İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KAMUSAL AÇIK KENT MEKÂNI KULLANIMINI DÖNÜŞTÜREN BİR MEKÂNİZMA OLARAK YOĞUNLUK: LEVENT BÖLGESİ ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Yelin KIDIR

Mimarlık Anabilim Dalı

Mimari Tasarım Yüksek Lisans Programı

Mayıs 2015

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KAMUSAL AÇIK KENT MEKÂNI KULLANIMINI DÖNÜŞTÜREN BİR MEKÂNİZMA OLARAK YOĞUNLUK: LEVENT BÖLGESİ ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Yelin KIDIR
(502061063)

Mimarlık Anabilim Dalı

Mimari Tasarım Yüksek Lisans Programı

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Dilek YILDIZ

Mayıs 2015

İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü'nün 502061063 numaralı Yüksek Lisans Öğrencisi **Yelin KIDIR**, ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı **"KAMUSAL AÇIK MEKÂN KULLANIMINI DÖNÜŞTÜREN BİR MEKÂNİZMA OLARAK YOĞUNLUK: LEVENT BÖLGESİ ÖRNEĞİ"** başlıklı tezini aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

Tez Danışmanı :	**Yrd. Doç. Dr. Dilek YILDIZ** İstanbul Teknik Üniversitesi	.....
Jüri Üyeleri :	**Prof. Dr. Ahsen ÖZSOY** İstanbul Teknik Üniversitesi	.....
	Doç. Dr. Turgay Kerem KORAMAZ İstanbul Teknik Üniversitesi	.....

Teslim Tarihi : **04 Mayıs 2015**
Savunma Tarihi : **28 Mayıs 2015**

ÖNSÖZ

Bu çalışmanın oluşturulma sürecinde bilgi birikimi ve yol göstericiliğinden yararlandığım danışmanım Yrd. Doç. Dr. Dilek YILDIZ'a ve bana her zaman destek olan sevgili aileme çok teşekkür ederim.

Mayıs 2015 Yelin KIDIR

Mimar

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ ..... **v**
İÇİNDEKİLER ..... **vii**
KISALTMALAR ..... **ix**
ÇİZELGE LİSTESİ ..... **xi**
ŞEKİL LİSTESİ ..... **xiii**
ÖZET ..... **xvii**
SUMMARY ..... **xix**
1. GİRİŞ **1**
1.1 Problemin Tanımı ve Arka Planı 1
1.2 Araştırmanın Literatüre Katkısı ve Önemi 2
1.3 Araştırmanın Amacı ve Kapsamı 3
1.4 Araştırmanın Soruları ve Araştırmanın Yöntemi 4
1.4.1 Anketler 5
1.4.2 Sistematik gözlemler 6
1.5 Bölüm Sonuçları 6
2. YOĞUNLUK VE KAMUSAL AÇIK KENT MEKÂNLARI **9**
2.1 Yoğunluk 9
2.1.1 Fiziksel yoğunluk 11
2.1.2 Algılanan yoğunluk 15
2.1.3 Yoğunlukla ilgili kavramlar 24
2.2 Kamusal Açık Kent Mekânları 36
2.3 Tarihsel Gelişim İçerisinde Yoğunluk Ve Kentsel Çevre İlişkisi 41
2.3.1 Sosyokültürel ilişkiler bağlamında kamusal açık kent mekânı ve yoğunluk 54
2.4 Bölüm Sonuçları 55
3. ALAN ÇALIŞMASI: LEVENT BÖLGESİ **57**
3.1 Levent Bölgesi 59
3.1.1 Levent Bölgesi'nin tarihi 60
3.1.2 Levent Bölgesi'nde çalışma alanları ve seçilme nedenleri 65
3.1.2.1 Metrocity AVM 69
3.1.2.2 Levent Çarşı Meydanı 76
3.2 Alan Çalışmasının Bulgularının Ortaya Koyulması 81
3.2.1 Metrocity AVM 81
3.2.1.1 Anket sonuçları 81
3.2.1.2 Gözlem Sonuçları 88
3.2.2 Levent Çarşı Meydanı 92
3.2.2.1 Anket sonuçları 92
3.2.2.2 Gözlem sonuçları 98
3.3 Alan Çalışması Bulgularının Değerlendirilmesi 102
3.4 Bölüm Sonuçları 113
4. SONUÇLAR **115**
KAYNAKLAR **119**

EKLER **127**
ÖZGEÇMİŞ **150**

KISALTMALAR

TDK	**:**Türk Dil Kurumu
KAKS	**:**Katlar Alanı Kat Sayısı
TAKS	**:**Taban Alanı Kat Sayısı
AVM	**:**Alışveriş Merkezi
UN	**:**United Nations (Birleşmiş Milletler)

ÇİZELGE LİSTESİ

Çizelge 2.1 : Yoğunlukla ilgili kavramların yoğunluğu arttıran ya da azaltan etkileri……37

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1.1 : Global Kentlerin nüfus değişimleri (Burdett, 2009). 1

Şekil 2.1 : Aynı parselinTAKS'ı farklı, KAKS'ı aynıolan kullanımları (ilk örnek TAKS:1, ikinci örnek TAKS: 0.25) (Ng, 2010)..... 12
Şekil 2.2 : Aynı parselinKAKS'ı farklı, TAKS'ı aynı olan kullanımları (ilk ..örnek KAKS:1, ikinci örnek KAKS:1.5) (Ng, 2010)..... 12
Şekil 2.3 : Aynı parselinKAKS'ı ve TAKS'ı eşit değerde (0.5) olan kullanımları (ilk örnek KAKS :0.5, TAKS:0.25 ve ikinci örnek KAKS: 1, TAKS:0.5 tir)(Ng. 2010). 12
Şekil 2.4 : Aynı büyüklük ve şekildeki alanda aynı yoğunluk değerine sahip farklı formlarda yerleşimler(Ng, 2010)..... 14
Şekil 2.5 : Yoğunluk algısını etkileyen mimari bileşenler (Ng, 2010). 19
Şekil 2.6 : Kentsel ve kırsal alanların aralarındaki nüfus değişimleri (UN,2011)..... 42
Şekil 2.7 : Global Kentlerin Nüfus Şemaları (UN, 2011)..... 42
Şekil 2.8 : Kentlerin tarih içerisindeki nüfus değişimi (Özten, 2010). 43
Şekil 2.9 : Endüstri Devrimiyle yetersiz ve sağlıksız hale gelen kent (Url-2). 43
Şekil 2.10 : Endüstri Devrimiyle yoğunlaşan kentte çocuk işçilerin çalışma ve .barınma koşulları (Url-3). 44
Şekil 2.11 : Bölgeleme sonucu oluşan kentlerdeki büyük ve homojen yapıda .ada formları (Url-4). 44
Şekil 2.12 : Merkezden uzağa yayılmış banliyö yerleşim yerleri (Url-4). 45
Şekil 2.13 : Aynı bölgede yer alan gecekondu ve lüks konut tipi yerleşim yerleri (Url-4)..... 46
Şekil 2.14 : Gökdelenleri ile birbirine benzer kent görünümlerine sahip olan iki küresel kentler (İtanbul- New York)(Url-5). 46
Şekil 2.15 : Kent formunu oluşturan blok tiplerinin üç farklı örneği (Ng, 2010)..... 53
Şekil 2.16 : Yoğunluk tanımlarının bileşenleri. 56

Şekil 3.1 : İstanbul'un tarih içerisinde gelişimi(Brudett, 2009). 57
Şekil 3.2 : İstanbul'un ilçelerini gösteren şema (Brudett, 2009). 59
Şekil 3.3 : Levent Bölgesi'nin yer aldığı ilçeleri gösteren şema. 59
Şekil 3.4 : Levent Bölgesi'nin hava fotoğrafı(Url-6). 60
Şekil 3.5 : Levent Bölgesi'nin 2015 yılında alınmış uydu görüntüsü (Url-7). 61
Şekil 3.6 : Levent Bölgesi'nin örneklem alanlarından geçen batı doğu yönünde kesiti, soldan sağa doğru: Ortabayır Mahallesi, Metrocity AVM, Büyükdere Caddesi, Levent Çarşısı Meydanı ve Levent Mahallesi. 61
Şekil 3.7 : Büyükdere Caddesi'nin batı kenarı boyunca uzanan yüksek yapılar (sol arkada Metrocity AVM) ve arkalarında gecekondu ve gecekondulaşma izinde oluşmuş konut bölgesi (Url-6). 62
Şekil 3.8 : Güney- kuzey doğrultusunda Büyükdere Caddesi, sol önde Metrocity AVM, sağ önde Levent Çarşı Meydanı ve Levent Konutları hava fotoğrafı(Url-6)..... 62

Şekil 3.9 : 1.Levent Konut Bölgesi'nin vaziyet planı ve yerleşmeden görüntüler (Url-4). 63
Şekil 3.10 : Levent Konutları'ndan sokak perspektifleri. 64
Şekil 3.11 : Çalışma alanlarının içinde bulundukları ilçelerdeki konumları. 66
Şekil 3.12 : Çalışma alanlarının İstanbul boğazı kuzey- batı siluetindeki yeri. 66
Şekil 3.13 : Çalışma alanlarının Levent bölgesindeki konumlarını gösteren hava fotoğrafı (Url-7). 67
Şekil 3.14 : İstanbul'un bölgelerinin yoğunluklarına göre yükselti grafiği, en yoğun yeri olarak Levent Bölgesi'nde km² de 68.602 kişi bulunmaktadır (Brudett, 2009). 68
Şekil 3.15 : Çalışma alanındaki genel brüt insan yoğunluğu ile yüksek katlı yapılardaki brüt yoğunluğun karşılaştırılması (Özten, 2010). 69
Şekil 3.16 : Metrocity AVM güney cephesi görünüşü (Url-6). 70
Şekil 3.17 : Metrocity AVM kesiti ve vaziyet planı (Url-6). 70
Şekil 3.18 : MetrocityAVM'nin Büyükdere Caddesi'neaçılan kamusal açık mekânı-1 (Url-6). 71
Şekil 3.19 : MetrocityAVM'nin Büyükdere Caddesi'neaçılan kamusal açık mekânı-2 (Url-6). 71
Şekil 3.20 : Metrocity AVM ve önündeki kamusal açık kent mekânı (Url-6). 72
Şekil 3.21 : MetrocityAVM önündeki kamusal alanı çevreleyen cepheler. 73
Şekil 3.22 : Metrocity önündeki kamusal mekanın yaklaşım sırasına göre algılanan ardışık perspektifleri. (a)Büyükdere Caddesi kuzeyinden, (b) Büyükdere Caddesi güneyinden, (c) Büyükdere Caddesi Kuzey-doğusundan yaklaşımı göstermektedir. 75
Şekil 3.23 : Levent Çarşı Meydanı'na kuzey batı noktasından bir bakış. 76
Şekil 3.24 : Levent Çarşı Meydanı'na güney doğu noktasından bir bakış. 76
Şekil 3.25 : Levent Çarşı Meydanı'na doğudan bir bakış (Url-8). 77
Şekil 3.26 : Levent Çarşı Meydanı'nın çevreleyen cepheler. 78
Şekil 3.27 : Levent Çarşı Meydanı'nın yaklaşım yönlerine göre algılanan ardışık perspektifleri-2. (a) Çarşı Caddesi, (b) Karanfil Sokak,(c) Gonca Sokak, (d) Çalıkuşu Sokak'tan yaklaşımlar. 80
Şekil 3.28 : Metrocity AVM önündeki kamusal açık kent mekanında anket çalışmasına katılanların demografik yapılarını gösteren oranlar. (a) Cinsiyet, (b) Yaş aralıkları, (c) Eğitim durumları, (d) Gelir aralıkları, (e) ikamet bölgeleri oranları. 82
Şekil 3.29 : Metrocity AVMönündeki kamusal açık kent mekanında gerçekleştirilen aktivitelerin çeşitlilik ve sıklık oranları. (a) Mekânı aktivite amaçlı kullanma sıklığı, (b) Mekanın aktivite amaçlı kullanıldığı zaman aralıkları (c), Mekânda gerçekleşen aktiviteler ve oranları (d) Mekanın aktivite amaçlı kullanılma süresi. 83
Şekil 3.30 : Metrocity AVM önündeki kamusal açık kent mekanında sirkülasyonun sıklık, yoğunluk ve çeşitlilik oranları. (a) Mekânın sirkülasyon amaçlı kullanımı sıklığı, (b) Mekânın sirkülasyon amaçlı kullanıldığı zaman aralıkları, (c) Mekanın belirtilen rotalarda sirkülasyon amaçlı kullanımları. 84
Şekil 3.31 : Mekânın erişilebilirliği ile ilgili elde edilen veriler. (a) Mekâna ulaşırken kullanılan araçlar, (b) Mekanın erişilebilirliğinin kullanıcılar tarafından değerlendirilmesi. 85
Şekil 3.32 : Mekânın fiziksel niteliklerinin kullanıcılar tarafından değerlendirilmesi. 86

Şekil 3.33 : Mekânın yoğunluk algısı ve imgesinin kullanıcılar tarafından değerlendirilemesi. (a) Yoğunluk algısı ile ilgili elde edilen veriler, (b) Yoğunluk algısı ile ilgili elde edilen veriler, (c) Yoğunluk imgesi ile ilgili elde edilen veriler 87
Şekil 3.34 : Metrocity AVM önünde sa: 07.00-09.00 ve sa: 12.00-13.00 aralıklarında yapılan gözlemlerin kompozit davranışsal haritalamaları. 89
Şekil 3.35 : Metrocity AVM önünde sa: 17.00-19.00 ve sa: 20.00- 22.00 aralıklarında yapılan gözlemlerin kompozit davranışsal haritalamaları. 90
Şekil 3.36 : Metrocity AVM önündeyapılan gözlemlerinkompozit davranışsal haritası. 91
Şekil 3.37 : Levent Çarşı Meydanı'nda anket çalışmasına katılanların demografik yapılarını gösteren oranlar.(a) Cinsiyet, (b) Yaş aralıkları, (c) Gelir aralıkları oranları, (d) İkamet bölgeleri, (e) Eğitim durumları. 92
Şekil 3.38 : Levent Çarşı Meydanı'nda gerçekleşen aktiviteler ve kullanım oranları. (a) Mekanda gerçekleşen aktiviteler ve oranları, (b) Mekânı aktivite amaçlı kullanma sıklığı, (c) Mekanın aktivite amaçlı kullanıldığı zaman aralıkları, (d) Mekanın aktivite amaçlı kullanım süresi..... 94
Şekil 3.39 : Levent Çarşı Meydanı'nda sirkülasyonun sıklık, yoğunluk ve çeşitlilik oranları. (a) Mekanın sirkülasyon amaçlı kullanımı sıklığı, (b) Mekanın sirkülasyon amaçlı kullanıldığı zaman aralığı, (c) Mekânın belirtilen rotalarda sirkülasyon amaçlı kullanımı..... 95
Şekil 3.40 : Mekânın erişilebilirliğinin kullanıcılar tarafından değerlendirilmesi. (a) Mekana ulaşırken kullanılan araçlar, (b) Mekanın erişilebilirliğinin kullanıcılar tarafından değerlendirilmesi. 96
Şekil 3.41 : Mekânın fiziksel niteliklerinin kullanıcılar tarafından değerlendirilmesi. 96
Şekil 3.42 : Mekanın yoğunluk algısı ve imgesinin kullanıcılar tarafından değerlendirilmesi. (a) Yoğunluk algısı ile ilgili elde edilen veriler, (b) Yoğunluk algısı ile ilgili elde edilen veriler, (c) Yoğunluk imgesi ile ilgili elde edilen veriler. 98
Şekil 3.43 : Levent Çarşı Meydanı'nda sa: 07.00-09.00 ve sa: 12.00-13.00 aralıklarında yapılan gözlemlerin kompozit davranışsal haritalamaları. 99
Şekil 3.44 : Levent Çarşı Meydanı'nda sa: 17.00- 19.00 ve sa: 20.00-22.00 aralıklarında yapılan gözlemlerin kompozit davranışsal haritalamaları.100
Şekil 3.45 : Levent Çarşı Meydanı'nda yapılan gözlemlerin kompozit davranışsal haritası. 101
Şekil 3.46 : Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı kullanıcı profillerinin cinsiyet özellikleri (a) Metrocity AVM, (b)Levent Çarşı Meydanı. 102
Şekil 3.47 : Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı kullanıcılarının yaş aralıkları (a) Metrocity AVM, (b)Levent Çarşı Meydanı. 102
Şekil 3.48 : Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı kullanıcılarının öğrenim durumları (a) Metrocity AVM, (b)Levent Çarşı Meydanı. 103
Şekil 3.49 : Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı kullanıcılarının gelir aralıkları (a) Metrocity AVM, (b)Levent Çarşı Meydanı. 103
Şekil 3.50 : Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı kullanıcılarının ikamet bölgeleri (a) Metrocity AVM, (b)Levent Çarşı Meydanı..... 103
Şekil 3.51 : Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı'nda gerçekleştirilen aktiviteler..... 104

Şekil 3.52 : Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı kullanıcılarının mekanları kullanma sıklıkları (a) Metrocity AVM, (b)Levent Çarşı Meydanı. 105
Şekil 3.53 : Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı kullanıcılarının mekanları aktivite amaçlı olarak kullandıkları zaman dilimleri (a) Metrocity AVM, (b)Levent Çarşı Meydanı. 105
Şekil 3.54 : Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı'nın sirkülasyon amaçlı olarak kullanımları sıklıkları (a) Metrocity AVM, (b)Levent Çarşı Meydanı. 106
Şekil 3.55 : Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı kullanıcılarının alanları sirkülasyon amaçlı kullanım süreleri (a) Metrocity AVM, (b)Levent Çarşı Meydanı. 106
Şekil 3.56 : Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı'nda yapılan sistematik gözlemlerin saat aralıklarına göre oluşturulan kompozit haritalamaları. 108
Şekil 3.57 : Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı'nda yapılan sistematik gözlemlerin kompozit haritalamaları. 109
Şekil 3.58 : Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı'nın fiziksel niteliklerinin değerlendirilmesi 110
Şekil 3.59 : Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı'na ulaşım araçları. 111
Şekil 3.60 : Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı'nın yoğunluk algısı açısından değerlendirilmesi. 112
Şekil 3.61 : Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı'nın yoğunluk algısı açısından değerlendirilmesi. 112

KAMUSAL AÇIK KENT MEKÂNI KULLANIMINI DÖNÜŞTÜREN BİR MEKÂNİZMA OLARAK YOĞUNLUK: LEVENT BÖLGESİ ÖRNEĞİ

ÖZET

Kentlerin tarihinde bugünkü şekil ve içeriklerini kazandıran ana gelişmeler olarak, modernleşme, sanayileşme ve küreselleşme hareketleri sayılabilir. Bu hareketlerin ışığında, kent yoğunluğu kurgusu, kavramsal bileşenlerinin özellikleri ve diğer kent bileşenlerinin farklı etkileriyle, farklı tanımlama ve değerlendirmeler almıştır. Yoğunluk, aldığı bu değerlendirmelere bağlı olarak, seviyesi düşürülmeye veya yükseltilmeye çalışılmıştır. Örneğin tarihte, sanayileşme yüzünden iş sahası yakınlarında artmakta olan konut problemiyle yüzleşen kentlerde yoğunluğu düşürmenin yolları aranırken; küreselleşmenin hız ve tüketimine karşın sürdürülebilirliğin sağlanması amaçlanan kent merkezlerinde kaybedilen yoğunluk geri kazandırılmaya çalışılmaktadır. Bir diğer yoğunluk kurgusunun farklı yorumlanması örneği, mekânın ayrılmaz bir bileşeni olan yoğunluğun farklı sosyokültürel etmenler ile farklı ifadelere sahip olmasında yatmaktadır. Bu örneklerin gösterdiği gibi birbirinden farklı değerlendirme ve yorumlamalar sonucunda kurgulansa da, yoğunluk bir mekânda mekânın her zaman bahsedilebilen bir niteliğidir.

Kent ve kentlinin içinde bulunduğu karşılıklı etkileşim ve dönüşüm süreçlerinin, mekânın ayrılmaz parçası olan mekânın yoğunluğu kurgusu üzerinden incelenmesi tezin ana problemini oluşturmaktadır. Bu inceleme, kendi iç dinamikleriyle değişmekte olan kentlerin, sosyal ilişkiler ve mekânın buluştuğu nokta olan kent ve toplumun en çok etkileşimde bulundukları yerler, yani kamusal açık kent mekânları üzerinden geçekleştirilmiştir. Tez kapsamında yoğunluk kavramının dönüştürücü etkisi ve kamusal açık kent mekânı değişimine etkisi ele alınmaktadır.

Yoğunluk kurgusunun ne olduğunu ele alan kuramsal çerçeve, yoğunluğu ele alış biçimleri ve değerlendirmelerine göre kavramsal olarak incelemekte olup, kamusal açık kent mekânında nasıl gözlenmekte olduğunu tespit edebilmek adına, yoğunluğun tüm tanımları, değer ve değerlendirmelerine göre farklılıklar içeren kamusal açık kent mekânları üzerinde çalışma yapılmıştır.

Levent bölgesinde yer alan, farklı niteliklere ve yoğunluk dinamiklerine sahip olan iki kamusal açık kent mekânı çalışma alanları olarak ele alınmıştır. Çalışma kapsamında anket ve sistematik gözlemlerle ele alınan kamusal açık kent mekânlarının, yoğunluğun değiştirici etkisi karşısında nasıl etkilendikleri ortaya çıkarılmaya çalışılmış, bulguların değerlendirilmesiyle yoğunluğun dönüştürücü etkisine dair, kavramsal çerçeve ve uygulama alanlarındaki sonuçlar arasındaki ilişkilerin ortaya konması hedeflenmiştir.

Tez çalışması, yoğunluğu problem alanı olarak belirleyen ve bu problem doğrultusunda çalışmanın amacını, kapsamını ve sorularını açıklayan giriş bölümü ile başlamaktadır. Giriş bölümünde ortaya koyulan soruların tespit ve analizlerine

yönelik olarak takip edilecek araştırmanın yöntemi ve çalışmanın organize edilmesi de ortaya konmaktadır. İkinci bölümde yoğunluk ve kamusal açık kent mekanı tanımlamaları yapılmakta ve aralarındaki ilişkinin altını çizen konular üzerinde durulmaktadır. Araştırmanın problemlerinin incelenmesine yönelik üçüncü bölümde, Levent Bölgesi'nde yer alan, seçilen kamusal açık kent mekânlarının özellikleri ve seçilme nedenleri üzerinde durulmuş, araştırmanın yöntemi doğrultusunda yapılan çalışmalar sonucunda elde edilen bulgular belirtilmiştir. Bulguların değerlendirilmelerinin ortaya konduğu kısmı dördüncü yani sonuçların yer aldığı bölüm takip etmektedir. Dördüncü bölüm ise tez çalışması sonuçlarının değerlendirildiği, çalışmanın problemlerini ne kadar açıklayabildiğinin ve sonraki çalışmaların hangi noktalara odaklanması gerektiğinin belirtildiği sonuç bölümlerinden oluşmaktadır.

DENSITY AS A TRANSFORMATIVE TOOL FOR THE USE OF OPEN URBAN PUBLIC SPACE: THE CASE OF LEVENT DISTRICT

SUMMARY

The main elements giving shape and content to the cities are the movements of modernization, industrialization and globalization. Under the light of these movements the construction of density of cities, together with the impacts of its conceptual components and other components of the cities, have had different definitions and assessments.

Depending on these different assessments it has been tried to increase or decrease the density of cities. For example in the history, whereas the density has been tried to be lowered in cities where there is increasing problem of housing near the business areas because of industrialization; it has been tried to be increased in city centers which lost population due to the speed of globalization and consumption. Another example of different interpretation of density lies in the ground that the density, as an inseparable part of space, has different socio-cultural elements and expressions. As these examples show though there are different assessments and interpretations, density is always an important element of the space.

The main problem of this thesis is the analysis of the mutual interaction and transformation processes of cities based on the density of space. This analysis has been done in public spaces which are the places where most of the interactions between people happen.

Mainly, the thesis elaborates on the transformative impact of density on public open city spaces.The theoretical framework of density setup has been analysed conceptually according to the analysis methods and assessments of density. In order to observe density in open public spaces this study has been done.

The study has been done in two open public spaces in Levent area which have different qualities and density dynamics. With questionnaires and systematic observations it has been tried to analyse how the open public spaces have been affected due to the transformative impacts of the density.The evaluation of findings contributes to the explanation of the relationship of the conceptual framework and practice.

The thesis begins with the introduction chapter in which density has been defined as a problem and this section explains the aim, context and the research questions of this thesis.Moreover, according to the problem and questions of the thesis the relevant methodology will be presented. In the second chapter, the definitions of density and open public spaces and the relationship between these are presented.

The third chapter aims at the analysis of the problems and elaborates on the qualities and selection reasons of open public spaces in Levent area.

The fourth chapter evaluates the findings of the study and introduces the results which identify the main points of focus in the study.

Today's cities face three main problems. These are human-based problems due to the rapid population growth, resources consumption problems and environmental problems. It has been known that half of the population in the developing world will be living in urban areas by 2030 and even now when this process is happening people living in bad conditions in urban areas constitute the majority of the population. On the other hand, there is growing concern about the depletion of the vital resources of life and because of that people have become more sensitive about usage of resources and sustainable development. Taking into account these, there are discussions about the density problem in cities which areshaped based on these dynamics and accordingly the construction and housing conditions are being reviewed. There is a lot of research done about negative and positive impacts of density increase in urban areas and compact cities and shrinking cities are among these studies. These studies have identified various benefits of increasing the density in those areas. Preserving the nature, not losing the fertile agricultural land, decreasing the need of energy and accessibility due to the low density and forming a sustainable future are among these benefits. On the other hand, some problems like the high initial cost of infrastructure and services due to the density increase have also been identified.

When the present literature is analysed, it can be seen that the leading research topic is housing since it has a lower function value in terms of users but a higher value in terms of area it covers. However, the data on the relationship between density and open public spaces is not sufficient.

The studies about the cities lack analysis on the impacts of usage of the interaction between the public spaces and density which is one of the permanent components of the urban areas. Based on this ground, this thesis aims at finding out how the changes in density in cities affect the usage of open public spaces and how this transformation as a component of city occurs. The main goal of this studyabout density and usage of open public spaces, is to contribute to the development of cities taking into account the pressure coming from the increasing density.

The main research question of the study is whether there is an impact of density as a present phenomenon in the open city areas, on the diversity of usage of these areas and if so how these impacts occur.

In order to understand the concept of density and assess the dynamics it brought to the cities, the usage of open public spaces and how it interacts with other components of cities will be analysed. By this way, this study will contribute to the issue of how to include the concept and impacts of density which a sine qua non element of perpetually evolving areas of cities into the process of design and also it will contribute to the design of public open spaces which will better serve to people so that they can have higher quality lives.

Levent is one of most affected areas of İstanbul from various important historical processes. The impacts of modernization which started with the public housing project of Housing and Credit Bank; the emergence of squatter houses as a result of industrialization and migration to the city in Çeliktepe region; and the development of Büyükdere Street with globalization are the important developments which shaped the region. All these mentioned dynamics affect the usage of open public spaces of the region. It should be taken into account all the components affecting the usage of

public spaces have an organic integrity and have important interactions between each other. Based on this assumption, this study tries to find out the impacts of the density differences in open public spaces.

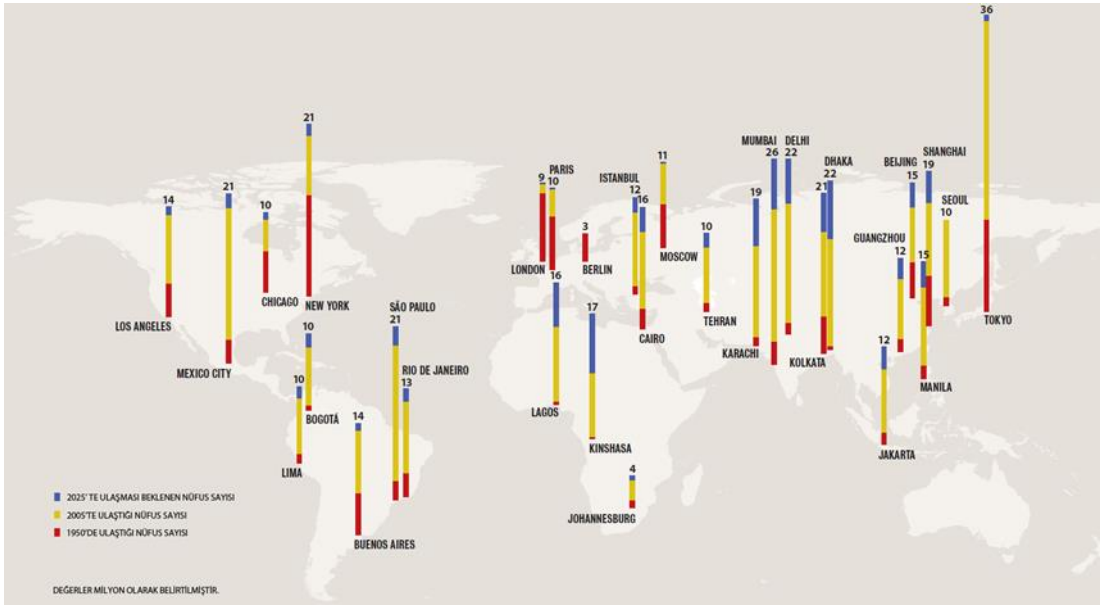
Spaces are designed and used based on views advocating the increase or decrease of density as wasalsoobserved in history. The transforming effect on space of the density practices shaped by these different views is strongly related to the current world views. In Levent, the density shaped by globalization.

Studies show that people define crowded places as places where there is a high density of buildings rather than a highdensity of people.

1. GİRİŞ

1.1 Problemin Tanımı ve Arka Planı

Günümüzde şehirler üç ana problem ile yüzleşmektedirler: nüfusun hızla artışına bağlı insan temelli problemler, kaynak tüketimi problemleri ve çevresel problemler. 2030 yılına kadar gelişmekte olan ülkelerde nüfusun %56'sının, gelişmiş ülkelerde %84'ünün şehirlerde yaşıyor olacağı ve şu an bu süreç işlerken dahi şehirlerde kötü koşullarda yaşayan insanların nüfusun büyük bir çoğunluğunu oluşturduğu ortaya konmaktadır (Ng, 2010). Kentlerin hızla nüfus artışı içinde olması global trendinin, bunalımlara rağmen devam edeceği ve 2050'de küresel nüfusun %75'inin şehirlerde yaşıyor olacağı öngörülmektedir (Burdett, 2009)(Şekil 1.1).



Şekil 1.1 : Global Kentlerin nüfus değişimleri (Burdett, 2009).

Küreselleşmenin yaygınlaşmasıyla birlikte yeni iş sahaları ortaya çıkmakta ve dünyanın zengin ve fakir bölgeleri arasında gelir seviyesi eşitliği oluşmakta, bu sayede kent yaşamı ve ekonominin yeniden yapılanması konularında, sisteme katılabilen veya katılamayanlar arasında farklılıklar ortaya çıkmaktadır (Keyder, 2005). Bu uyumsuzluklar, küreselleşme sürecinde hızla büyümekte olan kentlerde yoğunluk artışı ile ilgili problemler doğurmaktadırlar. Diğer yandan dünya

kaynaklarının tüketimi konusunda endişe duyulmakta ve bununla ilişkili olarak geleceğe dair çevre ve kullanımının devamlılığı konusunda hassasiyet gösterilmektedir. Tüm bu dinamiklerle şekillenen kentlerde, yoğunlukla ilgili önemli tartışmalar gerçekleşmekte, bu doğrultuda imar ve yapılaşma koşulları yeniden düzenlenmektedir Yoğunluk artışının farklı kent alanları üzerindeki olumlu ve olumsuz etkilerini inceleyen birçok araştırma bulunmakta; kompakt şehir veya küçülmekte olan şehirler başlıkları bu konuda yapılan çalışmalar arasında ortaya çıkmaktadır. Bu çalışmalarda kentlerde yoğunluğun arttırılması ile oluşabilecek pek çok yarar tespit edilmektedir. Doğaya zarar vermemek, verimli tarım arazilerini kaybetmemek, düşük yoğunluk nedeniyle artan enerji ve erişim ihtiyacını düşürmek, sürdürülebilir bir gelecek kurgulayabilmek tespit edilen yararların başında gelmektedir. Diğer yandan yoğunluk ile gelen altyapı ve servis imkanlarının yüksek ilk maliyeti ve sürdürülebilir enerji kullanımının zor olması problemlerigibi bazı sorunlara da değinilmektedir.

1.2 Araştırmanın Literatüre Katkısı ve Önemi

Mevcut literatür incelendiğinde, bir şehrin kullanıcı sayısı bakımından düşük, fakat kentte kapladığı hacim bakımından yüksek değerde olan fonksiyonunun konut olması nedeniyle kent ölçeğinde yapılan yoğunlukla ilgili çalışmaların başında konut bölgeleri ile ilgili yapılan çalışmaların geldiği ve yoğunluk ile kamusal açık kent mekanı ilişkisinin kent gelişimi açısından oluşturduğu verilerin yetersiz olduğu görülmektedir. Yoğunluk kavramıyla ilgili yapılan çalışmalar da, kamu alanlarının kullanımı ve kentsel çevrede bulunan değişmez bileşenlerden yoğunluğun etkileşiminin kamusal açık mekânlar üzerindeki etkilerini ortaya koyması bakımından oldukça eksiktir. Kentsel çevredeki yoğunluk artışının kamusal açık kent mekânı kullanımını nasıl etkilediği konusu bu alanların tasarımı açısından son derece önemli bir konudur. Bu nedenle kentlerde oluşan yoğunluk farklılıklarını, kentsel mekânın kullanımı açısından inceleyerek kentsel mekânların değişken yapısı belirlenmeye ve diğer değişkenlerle birlikte yoğunluğun kamusal açık kent mekânını nasıl değiştirdiği ve bu değişimin, bir kent bileşeni olup kentle arasındaki iki yönlü etkileşimin nasıl olabileceği ortaya konmaya çalışılmıştır. Yoğunluk ve kamusal açık kent mekanıkullanımı arakesitinde yapılan bu çalışma ile kentlerin artmakta olan yoğunluk baskısı karşısında gelişimine yarar sağlamak bu çalışmanın ana hedefidir.

1.3 Araştırmanın Amacı ve Kapsamı

Çalışmanın amacı, kamusal açık kent mekânlarında mevcut olan bir değer olarak yoğunluğun, bu mekânların kullanım çeşitliliklerine etkisinin olup olmadığı varsa nasıl olduğu sorusuna cevap aramaktır. Yoğunluk kavramını anlayabilmek ve kentsel mekâna getirdiği dinamikleri çözümleyebilmek için kamusal açık kent mekânının kullanımı ve diğer özellikleriyle nasıl bir etkileşimde olduğunun araştırılması yapılacaktır. Böylece bu çalışma sürekli evrilmekte olan kent mekânlarında olmazsa olmaz bir değer olarak yoğunluk ve etkilerinin, tasarım sürecine nasıl dâhil edileceği konusuna ışık tutacak ve kent insanına daha kaliteli yaşamlar sunabilen kamusal açık kent mekânlarının tasarımı konusuna katkı sağlayacaktır.

Levent Bölgesi İstanbul kentinin geçirdiği pek çok tarihsel süreçten önemli ölçüde etkilenen bölgelerinden biridir. Emlak ve Kredi Bankası'nın toplu konut projesi ile başlayan modernleşme etkileri, daha sonra sanayileşme ve kente göç ile Çeliktepe Bölgesi'nde gecekonduların oluşumu ve küreselleşme etkisiyle Büyükdere Caddesi aksının gelişimi, bölgeyi şekillendiren önemli süreç ve bileşenlerdir. Sözü edilen tüm bu dinamikler bölgenin kamusal açık kent mekanı kullanımlarına da etki eder. Kamusal alanın kullanımlarını etkileyen tüm bileşenlerin organik bir bütünlük oluşturdukları ve birbirleriyle etkileşim içinde var oldukları göz önünde bulundurulmalıdır. Bu varsayım ışığında bu çalışmayla, yoğunluk farklarının açık kamusal alanın kullanımında yarattığı etkiler tespit edilmeye çalışılmıştır.

Problemin tanımı ve çalışmanın amaçlarının anlatıldığı ilk bölümünde ortaya konan problem doğrultusunda elde edilmesi beklenen sonuçlar ifade edilmiş, daha sonra alan çalışmasının adımları ve yöntemleri anlatılmıştır.

Çalışmanın ikinci bölümünde kavram olarak yoğunluk ve kamusal açık mekân tanımlamalarına yer verilmiştir. Yoğunluğu açıklamaya çalışan farklı yaklaşımlar ele alınarak, yoğunluk kavramının önemli değişkenleri ortaya konulmuştur. Kavramın mekânda etkin olan yönlerinin altı çizilmeye çalışılmış, aynı hassasiyetle kamusal açık kent mekânı tanımlamaları ve önde gelen özellikleri belirtilmiştir.

Çalışmanın üçüncü bölümünde, alan hakkında bilgi verilmiş, araştırma için seçilen alan tanıtılmış ve bu alan içinde seçilme nedenleri ile birlikte hangi kentsel mekânlar üzerinde çalışılacağı açıklanmıştır. Daha sonra alan çalışmasının sonuçları özetlenmiş ve elde edilen bulgular değerlendirilmiştir.

Çalışmanın dördüncü bölümünde bulguların değerlendirilmesi sonucunda, kent değişimi sürecinde, kamusal açık kent mekânlarının yapılanmasında etken olan yoğunluk faktörünün, aktör, araç ve sahnelerinin neler olduğu, mekân ve yoğunluğun karşılıklı etkileşimi ve mimari tasarıma girdi oluşturabilecek sosyokültürel ve ekonomik ilişkileri ortaya konmaktadır.

1.4 Araştırmanın Soruları ve Araştırmanın Yöntemi

Literatür özetinde yoğunluk kavramı fiziksel ve algılanan yoğunluk olarak ele alınmış ve yoğunluğun ilişkili olduğu diğer kavramlar özetlenmiştir. Ardından kamusal açık kent mekânları yoğunlukla ilişkileri bağlamında tarihsel bir perspektifte ortaya konulmuştur. Mevcut literatürü temel alarak teorik bağlamda yapılan bu analizler yoğunluk kavramı ile ilişkili ele alınabilecek sorunlara ışık tutmuş ve bu çalışmanın aşağıda ifade edilen araştırma sorularının oluşumuna katkıda bulunmuştur.

Kamusal açık kent mekânları barındırdıkları çeşitlilik ve sunabildikleri olanaklar ölçüsünde bir kentin sosyal ve mekânsal örgüsünün en önemli bileşenleridir. Bu çalışmada, yoğunluğun açık kamusal kent mekânlarını dönüştürmesinden bahsedilebilir mi sorusundan yola çıkarak, böyle bir etkileşim olması halinde yoğunluk faktörünün, söz konusu kamusal açık kent mekânlarında yeni mekânsal pratikler oluşturup oluşturmadığı araştırılmaktadır. Bu anlamda yoğunluğun olası negatif etkileri başta olmak üzere tüm etkilerinin tespitine yönelik soru ve araştırmalar önem kazanmaktadır. Buradan hareketle bu çalışmanın araştırma soruları şöyle özetlenebilir:

- Yoğunluk kavramından kamusal açık kent mekânlarını değiştiren ve dönüştüren bir mekanizma olarak söz edilebilir mi?
- Yoğunluk arttıkça kamusal açık kent mekânı tercih edilir olmaktan çıkarak sadece zorunlu aktiviteleri barındıran bir yer olmaya mı dönüşmektedir?
- Yoğunluğun negatif yönü olarak yakından ilişkili olduğu kalabalıklık kavramı mekânın kullanımında ve tercih edilir olmasında etkili midir?
- Zorunlu aktivitelerden sirkülasyon, mekânınkullanım çeşitliliklerini azaltarak ana işlevi haline mi gelmektedir?

Bu sorulara yanıt verebilmek için araştırmanın nasıl tasarlandığı ve hangi adımlardan oluştuğu aşağıda özetlenmektedir.

Yoğunluğun kamusal açık kent mekânını dönüştürücü etkisinin incelendiği bu tez kapsamında öncelikle problemin ortaya konması ve bu problemi ortaya koyan koşul ve ihtiyaçların çalışmanın ölçeği ve üst ölçeklerdeki ilişkisi incelenmiştir. Araştırmanın tasarımına uygun olarak çalışmaya konu olan alanlar tanıtılacak, araç olarak bileşenleri incelenecektir. Daha sonra çalışmanın yöntemi olarak örneklem alanlarda alanların bileşenlerine dair, araştırma sorularını tespit eder nitelikte kullanıcı görüş ve ifadeleri alınacak, alanda yapılan düzenli gözlem ve incelemelerle karşılaştırılacaklardır. Çalışmada bu yöntemlerle yapılan analizlere ve bu analizler çerçevesinde varılan bulgulara örneklem alanlarının konum ve özelliklerinin anlatılmasını takiben yer verilecektir. Bu çalışmanın yöntemi iki temel aşamadan oluşmaktadır:

- Anketler
- Sistematik gözlemler

Yoğunluğun açık kamusal kent mekânını değiştirmekte olduğunu örnek mekânların kullanımları üzerinden incelemeyi hedefleyen bu çalışmaya konu olan kamusal açık kent mekânları, İstanbul Metropolü'nde yoğunluğu yüksek değerlerde olan Levent Bölgesi'nden seçilmiştir. Çalışma alanları ise mekânsal pratiklerinin aktör, araç ve sahnelerinin, içinde yer aldıkları mekânsal ve sosyal örgütlenmenin farklı yönleri sayesinde öne çıktığı kamusal açık kent mekânları olmalarıyla çalışmaya konu olmuşlardır.

Seçilen çalışma alanlarının öncelikle tarihsel arka planları ortaya konularak mekansal nitelikleri içinde bulundukları bağlamla birlikte ortaya konulmuştur. Çalışma alanın konum ve özelliklerinin ortaya konması, alana dair resim belge ve arşiv kayıtlarından faydalanılmasını gerektirmiştir.

1.4.1 Anketler

Kavramsal çerçevenin ön gördüğü bileşenlerinin bu şekilde ortaya konmasının ardından çalışmanın tasarımında belirtildiği gibi bu somut bileşenlerin kullanıcı tarafından nitelenmesine yönelik olarak anket çalışması yapılmıştır. Anket çalışmasında oluşturulan sorular söz konusu kamusal açık kent mekânlarında yoğunluğun dönüştürücü etkisine dair hem fiziksel hem algısal nitelikleri

araştırmaktadır. Bu amaçla anket çalışması seçilen mekanlarda gerçekleşen aktiviteleri, sirkülasyonu, erişilebilirlik düzeyini, mekanın fiziksel niteliklerini ve mekanın yoğunluk algısını değerlendirmeye yönelik sorular içermektedir. Sorular kapalı uçlu ve Likert ölçeğinde hazırlanmış eşit aralıklı soru tiplerinden oluşturulmuştur. Seçilen her iki alanda da otuz adet kullanıcıyla anket çalışması yapılarak toplamda altmış adet anket tamamlanmıştır. Anketlerin uygulandığı kullanıcılar alanda bulunan gönüllü kullanıcılar arasından rastgele seçilmiştir.

Anket soruları, çeşitlilik ve yoğunluk ana değişkenlerini, aktivite çeşitliliği ve yoğunluğu, sirkülasyon çeşitliliği ve yoğunluğu ile bağımsız değişkenler olarak kabul edebileceğimiz erişilebilirlik, yoğunluk algısı ve mekânın fiziksel özellikleri başlıkları altında organize edilmiştir (Ek C).

1.4.2 Sistematik gözlemler

Örneklem alanlarının özelliklerinin ortaya konması ve kullanıcılar tarafından yorumlanmasına dair anket uygulamasını, sistematik gözleme dayalı eleştirel incelemeler takip etmektedir. Kurgulanan sistematik gözlemler, tek bir eylemin çeşitli olgularla ilişkilendirilmesi ve eylemin ardındaki anlamın ortaya çıkarılması ile araştırılan verilere bütüncül bir nitelik kazandırmıştır. Çalışma bağlamsal faktörlere nedensellik ilişkilerine araştırmanın dayandığı yaklaşımlara farklı iz ve işaret kaynakları kullanmaya dayanmaktadır.

Uygulama çalışmasına konu olan örneklem alanı olarak kent kesiti, bir bütün niteliği gösteren kentin, içinde var olan bir parça niteliğindedir. Bu parça bütün ilişkisi mimari kompozisyon temellerini ve kentsel çevrenin morfolojik oluşumunu, sosyal, psikolojik ve politik ilkelerin örgüsü ile fiziksel çevreyi oluşturmaktadır. Bu ilişkiler ve ağ örgüsünün bize anlattıklarını yorumlayabilmek adına uygulanan anket ve yapılan sistematik gözlemler birlikte ele alınarak değerlendirilmişlerdir.

1.5 Bölüm Sonuçları

Kentlerin yüzleştikleri problemlerden nüfus artışı ve beraberinde getirdiği yoğunlukla ilgili tartışmalar kentlerin gelecek tasvirlerinin yapılmasında önem taşımaktadırlar. Kentin temsil edildiği en önemli parçalarından kamusal açık kent mekânının bu doğrultuda yapılacak yoğunluk ve kamusal açık kent mekânı kullanımları ilişkisi bu tezin ana konusunu oluşturmaktadır.

Yoğunluğun kamusal açık kent mekanı kullanımlarını dönüştürdüğü gözlemi ile başlayan bu araştırmada kamusal açık kent mekanı kullanımlarından sirkülasyonun içinde bulunduğumuz kenti şekillendiren dinamiklerin de etkisi ile yoğunluğun kamusal açık kent mekanıkullanımlarını azaltarak nüfus yoğunluğunun sirkülasyonu için ayrılmış alanlar olmaları yönünde dönüştürücü etkisi temel araştırma sorusu olarak belirlenmiştir.

Tezin ana konusu ve araştırma sorusu bu şekilde belirlendikten sonra amaca yönelik olarak araştırmanın yapılacağı kamusal açık kent mekânlarında önce mekânların literatürde geçen arka plan bilgileri ortaya koyulacak, daha sonra mekânlarda yapılan kullanıcı görüşlerinin alındığı anketlere yer verilecek ve en son mekânlarda sistematik bir şekilde gözlemler yapılıp elde edilen bulgular birbirleri ile kıyaslanarak sonuçların elde edilmesi sağlanacaktır.

2. YOĞUNLUK VE KAMUSAL AÇIK KENT MEKÂNLARI

2.1 Yoğunluk

Farklı disiplinlerde ve ölçeklerde yoğunluk için farklı tanımlamalar yapılmaktadır. Türk Dil Kurumu yoğunluğu: "yoğun olan", yoğun tanımını ise "hacmine oranla ağırlığı çok olan, kesif" olarak açıklamaktadır (TDK, 2015). Kent tasarımı, planlama gibi tasarım disiplinlerinde de yoğunluk en genel tanımıyla birim alan başına düşen insan, bina, vb. miktarı olarak tanımlanmaktadır. Hasol (2002) yoğunluğu, şehircilikte, hektar başına düşen yerleşme veya nüfus olarak açıklamıştır.

Yoğunluk kavramından bina ve kent ölçeğinde bahsetmek mümkündür. Bina ölçeğinde yoğunluktan, kişi başına düşen yaşam alanı, sağlıklı servis imkanları, gün ışığından optimum yararlanma; kent ölçeğinde ise yoğunluktan toplumsal etkileşim, hava kirliliği, tarım alanlarının korunması alt başlıklarıyla bahsedilebilir. Khodabakhshi (2015), yoğunluğun şehir strüktürü ve potansiyelinin optimum kullanımı ile ilgili bir kavram olduğunu belirtmiştir.

Yüksek yoğunluğun kötü, düşük yoğunluğun iyi yaşam standartlarını işaret ettiğine dair yanlış bir düşünce yaygındır. Oysa kötü yaşam koşulları, yetersiz hava, güneş ışığı ve mutfak, banyo gibi servis mekânlarının eksikliğinden de ileri gelebilir. Bu şartların yeterli hale gelmesi doğrudan yoğunlukla ilgili değildir. Çevre şartları ve sosyokültürel farklılıklar, farklı yerlerdeki yoğunluk ve yaşam kalitesi değerlerinin birbirleriyle karşılaştırılmasını zorlaştırır (Churchman, 1999).

Yoğunlukla ilgili tam bir tanımlama yapılamasa da, belirli bir mekân/ alan için optimum yoğunluk değerinin olduğundan bahsedilmektedir, yani yoğunluğun bir limiti vardır. Stevens (1960) ferah bir çevreye, mahremiyete ve dış mekâna erişme arzusu sonucunda oluşan düşük yoğunluk isteği ile alan ve servis imkânlarının kullanımından en fazla yarar sağlama amacına yönelik olan yüksek yoğunluk isteği arasında bir dengenin başarılması gerektiğine değinmiştir.

Bazı ülkelerde veya durumlarda, yoğunluk alan başına düşen insan sayısı (nüfus yoğunluğu), bazılarında ise alan başına düşen ikamet birimi sayısı (konut yoğunluğu)

ile tanımlanır. Stevens (1960) konut yoğunluğu kavramını, arazinin kullanım sıklığını gösteren bir ölçü olarak tanımlamıştır.

Yoğunluk belirli bir alanda bulunan insan sayısı veya kullanıcıları açıklayan, objektif, sayılabilir ve nötr bir terimdir. Nötr olması, birim alana düşen insan tanımıyla verilen yoğunluk ölçüsünün, tek başına iyi veya kötü bir sonuç ifade edememesinden dolayı kaynaklanmaktadır. Fakat kişiye bağlı sonuçlar doğurmasından dolayı aynı zamanda öznel bir terimdir (Churchman, 1999). Rapoport (1970) ise yoğunluk tanımlaması çalışmalarında, yoğunluğun birim alana düşen insan sayısı ile ifadesinin yetersiz olduğunu, yoğunluk tanımlamasında eksik kalan yönünün yoğunluğun algılanan bir deneyim olmasından kaynaklandığını belirtmiştir.

Stevens (1960) planlamada, belirli bir bölge/ yer için uygun olan konut yoğunluğunu saptamakta kullanılabilecek dört farklı yerel faktörden bahseder. Bunlar sağlık, sosyal, ekonomik ve teknik faktörlerdir. Ayrıca Stevens tüm bu faktörlerde kişisel tercihlerin her zaman etkin rol oynadığını, dolayısıyla tüm bu faktörlerin etkilerini net olarak sınıflandırabilmenin mümkün olmadığını belirtmiştir. Fakat yoğunluğun yaşam koşullarını kıyaslamak için veri oluşturamamasına karşın, belirli koşullarda insan sayısı ve arazi miktarı arasında ayırt edici bir veri oluşturduğunu belirtmiştir. Bu özelliği nedeniyle yoğunluk planlamanın önemli bir aracıdır. Stevens (1960) planlamada yoğunluğu kullanmanın üç temel yararı olduğunu söylemiştir. Bunlar:

- Yaşam standartlarını kontrol etmek ve değerlendirmek için araç olması,
- Herhangi bir arazi kullanımı için gerekli olan alanı öngörmekte kullanılabilmesi,
- Herhangi bir arazi kullanımı için gereken doğal ve servis imkanlarından en optimum şekilde yararlanabilmeyi sağlamasıdır.

Ng (2010) ise yoğunluğu, yerine göre farklı ölçümlerle tespit edilebildiğini, farklı tanımlamalar alabildiğini, tam da bu nedenle tanımlanamaz olduğunu, yüksek veya düşük değerlerde bulunmadıkça günlük yaşamda fark edilir olmadığını belirtmiştir. Sürdürülebilir bir çevre amacıyla yoğunluğu inceleyerek, yoğunluğun dört temel yararından bahsetmiştir. Bunlar:

- Toplumsal etkileşimi teşvik etmek, hassas sosyal grupların (genç aileler gibi) izole olmasını azaltmak,

- Ulaşım ihtiyacını ve araba kullanımını azaltarak sağlıklı çevreye katkıda bulunmak,
- Düşük karbon emisyonu, hava kirliliği yaratmak,
- Kırsal alanlara yayılmayı azaltmak, servis ihtiyaçlarında azalma sağlamaktır.

Literatürde yoğunluk, ölçülme yöntemlerine göre iki ana başlıkta incelenmektedir. Bunlar, fiziksel değerlendirmelerle tespit edilen yoğunluk ve algısal değerlendirmelerle tespit edilen yoğunluktur.

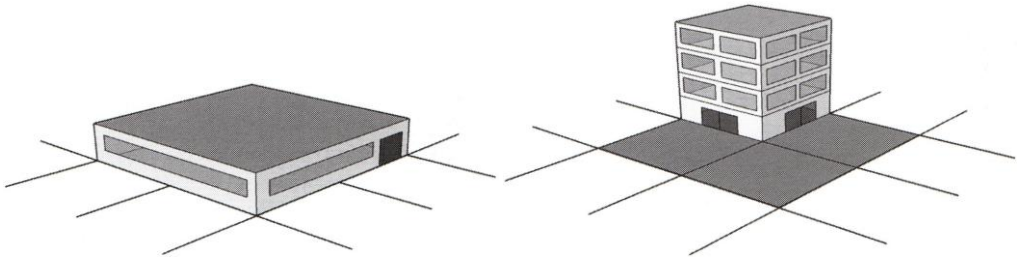
2.1.1 Fiziksel yoğunluk

Fiziksel yoğunluk insan sayısı ve alan kullanımı arasındaki ilişkiyi gösteren planlamanın önemli bir aracıdır (Ng, 2009). Fiziksel yoğunluk, kişi sayısı ve alan miktarı ile ilgilidir. Fakat bu değişkenlerin nasıl ölçüldüğüne göre fiziksel yoğunluğu çeşitlerine ayırmak mümkündür. Bunların arasından özellikle planlamaya yarar sağlaması bakımından en önemli ve yaygın kullanılanları: nüfus yoğunluğu, yani birim alana düşen kişi sayısı ve yapı yoğunluğu, yani birim alana düşen toplam inşaat miktarı ölçümleridir. Ülkemizde kişi sayısı ve hektar arasındaki oran olarak ele alınırlar (Keleş, 1980).

Yoğunluğu birim alana düşen kişi sayısı ölçüsü olarak düşündüğümüzde insan sayısının bir veri olabilmesi için; nüfus olarak bölgeye göre, konut sakini olarak ikamet alanına göre, kullanıcı sayısı belirlenirken de tek bir yapı veya yapı kompleksinin alanına göre hesaplandığı, …vb. görülür.

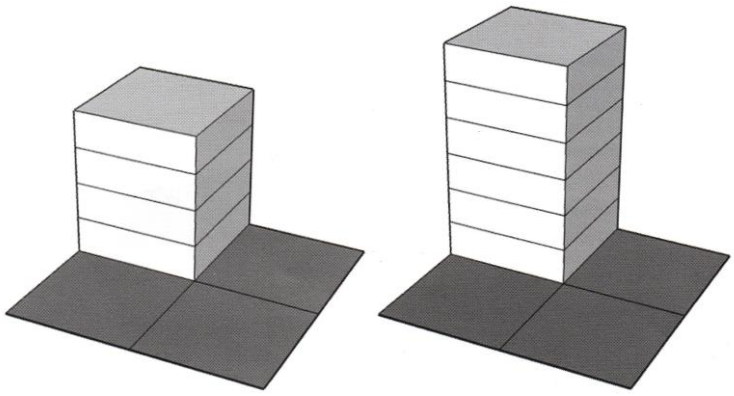
Yoğunluğu birim alana düşen inşaat miktarı olarak düşündüğümüzde inşaat miktarının veri olabilmesi için yapının kat sayısı ile yükselmesi veya zemin oturumunun dikkate alındığı görülmektedir. Bu iki yaygın yaklaşım ülkemizdeki adlarıyla; taban alanı kat sayısı (TAKS) ve kat alanı kat sayısıdır (KAKS).

TAKS, planlamaya veri üretmesi bakımından düşünüldüğünde en küçük plan alanı olan parsel bazında yapılan değerlendirmedir. TAKS kısaca, parselde yapılacak binanın oturum alanının parsel alanına oranını göstermektedir. İngiltere'de de planlamanın yaygın olarak kullanılan bir aracı olan TAKS, parsel kapasitesi (floor area ratio) adını alır. Parsel için elde edilen bu oranın belirli bir değerde tutulması ile planlamanın üst ölçeklerinde, fazla betonlaşmanın ve gerekli olan yeşil alana yer kalmamasının önüne geçilmesi hedeflenir (Ng,2009) (Stevens, 1960).

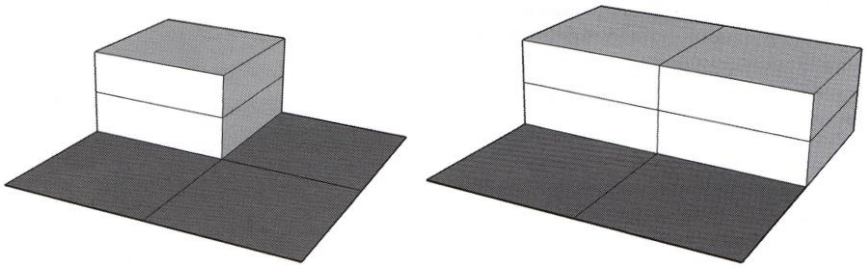


Şekil 2.1 : Aynı parselinTAKS'ı farklı, KAKS'ı aynıolan kullanımları (ilk örnek TAKS:1, ikinci örnek TAKS: 0.25) (Ng, 2010).

KAKS, planlama birimi olan parsel ölçeğinde düşünülür. KAKS kısaca, toplam inşaatın brüt alanının parselin alanına oranıdır. İngiltere'de de tüm katların alanı (floor space) ve KAKS yani inşaat oranı (plot ratio) kullanılır. KAKS planlamada alan kullanımı bölgelemesinde ve aşırı inşaat gelişimi kontrolünde kullanılır. Karışık kullanımlı bir bölgede farklı parsel yoğunlukları (KAKS) uygulanabilir. Ayrıca parselde yapılacak inşaat yatırımının finansal dengesinin hesaplanabilmesi içinde KAKS önemlidir (Ng,2009) (Stevens, 1960)(Şekil 2.1, Şekil 2.2, Şekil 2.3).



Şekil 2.2 : Aynı parselinKAKS'ı farklı, TAKS'ı aynı olan kullanımları (ilk örnek KAKS:1, ikinci örnek KAKS:1.5) (Ng, 2010).



Şekil 2.3 : Aynı parselinKAKS'ı ve TAKS'ı eşit değerde (0.5) olan kullanımları (ilk örnek KAKS :0.5, TAKS:0.25 ve ikinci örnek KAKS: 1, TAKS:0.5 tir)(Ng. 2010).

İnsan ve yapı yoğunlukları fiziksel yoğunluk ile ilgili bir kavramsal çerçeve sunarken belirli bir takım alt tanımlamalara ihtiyaç duyarlar. Bunların başında Kullanılan

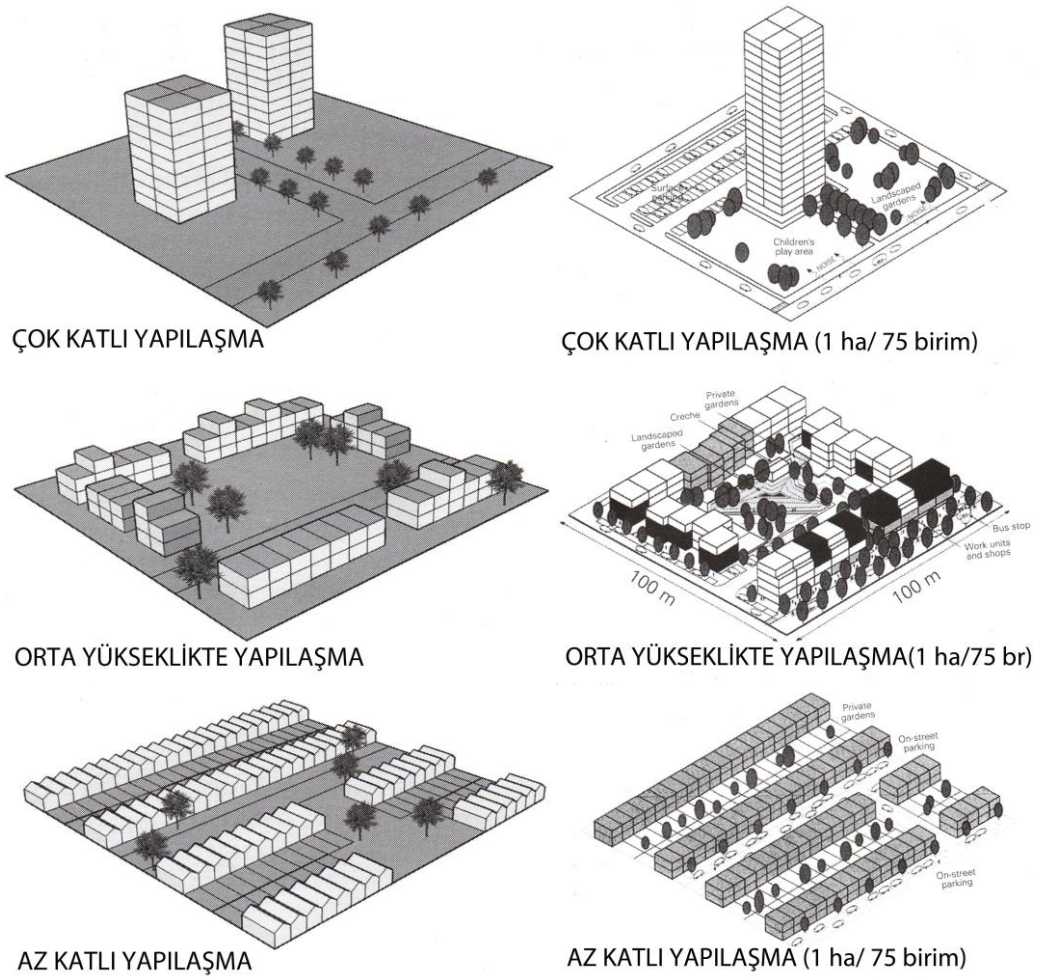
alanın arazi alanına oranları elde edilen emsal ile brüt ve net alan tanımlamaları gelmektedir. Türkiye'de planlama sisteminde yoğunluk kavramının kullanımı için yapılan tanımlamalara göre brüt alanın tanımı, dış duvarlar dâhil olup bu duvarların kapsadığı tüm alandan, galeri boşlukları, hava bacaları ve şaftlar gibi boşluklar düşüldükten sonra kalan alandır. Net alan ise, ortak merdiven ve alanlar düşüldükten sonra, iç duvarların içinden ölçülen, kapı eşikleri dâhil alanlardır. Ülkemizde mimari uygulamada net ve brüt alan ayrımları emsale dahil olan ve olmayan alanları, planlamada kamusal ve konut olarak ayrılan alanları belirlemektedir.

Bu tanımlamalar bölge ve ülkelere göre değişebilmektedir. Örneğin İngiltere de brüt alan, binanın dış duvarları hariç tutularak içinde kapsadığı iç duvarlar dâhil alanın tümüne verilen addır. Net alansa iç duvarların içinde kalan alanların ölçümüdür. Fakat örneğin tropik ülkeler düşünüldüğünde açık alanlarında önemli kullanım alanları olması gibi değişkenlerden dolayı bölgelere göre KAKS ve TAKS değerleri için brüt ve net alan tanımlamalarının değiştirilmesi gerekli olabilir (Stevens, 1960)(Şekil2.4).

Yukarıda yapılan fiziksel yoğunluk ölçümleri tanımlamaları düşünüldüğünde, insan sayısı ve alan arasında kurulan yaşamsal ilişkilerde bazı önemli noktalar tespit edebiliriz. Bunlar:

- Öznel tercihlerin her zaman etkin olduğunu düşünmek gerekliliği,
- Bölge ve kültürlere göre temel mekân gereksinmelerinde değişiklik olabileceği (net ve brüt alan kullanımlarının değişebilmesi),
- TAKS zeminde kullanılabilen inşaat alanının arsa alanına oranı olduğundan, binada yaşayan toplam nüfusun kullanabileceği yeşil/ açık alan, bahçe imkânını belirlediği,
- KAKS'ın ise kişi başına düşen toplam inşaat miktarını dolayısıyla yaşam alanını belirlediği,
- TAKS ve KAKS'ın belirtilen yaşam koşullarına bu direk etkileri göz önüne alındığında belirli yükseklik değeri karşısında birbirleriyle ters orantılı oldukları görülmektedir. Yani KAKS'ın tanıdığı yaşam alanı arttığı takdirde TAKS'ın sağlamakta olduğu zeminde kişi başına düşecek açık alan oranı azalmaktadır.

- KAKS ve TAKS'ın değişik kombinasyonları farklı kent morfolojileri oluşturur. Diğer bir deyişle aynı yoğunluk değerine sahip farklı kent formlarından söz edilebilir. Parsel alanı her zaman limitlidir ve kent formu planlamada daha önce belirlenen gelişme yoğunluğu örgüsüne göre belirlenir (Ng, 2010).



Şekil 2.4 : Aynı büyüklük ve şekildeki alanda aynı yoğunluk değerine sahip farklı formlarda yerleşimler(Ng, 2010).

Ng (2010) yoğunluk ve gereksinim duyduğu fiziki şartlar arasında sürdürülebilir bir ilişki belirleme amacına yönelik olarak, yoğunluk değeri belirli bir yerleşim ve gereksinim duyduğu kaynakları arasındaki ilişkiyi araştırmıştır. Yiyecek üretmek için kişi başına 1.5 hektarlık tarım alanı gerektiğini tespit ederek, yoğun yerleşimli bir kentin nüfusu, takdirde, yoğun yerleşimli bir kentin nüfusu, yüzölçümü ve hemen şehrin yanında konumlanacak tarım arazisinin alanı arasında şu ilişkiyi kurmuştur: Tarım alanları dâhil toplam 440 km yarıçapında olan alanda konumlanmış, 300 kişi/ hektar yoğunluklu 10 milyon nüfuslu dairesel bir yerleşimin 140 km yarıçaplı merkezde yerleşmesi gerektiği verisine ulaşmıştır. Bu yerleşim modeli

uygulandığında, yiyeceğin merkeze taşınması, yani ulaşım ihtiyacı için enerji gerekeceği ve sürdürülebilir enerji için bitkisel yağ kullanıldığı takdirde, 1000 lt bitkisel yağın 1 hektarlık tarım alanında yetiştirilebileceği bilgisine dikkat çekmiştir. Hong Kong şehrinin nüfusu ile yiyecek tüketimi ve ulaştırılması örneğinden yola çıkarak 7 milyon nüfuslu bir yerleşim için 150.000 km²'lik yiyecek, 1.170 km²'lik bitkisel yağ üretimi için tarım alanına ihtiyaç olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

2.1.2 Algılanan yoğunluk

Rapoport (1975) yoğunluğun, öznel sonuçları da kapsayan bir tanımlama için, algılanan bir deneyim olduğunun bilinmesi gerektiğini belirtmiştir. Algılanan yoğunluk bireyin algısı ve verilen alandaki tahmini insan sayısıdır. Mekânsal karakteristikler, birey ve çevre arasındaki etkileşim bir bütün olarak önemlidir (Rapoport 1975).

Churchman'da (1999) benzer bir şekilde, yoğunluk tanımının, nesnel ve ifadesiz olan yanının dışında kişinin algısına ait öznel sonuçları da ifade ettiğini belirtmiştir. Algılanan yoğunluğu, insanın algı süreci ile ilişkili olarak çevredeki insanlar ve onların aktivitelerini temsil eden işaret miktarı olarak tanımlamıştır.

Ng (2010), algılanan yoğunluğun gerçek fiziksel yoğunluktan çok farklı olduğunu belirtmiştir ve bu yoğunluğun insan- çevre etkileşimi kanalıyla gerçekleştiğini vurgulamıştır. Yüksek yoğunluğun farklı ülke, kültür ve kişilerde farklı temsilleri olduğunu, zira belirli sosyokültürel, ekonomik ve coğrafi şartlar altında dahi yüksek bir yoğunluk değerini kabul edilir kılmanın doğrudan algı konusu olduğunu belirtmiştir. Dolayısıyla belirli normlara karşı bireysel ve sosyal yargılara dayalı olan yoğunluk algısının, alandaki insan sayısının aritmetik ortalaması şeklinde algılanmadığını, bunun istatistikten çok tasarım problemi olduğunu anlatmaktadır.

Yoğunluğun kavram olarak nicelik belirten yönünden öteye baktığımızda, bulunduğu coğrafyadaki kültüre göre, değişen iletişim sistemleri sayesinde, değişen tanımlamalar alması yoğunluğun özellikle tasarım disiplinlerinin ilgi alanındaki davranışsal ve algısal yönlerinden ileri gelmekte olduğundan bahsedilebilir. Bu nedenle yoğunluk algısının anlamını ve içeriğini daha derinlemesine analiz edebilmek için çevresel davranış bilimleri bakış açısıyla incelenmesi ve bu dallardan gelen verilerle etkileşiminin anlaşılabilmesi gerekmektedir. Yoğunluk algısı, çevresel davranış bilimlerinin tasarım alanında etkin olan tüm süreçlerinde etkilidir. Lang

(1987) mekânsal davranışlar, motivasyon, algı ve biliş süreçleri katmanlarının her birinde yoğunluk kavramının yeniden tariflendiğini ve aktif bir rol oynadığını açıklamaktadır. Ayrıca bir araya gelen çoğunluğun olduğu her ortamda yoğunluğun, mekânın sağlayabilirliği (affordance) ile etkileşimli olduğunu belirtmiştir.

Lang (1987) davranış bilimlerini antropoloji, sosyoloji, psikolojiyi kapsayan, bazen ekonomi ve siyaset bilimine girebilen bir çalışma alanı şeklinde tanımlamıştır. Bu bilimlerin, insan alışkanlıklarının doğası, fiziksel dünya, insan aktiviteleri ve değerleri arasındaki ilişkiler üzerine eğilen altkümeleri olduğunu, çevresel psikoloji, insan- çevre ilişkileri, çevre sosyolojisi, insan ekolojisi şeklinde adlar aldığını belirtmiştir (Lang, 1987).

Gibbson (1966)'a göre ekolojik algı modeli duyuların, duyarlığın bir aracı değil algılama sisteminin kendisidir. Gestalt algı teorisinin temellerinde ise ekolojik algı görüşü yatsa da, algının figürler arasında kurgulandığını savunur. Benzerlik, yakınlık, devamlılık, simetri, bütünleyici özellikler, algıyı etkileyen önemli faktörlerdir. Ayrıca çizginin, düzlemin, objenin özelliklerinin belirli dinamik kaliteye sahip olması, algısal deneyim ve insanın nörolojik süreci arasındaki eş şekilcilik ile açıklanır. Bu nedenle dinamik ve dışavurumcu yaklaşımların anlık ve güçlü algı nitelikleri olduğu düşünülebilir. Hareketler arası algı modeli, deneyimin algılamadaki rolü ve kişi ile çevre arasındaki dinamik ilişkiyi belirtir. Algılama, çevrenin gözlemlenmesi ve algının bağlı olduğu hareketler zincirinin kesişimidir (William ittelson 1960).

Yoğunluk algısının insan çevre ilişkisi içerisinde iki şekli vardır:

- Yoğunluk algısı çevreden aşırı derecede bilgi gelmesine maruz kalındığında oluşur. Bu algı karışıklık, yüksek kullanım miktarı gibi durumlardan etkilenir. Dolayısıyla aynı yoğunluk oranına sahip farklı mekânların farklı yoğunluk algısı yaratmasına neden olur.
- Sosyal etkileşim ile gerçek, istenen ve algılanan yoğunluk arasında farklı ilişkiler kurulabilir. Farklı grupların, farklı doğaları ve davranış kuralları vardır. Dolayısıyla sosyal etkileşim farklı yoğunluk oranına veya farklı fiziksel özelliklere sahip mekânların yoğunluklarının kabul edilebilmesine neden olur.

Bunlar göz önüne alınınca yoğunluk ve çevresel algı arasındaki etkileşim şöyle açıklanabilir:

- Mekân organizasyonu ve mekânın içindeki pek çok fiziksel işareti arasındaki etkileşim,
- İnsanlar arasında kodlar, kurallar, homojenlik vb. yoluyla gerçekleşen etkileşimler ve
- Çevrede bulunan birleşik ve sembolik anlamlar arasındaki etkileşimdir (Rapoport 1975).

Algılanan yoğunluğun çevresel davranış bilimlerindeki yeri için, özellikle yapılı çevre ile insan etkileşimi konusundaki araştırmalarına bakılmalıdır. Vitruvius (2005), yapılı çevrenin birbiriyle ilişkili fayda ve estetik olarak iki temel bileşeni olduğunu; Lang (1987) ise, çevrenin ölçülebilen üç katmanının, insan aktiviteleri, sosyal davranışlar, estetik deneyimler şeklinde sıralandığını belirtmiştir.

Yapılı çevreyi çevresel davranış bilimlerinde ele almak, geometri ve malzeme ile nasıl oluştuğundan çok insan amaçlarına nasıl hizmet ettiğini incelemek demek olup, Gibson (1966), yapılı çevrenin, insanların yaşamındaki rolünü anlamanın çevrenin ne demek olduğunu anlamak olduğunu ve çevrenin herhangi bir tanımının "çevreleyen" olması gerektiğini söylemiştir. İnsanı çevreleyen şeylerin, karasal, biyolojik, sosyal ve kültürel yanlarının olması ve çevrenin hizmet ettiği amaca göre fiziksel (karasallık, coğrafya) ve sosyal (bireyler arası organizasyonlar, fenomonolojik dünya) -yani psikolojik ve davranışsal- olarak ayrımı Gestalt psikolojisine dayanmaktadır.

Bu tanımlamalar potansiyel çevre ve algılanan çevre ayrımını kapsar. Mimarın, insan davranışları için yarattığı, potansiyel çevre; insanların kullandıkları, takdir ettikleri algılanan çevredir. Çevresel davranış bilimlerinin tasarım mesleğinde ki rolü; yapılı çevre belirli kurallarca oluşturulduğunda meydana gelecek çevrenin nasıl algılanacağını bilme kabiliyetini geliştirmektir. Bu yüzden insan davranışları hakkında mekânsal, motivasyon, algılama ve biliş süreçleri anlaşılmaya çalışılmaktadır. Davranış, ihtiyaçların tatmin edilmesi yani motivasyon doğrultusunda yönlenir. Algılama ise, kişinin etrafından etrafı hakkında bilgi edinmesi sürecidir (Lang, 1987).

Kişi sayısının alan miktarına oranı tanımından yola çıkarak belirleyebileceğimiz yoğunluk, iki ana değişkene sahiptir: insan sayısı ve alan miktarı. Fakat kişi sayısının alan miktarına oranı tanımlamasının yetersizliği, yapılaşma eğilimleri ve mimari pratiklerde, kültürden kültüre göre yoğunluk kavramı tanımlamalarının farklılaşmasında, yani diğer insanların varlığını duyular ve direk veya dolaylı işaretler yoluyla algılama farklılıklarında görülmektedir. Farklılıkları oluşturan en temel sebep de, bu öznel algılamaların, yine öznel olan yorumlarıdır. Bu sebeple insan sayısı sabitinin karşılaştırıldığı alan miktarının aslında, yapılı çevre olduğunu ve fiziksel, daha da önemlisi fonksiyonel anlamda kişiler arası mesafe olduğunu bilmemiz önemlidir (Rapoport, 1975).

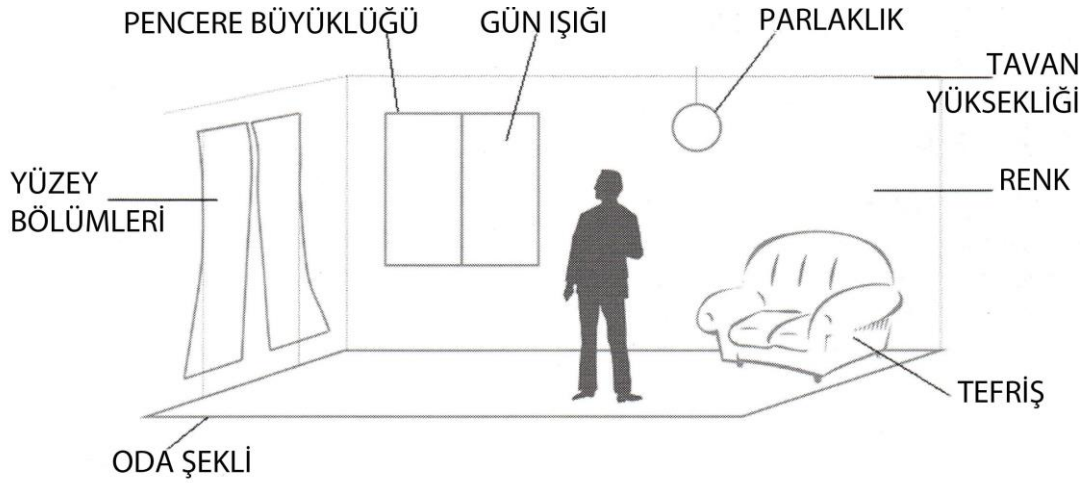
Ng (2010) benzer şekilde algılanan yoğunluğun, sadece birey ve uzay arasındaki bağıl ilişki olmayıp, uzaydaki bireyler arasındaki ilişkiyi de ifade ettiğini belirtmiştir. Dolayısıyla algısal yoğunluk mekânsal yoğunluk ve sosyal yoğunluk kavramlarını da içermektedir.

Mekânsal yoğunluk, yükseklik, boşluk gibi mekânsal elementler arasındaki ilişkilere odaklanan yoğunluk algısıdır. Çevresel niteliklere bağlı olan, yüksek derece yakınlık, çevreden yüksek oranda bilgi edinilmesi demektir. Sosyal yoğunluk ise insanlar arasındaki etkileşimi ifade eder. Alan bırakma, fiziksel elementler, egemenlik alanı, hiyerarşi, grubun büyüklüğü ve doğası, homojenlik, davranış kuralları gibi sosyal etkileşim seviyesini kontrol etme mekanizmalarını içerir. Genelde yüksek mekânsal yoğunlukta ilk problem çok az alan olması sorunuyken, sosyal yoğunlukta çok fazla insan olması sorunudur (Ng, 2010).

Benzer şekilde, yoğunluk, mekânsal yoğunluk olarak aynı sayıda insanın farklı büyüklükte alanda olması, sosyal yoğunluk olarak aynı alanda farklı sayıda insan olması ile farklı sonuçlar veren bir kavram olarak anlatılmıştır (BaumvePaulus, 1987; Russell veSnodgrass, 1987; Altman, 1975).

Churchman (1999) algılanan yoğunluğa katkıda bulunan faktörleri, çevrenin algısal, yani sembolik, kültürel, fiziksel yanları, hareketin geçici yanları, aktörlerin sosyo-kültürel karakteri olarak özetlemiştir. Yoğunluk algısının, insanların değerlendirme yapabileceği, uygun davranışa karar verebileceği işaretleri içeren her çevrede gerçekleşebileceğini belirtilmiştir.

Literatürde algılanan yoğunluğun hangi fiziksel elementler tarafından etkilendiğinin tespiti için çalışmalar yapılmıştır. Ng (2010) iç mekânda yaptığı araştırmalarında, renk, parlaklık, oda şekli, pencere ölçüsü, tavan yüksekliği, gün ışığı miktarı, mobilya düzeni gibi mimari özellikler vasıtasıyla yoğunluk ve kalabalıklık algısının değiştiğini gözlemlemiştir. Kent çevresinde ise yoğunluk algısının yapılı form ve belirli kent özellikleriyle bağlantılı olduğu bulunmuştur. Rapoport (1975) yoğunlukta doğrudan etkisi olan çevresel işaretler olarak bina yüksekliği, alanın/ mekânın açıklığı, mekânın kompleksliği, insan sayısı, cadde işaretleri sayısı, trafik, ışık seviyesi, çevrenin doğallığı, aktivite ritmi gibi çevresel işaretleri saymıştır (Şekil 2.5).



Şekil 2.5 : Yoğunluk algısını etkileyen mimari bileşenler (Ng, 2010).

Marcus ve Sarkissian (1988)konut gelişimi konusunda algıyı etkileyen faktörleri, binaların ölçüleri, binalar arasındaki boşluklar, bina cephelerindeki çeşitlilik, açık ve yeşil alanlara görsel erişim olarak belirtmiştir. Bonnes vd. (1991) cadde genişliği, bina yüksekliği, bina ölçüsü, binalar arası denge ve boş alanları, Flachsbart (1979) ise yoğunluk algısının azalması için kısa binaları ve blok, yani cadde, uzunluklarını önermiş, cadde genişliği, şekli ve eğimini ise önemsiz bulmuştur. Zacharias ve Stamps (2004) algılanan yoğunluğun planın bir fonksiyonu olduğunu, bina yüksekliği, sayısı ve boşlukları tarafından etkilendiğini fakat mimari detaylar ve peyzaj ile önemli bir etkileşiminin bulunmadığını belirtmiştir.

Fiziksel özelliklerin yoğunluk algısına etkilerini tespit etmeye yönelik belirli şartlarda yapılan gözlem ve araştırmalarla yukarıdaki gibi sonuçlara ulaşılsa da fiziksel özelliklerin yanında bireysel ve sosyokültürel faktörlerin her zaman etkili olduğu unutulmamalıdır.

Londra'da konut kullanıcıları arasında yapılan bir incelemede, hane halkı büyüklüğü arttıkça mahallelerini rahatsız edici yoğunlukta hissettikleri sonucu bulunmuştur. Açıkça ayrılmış özel alanlar sağlanmasının, insanların içine kapanıklıkları ile ilgili değil sosyalleşmesi ile ilişkili yarar sağladığı görülmüştür (Ng, 2010).

Çeşitli araştırmalarda doğaya erişim ve/ veya görsel bağ kurabilmenin olumlu etkileri olduğu belirlenmiştir. Gürültü seviyesi de yoğunluk algısı konusunda etkileyici bir faktördür. Bina yoğunluğunun artması ile dış mekânda zaman geçirebilme imkanının azalması ve insan yoğunluğunun artması ile kişisel alanın azalması dolaylıda olsa yoğunluk ile ilgili sorunlardır.

Yoğunluk algısının artmasının faydaları, çeşitlilik algılamak, eve ulaşımın kolay olduğunu bilmek ve iletişim sağlayabilme imkânının yüksek olması; zararları ise suç ve şiddete eğilimi arttırmak, kişisel alan yetersizliğini hissetmektir.

Alexander (1993), yoğunluk sorununa ve insanların hayatlarını nasıl etkilediğine eğilmek için, yoğunluk, algılanan yoğunluk ve kalabalık hissi başlıklarında üç ayrı kavram kullanmıştır.

Hissedilen yoğunluk, algılanan yoğunluk ile biliş sürecinden geçirilecek bilginin miktarı özümsendikten sonra sonucun ideale uygunluğunun değerlendirilmesi ile ortaya çıkan etkidir. Yoğunluk algısı ve hissedilen yoğunluk (kalabalıklık, izole hissetme, vb.) bilginin özümsenme sürecine ihtiyaç duyarlar. Fazla bilginin olduğu kadar yetersiz bilginin özümsenme süreci, istenmeyen veya yetersiz etkileşim yargısının oluşmasında rol oynar. Bu yargılar az veya çok yoğunluk algısı yaratan, kalabalık ve izole olma hissine neden olan unsurlardır (Rapoport, 1975).

İnsanların etkileşimde bulunmak ve geri çekilmek istedikleri zaman uygun imkân bulmaları, olumlu hissedilen yoğunluk ve mekânın kalitesi için önemlidir. Yoğunluk üzerinde çalışan tasarımcının, yoğunluk ve yoğunluğun algı ve değerlendirilmesi (hissedilen yoğunluk) ara kesitinde görünen insan deneyimleri ve yaşamını bilmesi gerekmektedir. Örneğin kör biri, gören birine göre, çevreden gelen bilgiyi farklı bir şekilde alır. Ama bu algılama değerlendirme değildir. Değerlendirme yoğunluk derecesinin uygunluğunun ölçülmesi sırasında atılan bir adımdır ve bu değerlendirme sonucu olarak hissedilen yoğunluktan bahsedilebilir (Rapoport, 1975) (Churchman, 1999).

Yoğunluğu algılama şekilleri insanların birbirlerinin farkında olmalarıyla ilgilidir. Bir diğer deyişle bilgi miktarı ve algı kalıpları ile ilgilidir. Örneğin semboller çevreyi okumada kolaylığı (birim zamanda alınan bilgi miktarını azaltırlar), homojen yapıya sahip topluluklarda öngörülebilirliği, fonksiyonuna göre uygun mekânlarda doğru ve rahat kullanımları sağladığı için yoğunluk algısını etkilerler. Bireysel özgürlüğü arttıran, kültürel etkileşimler, kodlar, kurallar, sembolik anlamların olmaması yoğunluk algısının olumsuz olarak artmasına neden olur. Çünkü yabancı olarak bilinen insanların varlığı birey için daha fazla dikkat ve bilgi özümseme süreci gerektirir, bu da stresi arttırır. Böylece sosyal ve çevresel etkileşim seviyesi, etkileşimde bulunma ihtimali ve farkındalık artar, buda olumsuz yüksek yoğunluk algısının oluşmasına neden olur (Rapoport, 1975).

Rapoport'a (1975) göre, insan sayısının alan miktarına oranı tanımlamasının yetersizliğinin en çok hissedildiği nokta, yoğunluğun algı ile ilgili yanı yüzünden ortaya çıkan olumsuz durumların sebeplerinin açıklanamaması ve kavramın sorunlarını çözümlemekte gerekli başlangıcı oluşturamaması olmuştur. Rapoport (1975) hayvanlar üzerinde yapılan algı ile ilgili gözlemlerde dahi hayvanlar üzerindeki kalabalık his ve etkilerinin ve buna çözüm olarak geliştirdikleri uzaklık yerine geçen davranışlarının birey sayısı, alan miktarı oranı ile açıklanamayacağını belirtmiştir. Ng'de (2010) tam bir yoğunluk tanımının yapılamayacağının altını çizmesinin yanında, yoğunluğun değişmeyen özelliklerinden ikisini şunlar olarak belirtmiştir: Yoğunluğun yüksek ve düşük seviyelerde olup rahatsızlık verdiği zaman düşünülen bir kavram olması ve özellikle bir mekân düşünüldüğünde, yoğunluğun bir limitinin olmasıdır. Mekândaki yoğunluğun limitlerini aşarak yükselmesi ile rahatsızlık hissi oluşturması kalabalıklık olarak tanımlanmıştır.

TDK kalabalıklığı kalabalık olma durumu olarak tanımlamaktadır. Kalabalık ise "çok sayıda insanın bir araya gelmesiyle oluşan insan topluluğu, gereksiz karışık şeyler topluluğu veya sayıca çok olma durumu" olarak tanımlanmaktadır.

Lang (1987) kalabalıklığı mahremiyetin azlığı olarak, mahremiyetin çok olması durumunu da sosyal yalıtım olarak açıklamıştır. Kalabalıklığın çevreyi kontrol edebilme eksikliği ve hissini oluşturduğunu, ayrıca olumsuz davranışlara neden olan sosyal aşırı yüklenmeye neden olduğunu belirtmiştir. Ng (2010) bu olumsuz davranışların insanları doğal olarak gerekli olandan daha sınırlı bir alanda birlikte tutmanın yarattığı sosyal rahatsızlıklardan kaynaklandığını ve insanın doğal olarak

gereksinim duyduğu, ihtiyaçlarının karşılanabildiği minimum bir alan sınırının olduğunu söylemektedir. Yeni yerleşim yerlerindeki insan gruplarında ve diğer çalışmalarda hayvanlar üzerinde yapılan incelemelerde, sınırlı alanda birey sayısı arttırıldıkça şiddet, saldırganlık, yuva kurmada başarısızlık gibi sosyal patolojik sorunlar görüldüğünü kaydetmiştir.

Kalabalıklıktan bahsederken yüksek yoğunluk konuyla her zaman ilişkili olsa da doğru orantılı olmayabilir. Örneğin bina yoğunluğunun arttırılması ile kentin birim alanına düşen insan yoğunluğu artar ama, kalabalıklık algısı azaltabilir. Yükselen kent yoğunluğuna karşın bina yüksekliğinin arttırılması, kişi başına düşen alan miktarını arttırabilir, böylece gereksinim duyulan alana erişim sağlanarak kalabalıklık algısı azaltılabilir (Ng, 2010). Kalabalık hissini, yoğunluğun psikolojik etkisi sonucunda oluşan nesnel ölçüsü olarak düşünmemek, yoğunluğu ise kalabalıklık hissinin algısal ve öznel bir sonucu olarak düşünmek gereklidir. (Rapoport 1975).

Kalabalık ve izole hissetme durumları, algılanan yoğunluğun belirli kalıplarca ideale uymaması durumunu oluşturur ve her iki durum da mahremiyet kavramı ile ilişkilidir. Algılanan yoğunluğun, kişisel mahremiyet kurallarına uymadığı durumda, negatif öznel deneyim, bunun sonucunda da stres oluşabilir (Rapoport, 1975). Altman'a (1975) göre de hissedilen yoğunluğun temellerinde yatan negatif psikolojik durum yani strestir.

Churchman'da (1999) kalabalıklığı, yoğunluğun negatif değer biçilmesi ile bağıntılı psikolojik stres durumu olarak tanımlamış ve yoğunluğun tam tanımlamasının yapılamamasının öz zorluğunu, kalabalık hissi ve stresle ilişkili olmasından kaynaklandığını belirtmiştir. Kalabalık hissetmenin bireysel etkilerini: psikolojik, davranışsal ve ertelenmiş-birikmiş tepkiler olarak özetlemiştir. Churchman (1999) Kalabalık hissettiren dört teorik model öne sürmüştür, bunlar:

- Davranışsal kısıtlamalar modeli: Yasaklanan hareketler ve özgürlük kısıtlamasının kalabalık hissini oluşturması;
- Yoğunluk kontrol modeli: Çevrede tahmin edilemeyen ve mahremiyet üzerinde kontrol sağlanamayan durumlarla karşılaşınca kalabalık hissinin oluşması;

- Aşırı uyarılma modeli: Çevreden gelen aşırı bilgi, algı sistemini aşırı uyarınca kalabalık hissinin oluşması;
- Şiddetlilik modeli: Yüksek yoğunluk ile mevcut hayat stresi ve problemleri artarsa, insanlar arası ilişkilerin şiddetlenmesinin kalabalık hissini oluşturmasıdır.

Bu modellere ve deneysel çalışmaların sonuçlarına dayanarak kalabalık hissini oluşturacak şekilde etkileşime giren değişkenler şunlardır: Fiziksel çevre, sosyal çevre, duruma ve bireye özel niteliklerdir (Churchman, 1999).

Ng (2010) bireylerde aşırı kalabalıklık hissinin alan eksikliği sonucunda oluştuğunu, bunun da yüksek insan yoğunluğu ile ilgili olduğunu belirtmiştir. Yani kalabalıklık probleminde sosyal yoğunluk, uzamsal yoğunluktan daha etkilidir. Fiziksel yoğunluğun etkisini ise, kalabalıklık deneyiminin birinin diğerine olan fiziksel yakınlığını ayarlama özgürlüğü azaldığında, yani limitli alan sorununun doğması sonucunda oluştuğunu belirtmektedir.

Bonnes, vd. (1991) yerin sosyo fiziksel deneyimini dikkate alarak kalabalıklığı kavramsal olarak açıklamaya çalışmışlardır. Araştırmalarında kalabalıklık algısını, bir mahallede yer alan konut sakinleri arasında, -mekânsal (mimari ve planlama), sosyal (nüfus ve mahalledeki yaşam şekli), fonksiyonel (servis imkanları) olmak üzere üç temel problem alanında- şunlarla ilişkisine göre incelemişlerdir:

- Mahallelinin konut kullanımına dair ve mahallenin başka konularına dair değerlendirmelerin birbirleriyle ilişkileri,
- Mekânın sosyo fiziksel özellikleri,
- Sakinlerinin sosyo demografik ve konut kullanımı karakteristikleri.

Gerçek konut yoğunlukları ve kalabalıklık algısı arasında bağ bulunamamış, fakat konut sakinlerinin yaşadıkları yere dair düşünceleri arasında kalabalıklık algısının önemli yeri olduğunu bulmuşlardır. Araştırmalarının sonuçları şu şekilde sıralanabilir:

- Açık, doğal alan isteği, çevrenin mekânsal kalitesi bakımından inşaat doluluğu/ boşluğu oranı, komşular arası dayanışma gibi sosyal ilişkilerin kalabalıklık algısını oluşturduğunu tespit etmişleridir.

- Kalabalıklık algısının, yüksek eğitim seviyesi, söz konusu alanda uzun zamandır yaşıyor olmak ve artan yaş ile ters, geçici mekânsal deneyimle doğru orantılı olduğu bulunmuştur.
- Bu sonuç, söz konusu alanda geçirilen zamanın artması ile, çevrenin belli bir düzende görülebilen/ indirgenebilen hareket yoğunluğuna karşı daha toleranslı davranış sergilenebildiği şeklinde yorumlanmıştır. Özellikle eğitim durumunun artması ile çevrede zaman geçirmeye yönelik ilgi alanlarının arttığı tespit edilmiştir.

Yoğunluk kavramının güçlendirilmesinde, ilişkili olduğu kalabalık hissi problemleri üzerinde tartışma ve araştırma yapılması birçok araştırmacının izlediği yol olmuştur. Hissedilen yoğunluğun olumlu ve olumsuz olması durumlarının tanımlamaları ve çalışmalarının yoğunluk ile ilgili çalışmalar kapsamında yer aldığından bahsedilebilir. Trafik, gürültü, vb. konularında yapılan çalışmalar dolaylıda olsa kalabalık hissi ile ilgili çalışmalar sayılmaktadır. Yoğunluğun algılanması sonucu oluşan olumsuz hissedilen yoğunluk durumlarına karşın olumlu hissedilen yoğunluk algılamasının sonucunun da ferahlık hissi olabileceği ve bunun elde edilmesi üzerine ne gibi çevresel şartlar gerekebileceğinin tespit edilmesine yönelik konut bölgesi kullanıcılarının algı süreçleri ile ilgili araştırmalar içeren çalışmalar mevcuttur.

Yoğunluk tanımı için, bulunduğu bölgede bir dönüştürücü etmen olarak olumlu ve olumsuz etkilerinden bahsetmek mümkündür. Bu yönlerinden bahsedebilmek adına yoğunluğun algısal yönlerinden ve hissedilen etkilerinden bahsedilmiştir. Tasarımcının olumlu veya olumsuz bu sonuçları öngörebilmesi ve müdahale edebilmesi için, yoğunluk ve hissedilen yoğunluk ilişkilerinin bilinmesi ve hissedilen yoğunluğun başlıca etkileri olan kalabalık hissinin belirlenmesi gereklidir. Yoğunluğun bir algı konusu olduğu ve kalabalık veya izole olma hissinin bu algının oluşması ve yorumlanması sonucu oluştuğunu birbirleriyle ilişkilendirerek, yoğunlukla ilgili bu negatif durumların tasarım sürecinde öngörülebilir olması için sürece etki eden diğer kavramların ve özelliklerinin incelenmesi gerekmektedir.

2.1.3 Yoğunlukla ilgili kavramlar

Yoğunluk, ölçüm aracı olarak matematiksel sonuç elde etmeye yönelik olarak, fiziksel yoğunluk başlığı ve fiziksel yoğunluğun hangi değerinin bize göre olduğunu belirlememize ve belirlediğimiz yoğunluk değerlerinin kişiden kişiye göre

değişkenliğine neden olan algısal yoğunluk başlıklarında ele alınmıştır. Yoğunluğun fiziksel yoğunluk başlığı altında ele alınan tanımları daha çok planlamaya veri oluşturan ve niceliksel değerlerle ölçülebilen tanımlarını ortaya koymakta, algısal yoğunluk ise değişmeyen bir yoğunluk tanımlamasının yapılamamasının temellerini ortaya çıkarmaktadır. Yoğunluk kavramı bunların dışında sosyokültürel kavram ve olgularla ilişkisi bağlamında niteliksel yönüyle de irdelenebilir, tüm bu tanımlamalarının yanında bazı kavramlarla diğerlerinden daha yakın ilişkili olduğu söylenebilmektedir. Literatürde yoğunlukla daha yakın ilişkili bulunan bu kavramlar, ekonomik, mekânsal, sosyal ve kişisel ana etkenler başlıklarında toplanabilir. Yoğunlukla ilişkili bulunan kavram, ekonomik, mekânsal, sosyal ve kişisel bileşenlerden sadece birinin altında yer alan bir alt başlık olarak değil, aynı zamanda günümüzü şekillendiren bu bileşenlerin aralarında kurdukları güçlü ağda yer alan bir düğüm noktası olarak düşünülmelidir. Literatürde bu bağlamda yoğunlukla yakından ilişkili olduğu düşünülen kavramlar söyle sıralanabilir:

- Coğrafi şartlar ve mekânsal nitelikler
- Kültür
- Heterojenlik
- Mahremiyet
- Kişisel alan
- Egemenlik Alanı
- Kamu politikaları
- Sürdürülebilirlik

Coğrafi şartlar ve mekânsal nitelikler:

Coğrafi şartlar, fiziksel bir takım kısıtlamalar getirir. Bu nedenle farklı çevre ve yapılaşma koşulları oluşur. Coğrafi şartların ve mekânsal niteliklerin getirdiği kısıtlamalar ve yapılaşma koşulları yoğunluğun hem fiziksel hem algısal değerlerine etki eder.

Yoğunluğun fiziki olarak değerlendirilmesinde, coğrafi şartlar ile yoğunluk ilişkisini; kısıtlı bir alanda gerekli olan yerleşme miktarını sağlayabilmek, engebeli, ağaçlık, vb. bir arazide uygun yapılaşma çözümleri oluşturabilmek, enerji ve yiyecek kaynağı

olarak arazi kullanımını yeterli ve etkili düzenleyebilmek, iklim koşullarına göre uygun konum ve özelliklerde yapılaşabilmek gibi mekânsal ve planlama konularının tümünde gözlemleyebiliriz. Mekânsal niteliklerin yoğunluğun fiziksel olarak değerlendirilmesi ile ilişkilerine ise, döşeme, duvar gibi bölücü ve sınırlayıcı elemanlarının kısıtlayıcı ve/ veya yönlendirici etkilerinden, uygun oturum (TAKS) ve kat sayısı ile kazanılan toplam alanın (KAKS), birim alana düşen kişi sayısına ve kişi başına düşen kullanılabilir alana etkileri gibi konulara kadar birçok örnek gösterilebilir.

Ng (2010) yoğunluğun sürdürülebilirliği konusunda yaptığı incelemesinde, birden fazla işlevi yerine getirerek kaynakların etkin kullanımını sağlayan yapılı formun, fonksiyonlara göre bölgelere ayrılmış modern kentlere kıyasla çok daha esnek ve uyarlanabilir bir kent oluşturduğunu belirtmiştir.

Fiziki ve yapılı çevrenin yoğunluğun algısal olarak değerlendirilmesinde etkisi ile ilgili olarak Lang (1987), doğada algı sürecinin, coğrafi farklılıklar sayesinde insanların farklı etkilenmesi ile başladığını belirtmiştir. Tıpkı doğal adaptasyonun bazı türlerin daha iyi hayatta kalıp kalamamasını etkilemesi gibi, algı ve etkilerinin bireyin çevresine adaptasyonuna etkileri vardır.

Fiziki koşullar olarak coğrafya ve mekân özelliklerinin yoğunluğun değer ve ilişkilerine etkileri incelenirken, bireyi kapsayan çevrenin sağlayabilirlik özelliği de düşünülmelidir. Lang (1987) çevrenin "sağlayabilirlik" kavramı ile çevrenin bir obje olarak talepte veya davette bulunduğu niteliğini tanımlamaya çalışmıştır. Lang'a (1987) göre değişik özellikleri olan yapılı çevrenin değişik davranış ve estetik deneyimler sağlamasından dolayı insanlar doğal ve yapay çevrelerini işlevlerini destekleyecek şekilde–çevrenin sağlayabilirliğini- değiştirmeye çalışmaktadırlar. Yapılı çevrenin sağlayabilirliği, çevrenin kendi düzeninin bir özelliğidir. Derinlik algısının tanınabilmesi insanın biyolojik doğasının, sembolik anlaşmalar ise sosyal ilişki ve deneyim dünyasının fonksiyonlarıdır.

Kültür:

TDK (2015) kültür terimini, "Tarihsel, toplumsal gelişme süreci içinde yaratılan bütün maddi ve manevi değerler ile bunları yaratmada, sonraki nesillere iletmede kullanılan, insanın doğal ve toplumsal çevresine egemenliğinin ölçüsünü gösteren araçların bütünü" şeklinde tanımlamaktadır. Rapoport (1977), kültürü insan ve çevre

bağlamında ele alarak, tipik bir grubun yaşam şekli; sembolik kodlarla oluşmuş bilişsel şemalar ve anlamlar sistemi; ekolojik ve kaynaklarla ilgili olarak hayatta kalabilme için uyum sağlama olarak tanımlamaktadır. Lang (1987) ise bir sosyal sistemi, belli bir amacın düzenli olarak yerine getirilen eylemleri için gerekli olan, direk veya dolaylı etkileşimde olan bireyleri ve bu amaç doğrultusunda geliştirilmiş iletişim sistemlerini içeren bir mekânizma olarak tanımlanmıştır. Bu tanımlamada, hayatta kalmanın, duyarlılık ve türün diğer üyelerinin desteği ile teşvik edildiğini ve bunda sosyal ilişkinin mevcut olduğunu ve dış güçler ve adaptasyon sürecini anlamak için fenomenal dünyanın doğasını anlamak gerekliliğinin üzerinde durulmuştur.

Çevresel davranış biliminde ele alınan yapılı çevre insanların karasal ve kültürel çevrelerine yaptıkları adaptasyonlar olarak düşünülmektedir (Lang, 1987). Bir kültürün mahremiyet, egemenlik alanı başta olmak üzere, oluşturduğu sosyal sistemin tüm değer ve kabullerinin, yoğunluğu hesaplamamız ve algılamamızda etkisi vardır.

Heterojenlik:

TDK'nın "Değişik karakterlere ya da yapıya sahip olan" şeklinde tanımladığı heterojenlik, yoğunluğun özellikle sosyal yoğunluk kavramıyla ilişkilidir. Heterojenlik, bir kent mekânı için farklı görüş, kültür, algı, konum, vb. çeşitliliğine sahip insanların aynı mekânda bulunmasıdır. Heterojenliği insan çeşitliliği olarak düşündüğümüzde bu durum beraberinde yoğunluk kavramından bahsedilmesini getirmektedir. Bir mekânda bulunan bireylerin birbirlerini fark etmeleri sürecine etki eden bu durum, sosyal yoğunluk kavramı sınırlarına girmektedir. Jacobs (1961) ve Sennet (2006) modern kent üzerine yapmış oldukları incelemelerinde heterojenliğe, bir kentin sahip olması gerekli bir değeri olarak değinmişlerdir. Yoğunluğun belirli bir limiti ile parçası olması gerektiği gibi heterojenliğinde kent yaşamının parçası olduğu belirtilmektedir.

Mahremiyet:

Mahremiyet, egemenlik alanı, kişisel alan ihtiyaçları evrensel olup, güvenlik, yakınlık, saygınlık gibi insan ihtiyaçlarına katkı sağlarlar. İnsan davranışının en önemli özelliklerinden biri olan mahremiyet evrensel olmakla birlikte kültürden kültüre göre de değişen niteliklere sahiptir. Bilinçaltı ile örgütlenen ihtiyaçlar

oldukları için doğru karşılanıp karşılanamamalarının değerlendirilmesi. Beklenenin aksine mahremiyet ihtiyacı içedönüklükten çok dışa dönüklük için gereklidir (Mikellides, 1980). Düşük gelir seviyeli bir grup, daha kalabalık yaşam şartlarına sahip olmasına rağmen, yüksek gelir seviyeli bir gruptan daha az, katı mahremiyet kurallarına sahiptir.

Rapoport (1975) mahremiyetin istenmeyen etkileşimin kontrolü olarak birçok aracının olduğunu sıralamıştır. Bunlar: Fiziksel mesafe, fiziksel ayırıcı veya koruyucu (duvar, perde), sosyal kurallar (hiyerarşi, görgü, yasak davranışlar, kimin kimle etkileşimde bulunacağını önceden belirleyen, etkileşimleri öngörülebilir kılarak istenmeyen etkileşimi azaltan kurallar), zamanda ayrıştırma (takvimde belirli tarihler), psikolojik geri çekilmedir. Farklılıklar, uygun işaretler, semboller ve anlamlar, paylaşılan kural ve normlar, hissedilir sınırlar oluşturur. Örneğin Japon kültüründe mahremiyet düşüncelerine uygun olarak, evler, gittikçe küçülen hiyerarşide düzenlenmiş bölgelendirme ile korunurken, Hollanda'da farklı kültürel kodlar kullanılır; gizlenecek bir şeylerinin olmadığını göstermek için geniş büyük pencereler yapılır.

Egemenlikalanı ve kişisel alan kavramları mahremiyetin elde edilmesinde etkili diğer ihtiyaçlardır. Mahremiyet, kişinin veya grubun, görsel, işitsel, kokusal karşılaşmalarını kontrol edebilmesidir (Rapoport 1977). Kendi kendini yönetebilme, duygularını serbest bırakabilme, kendi kendine gelişebilme ve iletişim açılarından yararlılıkları vardır. Yokluğunda anti sosyal davranış görülür. Mahremiyet diğerleriyle kurulan kontağın miktar ve tipini kontrol edebilme ile ilgilidir. Bu yüksek yoğunlukta sosyal kontak kurmakta kontrol sahibi olabilmek için kamusaldan yarı kamusala, yarı kamusaldan özele, hiyerarşik geçişin önem kazanmasına neden olur (Ng, 2010).

Bir mahalleli davranışı olarak, insanlar konut alanlarında fazla sayıda yabancıyla veya sahiplendikleri alanlarda ummadıkları anda davetsiz misafirle karşılaşma olasılıklarının artması durumlarında insanlara güvenmekte ve desteklemekte isteksizliklerinin arttığı görülmektedir. Yalnızlık hissinin artması, ait olma hissinin azalmasına neden olmaktadır. Eğer mahremiyet ve yalnız hissetmeyi mekânın bir çeşit sosyal etkileşimi olarak görürsek, bu etkileşimin üç temel faktöründen bahsedebiliriz:

- Kültür çeşidi(doğuya gittikçe kişisel alan ve kamusal mekânlarda kalabalığa tolerans gösterebilmek -diğerlerini görmezden gelebilmek- azalır.)
- Kişiliğin etkisi
- Aktivite çeşidi(örneğin hastanedeki mahremiyet kabulleri konuttakinden farklıdır.)

Kişisel alan:

Sommer (1969) kişisel alanı, kişinin vücudunu saran, davetsiz misafirlerin giremeyeceği görünmez sınırları olan bir alan olarak tanımlamıştır. Kişisel alanın başarılı bir şekilde kurulmasını desteklemek amacıyla birçok inceleme yapılmıştır. Whyte (1980) kamusal alanlarda, başarılı kişisel alan oluşturabilme yöntemi olarak hareket ettirilebilir sandalyeleri örnek göstermiştir. Hareketli oturağın, gerekli olmamasına rağmen, oturmadan önce bir iki santim oynatılmasının, kişisel alanın kontrol edilebildiğini test eden bir davranış olarak açıklamıştır. Lang (1987) kişisel alanın savunma yöntemi olarak, asansör, metro gibi yerlerde başkasıyla göz teması kurmamaya, sohbet etmemeye özen göstermeyi örnek vermiştir. Ng (2010) ise çöp bacaları ve asansörleri, köy çeşmelerinin kullanımına benzeterek, asansör ve çöp bacaları gibi yerlerde ki insanların ölçülü ve kapalı davranışı ile köy çeşmesi kullanımının insanları kaynaştıran fonksiyonu arasındaki farkın girişkenliğin açık havayla kurulan ilişkisinden ileri gelebileceğini belirtmiştir.

Egemenlik alanı:

Mahremiyet kavramının ilgili olduğu bir diğer kavram olan egemenlik alanı hayvanlarda biyolojiktir, insanlarda ise biyolojik temelli ama kültüreldir. İnsanların daha fazla egemenlik alanı çeşitleri ve savunma şekilleri vardır. Egemenlik alanı kavramı insanlarda, sadece coğrafyaya değil, bireyin düşüncesine göre de değişir. Kimlik oluşturabilmeye, güvenliği sağlamaya katkısı vardır. Egemenlik alanının kontrolü için çevre önemlidir. Söz konusu çevrenin kişisel alan, ev içi, ev yakınları, yarı kamusal, kamusal olması farklı ele alınmasını gerektirir (Rapoport, 1977)

Pastalan (1970) "*egemenlik alanı, kişi veya grubun kullandığı ve koruduğu, sınırları belirlenmiş alanı, yani özel muhafazasıdır*" demektedir. Altman ise(1975) egemenlik

alanını, "*kişiselleştirme veya mekân, objenin, iletişimin sahip olunmuşluğunun işaretlemesi olarak, sınır düzenleme mekanizması*" olarak tanımlar.

Egemenlik alanının hayatımızdaki yeri, kişisel egemenlik alanını kaldırarak yaşamaya çalışan Sovyet Rusya'da yapılan bir incelemede şu şekilde örneklenmiştir: Sahibinin belirli kişi/ kişiler olduğu tarlanın ekilip biçilmesiyle elde edilen ürünün, tarlanın belirli bir sahibinin olmadığı durumda yapılan tarım çalışmasından elde edilen ürüne oranla daha fazla olduğu gözlemlenmiştir. Bir diğer örnek, bir huzur evinin ortak salondaki sandalye ve koltukların dahi belirli sahipleri olup, bu kişilerce güçlü bir şekilde savunulmaları davranışından gelmektedir. Evriminin ilerleyişi açısından bakıldığında, egemenlik alanı davranışlarının, yiyecek kaynağı, uyum ve hayatta kalma konularında yüksek fayda sağladığı, türün en azından o çevre içinde devamlılığını koruduğu kabul edilmektedir. İnsanların çevresel iletişimlerinde ise uyarım, kimlik ve güvenlik ihtiyaçlarını düzenlemektedir (Ng, 2010).

Modern şehirlerde egemenlik alanı davranışıyla ilgili problemler, mekânın çok karmaşık olması veya yeterince karmaşık olmamasından ileri gelmektedir. Büyük binalar ve büyük kamusal açık alanlar şeklinde örgütlenen kentler, ev ve bahçesinin, bu büyük ve sınırları keskin alanlara karşı savunulmasını zorlaştırmaktadır. Birçok batı kültüründe istenilen mahremiyet şeklini sağladığı düşünülmesi bakımından tekli aile evleri benzersizliği, korunmayı temsil eder. Bu tarz çevrede, egemenlik alanı çit, parmaklık gibi sembollerle net bir şekilde işaretlenebilir, kamu özel ayırımı açıkça belirlenebilir.

Egemenlik alanının mekânsal olarak iki bölgesinden bahsedilebilir: merkezi ve sınırları. Örneğin şehirlerde merkez, şehrin ikonu görevini yerine getirir, çoğunlukla tanınmış bir yapı tarafından temsil edilir. Burada yapılan yüksek ve büyük yapılar, sadece KAKS'ı arttırmak için değil insanların kent kullanımında odak noktası oluşturmak, temsil ve sembol ihtiyaçlarını karşılamak için de yapılır. Şehrin merkezi, arenanın (davranışların sergilendiği alan) merkezi yani en çok istenilen yeridir. Bu nedenle yoğunluğun merkeze doğru artması beklenir. Sembol ve çekicilik ihtiyaçlarıyla yoğunlaşmış şehir merkezi, kullanıcılarında şehrin atan kalbinde/ her şeyin merkezinde olma hissi yaratır (Ng, 2010, Lang, 1987).

Egemenlik alanı kavramı mekânsal özelliklerle rakamsal değerlerle, olduğundan daha fazla ilişkilidir. Lang (1987) egemenlik alanını sosyal strüktürün mekânsal

teorisi olarak tanımlamış, aslını etolojiden (hayvan davranışlarından) almakta olduğunu belirtmiştir. İlkel topluluklarda yapılan incelemelerde, toplulukların kendi ve komşularının sınırları olarak kabul ettikleri, kültürlerinin parçası olan bir takım ayrımlarının olduğu görülmüştür. Lang (1987) egemenlik alanı davranışlarını insanlığın teknik ve ekonomik olarak evrimden daha hızlı ilerlemesinden dolayı izleri kalmış olan eski ve daha basit davranışlar olduğunu belirtmiştir. Çift bağlılığı, erkeklerin alan için savaşıp, dişilerin kazanılan alana göre erkekleri çekici bulması, aile çevresi, komşumuzu sevip sevmememiz, çocukların gizlenme eğiliminde olmaları, arena davranışı olarak diyalog paylaşımı için şehirleşme gibi davranışlar en köklü egemenlik alanını gösteren davranış kalıplarıdır.

Newman (1972), savunulabilir alan teorisi ile konut binalarında yüksek oranda suçun yoğunlukla birebir olmasa da ilişkili olduğunu belirtmiştir. Newman (1972) suçun genellikle, konut dışı ama yüksek katlı konut bloklarının büyük bir alanını kaplayan, ortak alan, koridor vesirkülasyon alanlarında gerçekleştiğini, dolayısıyla kamusal olup, ama yeterince üzerinde durulmamış bu mekânların, konut ve yakın çevresi savunulabilir alanını oluşturmada zorluk yarattığını tespit etmiştir. Benzer şekilde, tek yüzle ilişki kurulan bir çeşit koridor olarak caddelerin de savunulabilen alan kurgulamada zorlukla karşılaşılan alanlar olduğu belirtilmiştir. Yoğunluk ve yoğunluk içinde bulunma ile ilgili sayılabilecek suç oranı artışına karşın bir suçtan caydırma mekanizması olarak egemenlik alanı davranışının geliştirilmesi ve savunulabilir alan oluşturulması önerilmektedir.

Kamu politikaları:

Erken endüstri döneminde kentlerin yüzleştikleri aşırı nüfus artışı planlama politikalarıyla çözümlenmeye çalışılmış, kenti yaşanabilir hale getirmek için yoğunluk kentten uzaklaştırılarak, seyrek olan uydu yerleşimlere yönlendirilmiştir. Yaşamakta oldukları kent çevresi sadece aşırı göçle değil, değişmekte olan kent fonksiyonlarıyla da etkilenen kentliler, bu hızlı değişimden, kent dışındaki yeni yerleşim yerlerine ve yaşam tarzlarına geçişle bir başka keskin değişime, özendirici kamu politikaları sayesinde adapte olmuşlardır.

Son yıllarda zenginlik ve yoksulluk arasındaki uçurumun büyümesinde yoğunluğun neden olduğu problemlerin katkısı olduğu belirtilmekte, kentlerde şiddet, hastalık, düşük statüden dolayı mutsuzluk ve terör gibi suçlar kentin toplam zenginlik veya

yoksulluk seviyesi ile değil eşitsizlik seviyesi ile ilgili görülmektedir. Sosyal eşitliği, güvence ve yatırımları daha yüksek olan ülkeler daha adil bir sosyal düzene sahip olup, birey ve toplum ölçeğinde olası problemlerle baş edebilmekte daha başarılılardır (Ng, 2010). Örneğin 2. Dünya Savaşı'nda İngiltere'de gelir eşitsizliği ve yiyecek dağıtımı eşitlenerek insanların zorluklarla mücadele etme işbirliği sağlanmıştır. Diğer bir örnek olarak Kuveyt'in gelir eşitsizliği ve ardında yatan problemlerini, petrolün sağladığı enerji imkânları sayesinde devlet desteği ile dengelemekte, petrol sonrası koşullara yönelik bir sosyal ve ekonomik plana sahip bulunmamakta olduğu görülmektedir. Bu örnekler büyük ölçekli kamu politikalarını anlatmakta ve bunların toplum üzerinde ne denli etkili olduğunu göstermektedir. Yoğunlukta kamu politikaları planları dâhilinde düşünülmesi ve düzenlenmesi gerekli bir kavramdır.

Ng (2010) yüksek yoğunluklu yerleşmenin sürdürülebilirlik adına yapılan incelemesinde, kentleşme tiplerinin desteklediği yaşam tarzlarına, yani toplumsal ve ekonomik politikalara değinmiştir. Yüksek yoğunluklu yapılaşmanın para kazanmak amaçlı kapitalist toplumlara daha uygun olduğu belirtilmiş, nedeni ise yüksek yoğunluklu kentin tüm ihtiyaçlarını kendi alanında sağlayamamasından dolayı bu ihtiyaçların ne kadara edinilebileceğinin her zaman önemli bir konu olacağı olarak açıklanmıştır. Dağınık ve kendi üretimini yapan yerleşmelerin aksine, yüksek yoğunluklu yerleşimlerin potansiyel bir müşteriler pazarı haline geldiği belirtilmiştir. Ng (2010) ekonomik strüktürün kent formu ve yoğunluk ile ilişkisine bir başka örnek olarak, Seoul'ün, ağır üretime sahip büyük işletmelerinin yüksek strüktürlü gökdelenlerinin az sayıda olduğunu, çoğunlukta olan küçük ve orta ölçekli işletmelerin esnek, düşük maliyetli, değişken aktiviteleri kaldırabilen, küçük ölçekli binalarının ortasında yükseldiğini belirtmiş ve yoğunluğun bu dokusunun yerel ekonomi ile zengin ve sürdürülebilir uyumunun altını çizmiştir. Bu aynı zamanda yerel üretimin, yerel kültürün, resmi olmayan sektörlerin servis imkanlarının, iş-yaşam çevresinin, ideal yoğunluk kurgusu için önemli olduğunu göstermektedir.

Kamu politikaları yoğunlukla ilgili tüm alt konularda dahi etkili olmaktadır. Ng (2010) buna örnek olarak yoğun insan yerleşimlerini destekleyecek tarım arazilerinin verimlileştirilmesi politikalarını incelemiştir. Yiyecek ve enerjinin tarım arazisi gerektirmesi, toprağın verimlilik faktörünü ön plana çıkarmakta, eski ve yeni yöntemler karşılaştırılmaktadır. Günümüzde kullanılan toprağın yapay

verimlileştirilmesi yöntemi, eskiden uygulanan kanalizasyonların kontrollü bir şekilde tarım arazilerine verilerek gerekli elementlerin doğal döngüsünden uzaklaştırılmaması yönteminden, yoğunluğun sürdürülebilirliği bakımından, daha kullanışsız bulunmuştur. Eski yöntemlerle kurgulanan yoğun yerleşimlerin ilk altyapı maliyetlerinin yüksek olması gerektiği, fakat zaman içinde yüksek yoğunluklu kenti destekleyecek yiyecek ve enerji kaynağı devamlılığını olumlu etkileyeceği belirtilmiştir (Ng, 2010).

Sürdürülebilirlik:

Yoğunluğun ilişkili bulunduğu güncel konulardan biride sürdürülebilirliktir. Sürdürülebilirlik kültür, teknoloji ve medeniyetimizin gelişmesi için imkanlar sunar ve dünyanın bu özelliğinin devam edebilmesi için, doğal ve ekolojik dengesini korumamız gerektiği düşüncesinde temellenir. Bu amaçla günümüzün başlıca sorunları karbon emisyonu ve maliyetinin düşürülmesi ve bu yüzden yenilenebilir enerji ve döngü içerisinde bir sistem gerekliliği tartışılmaktadır.

Sürdürülebilirlik bir şeyin, zamanla birlikte değişen koşullara adapte olabilmesi olup, ekonomik sosyal ve çevresel yaklaşımları içerir. Ekonomik sürdürülebilirlik kenti destekleyen sosyal, ekonomik, demografik ve teknolojik donatıları; sosyal sürdürülebilirlik gelecekçilik, eşitlik, katılımcılık, ulaşılabilirlik, kültürel kimlik ve kurumsal sabitliği; çevresel sürdürülebilirlik doğal arazi ve kaynakları korumayı içerir. Sürdürülebilirlik planlama programlarının önemli bir parçası ve bütünleyicisidir (Ng, 2010).

Arazi, yiyecek üretebilmek başta olmak üzere yerleşke, altyapı inşa edebilmek ve hatta petrol üretebilmek için de ana kaynaktır. Yoğun yapılaşmış yerleşim modelinde en büyük sorun yiyeceğin yerleşime ulaştırılmasının yanında yiyecek ve sürdürülebilir enerji için gerekli arazi ve deniz miktarıdır (Ng, 2010). Bu nedenle yoğunluk konusu için en önemli olan, bir şehrin sosyal ekonomik ve ekosisteminin kapasite ve kısıtlamaları doğrultusunda belirlenecek optimum yoğunluk değeridir.

Yakın zamana kadar planlama prensiplerinin, fosil yakıt ile işleyen bir sistem içerisinde, yiyecek, enerji, su ve arazi arasındaki hayati döngüye yani ekolojik sonuçlara yer vermediklerinin üzerinde duran Ng (2010), yiyeceğin yaşanılan yerlerden uzakta yetiştirilmesi nedeniyle gereken ulaştırma enerjisi ve açığa çıkan karbonun ekonomik hesaplamanın parçası olmadığını belirtmektedir. Ng (2010),

ekolojik olarak sürdürülebilir bir toplumun, petrolü kullanmadan devamlılığını sağlayabilen bir toplum olması gerektiğini ve oluşturduğu bu toplum modelinde diğer etmenlere göre çizilmiş hassas bir yoğunluk limitinin olması gerektiğini ifade etmektedir.

Çizelge 2.1: Yoğunlukla ilgili kavramların yoğunluğu azaltan ya da arttıran etkileri

		YOĞUNLUĞU DESTEKLEYİCİ YÖNLERİ	YOĞUNLUĞU ÖNLEYİCİ YÖNLERİ
EKONOMİK Ülke, bölge, kurum ölçeklerinde uygulanan yönetim politikalarının öngördüğü ve fiziksel imkanların sağladığı koşullı	**COĞRAFİ ŞARTLAR ve MEKANSAL NİTELİKLER** Coğrafi şartlar, fiziksel bir takım kısıtlamalar getirir. Bu nedenle farklı çevre ve yapılaşma koşulları oluşur. Coğrafi şartların ve mekânsal niteliklerin getirdiği kısıtlamalar ve yapılaşma koşulları yoğunluğun hem fiziksel hem algısal değerlerine etki eder.	İklim koşullarının, enerji ve yiyecek kaynağı olarak arazi kullanımının yerleşime uygun bulunması. Coğrafi farklılıkların algı sürecine olumlu katkıda bulunması (uygun ve korunaklı köşelerin olması gibi..) söz konusu arzide yerleşmenin	Engebeli, ağaçlık, vb. kısıtlı bir alanda gerekli olan yerleşme miktarını sağlayabilmek. Çevrenin "sağlayabilirliği"nin yetersiz olması. Doğada algı sürecinin coğrafi farklılıklar ile başlaması nedeniyle söz
MEKANSAL Yükseklik, boşluk, bölücülük, tekrar,… gibi fiziksel elementler ve mekanın anlam ve ifadesi gibi özellikleri	**KÜLTÜR** Bir kültürün oluşturduğu sosyal sistemin tüm değer yargıları ve kabullerinin, yoğunluğu hesaplamamız ve algılamamızda etkisi vardır.	Ekoloji ve kaynaklarla ilgili olarak hayatta kalabilme için uyum sağlamayı arttırarak çevrenin tercih edilirliğini arttırır. Kişilerin uyması gereken kodların ve kuralların iletişimini sağlar.	Toplumun egemenliğini gösteren kurallar gibi kültürün araçlarının bireyi olumsuz etkileyebilmesi veya toplumun bireyi dışlaması. Kültürün amaç ve araçlarının çevreyi şekillendirmede kısıtlayıcı olabilmesi
SOSYAL Toplum arasındaki etkileşim; alışkanlıklar, genel tercih ve eğilimler, herkesi kapsayan iletişim, kural ve kod ağı.	**HETEROJENLİK** Heterojenlik, bir kent mekanı için farklı görüş, kültür, algı, konum, vb. çeşitliliğine sahip insanların aynı mekanda bulunmasıdır. Değişik karakterlere ya da yapıya sahip olandır.	Yoğunluk kavramından bahsedilen kent mekanının olması gereken bir özelliğidir. Heterojenlik insan çeşitliliği olarak seçenek ve zenginlik sunar.	Bir mekanda bulunan bireylerin birbirlerini fark etmeleri sürecini etkileyen bir kavram olarak, algı sürecine sokulacak bilgi fazlalığı demektir. Farklılıklar uyum ve anlaşmayı zorlayıcı bir etmen haline gelebilir
BİREYSEL Öznel değerlendirmeler, kişinin sosyal, ekonomik, ideolojik, … gibi kendi iradesinde veya toplum tarafından atanmış	**MAHREMİYET** Mahremiyet ihtiyacı evrensel olup, güvenlik, yakınlık, saygınlık gibi insan ihtiyaçlarına katkı sağlar, fakat kültürden kültüre göre açıklaması değişmektedir. Bilinçaltı ile örgütlendiği için doğru değerlendirilmesi zordur.	İstenmeyen etkileşimin kontrolünü sağlar, fiziksel araçları vardır. Yüksek yoğunluklu yaşam şartlarına uyum sağlamayı getirir. Daha az sosyal kural ve gelir seviyesi eşitsizliği, daha az katı mahremiyet kuralları gerektirir, kalabalıklık toleransını arttırır.	Beklenilenin aksine mahremiyet ihtiyacının karşılanamaması içe dönüklükten çok anti sosyal davranışı getirir. Mekanın amacına göre uygun mahremiyet şartları ayarlanmalıdır (hastane, konut gibi…). Kamusal >yarı kamusal >özel sınıflamasını gerektirir
	KİŞİSEL ALAN Kişinin vücudunu saran, davetsiz misafirlerin giremeyeceği görünmez sınırlardır. Güvenlik, yakınlık, saygınlık ihtiyaçlarına hizmet eder.	Kişinin birey ölçeğinde seçim ve ayarlamalar yapabilme şansına sahip olması (kamu alanlarında hareketli oturaklar gibi..). Farklılıklar, işaretler, semboller, anlamlar, paylaşılan kural ve normlar, mekansal olmayab hissedilir sınırlar oluşturur	Mekanların öngörülen rolü üstlenemeyip kişisel alanı koruyan davranışların sergilendiği yerler olarak şekillenmeleri (asansör, metro.. ile köy çeşmesi farklılığı).
	EGEMENLİK ALANI Egemenlik alanı hayvanlarda biyolojik, insanlarda ise biyolojik temelli ama kültüreldir. Kimlik oluşturabilmeye, güvenliği sağlamaya katkısı vardır. Egemenlik alanının kontrolü için çevre önemlidir.	Yabancı biriyle karşılaşılacak alanı önceden bilmeyi sağlar. Sembol ve çekicilik ihtiyaçları ve her şeyin merkezinde olma hissini tatmin eder. "Savunulabilir Alan" kurgusunu desteklemesi ile güvenliği sağlar.	Alanın sahiplenilmesi ile daha etkin kullanımını getirir. Karmaşık mekan organizasyonları alanın anlaşılmasını zorlaştırmaktadır (Modern kentlerin bütüncül olmayan, diğer mekanı nasıl şekillendirdiğine dikkat etmeyen organizasyonu)
	KAMU POLİTİKALARI Kentlerde şiddet, hastalık, mutsuzluk ve terör gibi suçlar kentin toplam zenginliği ile değil eşitsizlik seviyesi ile ilgili görülmektedir. Sosyal güvence ve yatırımları daha yüksek olan ülkeler daha adil bir sosyal düzene sahiptirler.	Yüksek altyapı maliyetini tercih ederek, kentin gelecek gelişimini desteklemek. Kompakt kent modelleri ile kırsal alanda gelişimin kısıtlanması. Sosyal bütünlüğün sağlanması.	Kentin ekonomik, sosyal, fiziki strüktürüne uygun planlama kararları almak. Şiddet, hastalık, mutsuzluk gibi eşitsizliğin oluşturduğu durumlar.
	SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK Kültür, teknoloji ve medeniyetimizin gelişmesi imkanlarını sunan Dünyanın, bu niteliğini devam ettirebilmesi için, doğal, ekolojik dengesinin korunması gerektiği düşüncesidir.	Doğal arazi ve kaynakların, insan yerleşimi yayılmasından korunması. Ulaşım ihtiyacının azaltılması. Zamanla değişen koşullara adapte olabilme özellikleri.	Maliyetin düşürülmesi gerekliliği. Doğal ekolojik döngüye müdehale edilmeden örgütlenen bir kent yaşamı. Organik yiyecek üretimi.

2.2 Kamusal Açık Kent Mekânları

Kamusal açık kent mekânları farklılıkların bir araya geldiği önemli kent parçalarından biridir. Toplumun yapılanması sokaklar, meydanlar, parklar gibi kamusal açık kent mekânlarında oluşur (Erdönmez, 2005). Kentlerde toplumun çok sayıda insanıyla bir araya gelebildiği her mekânsosyal aktiviteye zemin hazırlar. Bu sosyal aktiviteler rastlantısal ve istemsiz karşılaşmalardan da kaynaklanabilir. Sosyal etkileşimin artması toplumsal bilincin güçlenmesi demektir. Kentsel çevrenin davranış kalıpları ve sosyal ilişkileri destekleyen nitelikleri incelenerek, kentsel mekânın insanları bir arada tutan ve toplumun yapılanmasına yönelik boyutları olan iletişim, anlam, kültür, sosyal ve psikolojik yapı ilişkileri ele alınabilir.

Tdk (referans ver: web sayfası ve tarih) kamusal'ı *"kamu ile ilgili olan"*, kamu'yu ise *"halk hizmeti gören devlet organlarının tümü; topluluk oluşturucu ortak çıkarlar çevresinde oluşan ve üyeleri bu ortak çıkarlar konusunda karar birliğine ulaşmak için etkileşimde bulunan toplumsal kesim"* olarak tanımlamaktadır.

Ülkemizde Osmanlılar Dönemi'nden kalma bir alışkanlık olarak kamusal olan devlete ait olarak kabul edilir. Osmanlı'da alan, kişiye veya vakfa ait değilse kamuya ait, yani padişaha ait sayılmakta, yani özel mülkün devletten korunması gereken bir konumu bulunmaktadır. Günümüzde ise kamusallık kavramı üzerinde yapılan çalışmalar,bu kavramın içinde bulunduğu kültür dinamikleriyle değişen farklı tanımlarının olduğunu göstermektedir.

Kamusal kavramı kamu yani terimin en öz hali ile halk veya bir topluluk olmaksızın düşünülemez. Dolayısıyla kamu kavramı ve ilgili olduğu sorunlar, her zaman toplum ve toplumun ilgili olduğu konularla ilişkilidir. Tanju (2007), kamusallığın bütün insan pratiklerinin gerçekleşme biçimlerini ve bu pratiklerin ortaya çıkardığı ürünleri ilgilendirdiğini belirtmiştir.

Habermas (1998), kamu alanının ortaya çıkışı ve gelişimini, 18. yy'den itibaren iletişimin gelişmesi ile birlikte incelemiştir. Habermas'ın kamusal alan teorisine göre, demokrasi için çözümsel bir tartışma ortamı gerekmekte ve bu etkileşimli konuşmaların gerçekleşebileceği özel alan olmayan kamusal alanlarda mümkün olabilmektedir. Kamusal alanlar bireylerin hemen herkesi ilgilendiren sorunlar üzerinde birbirleri ile etkileşimde bulundukları alanlar olarak tanımlanmıştır. Bu

bağlamda Uluoğlu (2007) kişisel özgürlüğün başkalarıyla bir arada olunan kamusal alanlarda anlam kazandığını ifade etmiştir. Keyder (2013) ise kapitalizm ve kent örgüsü üzerine yaptığı incelmesinde, kamusal alanın düşmanının mekânları servete, gelire ve tüketim kapasitesine göre ayrıştıran kapitalist gelişme olduğunu belirtmektedir. Kamusallığı bütünlüğe çeviren en önemli güç kültürdür. Kamusallığı toplum, toplumu sosyal ilişki, sosyal ilişkiyi de içerdiği çeşitlilik ve simgesellik olmadan düşünemeyiz (Keyder, 2013).

Diğer yandan kamusal kent mekânının tanımlaması için öncelikle mekân kavramının ne olduğuna bakılmalıdır. Bu tanımlar mekânın insan çevre ilişkisi içerisinde ki yerine ışık tutacaktır. Ayrıca kamusal kent mekanı kavramı üzerinde yapılan tartışmaların, kavramın ilişkili olduğu diğer uzantıları ve tasarım disipliniyle ilişkisini ortaya koymak adına önemli olduğu düşünülmektedir.

Hasol (2002) mekânı, insanı çevreden belli bir ölçüde ayıran ve içinde eylemlerini sürdürmesine elverişli olan boşluk, boşun olarak tanımlamış; mimari bir mekân yaratmanın, geniş anlamdaki doğadan veya peyzaj mekânından, insanın kavrayabileceği bir bölümünü sınırlamak olduğunu belirtmiştir. Tanju (2007) ise insan pratikleriyle ilgili olan her şeyin aynı zamanda mekâna ilişkin bir tartışma olduğunu belirtmiştir. İnsan ve mekân arasındaki bu ilişkiyi temel alarak, Sommer(1969) mekânın, insanın insanla, insanın nesneyle ve nesnenin nesneyle olan aralıklarının, uzaklıklarının ve ilişkilerinin üç boyutlu bir anlatımı olduğunu söylemiştir. Bu bağlamda Sommer (1969)'a göre, mimaride form, kütle ile boşluğun kesişim noktasında ortaya çıkmakta ve mimari bir form oluştururken yalnızca o kütlenin ve onun içine hapsettiği boşluğun değil, mekânı anlamak adına formun içinde yer alan ana mekânsal boşluğun da farkında olmak gerekmektedir.

Mekânın ne olduğunun belirlenebilmesi için, birçok davranışsal ve sosyal içerikli araştırmaya yön verebilen fenomenoloji alanında geçen mekânsal algı ve mekânsal bilinçten söz edilmelidir. Harvey (2003) mekânsal bilinci bireyin kendi yaşam öyküsündeki mekân ve yerin rolünü anlaması, etrafında gördüğü mekânlarla ilişkilendirebilmesi, toplum ve bireyin mekân tarafından nasıl ayrıştırıldığının ve etkilendiğinin anlaşılması olarak tanımlamıştır.

Mekânda, merkezilik, yakınlık, erişilebilirlik, sınırlayıcılık, belirleyicilik, odaklayıcılık, yönlendiricilik, süreklilik sağlayıcılık, birleştiricilik, ayırıcılık gibi

davranışa yön veren özellikler vardır. Bu özellikler ve çevresel anlam, gösterge ve simgeler ile mekânın değişen özelliklerini ortaya çıkarmaktadır (Erdönmez, 2005). Mekânın insan ve çevre ilişkisini şekillendirmekte ne kadar etkili olduğu aşağıdaki alıntılarda da ifade edilmektedir:

"Uzun vadeli asıl soru, nasıl bir çevre değil, nasıl bir insan istediğimizdir. İyi tasarım insanın kendi yarattığı çevreye uyum sağlayabilmesi için kendini yeniden şekillendirmesine yol açar." (Sommer, 1969).

"Mekânın tasarımı, tasarımcı veya kullanıcı, grubun veya bireyin etkinlik, değer ve amaçlarına yönelik biçimlenmelidir." (Rapoport, 1981).

Kamusallığın mekâna yansımasında, bu kavramın işlevsel ya da biçimsel özelliklerinden çok, "anlamsal" boyutu etkilidir (Ersönmez, 2005). Kamusal alan, etkileşimde bulunduğu toplulukla birlikte düşünülen alandır. Kamusal alan tartışmalarında sosyal iletişim ve sosyal mekândan da bahsedilmektedir. Zira kamusal alan mimarın elinde son şeklini alan bir mekân olarak tanımlanamaz(Erönmez, 2005).Kamusal alanın birçok bileşeni değişimi ve dönüşüm gücünü bünyesinde barındırır. Bu nedenle bu kavramı sadece mimarlık disiplini içinde düşünmek yetersiz kalır. Daha çok mimarlığında diğer birçok disiplin gibi istemli veya istemsiz olarak kamusal alanı şekillendirdiği söylenebilir. Toplum, çeşitliliği simgeselliğe dönüştüren organizasyon, kamu mekânı ise bu organizasyonun tasarımıdır. Kamusal alan içinde kamusallık barındıran mekân olup, kent örgütlenmesi içinde yerleştirilen bu alan ise kamusal mekândır.

Zukin (1995), kamusal alan ve kültürü pek çok sosyal karşılaşmanın ürünü toplumsal oluşumlar olarak, kamusal mekânı ise bu mekânlarda sahne alan, kamusal ve bireysel çıkarların algılandığı sürekli değişen bir durum olarak tanımlamıştır. Latane ve Liu (1996), kamusal mekânın bir özelliği olarak tanımlayabileceğimiz sosyal mekânı, fiziksel ve sosyal gerçekliğe dayanan, insanların birbirlerinden nasıl etkilendiklerini belirleyen psikolojik mesafeler matrisi olarak tanımlamışlardır.

Mumfrod (1940), doğal mekânı dönüştürmek ve inşa etmenin, yaratılmış çevrenin ve sosyal formların katmanları olduğunu, bunların tümünün kentsel çevreyi oluşturduğunu ve kentin sosyal ve mekânsal bir olgu olarak zamansal boyuta da sahip olduğunu belirtmiştir. Lefebvre(1991)de kentin uygarlık ve medeniyet içerisindeki yerini dikkate alarak, kentin insan etkileşimlerinin ve medeniyetin

anlamlarını tarihte aktarma işini yapan bir kap olduğunu ve kentin insanı özgürleştirip karar alma ve yeni yönler belirlemesini sağladığını belirtmiştir.

Kent tartışmalarına bakılınca, görülmektedir ki, kentle ilgili yapılan tüm tanımlamalar, insan etkileşimlerinden ve insan davranışı süreçlerinden bahsetmekte, dolayısıyla kamusal kavramını içermektedir. Kamusal alan, içerisinde sürekli dönüşümü barındırdığından, kamusal alan özelliği kazanan oluşumlar, barındırdığı çeşitlilik ve fırsat fazlalığı nedeniyle ancak kentlerde yer alırlar. Kent ve kentin özünü oluşturan kamusal içerik arasındaki ilişkiyi işaret ederek, Barthes (1997) kentin bir söylem; bu söyleminde kentte yaşayanların dili olduğunu belirtmiştir.

Kentlerde kamusal ve tamamen özel olarak ayrılan mekânlar bulunmaktadır, ama özel alanların bir kentte nasıl yer aldığı da kamusal tanımlaması ile açıklanabilir. Kentin çeşitli fonksiyonlarının bir arada oluşturduğu bu bütünü Wirth (1964) kentin sadece iş yerleri ve evlerden arta kalan bir yer değil, insanları ve etkinlikleri bir araya toplayan, dönüştüren, ekonomik, politik ve kültürel yaşamın merkezi olması ile açıklamaktadır.

Literatürde tüm sosyokültürel ilişkilerimizi ve uygarlığımızı temsil eden kent ve kentsel imgeyi konu edinen birçok çalışma bulunmaktadır. Schulz (1980) kentin karşılaşma yeri ve insanları saran mikrokosmos olduğunu, kent imgesinin kapalılık, yakınlık ve süreklilik kavramlarıyla oluştuğunu belirtmiştir. Rapoport (1981) kentsel çevreyi, mekânının anlam, iletişim, zaman faktörleriyle tanımlamaktadır. Lynch (2010), kent okunabilirliği ve imgesi için düğüm noktaları, yollar, sınırlar, bölgeler ve nirengi noktaları tanımlamaları yapmıştır. Düğüm noktaları ticaret, rekreasyon, ulaşım gibi bir çok insan etkinliğinin bir arada gerçekleştiği, kente çeşitlilik ve zenginlik getiren yerlerdir.

Zevi(1990)de kentsel mekânın insan eserinin boşlukları sınırladığı her yerde, yani kapalı ve açık mekânlarda, kentte, sokaklarda, meydanlarda, caddelerde, parklarda ve bahçelerde sürmekte olduğunu belirtmiştir. İnsan tarafından tanımlı olan bu yerleri kent mekânı yapan özelliklerinin, içinde geçen insan etkileşimleri olmasına, Weber'de (2000), kentin mekânsallığının toplumsal süreçlerle belirlendiğini söyleyerek katılmaktadır.

Günümüzün küreselleşen kent yaşamında kamusallık kavramının ve günlük hayatta kamusal kent mekânları olarak karşımıza çıkan fiziksel yansımalarının değişim ve

dönüşüm geçirdiği görülmektedir. Kent merkezlerinde kalan eski kent meydanları önemini yitirirken, alışveriş merkezleri ve havaalanları gibi özel mülkiyette olup kamunun kullandığı alanlar, kamusallığı içeren özellikleriyle hayatımıza girmiştir. Kamusal olarak algılanan ama tüketim amaçlı özel mülkiyete ait mekânlar günümüzde toplumun büyük kesiminin kamusal alan ve sosyalleşme ihtiyaçlarını karşıladıkları yerler haline gelmiştir. Bu mekânlarda gerçekleşen yaşam, kamusal olmanın en büyük özelliği olan herkesin katılımını sınırlandırmakta ve zamanla hem mekanı hem de içindeki yaşamı aynılaşmaya doğru götürmektedir.

Habermas (1998), güçlü toplumsal varlığı işaret eden, sağlıklı kamusal yapılanmanın, kent açık mekânlarının kamusal alandan, yarı kamusal alana ve yarı kamusal alandan özel alana hiyerarşik olarak ayrılması ile sağlanabildiğini belirtmiştir. Kentsel açık mekânlardaki doluluk ve boşluk ilişkilerini incelediğimizde, mekânlar arasında bu hiyerarşi gözlemlenebilmektedir. Tüm sosyal kesimler sınıfsal konumlarından bağımsız olarak oluşan bu mekânsal hiyerarşide yer alırlar.

Kentin iki yönü olan kamusal ve konut fonksiyonları arasında, açık kent mekânlarının kullanım ve özellik farklılıkları bulunmaktadır. Konut etrafı kamusal dış mekânlardaki aktivite izlerinin, şehir merkezinde veya yakınında konumlanmış kamusal dış mekân aktivite izlerinden farklı olduğu gözlemlenmektedir (Zhang ve Lawson, 2009).

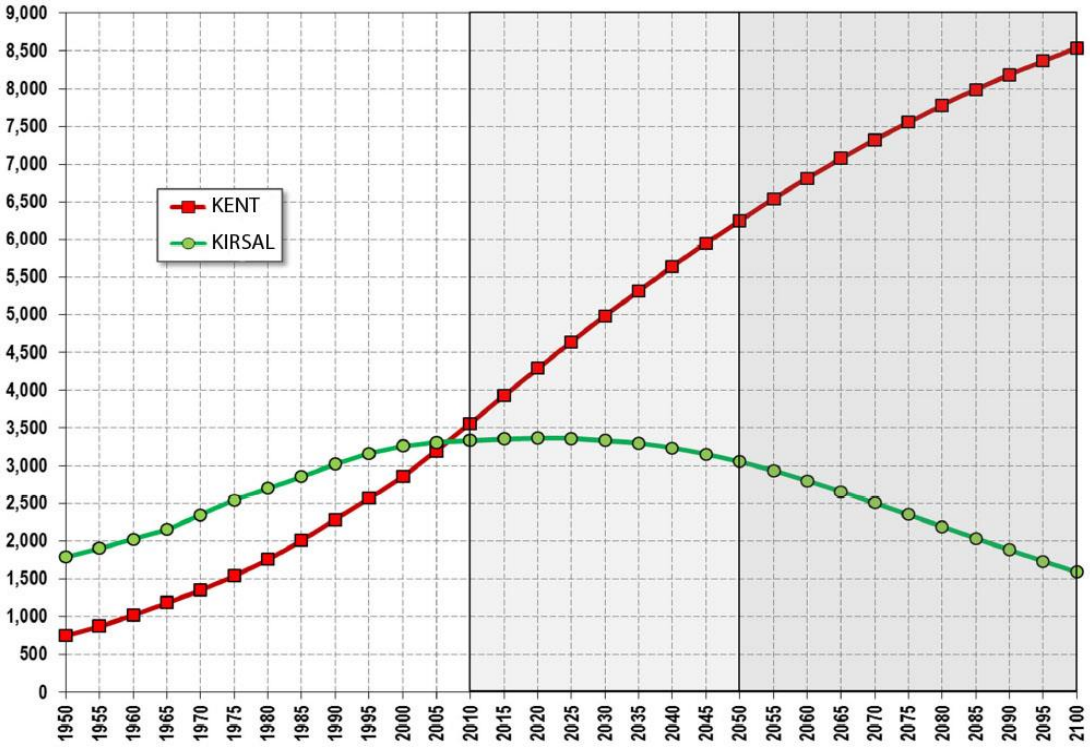
Gehl (2001)'e göre kamusal açık mekânlarda zorunlu aktiviteler, isteğe bağlı aktiviteler ve sosyal aktiviteler olmak üzere üç farklı aktivite çeşitli bulunmaktadır. Erdönmez (2005) de Gehl'in düşüncesine katılarak, kamusal açık mekân kalitesinin ölçülebilmesi için konfor, güvenlik, aktivite çeşitliliği, estetik- kültürel kaygı (bakım, temizlik) gibi temel değişkenlere başvurulabileceğini belirtmektedir. Erdönmez (2005) açık kamusal alanları ikiye ayırmaktadır:

- Yeşil alanlar: park ve bahçeler, konforlu yeşil alanlar, çocuk oyun alanları, spor tesisleri, yeşillendirilmiş geçitler, doğal- yarı doğal yeşil alanlar, diğer işlevsel yeşil alanlardır.
- Hizmet eden alanlar: meydanlar, Pazar yerleri, yaya kaldırımları, gezinti alanları- kıyı şeritleridir.

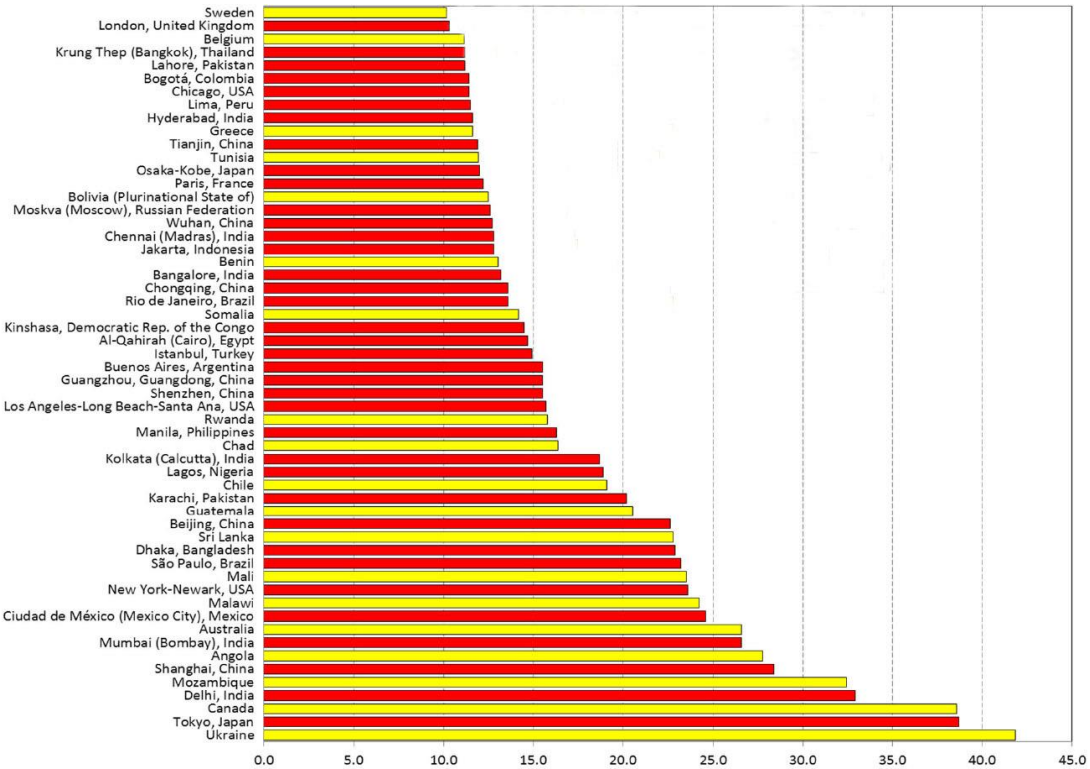
2.3 Tarihsel Gelişim İçerisinde Yoğunluk Ve Kentsel Çevre İlişkisi

İnsanların bir arada yaşayabilmeleri için belirli toplumsal ve yönetimsel düzenlemeler demek olan kent, içinde bulunduğu dönüşüm süreçlerinde, ideolojik, toplumsal, yönetimsel ve mekânsal yeniden yapılanmalar geçirir. Kentlerin günümüzde ki yüzleri tarihlerinde geçirmiş oldukları belli dönemlerin etkileri ile oluşmuştur. Bu dönemler ve etkileri 18.yy 'dan itibaren yaşanan gelişmelerle kırsal yaşamdan kentsel yaşama doğru ağırlığın kaymasıyla başlamaktadır (Şeki 2.6). Daha sonra bilim ve teknolojide, ulaşım ve iletişim ağında gerçekleşen gelişmeler kenti ideolojik tartışmaların merkezi haline getirmiş, 19.yy 'da makineleşme ve sanayileşme sayesinde yeni iş sahaları oluşması ile kent önemli bir çekim noktası haline gelmiştir. 20. yy'da kentler üretim merkezi haline gelmeleriyle sermaye birikiminin alanları olmuş, sermaye dolaşımının sağlanabilmesi adına devlet sınır ve denetimi, coğrafi sınırlar, üretim tüketim kalıpları gibi koşulların esnetilmesi gerekmiştir. 21.yy'a gelindiğinde kentler dünya ekonomisinin parçası olmalarıyla devletin ekonomik konularda karar vericiliğinden bağımsızlaşmış ve daha üst ölçekli bir sistemin parçası haline gelmişlerdir (Şekil. 2.7)

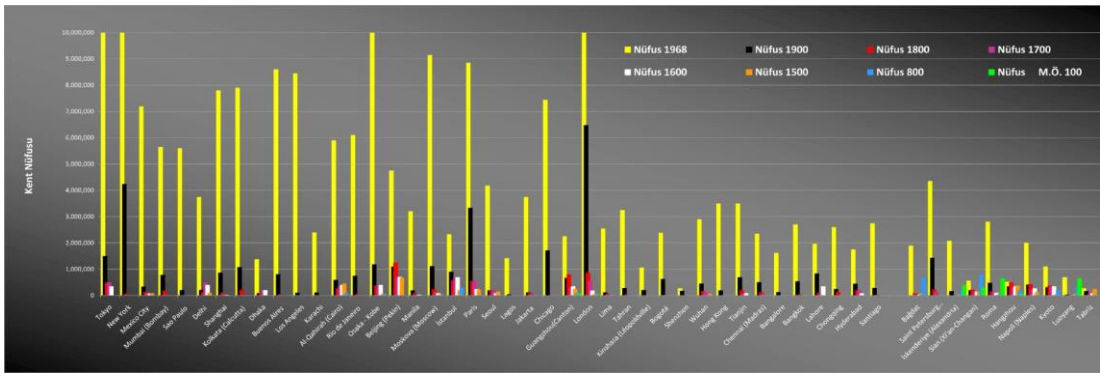
Kentleşme güncel olarak karşılık geldiği anlatım bakımında kent sayısının ve kentlerde yaşayan nüfusun artması demektir (Erkan, 2002). Bugün bizi kentleşme ve nüfus artışıyla karşı karşıya bırakan kentlerin tarihte geçirmiş olduğu ve geçirmekte oldukları dönemler, kentlerin yeniden yapılanmalarına neden olmakta, bu dönüşümler ışığında gelecek tasvirleri yapılarak kent çevresinin geliştirilmesine çalışılmaktadır. Kentlerin yakın tarihlerine bakıldığında dahi hızlı nüfus artışları ile ilgili belirgin ilerlemeler görülmete, 1800'de dünya nüfusunun sadece %3'ü kent alanlarında yaşamaktayken, bugün %50'si kent alanlarında yaşamaktadır. Günümüzde Dünya kentlerinin geneline bakıldığında 23 kent 10 milyon nüfusun üzerindedir ve 2025'te 37 kentin 10 milyonun üzerinde bir nüfusa sahip olması beklenmektedir. UN 1 milyon nüfusun üzerindeki kentleri ele alarak, 456 adet olduklarını ve 1,4 milyar kişinin bu kentlerde yaşamakta olduğunu belirtmiştir(U.N., 2010) (Şekil. 2.8).



Şekil 2.6 : Kentsel ve kırsal alanların aralarındaki nüfus değişimleri (UN,2011).



Şekil 2.7 : Global Kentlerin Nüfus Şemaları (UN, 2011).



Şekil 2.8 : Kentlerin tarih içerisindeki nüfus değişimi (Özten, 2010).

Kentleşme sadece sosyal ekonomik kültürel değil mekânsal örgütlenmelerinde düzenlenmesini gerektirir. Modernleşme düşüncesi ve sanayileşme gerekleri kentin büyük mekânsal değişimler geçirmesine neden olmuş, şehirler 19. yy sonlarına doğru endüstrileşme hareketi ile aşırı kalabalıklaşma, ses, kir, suç, yoksulluk ve salgın hastalık problemleriyle karşı karşıya kalmıştır (Şekil 2.9). 20.yy daki kent planlama yaklaşımlarının temel amacı, 19. yy şehirlerinin sözü edilen bu sorunlarına çözüm sağlamak olmuştur. Bu dönemde kentin yeterli altyapı imkânlarına sahip olmadığı halde iş gücü ihtiyacı dolayısıyla nüfusunda ki ani artış ile yoksul ve hastalıklı bir kent çevresi olması, endüstri devriminin ilk yıllarında görülen yüksek yoğunluğun suçu olarak görülmüştür (Şekil 2.10).



Şekil 2.9 : Endüstri Devrimiyle yetersiz ve sağlıksız hale gelen kent (Url-2).



Şekil 2.10 : Endüstri Devrimiyle yoğunlaşan kentte çocuk işçilerin çalışma ve barınma koşulları (Url-3).

Sanayi üretiminin gelişmesiyle belirginleşen mekânsal form değişimi, seri üretimin gerektirdiği fiziksel mekân organizasyonlarının gelişmesi ve modernizmin yıkıcı etkisi ile geleneksel dokunun hızla değişmesi ile sonuçlanmıştır. Modern planlama pratikleriyle fonksiyonlarına göre ayrılan alanlar, kenti oluşturan adalar haline gelirken, küçük sermayenin faaliyet ölçeğine göre belirlenmiş olan kent formu ölçek değiştirmiştir (Şekil 2.11).



Şekil 2.11 : Bölgeleme sonucu oluşan kentlerdeki büyük ve homojen yapıda ada formları (Url-4).

Endüstrileşme ve sanayileşme ile yoğunlaşan şehrin altyapı eksikliği ve şehirde yaşama masraflarının karşılanamaz oluşu, banliyö sisteminin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Amerika'da banliyöler, İngiltere'de bahçe şehirler bu dönemde gelişen yerleşim fikirleri olmuşlardır. Şehirden uzak kasabaları olan ve bölgelere ayrılmış kentler, kent merkezi yaşamını bozarak, şehrin boşalmasına ve monoton, araba

bağımlısı, tarım alanlarını kaybeden bir yaşama yönlendirmiştir (Şekil 2.12). Şehir dışı düşük yoğunluklu konut alanlarına yöneliş için planlama, güçlü bir etken olup, tarihteki bu gelişmeler yüzünden kentlerin gelişimi için yapılan planlarda, kent nüfusunun gün geçtikçe arttığı düşünülerek en yüksek yoğunluk değeri belirlenmeye çalışılmaktadır (Churchman, 1999).



Şekil 2.12 : Merkezden uzağa yayılmış banliyö yerleşim yerleri (Url-4).

Yoğunluğun dünya çapında ilgi odağı haline gelmesine neden olan bir diğer tartışma konusu küreselleşmenin baskısı ile artan kentleşmeye karşın yetersiz arazi miktarı bulunmasıdır. Küresel akış içerisinde yer bulma çabası ile uluslararası gelir dağılımı eşitsizliğinin, serbest pazar ekonomisinin arz ve talepleri doğrultusunda şekillenen kentlerde ve bölgelerde hissedilir olması, yerelin küresel içerisinde mevcut olma mücadelesini zorlaştırmaktadır. Ayrıca üretim biçimindeki değişiklik kentlerin fiziksel değişimin yanı sıra toplumsal değişimini de gerektirmekte olduğundan, uzmanlık artışıyla doğuştan kazanılan statü önemini kaybederek, toplumda yeni sınıflar ortaya çıkmasına, sanayileşmenin sermaye hareketliliği gibi sosyal hareketliliği de beraberinde getirmesine neden olmaktadır. Bu işleviyle küreselleşme yerel özelliklerin küresel ölçekte dolaşıma çıkması ve piyasa ekonomisi içinde değerlendirilmesi anlamına gelmekte ve kırsaldan kente göçü tetiklemesine neden olmaktadır. (Yırtıcı, 2005).

Sanayileşmenin sonucu olarak gelişen kentleşme, planlamayla ayrılan alanlarda ortak yaşam bilincinden uzak, sınıflar arası eşitsizliğin fazla olduğu bir yaşam getirmiştir.

Dolayısıyla bugün yoğunluk tartışmasının yapıldığı kent çevresi çoğunlukla, yeni ve korunaklı konut siteleri ve merkezi iş alanları ile gelir dağılımı eşitsizliği oranında oluşan çöküntü alanları ve gecekondu bölgeleridir (Şekil 2.13).



Şekil 2.13 : Aynı bölgede yer alan gecekondu ve lüks konut tipi yerleşim yerleri (Url-4).

Kapitalizmin bir örgütlenme sistemi olarak karşımıza çıkan küreselleşmede, küresel ve yerel arasında farklı olanın sermayenin küresel akışı içerisinde yer bulabilmesi oranında varlığını sürdürebilmesi gibi bir ilişki ağı mevcuttur (Keyder, 2005). Kentler küresel ağın parçaları olmaları ile sermayenin mekânlar arası farklılıklar sayesinde alanları karlılığı arttırmaya yönelik düzenleyerek hareketliliğini sağlamasından dolayı, hızlı bir şekilde birbirlerine benzer hale gelmişlerdir (Şekil 2.14). Küresel ulaşım ve iletişim, sanayi ve konut alanlarının kentten kopabilmesini sağlarken, finans ve faaliyet merkezi ihtiyaçları kentlerde yoğunlaşmaya başlamıştır.



Şekil 2.14 : Gökdelenleri ile birbirine benzer kent görünümlerine sahip olan iki küresel kentler (İtanbul- New York)(Url-5).

Ortaçağ Avrupa kentlerinin tüm bu süreçleri aşarak, hala kent yaşamına cevap verebilen yapısı örnek hale gelmiş, bu kentlerin içerdikleri organik doku, ideal yoğunluk ve heterojenlik değerleri ile kompakt ve zengin bir kent çevresi sunarak,

birçok işlevi sağlayan ve hala yeni işlevlere adapte olabilen bir uyum esnekliği gösterdiği tespit edilmiştir. Bu özellikleri ile Ortaçağ Avrupa'sındakikentler günümüzde kentlerin karşılaştığı sorunlara çözüm olarak, kompakt kent modeli fikrinin geliştirilmesine öncü olmuşlardır. Bu kent modelleri, merkezlerin canlandırılması, kırsal alanda gelişimin kısıtlanması, yüksek yoğunluk, karma kullanım, kamu ulaşımı ve kamu ulaşım noktalarında kentin gelişiminin yoğun hale getirilmesi gibi kriterler çerçevesinde şekillenmektedirler.

Endüstri devrimi ve ardından gelişen yayılmacı planlama döneminden sonra, ortaçağ kentlerinin incelenmesi ve örnek alınması ile oluşan kompakt kent fikri gittikçe önem kazanan bir kentleşme prensibi haline gelmektedir. Khodabakhshi (2015) kompakt şehri, yürümeye ve bisiklet kullanmaya uygun ölçek ve formda, sosyal aktiviteleri destekleyecek yeterli kamusal ulaşıma sahip şehir olarak tanımlanmaktadır. Yoğunluğun sadece birim başına kaç kişi düştüğünü gösteren bir kavram olmayıp şehir strüktürü ve şehir potansiyelinin en uygun koşullarda kullanımı ile ilişkili olması nedeniyle, günümüzde yükselmekte olan kompakt ve küçülen şehir fikirlerinin yoğunluğu nasıl ele aldıklarıkonusu giderek önemli hale gelmiştir.

Diğer yandan, kaynak tüketiminin, dünyanın doğal ekosistemi ile kendini yenileyerek gerekli kaynakları üretmesinden hızlı olması, insanlara daha ne kadar süre ev sahipliği yapmayı sürdürebileceği sorusunu gündeme getirmiştir. Ekolojik dengenin parçası olan, gelecek nesillerin de devamlılığını sağlayan bir sistem gereksinimi sürdürülebilir çevre fikrini ortaya atmıştır.

Sürdürülebilir bir çevre fikri, sadece dünya ve ekolojik dengeleri koruması bakımından değil, sağlıklı bir şehir yaşamını desteklemesi bakımından da gittikçe önem kazanmıştır. Özellikle kısa mesafe ulaşımı ile araç kullanımını, hava kirliliği ve küresel ısınmayı azaltmak, ekonomik çekiciliği arttırmak ve şehir içinde kültürel, sosyal farklılıkları indirgemek, bu sayede aktif, güvenli bir sosyal çevre yaratmak kompakt şehir fikrinin ana amaçları olarak görülmektedir. Yoğunluğun bu amaçları desteklemesi nedeniyle bir şehir için en uygun koşulları sağlayacak seviyeye getirilmesi gerekliliği savunulmaya başlanmıştır. Zamanla azalmış olan şehir merkezi yoğunluklarının, şehirlerin etrafa dağılmış olan –özellikle konut gibi- fonksiyonlarının tekrar şehirde toplanması ile yoğunluğun uygun oranlara çıkarılması çözüm olarak görülmektedir.

Ng (2010) ucuz petrolün artık erişilebilir olmadığı, enerji ihtiyacının oluşacağı gelecek için, günümüzün banliyö ve yoğun yerleşim modellerini incelemiştir. Banliyö şeklinde yapılanmış yerleşimler, ihtiyacı olan yiyeceği yetiştirme imkânına ve yapılara bütünleştirilmiş sürdürülebilir enerji sistemlerinin kullanımına olanak sağlarlar, arabaların güvenliksiz imajı vererek kullanımdan kaldırdığı bisiklet ve yürüme gibi yöntemleri tekrar ulaşımın merkezine alırlar. Fakat ulaşımın çoğunlukla yürüme ve bisiklete bağlı olduğu petrol sonrası toplumlarında dağınık yerleşim, yeterince iletişim sağlayamayan kopuk bir topluluğa neden olabilir, yoğun yerleşimler ise özellikle yiyecek ulaşımı konusunda, yiyecek için gerekli alanlara yerleşimin dışında yer verebilmesinden dolayı, daha hayati sorunlarla karşılaşabilirler. Yüksek yoğunluğun kentin arazi ve altyapı imkânlarının kullanımında avantajlı olduğu, düşük yoğunluklu yerleşimin ise birimlerin ihtiyaçlarının karşılanmasında daha sürdürülebilir yöntemler sağlayabildiği belirtilmektedir. Gelecek kentlerinin nasıl yapılaşması ve yoğunluk değerlerinin ne olması gerektiği her zaman kentlere gereken kaynakların sınırlı desteği dâhilinde ortaya konulabilecektir, bu durum doğal olarak bölgesel planlamanın önemli bir ihtiyaç olduğu sonucunu getirmektedir.

Şehir sürdürülebilirliği ve kompakt gelişmesine ilişkin modellerin ortak karakterleri: yoğunluk, karma kullanım, bağlantılı caddeler, kamu ulaşımı, iyi çevre kontrolü ve yönetimidir. Sürdürülebilir kompakt bir şehrin kapasitesi, yoğunluk ve şehirlilerin kalabalıklık toleranslarına bağlı olup, kültürden kültüre değişmektedir. Sürdürülebilir ve kompakt kent formu, sürdürülebilir ekolojik döngüyü sağlayabilen, sağlıklı bir kent strüktürü demektir.

Jacobs'a (1961) göre de, yoğunluk beraberinde getirdiği çeşitlilik ile bir kenti kent yapan en önemli özelliklerdendir. Yoğunluğun kent yaşamını destekleyen yönü ve gelecek kaygısı taşıyan, dolayısıyla organik ve devamlılığı olan kent modellerinde yer alan hayati konumu, bu kavramın doğal ve yerel faktörlerle kurulması gerekli olan güçlü bağları olduğunu göstermektedir. Khodabakhshi (2015) de 'küçülmekte olan şehir' kapsamında yapılan çalışmalarda yoğunluğun önemine değinirken, her şehrin bütünlüğü ve sürdürülebilirliği konusundaki değerlendirmenin ancak yerel faktörlerine bağlı olarak gerçekleştirilebileceğini belirtmiştir.

Stevens (1960) belirli bir bölge/ yer için konut yoğunluğunu saptamakta kullanılan dört farklı yerel faktör olarak, sağlık, sosyal, ekonomik ve teknik faktörlerden

bahseder. Bu faktörlerin, kentsel çevrenin yoğunluk değerini belirlemede etkileyici özelliklerini şu şekilde sıralar:

- Sağlık faktörü, su, sıhhi tesisat, güneş ışığı gibi imkanlardır. Bu faktörün ilk maliyeti daha yüksek çözümlerinin alan kazandırabildiği ve yoğunlaşma sağladığı tespit edilmiştir. Örneğin çamaşırı elde yıkamak, çamaşır makinesinin kapladığı alandan daha çok alan gerektirir. Fakat çamaşır makinesi, çamaşırı elde yıkamaya göre ilk yatırımı yüksek bir çözümdür. Bir diğer örnekte ise sıcaktan korunmak, gölge ara alanlar yaratmak için yoğun yerleşmenin, güneş ışığından yararlanmak içinse birbirini gölgelemeyen yerleşimlerin önemi vurgulanmıştır.
- Sosyal faktörler, kamusal açık alan, mahremiyet ve korunma ihtiyaçları gibi toplumsal ihtiyaçları karşılayan faktörlerdir. Güvenlik ve toplumsal ihtiyaçları karşılayan tesislere erişim için kompakt yapılaşma ve yoğunlaşma gerekli bulunmuştur.
- Teknik faktörler, yangın riski, inşaat alanı azlığı ve ulaşım olanakları gibi değişkenlerdir. Bölgenin yangın riskine göre doğru bir yoğunluk değerinin belirlenmesi, ulaşım için uygun miktarda alan ayrılması teknik faktörlerin uygun yoğunluğu kararlaştırmada karşılaşılan etkilerindendir.
- Ekonomik faktörler, yoğunluğun belirlenmesinde en güçlü etkisi olan faktördür. Arsa, ulaşım ve gereksinim duyulan sağlık gibi servislerin maliyetleri, yoğunluğun azalması durumunda artar.

Tüm bu faktörlerin etkileri, kişisel tercihlerin her zaman etkin rol oynamasından dolayı, net olarak sınıflanamazlar (Stevens, 1960). Bu nedenle daha yoğun olup, kişiler tarafından daha çok tercih edilebilen mekânlar üretme konusunda da araştırmalar yapılmıştır.

Churchman (1999), yoğunluğun kent ve kentli ölçeğinde ilgili olduğu sorunları kent şekli ve büyüklüğü, bölgeleme ve planlama politikaları, cadde ve ulaşım sistemleri, kompaktlık ve sürdürülebilirlik ile çevresel kalite politikaları olarak tanımlamış; yerleşke tipi ve tasarımı, ekonomi, birey sorunları, bilişsel, algısal süreçler ve stres sorunlarını da yoğunluğun ilişkili olduğu konseptler olarak ayrıca belirtmiştir.

Chettri vd (2013) konut bölgelerinin düşük yoğunluğunun arttırılması gerektiğini belirtmiş ve bu anlamda konut bölgelerine yoğunluk çekmek üzere oluşturulacak aktivite merkezlerinin kent ölçeğindeki etkilerini incelemiştir. Bu bağlamda Chettri vd (2013) yoğunlaşmayı tetiklemesi beklenen aktivite merkezlerinin her birinin ayrı konumları ve özellikleri üzerinden, yoğunluğu destekleyen veya desteklemeyen bileşenlerini tartışmışlardır.

Zhang (2011) ise yoğunluğun çevresel kalite açısından önemli bir girdi olduğunu belirterek. planlama veya bina ölçeği ara kesitinde, mevcut yapılı çevrede yoğunluk probleminin görülebilirlik açısından en uygun koşulları sağlayan çözümüne odaklanmıştır. Bu bağlamda Zhang (2011) yoğunluktan dolayı düşeyde binaların yükselmesini ve yatayda zeminde gittikçe yayılmayı, neden oldukları gökyüzü ve açık alanları görebilme imkanları ile karşılaştırarak uygun bir oranın bulunmasını çözülmesi gereken bir sorun olarak görmüştür.

Erin (2013) şehir yayılması ve tarım alanlarının yok edilmesi adına en büyük sorunu banliyö yapılaşmaları ve bu yapılaşmaların gittikçe daha çok yere gereksinim duyması olarak saptamıştır. Bu nedenle, Erin (2013) alan tüketimini azaltmak ve yeterli yoğunlukta, yaya bazlı ve ekonomik tasarımlı bir konut çevresi oluşturabilmek için kullanıcıların neden banliyö alanlarını tercih ettiklerini araştırmış ve yoğun yerleşim alanlarından kaçma nedenleri olarak, kullanıcıların kesintisiz görsellik sunan bir çevrede ile daha fazla mahremiyet sağlayan mekanlarda yaşama ve aynı sosyal kesimden insanlarla mahalleli olma isteklerini tespit etmiştir.

Yoğunluğun etkilerini insan ve kent ölçeğinde gözlemleyebiliriz. Her iki ölçekte yapılmış araştırmaların sonucunda görülmektedir ki yoğunluğun gözlemlendiği her alan bir diğeri ile ilişkilidir, fakat farklı kent alanları farklı şekillerde etkilenebilmektedir. Örneğin, kentsel ölçekte, dinamizm getirebilirken bireysel ölçekte yönlenme problemlerine, bireysel ölçekte mahremiyet getirebilirken, kent ölçeğinde suç oranının artışı sorunlarına, v.b. neden olabilmektedir (Khodabakhshi, 2015).

Yoğunluğun kentsel çevreyi nasıl şekillendirdiğine baktığımızda faydalarını şöyle özetleyebiliriz:

- Açık arazilere yayılma ihtiyacını azaltarak, kır ve tarım arazilerini korur.
- Topluluk etkinlikleri için imkan sağlar.

- Yol, drenaj, kanalizasyon, elektrik ve iletişim ağı gibi altyapıların yapımı ve sürdürülmesi daha ekonomik olur.
- Yüksek insan yoğunluğu altyapı imkânlarından ve ulaşım sistemlerinden mümkün olan en çok yararı sağlamayı getirir.
- Yüksek bina yoğunluğu da ulaşım konusunda yerlerin birbirlerine yakın olmasını sağlaması ve trafiği azaltmasıyla yararlıdır.
- Trafiğin azalması, özel araba kullanımının yerini toplu taşım kullanımına bırakması, daha az yakıt kullanımı ve kirlilik demektir.
- Yüksek yapı ve insan yoğunluğu sağladığı insan mekân yakınlığı sayesinde yüksek derecede iş, servis ve toplanabilme imkanı getirir. Yüksek insan yakınlığı sosyal etkileşim ve mahalle ilişkisi oluşturmaya imkan sağlar (Ng, 2010).

Yoğunluğun kentsel çevreyi nasıl şekillendirdiğine baktığımızda zararlarını şöyle özetleyebiliriz:

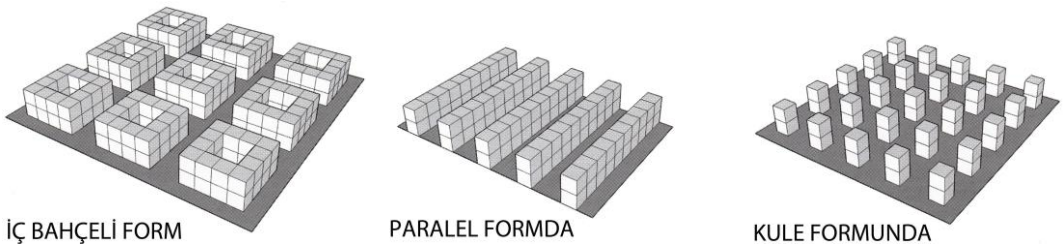
- Yüksek bina yoğunluğu ile merkezi enerji sistemleri tesis edilerek daha etkin güç kullanımı sağlanabilir ama binalara eklenen yenilenebilir enerji sistemlerinin kullanımı aksar.
- Havayı serinletmesi ve temizlemesi için ağaçlara yer bırakmaz. Yüksek oranda yapılı kütle yeşilliğe yer kalmamış ve yüksek oranda ısınan kent oluşmasına neden olur.
- Yüksek insan yoğunluğu insanlar arasında istenmeyen sosyal kontağa ve psikolojik strese, alan için yarışa neden olabilir.
- Yüksel yapılardan oluşan yoğun yerleşimlerin sorunları arasında, salgın hastalıklara daha açık olması, yangının yayılması ve daha kolay zarar vermesi yer almaktadır.
- Yoğunlukta güvenliğin rahat sağlanabilmesi için binaların dışarıyla ilişkisi olmayan, yapay havalandırılan, tadilat ve işletim masrafları çok olan kutulara dönüşmesi problemleri vardır.
- Ayrıca binaların kullanılmaya devam edilmeleri veya tamamen terk edilmiş olarak kalmaları yine yoğunluk dinamiğinin yön verdiği arsa değerleri ve

ulaşım sorunlarıyla meydana gelmektedir. Yanısıra binaların yeniliği, açık alan imkânı, ortak mahallerinin olması, büyüklüğü ve yüksekliği tercih edilmeyi ve yoğunluğu arttırmayı destekleyen özellikleridir (Ng, 2010).

Kent ve kentli ölçeklerinde yoğunluk, kent arazisi kullanımı ve altyapı imkânları ile kişisel ve sosyal bileşenler tarafından belirlenmektedir. Kentler metropolleşme sürecinde yeniden yapılanırken kamusal mekânlar da değişmektedir. Turizm ve merkezi iş alanı yaratma amacı ile şekillenen büyük projeler kentlerin tarihi değerlerini tehlikeye atabilmekte, kentin ve toplumun mekânsal yansıması olan kamusal mekânı anlam ve içerik olarak zayıflatabilmektedir. Küreselleşme ve yoğunluk artışı ile sonuçlanan süreçlerin sınırların kaldırılması ve yeni dolaşım şekli oluşturulması gibi gereklerinin kamusal mekân üzerinde mekânsal forma yansıyan etkileri bulunmaktadır. Bu etkilerle kamusal mekânın düzeni ve denetimi zorlaşarak bireylerin güvenlik kaygısı duyması söz konusu olmuş, dolayısıyla bireyin kendini özel alanına geri çekmesi ve kamusal alanı güvensiz ve yozlaşmış bir yer olarak düşünmesi ile sonuçlanmıştır. Tüketim alışkanlıklarında da değişiklikler meydana gelmesi ve yapı teknolojilerinin gelişmesiyle de kapalı kamusal mekânlar önem kazanmış ve özel sektörün kamu sektörünü ele geçirmeye başlamasıyla kamu erişiminin olduğu alanlar sınırlandırılmıştır. Tüm bunların sonucunda metropollerde kamusal mekân işletmecilik aracı haline gelmekte, kamu özel sektör arasındaki ilişkiler ve siyasi politikalar kamusal mekânın kar merkezli yatırımlar doğrultusunda değişmesine neden olmaktadır (Doğan, 2001 ve Gökgür, 2008). Gelir grupları ve sınıflara göre yerleşim mekânları ile ayrışmakta olan toplum, her kesimi kendi kamusal mekânını kullanmasına yönlendirmektedir. Böylece hem sınıf farklılıkları hem de kamusal mekânın yatırım özelliği kazanması bu mekanları toplumsal katılım yeri olmak yerine toplumsal ayrışmayı pekiştiren yerlere dönüştürmektedir..

Kent tasarımında, bina ve kamu alanının yüksek yoğunluğu, maliyetin düşürülmesi, altyapı ve enerjinin etkin kullanımı, ulaşım zamanının düşürülmesi, bilgi ve yenilik getiren aktivitelerinin şehir merkezinde yoğunlaşması, düşük suç oranı, daha fazla güvenlik, yeşil alanların korunması, su yataklarına atık boşaltımını ve atmosferin karbon emisyonunu azaltmak, sağlık yararı sağlayan yüksek fiziksel aktiviteyi arttırmak, sosyal açıdan zengin bir yaşam gibi konularla ilişkilidir. Diğer taraftan yoğunluk kent kalitesinde tek başına değerlendirilen bir faktör değildir. Aynı yoğunluğun farklı kent formları ve sosyal etkiler yaratmasında, bu faktörün kullanım

çeşitliliği ve amacı gibi diğer tasarım değişkenleri ile ilişkisi de etkili olmaktadır (Şekil 2.15).



Şekil 2.15 : Kent formunu oluşturan blok tiplerinin üç farklı örneği (Ng, 2010).

Jacobs (1961) yoğunluk ve çeşitlilikle ilişkili olarak canlı, yaşayan bir şehirde olması gerekli dört koşulu şöyle özetler:

- Farklı kullanıcılarınortak tesisleri farklı zamanlarda kullanmasına teşvik edecek tercihan ikiden fazla temel işlevi olan bölgeler oluşturma,
- Ulaşım ve hareketi kolaylaştıran küçük bloklar (bölgelere ayrılmayı önler, cadde hiyerarşisinin azalmasını gerektirir),
- Farklı yaş ve fiziksel niteliklerden oluşan karma binalarınçeşitli yatırım ve işletmeleri teşvik etmesi ve
- Çeşitli aktiviteleri destekleyebilecek yoğun bir nüfus.

Sennett (2006) de Jacobs un tespitlerine katılmış, karma kullanımın getirdiği çeşitliliğin ağır kapitalizmin lehine olan dengeli ve öngörülebilir belirleyicilerin karşıtı olduğunu belirtmiştir. Ayrıca Sennett plancıların yaygın olarak kullandıkları bölgelenmiş, düzen ve kontrole dayalı mekânların aksine fonksiyon çeşitliliğine, çevrenin kendini ayarlamasına izin veren esnek, tasarlanmamış ve düzenlenmemiş mekânların fiziksel ve sosyal olarak daha sürdürülebilir olduğunu belirtmiştir. Küçük ölçekli ekler yapabilmeyi mümkün kılan boşluklar, kamu alanını yeniden organize etmeye, daha iyi dokulandırmaya ve bunu sağlayan hiyerarşiye (kamusaldan, yarı kamusala ve yarı özelden, özel alana derecelendirmeyi) olanak sağladığını, bunu yaparken yaygın modernist konut bloğu ölçeğinin daha hoş ve iyi dokulu kente dönüştüğünü savunmuştur. Böylece kent planlamasında bu boşluklara yer vermek, içe doğru yoğunlaşmaya yardımcı olmak anlamına geldiği gibi, kentin içten dışa doğru büyümesini ve yıkılıp yeniden yapılarak yenilenme ihtiyacının önüne

geçilebilmesini ve alanın devamlı kullanılabilmesini, ihtiyaca yönelik düşük maliyetli gelişmeyi ve mekân-zaman devamlılığını sağlar(Sennett, 2006).

2.3.1 Sosyokültürel ilişkiler bağlamında kamusal açık kent mekânı ve yoğunluk

Diğer insanlarla birlikte olmak, onları görmek, duymak, onlarla etkileşimde bulunmak, yalnız kalmaya kıyasla daha pozitif bir deneyim sağlar (Rapoport, 1975). Bu etkileşim ve ihtiyaç nedeniyle, kamusal alanda insanların duygusal olarak yönlenişi, görmek, duymak gibi pasif kontaktan, tesadüfî kontağa, daha sonra ise tanıdıklığa, arkadaşlığa ve yakın arkadaşlığa doğru ilerleyen seviyelerde iletişim kurmayı getirmektedir (Gehl, 2001).

Düşük ve yoğun yerleşimlerdeki sosyalleşme göstergeleri ve sosyal bağ dokuları arasında farklılıklar vardır. Düşük yoğunluklu yerleşimler, geniş alana yayılmış olduklarından sosyal ağlar açısından birbiriyle zayıf ilişkili aktivitelere sahiptirler. Yüksek yoğunluklu yerleşimler, küçük bağ sistemine fakat güçlü sosyal bağıntıya sahiptirler. Bu bağların diğer fiziksel faktörlere kıyasla, şu faktörlerden en çok etkilendiği görülmektedir:

- Kamusal alanın yeri,
- Görsel form ve boşluklar,
- Mahalleler arası bağlantılar ve
- Sadece yoğunluk değil fiziksel form ve tipoloji ile ilişkiler.

Bu bağıntılar yüksek yoğunluklu kent gelişmesinde bulunan bazı negatif sosyal etkilerin daha iyi bir mekânsal tasarımla düzeltilebileceğini göstermektedir (Raman, 2010).

İnsanların toplumsal davranışlar sergiledikleri alanları sosyal aktivite alanı olarak tanımlayabiliriz(Gehl, 2001). Bu alanlardaki aktiviteleri anlamak ve geliştirebilmek için antropoloji, coğrafya, sosyoloji, planlama, çevresel psikoloji ve mimarlık dallarında çalışmalar yapılmıştır. Bu çalışmalarda, kamusal açık kent mekânı ve yoğunluk kavramının ortak özelliği olan dönüştürücü ve yapı taşı olarak kültür kavramı dikkat çekicidir. İnsan etkileşimleri ve kültür, yoğunluk kavramı ve kamusal açık kent mekânının anlamlandırılmalarında temel bir yere sahiptir.

Lang (1987) sosyal hayata yön veren kültürün, deneyimle öğrenilmiş olan, kuşaktan kuşağa aktarılan ve her öncül kuşağın bir sonrakine taşıdığı sembolik miras olduğunu

söylemiştir. Yinede herkesin birbiriyle aynı davranmamasının nedeninin, normdan kabul edilir sapma payının her zaman bulunmasından kaynaklandığını belirtmiştir.

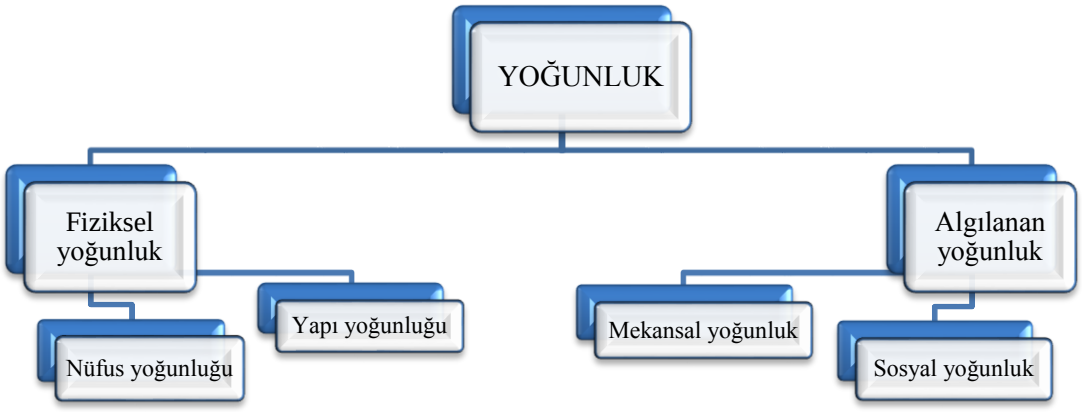
Kültür yaşamımızdaki değerleri fiziksel çevredeki biçimlere dönüştürerek, yaşam biçimi, değer yargıları, hayat görüşü ve davranışımızı belirler ve simgeler. İçinde barındırdığı anlamları kapsayan simgeleri kullanan mimari dil, gücünü gelenek ve kültürden alır (Erdönmez, 2005). Lefvebre (1991) toplum ve mekân arasındaki etkileşimi ele alarak mekânı algılanan, anlaşılan ve yaşanan olarak ayırmış ve sosyal mekânın diyalektik iç ilişkilerinden bahsetmiştir. Bu bağlamda Lefvebre (1991) temsili mekânı kendisine bağlanan imgeler ve semboller yolu ile dolaysız olarak yaşanılan, sözel olmayan araçlarla anlaşılan, yaşayan ve kullanıcılarına ait olan, kamusal mekân olarak tanımlamaktadır.

Schulz (1980) kent mekânlarının kolektif yaşamı sürdürebilmesi için,doğal çevrenin topoğrafik yapısıyla uyumlu olması, her türlü aktiviteye olanak sağlaması, kentsel mekânı oluşturan biçimlerin ortak bir kimlik ifade etmesi ve mekânsal biçimlerin kent dokusu içinde organizasyonu sağlayan özelliklerinin olması gerektiğini belirtmiştir.Rapoport (1975) da kentsel mekânı toplumsal faaliyetlere göre anlamak için, grubun doğasının, biliş şemaları, karakteristiği, tercihleri ve davranışlarının,iletişim ve mahremiyetin kurgusunun,yer, konut ve diğer nesnelerle anlatılan toplumsal kimliğinin, sembollerinin, toplumsal örgütlenmelerinin ve egemenlik alanı davranışlarının bilinmesi gerektiğini ifade etmiştir. Tersi durumda eğer bir insan iletişim kuramıyorsa ilişki kuramaz, bireyler ve toplum arasındaki paylaşım azalır ve simgelerin ortak anlamları yok olur. Simgelerin ve sembolik birleşmelerin olmaması sosyal yapıyı bozar ve ayrışmalara neden olur (Habermas, 1998).

2.4 Bölüm Sonuçları

Yoğunluğun kavramsal olarak ele alındığında literatürde yer verilen tanımlamalarının iki ana yönde birleştikleri, bunların yoğunluğu planlama disiplini gibi fiziksel açıdan ele alan ve yoğunluğu çevresel davranış bilimlerinin ele alışı gibi algılanan bir olgu olarak ele alan yaklaşımlar olduğu söylenebilir. Her iki yaklaşımla yapılan yoğunluğun insanın diğer insanlar ve cansız çevresiyle olan mesafesi önemli görülmekte, bu nedenle planlamanın kullandığı nüfus ve yapı yoğunluklarının,

algılanan bir deneyim olarak yoğunluğu ele alışımızda da sosyal ve mekansal yoğunluklar olarak önem kazandığı görülmektedir (Şekil 2.16).



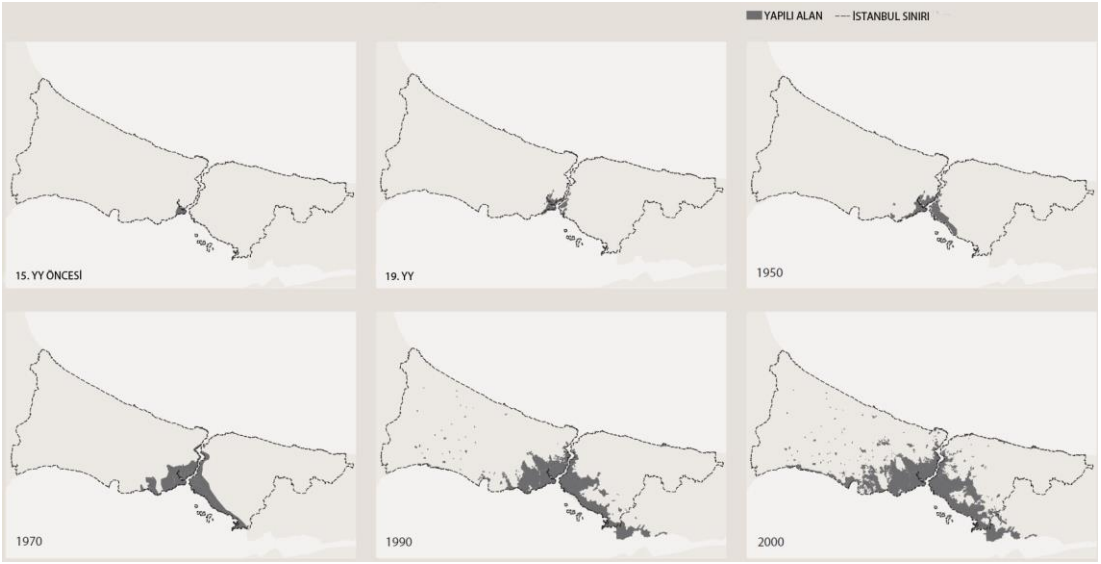
Şekil 2.16 : Yoğunluk tanımlarının bileşenleri.

Kamusal açık kent mekanları kentin içinde yer alan ve kentin sosyal kültürel ekonomik tüm yönlerinin izlerini taşıyan ve toplumun eğilim ve davranışlarının sergilendiği en küçük mekansal bileşenlerindendir. Bu doğrultuda kamusal açık kent mekanı ile ilgili olarak yapılacak çalışmalar kente dair yapılacak araştırmalar açısından önem taşımaktadır. Bu nedenle yoğunluğun yoğun insan kitleleri üzerindeki yönlendirici davranışsal etkilerinin gözlemlenmesi adına yoğunluk ve kamusal açık kent mekanı ilişkisi okuması önemlidir.

Yoğunluğun tanımlamalarının oturtulduğu kavramsal çerçevede bahsedilmesi gereken yoğunluğun bire bir etkilenmekte olduğu konu ve kavramlar olduğu söylenebilir, bu konu ve kavramların yoğunluğun ve kamusal açık kent mekanının kullanımı üzerinde etkili olan ve bu iki olgu arasında bir köprü kurabilen yönleriyle üzerlerinde durulmuştur.

3. ALAN ÇALIŞMASI: LEVENT BÖLGESİ

Küresel kenti ortaya koyan tüm etmenlerden birebir etkilenmekte olan İstanbul, 1980'lerde küresel ekonomiye adım atmasıyla sürece dâhil olmuştur. Hızlı nüfus artışı ve sanayileşme ile artan iç göçler, özellikle geç sanayileşen kentlerde kontrol altına alınamayan bir büyüme süreci yaratmıştır. Bu büyüme yoğun nüfus baskısı ve yetersiz konut imkânı nedeniyle plansız ve çarpık kentleşme problemini ortaya çıkarmıştır. Gelir eşitsizliğiyle sınıflar arası uçurumun artması, düşük gelir kesimini sanayi bölgelerine yakın gecekondulara, üst gelir kesimini ise kendilerine benzer sosyal grupların oluşturduğu ayrışmış yerleşimlere yönlendirmektedir. Sanayi alanlarının kentlerin dışına taşınmasıyla da boşalan kent merkezleri orta sınıf tarafından doldurulmuş, yeni planlama kararları ve yatırımlarla çevresi gecekondularla çevrili dışarıya kapalı sistemler oluşmuştur (Şekil 3.1).



Şekil 3.1 : İstanbul'un tarih içerisinde gelişimi(Brudett, 2009).

İstanbul, doğu- batı ve güney- kuzey akslarında tarihi hareketliliğe ve etkileşime sahip bir kenttir. Bu kesişimler yeterli gelecek bir iletişim ağı gerektirmektedir. Sassen (Brudett, 2009) İstanbul gibi, derin bir tarih ve zengin bir coğrafyaya sahip bir kentte böyle bir yeteneği geliştirebilmek için düşünülmesi gereken üç temel unsurun bulunduğunu belirtmiş; vebunları, anapara akışı, içe ve dışa insan akışı ve

İstanbul'un insan yetenek ve kaynağı bakımından zengin olması olarak sıralamıştır. Politik ve kültürel değişkenlerine göre incelenen 60 şehir içerisinde, İstanbul insan kaynağı, küresel olarak kesişimler ve devingenlik özellikleriyle 30. sırasında yer almaktadır. Ayrıca İstanbul, Avrupa kentleri arasında ekonomisi yükselmekte olan 4. Avrupa kenti olarak kesişim ve devingenlik bakımından zengin bir yapı sunmaktadır (Sassen, Brudett-2009).

Devingenliğin temel özelliklerden biri olduğu market ekonomisinde, İstanbul 20 finans ve ekonominin kalbi sayılan şehirden biri olarak gösterilmekte ve gerekli devingenliği zıtlıklarla dolu olmasıyla karşıladığı belirtilmektedir. Görece az etkili planlaması olup hızlı büyümeye sahip olması, yüksek işsizlik, serbest sektör ekonomisi artışı, kontrolsüz ve kanunsuz arazi işgali, gecekonduların yayılması, trafik problemleri, su ve hava kirliliği sorunları ile yüz yüze kalmasına neden olmuştur (Brudett, 2009).

Küresel şehir büyümesinin istatistiklerinin arkasında kentleşmenin, şehirlerdeki kent deneyimini etkileyen çeşitli mekânsal, sosyal ve ekonomik karakteristikleri, nüfus büyümesinin standart ölçümü, yoğunluk, ekonomi ve ulaşım araçları kullanımı gibi değişik özellikleri yatar (Burrdett, 2009). Urban Age (2009), 9 dünya şehrini anahtar performans göstergelerine göre kıyaslamak için veri toplamış ve İstanbul'da yaşayanlar arasında İstanbul'daki yaşamın kalitesi ile ilgili anket yapmıştır (Ek F).

Bu çalışmada İstanbul'un yaşam kalitesini tespit etmeye yönelik belli başlı fiziksel özelliklerin sıralanmasının yanında İstanbullu'ların yaşadıkları çevreyi memnun edici bulup bulmamaları araştırılmıştır. Araştırmanın sonuçları yoğunluk değerinin, bir kentin yaşam kalitesini belirlemeye yönelik olarak ölçümü yapılan en önemli fiziksel özelliklerinden biri olduğunu göstermektedir. Fakat kent yaşamının kalitesini tespit etmekte, diğer ölçümü yapılan tüm özellikler gibi tamamıyla belirleyici değildir. Bu çalışmada yoğunluğun yaşam kalitesi ile etkileşimi ve ilişkilerinin, bir mekân için en uygun yoğunluk değerininve yoğunluğun bağımlı değişken olarak ölçülmesi önemli bulunan diğer fiziksel özellikler ile ilişkilerinin tespit edilmesi amaçlanmıştır.

3.1 Levent Bölgesi

Dünya kentleri arasında önemli yeri olan İstanbul'un doğu ve batıyı birbirine bağlayan coğrafi konumu nedeniyle, sosyal, kültürel, ekonomik hareketliliğin ve etkileşimin kalbi niteliğinde ki bölgelerindenLevent Bölgesi'ni güçlü bir merkez haline getirmektedir (Şekil 3.2, Şekil 3.3). İstanbul'un Şişli ve Beşiktaş İlçelerine bağlı olan Levent İstanbul'un finans akışının konumlandığı, dolayısıyla iş yaşamının hareketli olduğu bir semttir. Bu da gündüz ve gece nüfus yoğunluğu değerleri arasında büyük bir fark oluşturmaktadır.



Şekil 3.2 : İstanbul'un ilçelerini gösteren şema (Brudett, 2009).



Şekil 3.3 : Levent Bölgesi'nin yer aldığı ilçeleri gösteren şema.

3.1.1 Levent Bölgesi'nin tarihi

Levent Bölgesi ve Büyükdere aksı İstanbul'un önemli gelişme alanlarından biridir. Büyükdere Caddesi aksı boyunca uzanan yüksek binalar ve yüksek binaların arka yüzlerinde ki bölgelerde, villa ve apartman tipi konut alanları ile gecekondu alanları bulunmaktadır (Şekil 3.4). Levent Bölgesi, İstanbul'un hızlı nüfus artışı karşısında kaçak konut yapılaşması sorununun görüldüğü bölgelerin ilk sıralarında yer almaktadır (Ek C.1.a,b).

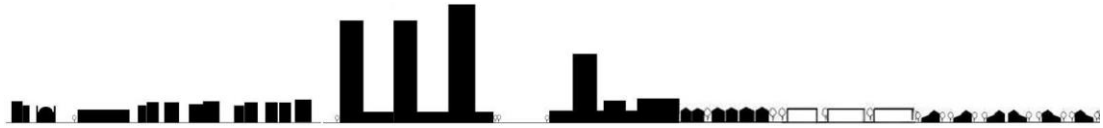


Şekil 3.4 : Levent Bölgesi'nin hava fotoğrafı(Url-6).

Araştırmaya konu olan alanlar, Metrocity AVM önündeki kamusal mekan ve güney-kuzey doğrultusunda devam eden Büyükdere Caddesinin karşısında, 1-2 km kadar güney doğusunda yer alan Levent Çarşı Meydanı'dır. Örneklem alanlarının oluşturduğu bölge, aralarından güneyden kuzeye uzanan Büyükdere Caddesi'nin geçtiği, batılarında Kâğıthane ilçesine bağlı olan Ortabayır ve Çeliktepe Mahalleleri ile doğularında Beşiktaş İlçesine bağlı Levent Mahallesinin bulunduğu bir konuma sahiptir (Şekil 3.5, Şekil 3.6).



Şekil 3.5 : Levent Bölgesi'nin 2015 yılında alınmış uydu görüntüsü (Url-7).



Şekil 3.6 : Levent Bölgesi'nin örneklem alanlarından geçen batı doğu yönünde kesiti, soldan sağa doğru: Ortabayır Mahallesi, Metrocity AVM, Büyükdere Caddesi, Levent Çarşısı Meydanı ve Levent Mahallesi.

Levent Bölgesi'nde ilk yapılaşma 1950- 1953 yılları arasında İstanbul'un ilk toplu konut projelerinden biri olan Levent Konutları'nın yapımı ile başlamıştır. Bu dönemde alanın batı kısmında bulunan Ortabayır ve Çeliktepe Mahalleleri tarım ve hayvancılık için kullanılmaktaydı. Bu mahallelerin söz konusu dönemde yol yapımı için yıkılan gecekondu sahiplerine tahsis edilmesiyle yerleşim bölgelerine dönüştükleri görülmüştür. 1966 yılında çıkan gecekondu yasası ile de bu yerleşim yerleri yasal bir hal almış, daha sonra devam eden göçlerin ve 1985 yılına kadar çıkmaya devam eden gecekondu af yasalarının etkisiyle bölge bugünkü şeklini almıştır (Şekil 3.7, Şekil 3.8) (Ek A.1.a,b,c).



Şekil 3.7 : Büyükdere Caddesi'nin batı kenarı boyunca uzanan yüksek yapılar (sol arkada Metrocity AVM) ve arkalarında gecekondu ve gecekondulaşma izinde oluşmuş konut bölgesi (Url-6).



Şekil 3.8 : Güney- kuzey doğrultusunda Büyükdere Caddesi, sol önde Metrocity AVM, sağ önde Levent Çarşı Meydanı ve Levent Konutları hava fotoğrafı(Url-6).

Levent Mahallesi bölümünde yer alan konutların projelendirilmesi 1947 yılında Mimar ve Şehir Plancısı Prof. Dr. Kemal Ahmet Aru ve Mimar Rebii Gorbon tarafından yapılmıştır. Proje sanayileşmenin kente getirdiği sorunlarla baş etmek üzere bir planlama fikri ortaya çıkan bahçe şehir yaklaşımından etkilenerek kurgulanmıştır. Emlak ve Kredi Bankası tarafından yaptırılan bu proje toplam dört etaptan oluşmaktadır. Birbirinden farklı tiplerde yapıların oluşturduğu birinci etap 1947-1958 yılları arasında, 1952'de ikinci, 1953'te üçüncü ve 1958'de dördüncü etaplar tamamlanmıştır. Projede her sosyal sınıftan insanın barınabileceği çeşitli konut tipleri ile birlikte sosyal, rekreasyon amaçlı park ve yeşil alanlar, yönetim ve eğitim yapılarına yer verilmiştir (Şekil 3.9).



Şekil 3.9 : 1.Levent Konut Bölgesi'nin vaziyet planı ve yerleşmeden görüntüler (Url-4).

Levent Bölgesi ilk kez 1954 yılında onaylanan 1/5000 ölçekli Beyoğlu Nazım İmar Planında konut bölgesi olarak yer almıştır. 1975'te devam etmekte olan bölgeye göç ve talebin etkisiyle ticaret fonksiyonu ihtiyacı artmış ve konut fonksiyonlu bu alana ilave kat izni verilerek, ticaret amaçlı kullanımın önü açılmıştır. Daha sonra otoyolların arttırılması ile Avrupa ve Asya'yı birbirine bağlayan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün bağlantı yolunun Levent Bölgesi'nden geçmesi nedeniyle Levent Konutları'nın sosyal konut özellikleri lüks konut olarak değişmiştir (Şekil 3.10).



Şekil 3.10 : Levent Konutları'ndan sokak perspektifleri.

Büyükdere Caddesi ve ardından Fatih Sultan Mehmet Köprüsü bağlantısının gelişmesi 1937'de Henri Prost'un hazırladığı plan uyarınca oluşmuştur. Yol yapımının gelişimine paralel olarak 1950'lerde ülkenin sanayileşme ve kentleşme hızındaki artış, İstanbul'un kent merkezinin yoğunlaşmasının yanında kentin dışına da yayılmasına neden olmuştur. 1951- 1952 yıllarında ilaç fabrikalarının bölgeye yerleşmesi sonucunda bölge küçük ölçekli sanayi ve ticari işletmeler için bir çekim alanı haline gelmiştir. 29.4.1966 onay tarihli 1/5000 ölçekli 'İstanbul Sanayi Sahaları İmar Planı' uygulamaya konulduğunda,beraberinde getirdiği istihdam ihtiyacı, bölgenin hızlı bir ekonomik ve toplumsal dönüşüm sürecine girmesini sağlamıştır.

İstanbul'da gökdelen yapımına 1970'li yıllarda başlanmıştır. Plan ve yönetmeliklerce bu bölgede yüksek yapı yapımı teşvik edilmiştir. 1967 yılı yapı yönetmeliğine eklenen arsanın % 25'inden az kullanılması durumunda bina yüksekliğinin arttırılmasına izin veren madde ile gökdelen yapımı teşvik edilmiştir (Çetiner, 1991).

Bölgede form olarak görülen yatay gelişim, 1980'den sonra yapı adaları çapında gelişen düşey formlara yerini bırakmıştır. 1989 yılında Resmi Gazete'de 'İstanbul-Levent, Beşiktaş Turizm Merkezi' olmak üzere ayrılmış alanların genişletildiği belirtilmiştir. Bu ve benzeri kararlar, planlama kararlarını ada bazında almaya indirgeyerek, emsal artışının önünü açmıştır. 7.4.1987 tarihli Şişli Büyükdere Caddesi ve Güzergahı Islah İmar Planı'na göre ticaret fonksiyonuna ayrılmış parsellere en az 1200 m² olmaları üzere KAKS= 4.5 emsal ve serbest yükseklik hakkı verilmiştir. Daha sonra Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, Uygulama Daire Başkanlığı'nca bu plan iptal edilmiş, en az 2000m² olan ticaret fonksiyonlu parsellerde TAKS=0.35-0.50 olması onaylanmıştır. Bu planda turizm fonksiyonlu alanlar toplam 882.522m² olup, %90'ı iş merkezi fonksiyonu, %10'u turizm fonksiyonuna ayrılmıştır. Planın bu şekilde gelişmesi dönemin turizm kredisinden bu yönde yararlanılması düşüncesiyle gerçekleşmiştir.

1991 tarihli 1/5000 ölçekli Beşiktaş Geri Dönüşüm ve Etkilenme Bölgesi Planı ile Büyükdere Caddesi aksında bina yükseklikleri korunmak şartıyla konut alanlarında turizm amaçlı ticaret inşaatının yapılabilmesi izni gelmiştir. Bu kararla Levent – Büyükdere Caddesi aksı hızlı bir değişim ve arazi değerlenmesi sürecine girmiş, bu rantı karşılayamayanlar bölgeden ayrılmak zorunda kalmıştır. Yüksek binaların artışıyla aksın alt bölgelerindeki fonksiyonlar değişime uğramaya başlamış, mevcut yerleşimler de bu değişimden olumsuz yönde etkilenmişlerdir. Yüksek yapı yoğunluğu ulaşım ve altyapı başta olmak üzere birçok çevresel yükü beraberinde getirmiştir. Levent Konutları planlarında yer alan park ve yeşil alanlar dahi bakımı sürdürülemeyip plandaki fonksiyonları değiştirilerek satışa çıkartılmıştır.

Plansız gelişimin beraberinde getirdiği problemler bölgeyi çevresel ve toplumsal olarak sorunlu kılmaktadır. Yüksek iş merkezi binaları geceleri boş kalarak çevresini ölü hale getirmektedir. Çevresinden yalıtılmış bir şekilde yükselen bu binalar içinde bulundukları kentsel dokudan biçimsel, işlevsel ve fiziksel olarak da kopmaktadırlar. Plansız gelişmenin yarattığı bu kopukluğa paralel olarak açık kamusal alanlar da önemini yitirmekte ve atıl hale gelmektedir.

3.1.2 Levent Bölgesi'nde çalışma alanları ve seçilme nedenleri

Yoğunluk ve kamusal açık kent mekanı arasındaki ilişkinin incelenebilmesi için oluşturulan araştırma bölümünde, grupların bir arada olmaları ve fonksiyon çeşitliliği

ile ve bölgenin sahip olduğu dinamik ve değişim içerisinde zengin içerikli bir kent okuması yapabilmeye imkân vermesi nedeniyle Levent Bölgesi çalışma alanı olarak tespit edilmiş, bölgede yer alan, bazı nitelikleri ile öne çıkmakta olan iki kamusal kent mekanı belirlenen konularda incelenmek üzere seçilmiştir (Şekil 3.11, Şekil 3.12) .



Şekil 3.11 : Çalışma alanlarının içinde bulundukları ilçelerdeki konumları.



Şekil 3.12 : Çalışma alanlarının İstanbul boğazı kuzey- batı siluetindeki yeri.

Levent Bölgesi'nde çalışmanın yapılacağı alanlar olarak, Metrocity AVMönündeki kamusal mekan ve Levent Çarşı Meydanı seçilmiştir. Bu alanlar kamusal açık kent mekânı ve yoğunluk çapraz incelemesinde, mekânsal özelliklerdeki farklılıkların öne çıkabileceği şekilde aynı bölge dinamiklerinden etkilenen, fakat farklı yoğunluk etkileri altından olan mekânlardır (Şekil 3.13).



Şekil 3.13 : Çalışma alanlarının Levent bölgesindeki konumlarını gösteren hava fotoğrafı (Url-7).

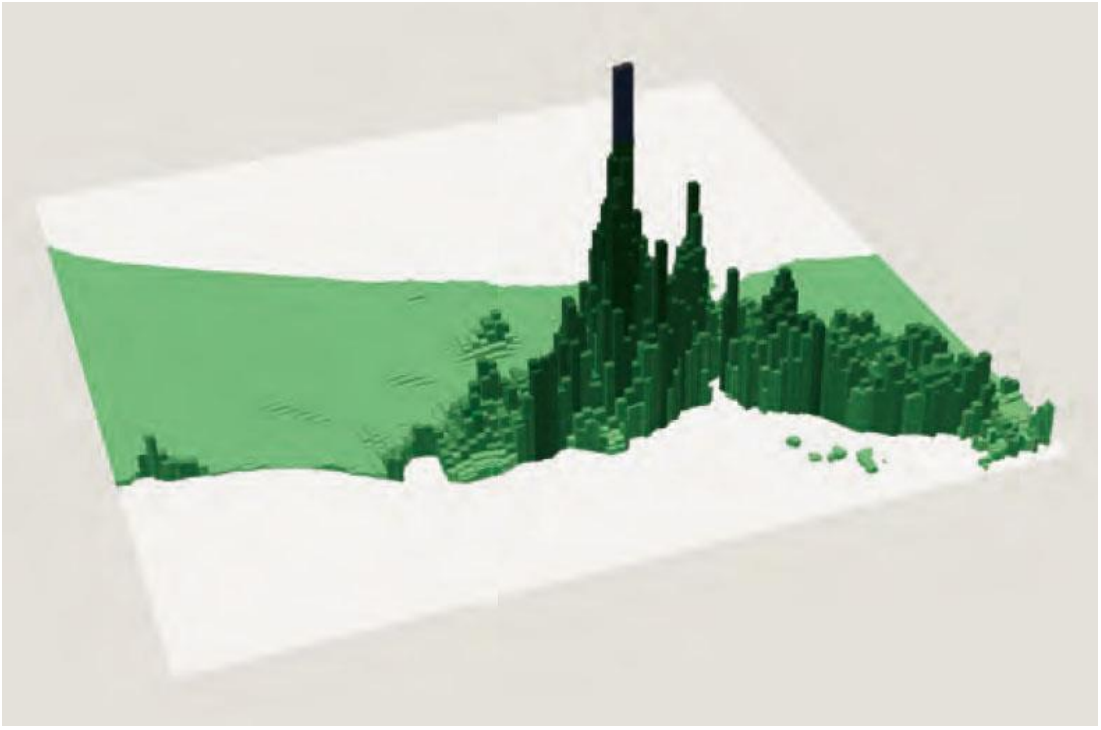
Çalışma alanları İstanbul kentindeki bölgesel ulaşım ağında, iki önemli hat olan Boğaziçi Köprüsü ve Fatih Sultan Mehmet Köprüsü yollarının kesişim noktasında yer almakta; bu özellikleriyle hem Avrupa- Asya arasındaki kara ulaşımının, hem de Avrupa yakasının güney- kuzey doğrultusundaki ulaşımının kalbini oluşturmaktadır (Ek A.3).

Ayrıca bölge İstanbul'un tarih içerisinde değişimini ortaya koyan katmanların pek çoğunun etkilerini taşımaktadır. Günümüzde ise hala sürmekte olan küreselleşmenin neden olduğu dönüşümler Levent Bölgesi'ni insan hareketliliği ve yoğunluğu üzerine çalışma yapmak için ideal bir konum haline getirmektedir.

Yoğunluk için önemli etmenler olan ulaşılabilirlik ve iş merkezleri açısından zengin olan Levent Bölgesi, Brudett'in 2009'da Urban Age çalışmalarında ortaya koyduğu gibi, İstanbul'un diğer bölgelerine göre yoğunluk değerleri bakımından açık bir farkla yüksektir (Şekil 3.14).

Çalışmanın örneklem alanı seçilen kent kesitinin, kentteki farklı grupların bir aradalığını ve fonksiyon çeşitliliğini gözlemlemeye imkan vermesi gerekmektedir. Levent Bölgesi yoğunluk kavramını bölgenin sahip olduğu dinamik ve değişim içerisinde farklı yönleriyle inceleme olanağı sunma ve yoğunluk ile önemini yitirmekte olan kamusal açık kent mekânı kullanımları arasındaki bağıntıları ortaya koyabilme potansiyeline sahiptir. Bu anlamda bölgede yükselmekte olan küresel yaşam tarzları ile şekillenen plaza yaşantısını ortaya koyan Metrocity AVM önündeki kamusal mekan ve 1950'ler deki Levent Bölgesi toplu konut planlarına

dayanan Levent Çarşı Meydanı, birbirine kontrast yaratan iki çalışma alanı olarak seçilmiş, bölgenin hareketliliği bağlamında bu iki mekanın mekânsal özellikleri ile yoğunluk arasındaki ilişkileri ortaya çıkarmaları beklenmiştir.



Şekil 3.14 : İstanbul'un bölgelerinin yoğunluklarına göre yükselti grafiği, en yoğun yeri olarak Levent Bölgesi'nde km² de 68.602 kişi bulunmaktadır (Brudett, 2009).

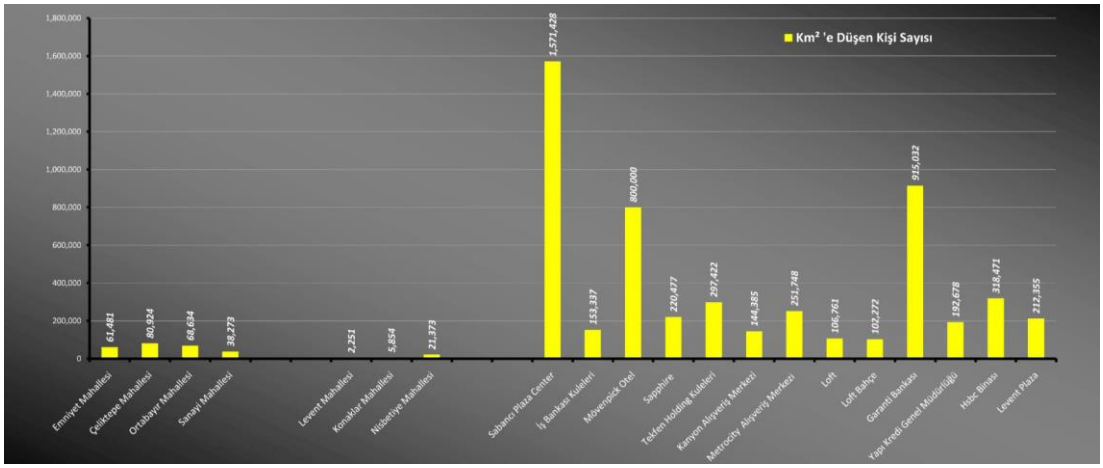
Çalışma alanlarının yoğunluk yapısı Ek B.1'de belirtilen çalışma alanlarını içine alan 40.000 m²'lik alanlarda şu şekilde değişmektedir:

Metrocity AVM'nin önündeki kamusal açık mekân, 28 adet ortalama 300 m² oturumlu ve 2 katlı yapılar, 17 katlı ve 500 m² oturumlu bir otel yapısı ve Metrocity yapı kompleksinin cephesi olarak bahsedebileceğimiz, 40 katlı ve 5460 m²'li ofis bloğu ile AVM bölümünün 2 katlı ve 1800m²'lik kısmıyla aynı alandadır. Bu bize 40.000m² alan üzerinde (18.000x2 + 5460x40 + 600x28 + 500x17) toplam 279.700 m² yapı bulunduğunu göstermekte, buradan yapı yoğunluğu olarak TAKS'ın 0.6 (24.560 m²/ 40.000m²), KAKS'ın ise 7 olduğu sonucuna varabiliriz. Yapı arsalarında 40 kattan 2 kata kadar büyük bir kat farklılığının olduğu görülmekte ve bu değişken çevrenin fonksiyon olarak farklı yoğunlukta insan kapasiteleri olduğu gözlemlenmektedir.

Levent Çarşı Meydanı ise 63 adet ortalama 300 m²'lik zemin alanına sahip ve ortalama 2 kat yüksekliğindeki yapılarla çevrelenmiştir. Bu bilgilerden yola çıkarak

Levent Çarşı Meydanı'nı içinde bulunduğu 40.000 m²'lik alanın 37.800 m²'lik bir yapı inşaatının bulunduğu, TAKS değerinin 0.47 (18.900/40.000), KAKS değerinin 0.9 olduğunu görülmektedir (37.800/40.000) (Ek A.2).

İki alanın yapı yoğunluklarını ele almak adına elde edilen oranları ile benzer şekilde insan yoğunlukları değerleri olduğu görülmektedir. Metrocity AVM'nin içinde bulunduğu plazalar ve Levent Çarşı Meydanı'nın yakın çevresindeki alçak katlı konut dokusu insan yoğunluğu bakımından mekânları şekillendirmektedir. Özten (2010) çalışmasında benzer şekilde Levent Mahallesi'nin km²'ye düşen kişi sayısını 2250; Metrocity AVM'nin Km²'ye düşen kişi sayısını 251.748 olarak belirtmiştir (Şekil 3.15).



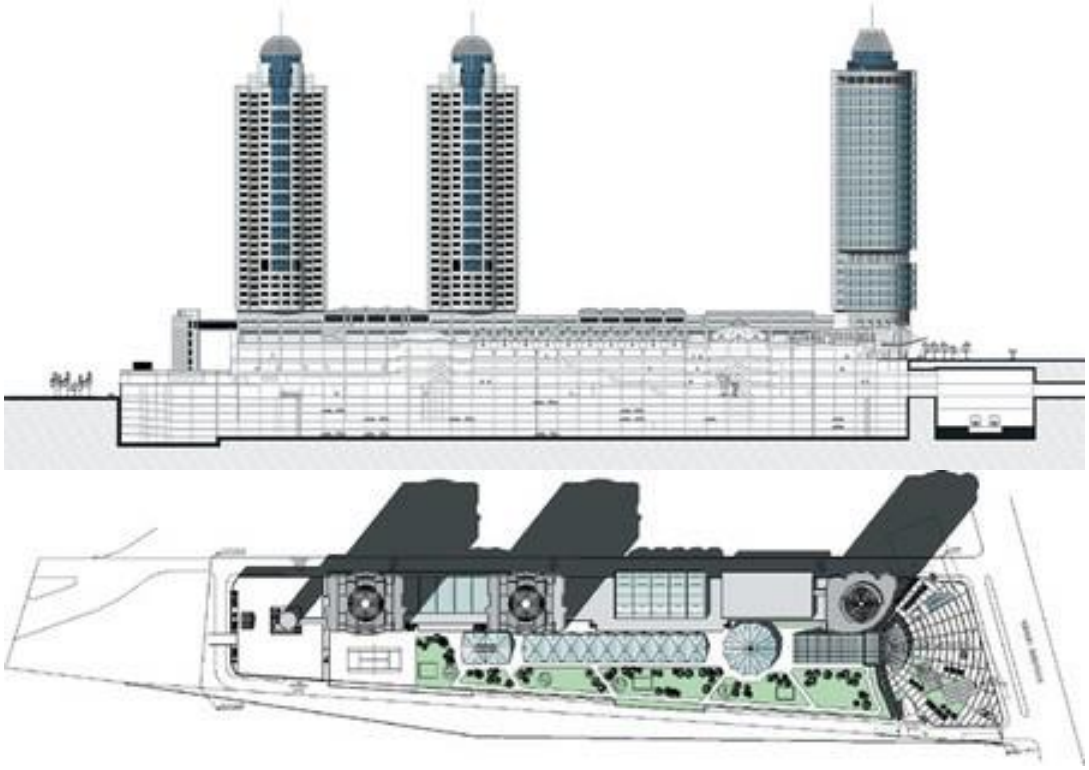
Şekil 3.15 : Çalışma alanındaki genel brüt insan yoğunluğu ile yüksek katlı yapılardaki brüt yoğunluğun karşılaştırılması (Özten, 2010).

3.1.2.1 Metrocity AVM

Metrocity AVM, Metrosite A.Ş. tarafında yaptırılan, biri büro, ikisi konut olarak kullanılan üç kulesinin, AVM olarak kullanılan zemin ve bodrum katların üzerinde yükseldiği bir yapı kompleksidir. Yapımı 2003'te bitirilerek Levent Bölgesi'nin, Büyükdere caddesi üzerindeki ilk AVM'si olarak çalışmaya başlamıştır. 24.000 m²'lik oturum alanı üzerinde toplam 210.000 m²'lik alana sahiptir. Bunun 50.000 m²'sini 129 m yükseklikteki iki konut kulesi oluşturmaktadır. Konut kulelerinin önünde, 131 m yükseklikte ofis kulesi bulunmakta olan projenin bodrum katlarında 2100 araçlık kapalı otoparkı bulunmaktadır (Şekil 3.16 ve 3.17).



Şekil 3.16 : Metrocity AVM güney cephesi görünüşü (Url-6).



Şekil 3.17 : Metrocity AVM kesiti ve vaziyet planı (Url-6).

Yapı adasının dışarıyla kurduğu ilişki içeride yeniden tanımladığı kamusal alanın kullanıcılarını, bir diğer deyişle müşterilerini içeriye çekmek temeline dayanmaktadır. Yollarla çevrelenen yapı adası çevresiyle ilişki kurmamakta, iç mekânın dışarı ile ilişkisini keserek iç mekanı daha önemli kılmaktadır. Çarşı kısmı yapay ışık ve havalandırma ile insanların dış dünya ile ilişkisinin koparıldığı bir mekânsal örgütlenme ile sadece tüketime dayalı ilişkinin kurulduğu bir kamusal alan tarif etmektedir.

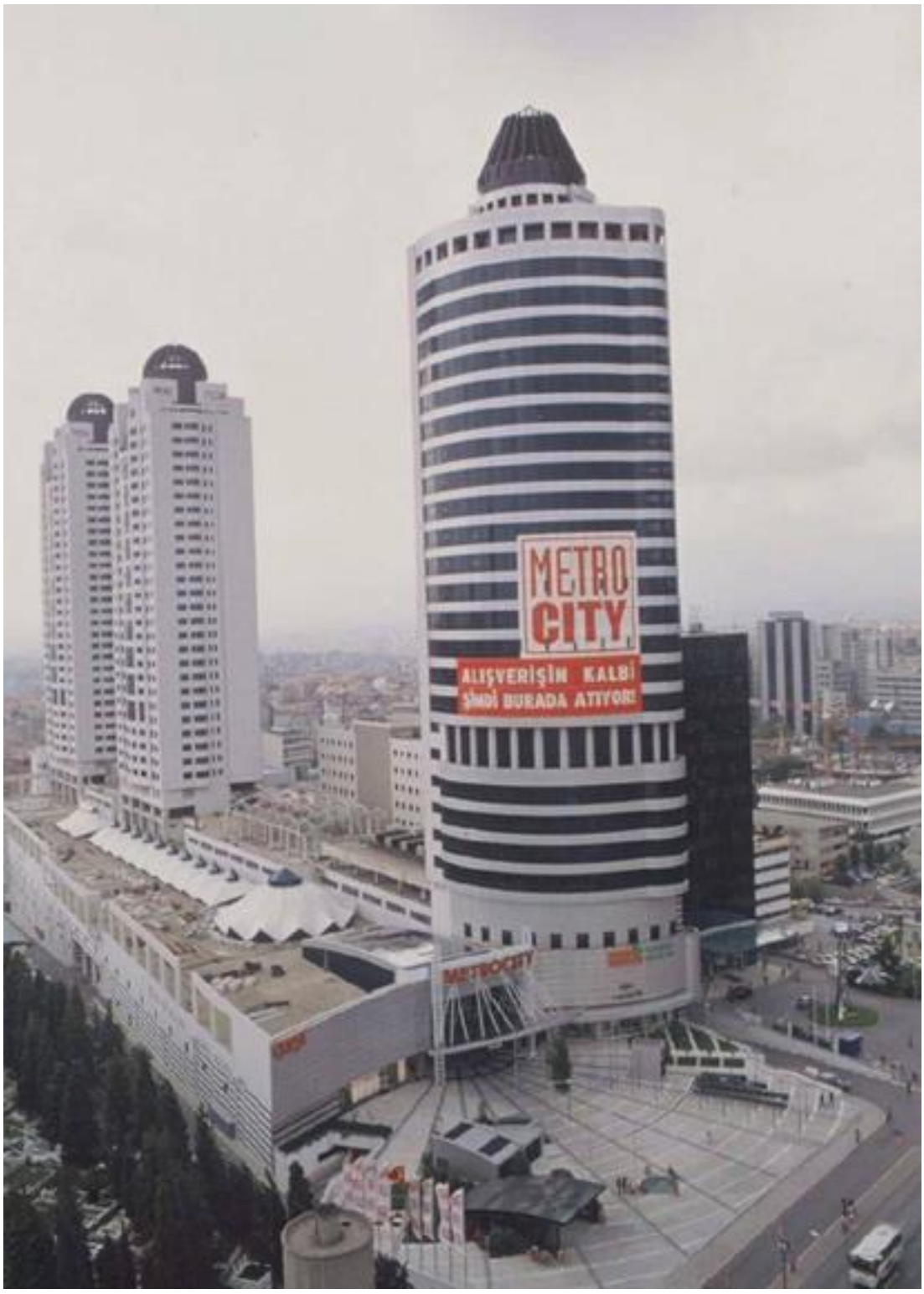
Çarşı kısmına dışarıdan giriş aldığı önündeki kamusal açık mekân niteliğindeki alan, çarşı girişi olmasının yanında metro bağlantısının varlığı ile desteklenmektedir. Giriş kotunun altına inerek kullanılan metro bağlantısı birçok semte açılan ve kente entegre olan önemli bir kamusal kullanımı beraberinde getirmektedir (Şekil 3.18 ve Şekil 3.19, Şekil 3.20).



Şekil 3.18 : MetrocityAVM'nin Büyükdere Caddesi'neaçılan kamusal açık mekânı-1 (Url-6).

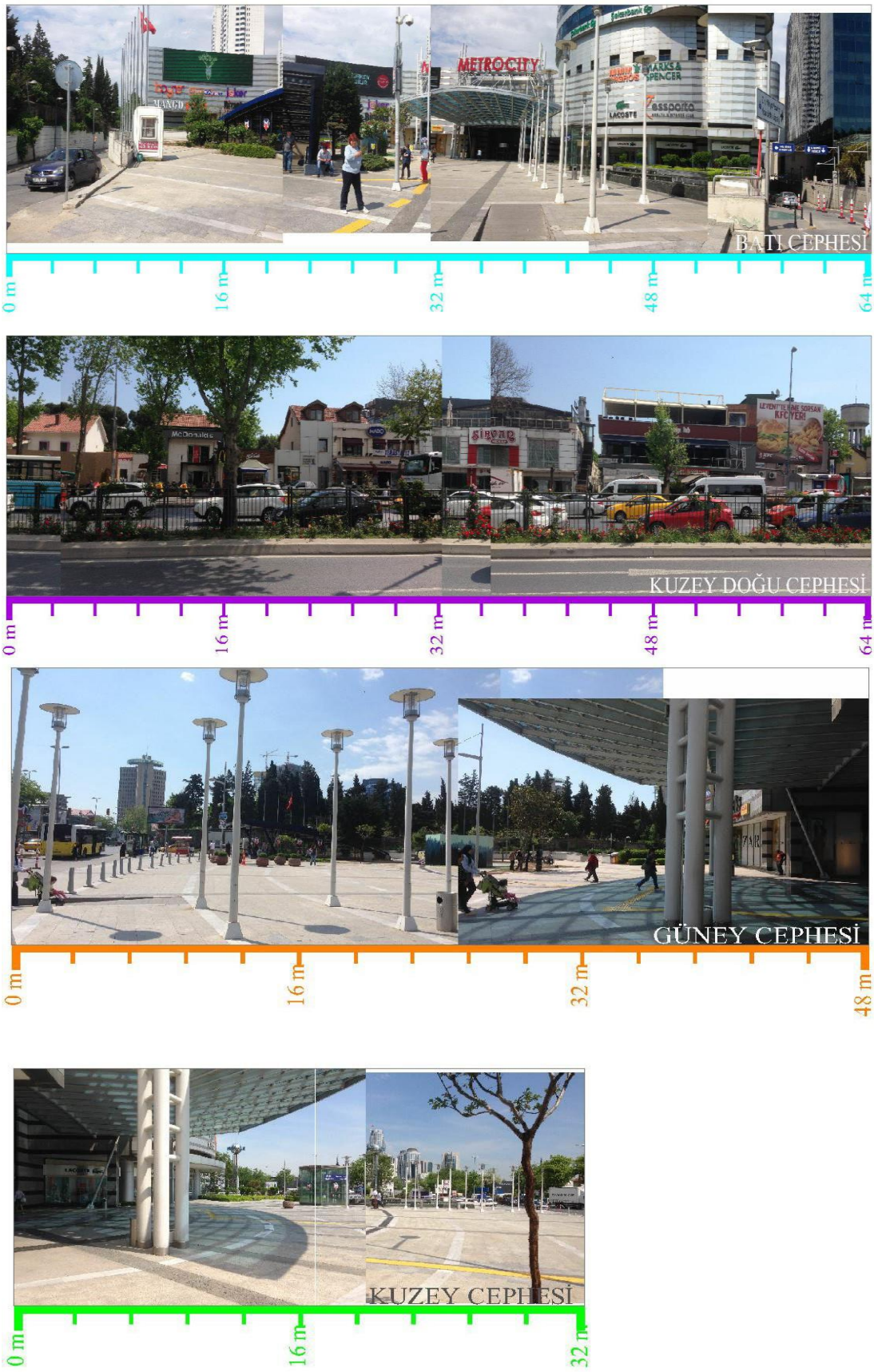


Şekil 3.19 : MetrocityAVM'nin Büyükdere Caddesi'neaçılan kamusal açık mekânı-2 (Url-6).



Şekil 3.20 : Metrocity AVM ve önündeki kamusal açık kent mekânı (Url-6).

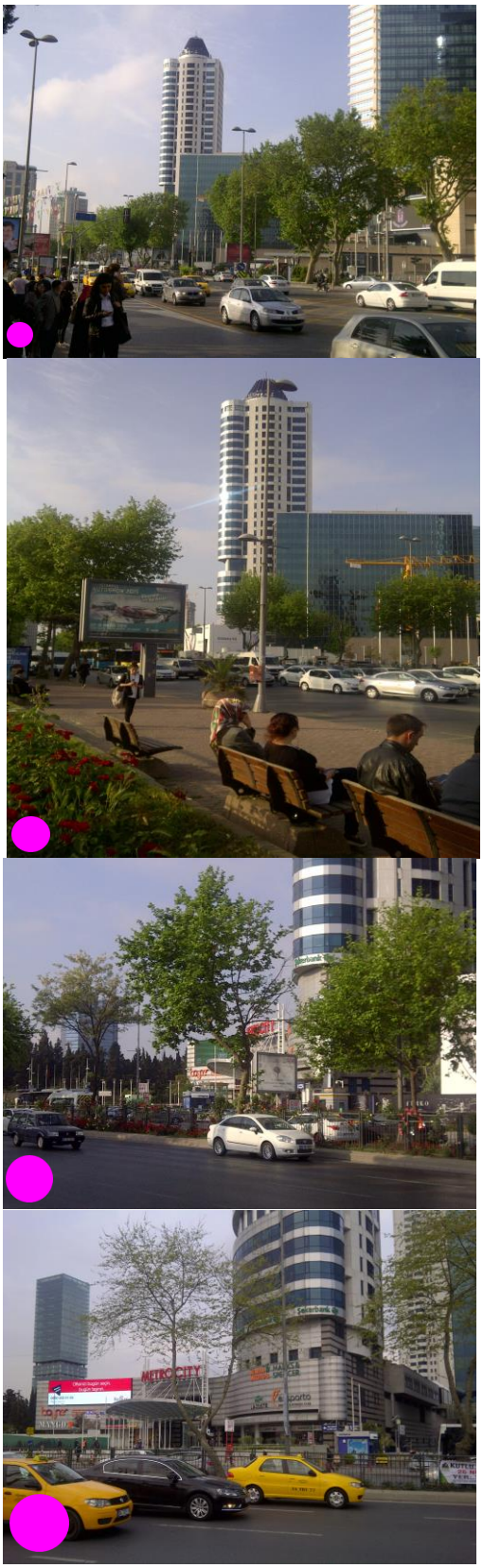
Aşağıda Ek B.2'de belirtilmiş semboller uyarınca hazırlanmış Metrocity AVM önündeki kamusal kent mekanını tarifleyen görseller bulunmaktadır. Bir kamusal açık kent mekanı olarak, önce mekanın iç cepheleri, sonra yaklaşım yönlerine göre görünümleri sunulmuştur (Şekil 3.21, Şekil 3.22)(Ek C.2.c).



Şekil 3.21 : MetrocityAVM önündeki kamusal alanı çevreleyen cepheler.



(a) (b)



(c)

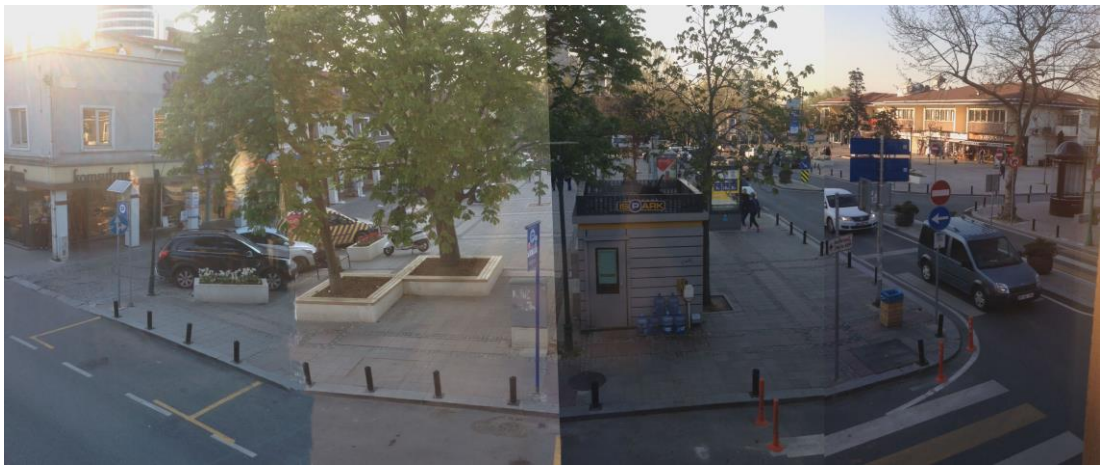
Şekil 3.22 : Metrocity önündeki kamusal mekanın yaklaşım sırasına göre algılanan ardışık perspektifleri. (a)Büyükdere Caddesi kuzeyinden, (b) Büyükdere Caddesi güneyinden, (c) Büyükdere Caddesi Kuzey- doğusundan yaklaşımı göstermektedir.

3.1.2.2 Levent Çarşı Meydanı

Levent çarşısı metro bağlantısı ve çeşitli toplu taşıma araçlarıyla kentin pek çok bölgesine erişim kolaylığı sağlayarak kente entegre olurken, alanın Büyükdere Caddesi'ne bakan cephesinde yüksek bir otel yapısı ile caddeden kopmaktadır. Ara sokaklarla Büyükdere Caddesi ve diğer ana arterlere erişim sağlanabilirken, alana ancak sokak ölçeğinde ulaşabilmek kontrollü ve içe dönük bir açık kamusal alan tariflemektedir. Kapalı mekânlardaki fonksiyonların özelleşmesi burada tariflenen kapalı kamusal alanı da özelleştirmekte ve yaya kaldırımları ile sokakların işleyişinin de değişmesine neden olmaktadır. Meydan kısmı ise kimi zaman çeşitli etkinliklerin yapıldığı, insanların karşılaştıkları, donatılarıyla ve çevreleyen cephelerdeki aktivite çeşitliliği ile zengin bir yapıyı ortaya koymaktadır (Şekil 3.23, Şekil 3.24).



Şekil 3.23 : Levent Çarşı Meydanı'na kuzey batı noktasından bir bakış.



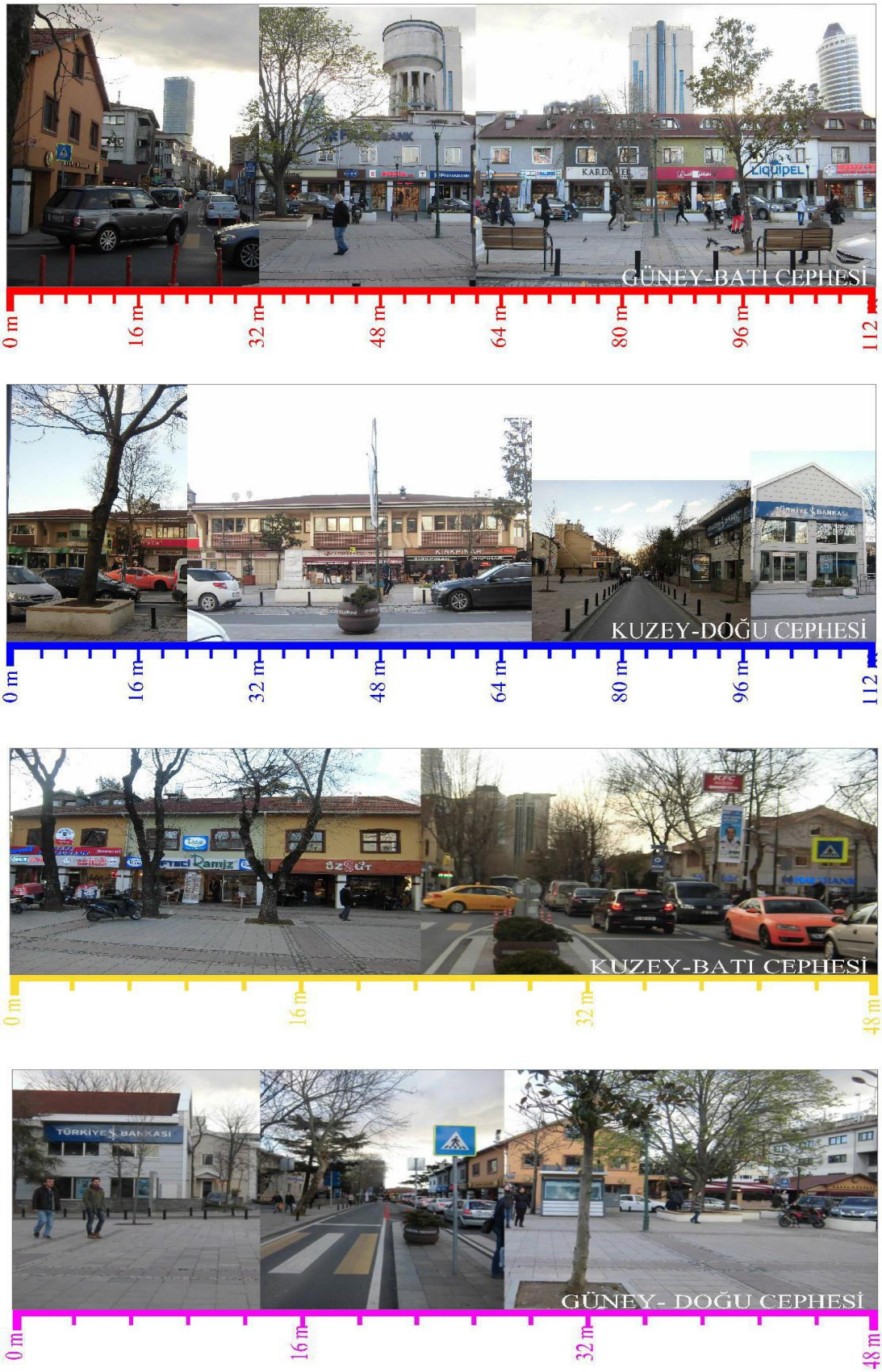
Şekil 3.24 : Levent Çarşı Meydanı'na güney doğu noktasından bir bakış.

Levent Çarşı Meydanı, Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu'nun 14.12.1974 tarih ve 8172 sayılı kararı ile doğal ve tarihi özellikleri nedeniyle "korunması gerekli sit sahası" olarak ilan edilen Boğaziçi alanında ve Koruma Kurulu'nun 13.05.2008 tarih ve 3047 sayılı kararıyla ilan edilen "Levent Kentsel Sit Alanı"nda kalmaktadır. Levent Çarşı Meydanı'nın ait olduğu mer-i imar planı, 10.12.1993 onanlı 1/1000 ölçekli Beşiktaş Geri dönüşüm ve Etkilenme Bölgesi Uygulama İmar Planı olup, bu planın içinde kalan Levent Kentsel Sit Alanı'nda, Prof. Dr. Kemal Ahmet Aru ve Prof. Dr. Rebii Gorbon tarafından hazırlanan 22.05.1959 onanlı 1/1000 ölçekli Levent Mevzii İmar Planı ile tip projelere göre uygulama yapılmaktadır (Şekil 3.25).

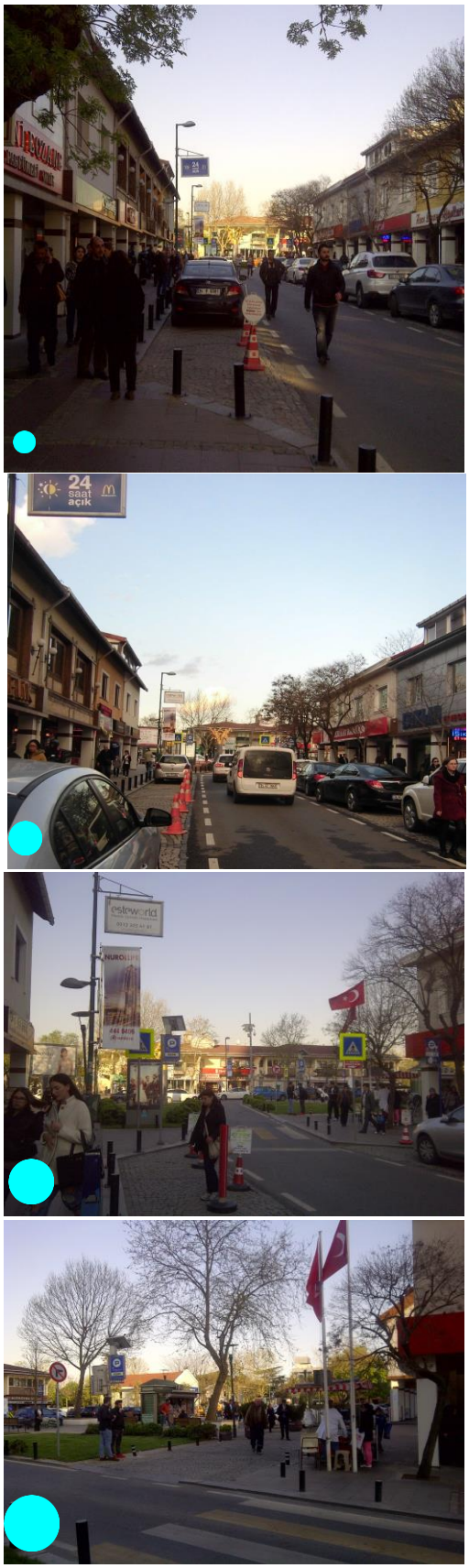


Şekil 3.25 : Levent Çarşı Meydanı'na doğudan bir bakış (Url-8).

Aşağıda Ek B.2'de belirtilmiş semboller uyarınca hazırlanmış Levent Çarşı Meydanı'nı tarifleyen görseller bulunmaktadır. Bir kamusal açık kent mekanı olarak, önce mekanın iç cepheleri, sonra yaklaşım yönlerine göre görünümleri sunulmuştur (Şekil 3.26, Şekil 3.27)(Ek C.2.a,b).



Şekil 3.26 : Levent Çarşı Meydanı'nın çevreleyen cepheler.



(a)



(b)



(a) (b)

Şekil 3.27 : Levent Çarşı Meydanı'nın yaklaşım yönlerine göre algılanan ardışık perspektifleri-2. (a) Çarşı Caddesi, (b) Karanfil Sokak,(c) Gonca Sokak, (d) Çalıkuşu Sokak'tan yaklaşımlar.

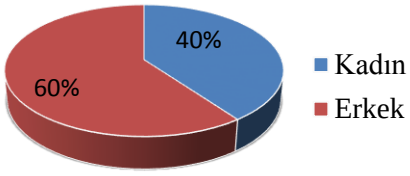
3.2 Alan Çalışmasının Bulgularının Ortaya Koyulması

Her iki çalışma alanında otuz adet kullanıcıyla anket çalışması yapılmıştır. Diğer yandan seçilen çalışma alanlarında bir hafta boyunca her gün, aynı ve eşit zaman aralıklarında yapılan sistematik gözlemlerle davranışsal veriler elde edilmiştir.

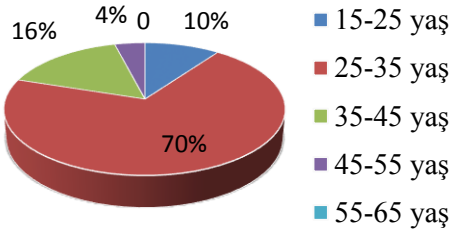
3.2.1 Metrocity AVM

3.2.1.1 Anket sonuçları

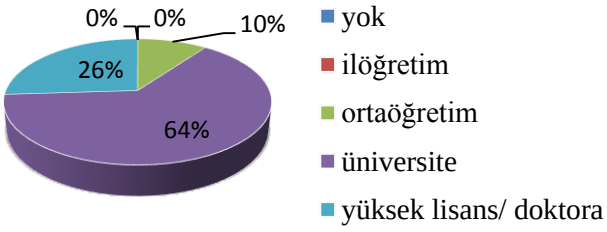
Metrocity AVM önünde yapılan anket çalışmalarında katılımcıların çoğunlukla 25-35 yaş aralığında yer aldıkları ve erkek (%60) veya kadın (%40) olarak yakın sayılarda oldukları görülmektedir (Şekil 3.28). Metrocity AVM önündeki kamusal açık kent mekânı katılımcılarının çoğunlukla üniversite mezunu (%64), 3000-4000 TL (%33) veya 4000-5000 TL (%33) gelir aralıklarında bir kazanca sahip ve %66 oranı ile çoğunlukla Anadolu Yakası'ndaki ikamet alanlarından gelmekte oldukları görülmektedir (Şekil 3.28).



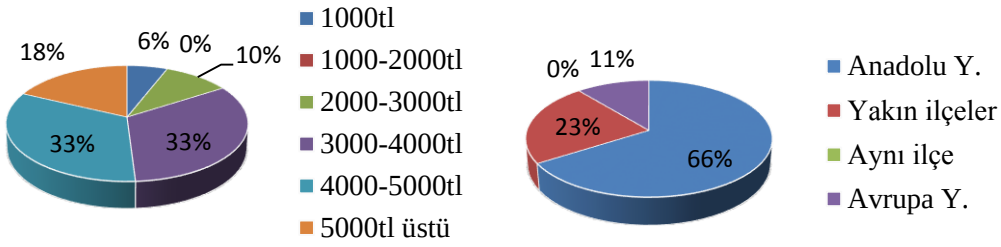
(a)



(b)



(c)

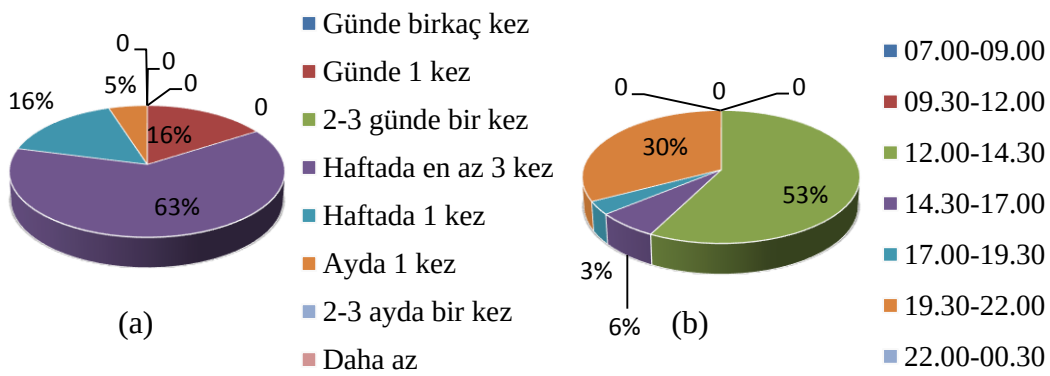


(d) (e)

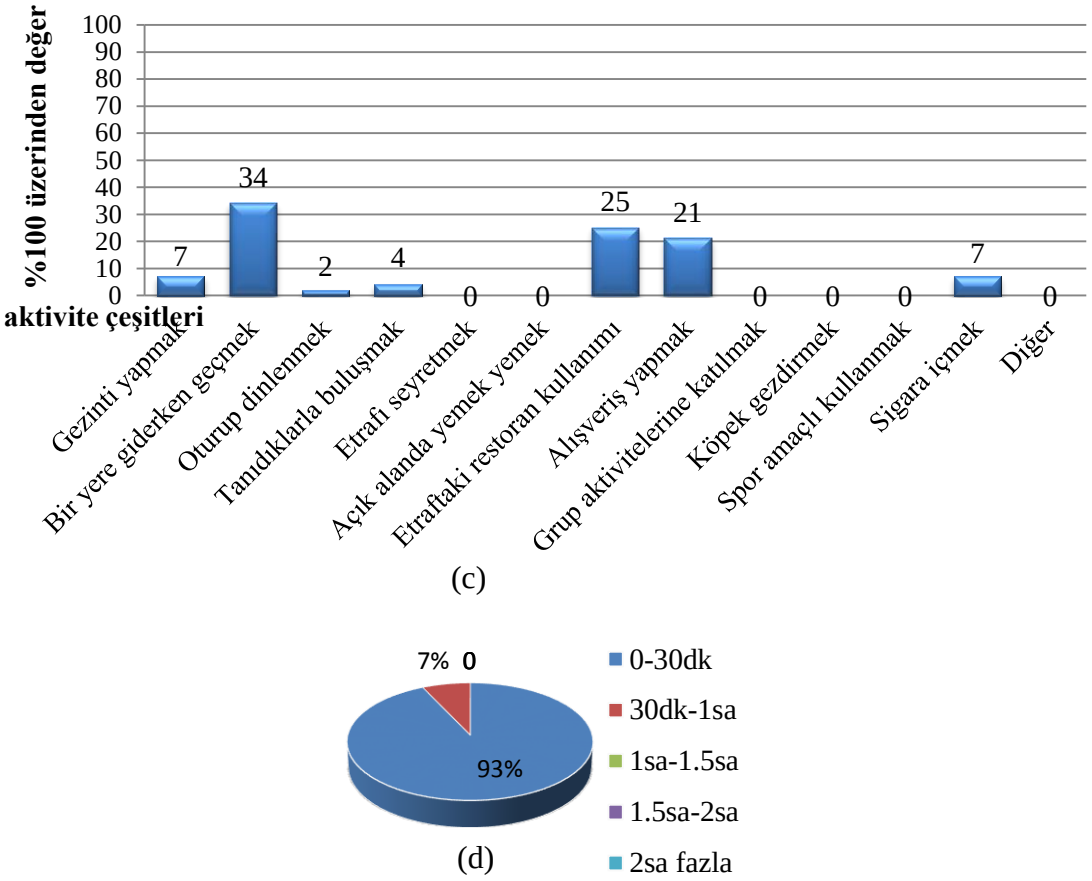
Şekil 3.28 : Metrocity AVM önündeki kamusal açık kent mekanında anket çalışmasına katılanların demografik yapılarını gösteren oranlar. (a) Cinsiyet, (b) Yaş aralıkları, (c) Eğitim durumları, (d) Gelir aralıkları, (e) ikamet bölgeleri oranları.

Uygulanan ankette kullanıcılara kamusal açık kent mekânında gerçekleşen aktivitelerin çeşitlililiği ile ilgili sorular yöneltilmiştir (Ek D). Metrocity önü kamusal açık kent mekânı kullanıcıları aktivite çeşitliliği sorusuna çoğunlukla yakın çevredeki bir restorana veya alışveriş imkânına erişim için bu mekanı kullandıklarını (%25) ve bir yerden bir yere giderken bu mekandan geçtiklerini (%34) belirtmişlerdir (Şekil 3.29).

Kullanıcılara Metrocity AVM önündeki kamusal açık kent mekânını aktivite amaçlı kullanma sıklıkları, mekanı kullandıkları zaman aralıkları ve kullanma süreleri sorulmuştur. Ankete yanıt veren kullanıcıların yarıdan fazlası haftada en az 3 kez (%63) bu mekanı kullandıklarını belirtmişlerdir. Ayrıca mekânın en yoğun günün öğlen saatleri olan 12.00- 14.00 saat aralığında (%53) ve ikinci yoğun zaman dilimi olarak akşam 19.30-22.00 arasında (%30) kullanıldığı ve bu kullanımların çoğunlukla 0-30 dk (%93) sürdüğü saptanmştır (Şekil 3.29). Bu veriler mekanın öğle yemeği molasının olduğu öğle saatleri ile akşam iş çıkışı saatlerinde daha yoğun kullanıldığını göstermektetir.



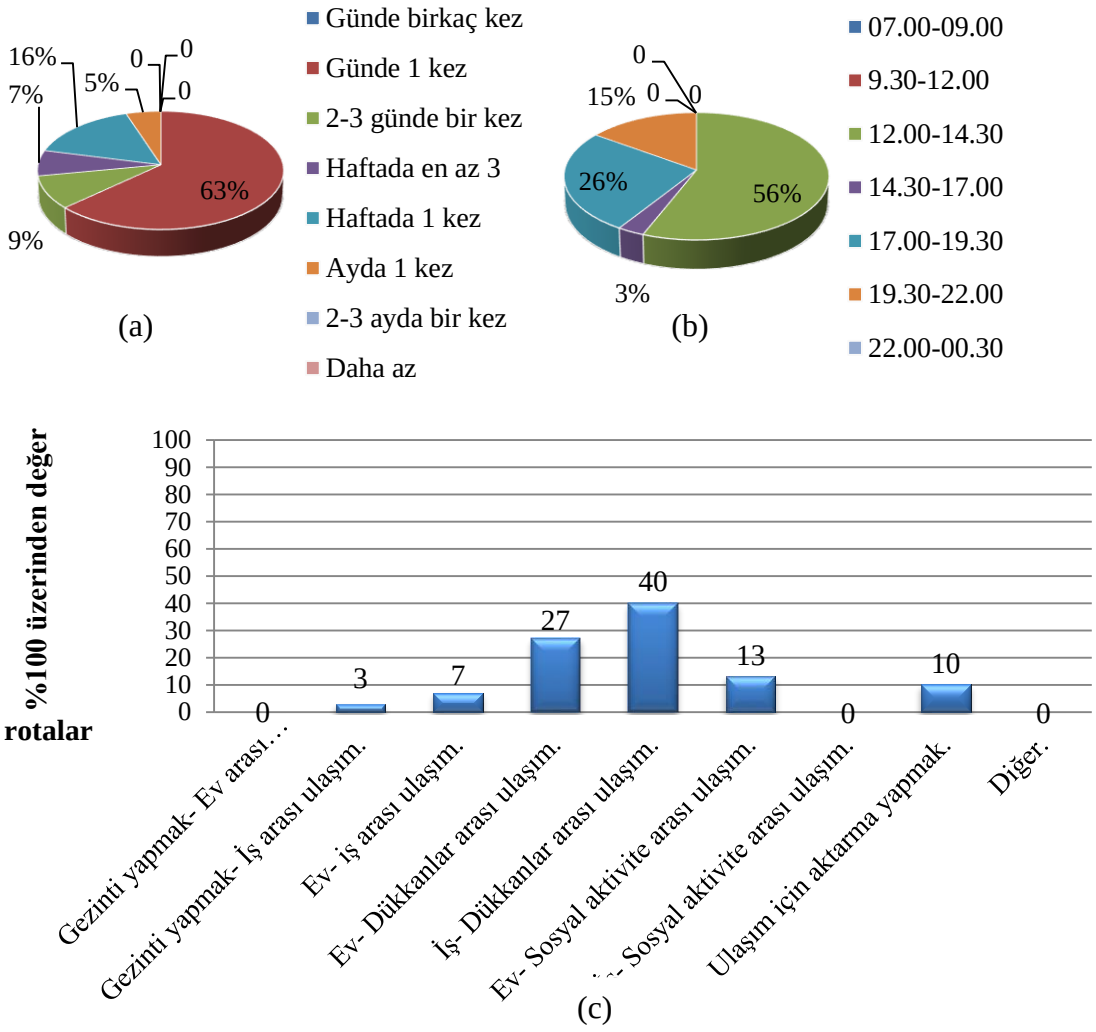
(a) (b)



Şekil 3.29 : Metrocity AVMönündeki kamusal açık kent mekanında gerçekleştirilen aktivitelerin çeşitlilik ve sıklık oranları. (a) Mekânı aktivite amaçlı kullanma sıklığı, (b) Mekanın aktivite amaçlı kullanıldığı zaman aralıkları (c), Mekânda gerçekleşen aktiviteler ve oranları (d) Mekanın aktivite amaçlı kullanılma süresi.

Metrocity AVM önündeki kamusal açık kent mekanında ankete katılan kullanıcılar arasından %63'ü mekanı sirkülasyon amaçlı olarak günde bir kez kullandıklarını belirtmişlerdir. Mekanın sirkülasyon amaçlı kullanımı en yoğun 12.00-14.30 arasındaki öğle saatlerinde (%56) gerçekleşmektedir (Şekil 3.30). Metrocity AVM önündeki mekanın hangi hedefler arasında ulaşım için kullanıldığına dair verilen cevaplarda iş ile Metrocity AVM'nin dükkanları (%40) ve ev ile Metrocity AVM'nin dükkanları arasında ulaşımın (%27) yüksek olduğu görülmektedir,

Mekanın aktivite amaçlı kullanımı ile sirkülasyon amaçlı kullanımına ilişkin veriler kıyaslandığında, aktivite amaçlı haftada 3 kez (%53), sirkülasyon amaçlı her gün kullanım (%63), mekanın aktiviteden çok sirkülasyon amaçlı kullanıldığını göstermektedir (Şekil 3.29, Şekil 3.30).

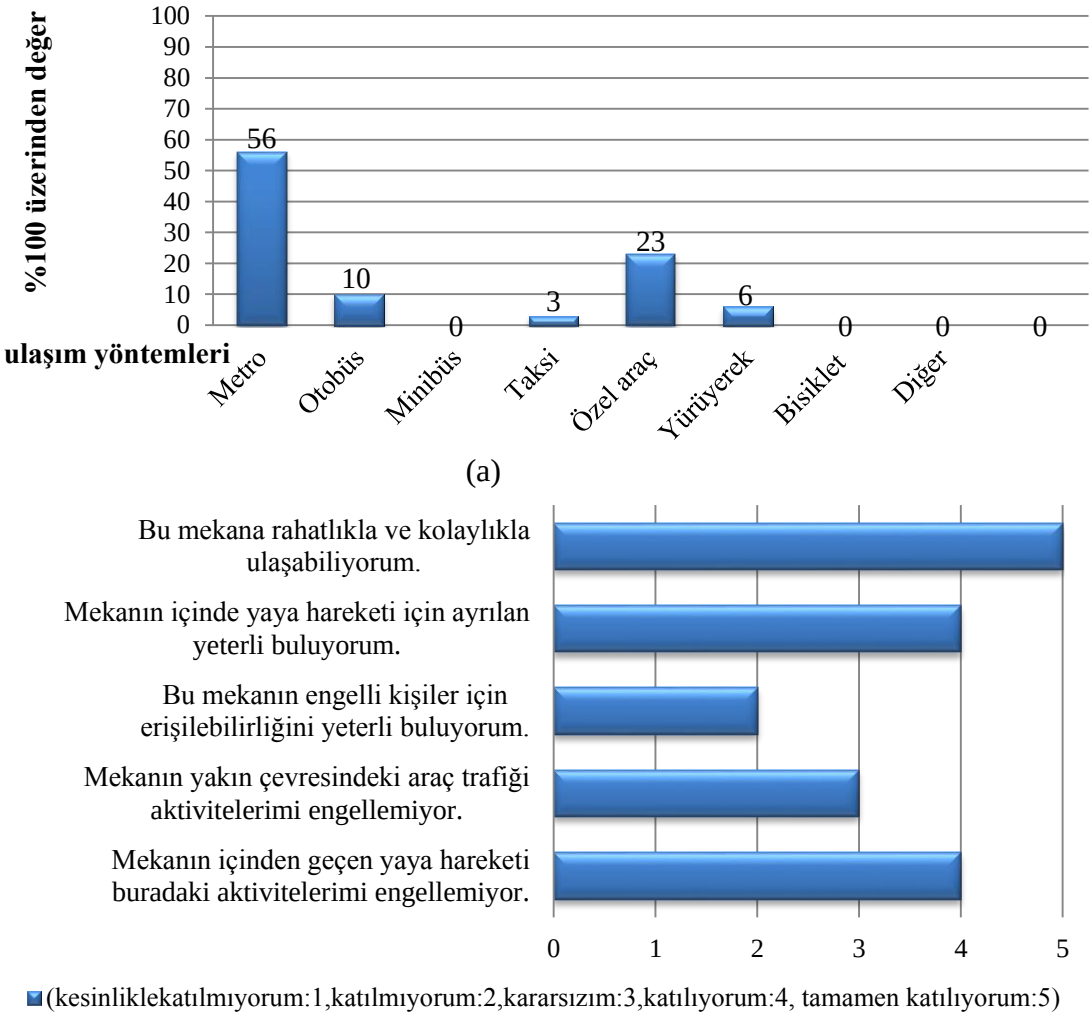


Şekil 3.30 : Metrocity AVM önündeki kamusal açık kent mekanında sirkülasyonun sıklık, yoğunluk ve çeşitlilik oranları. (a) Mekânın sirkülasyon amaçlı kullanımı sıklığı, (b) Mekânın sirkülasyon amaçlı kullanıldığı zaman aralıkları, (c) Mekanın belirtilen rotalarda sirkülasyon amaçlı kullanımları.

Ankette yer alan 7., 8. ve 9. sorularla elde edilen, mekan içinden geçen sirkülasyon rotaları, bu rotaların başlangıç ve bitiş noktaları, ve kullanım sıklıkları sistematik gözlem bulguları ile birlikte ele alınmıştır (Ek D).

Metrocity AVM önünde yer alan kamusal açık mekana metro kullanarak ulaşımın %56 oranı ile daha çok olması her iki kullanıcıdan birinin metro ile mekana ulaşım sağladığını; dolayısıyla metro çıkışının mekana önemli ve yoğun bir kamusal kullanım kazandırdığını göstermektedir. (Şekil 3.31). Ankete katılımcıların erişilebilirlik ile ilgili sorulara verdikleri yanıtlar, Metrocity AVM önünde yer alan kamusal açık kent mekânına kullanıcıların kolaylıkla ulaşabildiğini, yaya hareketleri

için ayrılan mekânı yeterli bulduklarını ve mekanın içindeki yaya hareketlerinin aktivitelerini engellemediğini göstermektedir. Diğer taraftan Metrocity AVM önünden geçen Büyükdere Caddesi'ndeki araç trafiğinin mekânın kullanımına etkileri konusunda kullanıcıların çekimser kaldıkları ve mekânın engelli kişilerin erişimi için sunduğu imkânların yetersiz olduğu saptanmıştır (Şekil 3.31).



Şekil 3.31 : Mekânın erişilebilirliği ile ilgili elde edilen veriler. (a) Mekâna ulaşırken kullanılan araçlar, (b) Mekanın erişilebilirliğinin kullanıcılar tarafından değerlendirilmesi.

Kullanıcılar Metrocity AVM'nin kamusal açık kent mekânındaki yeşil alan miktarını ve kent mobilyalarını oldukça yetersiz bulmakta; ancak diğer taraftan mekânın içinden akan yaya ve araç trafiği için ayrılan alanın yeterli ve kullanışlı; mekânın ise temiz ve düzenli olduğunu ifade etmektedirler (Şekil 3.32).



Şekil 3.32 : Mekânın fiziksel niteliklerinin kullanıcılar tarafından değerlendirilmesi.

Metrocity AVM önü kamusal açık kent mekanınında oluşan yoğunluk algısını ölçmek üzere sorulan ifadeler, mekândaki reklam, tabela, işaret gibi öğelerin aşırı yoğun bir imge yaratmadığını ancak kullanıcıların etraftaki insan ve bina yoğunluğunu gün geçtikçe artmış olarak algıladığını göstermektedir. Düzenli kullanıcıların etraflarıyla etkileşim içerisinde olup olmadıklarını gösteren, dolayısıyla bir çeşit çevre memnuniyeti ve sahiplenmesi olarak yorumlayabileceğimiz, göz aşinalığı kazanılan aynı yabancı kişilerle birlikte mekânın kullanıldığına dair bir veri elde edilmemiştir (Şekil 3.33).

Kullanıcılar büyük bir çoğunlukla bu mekanda kendilerini bina yoğunluğu yüksek bir ortamda hissettiklerini ve bu mekanı kalabalık bir ortam olarak algıladıklarını belirtmişlerdir. Kullanıcılar kendilerini mekanda ferah ve açık bir ortamda hissetme konusunda kararsız ve net bir ifade belirtmezken, mekanda yoğun bir trafik gürültüsü olduğunu belirtmişlerdir. Bu veriler genel olarak mekanın kalabalık ve yoğun bir mekan olarak algılandığını, etraftaki bina ve insan yoğunluğunun rahatız edici bulunduğunu göstermektedir (Şekil 3.33).

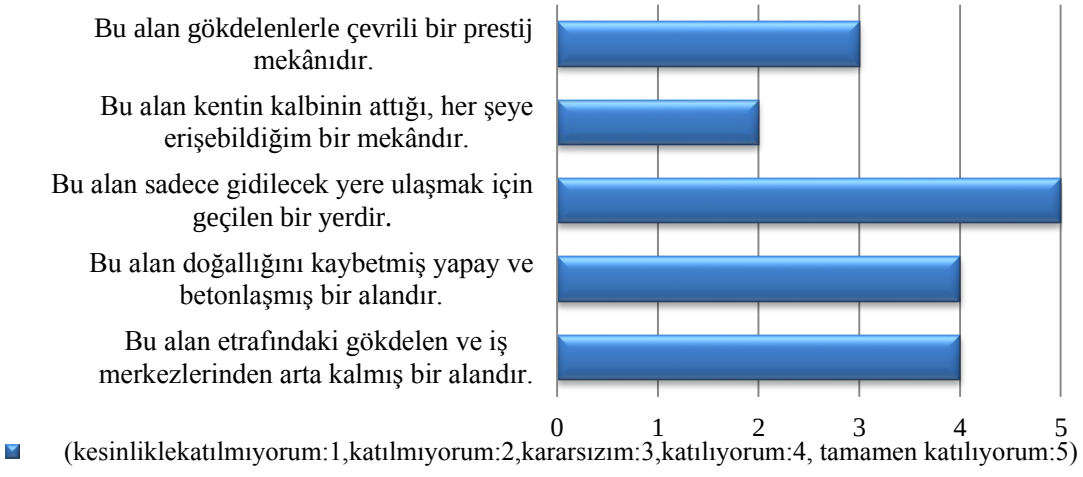
Çevre imgesi bakımından Metrocity AVM kamusal açık kent mekânının, çevresindeki gökdelenlerle birlikte kullanıcılarda prestijli bir mekân imgesi oluşturmadığı ve merkezde olmayı hissettirmediği ortaya çıkmaktadır. Ayrıca bu mekânın kullanıcıların zihinlerinde yapay, betonlaşmış ve çevredeki iş merkezlerinden arta kalmış ve buna paralel olarak sadece içinden geçilip gidilmek için kullanılan bir yer imgesi oluşturduğu görülmüştür (Şekil 3.33).



(a)



(b)



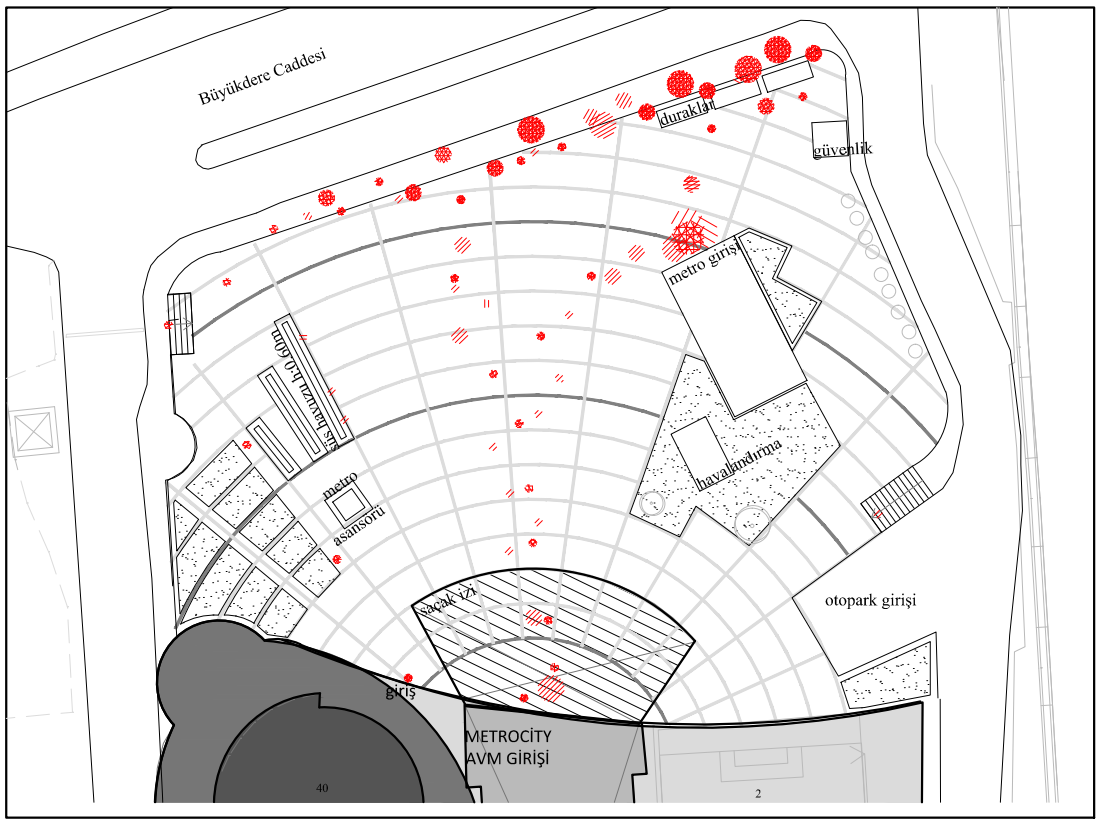
(c)

Şekil 3.33 : Mekânın yoğunluk algısı ve imgesinin kullanıcılar tarafından değerlendirilemesi. (a) Yoğunluk algısı ile ilgili elde edilen veriler, (b) Yoğunluk algısı ile ilgili elde edilen veriler, (c) Yoğunluk imgesi ile ilgili elde edilen veriler

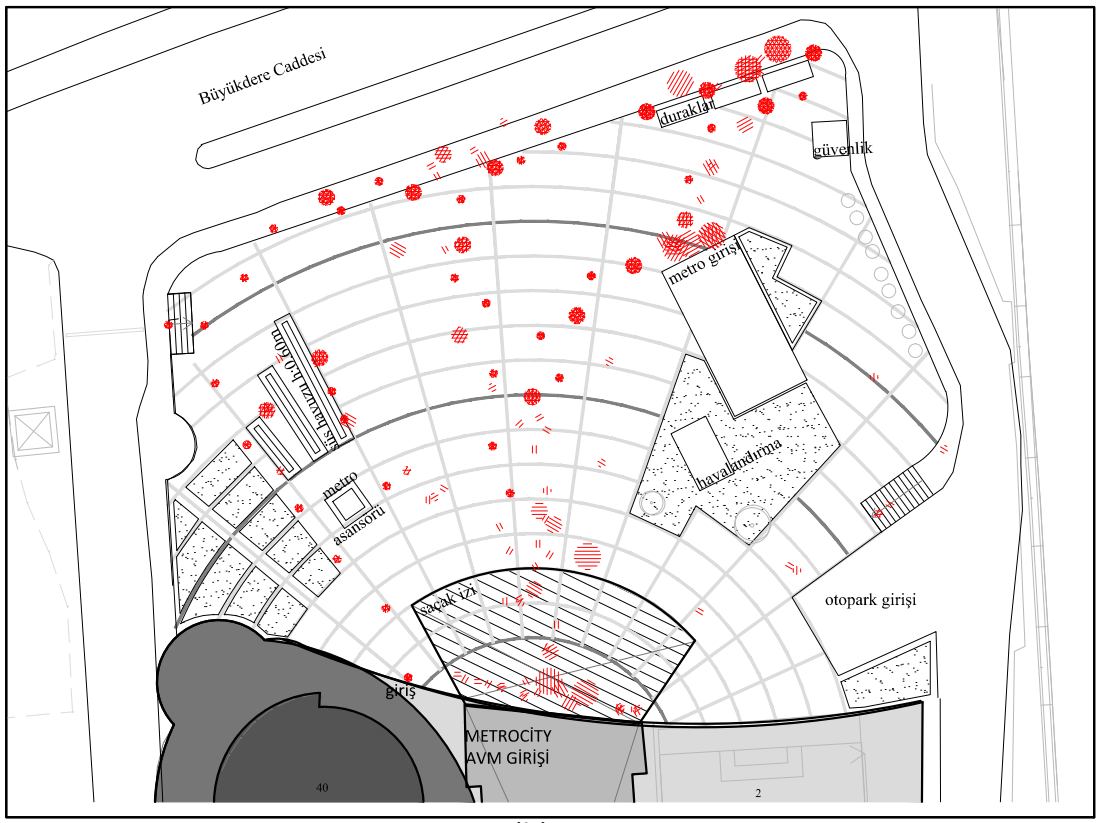
3.2.1.2 Gözlem Sonuçları

Şekil 3.34 ’ten Şekil 3.36 ‘e kadar belirtilen tablolarda Metrocity AVM önünde yapılan sistematik gözlemler sonucunda elde edilen veriler davranışsal haritalama yöntemiyle gösterilmiştir. Bir hafta boyunca hergün günün aynı ve eşit zaman aralıklarına sahip saatlerinde gözlemler yapılmış, bu gözlemlerde elde veriler üst üste düşürülerek mekanın davranışsal haritası çıkarılmıştır. Gözlem saatleri kent yaşamı bakımından işe gidiş, işten çıkış, yemek zamanı ve gece hayatı gibi anlam ifade eden zaman dilimleri gözetilerek saptanmıştır.

Metrocity AVM önü kamusal açık kent mekânı davranışsal haritalamalarında ortaya çıkan kullanıcıların bulundukları konum ve yoğunluklarının günün saatlerine göre hafta içi ve hafta sonu günleri arasındaki sonuçlarının birbirleriyle benzer olduğu görülmüştür (Ek E.1.a,b,c,d). Bu nedenle haritaların hafta içi ve hafta sonu günlerindeki sabah, öğle, akşam ve gece yapılan gözlemlerinden elde edilen veriler üst üste düşürülerek saatlere göre ve tüm zaman dilimlerinin üst üste düşürülmesiyle tek bir kompozit harita olmak üzere iki farklı şekilde davranışsal haritalama elde edilmiştir. Metrocity AVM önündeki kamusal açık kent mekanında yapılan davranışsal haritalamaların sonuçları dikkate alındığında, kullanımların konum olarak metro ve AVM girişi, yol ve havuz kenarında yoğunlaştığı ve günün en yoğun öğle saatlerinde kullanıldığı saptanmıştır.

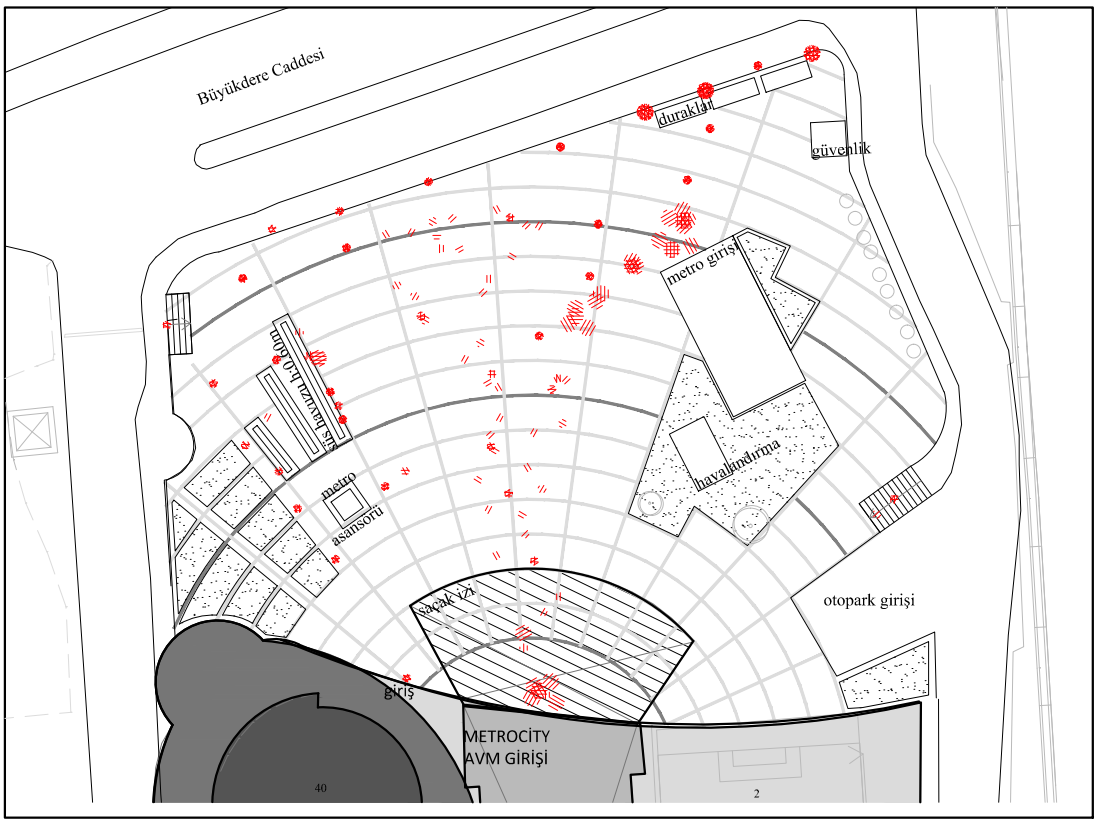


(a)

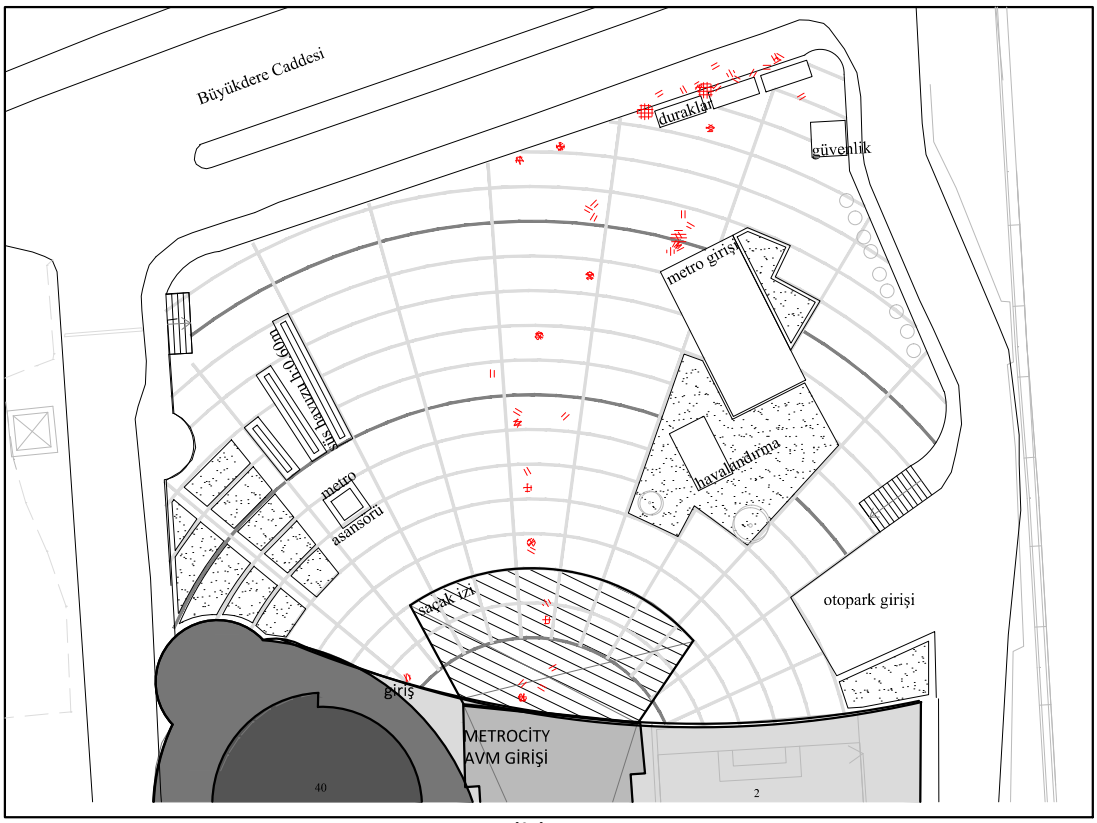


(b)

Şekil 3.34 : Metrocity AVM önünde sa:07.00 -09.00 ve sa: 12.00- 13.00 aralıklarında yapılan gözlemlerin kompozit davranışsal haritaları. (a) sa:07.00-09.00, (b) sa:12.00-13.00.

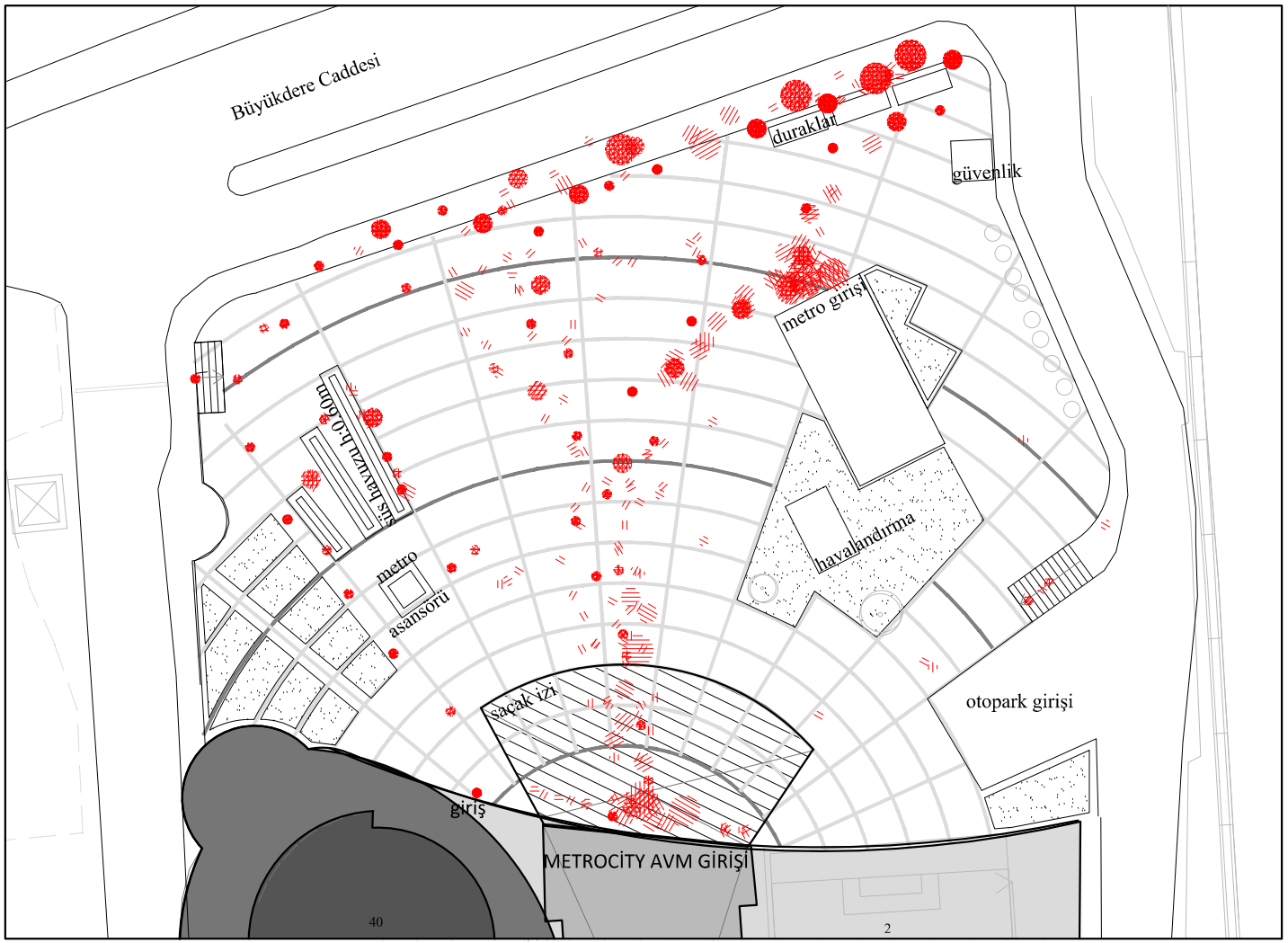


(a)



(b)

Şekil 3.35 : Metrocity AVM önünde sa:17.00 -19.00 ve sa: 20.00- 22.00 aralıklarında yapılan gözlemlerin kompozit davranışsal haritaları. (a) sa:17.00 -19.00 , (b) sa:20.00- 22.00.

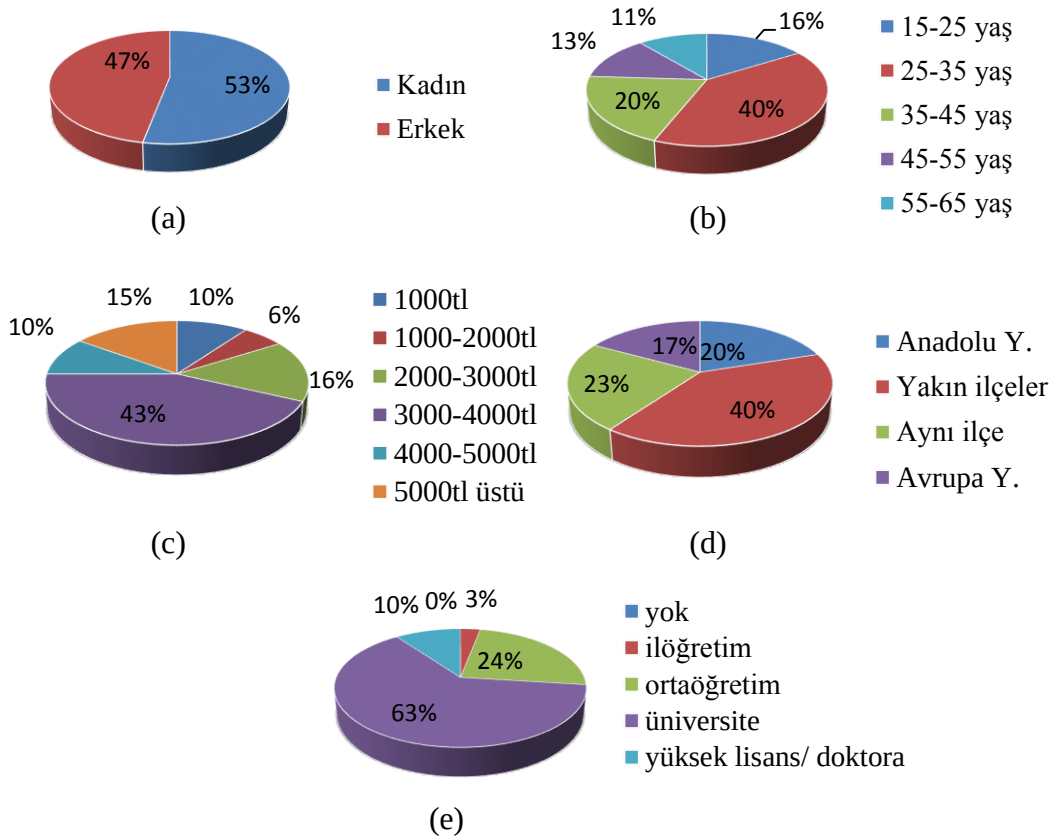


Şekil 3.36 : Metrocity Avm önünde yapılan gözlemlemelerin kompozit davranişsal haritası.

3.2.2 Levent Çarşı Meydanı

3.2.2.1 Anket sonuçları

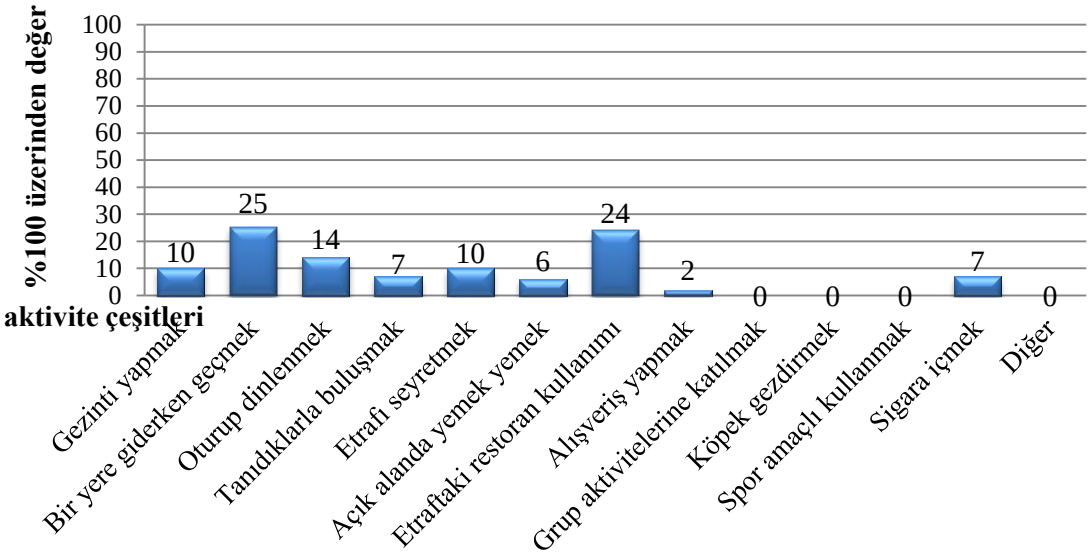
Levent Çarşı Meydanı'nda yapılan anket çalışmasına katılan kullanıcıların kadın (%53) ve erkek (%47) olarak yakın sayılarda oldukları görülmektedir (Çizelge 3.12/ a). Katılımcıların çoğunlukla 25-35 yaş aralığında (%40) oldukları ve 65-75 yaş grubu dışında diğer tüm yaş gruplarını temsil eden kullanıcıların katılımcılar arasında yer aldığı görülmektedir (Şekil 3.34). Levent Çarşı Meydanı'ndaki katılımcıların büyük bir çoğunluğu üniversite mezunu (%63) dur. (Şekil 3.34). Katılımcılar arasında diğer tüm gelir aralıklarını temsil eden kullanıcılar olmakla birlikte, 3000-4000 TL gelir aralığına sahip kullanıcılar (%43) çoğunluktadır (Şekil 3.34). Yine tüm ikamet bölgelerinden gelen bir kullanıcı kitlesi olduğu görülen Levent Çarşı Meydanı'nın yakın ilçelerde oturan kullanıcılarının sayısı %40 oranı ile diğer bölgelere kıyasla daha fazladır (Şekil 3.34).



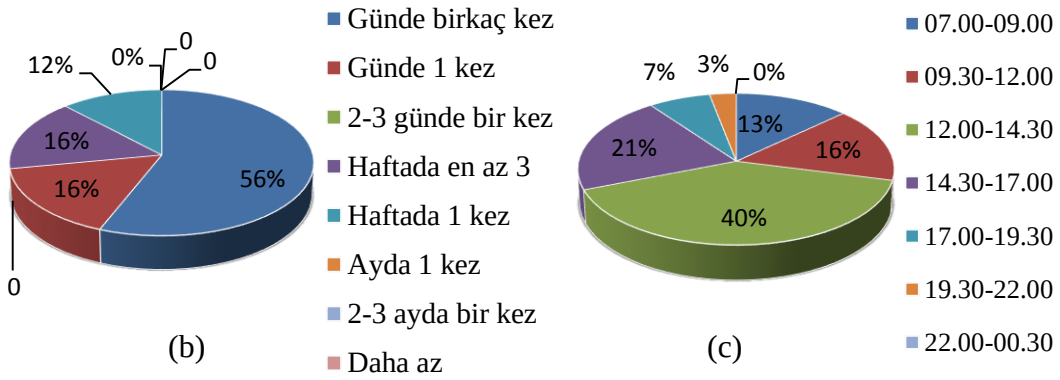
Şekil 3.37 : Levent Çarşı Meydanı'nda anket çalışmasına katılanların demografik yapılarını gösteren oranlar.(a) Cinsiyet, (b) Yaş aralıkları, (c) Gelir aralıkları oranları, (d) İkamet bölgeleri, (e) Eğitim durumları.

Uygulanan ankette, kullanıcılara kamusal açık kent mekânında gerçekleşen aktiviteler ile ilgili sorular yöneltilmiştir (Ek D). Kullanıcıların %24'ünün yakın çevredeki bir restorana erişim, %6'sının açık havada yemek yemek ve %25'inin bir yerden bir yere giderken mekanın içinden geçmek için mekanı kullandıkları saptanmıştır (Şekil 3.35).

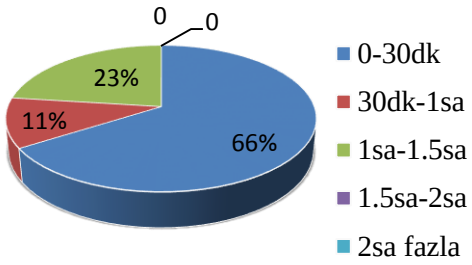
Kullanıcılara ayrıca Levent Çarşı Meydanı'nı aktivite amaçlı kullanma sıklıkları, mekanı kullandıkları zaman aralıkları ve kullanma süreleri sorulmuştur. Katılımcıların %56'sı mekanı aktivite amaçlı olarak günde bir kaç kez kullandıklarını belirtmişlerdir. (Şekil 3.35). Ayrıca mekânın çoğunlukla günün 12.00- 14.00 saat aralıklarında (%40) ve 0-30 dk (%66) süre zarfınca aktivite amaçlı kullanıldığı görülmüştür(Şekil 3.35). Tüm bu veriler mekânın özellikle öğle saatlerinde aktivite amaçlı olarak yoğun bir şekilde kullanılmakta olduğunu göstermektedir.



(a)



(b) (c)

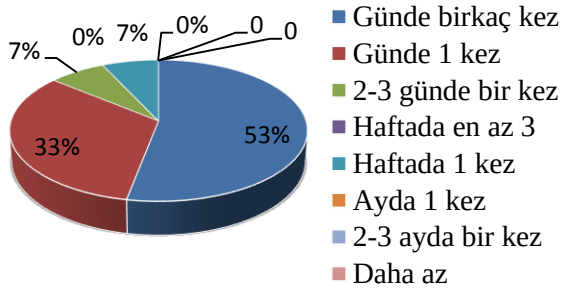


(d)

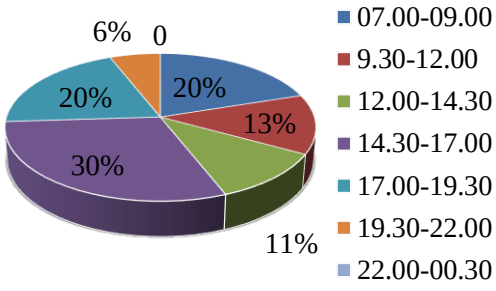
Şekil 3.38 : Levent Çarşı Meydanı'nda gerçekleşen aktiviteler ve kullanım oranları. (a) Mekanda gerçekleşen aktiviteler ve oranları, (b) Mekânı aktivite amaçlı kullanma sıklığı, (c) Mekanın aktivite amaçlı kullanıldığı zaman aralıkları, (d) Mekanın aktivite amaçlı kullanım süresi.

Levent Çarşı Meydanı'nda ankete katılan kullanıcıları arasından %53'ü mekanı sirkülasyon amaçlı olarak günde birkaç kez kullandıklarını belirtmişlerdir. Mekanın sirkülasyon amaçlı kullanımı 14.30- 17.00 zaman aralığında (%30) daha yoğunlaşmaktadır (Şekil 3.36). Levent Çarşı Meydanı'nın hangi hedefler arasında ulaşım için kullanıldığına dair verilen yanıtlarda ev ve iş arasındaki ulaşım (%36) öne çıkarken, iş ve gezinti yapmak ile alışveriş imkanları arasındaki ulaşım ise ikinci en yüksek değerde bulunmuştur (Şekil 3.36).

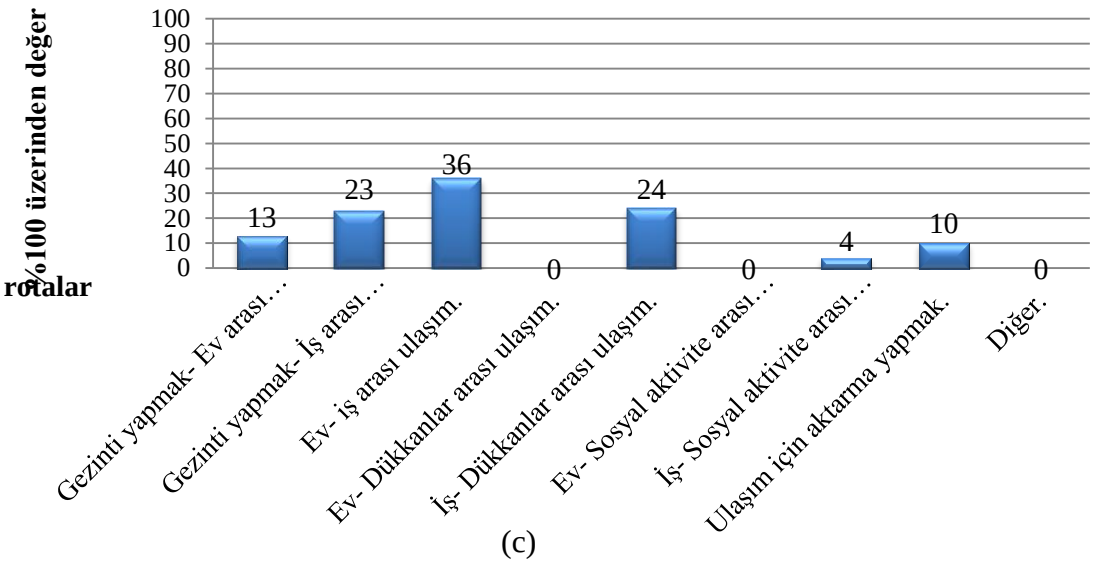
Mekanın aktivite ve sirkülasyon amaçlı kullanımı kıyaslandığında, mekanın; %56 aktivite amaçlı ve %53 sirkülasyon amaçlı olarak günde bir kaç kez olmak üzere yaklaşık eşit oranlarda kullanılmakta olduğu görülmektedir. Bu da mekanda aktivite amaçlı bulunmanın sirkülasyon amaçlı bulunmak kadar yükselen bir değer olduğunu ortaya koymaktadır (Şekil 3.35, Şekil 3.36).



(a)



(b)

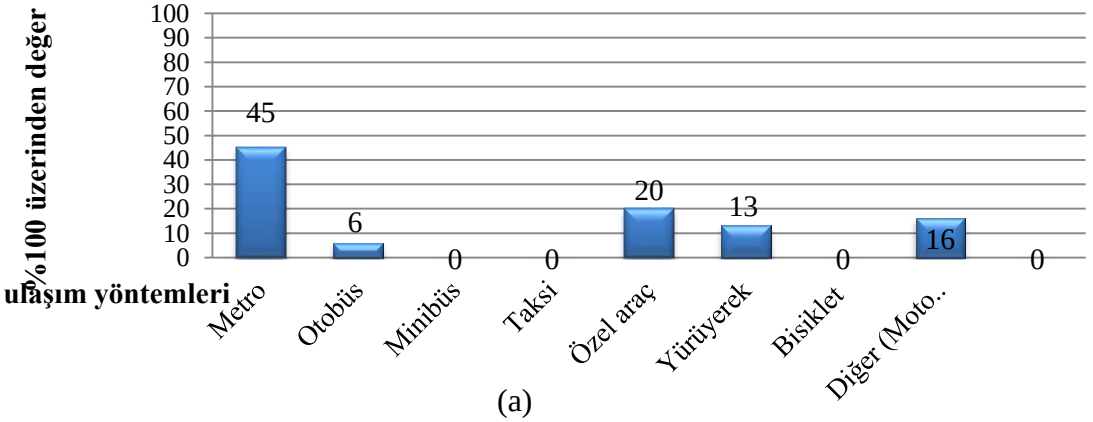


(c)

Şekil 3.39 : Levent Çarşı Meydanı´nda sirkülasyonun sıklık, yoğunluk ve çeşitlilik oranları. (a) Mekanın sirkülasyon amaçlı kullanımı sıklığı, (b) Mekanın sirkülasyon amaçlı kullanıldığı zaman aralığı, (c) Mekânın belirtilen rotalarda sirkülasyon amaçlı kullanımı.

Ankette yer alan 7., 8. ve 9. sorularla elde edilen, mekan içinden geçen sirkülasyon rotaları, bu rotaların başlangıç ve bitiş noktaları ve kullanım sıklıkları sistematik gözlem bulguları ile birlikte ele alınmıştır (Ek D).

Levent Çarşı Meydanı'nda metro kullanarak mekana ulaşım %45 oranı ile daha çoktur, bununla birlikte kullanıcı cevaplarında diğer seçenek olarak motosiklet kullanımına da dikkate değer şekilde yer verilmiştir (Şekil 3.37). Levent Çarşı Meydanı kullanıcıları mekâna kolayca ulaşabilmekte ve yaya hareketleri için ayrılan alanı yeterli bulmaktadırlar. Meydandan geçen yaya hareketi gibi araç trafiğinin de mekân kullanımına belirgin bir olumsuz yansıması bulunmaması mekânın kalitesi bakımından önemli bir veridir. Diğer taraftan, mekânın engelli kişilerin erişimi için sunduğu imkânlar yetersiz bulunmuştur (Şekil 3.37).



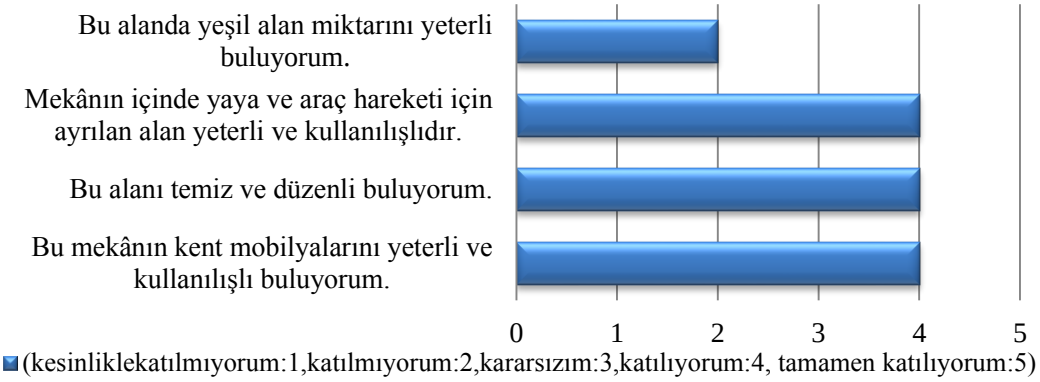
(a)



(b)

Şekil 3.40 : Mekânın erişilebilirliğinin kullanıcılar tarafından değerlendirilmesi. (a) Mekana ulaşırken kullanılan araçlar, (b) Mekanın erişilebilirliğinin kullanıcılar tarafından değerlendirilmesi.

Kullanıcılar Levent Çarşı Meydanı içinden akan yaya ve araç trafiği için ayrılan alanı ve mekandaki kent mobilyalarını yeterli ve kullanışlı bulmakta; mekanı temiz ve düzenli; yeşil alan miktarını ise yetersiz olarak değerlendirmektedirler (Şekil 3.38).



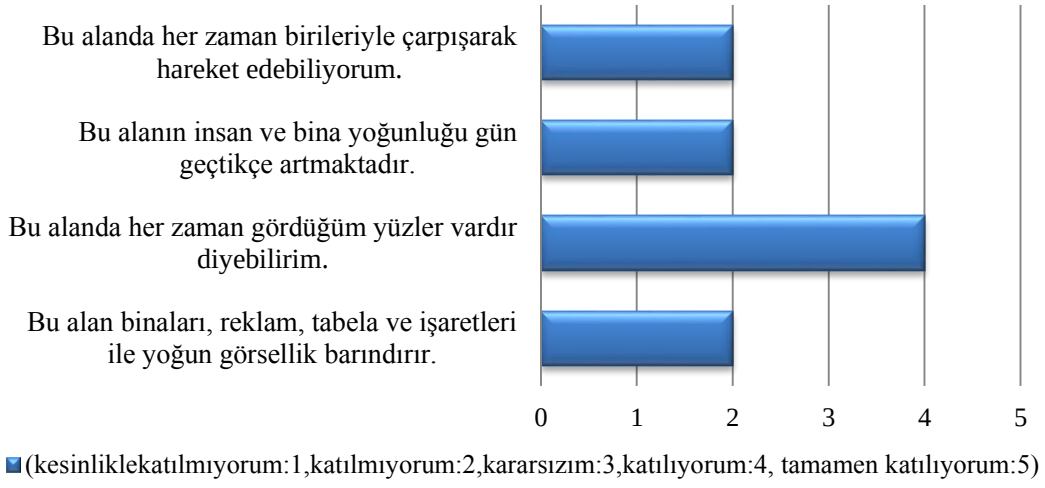
Şekil 3.41 : Mekânın fiziksel niteliklerinin kullanıcılar tarafından değerlendirilmesi.

Levent Çarşı Meydanı'nda oluşan yoğunluk algısını ölçmek üzere sorulan ifadeler, mekanın içinde rahatça hareket edilebildiğini ve reklam, işaret gibi öğelerin aşırı yoğun bir görsellik olarak algılanmadığını, ayrıca etraftaki insan ve bina yoğunluklarının artışına dair herhangi bir sonucun elde edilemediğini göstermiştir. Mekanda göz aşinalığı ile aynı yabancı kişilerle birlikte mekanın kullanıldığına dair ibarede katılıyorum cevabının yüksek çıkması, bu kamusal açık kent mekanını düzenli olarak kullananların etraflarıyla etkileşim içerisinde olduklarını, dolayısıyla

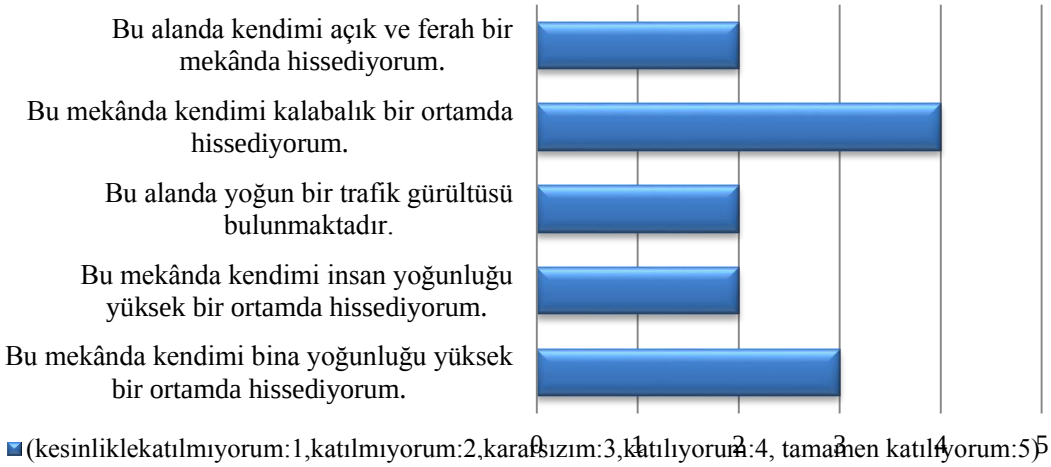
bir seviyede çevre memnuniyeti ve sahiplenmesi davranışı içerisinde oldukları konusunda ipucu vermektedir (Şekil 3.39).

Levent Çarşı Meydanı mekanının kalabalık bir mekan olarak hissedilmesine dair ibarenin dört şiddetinde ve ferah bir mekan hissedilmesi ile ilgili olan ibarenin iki şiddetinde cevaplanması, genel olarak mekanın kalabalık bir mekan olarak algılandığını göstermektedir. Mekan bina yoğunluğu bakımından insan yoğunluğuna göre daha yüksek yoğunluklu bulunmuştur. Ana caddeden kopuk sayılabilecek Levent Çarşı Meydanı'nın içinden geçen trafik ise rahtsız edici gürültü seviyesinde algılanmamaktadır (Şekil 3.39).

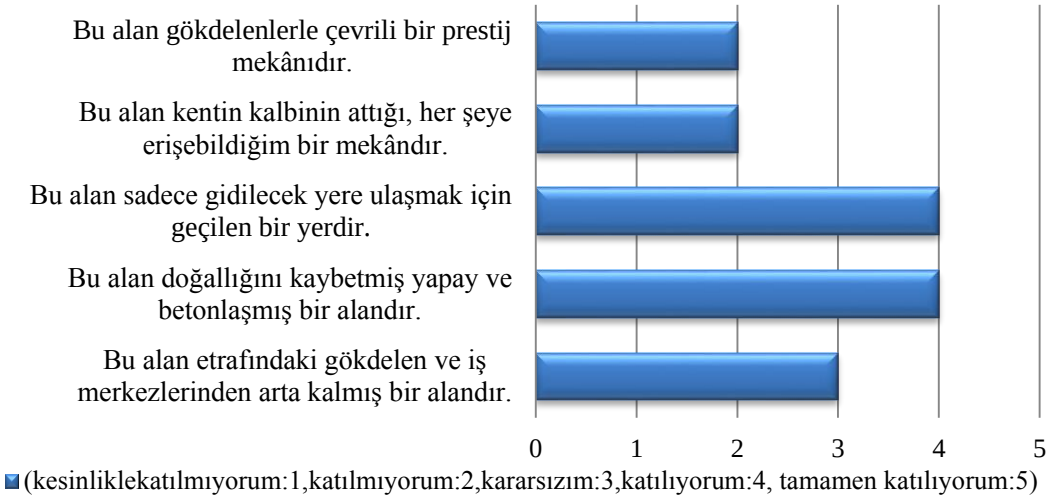
Çevre imgesi bakımından, Levent Çarşı Meydanı'nın çevresindeki gökdelenlerle birlikte prestijli bir mekân imgesi oluşturmadığı ve merkezde olmayı hissettirmediği görülmektedir. Ayrıca mekan kullanıcılarda, yapay, betonlaşmış ve çevredeki iş merkezlerinden arta kalmış ve bu doğrultuda sadece içinden geçilip gidilmek için kullanılan bir yer imgesi oluşturmuştur (Şekil 3.39).



(a)



(b)



(c)

Şekil 3.42 : Mekanın yoğunluk algısı ve imgesinin kullanıcılar tarafından değerlendirilmesi. (a) Yoğunluk algısı ile ilgili elde edilen veriler, (b) Yoğunluk algısı ile ilgili elde edilen veriler, (c) Yoğunluk imgesi ile ilgili elde edilen veriler.

3.2.2.2 Gözlem sonuçları

Şekil 3.43'ten Şekil 3.45 'e kadar belirtilen tablolarda Levent Çarşı Meydanı'nda yapılan sistematik gözlemler sonucunda elde edilen veriler davranışsal haritalama yöntemiyle gösterilmiştir. Bir hafta boyunca hergün günün aynı ve eşit zaman aralıklarına sahip saatlerinde gözlemler yapılmış, bu gözlemlerde elde veriler üst üste düşürülerek mekanın davranışsal haritası çıkarılmıştır. Gözlem saatleri kent yaşamı bakımından işe gidiş, işten çıkış, yemek zamanı ve gece hayatı gibi anlam ifade eden zaman dilimleri gözetilerek saptanmıştır.

Levent Çarşı Meydanı davranışsal haritalamalarında ortaya çıkan kullanıcıların bulundukları konum ve yoğunluklarının günün saatlerine göre hafta içi ve hafta sonu günleri arasındaki sonuçlarının birbirleriyle benzer olduğu görülmüştür (Ek E.2.a,b,c,d). Bu nedenle haritaların hafta içi ve hafta sonu günlerindeki sabah, öğle, akşam ve gece yapılan gözlemlerinden elde edilen veriler üst üste düşürülerek saatlere göre ve tüm zaman dilimlerinin üst üste düşürülmesiyle tek bir kompozit harita olmak üzere iki farklı şekilde davranışsal haritalama elde edilmiştir. Levent Çarşı Meydanı'nında yapılan davranışsal haritalamaların sonuçları dikkate alındığında, mekanın çeperlerlerinde kullanımın yoğunlaşmadığı ancak kent mobilyalarının bulunduğu konumlara göre mekana yayılmış bir kullanımın olduğu ve mekanın daha çok öğle ve akşam saatlerinde yoğun olarak kullanıldığı görülmüştür.



(a)



(b)

Şekil 3.43 : Levent Çarşı Meydanı'nda sa:07.00 -09.00 ve sa: 17.00- 19.00 aralıklarında yapılan gözlemlerin kompozit davranışsal haritaları. (a) sa:07.00 -09.00 , (b) sa:17.00- 19.00.

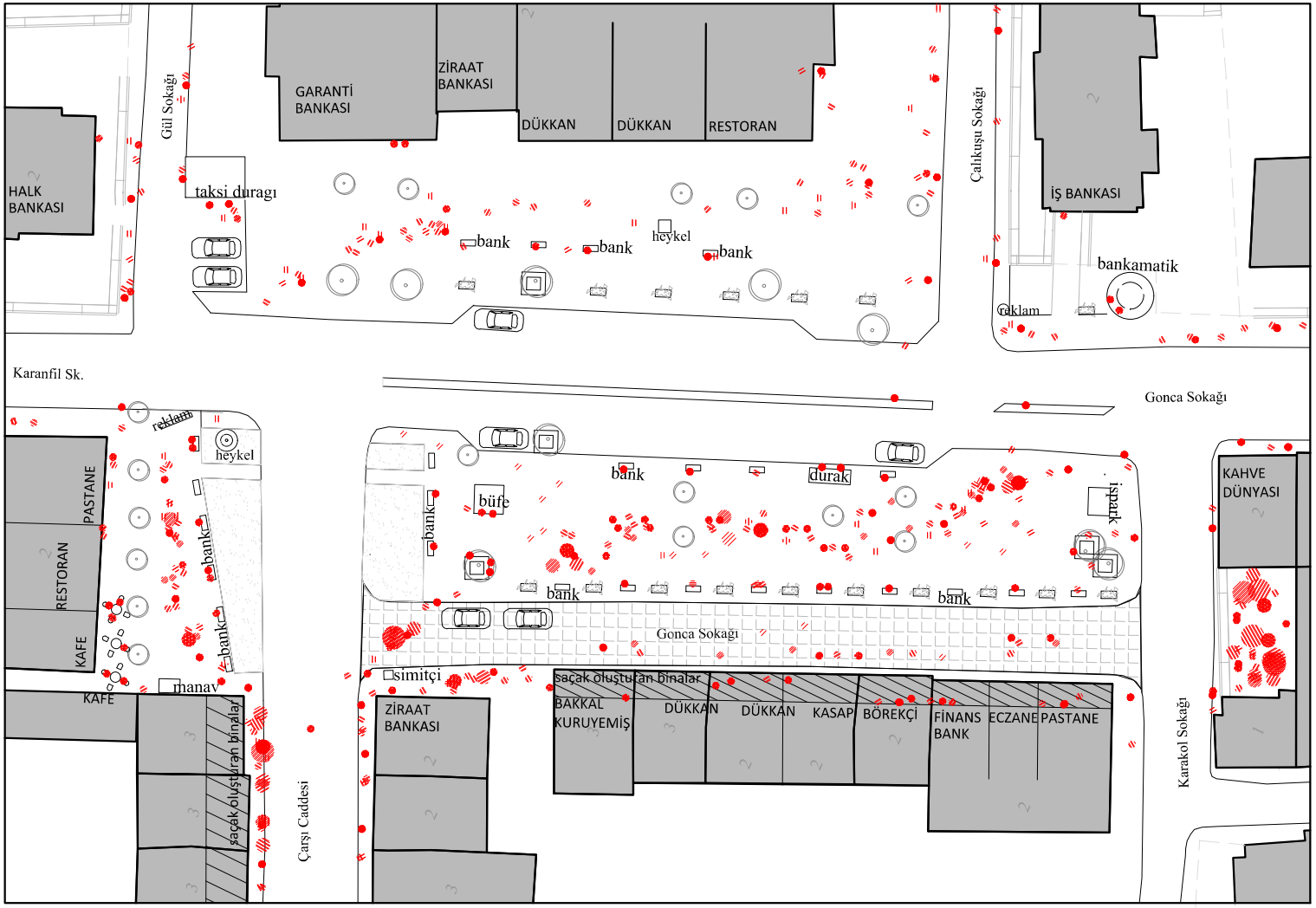


(a)



(b)

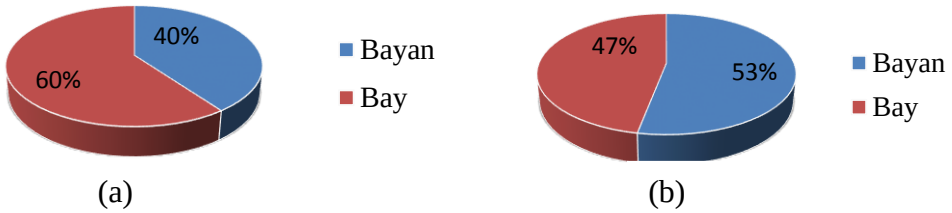
Şekil 3.44 : Levent Çarşı Meydanı'nda sa:17.00 -19.00 ve sa: 20.00- 22.00 aralıklarında yapılan gözlemlerin kompozit davranışsal haritaları. (a) sa:17.00 -19.00 , (b) sa:20.00- 22.00.



Şekil 3.45 : Levent Çarşı Meydanı'nda yapılan gözlemlemelerin kompozit davranişsal haritası.

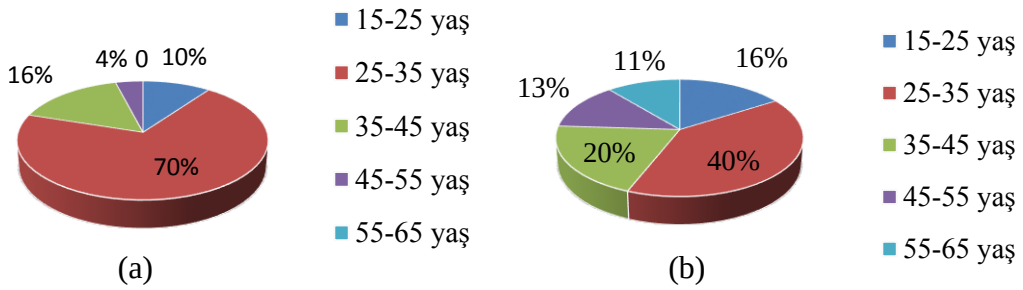
3.3 Alan Çalışması Bulgularının Değerlendirilmesi

Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı kamusal açık kent mekânlarında kadın ve erkek olarak kullanıcı grupları birbirine yakın oranlarda bulunmaktadır. Dolayısıyla bu oranlar aynı çevre etmenlerinden etkilenecek kadar yakın konumda olan bu iki mekânda güvenlik, iş olanakları, topluluk yapısı, v.b. özellikleri açısından cinsiyet ayrımı olmadan rahatlıkla kullanılabilen kent mekânları olduğunu göstermektedir (Şekil 3.46).

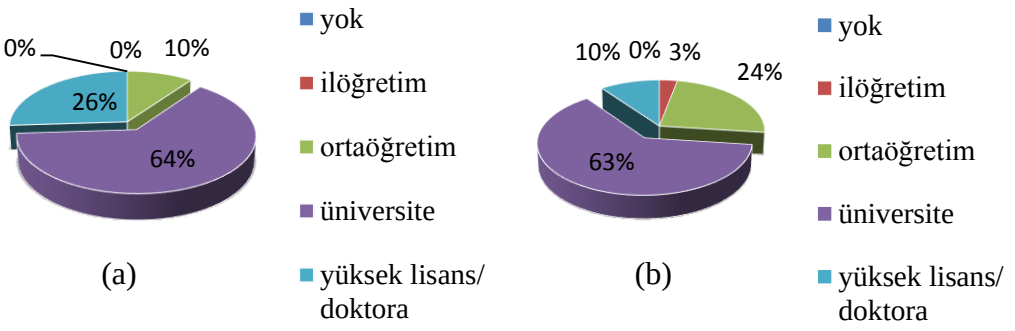


Şekil 3.46 : Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı kullanıcı profillerinin cinsiyet özellikleri (a) Metrocity AVM, (b)Levent Çarşı Meydanı.

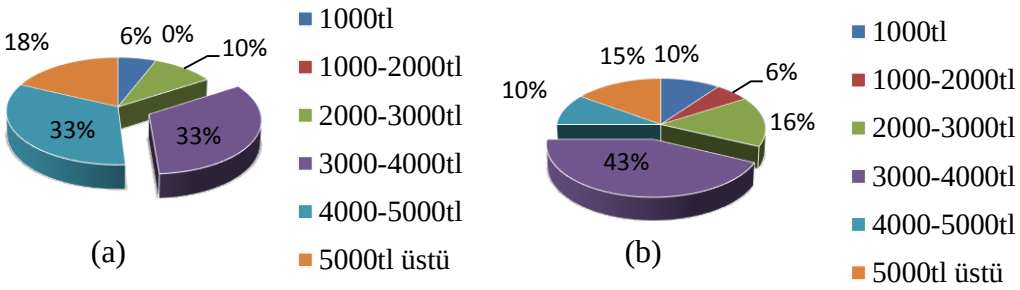
Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı kamusal açık kent mekânlarında uygulanan ankette kullanıcı gruplarınn demografik yapısına ait yaş, öğrenim durumu ve gelir aralıklarına diğer değişkenler incelendiğinde, her iki mekân için de kullanıcıların çoğunluğunun 25-35 yaş aralığında, üniversite mezunu ve 3000-4000 TL aralığında bir gelire sahip olduğu görülmektedir. Bununla birlikte Levent Çarşı Meydanı'ndaki kullanıcı grubunun Metrocity AVM kamusal açık mekânına göre demografik niteliklerinin daha geniş, değişken ve çeşitlenen nitelikleri olduğu saptanmıştır (Şekil 3.47, Şekil 3.48, Şekil 3.49).



Şekil 3.47 : Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı kullanıcılarının yaş aralıkları (a) Metrocity AVM, (b)Levent Çarşı Meydanı.

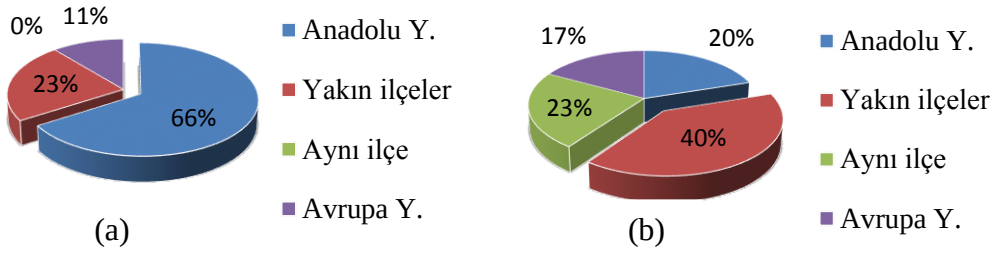


Şekil 3.48 : Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı kullanıcılarının öğrenim durumları (a) Metrocity AVM, (b)Levent Çarşı Meydanı.



Şekil 3.49 : Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı kullanıcılarının gelir aralıkları (a) Metrocity AVM, (b)Levent Çarşı Meydanı.

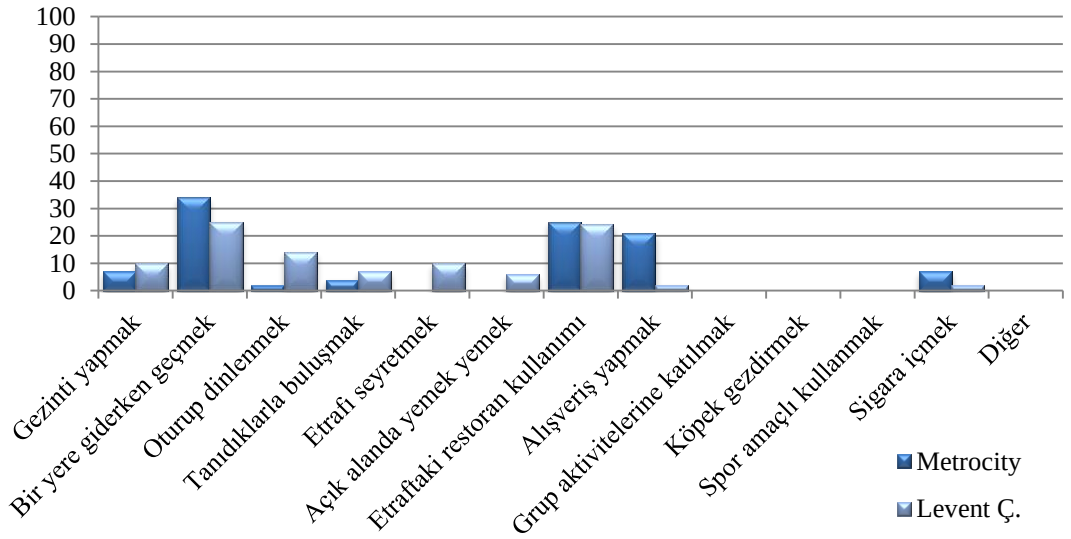
Her iki mekândaki kullanıcılara nerede ikamet ettikleri sorulduğunda kullanıcıların tamamen farklı nitelikler gösterdiği görülmüştür. Metrocity AVM kullanıcıları çoğunlukla Anadolu yakasında ikamet ettikleri halde mekâna ulaşım sağlıyorken, Levent Çarşı Meydanı kullanıcıları yakın ilçelerde ikamet etmektedirler (Şekil 3.50).



Şekil 3.50 : Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı kullanıcılarının ikamet bölgeleri (a) Metrocity AVM, (b)Levent Çarşı Meydanı.

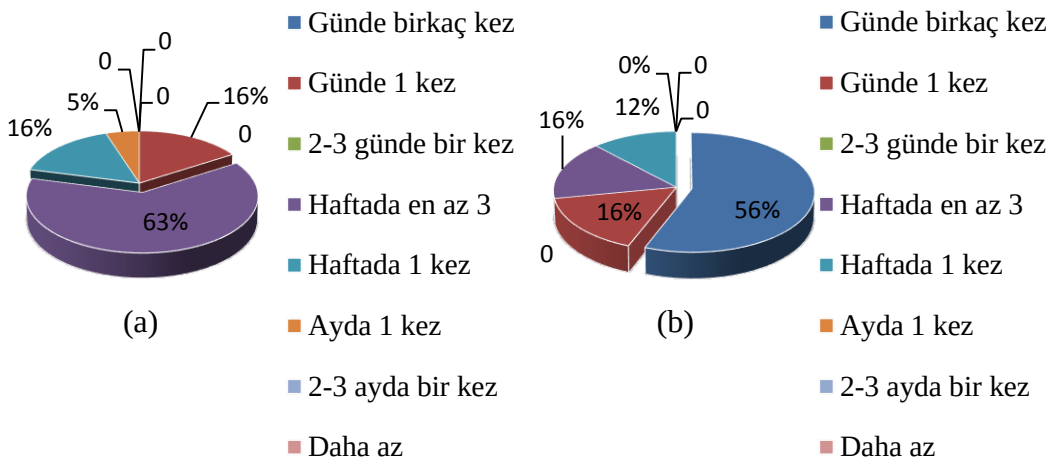
Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı'nda gerçekleşen aktiviteler incelendiğinde, Metrocity AVM önü kullanıcılarının % 20 oranlarında bir restorana gitmek ya da alışveriş yapmak amacıyla alanda bulundukları ve %34 oranında ise bir yerden bir yere giderken mekândan geçip gitmek üzere mekanda bulundukları

saptanmıştır. Levent Çarşı Meydanı kullanıcıları da benzer şekilde %24 oranında etraftaki bir restoranı kullanmak, %25 oranında ise mekânin içinden geçmek üzere mekânı kullandıklarını belirtmişlerdir. Bu verilerden farklı olarak, Levent Çarşı Meydanı kullanıcılarının %50 oranında mekânı kullanmaya yönelik diğer aktiviteleri de gerçekleştirdikleri, Metrocity AVM kullanıcılarının ise diğer aktivitelere ancak %30 oranında gerçekleştirme payı bıraktıkları görülmektedir. Levent Çarşı Meydanı'nda Metrocity AVM'nin aksine oturmak dinlenmek, etrafı seyretmek ve gezinti yapmak kayda değer derecede gerçekleştirilen aktivitelerdir. Gözlemler sonucunda elde edilen veriler de Levent Çarşı Meydanı kullanıcılarının oturma imkânlarını oldukça yoğun kullanmakta olduklarını göstermiştir (Şekil 3.52).

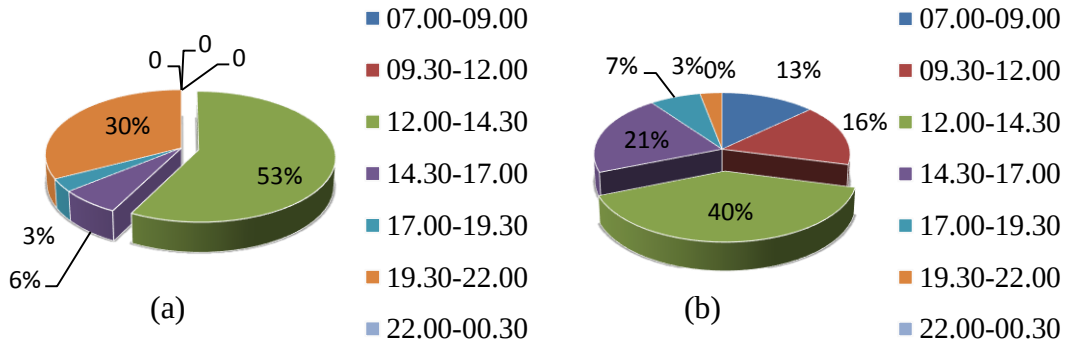


Şekil 3.51 : Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı'nda gerçekleştirilen aktiviteler.

Aktivitelerin gerçekleştirilme sıklıkları analiz edildiğinde, Metrocity AVM önündeki kamusal açık kent mekânının katılımcılar tarafından haftada en az üç kez, Levent Çarşı Meydanı'nın ise günde birkaç kez aktivite amaçlı olarak kullanıldığı görülmektedir. Bu da Levent Çarşı Meydanı'nın Metrocity AVM önündeki kamusal açık mekâna göre daha sıklıkla kullanıldığını göstermektedir (Şekil 3.52). Ayrıca her iki mekânın da en yoğun kullanıldığı saatler günün öğle saatleri olan 12.00-14.30 arasıdır (Şekil 3.53). Her iki mekânda iş yoğunluklu bir bölgede bulunduğundan öğle saatleri arasında kullanımlarının artış göstermesi beklenen bir sonuçtur.

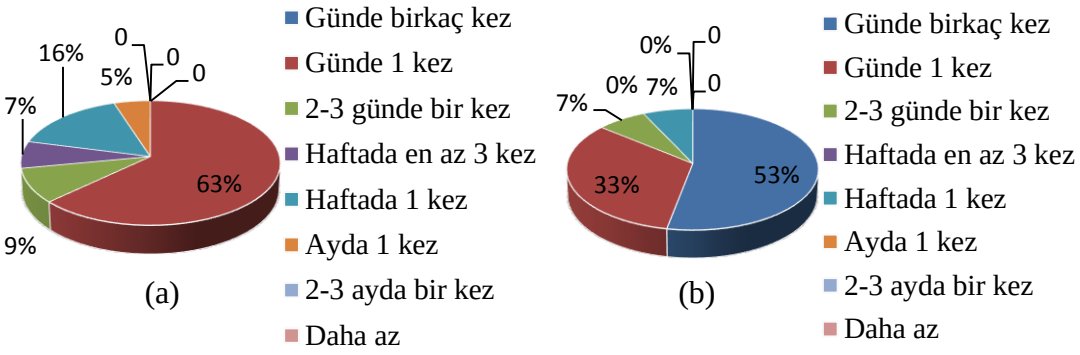


Şekil 3.52 : Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı kullanıcılarının mekanları kullanma sıklıkları (a) Metrocity AVM, (b)Levent Çarşı Meydanı.



Şekil 3.53 : Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı kullanıcılarının mekanları aktivite amaçlı olarak kullandıkları zaman dilimleri (a) Metrocity AVM, (b)Levent Çarşı Meydanı.

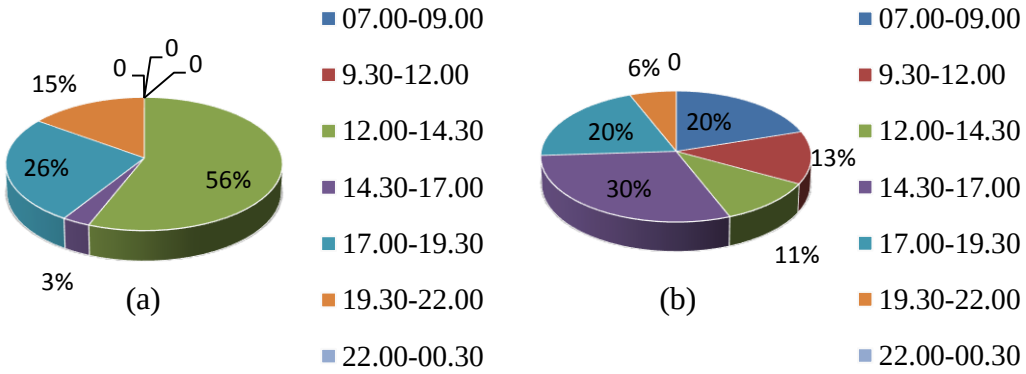
Kamusal açık kent mekânlarının sirkülasyon amaçlı olarak kullanımları sıklıkları ve yoğunluklarına bakılacak olursa, Metrocity AVM'nin günde bir, Levent Çarşı Meydanı'nın çoğunlukla günde birkaç kez sirkülasyon amaçlı kullanılmakta olduğu öne çıkmaktadır (Şekil 3.54). Bu da Levent Çarşı Meydanı'nı yakın çevresindeki konutlara ve diğer kent parçalarına hem yaya hem trafik olarak bağlayan yolların arakesitinde olmasından kaynaklanmaktadır. Metrocity AVM önündeki kamusal açık kent mekanı önünden geçen son derece işlek Büyükdere aksı ve sağ ve solundaki yollarla çevresine bağlanmakta ancak bu yollar güçlü yaya bağlantıları oluşturmamaktadır.



Şekil 3.54 : Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı'nın sirkülasyon amaçlı olarak kullanımları sıklıkları (a) Metrocity AVM, (b)Levent Çarşı Meydanı.

Tüm bu bulgulardan yola çıkarak diyebiliriz ki, Metrocity AVM, Levent Çarşı Meydanı ile aynı iş çevresi dinamiklerine sahip olup, hafta içi öğle saatlerinde her iki mekânda da özellikle yemek amaçlı bir yoğunlaşma olmakla birlikte, Levent Çarşı Meydanı'nın günde birkaç kez, Metrocity AVM'nin ise 2-3 günde bir kullanılıyor olması Metrocity AVM'nin Levent Çarşı Meydanı kadar kullanıcılarına tercih edilir gelmediğini göstermektedir.

Her iki mekânda oluşan sirkülasyon, mekânda yapılan gözlemlerin sonucunda oluşturulan haritalar ve anketler sonucunda elde edilen veriler ışığında, Metrocity AVM için 12.00- 14.00 ve Levent Çarşı Meydanı için 14.30- 17.00 saatleri arasında yoğunlaşmaktadır (Şekil 3.55).



Şekil 3.55 : Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı kullanıcılarının alanları sirkülasyon amaçlı kullanım süreleri (a) Metrocity AVM, (b)Levent Çarşı Meydanı.

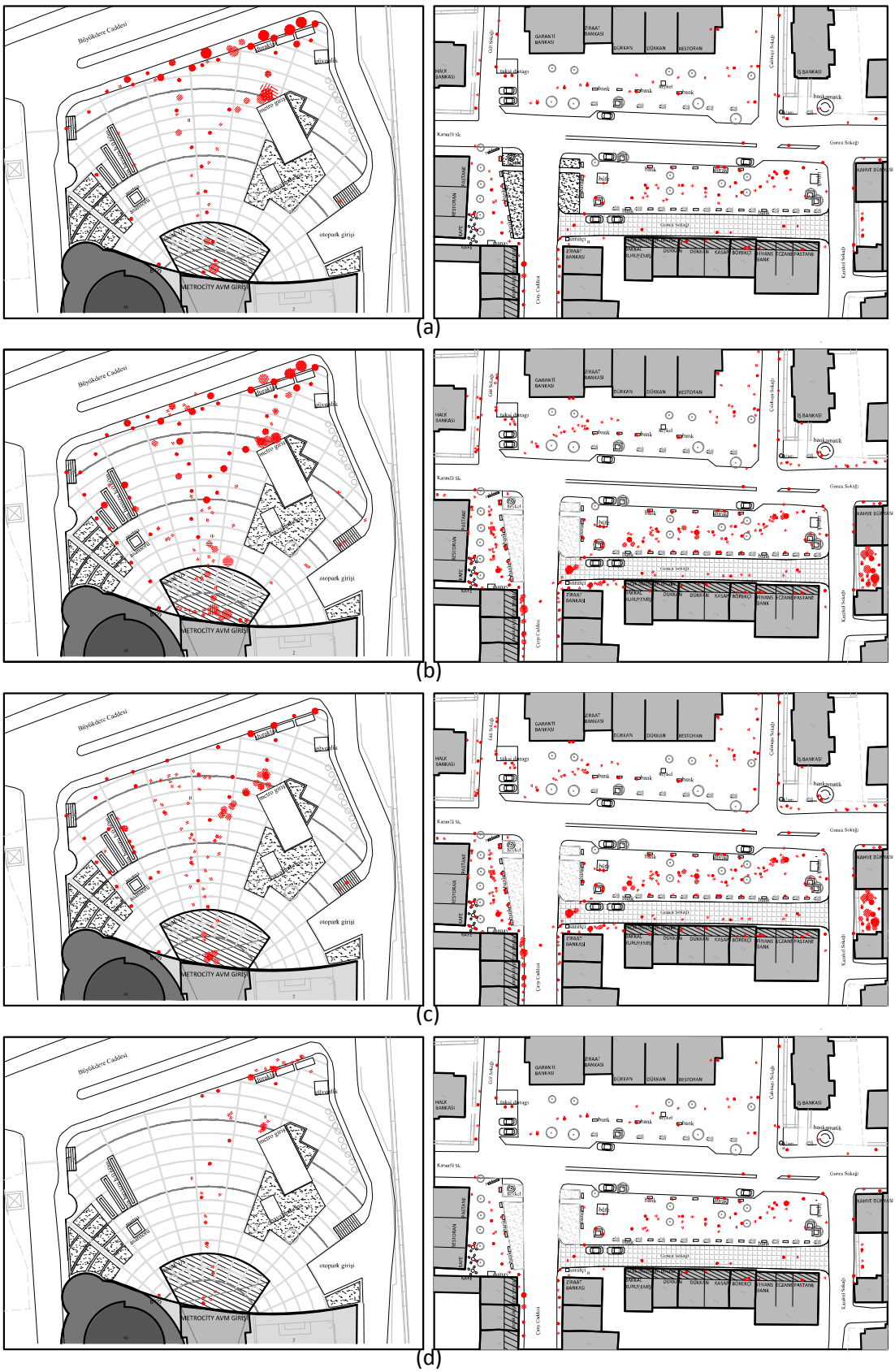
Ayrıca yapılan sistematik gözlemlerde her iki mekanın hafta içi öğle saatlerinde diğer saatlere göre belirgin olarak daha yoğun kullanılmakta olduğu, anketlerden elde edilen verilerin de bu doğrultuda olduğu görülmüştür. Levent Çarşı Meydanı için en

yoğun aktivite restoran kullanımı ve aktivitenin en sık olduğu aralık öğle saatleriyken, mekânın davranışsal haritası ve anket sonuçlarından elde edilen veriler mekanda günün öğle saatlerinde sirkülasyon artışının, Metrocity AVM 'nin aksine, mekânın yoğunluğunu diğer zaman aralıklarına kıyasla aşırı bir şekilde farklılaştırmadığını göstermektedir. Dolayısıyla, Levent Çarşı Meydanı'nın, Metrocity AVM ile kıyaslandığında hemen her saat aralığında sirkülasyon amacıyla kullanımından bahsedilebilmektedir (Şekil 3.56).

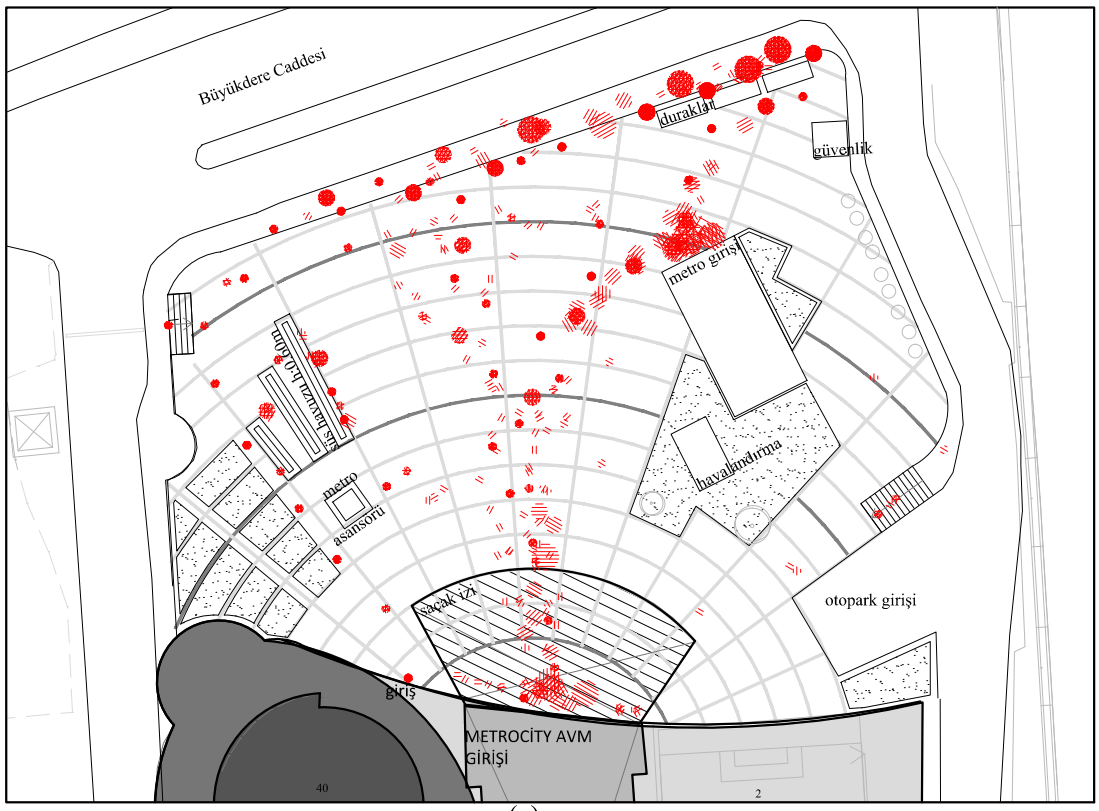
Mekânların yoğunluk değerlerinde artış ve azalmaya neden olan sirkülasyon çeşitliliği ve değişimleri ele alındığı takdirde, Levent Çarşı Meydanı'nda çeşitli fonksiyonlara sahip cephelerin bulunması ve bir çok sokağın bağlandığı bir nokta olmasından dolayı sirkülasyon yoğunluğu daha az değişmektedir. Metrocity AVM' de ise plaza kullanım saatleri ve Büyükdere Caddesi'nde bulunan otobüs durakları sirkülasyon yoğunluğunun çok değişken olmasına ve dolayısıyla mekanın farklılaşan yoğunluk değerlerine sahip olmasına neden olmaktadır. Ayrıca Metrocity AVM önünde sirkülasyon aynı yönlü fakat Levent Çarşı Meydanında sirkülasyon yönleri çok daha çeşitlidir. Her iki mekânın da hafta içi akşam saatlerinde diğer gözlem saatlere göre daha az kullanılmakta olduğu ortaya çıkmakta, Metrocity AVM'nin günün saatlerine göre çıkartılan kompozit haritalamaları, akşam saatlerinde belirgin şekilde ıssız kalmakta olduğunu göstermektedir.

Levent Çarşı Meydanı'nda yapılan çalışmalarda ise, yine hafta içi kullanımının hafta sonuna kıyasla daha yoğun olduğundan bahsedilebilir. Mekânlar yoğunluk artışları ve azalmalarını tetiklediğine dair aralarındaki kullanım farklılığı ise mekânların birini beklemek veya oturup etrafı seyretmek için kullanımı sorularına verilen anket cevapları ve cevapları destekler nitelikteki gözlemler sonucunda ortaya çıkmaktadır (Şekil 3.56).

Her iki mekanın kompozit haritalarına bakıldığında, Metrocity AVM önündeki kamusal açık kent mekanının yoğun olarak sirkülasyon için kullanıldığına dair ulaşım izleri okunmakta, tüm gün ve saat aralıklarının verilerinin birleştirilmesi bile bazı alanlarda insan kullanımlarına dair işaret gösterememektedir. Levent Çarşı Meydanı davranışsal haritalamasına bakıldığında ise alanın tamamının daha homojen olarak kullanıldığı izlenmekte, sirkülasyon için oluşan izlerin yanında mekanın durağan diğer aktiviteler için de kullanılmakta olduğu okunmaktadır (Şekil 3.57).



Şekil 3.56: Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı'nda yapılan sistematik gözlemlerin saat aralıklarına göre oluşturulan kompozit haritalamaları .(a) sa:07.00-09.00, (b) sa:12.00-13.00, (c) sa:17.00- 19.00, (d) sa:20.00-22.00.



(a)



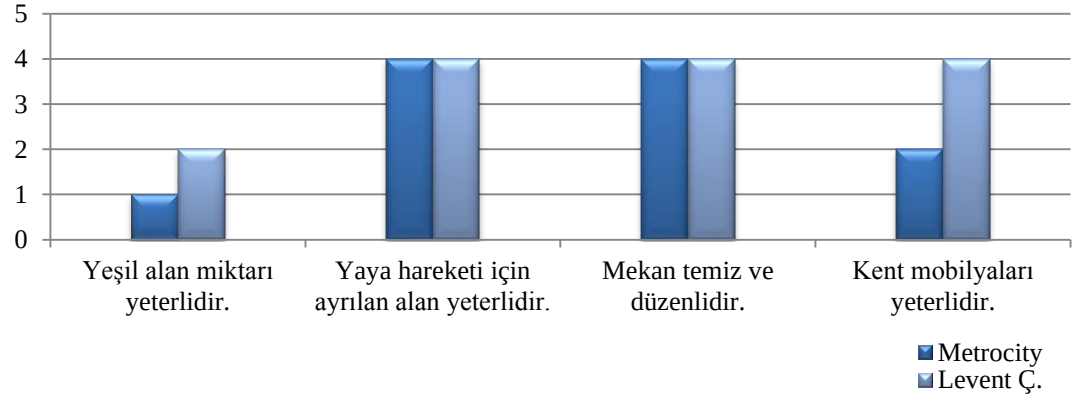
(b)

Şekil 3.57 : Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı'nda yapılan sistematik gözlemlerin kompozit haritalamaları.(a) Metrocity AVM kamusal açık kent mekanı, (b) Levent Çarşı Meydanı.

Metrocity AVM'de kamusal açık kent mekânı yeşil alan, oturma imkanı, çöp kutusu gibi kent mobilyaları bakımlarından yetersiz bulunurken, Levent Çarşı Meydanı kullanıcıları kent mobilyaları bakımından alanı yeterli bulmuştur. Her iki alanda da kullanıcılar mekanları temiz, düzenli ve yaya hareketi için ayrılan alanları yeterli bulmaktadır.

Ankete katılanların kent mobilyaları bakımından Levent Çarşı Meydanı'nı Metrocity AVM ile kıyaslandığında daha yeterli buldukları. Mekânda oturarak zaman geçirebilme olanaklarının Levent Çarşı Meydanı'nda daha geniş olmasının yanında, Metrocity AVM'nin önünde bulunduğu hız ve hareketiyle rahatsız edici olan Büyükdere Caddesi'nin aksine; Levent Çarşı Meydanı'nın daha içe dönük ve dingin yapısı, kullanıcılarını başka amaçlar için orada olsalar dahi oturmaya ve dinlenmeye davet etmektedir.

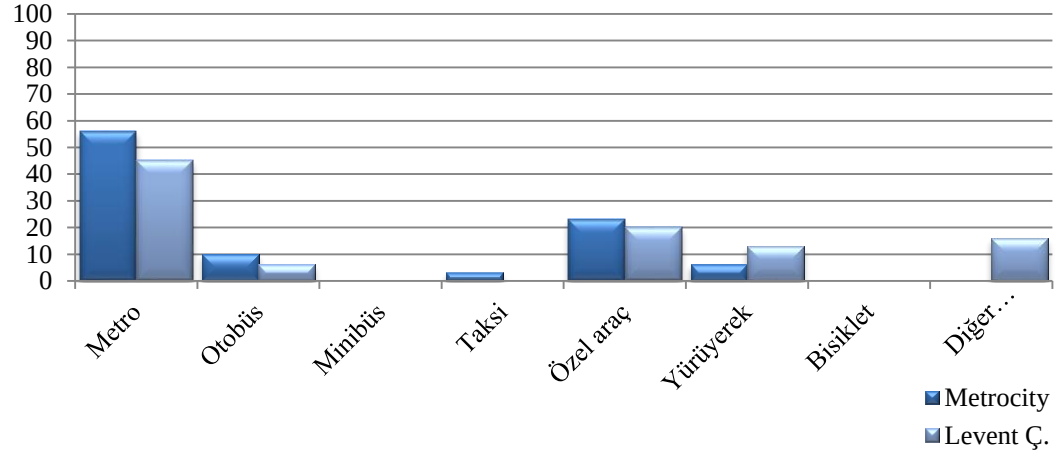
Levent Çarşı Meydanı'nda yapılan çalışmalarda ise, yine hafta içi kullanımının hafta sonuna kıyasla daha yoğun olduğundan bahsedilebilir. Mekânlar yoğunluk artışları ve azalmalarını tetiklediğine dair aralarındaki kullanım farklılığı ise mekânların birini beklemek veya oturup etrafı seyretmek için kullanımı sorularına verilen anket cevapları ve cevapları destekler nitelikteki gözlemler sonucunda ortaya çıkmaktadır Şekil.3.58).



Şekil 3.58 : Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı'nın fiziksel niteliklerinin değerlendirilmesi

Mekânların her ikiside en çok metro ile ulaşılan alanlar olarak öne çıkmaktadırlar. Yine her iki mekâna ulaşım sağlanması için araç olarak metrodan sonra özel araçlar gelmektedir.

Anket seçeneklerinde yer almayan motosiklet Levent Çarşı Meydanı'nda ankete katılımcıların bazıları tarafından önemli bir ulaşım aracı olarak kullanıldığı belirtilmiştir (Şekil 3.59).

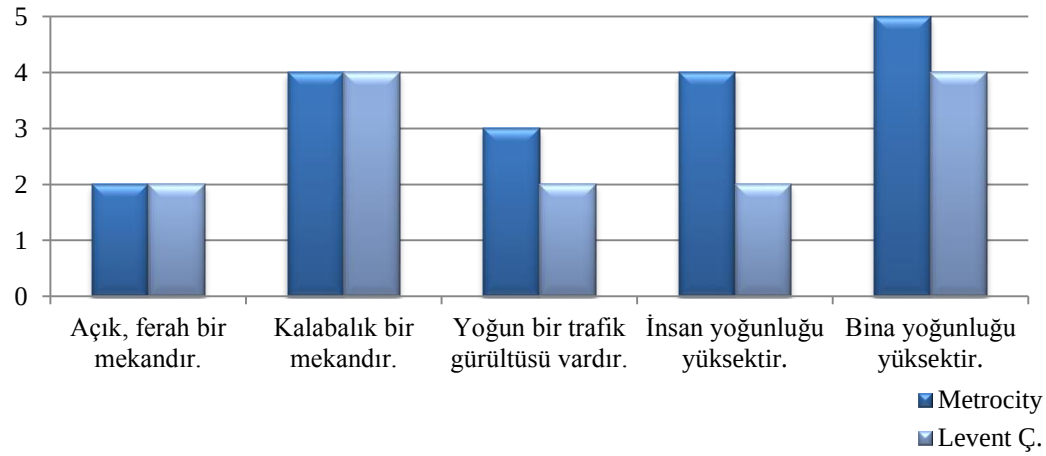


Şekil 3.59 : Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı'na ulaşım araçları.

Mekânın ulaşılabilirliği her iki alanın kullanıcıları tarafından da yeterli bulunurken, engelli erişiminin yetersiz olduğu belirtilmiştir. Anket sonuçlarından alandaki diğer yayaların hareketlerinin rahatsız edici bulunmadığı çıkarken, yakın çevredeki araç trafiği gürültüsü Metrocity AVM'de daha şiddetli olarak ortaya çıkmaktadır. Levent Çarşı Meydanında ise birçok sokak ve kesişimler olmasına rağmen alanın içinden geçen trafik daha az derecede rahatsız edici olarak bulunmaktadır

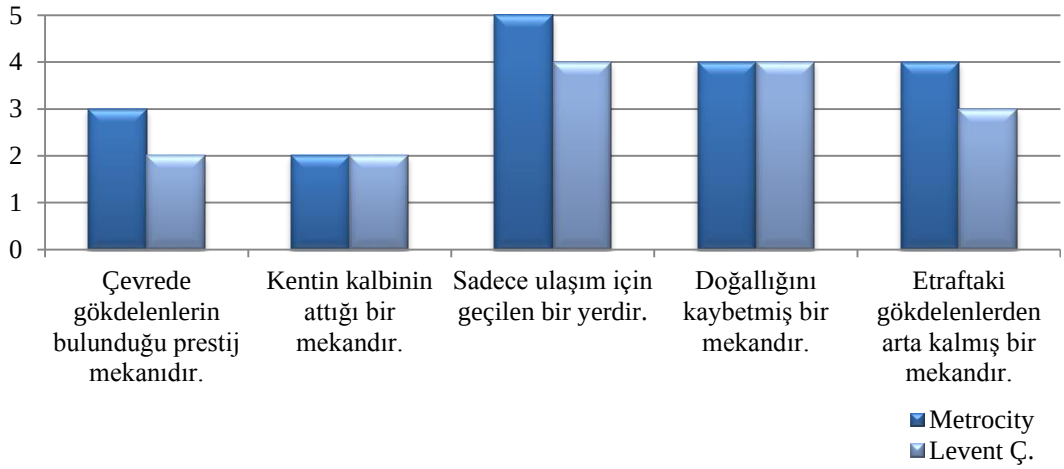
Her iki alanın kullanıcısı da yaya hareketlerinin biriyle çarpışacak kadar kısıtlandığını düşünmemektedir. Metrocity AVM kullanıcıları alanda tanıdık gelmeye başlayan kişiler fark etmezken, Levent Çarşı Meydanı kullanıcıları alanı birlikte kullanırken fark ettikleri aynı kişiler olduğunu söylemektedirler. Metrocity AVM aktiviteleri engelleyecek kadar araç trafiği açısından rahatsız edici; Levent Çarşısı Meydanında ise alan araç trafiği bakımından rahatsız edici seviyenin altında bulunmuştur. Tabelalar, işaretler gibi reklam öğeleri her iki alanda da rahatsız edici seviyelerde bulunmamıştır.

Araştırma alanlarının yoğunluk algısına etkileri incelendiğinde katılımcıların her iki mekân için de verdikleri cevaplarla alanları kalabalık bir ortam olarak bulduklarını belirtmişlerdir. Ama Metrocity AVM'de katılımcılar hem bina hem insan yoğunluğunu rahatsız edici seviyede bulurken, Levent Çarşı Meydanında yapılan anketlerde sonuçlar, katılımcıların alanı bina yoğunluğu yüksek fakat insan yoğunluğu rahatsız edici olmayan seviyede bulduklarını göstermektedir (Şekil 3.60).



Şekil 3.60 : Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı'nın yoğunluk algısı açısından değerlendirilmesi.

Kullanıcıların yoğunluk imgesi olarak çevreden aldıkları etkileşim sorgulandığında ise her iki çalışma alanının da doğallığını kaybetmiş ve tamamen betonlaşmış alanlar olarak bulundukları ortaya çıkmaktadır. Bu bulguyla birlikte alanlar prestij mekânı veya her şeye erişim olanağı veren merkezi bir mekân olarak ta yeterli bulunmamaktadırlar. Metrocity AVM, etrafındaki gökdelen ve iş merkezlerinden arta kalan bir alan olarak, Levent Çarşı Meydanından daha güçlü bir yoğunluk imgesine sahiptir. Ama her iki alanda gidilecek yere ulaşmak için içinden geçilen yerler olarak tarif edilmektedirler (Şekil 3.61).



Şekil 3.61 : Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı'nın yoğunluk algısı açısından değerlendirilmesi.

3.4 Bölüm Sonuçları

Yoğunluğun kamusal açık kent mekanı kullanımını dönüştürmesi varsayımından hareketle yapılan bu araştırmada, araştırma adımları mekanların tanıtılması, kullanıcıların görüşlerini ölçen anket çalışması yapılması ve mekanların sistematik gözlemlemeleri sonucunda davranışsal haritalamalarının elde edilmesi şeklinde ilerlemiştir.

Mekanların küreselliğin bir kenti şekillendirmesi sürecinden oldukça yoğun bir şekilde etkilenmekte olan İstanbul'da, önde gelen ve nüfus ve yapı yoğunluğu bakımından diğer İstanbul ilçelerine göre yüksek değerlerde olan Levent Bölgesi'nde yer aldıkları görülmektedir.

Anket ve gözlem sonuçları ile genel olarak;

- Levent Çarşı Meydanı kullanıcılarının verdiği cevaplarla şekillenen grafiklerin, Metrocity AVM kullanıcıları tarafından verilen cevaplarla şekillenen grafiklerden daha çeşitli olduğu, yani Levent Çarşı Meydanı'nın, Metrocity AVM önü kamusal açık kent mekanına kıyasla demografik, kullanım şekilleri bakımlarından daha çeşitliliğe sahip olduğu görülmektedir.
- Genel olarak gözlem sonuçları ile Levent Çarşı Meydanı'nın günün her saatinde ve anket sonuçlarıylada desteklendiği üzere rekreasyon amaçlı ve mekanda oturup etrafı izleyerek zaman geçirme kullanımları açısından daha çok kullanılmakta olduğundan bahsedilebilir.
- Levent Çarşı Meydanı'nın nüfus yoğunluğu değeri değişkenliğinin, Metrocity AVM önü kamusal açık kent mekanı nüfus yoğunluğu değeri değişkenliğine göre daha sabit olduğu, bu özelliğinin yukarıda belirtildiği çeşitli kullanımlara ve demografik yapıya sahip olmasından kaynaklandığı ortaya çıkmaktadır.
- Mekanlardan Metrocity AVM önündeki kamusal kent mekanı, küresel ekonomi ve plaza yaşamından daha yoğunluklu etkilenen, Levent Çarşı Meydanı ise daha eski tarihli yapılmış olup, bir mahalle içinde kalması ve çevredeki tüm ihtiyaçlara cevap veren bir dokuya sahip olması özellikleri bakımından öne çıkan mekanlardır.

4. SONUÇLAR

Kentler ve kamusal mekânlar insanların birbirleri ile iletişim kurdukları, kentin ruhunu yansıtan, toplumu şekillendiren alanlar olup, geçirdikleri tüm değişimlerin dolaylı veya dolaysız nüfus hareketleri ve artışı ile ilgili olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu doğrultuda, yoğunluğu çalışılması gereken önemli bir değer olarak ortaya koyan, açık kamusal kent mekânlarının kullanımlarının yoğunluk artışı karşısında geçirdiği dönüşümün sonuçlarını incelemek bu tezin konusu olmuştur.

Kent olarak nitelenebilmek kentte yaşayan nüfus ile ölçülse de, kentin alt katmanlarında daha derin bir nitelik gerektirdiği, kent ve bileşenleri ile ilgili tüm araştırmalarca ortaya koyulmakta olup, bu hassasiyetle ele alınan yoğunluk ile ilgili kavramsal çerçevede, yoğunluğun çok yönlü tanımlamalarına ve kamusal açık kent mekanı ile ilişkilerine tarihsel geri planı bağlamında yer verilmiştir. Fiziki olarak ele alındığında yoğunluk ve kent arasında planlama disiplinin kurduğu köprü gibi, sosyal ve beşeri olarak yaklaşıldığında kültür ve coğrafyanın yoğunluk ile önemli bağlar kurduğu görülmektedir.

Yoğunluğun kamusal açık kent mekanı kullanımını değiştirme sürecinde etkin olduğu düşüncesinden hareketle, olası dönüşümlerin nasıl meydana geldiğini tespit etmek amacıyla alan çalışması, yoğunluk değeri ülkemizde benzer nitelikli bir çok bölgeye kıyasla yüksek olan ve bu yoğunlaşmayı tetikleyen güçlerin devam eden etkisi altında bulunan Levent Bölgesi'nde; Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı'nda yapılmıştır. Çalışma alanlarının arka planları, tarihleri ile ilgili literatür araştırmasının ardından, kullanıcılarının görüş ve fikirlerinin sorulduğu anket çalışması yapılmış ve bu veriler sistematik gözlemler neticesinde elde edilen davranışsal haritalarla desteklenmiştir.

Bu çalışma temel tartışma platformu olarak yoğunluk ve kamusal açık kent mekânlarının kullanımlarına yönelik, Levent Bölgesi'nde yer alan Metrocity AVM ve Levent Çarşı Meydanı'nda kamusal kent mekânlarının yoğunluk değeriyle olan ilişkisini incelemiştir. Yapılan tespit, anket ve gözlem sonuçlarından anlaşıldığı üzere

kamusal kent mekânlarının kullanım örüntüleri yoğunluk ile ilişkili olup, kamusal açık kent mekanların tasarımında dikkat edilmesi gereken bağlantıları şunlardır:

- Kamusal açık kent mekânını kentin bir parçası yapan önemli özelliklerden biri olarak heterojenliği içermesi gerektiği düşünülürse kamusal açık kent mekanının her çeşit insanı davet eden ve bu çeşitliliği içerebilecek yoğunluğa açık olması beklenir. Bu çeşitliliği kapsayan bir yoğunluğu içermek, kenti ve toplumu ifade etmesi bakımından kamusal açık kent mekanını daha yeterli hale getirmekte ve mekanın çeşitliliğe cevap verebildiği sürece günün her saatinde kullanılmaya devam etmesini sağlamaktadır. Kamusal açık kent mekanlarının tek tip amaç için kullanılıp, mekanı yaşatacak yoğunluk değerinin altına düşmesi ve zaman zaman terk edilen bir alan haline gelmesi toplum ilişkileri demek olan açık kamusal kent mekanının anlamını erozyona uğratacaktır.
- Kamusal açık kent mekânları yoğunluğun müdahale edemediği, kişiye alan tanıyan köşelere sahip olmalı, yoğunluğun ve insan akışının engellenmeden ve diğer kamusal mekân kullanımlarına taşmadan bir yol bulması sağlanmalıdır. Böylece diğer kullanım amaçları gibi kamusal açık kent mekanı yoğun sirkülasyon ile de başarıyla kullanılabilir. Bu anlamda kamusal kent mekanının fiziksel özellikleri önemlidir.
- Araştırma alanlarının aynı bölgede olması ve yakın sayılmalarına rağmen demografik yapıda görülen farklılıklar, ya da diğer bir deyişle, yoğunluğu oluşturan kullanıcı grubunun homojen olması, - aynı sınıf ve hayat şekline sahip insanların bir aradalığı- ile kamusal kent mekânının kullanım çeşitliliğinin azalması arasında bir ilişki olduğu düşünülebilir.
- Kent mobilyaları kullanımı, gürültü, alanın temizliği ve düzenliliği gibi fiziki şartlar her zaman açık kamusal kent mekânının kullanım kalitesi ile ilgili olup, yoğunluk artışı ile kesin bir uyuşmazlığı gözlenmemiştir.
- Araştırmalarda görülmektedir ki: insanlar çevrelerini kalabalık olarak nitelerken bunun insan yoğunluğundan çok bina yoğunluğu ile ilgili bulmuşlardır. Kamusal açık kent mekânları insanlarla etkileşim içine girilmesi beklenen, dolayısıyla bina yoğunluğunun bu etkileşimi olumsuz etkilemeyeceği bir düzen beklentisi vardır.
- Levent Bölgesi'nde yapılan her iki alan çalışmasında da kullanıcıların çevrelerini yüksek bina yoğunluğuna sahip ve gökdelenlerde çevrili bulmasına

karşın kendilerini iş ve canlılığın ritminin hissedildiği ve prestij unsuru olan bir mekânda hissetmedikleri görülmektedir. Bu da yoğunluk artışı ve prestij için yapılan gökdelenlerin, kullanıcılara sadece yüksek bina yoğunluğu ile çevrili oldukları ve ifade olarak amacına ulaşamamış bir mekân sunduğunu göstermektedir.

Yoğunluk ve kamusal açık kent mekânını dönüştürücü etkilerinin ele alındığı bu tez kapsamında, ortaya koyulan araştırma soruları ve yapılan alan çalışmasının bulguları arasındaki ilişkiler şöyle özetlenebilir:

- Levent Bölgesi'nde farklı yoğunluk ve dokuya sahip ama aynı çevresel etmenlere tabi iki kamusal açık kent mekânında yapılan çalışmada, yoğunluğun kamusal açık kent mekânının önemli bir bileşeni olduğu görülmüş, aynı zamanda mekânın kullanımı ve yoğunluk arasında karşılıklı dönüştürücü bir etkileşim olduğun saptanmıştır.
- Yoğunluğun tarihte de görüldüğü gibi azaltılmasını veya arttırılmasını gerekli gören görüş ve idealler çerçevesinde mekânların tasarlandığı ve kullanıldığı açıktır. Bu birbirinden farklı yönelimlerle şekillenen yoğunluğun mekânı dönüştürücü etkisi ve güncel dünya anlayışları arsında kuvvetli bir bağ bulunmaktadır. Alan çalışması olarak Levent Bölgesi'nde küreselleşmenin şekillendirdiği farklı yoğunluk etkileri altındaki Metrocity AVM kamusal açık kent mekânında süren plaza yaşamı ve Levent Çarşı Meydanı'nda süren mahalle meydanı yaşantısı arasında yoğunluğun yeni mekân kullanımı pratikleri oluşturma etkisi ile ilgili olan bağları gözlemlenmiştir.
- Bu çalışmada yoğunluğun yakından ilişkili olduğu kalabalıklığın, sözkonusu mekânın kullanımını ve sosyal iletişim işlevini azalttığı, Levent Çarşı Meydanı kullanıcılarının Metrocity AVM'ye göre daha düşük seviyede mekânı kalabalık bulmaları ve mekânı kullanım sürelerinin daha uzun olması ile belirginleşmektedir. Kalabalıklığın kamusal açık kent mekânının zorunlu aktiviteleri olarak belirlenebilecek fonksiyonlarının dışındaki özelliklerini kaybettirdiği bulgusu daha derin araştırılması gereken önemli bir bulgudur.
- Yoğunluğun negatif etkileri ve kamusal açık kent mekânının arasında, mekânın zorunlu aktivitelerin düğüm noktası haline gelmesine yönelik bir ilişki varsa, bunlardan sirkülasyon yoğunluğun kamusal açık kent mekânını şekillendiren önemli bir etki noktasıdır. Kamusal açık kent mekânında olması gereken bir

bileşen olan sirkülasyon, küresel yaşam tarzları ve bunun bir ürünü olan plazaların kendi insan tipini çizmesi ve bu anlamda yoğunluğu tek tipleştirmesi sonucunda, mekânların birbirinin yolunu kesmek dışında aynı güdü ile hareket ederek, iletişime girmeyen bir topluluk tarafından kullanımına ve çevrede durağan olup, etkileşime açık olan fonksiyonların azalmasına neden olmaktadır. Sirkülasyon amaçlı mekan kullanımının Metrocity AVM önündeki açık kamusal kent mekanında daha yüksek olduğu görülürken, kapsadığı demografik çeşitlilik yoğunluk algısı bakımından daha olumlu kullanıcı görüşlerine sahip olması ile Levent Çarşı Meydanı daha zengin bir kullanıma sahiptir. Buradan yola çıkarak Metrocity AVM örneğinde olduğu gibi plaza türü mekânların aktiviteden çok sirkülasyonu teşvik ettiğinden bahsedilebilir.

Kentin önemli bir parçası olan kamusal açık kent mekânlarının kullanıcılarının gün geçtikçe artmakta olduğu metropollerde her zaman başlıca problemler olan alan ihtiyacı ve ortaya çıkan sosyal yakınlık seviyesi sorunları karşısında ideal bir çevre oluşturmak oldukça zor ve karmaşık bir görevdir. Kentin bütüncüllüğü ve heterojenliğini temsil eden kamusal açık kent mekânlarının sürdürülebilirliği için yoğunluk değeri her zaman bulunduğu fiziki çevre kadar sosyokültürel çevresi içerisinde de değerlendirilmesi ön planda tutulması gereken mimari tasarım ilkeleri olarak öne çıkmaktadır. Yoğunluğun hangi sosyokültürel çevrelerde ne tür bir fiziki değer aldığının bölgeler arası ve kamusal açık kent mekânları arası karşılaştırmalarının yapıldığı ileri çalışmalar, yoğunluk ve kentsel çevremizin şekillendirilmesi adına mimari tasarım ve planlama disiplinlerinin geleceğine ışık tutabilecektir.

KAYNAKLAR

Alexander, E. R. (1993). Density measures: A review and analysis. *Journal of Architectural and Planning Research, **10, 3***: 181-202.

Altman, I. (1975). *The Environment And Social Behavior*, Monterey, *CA: Brooks/Cole, **76***, 539-566.

Altman, I., Rapoport, A. & Wohlwill, J. F. (1980). *Human Behavior And Environment: Advances in theory and research.*Springer Science & Business Media, New York.

Andersen, M.,Gochenour, S. J. ve Lockley, S. W. (2013). Modelling 'non-visual' effects of daylighting in a residential environment, *Building and Environment***, 70**, 138.

Aru, K. A. (1952). Levent Mahallesi, *Arkitekt, **9-10***, 174-181.

Baldassare, Mark. (1982). The Effects of Neighborhood Density and Social Control on Resident Satisfaction, *The Sociological Quarterly, **23***, 95-105.

Barthes, R. (1997). *Göstergebilimsel Serüven*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

Batty, M.,Besussi, E., Maat, K. & Harts, J. J. (2004). Representing Multifunctional Cities: Density and Diversity in Space and Time, *Built Environment, **30(4)***, 324-337.

Baum, A., & Paulus, P. B. (1987). *Crowding. Handbook Of Environmental Psychology*, 1, 533-570.

Bergdoll, J. R., Williams, R.W. (1990). Density Perception On Residential Streets. *Berkeley Planning Journal, **5(1)***, 15-38.

Betanzo, D. M. (2009). Exploring Density Liveability Relationships,*The Built & Human Environment Review, **2-1***, 23-42.

Bonnes, M., Bonaiuto, M., & Ercolani, A. P. (1991). Crowding and Residential Satisfaction in the Urban Environment A Contextual Approach. *Environment and behavior, **23(5),*** 531-552.

Burdett, R. (2009). Istanbul: city of intersections, Urkban Age 2009 conference in İstanbul.

Chao, N. E. (2006). *In-between: Phantom Public and the Suburban Territory,* (yükseklisans tezi), Carleton University, Ottawa, Ontario.

Chhetri, P., Han, J. H., Chandra, S., & Corcoran, J. (2013). Mapping urban residential density patterns: Compact city model in Melbourne, Australia. *City, Culture and Society, **4(2),*** 77-85.

Churchman, A. (1999). Disentangling the Concept of Density, *Journal of Planning Literature,* sayı 13, Sf. 389.

Cramer, V.,Torgersen, S. &Kringlen, E. (2004). Quality of Life in a City- The Effect of Population Density,*Social Indicators Research**,* **69-1**, 103-116.

Dean, L. M., Pugh, W. M., & Gunderson, E. E. (1978).The Behavioral Effects of Crowding Definitions and Methods, *Environment and Behavior, **10(3),*** 419-431.

Diker, S. (2011). *Kent Merkezinde Imar Planlama Ve Mimari Çözümler Arasındaki Etkileşimin Fiziki Mekân Boyutlarında Incelenmesi,* (yüksek lisans tezi), YTÜ, İstanbul.

Doğan, A. E. (2001).*Türkiye kentlerinde yirmi yılın bilançosu.* Praksis Dergisi, Bahar ***(2),*** 97-123.

Erdönmez, M. E.,& Akı, A. (2005). *Açık Kamusal Kent Mekânlarının Toplum İlişkilerindeki Etkileri,*YTÜ Mim. Fak. E-Dergisi, ***1-1***, 67.

Erin, Elizabeth Lilli. (june 2013). *Spaciousness & preference: a study in the perception of density in the suburban residential built environment,*(yüksek lisans tezi), University Of Minnesota.

Erkan, R. (2002). *Kentleşme ve sosyal değişme.*Bilimadamı Yayınları, İstanbul.

Flachsbart, P. G. (1979). Residential site planning and perceived densities. *Journal of the Urban Planning and Development Division, **105(2),*** 103-117.

Fox, Bonnie J., Fox, John. & Marans, Robert W. (1980). Residential Density and Neighbor Interaction, *The Sociological Quarterly, **21-3***, 349-359.

Gehl, J. (1980). *Life Between Buildings, Using Public Space,* New York.

Gibson, J.J. (1966).*The senses considered as perceptual systems.*

Gillis, A. R. (1974).Population Density and Social Pathology: The Case of Building Type, Social Allowance and Juvenile Delinquency, *Oxford Journals, Social Sciences, Social Forces, **53-2***, 306-314.

Gillis, A. R. (1979).Coping with Crowding_ Television, Patterns of Activity, and Adaptation to High Density Environments, *The Sociological Quarterly, **20-2***, 267-277.

Gillis, A. R. (1983). Strangers Next Door: An Analysis of Density, Diversity, and Scale in Public Housing Projects, *The Canadian Journal of Sociology, **8-1***, 1-20.

Glaser, E. (2011). The Benefits Of Density, *Triumph Of The City*, Pan Macmillan, US.

Gökgür, P. (2008). *Kentsel mekanda kamusal alanın yeri.*Bağlam Yayıncılık, İstanbul.

Gülserin, F. C. (2010). *Kamusal Alan Kavramının Degĭsjminin Buÿukdere Aksı Üzerinden Incelenmesi*, (yüksek lisans tezi), Istanbul Kültür Üniversitesi, İstanbul.

Habermas, J. (1962). *Kamusallığın Yapısal Dönüşümü*, çev. Tanıl Bora, Mithat Sancar, İstanbul 2012.

Habermas, J.(1998).*Sosyal Bilimlerin Mantığı Üzerine,* çev. Mustafa Tüzel, Kabalcı Yayınevi: İstanbul.

Hacıhasanoğlu, O. (1986). *Konut mekânlarında yoğunluk-kalabalıklık ilişkisinin belirlenmesinde kullanılabilecek bir yöntem,* (doktora tezi), İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü.

Harvey, D. (2000). *Umut Mekânları*, çev. Zeynep Gambetti, Metis Yayınları, İstanbul, 2008.

Harvey, D. (2003). *Sosyal Adalet Ve Şehir*, Metis Yayınları, İstanbul.

Hasol, D. (2002). *Ansiklopedik mimarlık sözlüğü*, Yapı-Endüstri Merkezi.

Heidegger, M. (1971). Building Dwelling Thinking, *Poetry, Language, Thought,* 141-160, New York, USA.

Heilig, G. K. (2012). World urbanization prospects: the 2011 revision. *United Nations, Department of Economic and Social Affairs (DESA), Population Division, Population Estimates and Projections Section, New York*.**Desa, U. N.**(2011). World Urbanization Prospects, the 2011 Revision.

Ittelson, W. H. (1960). *Visual space perception.*

Jacobs, J. (1961). *Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı*, çev. Bülent Doğan, Topkapı, İstanbul 2012.

Kale, E. Ö. (2008). *Kentselleşmenin Dönüştürücü Bir Aracı Olarak* Yoğunluk: *Milletvekili Lojmanları / Park Oran Konutları*, (yüksek lisans tezi), ODTÜ, Ankara.

Kalisch, D., Klaphake, A. (2007). Visitors' Satisfaction And Perception Of Crowding İn A German National Park: A Case Study On The İsland Of Hallig Hooge. For. Snow Landsc. Res, ***81(1/2),*** 109-122.

Kamuro, M. (2007).*Urban Density:A Study To Measure And Enhance Density Of Urban Diversity: A Case Study On Metrobasel*,(yüksek lisans tezi), Chiba Laboratory Graduate School Of Engineering Faculty Of Architecture, The University Of Tokyo.

Kaya, S. (2013). Analyzing Pedestrian Use İn Urban Squares Beyazit Square Case, *Yaşanabilir Kentler*,TMMOB.

Keleş, R.(1980). *Kentbilim Terimleri Sözlüğü*, Sevinç Basımevi Ankara.

Keyder, Ç.(2005). Globalization and social exclusion in Istanbul. *International Journal of Urban and Regional Research, **29(1),*** 124-134.

Khodabakhshi, S. (2015). Density & Sustainable Urban Development.

Köken, E. (2008). *Yeni Merkezi Iş Alanı Gelişmesinin Süreç Ve Stratejileri Ile Kamusal Alan Dokusu: Levent – Büyükdere Caddesi,* (yüksek lisans tezi), ODTÜ, Ankara.

Kurtulus, H. (2005). *İstanbul'da Kentsel Ayrışma*, BağlamYayıncılık, İstanbul.

Lang, J. (1987). *Creating Architectural Theory*, Van Nostrand Reinhold İnternational Company Limited, New York.

Latané, B., & Liu, J. H. (1996). The İntersubjective Geometry Of Social Space. *Journal of Communication, **46**,* 26-34.

Lefebvre, H. (2014). *Mekânın Üretimi*, çev. I.Ergüden,Sel Yayıncılık, İstanbul.

Lotane, B., Liu, J. H. (1996). The İntersubjective Geometry Of Social Space, Journal Of Communication, ***46:4.***

Lutz, W., Qiang, R. (2002). Determinants Of Human Population Growth, *Phil. Trans. R. Soc. Lond. **B,357***,1197- 1210.

Lynch, K. (2012). *Kent imgesi,* çev. İrem Başaran, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.

Marcus, C. C., & Sarkissian, W. (1988). *Housing as if people mattered: Site design guidelines for the planning of medium-density family housing (Vol. 4).* Univ of California Press.

Mikellides, B. (1980). *Architecture for people: explorations in a new humane environment*. Studio Vista.

Mumford, L. (1940). *The Culture Of Cities*, Secker & Warbung, London.

Newman, O. (1972). *Defensible Space*, New York: Macmillan.

Ng, E. (Ed.). (2009). *Designing high-density cities: for social and environmental sustainability.* Routledge.

Ng, M. (2005). A City Beyond Tall Buildings - Rediscover City Value And People Value, *Tall Buildings - From Engineering to Sustainability*, 49-54**.**

Norberg- Schulz C. (1980). *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture,* Rizooli, New York.

OECD. (2012). Measuring the performance of a compact city,*Compact City Policies: A Comparative Assessment*,***3/*** 79-114, OECD Publishing.

Özten, Ö. (2010). *Gündelik Hayatın Mekânla Ve Mekânda Evrimini, Kentlerin Degisim Süreçlerini Yapılandırması Levent - Celiktepe Ornegi,* (yüksek lisans tezi), İTÜ, İstanbul.

Pastalan, L. A., & Carson, D. H. (1970). *Spatial behavior of older people*. Ann Arbor: University of Michigan.

Peiser, R. B. (1989). Density and Urban Sprawl, *Land Economics, **65-3***, 193-204.

Raman, Shibu. (2010). Designing a Liveable Compact City: Physical Forms of City and Social Life in Urban Neighbourhoods, *Built Environment, **36***, 63-80.

Rapoport, A. (1970). The study of spatial quality. *Journal of Aesthetic Education,* 81-95.

Rapoport, A. (1975). Toward a redefinition of density, *Environment and Behavior, **7(2),*** 133-158.

Rapoport, A. (1981). *Human Aspect Of Urban Form, Perception Of Environmental Quality,* Pergamon Press, Oxford.

Razjouyan, M. (1979). *Population Density and the Livability of Residential Environments,* (yükseklisans tezi), University Of Pennsylvania.

Rokosh, J. (2005). *Perceptions Of Compact Development: Influence Of Density, Design Elements And Demographic Variables On Visual Preference*, (yükseklisans tezi), The University of Guelph, Toronto.

Russell, J. A., & Snodgrass, J. (1987). Emotion And The Environment. *Handbook of environmental psychology, **1(1),*** 245-81.

Sommer, R. (1969). *Personal Space,* Englewood Cliffs, Prentice- Hall, New Jersey.

Stevens, P. H. M. (1960). Building Res. Station. Densities in Housing Areas. *Tropical Building Studies, (1).*

Stokols, Daniel. (1972). On The Distinction Between Density And Crowding: Some Implications For Future Research, *Psychological Review*, sayı. ***79-3***, 275-277.

Şahin, M. (2010). *Yüksek Yapılar Ve Kamusal Alan Ilişkisi: Büyükdere Caddesi Örneği,* (yüksek lisans tezi), YTÜ, İstanbul.

Tanju, B., Uluoğlu, B., Doyduk, S., Gürkaş, T., Tanyeli, U. (2007). Kamusal Alan/Kamusal Mekân, *ArredementoMimarlık,* ***2007/2*** ,49-52.

UN. (2010). *World urbanization prospects: The 2009 revision*. Department of Economic and Social Affairs. Population Division, UN.

Url-1 <*http://www.resmigazete.gov.tr*> , alındığı tarih 15.03.2015.

Url-2 <*http://www. teacherlink. org.*> , alındığı tarih 15.03.2015.

Url-3 <*http://www. slideshare.net.*> , alındığı tarih 15.03.2015.

Url-4 <*http://www. arkitera.com.*> , alındığı tarih 15.03.2015.

Url-5 <*http://www. milliyet.com.tr*> , alındığı tarih 15.03.2015.

Url-6 <*http://www.flicker.com.*> , alındığı tarih 15.03.2015.

Url-7 <*http://www. sehirrehberi.ibb.gov.tr.*> , alındığı tarih 15.03.2015.

Url-8 <*http://www. leventmarka.com.*> , alındığı tarih 15.03.2015.

Uzer, E., Şengün, H.T., Karadayılar, O., Şoher, Ş. (2010). *İmkanmekân: Kamusal Mekânda Küçük Ölçekli Müdahaleler,*İstanbul 2010.

Vitruvius, M. P. (2005). *Mimarlık üzerine on kitap.* Çev. S. Güven, Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı Yay., Ankara.

Weber, M. (2012). *Şehir/ Modern Kentin Oluşumu*, çev. M. Ceylan, Yarın Yayınları, İstanbul.

Whyte. W. H. (1980). *The Social Life of Small Urban Spaces,* New York.

Wirth, L. (1964). *On Cities And Social Life: Selected Papers,* The University Of Chicago Pres, Chicago.

Xu, Y. (2010). *Density and What Matters: A Study of People's Attitudes Toward and Perceptions of Urban Density,* (doktora tezi), The Virginia Polytechnic Instituteand State University. Peyzaj mimarlığıymış

Yıldız, D. (2012). *A Multi Factor Model Of Use Value For Enclosed Outdoor Spaces,* LAP LAMBERT Academic Publishing, Almanya.

Yırtıcı, H. (2005). *Çağdaş Kapitalizmin Mekansal Örgütlenmesi.* İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.

Zacharıas, J., & Stamps, A. (2004). Perceıved Buıldıng Densıty As A Functıon Of Layout 1. *Perceptual And Motor Skills,* ***98(3),*** 777-784.

Zevi, B. (1957). *Mimariyi Görmek,* çev. D. Divanlıoğlu, Birsen Yayınları, İstanbul.

Zhang, J., Heng, C. K., Malone-Lee, L. C., Hii, D. J. C., Janssen, P., Leung, K. S., & Tan, B. K. (2012). Evaluating environmental implications of density: A comparative case study on the relationship between density, urban block typology and sky exposure. *Automation in construction, **22/ 90***-101.

Zhang, Wei. ve Lawson, Gillian. (2009). Meeting And Greeting: Activities İn Public Outdoor Spaces Outside High-Density Urban Residential, *Urban Design International*, ***14-4***, 207-214.

Zukin, S. (1995). *The Cultures Of Cities (Vol. 150).* Oxford: Blackwell.

EKLER

EK A: Çalışma Alanının Dönemsel Uydu Görüntüleri ve Kütle Planları.

EK B: Çalışma Alanlarını Kapsayan Planlar.

EK C: Çalışma Alanlarının Fotoğrafları.

EK D: Uygulanan Anket Örneği.

EK E:Gözlem Sonuçlarının Gün Ve Saatlere Göre Haritalamaları.

EK F: Çizelgeler.

EK A



Şekil A.1.a: Levent Bölgesi 1946(Url-7).



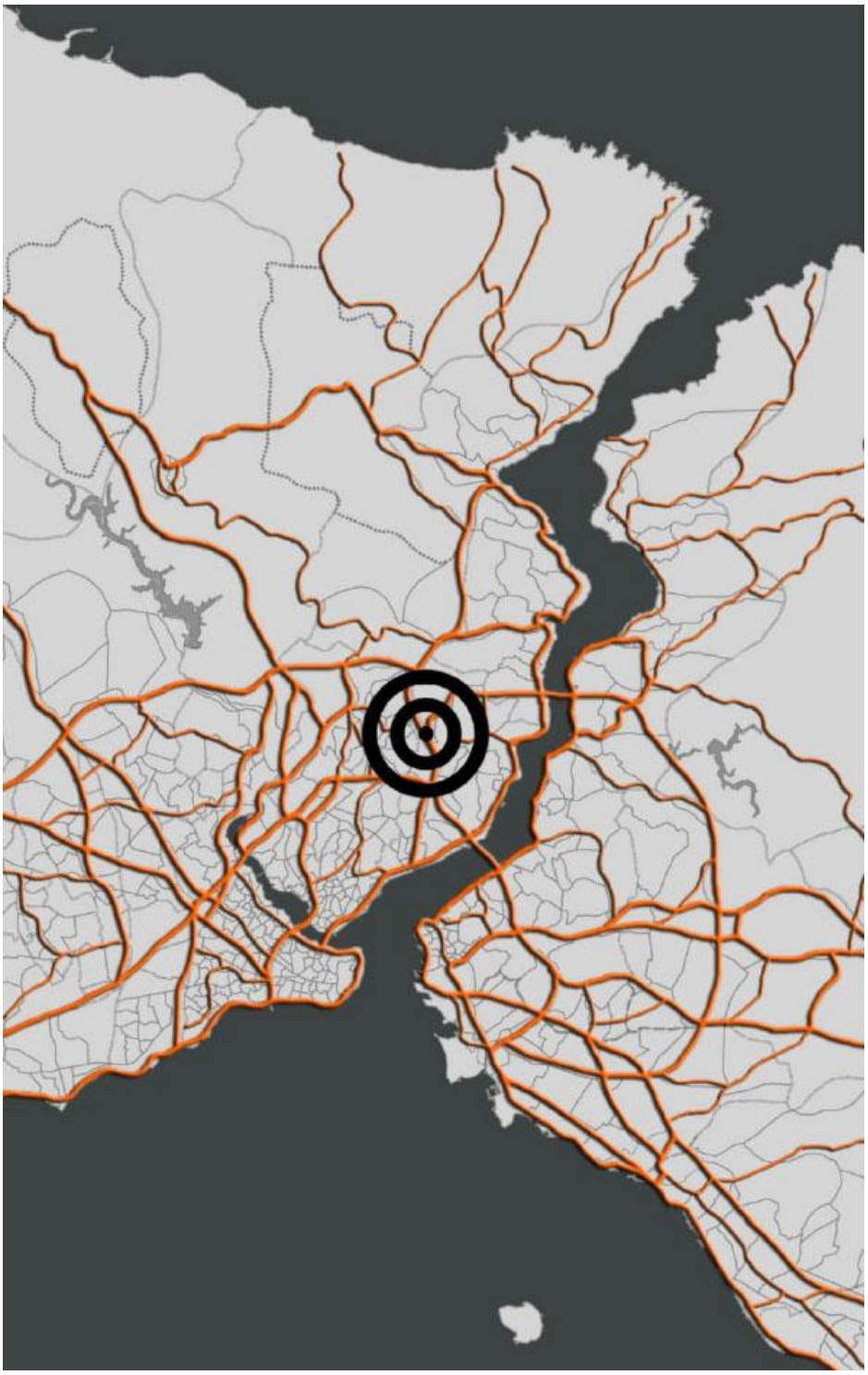
Şekil A.1.b: Levent Bölgesi 1966(Url-7).



Şekil A.1.c: Levent Bölgesi 1982(Url-7).

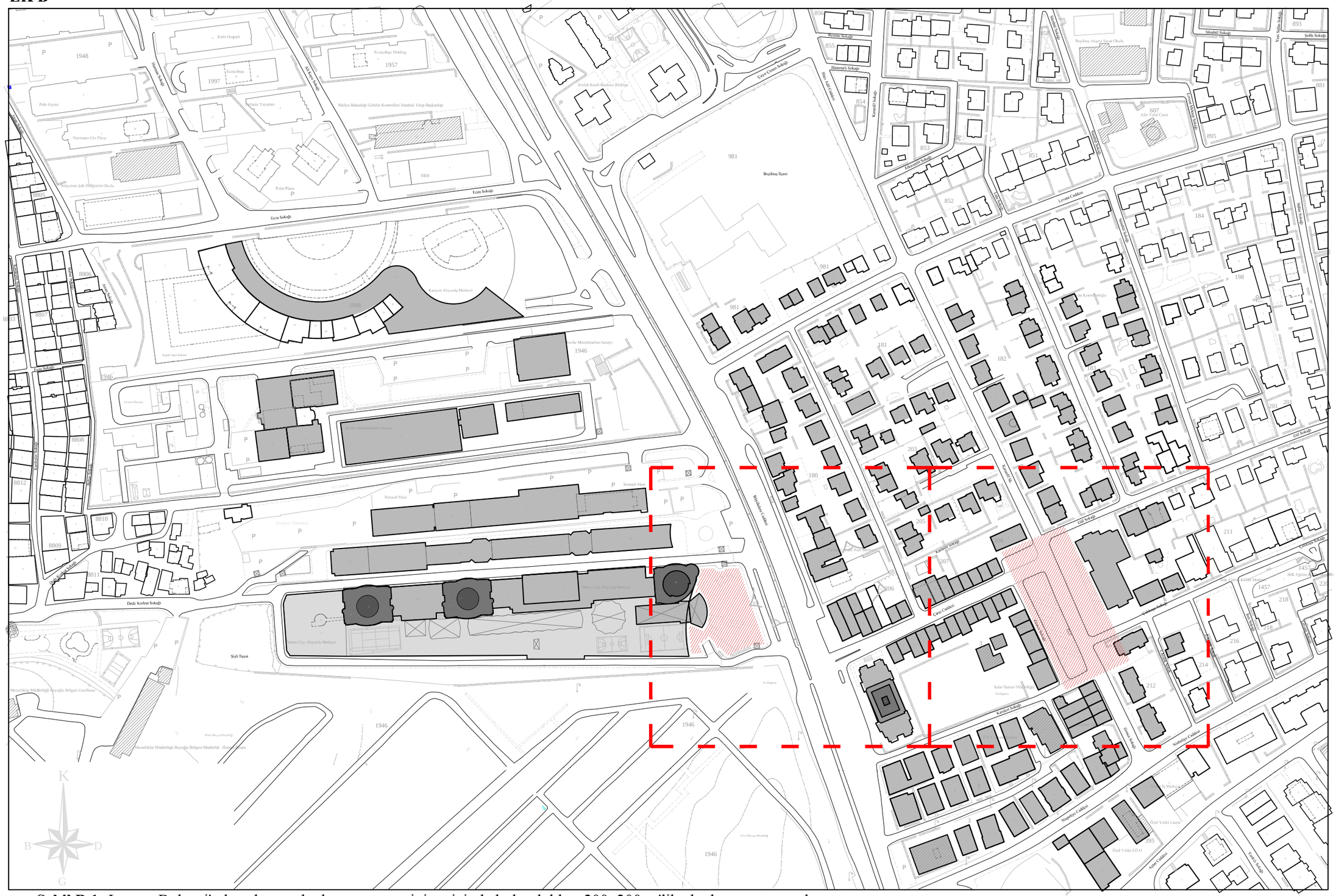


Şekil A.2: Levent Bölgesi'ni gösteren doluluk boşluk haritalamaları.



Şekil A.3: Levent Bölgesi'nin kent ulaşım ağındeki yeri (Özten, 2010).

EK B



Şekil B.1: Levent Bölgesi'nde çalışma alanlarının çevresini ve içinde bulundukları 200x200 m'lik alanları gösteren plan.



Şekil B.2: Çalışma alanlarını ve inceleme sembollerini gösteren plan.

EK C.1



Şekil C.1.a: Kuzey- güney doğrultusunda Büyükdere Caddesi aksı gökdelenleri (sağ arkada Metrocity AVM) ve arkada İstanbul Boğazı görünümü (Url-6).

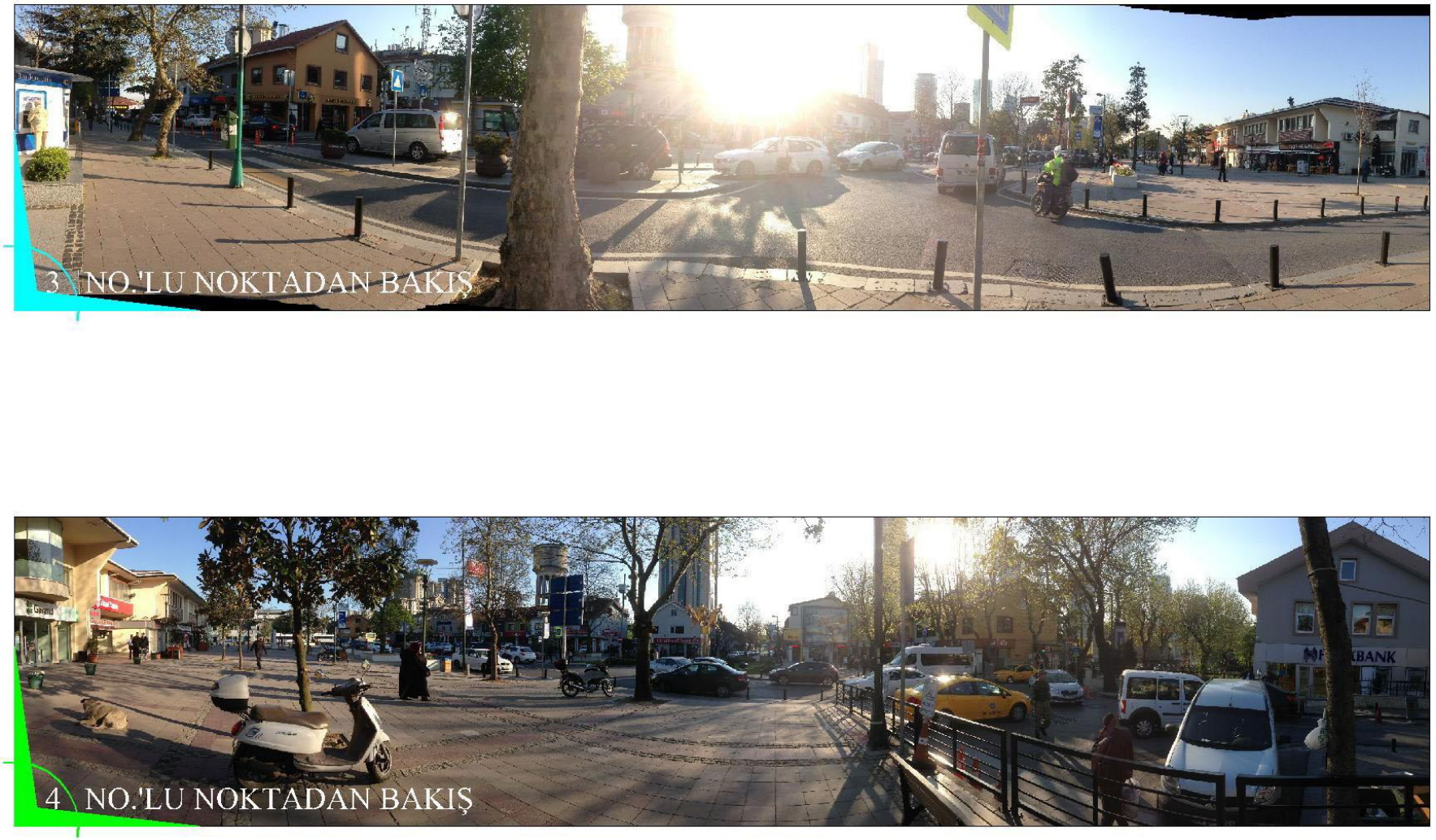


Şekil C.1.b: Metrocity AVM önündeki kamusal açık kent mekanından Büyükdere Caddesi görünümü (Url-6).

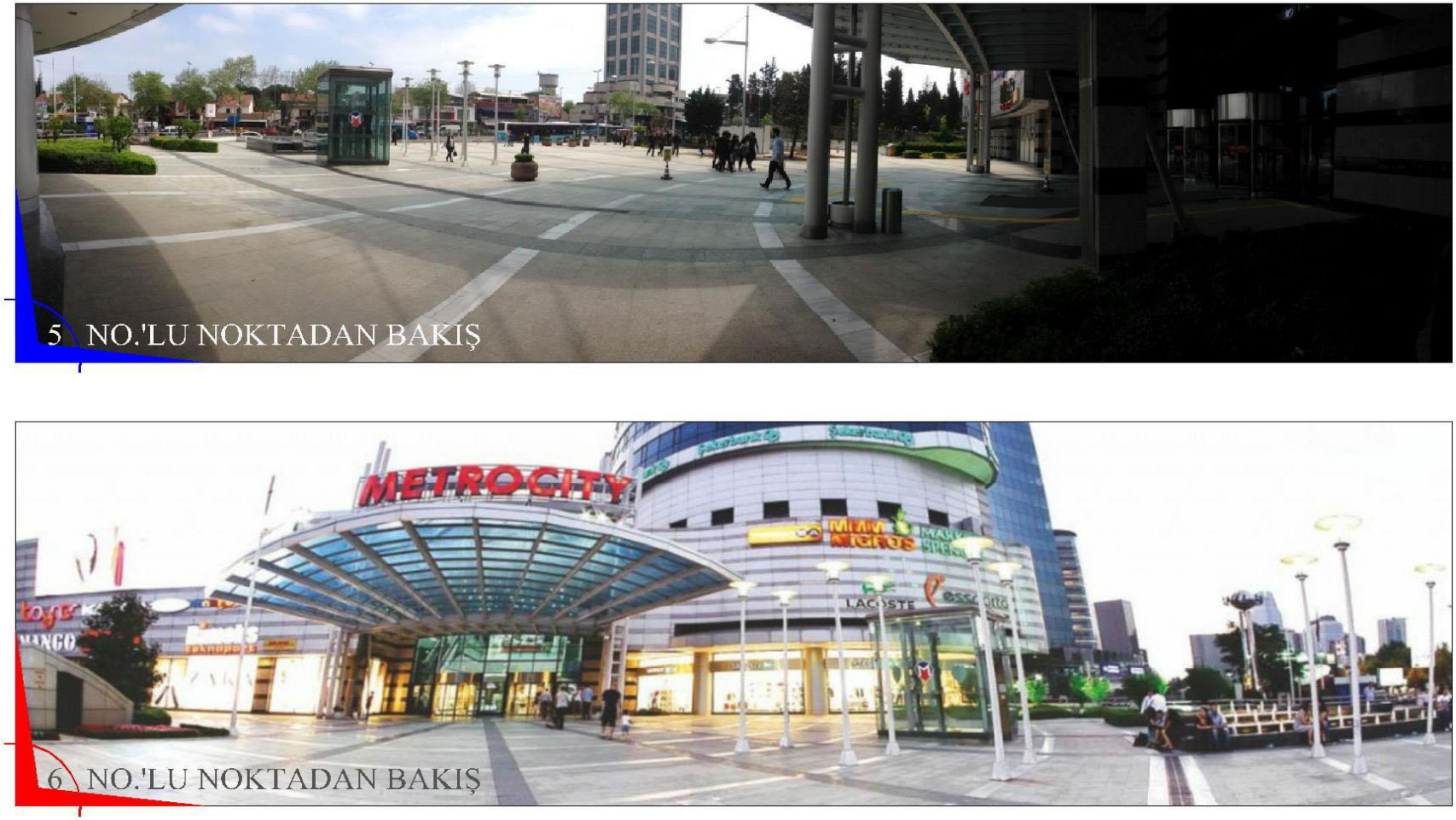
EK C.2



Şekil C.2.a: Levent Çarşı Meydanı içinden farklı bakış noktalarından meydana bakış.



Şekil C.2.b: Levent Çarşı Meydanı içinden farklı bakış noktalarından meydana bakış.



Şekil C.2.c: Metrocity AVM önündeki kamusal mekanın farklı bakış noktalarından algılanan panaromik görüntüsü.

EK D

Anket Soruları

I. Aktivite

1a. Aktivitenin Çeşitliliği

1. Bu alanı hangi aktiviteleri gerçekleştirmek için kullanıyorsunuz? Aşağıdaki listeden seçiniz, listede yoksa son seçenekte açıklayınız, haritada bu aktivite için hangi yeri seçtiğinizi gösteriniz?

a. Gezinti yapmak
b. Bir yerden bir yere amaçlı olarak giderken içinden geçmek
c. Oturmak- dinlenmek
d. Tanıdıklarla buluşmak
e. Etrafı seyretmek
f. Açık mekânda yemek yemek, bir şeyler içmek
g. Etraftaki bir restoran veya kafeyi kullanmak
h. Alışveriş yapmak
i. Grup aktivitelerine katılmak (protestolar, reklam amaçlı tanıtımlar, gösteriler, festivaller... vb.)
j. Köpek gezdirmek
k. Bisiklet, paten, kaykay, koşmak... vb. gibi spor amaçlı aktiviteler
l. Sigara içmek
m. Diğer, açıklayınız

1b. Aktivitenin Sıklığı ve Yoğunluğu

2. Bu mekânı yaya geçişiniz dışında mekânda vakit geçirerek ne sıklıkla kullanıyorsunuz?

a- Günde birkaç kez b-Günde 1 kez c-İki üç günde 1 kez d- Haftada en az 3 e- Haftada 1 kez f -Ayda 1 kez g- İki üç ayda 1 kez h-Daha az

3. Bu mekânı günün hangi saatlerinde kullanmaktasınız? (birden fazla seçenek seçilebilir)

a- 07.00-09.30 b- 9.30-12.00 c- 12.00-14.30 d- 14.30- 17.00
e-17.00-19.30 f-19.30-22.00 g- 22.00- 00.30

4. Her ziyaretinizde ortalama ne kadar süreyle bu mekânda kalıyorsunuz?

a- 0- 30dk b- 30dk-1sa c-1sa- 1.5sa d- 1.5sa- 2sa e-2sa fazla

II. Sirkülasyon

2a. Sirkülasyonun Sıklığı ve Yoğunluğu

5. Bu mekânın içinden ne sıklıkla geçip gidiyorsunuz?

a- Günde birkaç kez b-Günde 1 kez c-İki üç günde 1 kez d- Haftada en az 3 e- Haftada 1 kez f -Ayda 1 kez g- İki üç ayda 1 kez h-Daha az

6. Bu mekânı günün hangi saatlerinde geçip gitmek için kullanmaktasınız?(birden fazla seçenek seçilebilir)

a- 07.00-09.30 b- 9.30-12.00 c- 12.00-14.30 d- 14.30- 17.00
e-17.00-19.30 f-19.30-22.00 g- 22.00- 00.30

2b. Sirkülasyonun Çeşitliliği

7. Bu mekâna geliş- gidiş rotalarınızı belirtiniz? Krokilerden geldiğiniz ve gittiğiniz sokakları seçiniz?
8. Bu mekânı hangi noktalar arasında ulaşım için sirkülasyon amaçlı kullanmaktasınız? Bu ulaşım rotalarını krokide işaretleyiniz?

a- gezinti-ev b- gezinti- iş c- ev- iş d- ev- dükkanlar
e-iş- dükkanlar f-ev- sosyal aktivite g- iş- sosyal aktivite h- ulaşım aktarma

9. Bu mekâna geliş- gidiş için birden fazla rota kullanıyorsanız bunları kullanım sıklığınıza göre en çoktan en aza doğru sıralayınız?

III. Erişilebilirlik 10. Bu alana nasıl ulaşıyorsunuz? a-Metro b- Otobüs c-Minibüs d-TAKSi e-Özel araç e-Yürüyerek f- Bisiklet vb. g- Diğer Aşağıdaki ifadelere katılıp katılmadığınızı belirtiniz?	Tamamen katılıyorum	Katılıyorum	Kararsızım	Katılmıyorum	Kesinlikle katılmıyorum
11. Bu mekâna rahatlıkla ve kolaylıkla ulaşabiliyorum.					
12. Mekânın içinde yaya hareketi için ayrılan alanı yeterli buluyorum.					
13. Bu mekânın engelli kişiler için erişilebilirliğini yeterli buluyorum.					
14. Mekânın yakın çevresindeki araç trafiği aktivitelerimi engellemiyor.					
15. Mekânın içinden geçen yaya hareketi buradaki aktivitelerimi engellemiyor.					
IV. Kamusal mekânın fiziksel nitelikleri					
16. Bu alanda yeşil alan miktarını yeterli buluyorum					
17. Mekânın içinde yaya ve araç hareketi için ayrılan alan yeterli ve kullanışlıdır.					
18. Bu alanı temiz ve düzenli buluyorum.					
19. Bu mekânın bank, korkuluk, çöp kutuları, aydınlatma elemanları, tabelaları gibi kent mobilyalarını yeterli ve kullanılışlı buluyorum.					
V. Yoğunluk					
5a. Yoğunluk Algısı					
20. Bu alanda her zaman birileriyle çarpışarak hareket edebiliyorum.					
21. Bu alanın insan ve bina yoğunluğu gün geçtikçe artmaktadır.					
22. Bu alanda her zaman gördüğüm yüzler vardır diyebilirim.					
23. Bu alan binaları, reklamları, tabelaları, işaretleri vb. elemanları ile çok yoğun görsel öğeler barındırmaktadır.					
Bu mekân için aşağıdaki ifadelerin ne derece şiddetli olduğunu belirtiniz?	1	2	3	4	5
24. Bu alanda kendimi açık ve ferah bir mekânda hissediyorum.					
25. Bu mekânda kendimi kalabalık bir ortamda hissediyorum.					
26. Bu alanda yoğun bir trafik gürültüsü bulunmaktadır.					
27. Bu mekânda kendimi insan yoğunluğu yüksek bir ortamda hissediyorum.					
28. Bu mekânda kendimi bina yoğunluğu yüksek bir ortamda hissediyorum.					
5b. Yoğunluk İmgesi Aşağıdaki ifadelere katılıp katılmadığınızı belirtiniz?	Tamamen katılıyorum	Katılıyorum	Kararsızım	Katılmıyorum	Kesinlikle katılmıyorum
29. Bu alan gökdelenlerle çevrili bir prestijmekânıdır.					
30. Bu alan kentin kalbinin attığı, her şeye erişebildiğim bir mekândır.					
31. Bu alan sadece gidilecek yere ulaşmak için geçilen bir yerdir.					
32. Bu alan doğallığını kaybetmiş yapay ve betonlaşmış bir alandır.					
33. Bu alan etrafındaki gökdelen ve iş merkezlerinden arta kalmış bir alandır.					

VI. Kullanıcının demografik nitelikleri

34. Cinsiyetiniz?
    a- Bayan b- Bay

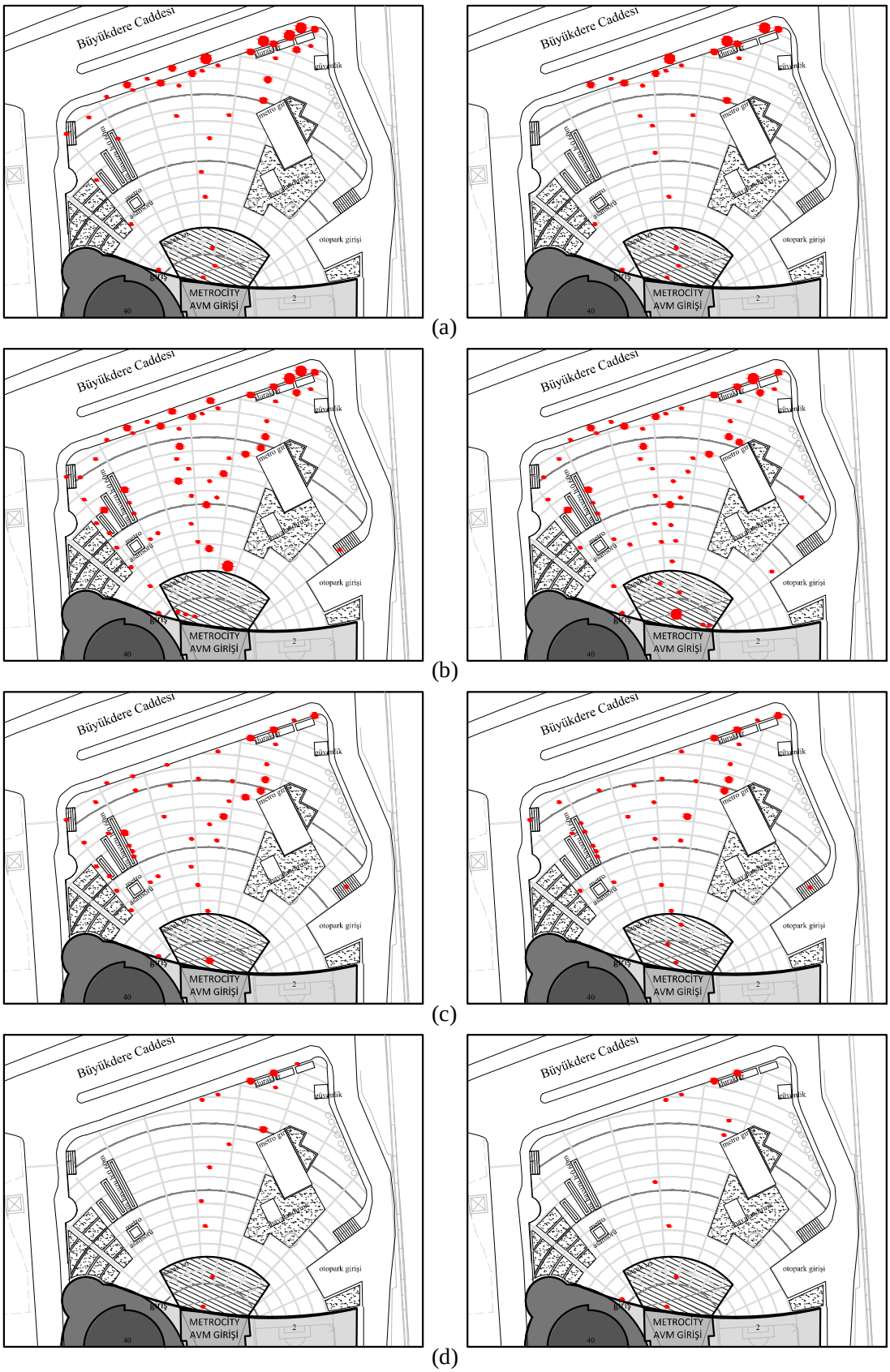
35. Kaç yaşınızdasınız?
    a- 15-25 b- 25-35 c-35-45 d- 45-55 e-55-65 f-65-75 g-75üstü

36. Aylık gelir miktarınız?
    a- 0-1000tl b-1000-2000tl c-2000-3000tl d- 3000-4000tl e-4000-5000tl f- 5000tl üstü

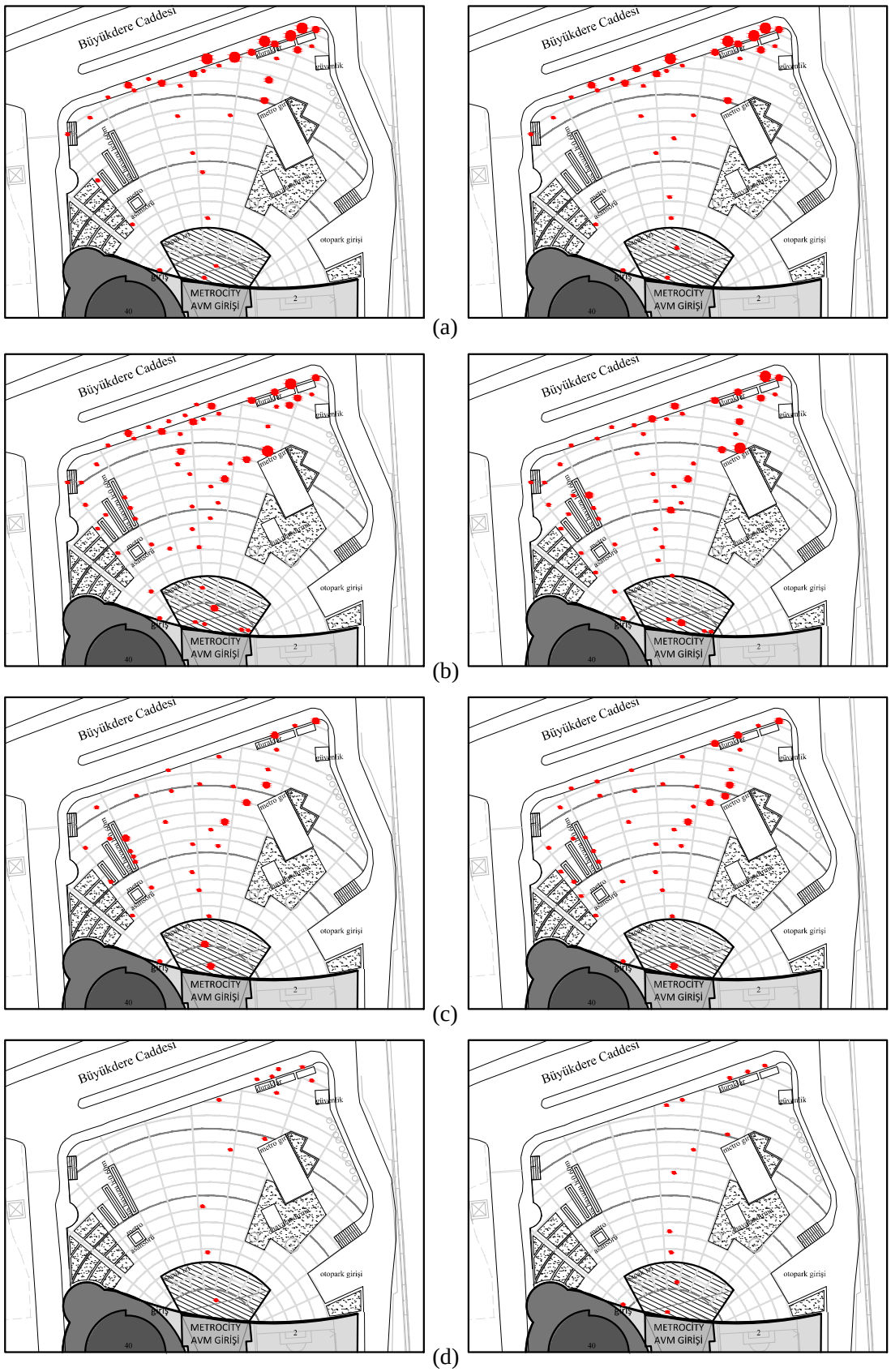
37. Öğrenim durumunuz?
    a- yok b- ilköğretim c-ortaöğretim d- üniversite e-yüksek lisans ve/veya doktora

38. Nerede ikamet etmektesiniz?
    a- Anadolu yakası b- Yakın ilçeler c-Aynı ilçe d- Avrupa yakası

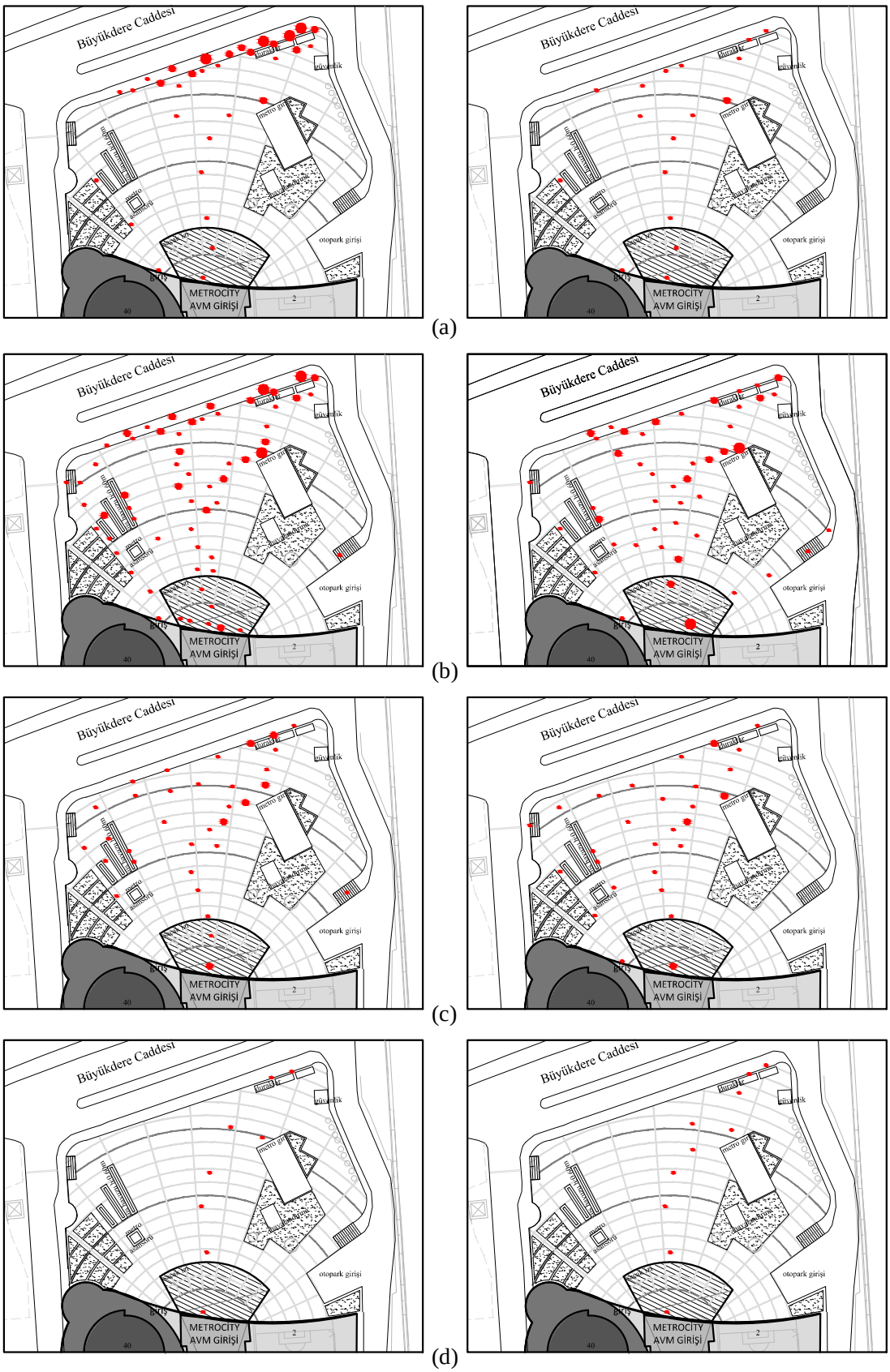
EK E



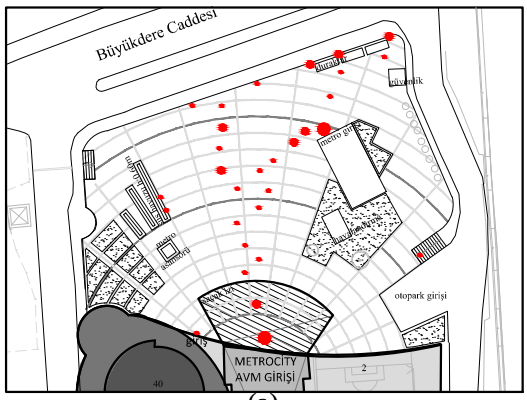
Şekil E.1.a : Metrocity AVM önünde soldan sağa, pazartesi ve salı günü yapılan gözlemlerin davranışsal haritaları. (a) sa:07.00-09.00, (b) sa: 12.00-13.00, (c) sa: 17.00-19.00, (d) sa:20.00-22.00.



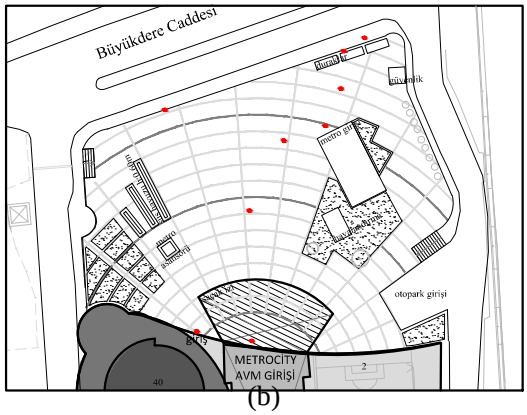
Şekil E.1.b : Metrocity AVM önünde soldan sağa, çarşamba ve perşembe günü yapılan gözlemlerin davranışsal haritaları. (a) sa:07.00-09.00, (b) sa: 12.00-13.00, (c) sa: 17.00-19.00, (d) sa:20.00-22.00.



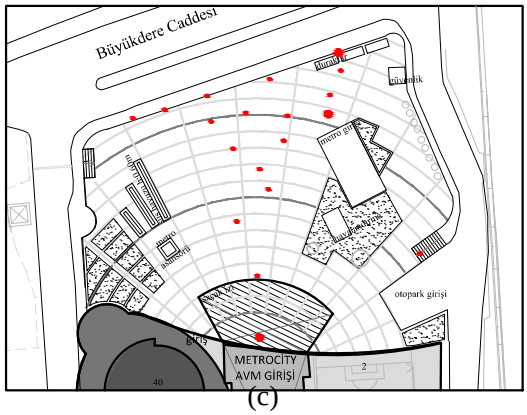
Şekil E.1.c : Metrocity AVM önünde soldan sağa, cuma ve cumartesi günü yapılan gözlemlerin davranışsal haritaları. (a) sa:07.00-09.00, (b) sa: 12.00-13.00, (c) sa: 17.00-19.00, (d) sa:20.00-22.00.



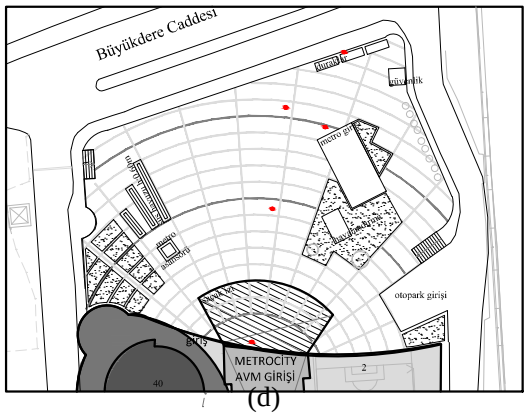
(a)



(b)



(c)



(d)

Şekil E.1.d : Metrocity AVM önünde pazar günü yapılan gözlemlerin davranışsal haritaları. (a) sa:07.00-09.00, (b) sa: 12.00-13.00, (c) sa: 17.00-19.00, (d) sa:20.00-22.00.



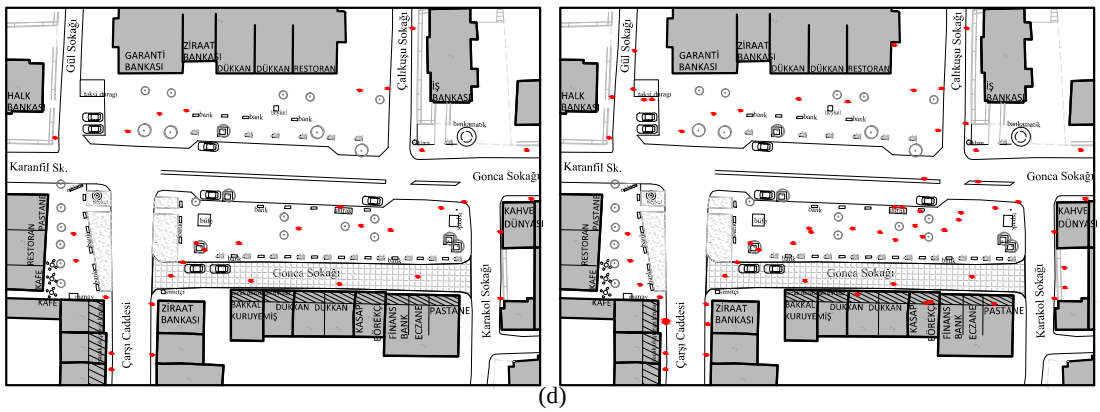
(a)



(b)



(c)



(d)

Şekil E.2.a : Levent Çarşı Meydanı'nda soldan sağa, pazartesi ve salı günü yapılan gözlemlerin davranışsal haritaları. (a) sa:07.00-09.00, (b) sa: 12.00-13.00, (c) sa: 17.00-19.00, (d) sa:20.00-22.00.



(a)



(b)



(c)



(d)

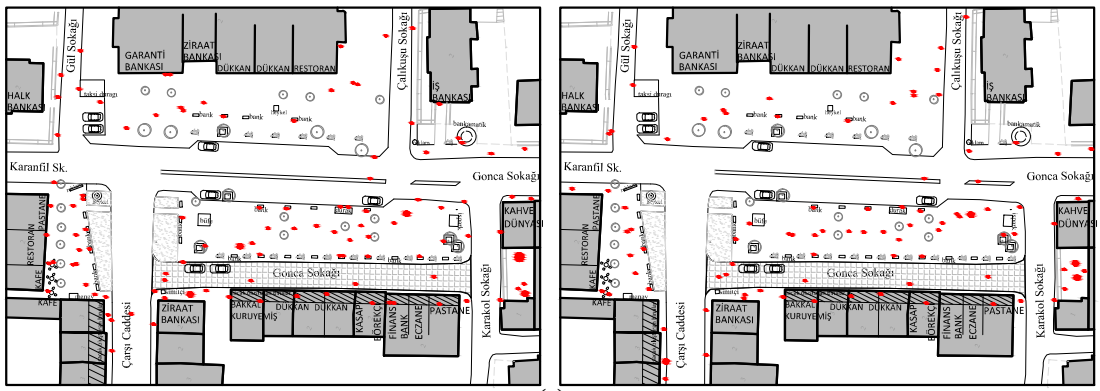
Şekil E.2.b : Levent Çarşı Meydanı'nda soldan sağa, çarşamba ve perşembe günü yapılan gözlemlerin davranışsal haritaları. (a) sa:07.00-09.00, (b) sa: 12.00-13.00, (c) sa: 17.00-19.00, (d) sa:20.00-22.00.



(a)



(b)



(c)



(d)

Şekil E.2.c : Levent Çarşı Meydanı'nda soldan sağa, cuma ve cumartesi günü yapılan gözlemlerin davranışsal haritaları. (a) sa:07.00-09.00, (b) sa: 12.00-13.00, (c) sa: 17.00-19.00, (d) sa:20.00-22.00.



(a)



(b)



(c)



(d)

Şekil E.2.d : Levent Çarşı Meydanı'nda pazar günü yapılan gözlemlerin davranışsal haritaları. (a) sa:07.00-09.00, (b) sa: 12.00-13.00, (c) sa: 17.00-19.00, (d) sa:20.00-22.00.

EK F

	Population in 1980 in the administrative city	Current population in the metropolitan region	Population growth since 1980	Projected growth 2005-2025 (people per hour)	Peak density (people per km²)	Central Area Density (people per km²)	GDP per capita (US$)	Percentage of national GDP produced by each city	Percentage of the country's population residing in each city	Income inequality (measured by the GINI index)	Murder rate (homicides per 100,000 inhabitants)	% of the population under 20	Car ownership rate (per 1,000 inhabitants)	Metro ticket price in 2005 (US$)	% of daily trips made by walking and cycling	Daily water consumption (litres per capita)	Annual electricity use (kWh per capita)	Annual waste production (kg per capita)	Annual CO_2 emissions (kg per capita)	Pollution levels in 2004 (measured by the PM10 index)***
ISTANBUL	903,482	12,697,164 2008	1,305%	14	68,602	20,116	$12,856* 2008	22.0%* 2008	17.8% 2007	43 2003	3 2007	32 2008	138.5 2008	$1.0	45.0% 2008	155 2008	2,267 2007	383 2006	2,720	55
NEW YORK	3,437,200	18,815,988 2007	447%	11	53,000	15,361	$55,693 2008	3.3% 2008	2.8% 2008	50.4 2007 Metropolitan Region	6.3 2008	25.6 2007	209.4 2008	$2.3	11.4% 2007	607 2005	6,603 2007	529 2005	7,396 2007	21
SHANGHAI	1,000,000*	18,150,000 2006	1,715%	28	96,200	24,673	$8,237 2005	5.0% 2005	1.0% 2005	45 2001	1.4 2005	20.2 2000	72.6 2006	$1.3	54.4% 2006	439 2005	6,357 2005	343 1999	10,680 2003	73
LONDON	6,506,954	7,556,900** 2007	16%	1	17,200	7,805	$60,831 2007	16.4% 2007	12.4% 2007	31.7 1995	2.2 2007	24.2 2005	344.7 2008	$7.4	21.7% 2007	324 2005	4,539 2000	459 2005	5,599 2005	21
MEXICO CITY	415,000*	19,239,910 2005	4,536%	13	48,300	12,541	$18,321 2006	21.5% 2006	8.4% 2006	55.7 2005	13.2 2007	31.9 2005	360.0 2007	$0.2	n/a	343	n/a	228	5,862 2000	51
JOHANNESBURG	829,400 1950	3,888,180** 2007	369% 1950-2007	4	38,500	2,270	$9,229 2005	14.8% 2005	8.1% 2005	75 2005	15.7 2007	30.9 2001	205.7 2000 Gauteng Province	n/a	31.1% 2002	378	3,388 2007	558 2007	5,025 2007	33
BERLIN	2,712,190	4,300,000 2002	59%	0	21,700	7,124	$34,017 2007	3.4% 2007	4.2% 2007	n/a	1.2 2007	16.6 2007	319.0 2008	$4.1	35.0% 1998	171 2000	3,880 2005	497 2007	5,821 2005	22
MUMBAI	927,994	19,280,000 2005	1,978%	47	101,066	34,269	$1,871 2006	2.9% 2006	0.9% 2006	35 2004	3 2005	36.3 2001	35.9 2006	$0.2	56.3% 2007	90 2005	579 2007 Maharashtra State	193 2001	371 2000 Maharashtra State	63
SÃO PAULO	239,820	19,223,897 2007	7,916%	18	29,380	10,299	$12,021 2006	11.9% 2006	5.8% 2006	61 2005	21 2006	31.7 2007	368.0 2007	$1.4	33.9% 2007	185	1,954 2006	504 2007	1,123 2003	40

Şekil F: İstanbul'un dahil olduğu dokuz dünya kentinin, yaşam kalitesi ölçümü için belirli konulardaki performanslarının göserimi (Burrdett, 2009).

ÖZGEÇMİŞ

Ad Soyad **:**Yelin Kıdır

Doğum Yeri ve Tarihi **:**Ankara- 05.05.1982

E posta adresi **:**yelinkid@gmail.com

Öğrenim Durumu **:**

- Lisans :Gazi Üniversitesi, Mühendislik- Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü.
- Y. Lisans :İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimari Tasarım Yüksek Lisans Programı.