7. KENTSEL TASARIM VE UYGULAMALAR SEMPOZYUMU

23-24 Mayıs 1996
İSTANBUL

YAYA YOLLARI VE ALANLARINDA KENTSEL KALİTE ARAYIŞLARI

Hülya Koç, İpek Özbek Sönmez

Dokuz Eylül Üniversitesi
Mimarlık Fakültesi
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

MİMAR SİNAN ÜNİVERSİTESİ

MİMARLIK FAKÜLTESİ

ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA BÖLÜMÜ

Kentsel Tasarım Disiplin Grubu

7. KENTSEL TASARIM VE UYGULAMALAR SEMPOZYUMU

TEMEL DONATILAR VE KENTSEL KAMUSAL MEKANLARIN TASARIM ve DÜZENLENMESİNDE NORM ve STANDARTLAR

23- 24 MAYIS1996

MSÜ Oditoryumu ve Şehircilik Atölyesi

Fındıklı / İstanbul

PROGRAM

23 MAYIS 1996 PERŞEMBE - 1.GÜN - SABAH

Yer: MSÜ - ODİTORYUM

09.00-90.30 **KAYIT**

09.30-10.15 **AÇILIŞ KONUŞMALARI**

- Doç. Dr. Güzin KONUK
(MSÜ Mim. Fak. Şehir ve Bölge Plan. Bölümü Adına)

- Prof. Esat SÜHER
(MSÜ Mimarlık Fakültesi Dekanı)

- Prof. Gündüz GÖKÇE
(MSÜ Rektörü)

10.15-11.00 **SUNUŞ BİLDİRİSİ**

- Prof. Dr. Mehmet ÇUBUK
(MSÜ Mim. Fak. Şehir ve Bölge Planlama Bölüm Bşk.)

FİLM GÖSTERİSİ
'Kentsel Standartlar - İstanbul'
MSÜ Mim. Fak. Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

11.00-11.15 **ÇAY ARASI**

11.15-12.30 **PANEL 1 - NORM ve STANDARTLARA KAVRAMSAL YAKLAŞIMLAR**
BAŞKAN: Prof. Dr. Mehmet ÇUBUK
Raportör: Ar. Gör. Filiz ATAY

Prof. Dr. Aykut KARAMAN / MSÜ
Kentsel Mekan Tasarımında Normlar ve Standartlar: Genel Bir Değerlendirme

TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi
Tasarım, Modern Sonrası Kente Neler Vaadediyor? Kentsellik ve Tasarım

Bilin TOKER / Kent Dinamikleri Enstitüsü
Varoluşsal Oluşumlar Açısından Kentsel Kamu Alanlarının Dinamikleri ve Uzambilimsel Tasarımın İnsan Boyutları

Şebnem GÖKÇEN / DEÜ
Kent Estetiğinin Özgünlüğü Standartlaştırılabilir mi?

Nazan KIRCI / KTÜ
Kentin Metaforu

12.30-13.00 **TARTIŞMA**

13.00-14.00 **YEMEK ARASI**

23 MAYIS 1996 PERŞEMBE - 1.GÜN - ÖĞLEDEN SONRA

Yer: MSÜ - ODİTORYUM

14.00-15.15 **PANEL 2 - KENTSEL - KAMUSAL MEKAN ve NORM ve STANDARTLAR**
BAŞKAN: Doç. Dr. Güzin KONUK
Raportör: Ar. Gör. Dr. Dilek AKTÜRK

Ertürk IŞIKPINAR / İller Bankası
Kentsel Kamusal Mekanlar, Normlar ve Standartlar. Kentsel Tasarım Araştırmaları ve Öznel Yaklaşımlar

Doç.Dr. Güven BİLSEL - Ayça BİLSEL / GÜ
Kentsel Mekanı Düzenlemede Gelenekler, Alışkanlıklar, Kültürel-Moral Değerler ve Etik Normların Belirleyiciliği

Hayat ÜNVERDİ / DEÜ
Kamu Mekanını İletişimli Kılmak

Dr. Baykan GÜNAY / ODTÜ
Kentsel Tasarımda Kamu ve Özel Mülkiyet Sorunsalı

Mustafa DİKEÇ / ODTÜ
Kentsel Normun Belirlenmesinde Bir Yöntem: Esnekliğe Açık, Üç Boyutlu İmar Yönetmeliği

15.15-15.45 **TARTIŞMA**

15.45-16.00 **ÇAY ARASI**

16.00-17.15 **PANEL 3 - KENTSEL TASARIM ve KORUMADA NORM ve STANDARTLAR**
BAŞKAN: Prof. Dr. Aykut KARAMAN
Raportör: Ar. Gör. Sibel DEMİRTAŞ

Dr. Nurcan UYDAŞ - Hakan YAZAR
Ercan ŞEN - İbrahim KÜSGÜ / Erciyes Üniversitesi
İmar Planı Norm ve Anlayışının Orta Büyüklükteki Kentlerde Oluşturduğu Kentsel Çevre Kirlenmesi: Yozgat Örneği

Doç. Dr. Güzin KONUK - Dr. Gülşen ÖZAYDIN / MSÜ
Konut Alanlarında Norm ve Standartlar İçin Bir Yöntem

Nevin Turgut GÜLTEKİN / GÜ
Tarihi Kent Merkezinin Yeniden Kazanımında Kentsel Tasarım Süreci

Doç. Dr. İsmet OKYAY / MSÜ
Safranbolu'da Çok İşlevli Alan Düzenlemesi

Doç. Dr. Sema KUBAT / İTÜ
Tarihi Yarımada'da Zaman ve Kültür'ün Mekansal Biçim Üzerine Etkileri

17.15-17.45 **TARTIŞMA**

DÜZENLEME KOMİTESİ

Prof. Dr. Mehmet ÇUBUK
Prof. Dr. İsmet Vildan ALPTEKİN
Prof. Dr. Aykut KARAMAN
Doç. Dr. Güzin KONUK
Yrd. Doç. Dr. Gülşen ÖZAYDIN
Ar.Gör. Dr. Dilek AKTÜRK
Ar.Gör. R. Filiz ATAY
Ar.Gör. Melih BİRİK
Ar.Gör. Sibel DEMİRTAŞ
Ar.Gör. Tülin DİLER
Ar.Gör. Aslı ÖĞÜT ERBİL
Ar. Gör. Kevser ÜSTÜNDAĞ

HABERLEŞME ADRESİ

Mimar Sinan Üniversitesi
Mimarlık Fakültesi - Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
7. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu
DÜZENLEME KOMİTESİ
80040 Fındıklı - İSTANBUL

Tel. : (212) 293 77 49
(212) 252 16 00 / 293 - 297 - 298

Fax : (212) 251 75 67

e-mail : sehir@msu.edu.tr

7. KENTSEL TASARIM ve UYGULAMALAR SEMPOZYUMU
23-24 Mayıs 1996 - İSTANBUL

YAYA YOLLARI ve ALANLARINDA YAŞAM KALİTESİ ARAYIŞLARI

Hülya KOÇ ; Doç.Dr.
E.İpek ÖZBEK SÖNMEZ Araş.Gör.

Dokuz Eylül Üniversitesi Mimarlık Fakültesi
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü - İzmir

Kentin sokaklarında yayaların yer alışlarında, farklı yerlerde ve zaman içinde gerek konum, gerekse kullanma yoğunluğu ve önceliği bakımından farklılıklar oluştu. Aynı zamanda, bu alanlarda yaya olarak yer alan insanların eylemlerinde, bu alana yükledikleri anlamlarda, bu alanda geçirdikleri sürede de değişiklikler vardı. Sokaklar, kimi zaman isminin başına "yaya" eki getirilmeden yayalar aitti. Kimi zaman ise "yayalar için" düzenlendiler, süslendiler, kabul gördüler ya da görmediler.

Yüzyılın başında, kamusal yaşamın odaklarından olan sokaklarda yayalar, otomobilin yoğun kullanımı ile birlikte, az görünür oldular. Sokaklar, yayalar için değil motorlu araç merkezli ulaşım sistemleri için tasarlanıyordu, öyle kullanılıyordu. M.Ö. 2000'li yıllar Mezopotamya'sına kadar uzanan bir geçmişe sahip olan kamusal yaşam motorlu taşıtların devreye girmesi ile sokaklardan çekilmeye başladı ve 20 yy. başında motorlu taşıtlar sokakların yani kamu mekanlarının tasarımlarında temel belirleyici haline geldi. Hıza olanak tanıma, yani motorlu taşıtlar için hızlı, güvenlikli, ekonomik bir ortam yaratılmaya çalışıldı. Özelliklede banliyöleşme ve hızlı kentleşme hareketlerinin gözlendiği ve motorlu araç kullanımının yoğun olduğu Kuzey Amerika'da 20. yüzyılın ilk yarısında bu koşullar altında gerçekleştirilen tasarımlar kendilerini göstermeye başladı. Bu noktada banliyöler geliştiğinden, eski kent merkezleri çekiciliklerini yitirmeye başladı. Bu nedenle de 1950'li yıllarda kent merkezlerinde yenileme gereği hissedildi ve alışveriş olanaklarını iyileştirmek için eski kent merkezlerindeki kamu mekanlarının yeniden tasarlanmasına gidildi. Daha sonraki yıllarda kent merkezlerinde yayalaştırma çalışmaları başladı. Giderek, "yaşanabilir sokaklar", "demokratik sokaklar" arayışları ile yaya yolları hareketi gelişti ve yaygınlaştı.

Yayalara yönelik düzenlemelerle, bir bölüm insanlar, günlük yaşamda sokağın yerini yeniden tanımladılar. Yaya sokakları, kamusal yaşantıda, eğlencenin, alışverişin, yürüyüşün ve yüzyüze iletişimin mekanı olarak yeniden biçimlendiler. Ancak, son dönemde bu kez kullanıcılarının karşılarında, otomobil merkezli erişim kadar, yaya sokağını kullanma yerine, televizyon, bilgisayar gibi iletişim biçimleri ve araçları biçiminde gönül çelici unsurlar da yoğunlukla bulunuyordu. Bu ortam içinde, sokakların yaya olarak hareket eden insanların hangi eylemlerini barındıracağının ve günlük yaşam içinde taşıdıkları anlamın yeniden biçimlenmeye açık olması, bindokuzyüzlerin sonlarında, tasarımcıların giderek daha fazla ilgisini çekmekteydi.

Yaya yollarının ve alanlarının yaşantıdaki yeri

Yaya mekanının hangi eylemlere olanak verebileceği ve bu alandan ne beklenildiğinin, bu alanın tasarımı üzerinde etkili olması beklenilir. Mekan, toplumsal yaşam ve toplumsal, ekonomik ilişkilerle içiçe bir anlam taşıdığından, yaya mekanının tasarımının da bu toplumsal ilişkiler içinde, kamu mekanlarının kapsamında ve yayalara yönelik düzenlemeler biçiminde ele alınması uygun olur.

Mekanın bir (toplumsal) ürün olduğu kabul edildiğinde, (Lefebvre,1993,s.26), yeniden üretimin toplumsal ilişkileri (ailenin belirli biçimdeki organizasyonuyla da ilgili olarak, farklı cinsler ve yaş grupları arasındaki bio-fizyolojik ilişkiler dahil) ve üretim ilişkileri (işbölümü ve onun hiyerarşik toplumsal işlevler biçiminde organizasyonu) için "yerler"i kapsadığı düşünülebilir. Bu iki tür ilişki, yani "üretim" ve "yeniden üretim" birbirleri ile etkileşim içindedir. (Toplumsal) Mekan, aynı zamanda, toplumsal ilişkiler, üretim ve yeniden üretim arasındaki ilişkileri özel bir biçimde "temsil" de etmektedir. (Lefebvre,1993,s.32-33) Mekana, fiziksel çevre ötesinde, toplumsal bir ürün olarak yaklaşıldığında, ve çözümleme, "temsil" ile ilgili ele alındığında, toplumdaki farklı özne kategorilerinin, mekanda temsil olanağı konusu ön plana çıkmaktadır.

Yaya yolları ve alanlarının varlığı ya da yokluğu, bir tiyatro dekoru olarak hizmet etmesi ya da toplumsal ilişkiler içinde, kamusal alanlar niteliğinde yüzyüze iletişim olanakları veren alanlar olarak biçimlenmesi, tasarımının yerel potansiyelleri değerlendiren ve olasılıklara, katılıma olanak verecek biçimde ele alınışı, ya da gösterişli ambalajlar içinde, bitmiş olarak sunuluşu da bu toplumsal ilişkiler içinde bu alanlara yüklenen anlamlarla değişir. Yaya yolları, sokak kapsamında ele alındığında ve yaya yollarına "daha çok" kamusal yaşantı kapsamında bakıldığında, kamusal ve özel mekana yüklediğimiz anlamlar konusu gündeme gelmektedir. Burada şu noktayı vurgulamakta da yarar var. Her ne

kadar, bu bildiride, yaya yolları ve alanları, "daha çok" kamu alanı" kapsamında ele alınıyor gibi görünse de, özellikle konut alanlarında bu mekanların "yarı özel" alanlar olarak kabul görmesi beklentilerimiz arasındadır.

Çoğu insan için, günün farklı kısımları, kamusal ve özel alanlara dağıtılmıştır. Farklı zamanlarda ve toplumlarda kamusal ve özel yaşamın biçim çeşitliliği izlenmektedir. Her kültürün, fiziksel, sosyal, politik ve ekonomik gerçekliklerinin etkileşiminden, karmaşık bir dizi faktörden oluşan kendi kamu ve özel profili bulunmaktadır. (Carr,1992,s.23)

Özel ve kamusal mekan, her toplumda farklı biçimler alabileceği gibi, bu iki ayırımın aynı zamanda, hergün (hem de mekanın çok uzağında yer alan toplumsal etkilerle etkilenerek (Giddens, 1994,s.24), ilişkiler içinde yeniden ve yeniden tanımlandığına da şahit oluruz. Yurtdışı televizyon kanallarında medyanın bize sunduğu farklı yaşam biçimlerini izler, daha sonra bilgisayarımızın başında, internetin uçsuz bucaksız yollarında kaybolmayı deneyebiliriz. Yanılsamalara kapılabilir, yereli etkisizleştirebiliriz. Kamusal, özel ve yarı özel mekanların yaşantımızdaki yerini, bu mekanları kullanmaktaki beklentilerimizi, bu mekanların herbirinde geçirdiğimiz süreyi, bu etkilenmelerle yeniden tanımlarız.

İşin, alışverişin, eğlenmenin, gruplarla ve toplumla ilişki kurmanın biçimlerinin her yeniden tanımlanışında yaya alanlarına yüklediğimiz anlam da değişir. Toplumsal ilişkiler içinde konumlanışımızla bağlantılı olarak yaşama bakışımız çerçevesinde, küresel ilişkiler içinde kentimizi arayışımız, kültürel ve doğal varlıkları koruma anlayışımız, ekosistemleri kavrayışımız, çalışma dışı zamanımız, planlama yaklaşımlarımız, yaşımız, yaşam döngüsündeki yer alışımız, bedensel olarak yeterlilik durumu ve gelir grubu olarak farklılıklarımız kamusal açık mekanlardan olan yaya yollarından beklentilerimizi de farklılaştırır.

Amaçlar

Yaya yolları ve alanlarında yaşam kalitesi arayışındayız. Yaşam kalitesi ve yaşanabilirlik toplumsal, ekonomik, politik yaşamı ve doğal ve yapılaşmış çevreyi kapsayan birçok boyutta ele alınıyor. Habitat II Türkiye Ulusal Raporu ve Eylem Planı (İkinci Taslak)' nda belirtildiği biçimi ile yaşanabilirliğin nitelikleri ve koşullarının bir bölümü, kentin kamusal mekanlarının, yayalara yönelik alanların kullanımı ile yakından ilgili görünüyor. Kanımızca, yaşanabilirlik nitelikleri arasında sayılan onyedi ilkeden en azından aşağıda sayılanlarının, yaya öncelikli alanların düzenlemesi ile ilgili olduğu düşünülmektedir.

- Yeterli altyapı, hava ve su kalitesi, gürültü kontrolu, temizlik gibi, yeterli **sağlıklılık koşulları** ve çevresel niteliklerin sağlanması ile insanların yaşam ve sağlık hakkının korunuyor olması ;
- Evde, işyerinde ve **kamusal alanda**, her daim, başta kadın ve çocuklar olmak üzere, tüm insanların emniyet ve **güvenlik** içinde olması ;
- İnsanların zaman ve mali bütçelerinin etkili kullanımının randımanlı kent formu, kent ve işyerleri arasında anlamlı mesafeler, nitelikli ulaşım ve kamu taşımacılığı ile sağlanıyor olması; **yolların araçların egemenliğine terk edilmemesi, yaya önceliklerinin korunmuş olması ;**
- Sağlık, eğitim, **ulaşım ve iletişim alanlarını da içermek üzere, kamusal alan mal ve hizmetlerinin,** başta özürlü, korunmasız ve mahrum kalmış bireyler olmak üzere **tüm insanlar için kolay ve hakça erişilebilirliğinin ve varlığının sağlanıyor olması;**
- Dinlenme, eğlenme ve spor amaçlı yeterli **alan ve olanakların kolay ve hakça erişilebilirliğ**inin ve varlığının sağlanıyor olması ;
- Manevi, **tarihi ve kültürel anlamı bulunan yapı, bölge ve yaşam pratiklerinin korunması ;**
- **Yerleşim estetiğinin**, sanat, mimari, kent tasarımı ve planlaması alanlarındaki geleneksel, yerel, modern ve diğer stillerdeki gelişmeleri dikkate alan ve bunlar arasında müzakere sonucu oluşmuş bir dengeyi gözeten bir yöntemle oluşması ;
- Sosyal bütünleşmeyi güçlendiren ve yaşam biçimlerine, farklılıklara, kültürel kimliklere ve diğer insanların haklarına saygıyı geliştiren, **insanlar arasında ve o yerleşim ile dünya arasında etkileşimi sağlayan şebekelerin artırılması** ve geliştirilmiş olması.(Türkiye Ulusal Komitesi, 1996, s. 82-83) bunlar arasındadır.

Yaya yolları ve yaya alanları, ekonomik canlandırmaya olduğu kadar, çevresel iyileştirmeye katkıda bulunmaktadır ve yaya güvenliğinin sağlanması, kentin sosyal imajının güçlendirilmesi gibi yararlar sağlamaktadır. (Brambilla, Longo, 1977,s.14-27) Ayrıca, her alt-kültür, kendi kamusal yaşamı için bir merkez gereksinmesindedir : İnsanları görmek ve görülmek için gideceğiniz bir yer. (Alexander,1977,s.169) Her yaya yolu bir ulaşım, bir erişim kanalı olduğu kadar aynı zamanda bir iletişim kanalı, bir toplumsal öğrenme kanalıdır. Kamu alanı içinde yüzyüze iletişimin mekanıdır. Dolayısıyla yaya mekanlarının varlığı, kamu alanının oluşmasında da önem taşımaktadır.

Yaşanabilirlikle ilgili olarak yukarıda belirtilen nitelikler ve koşullar, kanımızca, araç, özellikle, otomobil merkezli bir ulaşım sisteminden çok, yaya yolları ve yaya öncelikli sokaklar anlayışı ile sağlanabilecektir. Otomobil merkezli ulaşımdaki yollara karşı, planlama ve tasarımda, "yaya yolları" ve "yaya öncelikli sokaklar" alternatifi kabul edilmiştir. Yollardaki yaya önceliği, doğrudan binaya hizmet eden yolları, yaya yollarını ve yayalaştırılmış yolları kapsamaktadır. Temel amaç, tüm kent mekanında yaya hareketini ÖZGÜR kılmaktır. Mekanın önceliğinin yaya, başka deyişle, "motorlu araç" yerine, "insan" olması, yolların biçimlenişinde de farklı tasarımlara işaret etmektedir.

Tasarımda hedef çerçevesi

Yaya öncelikli sokakların tasarımında hedef çerçevemizi oluşturmada, 6. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu'nda yine tarafımızdan önerilen çerçevedeki temel ilkeler esas alınmıştır. Temel yönelim, yayaları "kentsel mekanın tümü ile ve tümünde bütünleştirmek ve özgür kılmak" olduğuna göre, hedef çerçevesi denemesinde önce, şu sorulara yer verilebilir : Acaba kentin tüm mekansal düzeninden ve toplumsal özelliklerinden bağımsız bir yaya mekanları sistemi önerilebilir mi ? Yaya sokakları güzergahları seçimi diğer erişim biçimleri seçiminden aynı zamanda kentin arazi kullanım yapısından bağımsız ele alınabilir mi ? Yaya yollarının iletişim, toplumsal öğrenme kanalları olduğu kabul edildiğinde, nerede, ne yaygınlıkta ve ne tür ilişkilere olanak tanıyacak biçimde yer aldıkları konusu önemini artırmaktadır.

Yaya yolları tek başlarına belirli güzergahlar oluşturmak biçiminde değil, araç trafiği ile birlikte kentin tüm kullanımları ve ulaşım sisteminin ayrılmaz parçaları ile kentin "yapısını" ve "yaşamını" oluşturacak biçimde anlaşılmaktadır. Bu nedenle, çevre kullanımlarla, fiziksel ve kullanım bütünleşmesi anlamında ele alınmak durumundadır. Böyle bir ele alışta, yaya yolları/mekanlarının, çoğunlukla kentlerin merkez alanlarında, yalnızca ticaretle eklemlenmiş olarak değil, konut alanlarında, rekreasyon alanlarında da mekan düzenlemeleri kapsamında yaygın ve çeşitlilik içinde gerçekleşme olanağı bulacağı söylenebilir. Tasarımda bu, yaya alanlarının kent bütününde, varolan ve yeni gelişme alanlarında kullanımlar ve trafik dağılımı ile beraber düşünülmesi demektir.

Bu çerçevede, yaya öncelikli düzenlemeler, yalnızca yaya yollarında ve yayalaştırılmış yollardaki erişimi kapsamamaktadır. Yaya güvenliği ve yaya erişim konforu ve giderek yaya hareketinin teşviki, tüm kent yüzeyinde düşünülmektedir. Kavşaklarda, konut alanı içindeki yollarda, merkez alanda ve diğer kullanımlara erişimde, yaya hareketini güvenli ve konforlu duruma getirmek için yapılacak düzenlemeler bu kapsamdadır.

Araç erişimi için, yol tasarım standartlarında, daha geniş, daha düz, sert yüzeyli ve daha düz (doğrusal) olması anahtar kavramlardır. (Untermann, 1987,s. 258) Yaya erişiminde ise, araçlara göre daha dar, yüzey ve güzergah bakımından daha esnek olma nitelikleri yol tasarımını yönlendirmektedir. Ancak belki de bir güzergahı yaya veya araç ile katetme arasındaki en büyük fark, algılananlar konusundadır.

Bir yaya sisteminin varlığı kentlinin belirli bir güzergahı yaya olarak katedebilmede seçim yapabilme özgürlüğünü artırmakla kenti yalnız belirli otobüs güzergahları dışında da ve

"yaya olarak algılayabilme" olanağını sunmaktır. Belirli bir güzergahı yaya olarak geçmek, bir başlangıç ve varış (origin /destination) noktası arasında / noktasal erişime yönelik olarak tasarlanmış bir araç yolundaki hareketten farklı olarak bir "süreç" yaşamaktır. Kentsel mekanın "süreç" olarak algılanması, mekanın bu biçimde "yaşanması", gerek yayalaştırma çabalarında, gerekse yeni oluşturulan yaya sistemlerinde, fiziksel mekanın tasarımındaki temel hedefi ve tasarımın niteliğini de belirlemektedir.

Hedeften, ilkelere - Tasarım ilkeleri

Kentin kamusal yaşam mekanlarından olan yollar, **uygun, demokratik ve anlamlı** olmalıdır. Uygun mekanlar, kullanıcılarının (insanların) gereksinmelerine hizmet etmek için tasarlanan ve bakılan mekanlardır. Demokratik mekanlar, kullanıcı gruplarının haklarını koruyan, tüm gruplara erişilebilir olan ve eylemde bulunma özgürlüğü sağlayan mekanlardır. Burada denetim, diğerlerinin haklarına saygı ile sınırlıdır. Bu mekanlar yine, toplumsal eylem ile değiştirilebilir, dönüştürülebilir. Anlamlı mekanlar, insanların, "yer" ile, yaşamları ve daha geniş dünya arasında güçlü bağlantılar yapmaya olanak veren mekanlardır. (Carr, Francis, Rivlin, Stone, 1992,s.19-20)

Demokratik bir sokak, toplumdaki tüm gruplar için erişilebilirliğin sağlandığı; kullanım ve kullanıcı çeşitliliğinin, farklılığının oluşabildiği; kullanıcıların, tasarım ve yönetime katılabildiği; zaman içinde topluluğun değişen gereksinmelerine ve aktivitelerine göre değiştirilebilen; insanların sokakları üzerinde "kontrol edebildiği" biçiminde bir duygunun gelişebildiği, trafiğin yönetiminin sağlanabildiği; sokak mekanı ile binalar (özellikle zemin katları) arasında toplumsal bağlantı kanallarının oluşabildiği; gece ve gündüz herkesin güvenle kullanabildiği; iklim koşullarından yararlanma ve korunmayı, yeterli ve rahat oturmayı sağlayabilen; çevresel olarak sağlıklı ve yeşil; kent yaşamı, kent yaşamının toplumsal yapısı konusunda tüm yaş gruplarının öğrenme ve deneyim alanı olabilen; anlamlı ve anılarla dolu ve sevilen; kullanıcı katılımı ile bağlantılı biçimde, kent yaşamında ve aktivitelerindeki çatışmaların, değerlerin sorgulanma alanı olabilen bir sokaktır. (Francis, 1987, s. 29-33)

Yaya yolları doğrultu, dönüş yarıçapları, malzemeleri, eğimleri ve ek kolaylıkları (korkuluk, oturma yerleri, aydınlatma elemanları) ile toplumdaki farklı grupların gereksinmelerini karşılamalıdır. Yani, yaş, cinsiyet, bedensel yeterlilik ve gelir grubu farklı tüm özne ve gruplar için **erişilebilir, kullanılabilir, rahat ve güvenli** olmalıdır. Bu çalışmada, yaşanabilir yaya yolları ve alanlarında, erişilebilirlik ve engelsiz olma durumu, çevreyi kullananlar açısından "birliktelik ve bağımsızlık" temelinde anlaşılmaktadır. Toplumdaki farklı özne kategorilerinin bir arada ve ayrı ayrı yer

alabileceği ve/veya bütünleşebileceği, başkalarının yardımına gerek duymaksızın erişebileceği "yerler"in sağlanmasıdır, sözkonusu olan. Bu temelde fiziksel çevreye ilişkin düzenlemelerde ise, "süreklilik" ve "çeşitlilik" aranmaktadır. Rahatlıkla ilgili öğeler ise, iklim koşullarına uygunluk, donatılar, cadde mobilyası olanakları, yer döşemesi niteliğine uzanmaktadır.

Çeşitlilik, kullanıcı yanında, kullanım çeşitliliğini de kapsamaktadır. Kullanım için, aktif ve pasif çeşitli aktiviteler arasından seçim yapılabilecek "olanakların" ve "olasılıkların ortaya çıkarılabilmesi için alanların" zenginliğini belirtirken, **süreklilik**, hem belirli bir hareketin yapılabilmesindeki mekansal sürekliliği, hem de mekanı kullanımda zamansal sürekliliği kapsamaktadır. Yaya yürüyüşte, tekerlekli sandalye kullanımında, bebek arabası sürmede, çeşitli biçimlerde erişimde bariyersiz olma durumunun tüm kent mekanında kesintisiz gerçekleşebilmesi, mekansal süreklilik için beklenilmektedir. Kamu mekanını, belirli zamanlarda değil, günün farklı saatlerinde gündüz ya da gece kullanabilmek ise zaman bakımından süreklilikte aranmaktadır.

İlkeden, öğeye

İlkelerin, demokratik bir sokaktan beklentilerin gerçekleşebileceği yaya öncelikli bir yolun tasarımında ne tür olanaklar ve aktivite çeşitliliği sağlayabiliriz. Bunun için, fiziksel mekandaki öğeler nasıl olmalı? İlkelerden, öğelere geçişte, insanların o yerdeki bulunma amacı ve alanın hangi işlevleri taşıyacağı sorusu ön plana çıkmaktadır.

Sokaktaki aktiviteler, öncelikle yazılmamış kurallara, geleneklere, alışkanlıklara, adetlere ve yaşam biçimlerine ve aktivitelerin ortama uygunluğuna dayanmaktadır. (Rapoport, 1987,s.82). İnsanlar neden kamu açık mekanlarında bulunurlar? Carr ve diğerlerine göre, "rahatlık, rahatlama", "pasif olarak orada bulunma", "aktif olarak yer alma", "keşfetme" gibi nedenlerle, insanlar kamusal açık mekanlarda bulunabilirler. (Carr, Francis, Rivlin, Stone, 1992, s.87-136) Kamu mekanlarında yer alan aktiviteler genel olarak bir sınıflamaya tabi tutulabilirler. Gehl, bu aktiviteleri üçe ayırmıştır :

-Zorunlu aktiviteler : Okula, işe, alışverişe gitmek gibi.
-Tercihli aktiviteler : Eğer istek olursa katılınacak aktivitelerdir; temiz hava almak için yürüyüş yapmak, oturmak, güneşlenmek gibi. Bu aktiviteler özellikle dış fiziksel ortamın uygunluğuna bağlıdır.
-Sosyal aktiviteler : Mekanda başkalarının varlığına göre oluşan aktivitelerdir. Oynayan çocuklar, konuşan komşular gibi. (Gehl, 1987, s. 11-14)

Rapoport ise, yaya aktivitelerini iki grup altında toplamıştır :

-Dinamik yaya davranışları : Başlıcaları, yürüme ve gezmedir.Kimin, nereye, ne zaman, ne kadar hızlı ve kimle yürüyeceği "yer"e göre değişebilir.
-Statik yaya aktiviteleri : Oturma, ayakta durma, çömelme, uzanma, yeme, oynama, çalışma, uyuma vs. (Rapoport, 1987,s. 83)

Hangi biçimiyle gruplanırsa gruplansın, aktiviteler, sokağın, insanlara sunduğu yaşam seçeneklerinin çeşitliliğini yansıtmaktadır. Hatırlanması gereken, farklı kültürlerde sokakta yer alması kabul edilebilir aktivitelerin farklılık gösterdiğidir. Bir kültürde, sokakta yer alması kabul gören bir eylem, diğeri için geçerli olmayabilir. Örneğin, Hindistan' da sokakta yer alması kabul edilebilir bir hareket Amerika Birleşik Devletleri' nde kabul görmeyebilir. (Rapoport, 1987, s.83)

Yaya yolları tasarım rehberi denemesi

Bu tasarım rehberi denemesi, yaya öncelikli yollar, yaya yolları ve yayalaştırılmış yollarda kullanılabilecek bir çerçeve sağlamaya yöneliktir. Tasarım rehberinde, sabit, katı ölçülerden çok, beklentiler ön planda yer aldı. Oldukça genel sayılabilecek öğelere yer verilmekle birlikte, rehberde İzmir'de yaya yollarında kabul edilebilecek aktiviteler ve iklimin sağladığı olanaklar dikkate alındı. Yine, tasarımı etkileyen değişkenlerin değişmesi durumunda burada yer alan konuların da değişmesi beklenebilir.

Rehberin hazırlanmasında, Carr, Francis, Rivlin ve Stone tarafından hazırlanan Public Space kitabında yer alan ve "North Park Design Program"da (Carr, Francis, Rivlin, Stone, 1992, s.318-324) kullanılan tasarım rehberi temel olarak alınmıştır. Ancak park için hazırlanmış olan rehber, yaya yollarına uyarlanmıştır. Bu arada, örnek ve ilkelerde bazı konular dışlanmış ya da o rehberde yer almayan yeni konulara da yer verilmiştir. Özellikle bariyerlerle ilgili olarak, City of Toronto Planning&Development Department tarafından hazırlanan Development Rewiev Guidelines'dan yararlanılmıştır.

Yaya yolları ve yaya öncelikli yollar kentin çeşitli kesimlerinde (merkez, konut alanı), ayrıca, doğal nitelikler bakımından, farklı alanlarda (örneğin, su kenarı, vadi) kentin yeni yapılaşacak ya da daha önce yapılaşmış alanlarında da yer alabilirler. Bu nedenle burada sunulan genellikte bir rehberin tüm alanlarda aynen geçerli olması, aktivitelerin tümünün aynı alanda yer alması beklenemez. Bu rehber, ana ilkeler büyük ölçüde korunmak üzere, herbir proje özelinde yeniden ele alınıp sadeleştirilmelidir. Ancak burada yelpazeyi alabildiğince geniş tutmak çabası, yaya yolları ve yaya öncelikli yollarda yer alabilecek aktivitelerin çeşitliliğine ve kullanıcıların gereksinmelerinin çeşitliliğine dikkat çekebilmek içindir.

YAYA ÖNCELİKLİ YOLLAR İÇİN TASARIM REHBERİ DENEMESİ

İlkeler

A. İnsan gereksinmeleri karşılanmalıdır.

B. Kullanım hakları korunmalıdır.

C. Toplumsal öğrenme kanalları açık tutulmalı, anlamlar iletişimsel kılınmalıdır.

D. Bakım gereksinmeleri karşılanmalıdır.

A. GEREKSİNMELER

1. Rahatlık / Konfor Gereksinmesi

a. Mikroklima

1. Yollar kentin yeşil kan damarlarıdır (yol boyunca ağaçlandırma).

2. Yazın gölgeli, kışın güneş alabilen mekanlar.

3. Güneşten ve rüzgardan korunma ya da yararlanmada yeşil örtüden yararlanılması.

4. İnsanların olumsuz hava koşullarından saçaklar, arkadlar, rüzgar kırıcılar ile korunması.

5. Kaldırımların, trafik şeridinden en az 0,50 m.lik yeşil bant ile ayrılması.

6. Gereksiz sert yüzeylerin azaltılması.

b. Oturma olanağı

1. Yol boyunca, manzara, güneş ve rüzgara göre yönlenmiş sık oturma yerleri sağlanması.

2. Güzel kokan ve değişik renklerde çiçeklere yakın, su öğesine yakın.

3. Oturma yeri düzenlemelerinde çeşitlilik sağlanması .

. yola doğru, arkaya doğru, yan tarafa doğru.

. yalnız oturanlar için, ikili oturma ve gruplar için oturma yerleri.

. sabit ve hareketli oturma yerleri, arkalıklı ve arkalıksız oturma yerleri.

. güneşte ve gölgede oturma, ağaç altında ve saçak altında oturma.

. yaşlılar için yüksek, gençler için geniş oturma yerleri.

. duvar üstünde ya da duvara doğru, yerde ya da basamakta oturma.

. oturma yerlerinde yumuşak malzeme tercihi (ahşap).

c. Konfor için kolaylıklar

1. Su içmek için çeşmeler (farklı yüksekliklerde), çöp sepetleri, yangın muslukları, hareketli genel wc'ler.

2. Satış standlarının yaya geçişini engellememesi.

3. Yeterli drenaj.

4. Telefon kulübeleri.

d. Yol niteliği, eğim ve yüzeyler

1. En az iki kişinin geçebileceği genişlikte (en az 1,5 m.), bu genişliğin yaya aktivitelerinin yoğunlaştığı alanlarda artırılması.

2. Yayalaştırılmış yollarda bakım için servis araçlarının geçebileceği genişlikte bir iz sağlanması.

3. Eğimli alanlarda merdivenler yerine rampaların tercih edilmesi.

4. Rampa eğiminin % 8'i aşmaması ve uzunluğu 1 m.yi aşıyorsa korkuluk yapılması.

5. Merdivenlerin basamak sayısı fazla ise korkuluk yapılması.

6. Rampalardaki korkulukların iki ayrı yükseklikte olması, (alçak olanı çocuklar ve özürlüler için.)

7. Rampaların başlangıç ve bitişlerinde 1,50 m.lik düz bir alan bırakılması.

8. Kaymayan ve parlamayan yer döşemesi tercih edilmesi.

9. Eğimli alanlarda tekerlekli sandalyeler için tekerlek durdurucular.

10. Yaya yollarının bordürlerle karşılaştığı yerlerin rampa ile yumuşatılması.

11. Yer döşemesi seviyelerinde fazla değişiklik yapılmaması.

e. Aydınlatma

1. Yol boyunca, gece uygun aydınlatma şiddetinde.

2. Merdiven ve rampa başlarında, duraklarda, uyarı için kavşaklara yakın.

3. Yüksek ve/veya alçak, işlevsel ve/veya dekoratif.

4. Yöreye özgü aydınlatma elemanları.

2. Rahatlama Gereksinmesi

a. Bağlamla ilişkili

1. Araç trafiğinden arınma duygusu.

2. Düzenlemelerde yerele özgü renk, doku, desen, düzen ve ölçek.

3. Kontrastlara da olanak tanıma.

b. Güvenlik

1. Taşıt ile yayanın karşılaşma noktalarında ve hatlarında yayayı uyarıcı renk, doku, malzeme değişiklikleri.

2. Yollarda kaldırım köşelerinin yuvarlatılması.

3. İşaret ve reklam levhalarının insanların çarpmayacağı yerlerde konumlandırılması.

4. Yaya izi boyunca dikey açıklıkların en az 2,10 m. olması.

5. Yaya-araç trafiğinin karşılaştığı yerlerde araçların yaya yoluna geçişininin kontrol edilmesi.(bollards)

6. Kavşaklara yaklaşırken görme özürlüleri yer döşemesi değişiklikleri ve kavşaklarda ses ile uyarma.

7. Yol kenarında yer alan binaların yolu kolayca izleyebileceği biçimde girişler, pencere yerleri, özellikle konut alanlarında.

8. Kot farklılıklarının duvar ve/veya korkuluklarla güvenli kılınması.

3. Pasif Olarak Yer Alma Gereksinmesi

a. Gözleyebilme olanağı

1. Gelip geçen insanları gözleyebilme olanağı.

2. Kamusal bina girişlerine yakın oturma yerleri.

b. Manzara seyredebilme olanağı

1. Geniş açıdan ya da çerçevelenmiş biçimde manzaraya bakma.

2. Manzara noktalarında birikebilme olanağı.

c. Doğa ile bağlantı kurabilme

1. Yöreye özgü bitkilerin var olması, korunması, artırılması.

2. Su kenarına yakın olabilme olanağı.

3. Çimlerde oturabilme olanağı.

4. Aktif Olarak Yer Alma

a. Yol boyunca hareket olanağı (yalnızca gelip geçmek için)

b. İletişim

1. Yüzyüze iletişim için toplanma mekanları.

2. Grupla konuşma, birikme, yeme-içme olanağı için alanlar.

3. İnformal aktiviteler için toplanma alanı (tiyatro, konser, sergi vs.).

5. Keşfetme Gereksinmesi

a. Yol boyunca aktiviteleri izleme

1. Diğer insanların hareketlerini, ne yaptıklarını izleyebilme, onlardan öğrenebilme, kendini tanımlayabilme olanağı.

2. Yol boyunca harekette değişen vistalar.

3. Sürpriz açıklıklar.

b. Ayrıntılarda farkedebilme

1. Duvarlarda, yer döşemesinde, aydınlatma elemanında tarihe, yöreye referans.

2. Bitkilerde, yıl boyunca mevsim değişikliklerini farkedebilme olanağına yönelik bitkilendirme.

6. Yönlendirebilme

1. Yolların, doğrultu, dönüş ve toplanma noktalarının, aktivitelerle bağlantılı olarak kişileri yönlendirebilmesi

2. Yer döşemeleri ve kullanılan elemanlarla yönlendirmenin desteklenmesi.

B. KULLANIM HAKKI

1. Erişim

a. Yaklaşımda ve kullanımda bariyerlerden kaçınma

1. Tekerlekli sandalyeler için uygun eğimde (en fazla %8) rampalar, korkuluklar, dönüş alanları (en az 1,50 m. çapında).
2. Sokak başlarında geçiş ve görüş açıklığı.

b. Tüm gruplara erişim sembolleri (özel bir gruba ya da kullanıma dönük sembolik engellerden kaçınma)

2. Eylemde Bulunma Özgürlüğü

a. Birden fazla kullanımı olabilecek alanlar oluşturma

b. Gürültülü ile sessiz kullanımları ayırma

c. Özel duyarlılık gerektiren grupların korunması, küçük çocuklar, yaşlılar ve fiziksel özürlülere yönelik alanlar (yaya trafiğinin yanında)

3. Sahiplenme

a. Açıkça tanımlanmış alt mekanlar

1. Küçük ve iyi sınırlandırılmış oturma alanları.
2. Grupların oturabileceği hareketli oturma elemanlarından oluşan alanlar.
3. Alt alanların sınırlarının açık fakat birbiri içine geçebilir olması.

b.Konut alanlarında konut-sokak ilişkisinin güçlendirilmesi.

4. Değiştirme, Dönüştürebilme

a. Kısa Dönemli

1. Konuşma, kutlama gibi aktivitelere mekan sağlama.
2. Özel oyun ve kutlamalar için araç-gereç hazırlama.
3. Çocuk oyuncakları ve spor gereçlerinin değiştirilebilir olması.
4. Yaya öncelikli alan sakinlerinin bitkilendirmeye ve bakımına katılabilmesi.

b. Uzun Dönemli

1. Sanatsal çalışmaların yapılabileceği yerlere olanak sağlama.
2. Çocuk oyun aletleri için mekan ayırma.
3. Farklı oyunlar için boyanabilecek yüzeyler.
4. Yıllık olarak değiştirilebilecek bitkiler.

C. ANLAM, İLETİŞİM

1. Okunaklılık

a. İyi bağlantılandırılmış açık ve basit bir yol sistemi

1. Her sokağa bir isim ve numara verilmesi.
2. Sokak isimlerinin yörenin önemli kişi ve olaylarına referanslı seçilmesi.

b. Yolların kesişme noktalarında sosyal aktivite öbekleri

c. Yolların başlangıç ve bitişlerinde landmarklar (bellikler)

d. Kamusal mekandan, yarı özel mekana geçişlilikte sembolik bariyerler, toplanma öbekleri

2. Uygunluk

a. Kullanıcıların kültürel normları ile mekanın karakteri arasında uygunluk

b. Alt mekanlarda yereli yansıtan isimler

3. Bireysel, Grup ve Toplumla Bağlantılar

a. Tekrar eden iletişimlere uygun mekanlar ayrılması.
(örneğin, çevrede çalışanların öğle yemeği için bulunmaları)

b. Karşılaşmaya, ayaküzeri konuşmaya olanak tanıyacak küçük toplanma alanları sağlanması.

c. Grupla spor ya da sanat için uygun alanlar ayrılması.

d. Tarihsel süreklilik sembolleri.

4. Biyolojik ve Psikolojik Bağlantılar

a. Özellikle çocuklar için, yumuşak, kapalı, korunmuş alanlar

b. Doğa ile bağlantı (yaya kanalları ile kentsel ve kırsal alanların bütünleştirilmesi)

5. Aidiyet Duygusu

a. Tasarım sürecine katılım

b. Özel olayları bu alanda gerçekleştirebilme

c. Kullanıcıya kendileme olanağı verebilecek esneklikte düzenlemeler

D. BAKIM

1. Programlama

a. Bakımla ilgili gönüllü organizasyonlar

b. Katılımı teşvik edici ve eğitici toplantılar

2. Malzemeler

a. Sağlam, yaralanmalara neden olmayacak malzeme seçimi ve bakımı

b. Hasar gördüğünde kolayca değiştirilebilir detaylar

c. Aydınlatma elemanlarının kolayca değiştirilebilmesi

d. Az bakım gerektiren, doğal malzemelerin tercihi

e. O kente özgü malzemeler

Bu rehberde bina/yol ilişkisine sınırlı biçimde yer verilebildi. Ancak, sokağın oluşumu ve yaşamasında, kamusal alandan yarı özel alana oradan da özel alana geçişlilikte binanın kullanımının, kat adedinin, yol ve bina genişliği arasındaki ilişkinin, bina girişlerinin yerinin, binanın bahçeli olup olmamasının, bahçe duvarının yükseklik, nitelik ve malzemesinin, binanın cephe özelliklerinin, binanın cephedeki açıklıklarının yerlerinin, dolu-boş oranlarının, bina cephesinin renginin, dokusunun etkilerinin bulunduğunun

önemi kabul ediliyor. Ancak, kullanıcının "kendileme" olgusuna yer verecek "esneklikte" bir dokunun gerçekleştirme sürecinin açınımı bu bildirinin sayfa sınırlarını zorlayacaktır.

Yine yukarıdaki çerçevede, çoğunlukla, fiziksel mekan öğelerine müdahalelere yer verildi. Toplumsal süreçlere müdahalelerin neler olabileceğine ve olasılıklarına değinilmedi. Bu olasılıklar gerçekleştiğinde sokak yaşamı ve yaya önceliklerinin ne olabileceği konusu da yine bir başka bildiriye bırakıldı.

Yine de yaya öncelikleri !

Sokağın, toplum yaşantısındaki yeri, kamusal alanın kullanım biçimi her toplumda ve farklı dönemlerde farklı nitelikler aldı. Bugün, bir dönemeçte yer alıyor gibiyiz. Bir taraftan gerçekliği kavrayış biçimimizi sorguluyoruz, bir taraftan dünyanın ekonomik ve politik düzenindeki yeni hesaplaşmalar ve hesapları kavramaya çalışıyoruz. İletişim biçimlerimiz, zaman ve mekanı tanımlayışımız değişiyor. Kimileri, zamanın ve mekanın sıkışmasını sorguluyor.Kimileri küreselleşmenin etkilerine karşı bizi uyarıyor ve bunun etkilerinin kent içinde farklaşmaların keskinleşmesi yönüne de işaret ediyor. Kimileri iletişim teknolojisindeki değişmelerin ağ şeklindeki ilişkiler ve örgütlenmelerle mekanı fiziksel sınırlarının ötesine taşıdığını hatırlatıyor. Kimileri medyanın yönlendiriciliğinin seçimlerimizdeki etkisine dikkat çekiyor, kimileri ise, iktisadi aklın yönlendiriciliğinden kurtulunduğunda çalışma yaşamının yeniden nasıl yapılanabileceğini sorguluyor, kimileri otomobil merkezli ulaşımın sıkıntılarını vurguluyor. Bu değişmeler ortamında ve değişik düşünceler içinde, yayalara öncelik tanıyacak bir mekan kurgusunu savunanlar ve üstelik bir de, acaba kavramları tasarıma nasıl aktarabiliriz deyip bir rehber taslağı hazırlamaya çalışanlar ise elbette, en azından yayalar ve sokaklar konusunda fazlaca iyimser düşündüklerini kabul etmektedirler. Ayrıca, yaşantının fiziksel mekana, fiziksel mekanın ise yaşantıya etkisi hatırlandığında, yaya öncelikli mekanların artmasının yollarını daha da geliştirmek üzere, sokakların toplumsal yaşantıdaki yeri konusunda beklentileri kaybolmamış herkesin çaba göstermesine gereksinme bulunduğunu da savunmaktadırlar.

Kaynaklar :

-Appleyard, Donald (1981) : Livable Streets, University of California Press, Berkeley.
-Alexander, Christopher; Sara Ishikawa; Murray Silverstein with Max Jacobson; Ingrid Fiksdahl-King; Shlomo Angel (1977) : A Pattern Language, fifth printing 1981, Oxford University Press.
-Bakan, Kayhan, G. Konuk (1987) : Türkiye'de Kentsel Dış Mekanların Düzenlenmesi, Tübitak Yapı Araştırma Enstitüsü.

-Brambilla, Roberto&G.Longo (1977) : For Pedestrians Only, Whitney Library of Design, NewYork.
-Carr, Stephen; Mark Francis; G.Leanne Rivlin; M.Andrew Stone (1992) : Public Space, Cambridge University Press.
-Carstens, Diane Y. (1990) : "Housing and Outdoor Spaces for the Elderly", People Places, Clare Cooper Marcus&Carolyn Francis eds. , Van Nostrand Reinhold, NewYork., p.171-214.
-City of Scarborough Planning Department (1987) : Urban Design Guidelines.
-City of Toronto Planning&Development Department (1981) : Development Rewiev Guidelines, Toronto.
-Çıkış, Şeniz (1992) : Pedestrian Spaces at Urban Areas, Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
-Francis, Mark (1987): " The Making of Democratic Streets", Public Streets for Public Use, edited by Anne Vernez Moudon, Van Nostrand Reinhold, NewYork, pp.23-39.
-Freund, Peter; George Martin (1996) : Otomobilin Ekolojisi, Çev.Gürol Koca, Ayrıntı Yayınları, İstanbul.
-Gehl, Jan (1987) : Life Between Buildings, Van Nostrand Reinhold, New York.
-Giddens, Anthony (1994) : Modernliğin Sonuçları, Çev.Ersin Kuşdil, Ayrıntı Yayınları, İstanbul.
-Greene, Sherwin (1992) : "Cityshape - Communicating and Evaluating Community Design", APA Journal, Spring 1992, pp.177-189.
-Gülersoy, Nuran Zeren; A. Teker; E.Eyüboğlu; R. Yiğiter (1993) : "Tarihi Şehir Merkezlerinin Gelişme Sürecinde Yayalaştırmanın Etkileri", 2.Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, 21-22 Mayıs 1992, Der. Prof.Dr. Mehmet Çubuk, MSÜ, İstanbul, s.95-99.
-İHD Çevre Komisyonu (1990) : "Yaya Hakları Bildirgesi Gerekçeli Uygulama Planı", Planlama, sayı:7, 90/1-2, s. 59-63.
-Jacobs, Allan; Donald Appleyard (1987) : "Towards an Urban Design Manifesto", APA Journal, Winter 1987, pp.112-120.
-Kaplan, Hülagü (1993) : " Sokak İmgesi ve Sokak Kimliğinin Belirlenmesinde Yardımcı Bir Yöntem Olarak Paylaşımlı Yol Planlaması", 2. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, 21-22 Mayıs 1992, Der. Prof.Dr. Mehmet Çubuk, MSÜ, İstanbul, s.145-151.
-Kaplan, Hülagü (1992) : "Kentsel Merkez Yaya Alanları Tasarımında Erişebilirliğin Trafik Bütünleşmesi Yönü İle İrdelenmesi", 1. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, Der.Prof.Dr.Mehmet Çubuk, 23-24 Mayıs 1991, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul, s.269-276.
-Kuntay, Orhan (1994) : Yaya Mekanı, Ayıntap Yayıncılık, Ankara.
-Lefebvre, Henri (1993) : The Production of Space, Blackwell Publishers, Oxford.
-Leonard,J.Edmond (1981) : "Open Spaces-Open to All", Urban Open Spaces, Cooper-Hewitt Museum, Rizzoli, NewYork.
-Lynch, Kevin (1982) : A Theory of Good City Form, The MIT Press, second printing, Massachusetts.
-Marcus, Clare Cooper; Mark Francis, Russel (1990) : "Urban Plazas", People Places - Design Guidelines for Urban Open Space, edited by Marcus, Clare Cooper&Carolyn Francis, Van Nostrand Reinhold, NewYork.
-Marcus, Clare Cooper&Wendy Sarkissan (1986) : Housing as if People Mattered, University of California Press, California.

-Marcus, Clare Cooper&Carolyn Francis eds. (1990) : People Places - Design Guidelines for Urban Open Space, Van Nostrand Reinhold, NewYork.
-Moudon, Anne Vernez ed.(1987): Public Streets for Public Use , Van Nostrand Reinhold, NewYork.
-Shirvani, Hamid (1985) : The Urban Design Process, Van Nostrand Reinhold Company, New York.
-Suher, Hande; M.Ocakçı; L.Berköz (1992) : "Kent Merkezlerinde Yaya-Taşıt İlişkileri, Yayalaştırma ", 1.Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, Der.Prof.Dr. Mehmet Çubuk, 23-24 Mayıs 1991, MSÜ, İstanbul . s.246-250.
-Tekeli, İlhan (1991) : "Kentsel Tasarımın Sorunları Tartışılmaya Başlanmalıdır", Mimarlık, 91/1, s.74-75.
-Tekeli, İlhan (1993) : "Bir Kentsel Tasarım Kuramının Geliştirilmesi Üzerine Düşünceler", EgeMimarlık, 93-1.2, İzmir, s.53-58.
-Top, Nehare (1990) :"Bir Ulaşım Türü Olarak Yaya ve Yaya Mekanları Üzerine Düşünceler", Planlama, sayı:7, 90/1-2, s.52-55.
-Torre, L.Azeo (1989) :Waterfront Development, Van Nostrand Reinhold, New York.
-Turgut, Meral : Mimari Engellerin Kaldırılması için Rehber , Bedensel Engellileri Güçlendirme Vakfı Yayını, Cem Ofset Matbaacılık, İstanbul.
-Türk Standartları Enstitüsü (1991) : Türk Standartları / TS 9111 / Nisan 1991, Özürlü İnsanların İkamet Edeceği Binaların Düzenlenmesi Kuralları, Ankara.
-Untermann, Richard K. (1987) : "Changing Design Standards for Streets and Roads", Public Streets for Public Use, edited by Anne Vernez Moudon, Van Nostrand Reinhold, NewYork, pp.255-260.
-Yaşlıca, Erdoğan (1991) : "Kamu Alanlarındaki Kullanıcı Katılımı ve Ankara'da Konur Sokak'ta Çevre Tasarımı İçin Kullanıcıya Dönük Bir Araştırma", Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu, 15-16 Mayıs 1989, Der.Prof.Dr. Mehmet Çubuk, MSÜ Mim.Fak., İstanbul, s.137-141.

MİMAR SİNAN ÜNİVERSİTESİ

MİMARLIK FAKÜLTESİ ŞEHİR ve BÖLGE PLANLAMA BÖLÜMÜ
KENTSEL TASARIM DİSİPLİN GRUBU

MİMAR SİNAN ÜNİVERSİTESİ,
MİMARLIK FAKÜLTESİ,
ŞEHİR ve BÖLGE PLANLAMA BÖLÜMÜ,
KENTSEL TASARIM DİSİPLİN GRUBU,

SAYIN

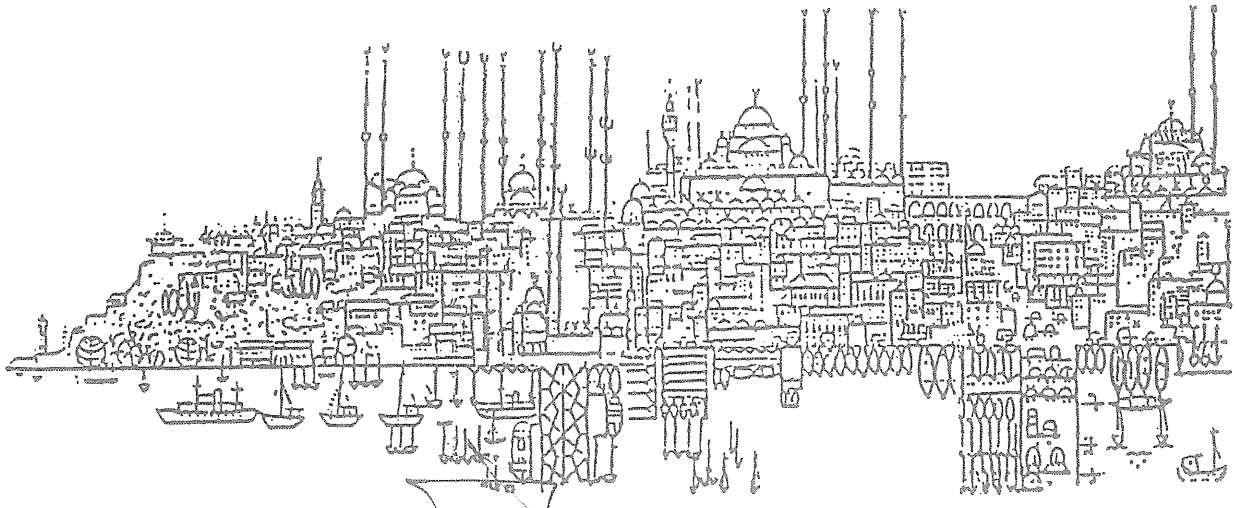
Doç. Dr. Hülya KOÇ

BÖLÜMÜMÜZ TARAFINDAN
DÜZENLENEN
VII. KENTSEL TASARIM
ve
UYGULAMALAR
SEMPOZYUMU'NA
KATKILARI İÇİN
TEŞEKKÜRLERİNİ SUNAR.

MİMAR SİNAN UNIVERSITY,
FACULTY of ARCHITECTURE,
DEPARTMENT of
CITY and REGIONAL PLANNING,
THE URBAN DESIGN GROUP
CORDIALLY THANKS

for the KIND PARTICIPATION and
CONTRIBUTIONS
to the VII th SYMPOSIUM of
URBAN DESIGN
and
PRACTICES
ORGANIZED by DEPARTMENT of
CITY and REGIONAL PLANNING.

İSTANBUL
MAY 23 - 24 MAYIS 1996



Prof. Dr. Mehmet ÇUBUK

Bölüm Başkan
Chair of the Department