumun değişmesi.
KEYİF ALMAK				
1- Araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi?				
2- Hoşnut olunmayan hava koşullarından korunma seçenekleri var mı?				
3- İnsanlar doğanın ve güzel havanın tadını çıkarabiliyor mu?				
4- Alanın görsel bütünlüğü ve orda geçirilen vakit hatırlanmaya değer mi?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı. Borough market sınırlılığında soru yanıtladı.	2 -3 - 4 - Sorular net anlaşıldı ve yanıtladı.	1- Soru net olarak anlaşıldı. Odak alan sınırlılığında farklı değerlendirmeler yapıldı.	2 - 3 - Sorular ve amacı net olarak anlaşıldı.	4- Soru, alandaki farklı karakteristik özellik gösteren noktalara değinilerek yanıtladı.
YAPILI ÇEVREYE TEMAS ETMEK				
1- Çevredeki yapılar genellikle çok katlı mı?				
2- Çevrede yapı yükseklikleri dengeli mi?				
3- Yapıların içindeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı?				
4- İnsanlar yapıların yakınında vakit geçirebiliyor mu?				
5- Yapıların girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtladı.	2- Dengeli olarak ne kastettiğini açıklamamı isteyen kullanıcı oldu.	1- 4 - 5 - Sorular ve amaçları net olarak anlaşıldı.	2- Yapı yüksekliklerine dair genel yönetmeliklere değinen kullanıcı oldu.	2- Sorunun amacını aşan detaylar paylaşıldı.
3- Sorunun amacı net anlaşılmadı. Çevrelerini gözlemleyerek soruyu yanıtlamaya çalıştılar.	4 - 5 - Sorular net anlaşıldı ve birbiri ile ilişkilendirilerek yanıtladı.	3- Soru ve amacı net anlaşıldı. Ancak sorunun içeriğinin yeniden düşünülmesi gerekliliği konuşuldu.		

Tablo 4.52 Borough market ve çevresi bağlamında soruların sınanması IV

KÜLTÜREL MOZAİK				
1- İnsanlar bireysel farklılıklar ve kültürel çeşitliliğin tadını çıkarabiliyor mu?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Marketin kültürel çeşitliliğinden bahseden kullanıcı oldu.	1- Borough marketin alandaki kültürel çeşitlilikteki önemine vurgu yapıldı.	1- Sorunun amacı net anlaşıldı.	-
MAHALLE DOKUSU				
1- Mahallede güvenli hissediyor musunuz?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	-	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Odak alandaki değişken durumlara değinildi.	-
TOPLU TAŞIMA				
1- Alana toplu taşım ile erişebilmek için uygun seçenekler var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Genel ulaşım imkanlarından bahsedildi.	1- Soru anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Alandaki genel toplu taşım olanaklarından bahsedildi.	-
ALIŞVERİŞ				
1- İnsanlar alışveriş birimlerini bir arada bulmanın tadını çıkarabiliyor mu?				
2- Alışveriş alanı araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve net olarak yanıtlandı.	2- Soru Borough market özelinde yanıtlandı.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Borough marketin genel karakteristik özelliklerine değinildi.	2- Soru net anlaşıldı market bağlamında açıklamalar yapıldı.
YAPI YÜKSEKLİKLERİ				
1- Çevrede genellikle 4 kat ve altı yapılar var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Yakın çevrelerini gözlemleyerek yanıtladılar.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Alanın genelindeki yapılaşma stratejilerine değinildi.	-

Tablo 4.53 Borough market ve çevresi bağlamında soruların sınanması V

SU ÖGESİ				
1- Su ögesinin yakınında oturan insanlar var mı?				
2- Otururken su ögesini seyretmek mümkün mü?				
3- Ayakta dururken su ögesini seyretmek mümkün mü?				
4- Yürürken su ögesini seyretmek mümkün mü?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- 2 - 3 - 4 - Sorular net anlaşılmadı ve detaylandırılması istendi.	1 - 2 - 3 - 4 - Thames nehir hattı üzerinden soru yanıtlandı.	1- 2 - Sorular net anlaşıldı. Thames nehri ile bağlantılı olarak yanıtlandı.	3- Sorunun amacı net anlaşıldı ama sorunun bağlamının netleştirilmesi gerekliliği.	4- Soru net anlaşıldı. Bir önceki soru ile ilişkilendirilerek yanıtlayan kullanıcı oldu.
FARKLI YAŞ GRUPLARI				
1- İnsanlar farklı yaş gruplarıyla bir arada olmanın tadını çıkarabiliyor mu?				
2- Çeşitli yaş gruplarının oturması için farklı seçenekler var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	2- Yakın çevrelerini gözlemleyerek soruyu yanıtladılar.	1- Soru ve amacı net anlaşıldı.	1- Yarışma alanının genelinde değerlendirmeler yapıldı.	2- Sorunun amacı net anlaşıldı. Önceki soru ile ilişkilendirilerek yanıtlandı.
KADIN - ERKEK				
1- Alanda dengeli bir kadın erkek kullanımının hakim olduğunu söylemek mümkün mü?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	-	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Alanın geneline yönelik kadın-erkek kullanım dengesine dair açılımlar yapıldı.	-
PLANSIZ AKTİVİTE				
1- Yürüme hattı gün içerisinde çeşitli aktivitelerle destekleniyor mu ?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Yakın çevredeki atölyelerden bahseden kullanıcılar oldu.	1- Sorunun amacı net anlaşıldı.	1- Sorunun içeriğinin geliştirilebileceğine yönelik yorumlar yapıldı.	-
GECE YAŞAMI				
1- İnsanların aktif bir gece yaşamı deneyimlediğini söylemek mümkün mü?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Marketin açılış ve kapanış saatleri üzerinden soruyu yanıtlayan kullanıcı oldu.	1- Yarışmanın genel amaçları ile ilişkilendirildi.	1- Sorunun amacı net anlaşıldı ve odak alan özelinde açılımlar yapıldı.	1- Odak alanın ilişkilendiği yakın çevreye yönelik değerlendirmeler yapıldı.

Tablo 4.54 Borough market ve çevresi bağlamında soruların sınanması VI

KONUT BİRİMLERİ				
1- Konutların girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?				
2- Konutların içindeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Konut alanlarını o anda gözlemleyemeyen kullanıcı soruyu yanıtlamadı.	2- Sorunun amacı net anlaşılamadı.	1- Soru net anlaşıldı. Odak alan dahilindeki konut alanları düşünülerek soru yanıtladı.	2- Sorunun amacı net anlaşıldı ve yanıtladı.	-
PAZAR				
1- Pazar alanı, araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi?				
2- İnsanlar pazarın tadını çıkarabiliyor mu?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtladı.	2- Soru net anlaşıldı ve olumlu olarak yanıtladı.	1- Soru net anlaşıldı ve borough marketin genel durumu değerlendirildi.	2- Sorunun amacı net anlaşıldı ve yanıtladı.	2- Borough marketin, yarışma alanı genelindeki etkisine değinildi.
CADDE				
1-Araç trafiğinin hakim olduğı caddelere yeşil doku entegre edilmiş mi?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtladı.	1- O anda gözlemleyebildikleri cadde üzerinden soruyu yanıtladılar.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtladı.	1- Odak alan dahilinde genel olarak yeşil dokunun yetersizliğine dikkat çekildi.	-
ÇOCUKLAR				
1- Çocuklar mutlu mu?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtladı.	1- Yakın çevrelerindeki çocukları gözlemlediler.	1- Soru ve amacı net anlaşıldı.	1- Çocuklara özel aktivitelerden ve servislerden bahsedildi.	-
SESSİZ ALAN				
1- İhtiyaç duyunca sessiz bir alana kolaylıkla erişmek mümkün mü?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Sorunun amacı net anlaşılmadı.	1- Market kapandıktan sonraki sessizlik ile ilişkilendirildi.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtladı.	1- Thames'e uzanan bazı sokaklardaki mekanlardan bahsedildi.	1- Sorunun içeriğinin geliştirilebileceğı üzerine düşünöldü.

Tablo 4.55 Borough market ve çevresi bağlamında soruların sınanması VII

KÜÇÜK MEYDAN				
1- Yürüme hattı küçük meydanlar ile ilişkililiyor mu?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	-	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Yürüme hattının daha net ifade edilmesine yönelik yorum yapıldı.	-
KAFELELER				
1- İnsanlar kafenin yakınında vakit geçiriyor mu?				
2- Kafenin girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?				
3- Kafedeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşsal iletişim var mı?				
Sınama - Gündelik Yaşam Kullanıcıları		Sınama - Profesyonel Kullanıcılar		
1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Alandaki kafelerin çeşitliliği ve aktifliğinden bahsedildi.	1- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	1- Alandaki mevcut kafeler üzerinden açılımlar yapıldı.	1- Odak alan dahilindeki kafelerin Borough marketin kentsel anlamını güçlendirmesi.
2- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	3- Bir önceki soru ile ilişkilendirilerek yanıtlandı.	2- Soru net anlaşıldı ve yanıtlandı.	3- Soru, Borough market bağlamında yanıtlandı.	-

4.2 Metodolojik Sentezden Üretilen Soruların Revize Edilmesi

Anahtar bilgiler, yapıllı çevre analizleri, eylemsel geçirgenlik haritaları ve ilişkili fotoğraflarla, sekiz odak alan dahilinde incelenen Low Line alanı; kent kullanıcılarını işlevsiz ve tanımsız boşlukları ile tedirgin eden ve kent içi akışlar için problem teşkil eden bir artık alandır. Üst modern kentteki hızlı değişimler ve dönüşümler sonucunda farklı özelliklerle nitelenerek karşımıza çıkan artık alanları anlama noktasında, gündelik yaşamdaki kullanıcılarla ilişkilerini deşifre etmeye yönelik yaklaşımlar geliştirmek gerekmektedir.

Alan çalışmasının ilk aşamasında, önceden belirlenen deneyim rotaları takip edilerek, yürüme eylemi üzerinden gerçekleştirilen durum tespitleri sonucunda; metodolojik sentezden üretilen soruların yanıtları aranmış ve artık alana dair kritik veriler elde edilmiştir. Bu değerlendirme kapsamında köprü altı kemerlerinin ve sahip oldukları kentsel boşlukların tarihsel süreç boyunca bugünkü mekansal anlamını edinmiş karakteristik yapısı incelenmiş, genel problemler tanımlanmış ve alandaki akış sürekliliğinin sağlanması için olası müdahaleler üzerine çeşitli sorgulamalar geliştirilmiştir;

- Artık alan ve ilişkilendiği yakın çevre boyunca var olan mevcut yürüme ağı yeterince güvenli mi?
- Gündelik aktivitelerle ve kullanıcı sayılarının arttırılmasıyla, artık alandaki bireysel güvenlik hissinin de arttırılması mümkün mü?
- Artık alan, kamusal mekan kalite parametrelerine göre değerlendirildiğinde, mevcut durum üzerinden gözlemlenen problemlere ek olarak nasıl problemler tanımlı olur?
- Artık alanın karakterini anlamak için fiziksel durum tespiti yeterli mi?

Yerinde gözlem ve alan ziyaretleri kapsamında yapılan bu fiziksel açılımlar sonucunda, artık alanların gerçek karakteristik özelliklerini deşifre etmeye yönelik belirsiz noktalar kaldığı görülmüştür. Artık alanların kentteki tanımsız ve bulunduğu bağlama göre değişkenlik gösteren durumlarının ilk bakışta farkedilmeyen çok katmanlı ilişkilerinin, alanı deneyimleyen ve artık alanlarla gündelik akışlar içerisinde etkileşime geçen kullanıcıların gözünden değerlendirilmesi gerekliliği gündeme gelmiştir.

Alan çalışmasının ikinci aşamasında, metodolojik sentezden üretilen sorular, artık alanı deneyimlemiş ya da deneyimlemekte olan kullanıcılarla sınıanmıştır. Kentteki artık alanları sokak ölçeğine sabitlenen bir aralıktan değerlendirmek; bu alanların anlaşılması, tanımlanması ve kente kazandırılması noktasında önemli bir kentsel araştırma çerçevesi sunmaktadır. Bu noktada kentteki artık alanlara bakarken kullanıcı deneyimini esas alan metodolojik sentezden üretilen soruların içeriğinin doğru bir şekilde kurgulanması amaçlanmış ve odaklı görüşmeler sonrasında bazı soru gruplarında revizeler yapılmıştır (Tablo 4.56, 4.57, 4.58, 4.59).

Tablo 4.56 Revize edilmiş soru grubu I

MEVCUT SORU	GÖRÜŞME NOTU	REVİZE EDİLMİŞ SORU
- Yürüyen insanlar var mı? - Tekerlekli sandalyedeki birisi kolaylıkla hareket edebilir mi?	- Soruların kapsayıcılık kriterlerini karşılaması - İki sorunun birleştirilmesi - Soru içeriklerinin geliştirilmesi	Farklı ihtiyaçlara sahip tüm kullanıcıların alanda keyifle ve rahatlıkla yürüdüğünü söyleyebilir misin?
Yürüme rotasının sürekliliği kolaylıkla takip ediliyor mu?	Yürüme rotasının net olarak tanımlanması gerekliliği	Bulunduğun noktaya geldiğin yürüme hattını düşündüğünde, yürüme yolunun sürekliliğini kolaylıkla takip edebildin mi?
Yürüme hattı boyunca yeterli dinlenme noktası var mı?	Yürüme rotasının net olarak tanımlanması gerekliliği	Bulunduğun noktaya geldiğin yürüme hattını düşündüğünde, yürüme yolu boyunca yeterli dinlenme noktası var mıydı?
Yürürken çevreyi seyretmek mümkün mü?	Sorunun amacına soru içinde değinilmesi gerekliliği	Yürürken açık ve geniş bir görüş alanına sahip olmanın önemini düşünürsek, yürürken çevreyi seyretmek mümkün mü?
Ayakta dururken birbirleri ile konuşan insanlar var mı?	- Sorunun amacına soru içinde değinilmesi gerekliliği - Sorunun görmek, duymak, konuşmak temalı soru grubunda yer alması	Ortam gürültüsünü göz önünde bulundurduğunda, insanlar ayakta dururken birbirlerini rahatlıkla duyup konuşabilir mi?
Ayakta dururken aynı zamanda bir aktivite yapan insan var mı?	Aktivite olarak neyin kastedildiğinin soru içinde örneklenmesi gerekliliği	Ayakta dururken aynı zamanda aktivite yapan (telefonda konuşan, kahve içen, müzik dinleyen, vb.) insanlar var mı?
Ayakta dururken çevreyi seyretmek mümkün mü?	Sorunun amacına soru içinde değinilmesi gerekliliği	Ayakta dururken açık ve geniş bir görüş alanına sahip olmanın önemini düşünürsek, ayakta dururken çevreyi seyretmek mümkün mü?
Ayakta dururken destek alınacak kentsel elemanlar var mı?	Sorunun içeriğinin geliştirilmesi gerekliliği	İnsanların uzun süre ayakta dururken bazen yaslanma ihtiyacı duyduklarını düşündüğünde, ayakta dururken destek alınacak kentsel elemanlar var mı?
Oturmak için farklı seçenekler var mı?	Sorunun amacına soru içinde değinilmesi gerekliliği	Farklı yaş gruplarından insanların ihtiyaçlarına cevap verecek çeşitlilikte oturma elemanları var mı?
Otururken çevreyi seyretmek mümkün mü?	Sorunun amacına soru içinde değinilmesi gerekliliği	Otururken açık ve geniş bir görüş alanına sahip olmanın önemini düşünürsek, otururken çevreyi seyretmek mümkün mü?
Çimde uzanan insanlar var mı?	Sorunun daha tanımlı olması gerekliliği	Yakın çevrede, insanların uzanarak vakit geçirebileceği çim alan var mı?
Çevredeki olayları rahatlıkla seyredebilecek görüş alanları var mı?	Sorunun içeriğinin iyileştirilmesi gerekliliği	Çevredeki olayları rahatlıkla seyredebilecek açık ve geniş görüş alanları var mı?

Tablo 4.57 Revize edilmiş soru grubu II

MEVCUT SORU	GÖRÜŞME NOTU	REVİZE EDİLMİŞ SORU
• Işıklandırma yeterli ve yönlendirici mi?	• Sorunun içeriğinin iyileştirilmesi gerekliliği	• Günün farklı saatlerinde değişen kullanım ihtiyaçlarını düşündüğünde, alandaki ışıklandırma yeterli ve yönlendirici mi?
• Araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi?	• Sorunun içeriğinde, bağlama dair bilgi paylaşılması gerekliliği	• Bulunduğun alan ve yakın çevresini düşündüğünde, araç trafiği rahatsız edici mi?
• Hoşnut olunmayan hava koşullarından korunma seçenekleri var mı?	• Sorunun içeriğinin iyileştirilmesi gerekliliği	• Hoşnut olunmayan hava koşullarından (ani yağmur, şiddetli rüzgar, fazla sıcak hava,vb.) korunma seçenekleri var mı?
• Çevredeki yapılar genellikle çok katlı mı? • Çevrede yapı yükseklikleri dengeli mi?	• Soruların birleştirilmesi • Denge kelimesinin daha net tanımlanması	• Yakın çevreni gözlemlediğinde, yapı yüksekliklerinin dengesi rahatsız edici mi?
• Yapıların içindeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı?	• Sorunun amacının, soru içeriğinde daha net ifade edilmesi gerekliliği	• Yapıların içindeki yaşamın, sokaktaki akıştan tamamen izole edilmiş olmamasının kentsel deneyim için önemli olduğunu düşünürsek, çevredeki yapıların içindeki insanlarla dışındaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı?
• İnsanlar yapıların yakınında vakit geçirebiliyor mu? • Yapıların girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?	• Soruların benzer içeriklere sahip olması ve birleştirilmesi gerekliliği	• Yapıların girişlerinde, yakın çeperlerinde insanların durabileceği boşluklar ya da oturmaya uygun alanlar var mı?
• İnsanlar ofis binalarının yakınında vakit geçiriyor mu? • Ofis binalarının girişinde oturmaya ya da ayakta durmaya uygun alanlar var mı?	• Soruların benzer içeriklere sahip olması ve birleştirilmesi gerekliliği	• Ofis binalarının girişlerinde, yakın çeperlerinde insanların durabileceği boşluklar ya da oturmaya uygun alanlar var mı?
• Ofis binalarındaki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı?	• Sorunun amacının, soru içeriğinde daha net ifade edilmesi gerekliliği	• Yapıların içindeki yaşamın, sokaktaki akıştan tamamen izole edilmiş olmamasının kentsel deneyim için önemli olduğunu düşünürsek, ofis binalarının içindeki insanlarla dışındaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı?
• Mahallede güvenli hissediyor musunuz?	• Sorunun içeriğinde, bağlama dair bilgi paylaşılması gerekliliği	• Bulunduğunuz mahallede güvenli hissediyor musunuz?
• İnsanlar eğitim biriminin yakınında vakit geçirebiliyor mu? • Eğitim biriminin girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?	• Soruların benzer içeriklere sahip olması ve birleştirilmesi gerekliliği	• Eğitim binalarının girişlerinde, yakın çeperlerinde insanların durabileceği boşluklar ya da oturmaya uygun alanlar var mı?
• Çevrede genellikle 4 katlı ve altı yapılar var mı?	• Sorunun amacının sorunun içeriğinde bahsedilmesi gerekliliği	• Yapıların insan ölçeği hassasiyeti barındırmasının kentsel deneyim için önemli olduğunu düşünürsek, çevredeki yapılar genellikle 4 kat ve altı mı?

Tablo 4.58 Revize edilmiş soru grubu III

MEVCUT SORU	GÖRÜŞME NOTU	REVİZE EDİLMİŞ SORU
• Otururken su ögesini seyretmek mümkün mü? • Ayakta dururken su ögesini seyretmek mümkün mü? • Yürürken su ögesini seyretmek mümkün mü?	• Soruların benzer içeriklere sahip olması ve birleştirilmesi gerekliliği	• Yakınında otururken, ayakta dururken ya da yürürken su ögesini seyretmek mümkün mü?
• Çeşitli yaş gruplarının oturması için farklı seçenekler var mı?	• Oturma temalı soru grubunda benzer sorunun bulunması.	• Soru iptal edildi
• Yürüme hattı gün içerisinde çeşitli aktivitelerle destekleniyor mu?	• Sorunun içeriğinin iyileştirilmesi gerekliliği • Aktivitelerin örneklenmesi	• Bulunduğun alan ve yakın çevresindeki yürüyüş aksları, gün içerisinde çeşitli aktivitelerle (sokak müziği, standlar, seyyar satıcılar, vb.) destekleniyor mu?
• Konutların içindeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı?	• Konutların mahremiyet durumu düşünülerek sorunun içeriğinin değiştirilmesi gerekliliği	• Konutların, sokak yaşamı ile ilişkilenen ön-yan bahçeleri ya da avluları var mı?
• Üniversitedeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı?	• Konutların mahremiyet durumu düşünülerek sorunun içeriğinin değiştirilmesi gerekliliği	• Yapıların içindeki yaşamın, sokaktaki akıştan tamamen izole edilmiş olmamasının kentsel deneyim için önemli olduğunu düşünürsek, üniversite binalarının içindeki insanlarla dışındaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı?
• Yürüme rotasının sürekliliği yaya geçitleriyle destekleniyor mu?	• Yürüme rotasının soru içerisinde daha net tanımlanması	• Bulunduğun noktaya geldiğin yürüme hattını düşündüğünde, yürüme yolunun sürekliliği yaya geçitleriyle destekleniyor mu?
• Kaldırımın malzemesi, genişliği ve yoldan yüksekliği yürümek için uygun mu?	• Sorunun içeriğinin kullanıcılar yönelik geliştirilmesi	• Kaldırımın malzemesi, genişliği ve yoldan yüksekliği, alandaki tüm kullanıcılar için eşit derecede uygun mu?
• Bisiklet yolundaki akış yürürken tedirgin edici mi?	• Sorunun içeriğininin bağlamsal bileşenlerle desteklenmesi gerekliliği	• Bulunduğun noktaya geldiğin yürüme hattını düşündüğünde, yürürken bisiklet yolundaki akıştan tedirgin oldun mu?
• Yürüme hattı etkinlik alanları ile ilişkililiyor mu?	• Sorunun içinde etkinlik alanlarının örneklenmesi gerekliliği	• Alandaki yürüme yolları, etkinlik alanları (park, sahil hattı, meydanlar, vb.) ile ilişkililiyor mu?
• İhtiyaç duyunca sessiz bir alana kolaylıkla erişmek mümkün mü?	• Sorunun içeriğininin bağlamsal bileşenlerle desteklenmesi gerekliliği • Sorunun içeriğindeki sessiz alan olarak kentsel açık alanların kastedildiğinin net olarak belirtilmesi gerekliliği	• Gündelik yaşam içerisinde kentin gürültüsünün rahatsız olduğu olduğu durumlarda, ihtiyaç duyunca sessiz bir kentsel alana (cep park, araç trafiğinden izole edilmiş alan, vb.) kolaylıkla erişmek mümkün mü?

Tablo 4.59 Revize edilmiş soru grubu IV

MEVCUT SORU	GÖRÜŞME NOTU	REVİZE EDİLMİŞ SORU
Yürüme hattı küçük meydanlar ile ilişkililiyor mu?	Yürüme hattının soru içerisinde daha net tanımlanması	Yakın çevredeki yürüme yolları, küçük meydanlar ile ilişkililiyor mu?
Yürüme hattı üzerindeki sokak sanatı örneğinin çevresel etkisi güçlü mü?	Yürüme hattının soru içerisinde daha net tanımlanması	Yakın çevrede deneyimlediğin sokak sanatı örneğinin çevresel etkisi güçlü mü?
- İnsanlar dini yapının yakınında vakit geçiriyor mu? - Dini yapıların girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?	Soruların benzer içeriklere sahip olması ve birleştirilmesi gerekliliği	Dini yapıların girişlerinde, yakın çeperlerinde insanların durabileceği boşluklar ya da oturmaya uygun alanlar var mı?
Çocuklar oyun alanlarının tadını çıkarabiliyor mu?	Sorunun içeriğininin bağlamsal bileşenlerle desteklenmesi gerekliliği	Çocuklar yakın çevredeki oyun alanlarının tadını çıkarabiliyor mu?
İnsanlar spor alanında vakit geçirmenin tadını çıkarabiliyor mu?	- Sorunun içeriğininin bağlamsal bileşenlerle desteklenmesi gerekliliği - Spor alanı olarak kentsel açık spor alanların kastedildiğinin net olarak belirtilmesi - Sorunun içeriğinin iyileştirilmesi gerekliliği	İnsanlar yakın çevredeki açık spor alanlarında keyifli vakit geçiriyor mu?
- İnsanlar kafenin yakınında vakit geçiriyor mu? - Kafenin girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı?	Soruların benzer içeriklere sahip olması ve birleştirilmesi gerekliliği	Kafelerin girişlerinde açık oturma alanları ya da yakın çeperlerinde insanların durabileceği boşluklar var mı?
Kafedeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı?	Sorunun amacının, soru içeriğinde daha net ifade edilmesi gerekliliği	Yapıların içindeki yaşamın, sokaktaki akıştan tamamen izole edilmiş olmamasının kentsel deneyim için önemli olduğunu düşünürsek, kafelerin içindeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı?

Tez kapsamının özünde temellenen kullanıcı deneyiminin önemi; planlama ve psikoloji ilişkiselliğinde de karşılığını bulmaktadır. Churchman'a (2002) göre, çevresel planlama süreçlerinde bugüne kadar uygulanmış alan araştırma metodlarının çoğu binalara, caddelere, parklara, yerleşim yoğunluklarına ve mahallelere odaklanmaktadır. Ancak çevresel psikolojide esas olan çevresel algı, biliş, duyular, inançlar, bireysel davranışlar ve aidiyetlik duygularıdır. Churchman'ı destekleyen bir aralıktan Lang (2005) de, süreçler ve prosedürler üzerinden, elli farklı yerleşim kapsamında yapmış olduğu alan araştırmaları sonucunda, kentsel planlama sürecinde kullanıcı deneyiminin ihmal edildiğine yönelik tespitler yapmıştır.

Kentte tanımsız olarak var olan artık alanların basit müdahalelerle dönüşmeye açık yapısı, kamusalılık bağlamında çeşitli potansiyeller barındırmaktadır. Bu potansiyellerin kentteki değerinin anlaşılması ve açığa çıkarılması noktasında, gündelik yaşamdaki akışlar ve bu akışların aktörleri olan kullanıcıların bu alanlarla nasıl iletişime geçtiği sorunsalı gündeme gelmektedir. Artık alanlara dair tüm verilerin, gündelik yaşamın gerçek aktörlerinin yani kullanıcı deneyim ve eylemlerinin filtresinden geçerek projelendirme sürecine taşınması, bu alanların kente kazandırılması noktasında oldukça önemlidir.

Bu bölüm ile, artık alanların kentteki durumlarının analiz edilmesi, bağlamsal bileşenler ilişkiselliğinde anlaşılması ve tanımlı/tanımsız olan pek çok potansiyelinin ortaya çıkması, özetle kentteki artık alanların okunması adına, kullanıcı deneyimini esas alan bir yaklaşım önerisi geliştirilmiştir. Tezin önerisi; artık alanların bulundukları bağlam, kentte var olma biçimleri, sağladığı olanaklar ve her kullanıcı özelinde farklılaşan anlamlar taşıyor olmaları sebebiyle, gerçek kullanıcı deneyimine odaklanma - soru sorma – sorgulama - anlamlandırma ilişkiselliğinde açılımlanan, zaman ve mekana bağlı olmaksızın evrensel ölçeğe (insan ölçeğine) odaklanan soru içerikleri üzerinden kurgulanmıştır.

Üst-modern kentin kamusal alanları; birbiri ile karşılaşan, kesişen, etkileşime geçen gündelik akışlarla, birçok değişim-dönüşüm süreci geçirerek fiziksel ve sosyo-kültürel varlığını korumuş ya da kent mekanından silinerek kaybolmuştur. Kamusal alanların bu var olma süreçleri genellikle kentsel plancılar, yerel yönetimler ve mevcut otoritelerle kontrol edilmeye çalışılsa da, üst-modern kentlerin çok katmanlı yapısının kentsel planlama kültürü yaratma dışında sağlıklı yollardan kontrol edilmesi mümkün olmamaktadır.

Değişken kent stratejileri, hız üzerinden tariflenen noktasal müdahalelerle üst-modern kentlerin çoğu, kentsel mekan kalitesi ve kentli deneyimi kapsamında kritik problemlerle baş etmeye çalışmaktadır. Bu problemler ve kentsel mekana yansımaları, araştırmacılar tarafından farklı aralıklardan ele alınan ve süreç içerisinde literatürde irdelenen bir konu haline gelmiştir. Tez çalışması kapsamında bu problemlerin kentsel mekana yansıdığı alanlar, artık alan başlığı dahilinde ele alınmıştır.

Tezde en temelde artık alanların problem üretmeye elverişli durumu, yüzeysel, boş ve tanımsız olmalarının gölgelediği potansiyellerinin ötesinde, bu alanlara yapılan ya da yapılması planlanan müdahale süreçlerine dikkat çekmek hedeflenmiştir. Artık alanların kentte var olmalarına sebep olan planlı ya da plansız stratejilerin, bu alanların kente yeniden kazandırılması sürecinde yeterli olmayacağı, aksine yeni problemlerin ortaya çıkmasına sebep olacağı öngörüsünden yola çıkılarak tez çalışması kapsamında kullanıcı deneyimi odaklı bir okuma modeli geliştirilmiştir.

Tezin önerdiği modelin geliştirilmesi öncesinde, çalışmanın akademik ve pratik disipline katkıları şu şekilde sıralanabilir: Artık alanlar, günümüz üst-modern kentlerinde çok farklı biçimler ve problemler üzerinden çeşitli anlamlar üstlenerek var olmaktadır. Sonuç olarak birbirleri ile bazı noktalarda benzeşen ancak farklı

karakterdeki alanları nitelemek için tanımlanmış çeşitli kavramlar ortaya çıkmıştır. Literatürde hali hazırda var olan bu kavramlar tarihsel sıralı ve doğrusal okuma yönteminden bağımsız olarak yazar tarafından belirlenen bağlamsal aralıklarla, kendi özüne uygun aralıktan ilişkilenererek, tez kapsamında artık alanı anlamaya yönelik geliştirilen açılımları beslemiştir. Tezin ikinci bölümünde yer alan bu kavramsal açılımlar sayesinde tarihsel bir okumaya ek olarak, tezin içerik tasarımına göre kurgulanmış bağlamsal bir kavram okuması gerçekleştirilmiştir (Bölüm 2, Tablo 2.28).

Tezin bir diğer katkısı, evrensel bir izlek üzerinden, değişken durum ve bağlamlara kolaylıkla adapte olabilecek bir biçimde tasarlanan kuramsal altyapısıdır. Bu bölüm ile birlikte metodolojik bir sentez üretimi gerçekleştirilmiştir. Jan Gehl'in kente bakışı ve Christopher Alexander'ın kentsel bileşenler üzerinden tanımladığı kuramsal açılımlar sınırlılığında geliştirilen metodolojik sentez, tezin model önerisinin altlığının tasarlandığı ve kurgulandığı ilk bölümdür.

İnsanlar gün içerisinde mekandan ve zamandan bağımsız olarak tamamen kentsel bileşenlerin yönlendirmesine göre kent ile iletişime geçmektedirler. Konutlar, yaya yolları, kaldırımlar, yapı yükseklikleri, meydanlar, vb. olarak çeşitlenen bu kentsel bileşenler her kent özelinde farklı yerleşim kurguları dahilinde var olsalar da, insanlarla etkileşime geçtikleri anda aynı karakteristik özellikler üzerinden kentte açığa çıkarlar. Örneğin bir mahalle dokusundaki eğitim birimi, çevre yerleşimler için güven algısı oluşturur. Ya da benzer şekilde araç trafiğinden yeteri derece izole edilmemiş, gürültü problemi olan bir oyun alanı, çocuklar ve aileleri için cazip bir oyun alanı değildir.

Bu iletişim ve devamındaki etkileşim süreci, en temel eylemlere indirgendiğinde de her kentteki kullanıcı için benzeşen kentsel dokular üretir. Bir kullanıcı gün içerisinde kentte yürür, durur, oturur, çevresinde olup bitenleri görür, duyar, diğer kullanıcılarla konuşur, keyif alır ya da bazı noktalarda yapılı çevreye temas eder. Üçüncü bölümde yer alan kuramsal açılımlar kapsamında, eş zamanlı olarak artık alanların kentteki durumlarını anlamaya yönelik potansiyel bir okuma aracı geliştirilmektedir. Kullanıcı ölçeğinin evrensel ölçek olarak kabul edilmesi ile

birlikte, geliştirilen okuma aracı en temelde kullanıcı deneyimine odaklanan bir bakış açısını desteklemektedir.

Tezin metodolojik sentez açılımı ile başlayan kuramsal çerçevesi kapsamında artık alanların tanımlanması, potansiyellerinin açığa çıkarılması noktasında; kullanıcı ve kullanıcı deneyimini esas alan bir yaklaşımın nasıl geliştirileceği gündeme gelmiştir. Bu bağlamda bir yandan kullanıcıların kentteki gündelik eylemlerine odaklanan, diğer yandan kentin temel bileşenlerini kapsayan bir aralıkta, metodolojik sentezden üretilen çeşitli soru modelleri geliştirilmiştir. Bu soru modelleri, artık alanların kentteki problemleri durumlarını anlamak, potansiyellerine yönelik ipuçları elde etmek ve kente yeniden kazandırılmaları süreçlerinde kullanıcı deneyimini merkeze alan bir yaklaşım geliştirmek üzere organize edilmiştir.

Alan çalışmasının ilk aşamasında metodolojik sentez üzerinde temellenen, kullanıcı deneyimi odaklı sorulara yerinde gözlem, anahtar bilgiler, yapıları çevre analizleri, geçirgenlik haritalarının oluşturulması ve alan fotoğrafları ile biçimlenen geniş bir aralıkta yanıtlar aranmıştır. Low Line ve çevresini kapsayan kentsel alan ve 8 odak alan üzerinden geliştirilen bu analiz süreci, artık alana dair genel bir izlek tanımlanmasını sağlamıştır (Şekil 5.1).

Alan çalışmasının ikinci aşamasında ise, metodolojik sentezden üretilen soruların sıranma süreci gündeme gelmektedir. 8 Odak alan özelinde, bu odak alanları halihazırda deneyimleyen gündelik yaşam kullanıcıları ve bu alanı geçmişte deneyimlemiş, analiz etmiş profesyonel kullanıcı grubu ile kısa-odaklı görüşmeler yapılmıştır.

Alan çalışmasının yer aldığı tezin dördüncü bölümünün son aşamasında ise, görüşmeler sonucunda elde edilen notlar ve yorumlar değerlendirilmiş, bu doğrultuda metodolojik sentez kapsamında üretilen soru grupları revize edilmiştir.

1

Kullanıcı Deneyimi Odaklı Soru Gruplarının Oluşturulması

- Gehl ve Alexander'ın kuramsal yaklaşımları ile kamusal alan kalite parametreleri üzerinden metodolojik bir sentez yapılması
Eylemsel okuma / Biçimsel okuma / Artık alanlara yapılan müdahale örnekleri

- Metodolojik sentez üzerinde temellenen, kullanıcı deneyimi odaklı soru gruplarının oluşturulması
Ana soru grubu / Ek soru grubu / Anahtar kelimeler

- Alan çalışması dahilinde incelenen Low Line ve çevresini kapsayan kentsel alanın, 8 odak alana bölünmesi
Grand Vitesse estate ve çevresi, Ewer caddesi ve Lloyd bölgesi, Warden's Groove ve Union caddeleri, Amerika caddesi ve çevresi, O'Meare caddesi ve Flat Iron meydanı, Redress yolu ve Precious Blood Kilisesi, Landmark Estate ve Crossbones Parkı, Borough market ve çevresi

- Artık alan olarak tanımlanan demiryolu hattı ve çevresinin metodolojik sentez ışığında gözlemlenmesi ve analiz edilmesi
Yerinde gözlem / Anahtar bilgiler / Yapılı çevre analizi / Odak alanlar sınırlılığında geçişlilik haritasının oluşturulması / Artık alandan fotoğraflar

2

Soruların Sınanması ve Revize Edilmesi

- 8 odak alan özelinde, bu odak alanları halihazırda deneyimleyen gündelik yaşam kullanıcıları ile yapılan görüşmeler kapsamında soruların sınanması
Odak artık alanlarda vakit geçiren kullanıcılar ile kısa görüşmeler yapılması / Soruların yöneltilmesi / Yorumların not edilmesi (24 kullanıcı)

- Araştırma alanının 8 odak alan özelinde, bu odak alanları geçmişte deneyimlemiş ve analiz etmiş profesyonel kullanıcılarla yapılan görüşmeler kapsamında soruların sınanması
Odak artık alanda düzenlenmiş olan kentsel tasarım yarışması sürecine dahil olmuş profesyonel kullanıcılar ile kısa görüşmeler yapılması / Soruların yöneltilmesi / Yorumların not edilmesi (7 kullanıcı)

- Her odak alan özelinde 10 kullanıcı ile görüşülmüştür. Görüşmeler İngilizce dilinde gerçekleştirilmiş olup, yorumlar ve notlar yazar tarafından tercüme edilmiştir.

- Görüşmeler sonucunda elde edilen notların değerlendirilmesi ve metodolojik sentezden üretilen soru gruplarının revize edilmesi
Revize edilmiş ana soru grubu / Revize edilmiş ek soru grubu

Şekil 5.1 Tez Önerisinin Gelişim Aşamaları

Alan çalışması özelinde, Low Line demiryolu artık alanı, Londra'nın potansiyel kamusal alanı olarak bir çok aralıktan tanımlı olmaktadır. Mevcut planlama otoritelerinin gündeminde yer alan bu alanın kente yeniden entegre edilmesi için çeşitli müdahaleler yapılmış, mimari proje yarışmaları düzenlenmiş ve sosyo-kültürel entegrasyonun da tam anlamıyla sağlanabilmesi için çeşitli kurumların ve yerel kuruluşların desteğiyle, kullanıcılar da sürece dahil edilmeye çalışmıştır.

Ancak alanın yarattığı tahribatların ve problemlerin uzun süreçler sonucunda meydana gelmiş olması sebebiyle, dönemsel müdahalelerle tam anlamıyla başarılı bir iyileşme gerçekleşmemekte, köprü altı boşluklarının büyük çoğunluğu artık alan olarak var olmakta ve mevcut sorunlu yapısını korumaktadır.

Tezin model önerisinin geliştirilmesi ve soruların sınanması sürecinde, alana dair yeni bir yaklaşım geliştirilmiş ve evet-hayır cevapları üzerinden, alanın fiziksel gerçekliğine yönelik şu çıkarımlar elde edilmiştir:

- Yürüme eylemi ve erişim sürekliliği kapsamında alandaki kullanıcıların %80'i çeşitli problemler dile getirmiştir. En temel sebepler yürüyüş yolunun genişlik, malzeme ve seviye farklarının yürüme eylemi için yeterince uygun olmaması ve rota boyunca çeşitli bölücülerin, metal tel örgülerin yaya sürekliliğini engellemesidir.
- %60 oranındaki kullanıcıların durmak ve durmaya bağlı eylemleri gerçekleştirdiği görülmektedir. Ancak bu oran gün içerisinde değişkenlik göstermekte, özellikle akşam saatlerinde %20'ye kadar düştüğü görülmektedir. En önemli etken alanda yeterli ve doğru bir aydınlatma yapılmamış olması, insanların kendini güvende hissetmemesi ve kapalı mekanların artık alanı destekleyecek ilişkisellikte tasarlanmamış olmasıdır.
- Oturma eylemi kapsamında, %70 oranında problem tespit edilmiştir. Bu oran akşam saatlerinde %12'ye düşmektedir. Bu noktadaki en büyük etkenler, kent mobilyası, aydınlatma, yeşil alan yetersizliği ve kapalı mekanların gece yaşamını desteklemeye yönelik işlevsel çeşitliliğe sahip olmamasıdır.
- Görmek, duymak ve konuşmak hakkında veri toplamak için hazırlanan soru grubu kapsamında %42 oranında problem tespit edilmiştir. En temel sebepler aydınlatma, yeşil alan yetersizliği, araç trafiği izolasyon problemleri ve insanların ihtiyaç duyduğunda sessiz bir alana kolaylıkla erişemiyor olmasıdır.
- Keyif almak üzerinden geliştirilen soru gruplarının analizi sonucunda %70 oranında problem tespit edilmiştir. En temel etkenler, artık alanın fiziksel durumunun kötü olması ve araç trafiğinin yeterince izole edilememiş olmasıdır.
- Yapılı çevre ile temas etmek kapsamında hazırlanan soru gruplarının yanıtları değerlendirildiğinde, %55 oranında problem tespit edilmiştir. Yapı yüksekliklerinin bazı noktalarda insan ölçeği hassasiyeti barındırıyor olması olumlu bir etken iken, yapıların zemin kat düzenlemelerinin, kamusal yaşamı destekleyici özellikler barındırmıyor ve içe dönük olması problemleri bir durumdur.

- Genellikle ofis yapılarının, iş alanlarının olduğu çevre yapıların, bulundukları bağlamla ne kadar ilişkilendiklerine dair hazırlanan soru gruplarında %67 oranında problem tespit edilmiştir. Bu yapıların yakınlarında vakit geçirmeyi destekleyecek düzenlemeler yeterli değildir. Çalışanların dışardaki akışla herhangi bir duyuşal iletişim kurmasını destekleyecek cephe düzenlemeleri mevcut değildir.
- Yeşil alanlara yönelik hazırlanan soruların yanıtlarının analizi sonucunda tespit edilen problem oranı %83'tür. Yeşil alanın genel olarak az olmasının yanında, mevcut yeşil alanlara erişim noktasında da sıkıntı vardır.
- Alandaki cadde kafelerine yönelik hazırlanan soru grubu sonucunda %100 memnuniyet tespit edilmiştir.
- Mevcut bisiklet yolunun sürekliliğı, yaya yolu ile ilişkilene durumu ve alana toplu taşıma ile erişim seçeneklerine yönelik hazırlanan soru grubu yanıtlarında %80 memnuniyet tespit edilmiştir.
- Artık alanın ilişkilendiğı yakın çevrelerde çocuklara yönelik yapılan mevcut düzenlemelerde %90 memnuniyet sağlandığı, ancak artık alan özelinde yeterli olmadığı gözlemlenmiştir.
- Artık alan hattı boyunca kullanıcı çeşitliliğine yönelik dengede %100 memnuniyet tespit edilirken, farklı yaş gruplarının birarada olması noktasında %60 oranında problem tespit edilmiştir.
- Otopark alanları, %100 problem oranıyla yaya sürekliliğini tehdit etmektedir.

Tezin model önerisinin alan çalışması kapsamında sınanmasına yönelik elde edilen tespitler çok kesin sonuçlara ışık tuttuğı gibi, müdahale süreci öncesinde gerekli sorgulamaları yapmaya yönelik ipuçları da içermekte ve analizi yapan kişinin deneyim - edinimlerine göre değışkenlik göstermektedir. Bu noktada tanımlı olan her problem, eş zamanlı olarak artık alanın kente yeniden entegre edilme sürecindeki potansiyeli açığa çıkarmaktadır. Problemleri ve tanımsız artık alanların, direkt olarak ilişkilendiğı çevresel bileşenlerdeki problemleri de göz önüne alarak tamamlayıcı ve dengeleyici bir aralıktan işlevlendirilmesi ya da basit

müdahalelerle iyileştirilmesi, kentsel kalitenin arttırılması noktasında kritik derecede önemlidir.

Tüm bu açılımların sonucunda, Low Line artık alanının Londra'nın yeni aktif kamusal alanlarının keşfedilmesi noktasında ciddi potansiyeller barındırdığı açıkça görülmektedir. Çevresel bağlamıyla birlikte değerlendirildiğinde, sadece tanımsız ve işlevsiz artık alan boşluklarının yarattığı problemlerin değil, yapılı çevredeki problemlili dokuların da iyileştirilebileceğine yönelik önemli ipuçları elde edilmiştir. Özellikle Warden's Groove caddesindeki kafe ve açık alan düzenlemesi sadece bulunduğu alanda aktif bir kullanım sağlamasının yanında, yayaların yürürken kendilerini güvende hissedebildikleri bir etki de yaratmakta ve alanın gece yaşamını aktif kılmaktadır.

Bu doğrultuda metodolojik sentezden üretilen kentsel okuma aracının, artık alanın potansiyellerine yönelik çıkarımlar yapma aşamasında; sağlıklı veriler elde etme ve doğru öngörüler yapabilme noktasındaki güçlü etkisi açıkça farkedilmektedir.

Low Line artık alanının, Londra'nın potansiyel kamusal alanına dönüşmesi yönünde, tezin model önerinin sınanması sonucunda elde edilen genel çıkarımlar ve keşifler ise şu şekilde sıralanabilir;

- Farklı ihtiyaçlara sahip tüm kullanıcılar tarafından rahatlıkla erişilebilir ve kullanılabilir yol ağıyla birlikte, artık alan genelinde yaya sürekliliğinin sağlanması birincil gerekliliktir.
- Çevre bağlamlarıyla ilişkili, görülebilir, kolay algılanabilir rotaların belirlenmesi ve bu rotaların insanlar tarafından günün farklı saatlerinde kullanılabilir olması için uygun fiziksel koşullar sağlanmalı ve güvenlik problemleri minimuma indirilmelidir.
- Araçlar, yaya akışlarını asla engellememeli ve yeterli düzeyde izole edilmelidir.
- Kafe ve restoranların açık alanla ilişkilkenmeleri önemlidir. Açık alan oturma elemanları alana yönelimin arttırılmasını sağlayacağı gibi, genel güvenlik hissini de olumlu yönde etkileyecektir.

- Cam cepheler köprü altı artık alanlarının ışık alması ve kapalı - açık mekan arasındaki duyuşal iletişimin sağlanması için tercih edilmelidir.
- Köprü altı artık alanların çeşitli kullanımlara imkan sağlayacak biçimde işlevlendirilmesi, fonksiyonelliğin yanında kamusal kimliğinin de güçlenmesi için önemlidir.
- Her ölçekteki yeşil doku önerileri, sert cephelerin genel algısını yumuşatmakta, mekanların kullanımına teşvik etmekte ve kamusal bir çekim alanı yaratmaktadır. Peyzaj önerileri, insan eylemlerini pozitif aralıklardan yönlendirmektedir.
- Kent mobilyalarının, kullanıcı ihtiyaçlarına uygunlukla ve çeşitlilikte olması, kamusal alan kalitesini arttırmakta, rastlantısal buluşmaları ve insanların toplanmasını teşvik etmektedir.
- Artık alanlar işlevlendirilirken fonksiyonel çeşitliliğe dikkat edilmelidir. Örneğin sanatsal içerikli eklemeler, duvar resimleri ya da alanın özgün karakteristik özelliklerini öne çıkaran kullanımlar; insanların merak duygusunu tetikleyerek kolaylıkla etkileşime geçmelerini sağlayabilir.
- Kalıcı yapılaşmaların değiştirilemez durumları değerlendirildiğinde, geçici kullanımlara imkan sağlayacak hafif strüktürlerle desteklenmiş öneriler, kamusal kullanımlarda çeşitlilik sağlayacağı gibi, yoğun yapılaşma alanlarının olduğu bağlamlarda kentlilere nefes alma imkanı sağlayacaktır.

Tez çalışması kapsamında, Londra kenti ve Low Line artık alanı özelinde, soru tabanlı ve kullanıcı deneyimi üzerinde temellenen bir okuma aracı geliştirilmiştir. Artık alanların çevrelerindeki kentsel ilişki ağını anlamaya yönelik geliştirilen bu soru-cevap içerikli okuma modeli, farklı kentlerdeki artık alanlar için de kullanılabilir esneklikte bir kurguya sahiptir. Önerilen modeli mevcut kamusal alanların iyileştirilmesi ya da yeni tasarımların geliştirilmesi süreçlerine dahil olan başta kentsel tasarımcılar, şehir plancılar, mimarlar olmak üzere tüm ilişkili profesyonellerin kullanması mümkündür. Organize soru gruplarının ilk bölümü her bağlam için aynı olup, ikinci bölümünde analiz edilecek bağlama göre soruların seçilmesi ve ilk soru grubuna eklenmesi gerekmektedir.

Her artık alan ve ilişkilendiği kentsel doku içerisindeki bileşenler özelinde seçilip kurgulanacak olan soru grupları değişkenlik gösterecektir. Bu doğrultuda artık alana yönelik geliştirilecek olan nitelikler ve tanımlamalar, her bağlam ve kullanıcı grubu özelinde çeşitlenecek, yeni ilişkilerin okunması ve kullanıcı deneyimini esas alan yaklaşımların geliştirilmesi noktasında yardımcı olacaktır.

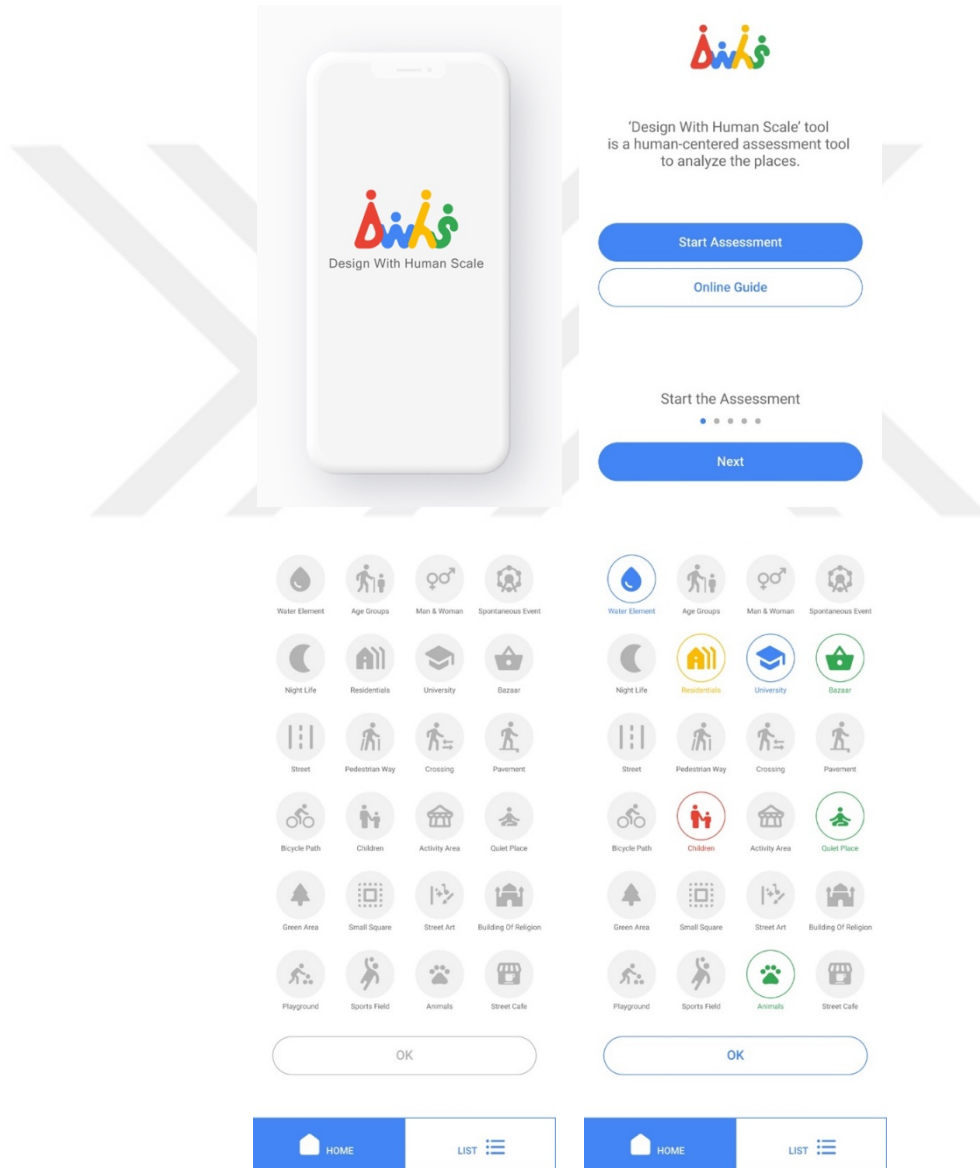
Üst-modern kentin koşulları ve sahip olduğu kentsel problemlere dair, özellikle kullanıcıların etkileşime geçtiği noktalarda çözümler üretilmesi ve gerekli iyileştirmelerin yapılması gerekmektedir. Kamusal bağlamında kentsel açık alan yaklaşımları ve müdahalelerine dair teoride ve pratikte karşılığı olan çeşitli uygulamalar mevcuttur. Alan çalışması ve metodolojik sentezden üretilen soruların sıranma sürecinde görüldüğu gibi, kullanıcı deneyimi noktasında artık alanın katmanlı yapısını okuyarak, potansiyellerini anlamaya dair kritik derecede önemli detaylar açığa çıkmaktadır. Bu nedenle geleneksel yöntemlerle yapılan alan analizleri ile eş zamanlı olarak, kullanıcı deneyimine odaklanan yenilikçi metodlarla alanı okumak ve bu doğrultuda alternatif senaryolar geliştirerek, artık alanların kente dahil edilme süreçlerinin organize edilmesi daha da önem kazanmaktadır.

Londra kenti özelinde Low Line artık alanı üzerinden yapılan mekansal çözümlemelerle elde edilir bilgiler, artık alanlara dair genel bir yaklaşım vizyonu geliştirme noktasında dikkat çekicidir. Artık alan genelinde ve ilişkilendiği yakın çevrede hali hazırda uygulanan ve uygulanması planlanan noktasal müdahalelerin, okuma modeli sorularının bazıları ile örtüşen yaklaşımlara sahip olduğu gözlemlenirken, kullanıcı deneyimi noktasında bazı detayların kamusal mekandaki karşılıklarının olmadığı gözlemlenmektedir. Model önerisinin hedefi, artık alanların kente kazandırılması süreçlerinde doğru sorular sorarak yönlendirilmesi, alanın karakteristik özelliklerini, potansiyellerini doğru kanallardan değerlendirerek, kullanıcı deneyimini merkeze alan bir bütüncül yaklaşımın geliştirilmesini sağlamaktır.

Bu yaklaşım sayesinde artık alanların sadece fiziksel durumlarının analiz edilmesinin ötesinde, kullanıcıların deneyimleri çeşitliliğinde sosyo-kültürel

açılımlarla okunması, noktasal müdahaleler sınırlılığında değil, organize bir yaklaşım kültürünün geliştirilmesi hedeflenmektedir.

Tez çalışması kapsamında geliştirilen okuma modelinin, gelecek projeksiyonu olarak dijital uygulamasının yapılması planlanmaktadır. Kullanıcı deneyimlerine yönelik veri toplamak ve tasarım öngörülerini geliştirebilmek için, alan analizlerinin iki boyutla sınırlı harita okuma tekniklerinden ayrılan bir okuma modelinin hayata geçirilmesi hedeflenmektedir (Şekil 5.2).



Şekil 5.2 Dijital Uygulama Modeline Dair Arayüz Çalışmaları

A

METODOLOJİK SENTEZDEN ÜRETİLEN SORU İÇERİKLİ OKUMA MODELİ



EYLEM / BİÇİM	METODOLOJİK SENTEZ SORULARI	KALİTE PARAMETRELERİ
 YÜRÜMEK	- Farklı ihtiyaçlara sahip tüm kullanıcıların alanda keyifle ve rahatlıkla yürüdüğünü söyleyebilir misin? - Yürüme yolunun malzemesi, genişliği ve seviye farkları yürümek için uygun mu? - Bulunduğun noktaya geldiğin yürüme hattını düşündüğünde, yürüme yolunun sürekliliğini kolaylıkla takip edebildin mi? - Bulunduğun noktaya geldiğin yürüme hattını düşündüğünde, yürüme yolu boyunca yeterli dinlenme noktası var mıydı? - Yürürken açık ve geniş bir görüş alanına sahip olmanın önemini düşünürsek, yürürken çevreyi seyretmek mümkün mü?	SÜREKLİLİK YÜRÜNEBİLİR ERİŞİLEBİLİR
 DURMAK	- Ayakta duran insanlar var mı? - Ayakta dururken aynı zamanda aktivite yapan (telefonda konuşan, kahve içen, müzik dinleyen, vb.) insanlar var mı? - Mevcut akışları engellemeden ayakta durmak için uygun yerler var mı? - Ayakta dururken açık ve geniş bir görüş alanına sahip olmanın önemini düşünürsek, ayakta dururken çevreyi seyretmek mümkün mü? - İnsanların uzun süre ayakta dururken bazen yaslanma ihtiyacı duyduklarını düşündüğünde, ayakta dururken destek alınacak kentsel elemanlar var mı?	ETKİLEŞİMLİ AKTİF GÜVENLİ
 OTURMAK	- Oturan insanlar var mı? - Farklı yaş gruplarından insanların ihtiyaçlarına cevap verecek çeşitlilikte oturma elemanları var mı? - Oturma elemanları yeterli mi? - Otururken açık ve geniş bir görüş alanına sahip olmanın önemini düşünürsek, otururken çevreyi seyretmek mümkün mü? - Yakın çevrede, insanların uzanarak vakit geçirebileceği çim alan var mı? - Basamaklara, düşük duvarlara, kaldırım kenarlarına vb. oturan insanlar var mı?	GEREKLİ GÜVENLİ OTURULABİLİR
 GÖRMEK DUYMAK ve KONUŞMAK	- Çevredeki olayları rahatlıkla seyredebilecek açık ve geniş görüş alanları var mı? - Günün farklı saatlerinde değişen kullanım ihtiyaçlarını düşündüğünde, alandaki ışıklandırma yeterli ve yönlendirici mi? - Ortam gürültüsünü göz önünde bulundurduğunda, insanlar ayakta dururken birbirlerini rahatlıkla duyup konuşabilir mi? - İnsanların yüz ifadelerini görebileceğiniz bir mesafede yakınlarından geçen seslerini duymak mümkün mü? - Rastlantısal buluşmalar ve konuşmalar oluyor mu?	ETKİLEŞİMLİ BAĞLANTILI OKUNAKLI
 KEYİF ALMAK	- Bulunduğun alan ve yakın çevresini düşündüğünde, araç trafiği rahatsız edici mi? - Hoşnut olunmayan hava koşullarından (ani yağmur, şiddetli rüzgar, fazla sıcak hava, vb.) korunma seçenekleri var mı? - İnsanlar doğanın ve güzel havanın tadını çıkarabiliyor mu? - Alanın görsel bütünlüğü ve orda geçirilen vakit hatırlanmaya değer mi?	ÇEKİCİ ETKİLEYİCİ TARİHİ
 YAPILI ÇEVREYE TEMAS ETMEK	- Yakın çevreni gözlemlediğinde, yapı yüksekliklerinin dengesi rahatsız edici mi? - Yapıların içindeki yaşamın, sokaktaki akıştan tamamen izole edilmiş olmamasının kentsel deneyim için önemli olduğunu düşünürsek, çevredeki yapıların içindeki insanlarla dışındaki insanlar arasında herhangi bir duysal iletişim var mı? - Yapıların girişlerinde, yakın çeperlerinde insanların durabileceği boşluklar ya da oturmaya uygun alanlar var mı?	ETKİLEŞİMLİ GEREKLİ TARİHİ

EYLEM / BİÇİM	METODOLOJİK SENTEZ SORULARI	KALİTE PARAMETRELERİ
 KÜLTÜREL MOZAİK	İnsanlar bireysel farklılıklar ve kültürel çeşitliliğin tadını çıkarabiliyor mu?	ÇEŞİTLİ ETKİLEŞİMLİ SAMİMİ
 İŞ ALANI	- Ofis binalarının girişlerinde, yakın çeperlerinde insanların durabileceği boşluklar ya da oturmaya uygun alanlar var mı? - Yapıların içindeki yaşamın, sokaktaki akıştan tamamen izole edilmiş olmamasının kentsel deneyim için önemli olduğunu düşünürsek, ofis binalarının içindeki insanlarla dışındaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı?	YÖNETİM ÖZEL BAĞLANTILI
 MAHALLE DOKUSU	Bulunduğunuz mahallede güvenli hissediyor musunuz?	SAMİMİ AKTİF GÜVENLİ
 TOPLU TAŞIMA	Alana toplu taşıma ile erişebilmek için uygun seçenekler var mı?	GEREKLİ SÜREKLİLİK KULLANIŞLI
 EĞİTİM BİRİMİ	Eğitim binalarının girişlerinde, yakın çeperlerinde insanların durabileceği boşluklar ya da oturmaya uygun alanlar var mı?	YÖNETİM ÖZEL GÜVENLİ
 ALIŞVERİŞ	- İnsanlar alışveriş birimlerini bir arada bulmanın tadını çıkarabiliyor mu? - Alışveriş alanı araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi?	ETKİLEŞİMLİ DAVETKAR ÇEKİCİ
 YAPI YÜKSEKLİKLERİ	Yapıların insan ölçeği hassasiyeti barındırmasının kentsel deneyim için önemli olduğunu düşünürsek, çevredeki yapılar genellikle 4 kat ve altı mı?	ETKİLEŞİMLİ GERÇEK YAKINLIK
 OTOPARK	Yürüme rotasının sürekliliği otopark alanlarından dolayı kesintiye uğruyor mu?	GEREKLİ GERÇEK KULLANIŞLI
 SU ÖGESİ	- Su ögesinin yakınında oturan insanlar var mı? - Yakınında otururken, ayakta dururken ya da yürürken su ögesini seyretmek mümkün mü?	SÜRDÜRÜLEBİLİR ÇEKİCİ ETKİLEYİCİ

EYLEM / BİÇİM	METODOLOJİK SENTEZ SORULARI	KALİTE PARAMETRELERİ
 KULLANICI YAŞ GRUPLARI	İnsanlar farklı yaş gruplarıyla bir arada olmanın tadını çıkarabiliyor mu?	ÇEŞİTLİ GEREKLİ ERİŞİLEBİLİR
 KADIN VE ERKEK	Alanda dengeli bir kadın erkek kullanımının hakim olduğunu söylemek mümkün mü?	ÇEŞİTLİ AKTİF DOĞAL
 PLANSIZ AKTİVİTE	Bulunduğun alan ve yakın çevresindeki yürüyüş aksları, gün içerisinde çeşitli aktivitelerle (sokak müziği, standlar, seyyar satıcılar, vb.) destekleniyor mu?	ETKİLEŞİMLİ AKTİF YÜRÜNEBİLİR
 GECE YAŞAMI	İnsanların aktif bir gece yaşamı deneyimlediğini söylemek mümkün mü?	AKTİF GÜVENLİ ÇEKİCİ
 KONUT BİRİMLERİ	- Konutların girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı? - Konutların, sokak yaşamı ile ilişkilenen ön-yan bahçeleri ya da avluları var mı?	ÇEŞİTLİ SAMİMİ YAKINLIK
 ÜNİVERSİTE	- Üniversite girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı? - Yapıların içindeki yaşamın, sokaktaki akıştan tamamen izole edilmiş olmamasının kentsel deneyim için önemli olduğunu düşünürsek, üniversite binalarının içindeki insanlarla dışındaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı?	ÇEŞİTLİ ETKİLEŞİMLİ AKTİF
 PAZAR	- Pazar alanı, araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi? - İnsanlar pazarın tadını çıkarabiliyor mu?	ETKİLEŞİMLİ DAVETKAR AKTİF
 CADDE	Araç trafiğinin hakim olduğu caddelere yeşil doku entegre edilmiş mi?	GEREKLİ YEŞİL BAĞLANTILI
 YAYA YOLU	Yaya yolları araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi?	GÜVENLİ SÜREKLİLİK YÜRÜNEBİLİR

EYLEM / BİÇİM	METODOLOJİK SENTEZ SORULARI	KALİTE PARAMETRELERİ
 GEÇİT	Bulunduğun noktaya geldiğin yürüme hattını düşündüğünde, yürüme yolunun sürekliliği yaya geçitleriyle destekleniyor mu?	GEREKLİ FAYDALI GÜVENLİ
 KALDIRIM	Kaldırımın malzemesi, genişliği ve yoldan yüksekliği, alandaki tüm kullanıcılar için eşit derecede uygun mu?	GÜVENLİ SÜREKLİLİK YÜRÜNEBİLİR
 BİSİKLET YOLU	Bulunduğun noktaya geldiğin yürüme hattını düşündüğünde, yürürken bisiklet yolundaki akıştan tedirgin oldun mu?	AKTİF SÜREKLİLİK KULLANIŞLI
 ÇOCUKLAR	Çocuklar mutlu mu?	ÇEŞİTLİ EĞLENCELİ ŞENLİKLİ
 ETKİNLİK ALANI	Alandaki yürüme yolları, etkinlik alanları (park, sahil hattı, meydanlar, vb.) ile ilişkililiyor mu?	DAVETKAR EĞLENCELİ ŞENLİKLİ
 SESSİZ ALAN	Gündelik yaşam içerisinde kentin gürültüsünün rahatsız edici olduğu durumlarda, ihtiyaç duyunca sessiz bir kentsel alana (cep park, araç trafiğinden izole edilmiş alan, vb.) kolaylıkla erişmek mümkün mü?	GÜVENLİ TEMİZ OTURULABİLİR
 YEŞİL ALAN	- Yürürken yeşil alanı seyretmek mümkün mü? - İnsanlar parkları ve doğayı deneyimlemenin tadını çıkarabiliyor mu? - Yeşil alanlara kolaylıkla erişmek mümkün mü?	DOĞAL SÜRDÜRÜLEBİLİR ERİŞİLEBİLİR
 KÜÇÜK MEYDAN	Yakın çevredeki yürüme yolları, küçük meydanlar ile ilişkililiyor mu?	EĞLENCELİ ŞENLİKLİ DAVETKAR
 SOKAK SANATI	Yakın çevreinde deneyimlediğin sokak sanatı örneğinin çevresel etkisi güçlü mü?	ÇEŞİTLİ ÇEKİCİ ETKİLEYİCİ

EYLEM / BİÇİM	METODOLOJİK SENTEZ SORULARI	KALİTE PARAMETRELERİ
 DİNİ YAPI	Dini yapıların girişlerinde, yakın çeperlerinde insanların durabileceği boşluklar ya da oturmaya uygun alanlar var mı?	YARDIMSEVER GÜVENLİ DİNİ
 OYUN ALANI	Çocuklar yakın çevredeki oyun alanlarının tadını çıkarabiliyor mu?	DAVETKAR EĞLENCELİ ŞENLİKLİ
 SPOR ALANI	İnsanlar yakın çevredeki açık spor alanlarında keyifli vakit geçiriyor mu?	ETKİLEŞİMLİ AKTİF FAYDALI
 HAYVANLAR	Hayvanlar yeşilin, doğanın ve güzel havanın tadını çıkarabiliyor mu?	SAMİMİ DOSTÇA DOĞAL
 KAFELER	- Kafelerin girişlerinde açık oturma alanları ya da yakın çeperlerinde insanların durabileceği boşluklar var mı? - Yapıların içindeki yaşamın, sokaktaki akıştan tamamen izole edilmiş olmamasının kentsel deneyim için önemli olduğunu düşünürsek, kafelerin içindeki insanlarla dışındaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı?	ETKİLEŞİMLİ DAVETKAR AKTİF

B

**ALAN ÇALIŞMASI KAPSAMINDA YAPILAN
KISA-ODAKLI GÖRÜŞME ÇIKTILARI VE
DEĞERLENDİRME NOTLARI (GRAND
VITESSE ESTATE ÖRNEK ODAK ALANI)**



Soru (Yürümek)	Yürüyen insanlar var mı? 10 Evet		
Gündelik yaşam kullanıcıları ile yapılan görüşme notları	Bu civarda günün her saati insanlar yürüyor	Ben yürümek için tercih etmiyorum. Tekinsiz hissettiriyor	Gece yürüyen insan sayısının azaldığını tahmin ediyorum
Profesyonel kullanıcılarla yapılan görüşme notları	Kemerlerin bakımsız ve işlevsiz durumu, yürüyen kullanıcıları tedirgin ediyor	İnsanların yürümek için tercih ettiği bir rota üzerinde yer alıyor bu alan	Aydınlatma problemleri nedeniyle, geç saatlerde yürüyen insan sayısı oldukça azalıyor
Soru (Yürümek)	Tekerlekli sandalyedeki birisi kolaylıkla hareket edebilir mi? 9 Hayır 1 Evet		
	Zorlandığı noktalar kesin vardır. (Grand Vitesse taraındaki inşaat alanı)	Zemin koşullarının yeterli düzeyde uygun olduğunu düşünmüyorum.	Evet
	Kemer hattı boyunca var olan en önemli problemlerden birisi	Alanın güney tarafının tekerlekli sandalyedeki birisi için daha uygun olduğunu söyleyebilirim.	Engelli rampalarının sürekliliğinden bahsetmemiz zor.
Soru (Yürümek)	Yolun malzemesi, genişliği ve seviye farkları yürümek için uygun mu? 8 Hayır 2 Evet		
	Genişlik her kaldırımda eşit değil kesinlikle. Ancak genel olarak uygun olduğunu düşünüyorum.	Kemerlerin ordaki kaldırımlarda ciddi fiziksel problemler var.	Evet
	Her kullanıcı için eşit derecede uygun olduğunu söyleyemeyiz (Bir önceki soru ile ilişkilendiriyor)	Kemer hattı boyunca fiziksel olarak yıpranmalar mevcut.	Genişlik ve seviye farklarına dair çeşitli problemler tespit ettik.
Soru (Yürümek)	Yürüme rotasının sürekliliği kolaylıkla takip ediliyor mu? 8 Hayır 2 Evet		
	Hayır	İşe gelirkenki rotamı kolaylıkla takip edebiliyorum.	Buraya her geldiğimde kolaylıkla yürüyüp, erişebiliyorum her yere.
	Kemerler bariyer etkisi oluşturuyor.	Yürüme bağlamında erişim sürekliliğinden bahsetmek alanın şu haliyle mümkün değil.	Özellikle Grand Vitesse çevresinde metal parmaklıklardan dolayı erişim mümkün değil.
Soru (Yürümek)	Yürüme hattı boyunca yeterli dinlenme noktası var mı? 6 Hayır 4 Evet		
	Ağaç altı oturma alanı, ahşap platformlar ve kafelerin açık oturma alanları (dinlenme noktalarını sayıyor)	Evet	Evet
	Union tiyatrosu ve çevresi tarihi kimliğini koruyan bir dinlenme alanı	Ortalama diyebiliriz. İyileştirilmesi için düzenlemelere ihtiyaç var	Grand Vitesse çevresinde dinlenme noktaları yeterli değil
Soru (Yürümek)	Yürürken çevreyi seyretmek mümkün mü? 5 Hayır 5 Evet		
	Evet	Evet	Evet
	Bu alandaki yürüyüş hatlarında süreklilik olmadığı için, yürürken çevreyi seyretmek de olumsuz etkileniyor.	Demiryolu binalarına giden rampanın olduğu noktada ve kemerlerin yakın çeperlerinde çevreyi seyretmek imkansızlaşıyor.	Kemerler geniş vistalar sunuyor. (İnsanların çevreyi seyretmek eğilimini olumlu yönde etkilediğini düşünüyor)

Soru (Durmak)	Ayakta duran insanlar var mı? 2 Hayır 8 Evet		
Gündelik yaşam kullanıcıları ile yapılan görüşme notları	Restoranın önünde ayakta durmaya uygun alan yok.	Genellikle Pub'ın önünde ayakta duran insanlar var.	Girişte ayakta duran insanlar var.
Profesyonel kullanıcılarla yapılan görüşme notları	Var ancak vakit geçirme amaçlı değil, kısa süreli durduklarına değinmek gerekir.	Union tiyatrosunda ayakta duran insanlar daha yoğunlukta.	Grand vitesse tarafında ayakta duran insan görmek mümkün değil. İnsanlar sadece geçip gidiyor.
Soru (Durmak)	Ayakta dururken birbirleri ile konuşan insanlar var mı? 4 Hayır 6 Evet		
	Genellikle tek başına ayakta duran insanlar görüyorum.	Evet	Evet
	Evet	Tiyatro, restoran ve pub yakınlarında ayakta dururken birbirleri ile konuşabiliyor insanlar.	Grand vitesse tarafı genel olarak çok gürültülü ve tekinsiz.
Soru (Durmak)	Ayakta dururken aynı zamanda bir aktivite yapan insan var mı? 5 Hayır 5 Evet		
	Restoranın ilerisindeki trafiğe kapalı alan uygun olabilir.	Pub'ın önünde bardakları ile sohbet ediyor insanlar.	Kahve içen insanları hep görürsünüz.
	Aktiviteleri tanımlamak gerekir. Kahve içmek, yürümek, konuşmak, vb. gibi.	Tiyatro, restoran ve pub yakınları kısa süreli aktivite için insanların tercih ettiği alanlar.	Kemerler kısa süreli her türlü aktivite için olumsuz bir algı oluşturuyor.
Soru (Durmak)	Mevcut akışları engellemeden ayakta durmak için uygun yerler var mı? 4 Hayır 6 Evet		
	Restoranın yanındaki trafiğe kapalı alanı diyebilirim.	Pub'ın önu ve karşı kaldırımdaki binaların cepheleri uygun.	Giriş alanı.
	Mevcutta uygun durak noktaları var. Kemerlerin fiziksel durumu durak noktası olmaya uygun değil.	Bazı binaların çeperlerinde ve kaldırımlarda mevcut akışları engellemeden durmak mümkün.	Kaldırımların genişliklerinin yeterli olduğu alanlar ayakta durmaya da uygun. Kemerlere yaklaştıkça sorunlar artıyor.
Soru (Durmak)	Ayakta dururken çevreyi seyretmek mümkün mü? 3 Hayır 7 Evet		
	Evet	Evet	Evet
	Ayakta durmaya uygun her alanda, çevreyi de seyretmek gayet mümkün.	Alanda çok potansiyel var. Kemerlerin bu seyir olayını nasıl engellediğini düşünelim.	Evet
Soru (Durmak)	Ayakta dururken destek alınacak kentsel elemanlar var mı? 7 Hayır 3 Evet		
	Yandaki alanda var. (Restoranın bitişiğindeki alanı tarif ediyor.)	Şuan hatırlayamıyorum ama vardır.	Köşedeki ağacın altında bank var.
	Yeteri kadar olduğunu söyleyemeyiz.	Ayakta durma alanları iyileştirilirken üzerinde düşüneceğimiz bir konu.	Var ama yetersiz.

Soru (Oturmak)	Oturana insanlar var mı? 5 Hayır 5 Evet		
Gündelik yaşam kullanıcıları ile yapılan görüşme notları	Trafiğe kapalı olan alanda oturma insanlar var.	Pub'ın açık oturma alanı var. Hava güzel olduğunda insanlar genellikle dışarda oturmaya tercih ediyor.	Köşedeki ağacın altındaki bankta oturma insanlar var.
Profesyonel kullanıcılarla yapılan görüşme notları	Kemerlerin yakın çevresinde oturma elemanları var. Ancak kemerler bu alanları destekleyecek işlevlere sahip değil.	Union tiyatrosu ve çevresinde çeşitli oturma alanları mevcut. Kemerler bu etkinlik akışını desteklemiyor.	Kemerlerin bazıları açık alan olarak düzenlenip, oturma elemanlarıyla desteklenmeli.
Soru (Oturmak)	Oturmak için farklı seçenekler var mı? 8 Hayır 2 Evet		
	Alçak taş duvarlar.	Açık oturma alanındaki sandalyeler.	Banklar, kafelerin açık alanlarındaki sandalyeler.
	Farklı kullanıcılara hitap eden oturma elemanı seçenekleri yok.	Kemerler ve yakın çevresinde, oturma elemanlarına dair dengeli bir çeşitlilik mevcut değil.	Farklı seçenekler olduğunu söyleyemeyiz.
Soru (Oturmak)	Oturma elemanları yeterli mi? 7 Hayır 3 Evet		
	Hayır	Evet	Yeterli değil. Daha çok oturma alanına ihtiyaç var.
	Hayır	Union tiyatrosu tarafında yeterli olsa da, genel olarak yetersiz.	Hayır
Soru (Oturmak)	Otururken çevreyi seyretmek mümkün mü? 8 Hayır 2 Evet		
	Kemerlerin engel olduğunu düşünüyorum.	Pub'ın açık oturma alanında çevreyi seyretmek çok mümkün.	Evet
	Kemerler şuan engel teşkil ediyor. Şeffaf cepheler ve bölücülerle bu etkiyi kırmak mümkün	Demiryolu binalarına giden rampanın olduğu noktada ve kemerlerin yakın çeperlerinde çevreyi seyretmek imkansızlaşıyor.	Hayır
Soru (Oturmak)	Çimde uzanan insanlar var mı? 10 Hayır		
	Hayır	Hayır	Hayır
	Bu eylem için uygun bir yeşil alan mevcut değil.	Alanda var olan mevcut yeşil doku çok sınırlı ve gündelik yaşam aktiviteleri için yeterli değil.	Hayır
Soru (Oturmak)	Basamaklara, düşük duvarlara, kaldırım kenarlarına vb. oturma insanlar var mı? 8 Hayır 2 Evet		
	Yandaki alanda düşük duvarlara oturma insanlar görebilirsiniz.	Eğer hava güzelse, haftasonları insanlar her bulduğu yere oturabilir.	Hayır
	Alanda alternatif oturma alanları mevcut olsa da, fiziki koşullar iyileştirilmediği sürece bu alanlar atıl olarak kalmaya devam ediyor.	Alanda potansiyel var ancak uygun müdahaleler ve düzenlemeler yapılmalıdır.	Hayır

Soru (Gör_, Duy_, Konuş_)	Çevredeki olayları rahatlıkla seyredebilecek görüş alanları var mı? 6 Hayır 4 Evet		
Gündelik yaşam kullanıcıları ile yapılan görüşme notları	Kemerlerin engel olduğunu düşünüyorum.	Pub'ın açık oturma alanında çevreyi seyretmek çok mümkün.	Evet
Profesyonel kullanıcılarla yapılan görüşme notları	Kemerler şuan engel teşkil ediyor. Şeffaf cepheler ve bölücülerle bu etkiyi kırmak mümkün.	Grand Vitesse geniş vistalar sunan bir açıklığa sahip. Ancak işlevsel olarak düzenlemeye ihtiyacı var.	Tüm alanda dengeli olduğunu söylemek mümkün değil. Bunun olumlu ve olumsuz yanları tartışılmalıdır.
Soru (Gör_, Duy_, Konuş_)	Aydınlatma yeterli ve yönlendirici mi? 9 Hayır 1 Evet		
	Hayır	Evet	Hayır
	Alanın genelinde aydınlatma yeterli olmadığı için, kullanıcıların tedirgin olduğunu tespit ettik.	Grand Vitesse ve yakın çevresinde ciddi aydınlatma problemleri var.	Aydınlatma problemlerinden dolayı özellikle kemerler ve yakın çevresinde insan etkileşimi belli bir saatten sonra bitiyor.
Soru (Gör_, Duy_, Konuş_)	İnsanlar birbirini duyup konuşabiliyor mu? 9 Hayır 1 Evet		
	Kemerlerin orda araçlarından yanından yürürken zorlaşabilir.	Haftasonu araç trafiğinden dolayı insanların birbirini duyması zorlaşıyor diyebilirim.	Evet
	Araç yoğunluğuna bağlı olarak değişkenlik gösteriyor.	Kemerlerin içinde ve yakınlarında demiryolundan kaynaklı gürültü problemleri mevcut.	Kemer hattının genelinde, dikkat edilmesi gereken bir gürültü problemi var.
Soru (Gör_, Duy_, Konuş_)	İnsanların yüz ifadelerini görebileceğiniz bir mesafede yakınlarından geçerken seslerini duymak mümkün mü? 8 Hayır 2 Evet		
	Evet	Yoldaki trafikten dolayı bazen mümkün değil.	Evet
	Araç yoğunluğuna bağlı olarak değişkenlik gösteriyor. (Bir önceki soru ile bağlantı kuruyor.)	Kemerlerin orda mümkün değil. Araçların gürültüsü çok baskın.	Hayır
Soru (Gör_, Duy_, Konuş_)	Rastlantısal buluşmalar ve konuşmalar oluyor mu? 8 Hayır 2 Evet		
	Hayır. İnsanlar hızlı geçip gitme odaklı.	Evet	Evet
	Kemerlerin problemlili durumuna rağmen, alanda rastlantısal buluşmalar oluyor.	Union tiyatrosu ve çevresi bu buluşma ve konuşmaların odak alanı niteliğinde.	Hayır
Soru (Keyif Almak)	Araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi? 7 Hayır 3 Evet		
	Bitişikteki alan araç trafiğine kapalı.	Evet. Union Yards araçlardan izole.	Evet
	Grand Vitesse karşı kemerleri otopark olarak kullanılıyor. Araç yoğunluğu rahatsız edici seviyede.	Araç yoğunluğu, gündelik yaşamı olumsuz etkileyen bir unsur.	Hayır

Soru (Keyif Almak)	Hoşnut olunmayan hava koşullarından korunma seçenekleri var mı? 7 Hayır 3 Evet		
Gündelik yaşam kullanıcıları ile yapılan görüşme notları	Kemerler.	Union yarıdaki mekanların tenteleri.	Bazı bina cephelerindeki nişler.
Profesyonel kullanıcılarla yapılan görüşme notları	Kemerler bu anlamda ciddi potansiyele sahip.	İyileştirmeyi bekleyen çok potansiyelli alan var.	Var. Yeterli değil.
Soru (Keyif Almak)	İnsanlar doğanın ve güzel havanın tadını çıkarabiliyor mu? 6 Hayır 4 Evet		
	Evet	Evet	Evet
	Alanda yeşil dokunun yetersiz olduğunu tespit ettik.	Alanın mevcut haliyle mümkün değil.	Union tiyatrosu civarında güzel bir etkileşim alanı var.
Soru (Keyif Almak)	Alanın görsel bütünlüğü ve orda geçirilen vakit hatırlanmaya değer mi? 1 Hayır 9 Evet		
	Kemerlerin engel olduğunu düşünüyorum.	Evet	Evet. Burası Londra'nın merkez noktalarından birisi.
	Alanda bu anlamda ciddi potansiyeller var.	Mevcut haline rağmen evet.	Evet
Soru (Yapılı Çevreye Temas)	Çevredeki yapılar genellikle çok katlı mı? 6 Hayır 4 Evet		
	Hayır	Hayır	Hayır
	Genel bir denge olduğunu söylemek mümkün.	Dengeli bir yapı yoğunluğu mevcut.	Evet
Soru (Yapılı Çevreye Temas)	Çevrede yapı yükseklikleri dengeli mi? 10 Evet		
	Evet	Evet	Evet
	Evet	Evet	Evet
Soru (Gör_, Duy_, Konuş_)	Yapıların içindeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı? 5 Hayır 5 Evet		
	Evet. Kemer hattı boyunca var olan dükkanların cephesi şeffaf.	Evet	Genellikle hayır.
	Yapılı çevrenin işlevsel dokusuna göre, dengeli bir iç-dış etkileşimi mevcut.	Kemerler ve yakın çevresinin iyileştirilme sürecindeki en önemli müdahale kriterimiz.	Mevcut haliyle hayır.

Soru (Yapılı Çevreye Temas)	İnsanlar yapıların yakınında vakit geçirebiliyor mu? 3 Hayır 7 Evet		
Gündelik yaşam kullanıcıları ile yapılan görüşme notları	Hayır	Evet	Evet
Profesyonel kullanıcılarla yapılan görüşme notları	Kemerler ve çevresi problemlidir.	Evet	Evet
Soru (Yapılı Çevreye Temas)	Yapıların girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı? 10 Evet		
	Evet	Evet	Evet
	Evet.	Evet	Evet
Soru (İş Alanı)	İnsanlar ofis binalarının yakınında vakit geçiriyor mu? 8 Hayır 2 Evet		
	Evet	Evet	Hayır. Yeterli alan yok.
	Her ofis binası için aynı şeyi söyleyemeyiz. Yoğun bir yapılaşmanın olduğu bir alan.	Hayır. Kemerlerin bu ihtiyaca yönelik düzenlenmesi gerektiğini düşünüyoruz.	Hayır.
Soru (İş Alanı)	Ofis binalarının girişinde oturmaya ya da ayakta durmaya uygun alanlar var mı? 7 Hayır 3 Evet		
	Evet	Evet	Hayır. Yeterli alan yok. (Önceki soruyla ilişkilendiriyor)
	Bazılarında var. Genelinde var diyemeyiz.	Evet. Ancak hepsinde mevcut değil.	Hayır
Soru (İş Alanı)	Ofis yapılarındaki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşsal iletişim var mı? 7 Hayır 3 Evet		
	Evet. Kemerlerin bazıları ofis olarak kullanılıyor.	Hayır. Ofis binaları genelde yüksek katlı.	Mimarlık ofisi var. Ama giriş kat perdeleri hep kapalı.
	Bu iletişimin zayıf olduğunu düşünüyoruz.	Hayır. Kemerler yeni etkileşim alanları tanımlayacak yönde işlevlendirilerek.	Öğlen aralarında insanların yakın çevrede belli noktalarda vakit geçirdiğini görebilirsiniz.
Soru (Mahalle Dokusu)	Mahallede güvenli hissediyor musunuz? 6 Hayır 4 Evet		
	Evet	Hayır, kemerler genel olarak tedirgin ediyor.	Evet
	Kemerler samimi bir ölçek tanımlıyor. Ancak fiziksel durumlarından ötürü güvenli hissettirmiyor.	Kemerler güvenlik hissini zedeliyor. Özellikle grand vitesse tarafı.	Gün içinde sürekli bir kullanıcı akışı olduğu için alan güvenli hissettiriyor.

Soru (Eğitim Birimi)	İnsanlar eğitim biriminin yakınında vakit geçirebiliyor mu? 10 Hayır		
Gündelik yaşam kullanıcıları ile yapılan görüşme notları	Hayır	Hayır	Hayır
Profesyonel kullanıcılarla yapılan görüşme notları	Eğitim birimi tekil bir binada ve cadde üzerinde yer alıyor. Yakınında vakit geçirecek yer yok.	Hayır. En yakın etkileşim alanı Union yard.	Hayır
Soru (Eğitim Birimi)	Eğitim biriminin girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı? 6 Hayır 4 Evet		
	Hayır	Hayır	Hayır.
	Uygun bir açık alan yok.	Kapalı alanda bu yönde düzenlemeler olduğunu tahmin ediyorum.	Hayır. Araç akışlarından dolayı uygun bir yer olsa da vakit geçirmek için tercih edileceğini sanmıyorum.
Soru (Yapı Yükseklikleri)	Çevrede genellikle 4 kat ve altı yapılar var mı? 9 Hayır 1 Evet		
	Hayır	Hayır	Hayır
	Hayır ancak yapı yükseklikleri dengeli.	Hayır	Hayır
Soru (Otopark)	Yürüme rotasının sürekliliği otopark alanlarından dolayı kesintiye uğruyor mu? 10 Evet		
	Evet	Evet	Evet
	Evet. Grand vitesse'nin ordaki otopark alanı problemlidir.	Kemerlerin genelinde otopark olarak kullanılan alanlar her türlü yaya etkileşimini olumsuz etkiliyor.	Evet. Kesinlikle.
Soru (Kadın & Erkek)	Alanda dengeli bir kadın erkek kullanımının hakim olduğunu söylemek mümkün mü? 10 Evet		
	Evet	Evet	Evet
	Evet	Evet	Evet
Soru (Konut Birimleri)	Konutların girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı? 3 Hayır 7 Evet		
	Hayır	Evet	Hayır
	Evet. Konutların girişlerinde uygun alanlar var.	Konut alanı az bu bölgede. Var olanlarda da uygun giriş alanları var.	Evet

Soru (Konut Birimleri)	Konutların içindeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşsal iletişim var mı? 8 Hayır 2 Evet		
Gündelik yaşam kullanıcıları ile yapılan görüşme notları	Hayır	Hayır	Hayır
Profesyonel kullanıcılarla yapılan görüşme notları	Sokak kotunda görsel iletişim var.	Evet. Bu alandaki konutlar az katlı. Sokak kotu ile ilişkili.	Hayır
Soru (Cadde)	Araç trafiğinin hakim olduğu caddelere yeşil doku entegre edilmiş mi? 10 Hayır		
	Hayır	Hayır	Hayır
	Hayır. Caddelerde özellikle işlenmiş bir yeşil doku göremiyoruz.	Hayır	Hayır
Soru (Yaya Yolu)	Yaya yolları araç trafiğinden yeterince izole edilmiş mi? 5 Hayır 5 Evet		
	Evet	Evet	Hayır. Kemerlerin orda problem olduğunu düşünüyorum.
	Hayır. Grand vitesse otopark alanı yaya yolunu olumsuz etkiliyor.	Kemer ve yakın çevresi dışındaki alanda yeterince izole edilmiş durumda.	Evet
Soru (Geçit)	Yürüme rotasının sürekliliğı yaya geçitleriyle destekleniyor mu? 1 Hayır 9 Evet		
	Evet	Evet	Evet
	Evet	Evet. Kemerlerin olduğu hattın düzenlenmeye ihtiyaçı var.	Hayır. Problemlı noktalar olduğunu düşünüyorum.
Soru (Kaldırım)	Kaldırımın malzemesi, genişliğı ve yoldan yüksekliğı yürümek için uygun mu? 6 Hayır 4 Evet		
	Evet	Hayır	Evet
	Grand vitesse otopark alanında kaldırımların fiziksel durumu kötü.	Belli alanlarda ciddi problemler var.	Genel olarak uygun diyebiliriz.
Soru (Bisiklet Yolu)	Bisiklet yolundaki akış, yürürken tedirgin edici mi ? 7 Hayır 3 Evet		
	Hayır	Hayır	Evet
	Kemerlere giriş ve çıkışlarda ek düzenlemelere ihtiyaçı var.	Hayır	Hayır

Soru (Çocuklar)	Çocuklar mutlu gözüküyor mu? 4 Hayır 6 Evet		
Gündelik yaşam kullanıcıları ile yapılan görüşme notları	Evet. İlerde güzel bir oyun alanı var.	Evet	Hayır. Çocuklara uygun bir oyun alanı yok bu civarda.
Profesyonel kullanıcılarla yapılan görüşme notları	Evet. Bunun genel yerleşim dokusu ile ilgili olduğunu düşünüyorum. Alanda çocuklara yönelik ek düzenlemeler yapılmalı.	Hayır. Kemerlerin problemlili durumu herkes gibi çocukları da tedirgin ediyor.	Evet
Soru (Etkinlik Alanı)	Yürüme hattı etkinlik alanları ile ilişkililiyor mu? 10 Evet		
	Evet. Nehir kenarına çok kolay erişebilirsiniz.	Evet. Thames az ileride.	Evet
	Alanın Thames nehri ile olan ilişkisi alanı daha da değerli kılıyor.	Evet	Evet
Soru (Sessiz Alan)	İhtiyaç duyunca sessiz bir alana kolaylıkla erişmek mümkün mü? 2 Hayır 8 Evet		
	Evet. Hemen bitişikteki trafiğe kapalı alan genellikle sessizdir.	Evet. Yürüme mesafesinde park var.	Hayır. Low line'dan dolayı sürekli bir gürültü var.
	Evet. Park ve yeşil alanlara kolaylıkla erişmek mümkün.	Evet	Evet
Soru (Oyun Alanı)	Çocuklar oyun alanlarının tadını çıkarabiliyor mu? 3 Hayır 7 Evet		
	Evet	Evet	Hayır. Çocuklara uygun bir oyun alanı yok bu civarda.
	Evet. Ancak çocuklar için yeterli oyun alanı olduğunu söyleyemeyiz.	Evet. Ek alan düzenlemelerine ihtiyaç var.	Hayır. Bu konuda alanın iyileştirilmesi şart.
Soru (Spor Alanı)	İnsanlar spor alanında vakit geçirmenin tadını çıkarabiliyor mu? 5 Hayır 5 Evet		
	Evet. Spor salonuna gidiyorum ve insanlar gayet memnun.	-	-
	Evet. Grand vitesse'deki spor salonunun düzenli bir kullanıcı trafiği var.	Açık spor alanlarına yönelik düzenlemelere ihtiyaç var.	Hayır. Bu konuda alanın iyileştirilmesi gerekiyor.
Soru (Kafeler)	İnsanlar kafenin yakınında vakit geçiriyor mu? 3 Hayır 7 Evet		
	Hayır. Uygun bir alan yok.	Evet	Evet
	Mevcut kafelerin açık oturma alanı olanlarında insanlar vakit geçirmeyi tercih ediyor.	Evet. Union yards bu soruya iyi bir örnek diyebilirim.	Evet. Yeni düzenlemelerle daha da iyileştirilmesi hedeflenmektedir.

Soru (Kafeler)	Kafenin girişinde oturmaya ya da durmaya uygun alanlar var mı? 2 Hayır 8 Evet		
Gündelik yaşam kullanıcıları ile yapılan görüşme notları	Hayır	Evet	Evet
Profesyonel kullanıcılarla yapılan görüşme notları	Evet. (Önceki soru ile ilişkilendiriyor)	Evet (Önceki soru ile ilişkilendiriyor)	Evet
Soru (Kafeler)	Kafedeki insanlarla dışardaki insanlar arasında herhangi bir duyuşal iletişim var mı? 4 Hayır 6 Evet		
	Hayır	Evet	Evet
	Her kafe için aynı oranda olmasa da, genel olarak sokak kotu ilişkilennmeleri önemseniyor.	Evet	Hayır. Bu konuda ek düzenlemeler yapılmalı.

- Akı, A. ve Erdönmez, E. (2005), Açık Kamusal Kent Mekanlarının Toplum İlişkilerindeki Etkileri, *Megaron Dergisi* 1(1), İstanbul
- Alexander, C. (1977), *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*, Oxford University Press, New York
- Appleyard, D. (1972), The Environmental Quality of City Streets, *Journal of the American Institute of Planners*, Washington
- Aral, E.A. (2003), Leftover Space a Value and Potentiality for the Public Realm in the City, *Doktora Tezi*, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara
- Armstrong, H. (2006), Time, Dereliction and Beauty; an Argument for 'landscapes of Contempts', *IFLA Conference Series*
- Auge, M. (2016), *Yok-yerler; Üstmodernliğin Aptropolojisine Giriş*, Çeviri: Köksal, A., 2. Basım, Daimon Yayınları, İstanbul
- Bala, H. (2003), *Konut Alanlarında Kentsel Arayüzlerin Düzenlenmesi*, Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya
- Berger, A. (2007), *Designing the Reclaimed Landscape*, Taylor Francis e-Library, New York
- Berman, M. (1999), *Katı Olan Herşey Buharlaşıyor*, Çeviri: Peker, A., 15. Basım, İletişim Yayınları, İstanbul
- Boeri, S., Lanzani, A., Marini, E. (1993), *New nameless spaces*, Casabella, 57
- Bosselmann, P. (1984), *Sun, Wind and Confort: a Study of Open Spaces and Sidewalks in Four Downtown Areas*, University of California Press, Berkeley
- Burgess, R., Carmona, M. ve Kolstee, T. (1994), *Contemporary Urban Strategies and Urban Design in Developing Countries*, Delf University of Technology Press, Hollanda
- Certeau, M., (1984), *The Practice of Everyday Life*, University of California Press, London
- Churchman, A. ve Bechtel, R. B. (2002), *Handbook of Environmental Psychology*, John Wiley & Sons, Inc, New York
- Crinson, M. (2005), *Urban Memory, History and Amnesia in the Modern City*, Taylor Francis e-Library, New York
- Cullen, G. (1961), *Townscape*, The Architectural Press, London
- Cupers, K. ve Miessen, M. (2006), *Spaces of Uncertainty, Territories Electronic Edition*, Berlin
- Doron, G. (2005), *Towards an Urban Renaissance*, 1. Basım 1999, Taylor and Francis e-Library, New York

- Doron, G. (2007), Badlands, Blank Space, Border Vacuums, Brown Fields, Conceptual Nevada, Dead Zones, *Field: A Free Journal for Architecture*, 1
- Edensor, T. (2005), Waste Matter – The Debris of Industrial Ruins and the Disordering of the Material World, *Journal of Material Culture*, 10(3), Sage Publications, London
- Endsjo, D. O. (1997), Placing the Unplaceable: The Making of Apollonius's Argonautic Geography, *Greek, Roman and Byzantine Studies*, 38
- Erkiliç, N. H. (2019), Tanımsız Kentsel Açık Alanların Okunması ve Değerlendirilmesi Üzerine Bir Yaklaşım Önerisi, Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul
- Farley, P. ve Roberts, M. S. (2011), Edgelands: Journey into England's True Wilderness, *The Journal of William Morris Studies*, London
- Franck, K.A. ve Stevens, Q. (2006), Loose Space, Possibility and Diversity in Urban Life, Taylor and Francis e-Library, New York
- Gand, M. (2021), Entropy by Design; Gilles Clement, Parc Henri Matisse and the Limits to Avant-garde Urbanism, *International Journal of Urban and Regional Research*, Blackwell Publishing, Oxford
- Garde, A. (1999), Marginal Space in Urban Landscape, *Journal of Planning Education and Research*, Los Angeles
- Gehl, J. (2004), Places for People, City of Melbourne Design and Culture Project Team
- Gehl, J. (2010), Cities for People, 1. Basım 1936, Island Press, Washington
- Gehl, J. (2011), Life Between Buildings; Using Public Space, Çeviri: Koch J., Island Press, Washington
- Gennep, A.V. (1909), The Rites of Passages, The University of Chicago Press, Chicago
- Goffman, E. (1963), Behaviour in Public Places: Notes on the Social Organization of Gatherings, The Free Press, New York
- Grimski, D. ve Ferber, U. (2001), Urban Brownfields in Europe, Researchgate Publications, <https://www.researchgate.net/publication/228865814>
- Groat, L. ve Wang D., Architectural Research Methods, John Wiley & Sons Inc, New York
- Groth, J. Ve Corijn, E. (2005), Reclaiming Urbanity: Indeterminate Spaces, Informal Actors and Urban Agenda Setting, *Urban Studies*, 42:3, Taylor and Francis e-Library, New York
- Hajer, M.A. ve Reijndorp, A. (2001), In the Search of New Public Domain: Analysis and Strategy, Nai Publishers

- Hall, E. T. (1966), *The Hidden Dimension*, Doubleday Press, New York
- Harrison, A.R. (2006), *National Land Use Database: Land Use and Land Cover Classification*, 4. Versiyon, Queen's Printer and Controller of Her Majesty's Stationery, London
- Hayward, K. J. (2012), *Five Spaces of Cultural Criminology*, Advance Access Publication, Canterbury
- Heidegger, M. (1971), *Building Dwelling Thinking*, Çeviri: Hofstadter, A., Harper & Colophon Books, Londra
- Hiller, B. ve Hanson, J. (2003), *The Social Logic of Space*, Cambridge University Press, Cambridge
- Hiller, B. (2007), *Space is the Machine*, Space Syntax Electronic Edition, London
- Hormigo, P. ve Morita, T. (2004), *Urban Gapscales: Problems and Opportunities in Urban Design Analysis of Gapscales Originated by Elevated Railways*, *Journal of Asian Architecture and Building Engineering* 3(1)
- Hou, J. (2010), *Insurgent Public Space: Guerilla Urbanism and The Remakings of Contemporary Cities*, Taylor and Francis e-Library, New York
- Jacobs, J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage Books, New York
- Jorgensen, A. ve Tylecote, M. (2007), *Ambivalent Landscapes – Wilderness in the Urban Interstices*, Researchgate Publications, <https://www.researchgate.net/publication/248993823>
- Kallus, R. (2001), *From Abstract to Concrete: Subjective Reading of Urban Space*, *Journal of Urban Design*, 6:2
- Kılınçaslan, T. (1996), *Kent Ulaşım Planlamasında Bisiklet Kullanımı; Metropolün Geleceğine Yönelik Öneriler*, İstanbul 2020 Sempozyumu, İTÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul
- King, J. Ve CRP (2003), *Light at the End of Tunnel*, Volume 1, LET Press, Londra
- King, J. Ve CRP (2014), *Light at the End of Tunnel*, Volume 3, LET Press, Londra
- Knabb, K. (1981), *Situationist International Anthology*, Bureau of Public Secrets, Berkeley
- Krier, R. (1979), *Urban Space*, Academy Editions, London
- Lang, J. (2005), *Urban Design: A Typology of Procedures and Products*, Elsevier's Science and Technology Press, Oxford
- Lang, P. T. (2006), *Stalker on Location, içerisinde Loose Space, Possibility and Diversity in Urban Life*, Taylor and Francis e-Library, New York
- La Varra, G. (2001), *Post-It City: The European Spaces*, Koolhaas R., Boeri S., Kwinter S., Tazi N., Obist H.U. Editions, Bordeaux
- Lerup, L. (1994), *Stim Dross: Rethinking the Metropolis*, MIT Press, s.82-101, Boston

- Loukaitou-Sideris, A. (1996), Cracks in the City: Addressing the Constraints and Potentials of Urban Design, *Journal of Urban Design*, 1:1
- Lynch, K. (1960), *The Image of the City*, MIT Press, Cambridge
- Lynch, K. (1962), *Site Planning*, MIT Press, Cambridge
- Lynch, K. (1981), *Good City Form*, Massachusetts Institute Press, Boston
- Lynch, K. (1990), *Wasting Away*, Çeviri: Southworth M., Sierra Club Books, San Francisco
- Madanipour, A. (2003), *Public and Private Spaces of the City*, Taylor Francis e-Library, Londra ve New York
- Mariani, M. ve Barron, P. (2014), *Terrain Vague: Interstices at the Edge of the Pale*, 1. Basım 1968, Taylor and Francis e-Library, New York
- Miles, M. B. ve Huberman, A. M. (2019), *Qualitative Data Analysis*, Sage Publications Inc, Kanada
- Moudon, A. V. (1992), A Catholic Approach to Organizing What Urban Designers Should Know, *Journal of Planning Literature*, 6, s.331-349
- Newman, O. (1996), *Creating Defensible Space*, Center for Urban Policy Research Rutgers University Press, New Jersey
- Nielsen, T. (2002), The Return of the Excessive: Superfluous Landscapes, *Space and Culture*, 5;53
- Panerai, P., Castex, J., Depaule, J. C. ve Samusels, I. (2004), *Urban Forms: The Death and Life of the Urban Block*, Architectural Press an Imprint of Elsevier, Oxford
- Papastergiadis, N., Rogers, H. (1996), *Parafunctional Spaces, Art and the City: A Dream of Urbanity*, Londra
- Rapoport, A. (1977), *Human Aspects of Urban Form*, Pergamon, New York
- Rapoport, A. (1982), *The Meaning of the Built Environment*, The University of Arizona Press, Tucson
- Rossi, A. (1982), *The Architecture of the City*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts ve Londra
- Scully, S. (1990), *Homer and the Sacred City*, Cornell University Press, Ithaca
- Secchi, B. (1984), *The Void*, Casabella, 503
- Shartoe, H. (2008), *Convivial Urban Spaces: Creating Effective Public Places*, Earthscan, Londra
- Shaw, P. ve Hudson, J. (2019), The Qualities of Informal Space: (Re)appropriation within the Informal, *Interstitial Spaces of the City*, Proceedings of the Conference University of Brighton, İngiltere
- Sitte, C. (1965), *City Planning According to Artistic Principles*, Random House Press, New York

- Sola-Morales Rubio, I. (1995), *Terrain Vague*, Anyplace, 4
- Sommer, R. (1974), *Tight Spaces*, Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall
- Sucher, D. (1995), *City Comfort: How to Build and Urban Village*, Library of Congress
- Tonnelat, S. (2008), *Out of Frame; The (In)visible Life of Urban Interstice*, Sage Publications, Londra
- Trancik, R. (1986), *Finding Lost Space: Theories of Urban Design*, Van Nostrand Reinhold Company Library of Congress Catalog, New York
- Villagomez, E. (2010), *Claiming Residual Spaces in the Heterogeneous city, Insurgent Public Space*, Routledge
- Waldheim, C. (2006), *The Landscape Urbanism Reader*, Princeton Architectural Press, New York
- Whyte, H. W. (1980), *The Social Life of Small Urban Spaces*, Projects for Public Spaces Press, New York
- Worpole, K. Ve Knox, K. (2007), *The Social Value of Public Spaces*, Joseph Roundtree Foundation
- Woods, L. (1992), *The End of Architecture: Documents and Manifestos, Freespace and the Tyranny of Types*
- URL1. <https://crossriverpartnership.org/wp-content/uploads/2019/04/LET-Vol-1-Main-Findings.pdf>
- URL2. <https://crossriverpartnership.org/>
- URL3. <https://www.pps.org/>

Makaleler

1. E. AKAYDIN, Ö., Önal F. (2021), Üst-modern Kentteki Artık Alanın Potansiyel Kamusalılığı; Londra Low Line Tren Hattı Örneği, Megaron 2021, 16(4)
DOI: 10.14744/megaron.2021.27443

