



**KENTSEL/ KAMUSAL ARAYÜZLER ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME:  
DUMLUPINAR BULVARI ALAN ÇALIŞMASI**

**Betül BEKMEZCİ YOLAL**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ  
MİMARLIK ANA BİLİM DALI**

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**EKİM 2019**

Betül BEKMEZCİ YOLAL tarafından hazırlanan KENTSEL/ KAMUSAL ARAYÜZLER ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME: DUMLUPINAR BULVARI ALAN ÇALIŞMASI” adlı tez çalışması aşağıdaki jüri tarafından OY BİRLİĞİ ile Gazi Üniversitesi Mimarlık Ana Bilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

**Danışman:** Prof. Dr. Zeynep ULUDAĞ

Mimarlık Ana Bilim Dalı, Gazi Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum.

.....

**Başkan:** Prof. Dr. Esin BOYACIOĞLU

Mimarlık Ana Bilim Dalı, Gazi Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum.

.....

**Üye:** Prof. Dr. T. Nur ÇAĞLAR

Mimarlık Ana Bilim Dalı, TOBB Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum.

.....

**Üye:** Doç. Dr. Semra ARSLAN SELÇUK

Mimarlık Ana Bilim Dalı, Gazi Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum.

.....

**Üye:** Doç. Dr. Ela ALANYALI ARAL

Mimarlık Ana Bilim Dalı, Orta Doğu Teknik Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum.

.....

Tez Savunma Tarihi: 09/10/2019

Jüri tarafından kabul edilen bu tezin Yüksek Lisans Tezi olması için gerekli şartları yerine getirdiğini onaylıyorum.

.....

Prof. Dr. Sena YAŞYERLİ

Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürü

## ETİK BEYAN

Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu,

bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

Betül BEKMECİ YOLAL

09/10/2019

KENTSEL/ KAMUSAL ARAYÜZLER ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME:  
DUMLUPINAR BULVARI ALAN ÇALIŞMASI

(Yüksek Lisans Tezi)

Betül BEKMEZCİ YOLAL

GAZİ ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

Ekim 2019

ÖZET

Toplumsal ilişkilerin yeniden üretimi, toplumsal hafızanın sürekliliği ve kent kullanıcısı için ortak zemin” kentsel kamusal alanlar aracılığıyla gerçekleşmektedir. Ancak günümüz kentlerinde yaşanan hızlı dönüşümler kentsel mekânların anlamını yitirmesi, kamusal alanların yok olması, parçalanması gibi sorunları ortaya çıkarmaktadır. Küreselleşme sonucu kentsel politikalarda meydana gelen değişim, kent mekânının rantın etkisiyle şekillenmesi ve üretim süreçlerinin farklılaşmasının etkileri; kentsel mekânda yoğunlaşma, parçalanma/bölünme, mekânsal sınırların artması/belirginleşmesi ve geçirimsiz mekânlar olarak ortaya çıkmaktadır. Bu çalışmada kent mekânının küresel ekonomik hareketlerden nasıl etkilendiği ve küreselleşmenin hızlandırdığı süreçlerin kent mekânı üzerindeki etkileri sorgulanmaktadır. Bu dönüşümlerin yarattığı olumsuzluklara karşı kentsel arayüzlerin bir çözüm olabileceği görüşü ile bir alan çalışması yapılmıştır. Ankara kentinde küreselleşmenin etkilerinin en fazla görüldüğü batı koridoru Dumlupınar Bulvarı (Eskişehir Yolu) bu çalışma için seçilmiştir. Bu bağlamda kentsel mekânda sınırlar sorgulanmış, kent zemininin sürekliliği tartışılmış, kent, yapı ve kullanıcı ilişkileri ele alınmıştır. Çalışma kapsamında bulvar üzerinde küreselleşmenin etkisiyle meydana gelen ayrışmalar, kopmalar ve kentsel arayüz eksiklikleri ortaya konmuştur. Analizler sonucu kentsel mekânda fiziksel ve algısal bileşenlerin yeniden ele alınması, fiziksel sınırların sorgulanması ve kamusal alan bağlantılarının yeniden kurularak kentsel zeminde ilişkilerin düzenlenmesi gereği ortaya konulmuştur.

Bilim Kodu : 80107

Anahtar Kelimeler : küreselleşme, Ankara Dumlupınar Bulvarı, kentsel arayüz, kolektif mekân, kamusal mekân

Sayfa Adedi : 160

Danışman : Prof. Dr. Zeynep ULUDAĞ

AN EVALUATION ON URBAN / PUBLIC INTERFACES: FIELD STUDY ON  
DUMLUPINAR BOULEVARD

(M. Sc. Thesis)

Betül BEKMEZCİ YOLAL

GAZİ UNIVERSITY

GRADUATE SCHOOL OF NATURAL AND APPLIED SCIENCES

Ekim 2019

ÖZET

“Reproduction of social relations, continuity of social memory and a common ground for the urban user” is realized through urban public spaces. However, the rapid transformations taking place in today’s cities bring about problems which cause urban spaces to lose their meaning and public spaces to be destroyed or divided. As a result of the globalization related change in urban policies, the restructuring of the urban space according to the advantage of dominant interest groups and the change in production processes; the urban space go through many changes including accumulation, fragmentation/division, rise/attenuation of spatial boundaries and the emergence of impermeable spaces. In this study, the following issues are questioned: effects of global economic movements on urban space, and the effects of globalization-accelerated processes on urban space. A field study has been conducted with the perspective that urban interfaces could be a solution to the negative conditions brought about by these transformations. The western corridor where the impacts of globalization are most visible in the province of Ankara, namely Dumlupınar Boulevard (Eskişehir Highway), was selected for this study. In this context, the boundaries in urban space were questioned, the continuity of the urban ground was discussed, and the relationships between the city, structure and user were addressed. As part of the study, the separations, detachments and urban interface gaps on the Boulevard, which were caused by globalization were identified. As a result of the analyses, the following needs have been identified: to reassess the physical and perceptual components in urban space, to question the physical boundaries and to re-establish public space connections to regulate relations on the urban ground.

Science Code : 80107

Key Words : globalization, Ankara Dumlupınar Boulevard, urban interface, collective space, public

Page Number : 160

Supervisor : Prof. Dr. Zeynep ULUDAĞ

## TEŞEKKÜR

Tez yazma sürecinin emek, sabır ve özveri isteyen bir süreç olduğunu deneyimleyerek gördüğüm eğitim hayatımda beni motive eden sözleri ve desteği ile, değerli düşünceleri ile danışmanım Prof. Dr. Zeynep ULUDAĞ varlığını yanımda hissettirdi her zaman.

Tezimin daha nitelikli olarak nihayete ermesi konusunda çok değerli eleştirileri ile beni yönlendiren jüri üyelerim; Prof. Dr. Esin BOYACIOĞLU, Prof. Dr. T. Nur ÇAĞLAR, Doç. Dr. Semra ARSLAN SELÇUK ve Doç. Dr. Ela ALANYALI ARAL hocalarım.

Ne zaman kafam karışsa, motivasyonum düşse her zaman kapılarını çalabileceğimi bildiğim, çok değerli fikirleri ile tezimde bana yol gösteren sevgili hocalarım, Öğretim Görevlisi Dr. Gülşah GÜLEÇ ve Kıvılcım DURUK.

Eğitim hayatımın ilk yıllarından itibaren bana hep inanan, kararlarıma saygı duyan ve ne yaparsam hep destekleyen canım ailem, annem Seyhan BEKMEZCİ, babam Seyfettin BEKMEZCİ ve kardeşim Alperen BEKMEZCİ.

Hayat adımlarını birlikte atmaya başladığımız günden bugüne elimi bırakmadan beni cesaretlendiren, destekçim, yol arkadaşım, eşim Uğur Yasin YOLAL.

Lisans eğitiminin bana hediye ettiği güzel dostum, varlığıyla hep yanımdaydın, Meryem ÇETİNKAYA İLKILIÇ.

Hepinize sonsuz teşekkür ederim. Tüm katkılarınız için ve hayatımda olduğunuz için minnettarım.

## İÇİNDEKİLER

|                                                                           | Sayfa |
|---------------------------------------------------------------------------|-------|
| ÖZET .....                                                                | iv    |
| ABSTRACT.....                                                             | v     |
| TEŞEKKÜR.....                                                             | vi    |
| İÇİNDEKİLER .....                                                         | vii   |
| ŞEKİLLERİN LİSTESİ.....                                                   | ix    |
| RESİMLERİN LİSTESİ .....                                                  | x     |
| HARİTALARIN LİSTESİ.....                                                  | xi    |
| SİMGELER VE KISALTMALAR.....                                              | xii   |
| 1. GİRİŞ.....                                                             | 1     |
| 2. KÜRESELLEŞMENİN KENTSEL POLİTİKALARA VE KENT<br>MEKÂNINA ETKİLERİ..... | 5     |
| 2.1. Küreselleşmenin Kentsel Politikalara Etkisi .....                    | 6     |
| 2.1.1. Yönetim politikalarının dönüşümü .....                             | 7     |
| 2.1.2. Rantın kent mekânını dönüştürmesi.....                             | 8     |
| 2.1.3. Kent mekânının üretimi/tüketimi .....                              | 10    |
| 2.2. Küreselleşmenin Kentsel Mekâna Etkisi .....                          | 12    |
| 2.2.1. Kentsel mekânda yoğunlaşma.....                                    | 12    |
| 2.2.2. Kentsel mekânda parçalanma/bölünme.....                            | 13    |
| 2.2.3. Mekânsal sınırlar .....                                            | 17    |
| 2.2.4. Kentsel mekânda geçirgenlik/geçirimsizlik .....                    | 17    |
| 2.2.5. Kentsel mekânda sosyal iletişimsizlik .....                        | 18    |
| 3. MEKÂNIN TOPLUMSAL İNŞASI.....                                          | 21    |
| 3.1. Kent Mekânının Sosyolojik Açılımları .....                           | 22    |

|                                                                     | <b>Sayfa</b> |
|---------------------------------------------------------------------|--------------|
| 3.2. Etkileşim Alanı Olarak Mekân ve Kolektif Mekân Üretimi .....   | 27           |
| <b>4. ORTAK ZEMİNİ ARTIRMA ÇABASI OLARAK ARAYÜZ .....</b>           | <b>31</b>    |
| 4.1. Arayüz Kavramının Açılımları.....                              | 32           |
| 4.1.1. Farklı disiplinlerdeki arayüz yaklaşımları.....              | 33           |
| 4.1.2. Arayüz kavramının mekânsal tanımı .....                      | 34           |
| 4.1.3. Arayüzün kültürel, sosyolojik, mekânsal potansiyelleri ..... | 38           |
| 4.2. Sosyal İlişkilerin Yeniden Üretim Alanı: Kentsel Arayüz .....  | 39           |
| 4.2.1. Artık alan/ kayıp mekân .....                                | 40           |
| 4.3. Kamusal Arayüzlere Etki Eden Algısal Bileşenler .....          | 42           |
| 4.3.1. Algılanabilirlik .....                                       | 43           |
| 4.3.2. Oran.....                                                    | 44           |
| 4.3.3. Ölçek .....                                                  | 45           |
| 4.3.4. Okunabilirlik .....                                          | 47           |
| 4.3.5. Dolu Boş İlişkisi.....                                       | 48           |
| 4.4. Kentsel Arayüzlere Etki Eden Fiziksel Bileşenler .....         | 50           |
| 4.4.1. Sınır .....                                                  | 50           |
| 4.4.2. Topoğrafya .....                                             | 53           |
| 4.4.3. Yollar.....                                                  | 54           |
| 4.4.4. Alt/üst geçitler .....                                       | 56           |
| 4.5. Kamusal Mekânın Barındırdığı Arayüzler.....                    | 56           |
| 4.5.1. Meydan.....                                                  | 58           |
| 4.5.2. Yaya mekânı.....                                             | 60           |
| 4.5.3. Sokak.....                                                   | 62           |
| 4.5.4. Cephe.....                                                   | 65           |

**Sayfa**

|                                                                                                                    |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 4.6. Küreselleşen Kentlerin Kamusal Alan Anlayışındaki Değişim ve Kentsel Arayüzlerin Kolektif Mekânda Önemi ..... | 68  |
| 5. MEKÂNSAL ARAYÜZLERİN DUMLUPINAR BULVARI ÜZERİNDE İNCELENMESİ .....                                              | 71  |
| 5.1. Ankara'nın Batı Aksı Gelişimi.....                                                                            | 72  |
| 5.2. Batı Aksı Eskişehir Yoluna Küresel Sermayenin Yerleşmesi ve Kentin Bu Yönde Büyümesi.....                     | 73  |
| 5.3. Dumlupınar Bulvarı Çalışma Alanı Sınırları .....                                                              | 75  |
| 5.4. Dumlupınar Bulvarı Alan İncelemesi .....                                                                      | 77  |
| 6. ARAYÜZ POTANSİYELİ TAŞIYAN ALANLAR, OLANAKLAR...                                                                | 131 |
| 7. SONUÇ .....                                                                                                     | 141 |
| KAYNAKLAR .....                                                                                                    | 145 |
| EKLER.....                                                                                                         | 153 |
| EK-1. Dumlupınar Bulvarı, Sınırlar Analiz Haritası .....                                                           | 154 |
| EK-2. Dumlupınar Bulvarı, Yeşil Alan Analiz Haritası .....                                                         | 155 |
| EK-3. Dumlupınar Bulvarı, Park Alanı Analiz Haritası .....                                                         | 156 |
| EK-4. Dumlupınar Bulvarı, Alt/Üst Geçit ve Otobüs/Metro Durakları Analiz Haritası                                  | 157 |
| EK-5. Dumlupınar Bulvarı, Sosyal Alanlar Analiz Haritası.....                                                      | 158 |
| EK-6. Dumlupınar Bulvarı, Potansiyel Alanlar Analiz Haritası.....                                                  | 159 |
| ÖZGEÇMİŞ .....                                                                                                     | 160 |

## ŞEKİLLERİN LİSTESİ

| Şekil                                                                  | Sayfa |
|------------------------------------------------------------------------|-------|
| Şekil 4.2. Yol ve yapı izleri .....                                    | 55    |
| Şekil 5.1. Maidan Vaziyet planı, araç yaklaşımı ve yaya dolaşımı ..... | 113   |
| Şekil 6.1. Bisiklet yolları güzergahı- kısmi .....                     | 138   |

## RESİMLERİN LİSTESİ

| Resim                                                                                        | Sayfa |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Resim 4.1. Vitruvian Man- Leonardo da Vinci, Der Mensch- Neufert, Modulor- Corbusier .....   | 45    |
| Resim 4.2. Kızılırmak Mahallesi, kentsel mekânda belirsizlik .....                           | 47    |
| Resim 4.3. Kotor’da sokakların açıldığı kentsel boşluk .....                                 | 48    |
| Resim 4.4. (a) Dolu yüzeyler ve boşluk (b) Yapı arasında oluşan sosyal mekân .....           | 49    |
| Resim 4.5. Yapı-topoğrafya ilişkisi ve kamusal alanda sosyal ilişki, Venedik .....           | 53    |
| Resim 4.6. Armada Hayat Sokağında kotların düzenlenmesi.....                                 | 54    |
| Resim 4.7. Dumlupınar Bulvarı.....                                                           | 56    |
| Resim 4.8. San Marco (Venedik) ve Duomo (Milano) meydanı .....                               | 59    |
| Resim 4.9. Kızıl Meydan, Moskova.....                                                        | 60    |
| Resim 4.10. Venedik’te bir sokak görünümü ve yayalar .....                                   | 61    |
| Resim 4.11. Boston Yarımadasının kuzeyden görünüşü ve Boston Yarımadasının ana hatları ..... | 63    |
| Resim 4.12. Sokak boyunca iletişim, Amsterdam.....                                           | 64    |
| Resim 4.13. Collins Park Place, Miami Beach .....                                            | 66    |
| Resim 4.14. Twelve at Hengshan oteli, Mario Botta, Şanghay .....                             | 67    |
| Resim 5.1. Dumlupınar Bulvarı üzerinde yüksek yapılaşma.....                                 | 78    |
| Resim 5.2. Bulvar tarafından ODTÜ yeşil alanının algılanması .....                           | 80    |
| Resim 5.3. MTA kapısı ve araç öncelikli bir sokak .....                                      | 85    |
| Resim 5.4. Sırayla Congresium, Mariott Otel önü, MTA sınırlar .....                          | 86    |
| Resim 5.5. Kamusal alanda sınırlar, Armada.....                                              | 87    |
| Resim 5.6. Armada AVM önü araç park alanı.....                                               | 89    |
| Resim 5.7. Kent mekânında araçların park işgali .....                                        | 89    |
| Resim 5.8. Armada avm ilk yapı, 1998-2002; Avm ve ofis kulesi .....                          | 91    |

| <b>Resim</b>                                                                   | <b>Sayfa</b> |
|--------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Resim 5.9. Hayat sokağında peyzaj ve topoğrafya düzenlemesi.....               | 92           |
| Resim 5.10. Armada Hayat Sokağı.....                                           | 93           |
| Resim 5.11. Armada cephe .....                                                 | 93           |
| Resim 5.12. Next Level’a Mevlana Bulvarından bakış.....                        | 94           |
| Resim 5.13. Next Level Projesi .....                                           | 95           |
| Resim 5.14. Next Level AVM giriş kapısı ve platform girişi.....                | 95           |
| Resim 5.15. YDA Center görselleri .....                                        | 96           |
| Resim 5.16. Söğütözü üst geçit.....                                            | 98           |
| Resim 5.17. Söğütözü metro durağı .....                                        | 98           |
| Resim 5.18. MTA otobüs durağı, üst geçidi ve alt geçidi.....                   | 99           |
| Resim 5.19. MTA metro durağı.....                                              | 99           |
| Resim 5.20. ODTÜ’yü yolun karşısına bağlayan köprü ve yaya yolu eksikliği..... | 101          |
| Resim 5.21. İkinci bölge sınırlar .....                                        | 102          |
| Resim 5.22. Kentpark arka alanı güvenlik taraması .....                        | 103          |
| Resim 5.23. Cema avm önü otopark.....                                          | 105          |
| Resim 5.24. Togo kuleleri yaya ve araç yaklaşımı .....                         | 107          |
| Resim 5.25. Togo kuleleri çarşı .....                                          | 107          |
| Resim 5.26. Togo Kuleleri topoğrafya kullanımı .....                           | 108          |
| Resim 5.27. Cema avm ön cephe 2017- 2019.....                                  | 108          |
| Resim 5.28. Kentpark tasarım eskizi ve iç sokaktan görünüm .....               | 109          |
| Resim 5.29. Kentpark arka alan.....                                            | 109          |
| Resim 5.30. Kentpark önü kentsel düzenleme.....                                | 110          |
| Resim 5.31. Kentpark ve Cema avm çevre ilişkileri .....                        | 110          |
| Resim 5.32. Çankaya Atatürk Kültür Merkezi görseli ve inşaatı .....            | 111          |

| <b>Resim</b>                                                            | <b>Sayfa</b> |
|-------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Resim 5.33. Maidaan projesi görselleri .....                            | 112          |
| Resim 5.34. Maidaan kafeler ve peyzaj düzenlemesi .....                 | 113          |
| Resim 5.35. Cema-Kentpark’a yaya olarak ulaşım .....                    | 115          |
| Resim 5.36. Yayaaların yürüyecek yer bulamaması .....                   | 115          |
| Resim 5.37. Üçüncü bölge sınırlar.....                                  | 118          |
| Resim 5.38. Tepe Prime otopark alanı .....                              | 120          |
| Resim 5.39. Mahall ve ODTÜ Teknokent önü otopark alanı .....            | 120          |
| Resim 5.40. Tepe Prime perspektif .....                                 | 122          |
| Resim 5.41. Tepe Prime girişı, üst yol ve yaya üst geçidi .....         | 123          |
| Resim 5.42. Tepe Prime sosyal hayat; etkinlik alanı .....               | 123          |
| Resim 5.43. Tepe Prime’da kule ve meydanın yaya tarafından algısı ..... | 124          |
| Resim 5.44. Mahall genel görünüm.....                                   | 125          |
| Resim 5.45. Kentsel düzenleme ve sokak aksı .....                       | 125          |
| Resim 5.46. Bilkent metro ve otobüs durağı, alt geçidi .....            | 127          |
| Resim 5.47. Mahall önü üst geçidi.....                                  | 128          |
| Resim 5.48. Tarım Bakanlığı- Danıştay Metrosu .....                     | 128          |
| Resim 5.49. Via Green önü üst geçit ve otobüs durağı .....              | 129          |
| Resim 5.50. Beytepe metro ve otobüs durağı, üst geçit .....             | 129          |
| Resim 6.1. Cema’dan Kentpark’a geçiş, Kentpark’tan Cema’ya geçiş .....  | 135          |
| Resim 6.2. Cema ve Kentpark arası araç işgali.....                      | 135          |
| Resim 6.3. Cema Kentpark arası.....                                     | 135          |
| Resim 6.4. Solda Mahall yapıları, sağda Tepe Prime.....                 | 137          |
| Resim 6.5. Odtü Teknokent yapısal boşluk .....                          | 138          |
| Resim 6.6. ODTÜ metro çıkışı bisiklet parkı .....                       | 139          |

**Resim****Sayfa**

|                                        |     |
|----------------------------------------|-----|
| Resim 6.7. Metro içi düzenlemeler..... | 140 |
|----------------------------------------|-----|

## HARİTALARIN LİSTESİ

| Harita                                                                                   | Sayfa |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Harita 4.1. Dikmen Mahallesi, Mürsel Uluç Mahallesi ve Oran Mahallesi kesişim.....       | 51    |
| Harita 5.1. Lörcher ve Jansen Planları .....                                             | 72    |
| Harita 5.2. Eskişehir Yolu Aksı Gelişim Süreci .....                                     | 74    |
| Harita 5.3. Çalışma alanı sınırları- 2019 .....                                          | 76    |
| Harita 5.4. Çalışma alanı bölgeleme, 2019 .....                                          | 77    |
| Harita 5.5. Dumlupınar Bulvarı yapı analizi.....                                         | 78    |
| Harita 5.6. Dumlupınar Bulvarı üzerinde sınırlar .....                                   | 79    |
| Harita 5.7. Dumlupınar Bulvarı üzerinde yeşil alan .....                                 | 80    |
| Harita 5.8. Dumlupınar Bulvarı üzerinde araç parkı için kullanılan alanlar.....          | 81    |
| Harita 5.9. Dumlupınar Bulvarı geçirgen cepheler ve sosyal alanlar .....                 | 82    |
| Harita 5.10. Dumlupınar Bulvarı alt ve üst geçitler, metro durakları.....                | 83    |
| Harita 5.11. Birinci bölge yapı analizi .....                                            | 84    |
| Harita 5.12. Dumlupınar Bulvarı birinci bölgede sınırlar .....                           | 86    |
| Harita 5.13. Dumlupınar Bulvarı birinci bölgede araç parkı için kullanılan alanlar ..... | 88    |
| Harita 5.14. Dumlupınar Bulvarı birinci bölge geçirgen cepheler ve sosyal alanlar .....  | 90    |
| Harita 5.15. Dumlupınar Bulvarı birinci bölge alt ve üst geçitler, metro durakları ..... | 97    |
| Harita 5.16. İkinci bölge yapı analizi .....                                             | 100   |
| Harita 5.17. Dumlupınar Bulvarı ikinci bölgede sınırlar .....                            | 102   |
| Harita 5.18. Dumlupınar Bulvarı ikinci bölgede araç parkı için kullanılan alanlar.....   | 104   |
| Harita 5.19. Dumlupınar Bulvarı ikinci bölge geçirgen cepheler ve sosyal alanlar .....   | 105   |
| Harita 5.20. Dumlupınar Bulvarı ikinci bölge alt ve üst geçitler, metro durakları.....   | 114   |
| Harita 5.21. Üçüncü bölge yapı analizi .....                                             | 116   |
| Harita 5.22. Dumlupınar Bulvarı üçüncü bölgede sınırlar.....                             | 117   |

| <b>Harita</b>                                                                           | <b>Sayfa</b> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Harita 5.23. Dumlupınar Bulvarı üçüncü bölgede araç parkı için kullanılan alanlar ..... | 119          |
| Harita 5.24. Dumlupınar Bulvarı üçüncü bölge geçirgen cepheler ve sosyal alanlar.....   | 121          |
| Harita 5.25. Dumlupınar Bulvarı ikinci bölge alt ve üst geçitler, metro durakları.....  | 126          |
| Harita 6.1. Dumlupınar Bulvarı kentsel arayüz potansiyel alanları .....                 | 131          |
| Harita 6.2. Dumlupınar Bulvarı birinci bölge kentsel arayüz potansiyel alanları.....    | 133          |
| Harita 6.3. Dumlupınar Bulvarı ikinci bölge kentsel arayüz potansiyel alanları.....     | 134          |
| Harita 6.4. Dumlupınar Bulvarı üçüncü bölge kentsel arayüz potansiyel alanları .....    | 136          |
| Harita 6.5. Dumlupınar Bulvarı üzerinde bisiklet yolu ve üniversiteler .....            | 139          |

## SİMGELER VE KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

### Kısaltmalar

### Açıklamalar

|             |                                        |
|-------------|----------------------------------------|
| <b>AFAD</b> | Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı |
| <b>AKM</b>  | Atatürk Kültür Merkezi                 |
| <b>ATO</b>  | Ankara Ticaret Odası                   |
| <b>AVM</b>  | Alışveriş Merkezi                      |
| <b>BTK</b>  | Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu |
| <b>DMO</b>  | Devlet Malzeme Ofisi                   |
| <b>DİE</b>  | Devlet İstatistik Kurumu               |
| <b>DSİ</b>  | Devlet Su İşleri                       |
| <b>EPDK</b> | Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu       |
| <b>MGK</b>  | Milli Güvenlik Kurulu                  |
| <b>MKE</b>  | Makine Kimyan Endüstrisi               |
| <b>MTA</b>  | Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü  |
| <b>ODTÜ</b> | Orta Doğu Teknik Üniversitesi          |
| <b>SPK</b>  | Sermaye Piyasası Kurulu                |
| <b>TCK</b>  | Türkiye Cumhuriyeti Karayolları        |
| <b>TOBB</b> | Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği     |
| <b>TÜİK</b> | Türkiye İstatistik Kurumu              |

## 1. GİRİŞ

Kentler, içinde yaşayan bireylerle, hayatın kent mekânında ve dışında akıp gitmesiyle, kesintisiz bir dönüşüm içinde olmasıyla dinamik bir yapıya sahiptir. Bu dinamik yapı kentin kültürel, tarihi, coğrafi, ekonomik özellikleriyle oluşmaktadır. Kent mekânı ise bu özelliklerin toplumsal yaşamı, kamusal alan üzerinden etkileyen alandır; bireylerin karşılaştığı, etkileşime girdiği, sosyalleştiği ortak zemindir. Ancak küresel kent, küresel sermaye gibi olgular kentlerde sosyal gruplar arasında ayrışmayı kuvvetlendirerek bu ayrışmanın somut hale gelmesine, ortak zeminin yani var olan kamusal alanların azalmasına, özel sermaye denetimine girmesine ve birbirinden kopmasına neden olmaktadır.

Küreselleşmenin yarattığı yoğunlaşma ve sıkışıklık, bireysel araçlara bağlı ulaşım ile kent mekânında parçalanmayı beraberinde getirmektedir. Büyük araç yollarının oluşturduğu sınırlara bir de arsa sınırları eklendiğinde kentte geçirimsiz alanlar oluşmaktadır. Kamusal alanların azalmasında ve var olan sosyal alanların özel sermayenin denetiminde olmasında küreselleşme süreci etkili olmuştur. Bu süreçte, parçalanan kent mekânında birleştirici bir zemin arayışına girilmiştir. Küreselleşmenin olumsuz sonuçlarını iyiye çevirme potansiyeline sahip olan arayüz; sosyal iletişimde bağlayıcı, fiziksel mekânda iletişimi sağlayan, bütünleyici ve birleştirici bir kent zemini olarak ele alınmıştır.

Bu çalışma çağdaş kentlerde küreselleşmenin etkisiyle şekillenen kamusal mekânda arayüzlerin eksikliğini tartışmaktadır. Bu bağlamda Ankara Kentinde Dumlupınar Bulvarı (Eskişehir yolu) alan çalışması olarak seçilmiş olup Malazgirt Bulvarı ile başladığı noktadan Beytepe Kavşağı'na kadar olan kısım ele alınmıştır. Bulvarın seçiminde, kentin batı aksına doğru merkezini kaydırması, burada devreye giren küresel aktörler ve küresel kent imajının açığa çıkmış olması önemli bir etmendir. Bulvar üzerinde kentsel arayüzlerin varlığı sorgulanmıştır. Araştırmanın amacı, Dumlupınar Bulvarı üzerinde kentsel arayüz potansiyeli barındıran alanların belirlenmesi ve bu alanların arayüz olamama nedenlerinin ortaya çıkarılmasıdır.

Literatür araştırmasında küresel etkileri ortaya dökülebilmek adına, çeşitli kaynaklar taranmış; Castells, Lefebvre, Harvey gibi sosyal bilimcilerin görüşlerinden yararlanılmıştır. Kentin ekonomik, siyasi, yönetsel ve toplumsal değişimleri araştırılarak, bunların kent

mekânındaki etkisi ortaya konmuştur. Bu etkilerin ardından kent mekânı araştırılarak, mekânın toplumsal inşası, toplumun mekân tarafından inşası konuları incelenmiştir. Toplumu dönüştürme kudretine sahip ve toplum tarafından şekillendirilen kentsel mekânların, küreselleşmenin etkisinde olan kentlerde neden önemli olduğuna vurgu yapılmış, kamusal alanlarda kentsel arayüzlerin varlığı sorgulanmıştır. Böylece arayüz kavramının tanımı yapılarak, farklı disiplinlerdeki arayüz kavramlarına bakılmıştır. Arayüz kavramı sosyal iletişimde bağlayıcı, fiziksel mekânda iletişimi sağlayan, bütünleyici ve birleştirici bir kent zemini olarak ele alınmıştır. Arayüzün kültürel, sosyal ve mekânsal potansiyelleri araştırılarak bulvar üzerinde kentsel arayüz araştırması yapılmıştır.

Alan çalışmasında Ankara şehir merkezinin Sıhhiye- Kızılay hattından, batı aksına doğru yani Eskişehir Yolu (Dumlupınar Bulvarı) yönünde kayma yaşaması süreci, çeşitli kaynaklardan ve haritalardan okunmuştur. Bulvarda mevcut durum sorgulaması ve kentsel arayüz araştırması için kullanılan güncel haritalar, “Google Haritalar” hizmet sağlayıcısından alınmıştır. Haritalama, fotoğraf ve gözlem yolu ile analizler yapılmıştır.

Kentsel arayüz kavramına ilişkin Ulusal Tez Merkezi’nde bulunan ilk çalışma Prof. Dr. Mehmet Çubuk danışmanlığında, Gülşen Özaydın Kılıçreis tarafından 1993 yılında Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesinde yazılan “Kentsel Tasarım Kapsamında Tarihi Kentsel Mekânlarda Arayüzlerin Düzenlenmesine Sistemli Bir Yaklaşım” adlı doktora tez çalışmasıdır. Arayüzler cephelerden oluşan bir toplam olarak ele alınmış ve tarihi çevrede inceleme yapılmıştır. Prof. Dr. Mine İnceoğlu danışmanlığında, Ayşe Burcu Serdar Köknar tarafından 2001 yılında İstanbul Teknik Üniversitesinde yazılan “Mekânsal Arayüzlerin Kente ve Yaşama Kalıtları Üzerine Bir İnceleme” adlı tez çalışmasında kent, insan ve yaşam arasında bir iletişim kanalı olarak ele alınan arayüz, kentsel mekânlarda incelenmiştir. Prof. Dr. T. Nur Çağlar danışmanlığında, Havva Alkan Bala tarafından 2003 yılında Selçuk Üniversitesinde yazılan “Konut Alanlarında Kentsel Arayüzlerin Düzenlemesine Yönelik Analitik Bir Çerçeve” adlı tez çalışmasında; arayüz, yapılardan arda kalan kentsel boşluklarda mimari ürünler ile kent mekânları arakesitinde incelenmiştir. Bugüne kadar Türkiye’de kentsel arayüzler üzerine birçok yüksek lisans ve doktora tezi yazılmıştır. Bu çalışmalar içerisinde arayüz kavramını kamusal alan üzerinden okuyan iki farklı çalışma bulunmaktadır. Bunlardan ilki 2012 yılında Yrd. Doç. Dr. Münevver Dağgülü danışmanlığında yürütülen, Ahmet Özbilen’in Yıldız Teknik Üniversitesinde yaptığı “Kamusal Alanların Oluşturduğu Arayüzlerin, Fiziksel ve Kavramsal Niteliklerine Göre

Berlin- Alexanderplatz Örneğinde İrdelenmesi” başlıklı yüksek lisans tezi, ikincisi ise 2015 yılında Doç. Dr. Funda Uz danışmanlığında yürütülen, Gökhan Karabacak’ın İstanbul Teknik Üniversitesinde yaptığı “İnsan-Kent İlişkisinde Bir Arayüz Olarak Mimarlıkta Kamusal Mekân” başlıklı yüksek lisans tezidir. Arayüz kavramını kamusal alanlar üzerinden inceleyenlerin yanı sıra, arakesitlerin sınır ya da arayüz olma potansiyelini, arayüzlerin geçiş, sınır ve eşik olma durumunu inceleyen tezler bulunmaktadır. Ayrıca arayüz kavramını metni güçlendirmek, gerekçelendirmek için kullanan tezler bulunmaktadır.

Ayrıca Dumlupınar Bulvarına ilişkin 2014 yılında Doç. Dr. Ela Alanyalı Aral ve Özgen Osman Demirbaş tarafından yazılan “Pedestrians’ Perception Of Sub-Spaces Along Urban Roads As Public Spaces –Case of Eskişehir Road in Ankara” adlı bir makale bulunmaktadır. Bu makalede, bulvarın yaya kullanımının yoğun olduğu doğu kısmında kamusal mekân özellikleri araştırılmıştır. Yayalar üzerinden yürütülen çalışmada kullanıcıların mekân deneyimlerini olumlu ve olumsuz tanımlamalarla belirtmeleri istenmiştir. Bu çalışma ile bulvar üzerindeki kentsel arayüz eksikliğinin varlığı desteklenmiştir.

Bu tezde arayüz kavramı küreselleşmenin etkisi ile parçalanmış olan kentsel kamusal alanlarda bir eksiklik olarak ele alınmaktadır. Günümüz modern kentlerinde görülen mekânsal ayrışma beraberinde toplumsal ayrışmayı, kültürel ve sosyal değişimleri de getirmektedir. Bu tez, kentsel mekânsal ayrışmayı gerekçelendirirken, ayrışmaya çözüm önerisi olarak kentsel arayüzleri önermesi ve potansiyelleri ortaya koyması nedeniyle daha önce yapılan çalışmalardan ayrılmaktadır.



## 2. KÜRESELLEŞMENİN KENTSEL POLİTİKALARA VE KENT MEKÂNINA ETKİLERİ

Günümüz kentlerinde ve kentlerin gündelik hayat pratiklerinde pek çok değişim meydana gelmektedir. Bu değişimlerin kaynağı bazı kent araştırmacıları, sosyolog ve iktisatçılara göre küreselleşmedir. Küreselleşme “durdurulmaz, karşı konulmaz ve geri döndürülmez bir gelişme süreci” olarak karşımıza çıkar (Kayan, 2015). Habermas’ın tanımına göre küreselleşme, iletişim ve ulaşım ağlarının genişleyerek ulusal sınırlardan taşması, çapının genişlemesidir (Habermas, 2002). Bu sürecin getirdiklerine bakıldığında ulus-devlet anlayışı, sermaye üzerindeki denetim gücünün azalması ile doğru orantılı olarak azalmaktadır. Ulus devletin bu güç kaybının sebebi ise sermayenin önündeki engellerin kaldırılarak sermaye hareketlerinin dünya ölçeğinde özgürleştirilmesi, sermayenin uluslararası akışının sağlanması çabasıdır (Keskinok ve Ersoy, 1997: 54-58).

Ulus-devletlerin küreselleşmeye bağlı olarak güç kaybetmesi ise yerel yönetim ve kamu kuruluşlarına yeterli maddi desteği sağlayamamaktadır (Ohmae, 1995). Kentsel gelişme maliyetlerinin devlet kaynakları harici karşılanması adına küresel sermayenin daha çok söz hakkı olması, kentsel mekânı da kendi istekleri doğrultusunda şekillendirmesi sonucunu doğurmaktadır. Merkezi yönetimler, kenti finanse edip kaynak yaratacak sermayedarların ilgi gösterdikleri alanlar için planlarda değişiklik yapmakta, arsa ve altyapı sağlayarak kenti hazır hale getirmektedir (Levent ve Levent, 2011). Tüm bu süreç ise kentlerde kontrolsüz değer artışlarına, yani rantı sebep olmaktadır.

Küresel sermayenin akışı ile birlikte kentsel ölçekte mekânsal değişiklikler de gözlemlenmekte ve kentsel planlamanın öneminin piyasa isteklerinin gerisinde kaldığı görülmektedir. Ulus-devletin güç kaybetmesi ile birlikte mekânsal planlama da önemini yitirmeye başlamıştır. Pek çok kentte merkezi ve yerel yönetimler rekabete girerek, küresel aktörleri ve sermaye akışını üzerine çekmek için yarışmakta ancak bu yarış pek çok problemi beraberinde getirmiştir. Küresel faktörlerin kente çekilme çabalarının sonucunda, kentlinin iş ve yaşam alanları ayrışmakta, kentte yoğunlaşma alanları oluşmakta, eşitsiz gelişme ortaya çıkmakta, farklılıklar daha derinleşmekte, gündelik yaşam pratikleri farklılaşmakta, sosyal iletişim zeminleri bir bir yok olmakta ve kentli kente ve birbirine yabancı hale gelmektedir.

## 2.1. Küreselleşmenin Kentsel Politikalara Etkisi

Küresel sistem talepleri ile birlikte ulus-devletin rol ve işlevi dönüşmüş ve yeni hedefler belirlenmiştir. Bu doğrultuda ulus-devletin bazı görevlerini terk etmesi, kaynaklarını düzenleme ve dağıtma otoritesinin azalması, küresel sermayenin önündeki kısıtların kaldırılması gerekmektedir (Keskinok, 2006: 69). Kentsel planlamada küresel aktörlerin daha etkin söz sahibi olması ile birlikte, kentsel planlama devlet otoritesi kontrolünden çıkmakta, planlamanın gündemdeki önemi ve yeri de gittikçe azalmaktadır. Yerel yönetim, kentini küresel kentler arasında görebilmek için yarışa başlamaktadır. Bu yarışta öne çıkabilmek için sermaye akışını, kâr getiren yatırımları ve küresel kentlerde ortaya çıkan yeni mekânsal değişiklikleri kentlerinde uygulayabilmeleri gerekmektedir. Kâr getiren yatırımların ve yatırımcıların gelmesi ile yerel yönetim onların çıkarlarına kararlar almaktadır. Böylece kentsel politikalarda yerel yönetim, kentin değişim ve gelişiminde söz sahibi iken artık yerel yönetimin yanı sıra küresel aktörler devreye girmektedir.

Küresel aktörlerin kentin gelişim ve değişiminde söz sahibi olması ile bu kez kendi aralarında rekabet başlamaktadır. Toprağın mevcut değeri kentin gelişimiyle birlikte gelecekte edineceği değeri düşünülerek güncel faizi artırılmaktadır. Spekülatif artışlar ile kentsel alanlarda rant edinimi baş göstermektedir. Rantın öne çıkması ile hedeflenen kentsel planlamanın dışına çıkılmaktadır. Kentte meydana gelen plansız ilerleme sonucunda kentsel mekânda yamalı kent dokuları oluşmaktadır.

Kentsel doku, kentin yapılaşmasının göstergelerindendir. Küreselleşmenin getirisi olarak kentsel dokuda da değişim görülmekte, küçük parsellere sahip, erişilebilir kent dokusunun yerini daha iri parsellere sahip, kısıtlı erişimi olan yeni dokular almaktadır. Ancak ortaya çıkan yeni mekânsal durum; parsellerin birbirinden kopmasına, insan ölçeğinin dışına çıkılmasına ve hız kavramının da değişerek araba hızında yeni algısal durumların meydana gelmesine sebep olmaktadır. Kentsel mekân gittikçe parçalanmakta, aralarında herhangi sağlıklı işleyen bir bağlantı kurulamamakta ve kent gittikçe iletişimsiz bir yer haline gelmektedir.

### 2.1.1. Yönetim politikalarının dönüşümü

Küresel hareketler neticesinde dünya düzeninde meydana gelen dönüşümler pek çok farklı alanda yerelliği ortadan kaldırmakta ya da yok etmektedir. Kültür, ekonomi, sosyal hayatı da içeren bu dönüşümün ilk etapta ekonomik alanda kendini gösterdiği, ardından kentsel yönetimlerin dönüşümünü de peşinden sürüklediği görülmektedir.

Köse, küreselleşen dünyada tüm yapı ve süreçlerin dönüştüğü gibi devlet mekanizmasının da hem yapısal hem de işlevsel boyutları ile önemli bir dönüşüm geçirdiğini söylemektedir. “Kabullenilsin ya da fark edilmesin, devlet yetki kullanmada, düzenleme yapmada, denetim işlevini yerine getirmede giderek artan ölçüde bağımsızlığını yitirmekte, yerel, ulusal, uluslararası ve global ölçekte varlığını sürdüren çok sayıda aktörle iktidarını paylaşma konumuna düşmektedir” (Köse, 2003). Yerel yönetim, küresel aktörlerle rolünü paylaştığında kentsel planlamada da söz hakkını yitirmeye başlamaktadır. Böylece planlı bir kentsel süreçten bahsetmek yerine rekabete dayalı, sermayedarların kendi çıkarları doğrultusunda ilerleyen bir kentleşme ortaya çıkmaktadır. Bağce’nin bahsettiği üzere yeni bir dünya düzeni yerine, yeni dünya düzensizliğinin, üstelik birbiri üzerine geçen otorite rekabetlerinin, birbirine bağımlılıkların oluşturduğu yeni bir sistemden bahsedebiliriz. Sermayelerinin artmasına yönelik olan rekabet ile gelen otorite boşluğu, kentsel mekânda oluşan plansızlığı, düzensizliği de beraberinde getirmektedir (Bağce, 1999).

Coğrafi bölünmeyi geçersiz kılan bir ekonomik hareketlilik, mekânı yönetim ölçeği olmaktan çıkarmakta, mekânın bu değişimi ulus-devlet ölçeğini de etkilemektedir. Guahenno’nun bahsettiği üzere, “ülke topraklarına dayanan zorunluluk” aşılmıştır (Guahenno, 1998). Ancak aşılın bu zorunluluğun yerine devletin yararına olacak işlevsel bir bakışı açısı konulamamıştır.

Sargın, küreselleşen kentin çok katmanlı olduğunu söylerken görüldüğünden çok daha katmanlı sorunlara gebe olduğuna değinmektedir. Kent artık tamamen yatırım nesnesi olmakta, kentsel mekânın meta haline gelmesi ise kapitalizmin sürdürülmesi için şart haline gelmektedir. Bu sürecin devam edebilmesi için yarı kentsel icraatlar hayata geçirilmelidir. Ayrıca kullanım değerinin yerine, değişim değeri göz önüne alınmalıdır. Bu süreçte kentsel dönüşüm hem mekânsal hem de siyasi olarak en önemli araçtır. Fakat kentsel dönüşüm projeleri ile şehrin fiziki ve sosyal sorunlarının çözümüne yardımcı olmaksızın neo-liberal

yaklaşımın talep ettiği politikaları ve planlama sürecini kalıcı hale getirecek sistemli bir araç haline gelmektedir. Dahası bu durum, demokratik sürecin etkisini kaybetmesine neden olmaktadır. Bununla birlikte, demokratik örgütlerin etkin olacağı tüm mekanizmaların sınırlandırılmaya başlandığı, bu sebeple yerel sıkıntıların çözümlerinde katılımcı yöntemle çözüleceği, üst ölçekli kentsel süreç ve planlama sistemlerinin ihmal edildiği görülmektedir. Sonuçta şehrin tamamına ilişkin bir kararın noktasal müdahalelerle arasında belirsiz ve tanımsız, tanımlamaktan da özenle kaçınılan bir ara kesit oluşmaktadır. Bu durumun sermaye sahiplerinin kente müdahale gücünü artıran bir sonucu olduğu görülmektedir (Sargın, 2010).

Ulus-devlet anlayışının değişmesi, aynı zamanda yerel yönetimlerin kent üzerindeki söz hakkının da azalmasına sebep olmuştur. Bu sürecin sonunda kent mekânı, söz hakkı artan sermaye sahiplerinin arasında giderek artan bir rekabete sahne olmuştur. Yerel planlamanın önüne geçen bu rekabet ise kent topraklarının plansız büyümesine, parçalanmasına, kent yoğunluğunun artmasına sebep olmuştur. Kent topraklarında meydana gelen orantısız değer artışı kentte rantı sebep olmuştur.

### **2.1.2. Rantın kent mekânını dönüştürmesi**

Dünya genelinde yayılan neo-liberal hareketler, 1980’li yıllardan itibaren Türkiye’de de önemli değişimlere sebep olmuştur. Büyük ölçekli sermaye yatırımları girişinin önünü açacak özel düzenlemelerle, sermaye birikimi önem kazanmış ve etki alanı genişlemeye başlamıştır. Kentler zamanla sermayenin birikim aracına dönüşmüştür.

Şengül, Türkiye’de kentleşmeyi üç ayrı dönemde işlediği “Kentsel Çelişki ve Siyaset” adlı kitabında, birinci dönemi 1923-1950 yılları arasında “ulus-devletin kentleşmesi”, ikinci dönemi 1950-1980 yılları arasında “emek gücünün kentleşmesi”, üçüncü dönemi ise 1980 sonrasında “sermayenin kentleşmesi” olarak anlatmaktadır. Bu üç dönemi izlediğimizde zamanla sermayenin toprak üzerindeki hakimiyetinin artışı, ulus-devletin kent üzerindeki otoritesinin azalışını görmekteyiz (Şengül, 2009).

Marx’ın tam olarak açıklamadan vardığı sonuca göre, toprak tamamen bir finansal varlık olarak ele alınmalıdır ve toprak hayali sermayenin bir formu olmak zorundadır. Hayali sermaye gelecekteki gelir üzerinde mülkiyet hakkı oluşturur. En iyi koşullarda bile hayali sermaye spekülasyona yol açar; en kötü koşullarda ise

yolsuzluk ve değer kayıpları için bol fırsat yaratır. Ne var ki kapitalizm kredi sistemi ve sermaye piyasaları aracılığıyla büyük ölçekli hayali sermaye formları yaratıp bunları harekete geçirmeden işlev göremez. Sermaye ancak bu yolla karsız sektörleri ve bölgeleri hızla terk ederek karlı olanlara yönelebilir, yeni faaliyet alanlarının açılması ve sermayelerin yoğunlaştırılması ancak böyle mümkün olur (Harvey, 2016: 140).

Kentin sermayenin çıkarlarına göre gelişim göstermesi ise plansız ilerlemeye ve oransız değer artışlarına sebep olur. Boratav, 24 Ocak Kararları olarak bilinen ve 1980’de uygulanmaya başlanan politikanın, kentsel mekânın kullanım değerinin düşmesine sebep olduğunu ve rant ilişkilerinin artıp kentlerin büyük sermayenin hedefi olduğunu söylemektedir (Boratav, 2005).

Söz konusu toprak olduğunda toprağın rant üzerindeki hakkı alınıp satılmaktadır. Geçerli olan faiz oranları ile sermayeleştiğinde ise toprağın fiyatı oluşmaktadır. Toprak ile faiz arasındaki bu sıkı ilişki sonucunda, toprağı satın alan kişi için ödediği para faiz getiren bir yatırımdır. Böylece satın alınan toprak hayali bir sermaye formudur, ilke olarak devlet tahvili ya da hisse senedi gibi görülebilir. Bu sebeple toprağın finansal bir varlık olduğunu söylememiz mümkündür. Tüm bu süreç toprağın gelecekteki ilave kâr beklentisine sebep olarak toprağın o günkü fiyatını etkilemektedir. Toprak sahipleri böylece gelecekteki rantların artırılmasını sağlayacak koşulları oluşturabilecek; ancak toprak hırsı ve gelecekteki emeği devamlı olarak artan sömürü oranlarına mahkûm etmiş olacaktırlar (Harvey, 2016: 141). Toprak sahipleri sermaye sahiplerine yer tahsisinde bulurken, mekânsal rekabeti tetiklemektedir. Rekabet ve sınıf mücadelesi avantaj bakımından önde olan yerlerin hakimiyeti için sürmektedir.

Harvey, Kent Deneyimi’nde toprak sahiplerinin, gayrimenkul sahiplerinin, müteahhitlerin ve vergi tabanını yükseltmek isteyen yerel yönetimlerin kent için yeni tüketim mekânları sunduğundan bahsetmektedir. Walt Disney’in model olduğu pek çok eğlence parkı ya da Londra Rıhtımlar Bölgesi gibi tüketim parkları örnek olarak verilebilir. Kentlerin yeni küresel düzene uymaları için tümüyle yeni programlar ve alanlar sunulmaktadır. Bu alanlar kent içi tüketim odaklarını artırırken, iş imkanları için çırpınan emekçiler için de yeni bir umut olmaktadır. Çünkü kent topraklarında rant arttıkça sosyal sınıflar belirginleşmekte, gelir düzensizliği artmaktadır (Harvey, 2016: 77).

Toprak sahipleri daha fazla rant elde edinimi için çabalamakta ve böylece toprağın kullanım

biçimini değiştirerek sermaye ve emeğin farklı kullanımlar arasında dağıtılmasına yol açmaktadır. Bu kullanım ise sosyal gereksinmelere bakarak, üretim ve tüketimin kente dağılımını, mekânda iş bölümünü ve yeniden üretim mekânlarını şekillendirmektedir. Kentin şekillenmesinde bu yollarla etkili olan aktörler kentteki fiziksel altyapı yatırımlarını da şekillendirmektedir. Ancak, kentlerin sermayenin çıkarına göre (özellikle de ulaştırma yatırımları) büyümesi, yerel yönetimlerin küresel sermayeyi ve yatırımları desteklemek adına parsel bazında verdiği tavizler kentlerde fiziksel ve sosyal birtakım sıkıntılara sebep olmaktadır. “Resmi metinler yeni barbarlığı ne kurala bağlamaya ne de maskeleye yetiyordu. Karların azamileştirilmesinden başka stratejisi olmayan, yaratıcı özgünlükten ya da rasyonaliteden yoksun, kütsel ve vahşi kentleşme ve inşaatlar, her yanda saptanabilen ve gözlemlenebilen felaket etkilerini modernite kisvesi altında doğuruyordu” (Lefebvre, 2014: 23). Bu vahşi kentleşme ve inşaatlar; düzensiz kentler meydana getirmekte ayrıca anlamsal ve fiziksel bütünlüğü kaldırmaktadır. Kentsel mekânlar parçalanmakta ve yeni eklenen mekânsallıklar birer yama haline gelmektedir. Turan’a göre bu sorun yalnızca mekânsal değil, aynı zamanda sınıfsal bir ayrımın göstergesidir (Turan, 2009). Bu gösterge, topraktan rant elde eden ve edemeyenleri ortaya çıkarmaktadır.

Gerek kent içinde gerekse kent çeperlerinde genel bir planlama yapılmadan, toprak sahibine özel parsel ölçeğinde yapılan değişiklikler sonucu farklılık rantı yaratılmaktadır. Büyük sermaye aktararak beyaz yakalı yeni bir sınıfın bundan yararlanması sağlanmakta; fakat kentin o kısmının asıl sahipleri başka alanlara sürülmektedir. Kentler böylece büyük sermayenin spekülasyon alanına dönerken; sosyal sınıf ayrımları, eşit olmayan gelir dağılımı ve kentlerde sunulan temel imkanlardan yararlanabilme imkanındaki farklılıklar derinleşmektedir. Sonucunda ise bir arada yaşama yeri olan kentler, gittikçe toplumsal eşitsizliklerin ve derin sosyal fiziksel ayrılıkların yaşandığı bir yer haline gelmektedir (Yırtıcı, 2010). Kentin sahipleri değişmekte, söz hakkı kentliden sermaye sahiplerine geçmektedir. Bunun yansıması da kentin kamusal alanlarında izlenmektedir.

### **2.1.3. Kent mekânının üretimi/tüketimi**

Kent, topluma ait olan ve toplumsal olanın üretildiği bir alandır. Kentsel mekânlar toplumsal üretim süreçlerini içinde barındırır ve toplumsal üretim süreçlerini çeşitlendirebilir veya değiştirebilir. Kentsel mekânın üretiminde farklı aktörler ve çıkar çatışmaları rol oynamaktadır. Değişen dengeler doğrultusunda hangi çıkar grubu tarafından kentsel

mekânın üretimi yönlendiriliyorsa, o grubun belirlediği hedefler doğrultusunda üretim gerçekleşmektedir. Kent mekânının üretim süreçlerini elinde bulunduran grubun öncelik verdikleri, hedefledikleri ve finansmanları, mekânsal üretimin yönünü belirler. Yani, her bir süreç aslında kendine özgü ve birbirinden farklıdır. Küresel ekonominin yönettiği günümüz kentlerinde küresel sermaye kent mekânı ile ilgilenmektedir. Bunun sonucunda ise kentsel mekân üretiminde etkisi olan aktör çeşitliliği artmaktadır. Kentsel mekânda parçalanma da aktör çeşitliliği ile birlikte artmaktadır.

Lefebvre bir ürün olarak mekânın üretime doğrudan etki ettiğini söylemektedir (Lefebvre, 2014: 24). Mekân hem üretim hem tüketim süreçlerine üretken bir şekilde katılmaktadır. Mekân hem ekonomik hem de toplumsal ilişkilerin dayanağı ve tüm bu ilişkilerin yeniden üretiminin içine dahildir. Kentsel mekân, kentin sosyal ilişkilerinin üretildiği, şekillendirildiği toplumsal üretimin ve tüketimin gerçekleştiği alan olarak tariflenebilmektedir. Lefebvre, Mekânın Üretimi'nde mekânın toplumsal bir ürün olduğunu söylemektedir (Lefebvre, 2014: 57). O halde toplumsal mekân hem bir sonuç ürün hem de üretici bir güçtür. Mekân; meta, para, sermaye gibi kavramlarla aynı süreç içerisinde fakat bunlardan ayrı kendine has gerçeklik edinmekte ve böyle üretilmiş olan mekân hem eyleme hem düşünceye hizmet etmektedir. Mekân aynı zamanda üretim ve denetim aracıdır. Tüm bunlardan yola çıkılarak Lefebvre mekânın güç ve baskı aracı olduğunu söylemektedir. Mekân toplumsal ilişkilerin içinde yüzdüğü bir kap değildir, aksine toplumla birlikte şekil alabilen, yeniden kodlanabilen ve toplumsal pratikler üzerinden üretilebilen, dönüşebilen esnek bir oluşumdur. Ancak mekânın üretimi şeker ya da kumaş üretimi gibi bir üretim değildir. Aynı zamanda şeker, buğday ya da kumaş ve benzeri ürünlerin bulunduğu yer de değildir. Kentsel mekânlar, üretici güçlere bağlı toplumsal mekânlardır ve toplumsal ilişkilerin bağlayıcısıdır, aynı zamanda üretildikleri gibi tüketilmektedir. Üretilmiş olan ve kendisi de bir üretim aracı olan kentsel mekânlar, üretici güçten, teknikten ve bilgiden ayrılamamaktadır (Lefebvre, 2014: 110,111).

Kent mekânı gittikçe kentliden, kentlinin üretiminden uzaklaşan bir alan haline gelmektedir. Kentsel mekân yaşayanları ile şekillenen, etkileşim halinde olan ve yaşantıyı şekillendiren bir yer iken, iktidarın alanı haline gelmektedir. Etkileşim ile şekillenen mekân artık söz sahibi olan yeni kesimin söylem ve güç alanı olmakta ve kentliye hükmetmeye başlamaktadır. Jane Jacobs bir kentte parkın kullanımının tasarımı, kullanıcılarına, kullanım zamanlarına olan bağına anlatmıştır. Aynı zamanda parkın çevresindeki yapılaşmanın ve

yapı adalarının büyüklüğünün etkisi kullanımı etkilemektedir. Eğer bir park fazlaca büyük olacak şekilde tasarlanırsa, parkta ve civarında parkı etkileyecek farklı unsurlar devreye girecektir. Açık alan ve nüfusun oranlanması gibi basit bir problemten uzaklaşılacağını anlatmıştır. Jacobs'a göre aslında kentin diğer unsurları için de bu durum geçerlidir. Çok faktörlü iç ilişkiler karmaşıktır fakat faktörlerin birbirinden etkilenmesi rastgele veya irrasyonel şekilde olmayacaktır (Jacobs, 2009: 443).

Kentsel mekânları etkileyen aktörler, kentin yönetim biçiminin değişimi, kentsel rant, kentin büyümesi, kentteki adaların büyümesi, kentsel mekân anlayışının değişmesi, mekânların üretimi kadar tüketiminin mevcudiyeti gibi faktörler kentlerde yaşamı etkileyen faktörlerdir. Bu değişimler, kentsel politikaların hem sebebi hem de sonucu olarak kent mekânlarını fiziksel ve sosyal açıdan etkilemektedir. Bu etkiler ise ikinci bölümde detaylı olarak anlatılacaktır.

## **2.2. Küreselleşmenin Kentsel Mekâna Etkisi**

Küreselleşme kentlerde yayılırken sermayenin kesintisiz akışı ve sürekli devinimi için kentlerin genel kurgusu, mekânsal pratikleri, yapıların kullanımı ve bağlamı ile kurduğu ilişki biçimleri değişmektedir. Kentsel mekânda rantın da etkisi ile belirli bölgelerde yoğunlaşma ve kentsel büyüme parçalanmayı getirmiştir. Parçalanmış yapı adaları ise kendi sosyal ve fiziksel bariyerlerini kurgulayarak kenti daha geçirimsiz ve sınırlarla çevrili bir hale getirmektedir. Oysa kentte sosyal iletişim; karşılaşma, çarpışma, çakışma, katmanlaşma ile gerçekleşmektedir. Kentin tüm bu sosyal iletişim kanallarının kapanması sosyal olarak da parçalanma ve ayrışmaya neden olmaktadır.

### **2.2.1. Kentsel mekânda yoğunlaşma**

Kentsel nüfus dünyada 1978 ve 2000 yılları arasında üç katına ulaşmıştır. Dünya nüfusunun yüzde yetmişinin 2000 yılı itibarıyla kentsel nüfus olması beklenmektedir. Kırsal bölgeden kentlere iş aramak için son yıllarda 144 milyon insan göç etmiştir. 900 milyon çiftçinin ise 20 milyonu arazilerini yitirmiştir (Baan, Du, Guldemon, Pinxteren ve Vlassenrood, 2006).

Dünya nüfusu ve kentleşme devamlı olarak artmaktadır. Ekonomik ve sosyal dengeler küresel dünyada yeni dengeler bulmaya çalışırken kentler üzerinde pek çok baskıya sebep

olmaktadır. Artan barınma ihtiyacı, yeni iş alanları, ulaşım ağları ihtiyacını artırmaktadır. Dünya nüfusu ve kentleşme devamlı olarak artmaktadır. Artan barınma ihtiyacı; yeni iş alanları, ulaşım ağları ihtiyacını beraberinde getirmektedir. Tüm bu baskılar sonucu yapılar, sistemler ve süreç zorunlu bir dönüşüm geçirirken, sıkıntı yaratan durumlara özel çözüm arayışı önemli olmaktadır. Artan taleplerle başa çıkabilmek adına mevcut kentsel sistemlerin ve dokuların iyileştirilmesi için oluşturulacak kentsel mekânlar için arayışlar tartışılmaktadır. Bu tartışmalar da bize yoğunluk kavramını vermektedir. Artan talepler doğrultusunda kentte yapısal ve sosyal olarak yoğunlaşma kaçınılmazdır. Ancak yoğunlaşma yalnızca fiziksel mekânda, yapı adalarının oluşturduğu yoğunluk değildir, aynı zamanda ulaşım sistemlerindeki araç yoğunluğu, ticari yoğunluk gibi pek çok etmen vardır.

Emek piyasası kesintisiz değişim sürecindedir. Günlük yolcu taşıma olanaklarını biraz daha geliştirmek için devasa sermaye yatırımları yapılır. İç göç ve nüfus artışı emek gücü arzını artırır ama bu artış aynı zamanda konut, gıda ve sağlık sektörlerinde ciddi ve bazen çok büyük sermaye yatırımları gerektirir (Harvey, 2016: 38).

Kentsel altyapı ve üstyapı yatırımları için gereken finansal sermaye, borçla finanse edilerek kolaylaştırılmıştır. Aynı zamanda mekânsal engelleri azaltıp, mekânın zaman aracılığı ile eritilmesine katkı sağlayacak uzun dönemli yatırımların yapılmasının da önü açılmıştır. “Neticede kent inşa döngüsü ve coğrafi mekândaki eşitsiz kentsel gelişmenin ritmik hareketleri çok daha dinamik alanlar haline geldi” (Harvey, 2016: 61). Kentlerin dev birer şantiyeye dönüşmesi, kentsel mekânsal planlamaların öneminin göz ardı edilmesi ve kamusal alanların yitirilmesi ile sonuçlanmıştır.

### 2.2.2. Kentsel mekânda parçalanma/bölünme

Foucault on dokuzuncu yüzyılda ısrarlı bir şekilde tarih kavramına bağlı kalındığını söylemektedir. Tarih; gelişme ve duraklama, kriz ve döngü, ölümlerin artışı, küresel soğuma gibi temalar üzerinde yoğunlaşmıştır, oysa ki artık dönem, mekân dönemi olarak tariflenmektedir. Mevcut dönem eşzamanlının ve yan yana koymanın, dünyanın süreç içinde gelişen bir ömürden daha çok noktaları bağlayan ve kendini ağ gibi ören bir yapı olarak görüldüğü bir dönem olmaktadır. Ona göre artık bazı tartışmaları yönlendiren ideolojik çatışmaların “zamanın inatçı evlatlarıyla mekânın kararlı sakinleri arasında geçtiği” söylenebilmektedir (Foucault, 2005: 292). Foucault’nun da bahsettiği üzere, ideolojik hareketler küresel sermaye hareketlerinin bir sonucu olarak kentsel mekâna yansır. Kent

sakinleri kentsel mekânı korumak için mücadele ederken, küresel sermaye hareketleri, rant ve ideoloji kenti bilerek ya da bilmeyerek parçalamaktadır. Bu parçalanma, kente eklenen yeni ögeler ve yeni mekân arayışları ile oluşmaktadır. Keleş birbirinden farklı toplumsal yapıların kentte birlikte yaşamaya başlaması ile birlikte bütünleşmemiş bir toplumsal yapının ortaya çıktığından bahsetmektedir. Kentleşmenin sanayileşme ile birlikte ilerleyememesinin, kentteki iş olanaklarının artışı ile göçün de artması buna karşılık kente gelen halkın kentsel imkanlardan faydalanamaması ve kırsal yoksulluğun kentsel yoksulluğa dönüşmesi ile sonuçlandığını yazmaktadır (Keleş, 1992).

Günümüzde devamlı olarak mekân tüketmeye dayanan kentsel büyüme planlanmaktadır. İhtiyaçların ötesinde, yeni mekânlar yeni kavramlarla üretilmektedir. Fakat uzak olmayan bir geçmişte süslenip gösterişli hale getirilerek üretilen mekânların hızla tüketildiği hegemonik bir sistemin içinde bulunduğu görülmektedir. Ancak arz-talep sorunu ile bu mekân tüketimi açıklanamamalıdır çünkü sürekli biçimde yeni odaklar yaratarak ve bu yolla da piyasa hareketliliği sağlayarak canlı kalan bir kentsel büyüme ideolojisinden bahsedilmektedir. Düşünülmesi gereken bu yolla gelişmekte olan kentin hangi hegemonik araçlarla meşrulaştırıldığıdır. Kentsel yaşamın ve mekânın bölünmesi, parçalanması süreci tüm bu süreçle bağlantılıdır. Mevcut olan o günkü ideoloji ve siyasetin, kent mekânının nasıl olması gerektiğine ilişkin tartışmaları nasıl geçersiz kıldığı üzerine düşünülmelidir (Keskinok, 2012: xxviii, xxxi). Kent mekânının nasıl olması gerektiği üzerinde değil, kent mekânından ve toprağından en fazla nasıl yarar sağlanabilir sorusu üzerinden ilerlemektedir tartışmalar. Hakim olan düşünce durmaksızın kent içi odakları artırmak ve hızla onları tüketip yenilerine geçmeye dayanmaktadır. Yeni oluşan mekânlar ise bir önceki ile anlamsal, sosyal ve mekânsal bağları doğru bir şekilde kurgulayamadığı için kentte birbirinden kopuk pek çok odak ortaya çıkmakta, ancak birbirlerine bağlanmamaktadırlar.

Toplumsal mekân üzerine araştırma toptancılığa yöneltir... Bununla birlikte, “noktasal” olanın denetlenebilir, kimi zaman ölçülebilir olduğu için bu sıfatla değerlendirilenin tehlikesi, içine dahil olanı ayırması, “eklemleneni” parçalamasıdır. Dolayısıyla parçalanmayı kabul eder ya da benimser. Bu da mekân içindeki ağ, bağ ve ilişkileri, dolayısıyla üretimi ortadan kaldırarak toplumsal mekânı parçalayan, aşırı yoğunlaşmama, merkezleşmeme pratiklerine yöneltir. Bu durum, birçok pedagojik, mantıki, siyasi sorunu es geçür (Lefebvre, 2014: 28).

Kentsel mekânda noktasal olana yönelme, kentsel parçalanmayı ve ayrışmayı getirmektedir. Ancak bu ayrışma ile birlikte, denetleme-denetlenme ihtiyacı ve noktasal

olanın toplumsal mekânı, toplumsal birlikteliği aşındırma eğilimi ortaya çıkmaktadır. Toplumsal ilişkilerin, bir aradalığın oluşturduğu kaynaşma ve iletişimden kaynaklanan toplumsal üretimin ortadan kalkması ile kentsel mekânın parçalanması birbirinin hem sebebi hem de sonucu olmaktadır.

Meta dünyasını oluşturan kapitalizm ve neo-kapitalizm, meta dünyasının mantığını ve hareket rotasını kapsayan, hatta paranın ve politik devletin gücünü de içinde barındıran soyut mekânı üretmiştir. Soyut mekân, iş merkezleri ve bankalar gibi büyük üretim alanlarını, otoyol ve havaalanı gibi enformasyon ağlarının mekânlarını kapsamaktadır. Bu mekân içinde artık şehir parçalanmıştır (Lefebvre, 2014: 81). Kapitalizm kendi temsilini yapıları bir çevre ile inşa etmektedir. Toplumsal ilişkilerin bu temsiller ile arasındaki iletişim mekânsal pratikleri oluşturmaktadır. Kapitalizm, mekânı kendine göre değiştirip yeniden üreterek kendini sürdürülebilir kılmaktadır.

Üretim ve tüketimin piyasa mübadelesi ile birbirinden ayrılması kapitalist sistemin bir getirisidir. Bu durum kentleşmede ve kentin yapısında bazı değişikliklere sebep olmaktadır. İş yerleri ile tüketim mekânları birbirinden ayrılmaktadır. Üretim ve tüketim aşamaları çok fazla parçalanmaya maruz kalmaktadır. Dinlenme, eğlenme, tatil mekânları gibi yerler gündelik yeniden üretim yerlerinden ayrılmaktadır. Genel olarak ise gündelik yeniden üretim; çalışma yerleri civarındaki semt bakkalı, restoran, bar gibi tüketim alanları olarak bölünmüştür. Kent süreci bakımından tüketimin mekânsal bölünmesi mekânsal iş bölümü kadar önemlidir (Harvey, 2016: 40).

Hénaff ve Strong’a göre, bölümlenmiş kentin temel özelliklerinden biri kamusal alana kamusal olma özelliği katan şeyi yıkama uğratmasıdır. Kullanıcıların günlük devinim içindeki hareketleri ile oluşturulan bir alan olarak kamusal alan tartışmalı bir konudur. Çünkü bölümlenmiş olan kentte kamusal alanlara giriş ve çıkış denetim altındadır. Ancak bu denetimlerin uygulama ve kurallara bağlanmasının kime ait olduğu konusu belirsizdir (Hénaff ve Strong, 2001).

“Bölümlenmiş kent, kamusal kullanımın titizlikle kontrol edilip belirli gruplar için teşvik edildiği özelleştirilmiş kamusal alanlarla doludur. Bu özelleştirilmiş alanlarda hiçbir çekişmeye müsamaha gösterilmez. Bu mekânları kullananlar sık sık denetlenmeli ve kategorilere ayrılmalıdır” (Stravrides, 2016: 33). Böylece kamusal alanda kullanıcı profili

homojenlikten uzaklaşmakta, kentte sınıfsal ve toplumsal ayrımlar oluşmaktadır. Belirli alanlarda yalnızca bazı kullanıcı grubu hizmet alırken, bir grup ise o alanlarda hizmet veren, çalışan statüsünde olmaktadır. Kentte oluşan farklılıklar arası karşılaşma, kaynaşma ve iletişim gittikçe azalmakta, görünmeyen sosyal duvarlar örülmektedir.

Günümüz metropollerinde farklı biçimlerde tanımlanan adacıklar, karışık bir küme haline gelmiştir. Bu duvarları ise kentin kalan kısmından bazen duvarlar ayırır. Bunlara örnek olarak alıveriş merkezleri ve güvenli konut siteleri verilebilir. “Duvarlar aynı zamanda - gettoları, banliyö mahallelerini ve mutenalaştırılmış rekreasyon alanlarını tanımlayan görünmez duvarlar örneğinde olduğu gibi- kibrin, egemenlik statüsünün ve önyargının ürünü olabilir” (Stravrides, 2016: 32). Somut olarak kurgulanan duvarlar kadar kentliyi ayıran görünmeyen duvarlar, gücü ve bilinmeyene karşı şüpheyi temsil eder.

Kentte yaşayanların kimlikleri günümüzde çerçevelenmiştir ve çevreleyicidir. “Bu kimliklerin özenle belirlenmiş sınırları, icra edildikleri mekânsal ve zamansal adacıkların tanımlayıcı çevrelerine tekabül eder” (Stravrides, 2016: 53). Adacıkların sınırlandıran çerçevelerinin ayrıştıran etkisini artıran kontrol noktaları, kentteki kimliklerin belirlenmesindeki etkinliklerini devamlı test eden tekrarlı uygulamaları da sınamaktadır. Rekabet halinde olan kentsel kimlikler çerçeveyen adacıklarda sunulan tekrarlı performansların rekabet alanı haline gelmektedir. Halbuki gizli olmayan kimliklere dayanan ve karşılıklı farkındalığın olduğu bir kent kültürü başka başka mekânsal deneyimlere ihtiyaç duyacaktır. Böylece kamusal alan birbirinden kopmuş, ilişkisiz adacıklar olmaktan çıkarak iletişime geçecek, çeperleri geçirgen bir zar haline gelerek çerçeve olmaktan kurtulacaktır. Kentliyi ve kimliklerini ayrıştıran kontrol noktaları yerine bağlayıcı öğelerin kullanımı ile karşılıklı olarak bağımlı kimlikleri oluşturan mekânsallıkları ve zamansal ilişkileri sağlayacaktır (Stravrides, 2016: 53). Sınır haline gelen çerçeveler, kentlerde bir son ve bir başlangıcı temsil etmektedir. Bu sınırlar adacıkların dışında kendi kamusallığını bitiren ve kendi içinde yeni bir kamusalılık sunan sınırlardır.

### 2.2.3. Mekânsal sınırlar

“Toplumsal mekânlar iç içe girerler ve/veya üst üste binerler. Bunlar, birbirlerini sınırlandıran, hudutlarıyla ya da atalet sonucu birbirine çarpan şeyler değildir” (Lefebvre, 2014: 112). Dolayısı ile toplumsal mekânlar sınırları belirli, birbirinden ayrı duran mekânlar değil, birbirine kaynayan, katmanlaşarak büyüyen ve iletişime geçilen yer/yerlerdir. Görünen sınırlar belirsizlik yaratmaktadır aynı zamanda mekânların sürekliliğini bozmaktadır. Lefebvre, özel mülkiyetin belirleyici işaretleri ile (duvar, bariyer, vs.) toplumsal mekândan ayrılan parçanın yine de toplumsal mekân olduğunu söyleyebileceğimizi, zaman içerisinde oluşan bu mekânların ayrı fakat ayrılamaz olduklarını söylemektedir. Akışkanlar dinamiğinde küçük hareketlerin üst üste binme ilkesi ölçek, boyut ve ritmin önemli rolü olduğundan bahsetmektedir. Büyük hareketler ile üretilen geniş dalgalar; büyük dalgaların çarpışmasına, iç içe geçmesine sebep olur. Toplumsal bağlar da böyledir: çakışmalar üreten büyük hareketler taşır, sürükler, bazen de parçalar; küçük hareketler ise ağ ve zincirlerin hareketleri ile toplumsal bağların içinden geçip onlara nüfus eder (Lefebvre, 2014: 112).

“İnsan yalnızca sınır koyan bir mahluk değil, aynı zamanda sınırları olmayan bir mahluktur” (Simmel, 1997: 69). Kentte yaşayan bireylerin günlük pratiklerinde karşılaştıkları sınırlar, günlük akışı etkilemekte, kentsel mekânda geçirimsiz bölgeler meydana getirmektedir.

### 2.2.4. Kentsel mekânda geçirgenlik/geçirimsizlik

Kentsel mekânlar kentlinin bir araya geldiği, sosyalleşmeyi ve iletişimi sağlayan yerlerdir. Dolayısı ile kentin kamusal alanları olarak bilinen bu yerler, etkileşimin ve paylaşımın gerçekleştiği yaşayan mekânlardır. Ancak zaman içerisinde kentlerin küreselleşme ile birlikte hızlı ve plansız büyümesi kamusal alanlardaki geçirgenliği azaltmaktadır. Günümüz modern kentlerinde kamusal mekânların tanımı değişmeye başlamış, kentsel mekânlarda sınırlar belirginleşmiştir. Bunun sonucunda ise kentlerin kamusal geçirimsizliği artmıştır ve kentlerin sosyal-fiziki mekânı değişmeye başlamıştır. En nihayetinde kentli ise kente yabancılaşmaktadır.

Günümüzde kamusal mekânın tanımı ve fiziki sınırları değişmektedir. Değişen kamusal mekânlar günümüzde kentsel sermayenin iktidarına bırakılmıştır. Yeni bir mekân kurgusu

ile artık alışveriş merkezleri gibi kapalı yapılar, kentin mekânsal pratiklerinin değişmesi sonucunda yeni kamusal mekânlar olmuşlardır. Ancak bu kapalı yapıların hem yapı içinde hem yapı çevresinde sundukları sosyallikler sınırlarla kuşatılmıştır. Kentli, bir yapı adasından diğerine, bir mekândan başka bir mekâna daima sınırları aşarak, üstelik güvenlik kontrolünden geçerek ulaşmak zorundadır.

Sargın (2002)'ın bahsettiği üzere, gücü elinde bulunduran kesim, mekânı kapitalist sisteme göre yeniden tasarlayacaktır. Tasarlarken, kapitalist sistemin öngördüğü şekilde “diğerlerini” ve aynı zamanda kentsel mekânın kullanım pratiklerini kontrol etmeye çalışacaktır. Artık kentsel mekânlar tüm kentlinin özgürce kullanabileceği alanlar olarak devam etmek yerine hâkim olan sınıfın kontrol ettiği sınırlar dahilinde kentli kullanımına açık olacaktır. Hatta kamuya ait olduğu söylenen yapılarda bile yalnızca yapı bazında kullanım söz konusudur (Sargın, 2002: 31). Kentsel mekânda yer alan herhangi bir kütüphane, kamu yapısı, eğitim yapısı veya başka bir yapıda kullanıcıya yalnızca yapı içinde kullanım izni vermektedir. Eğer kişi yapının arsasındaki yeşil alanları, kentsel kullanıma açık olması gereken diğer bileşenlerini kullanmak isterse müdahale edilecektir. Bu müdahaleler ise geçirgenlik ile ilgili sorgulamalara sebep olacaktır. Oysa ki yapıların kent ile ilişkisi, kullanıcı ile ilişkisi, yapının işlevi gibi pek çok sorgulamalar neticesinde yapıların çevre ilişkilerinin kullanımlarındaki önemi görülecektir.

Kentsel mekânda oluşturulmuş bir kontrol sistemi, kentte yaşayanların gündelik hayatını kesintiye uğratmaktadır ve devamlı olarak kendini tanıtmaya, masumiyetini kanıtlama çabasına girilmesine sebep olmaktadır (Auge, 1995: 102). Stravrides, toplumsal olarak tanımlayıcı bazı ritimlerin belirlenebilmesi için iyi tasarlanan bir kontrol sistemine ihtiyaç olduğunu söylemektedir (Stravrides, 2016: 37). Metropollerde ise adacıkların sınırları bir takım kontrol noktaları ile belirlenmektedir.

#### **2.2.5. Kentsel mekânda sosyal iletişimsizlik**

“Mimarlık bir yapılar repertuarı değil, kişiler arasında gerçekleşen ve yapıyı çevrenin üretimi dolayısıyla var olan bir sosyal ilişkidir” (Batuman, 2010: 50). Mimarlığın kendisi sosyal bir iletişim ağı sunmalıdır. Kentlerin küreselleşme ile parçalanması, sınırları olan geçirimsiz kentlere sebep olmuştur. Tüm bunlar kentlinin karşılaşma, iletişime geçme, etkileşim kumasını olumsuz yönde etkilemektedir.

Kamusal olarak nitelendirilen alanların anlamı ve niteliği zamanla dönüşerek bireyin yalnızlaşması ve yabancılaşması ile sonuçlanmıştır. Batuman, özel ile kamusal alanın mekânsal kurgu bağlamında arasındaki farktan bahsederken; özel alanda farklılıkların kendi alanları içinde hücreleştiğini, kamusal alanda ise tek ve aynı alanda çatışma, çakışma ve yoğunlaşma olduğunu belirtmektedir (Batuman, 2010: 50). Ancak küresel dünyada büyümekte olan kentlerde kamusal alanların kendi içlerinde hücreleştiği, ayrıca sosyal karşılaşma ve etkileşimi de kontrol altında tutarak farklılıkları en aza indirmekte olduğu görülmektedir.

Günümüz kentlerinde görülen bölgelemenin bir sonucu olarak sokak, meydan gibi karşılaşma ve sosyal ilişkilerin zemini olan kamusal alanların anlamının ve niteliğinin yitirildiği görülmektedir. Böylece iletişimsiz kentler ortaya çıkarken kentliye yapılar arasında görülen, yapı adalarının bir ucuna ilâştirilmiş yeşil küçük alanlar bırakılmıştır. Ancak bu alanlar kamusal alanın anlamını, çakışmalar ve çarpışmalar kentinin niteliklerini yansıtmamaktadır. Jahn Gehl bu alanların sosyalleşmeye imkân tanıyan kent mekânı olarak tanımlanamayacağını, kenti tanımlayabilmek için sokak yaşamı ve sokakta üretilen sosyal ilişkilerin kentliye sunulması gerektiğini söylemektedir (Gehl, 1987: 47,48).

Stravrides, günümüz kentlerinde ortaya çıkan bir sorun olarak “kentsel kimlik oluşumu kurallarının geçerli olamadığı çağdaş kentsel mekânlar”dan bahsetmektedir (Stravrides, 2016 :36). Buralar, insanların daima oradan geçtiği, yine de bu mekânların kullanıcılarını tanımlayan mekânlar olamadığı yerlerdir. Havaalanı, garlar, otoyol kenarı tesisleri, alışveriş merkezleri gibi insanların daima gelip geçtiği, açık ve anonim bir hali olan mekânlar örnek verilebilir. Kimse bu mekânları sahiplenmemekte ve yabancı olarak gelip geçmektedir. Modern kentlerde ise sayısı gün geçtikçe artan anonim mekânlar görülmektedir. Bu anonim mekânların bir kısmı yüksek güvenlik önlemleri ile zaten geçirgen olmayan, etrafındaki görünen ve görünmeyen pek çok sınır ile kullanıcılarını denetleyen ve kullanıcı çeşitliliğinin görece bir kente göre aza indirildiği yerlerdir.

Kentin gittikçe parçalandığı ve sosyal zeminini yitirdiği bir noktada, tüm bu sınırları yumuşatan, iletişim kanallarının, karşılaşmaların arttığı birleştirici bir zemin arayışı gerekli olmaktadır. Kentsel mekân ise toplumun öylesine yaşadığı gelip geçtiği bir yer olarak değil, toplumsal pratiklerin şekillendirildiği bir yer olarak düşünülebilir. Farklı toplumsal ilişkiler için gerekli ortamın sunulduğu bir kent düşünülmelidir.

Stravrides, liminalite kavramından bahsetmektedir. Bu kavram geçici olarak ara bölgede bulunma deneyimi olarak tanımlanabilmektedir. Bu ara bölge belirli kimliklere karşılık gelen mekânlar olmak yerine farklı kimliklerin karşılaşılabileceği mekânlar olarak tasarlanabilir. Herhangi bir yok etme, parçalama, görmezden gelme mekânı değil, tartışma ortamı sunan, karşılıklı bağımlılıkların farkına varıldığı bir zemin sunulabilir. Bu süreç kimlikler arası iletişimin bir aracı olarak görülebilir (Stravrides, 2016: 54).

### 3. MEKÂNIN TOPLUMSAL İNŞASI

Mekâna dair tartışmaların ve önemli kuramsal çalışmaların 1960 ve 1970 yılları sonrasında arttığı bir süreç yaşanmıştır. Bu süreç, Marksist gelenekten gelen Harvey, Castells ve Lefebvre'in yaptığı kuramsal çalışmalardan oluşmaktadır. Bu dönemde kent ve mekân sorunu üzerinde özellikle Lefebvre'in çalışmaları önem taşımaktadır. 1974'te yayınladığı "Mekânın Üretimi" adlı kitabı, Marksist teoriye mekân boyutu katmanın yanı sıra mekân tartışmaları üzerine önemli Marksist açılımlar sağlamıştır. Lefebvre'in çalışmaları kent, kentsel mekân ve mekâna dair tartışmalar ve araştırmalar için önemli bir zemin olmuştur (Ghulyan, 2017).

Foucault, Certeau, Lefebvre, Castells, Harvey gibi başlıca kuramcılar, mekâna ilişkin yeni bilgileri ve özne mekân ilişkisini açıklamak için önemli araçları sunmaktadır. Mekâna dair çalışmalarının çıkış yolları, yaklaşımları birbirinden farklıdır; ancak temel olarak birleştikleri nokta, mekânın iktidar ile olan ilişkisi ve mekânın nesnellğine karşı iktidar güç ilişkisine dair sorunları toplumsallık kavramı üzerinden açıklamalarıdır.

Foucault, mekâna güç iktidar sorunsalı olarak bakmanın yanı sıra mekâna dair heterotopya kavramını da literatüre kazandırmıştır. De Certeau ise bu düşüncüyü tamamlayarak bir adım ötesine taşıyan taktik ve strateji kavramlaştırmaları yapmıştır. Lefebvre, mekân üretimini toplum ve iktidar ilişkileri ile ele alarak üçlü bir yapı geliştirmiştir. Bu sayede, Foucault ve Certeau'nun çalışmalarını destekler ve tamamlar nitelikte araştırmalar ortaya koymuştur.

Castells için kenti toplumsal yapıdan ayrı düşünmek mümkün değildir. Toplumsal yapının mekâna yansıması, kent tanımı yapmaya başlamak için iyi bir çıkış noktasıdır. Mekânın analizi doğal ve kültürel özelliklerine göre değil, toplumun sosyal yapısı ile yapılmalıdır. Castells'e göre kent tek başına teorik bir nesne olarak incelenmemelidir (Castells, 2005: 10, 121).

Harvey ise kent analizi yaparken sermayenin örgütlenmesi ile kent sistemlerinin örgütlenmesi arasında bağlantı kurmakta, kentsel yapının ifade edilişinde sosyal ilişkiler ve üretim ağları önem kazanmaktadır. Kent mekânlarında meydana gelen form değişimi, ekonomik faaliyetler ve buna bağlı iş imkanlarının değişimi anlamına gelmektedir. Böylece

kent mekânında meydana gelen değişim, gelir dağılım mekanizmalarını etkileyerek kentte sosyal yapıyı ve sosyal yapının kent içerisindeki dağılımını etkilemektedir (Harvey, 2016: 61,62). Harvey mekânı kapitalist üretim koşullarını sağlamak için gerekli olan bir araç, kapitalizmin sermayesi olarak görmektedir.

Kente dair tartışmalar üreten bazı kuramcıların, kentsel mekân hakkındaki yaklaşımlarından sonra, kentsel mekânın ne olduğu ve kentsel mekânın sosyal ilişkileri nasıl etkilediği üzerinden ilerleyerek, kentsel mekândaki birleştirici zemin arayışına geçilecektir.

### 3.1. Kent Mekânının Sosyolojik Açılımları

“Mekân pasif, boş bir şey olarak ya da ürün gibi karşılıklı müdahalede bulunmaktan, tükenmekten ve yok olmaktan başka anlamı olmayan bir şey olarak düşünülemez” (Lefebvre, 2014: 24). Lefebvre’in mekânın boşluk değil, doluluk ifade ettiğine dair görüşü fiziksel mekân ile toplumsal mekânın aynı olgu olmadıklarını ifade etmektedir. Bütüncül bir mekân anlayışını bileşenlerine ayıran Lefebvre, mekân üzerinde etkili olan aktörleri tanımlayarak mekânın üretim sürecini ortaya koymaktadır. İfade edilen doluluk ilişki ağları ile sarılmış, interaktif bir doluluktur. Matematik kurallarına göre oluşturulmuş, rasyonel bir kavram değildir.

Toplumsal mekân daha önce tanımlanmış olduğu haliyle zihinsel mekân ya da fiziksel mekân ile örtüşmediği zaman kendi ifadesini ortaya koymaktadır. Toplumsal mekânın bir paketin içinin doldurulduğu gibi boş (bir paket) olmadığını, olay ve olgulara, şeylere ya da fiziksel bir biçime indirgenemeyeceğini göstermek gerekmektedir (Lefebvre, 2014: 57). Bu tanıma göre mekân, halihazırda fiziksel özellikleri belirlenmiş ve içinin gündelik mekân pratikleri ile, toplumsal kültür ve davranış biçimi ile doldurulması beklenen bir kutu değildir. “Mekân kavramı tek başına bırakılamaz ve statik kalmaz; diyalektikleşir” (Lefebvre, 2014: 24). Toplumsal faaliyetlerin bir ürünü olarak görülen mekân, üretilirken somut verilere dayalı matematiksel bir formüle sahip fiziksel mekândan toplumsal mekâna dönüşmektedir. Bu dönüşüm ise mekân üretilirken ortaya atılan nasıl bir mekân, kim için mekân, kim tarafından oluşturulan bir mekân gibi sorular sayesinde olmaktadır.

“Toplumsal mekân toplumsal bir üründür” (Lefebvre, 2014: 56). Her toplum kendi içinde bulunan çeşitlilikle, farklılıklarla birlikte, kendi üretim tarzı ile kendine has toplumsal mekân

ortaya koymaktadır. Kullanılarak tüketilen bir ürün olarak mekân, aynı zamanda bir üretim aracıdır (Lefebvre, 2014: 111). Lefebvre'e göre mekân basit bir biçimde herhangi bir yer değildir ve toplumsal olarak üretilmektedir. Israrla üzerinde durulan şey, mekânın toplumla direkt bağlantılı olduğu ve toplum tarafından üretildiğidir. Toplumsal bir alan ve toplumsal üretimin sonucu olan mekân, boşluk ya da şey değildir. Her bir mekân özel bir anlama ve kendine has var olma biçimine sahiptir. Var olma biçimleri ise varlıklarına ilişkin şeylerin toplamıdır.

Lefebvre, mekânın yeniden üretimini soyut olan bileşenleri üzerine kurar. Mekânın sadece fiziksel öğelerden oluştuğunu söylemek eksik bir ifade yaratacaktır, toplumsal bileşenlerden oluşan mekân; psikoloji ve algı gibi kavramları da barındırmaktadır. Böylece mekân biçimlenirken statik olmayıp daima yenilenen bir oluşum içinde şekillenmektedir (Mutman, 1994). Mekân var oluşunu içinde bulunduğu bu ilişki ağı ile kazanmaktadır.

Huot, Thalmann ve Valbelle, kent kavramını karmaşık bir toplum yapısı olarak tanımlamıştır (Huot, Thalmann ve Valbelle, 2000: 14). Kendine özgü özelliklere sahip olan kent, bireysel olarak çözülemeyecek olan sorunların çözüme ulaşmasını sağlamaktadır. Kentli ortak bir alanda buluşarak ortak kararlar alır, düşünceler paylaşılır ve malların değiş tokuşu yapılarak ortak bir hareket sağlanmaktadır.

Kenti meydana getiren pek çok bileşeni birlikte ele alan Bal'ın tanımı ise şöyledir: sanayi, ticaret, hizmet gibi ekonomik faaliyetlerin ve tarıma dayalı ürünlerin dağıtıldığı sınırları belli olan bir alanda yoğunlaşmış nüfusa sahip sosyal ve mesleki farklılaşmaların görüldüğü, toplumsal ve mesleki pek çok örgütlenmeye sahip merkezi ve yerel yönetimi olan uluslararası veya bölgesel iletişimi ağları ile çok sesli olan ve homojen olmayan bir topluluk (Bal, 1999: 23). Bu tanıma göre kentlerin tek sesli ve birbirini tekrar eden bir yapısının olmadığı, her kentin onu oluşturan kentliye ve sahip olduğu yerel özelliklere göre farklılaştığı ve kentlerin ulusal olduğu kadar uluslararası iletişim ağına da sahip olabileceğini görmekteyiz.

Mekân içinde olan her şey bir araya gelerek toplumsal mekânı oluşturur (Lefebvre, 2014: 125). Mekân; farklı etmenleri bir araya gelmesi ile meydana gelen, statik olmayan ve daima dönüşüme açık olan bir yapıdadır.

Bir mekânın hangi ilişkileri barındırdığı ve nasıl bir gelişim gösterdiğini anlamak için o mekânı var eden toplumun genel yaşam biçimi ve alışkanlıkları, topluluk ilişkileri ve mekânı kullanım biçimleri araştırılmalıdır. Rapaport'a göre, bir yerleşmenin sosyal yapısı o yerleşmenin biçimsel özelliğini doğrudan etkileyen bir göstergedir (Rapaport, 1990). Toplumun bütününe etkileyen önemli sosyal ve ekonomik etkenler, toplumsal mekânı etkilemektedir.

Kent, varlığının başından günümüze dek toplumu şekillendirmiş aynı zamanda da kenti meydana getiren her bir bireyden etkilenecek şekilde şekillenmiştir. Bu etkileşim hali ise kentlerin canlı organizmalar olarak nitelenmelerinin esas sebeplerinden biridir. Kentlerin daima dönüşmesi ve değişmesi yani onların canlı organizmalar olmaları kamusal alanlarını etkilemektedir. Kentlerin ve kentlinin üzerinde önemli bir etkisi bulunan özellikle açık kamusal alanlar, kentleri daha dinamik ve yaşanır kılmaktadır (Erdönmez, Çelik, 2016).

“Zira mekân kaçınılmaz olarak toplumsal, toplum ise doğası gereği mekânsaldır” (Aytaç, 2006: 879). Kenti oluşturan toplum, aynı zamanda kent mekânına şekil verirken, kent mekânı ise toplumu şekillendirmektedir. Karşılıklı olarak birbirini sürdüren bu döngüde mekânı ve bireyi var eden etkileşim; mekânın toplumsal inşasında önemli hale gelmektedir.

Yaşamını sürdüren birey bir yer/mekân/bölgede var olur ve bulunduğu yer ile daima iletişim içerisinde. İletişim sonucu ise mekân ve birey karşılıklı olarak birbirinden etkilenmekte, birbirine göre şekil almakta ve dönüşmektedir. Mekâna baktığımızda orada yaşayan topluma dair izler görmek mümkündür.

Kenti biçimlendiren toplumsal ilişkilerin mekânsal içerikten yoksun kavramlaştırılması, toplumsal yapı ile mekânsal yapı arasındaki kuramsal uçurumu aşmaya ve ikisi arasındaki ilişkiyi ortaya çıkarmaya çalışan yaklaşımlara temel sunmaktadır. Doğrusu böylesi bir uçurumu aşmanın birinci adımı, Castells'in de yaptığı gibi, toplumsal ilişkilerden mekânsal ilişkilere, mekânsal ilişkilerden toplumsal ilişkilere doğru iki yönde işleyen bir çözümleme türünü benimsemek olacaktır (Keskinok, 1988).

Mekân ve bireyi birbirinden ayrı düşünmek, mekânı anlayabilmek adına çıkılacak yolda geride bırakılması gereken bir düşünce biçimidir. Birbirlerinden etkilenecek şekilde değişen ve var olan iki bu yapı birbirini etkin kılmakta, onları canlı birer varlık kılmaktadır.

Mekânın doğasını, dış boşlukların fiziksel ve psikolojik boyutlarını anlamının bir aracı olarak, büyük bir bağlamda bakabilmek için bu tartışmayı, kentsel mekâna doğru genişletmemiz gerekir. Mekânı, bu daha geniş bağlamda irdelemek için, iki önemli faktör düşünülmelidir. İlki bireyin psikolojik ve sosyal ihtiyaçlarının belirlediği amaç ve kullanım üzerine temellenmiş mekânın anlamı, ikincisi belirli bir mekân ve mekânlar arasındaki ilişkiler, tarih ve gelenekler de dahil olmak üzere onların yerel özellikleridir (Trancik, 1986).

Trancik’i destekler nitelikte toplumsal yapı ve mekân hakkında “Bir yerleşmenin biçimsel özelliği o yerleşmenin sosyal yapısının bir göstergesidir” diyen Rapoport (Rapoport, 1990) kentleri ve mekânları şekillendiren yaşıntının mekâna etkisinden bahsetmektedir.

Castells’in bize sunduğu mekân açıklaması “mekânın tarihsel süreçteki oluşumunun momentini” olduğudur. Mekânı sadece toplumsal yapının sonucu olarak değil aynı zamanda üzerinde bir toplumun özgüllük kazandığı tarihsel bir araya gelişin somut ifadesi olarak görmektedir. Mekânın anlamını kazandığı bu tarihsel süreç içerisinde mekân yeni işlev ve form kazanırken toplumsal olarak da değişimler meydana gelmektedir. Bu karşılıklı ilişki, bireyin mekâna form, işlev ve toplumsal anlam kattığı bir süreci meydana getirmektedir (Keskinok, 1988).

Kentlerin sosyal ve kültürel dokusuna göre fiziksel dokusu da değişkenlik göstermektedir. Örneğin kimi sokaklar daha geçirgen mekânlara sahip olup konut giriş kapıları sokağa açılırken kimi sokaklarda ise sınırlayıcı yüksek bahçe duvarları ile karşılaşılabilir. Bazı sokaklarda mahallelinin toplanıp birlikte sosyalleşebilecekleri alanlar varken bazı sokaklar ise oldukça içe kapanık ve yabancı olmaktadır. Kentlinin günlük yaşam pratikleri yaşadıkları çevreyi şekillendirmekte ve o bölgenin karakteri, yaşayanlar hakkında ipucu verir nitelikte olabilmektedir.

Gehl, kentsel mekânların fonksiyonlarından en önemli olanının sosyal bir doku oluşturmak olduğunu söylemektedir (Gehl, 1987). Bu doku pek çok kişinin aynı mekânda birlikte var olması ile iletişime geçmelerini sağlamaktadır. Böylelikle ortak bir kimlik oluşmaktadır. Gehl’in tanımladığı kentsel mekân fonksiyonu olan sosyal doku oluşturmak, kent mekânında kolektif bir bilincin var olmasını, ortak paydada buluşularak paylaşım yapılmasını sağlayacak potansiyeli barındırmaktadır.

Harvey “Kolektif olarak kentimizi üretirken kolektif olarak kendimizi de üretiriz” diyerek

kolektif üretimin diyalektiğini vurgulamaktadır (Harvey, 2011). Bu diyalektikten bahseden Harvey, kolektif üretimin kentin inşasında önemi olduğu kadar toplumun inşasında da mekânın önemini olduğuna dikkat çekmektedir.

Kentin ne olduğunu anlayabilmek ve sosyo-mekânsal bir süreç olarak özelliklerini kavrayabilmek her şeyden önce, kentsel yaşamın ciğerlerine kök salmış mekânların, bunların kente vurduğu damgaların çözümlenmesine bağlıdır (Tekeli, 2005). Tekeli'nin ifade ettiği üzere, kentsel mekânlar var olma biçimleri ve kentlinin günlük hayatında edindiği yer ile kente şekil vermektedir.

Birey, yaşadığı çevre ile ve bu çevrede bulunan diğer bireyler ile etkileşim içerisinde. Bu etkileşim gerek iletişim kanallarını kullanarak gerekse içinde bulunulan mekânı bizzat deneyimleyerek, onunla var olarak onunla dönüşüp onu dönüştürerek olmaktadır. Sosyal bir sistemde en önemli parça olarak etkinlik mekânlarını tanımlayan Alexander ve diğerleri (Alexander ve diğerleri, 1977) bu mekânların sosyal etkileşimin gerçekleştiği başlıca yerlerden olduğunu söylemektedir.

Mekânların fiziksel olgularının sosyal olguları ile bir araya gelerek kolektif mekân, kolektif beden, kolektif hayatın oluşmasına zemin hazırlamaktadır. Kolektif bir oluşumun hem sebebi hem sonucu olan kamusal mekânlar aracılığıyla bireyler yaşadıkları mekânı tecrübe etmekle kalmaz yaşadığı mekân ile düşünür ve düşler. Kentlerde bulunması gereken kamusal mekânlar yalnızca mevcut toplumsal yapıyı değil, aynı zamanda toplumu harekete geçirebilecek ve kolektif düşünce mekanizmalarını harekete geçirebilecek yetkinliğe de sahiptir.

Kamusal mekânı, bireylerin ilişki kurmaları ve birbirleri aracılığı ile ihtiyaçlarını gidermeleri için gerekli olan bağlayıcı bir zemin olarak gören Arendt, kamusal alanın kentteki yeri ile ilgili bir örnekleme yapmıştır. Buna göre kamusal mekân, bir grup insanı bir araya toplayan, onları iletişime geçiren, bir arada tutan ve onları yönlendiren masa gibidir. Eğer masa ortadan kaldırılsa oradaki insanların bir arada ve ilişki içerisinde olmaları için bir sebep de olmayacaktır (Arendt, 1969).

Kamusal alanları farklı sosyal gruplar ortak paylaşımlı olarak kullanırken artık benzer gruplar kullanmaktadır (Harvey, 1997). Toplumsal mücadelelerin verildiği kamusal alanlar

zamanla toplumsal ayrışmanın mücadelesinin yaşandığı mücadele mekânlarına dönüşmektedir. Oysaki kentsel kamusal mekânlar tanımları gereği kentlerde bağlayıcı olarak görev yapıp kolektif bir yapıyı oluşturan alanlar olarak görülmekte ve bireyler arasındaki farklılıkların azaltılıp bireylerin toplu içerisinde uyumlu hale geldiği yerler olma özelliği göstermesi gerekmektedir.

### 3.2. Etkileşim Alanı Olarak Mekân ve Kolektif Mekân Üretimi

Lefebvre, mekânın üretimini iki biçimde tanımlamaktadır: mekânın toplumsal üretimi ve zihinsel olarak üretimi. Mekân üretiminin, toplum içerisinde ilişki kurma ve yapma biçimleri ile şekillenmesini “Toplumsal ilişkiler, somut soyutlamalar, ancak mekân içinde ve mekân aracılığıyla gerçek bir varlık bulur. Onların dayanakları mekânsaldır” (Lefebvre, 2014: 402) söylemi ile kurmaktadır.

Her mekânsal oluşum, etkileşim zemini olma potansiyeli taşımaktadır. Bu durum bireyin bulunduğu mekânla ve bireyin diğer bireylerle sağlıklı iletişim kurması sayesinde mümkün olmaktadır. İletişimin derinliği ve boyutu, mekânsal farklılıklara ya da bireysel farklılıklara dayanabilmektedir. Mekânsal farklılık ya da mekânda yaşayan toplumun farklılığı o bölgedeki bireylerin örgütlenme biçimini farklılaştırmaktadır. Mahalle kültüründe aidiyet ve tanıma-tanınırlık yüksek iken, küreselleşen modern kentlerde sokak ve mahalle algısının değişimi ile birlikte mahalle esnaflarından yapılan alışveriş yerini alışveriş merkezlerindeki alışverişe bırakmıştır. Esnaf ile müşteri arasındaki iletişim kanallarının kesin bir şekilde değiştiği bu ilişkide, mekânın etkisi yadsınamaz.

Toplumda var olan mekânsal pratikler kendi mekânlarını oluşturmaktadır (Lefebvre, 2014: 67). Toplumda mekânın kullanımına ilişkin alışkanlıklar zamanla mekânın topluma göre evrilmesini ve günlük hayatın önemli bir parçası haline gelen toplumsal mekânın toplumun gündelik yaşantısıyla kuvvetli bağlar kurmasını sağlamaktadır. “Gündelik yaşam ve kent ayrılmaz bir biçimde birbiriyle ilişkilidir ve aynı zamanda bir üretim süreci olarak toplumsal mekânı kuşatır” (Lefebvre, 2014: 114). Böylece kent, toplum, gündelik hayat ve ilişki ağları birbirini var ederek var olmaktadır.

Lefebvre mekânın kavramsallaştırılması üzerine yaptığı çalışmalarda mekânın toplumsal bir üretimin sonucunda oluştuğunu söylemektedir. Mekân çok sayıda ve birbirinden farklı

bileşenden meydana gelmektedir. Böylece toplumsal mekânın üretimi şeylerin ve nesnelerin üretiminden farklı bir üretim sürecine dahildir. Mekânın toplumsal üretimi, fiziksel olarak mekân üretiminin ayrılmaz bir parçası olarak mekânın anlam ve bilincinin toplumsal üretimini de göstermektedir. Bunun yanı sıra mekâna dair anlam ve söylem üretimi de mekânın üretimini göstermektedir (Lefebvre, 2014).

Kentsel mekânlar katılım, ortak paydada hareket, kamusalılık, anonim üretim, kimlik ve aidiyet sağlama gibi açılımları ile kentte yaşayan bireylerin varlık biçimlerine uygun düşünsel destek sağlamaktadır. Gündelik mekânsal pratiklerin kent mekânında sergilenmesi ve kent mekânının buna olanak sağlaması ile modern bireylerin anlam üretme, temsil etme ve temsil edilme ihtiyacını karşılayarak kentteki hayatı algılamak için bir referans noktası haline gelmektedir.

Castells'e göre kentsel mekân beyaz bir sayfa değildir. Kentsel mekân, ideolojik içeriğin toplumsal süreçlerle (yeniden) üretimi sonucunda değişen simgeler ağı (symbolic) ile sürekli olarak yapılanmaktadır. Bu nedenle, Castells'in yaklaşımında kentsel mekân, yalnızca ideolojik pratiklerin tanıladığı boş bir sayfa değildir (Keskinok, 1988).

Küresel dünyada kent mekânlarının daha akışkan ve hareketli olması, sermaye hareketliliğinin yoğunlaşması, görsel imajların artması ve belirginleşmesi, sosyal ve siyasi mücadelelere sahne olması ile sonuçlanmıştır. Kentlerin birer kamusal alan olarak görülmesi sonucu yeni sosyal hareketler doğmuştur. Buna göre kentler yalnızca hayatı idame ettirmek amacıyla işe gidilip gelinen, barınılan ve siyasi mücadelelerin zemini olan yerler değil aynı zamanda yeni bir kültür alanı, yeni bir kentli kimliği sağlayan yerler olmaktadır. Farklı kültürlerden, yaşam tarzlarından, farklı cinsiyetlerden ya da ırklardan ve benzeri pek çok bileşenden meydana gelen kent bu çok sesli, çok renkli yapısı ile kendine has yeni mekânsal üretimleri desteklemektedir.

“Mekânın şeffaf, ‘saf’ ve yansız olduğu yanılması (felsefe menşeli, ama Batı kültürüne yayılmış yanılma) ağır ağır silinmektedir [...] Toplumsal mekân ayrı ve 10 ayırt edici ‘özellikler’ içerir; bunlar ‘saf’ zihinsel forma eklenirler, ama dışsal ve sonradan ilave edilmiş bir içerik gibi ondan ayrılmazlar. Bu ‘özellikler’in analizi, mekânı (zihinsel) soyutlamaya terk etmek yerine, ona (pratik) somut bir varlık veren şeyi ifade eder” (Lefebvre, 2014: 299).

Mekân iki düzeyli bir yapılanma içermektedir: mekânın etkileşim ile yapılanması ve mekânın kullanıcısı olarak özne tarafından eş zamanlı yapılandırılması (Massey, 2005). Massey'in söylemi ile mekânın toplumsal ve öznel ilişkisini anlamak için mekân kurma biçimlerini ve bireylerin kendilerini anlamaları gerekmektedir. Mekân üretimi aynı zamanda kolektif bir hareketin sonucunda oluşan bir süreç iken, toplumsal mekân üretimi aynı zamanda kolektif bilincin, kolektif kimliklerin ve kolektif mekânın üretimi ile sonuçlanmaktadır.

Günümüz küresel kentlerinde bütüncül, ilişki ağları zengin ve iletişim zemini sunan kentsel mekânlar yerine parçalı, bölünmüş, iletişimsiz bir yapı görmekteyiz. Günümüz mekânsal tasarruflarının sonucunda kentsel mekânda kesin bir parçalanmaya şahit olmaktadır. Kentsel mekânlardaki bu ayrışmayla sonuçlanan mekânsal tasarrufların geri planında kapitalizmin rolünün olduğu ortadadır. Kentsel parçalanmanın en belirgin olduğu alanlar, kentsel, toplumsal, kamusal mekânlardır. Oysa kent mekânları aidiyet, iletişim, etkileşim gibi kavramlara yuva olmalı ve kentlinin ihtiyaçlarını karşılayabilmelidir. Kentsel mekânda meydana gelen bu ayrışma, yalnızca fiziksel değil, sonuçları itibarı ile sosyal, kültürel hatta psikolojik olmaktadır. Kentte mekânsal ayrışmanın, çözülmenin, parçalanmanın ve yabancılaşmanın çözüm odağında kolektif üretim, ortak hareket, uyum, iletişim ve bir arada var olma yatmaktadır. Parçalanmış her bir kentsel mekân bir diğeri ile iletişime geçmek için kendine araçlar aramaktadır. Kent içi iletişimi sağlayacak olan bu araçları, kentsel arayüzlerde arayabiliriz. Kentsel arayüzler kent içi diyalogu artırarak yeni mekânsallıklar sağlayacak, parçalanmış kent dokusunu onarmaya çalışacaktır.



#### 4. ORTAK ZEMİNİ ARTIRMA ÇABASI OLARAK ARAYÜZ

Parçalanmış, sınırlarla bölünmüş, yoğunlaşma ile birlikte geçirgenliği azalan kent mekânı günümüz kentlerinin problemidir. Yoğunlaşmanın getirdiği sıkışıklık, artan trafik yükü ile yaya zemini ortadan kaldırarak parçalanmış bir kent yaratmaktadır. Algılanması güç, fiziksel engellerle dolu, büyük ulaşım hatları ile koparılmış olan kent parçaları kentsel arayüzlerin kurgulanması ile anlamlandırılabilir ve birbiriyle ilişkilendirilebilir. Kentsel arayüz; günlük hayatta ortak bir zeminde var olma durumunu sağlayan, sosyal ve mekânsal üretme biçimlerine ve mekânı dönüştürme potansiyeline sahip olan mekânsal süreklilik durumudur. Mekânsal süreklilik, kentte zemin sürekliliği, eylem sürekliliği, algısal süreklilik mekân kullanımına doğrudan etki ederek kentsel arayüzlerle ilişkilenebilir. Küresel ivmelerle büyümekte olan kentlerin mekânsal ve toplumsal olarak ayrışmaları, kentsel arayüz potansiyelleri kullanılarak iyileştirilebilir. Bu iyileşme ile mekânsal bütünlük sağlanarak ortak bir zemin yaratılabilir ve böylece kolektif üretim ve toplum kent etkileşimi var edilmelidir.

Norberg-Schulz, kentsel mekânın üç temel işlevinden bahsetmiştir: kentsel mekân ilk olarak kolektif bir yaşam oluşmasına ve toplumsal-bireysel aktivitelere imkân sağlamalı, ikinci olarak mekânı oluşturan yapıların biçimleri kolektif bir mimari oluşturmali ve sonuncusu ise mekânsal figürler kent dokusuna uyum sağlayarak bir bütünlük taşımalıdır (Norberg-Schulz, 1985). Başarılı arayüzler ortaya koyabilen kentler, Norberg-Schulz'un bahsettiği kentsel mekânın işlevlerinden ilki olan kolektif yaşamın oluşmasını sağlamaktadır.

Kentin park, meydan, sokak gibi kesişim alanları sosyal etkileşim duraklarıdır. Bu duraklar ne kadar fazla, sürekli ve de sürdürülebilir ise kentte var olan iletişim zemini o kadar başarılı olarak varlığını sürdürebilmektedir. İkinci kısımda anlatılanların ışığında kentin sosyal katmanları için temas ve iletişim yüzeyine, sosyo-kültürel etkileşim ve birleştirici bir zemine ihtiyaç duyduğu söylenebilir.

Kentin kamusal alanlarından özel alanlarına geçişler ve kentsel mekânlar eşikler barındırmaktadır. Bu eşikler yeteri kadar akışkan ve geçirgen olduğunda, kentliye gerekli ortamı sunacak oran ve orantıyı içerdiğinde, sınır olma durumunu eritebildiği ölçüde aşılabilmektedir. Kentsel mekânlar aynı zamanda başarılı bir mekân, sokak, kaldırım,

dolu-boş ilişkisini içerdği ölçüde sağlıklı bir iletişim ortamı sunabilmektedir. En nihayetinde ise eğer bir kent orada yaşayanlara aşılabilir eşikler ve sağlıklı bir iletişim için gerekli sosyal zemini sunabiliyorsa birleştirici zeminler üzerine kurulu bir kent olduğunu söyleyebiliriz. Kentsel arayüzleri başarılı kurgulanan kentlerde, sosyal durum olma zemini, kentlinin kentle iletişimi güçlenmekte ve kente aidiyet sağlanmaktadır.

Kentsel mekânın tasarımı; mimarlık ile kent planlama disiplinlerinin birlikte katkı koyarak iş birliği yapması gereken bir alandır. Bunun için de kenti oluşturan temel birimi yapı olarak ele almak yerine bir kent parçası ölçeğinde düşünülmesi gerekmektedir. Böylece ortak bir tasarım dili oluşturularak bu dil içinde tasarım serbestliği sağlanacak ve ayrı tasarlanmış ancak aynı dile sahip, anlamlı bir bütün oluşacaktır (Bala, 2003).

Kent mekânının okunmasında kenti oluşturan parçalar ve kent kullanıcısının ilişkisini gözden geçirilmelidir. Mekân-toplum sorgulaması ise, bu ilişkiyi incelemek için gerekli hale gelmektedir. Küreselleşen modern kentlerde kenti oluşturan etmenler, yeni anlamlar kazanmıştır ve bu yeni anlamları okuyabilmek için yeni araçlar geliştirmemiz gerekmektedir. Arayüzler ise bize bu araçları sunmaktadır, anlamları ortaya çıkarabilecek olan tasarım ve sorun çözme yetisini barındırmaktadır.

#### 4.1. Arayüz Kavramının Açılımları

Sözlük<sup>1</sup> anlamına bakıldığında arayüz için iki açıklama bulunmaktadır. Bunlardan ilki, iki elektronik cihazın veya bir kişi ile bir elektronik cihazın arasında iletişim sağlayan şey; ikincisi ise iki şeyin bir araya gelerek karşılıklı etkileşiminden oluşan durum, yer veya yol. Bu tanımlamalardan yola çıkıldığında, arayüzün aslında iletişimi sağlayan, yönlendiren araç olduğu görülmektedir. Arayüz kavramının sözlük anlamının yaptığı genel tanımdan sonra özelleşmiş tanımlara bakıldığında kavramın pek çok disiplin tarafından kullanıldığı görülmektedir. Bu bölümde arayüzün farklı alanlardaki karşılıkları araştırılacaktır. Mimari alanındaki karşılığı bulunmaya çalışılarak toplumsal, sosyal ve fiziksel etkileri ortaya konacaktır.

<sup>1</sup> Cambridge Learner's Dictionary English-Turkish'den "interface noun"nin çevirisi © Cambridge University Press ([https://dictionary.cambridge.org/tr/sözlük/ingilizce-türkçe/interface\\_1](https://dictionary.cambridge.org/tr/sözlük/ingilizce-türkçe/interface_1))

#### 4.1.1. Farklı disiplinlerdeki arayüz yaklaşımları

Bilişim alanında kullanılan arayüz, cihazların kullanıcıya sunduğu imgesel bir kolaylaştırıcı iletişim aracı olarak tanımlanmaktadır. Karaçay ve Karaçay, arayüzü örneklerken fotoğraf makinesi, televizyon, araba gibi araçları kullanmıştır. Fotoğraf çeken kişi, televizyonu açan kişi yahut araba kullanan kişi cihazın hangi karmaşık işlemleri yaptığını muhtemelen bilmeyecektir. Kullanıcı yalnızca önündeki butona veya pedala basarak bir dizi işlemi tetiklemektedir. Fakat bu işlemlerin her birini tek tek bilmek zorunda değildir. Kullanıcının cihazla arasındaki bu iletişimi sağlayan şey kullanıcı arayüzüdür (Karaçay ve Karaçay, 2008, 262). Broeckmann’a göre arayüz, aynı ağ içinde bulunan iki farklı elemanın birbirleri ile ilişki içinde oldukları bir alan, bu alanda farklı sistemlerin etkileşimi sayesinde potansiyellerini etkiye dönüştürebildikleri sınırdır (Broeckmann, 2004: 380). Bu tanım bizi arayüzün bir iletişim sağlama alanı, bölgesi, aracı olduğuna götürmektedir. Bilişim alanında arayüzün etkin bir şekilde çalışabilmesi önemlidir çünkü etkileşim, tasarım ürünü olan arayüzün girdi çıktı ilişkisi üzerinden tariflenmektedir. Arayüzde çıktı olan ürün, kullanıcının anlayabileceği bir temsile dönüştürülmektedir. Steven Johnson (1997) arayüzleri birer çevirmen olarak değerlendirmektedir. Bilgisayarların çalışma prensibi olan sıfır ve birlerle kodlanan işletim sistemleri, arayüzler sayesinde kullanıcı zihninde anlamlı hale getirilmektedir.

Bilişim alanında arayüzlerde metafor kullanımı görülmektedir. En bilinen örneklerinden biri ise bilgisayarlarda kullandığımız “masaüstü”dür. Dosyalar, çöp kutusu gibi metaforlar aracılığı ile bilgisayar sistemlerindeki işleyiş simgelenmiştir (Pak, 1990). Bu metaforlar günlük hayattaki fiziksel kavramlarla ilişkilidir ve kullanımı kolay ve etkili hale getirmenin bir yoludur.

Kavram olarak arayüz bilişim alanında kullanılmasının yanı sıra iletişim, kentsel ulaşım (kentsel ulaşımında elektronik haberleşme ve trafik kontrol sistemleri), coğrafya, şehircilik ve mimari, diş hekimliği gibi çok çeşitli alanlarda kullanılmaktadır. Ayrıca çevre bilimi alanında, kentsel alanlarda insanların çevresi ile olan ilişkileri incelenerek, doğa ile uyumlu kentlerin, arayüzler aracılığı ile tasarlanması hedeflenmektedir (Özaydın, 1993).

Mimari tasarımda ise arayüz, kent ve insan etkileşimini sağlayan aynı zamanda da kentliler için diyalog ortamı oluşturan bir etmen olarak ele alınmaktadır. Bilişim alanında tanımının

yapıldığı şekli ile kentsel arayüz kavramına bakıldığında bilgisayar sistemlerinin yerini kent, bilgisayarları kullananların yerini ise kent kullanıcısının aldığı görülmektedir. Kentte tasarım, kent kullanıcıları için vardır ancak yapıların kullanıcı ile etkileşime girebilmesi, kullanıcıların birbirleri ile etkileşime girebilmesi veya etkileşimin olmaması durumu yapıların arayüz olarak çalışıp çalışmama durumunu belirlemektedir. İşleyen bir sistemde arayüz bir iletişim süreci başlatmaktadır. Bu süreç kullanıcılar ve mimari temsiller olan yapılar tarafından etkilenmektedir. Harvey kenti tanımlarken, mekânsal form ve sosyal süreçlerin karşılıklı kesintisiz etkileşim içinde oldukları dinamik ve karmaşık bir sistem ifadesini kullanmıştır (Harvey, 2009). Bu dinamik ve karmaşık olarak tanımlanan sistemde, mekânsal form ve süreçlerin karşılıklı kesintisiz etkileşim içinde olabilmeleri, arayüzün mekânsal olarak kentte kendine yer bulabilmesi ile sağlanabilmektedir.

#### **4.1.2. Arayüz kavramının mekânsal tanımı**

Arayüze ilişkin inceleme kamusal mekânlarda ve kamusal-özel geçiş mekânları olan ara mekânlarda sürdürülecektir. Kamusal kavramına ve kamusal alan kavramına ilişkin bazı görüşlerden yola çıkılarak kamusal arayüz kavramına ulaşmak istenmektedir.

Kamusal kavramına yönelik pek çok çalışması bulunan Jurgen Habermas’a göre kamusal alan, “Şahısların kendilerini ilgilendiren ortak bir mesele etrafında akıl yürüttükleri, rasyonel bir tartışma içine girdikleri ve bu tartışma sonucunda ortak bir kanaati, kamuoyu oluşturdukları araç, süreç ve mekânların tanımladığı hayat alanıdır” (Habermas, 2002). Burada ortak bir mesele, ortak bir sonuç ve birlikte oluşturulan süreçten, mekândan ve araçlardan, belli bir şahsa ya da kuruma ait olmamak, ortak ürün olmaktan bahsedilmektedir.

Weber’in kamusal alan tanımına göre; farklı sosyal sınıflardan, ırklardan, etnik yapılardan insanların bulunduğu yerdir. Kamusal alan karşılıklı ilişkilerin, zıtlıkların ve diyalogların, anlaşmaların ve anlaşmazlıkların karşılaştığı alandır. Kamusal alandaki karşılaşma ortamı ne kadar zengin ne kadar kaynaştırıcı olursa, sosyal ve kültürel etkileşim ortamı ne kadar sunulursa, kent ve kentli arasındaki iletişim kendine bir yol bularak gerçekleşecektir (Weber, 2000).

Ortak olan değerlerden, paylaşımdan söz etmişken, Tanyeli kamusal mekânı kentte yaşayan herkesin orada olabildiği, tartışabildiği ve susabildiği yerler olarak tanımlar ve bunun

sonucunda da kente dair yaşamsal pratiklerin kamusal mekânı, kamusal mekânın da tüm kentliyi ilgilendiren bir süreç olduğunu söylemektedir (Tanyeli, 2011). Yani kamusal mekân kenti ve kentliyi ilgilendiren, kentlinin söz sahibi olduğu ve ortak olarak paylaşılan alanlarıdır. Bunun yanı sıra kamusal ile ilgili tartışmalar yaşama dair tüm pratikleri ve bu pratiklerin sonucu ürünleri ilgilendirmektedir. Ancak kamusal alan yalnızca mekânı işaret eden bir boşlukla ifade edilememektedir (Geuss, 2007). Boşluğun yanı sıra boşluğu oluşturan doluluklar ve bu dolu-boş arası ilişkiler kamusal mekâna işaret etmektedirler.

Kentte yer alan dolu ve boş alanlar arasındaki hiyerarşi ve bu dolu-boş alanların kente katılımları kamusal alanı tanımlayan kavramlardır (Madanipour, 1996). Kamusal alanın kente katılımı, kent içi sosyal ağların örülmesine yardımcı olmaktadır. Kent içi sosyal ağların varlığı ile kent içi diyalogun sağlanması etkileşimli bir kent hayatının varlığı anlamına gelmektedir.

Kentte oluşturulan kamusal alanlardaki doluluklar ve boşluklar, bağlamına göre işlevlendirilip boyutlandırılmaktadır. Kentsel bütünün bir parçası olabilmeleri için uygun ilişkiler ağına sahip, gerekli boyutlarda ve her yaştan her meslek grubunun yararlanmasına açık alanlar, geniş bir topluluğa hitap ederek kentle bütünleşmektedir. Çubuk (1989)'un tanımına göre kamu mekânı, toplumsal hayat içindeki tüm etkinliklerin toplumun her kesiminden kişilere açık ve kent strüktürü içerisinde yer alan mekânlardır. Bu mekânda ise günlük hayat içerisinde yer alan tüm eylemler (sosyal, eğitim, kültürel, dini, vb.) yer almaktadır.

Pelin Gökğür, *Kentsel Mekânda Kamusal Alanın Yeri* kitabında kamusal alan tanımını hangi kültür, hangi din veya hangi sosyal sınıftan olduğunun hiçbir önemi olmadan, toplumdaki her bireye sunulmuş veya açılmış alanlar olarak yapar. Ayrıca: “Kontrollü bir girişi olan veya bazı gruplara ayrılan alanların kamusal alan niteliği taşımadığını” belirtir (Gökğür, 2008: 15). Bu tanım ile birlikte, avm vb. kamusal olarak nitelendirilen yerlerin güvenlik taramaları ile geçilebiliyor oluşu onların ne kadar kamusal olup olmadıklarının sorgulanması sonucunu beraberinde getirmektedir. Özellikle de ülkemizde ilk yaygınlaşmaya başladıkları zamanlar alışveriş merkezleri kamusal olma amacı gütmekten uzakta, toplumsal dinamikleri harekete geçirme gibi bir amaçları olmadan tüketim odaklı, tüketimi artırmaya ya da teşvik etmeye yönelik düzenlenmişlerdir. Son yıllarda yapılan çalışmalar ile daha fazla insan ve toplum odaklı olma gayreti içinde olan alışveriş merkezleri kent ile fiziksel bağ kurmaya

çalışarak sokak ile iletişim kurmaktadır. Kamusal arayüzler konuşulurken öncelikli olan, mekânın ne kadar kamusal olup olmadığı değil, kentle ne kadar ilişki kurabildiği, kişileri ne kadar özgür kılabilmiştir.

Kentsel mekânda yer alan meydan, sokak ve yollar iletişimi yönlendirirken; kafeler, sinema ve tiyatrolar, parklar, çarşı ve pazar alanları da kentsel mekânda iletişim ortamının oluşması için gerekli olan yerlerdir. Kentlerde bulunan zincirleme ilişki ağı sayesinde, insanların kentsel mekânda izlediği rotalar çakışmakta ve sosyal ilişkilerin sağlanması için gerekli zemin oluşmaktadır. Kentsel kamusal mekânlar ise bu ilişkileri düzenlemekte ve de bu ilişkilerin var olmasını sağlamaktadır. Bu mekânlar, farklı ekonomik ve sosyo-kültürel yapıya sahip kent kullanıcılarını bir araya getiren sosyalleşme mekânlarıdır (Yılmaz, 2003). Yani kentler ve kamusal alanlar canlılık içeren, kullanıcıları etkileşime sokan, kullanıcılara göre şekillenebilen yaşayan organizmalardır. Bu yaşama durumu ve yaşanabilirlik, Francis'in ifadesi ile kamusal alanın en önemli özelliğinin erişilebilir olma durumu ile açıklanmaktadır. Kentte bulunan bir meydan, avlu, sokak veya park yani kamusal olarak nitelediğimiz yerler doğrudan ve fiziksel olarak erişilebilir olmalıdır. Kapı, duvar gibi engeller fiziksel olarak mekânın erişilebilirliğini kısıtlar. İkinci bir erişilebilirlik sınıflaması ise sosyal erişilebilirliktir. Herhangi bir kamusal alan, farklı sınıf ve grupların ya da genç, yaşlı, çocuk, engelli gibi fiziksel farklılıklara sahip kullanıcıların erişebileceği şekilde olmalıdır. Üçüncü erişilebilirlik görsel erişilebilirliktir. Kent kullanıcıları herhangi bir kamusal alanı görebiliyorsa görsel olarak erişilebilir bir alandan söz edilebilir. Francis'in bahsettiği bir diğer kamusal alan özelliği ise güvenlidir. Güvenlik ise özellikle kadınların, yaşlıların ve çocukların kamusal alan kullanımında belirleyici bir özelliktir. Francis'e göre erişilebilirlik kriterleri herhangi bir kamusal alanın kullanımını dolayısı ile kullanıcıların birbirleri ve kent ile iletişiminin gerçekleşmesini sağlayacak kriterlerdir (Francis, 1989). İletişimin sağlandığı, bireylerin etkin olarak kullandığı, sosyal ve kültürel zenginlikleri barındıran farklı kullanıcıların bir arada bulunduğu kentsel mekânlarda ise kentsel arayüzlerin varlığından bahsedilebilmektedir.

Kentsel arayüz kavramı literatürde “eşik mekânı, bağlayıcı mekân, tampon bölge, sınır mekânı, geçiş bölgesi, ara mekân” gibi isimlerle yer almaktadır. Araştırmacılar tarafından farklı isimlerle yürütülen çalışmalar farklı kentsel arayüz tanımlarını ortaya çıkarmaktadır. Ancak bu tanımlar başka iki potansiyeli barındıran mekânın/durumun bir araya gelme halini, kaynaşma, bütünleşme, geçişim durumunu ortaya koyan tanımlamalardır.

Kentsel arayüzleri, özel ve kamusal mekân arasındaki geçiş bölgesi veya ara mekân olarak tanımlayan Gehl, arayüz kavramını kentsel mekânın bir parçası olarak ele almıştır (Gehl, 1996). Kent mekânında arayüzler mekân hiyerarşisinde geçiş basamağı olmaktadır.

Kentsel arayüzler; kent-bina, iç-dış, özel-kamusal arakesitinde etkileşim-geçişim rolünü üstlenen, yatay bileşen olarak; binaların birbirlerine göre konumlanmalarını, yapıların kompozisyonlarını ve binalar arasındaki hacmi içeren dış mekânlar; düşey bileşen olarak ise dış mekânları sınırlayan mimari cephe dizileri toplamından oluşan esnek ve akışkan ortamlar olarak ele alınmaktadır (Bala, 2006).

Kentsel arayüzlerin tanımlamalarında, kenti oluşturan elemanların aralarındaki mekânsal-fiziksel ilişki önem kazanmaktadır. Kenti oluşturan yapıların bir diğeri ile olan ilişkisinden, yapıları oluşturan cephe (dolu-boş), kapı (geçirgenlik), merdiven, rampa (topoğrafya) gibi mimari elemanların durumu da kentsel zeminin kullanımına doğrudan etki etmektedir. Kentsel zemin ise kentsel arayüzleri etkilemektedir.

Bala'nın açıklamasına göre ise kentsel arayüzler ne mimarların ne de şehir planlamacıların sahiplenmediği, mimarlık ve şehircilik arakesitinde kalan yerlerdir. Bu sahiplenememe durumunu yalnızca arayüz tasarımı ile ilgili değil, aynı zamanda mülkiyet, yetki ve sorumluluk anlamı ile de ilgili olduğunu açıklamaktadır (Bala, 2006). Küresel kentlerde görülen özel ve kamusal mekân arasındaki keskin geçiş kentsel arayüzleri kötü etkilemektedir.

Özyörük, arayüze ilişkin yazdığı tezde arayüzlerin hem görsel hem de işlevsel olarak kentsel dokunun okunmasında yol gösterecek olan, kamusal dış mekân-özel iç mekân arasında bağlantı kuran geçiş bölgeleri olduğunu söylemektedir (Özyörük, 1995).

Kenti meydana getiren her bir elemanın bir diğeriyle kurduğu ilişkide arayüzden bahsedilebilir. Bu ilişki genelden özele doğru gidildiğinde mahallelerin birbirine bağlanmasından park, bahçe, meydan, gibi mahalle özeline indirilebilir. Kenti meydana getiren yapıların oluşturdıkları açık alanlar ve ilişkileri de bir arayüz olarak okunabileceği gibi yapılara indirgenerek sokakla kurulan ilişki, bahçe, duvar gibi elemanlar da arayüzün okunmasına yardımcı olmaktadır. Kentsel arayüzler kent mekânını olumlu yönde etkileyen, iletişim etkileşim alanlarıdır. Barındırdıkları potansiyeller ile kent mekânında kolektif üretimi, topluluk olarak var olma durumunu, kamusal bilinci oluşturan kentsel arayüzler;

bireylere kente sahip olup onu dönüştürerek kendilerini var etme sorumluluğunu sağlamaktadır.

#### 4.1.3. Arayüzün kültürel, sosyolojik, mekânsal potansiyelleri

“Fiziksel çevre bir iletişim dilidir. İnsan çevreyi anlayabilmek için diğer insanların yaşamını, kentleri, mimariyi izler ve görüntüleri okur.” (Barthes, 2016). Bu yolla çevresini algılayan birey, onunla iletişim kurmaya ve etkileşime girmeye başlamaktadır. Bireylerin bu etkileşimi ile toplum kentle ve kent mekânı ile bağ kurmaya başlamaktadır. Bu ilişkiler ağı toplumun sosyal yapısını ve mekânın fiziksel yapısını etkilemektedir.

Toplumla mekân arasındaki bağ bir tek kültür ve hayat tarzı ile ilgili sorulardan geçmez. Toplumun oluşumundaki değişimler mekânsal formu etkileyen verilerdir ve ayrıca toplumun mekânsal ortamındaki ilişkileri de etkilerler; bu etkiler sosyal değişimlerin yan etkileriyle çok fazla görünmezler, ama onların içsel bir parçası ile görünebilirler. (Hillier ve Hanson, 1984: 61).

Toplumun yaşadığı mekânla arasında kurulan bağ yalnızca mekâna ilişkin fiziksel veriler ile ilişkilendirilmemektedir. Toplumsal mekânı etkileyen topluma ait değerler ve yaşam tarzı gibi faktörler, mekân içerisinde hareket eden, ilişki kuran bireyi yönlendirmektedir. Mekânsal ilişkiler hem mekânın fiziksel koşullarından etkilenmektedir hem de bireylerin birbirleri ile olan ilişkisinde etkin rol oynamaktadır.

Modern kent yerleşmelerinde artan nüfus ve iş alanı ile birlikte ulaşım ihtiyacı, açık alan ihtiyacı gibi mekânsal kaliteye ilişkin ihtiyaçlar artmaktadır. Mekânsal ihtiyaçların sosyal ilişkilerin de göz önüne alınarak yapıldığı başarılı uygulamalarda kentsel mekânlar yaşanır hale gelirken tersi durumlarda ise terk edilmiş mekânlar ortaya çıkmaktadır.

Yeni yerleşimler artık mekânsal olarak kapalılık ve yoğunluk içermiyorlar, genellikle tek başlarına konumlanmış binaları içeren bir park gibiler. Geleneksel anlamda sokaklar ve meydanlar artık bulunmuyor ve genel sonuç dağılmış birimlerin bir araya gelmesidir. Bu, belirgin şekil-zemin ilişkisinin artık kalmadığını gösterir, peyzajın devamlılığı kopmuştur ve binalar grup ve küme oluşturmazlar. Genel bir düzen bulunsa da yerleşime kuşbakışı bakılınca herhangi bir yer hissi uyandırmaz (Trancik, 1986).

Trancik’in bahsetmiş olduğu gibi, küreselleşme ile birlikte kentlerde yeni anlamlar ortaya çıkmıştır. Artık kentte geleneksel anlamda sokaklar azalmakta, yerini ise parsel bazında

ortaya çıkan, yüksek yapılar arasında yer alan açık alanlar almaktadır. Parselleri birbirine bağlayan ise artık meydan gibi bağlayıcı özelliği olan kentsel alanlar değil, araçların kullandığı yollardır. Bunun sonucunda ise kentlerde bütünlük ve devamlılık giderek azalmaktadır (Trancik, 1986).

Arayüzün barındırdığı kültürel, sosyolojik, mekânsal potansiyeller kentsel mekânlarda kullanıldığında, sosyal ilişkilerin üretimi sağlanarak, kente dair aidiyet, kültür paylaşımı, kentte fiziksel ve sosyal birlik bütünlük gibi kavramların varlığı ve devamlılığı sağlanabilmektedir. Kentsel arayüzlerin sunduğu potansiyeller, toplumda var olan ilişki biçimlerinin yeniden üretimini sağlamakta yeni mekânsal ve toplumsal ve sosyal ilişki ağları önermektedir. Bu potansiyeller dikkate alınarak kent mekânının yeniden düzenlenmesi ile kent-birey ilişkisi gözden geçirilmeli, kent ve kullanıcı bağı ve sosyal ilişkiler kuvvetlendirilmelidir.

#### **4.2. Sosyal İlişkilerin Yeniden Üretim Alanı: Kentsel Arayüz**

Kentlerde sosyal ilişkilerin meydana geldiği yerler, tarihten bu yana kentlerde bulunan ortak kullanım alanlarında gerçekleşmektedir. Ortak kullanım alanlarının artırılması, erişilebilir, kullanılabilir olması ile kentlerde sosyal ilişkilerin gelişme zemini sağlanacak, kentsel kamusal alanlar ile toplumun sosyal yapısı ve sosyal hayatı zenginleşecektir.

Ali Madanipour (Madanipour, 1996: 218), Design Of Urban Space adlı kitabında; sosyal ilişkileri inceleyecek olursak kentsel alandaki dinamizm ve değişimi ele almalıyız, alanı daha iyi anlamak için de onun gelişimini takip etmeli ve zaman içinde değişmeliyiz demektedir. Madanipour'a göre, kentsel kamusal alanlar kentleri ağ gibi sarmakta ve buralardaki sosyal hayatın görünür hale gelmesini sağlamaktadırlar. Kentin zaman içerisinde dönüşümü ve kazandığı yeni anlamlar sosyal ilişkilerinden tanımlarının dönüşümüne sebep olurlar. Kentin toplumsal kimliği ise zaman içerisinde meydana gelen bu dönüşümün incelenmesi ve sürecin ele alınması ile anlaşılabilir. Kentin toplumsal kimliği ise zaman içerisinde meydana gelen bu dönüşümün incelenmesi ve sürecin ele alınması ile anlaşılabilir.

Carmona, Tiesdell, Heath ve Oc'e göre birbirini tanıyan veya tanımayan insanların rahat bir şekilde etkileşim haline geçebildiği ortamlar kullanıcılar üzerinde aidiyet hissini kuvvetlendirmektedir. Kentsel kamusal açık alanlar kentin sosyal ilişkilerinin gerçekleştiği arayüzlerdir (Carmona, Tiesdell, Heath ve Oc, 2003). Kentsel mekânların kullanıcıya

sunduğu etkileşim araçları ve mekânları kente dair aidiyet duygusunu güçlendirebilecek ya da etkileşim araçlarının eksikliği, kentsel mekân kurgusunun ilişkileri mümkün kılmaması ile aidiyeti azaltabilecek yetiye sahiptir.

De Waal kentin kendisinin bir arayüz olduğunu iddia etmektedir. De Waal’a göre, sosyal temsiller ve imgeler arasında, bireyler ve sosyal oluşumlar arasında var olan arayüze dayalı iletişim sistemleridir kentler. İletişim sistemlerinden bahsederken, aslında De Waal’ın kentsel bir karşılaşma alanı olarak meydan, sokak gibi etkileşim yüzeylerinden bahsetmekte olduğu anlaşılabilmektedir (De Waal, 2014). Bir kenti oluşturan fiziksel mekânların ve sosyal kodların aslında kenti ve kentin arayüzünü oluşturduğunu ve toplumu şekillendiren şey olduğunu söyleyebiliriz. Bununla birlikte, kentsel arayüzler de sosyal bağları şekillendirmektedir.

Modern kentlerde ekonomik, teknolojik ve bilimsel gelişmeler kentleşme süreçlerini de farklılaştırmıştır. Küresel dünyada kentsel kamusal alanlar mekânsal, sosyal, kültürel bağlarını koparmakta sosyal ilişkilerin zayıflamasına sebep olmaktadır. Kentsel arayüzlerin kurgulanması ile sosyal ağların yeniden inşa edilmesi sağlanmalıdır. Kentsel arayüzler barındırdıkları mekânsal potansiyel sayesinde kamusal mekânlarda, kentsel açık ya da kapalı alanlarda veya yalnızca kentsel mimari izlerde sosyal ilişkilere destek olmaktadır ve toplumsal farklılıkları nötrleyebilme yetisine sahiptir.

#### **4.2.1. Artık alan/ kayıp mekân**

“Finding Lost Space: Theories of Urban Design” adlı kitapta, Trancik tarafından ilk kez ortaya atılan “lost space-kayıp mekân” kavramı kentte atıl kalmış alanlara getirilen bir tanımlamadır. Kent içinde yeniden tasarlanması gereken, etkin bir şekilde kullanılamayan bu alanlar karşıt mekân (anti mekân) olarak da tanımlanmıştır (Trancik, 1986).

Aral, artık alan tanımı yaparken “insanlar tarafından aidiyeti olmayan, sahiplenilmeyen alan” olarak bahsetmiştir. İnsanlar tarafından sahiplenilmeyen, kullanılmayan veya az kullanılan ve kirli, bakımsız ve genellikle kullanılmamaktan harap olmuş bu alanlar, kentte farklı bölgelerde, farklı biçimlerde ve büyüklükte olabilirler (Aral, 2003).

Kentte erişilebilir olmayan, sosyal iletişimi sağlayamayan, yeniden tasarlanmaya ihtiyaç

duyulan bu alanlar, çağdaş kent yerleşmelerinde genellikle ana yolların etrafına kurulu kent parçalarıyla, otoparklarla, dışarıya kapalı konut yerleşmeleri, ofis alanları ya da kullanılmayan kent parçalarıyla tanımlanabilmektedir.

Trancik modern kentleşmenin beraberinde getirdiği problemlerden biri olarak tanımladığı kayıp mekânların ortaya çıkmasını beş maddede sebeplendirmektedir:

- Otomobil kullanımının yaygınlaşması (buna bağlı olarak kent planlamasının yola bağımlı kılınması)
- Modern mimarlık anlayışındaki açık alan kavramı algısı
- Kentsel dönüşüm politikalarında kenti parçalayan bölgeleme
- Kentsel mekânların şekillenmesinde kurumların ilgisizliği (kamusal yarar yerine bireysel çıkarlar)
- Mekân kullanımının kent merkezlerinde değişimi (Trancik, 1986)

Tez kapsamında Trancik'in maddelerinden ikisi incelemeye dahil olmuştur. Kentlerde otomobil kullanımının yaygınlaşması ile kent topraklarının dikkat çekici bir kısmı otomobiller için yollara ve kullanılan araçların park edilmesi, muhafazası için ihtiyaç duyulan otopark alanlarına ayrılmaktadır. Bu alanlar kamusal alanlara hükmetmekte, kent mekânını aşılması güç engellerle donatarak parçalamaktadır. Yapı adaları otomobillerin ulaşımı için yollarla, yapı adalarındaki binalar ise otopark alanları ile çevrili hale gelmiştir. Kentliye hiçbir sosyallik sağlamayan bu alanlar, kamusal alanların azalmasına ve birbirinden koparılmasına neden olmaktadır.

Bir diğeri ise kamusal alanların anlamını yitirerek özel mülkiyetin kullanımına bırakılmasıdır. Özel iştiraklerin kendi güçlerini mimari yapılar üzerinden sergileme istekleriyle kent, kolektif hafızasını yitirerek özel sermayenin gösteri alanına dönüşmektedir. Kamusal mekân kavramının ve sokakların anlamını yitirmesi ile kentte kamusal alanın anlamı alışveriş merkezlerinde kurulmaya çalışılmıştır. Modern kentlerin uyumu olmayan plazaları, rezidansları, birbirinden kopuk ve kat yükseklikleri ile yarışan, kamu yararından çok kendi yararını düşünen yapılar topluluğu; kentte, kayıp alanların ortaya çıkmasına sebep olmuş, kent mekânını parçalamıştır. Modern kentleşme, şekil-zemin örüntüsünde dikey yerleşmeyi temel almış, kent zemininin kullanımında yapı-parsel kullanım oranları değişmiştir.

Kentin kullanılmayan, yeniden tasarlanması gereken ve verimli kullanılmayan artık alanları olarak tanımladığı kayıp mekânları Trancik aynı zamanda önemli birer rezerv alanı olarak görmektedir. Bu alanlar yeniden tasarlanarak kente yarar sağlayacak mekânlar üretilmelidir (Trancik, 1986).

Kent mekânında görülen değişimler ve kentsel dönüşüm süreçleri nihayetinde kayıp mekânları doğururken, kayıp mekânlar kent mekânının da oluşma sürecini etkilemektedir (Özbek, 2012). Kayıp mekânların tekrar tasarlanarak yeniden üretimi sayesinde kent mekânının dönüşümü sağlanırken, kent mekânının oluşum süreci de desteklenmelidir.

Kentte beliren sınırlar, özel kullanımın kamu kullanımı ile yer değiştirmesi, araç yollarının kentte baskın bir iz haline gelmesi ile kent mekânında parçalanmalar görülmekte, kentte kayıp mekânlar ortaya çıkmaktadır. Kentin aktif olarak kullanımını sağlayan kent kullanıcılarının yaya olarak kentte dolaşımı, kamusal alanlarda bir yerden başka bir yere erişim sağlayabilmesi ile kent zemininin sürekliliği desteklenmektedir. Ancak çağdaş kent mekânında, kamusal alanlar anlamını yitirerek azalmakta, kent mekânı parçalanmakta, kent zemininde süreksizlikler açığa çıkmaktadır. Zemin süreksizliği, günümüz kentlerinde önemli bir mekânsal problem haline gelmektedir. Otomobil bağımlılığı bu faktörlerin oluşumuna sebep olup bu oluşumu hızlandırmakla birlikte, zemin süreksizliği kentlilerin otomobil bağımlılığını daha da artırmaktadır.

#### **4.3. Kamusal Arayüzlere Etki Eden Algısal Bileşenler**

Algısal bileşenler, kentleri anlama, yorumlama ve etkilenme konusunda kullanıcıya ilk bakış, ilk izlenim sunmaktadır. Bir kentte gezerken bireyin etrafını saran öğelerin birbirleri ile olan ilişkisi, oran, ölçek, dolu, boş gibi kavramlar yönlendirici unsur olarak görev yapmaktadır. Bakışlar mimaride, meydanda, sokakta, caddede gezinirken ya keyif alarak, yeni bir bakış açısı kazanarak, kenti yorumlayarak ve kendinden bir şeyler katarak ilerlemektedir ya da bakmaktan keyif almadan, yeni bir ufuk açmadan, düşünüp yorumlama ihtiyacı hissetmeden ilerlemektedir. Tüm bu durumlar, kentsel mekânların, kent mimarisinin algısal bileşenlerinin ne şekilde çalıştığı ile ilgilidir.

Kara ve Küçükerbaş, tasarım kararlarını veren bir mimarın biçim, doku, renk gibi mimari sinyalleri kullanarak belirlediği bazı mesajları, tasarımın kullanıcıya iletmek istediğinden

bahsetmektedir (Kara ve Küçükerbaş, 2001). Kullanıcıya mesaj iletebilen, iletişime geçebilen mimari, zamanla kentli üzerinde aidiyet ilişkisi geliştirerek kent kullanıcısının kente dahil olma, onun parçası olma isteğini artıracaktır. Kenti oluşturan bileşenlerin oranları, ölçek kavramı ve kentteki dolu boş ilişkileri kamusal arayüzlere etki etmektedir. Oran, ölçek, dolu-boş ilişkileri gözetilerek tasarlanan mekânlar, kullanıcı üzerinde yaşanabilir, kullanılabilir etkisi oluşturmaktadır. Mekânların algılanabilirliği, o mekân üzerinde genel fikir sahibi olunmasını sağlarken, söz konusu olan kent ise, kentin algılanması aidiyet, kullanım, iletişim gibi etmenler üzerinde etkili olmaktadır.

#### 4.3.1. Algılanabilirlik

Birey içinde bulunduğu ortamı, çevresinde bulunan öğeleri duyu ve duyguları aracılığıyla algılamaktadır. Çevreden alınan bilgiler, bireyde değerlendirilmeye tabi tutularak bulunulan ortama uygun ve uyumlu hareket etmeyi sağlamaktadır. Algılamayı bireyin çevresindeki fiziksel bileşenleri, duyguları aracılığıyla anlaması ve anlamlandırması süreci olarak tanımlamak da mümkündür. Algı mekanizması çalışırken, birey çevresinden aldığı verileri kendi kişilik özellikleri, belleği, düşünme ve yorumlama biçimi, gözlem yapma ve hayal etme gücü, ayrıntıları fark edebilme yetisi ile harmanlamaktadır. Dolayısıyla, aslında algılama süreci kişiden kişiye değişiklik gösteren öznel özellikler barındıran bir kavramdır. Yine de kenti algılayan her bir birey için ortak olan bazı konuların varlığı ile kentin algılanabilirliğini etkileyen etmenlerden söz etmek mümkündür.

Kentlerin algılanabilirliği ise kentte var olan fiziksel bileşenlerin zihne aktarılma, anlamlandırılma ve değerlendirilmesine ilişkin bir olgudur. Kentleri oluşturan bileşenlerin oran orantısı, yapı ve yaya ölçekleri, dolu boş, renk, ritim, doku gibi ilişkiler dizisi bireyin bulunduğu çevreyi algılama düzeyine etki etmektedir.

Kentsel ölçekte dokular, renklerde olduğu gibi yapılar arasında görsel olarak birleştirici bir etki yapabilir. Boyutsal anlamda birbirinden farklı yapılar sahip oldukları benzer dokularla algısal bir bütün oluşturur (Von Meiss, 1992).

Oran, ölçek, dolu-boş, dokuların uyumu, tanımlı veya tanımlanabilir alanların varlığı gibi, algılamaya etki edecek faktörlerin belirli bir düzende yer alıyor olması, algılanabilirliği etkilemektedir.

### 4.3.2. Oran

Bir nesneyi oluşturan bileşenlerin birbirleri ile ve nesne ile kurduğu ilişki oran olarak nitelendirilmektedir. Mimari tasarımda görsel bir düzen oluşturmak için kullanılmaktadır. Örnek olarak kamusal bir mekânın etrafında bulunan yapı yüzlerinin açık ve kapalılık oranları tutarlı ve birbiri ile ilişkili olduğu sürece yapıların arasında bütünlük sağlanmaktadır (Carmona, Tiesdell, Heath ve Oc, 2003). Mimari estetik oranlarına sahip yapı topluluğu, kentsel meydan ve çevresi, bireylerin kullandığı ve ilişkili olduğu şeyler, bireyin duyuları üzerinde etkili olmaktadır.

Bireyler yaşadıkları mekânı ve çevrelerinde mekânı oluşturan öğeleri değerlendirirken duyularına başvurumaktadırlar. Duyuları aracılığıyla kavrar ve değerlendirirler. Mekâna özgü davranış gelişimi ve verilerin değerlendirilmesi süreci ise çevredeki öğelerin algılanması yolu ile olmaktadır. Bu süreçte görme duyusu ise en önemli işlevi yüklenmektedir (Giritlioğlu, 1991). Oranlar ise görme duyusu ile doğrudan bağlantılıdır.

Oranın doğru kullanımı, mekânın görsel olarak düzen ve bütünlüğünün sağlanmasında önem taşımaktadır (Moughtin, 2003). Oran, iki ya da daha fazla şeyi kıyaslamamızı sağlayan, ‘birbirine göre’lik durumudur. Tasarım yaparken iyi bir oran yakalamak için bazı zamanlar sezgisel yaklaşımlarla hareket edilmiş bazen de çeşitli yöntemler kullanılmıştır. Bu yöntemlerden bazıları Üçte Bir Kuralı, Altın Kesit, Altın Üçgen, Pentagon’dur. Yöntemler genel olarak, belirli geometrik formülasyona dayanmaktadır. Belirli bir bütünü parçalarına ayırarak aralarındaki ilişkiyi ele almaktadır.

Tasarlanan her bir ürün ya da kompozisyon farklı bölümlerden ve öğelerden oluşmaktadır. Bu öğelerin oranları, görsel birlikteliğin ve uyumun ortaya çıkmasında önemlidir (Bell, 2004). Kentler ise, kendilerini oluşturan yapılardan ve yapılardan oluşan boşluktan meydana gelmektedir. Bu yapıların oranları, yapıların boşluklarla olan oranı ve boşlukların kendi içinde oranı, kentin bütünlüğünü, algılanmasını etkileyen önemli bir faktördür. Yapılardan arda kalan boşlukta ise, kentin cadde, sokak, meydan gibi parçaları yer almaktadır ve bu parçalar birbirleri ile uyumlu ve dengeli bir oranı yakalamalıdır.

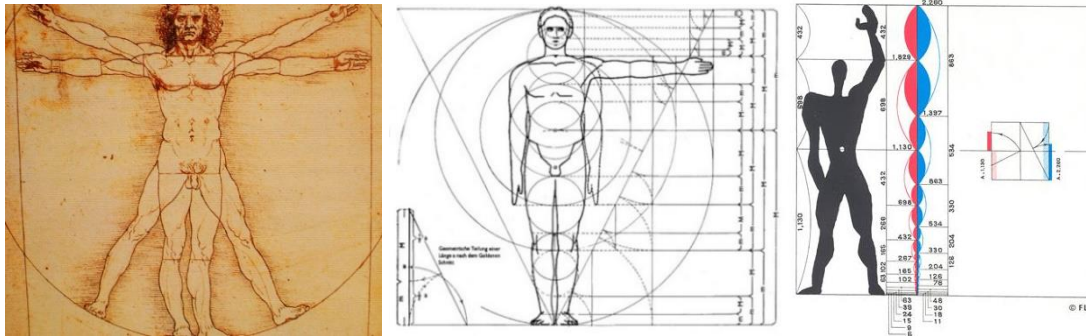
Kamusal mekânlar kendilerini oluşturan yapısal objelerin tüm bir alanla olan bütünsel oranı ile okunabilirliğini sağlamaktadır. Kamusal bir alanı çevreleyen yapı grubunda mekâna göre

yüksek yapılar varsa veya tersi bir durumda yüksekliğe nazaran alanın anlamsız genişliği söz konusu olduğunda mekânın dolu boş ilişkisi bozulmaktadır ve bu alanın bir bütün olarak algılanması güçleşmektedir (Gökgür, 2008). Modern kentlerde artan yapı yüksekliği ve bu yapıların kent içinde sıkışık biçimde yapılaşmaları ile birlikte dengeler bozulmakta, kentin algılanmasında ve okunabilmesinde sıkıntılar ortaya çıkmaktadır.

Mekânın algılanması, görsel uyumun sağlanması, kullanıcının kentsel alanı kullanma biçimi bileşenlerin oranlarından etkilenmektedir. Kamusal alanları meydana getiren her bir farklı eleman belli bir kompozisyon çerçevesinde, çevresi ile doğru oranları kuran, çevresindeki ilişki ağının bir parçası olup ondan kopmayan doğru bir kurguya sahip olmalıdır. Bu sayede tüm birimler bütünden kopmayan anlamlı bir kentin parçaları haline gelebilmektedir.

#### 4.3.3. Ölçek

Oran bir mekânın boyutları arasında, matematiksel kurallara bağlı bir ilişkiyi temsil ederken, ölçek mekânın içinde bulunan bir şeyin boyutunun nasıl algılandığı ile ilgilidir. Ölçek kavramına ilişkin pek çok çalışma yapılmıştır, bunlara örnek vermek gerekirse, en bilinenlerinden bazıları oran hesaplarına ve oransal ilişkilere göre çizilmiş Vitruvian Man, Der Mensch ve Modulor (Resim 4.1) birer ölçek kavramlarıdır.



Resim 4.1. Vitruvian Man- Leonardo da Vinci, Der Mensch- Neufert, Modulor- Corbusier

Kent ölçeği, yapı ölçeği, insan ölçeği, araç ölçeği... Ölçek kavramı için kullanılan tanımlamalardan bazılarıdır. Her bir ölçek değeri, bir diğerinden farklı ilişki ağını ifade etmektedir. Kimi daha küçük bir bütün içinde anlam bulurken (insan ölçeği gibi), kimi çok daha büyük bütünlerin içerisinde (kentsel ölçek) anlamlı bir karşılık bulmaktadır.

Kentsel mekânlarda arayüzler tasarlanırken diğer bileşenler gibi ölçek kavramı da dikkate

alınmalıdır. Kentsel bütün içerisinde kendine sürekli yer arayan kent kullanıcısı, kamusal mekânı bir bütün olarak algımlarken, mekân içerisinde gerçekleştirdiği hareketlerin anlamlı karşılık bulabilmesi için kendi ile mekân arasında bağ kurabilmesi gerekmektedir. Kente dair parçaların kullanıcılar tarafından yeni ve farklı kullanımlarla zenginleştirilebilmesi ve yorumlanabilmesi için insan ve yaya ölçeğinde parçaların kamusal alanda yer alması gerekmektedir.

Kent içerisinde bireylerin hareketi, kullanımın ve kullanıcının ölçeğini değiştirmektedir. Kent kullanıcıları yaya ya da araç içinde kenti deneyimledikleri sırada, hareket hızı, deneyim hızı farklı ritimlerde akmaktadır. Yaya ölçeği ve araç ölçeği farklı anlamlar bulan ifadelerdir. Yaya ölçeğinde tasarlanmış yapı cephelerinin algısı araç içindeki bireyin hızına göre değildir ve kentin yüzü olan cephelerin algılanması farklılaşmaktadır.

Yapıların cepheleri tasarlanırken cephe yüzeyinde oluşturulan boşluklar, kullanılan yapısal elemanlar, bina strüktürünün görsel etkisi gibi faktörlerin yayalar ve araçlar üzerindeki algısal etkisinin farklı olabileceği göz önüne alınmalıdır. Moughtin (2003), cephelerin kentsel örüntüde süreklilik oluşturarak insan ve araç ölçeğinde farklı biçimler oluşturarak görsel bütünlüğü oluşturduğunu söylemektedir.

Hız kavramının gittikçe daha fazla kullanıldığı metropollerde ise artık yapılar, kentsel alanlar ve diğer kent bileşenlerinin ölçeği artmakta, hızlı giden bireyin algısına hizmet etmektedir. “Metropollerin insanları uyum sağlamak zorunda bıraktığı yönü hızdır. İnsanlar hız içerisinde birbirinin farkına varmayıp kent içinde kopuk bir halde kendi hayatlarını yaşamaktadır. Kendi mahremeleri içerisinde çıkıp toplumla etkileşim içerisine girme meraklarını güvendikleri ve bildikleri yerde gidermek isterler.” (Benjamin, 2016).

Küreselleşme etkisinde şekillenen modern kentlerde, hız kavramı ve hızlı olmak önemli bir yer edinmiştir. Modern birey, küreselleşen kentte kenti adımlarıyla deneyimlemek, bir meydandan diğerine sokaklardan geçerek kentle ve çevresiyle iletişim halinde ilerlemek isteyecek olursa, kent kurgusu buna müsaade etmemektedir. Kentler hızlı bir dönüşüm sürecindedir ve bu dönüşüm kent içerisindeki ölçek kavramını da bire bir etkilemektedir. Ölçeği değişen kentte yaya olarak ya da araç içerisinde hareket eden bireyin kenti algılama biçimi sürekli olarak değişmektedir ve kentin okunabilirliği ne kadar mümkünse kentin algılanması o ölçüde rahat olacaktır.

#### 4.3.4. Okunabilirlik

Okunabilirlik bir mekânın anlaşılır, ayırt edilebilir ve gözlemlenebilir olmasına ilişkin bir kavramdır. Mekânın tanımlanabilmesini ve bir bütünün içinde hangi parça olduğunun ayırt edilebilmesini anlatmaktadır. Kamusal bir alanın kullanımında, okunabilirlik o mekân için en önemli kavram olmasa da mekânın deneyimlenmesi ve kavranması adına önem arz etmektedir.

Kentsel bir imgenin oluşturulmasında okunabilirlik üzerine değerlendirme yapan Lynch, imgenin anlaşılabilmesi için kentin okunabilmesi gerekliliğinden bahseder. Kenti okuyabilmek için parçaların tek tek ayrılması ve anlamlandırılması gerekmektedir (Lynch, 2012). Okunabilirlik ise parçaları bütünü içinde anlamlı olarak ayırtmada önemlidir.

Yaya yolu-araç yolu ayrımının yapılamadığı, yapılar arası oranın, dolu-boş ilişkisinin kurulamadığı, ölçek bakımından sıkıntıları olan bir bölge (Resim 4.2) kent algısını olumsuz etkilemektedir. Hem belirli bir mesafeden alana (kente) atılan bakışta, hem de bölgenin kullanımı sırasında yabancı, soğuk, geçirimsiz ve arayüz olamayan bir kent parçası görülmektedir. Çok keskin ve net tanımlamalara sahip olmayan okunabilirlik, kısaca bir kentte nasıl hareket edeceğimizi, mekânı deneyimlerken nasıl bir yol çizeceğimizi anlamamıza veya anlamlandırmamıza yardımcı olmaktadır.



Resim 4.2. Kızıllırmak Mahallesi, kentsel mekânda belirsizlik (yazarın arşivi, 2019)

#### 4.3.5. Dolu boş ilişkisi

“Otuz çubuk tekerleğin ortasında birleşir, aralarındaki küçük boşluk tekerleği döndürür. Çamurdan yapılan çanak, işlevini çevrelediği boşlukla görür. Bir odanın duvarlarına kapı ve pencereler yapılır. Fakat asıl iş gören odanın boşluğudur. Bütün birleşen öğelerin yararı vardır. Fakat işlevi gören boşluktur.” Tzu’nun boşluğun önemine vurgu yaptığı bu sözleri, Kuban (2013: 80) kitabında boşluk ve mekânın en yalın işlevsel tanımı olduğunu ifade etmektedir. Kuban’a göre yaşamı anlatan hareket, boşlukta meydana gelmektedir.



Resim 4.3. Kotor’da sokakların açıldığı kentsel boşluk (yazarın arşivi, 2017)

Hasol ise mekânı insanın eylemlerini sürdürebileceği çevresinden kısmen ayrıldığı ‘boşluk’ olarak tanımlamıştır (Hasol, 1999). Bu boşluk bireylerin yürüdüğü, koştuğu, oturduğu, sosyalleştiği ve iletişime geçtiği yerdir.

“Her bina iki mekânın oluşmasında yardımcı olur. Binanın kendisi tarafından saptanan iç mekân ve bu bina ile komşu binalar arasındaki dış mekân veya kentsel mekân” (Zevi, 1990: 11,12). Bir yapı oluşurken kendisinin kapladığı boşluk kadar kendi dışında kalan boşluğu da şekillendirmektedir, kentsel mekân yapılarla bir arada var olmaktadır (Bkz. Resim 4.3).

Mimari açıdan tasarlanmış olan mekân, var olduğu çevre ile anlamlanmaktadır. Kentsel mekânda var olan boşluk, yalnızca var olduğu mekânı ilgilendiren bir alan değil aynı zamanda kentin tamamını ilgilendiren bir alandır. Kent yapılar ve onlardan arta kalan boşluklar ile var olmaktadır ve kentin parçası olan boşluklar, birbirine eklenerek yapılar ile bir arada kenti tanımlar.

Kentsel mekânda genellikle doluluklar gözetilerek tasarım yapılmaktadır. Bunun sonucunda binalar arasında arta kalan boşluklara bakıldığında kendiliğinden oluşmuş olan kayıp hacimler görülmektedir. Önemsiz ve özensiz biçimde bir araya getirilmiş cephe dizileri ile

sınırlanan bu hacimler kentsel arayüzlerin sorunlu olduğu yerleri ortaya çıkarmaktadır (Bala, 2006). Yalnızca yapıların kaplayacağı yer düşünülerek yapılan, yani yapı ve içi ile ilgili olan yapılaşma kentin geri kalanına yüz çevirmektir. Her doluluk bir diğeriyle arasında kalan boşluğu var etmektedir ve bu boşluklar kentte mekânsal potansiyel içermektedir (Resim 4.4).

Erdönmez ve Akı, kentsel boşlukların ve dolulukların arasındaki ilişkinin tanımlı ve anlaşılır olması halinde diğer mekânsal ilişkilerin de başarılı olarak kurgulanabileceğini ifade etmektedir (Erdönmez ve Akı, 2005). Eğer ilişki doğru biçimde kurgulanamazsa kayıp ve kullanışsız alanlar ortaya çıkmaktadır.

Trancik dolu ve boş arasındaki ilişkinin kurulması ile, bu ilişki algılanabilir olduğunda kentsel mekânsal kurgunun başarılı olarak çalışabildiğini ifade eder (Trancik, 1986). Kentte mekânları var eden, mekânların kullanımını belirleyen mekânsal olarak iyi kurgulanmış dolu boş ilişkisidir.

Doğru kurgulanmış dolu boş ilişkisi mekânların hem fiziksel hem de algısal olarak sürekliliği ve iletişimi sağlamaktadır. Doğru kurgulanmış dolu boş ilişkisi ile mekânsal arayüzler çalışmaya başlamaktadır.



(a)



(b)

Resim 4.4. (a) Dolu yüzeyler ve boşluk (b) Yapı arasında oluşan sosyal mekân, Kotor (yazarın arşivi, 2017)

#### 4.4. Kentsel Arayüzlere Etki Eden Fiziksel Bileşenler

Kentsel mekânda kullanıcıyı fiziksel olarak etkileyen durumlar, kent kullanıcı ilişkisinin derecesini belirlemektedir. Örneğin görsel olarak engeli olmayan ve uzaktan görülebilen bir mekân, onu sınırlayan çitleri olduğunda ya da oraya ulaştıracak herhangi bir (yaya veya taşıt) yolun/aracın olmaması ile erişilemeyen bir yer haline gelmektedir. Fiziksel engeller kamusal mekânın parçalanmasına sebep olmaktadır ve kent mekânı etkin kullanılamayan, geçirimsiz ve statik bir yer haline gelmektedir. Oysa kent mekânı pek çok potansiyeli barındırmaktadır. Kamusal mekânda var olan fiziksel bileşenler kentsel arayüzler ile doğrudan ilişki içerisindedir. Kent mekânında karşılaşma ve etkileşimi, kent mekânının aktif ya da pasif kullanılmasını belirleyen bu fiziksel engeller ya da fiziksel avantajlar insan eliyle şekillendirilen ve kentin kamusal hayatını hem sosyal hem fiziksel olarak şekillendiren faktörlerdir.

Mekânsal ve sosyal olarak “sınır” kavramı, doğal ve yapılı çevrenin etkisi “topoğrafya”, kentlerde ulaşımı sağlayan birleştirici ya da ayırıcı unsur olarak “yollar” ve ulaşım ağlarının ayırdığı kent parçalarını birleştirmeye çalışan “bağlantılar” kent kurgusunda var olan ve kullanımın aktif ya da pasif, ilişkili ya da kopuk olmasında rol oynayan kent olgularıdır.

##### 4.4.1. Sınır

“...Seninle benim aramda bir duvar var. Seni görüyorum, seninle konuşuyorum, ama sen öte yandasın.” (Sartre, 2013). Sınır kavramı modern kentlerde herhangi bir duvarı ya da hattı ifade etmekten çok sosyal ve mekânsal ayrışmaları ifade etmektedir. Zengin fakir, kadın erkek, işçi iş veren, yabancı yerli gibi ikili kavramların kentsel mekânın tasarlanmasında ayrışma ve sınır durumunu oluşturma etkisi olmaktadır.

“Her türlü doğal ya da insan kaynaklı tehditlere karşı, korunma içgüdüğü ile kendi mekânını yaratma eylemi, zamanla kişisel sınırları, daha sonra topraklarının sınırlarını belirlemeye başlamış, sınır / duvar fiziksel olmaktan çıkıp aynı zamanda kültürler ve kimlikler arasında da oluşmaya başlamıştır” (Selçuk ve Sorguç, 2016). Kültürler ve kimlikler arasında oluşan sınırlar, yabancılaşmaya ve farklılıklar arasında keskin ayrımlara sebep olmaktadır. Mekânın fiziksel sınırları zamanla fiziksel olmaktan çıkıp görünmeyen ama varlığı her daim hissedilebilen sınırlara dönüşmektedir. Kent geçirimsiz parçalara ayrılırken, toplum da

uzlaşmaktan uzakta, çok parçalı ve bütün olmayan bir hale gelmektedir. Ortak iletişim kanalı olan kent mekânını ortak kullanamamak bireyler arası farklılığı derinleştirmektedir.

Kentlerde meydana gelen varsıl kesim yaşam alanı, orta sınıf yaşam alanı ve yoksul kesim yaşam alanı arasında sınırlar meydana gelmekte ve sınırlar doku farklılaşması ile uydu görüntülerinde dahi gözlemlenebilmektedir (Harita 4.1). Oran Mahallesi site içerisinde güvenli, geçirimsiz duvarlara sahip konutlar ve varsıl kesimin alışveriş yapacağı alışveriş merkezlerini barındırırken, Dikmen ve Mürsel Uluç Mahallelerinin birbirlerine olan sınırlarında geçekundu yerleşmeleri görülmektedir.



Harita 4.1. Dikmen Mahallesi, Mürsel Uluç Mahallesi ve Oran Mahallesi kesişim (Google haritalar, 2019)

Sınırlar birbirlerini var etmektedir. Bir sınır oluşumu bir diğerinin oluşmasına yol açarak yeni bir sınır oluşturmaktadır. Birinin bittiği yerde diğer bir sınır başlarken, tanımlar, kapsamalar değişmektedir. İki sınır arasında bir ara bölge oluşmaktadır ve bu bölge farkların keskinliğini azaltmakta, geçişim bölgeleri oluşturmaktadır. Kentsel arayüzler bu farkların eritmeye çalışıldığı geçiş alanları olarak tasarlandığı sürece sosyal sınıflar arası uçurumlar derinleşmekten kurtulacak ve zamanla ortadan kalkabilecektir.

“Tüm sınırlar kişiler ve aktiviteler arasındaki, toplum içi, toplumlar arası veya kişilerle gruplar arasındaki bölümlenmeleri önerirler. Her şeyin sınırları vardır; hayat ve onun kapsadığı mekânlar sınırlanmıştır” (Marcuse, 1997). Sınırlar, sosyal sınırlar olarak hayatın içinde yer almaktadır. Sosyal sınırlar ise, yaşantıyı şekillendirirken, gündelik pratikler vasıtasıyla mekân pratiklerine etki etmektedir. Sosyal sınırlar zamanla mekânsal sınırları oluşturmaktadır. Hayat içerisinde odalar, yapılar, kamusal yerler, pazarlar, bahçeler, kentler... Hepsinin sınırları vardır. Bir yerin sınırları, o yerin sahibinin söz hakkını temsil etmektedir. Var olan sınırlar içerisinde hâkim olan grup, kontrol gücünü elinde bulundurmaktadır.

İki yer arasındaki veya iç ile dış arasındaki her ilişki iki özgürlük görüşünden oluşmaktadır. Ayrılmayı ve birleşmeyi, farklılaşmayı ve geçişimi, kesilmeyi ve devamlılığı, sınırı ve geçişi sağlar. Eşikler ve geçiş alanları görev açısından öyle yerler olurlar ki “dünyanın kendisinin saklı olduğu yerlerdir” (Von Meiss, 1992).

İki farklı durum arasında oluşan sınır, aynı zamanda eşik olma durumunu da içermektedir. Ayrışma ve birleşme, geçiş, erime, kaynaşma gibi kavramlar sınır durumunda var olan ve birleştirici özellikleri de içeren kavramlardır. Zaman içerisinde eşiklerde mekânın yaşamı ile insanın yaşamının dönüşümü karşılıklı etkileşim içerisinde.

...Bu bağlamda günümüz koşullarında sınırın ne olduğu ve ne zaman bir mimari elemana dönüşerek mimari yaratma eyleminin tetikleyicisi olduğu sorusu anlamlı bir sorudur. Sınır sadece farklı öğeleri birbirinden ayıran çizgi ya da eleman olarak değil bir arayüz, bir araya getirici ve/ya hedefler dizini olması yapıyı çevrenin yeniden kurgulanmasında farklı açılımları da beraberinde getirecektir (Selçuk ve Sorgu, 2016).

Sınırların oluşturduğu geçiş bölgeleri pek çok farklı girdinin katılımı ile o mekânın çok daha etkin olarak var olmasını sağlamaktadır. Bir önceki durum ve bir sonraki durum ve iç ile dış arasında arayüz oluşturmaktadır. Kişilerin deneyimleri ise geçiş bölgelerinin arayüz olma durumunu sağlamaktadır.

Yapılandırılmış biçim ile açık alanın ikilemi arasındaki arayüzün, toplumsal kapıların oluşumuna yol açması ve özel ile kamusal arasında arayüz olmasıyla toplumsal filtrelerle farklı düzeyde özel olma durumlarına izin vermesi karmaşık bir durumdur. Yalnızca yapılandırılmış biçim ile yapılandırılmamış boşluklar ortaya çıkmaz, onların getirdiği arayüzlerin oluşturduğu toplumsal geçişler de burada yükselir (Lozano, 1990).

Arayüz kavramının kamusal alanda mekânsal karşılıklarından biri olan sınır, kentsel mekânda ayırıcı olabildiği kadar, iletişimi sağlayan ve iki farklı alanı birbirine bağlayan bir geçiş alanı haline de gelebilmektedir. Eğer ki sınırlar doğru ilişki ağı içerisinde tasarlanırlarsa kentsel arayüz haline gelerek, kentte bütünlüğü sağlayan bir alan olabilmektedir. Sınır, kentsel mekânı tanımlı hale getirebilmektedir. Tanımlı alanlar ile kentin okunabilmesi olanaklı hale gelmektedir.

#### 4.4.2. Topoğrafya

“Nitelikli bir arayüz, arazi özelliklerini önemseyen, topoğrafik verilerin analizi sonucunda üretilen, kot farklarını düzenleyen, eğim oranı ve eğim yönüyle üçboyutlu tasarımları içermelidir” (Denel, 1982; Özbay, 1997; Bala, 2006). Kentin doğal verilerinin kent kullanıcısı lehine çözülmesi ile nitelikli bir kentsel mekân kurgusu üretilebilmektedir (Resim 4.5). Topoğrafik verilerin analizi ve olumsuz koşulların onarılmaya çalışılması, olumlu koşulların ise avantaja çevrilmesi, kentsel mekânda arayüzlerin doğru kurgulanması ile aktif sosyal ve fiziksel kent kurgusunu ortaya çıkarmaktadır.



Resim 4.5. Yapı-topoğrafya ilişkisi ve kamusal alanda sosyal ilişki, Venedik (yazarın arşivi, 2012)

Topoğrafyada mekânsal ve görsel sürekliliğe göre üç değişik şekilde seviye farkı oluşturulmaktadır. Bunlardan ilki görsel ve mekânsal akışın kesilmemesi ve oluşturulan mekânda fiziksel hareketlerin engellenmemesi. Kamusal alanlarda meydana gelen kot farklılıkları genel olarak bu prensibe dayalı olarak çözülmektedir. İkinci olarak görsel olarak süreklilik devam ederken mekânsal hareket merdiven ve rampanın yardımı ile çözülür.

Üçüncü olarak artık yükselmiş olan düzlem yeni ve farklı bir zemin olarak algılanmaktadır. Görsel ya da fiziksel bir devamlılık oluşturacak ilişki aralarında yoktur (Ching, 1996).

Topoğrafik veriler, kamusal alanda tasarım yaparken dikkat edilmesi gereken verileri içermektedir. Yaya hareketine ve algısına dayalı bir prensiple, topoğrafyaya ilişkin uygun çözümler üretilmelidir. Bu sayede kentsel mekânda algısal ve fiziksel olarak süreklilik, akışkanlık devam eder ve alanın etkin kullanımı mümkün olmaktadır. Doğal verilerle ve yaya kullanıcısının hareketleri gözetilerek tasarlanan kentsel mekânlarda sosyal ve fiziksel aktiviteler kullanıcılar tarafından üretilmekte, kentsel mekânlar arayüz olarak çalışabilmektedir (Resim 4.6).



Resim 4.6. Armada Hayat Sokağında kotların düzenlenmesi (yazarın arşivi, 2019)

#### 4.4.3. Yollar

Mekânlar arası ulaşım yollar ile mümkün kılınır, insanlar ve onların kullandığı araçlar kentsel mekânda çizgisel olarak ilerleyerek bir yerden bir yere gider. Yolda ilerlerken araç içerisinde hareket eden insan, yaya olarak kentte hareket eden insana göre daha kısıtlı bir yol seçeneğine sahiptir. Yaya olarak değişkenler daha fazladır, karşılaştıkları kesişim noktalarında isteklerine göre farklı yollar seçerek olasılıkları değiştirebilirler (Resim 4.7). Ancak araçlar, genişlik açısından onlara uygun olarak tanımlanmış yolları kullanarak ulaşmak zorundadır (Ching, 1996). Kentte var olan büyük araç yolları kentsel mekânda yaya kullanımının azalması ile birlikte sosyal ilişkileri zayıflatmıştır. Rastlantısal karşılaşmaların

azalmasına, hedeflenen bir noktadan diğerine hızlı ve sosyal kesintiye uğramadan ve araç hızı ile kentsel çevreyi algılayamadan ulaşmanın artmasına sebep olmuştur.

Yayalara değil de araçlara göre tasarlanan kentler, araç yolları ile parçalanmaktadır. Sürekliliği kopan yaya aksı, yetersiz genişlikte ve kotları değişen yan yollar, doğal zeminden koparılarak alt ve üst geçitlere zorlanarak ritmi bozulan yaya hareketleri kentsel mekânda yolların sebep olduğu aksaklıklardır.



Şekil 4.2. Yol ve yapı izleri (yazarın arşivi 2019, Google haritalar)

Sosyal olarak parçalanmış, kentte sosyalleşmenin ve iletişimin önünü kesmiş olan yollar aynı zamanda kentte mekânsal parçalanmalara da sebep olmuştur. Motorlu araçların kullanılması, günümüz kentlerinde sosyal ve mekânsal çeşitliliğin artması ile beraber karmaşa da artmıştır. Bilimde yaşanan gelişmeler, modernizm, postmodernizm ve küreselleşmenin etkisi ile kentlerde kamusal ve özel mekânlarda hem fiziksel hem de sosyal olarak değişimlere sebep olmuştur. Otomobillerin kullanımının artması ile modern kentlerin kamusal mekânlarında parçalanmalar görülmeye başlamıştır (Brill, 1989). Bu parçalanmalar kentsel mekânda fiziksel kesintilere sebep olmanın yanı sıra hem yaya hem de araçlı kullanıcılarda algısal değişimlere ve engellere yol açmaktadır.



Resim 4.7. Dumlupınar Bulvarı (yazarın arşivi, 2019)

#### 4.4.4. Alt/üst geçitler

Modern kentlerde kentsel ulaşım ağları giderek yaygınlaşmaktadır. Araç yolları kenti parçalamakta, yaya ulaşımını sekteye uğratmaktadır. Günümüz kentlerinde ise parçalanmış olan kent parçalarını bağlamak için genellikle zayıf bağlantı noktaları (alt ve üst geçitler) oluşturulmaktadır.

Bu bağlantı noktaları yaya ulaşımını sıkıntıya sokan, sokak kotunda devam etmesi gereken yaya rotasını üst kotlara taşıyan, engelli bireylerin ise kent kullanımını kısıtlayan üst geçitler vasıtası ile sağlanmaktadır. İkinci bir bağlantı şekli ise yaya alt geçitleridir. Tıpkı yaya üst geçitleri gibi alt geçitler de yaya kullanımını sıkıntıya sokan ve kentte dolaşımı kesintiye uğratan bağlantılardır.

Kentsel ilişkileri olumsuz etkileyen yolların getirdiği sonuçlar, bağlantı noktaları ile azaltılmaya çalışılmaktadır. Ancak bağlantı noktalarına ihtiyaç duyulmayan yolların düşünülmesi ve uygulanması ile kentsel yaya hareketi kesilmeden devam edebilmekte, kentsel mekânların daha etkili kullanılmasının önü açılabilmektedir.

#### 4.5. Kamusal Mekânın Barındırdığı Arayüzler

Kent yaşantısının kalitesini artıran, kentlinin ihtiyaçlarına cevap veren, gündelik hayatı besleyen kamusal mekânlarda bulunması gereken temel niteliklerden yedisi Bently, Alcock, Murrain, McGlynn ve Smith tarafından belirlenmiştir (Bently, Alcock, Murrain, McGlynn ve Smith, 1993). Bu özellikler:

- Geçirgenlik (*permeability*): Yalnızca erişilebilir yerler kullanıcılarına seçenekler sunar. Bir yerden bir yere gidilebilmesi, mekân içindeki dolaşımın hareket kolaylığı sağlaması, fiziksel ve görsel erişilebilirlik, geçirgenlik kapsamında ele alınmıştır.
- Çeşitlilik (*variety*): Kullanıcıya sunulan mekânsal fonksiyonların çeşitliliğinden bahsedilmektedir.
- Okunabilirlik (*legibility*): Mekânı oluşturan ve etrafında bulunan yapıların belirli bir kimliği yansıtarak bütünlük içinde olması.
- Kullanılabilirlik (*robustness*): Mekânın kullanıcıların duyduğu ihtiyaca göre kendini dönüştürebilecek esnekliğe sahip olması.
- Görsel bütünlük (*visual appropriateness*): Görsel olarak mekânı oluşturan diğer öğelerin uyum içinde olması.
- Algısal zenginlik (*richness*): Mekânın malzeme seçimi, dolu-boş oranı, kullanımı gibi her türlü kullanım koşulunun algı için zenginlik oluşturabilecek seçimlerle oluşturulması.
- Kişiselleştirme (*personalisation*): Kullanıcıların ihtiyaçlarına göre etkileşime girebildiği mekânlar.

Bentley ve diğerlerinin sıraladığı bu yedi madde, kamusal mekânda bulunması gereken ve kentsel mekânlarda kullanıcı sayısını ve çeşitliliğini artıran, kullanıcılar arasında iletişimi kuran, yönlendiren ve bu sayede ise kentsel ve kamusal arayüzleri oluşturan maddeler olduğunu söylenebilir.

Gökgür, kamusal alanların kentlerde serbest kullanımına sahip, kamusal nitelikte ve erişilebilir durumda olan boşluklardan söz etmektedir. Burada bahsettiği boşluk kavramı ise nesnelerin azlığı ya da yokluğuna ilişkin değil, kullanılabilir olması, mekânı anlamlandıran, mekândaki hareketlikle ve mekândaki aktivitelerle ortaya çıkan anlamındadır (Gökgür, 2008). Bahsi geçen boşluklar, Bentley ve diğerlerinin bahsettiği çeşitlilik, kullanılabilirlik ve kişiselleştirme kavramlarını karşıladığı söylenebilir.

Belirli aralıklarda kolonlar ile bölümlenen saydam yüzeyli cepheler, oluşturulan kentsel nişler, kamusal merdiven ya da kullanıcı gözetilerek tasarlanmış kent mobilyaları kullanıcılarının oturup dinlendikleri, yemek yedikleri, manzara seyrettikleri, bekledikleri, sosyal olarak aktif ya da pasif şekilde iletişime geçtikleri yerlerdir. Bahsedilen detaylar kamusal alanda sadece kısıtlı bir alanı oluşturuyor olsa da mekânın etkin biçimde kullanılmasını sağlayan detaylardır (Gehl, Kaefer ve Reigstad, 2006).

Kamusal alanda bulunan mimari kentsel ögeler, mekânın algılanabilirliğini, iletişime açık ya da kapalı olmasını, çeşitliliği, kullanımını etkilemektedir. Bu ögeler aynı zamanda kentlerin arayüzleridir. Kentlerin başarılı kurgulanmış arayüzlere sahip olup olamaması ile kentlerin mekânsal bütünlüğü sağlayıp sağlayamaması arasında ilişki kurulabilmektedir. Kamusal mekânın barındırdığı arayüzler, kentlerde kamusal mekân olarak nitelendirilen meydan, yaya mekânı, sokak ve cepheler üzerinden incelenerek bu kamusal alanların barındırdığı arayüzler farklı kavram sınıflandırmaları üzerinden incelenmiştir.

#### 4.5.1. Meydan

Meydanlar, kentlerde toplumsal hayatın sürdüğü, ortak bir kültürün olduğu toplanma ve etkileşim alanlarıdır (Resim 4.8). Tarihten günümüze toplumsal yapıya göre değişen anlam ve biçimlerle karşımıza çıkan meydanlar, küreselleşen dünya ile yeni biçimler kazanmaya devam etmektedir.

Lynch meydanları kentsel mekânlarda oluşturulan yoğun aktivite mekânları olarak tanımlamaktadır. Kentsel mekânda üretilen aktiviteler, ortak bir toplumsal davranış geliştirerek kentlinin kente aidiyetini kuvvetlendirmektedir (Lynch, 2012).

Kentsel boşluklardan biri olan meydanlar, çevreleyen yapılar açısından değil, çevreleyen boşluklar açısından önemli bulunmuştur. Meydanı, yani kentsel boşluğu yaratan şey onları çevreleyen mimari öğelerdir ve bu öğeler çoğu zaman meydana açılan yüzlerinde boşluklar barındırmaktadırlar. Bu boşluklar, kentsel boşluk olan meydana akar ve boşluklar birbirileri ile diyalog kurarlar. Böylece mimari mekân ve kentsel mekân bir olur (Kuloğlu, 2013).

Kentte var olan boşluklar arasında kurgulanan meydanlar, boşlukların birbirine bağlandığı, eklenerek çoğaldığı ve kentte diyalog ortamını sağladığı kentsel katalizörler olarak görev yapmaktadır.



Resim 4.8. San Marco (Venedik) ve Duomo (Milano) meydanı (yazarın arşivi, 2012)

Genelden özele doğru biraz inmek gerekirse, Tayşi kentsel mekân olan meydanların, meydanı oluşturan yapıların cepheleri ile anlam kazandığını söylemektedir (Tayşi, 2006: 74). Cephelerde kullanılmış olan malzemelerin rengi ve dokusu, cephelerin dolu boş oranın kurgulanmış olması, pencere, kapı, aydınlatma, balkon, çıkma gibi yapısal elemanlar meydanı tanımlamaktadır (Resim 4.9). Ayrıca Tayşi'ye göre yapısal boşluklar meydanı tanımlayan öğelerden bir diğeridir (Tayşi, 2006: 73). Meydanları oluşturan fiziksel özellikleri, kullanım yoğunluğunu etkilemektedir. Meydanların toplanma alanı olarak kullanımının azalması ya da meydanların varlığının azalması ise kent içerisinde ortak zeminlerden birinin önemini yitirmesi anlamına gelmektedir.



Resim 4.9. Kızıl Meydan, Moskova (Arkitera)

<https://www.arkitera.com/haber/tarihe-taniklik-etmis-meydanlar/>

“Meydansız bir ortam bu yaşadığımız... Ve bu boşluk, meydansızlık, insanların meydansızlığı seçişi, suskunluk, çıkan seslerin duyulmayışı, başat tedirginlik nedenlerim...”

(Yalçınpınar, 2009). Kentlerde azalan meydanlardan ve insanların bundan rahatsızlık duymamasından tedirgin olan Yalçınpınar, kentlerin iletişimi sağlayan, kentin sesi olan meydanların önemine vurgu yapmaktadır.

Modern kent mekânında, meydan kavramı önemini yitirmekte, kentsel meydan tanımı değişmeye başlamaktadır. Meydanların özenle ve önemle oluşturulduğu kentlerden, günümüzde yapıların aralarında kalan ve kamusal kullanıma sunulan hatta yerine göre sınırlı ve denetimli kullanımla kentliye sunulan alanların olduğu kentle karşı karşıya gelmiş bulunmaktayız.

“Günümüzde ise kentsel mekân adeta mimari formda yaratılan boşlukla oluşmaktadır. Tarihi meydanlar artık yerlerini mimari yapılar ya da mimari öğelerin boşluklarının oluşturduğu kentsel/kamusal alanlara bırakmaktadırlar” (Kuloğlu, 2013). Değişen kent algısı ile birlikte kamusal kentsel açık alanların kullanımı ve kullanıma sunulma biçimlerinin de farklılaştığını görmekteyiz. Bunun sonucu olarak da tarihten günümüze süregelen kentsel meydan tanımı anlamını yitirmiştir. Modern kentlerde kentsel toplanma mekânı olarak meydanlar yerine özel alanlarda oluşturulan tüketim kültürüne dayalı bir alan kullanımı görülmektedir.

Kentsel meydanlarını birbirine bağlayan ve kullanımı pekiştiren yaya mekânları ve sokaklar, kentlerde kamusal alan olarak varlık bulmaktadır. Kentsel arayüzlerin kurulmalarını meydanlar ile birlikte sağlayan yaya mekânları ve sokaklar kentin keşfi ve gözlemi için de kent kullanıcısına yol göstermektedir.

#### **4.5.2. Yaya mekânı**

Yaya, “kent içinde belli uzaklıklara yürüyerek ulaşan kimse”dir (Keleş, 1998). Kentsel mekânda yürüyerek erişimini sağlayan yaya, kenti daha iyi kavrayıp gözlem yapabilir, kent hakkında bilgi sahibi olabilir. Kent içinde yürümesi sayesinde yaya hızı ile çevresindeki detayları kavrayabilir ve yapıları çevresinin kalitesi hakkında fikir edinebilir (Resim 4.10). Ayrıca kentte yürüyen birey yürüyüşü sırasında değişen imajlarla kenti algılayarak yorumlama, hayal etme ve kentte etkin olarak var olma şansını elde edecektir.



Resim 4.10. Venedik’te bir sokak görünümü ve yayalar (yazarın arşivi, 2012)

“Mekân eylemler tarafından üretilir” diyen Certeau, yaya hareketlerinin kent içerisindeki önemini vurgulamaktadır. Mekânın kullanılan ve eylemlerin kesiştiği bir yer olduğunu savunmaktadır ve sokağın, yayaların orada yürümesi ile mekânlaştığını ifade ederek mekânı yaya hareketlerine bağlamaktadır (Certeau ve Rendall, 1984).

Kentsel mekânlar tasarlanırken, kent içi ulaşımını yaya olarak sağlayan kullanıcılar göz önüne alınarak yayanın yürüyüş doğasına uygun mekânsal çözümler sunulmalıdır. Yayaların kullandığı kentsel mekânda geçirgenlik olmalıdır ve kentlinin kullanabileceği kamusal alanlar ve mekânsal süreklilik sağlanmalıdır. Böylece yayalar için görsel ve fiziksel etkileşim imkanları sağlanmakta, kent mekânının bağlayıcı, birleştirici potansiyelleri açığa çıkmaktadır. Kentin yayalar tarafından kullanımı da desteklenmiş olmaktadır.

Yürümenin kent içerisinde hem sosyal hem de algısal etkisi vardır. Yıldız, yürümenin kent içi karşılaşmalara ve iletişim kurma olasılığına imkân tanınması ve yayanın etrafını çok yönlü olarak güçlü bir şekilde algılamasını sağladığı için kentin kullanılmasında son derece önemli olduğunu belirtmektedir (Yıldız, 1996). Bu sayede artan kent içi sosyal hareketlilik rastlantısal etkileşim olasılığını artırmaktadır.

Özellikle yüksek yoğunluklu bölgeler, modern kentlerde daha çok araç ulaşımının ön planda olduğu, yaya mekânlarının zayıf sosyal altyapı sıkıntısı olan bölgelerdir. Bireyler yalnızca iş ve evleri arasında çevresi ile etkileşime girmeden geçip gitmekte, iletişimsizlik ile birlikte kente ve diğer bireylere yabancılaşma başlamaktadır. Bu bölgelerde kurgulanacak olan yaya

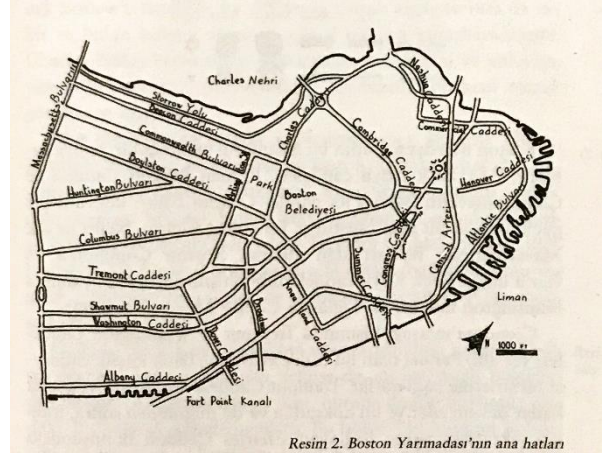
mekânları, kentin kullanıcılar açısından daha rahat algılanmasını sağlarken rastlantısal karşılaşmanın önünü açarak sosyal iletişimi sağlayacaktır.

#### 4.5.3. Sokak

Sokaklar, meydanlar, parklar ve tüm bunları çevreleyen binalar kamusal mekânı oluşturan bileşenlerdir ve kentin önemli parçalarını oluşturmaktadır (Madanipour, 1996). Kentin kamusal alanları ise tıpkı kent gibi doluluk ve boşluklardan oluşmaktadır. Yapıların oluşturduğu dolu hacimlerin arasında, kentsel arayüzlerin kurulabildiği sokaklar kentliye sosyalleşme imkanı sağlayarak kenti sarmaktadır.

Kent alanında sokaklar bir aks boyunca uzanmış ve çevresi yapılarla donatılmış olan boşluklardır. Boyutuna ve kullanım şekline göre cadde, bulvar gibi isimler almaktadır. Sokaklar dolaşım ağı olmaları ile kent içerisinde birbirinden farklı pek çok parçayı (sosyal, kültürel, işlevsel vb.) bağlayarak sosyal hayatın sürekliliğini sağlamaktadır (Marshall, 2005). Plan düzleminde bakıldığında kent içerisinde dolulukları oluşturan yapı blokları, sokaklar ve meydanlar ile rahatlamakta, bunlar kent boşluklarını sağlamaktadır (Resim 4.11).

Sokaklar yol ve kaldırım olarak iki bileşenden meydana gelmektedir. Temel olarak yollar araçlar, kaldırımlar ise yayalar tarafından kullanılmaktadır (Çağlar, 1992). Ancak çok dar kaldırımlar yayaların yolu kullanmasına sebep olurken, fazla geniş kaldırımlar ise sokağın genişliğini artırarak mekân hissini ortadan kaldırabilmektedir (Bala, 2003).



Resim 4.11. Boston Yarımadasının kuzeyden görünüşü ve Boston Yarımadasının ana hatları (Lynch, 2012: 18,19)

Sokaklar kenti fiziksel olarak bağlamanın yanı sıra kültürel olarak da bağlamaktadır. Farklı yaşam alanlarının birleşmesi ile oluşan sokaklar, kentlinin kent içerisinde bir yerden bir yere giderken geçtikleri ve bu geçit sırasında şahit oldukları anlık olayların yaşandığı toplumsal bir sahne olmaktadır (Gehl, Kaefer ve Reigstad, 2006). Böylece sokakta sosyal etkileşim gerçekleşmektedir ve buna bağlı olarak kentlerde sokak kültürleri oluşmaktadır.

Karşılaşma ve etkileşim mekânı olarak karşımıza çıkan sokaklar, gelişen teknoloji ve iletişim imkanlarıyla yalnızlaşan çağdaş kent insanına yüz yüze görüşme ve iletişim kurma için sosyalleşme imkanı tanımaktadır. Kentsel arayüzler olarak çalışan sokaklarda rastlantısal karşılaşmalar ve deneyimler yaşanmakta, günlük ihtiyaçlar sokakta karşılanmakta ve böylece kentsel mekân olarak algılanan sokak yaşayan bir kent parçası haline gelmektedir (Resim 4.12). Sokağın yaşayan bir yer olması yönündeki önemli koşul ise o sokağın yürünebilir olmasıdır. Yürünebilirlik ve yürünebilirliğin devamlılığı, kentsel mekânda yaya olarak dolaşımı, karşılaşmaları, etkileşimi ve dolayısıyla canlılığı sağlamaktadır.

Kullanıcıların gelip geçtiği yerler olarak sokaklar anlık etkileşim sağlamaktadır. Kentte herhangi bir sokaktan gelip geçen birey, günlük yaşantısından ve alışkanlıklarından çok uzak olan bir kültürün yaşandığı bölgeden geçiş yaptığı sırada farklı yaşam biçimlerine tanıklık etmektedir. Bu tanıklık sayesinde farklı yaşamlara aşinalığı olmaktadır. Bu yolla sokaklar kent içerisinde farklı yaşam biçimleri arasında köprü olmaktadır.

Sokak kavramının bağlamsal olarak içerik kazanımında, o sokağa ait aidiyet, anıtsallık ya da ezicilik, sokağın ve yapıların geometrisi, ölçeği yol göstericilerdir (Güleç, 2010). Sokağın fiziksel olarak belirleyici olan öğeleri aynı zamanda sokağın kamusal hayatın içine ne kadar girebildiği, etkin olarak kullanılıp kullanılmayacağını da belirlemektedir. Ezici duvarlara sahip, keskin ve görsel algıyı engelleyici nitelikte geometriye sahip olan sokaklar ile geçirgen yüzeylere ve algısal zenginlik sunan sokakların kamusal hayata katkıları birbirinden farklı olmaktadır.

Jane Jacobs da sokakların, kent içerisinde en önemli kamusal alanlar olduklarını söylemektedir (Jacobs, 2009). Çünkü sokaklar oluşturdukları mekânsal etkileri sonucu kent kimliğini biçimlendirmektedir. Bunun sonucunda sokakların, fiziksel ve algısal farklılıkları şehre hareket katmaktadır. Monoton ve alışlagelmiş sokaklar ise şehri durgun ve sıkıcı kılmaktadır.



Resim 4.12. Sokak boyunca iletişim, Amsterdam (yazarın arşivi, 2014)

Jacobs'a göre, kentlinin gündelik yaşam pratikleri içerisinde ihtiyaç duyduğu kullanım alanını sunarak onlara iletişim ve sosyalleşme imkânı sağlamaktadır sokaklar (Jacobs, 1993). Bu sayede toplumsal yaşam canlanacak, aynı zamanda ticari kullanımların canlılıkla artması sağlanarak kentin ekonomisinde de önemli etkiye oluşacaktır. Sokaklar kentin sosyal hayatında önemli bir yere sahiptir. Kentte sosyal ve kültürel etkileşimi artırır. Sosyal ve kültürel etkileşimin artarak sosyal bir kentin kapıları aralandığında ise kentli toplum olma hissini daha rahat hissedecektir.

Sokaklar gerek kültürleri gerek mekânları bağlamakla aynı zamanda yalnızca gelip geçilen bir yer olmakla, kentte önemli arayüzler oluşturmaktadır. Kent içi diyalog kanallarının önemli bir bölümü sokaklarda gerçekleşmektedir. Sokaklar kenti birbirine bağlarken, insanları da birbirine ve kente bağlamaktadır. Kent ve birey ilişkisinde kenti deneyimleyen kişinin temel zeminidir. Sokağın kentte yaşayanlarla kurduğu diyalogun önemli bir etkileyeni de sokak boyunca uzanan cephelerin geçirgenliği ve iletişime açık ya da kapalı olma durumudur. Cepheler birbiri ile uyumu sayesinde görsel algıyı, kente sunduğu potansiyelleri ile sosyalliği, yapı iç ve dışı ile iletişimi sağlayarak canlılığı etkilemektedir.

#### 4.5.4. Cephe

İç mekân ile dış mekân ya da sadece iç ile dış arasında bir sınır düzlemi oluşturan duvarlar bina ile kentsel mekân arasında oluşan arayüz alanı olarak tanımlanabilir. Bu durumda cepheler binalar aracılığı ile içeriden, kentsel müdahaleler ile dışarıdan biçimlendirilen kent duvarlarıdır.

Kentte aktif halde olan kullanıcı bireyin, kent ile iletişime geçtiği araçlardan biri de cephelerdir. Cepheleri algılayan birey ilk başta cepheyi görecektir, inceleyecek ve harekete geçecektir. Eğer merak uyandırıyorsa cepheyi incelemek üzere etrafında dolanmaya başlayacak, geçirgen yüzeylere sahipse içinden geçip gitmeyi ya da binanın içine dahil olmayı isteyecek ya da eğer cephe sokağa mekânsal bir katkı yapıyorsa, belki orada biraz dinlenmek ya da dans etmek, müzik yapmak isteyebilecektir. Sokağa mekânsal ya da algısal katkı sağlayan cepheler, bu sayede kent ile bütünleşerek sokağın bir parçası, devamı haline gelebilmektedir (Resim 4.13).

İç mekân ve dış mekân arasında iletişimi sağlayan cepheler, yapıların dış yüzüne kentsel bir ifade kazandırır. Oluşturulan her bir cephenin kendine özgü biçimsel kimliği, çevresindeki diğer yapılar ile iletişim kurarak kente özgü mimari bir dil oluşturur (Krier, 1988: 122-131). Mimari bir yapıda anlamın oluşumu taşıdığı işaretler sistemi ile olmaktadır. Yapının kentsel yüzünde taşıdığı işaretler sistemi cepheyi oluşturmaktadır ve cephe kent ile, kullanıcısı ile iletişim kurmaktadır. Cephe, salt biçimsel özellikler taşımaktan öte, kentlinin anlamlandırabileceği, yorumlayabileceği iletişim biçimidir ve kentin dilini oluşturmaktadır. Cepheler bulundukları yerin karakterini oluşturmaktadır.



Resim 4.13. Collins Park Place, Miami Beach)

<https://www.zaha-hadid.com/architecture/miami-car-park/>

“Bir tasarım elemanı olarak dış duvar bir binanın birincil veya ön cephesi olabilir. Kentsel durumlarda ise bu cepheler avluları, caddeleri ve onun gibi kamusal toplantı alanlarını oluşturur” (Ching, 1996). Kamusal mekânda yapıların kente sundukları sosyalleşme alanları ile kentteki yaya akışı ve beraberinde sosyal hayat yapıya doğru yönelecektir. Bu durumda cephedeki kütle hareketleri ya da yapı elemanları kullanımı ile oluşturulan kentsel arayüz, cephenin hem fiziksel hem de algısal olarak geçirgen olmasıyla birleşince yapı-kent ilişkisi kurulmuş olmaktadır. Kent mekânındaki dinamizm yapı içlerine kadar taşınmış, fiziksel algısal bağlantılar kurulmuş olacaktır.

Cephe duvarları farklı aktivitelere mekân olabilecek farklı arayüz potansiyellerini barındırmaktadır. Yerine göre kendi içinde boşluklar oluşturarak kullanıcılar için farklı deneyimlere imkân tanıyan ve yeni mekânsal çözümler sunan cephe, duraklama alanları olarak farklı kullanıcılar için etkileşim mekânları olabilmektedir (Resim 4.14). Kimi zaman sokak satıcıları için mekân olma kimi zaman yalnızca dinlenmek isteyen birkaç kişinin soluklandığı alan veya sokak müzisyenlerinin kullandığı yerler olma potansiyelini barındırmaktadır. Krier, cephelere ait olan yapısal elemanların, kent dokusunda mevcut olan yapılarla ve dokuyla ortak özellikler barındırmaları sayesinde, yapıların ve cephelerinin

fiziksel çevre ile bütünleşeceğini söylemektedir (Krier, 1988: 122-13). Bu bütünleşme ve uyum mekânsal sürekliliği sağlayarak kent içi algısal etkileşimi güçlendirmektedir.



Resim 4.14. Twelve at Hengshan oteli, Mario Botta, Şanghay (XXI Dergisi, 2014)

Ching, yapılarda mekânı tanımlayan elemanlardan düşey olanların yatay olanlara göre daha çok algılanabildiğini söylemektedir (Ching, 1996). Düşey elemanların kullanımı, yatay hareketlerin dengelemesi, ışık, ses gibi doğal çevresel unsurları denetlemesi ve yönlendirmesi ile fiziksel olarak iç ve dış ayrımını belirgin hale getirmektedir.

Kentsel arayüz tasarımında cephelerden yararlanılırken düşey elemanlarda yapı bölümlenmeleri, kütsel ve yüzeysel girinti çıkıntılar, kullanılan elemanlarda yükseklik farklılıkları, kolon sisteminin yapı yüzünden okunabilir olması, arkat ve saçak gibi elemanların kullanımı ile kentsel yaya mekânına indirgenmesi, yaya ölçeğine yaklaştırılması dikkate alınmalıdır. Yapıların iç ve dış sınırlarını tanımlayan cephelerin açıklıkları iç dış iletişimin kurulması için yardımcı bir bileşendir.

Kentsel mekânda, kent kullanıcılarının kentle ve yapılarla ilişki kurduğu yerler, yapıların cepheleri ve zemin katta oluşturulan kamusal kullanıma açık olan zemin katlarıdır. Yapıların özellikle zemin katlarında oluşturulan detayların yayaların yürüme hızına göre ayarlanması gerekir. Cephelerde bulunan açıklık ve kapalılık oranı dengeli biçimde ayarlanmalıdır. Gerektiğinden fazla kapatılmış olan yapı cephelerinde kullanıcı mekân iletişimi azalır ve güçleşir. Ancak fazla açıklığı bulunan cephelerde ise yayanın yürüyüş ritmini bozacak duruma gelebilir. Bu yüzden iyi tasarlanmış bir cephe, detayları ile kentsel mekânda,

kamusal hayatı hareketlendirir ve kullanıcıların bu alanda daha fazla vakit geçirmelerini sağlar (Gehl, Kaefer ve Reigstad, 2006).

Kentsel arayüzlerin tasarımında kamusal kullanımın yer alacağı, yayaların bölgeyi verimli ve sağlıklı bir şekilde kullanmasını sağlayacak tasarımların göz önüne alınması gerekmektedir. Kamusal alanda sosyal etkinliklerin yapılabilmesi, insanlar arası sosyal etkileşimi artırmakta, mekânı kullanacak olan yayalar için ise aktif bir sosyal süreç sağlamaktadır. Bu kamusal alanlar yalnızca park, bahçe, meydan gibi kentsel toplanma alanları ile sınırlı kalmamalıdır. Aksine sosyal ilişkilerin kent hayatının bütününe yayılabilmesi için, yaşayan aktif olarak kullanılan kentler üretmek gerekmektedir. Yapıların iç mekân kurgusuyla başlayan bu süreç yapı yüzlerinde cepheyle ve kütle biçimlenişiyle devam ederken, yapı parselleri, kamusal binaların bahçeleri, sokaklar, caddeler gibi kentin bütününe uygulanan bir yaklaşıma ihtiyaç duyulmaktadır.

#### **4.6. Küreselleşen Kentlerin Kamusal Alan Anlayışındaki Değişim ve Kentsel Arayüzlerin Kolektif Mekânda Önemi**

Buraya kadar taranan literatürün toparlanması ile geçilecek özet bilgi, araştırma alanının neden Dumlupınar Bulvarı'nda yoğunlaştığını kavramsal bir sebepler zinciri olarak sunacaktır.

Çalışma, kentlerde küreselleşme ile yaşanan değişimleri ele almaktadır. Küreselleşme hareketlerinin getirisi olarak, sermaye dünya genelinde sınırlarını aşarak ülkelere yayılmaya başlamıştır. Bu yayılma sırasında yerel yönetimler küreselleşme yarışında öne çıkabilmek adına, kent mekânında özel sermaye gruplarına çeşitli imtiyazlar sunmaktadır. Kentlerde büyüme ve gelişmenin yönünü zaman içerisinde sermaye grupları yönlendirmeye başlamıştır.

Yerel yönetimlerin yerel ve coğrafi koşullara göre, planlı bir büyüme ile ilerlemesi ve yine yerel özellikleri yansıtan, o coğrafyaya ilişkin kültür ile harmanlanmış kolektif hafızanın sonucu oluşmuş toplumsal bir mekânlaşmanın yerini küresel kent mekânları almıştır. Bu yeni kentsel mekânda kat yükseklikleri, imge olma çabalarıyla çeşitli dikkat çeken cephe hareketleri ve malzeme kullanımları, birbiri ile uyumlu olmak yerine dikkat çekmeyi (en yüksek, en havalı, en baskın, en...) yeğleyen yapılar ile, kamusal mekânı ve kamusal

kullanımı önemsemeyen kentleşme, parsel kullanımları ve azalan kent mekânlarını görülmektedir.

Plansız kentleşmenin bir getirisi olarak ve küresel sermaye gruplarının çıkarları doğrultusunda kentlerde otomobile bağlı ulaşım şekli öne çıkarak kentlerin otoban kenarına ilştirilen yerleşim ve çalışma alanlarından ibaret olmasına sebep olmuştur. Yaygın hale gelen otomobil ulaşımı kentlerde geniş otoyollara ve caddeleri ortaya çıkarmış, kentlerde hız kavramı hakim olmuştur. Bununla birlikte kentlerde yaya hareketleri ve yaya ulaşımı göz ardı edilmeye başlanmış, kentsel zemin sürekliliği sağlanamamıştır. Yollarla ve geniş parsel kullanımlı özel (sınırları belirli, geçirimsiz) arazilerle parçalanmış kent mekânı yayalar için geçirimsiz, erişimi olmayan, algılanması güç bir mücadele alanına dönüşmüştür.

Oysa kent mekânı toplumun var ettiği kamusal alan ve kolektif bir hareket iken, toplumun da kendini varlığı ile var ettiği bir etkileşim alanıdır. Kolektif üretim alanı, var olma var etme alanı olarak kent mekânları kamusal, erişilebilir, algılanabilir bir alan olmalıdır. Kentlinin ortak zemini olmalı, toplumsal iletişim kanalı olmalıdır.

Küreselleşme sonucu oluşan yeni kentleşme, koyduğu sınırlarla, kamusal alan tanımının değişmesi ile, kamu yararının yerinin özel sermaye gruplarının yararının alması ile ortak zeminini kaybetmekte, kentlerde kayıp mekânlar ortaya çıkmaktadır. Bu kayıp mekânlar, yeniden tasarlanabilir ve kente kazandırılabilir. Böylece potansiyel barındıran ancak atıl kalan alanlar dönüşerek kentsel arayüzleri oluşturabilirler.

Kentsel arayüzler, kentte iletişim ve etkileşim için toplumun ortak zeminini sağlamaktadır. Var olan ancak varlığının farkını varılmayan pek çok kent bileşeni kente olumlu kamusal girdiler sağlamak üzere hazırda beklemektedir. Kent kullanıcı ilişkisinin kurulmasında, aktif olarak kullanılan ve toplum tarafından şekillendirilen kamusal alanlar önemli rol oynamaktadır. Fiziksel sınırların kaldırılması, kamusal alan tanımının kamu yararına olacak şekilde net tanımları ile yeniden ortaya konması, topoğrafik verilerin kente olumlu katkılar sağlayacak biçimde düzenlenmesi, yaya zemininin sürekliliğinin sağlanması ve bireysel otomobil kullanımına bağımlılığın azaltılması adına kentte toplu taşıma duraklarının kent ile entegre bir biçimde konumlandırılması ve çevre verilerinin düzenlenmesi ile kentsel arayüzler yeniden kurgulanmalıdır.



## **5. MEKÂNSAL ARAYÜZLERİN Dumlupınar Bulvarı ÜZERİNDE İNCELENMESİ**

Dumlupınar Bulvarı, küreselleşmenin etkisi ile gelişme göstermiş ve kamu yapıları, eğlence merkezleri ve üniversite kampüsleri, pek çok özel şirketin ofis binası gibi çeşitli fonksiyonlar bu alanda yoğunlaşmıştır. Dumlupınar Bulvarı, Ankara'nın batı aksında yer alan, Ankara'nın diğer iller ile bağlantısını kuran dört büyük ana akstan biridir. Diğer üç ana arter Konya Yolu, Samsun Yolu ve İstanbul yoludur. Dumlupınar Bulvarı ise Eskişehir Yolu olarak Ankara'yı diğer kentlere bağlamaktadır. Merkeze doğru Konya Yolu (Mevlana Bulvarı) ile kesişmekte ve İnönü Bulvarı olarak Atatürk Bulvarı (Akay Kavşağı)'na kadar devam etmekte olan Dumlupınar bulvarı, Eskişehir istikametine doğru Temelli ve Polatlı ile devam etmektedir.

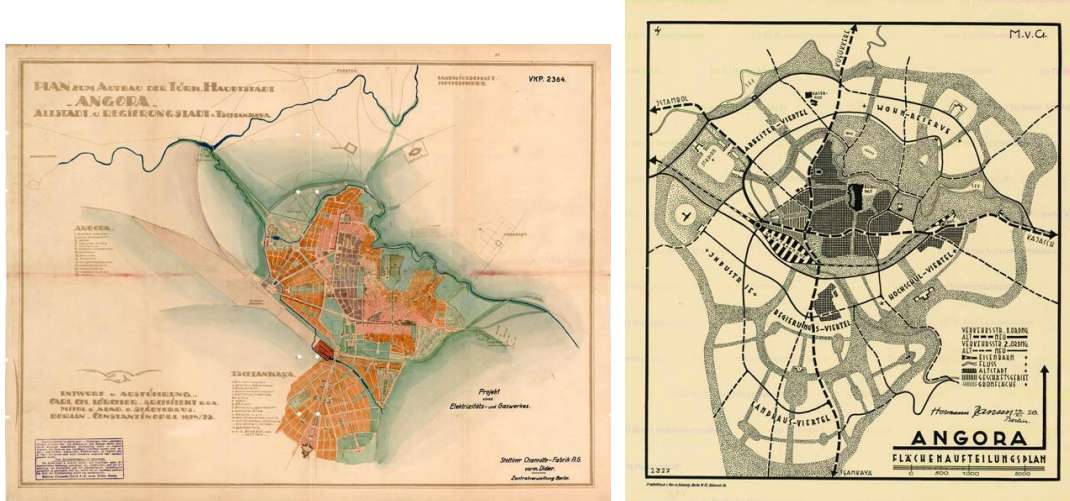
Bulvar boyunca kent yerleşiminin merkezden uzanarak batı hattında ilerleme gösterdiği görülmektedir. Cumhuriyet yıllarından itibaren planlı bir gelişme ile başlayan İnönü Bulvarı (Dumlupınar Bulvarı'nın doğusunda, merkez yönünde devamı niteliğini taşıyan bulvar), bakanlıkların hat boyunca yerleşmesi, bununla birlikte yerleşim alanlarının gelişim göstermesi ile batıya ilerlemiştir. Bulvar hattında yerleşim gösteren üniversite kampüsleri, burada potansiyel öğrenci ve çalışan bireylerin mevcudiyeti ise ilerlemeyi etkin kılan unsurlardan biridir. Hızlı bir şekilde ilerleyen bulvar hattı yapılaşması, kamusal alanların parçalanması, mekânsal sınırların belirmesi ile kamusal alanda geçirgenliğin yok olması, ulaşımın bireysel otomobile bağımlı kılınması ve kentin kurgusunun otomobile odaklı değişmesi (sebepler ve sonucu) ile sonuçlanmıştır. Ankara'nın gelişim aksı olarak Dumlupınar Bulvarı üzerinde yapılaşma hızla devam etmektedir. Bulvar batıya doğru yerleşim ve çalışma alanları ile ilerlemeyi sürdürmektedir.

Ankara'nın kentsel arayüzleri bu aks üzerinde sınırların, toplu taşıma olanaklarının, kamusal-açık kentsel alanların, yapılaşmanın getirdiği mekânsal kurgunun (sokak, yaya mekânı, cephe), kentsel yaya dolaşımının sürekliliği, alt ve üst geçitler gibi incelemeler ile araştırılacaktır.

### 5.1. Ankara'nın Batı Aksı Gelişimi

1924 yılında yapılan Lörcher Planı, Ankara'nın ilk imar planıdır. Zamanla Ankara için yetersiz kalan Lörcher Planı, 1928 yılında hazırlanan ve 1932'de kabul edilen Jansen Planı ile desteklenmiştir. Jansen Planı ana arteri Atatürk Bulvarı olan genel bir plan önermektedir (Cengizkan, 2010). Dumlupınar Bulvarı ise Lörcher ve Jansen Planlarında tanımlanmış olan Bakanlıklar Bölgesi'nin devamı niteliğindedir (Harita 5.1).

1957 yılında Yücel-Uybadin Planı ile ilk kez planlı bir bütünün parçası olarak Eskişehir yoluna doğru bir aks kurgulanmıştır. Kentin batısına uzanan bu aks ile büyüme yönü batıya öngörülmüştür (Yıldırım, 2013).



Harita 5.1. Lörcher ve Jansen Planları (Goethe Enstitüsü)

1969 yılında Bakanlar Kurulu Kararı ile Ankara Metropolitan Alan Nazım Plan Bürosu kurulmuş ve Ankara Nazım İmar Planı çalışmaları başlamıştır. Yücel- Uybadin Planında ön görülen nüfus ve yerleşim verileri aşılmış, sürekli büyüyen kent için yeni yaşam alanları ihtiyacı doğmuştur. 1990 Nazım İmar Planı çizilmiş ve 1990'lı yıllara dek yürürlükte kalmıştır (Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı, 2006: 65). 1990 Nazım İmar Planı, Şenyapılı tarafından Ankara'nın makro formunu tanımlayan en önemli çalışma olarak nitelendirilmiştir (Şenyapılı, 2005: 217). 70'li yıllar ile Kuzey-Güney doğrultulu gelişen kent formunun bir ana koridora bağlı devam etmesi için politikalar üretilmiş, Batıkent, Sincan, Eryaman toplu konut alanları ve Sincan Organize Sanayi Bölgesi gibi odaklar ile batı koridoru doğrultulu plan geliştirilmiştir (Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı, 2006: 65). Böylece hava kirliliğinin daha az olacağı

alanlar yerleşime açılması amaçlanmış, bu şemaya uygun olarak Batıkent, Sincan yeni yerleşmeler ve Çayyolu çekirdek bölge dışında biçimlenmiştir (Günay, 2005: 66).

İstanbul Yolu orta ve alt gelir grupları için konut ve çalışma alanı olarak planlanmakta, Eskişehir yolu güneyinde ise kent merkezinde sıkışmış olan kamu kurumları ile öğretim kurumları ve bu işlevlerin kullanıcısı üst ve üst-orta grup gelirli bireylere özgü konut alanı gelişimi düzenlenen planlar ile öngörülmektedir. Zaman içerisinde üniversite ve kamu kurumlarının bazıları Eskişehir Yolu aksı boyunca konuşlanmışlardır (Şenyapılı, 2005: 217).

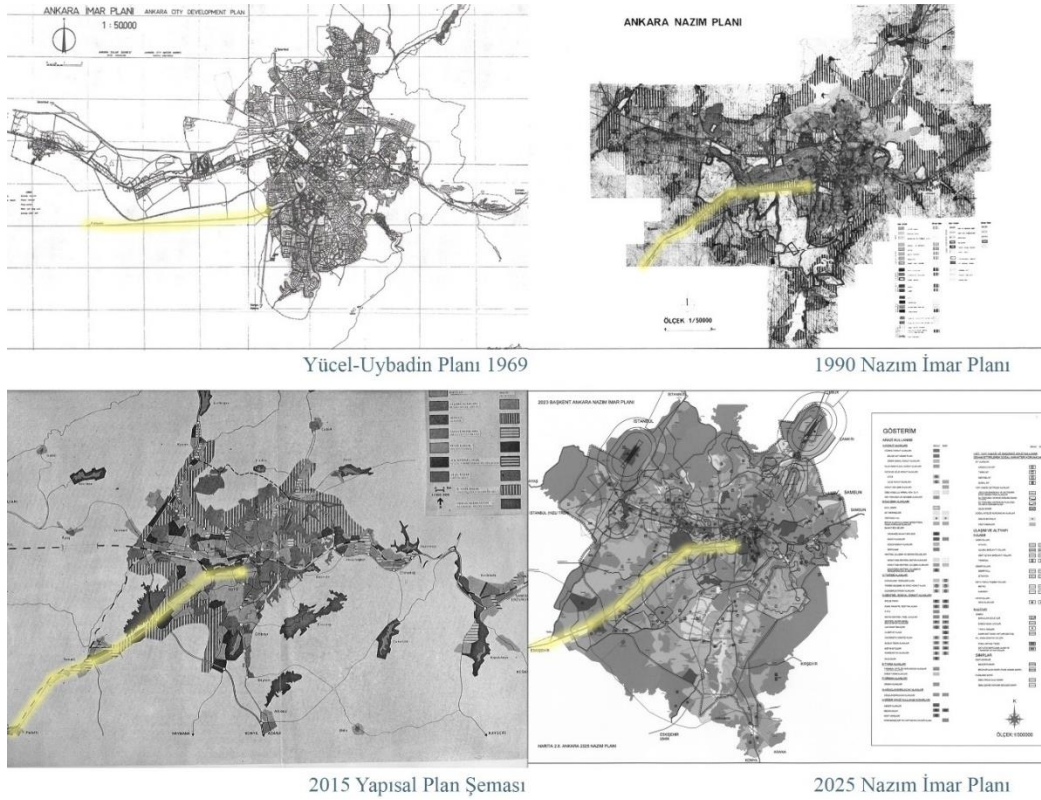
1986 yılında 1990 Ankara Nazım Planı'nın temel ilke kararları korunacak şekilde, 2015 yılı hedef alınarak '2015 Yapısal Planı' hazırlanmıştır. Bu çalışmaya göre Ankara için desantralizasyon öngörülmüştür. Kamu kuruluşlarının yer seçim süreçleri, kent içi ulaşımın örgütlenme biçimleri, merkez oluşumu gibi kentin makroformunu etkileyecek pek çok süreç incelenmiş, düzenlemeler önerilmiştir (Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı, 2006: 66). Ancak 2015 Yapısal Planı ile güneybatı koridorunda gerçekleşen kentsel yayılma güney koridordaki yayıma ile birleşerek Eskişehir Yolu üzerinde ve Konya Yolunda hızlı bir kentsel dönüşüm ile üst gelir grubuna yönelik yapılaşmaya geçmiştir.

Bir üst çalışma olarak 2025 Planlama çalışması yapılarak, konut gelişme eğilimlerini yönlendirme çabası ve güneybatı koridoruna genişleme- yayılma stratejisi geliştirilmiştir (Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı, 2006: 70).

## **5.2. Batı Aksı Eskişehir Yoluna Küresel Sermayenin Yerleşmesi ve Kentin Bu Yönde Büyümesi**

Başkent olmanın doğal bir getirisi olarak sürekli büyüme Ankara için kaçınılmaz bir olgu olmuştur (Harita 5.2). Bu büyüme halinin odağını ise kamu yapıları oluşturmuştur. Eski kent merkezi olan Ulus civarında olan kamu yapıları zamanla taşarak Kızılay civarına Bakanlıklar sitesine yerleşmiştir. Ankara'yı fiziksel olarak biçimlendiren kamu yapıları, yer seçimleri ile kentin ekonomik, sosyal ve kültürel olarak da şekillenmesinde önemli rol üstlenmiştir (Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı, 2006: 70).

1950 yılları sonrasında Bakanlıkların batısında, Eskişehir yolu üzerinde DMO, TCK, DSİ, DİE (TÜİK) gibi kurumların yapılanması Yücel- Uybadin Planı ile başlamıştır. Geniş kampüs alanına ihtiyaç duyan ODTÜ, Hacettepe, Bilkent Üniversiteleri ve MTA, MKE gibi araştırma kuruluşları Eskişehir yolu üzerinde gelişme göstermiştir. Eskişehir Aksı kentin prestij alanına dönüşmüş, 1980 sonrasında Mesa/Koru, Konutkent, Yenikent Bahçelievler Yapı Koop. gibi nitelikli konut alanları ile orta ve yüksek gelir grubunun hizmet alanı olmuştur (Tunçer, 2008: 49).



Harita 5.2. Eskişehir Yolu Aksı Gelişim Süreci (yazar tarafından düzenlenmiştir)

Neoliberal ekonominin etkisi ile 1990'lı yıllarda büyük alışveriş merkezleri, kentin çeperinde sosyal, kültürel ve ticari pek çok etkinliği barındıran yeni yaşam tarzlarının simgesi olmuştur. Kentlerde ortaya çıkan bu yeni yapılanma sosyal yaşamı olduğu kadar kentin kamusal mekânlarını da etkilemiştir (Eraydın, 2014). Kentler zamanla yeşil alanlarını kaybetmiş ve kentlinin boş zamanlarını değerlendirme alışkanlıkları değişmiştir. Ankara'nın batı koridoru olan Eskişehir Yolu, küresel politikaların ve sermayenin de etkisi ile prestij merkezine dönüşmüştür. Aks boyunca yerleşen kamu yapıları, özel şirketlerin yönetim yapıları, değişen sosyal alan tanımını içeren alışveriş merkezleri bölgeyi yüksek gelirli insanların konut alanlarının yerleşeceği cazibe alanına çevirmiştir.

Zaman içerisinde Eskişehir yolunda büyük alışveriş merkezleri, konut alanları, iş merkezleri, kamu kurumları üniversite kampüsleri inşa edilmiştir. Çukurambar bölgesinde kentsel dönüşüm ile yerleşik olan bireylerin sosyal yapısı değiştirilmiş üst gelir sınıfının alanı haline gelmiştir. Bilkent, Beysukent, Ümitköy, Çayyolu, Konutkent hat üzerindeki yüksek gelirli bireylerin konut alanıdır. Eskişehir yolu devamında gelişen Bağlıca, Turkuaz ve Yaprıcak yerleşim bölgeleri ise devam eden yapılaşmanın göstergesidir. Armada, Next Level, Cepa, Kentpark, Gordion Dumlupınar Bulvarı üzerindeki alışveriş merkezleri, Tepe Prime, Maidan, Mahall gibi yeni nesil sosyal mekânlar, ODTÜ, Bilkent, Hacettepe, Başkent, Çankaya Üniversiteleri, Medicana, Bayındır, TOBB, Bilkent Şehir Hastaneleri, pek çok iş kulesi bölgedeki rant değerini artıran etmenlerdir.

Eskişehir yolu olarak kullanılmaya başlanan yol, zamanla kentin içinde yer almaya başlaması ile kentsel otoyol haline gelmiştir. Kentsel otoyollar boyunca uzanan yan mekânlarla ilişkin tartışmalarda kamusal açık alanların nitelikleri ve potansiyelleri araştırılmıştır (Aral, 2003). Yapılan alan çalışmasında Dumlupınar Bulvarı üzerinde kamusal alanların araştırması yapılarak kentsel arayüz potansiyeli taşıyan alanlar tespit edilmiştir.

### 5.3. Dumlupınar Bulvarı Çalışma Alanı Sınırları

Henüz kentin batı yönünde büyümeye başladığı yıllarda üç üniversite kampüsünün varlığı, Dumlupınar Bulvarı'nın gelişmesine katkıda bulunmuştur. 1963 yılında ODTÜ yerleşkesinin kurulmaya başlanması<sup>2</sup>, 1971 sonrasında Hacettepe Üniversitesi Beytepe Kampüsü'nün gelmesi<sup>3</sup> ve son olarak da 1984 yılında Bilkent Üniversitesi'nin batı aksına yerleşmesi<sup>4</sup> ile üniversite öğrencileri ve çalışanlarının bölgedeki hareketliliği başlamıştır. 2000'lere kadar şehrin batı aksında şehirden kopuk olarak varlıklarını sürdüren üniversite kampüsleri, kullanıcılarının günlük ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde gelişim göstermiştir. Ankara'nın batı aksında yaşanan hızlı gelişim ve küresel sermayenin aks üzerinde kendine yer bulması ile üniversite kampüsleri bulvarla ve kent ile ilişki kurmaya başlamıştır. Bulvarın gelişmesinde etkili olan önemli bir faktör, üniversite öğrencilerinin ve çalışanlarının kent merkezi ile arasındaki bağı, Dumlupınar Bulvarı'nın sağlamasıdır.

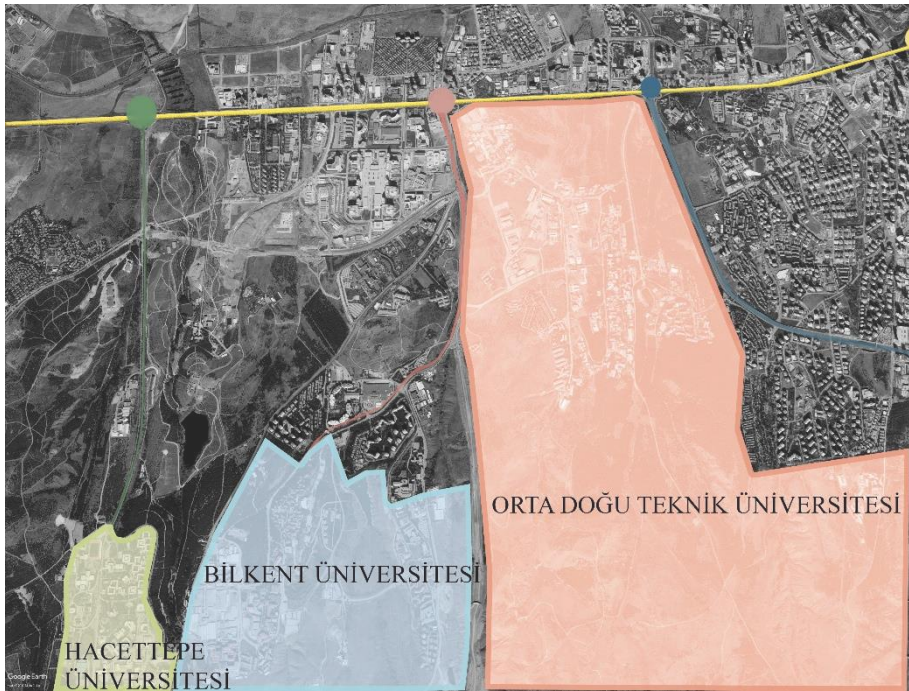
<sup>2</sup> ODTÜ Resmi Sitesi, <http://www.metu.edu.tr/tr/tarihce>

<sup>3</sup> Hacettepe Üniversitesi Resmi Sitesi, <https://www.hacettepe.edu.tr/hakkinda/tarihce>

<sup>4</sup> Bilkent Üniversitesi Resmi Sitesi, <https://w3.bilkent.edu.tr/www/tarihce/>

1990’lar öncesinde birkaç kamu kurumu ve üniversite kampüsleri haricinde pek yapılaşmamış olması ancak küreselleşme ve kentsel planlamalar ile hızlı bir yapılaşma sürecine girmiş olması sebebi ile, merkez yönünde başlangıç noktası Dumlupınar Bulvarı olarak seçilmiştir. Konya Yolu (Mevlâna Bulvarı) ile kesişen Dumlupınar Bulvarı çalışma alanı, Eskişehir yolu yönünde ise Hacettepe Üniversitesi Beytepe Kampüsü kavşağı seçilmiştir. Eskişehir yolunun gelişimine katkı sağlayan 3 üniversite kampüsü, çalışma alanı içerisinde haritalama ve görselleştirmeyi kolaylaştıracak, anlatımı rahatlatıcak olan “çalışma alanını 3 bölüme ayırma” fikrinin de kaynağı olmuştur (Harita 5.3).

Dumlupınar Bulvarı’nın Mevlâna Bulvarı ile kesişiminden itibaren, ODTÜ’ye kadar olan Malazgirt Bulvarı ayrımı ilk çalışma alanı olan birinci bölge olarak tanımlanmıştır. ODTÜ’yü içine alan ve Malazgirt Bulvarı ayrımından başlayıp Bilkent Köprüsüne kadar olan alan ikinci bölge olarak tanımlanmıştır. Son olarak Bilkent Köprüsü’nden Beytepe Köprüsüne kadar olan alan üçüncü bölge olarak tanımlanmıştır (Harita 5.4).



Harita 5.3. Çalışma alanı sınırları- 2019 (Google haritalardan uyarlanmıştır)

Birinci bölge kentsel dönüşüm ile yoğunluğu artan konut dokusu, alışveriş merkezleri, iş kuleleri, sağlık yapıları, eğitim yapılarının bulunduğu çok işlevli bir kullanım söz konusu olan bir bölgedir. İnönü Bulvarı boyunca aks ve çevresinde konut ağırlıklı, küçük

parselasyonlu bir doku hakimken, Dumlupınar Bulvarı birinci bölgeden itibaren aks doğrultusunda değişen yüksek yapılaşmanın başladığı kent dokusu görülmektedir.



Harita 5.4. Çalışma alanı bölgeleme, 2019 (Google haritalardan uyarlanmıştır)

İkinci bölge, Eskişehir Yolu'nun kentin kuzey güney yönündeki bağlantısını sağlayan Malazgirt Bulvarı ile başlamaktadır. İkinci bölgede bulvarın güneyi ODTÜ arazi olarak öğrencilere hizmet vermektedir. Bulvarın kuzeyinde alışveriş merkezleri, kamu yapıları ve özel sektöre ait yapılar bulunmaktadır.

Üçüncü bölgede pek çok kamusal yapı, büyük bir alanda yapılanmış sağlık kampüsü, Hacettepe ve Bilkent Üniversiteleri yer almaktadır. Bilkent ve Beytepe Köprüleri, aksın güneyi ile olan bağlantısını sağlamaktadır.

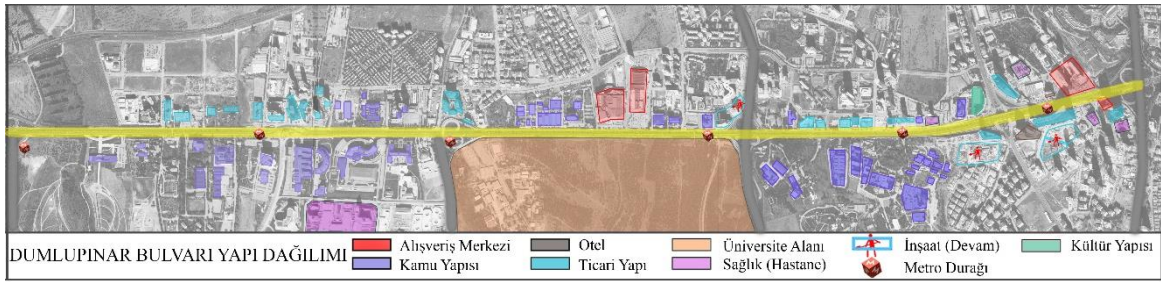
#### 5.4. Dumlupınar Bulvarı Alan İncelemesi

Küreselleşme ile dönüşen mekânlar kentlilerin yaşam şekillerini ve sosyal hayat anlayışını da dönüştürmektedir. Kentlinin boş vakitlerini geçirmek için kullandığı açık alanlar, eğlence, dinlenme ve oyun amacıyla gittiği açık yeşil alanlar sermayenin gündelik hayat alışkanlıklarını değiştirmesiyle birlikte, tüketim anlayışına dayalı kapalı mekânlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Dumlupınar Bulvarı bu değişimin Ankara kentinde gözlenebildiği alanlardan biridir. Mevlâna Bulvarı'ndan itibaren batıya uzanan koridor, küresel sermayenin hareketlendirdiği yapı sektörünün yüksek katlı ve yüksek yoğunluklu yapılaşma alanı olmuştur (Resim 5.1). Yaya odaklı olmayan, algısal ve fiziksel kısıtlara sahip, kentsel mekân kurgusunun zayıf olduğu bulvar, farklı kullanıcı profillerine ev sahipliği yapmaktadır. Kullanıcıların bir kısmı toplu taşıma imkanlarını kullanarak, bir kısmı ise araçları vasıtası ile bulvar üzerindeki yapılara ulaşmaktadır.



Resim 5.1. Dumlupınar Bulvarı üzerinde yüksek yapılaşma (yazarın arşivi, 2019)

Kullanıcı profilinin çeşitliliği, kentsel mekânın hangi yoğunlukta ve sıklıkta kullanıldığı mekânların kamusal alana katkısı olup olmadığı konusunda önemlidir (Aral, 2008). Dumlupınar bulvarı üzerinde birinci, ikinci ve üçüncü bölge özelinde yapıların kullanım amaçları incelenerek, Google Earth harita servisi ile harita üzerinde işaretlenmiştir. Böylece bulvar üzerinde yapılaşmanın hangi yapı türü üzerinde yoğunlaştığı ve bu yapıların hitap ettiği kullanıcı profilinin neler olduğunun gözlemlenmesi amaçlanmıştır. Yapı kullanım amaçları belirlendikten sonra bulvar üzerinde kentsel mekânı etkileyen bileşenler (sınır, araç parkları, yeşil alan vb.) haritalama yöntemi ile analiz edilmiş, bölgenin fotoğrafları çekilerek analizler tamamlanmıştır.

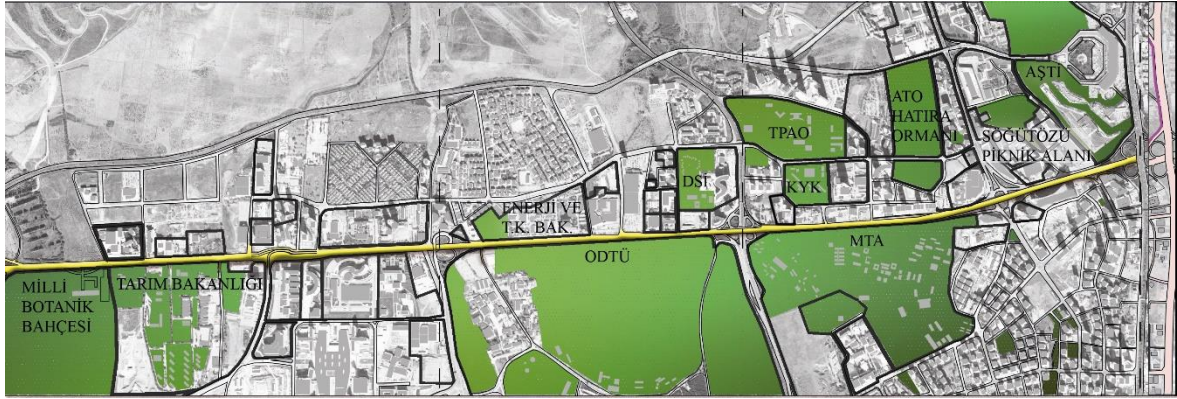


Harita 5.5. Dumlupınar Bulvarı yapı analizi (yazar tarafından oluşturulmuştur)

Geleneksel kent yerleşimlerinde sokak, meydan, yaya kavramlarına önem verilmekte, kentsel kamusal açık alanlar kullanıma sunulmaktadır. Ancak küreselleşme ile, kent dokusunda meydana gelen değişimler, kent mekânlarını ve kamusal alan kavramını değişime uğratmaktadır. Rant mücadeleleri ve yüksek yoğunlukta yapılaşma ile kentsel planlamadaki kararlar sebebi ile Dumlupınar Bulvarı üzerinde kamusal alan kavramı geleneksel anlamından çıkmış, kamusal alan kavramı terkedilmiş, sermaye odaklı merkezler ortaya



Dumlupınar Bulvarı üzerinde yapılan haritalama çalışmasında, bulvar üzerinde yeşil alanların mevcut durumunun sorgulamasına gidilmiştir (Harita 5.7). Bulvarın güney tarafında doğuda yer alan bölge konut alanlarının yer aldığı sokak ve mahalle oluşumlarıdır. Bu sebeple alanda irili ufaklı pek çok çocuk parkı tarzında alanlar vardır. Ancak haritada özellikle kent ölçeğinde etkisi olan, bulvara katkı sağlayan/ sağlayabilecek yeşil alanların durumu dikkate alınmıştır.



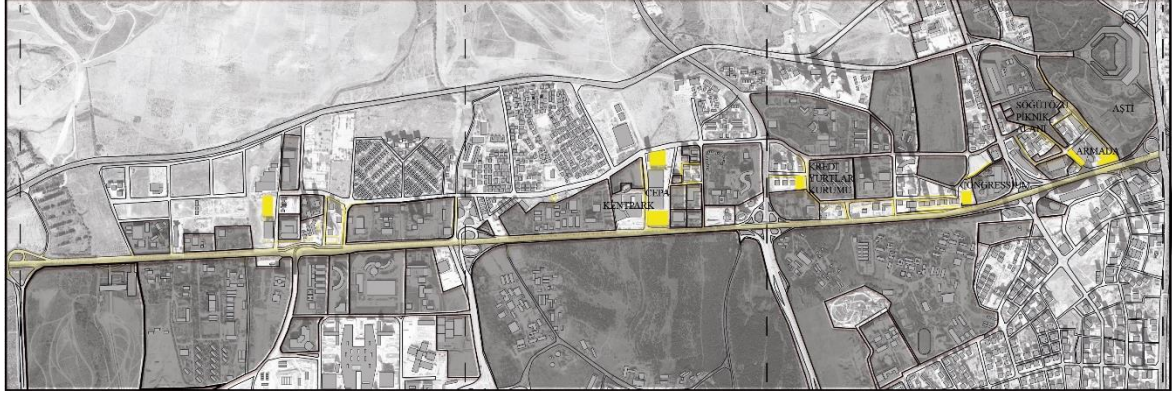
Harita 5.7. Dumlupınar Bulvarı üzerinde yeşil alan (yazar tarafından oluşturulmuştur)

Haritalama sırasında sınırları işaret eden katman açık bırakılarak bu yeşil alanların kente katılım durumları incelenmiştir. Sonuç olarak bulvar üzerinde ve bulvara etkisi olabilecek alanlarda yer alan yeşil alanların tamamı sınırlarla çevrilmiş durumdadır. Kente aktif katılımları mümkün olmayan bu yeşil alanların bir kısmı bulvara görsel olarak hizmet etmektedir (Resim 5.2). Fiziksel olarak erişimin mümkün olmadığı bu yeşil alanlar bulvardan geçenler tarafından algılanabilmektedir. Bu alanlar MTA, ODTÜ, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı ve Milli Botanik Bahçesi'dir.



Resim 5.2. Bulvar tarafından ODTÜ yeşil alanının algılanması (yazarın arşivi, 2019)

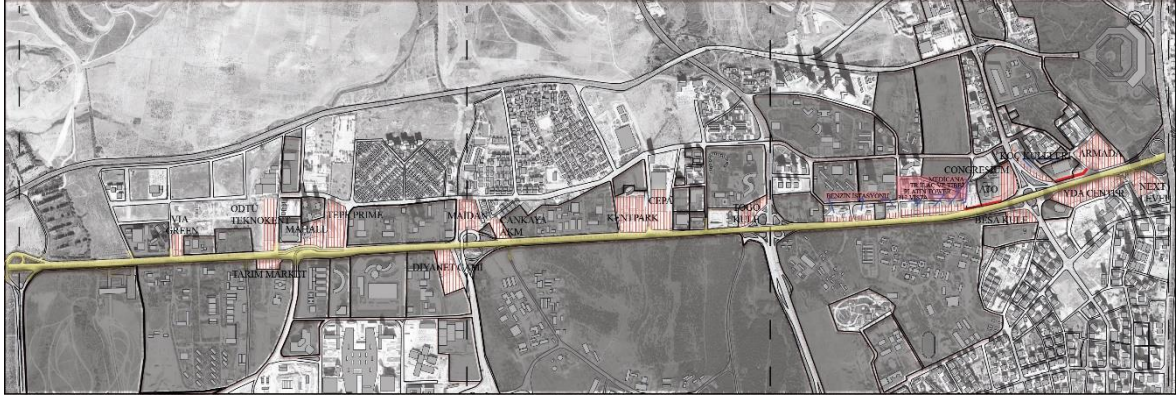
Sınırlarla çevrilmiş durumda olan bulvarda sınırlardan arta kalan alanda yaya dolaşımını etkileyen bir diğer etmen de park halindeki araçlardır. Araçlar için park görevi gören sokaklar ve alanlar bulvar haritası üzerinde işaretlenirken sınırlar katmanı da haritaya eklenerek, kent mekânında sınırlar ve sınırların dışında ikinci bir engel araç park alanlarının bir arada görünebilmesi amaçlanmıştır (Harita 5.8).



Harita 5.8. Dumlupınar Bulvarı üzerinde araç parkı için kullanılan alanlar (yazar tarafından oluşturulmuştur)

Kentleşme politikaları doğrultusunda kentlerde ulaşım otomobile bağımlı hale gelmiştir. Otomobil için oluşturulan yollar kentsel mekânda önemli bir yer işgaline sebep olmaktadır. Yolların yaya sürekliliğini kesintiye uğratması, görsel olarak araçlarla birlikte kent mekânında engel olması söz konusudur. Ancak kentlerdeki araç işgali bununla sınırlı kalmamaktadır. Araçların hareket halinde olmaları kent mekânını parçalarken, park halinde olmaları da kent mekânına zarar vermektedir.

Bulvar üzerindeki geçirgenliği azaltan, sınırlar koyan, kent mekânını bölen tüm bu faktörlere rağmen, bazı sosyal alanlar bulvarda kendine yer bulabilmiştir. Haritada yer alan uzun kırmızı çubuklarla ifade edilen sosyal alanlar kentlinin dışarıdan algılayabildiği, içerisine erişiminin olduğu ve hatta bazılarında bu alanlardan bulvardan içeriye geçişin sağlandığı yerlerdir. Kısa çubuklarla ifade edilen alanlar bulvara yüzünü dönmüş, fiziksel ya da sosyal geçirgenliği iç kısımlara doğru olmayan ancak kentlinin buralarda durduğu, oyalandığı alanlardır. Kırmızı kalın ve bulvara paralel çizgilerle ise geçirgen olmayan yüzler ifade edilmiştir (Harita 5.9).



Harita 5.9. Dumlupınar Bulvarı geçirgen cepheler ve sosyal alanlar (yazar tarafından oluşturulmuştur)

Sosyal alanlar ve geçirgen cepheler haritasına bakıldığında sosyal ve geçirgen alanların dengeli bir şekilde dağılmadığı görülmektedir. Birinci alanda bulvarın güney ve kuzeyine sıralanan bu sosyal alanlar, ikinci alana doğru azalmakta, ikinci ve üçüncü alanda ise kamu alanı ve üniversite kampüsünden arta kalan alanlarda kent mekânına katkı sunmaya çalışmaktadır. Bulvara kamusal ve sosyal yüz sunan bu alanlardan iç kısımlara doğru gidildiğinde çoğu kentsel mekân girişiminin yarıda kaldığı, geçirgen olmayan başka yüzlerle kent mekânının sürekliliğinin sağlanamadığı görülmektedir.

Dumlupınar Bulvarı, bulvar hattı üzerinde kentleşmenin ilerlemesiyle kenti ikiye ayıran bir yol haline gelmiştir. Kuzey ve güneyine yerleşen yapılar ve sokaklar ise ana arterin çevresinde kalmaları sebebiyle hızlı ve yoğun trafik etkisinde üst ve alt geçitler ile birbirine bağlanmıştır. Yol boyu yan mekânlar<sup>5</sup> oluşmuştur. Ancak bu mekânların etkin bir şekilde kullanılabilmesi, kentsel mekâna katılabilmesi onların yayalar için de erişilebilir olmaları ile sağlanabilmektedir.

Kentlerde ulaşımın bireysel araçlara bağımlı olması yoğun trafik, gürültü, hız, stres ve kargaşaya sebep olmaktadır. Yoğunlaşma ile yetersiz kalan yollar genişlemekte ve araç odaklı şekillenen kentler meydana gelmektedir. Yaya ulaşımı ve yaya mekânları arka plana atıldığında kent mekânında kopmalar meydana gelmektedir.

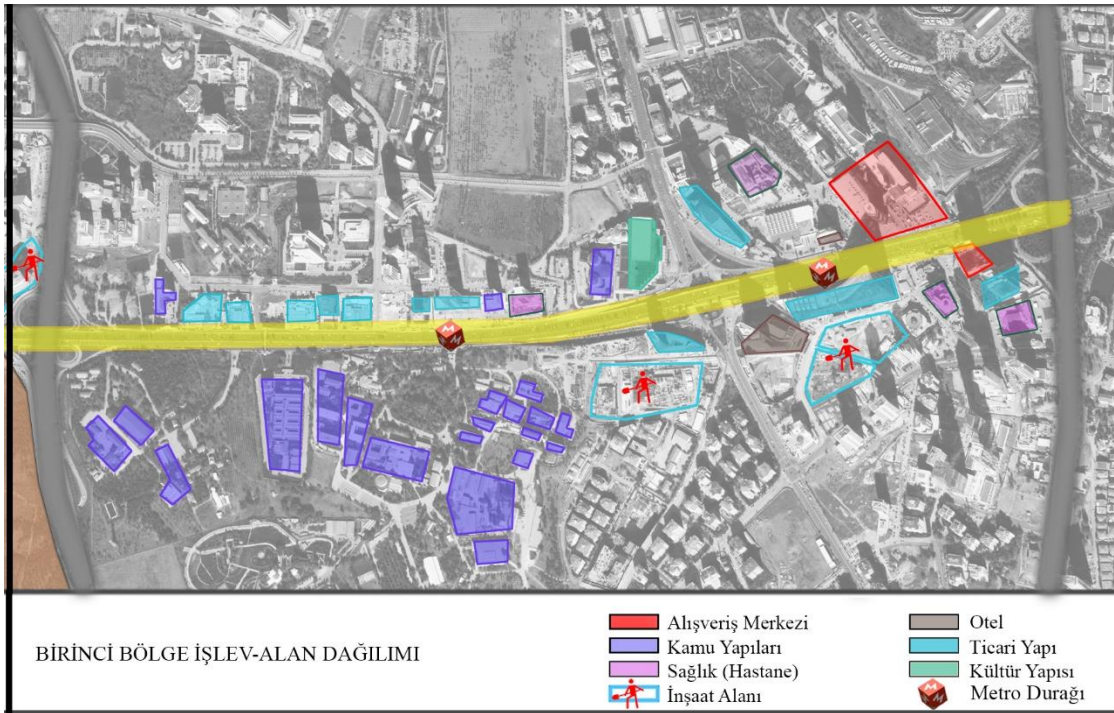
<sup>5</sup> Yan mekân kavramı Aral ve Demirbaş tarafından yüksek yoğunluklu araç kullanımı olan Dumlupınar Bulvarı üzerinde bulunan kamusal özellikler taşıyan ve yaya erişimine müsait alanlar için kullanılmıştır (Aral, Demirbaş, 2015).



sağlanması, zemin sürekliliği, algısal ve fiziksel sınırların aşılması, kamusal alanlarda özel sermayenin denetimi olmaması gereklidir. Ancak bulvarda ve bulvar yanı sosyal alanlarda kayıp alanlar ortaya çıkmaktadır. Bu bölgelerde yaya zemin sürekliliğinin sağlanarak kentsel arayüzler kurgulanarak iyileştirme yapılması gerekmektedir. Bulvar üzerinde kayıp alan olan ya da kentsel arayüz olabilme potansiyeli olan alanlar tespit edilerek çalışma yapılmalıdır.

### Birinci bölge analizleri

Birinci bölgede kamu ve özel sektör yapılarının bir arada bulunduğu, ticari amaçlı inşa edilen yapıların yayıldığı görülmektedir (Harita 5.11). Değişen yüksekliklere sahip yapılar algıda süreklilik oluşturmamakta ve kentte ölçeklerin değişmesine sebep olmaktadır.



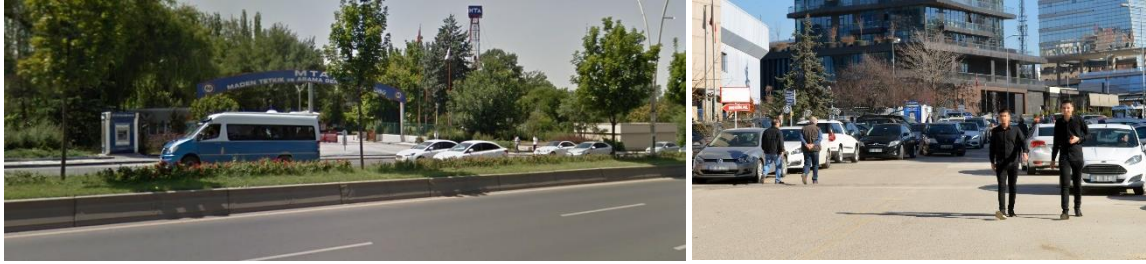
Harita 5.11. Birinci bölge yapı analizi (yazar tarafından düzenlenmiştir)

Birinci bölgede bulvar üzerinde bulunan yapılar şu şekildedir:

- Kamu Yapıları : ATO, MTA, T.C. Sağlık Bakanlığı Türkiye İlaç ve Tıbbi Cihaz Kurumu, Vergi Denetim Kurulu Başkanlığı, Şap Enstitüsü, Yüksek Öğrenim Kredi Yurtlar Kurumu Genel Müdürlüğü
- Alışveriş Merkezleri: Armada, Next Level (Konut, Ofis ve ticari)

- Ticari Yapılar : YDA Sapphire, Koç Kuleleri, Besa Kule, Platin Tower, 312 Vista, Doğan Medya Binası,
- Sağlık Yapıları : Medicana Internationale
- Otel : Mövenpick, JW Marriott
- Kültür : Congresium

Bölgede Ankara Metro Ulaşım Hattı'nın 'Söğütözü' ve 'MTA' duraklarını bulunmaktadır. Yaklaşık 2,5 km uzunluğunda olan Dumlupınar Bulvarı çalışma alanı birinci bölge boyunca kamusal alan olarak nitelendirilen meydan ya da açık alan düzenlemesi yoktur. Yeşil alan olarak MTA Kampüsü, Vergi Denetim Kurulu Başkanlığı ve Şap Enstitüsü Müdürlüğü bahçeleri mevcut olmakla birlikte (Resim 5.3) bu alanlar kamusal kullanıma açık değildir. Bulvara uzanan sokaklarda yaya ulaşımı geri plana atılarak araç öncelikli ulaşım önem verildiği otoparkların kaldırımlardan ve yaya dolaşımından daha baskın olması ile anlaşılmaktadır (Resim 5.3).



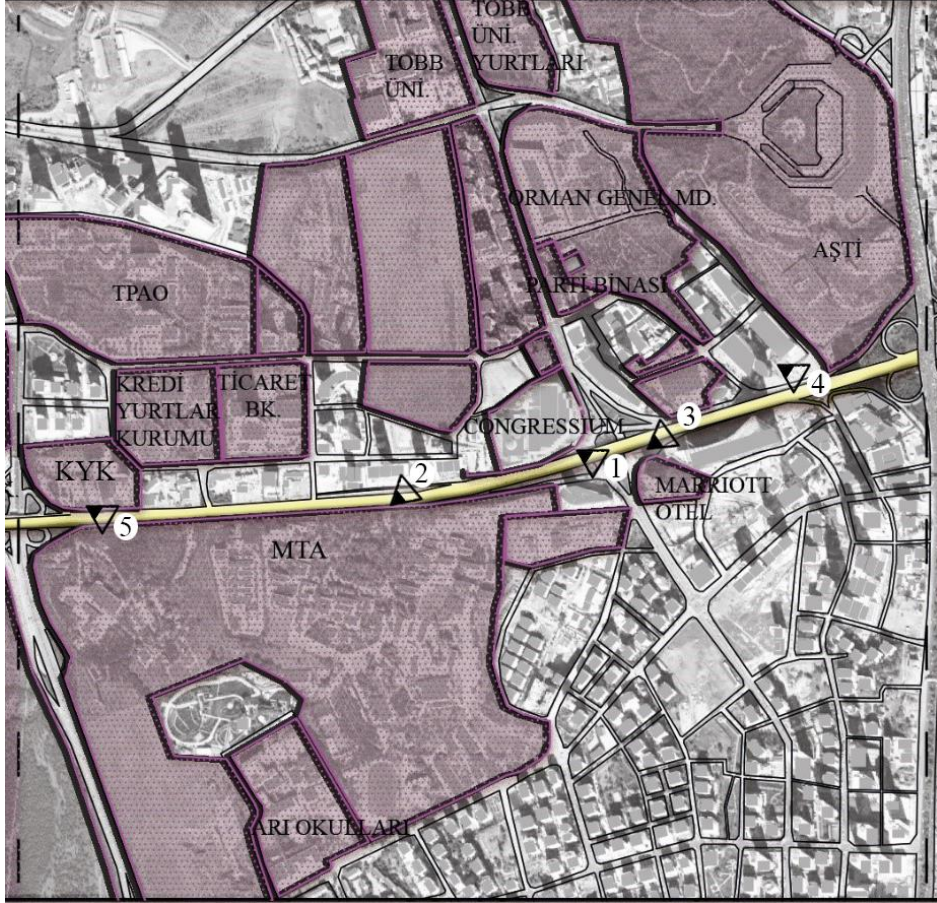
Resim 5.3. MTA kapısı ve araç öncelikli bir sokak (yazarın arşivi, 2019)

Birinci bölgede yer alan sınırların çoğu kamu yapılarına aittir (Harita 5.12). Güvenlikli bir giriş ile erişilebilen bu alanlar, duvar ve tel örgü gibi elemanlarla geçişi engellenmiştir. Kamu yapılarının yanı sıra bölgede bulunan otelin etrafı duvarla çevrilmiş olup, Congresium etkinlik yapısının girişi ise yalnızca belirlenmiş bir yerden yapılmakta, bahçesi tel örgü ile sınırlandırılmış durumdadır (Resim 5.4, 1 numaralı gösterim).

Ankara Şehirler Arası Otobüs Terminali (AŞTİ), bulvardan görsel olarak algılanabilmekte, ancak fiziksel olarak erişimi mümkün olmamaktadır. Sınırları belirlenmiş ve çevrilmiş olan arazinin yolcular için yalnızca Konya Yolu bağlantısı bulunmaktadır. Maden Tetkik Arama Genel Müdürlüğü kampüsü, bulvar hattı boyunca Odtü kampüsüne kadar uzamaktadır ve tüm bu alanın çevresi sınırlarla çevrilmiş olup, bulvar üzerinde yaya geçişine izin vermemektedir (Resim 5.4, 3 numaralı gösterim). Tel örgü ve duvar ile kent mekânının

sınırlandırılmasının yanı sıra Dumlupınar Bulvarı ve bulvarın araç trafiği yaya ulaşımı ve kent algılamasını etkilemektedir (Resim 5.4, 2 numaralı gösterim).

### *Birinci bölge sınır analizi*



Harita 5.12. Dumlupınar Bulvarı birinci bölgede sınırlar (yazar tarafından oluşturulmuştur)



Resim 5.4. Sırayla Congressium, Mariott Otel önü, MTA sınırlar (yazarın arşivi, 2019)

Kent mekânında yer alan sınırlar fiziksel erişimi kısıtlarken, kent mekânını kesintiye uğratan güvenlik denetimleri de bulunmaktadır. Bölgede yer alan Armada Alışveriş Merkezi, alışveriş binaları ve ofis kulelerinin bulvar yüzünde kentsel bir meydan oluşturmaya

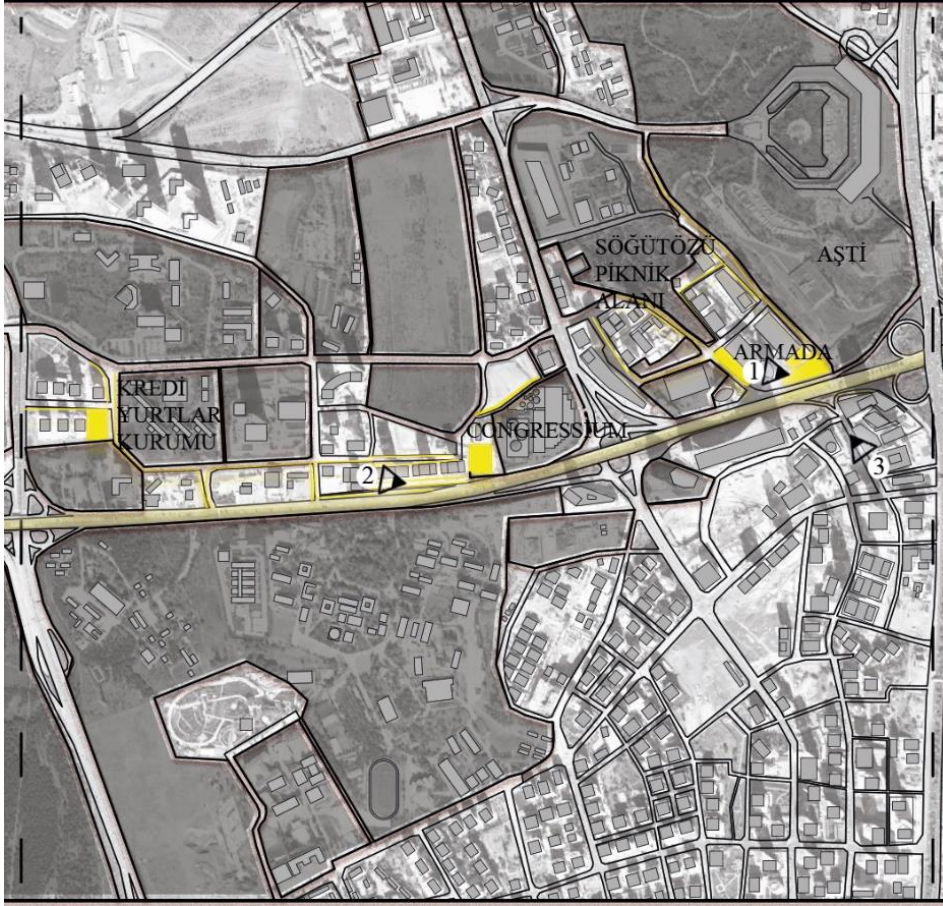
çalışmaktadır. Ayrıca iki yapının arası Armada Hayat Sokağı olarak sosyal bir alan sağlamaktadır. Ancak burada kamusal alan, sosyal alan, kent meydanı gibi kavramların işaret ettiği anlamın dışında bir mekânsal durum söz konusu olmaktadır. Meydanın sosyal alana bağlanan geçiş noktasında güvenlik taraması için konulan kutu ve denetimsiz geçilmemesi için konulmuş engeller bulunmaktadır (Resim 5.5).



Resim 5.5. Kamusal alanda sınırlar, Armada (yazar tarafından düzenlenmiştir)

Sınırlar haritasının birinci bölgesinde, kentsel mekânın yer yer sınırlandırıldığı, dolaşıma serbest alanlarda ise araçlar, güvenlik taramaları ve yollar ile kentin bölündüğü gözlenmektedir. Alan üzerinde görsel sürekliliği kesen yüksek ve geçirimsiz duvarlar bulunmamakta, fiziksel olarak yaya zeminini bölen, erişimi kısıtlayan sınırlar yer almaktadır. Bu sınır-duvarların haricinde kamusal alanda sınır teşkil eden diğer faktörler ise araç yolları, araç park alanları, güvenlik taramalarıdır.

### Birinci bölge araç park alanı analizi



Harita 5.13. Dumlupınar Bulvarı birinci bölgede araç parkı için kullanılan alanlar (yazar tarafından oluşturulmuştur)

Çalışma alanı birinci bölgede Armada Alışveriş Merkezi'nin bulvar tarafından ön yüzünde ve yan cephesinde araçların parkı için ayrılmış alanlar, ayrıca iç sokaklara kadar yoğun bir araç kalabalığı mevcut olmakla birlikte, Harita 5.13'te 2 numara ile işaretli alanda, Congressium-ATO bahçesinde ve çeşitli sokaklarda da araç yoğunluğu görülmektedir (Harita 5.13). Bulvar üzerinde bulunan yapılara erişim için öncelikle bu araçlar aşılmalı, yayalar geçebileceği aralıklar bulmalıdır.

Resim 5.6'da Armada AVM'nin yayalar için sunduğu dolaşım alanı (kırmızı gösterim), araç otoparkı olarak kullanılan alanlar (yeşil alan) ve Armada çevresindeki araç yolları (turuncu) gösterilmiştir. Yaya zemininin kentten araç otoparkı, devamında Dumlupınar Bulvarı araç yolları ve trafiği ile koparıldığı görülmektedir. Sokak aksının Dumlupınar Bulvarı yönünde devam ederek araç yolunu aşması ve yaya aksı sürekliliğinin sağlanması tasarımcı firma tarafından hedeflenmiştir. Ancak yapının güncel durumuna bakıldığında tasarlanan meydan

ve sokak aksı devamlılığının tam olarak gerçekleşmediği görülmektedir. Eskişehir yolu için karşıya geçişin üst geçit ile sağlandığı ve araçlar için ayrılan otoparkların varlığı ile meydan olarak ayrılan alanın yalnızca bir geçiş mekânı olarak işlediği görülmektedir (Resim 5.6).



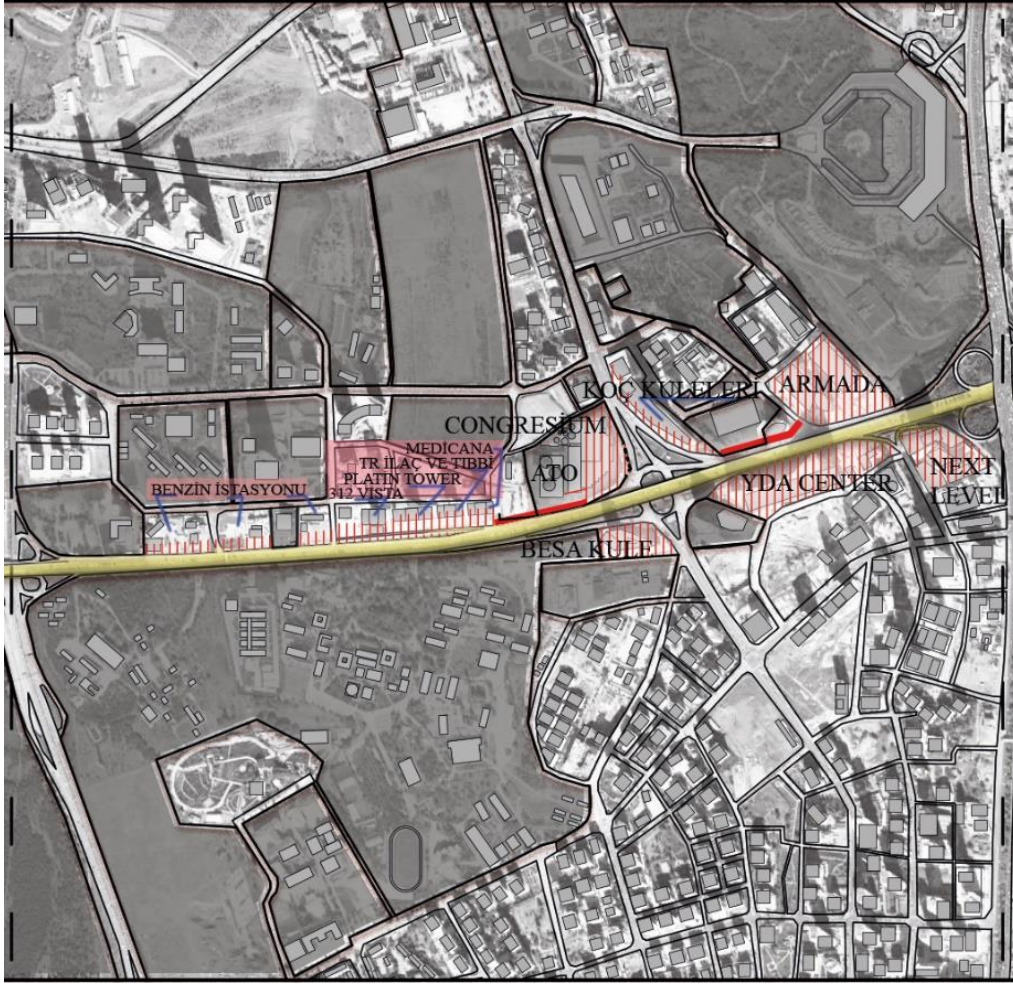
Resim 5.6. Armada avm önü araç park alanı (yazarın arşivi, 2019)

Resim 5.7’de ise sokaklarda ve kaldırımlarda var olan araç terörü yer almaktadır. İki numaralı fotoğraf Kızılırmak mahallesinden bulvara doğru bakış yönünde çekilmiştir. Araçlar sebebi ile algılanamayan sokak algısı ve kaldırıma park etmiş olan araç kent mekânında algıyı ve hareketi etkileyen faktörlerdir. Üç numaralı görselde, solda yer alan yapılara bulvar üzerinden erişim görülmektedir. Yapı yüzlerinin araçlarla çevrili olması yapı zemininde yer alan dükkanların hem erişimini hem de görünürlüğünü etkilemektedir.



Resim 5.7. Kent mekânında araçların park işgali (yazarın arşivi, 2019)

*Birinci bölge geçiş cephe ve sosyal alanlar analizi*



Harita 5.14. Dumlupınar Bulvarı birinci bölge geçiş cephe ve sosyal alanlar (yazar tarafından oluşturulmuştur)

Armada, YDA Center ve Next Level'in bulvarın iki yanına sıralandığı görülmektedir (Harita 5.14). Bu alanlar kent kullanıcısının vakit geçirebileceği, sosyalleşebileceği kent mekânları sunmaktadır. Ancak bu sosyal alanların birbirleri ile bağları olmamakta, kentsel arayüz oluşturmamaktadırlar. Aynı şekilde Congresium, Beş Kuleleri (bazada yer alan sosyal alanlar) ve Koç Kuleleri (bazada yer alan sosyal alanlar) de araç yolları ile birbirlerinden koparılmakta, yayalar için birinden diğerine kolay ulaşılabilir olmamaktadırlar.

Medicana, Platin Tower ve 312 Vista gibi ofis kulesi altı bazalarda dükkân vb. ile kentlinin uğrak noktası iken, devamında yer alan petrol ofisleri ise fırın, çorbacı vb. yeme- içme alanları barındırmaları sebebi ile kentlinin vakit geçireceği yerler olmuştur. Ancak bu sosyal alanlar bulvarın kent ile ilişkisini kurmak üzere tasarlanmamıştır. Bulvar üzerinde sosyal bir

yüz olarak karşımıza çıkan bu dükkanlar içeri mahallelerle görsel ya da fiziksel bir iletişim halinde değildir. Bu alanlar yüzerinin tamamen bulvara dönmüş olan yerlerdir.

Armada avm, 1998-2002 yıllarında, A Tasarım Mimarlık'ın projesi ile yapılmıştır. Dumlupınar Bulvarı'nın merkeze yakın kısmında yer almaktadır ve bulvarın Beytepe köprüsüne kadar olan ve tezin inceleme alanı kapsamında inşa edilen ilk alışveriş merkezidir. İlk yapıldığı yıllarda düşey ofis kulesi ve yatayda alışveriş merkezi olarak inşa edilen Armada, batı koridorundaki gelişme ile 2004-2010 yıllarında ikinci bir alışveriş yapısı ve sosyal alanlarla büyümüştür (Resim 5.8). 2006 yılında Kanyon alışveriş merkezi ile Türkiye'de kapalı bir kutu içinde vakit geçirme fikri dönüşmeye başlamış, tasarlanan alışveriş merkezleri kentsel bir bütünleşmeyi, etkinlik alanlarını ve açık alanları da önermeye başlamıştır. Bu kapsamda Armada da çeşitli kentsel fikirler ile büyüyerek yenilenmiştir.



Resim 5.8. Armada avm ilk yapı, 1998-2002 (A Tasarım Mimarlık); Avm ve ofis kulesi  
<http://atasarim.com.tr/tr/proje/armada>

Yapılan ikinci alışveriş merkezi ile kullanıcıları kapalı bir kütle içerisine alarak kentten koparan bir kurgu yerine, iç ve dış mekânın birlikte kurgulandığı bir tutum sergilenmiştir. Ayrıca iki yapı arasında kafe tarzında vakit geçirilecek dükkanlar ve peyzaj düzenlemesi ile sosyal bir sokak oluşturulmuştur. Oluşturulan 'Hayat Sokağı', etkinliklerin düzenlendiği ve sosyal hayatın var olduğu, kentlinin vakit geçirmeye geldikleri bir alan haline gelmiştir.

Tasarım ekibinin anlattığına göre, Armada'nın yapı girişlerinin olduğu, Dumlupınar Bulvarı'na bakan yüzünde meydan ve aktivite alanı olarak tasarlanarak, Hayat Sokağı'nın da Söğütözü'ne doğru açılan bir yaşam alanı olması hedeflenmiştir. Dönemin imar planlarına göre peyzaj ve yaya sürekliliğinin kuzeyde üniversiteye kadar, güneyde ise Dumlupınar Bulvarı'nı alttan geçerek devamını etmesi planlanmıştır (A Tasarım Mimarlık).

Ancak yapının güncel durumuna bakıldığında tasarlanan meydan ve sokak aksı devamlılığının tam olarak gerçekleşmediği görülmektedir. Eskişehir yolu için karşıya geçişin üst geçit ile sağlandığı ve araçlar için ayrılan otoparkların varlığı ile meydan olarak ayrılan alanın yalnızca bir geçiş mekânı olarak işlediği görülmektedir. Meydandan sokağa geçişte ise, güvenlik taraması getirilmiş, sokak giriş ve çıkışı sınırlandırılmıştır. Hayat Sokağı'nı kullanmak isteyen kullanıcılar, güvenlik taramasından geçerek kontrollü bir şekilde alana alınmaktadırlar. Bu güvenlik taramaları, geleneksel sokak tanımının dışında başka bir sokak anlayışı ortaya çıkarırken sokağın devamlılığının da aksamasına sebep olmaktadır.

Hayat Sokağı giriş ve çıkışı arasındaki kot farkı rampa ve merdivenler ile çözülmüş, sokak üzerinde yaya yürüyüşü için gerekli süreklilik sağlamıştır (Resim 5.9).



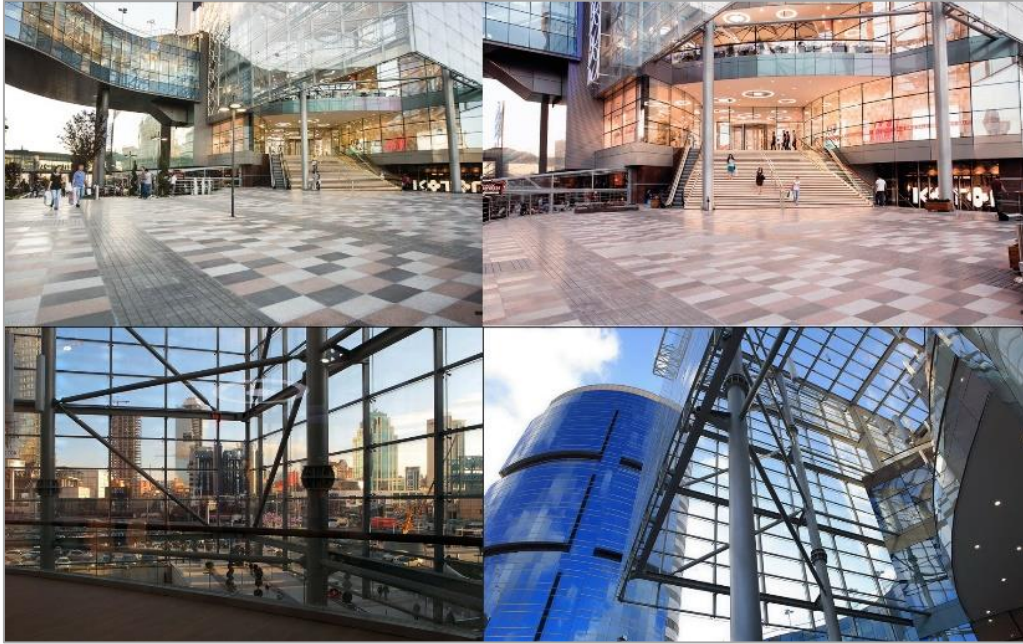
Resim 5.9. Hayat sokağında peyzaj ve topoğrafya düzenlemesi (yazarın arşivi, 2019)

Karşılıklı olarak konumlan kafe, bar ve restoranlar her iki yapıyı birbirine bağlarken sokakla yapı içinde barınan programları bütünleştirerek yaya mekânın etkin şekilde kullanılmasına yardımcı olmaktadır. Bununla birlikte peyzaj düzenlemesi ve kent mobilyaları ile oturup dinlenmeye, başkalarıyla etkileşime girmeye yardımcı elemanlar barındırmaktadır (Resim 5.10).



Resim 5.10. Armada Hayat Sokağı (yazar tarafından düzenlenmiştir)

Cephede kullanılan cam küp, şeffaflığı ile görsel olarak yapının iç dış iletişimini sağlamaktadır. Görsel sürekliliği sağlayan şeffaf cephe aynı zamanda kullanıcının sokakla olan ilişkisini kısmen sağlamaktadır (Resim 5.11).



Resim 5.11. Armada cephe, <http://atararim.com.tr/tr/proje/armada>

Armada alışveriş merkezi ve Hayat Sokağı, alışveriş merkezlerinin kapalı birer kutu olup, kullanıcıyı sokaktan koparan, kent ile iletişim kuramayan halinden evrilerek kentsel bir alan olma yolunda dönüşümün öncüsü bir projedir. Buna rağmen bölgedeki kentsel gelişimin durumu göz önüne alındığında hedefine tam ulaşamamış, sosyal bir alan olmasına rağmen

kentsel arayüzleri barındıran kamusal bir alan olamamıştır. Yaya olarak alana ulaşım, kentin diğer noktalarına süreklilik gibi bazı aksaklıkları da barındırmaktadır.

Next Level projesi 2014 yılında, Dumlupınar Bulvarı ile Mevlâna Bulvarı kesişiminde, Brigitte Weber Architects'in tasarladığı proje ile yapılmıştır (Resim 5.12). Karma kullanımlı olan proje, konut kulesi, ofis kulesi ve alışveriş merkezinden oluşmaktadır. Next Level her ne kadar iki ana arterin kesişiminde yer alsa ve iki aksa cephe verse de Mevlâna Bulvarı bağlantısı bulunmamaktadır.



Resim 5.12. Next Level'a Mevlana Bulvarından bakış  
<http://brigitteweber.com/?s=selected-projects&d=all>

Next Level'a en yakın metro durağı yaklaşık 300 metre uzaklıktaki Söğütözü durağıdır. Yaklaşık 200 metre mesafede ise Dumlupınar Bulvarı üzerinde üst geçit bulunmaktadır. Araç ile yaklaşımda Dumlupınar Bulvarı üzerinden Bayındır Mahallesi'ne bağlanarak alışveriş merkezi, konut ve ofis otoparklarına girişler sağlanabilmekte, Mevlana Bulvarı üzerinden direkt bağlantısı bulunmamaktadır.

Proje kapsamında alışveriş merkezi girişinin olduğu sokağa göre üst kotta kalan, alışveriş merkezinin terasını oluşturacak bir platform oluşturulmuştur. Platformda kafe ve restoranlar ve bir de sinema bulunmaktadır (Resim 5.13). Açık alanda oturma birimleri ve havuz ögesi ile alan vakit geçirme alanları oluşturulmuş, sosyal iletişim ve etkileşimin önü açılmıştır.



Resim 5.13. Next Level Projesi (yazar tarafından düzenlenmiştir)

Platform topoğrafik olarak Mevlâna Bulvarı yönünde cadde kotundan giriş almaktadır. Bununla birlikte Mevlana Bulvarı'ndan birebir bağlantılı olarak değil, alışveriş merkezi giriş kotundan bir rampa ile üst kota çıkılarak üst kottaki giriş kullanılabilmektedir. Kamusal alana arazinin oturduğu farklı kotları kullanarak giriş yapmak mümkündür, ancak bu kamusal açık alana giriş yapmak için güvenlik taramasından geçilmesi gerekmektedir (Resim 5.14). Geleneksel anlamda biçimlenmiş ve işleyen bir meydan tanımının aksine burada oluşturulan meydan, sınırlarında güvenlik geçişleri olan, sokaklardan bağlanarak aks boyunca ilerlenip gelinen değil, belirli yerlere dek araçla gelinerek giriş yapılan ticari bir alan olmuştur.

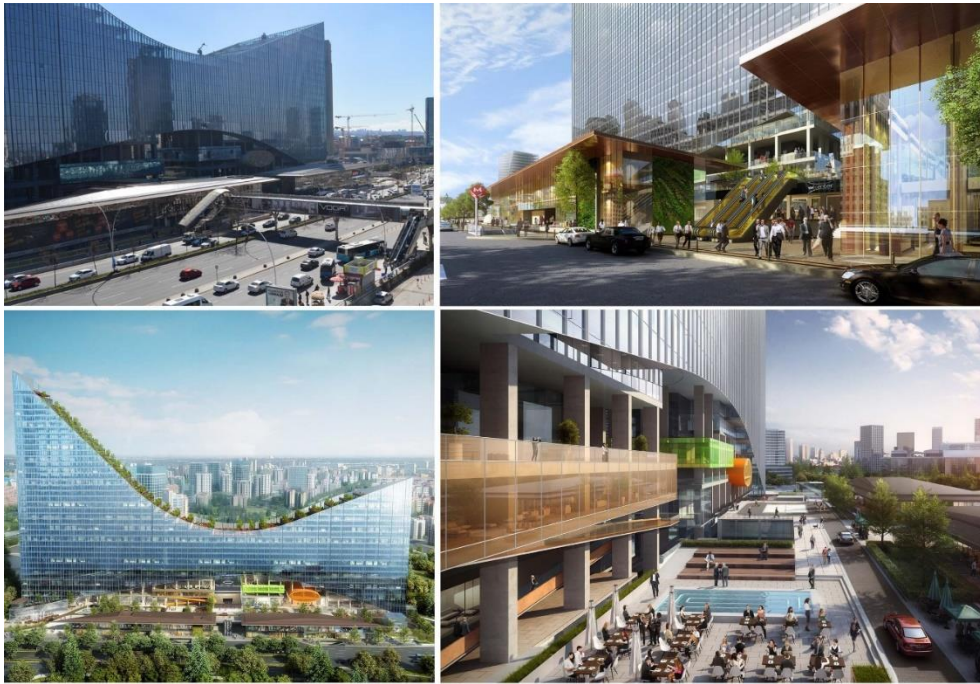


Resim 5.14. Next Level AVM giriş kapısı ve platform girişi (yazarın arşivi, 2019)

Next Level'da oluşturulan sosyal alanlar kentin devamlılığı olmaktan çok kendi içerisinde kamusalılık sağlamaktadır. Kentsel bir arayüz olmaktan ziyade yapı sınırları dahilinde, kente özgü değil kendine özgü alanları taşıyan karma kullanımlı bir projedir.

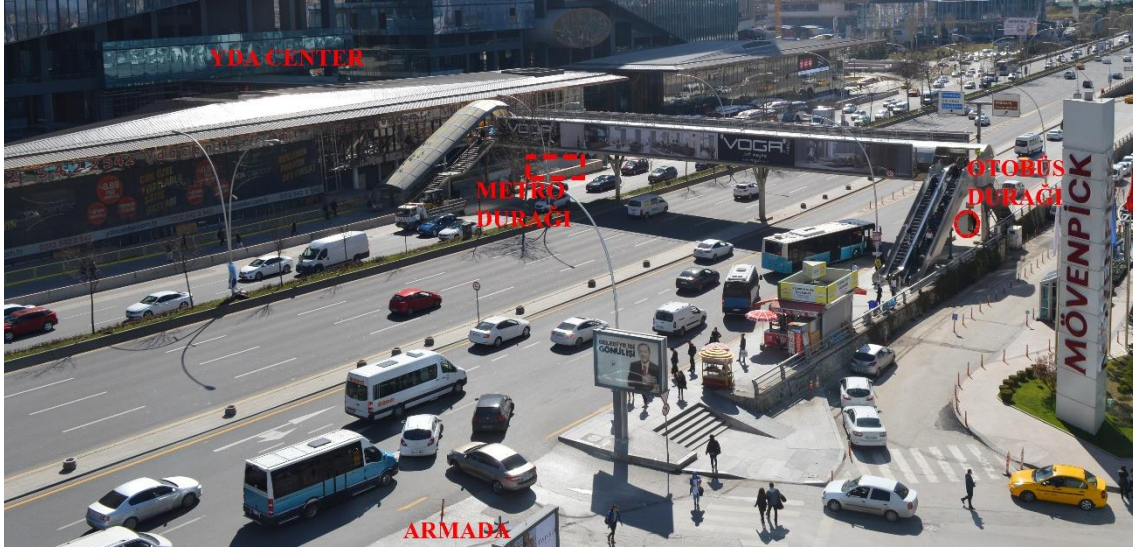
İnceleme alanının birinci bölgesinde yer alan YDA Center, yapı devam etmekte olan bir merkezdir. Yapıya ilişkin bilgiler, kendi resmî sitesinden alınmıştır. Yapı üst kotlarında ofisleri barındıran, alt katlarında ise sosyal alanlar barındıran bir proje olarak tasarlanmıştır. Yapı içerisinde restoran, kuaför, spor salonu, konser ve etkinlik alanları, sanat galerisi gibi birimler eklenmiştir (YDA Center Resmi İnternet Sitesi).

Yapı sunduğu işlevlerin yanı sıra cephede kurguladığı görsel geçirgenlik ile ve bulvar - kentin iç kısımları arasında kurduğu köprü vazifesi ile kentsel bir arayüz sunmaktadır. Zeminde bulunan plaza farklı kotlara oturan avlularla ve bu avluların bağlandığı sokaklarla ayrıca bu alana yerleştirilen sosyal alanlarla kent mekânı, kentsel arayüz sunmaktadır (Resim 5.15). Ancak yapı plazasının bulvar ile ilişkisi bir miktar kısıtlanmıştır. Sokak tarafında yapılan dükkanlar, bulvar ile yapı zemininde bulunan sosyal alanların etkileşimini keserek, daha izole bir alan yaratmaktadır.

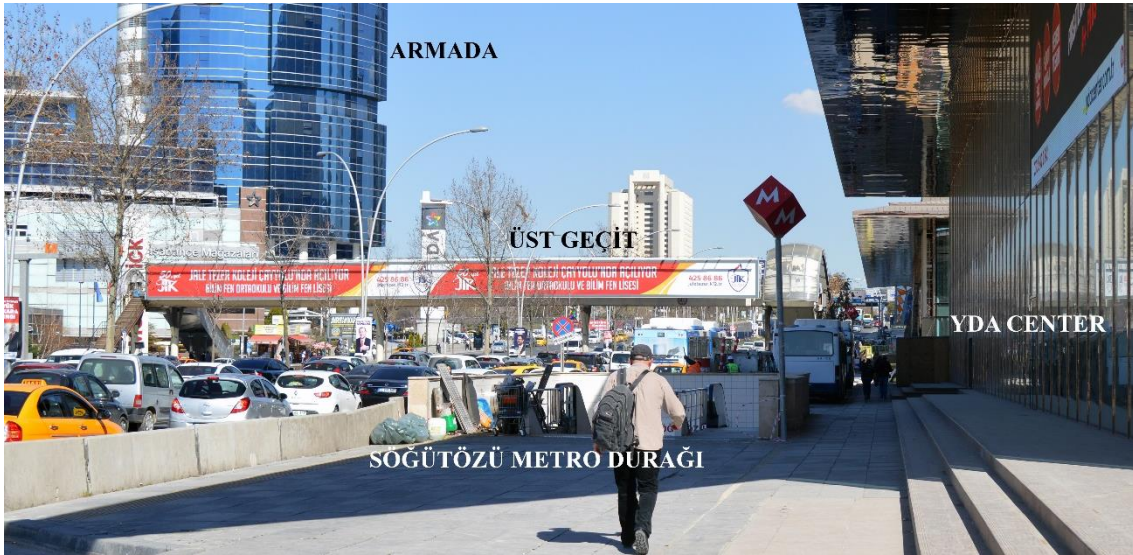


Resim 5.15. YDA Center görselleri (YDA Center İnternet Sitesi, ilk kare yazarın arşivi, 2019)



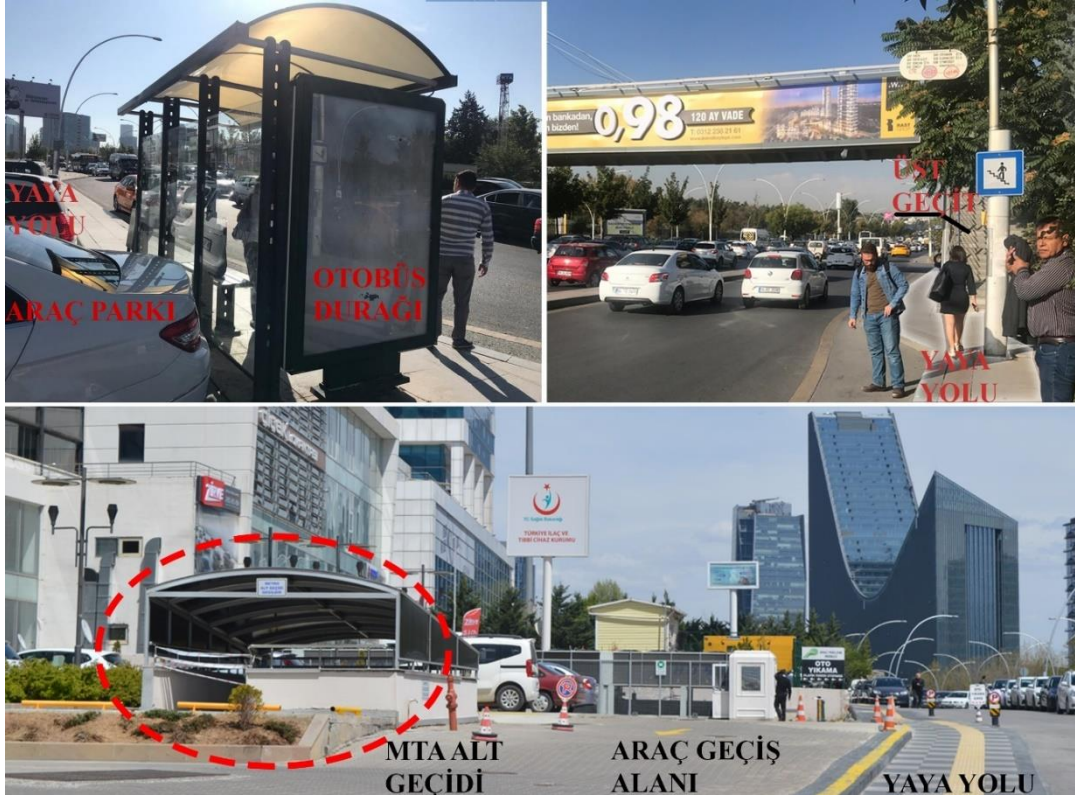


Resim 5.16. Söğütözü üst geçit (yazarın arşivi, 2019)



Resim 5.17. Söğütözü metro durağı (yazarın arşivi, 2019)

MTA metro durağı, otobüs durağı ve alt geçit ile ilişkilidir. Bulvarın güneyinde yer alan MTA sınır hattı ile kuzeyde bulunan Medicana Hastanesi, 312 Vista ve Platin Tower kulelerini ve devamında yer alan petrol ofislerini bağlayan bir alt geçit, yolun her iki tarafında durağı olmasıyla MTA metrosu, ayrıca batıya doğru bir üst geçit ile birbirine bağlanmaktadır. Ancak alt ve üst geçitlerin, metro ve otobüs duraklarının kente bağlanmalarında sıkıntılar görülmektedir. Yaya zeminlerinin sürekliliğinin devam edemediği, park edilmiş araçlar, araçlar için ayrılmış geçiş yolları ve yoğun bulvar trafiği arasında sıkışmış olan kaldırımlar birkaç kişinin yan yana yürümekte zorlanacağı kadar dardır (Resim 5.18). Bir de bu kaldırımların üzerine basan üst geçit merdivenleri, otobüs durakları ile kaldırımda yürümek zaman zaman mümkün olmamaktadır.



Resim 5.18. MTA otobüs durağı, üst geçidi ve alt geçidi (yazarın arşivi, 2019)

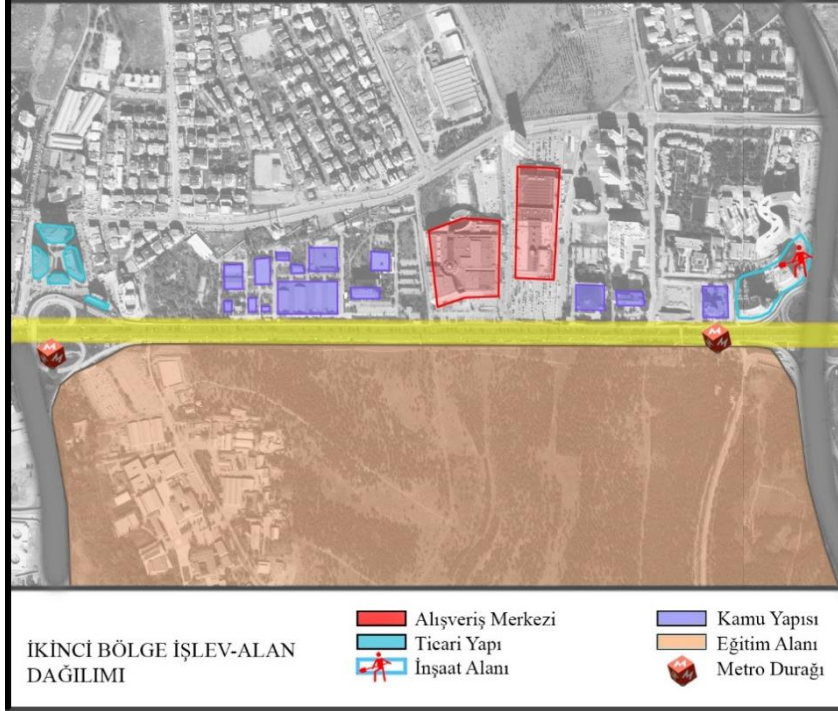
MTA metro durağının çıktığı alan, Dumlupınar Bulvarı ile araç servis yolu arasında kalmaktadır (Resim 5.19). MTA metrosundan çıkan kullanıcı servis yolunu geçerek bir kişinin yürüyebileceği ölçülerde olan yaya yoluna ulaşarak yoluna devam etmek zorundadır.



Resim 5.19. MTA metro durağı (yazarın arşivi, 2019)

## İkinci bölge analizleri

İkinci bölgede bulunan eğitim kampüsünün (ODTÜ) ikinci bölgede ağırlıkta olduğu, kamu yapıları, ticari yapıların da bölgede yer aldığı görülmektedir (Harita 5.16).



Harita 5.16. İkinci bölge yapı analizi (yazar tarafından düzenlenmiştir)

İkinci bölgede bulvar üzerinde bulunan yapılar şu şekildedir:

- Kamu Yapıları : Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Ankara İl Müdürlüğü, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Sermaye Piyasası Kurulu, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Yenilenebilir Enerji Müdürlüğü
- Alışveriş Merkezleri : Cema, Kentpark
- Ticari Yapılar : Maidan, Togo Kuleleri
- Eğitim : ODTÜ

Bölge Ankara Metro Ulaşım Hattı'nın 'ODTÜ' durağı ile başlayıp 'Bilkent' durağı ile bitmektedir. Yaklaşık 2 km uzunluğunda olan Dumlupınar Bulvarı çalışma alanı ikinci bölge boyunca kamusal alan olarak nitelendirilen meydan ya da açık alan düzenlemesi yoktur. Yeşil alan olarak ODTÜ Kampüsü ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Yenilenebilir Enerji Müdürlüğü bahçesi mevcut olmakla birlikte bu alanlar kamusal kullanıma açık değildir. Bulvara uzanan sokaklarda bu bölgede de yaya ulaşımı geri plana atılarak araç öncelikli

ulaşıma önem verildiği otoparkların kaldırımlardan ve yaya dolaşımından daha baskın olması ile anlaşılmaktadır. Ayrıca Dumlupınar Bulvarı güneyinde kalan Orta Doğu Teknik Üniversitesi öğrencileri ve kampüsün diğer kullanıcıları için yolun kuzeyinde kalan alanların kullanımı üst geçit ile sağlanmakta olup, yolun karşı tarafına geçildiğinde yayalar için yürünecek yeterli alan olmadığı görülmektedir (Resim 5.20).



Resim 5.20. ODTÜ'yu yolun karşısına bağlayan köprü ve yaya yolu eksikliği (yazarın arşivi, 2019)

İkinci bölgeye ait sınırlar haritasında alanın büyük çoğunluğunun geçirimsiz olduğu görülmektedir. Bulvarın güney kısmı bu bölgede tamamen ODTÜ kampüsüne ait olup, sınırlandırılmıştır. Güvenlik denetimi ile mensuplarının girebildiği kampüs bulvarın güney yüzünde geçirimsiz bir alan yaratmaktadır. Bulvarın kuzeyinde ise çeşitli devlet kurumlarının yer aldığı ve onların da sınırlarının olduğu görülmektedir. İkinci bölge bulvar hattında sınırların baskın olduğu, kentte geçirimsiz alanların yer aldığı kısımdır. Sermaye Piyasası Kurulu (SPK) ile Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı'nın arasında kalan alanda Cepa ve Kentpark Alışveriş Merkezleri yer almakta ve ikinci bölgenin bulvar üzerinde tek sosyalleşme alanını sunmaktadır (Bkz. harita 5.17).

### İkinci bölge sınır analizi



Harita 5.17. Dumlupınar Bulvarı ikinci bölgede sınırlar (yazar tarafından oluşturulmuştur)

Resim 5.21, 1 numaralı gösterimde, metro aracılığıyla bulvara erişen ve üst geçitten karşıya geçerek ‘cepa- kentpark’ yönünde ilerleyen, ODTÜ’den çıkıp alışveriş merkezleri yönünde ilerleyen ya da tam tersi istikamette hareket eden kişiler görülmektedir. Kısıtlı bir yaya yolunda yürümeye çalışanlar, araç yolu ile kurum bahçelerinin sınırları arasında sıkışmış durumdadırlar. ODTÜ sınırları (Resim 5.21, 2 numaralı gösterim), Enerji Bakanlığı sınırları (Resim 5.21, 3 numaralı gösterim) bulvar üzerindeki diğer sınırlardır.



Resim 5.21. İkinci bölge sınırlar (yazar tarafından düzenlenmiştir)

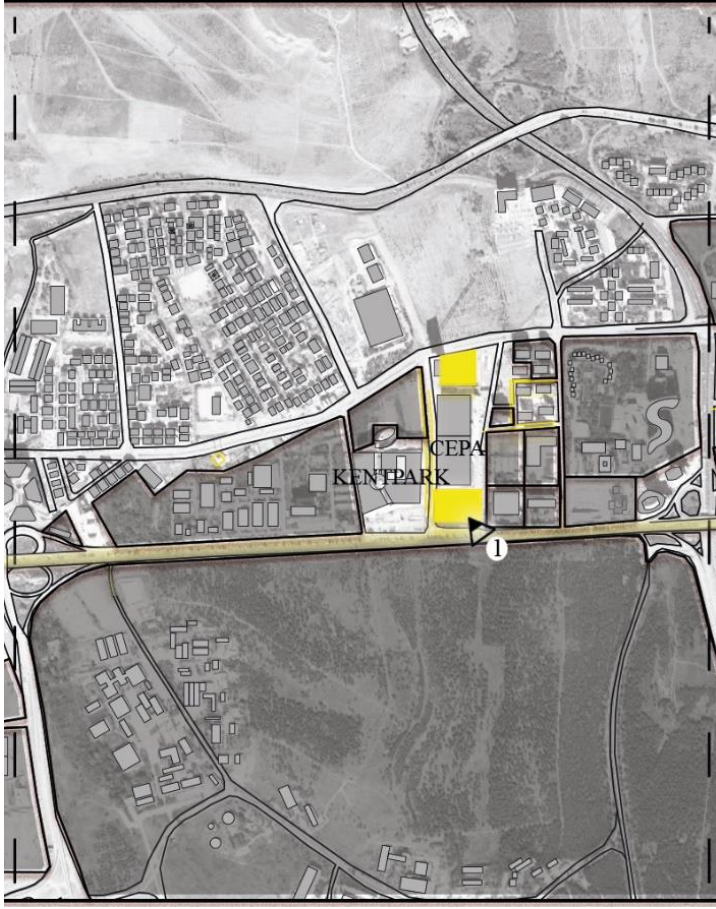
Kentpark ve Cema alışveriş merkezleri de sosyal alanlar sağlarken, kullanıcıların bu alanları kullanabilmesi için güvenlik taramasından geçmeleri gerekmektedir. Kullanıcının kent mekânı içerisinde erişimini kısıtlayan bu durum da kent içindeki sınırlardandır. Resim 5.22’de Kentpark alışveriş merkezinin arka alanında yer alan kafe ve restoranlar, süs havuzu ve atlıkarınca görünmektedir. Ancak bu alana erişim güvenlik kulübesinden geçerek sağlanmaktadır.



Resim 5.22. Kentpark arka alanı güvenlik taraması (yazarın arşivi, 2019)

İkinci bölge sınır haritası, birinci bölge sınır haritası ile karşılaştırıldığında yapılaşmanın batı yönünde ilerlerken geçirgenliğinin azaldığını, kent mekânının sınırlarla bölünme durumunun arttığını söylemek mümkündür. Bu sınırlar genellikle arazi sınırlarının belirlendiği ve yalnızca ilgililerin belirlenen bir girişten kontrollü biçimde içeriye alındığı sınırlar olarak ortaya çıkmaktadır. Ayrıca sosyal alan/ mekân olarak kurgulanan yerlerin de kentliye geçirgen bir mekân sunmadığı kontrollü bir giriş ile denetlendikleri görülmektedir.

*İkinci bölge araç park alanı analizi*



Harita 5.18. Dumlupınar Bulvarı ikinci bölgede araç parkı için kullanılan alanlar (yazar tarafından oluşturulmuştur)

Çalışma alanının ikinci bölgesinde birinci bölgeye kıyas ile daha az araç park alanının olduğunu söylemek mümkündür. Ancak bu bölgede elbette duvar veya tel örgü gibi sınırlardan kendini kurtarmış alan miktarı da daha azdır (Harita 5.18).

Bölgenin mevcutta sosyal imkanlar sağlayan 2 yapısı vardır. Cema ve Kentpark alışveriş merkezleri. Bu iki yapının kullanıcıları kendi otomobilleri dışında toplu taşıma olanakları ile geldiklerinde bulvar yüzünde kentsel mekânlar, karşılama alanları bulmak yerine araçlar için ayrılmış park alanları ve araç yolları ile karşılaşmaktadırlar (Resim 5.23). Cema alışveriş merkezinin açık alan araç otoparkı, yapı yüzünde oluşturulan sosyal mekânların (kafe) algılanmasını engellemektedir.



Resim 5.23. Cepa avm önü otopark (yazarın arşivi, 2019)

*İkinci bölge geçirgen cephe ve sosyal alanlar analizi*



Harita 5.19. Dumlupınar Bulvarı ikinci bölge geçirgen cepheler ve sosyal alanlar (yazar tarafından oluşturulmuştur)

İkinci bölgede bulunan Togo Kuleleri, Cepa ve Kentpark Alışveriş Merkezleri, Çankaya Atatürk Kültür Merkezi (AKM) ve Maidan projesi bulvarın kuzeyinde sosyal etkileşim

alanlarıdır (Harita 5.19). Bulvarın güney kısmında yer alan ODTÜ, bu bölgenin potansiyel kullanıcı kitlesini barındırmaktadır.

Cepa, Kentpark ve Maidaan mevcut olan projelerdir. Ancak Togo Kuleleri ve Çankaya Atatürk Kültür Merkezi'nin yapımı devam etmektedir. Bu projeler ile ilgili bilgiler, internet üzerinden elde edilmiştir. Togo Kuleleri için kurulmuş resmi site ve Çankaya Belediyesi'nin internet sitesi ilgili bilgilerin elde edildiği yerlerdir.

Togo Kuleleri Dumlupınar Bulvarı'nın Anadolu Bulvarı ile kesişiminde yer almaktadır. Togo Kuleleri 2 ofis kulesi ve yatayda avlu oluşturacak şekilde konumlanmış bir alışveriş merkezinden oluşmaktadır (Resim 5.24).

Togo Kulelerine en yakın metro durağı, ODTÜ durağıdır. Dumlupınar Bulvarını geçmek için, yaklaşık 200 metre mesafede ODTÜ önündeki üst geçit kullanılmaktadır. Anadolu Bulvarını karşıdan karşıya yaya olarak geçmek için ise kuzey yönünde 400 metre kadar yürüyerek trafik lambalarını kullanmak gerekmektedir.

Proje yoğun araç trafiğinin bulunduğu iki ana arter kesişiminde yer almaktadır. Togo Kuleleri'ne araç ile yaklaşım bu iki yoldan sağlanmaktadır. Bölgede üniversite öğrencisi ve çalışanı sayısı çok olmakla birlikte pek çok kamu kurumu da bulunmaktadır. Dolayısı ile yaya olarak ulaşımın da sıklıkla tercih edilebileceği bir konumda bulunmaktadır. Projenin sunduğu kamusal alana kentlinin yaya olarak ulaşımı ise ana arterler üzerinde yayaya ayrılmış yollarla sağlanmaktadır.



Resim 5.24. Togo kuleleri yaya ve araç yaklaşımı (yazarın arşivi, 2019; Togo Resmi Sitesi)

Projede ticari birimler Dumlupınar Bulvarı ile Anadolu Bulvarı birleşim yolundan farklı kotlarda giriş alacak şekilde avlu oluşturarak yerleşmişlerdir. Oluşturulan kentsel açık alanda mağazalar ve oturma dinleme birimleri yer almaktadır.

Ticari birimlerin yatayda konumlanması ve katlarda oluşturulan teraslar ile yapı ölçeği küçültülmüş, kulelerin dev algısı yaya ölçeğinde hafifletilmiştir (Resim 5.25).



Resim 5.25. Togo kuleleri çarşı (Togo Resmi Sitesi)

Farklı kotlara oturan bir alan olmasını proje çözümlerinde avantaj olarak kullanılıp farklı yollardan farklı kotlardan çarşı birimlerine ulaşılması sağlanmıştır. Topoğrafya verileri kentsel kullanımın yararına çözülmüştür (Resim 5.26).



Resim 5.26. Togo Kuleleri topoğrafya kullanımı (Togo Resmi Sitesi)

Oluşturulan kamusal alan bulvar aksının verileri doğrultusunda kendi içinde aktif kullanıma açıktır. Ancak bölgede var olan potansiyel kullanıcıların ulaşımı projenin dışında gelişen kentsel kararlardan kaynaklı olarak güçleşmekte, bu alanın kentli tarafından kullanımını etkilemektedir.

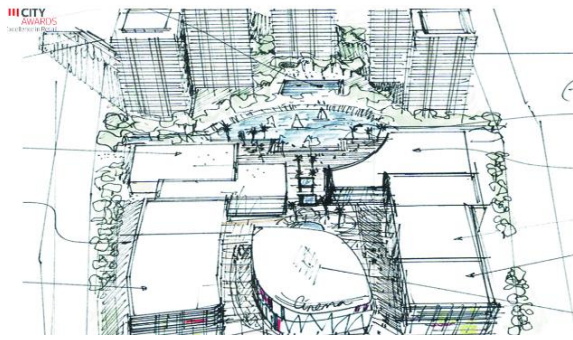
Bulvarın devamında yer alan Cema ve Kentpark avm, birbirine komşu olan iki yapıdır. Cema, yatay bir dikdörtgen prizma formda, kendi içine dönük bir alışveriş merkezidir. Tüm fonksiyonları yapı içerisinde kapalı kutu olarak sunan yapıda zaman içerisinde alışveriş merkezlerinin kentle ilişki kurma arayışı başlamıştır (Resim 5.27). Kentpark ile arasında batısında cephesinde eczane, kafe ve çiçekçi dükkanlarını açmış, 2018 yılında ise Dumlupınar Bulvarı'na bakan güney cephesinde kafe-restoran konseptli bir dükkân açarak sokak ile yapı arasında bağlantı kurmuştur.



Resim 5.27. Cema avm ön cephe 2017- 2019 (Google haritalar, yazarın arşivi)

Kentpark avm, iki kütle arasında oluşturulan bir iç sokak ile Dumlupınar Bulvarı'ndan gelenleri arsanın orta kısmında yer alan rekreasyon alanına ulaştıracak, arsanın kuzeyinde yapılacak olan konut ve alışveriş merkezi arasında teraslar ile kentsel bir park sunacak bir proje olarak tasarlanmıştır (Resim 5.28). Güncel hali ile proje, iç sokaklı cadde mağazaları

anlayışı ile iki kütleli alışveriş merkezi ve orta kısımda havuzun ve kafelerin yer aldığı terasları barındırmaktadır. Kentpark'ın cephede sokak ile kurduğu ilişki sokağa açılan kafe, restoran, eczane ve mağazalar ile sağlanmaktadır. Proje tasarımına bakıldığında Dumlupınar Bulvarı'ndan kent kullanıcısını bir iç sokakla yapı arkasında oluşturulan kentsel alana ulaştırırken sokak üzerinde mağazalarla ve oturma- bekleme birimleri oluşturulmuş, (Resim 5.14) geleneksel sokak dokusu çağdaşlaştırarak yapı içine taşınmış, oluşturulacak konut yapısı ile alışveriş birimlerini ve Dumlupınar bulvarını birbirine bağlamak amaçlanmıştır. Ancak projenin hayata geçirilmiş güncel halinde arkaya konut birimleri inşa edilmemiş, arsa boş durmaktadır. İç sokağın açıldığı terastan bakıldığında rekreasyon alanı olarak düşünülen alanda ise havuz ve havuzun etrafında kafe, restoranlar yer almaktadır. Ayrıca çocuklar için bir atlıkarınca bulunmaktadır (Resim 5.29).



Resim 5.28. Kentpark tasarım eskizi ve iç sokaktan görünüm (Öncüoğlu Mimarlık)



Resim 5.29. Kentpark arka alan (yazarın arşivi, 2019)

Kentsel ve kamusal bir alan olması amacı ile tasarlanan 'rekreasyon alanı' çizilen sınırlar ile korunmaktadır. Kullanıcıların alana girmek istediklerinde ya Dumlupınar Bulvarı yönünden gelerek iç sokağı kullanmaları gerekmekte ki bu sokak için güvenlik taramasından geçilmeli

ya da Cema Kentpark aralığında bulunan güvenlik taramalarının yapıldığı cam alanlardan geçerek giriş yapabilmektedirler.

Kentpark önünde oluşturulan kentsel düzenlemenin yalnızca geçiş mekânı olarak kullanıldığı görülmektedir. Alanı bir meydan ya da kentsel bir etkinlik, toplanma alanı gibi kullanılmaması Dumlupınar Bulvarı gibi ana aksın kenarında, yaya ulaşımının sürekliliğinin sağlanamadığı, insan ölçeğini ve kentsel alanda gerekli olan oranların üzerinde bir açıklık barındırdığı gibi faktörlerle gerekçelendirilebilir (Resim 5.30).



Resim 5.30. Kentpark önü kentsel düzenleme (yazarın arşivi, 2019)

Kentpark ve Cema, özellikle bölgede bulunan kamu yapılarından gelen kullanıcıların ve ODTÜ'den gelenlerin kullandıkları alışveriş merkezleridir. Ancak yapıları Dumlupınar Bulvarı'nın güneyinde ODTÜ'ye bağlayan bir yaya üst geçididir. Çevrede bulunan kamu yapıları ile bağlantıları ise, araç ulaşımının yaya ulaşımından baskın olduğu sokak, kaldırım, yaya geçitleri ile sağlanmaktadır (Resim 5.31).



Resim 5.31. Kentpark ve Cema avm çevre ilişkileri (yazar tarafından düzenlenmiştir)

Metro ile ulaşım ise, ODTÜ durağı ile sağlanmaktadır. Metro hattının ODTÜ durağı Dumlupınar Bulvarı'nın güney tarafında kalmakta ve üst geçit kullanılarak bulvarın diğer tarafına geçiş yapılabilmektedir. Yolu üst geçit ile geçip alışveriş merkezi ikilisine gitmek isteyenler ise yetersiz kaldırımdan taşarak olan yürümek zorunda kalmaktadırlar.

Cepa tasarımı kapalı bir kutu olarak başlamış ve kentsel bir arayüz sunma gayreti olmamıştır. Ancak zamanla değişen alışveriş yapıları tipolojisi ve kullanım alışkanlıkları ile kendini yenileyerek sokakla ilişki kurmaya çalışmıştır. Burada kullanım alışkanlıklarının getirdiği bir arayüz var ancak iki yapı arasında araç trafiğinin sebep olduğu parçalanma, arayüz oluşumu ve kullanımını engellemektedir.

Kentpark ise kentsel kaygılarla tasarlanmış, sokak gibi geleneksel bir kavramı modern yorumu ile projeye kazandırmış, kentsel meydan ve düzenleme çalışmaları ile kentsel bir arayüz olma gayretine girmiştir. İyi niyetlerle tasarlanan yapıda, kentsel planlama kararları ile ve ticari kaygılar ile meydan-kentsel rekreasyon alanı gerektiği gibi işlememektedir.

Çankaya Atatürk Kültür Merkezi (AKM)'nin yapımı henüz devam etmektedir (Resim 5.32). Çankaya Belediyesi'nin resmi internet sitesine göre merkez 22.500 m<sup>2</sup>'lik bir alanda iki salona sahip olacaktır. Bulvara ve kente sosyal katkı sağlayacak olan projenin çevresi ile kuracağı ilişki hakkında net bir bilgi elde edilememiştir.



Resim 5.32. Çankaya Atatürk Kültür Merkezi Görseli ve İnşaatı (Çankaya Belediyesi Resmi İnternet Sitesi)

Maidan, Dumlupınar Bulvarı ile Anadolu Bulvarı'nın kesişiminde, Bilkent köprüsünün yakınında yer almaktadır. Alışveriş merkezlerinden farklı olarak ticaret alanlarının kapalı bir yapı içinde değil, bir meydan etrafında yer aldığı bir yerleşim görülmektedir (Resim 5.33). Ofis kuleleri, yaya hareketlerini ortada oluşturulan meydana yönlendiren sokakların sınırlarını oluşturmaktadır. Projenin tasarımına dair yüklenici firma Ege Grup Yapı'nın

resmî sitesinde projeye dair “Meydanlar kentlerin simgesidir.” söylemi ile altı bin metrekare alanda meydan oluşturulacağı ve meydanın çevresinde kafe restoranların yer alacağı, farklı sosyal etkinliklerle hareketlenen meydanın kentte meydan algısını değiştireceği ifade edilmektedir (Ege Grup Yapı, 2017).



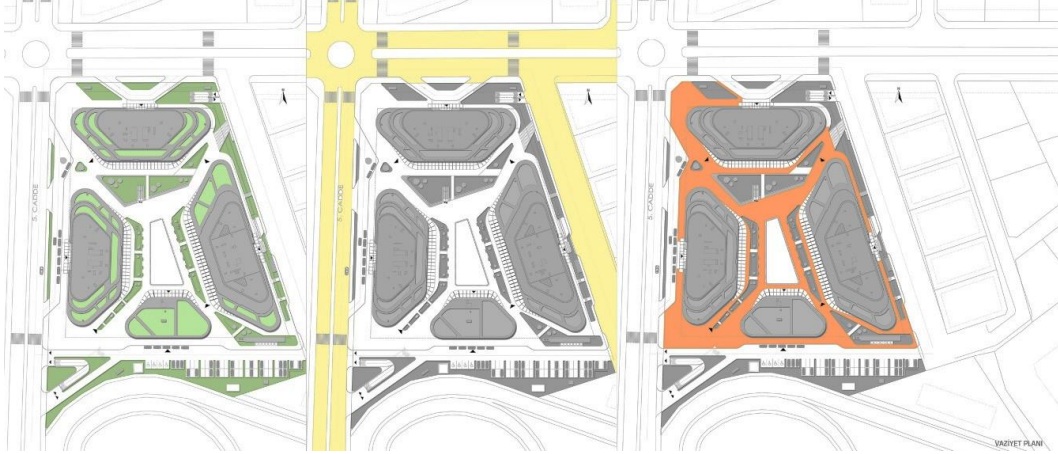
Resim 5.33. Maidaan projesi görselleri (A Tasarım Mimarlık)

Proje alanı, Mustafa Kemal Mahallesi’nde, yoğunlukla ofis olarak kullanılan yapı topluluğunun olduğu bir alandır. Dumlupınar Bulvarı’nın güneyinde ise ODTÜ arazisi ve Diyanet İşleri Başkanlığı ve Ahmet Hamdi Akseki Cami bulunmaktadır. Maidaan’a en yakın alt geçidin bir girişi Maidaan’ın kuzey batısında bulvar kenarındaki kaldırımda (yaklaşık mesafe 150 metre), bir diğer girişi ise karşı tarafta caminin önünde bulunan kaldırım üzerindedir. Bulvarın Bilkent tarafında yer alan kullanıcılar Maidaan’a yaya olarak alt geçidi kullanarak ulaşabilmektedirler. Maidaan’a en yakın metro durağı (yaklaşık mesafe 500 metre) bulvarın karşı tarafında yer alan Bilkent durağıdır.

Oluşturulan kamusal alanın, kentte meydan algısını değiştireceği söylenmekte (Ege Grup Yapı) ancak meydanın yalnızca parsel sınırlarında var olabildiği, kentsel bir meydan olamadığı görülmektedir. Bölgede yaya ölçeği, araç ölçeği gibi farklı ölçeklerin bir arada olması, kent içi araç yollarının baskın olması, geleneksel kent- sokak tanımlarının değişmiş olmasının meydanın kentsel olma amacını gerçekleştirilememesinin sebeplerindendir.

Şekil 5.1.’de sırasıyla Maidaan’da yeşil alan düzenlemesi, araç yaklaşımı ve yaya dolaşım alanları gösterilmektedir. Maidaan’a araç ile yaklaşımda Dumlupınar Bulvarı üzerinden direkt bağlantı bulunmaktadır. Yaya yaklaşımında ise araç yollarının etrafında bulunan kaldırımlar kullanılmaktadır. Maidaan’da ise tamamen yayalaştırılmış bir meydan

bulunmaktadır. Dumlupınar Bulvarı yönündeki yaya hareketleri, merkezde yer alan meydana bağlanan sokaklar ile Mustafa Kemal Mahallesi'ne bağlanmaktadır.



Şekil 5.1. Maidan Vaziyet planı, araç yaklaşımı ve yaya dolaşımı (yazar tarafından düzenlenmiştir)

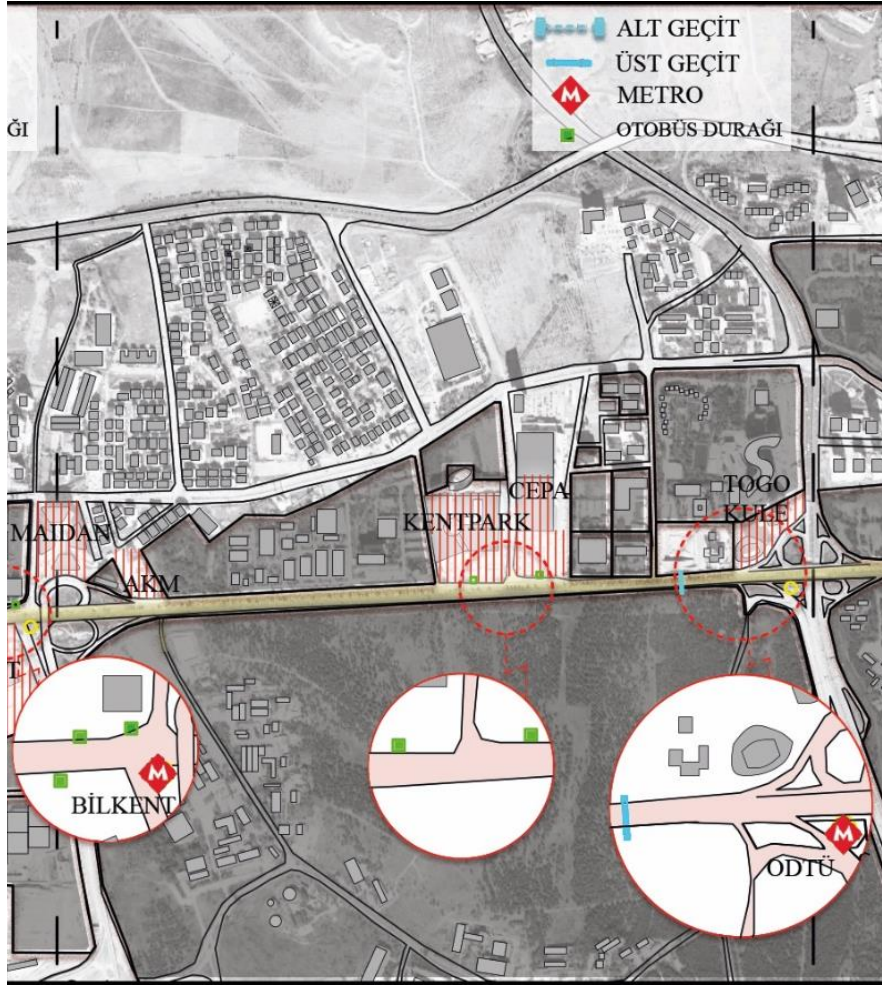
Sosyal iletişimi güçlendiren, açık alan kullanımını artıran kentsel mobilyalarla ve yeşil alanlarla desteklenen meydana, kafe restoran bar gibi eğlence ve vakit geçirme alanları yer almaktadır. Ayrıca yüksek ofis kulelerinin altında konumlanan dükkanların yer aldığı bazalar, ölçeği küçülterek meydanın algısını değiştirmektedir (Resim 5.34).



Resim 5.34. Maidan kafeler ve peyzaj düzenlemesi (yazarın arşivi, 2019)

Bölgedeki kamusal alan ihtiyacı gözetilerek tasarlanan Maidan, kendi içerisinde kentsel bir arayüz sunmaktadır. Kamusal alanları, peyzaj düzenlemesi, sosyal alanlar, ölçek gözetimi, yaya dolaşımı gibi düzenlemeler sayesinde kent kullanıcılarının kentle kurdukları ilişkileri önemseyen bir proje olmasına rağmen, bölgedeki kamusal alan azlığı ve birbirleri ile iletişimlerinin mesafeler, araç yolları, ölçek gibi bazı kentsel sıkıntılar sebebi ile diğer kamusal alanlar ile ilişki kuramamaktadır. Kamusal alanın kentsel sürekliliği sağlanamamakta, arsa ile sınırlı kalmaktadır.

*İkinci bölge alt/üst geçitler ve duraklar analizi*



Harita 5.20. Dumlupınar Bulvarı ikinci bölge alt ve üst geçitler, metro durakları (yazar tarafından oluşturulmuştur)

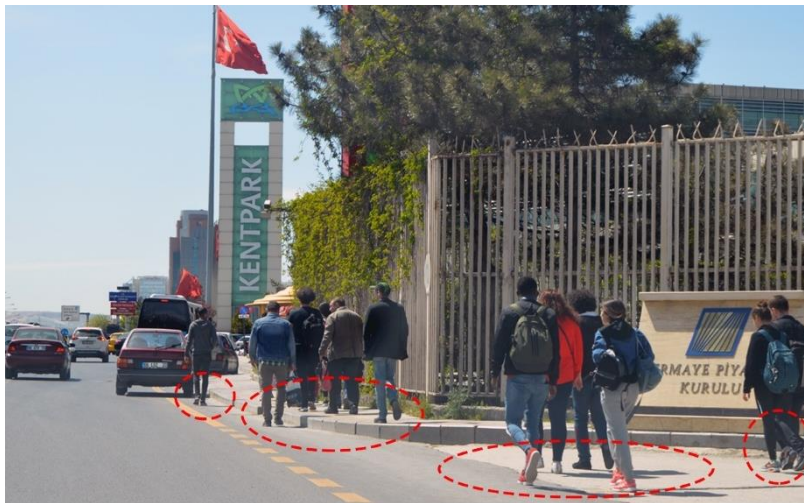
Güneyinde Orta Doğu Teknik Üniversitesi'nin bulunduğu ikinci bölge, ODTÜ metro durağını, bir üst geçidi ve pek çok otobüs durağını içermektedir (Harita 5.25). Metro durağı yolun her iki tarafında olmayıp yalnızca üniversite girişinde yer almaktadır. Bulvarın kuzey ve güneyini bağlayan bölgenin tek üst geçidine en yakın bağlantı doğusunda yaklaşık 850 metre uzaklıktaki üst geçit (Bkz. Resim 5.18), batısında yaklaşık 1600 metre uzaklıktaki alt geçittir (Resim 5.35). ODTÜ'nün kentle ilişkilendiği bulvar yüzü, yaya zemin bağlantılarının eksik olduğu, kullanıcıların yoğun araç trafik ve gürültüsüyle karşılaştıkları bir alandır. Ayrıca Cepa ve Kentpark kullanıcılarının bulvarın kuzeyine erişebildikleri tek nokta burada yer alan üst geçittir.

Kentin bulvarla koparılan iki parçasını bağlayan üst geçidin bulvarla ilişkilenme biçimi kullanıcıları zorlayıcı biçimdedir. Üst geçidin merdivenlerini bastığı yaya yolunun darlığı, bir yüzünün kamu yapılarının duvarına dayanması ile tamamen geçirimsiz bir alan olduğu, üst geçidin hemen altında yer alan otobüs durağında bekleyen yolcuların zaten dar olan yaya yürüme yolunu doldurmaları problemidir. Üst geçidi kullanan, durakta bekleyen ve yalnızca yaya yolunu kullanan kentli için bölgede yaya erişimi oldukça zorlayıcıdır (Resim 5.35).



Resim 5.35. Cema-Kentpark'a yaya olarak ulaşım (yazarın arşivi, 2019)

Üst geçidin devamında yer alan kaldırımlar kullanıcı yoğunluğuna cevap veremeyecek kadar dar yapılmıştır. Yürüyecek yer bulamayan yayalar ise araçlarla aynı yolu kullanarak ulaşmaya çalışmaktadır (Resim 5.36). Yayalar için süreklilik ve yeterli alan bulunmamaktadır.



Resim 5.36. Yayaların yürüyecek yer bulamaması (yazarın arşivi, 2019)

### Üçüncü bölge analizleri

Üçüncü bölgede bulvar üzerinde bulunmayan ancak bulvarı etkileyen iki eğitim kampüsü (Hacettepe ve Bilkent), kamu yapıları ve ticari yapılar yer almaktadır (Harita 5.21).



Harita 5.21. Üçüncü bölge yapı analizi (yazar tarafından düzenlenmiştir)

Üçüncü bölgede bulvar üzerinde bulunan yapılar şu şekildedir:

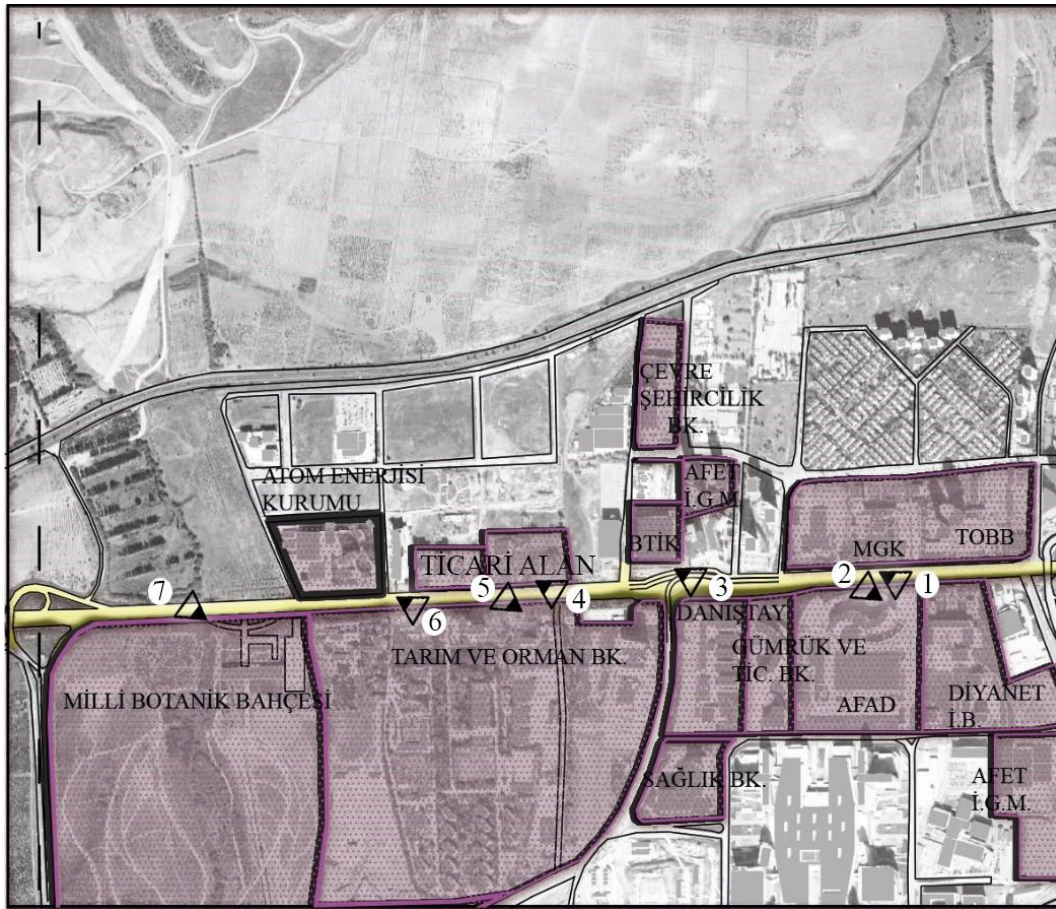
- Kamu Yapıları : Diyanet İşleri, AFAD, Ticaret Bakanlığı, Danıştay, Tarım ve Orman Bakanlığı, Milli Botanik Bahçesi (yapımı devam ediyor), Türkiye Atom Enerjisi Kurumu, Milli Güvenlik Kurulu Genel Sekreterlik, TOBB, EPDK Hizmet Binası (yapımı sürmekte)
- Ticari Yapılar : Tepe Prime, Mahall, ODTÜ Teknokent, Via Green, Şark Halı Yönetim Binası, Toyota Plaza
- Eğitim : Bilkent Üniversitesi, Hacettepe Üniversitesi Beytepe Kampüsü (Üniversitelerin kampüsü bulvardan içeri tarafta kuzeydedir. Ancak bulvara doğrudan katkıları sebebi ile listeye alınmıştır.)

Bölge Ankara Metro Ulaşım Hattının “Bilkent” durağı ile başlayıp “Beytepe” durağı ile bitmektedir.

Yaklaşık 2,7 km uzunluğunda olan Dumlupınar Bulvarı çalışma alanı üçüncü bölge boyunca kamusal alan olarak nitelendirilen meydan ya da açık alan düzenlemesi yoktur. Yeşil alan olarak hazineye ait henüz yapılaşmamış alanlar mevcut olmakla birlikte bu alanlar kamusal kullanıma açık, düzenleme yapılmış alan değildir. Ayrıca yapımı hala devam etmekte olan Milli Botanik Bahçesi projesinde bölgede giriş yapılabilecek ve vakit geçirilebilecek alanlar önerilmektedir. Bulvara bağlanan ve bölgede var olan sokakların yaya önceliği olmayan araç öncelikli ulaşım önem verildiği otoparkların kaldırımlardan ve yaya dolaşımından daha baskın olduğu görülmektedir.

Bulvarın yapı-işlev durumu incelendiğinde öğrenci, eğitimci, özel sektör çalışanı, kamu çalışanı gibi pek çok farklı profile kullanıcı tarafından kullanıldığı görülmektedir (Bkz. Harita 5.21).

#### *Üçüncü bölge sınır analizi*



Harita 5.22. Dumlupınar Bulvarı üçüncü bölgede sınırlar (yazar tarafından oluşturulmuştur)

İnceleme alanının son bölümü üçüncü alan, çoğunlukla çeşitli devlet kurumlarının yerleştiği, bu kurumlarının kendi kampüslerini kurduğu alandır (Bkz. Harita 5.22). Bu sınırlar fiziksel olarak sınırları kesin bir şekilde belirli, yalnızca ilgililerin belirli bir denetim sonucunda erişebildiği bu kampüsler, bulvar hattında geçirimsiz, sert ve katı bir sınır oluşturmaktadır.

Milli Güvenlik Kurulu (MGK) ile Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu (BTK) arasında yer alan Tepe Prime ve Mahall (kafe ve restoranların bulunduğu sosyal alanlar içeren ofis kuleleri), Diyanet İşleri Başkanlığı'nın doğusunda bulunan Ahmet Hamdi Akseki Cami çevresi, BTK'nın batısında yer alan ODTÜ Teknokent yapısı (altında kafe ve restoranlar sunan ofis yapısı) ve Atom Enerjisi Kurumu'nun doğusunda yer alan Via Flat (altında kafe ve restoranların bulunduğu ofis yapısı) sınırlarla çevrili olmayan ve bulvara sosyal ve kamusal yüzler sunan alanlar olarak yer almaktadırlar (Resim 5.37).

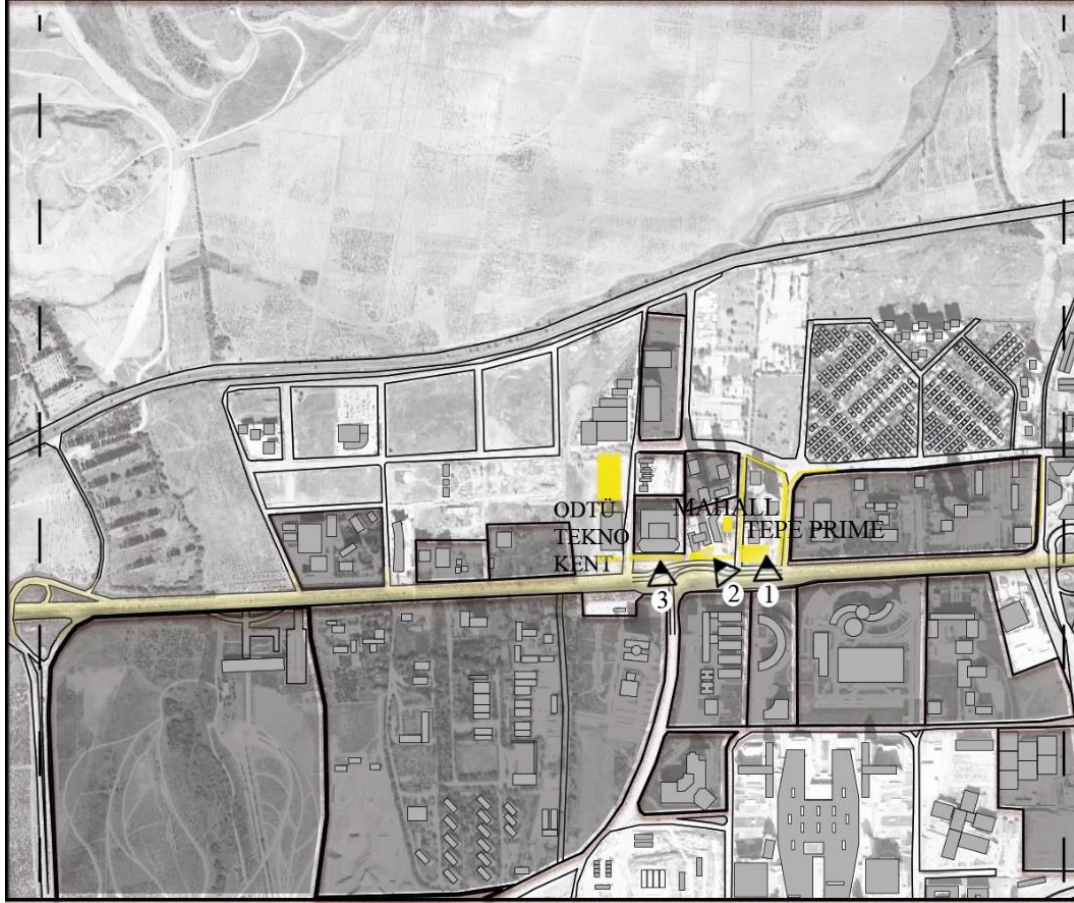


Resim 5.37. Üçüncü bölge sınırları (yazar tarafından oluşturulmuştur)

Üçüncü bölge üzerinde bulunan sınırlar birbirinin peşi sıra dizilerek bulvar üzerinde set etkisi oluşturmuştur. Fiziksel olarak erişimin mümkün olmadığı alanların erişimi sebebi ile yaya olarak bu alanda gezilecek bir alan, yapılacak bir faaliyet bulunmamaktadır. Kent mekânını parçalayan bu sınırların arasında civarda çalışanlar için sosyal alanlar sunan (özellikle yeme-içme) ofis kuleleri altı meydan projeleri ve ofis yapıları altı kafe- restoranlar

bulunmaktadır. Bu alanlar bulvar üzerinde (üçüncü alan özelinde) sosyalliği sağlayan, bulvar arkası alanlara kapı açan alanlardır.

### *Üçüncü bölge araç park alanı analizi*



Harita 5.23. Dumlupınar Bulvarı üçüncü bölgede araç parkı için kullanılan alanlar (yazar tarafından oluşturulmuştur)

Üçüncü bölge haritasında (Bkz. Harita 5.23) kentsel kullanıma açık alan olarak ODTÜ Teknokent, Mahall ve Tepe Prime arsalarının olduğu görülmektedir. Bu alanlarında işaretli alanlardan anlaşılacağı üzere araç otoparkları için kullanılmaktadır. Bulvar üzerinde kamusal alan oluşturabilecek potansiyeldeki bu yerler, kentsel arayüzlerle desteklenerek kent mekânına katılımları sağlanmalıdır (Resim 5.38).



Resim 5.38. Tepe Prime otopark alanı (Google haritalar, 2017)

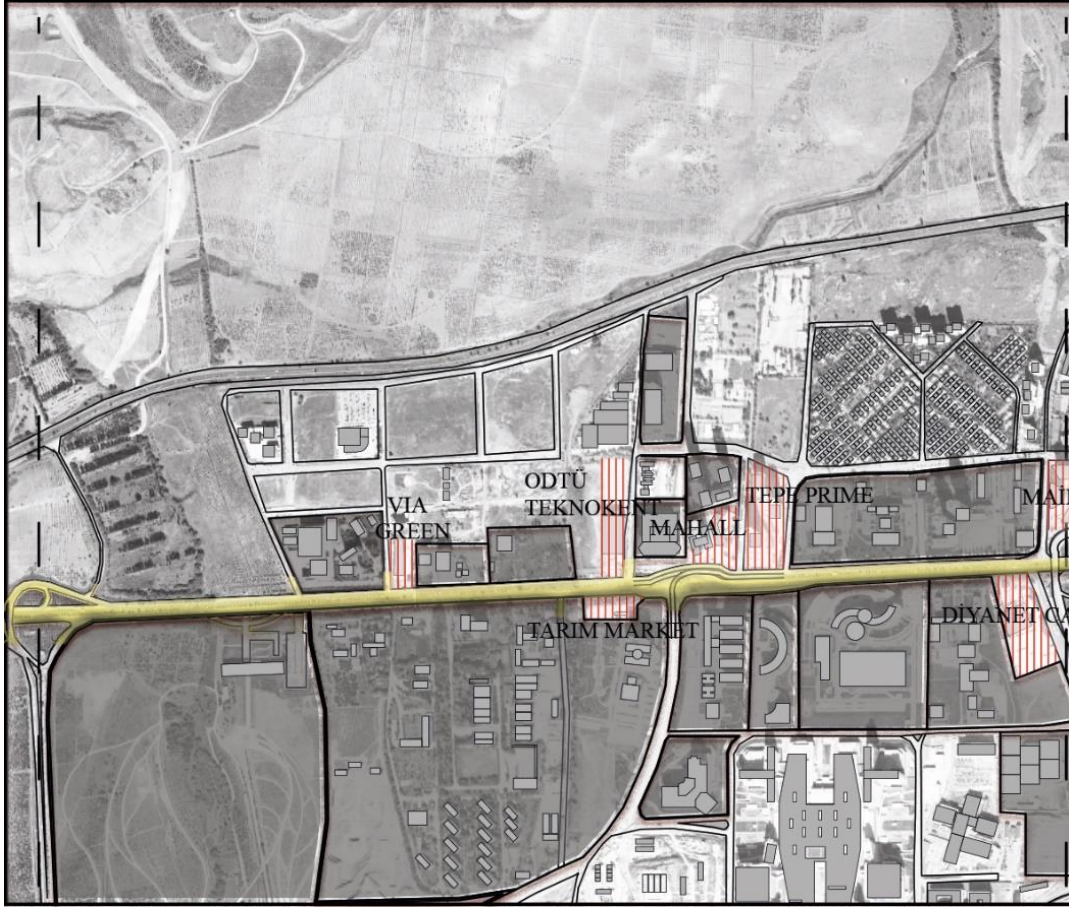
Tepe Prime ve Mahall zemin kotunda sundukları sosyal alanlarla kente katkı sağlamaktadırlar. Ancak bu alanların araç erişimi öncelikli mekân kurgusu ve bulvar yönünde otopark alanı sağlaması ile kent zemininde sürekliliği yıkarak yoğun araç trafiğine sahip bulvara, park edilmiş araç yoğunluğunu da eklemektedir.

Aynı şekilde park alanı sunan bir diğer yapı teknokent binası, mimari yaklaşımı ve kütle biçimlenişi ile bulvara katkı sağlarken, önünde oluşturulan otoparklar erişimi ve algıyı kısıtlamaktadır (Resim 5.39).



Resim 5.39. Mahall ve ODTÜ Teknokent önü otopark alanı (yazarın arşivi, 2019)

### Üçüncü bölge geçiren cephe ve sosyal alanlar analizi



Harita 5.24. Dumlupınar Bulvarı üçüncü bölge geçiren cepheler ve sosyal alanlar (yazar tarafından oluşturulmuştur)

Dumlupınar Bulvarı üçüncü bölge sosyal alan haritasında yer alan Tepe Prime ve Mahall, yüksek ofis kuleleri altında restoran, kafe, bar, kuru temizleme, kuaför gibi hizmetler sunan alanlardır. Bölgede çalışanların özellikle öğle yemeklerinde kullandıkları bu alanlar, akşamları da hizmet vermektedir. Odtü Teknokent'te var olan durum, yapının kendi içinde boşaltmalarla kullanıcılarına ve kentliye aktivite alanı yaratmasıdır. Vakit geçirilecek, yeme ve içme alanlarını barındıran yapı kent ile görsel ve fiziksel ilişki kurmaktadır. Via Green ofisleri barındıran, sokak kotunda ise dükkanların yer aldığı bir yapıdır. Zemin kotunda sokağa katkı sağlamaktadır. Tarım Bakanlığı bünyesinde açılan Tarım Kredi Market ise, yol üzerindeki duraklama noktalarından biridir. Diyanet Cami çevre düzenlemesi ile bahçesinde kentsel bir alan sunmaktadır. Bu alan bulvar üzerinde açık alanda dinlenme, duraklama imkanı tanımaktadır (Bkz. Harita 5.24).

Kamu yapılarının ve özel yapıların sınırları dışında kalan yerlerde, sosyal aktivite imkanı ağlayan düzenlemeler üçüncü bölgede mevcuttur. Kentsel arayüzler sunan bu alanlar birbirleri ile organik bir ilişki kuramamaktadır. Gerek bulvarın ve sokakların bu alanları koparması ile gerekse yaya için sağlıklı ulaşım ve dolaşım alanlarının olmaması ile kent mekânında tekil olarak bulunmaktadır.

Tepe Prime, çalışma alanının üçüncü bölgesinde, Danıştay ve Sağlık Bakanlığı binalarının karşısında yer almaktadır. 2010 yılında A Tasarım Mimarlık'ın projesi ile inşa edilmiştir. İş merkezlerinin çalışma saatleri haricinde yaşayan yerler olmamasına karşın, Tepe Prime tasarlanırken onu daha uzun saatler canlı tutacak olan kamusal alanlar ile birlikte tasarlanması tercih edilmiştir. Kapalı kutu alışveriş merkezlerinin aksine Dumlupınar bulvarından Mustafa Kemal Mahallesine uzanan sokaklar üzerine yerleştirilen ticari birimler, kamusal alanı beslemektedir. Sokak üzerinde bulunan ticari birimler kafe ve restoranlar, pub, banka, kitapevi, çiçekçi dükkanlarıdır. Sokak ve meydan kurgusu 3 adet ofis kulesinin bir üçgenin köşelerine yerleştirilmesi ile oluşturulmuştur (Resim 5.40). Dumlupınar Bulvarı yönünde oluşturulan düzenleme ile ufak bir meydandan sokağa alarak iç meydana oradan da arkada yer alan Mustafa Kemal Mahallesine bağlantı sağlamaktadır.



Resim 5.40. Tepe Prime perspektif, <http://atasarim.com.tr/tr/proje/tepe-prime>

Tepe Prime'a en yakın metro durağı yaklaşık 500 metre mesafedeki 'Tarım Bakanlığı-Danıştay' durağıdır. Metro durağı bulvarın her iki tarafına da çıkış sağlamakta aynı zamanda alt geçit olarak da kullanılmaktadır. Ayrıca yeni yapılan Bilkent Şehir Hastanesinden sonra merkez yönden gelenlerin kullandığı Tepe Prime'ın önünden başlayıp Danıştay ve Tarım Bakanlığı arasına uzanan araç üst geçidi ile yeni bir yaya üst geçidi (yaklaşık mesafe 200 metre) eklenmiştir (Resim 5.41).



Resim 5.41. Tepe Prime girişi, üst yol ve yaya üst geçidi (yazarın arşivi, 2019)

Meydandaki ticari alanlar haricinde kurulmuş bir sahne bulunmaktadır. Kentsel aktivitelerin yapılabileceği bir etkinlik alanı olarak kullanılabilecek olan meydan, kentsel sosyal bir alan sağlamaktadır (Resim 5.42).



Resim 5.42. Tepe Prime Sosyal Hayat (<http://www.tepeprime.com.tr/mobile/galeri.php>); Etkinlik Alanı (yazarın arşivi, 2019)

Dumlupınar Bulvarı üzerinde çokça görülen yüksek yapılaşma, kenti insan ölçeğinden çıkarmaktadır. Oluşturulan kamusal alanlar bu bölgede yüksek blokların arasında inşa ölçeği dışındadır. Meydan ve sokakları çevreleyen ticari alanların yer aldığı yapı zemininde oluşturulan baza ve saçaklar ile ölçek dengelenmeye çalışılmaktadır (Resim 5.43).



Resim 5.43. Tepe Prime’da kule ve meydanın yaya tarafından algısı (yazarın arşivi, 2019)

Kentsel bir arayüz olma potansiyeli içeren Tepe Prime, sokak ve meydan kurgusu ile kentin bir parçası olma niyetindedir. Bulvar ve mahalleyi bağlayan sokak kurgusu kullanıcılara iletişim ve etkileşim imkânı sunarak kentsel başarılı bir arayüz sunmaktadır. Ancak Tepe Prime da bölgede yapılan meydan, sokak konseptli diğer projeler gibi kentsel mekânlar önermekle birlikte, bu alandaki kentsel planlamadan kaynaklanan sorunlar sebebi ile kentsel devamlılığı sürdürmemektedir.

Mahall, 2012 yılında yapılmıştır. Dumlupınar Bulvarı üzerinde Danıştay Binası’nın karşısında yer almaktadır. Öncüoğlu Mimarlık tarafından karma kullanımlı olarak projelendirilmiştir. Proje kapsamında kullanıcılarına ofis, konut, rezidans ve çarşı birimleri sunmaktadır (Resim 5.44). Oluşturulan çarşı birimlerinde, kafe, restoran, pub, pastane, çiçek dükkânı, kuru temizleme, süper market bulunmaktadır.

Arkiv’de yer alan bilgilere göre “Projenin asıl amacı bir kentin kendi iç dinamiklerinden olan farklı ölçeklerde birimler ve bunlar arasında oluşan kamusal alanları kurgulayarak şehir hayatını canlandırmaktır. Bu yaklaşım da çalışma ve yaşam alanlarının bir arada tasarlandığı yaşam şeklinin desteklenmesine katkı sağlamaktadır” (Arkiv, Mahall).



Resim 5.44. Mahall genel görünüm,  
<http://www.oncuoglu.com.tr/Project/TrIndex?projectTypeID=1>

Mahall'e en yakın metro durağı yaklaşık 350 metre mesafedeki 'Tarım Bakanlığı- Danıştay' durağıdır. Metro durağı bulvarın her iki tarafına da çıkış sağlamakta aynı zamanda alt geçit olarak da kullanılmaktadır. Ayrıca yeni yapılan Bilkent Şehir hastanesinden sonra merkez yönden gelenlerin kullandığı Tepe Prime'in önünden başlayıp Danıştay ve Tarım Bakanlığı arasına uzanan araç üst geçidi ile yeni bir yaya üst geçidi eklenmiştir (Bkz. Resim 5.41).

Dumlupınar Bulvarı'na komşu bir kentsel düzenleme ile başlayan sokak aksı, projenin iç kısmına doğru uzanmakta, oradan Tepe Prime yönünde oradaki sokağı karşılayacak biçimde yerleştirilmiştir. Yüksek olan ofis bloğu ve konut bloklarına karşın rezidans bloğu ve ikinci ofis bloğu yatayda inşa edilerek, yüksek algısı kırılmış, yapı ölçekleri sokakta insan ölçeğine indirgenmiş ve sokağın algısını değiştirmiştir (Resim 5.45).



Resim 5.45. Kentsel düzenleme ve sokak aksı (yazarın arşivi, 2019)





Resim 5.46. Bilkent metro ve otobüs durağı, alt geçidi (yazarın arşivi, 2019)

Bilkent metrosu, alt geçidi ve otobüs durağı birbiri ile bağlantılıdır. Ayrıca tüm bu duraklar, Diyanet Cami'nin açık alan düzenlemesi ile ve kentsel açık alan düzenlemesi ile ilişkilendirilmiştir. Yaya yolu genişliği bulvarın diğer bağlantı noktalarına kıyasla daha geniş ve kentsel kamusal açık alanla bir arada bulunmaktadır (Bkz. Resm 5.46). Bilkent alt geçidinden bir sonraki bağlantı noktası ise yaklaşık 1000 metre uzaklıktaki Mahall'in önünde yer alan üst geçittir (Resim 5.47). Bu üst geçit 2019 yılında Danıştay ve Tarım Bakanlığı arasına Dumlupınar Bulvarı'ndan uzanan bir araç üst yolu yapılmasının ardından, Mahall, Tepe Prime gibi sosyal alanların da varlığı sebebiyle bulvarı bağlamak için yapılmıştır.



Resim 5.47. Mahall önü üst geçidi (yazarın arşivi, 2019)

Yaya üst geçidine yaklaşık 200 metre uzaklıkta olan Tarım Bakanlığı/ Danıştay metro durağı bulvarın her iki tarafından da giriş almakta, aynı zamanda alt geçit olarak da kullanılmaktadır. Kuzey Metro durağının çıkışında yer alan ODTÜ Teknokent yapısının oluşturduğu iç sokak, ilerleyen yıllarda bulvarın ve metronun teknokentin arkasında yapılaşacak olan alan ile bağlantı kuracağı muhtemeldir (Resim 5.48). Ancak metro çıkışında yer alan araç otoparkı, yayaların bu alanda erişimini kısıtlamaktadır. Metro durağı burada bulunan otobüs durağı ile bağlantılıdır.



Resim 5.48. Tarım Bakanlığı- Danıştay Metrosu (yazarın arşivi, 2019)

Metro alt geçidinden yaklaşık 500 metre uzaklıkta yer alan üst geçit, yaya yolunun üzerine basmaktadır. Üst geçit için kurulan asansör ve merdivenler yaya geçişini engellemekte, buradan yürümek isteyen yayalar için kaldırımın bir yanı araç yolu tek seçenek olmaktadır (Resim 5.49).



Resim 5.49. Via Green önü üst geçit ve otobüs durağı (yazarın arşivi, 2009)

Hacettepe Üniversitesi Beytepe Kampüsü çalışanları ve öğrencileri için kentle ilişki kurdukları nokta olan bu alanda üst geçit, yolun her iki tarafında metro girişi ve dolayısıyla alt geçit ve otobüs durakları bulunmaktadır. Bir önceki üst geçit ile arasında yaklaşık 1000 metre mesafe vardır. Beytepe metrosunun güney çıkışı, üniversite kampüsüne direkt ulaşım sağlamakta. Metrodan çıkan üniversite öğrencileri ve çalışanlar için geniş bir yaya yolu bulunmaktadır. Kaldırımın bir tarafı araç yolu iken diğer tarafı Milli Botanik Bahçesi'nin sınırları ile kapalıdır. Şehir henüz bu alana kadar ilerlememiş olmasıyla üniversitelilerin bulvarın karşı tarafında ulaşmak isteyecekleri bir sosyal alan bulunmamaktadır. Ancak ulaşım için diğer tarafa geçmek isteyenler için metro alt geçidi ve yaya üst geçidi birer seçenektir (Resim 5.50).



Resim 5.50. Beytepe Metro ve Otobüs durağı, üst geçit (yazarın arşivi, 2019)



## 6. ARAYÜZ POTANSİYELİ TAŞIYAN ALANLAR, OLANAKLAR

Tez çalışması kapsamında Dumlupınar Bulvarı üzerinde yer alan kamusal alanların mevcut durumunun sorgulanması yapılarak kentsel arayüzler araştırılmıştır. Kent mekânını bölen, parçalayan, sınırlayan düzenlemeler, geçirimli ve geçirimsiz yüzeyler ve bu düzenlemelerin etkileri ortaya konmuştur. Bulvar üzerinde kentsel arayüz olma potansiyeli taşıyan ve gerekliliği öngörülen yeni düzenlenmeler Harita 6.1’te belirtilmiştir. Buna göre ‘AŞTİ, TOBB Üniversitesi Yurtları ve üniversite kampüsü, Armada Hayat Sokağı, Dumlupınar Bulvarı, YDA Center, Congresium’un bulunduğu potansiyel alan birinci bölgede yer almaktadır. Kentpark ve Cepa alışveriş merkezleri arasında kalan alan ve Çankaya AKM-Maidan arası ikinci bölgede yer alan potansiyel alanlardır. Üçüncü bölgede ise Tepe Prime -Mahall arası ile ODTÜ Teknokent’in kütleli boşluk ile yarattığı alanlar tartışılacaktır.

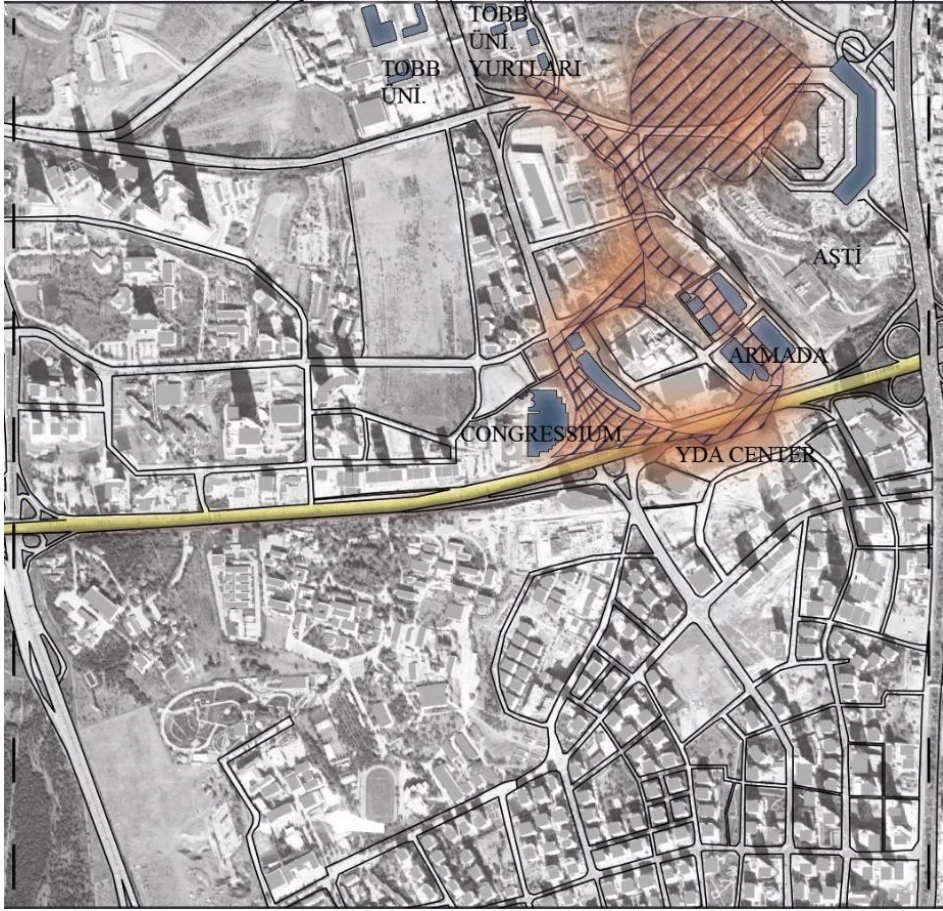
İnceleme sonucunda belirlenen bu alanlar, bulvarı sosyal ve kültürel olarak besleyecek olan, potansiyel kentsel mekânlardır. Ayrıca bu alanların kente katılımları ile doğu-batı doğrultusunda gelişen sosyal alanların kuzey ve güneye doğru ilerleyerek bölge geneline yayılma ve etki etme potansiyeli ortaya konmuştur.



Harita 6.1. Dumlupınar Bulvarı kentsel arayüz potansiyel alanları (yazar tarafından oluşturulmuştur)

Armada Hayat Sokağı etkileşim alanı sunan eğlence ve etkinliklerin düzenlendiği, kafelerin bulunduğu bir alandır. Hayat Sokağı aksı kuzeyinde Söğütözü piknik alanına dayanmaktadır. Ancak burada aksın devam etmeği görülmektedir. Sınırlar haritasında (Bknz Harita 5.12) bu alanın Orman Genel Müdürlüğü sınırları içerisinde kaldığı ve kente katılımının olmadığı görülmektedir. Oysa Söğütözü piknik alanı kentlinin hafızasında yer eden ve kentin rekreasyon kültüründe yer tutan önemli bir hafıza mekanıdır. Ancak bu aks devam edecek

olursa TOBB Üniversitesi öğrenci yurtları ve kampüs alanı ile buluşacaktır. Bu sebeple Orman Genel Müdürlüğüne ait sınırların kaldırılması ya da en azından Söğütözü piknik alanını kamusal alana dahil edecek şekilde düzenlenmelerin yapılması bu alanda kentsel kalitenin artırılmasına olanak sağlayacaktır. 30 Ağustos Zafer Parkına komşu olan yurt kampüsü alanının tüm bu alanla birleşmesi sağlandığında ise mevcut öğrenci nüfusunun bölgede rahatça vakit geçirmesine ve kente aktif katılımına olanak tanınmış olacaktır. Hayat Sokağı'nın güneyinde yaya aksı devam edememekte, araç park yerleri ve Dumlupınar Bulvarı ile kesilmektedir. Kızılırmak Mahallesi ile kurulacak yaya bağlantısı sayesinde bulvarın iki tarafı kavuşacak ve bu alanda TOBB Üniversitesine kadar yaya sürekliliği kurulmuş olacaktır. Yine bu alanda yer alan Congresium, çeşitli sergi ve etkinliklerin düzenlendiği, konserlerin verildiği, içinde balo salonları ve restoran bulunan bir merkezdir. Yapı bu kadar fazla işlevli ve klabalıkların yer aldığı etkinliklere ev sahipliği yapma potansiyeline sahip olmasına rağmen çevredeki diğer kamusal alanlarla kent zemininde ilişki kuramamaktadır. Bu alanda yaya-zemin ilişkilerinin düzenlenmesi ve sürekliliğin sağlanmasının yanı sıra, bölgeye bireysel ulaşımı destekleyecek altyapı düzenlemelerinden ziyade, toplu taşıma olanaklarının artırılması ile yeni ilişki ağları kurulabilecek ve bu düzenlemeler kent mekânına olumlu katkı sağlayacaktır.



Harita 6.2. Dumlupınar Bulvarı birinci bölge kentsel arayüz potansiyel alanları (yazar tarafından oluşturulmuştur)

İkinci bölgede yer alan arayüz potansiyelleri biraz daha yapı bazlıdır. Kentpark ve Cepa birbirine komşu iki alışveriş yapısıdır (Harita 6.3). Ancak birbirleriyle ve kent ile kurdukları ilişkileri zayıftır. Kentpark, yapısı ile bulvar arasında kalan alanda kentsel bir meydan önermekte ancak bulvardaki hız, araç trafiği, otopark geçişleri ve meydanda yaya dolaşımı için zemin sürekliliğinin olmaması nedeniyle, bu alan meydan değil, yalnızca bir geçiş alanı olarak kullanılmaktadır. Cepa ise bulvar tarafında araç otoparkı bulundurması sebebiyle bulvardan yapıyı kopartmış, yaya yaklaşımı için de olumsuz bir giriş sunmuştur. Yine de bu iki yapı birbirlerine açılan mekanları ve aralarındaki yavaşlatılmış trafik olanağı bulunan sokak ile yaya sürekliliğini sağlama ve kent zemini ile yapı ilişkisini kurarak kentsel bir arayüz yaratma potansiyeline sahiptir.

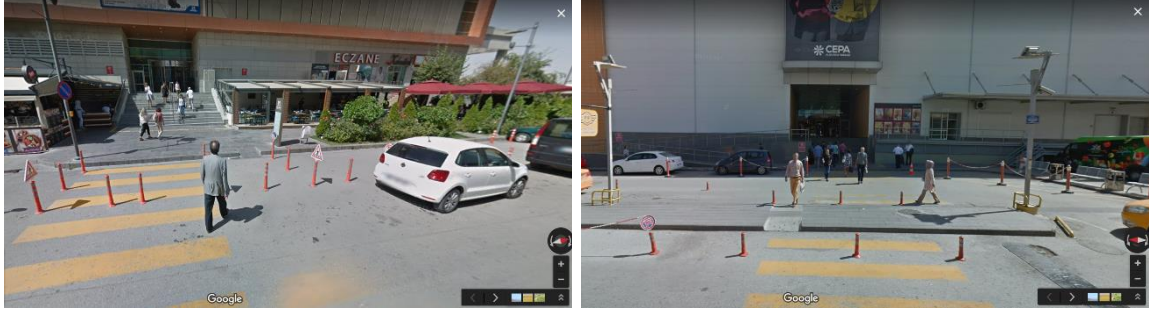


Harita 6.3. Dumlupınar Bulvarı ikinci bölge kentsel arayüz potansiyel alanları (yazar tarafından oluşturulmuştur)

Çeşitli kamusal alanlar sunan ancak birbiri ile iletişim kuramayan bu iki alışveriş merkezi bir arayüz sayesinde daha yaya dostu ve geçirgen bir kentsel alan oluşturabilir. Zaten yapıların ilk inşa edildiği yıllarda yalnızca bir araç yolu olan sokağın zamanla kullanıcıların talepleri ve mekânsal pratikleri sayesinde değiştiği izlenmiştir. İki yapı arasında geçiş yapan kentliler bu alanın dönüşmesini sağlamışlardır. Sağır olan cepheler bir bir dönüşmüş ve yeni dükkanlar ile sokakta yaya hareketliliği ve kullanım artırılmıştır. Bu alan zamanla görsel ve fiziksel olarak bağlanmıştır.

Alışveriş merkezlerinin birbirlerine bakan cephelerinde kapılar bulunmaktadır. Bu kapılardan çıkıldığında araç yolu, yaya geçidi ve yapıların sokak kotundaki dükkanları ile karşılaşmaktadır (Resim 6.1). Bu yapılar kendi içlerinde sundukları kamusal alanları iki yapı arasına taşıyamamış, kentsel arayüz oluşturamamışlardır. Kullanıcılar için geçiş mekânı olarak kullanılan sokak, araçları park etmek ve iki yapı arasında geçiş yapmak için kullanılmaktadır. Yayalar için iki yapı arasına yerleştirilen yaya geçidi bulunmaktadır

(Resim 6.1). Ancak bu geçidin yayalar tarafından kullanımı araç sürücülerinin inisiyatiflerine bağlıdır (Resim 6.2).



Resim 6.1. Cema’den Kentpark’a geçiş, Kentpark’tan Cema’ya geçiş (Google Haritalar, 2017)



Resim 6.2. Cema ve Kentpark arası araç işgali (yazarın arşivi, 2019)

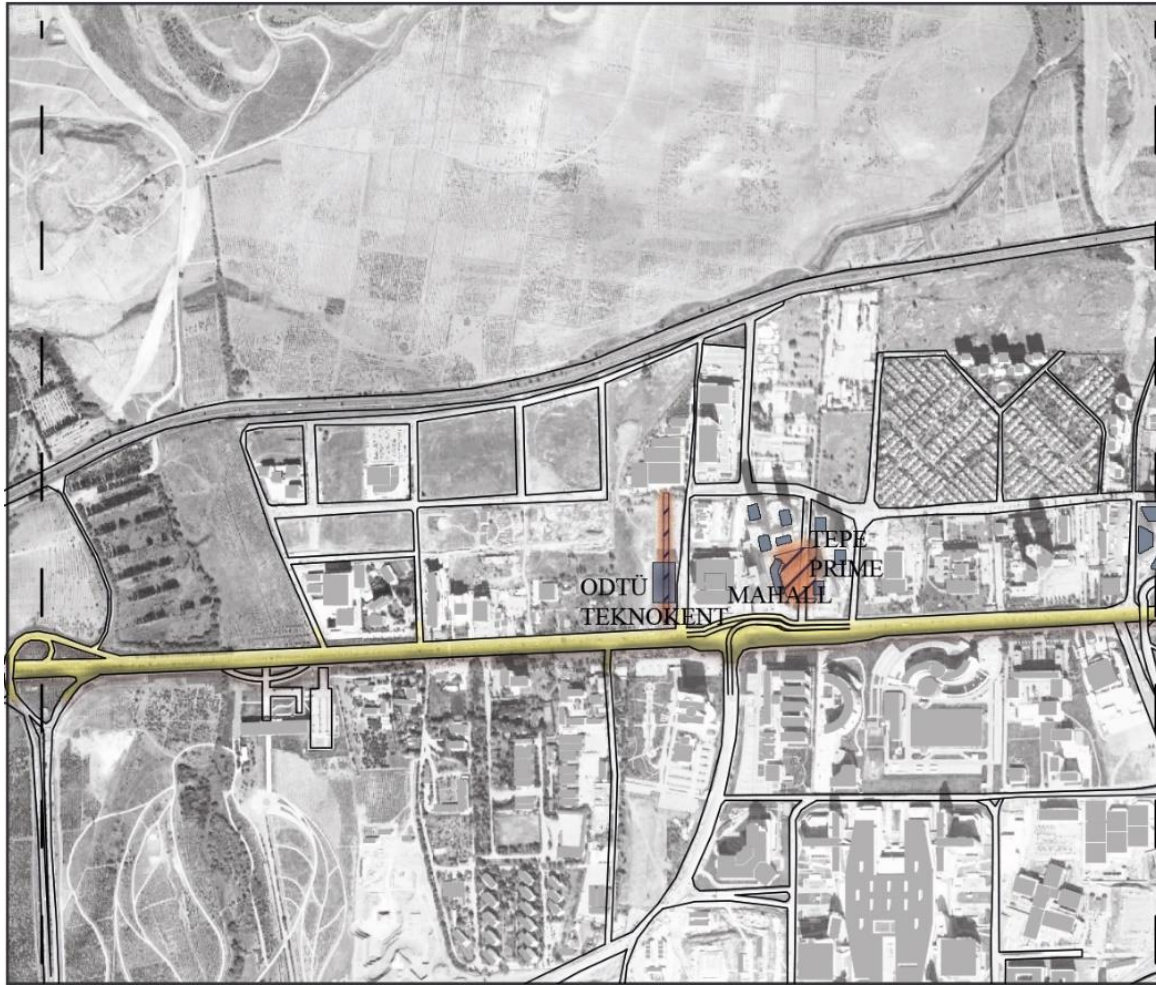
Araç ve yayaların ortak kullandıkları ara mekân; yayalar için kaldırımı olmayan, yürütmesi güç (park edilmiş veya hareket haline olan araçlar sebebiyle) ve arabasına ulaşmak isteyen ya da karşıdaki alışveriş merkezine geçmeyen çalışan kişilerin kullandıkları bir alan olmaktan öteye gidememiştir (Resim 6.3). Kullanıcılarına sosyal alanlar sunan bu iki yapı kentle ve birbirleri ile bütünleşememektedir.



Resim 6.3. Cema Kentpark arası (yazarın arşivi, Google Haritalar)

Bu alanda yapılacak olan yayalaştırma çalışmaları ile Dumlupınar Bulvarı'na dik olarak oluşturulan bir yaya aksı elde edilebilir. Bu aks sayesinde sokak kullanımı artacak hatta bölgedeki kullanım ve profil çeşitliliği artacaktır. Ayrıca yapıların cephe tasarımları bu alanın bir arayüz olma potansiyeline katkı sağlayacak biçimde değiştiği zaman yapılar sokakla ve kentle diyaloga girmeye başlayacak ve kamusal alan sürekliliği sağlanacaktır. Böylece geçirgen yüzeyler artarak, görsel ve fiziksel sınırlar kaldırılacaktır.

Üçüncü bölgede yer alan Tepe Prime ve Mahall birbirine komşu iki parselde yer alan (Harita 6.4), kule ve yatay ofis birimleri içeren, sokak kotunda kente çarşı hizmeti veren yapılardır. Tepe Prime kuleler arasında meydan yaratırken, Mahall ofis yapıları arasında sokaklar oluşturarak kafe, restoran, kuaför, temizlik vb. hizmetleri sağlamaktadır. Ofis kulesi ile ticari ve sosyal alanlar barındıran Tepe Prime ve konut yapılarını bulunduran Mahall, kendi alanları dahilinde sağladıkları sosyal alanları ve yaya kullanımını, kente sunamamaktadır.



Harita 6.4. Dumlupınar Bulvarı üçüncü bölge kentsel arayüz potansiyel alanları (yazar tarafından oluşturulmuştur)

İki yapının arası araç yolu ve otopark olarak kullanılmaktadır. Birbirini besleyebilecek, yaya sirkülasyonunu sağlayabilecek olan bu ara alan, mevcut durumu ile yalnızca geçiş alanı olarak kullanılmaktadır. Geçiş alanı olarak kullanımı ise büyük oranda araçla sağlanmaktadır. Yapılacak olan bir düzenleme ile trafik yavaşlatılabilir ya da kaldırılabilir, bu alan yayalaştırılarak kentsel düzenlemeler ile kent mekânına katılabilir. Böylece iki yapı arası zemin sürekliliği sağlanarak bölgedeki açık alan eksikliği bir miktar kapatılabilir. Farklı aktivitelere olanak sağlayabilecek olan arayüz tasarlanarak, yapıların kendi programlarından, çevre yapılardan ve bulvardan da beslenen bir kentsel alan oluşturabilecektir.



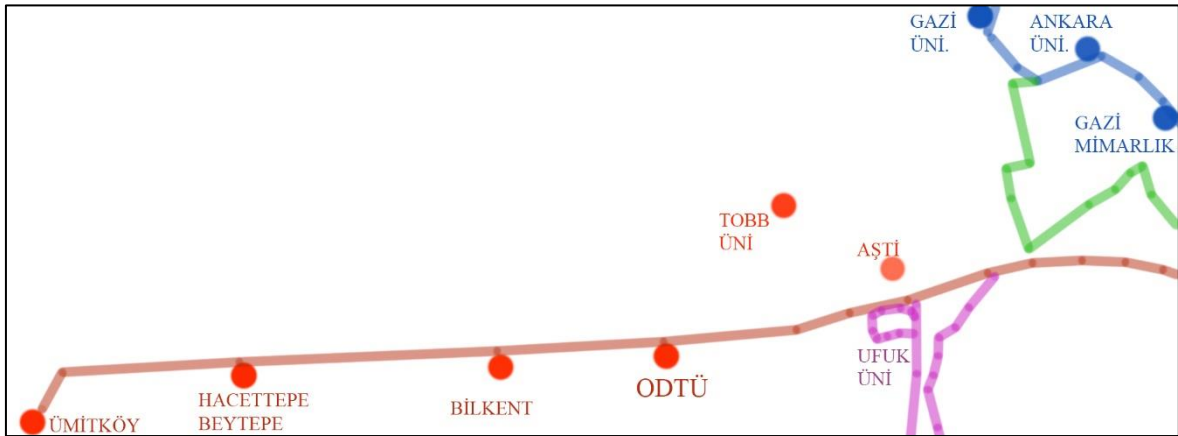
Resim 6.4. Solda Mahall yapıları, sağda Tepe Prime (yazarın arşivi, 2019)

Üçüncü bölge içerisinde kentsel arayüz olma potansiyeli barındıran bir başka yapı da ODTÜ Teknokent'tir. Kütlesel hareketleri sayesinde yapı kentle bağlantı kurmakta, aynı zamanda yapı ön yüzü arka yüzü arasında (bulvar ve arka alan) set oluşturmamaktadır. Böylece geçirgenliği ve algısal devamlılığı sağlayan yapı, bulvar ile arkasında kalan alan arasında bir sokak işlevi de görmektedir (Resim 6.3). Henüz kentsel gelişim göstermemiş olan arka alan (ki bu alan A.O.Ç. alanıdır), kentin ilerleyen yıllarda büyüyerek batıya doğru ilerlemesi ile dolacaktır. Teknokent ise arka alanda var olan otoparkın yerine yapı içinden geçen sokak aksını devam ettirerek burada yeni bir yaya zemini oluşturma potansiyeline sahiptir. Bu durumda geçirgen, sürekli ve akışkan kentsel arayüz oluşturmayı başarabilecektir.



Resim 6.5. Odtü Teknokent yapısal boşluk (yazarın arşivi, 2019)

Bulvar üzerinde arayüz potansiyeli oluşturan bir gelişme, kente yeni eklenecek olan bisiklet yollarıdır. Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin 2019 yılında duyurduğu bu proje<sup>7</sup> bu tezin konusu olan Dumlupınar Bulvarı üzerinde de yer alacaktır (Şekil 6.1). Bisiklet yolu 56 kilometre boyunca planlanan bir hat ile Ümitköy metro istasyonundan başlayarak bulvar üzerinde yer alan üniversiteleri de izleyerek devam edecek ve Gazi Üniversitesi'nde sonlanacaktır.

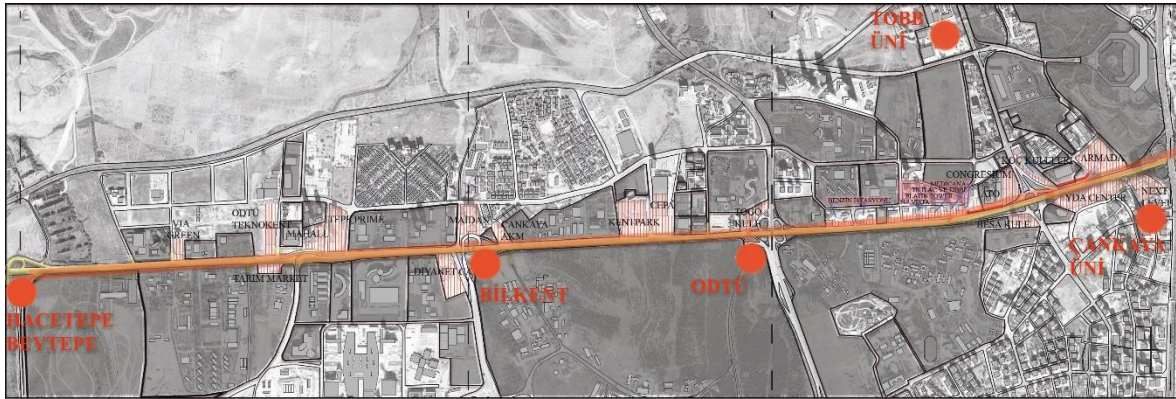


Şekil 6.1. Bisiklet yolları güzergahı- kısmi (yazar tarafından düzenlenmiştir)

Kentte bisiklet yollarının kullanımı ile mevcut olan trafik yoğunluğunun düşmesi ve bisikletliler sayesinde bulvar üzerindeki hızın azalması beklenmektedir. Böylece bulvar

<sup>7</sup> Bisiklet yollarına ilişkin tüm veriler Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin sitesinden <https://www.ankara.bel.tr/haberler/baskente-bisikletli-ulasim-zamani/> elde edilmiştir.

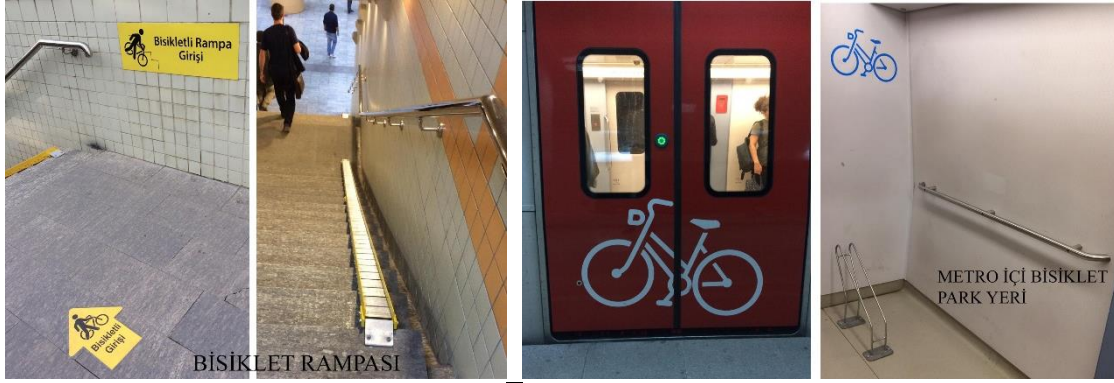
üzerinde bisiklet yolları sayesinde yeni bir kentsel arayüz kazanılmış olacaktır. Bisiklet yollarının öncü kullanıcılarının Hacettepe Üniversitesi, Bilkent Üniversitesi, ODTÜ, Çankaya Üniversitesi ve Tobb Üniversitesi öğrencileri (Resim 6.6) olması beklentisi ile bulvar üzerinde bisiklet yollarını kullanarak ulaşılacak üniversiteler işaretlenmiştir (Harita 6.5). Bisiklet yolunu kullanan üniversite öğrencilerinin varlığı ve hat üzerindeki seyahati gelecek yıllarda bu alanda gelişecek olan diğer kamusal programlara da öncülük edecektir. Planlanan bisiklet yollarının toplu taşıma ile entegrasyonunun sağlanması sayesinde kent genelinde araçla otomobil bağımlılığının azalması düşünülmektedir (Resim 6.7). Öğrencileri takiben bölgedeki kamu çalışanları ve özel sektör çalışanlarının da katılımı ile bulvarın otomobil öncelikli kullanımı değişecektir. Değişen ulaşım sayesinde bölgenin kentsel kullanımının değişerek kent- mimari- birey ilişkisinin ilerleyeceği öngörülmektedir.



Harita 6.5. Dumlupınar Bulvarı üzerinde bisiklet yolu ve üniversiteler (yazar tarafından düzenlenmiştir)



Resim 6.6. ODTÜ metro çıkışı bisiklet parkı (yazarın arşivi, 2019)



Resim 6.7. Metro içi düzenlemeler (yazarın arşivi, 2019)

Bisiklet yollarının taşıdığı potansiyelin yanı sıra bulvar üzerinde yer alan Cema ve Armada alışveriş merkezlerinin geniş otoparklar alanları da arayüz olma potansiyeline sahip önemli noktalardır. Dönemsel olarak sosyal etkinlikler için kentlinin kullanımına açılan bu alanlar kalabalıkların toplanmasına ve farklı deneyimlerin gerçekleşmesine olanak sağlamaktadır. Cema alışveriş merkezinin açık alanında yılbaşı zamanlarında ve yılın çeşitli dönemlerinde geçici olarak kurulan lunapark ve eğlence olanakları sağlanmaktadır. Armada alışveriş merkezinde, yaz aylarında açık hava konserleri düzenlemektedir. Otopark alanlarının bunun gibi kamusal kullanımları değerlendirildiğinde, ileriye dönük bir bakış açısıyla kentsel birer arayüz olma potansiyeli taşıdıkları söylenebilir.

Bulvardaki araç hızını ve yoğunluğunu azaltacak farklı unsurlar, bulvarın arayüz geliştirme imkanına katkı sağlayacaktır. Bu bağlamda, bulvardan diğer ana arterlere ve yan yollara yapılacak olan bağlantı yolları da potansiyel olarak değerlendirilebilecektir. Şehir hastanelerine ulaşım için eklenen üst yol, bulvar üzerindeki yoğunluğu düşürmesi sebebiyle farklı bir potansiyel sağlamaktadır. Tüm bu alanların ve olanakların gelişimi ve kente katılımlarının sağlanması ile kent- kullanıcı ilişkisi gelişebilecek, kentsel arayüzlere olanak sağlanacaktır.

## 7. SONUÇ

Tez, dünya genelinde hızla yayılan ve Türkiye’de de etkili olan küreselleşmenin kent mekânı üzerindeki etkilerini tartışmakta ve bu hızlı değişimin kent üzerindeki olumsuz etkilerine cevap olarak kentsel arayüzleri sunmaktadır. Bu etkilerin anlaşılabilmesi için öncelikle küreselleşme olgusunu anlamak, kent mekânındaki dönüşümleri incelemek gereklidir.

Meydana gelen dönüşümler; yoğunlaşma, parçalanma/bölünme, sınırların mevcudiyeti, geçirimsizlik ve sosyal iletişimsizlik olarak kent mekânına yansımıştır. Etkileşim alanı olan kent mekânı; ortak zemin arayışında, toplumu üreten ve toplum tarafından üretilen dinamik bir olgu olarak ele alınmaktadır. Kolektif üretim, sosyal ve kültürel paylaşımlar, sosyal etkinlikler gibi pek çok faaliyet gündelik yaşam pratikleri çerçevesinde kamusal alanlarda, kentlerin ortak zemininde gerçekleşmektedir. Bu sebeple kentlerde toplumsal ilişkilerin şekillendiği ortak bir zemin arayışı başlamıştır ve kentsel arayüzler bu arayışa yanıt olmuştur. Birbirinden farklı alanlarda farklı tanımlarla ele alınan arayüz kavramının tüm alanlardaki ortak karşılığı “iletişimi sağlayan araç/nesne/şey” olmasıdır. Birbirinden farklı dilde konuşan ya da farklı araçları kullanan birden fazla şey, onları bağlayan arayüz ile anlamlandırılabilir, anlaşılabilir hale gelmektedir. Arayüzün bağlayıcı ve birleştiriciliği ile şeylerin birbirine yabancı hale gelmesi engellenebilmektedir. Buradan yola çıkarak kentsel arayüzlerin kentlerde var olan ayrışma, kopma, yalnızlaşma gibi durumlara cevap olması beklenmektedir. Kent mekânında var olan arayüzler ile kent- kullanıcı- mimari ilişkisinin kurulması öngörülmüştür. Bu durum aynı zamanda kentin ritmini, imajını, algısını, kentli tarafından anlamlandırılmasını ve deneyimlenmesini etkileyen bir olanak yaratmaktadır. Artık kentler sadece işlevleri öne çıkan ve kentin peyzajını oluşturan bir dizi yapının zemini değil, güçlü öğelerden kurulan ve sürekliliği olan bir dokunun zemini olmak durumundadır. Bu olgu kentteki kamusal ilişkilerden, kentlinin bilişsel algısına, psikolojisine ve hafızasına da olumlu bir yapı sunar.

Dumlupınar Bulvarı (Eskişehir Yolu), Ankara’da küreselleşme etkilerinin en çok görüldüğü bölge olması ve bu bölgede yüksek katlı yapılaşmanın, alışveriş merkezlerinin, ofis kulelerinin, karma kullanımlı projelerin yer alması sebebiyle çalışma alanı olarak seçilmiştir. Bulvar üzerindeki yapılaşma kısa bir süreçte gelişmiştir. Küresel sermayenin dikkatini çeken bölge hızla yapılaşmış, bu arada yerel yönetim küresel sermayeden çıkar elde etmek için

çeşitli tavizlerde bulunmaya başlamıştır. Bulvarın kuzeyinde Atatürk Orman Çiftliği arazisi olan topraklar, küresel sermayenin sebep olduğu ranttan etkilenmiştir. Bölgede artan rant ile statüsü değişen topraklar hızla yapılaşmaya açılmıştır. Artan yapı topluluğu (yığını), kat yükseklikleri, bulvar üzerinde araç yoğunluğuna sebep olmuştur. Araç yoğunluğunun önüne geçebilmek için genişleyen bulvar kenti parçalayan, hızlı bir ana yola dönüşmüştür. Kentin bu bölgesini kuzey ve güney olarak ikiye ayırmıştır. Zamanla bulvar üzerinde pek çok kamu yapısı kendi kampüsleri ile yer bulmaya başlamış, özel yapılar kalan diğer alanları hızla doldurmuştur. Bulvarda yer alan kamu ve özel yapı dizisinde mekânsal inceleme, haritalama ve fotoğraflama yapılmıştır. Bulvar; sınır, yeşil alan, araç park yerleri, alt/üst geçitler ve toplu taşıma durakları (otobüs ve metro), sosyal alan başlıkları ile haritalandırılarak analiz edilmiştir. Bu analizler, haritaların konularına özgü olarak çekilen fotoğraflarla desteklenmiştir. Analizlerin sonucunda potansiyel alanlar haritası çıkarılmıştır. Bu haritaya göre, Dumlupınar Bulvarı üzerindeki kentsel arayüz olma potansiyeli taşıyan ancak mevcut durumu ile yer yer sınırlandırılmış, yer yer araç parkları ve yolları ile birbirinden koparılmış alanlar tespit edilmiştir. Bu alanların yeniden tasarlanarak kent mekânına katkı sağlaması önerilmiştir. Böylece, bu alanlar kolektif mekân üretimine ve kent mekânına potansiyel olarak katkı sağlayacaktır.

Yapılan analizlerde batı aksının (Dumlupınar Bulvarı), gelişim gösterirken kent mekânı üretimine katkı sağlamadığı, parsel ve yapı bazında öneriler geliştirdiği görülmüştür. Aks boyunca dizilen kamu ya da özel kullanıma ait yapıların arsa sınırları kesin bir şekilde belirlenerek; bu alanlara giriş ve alanlardan geçiş engellenmiştir. Bu sınırlar çoğunlukla görsel olarak sınır koymayıp kent algısını net bir şekilde kesmezken bazı sınırlar geçirimsiz duvarlarla çevrilerek kentsel mekânda fiziksel ve algısal bir engel teşkil etmektedir. Kent mekânı geçirimsiz yapı sınırları ile çevrelenmiştir (Bkz. EK- 1).

Kentsel yeşil alan kullanımı ise bulvar hattında mevcut hali ile mümkün değildir. Bunun sebebi var olan yeşil alanların, ya üniversite kampüsleri içinde yer alması ya da kamu yapıları tarafından çevrelenmiş olmasıdır. Bazı yeşil alanlar ise herhangi bir kurum ya da kuruluşa ait olmamakla birlikte etrafları çevrilmiş ve kullanımı kısıtlanmıştır (Bkz. EK- 2). Ancak bu yeşil alanların ulaşım ve erişim zorluğu, kentlinin kullanımını engellemekte, kamusal alan sürekliliğini bozmaktadır. Gelecekte yapılması planlanan bisiklet yollarıyla bu potansiyel güçlendirilecektir.

Sınırlandırılmış alanlar dışında kalan yerlerde, kentsel mekân kullanımını engelleyen bir diğer faktör araç park alanlarıdır (Bkz. EK- 3). Şehir içi ulaşım kanallarının özel araçlara bağlı kılınması ile kent içinde araçlara özel düzenlemeler yapılmıştır. Yaya yollarından çok araçlar için yol yapılması ve araçlara ayrılan otoparklar olması bunların kanıtıdır. Yaya yollarına özel yolların eksikliği, kent içinde yaya zemini sürekliliğinin kurulamaması ile sonuçlanmaktadır. Bulvar ile yapılar arasında, bulvardan iç kısımlara uzanan sokaklarda park edilmiş araçlar sebebi ile kentte algıda karmaşa başlamakta, araç yolu, yaya yolu birbirine karışmaktadır. Ankara’da şehrin batı yönünde ilerlemesiyle kent merkezinde kalan bulvar, kenti parçalayan, fiziksel ve algısal olarak sınırlayan geçirimsiz bir hat oluşturmuştur. Toplu taşıma ağlarının yaya yolları ile entegre edilememesi, metro ve otobüs duraklarının çevresi ile bağlanıp kullanıcılara güvenli alan sağlayamaması kent kullanımında araç bağımlılığını tetiklemektedir. Araçlara göre şekillenen kent mekânında kentsel arayüz eksikliği bölgede bulunan kamusal yapıların, eğitim kampüslerinin, ofis yapılarının, özel kullanımlı yapıların ve sosyal alanların birbirinden kopuk olmasına sebep olmuştur.

Bulvar üzerinde kentsel mekânlar sunan sosyal alanlar varlığını sürdürmektedir. Bu alanlarda, sınırların kaldırılması, birbirleri ile ilişkili olabilecek alanlarda yaya zemini ve açık alan düzenlemesi ile kentsel arayüzlerin oluşturulması, kent mekânına katkıda bulunarak ortak bir zemin kuracaktır.

Arayüz potansiyeli taşıyan alanların mevcudiyeti, bulvar üzerinde geleceğe yönelik iyimser bir bakış açısı geliştirmeye yardımcı olmaktadır. Bulvarda araç yolunun oluşturduğu sınırın aşılması ve kentsel arayüz kurgusu ile yoğunluklu olarak güneyde bulunan eğitim ve kamu kurumlarının kuzeyde yer alan sosyal alanlarla ve diğer çalışma alanları ile entegrasyonunun sağlanacaktır. Birbiri ile temas edip, iletişim kuramayan yapıların (Cepa-Kentpark, Tepe Prime- Mahall) ve mimaride yarattığı kütleli açıklığı ile ODTÜ Teknokent yapısının varlığı ile kuzey-güney doğrultulu bulvar yerleşimini doğu batı yönünde sosyal donatılarla kırarak, bulvar-kent ilişkisinin kurulması için potansiyel barındırmaktadır. Bu yapı ve alanlar bulvarın düşey yönlü bir kırılma yakalamasına zemin oluştururken, yapılması planlanan bisiklet yolları ile bulvar üzerindeki yoğunluğun ve hızın düşmesi beklentisi bulunmaktadır. Bisiklet kullanımı ile bölgede yavaşlayan trafik; bulvarın iki yanını birbirinden koparan bir unsur olarak bulvarın etkisini azalacaktır. Ulaşım kolaylığı sayesinde erişilebilir alanların sayısı artacak, düşen araç kullanımı ile hava kirliliği azalacaktır. Böylece hız olgusu ve araç

öncelikli ulaşımın etkisinin azalması ile bölgedeki kullanıcıların alışkanlıklarının değişecek, yeni kentsel arayüz bağlantıları açığa çıkacaktır. Bulvar üzerindeki araç yoğunluğunun azalması için yapılan bağlantı yolları ve araç üst geçitleri de arayüzler için yeni olanaklar sağlayabilecektir.

Kentlerin sunduğu yaşam kalitesi, kullanıcı profiline çeşitliliğine, etkinliklerin nicelik ve niteliğine ve kentlinin gündelik yaşam pratiklerinin mekânsal izlerinin yoğunluğuna bağlıdır. Kent kültürünün oluşması ve sürdürülmesi ancak bununla gerçekleşebilir. Kent, kullanıcıları ile sosyal, fiziksel ve algısal bağ kurabildiğinde kent yaşamı ve kültürü oluşmaktadır. Bu tez, kentin sosyal, kültürel ve mekânsal varlığının devamlılığını, kullanıcı-mekân ilişkisinin kurulmasını kentsel arayüzler ile sağlamayı önermektedir. Tez kapsamında kentsel arayüzlerden beklenen; sınırları, kent zeminini, yaya sürekliliğini, cepheleri ve kütle biçimlenişini sorgulayarak yeniden ele alması ve düzenlemesidir. Bu düzenlemede arayüzlerin görevi kullanıcı-kent- yapı/mimari arasında iletişim aracı olmasıdır. Bu durum kentin algısını, anlamını ve imajını etkileyecek, kentin hafızasına ve kültürüne olumlu nitelikler kazandıracaktır. Bu zemin bir toplumsal etkileşim zeminidir ve kentin geleceği ve kentlinin aidiyetini güçlendirecektir.

Tez kapsamında küreselleşme olgusunun kentler üzerindeki etkilerinin neler olabileceği ve kentlerde hangi dönüşümlere sebep olabileceği araştırılmıştır. Bu araştırma sonucunda varılan yargı ile kent mekânında ortaya çıkan iletişimsizlik ve kopukluk için çözüm arayışına girilmiştir. Bu sorgulama arayüz kavramının sosyolojik ve mekânsal boyutlarıyla tartışılmasına ve kentlinin mekânsal deneyimleri üzerinden değerlendirilmesine neden olmuştur. Böylece arayüz kavramının ne olduğuna ilişkin araştırmalar kentsel arayüz kavramı ile devam etmiştir. Küreselleşme etkileri taşıyan Dumlupınar Bulvarı üzerinde kentsel arayüzler araştırılarak sorunlar ve potansiyeller ortaya konmuştur. Bundan sonra yapılacak olan çalışmalarda çözüm odaklı fikirler geliştirilerek, bulvarın kent ile kuracağı ilişki türleri ve bu ilişkilerin hangi yollarla elde edileceği araştırılabilecektir.

## KAYNAKLAR

- Alexander, C., Ishikawa, S., Silverstein, M., Jacobson, M., Fiksdahl- King, I. ve Angel, S. (1977). *A Pattern Language*. New York: Oxford University Press.
- Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı. (2006). *2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planı*. Ankara: Ankara Büyükşehir Belediyesi.
- Aral, E. A. (2003). *Lefover Space As A Value And Potentialty For The Public Realm In The City*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Aral, E. A. (2008). *Peripheral Public Space- Types In Progress.*, F. Eckhardt ve K. Wildner (Editörler). Public İstanbul: Spaces and Spheres of the Urban. Germany. Biefeld, s. 113-140.
- Aral, E. A., Demirbaş, Öz O. (2015). *Pedestrians' Perception Of Sub-Spaces Along Urban Roads As Public Spaces –Case Of Eskişehir Road In Ankara*. METU Journal of the Faculty of Architecture, 32 (1), 45- 64.
- Arendt, H. (1969). *The Human Condition*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Auge, M. (1995). *Non-Places Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. (çev. J. Howe) New York: Verso.
- Aytaç, Ö. (2006). Mekânın Sosyolojisi: Toplumsalın Yeniden Kuruluşu. U. Özcan ve E. Eğribel (Editörler). *Sosyoloji ve Coğrafya İ. Ü. Sosyoloji Yıllığı*. İstanbul: Kızılelma Yayıncılık, 876-897.
- Baan, C., Du, H., Guldemon, J., Pinxteren, G. ve Vlassenrood, L. (2006). *China Contemporary: Architecture, Art, Visual Culture*. Rotterdam: NAI Publishers.
- Bağce, H. E. (1999). Küreselleşme, Devlet ve Demokrasi. *Amme İdaresi Dergisi*, 32(4), 3-14.
- Bal, H. (1999). *Kent Sosyolojisi*. Ankara: Turhan Kitabevi, 23.
- Bala, H. A. (2003). *Konut Alanlarında Kentsel Arayüzlerin Düzenlenmesine Yönelik Analitik Bir Çerçeve*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya
- Bala, H. A. (2006, Nisan). Mimarlık-Şehircilik, Bina-Kent, İç-Dış, Özel-Kamusal Arasında: Kentsel Arayüzler. *Yapı Dergisi* (293), 44-49.
- Barthes, R. (2016). *Göstergebilimsel Serüven*. (çev. M. Rıfat ve S. Rıfat) İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Batuman, B. (2010). Sosyal Mimarlık İçin Tezler. *Dosya* (21), 49.

- Bell, S. (2004). *Elements of Visual Design in the Landscape*. London: Taylor ve Francis.
- Benjamin, W. (2016). *Pasajlar*. (çev. A. Cemal). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları. (Eserin orijinali 1982’de yayımlandı).
- Bentley, I., Alcock, A., Murrain, P., McGlynn, S. ve Smith, G. (1993). *Responsive Environments*. Oxford: Routledge.
- Boratav, K. (2005). *Türkiye İktisat Tarihi 1908-2002*. İstanbul: İmge Kitabevi.
- Brill, M. (1989). Transformation, Nostalgia, and Illusion. I. Altman ve E. H. Zube (Editörler). *Public Places and Spaces*. New York: Pelenum Press.
- Broeckmann, A. (2004). Public Spheres and Network Interfaces. S. Graham (Editör). *The Cybercities Reader*. London: Routledge.
- Carmona, M., Tiesdell, S., Heath, T. ve Oc, T. (2003). *Public Spaces Urban Spaces*. Oxford: Routledge.
- Castells, M. (2005). *Ağ Toplumunun Yükselişi - Enformasyon Çağı:Ekonomi,Toplum ve Kültür*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Cavcav, D. (2007). *Gelişmekte Olan Ülke Kentlerinde Küreselleşme Sürecinin Kent Kimliğine Etkisi, Ankara Örneği*, Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 100-102.
- Cengizkan, A. (2010). Cumhuriyet için Demokratik Mizansen: Ankara Vekâletler Mahallesi’nde Temsili Düzen. Aydan Balamir (Editor). *Clemens Holzmeister: Çağın Dönümünde Bir Mimar*. Birinci Baskı. İstanbul. Boyut Yayıncılık.
- Certeau, M., Rendall, S. (1984). *The practice of everyday life*. Berkeley: University of California Press.
- Ching, F. D. (1996). *Mimarlık, Biçim, Mekân ve Düzen*. (çev. S. Lökçe). İstanbul: Yapı Endüstri Merkezi Yayınları. (Eserin orijinali 1979’da yayımlandı).
- Çağlar, T. Y. (1992). *Konut Alanları Ve Alışveriş Merkezlerindeki Kent Sokaklarının Çağdaş Tasarımları Üzerine Bir Araştırma*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Çubuk, M. (1989). Kamu Mekânları ve Kentsel Tasarım, *Kamu Mekânları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu*, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Yayınları, İstanbul, 16.
- De Waal, M. (2014). *The City as Interface: How New Media are Changing the City*. Rotterdam: NAI Publishers.
- Denel, S. (1982). *Batılılaşma Sürecinde İstanbul'da Tasarım ve Dış Mekânlarda Değişim ve Nedenleri*. Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları.

- Eraydın, Z. (2014). *The global image of the city: impacts of place branding on the image of Ankara*, Doktora Tezi, Middle East Technical University, Graduate School of Natural and Applied Science, Ankara, 20-29.
- Erdönmez, E. ve Akı, A. (2005). Açık Kamusal Kent Mekânlarının Toplum İlişkilerindeki Etkileri. *Megaron*, 1(1), 67-87.
- Erdönmez, E. ve Çelik, F. (2016). Kentsel Mekânda Kamusal Alan İlişkileri. *Türkiye Bilimler Akademisi Kültür Envanteri Dergisi*, 14, 145.
- Foucault, M. (2005). *Özne ve İktidar*. (çev. I. Ergüden ve Osman Akınbay). İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Francis, M. (1989). *Control as a Dimension of Public-space Quality*. Boston: Springer.
- Gehl, J. (1987). *Life Between Buildings*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Gehl, J. (1996). *Life Between Buildings* (5th edition). Copenhagen: Danish Architectural Press.
- Gehl, J., Kaefer, J. L. ve Reigstad, S. (2006). Close Encounters with Buildings. *Urban Design International*, 11, 29-47.
- Geuss, R. (2007). *Kamusal Şeyler, Özel Şeyler*. (çev. G. Koçak) İstanbul: Yapı Kredi Yayınları. (Eserin orijinali 2001’de yayımlandı).
- Ghulyan, H. (2017, Temmuz). Lefebvre’in Mekân Kuramının Yapısal ve Kavramsal Çerçevesine Dair Bir Okuma. *Çağdaş Yönetimler Dergisi*, 1-29.
- Giritlioğlu, C. (1991). *Şehirselleşme Mekân Ögeleri ve Tasarımı*. İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları.
- Gökgür, P. (2008). *Kentsel Mekânda Kamusal Alanın Yeri*. İstanbul: Bağlam Yayıncılık.
- Guehenno, J. M. (1998). *Demokrasinin Sonu*. (çev. M. E. Özcan) Ankara: Dost Kitabevi. (Eserin orijinali 1995’te yayımlandı).
- Güleç, G. (2010). Modern Kentte Sokağın Evrimi. *Mimar.ist*, 10(36), 45-51.
- Günay, B. (2005). Ankara Çekirdek Alanının Oluşumu ve 1990 Nazım Planı Hakkında Bir Değerlendirme. T. Şenyapılı (Editör). *Cumhuriyetin Ankara’sı*. Ankara: ODTÜ Yayıncılık, 61-118.
- Habermas, J. (2002). *Küreselleşme ve Milli Devletlerin Akıbeti*. İstanbul: Bakış Yayınları.
- Harvey, D. (1997). *Postmodernliğin Durumu*. (çev. S. Savran). İstanbul: Metis Yayınları. (Eserin orijinali 1989’da yayımlandı).

Harvey, D. (2009). *Kapitalist Kent*. T. Ali (Editör). *New Left Review: Türkiye Seçkisi 2008*. İstanbul: Agora Kitaplığı, 289.

Harvey, D. (2011). *Umut Mekânları*. İstanbul: Metis Yayınları.

Harvey, D. (2016). *Kent Deneyimi*. (çev. E. Soğancılar) İstanbul: Sel Yayınları.

Harvey, D. (2016). *Sosyal Adalet ve Şehir*. (çev. M. Moralı). İstanbul: Metis Yayınları. (Eserin orijinali 1973'te yayımlandı).

Hasol, D. (1999). *Mimari İzlenimler*. İstanbul: Yem Yayınları.

Hénaff, M. ve Strong, T. B. (2001). *Public Space and Democracy*. Minneapolis: U of Minnesota Press.

Hillier, B. ve Hanson, J. (1984). *Social Logic of Space*. London: Cambridge University Press.

Huot, J. L., Thalmann, J. P. ve Valbelle, D. (2000). *Kentlerin Doğuşu*. (çev. A. B. Girgin). Ankara: İmge Kitabevi. (Eserin orijinali 1995'te yayımlandı).

İnternet: Armada avm ve ofis kulesi. Besa Grup. URL: <http://www.webcitation.org/query?url=http%3A%2F%2Fwww.besagrup.com.tr%2Fproje%2Farmada-alisveris-ve-is-merkezi%2F&date=2019-05-20>

İnternet: Armada cephe. A Tasarım Mimarlık. URL: <http://www.webcitation.org/query?url=http%3A%2F%2Fatasarim.com.tr%2Ftr%2Fproje%2Farmada&date=2019-05-20> Son Erişim Tarihi: 20.05.2019

İnternet: Cema avm. Arkitera. URL: <http://www.webcitation.org/query?url=http%3A%2F%2Fv3.arkitera.com%2Fh40644-4-cema-avm-cityscape-abu-dhabide-en-iyi-proje-secildi.html&date=2019-05-26> Son Erişim Tarihi: 20.05.2019

İnternet: Collins Park Place. Zaha Hadid. URL: <http://www.webcitation.org/query?url=http%3A%2F%2Fv3.zaha-hadid.com%2Fh40644-architecture/miami-car-park/-abu-dhabide.html&date=2019-05-26> Son Erişim Tarihi: 20.05.2019

İnternet: Cengizkan, 2010. Goethe Enstitüsü. URL: <http://www.webcitation.org/query?url=http%3A%2F%2Fwww.goethe.de%2Fins%2Ftr%2Fank%2Fprj%2Furs%2Fgeb%2Fsta%2Ftrindex.htm&date=2019-05-20> Son Erişim Tarihi: 20.05.2019

İnternet: Ege Grup Yapı. Maidan. URL: <http://www.webcitation.org/query?url=http%3A%2F%2Fwww.maidan.com.tr%2Fimg%2Fpdf%2F01.04.2018.pdf&date=2019-05-20> Son Erişim Tarihi: 20.05.2019

İnternet: Jansen Planı. Goethe Enstitüsü. URL:  
<http://www.webcitation.org/query?url=http%3A%2F%2Fwww.goethe.de%2Fins%2Ftr%2Fank%2Fprj%2Furs%2Fgeb%2Fsta%2Fjan%2Ftrindex.htm&date=2019-05-19> Son Erişim Tarihi: 20.05.2019

İnternet: Kentpark. Arkiv. URL:  
<http://www.webcitation.org/query?url=https%3A%2F%2Fwww.arkiv.com.tr%2Fproje%2Fkentpark-alisveris-merkezi%2F3202&date=2019-05-20> Son Erişim Tarihi: 20.05.2019

İnternet: Kızılmeydan. Arkiv. URL:  
<http://www.webcitation.org/query?url=https%3A%2F%2Fwww.arkiv.com.tr%2Fproje%2Fkentpark-alisveris-merkezi%2F3202&date=2019-05-20> Son Erişim Tarihi: 20.05.2019

İnternet: Lörcher ve Jansen Planları. Goethe Enstitüsü. URL:  
<http://www.webcitation.org/query?url=http%3A%2F%2Fwww.goethe.de%2Fins%2Ftr%2Fank%2Fprj%2Furs%2Fgeb%2Fsta%2Ftrindex.htm&date=2019-05-20> Son Erişim Tarihi: 20.05.2019

İnternet: Mahall. Arkitera. URL:  
<http://www.webcitation.org/query?url=http%3A%2F%2Fwww.arkitera.com%2Fproje%2Fkizilmeydan%2F5470&date=2019-05-20> Son Erişim Tarihi: 20.05.2019

İnternet: Modulator, Corbusier. URL:  
<http://www.webcitation.org/query?url=http%3A%2F%2Fwww.fondationlecorbusier.fr%2Fcorbuweb%2Fmorpheus.aspx%3FsysId%3D13%26IrisObjectId%3D7837%26sysLanguage%3Denen%26itemPos%3D82%26itemCount%3D215%26sysParentId%3D65%26sysParentName%3Dhome&date=2019-05-20> Son Erişim Tarihi: 20.05.2019

İnternet: Twelve at Hengshan oteli, Mario Botta, Şanghay. URL:  
<http://www.webcitation.org/query?url=https%3A%2F%2Fxxi.com.tr%2Fi%2Fkente-bakan-anitsal-arayuz&date=2019-05-19> Son Erişim Tarihi: 19.05.2019

İnternet: Vitruvian Man, Da Vinci. URL:  
<http://www.webcitation.org/query?url=https%3A%2F%2Fwww.smithsonianmag.com%2Fsmart-news%2Fvitruvian-man-may-have-had-hernia-180949806%2F+&date=2019-05-20> Son Erişim Tarihi: 20.05.2019

İnternet: YDA Center. URL:  
<http://www.webcitation.org/query?url=http%3A%2F%2Fwww.ydacenter.com.tr%2Fgaleri.php+&date=2019-05-20> Son Erişim Tarihi: 20.05.2019

Jacobs, A. B. (1993). Great Streets. Cambridge: MIT Press.

Jacobs, J. (2009). Şehir Ne Tür Bir Problemdir? Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı. (çev. B. Doğan) İstanbul: Metis Yayınları.

Johnson, S. (1997). Interface Culture. San Francisco: Basic Books.

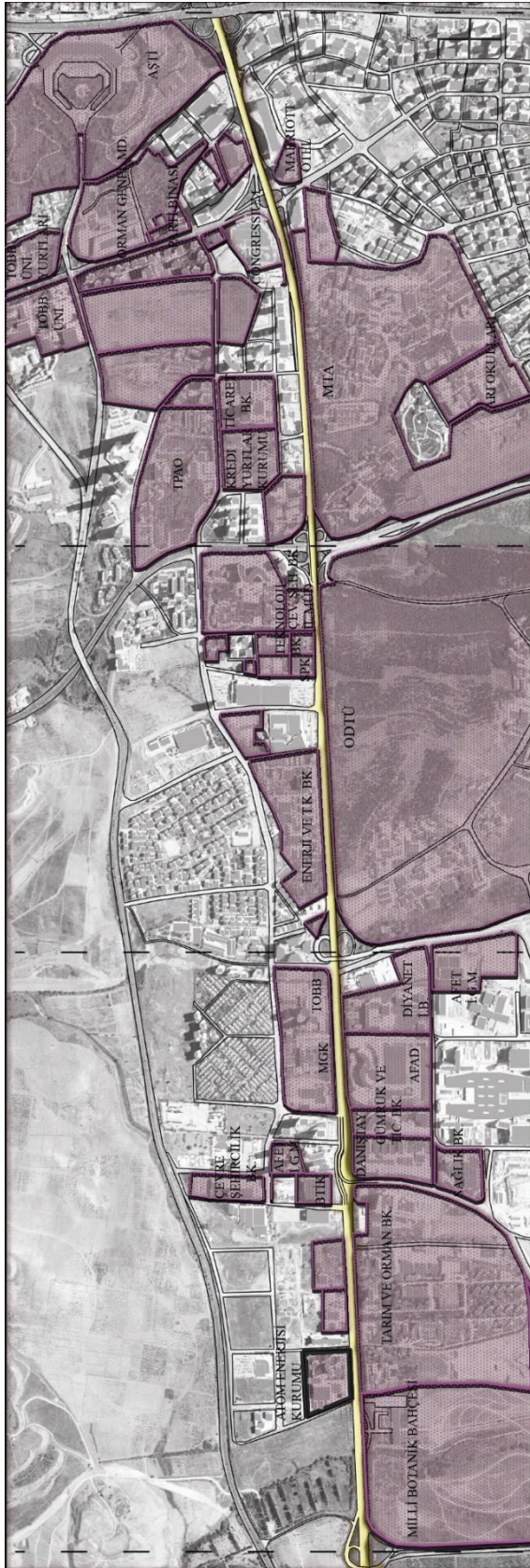
- Kara, B. ve Küçükerbaş, E. V. (2001). Kent Meydanlarının Tasarımına Demokratik Yaklaşım. *Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 1, İzmir.
- Karaçay, T. ve Karaçay, A. (2008). *C# ile Nesne Programlama*. Ankara: Yazarın Kendi Yayını.
- Kayan, A. (2015). Küreselleşmenin Kentler Üzerindeki Etkileri ve Küresel Kentlerin Özellikleriyle İlgili Bir Değerlendirme. *Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi*, 10(1), 271-295.
- Keleş, R. (1992). *Yerinden Yönetim ve Siyaset*. İstanbul: Cem Yayınevi.
- Keleş, R. (1998). *Kentbilim Terimleri Sözlüğü*. Ankara: İmge Kitabevi Yayınları.
- Keskinok, Ç. (1988). Kentsel Mekân Yaklaşımlarına Bir Örnek: Castells. *Odtü Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 67-75.
- Keskinok, Ç. (2006). *Küresellesme Kısacasında Kent ve Planlama*. Ç. Keskinok içinde, *Kentleşme Siyasaları*. İstanbul: Kaynak Yayınları, 68-75.
- Keskinok, Ç. (2012). Ankara Kent Atlası Çalışması Üzerine Düşünceler. G. A. Sargın (Editör). Ankara Kent Atlası, Ankara: Ankara Mimarlar Odası
- Keskinok, Ç., Ersoy, M. (1997). Küreselleşme ve Yerelleşme. *Ada-Kentliyim*, 3(9), 54-58.
- Köse, H. Ö. (2003). Küreselleşme Sürecinde Devletin Yapısal ve İşlevsel Dönüşümü. *Sayıştay Dergisi*, 3-46.
- Krier, R. (1988). *Architectural Composition*. London: Academy Editions.
- Kuban, D. (2013). *Lao Tzu, Tao Yolu Öğretisi*. İstanbul: Yapı Endüstri Merkezi Yayınları.
- Kuloğlu, N. (2013). Boşluğun Devinimi: Mimri Mekândan Kentsel Mekâna. *International Journal of Architecture and Planning*, 1(2), 201-214.
- Lefebvre, H. (2014). *Mekânın Üretimi*. İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Levent, T., Levent, Y. (2011). *Küreselleşme, Mekânsal Planlama Yaklaşımlarındaki Değişme ve Kamu Yararı*. *Toplum ve Demokrasi*, 5(11), 53-74.
- Lozano, E. E. (1990). *Community Design and the Culture of Cities: The Crossroad and the Wall*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Lynch, K. (2012). *Kent İmgesi*. (çev. İ. Başaran). İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları. (Eserin orijinali 1960'da yayımlandı).
- Madanipour, A. (1996). *Design of Urban Space*. New York: Wiley.
- Marcuse, P. (1997). *Walls of Fear and Walls of Support*. N. Ellin içinde, *Architecture of Fear*, New York: Princeton University Press, 110-114.

- Marshall, S. (2005). *Streets and Patterns*. Abingdon: Spon Press.
- Massey, D. (2005). *For Space*. London: Sage Publications.
- Moughtin, C. (2003). *Urban Design- Street and Square*. Burlington: Architectural Press.
- Mutman, M. (1994). Üretilen Mekân, Yok Olan Mekân. *Toplum ve Bilim Dergisi* (65-65), 181-196.
- Neufert, E. (2000). *Yapı Tasarım Bilgisi*. (çev. G. Tercüme) İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım. (Eserin orijinali 1936'da yayımlandı).
- Norberg-Schulz, C. (1985). *The Concept of Dwelling*. New York: Electra/Rizzoli Ltd.
- Ohmae, K. (1995). *The End of the Nation State: The Rise of Regional Economies*. New York: Simon and Schuster Inc.
- Özaydın, G. (1993). *Kentsel Tasarım Kapsamında Tarihi Kentsel Mekânlarda Arayüzleri Düzenlenmesine Sistemli Bir Yaklaşım*, Yayınlanmamış Doktora tezi, MSGÜ, İstanbul.
- Özbek, A. (2012). *Kentsel Bir Patoloji: Kayıp Mekân- Ewsad Projeleri Üzerinden Bir Değerlendirme*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Özyörük, İ. (1995). *The Interface of Architectural Built Form and Urban Outdoor Space*, M.S. Thesis, METU Graduate School of Natural and Applied Sciences, Ankara.
- Özbay, H. (1987). 80 Sonrası Ankara'da Yeni İmgelere ve Yeni Geleneklere Doğru. *Mimarlık Dergisi*, 87(2), 30-31.
- Pak, B. (1990). *Dijital ortam mimari ortam ara kesitinde bir tasarım modeli*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Rapaport, A. (1990). *History and Precedent in Environmental Design*. New York: Plenum Press.
- Sargın, G. A. (2002). Kamu Kent ve Politika. G. Sargın (Editör), *Ankara'nın Kamusal Yüzleri*. İstanbul: İletişim Yayınları, 246.
- Sargın, G. A. (2010). Emek-Değer Çelişkisinin Mekânsal İzdüşümü; Türkiye'de Kent ve Rant. *Dosya*, 21, 1-4.
- Sartre, J. P. (2013). *Duvar*. (çev. E. Canberk) İstanbul: Can Yayınları. (Eserin orijinali 1939'da yayımlandı).
- Selçuk, S. A., Sorguç, A. G. (2016). Sınırlanmıştan Sınıra: Sınırdan Arayüze: Sayısalardan Fiziksele. *Mimarlık*, 388.
- Simmel, G. (1997). 'Bridge and Door' Rethinking Architecture. M. Leach (Editör). *A Reader Architecture*. Londra: Routledge, 409.

- Stravrides, S. (2016). *Kentsel Heterotopya*. (çev. A. Karatay) İstanbul: Sel Yayıncılık. (Eserin orijinali 2016'da yayımlandı).
- Şengül, H. T. (2009). *Kentsel Çelişki ve Siyaset*. İstanbul: İmge Kitabevi.
- Şenyapılı, T. (2005). Ankara Kenti 'İkili' Yapısında Dönüşümler. T. Şenyapılı (Editör), *Cumhuriyetin Ankara'sı*. Ankara: ODTÜ Yayıncılık, 217-244.
- Tanyeli, U. (2011). Mimarlık Gündelik Yaşamla İlişisini Nasıl Keser? Mimarlık ve Gündelik Yaşam. *Dosya*, 27, 41-45.
- Tayşi, Ş.E. (2006). *İstanbul Tarihi Yarımada Meydanlarının Oluşumunu Etkileyen Çevresel Faktörler ve Meydanların Mimari Kurgusu*, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Tekeli, İ. (2005). Kenti Onurlu Bir Yaşam Yeri Yapmak. *Düşe-Yazma Şehir*, (12), 6-9.
- Trancik, R. (1986). *Finding Lost Space: Theories of Urban Design*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Tunçer, M. (2008). Ankara Kent Makroformunun Oluşumu ve Merkezi İş Alanları. *Ankara Dergisi*, 80(11), 48-50.
- Turan, M. (2009). *Türkiye'de Kentsel Rant: Devlet Mülkiyetinden Özel Mülkiyete*. İstanbul: Tan Yayıncılık.
- Von Meiss, P. (1992). *Elements of Architecture: From Form to Place*. London: Van Nostrand Reinhold.
- Weber, M. (2000). *Şehir: Modern Kentin Oluşumu*. İstanbul: Bakış Yayınları.
- Yalçınpınar, Z. (2009). *Meydansız*. İstanbul: Çekirdek Sanat Yayınları.
- Yıldırım, K. (2013). *Ankara'nın Batı Koridorundaki Kentsel Gelişimin ve oplu Taşıma Sistemlerinin Değerlendirilmesi: Ankara Lojistik Üssü ve Sanayi Bölgeleri*. Afyon Kocatepe Üniversitesi Fen ve Mühendislik Bilimleri Dergisi, 1(13), 1-22.
- Yıldız, D. (1996). *Peyzaj ile Mimarlık-Kentsel Tasarım İlişkileri ve Mimari Tasarıma Etkileri*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Yılmaz, B. (2003). Toplumsal İletişim ve Kütüphane. *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 20(2).
- Yırtıcı, H. (2010). *Rant Ediminde Kent Toprağı*. *Dosya*, 27, 8.
- Zevi, B. (1990). *Mimariyi Görmeyi Öğrenmek*. (çev. H. D. Divanlıoğlu) İstanbul: Birsan Yayınevi. (Eserin orijinali 1948'de yayımlandı).

**EKLER**

## EK-1. Dumlupınar Bulvarı, Sınırlar Analiz Haritası



Resim 1.1. Dumlupınar Bulvarında sınırlar

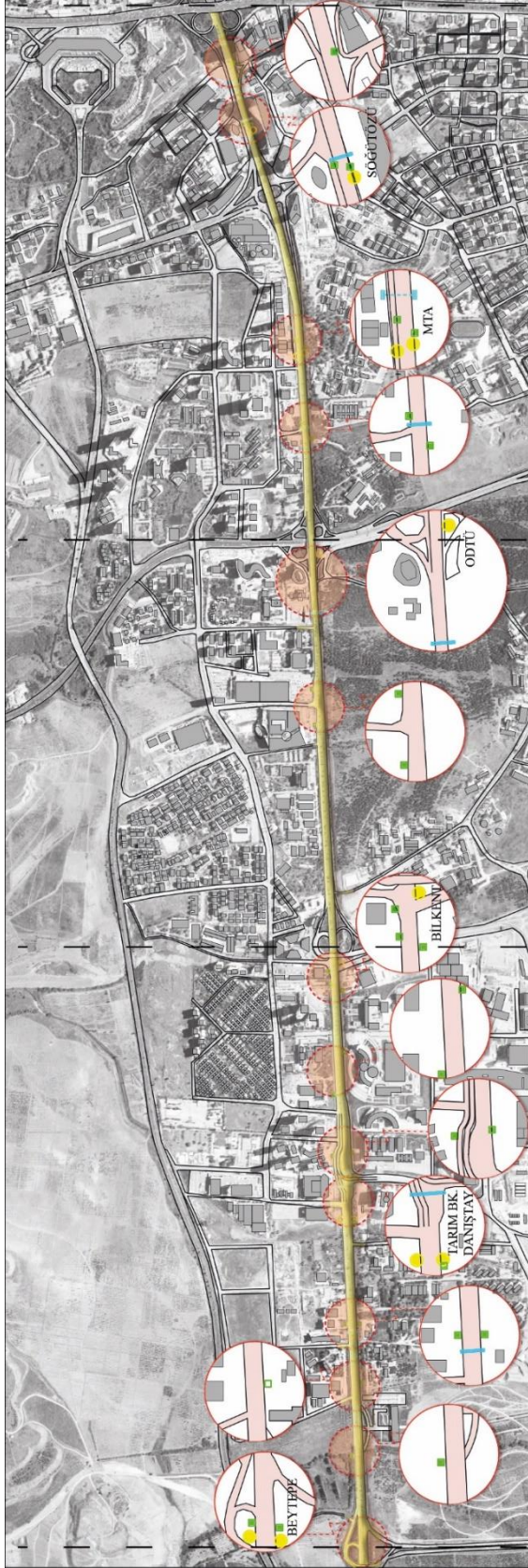
EK-2. Dumlupınar Bulvarı, Yeşil Alan Analiz Haritası



Resim 2.1. Yeşil alan kullanılabilirliği



## EK-4. Dumlupınar Bulvarı, Alt/Üst Geçit ve Otobüs/Metro Durakları Analiz Haritası



Resim 4.1. Dumlupınar Bulvarında durak ve geçitler



## EK-6. Dumlupınar Bulvarı, Potansiyel Alanlar Analiz Haritası

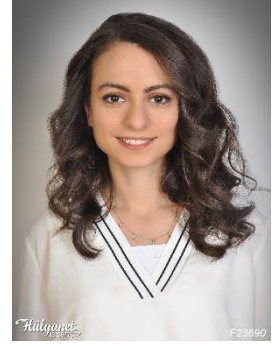


Resim 6.1. Dumlupınar Bulvarında potansiyel alanlar

## ÖZGEÇMİŞ

### Kişisel Bilgiler

Soyadı, adı : BEKMEZCİ YOLAL, Betül  
 Uyruğu : T.C.  
 Doğum tarihi ve yeri : 12.04.1991, Afyonkarahisar  
 Medeni hali : Evli  
 Telefon : 0 (541) 737 77 27  
 e-mail : betlbekmezci@gmail.com



### Eğitim

| Derece        | Eğitim Birimi                          | Mezuniyet Tarihi |
|---------------|----------------------------------------|------------------|
| Yüksek Lisans | Gazi Üniversitesi / Mimarlık A.B.D.    | Devam ediyor     |
| Lisans        | Gazi Üniversitesi / Mimarlık Fakültesi | 2014             |
| Lise          | Afyonkarahisar Anadolu Öğretmen Lisesi | 2009             |

### İş Deneyimi

| Yıl       | Yer              | Görev |
|-----------|------------------|-------|
| 2017-2018 | Uludağ Mimarlık  | Mimar |
| 2015-2016 | Atak Mühendislik | Mimar |
| 2013-2014 | Yöntem Mimarlık  | Mimar |

### Yabancı Dil

İngilizce

### Yayınlar

Uludağ, Z., Yolal, B. B. (2019). *Küreselleşme ile Dönüşen Modern Kentlerde Arayüze Dair Araştırma*, YTÜ 1.Mimarlık ve Şehircilik Sempozyumu, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul, 27-28 Mart 2019.

### Hobiler

Fotoğrafçılık, Kitap, Sinema



*GAZİ GELECEKTİR..*