T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KENTSEL MEKANLARDA YAYALAŞTIRMA VE CEPHELERİN YENİLENMESİ: SAMSUN ÇİFTLİK CADDESİ ÖRNEĞİ

BURCU YAZICI

YÜKSEK LİSANS TEZİ
MİMARLIK ANABİLİM DALI
YAPI PROGRAMI

DANIŞMAN
DOÇ. DR. ERKAN AVLAR

İSTANBUL, 2019

T.C.

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KENTSEL MEKANLARDA YAYALAŞTIRMA VE CEPHELERİN YENİLENMESİ: SAMSUN ÇİFTLİK CADDESİ ÖRNEĞİ

Burcu YAZICI tarafından hazırlanan tez çalışması 17.07.2019 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı'nda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı

Doç. Dr. Erkan AVLAR

Yıldız Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri

Doç. Dr. Erkan AVLAR

Yıldız Teknik Üniversitesi

Doç. Dr. M. Zafer AKDEMİR

Yıldız Teknik Üniversitesi

Doç. Dr. Ümit ARPACIOĞLU

Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi

ÖNSÖZ

Yüksek lisans tez çalışmam süresince, bana yol gösteren değerli hocam Doç. Dr. Erkan AVLAR'a verdikleri büyük destekten ötürü minnet borçluyum. Tez hazırlık süresince bana destek olan annem ve babam'a teşekkürlerimi ve sevgilerimi sunarım.

Temmuz, 2019

Burcu YAZICI

İÇİNDEKİLER

Sayfa

KISALTMA LİSTESİ vi

ŞEKİL LİSTESİ vii

ÇİZELGE LİSTESİ ix

ÖZET x

ABSTRACT xii

BÖLÜM 1

GİRİŞ 1

1.1 Literatür Özeti 1
1.2 Tezin Amacı 5
1.3 Hipotez 5

BÖLÜM 2

ÇALIŞMAYLA İLGİLİ KAVRAMLARIN AÇIKLANMASI 6

2.1 Cadde Kavramı 6
2.1.1 Caddenin Tanımı 9
2.1.2 Caddelerin İşlevi 13
2.1.3 Caddelerin Sınıflandırılması 16
2.1.4 Caddelerin Biçimsel Özellikleri 18
2.1.4 Caddelerde Yayalaştırma 18
2.2 Bina Cephesi Kavramı 24
2.2.1 Bina Cephesinin Tanımı 24
2.2.2 Bina Cephesinin İşlevleri 26
2.2.3 Bina Cephelerinin Sınıflandırılması 30
2.2.4 Binalarda Cephe Oluşumu 32
2.2.5 Bina Cephelerinin Değerlendirilmesine Yönelik Geliştirilen Modeller 35
2.2.6 Bina Cepheleri İle İlgili Yapılan Çalışmalar 37

BÖLÜM 3

SAMSUN ÇİFTLİK CADDESİ'NİN GELİŞİMİ.....40

3.1 Çiftlik Caddesi'nin Konumu ve Biçimlenişi 40
3.2 Çiftlik Caddesi'nin Tarihi Süreci 42
3.3 Çiftlik Caddesi'nin Önemi ve Özellikleri 44
3.4 Samsun Çiftlik Caddesi'nde Yapılan Yeni Düzenlemeler 46
3.4.1 Çiftlik Caddesi'nde Yayalaştırma Çalışmaları..... 46
3.4.1.1 Caddenin Araç Trafiğine Kapatılması 46
3.4.1.2 Caddede Kullanılan Kentsel Mobilyalar 48
3.4.1.3 Caddede Uygulanan Zemin Kaplamaları..... 48
3.4.1.4 Caddede Yapılan Peyzaj Düzenlemeleri 49
3.4.2 Çiftlik Caddesi'ndeki Bina Cephelerinin Yenilenmesi..... 50
3.4.2.1 Çiftlik Caddesi Bina İşlevleri..... 50
3.4.2.2 Cephe Malzemeleri ve Uygulama Biçimi 51

BÖLÜM 4

SAMSUN ÇİFTLİK CADDESİ'NDEKİ YAYALAŞTIRMANIN VE CEPHE YENİLEMENİN DEĞERLENDİRİLMESİ.....55

4.1 Çiftlik Caddesi'nde Anket Çalışması 54
4.2 Anket Çalışmasına Ait Bulgular 55
4.3 Değerlendirme 69

BÖLÜM 5

SONUÇ VE ÖNERİLER..... 73

KAYNAKLAR..... 75

EK-A

ANKET FORMU 80

ÖZGEÇMİŞ..... 82

KISALTMA LİSTESİ

LNEC National Laboratory for Civil Engineering
MAEC Method To Assess The Condition Of Buildings
TDK Türk Dil Kurumu

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1 Şanzelize Caddesi 8
Şekil 2.2 Yonge Caddesi/ Canada 9
Şekil 2.3 Caddenin fiziksel rolü 11
Şekil 2.4 Cadde tasarımı ve disiplinler 11
Şekil 2.5 Ramblas, Barcelona, İspanya. 15
Şekil 2.6 Cadde duvar formları 16
Şekil 2.7 Sokak ve bina kesiti oranları 17
Şekil 2.8 Kopenhag'ta ilk otomobilden arındırılmış cadde Stroge 20
Şekil 2.9 Santa Monica, Third-Street 20
Şekil 2.10 İstiklal Caddesi Yayalaştırma öncesi ve sonrası 21
Şekil 2.11 Strasburg Kentindeki tarihi yaya alanları 25
Şekil 2.12 Hermitage, Rusya 25
Şekil 3.1 Samsun haritası 40
Şekil 3.2 Samsun'un eski kent dokusu 41
Şekil 3.3 Samsun hava fotoğrafı 42
Şekil 3.4 Samsun'un eski evleri 44
Şekil 3.5 Çiftlik Caddesi ve çevresi 44
Şekil 3.6 Çiflik Caddesi ve çevresi hali hazır haritası 45
Şekil 3.7 Elmas Hanım Konağı'nın restorasyondan önceki durumu 46
Şekil 3.8 Çiftlik Caddesi'nin araç trafiğine açık durumu 47
Şekil 3.9 Çiftlik Caddesi sınırlandırma elemanları 47
Şekil 3.10 Çiftlik Caddesi oturma elemanları 48
Şekil 3.11 Çiftlik Caddesi zemin döşemesi 48
Şekil 3.12 Çiftlik Caddesi'ndeki saksı 49
Şekil 3.13 Zemin kat mekan kullanım analizi 49
Şekil 3.14 Çiftlik Caddesi Kat Analizi 50
Şekil 3.15 Çiftlik Caddesi işlev analizi 50
Şekil 3.16 Çiftlik Caddesi zemin kat düzenleme 51
Şekil 3.17 Çiftlik Caddesi cephe detayı 51
Şekil 3.18 Çiftlik Caddesi yenilenen bina cephesi 52
Şekil 4.1 Anketin genel bilgiler bölümü 55
Şekil 4.2 Ankete katılanların cinsiyet dağılımı 56
Şekil 4.3 Ankete katılanların yaş dağılımı 56

Şekil 4.4 Ankete katılanların eğitim durumu 57
Şekil 4.5 Ankete katılanların caddede bulunma sıklığı 57
Şekil 4.6 Ankete katılanların iş yeri kullanım sıklığı 58
Şekil 4.7 ''Çiftlik Caddesi yenileme/değişim projesini gerekli buluyor musunuz?'' sorusuna verilen yanıtlar 58
Şekil 4.8 "Çiftlik Caddesi'nin yayalaştırılmasından memnun musunuz?" sorusuna verilen yanıtlar 59
Şekil 4.9 "Çiftlik Caddesi'nin yeniden araç trafiğine açılmasını ister misiniz?" sorusuna verilen yanıtlar 60
Şekil 4.10 "Çiftlik Caddesi'nin hangi halini tercih edersiniz?" sorusuna verilen yanıtlar 61
Şekil 4.11 "Yenilenen Çiftlik Caddesi size ne hissettiriyor?" sorusuna verilen 61
Şekil 4.12 "Yenilenen bina cephelerini estetik buluyor musunuz?" sorusuna verilen yanıtlar 62
Şekil 4.13 "Yenilenen bina cephelerini nasıl değerlendirirsiniz?" sorusuna verilen yanıtlar 63
Şekil 4.14 "Yenilenen bina cephelerinde hangi malzemenin kullanıldığını düşünüyorsunuz?" sorusuna verilen yanıtlar 64
Şekil 4.15 "Yenilenen bina cephelerini yangın güvenliği açısından uygun buluyor musunuz?" sorusuna verilen yanıtlar 65
Şekil 4.16 "Yenilenen bina cephelerinin birbirine benzemesini olumlu karşılıyor musunuz?" sorusuna verilen yanıtlar 66
Şekil 4.17 "Yenilenen bina cephelerini Çiftlik Caddesine uygun buluyor musunuz?" sorusuna verilen yanıtlar 67
Şekil 4.18 "Yenilenen bina cephelerinde dikkatinizi çeken bozulmalar/hasarlar var mı?" sorusuna verilen yanıtlar 67
Şekil 4.19 "Yenilenen Caddenin engellilerin kullanımı için uygun olduğunu düşünüyor musunuz?" sorusuna verilen yanıtlar 68
Şekil 4.20 "Caddede nelerin bulunmasını istersiniz?" sorusuna verilen yanıtlar 69
Şekil 4.21 "Caddede sizi rahatsız eden en önemli konu hangisidir?" sorusuna verilen yanıtlar 69

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 2. 1 Yayalaştırma çalışmalarının amaçları ve başlıca yararları 23
Çizelge 2. 2 Cephenin karşılaması gerekli performans özellikleri 29
Çizelge 2. 3 Konstrüktif kriterlere göre cephe sistemlerinin sınıflandırılması 30
Çizelge 2. 4 Bina cephelerinin sınıflandırma kriterleri 31
Çizelge 2. 5 Bina cephelerinin tasarım ilkeleri bağlamında değerlendirilmesi için öneri modeli……35
Çizelge 2. 6 Cephede ortaya çıkan hasarın şiddetini değerlendirmede için kurallar . 36

ÖZET

KENTSEL MEKANLARDA YAYALAŞTIRMA VE CEPHELERİN YENİLENMESİ: SAMSUN ÇİFTLİK CADDESİ ÖRNEĞİ

Burcu YAZICI

Yapı Bilgisi Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı: Doç.Dr. Erkan AVLAR

Caddeler sürekli değişim içerisindedir. Bu değişimler; yol kullanımının değişmesi, altyapı sistemlerinin yenilenmesi, kaldırımların genişletilmesi veya daraltılması, yol kaplamalarının yenilenmesinin yanı sıra, caddeye cephesi olan binaların yenilenmesini de kapsamaktadır. Caddelerdeki en önemli değişimlerden biri de yayalaştırma çalışmasıdır. Yayaların cadde içerisinde sağlıklı, güvenli, rahat dolaşım imkanı bulması ve kentsel mekanlara erişilebilirliğinin tüm kullanıcılar tarafından sağlanabilmesi, kamu yararı gözeten bir yaklaşımdır. Yayalaştırma projeleri ile fiziksel, toplumsal, ve ekonomik anlamda birçok iyileştirme sağlanması amaçlanmaktadır. Son yıllarda, taşıt trafiğinin neden olduğu birçok sorunu çözmek ve daha güvenli yaya alanları oluşturmak amacıyla yerel yönetimler, yayalaştırma projeleri uygulamaya başlamıştır. Caddelerdeki en önemli değişimlerden bir diğeri de cephe yenilemedir. Cephe yenileme, çevresel etkenlerden kaynaklanan sorunların giderilmesi, mimari kimliğin korunması ve enerjinin daha verimli kullanılması gibi yararlar sağlamaktadır. Binanın başarımının artırılması veya mevcut durumunun korunmasındaki, önemli etkenlerden biri cephelerin yenilenmesidir. Cephede yapılacak yenilemeler, binanın başarımına doğrudan yansıyacaktır. Ancak caddelerde yapılan değişimler kentsel yaşama ve caddeye farklı olanaklar sunarken, bazen bu olanaklar sorunlara da yol açabilmektedir. Ayrıca kullanıcı memnuniyetini de olumsuz yönde etkilemektedir.

Samsun Büyükşehir Belediyesi tarafından, kent estetiğine katkı sağlamak ve caddeyi daha kullanılabilir bir duruma getirmek için 2014 yılında, "Çiftlik Cadde AVM" projesi başlatılmıştır. Bu proje kapsamında, kentin en önemli caddelerinden bir olan İstiklal Caddesi'nin bir bölümünü oluşturan, 700 metre uzunluğundaki Çiftlik Caddesi üzerinde bulunan bitişik düzendeki binalarda dış cephe yenilemesi yapılmıştır. Ayrıca bu cadde daha önce tek yönlü araç trafiğine açıkken proje ile birlikte araç trafiğine kapatılarak yayalaştırılmıştır.

Çalışmanın amacı; Çiftlik Caddesi'nde uygulanan projenin kente estetik, sosyal ve ekonomik yönden ne düzeyde değer kattığı, bina cephelerindeki yenilemeyle nasıl bir sonuç elde edildiğidir. Aynı zamanda, caddenin yayalaştırılması ve caddede bulunan binaların cephelerinde yapılan yenilemede kullanıcı memnuniyetinin belirlenmesi ve mekansal kalitenin yanı sıra, sosyal memnuniyeti arttırmak yönünde başarı düzeyinin ölçülmesi de amaçlanmaktadır. Bu amaç doğrultusunda çalışmanın kapsamı, Samsun Çiftlik caddesinin fiziki durumunun incelenerek yeni mekansal özelliklerinin belirlenmesi, kullanıcıların caddenin yayalaştırılması ve caddede bulunan binaların cephelerindeki yenilemede, memnuniyet düzeyinin ölçülmesi için anket yapılması ve anket sonuçlarının değerlendirilmesi şeklindedir.

Araştırma, mevcut durum tespiti ve anket çalışması olmak üzere iki aşamadan oluşmaktadır. Araştırmanın 1. aşamasında Çiftlik Caddesi boyunca yer alan binaların fiziki durumu ve işlevleri tespit edilmiştir. 2. aşamada, caddeyi kullananların caddedeki değişiklik ve yenilemeyle ilgili görüşleri ve memnuniyet düzeyleri anket tekniğiyle belirlenmiştir. Farklı cinsiyet, yaş grubu ve eğitim durumunda olan, caddede farklı amaçlarla bulunan 120 kişiyle anket yapılmıştır. Öncelikle caddeyi kullananların caddede hangi amaçla ve ne sıklıkta bulundukları, hangi iş yerlerini daha fazla kullandıkları sorgulanmaktadır. Daha sonra ankete katılanlara 15 soru sorulmaktadır. Anketten elde edilen sonuçlar, karşılaştırmalı olarak analiz edilmektedir. Bu sonuçlar, caddede yenileme çalışmasının sonuçlarının mimari uyaranlara, kullanıcıların verdiği cevapları genelleme olanağı sağlanmıştır. Anket sonuçları mimari bilgilerle birleştiğinde işlevsel ve çevreye zararlı olmayan malzeme kullanımı ve kullanıcı memnuniyetine yönelik öneriler sunulmasını sağlamıştır.

Anahtar Kelimeler: Cadde, Samsun Çiftlik Caddesi, yayalaştırma, bina cephelerinin yenilenmesi.

ABSTRACT

PEDESTRIANIZATION OF URBAN AREA AND RENEWAL OF FACADE: THE CASE OF SAMSUN ÇİFTLİK STREET

Burcu YAZICI

Department of Architecture Faculty

MSc. Thesis

Adviser: Assoc. Prof. Dr. Erkan AVLAR

The streets are constantly changing. These changes include; changes in road use, renewal of infrastructure systems, widening or narrowing of pavements, renewal of road pavements and renovation of buildings with street fronts. One of the most important changes in the streets is the pedestrianization. It is a public welfare approach that pedestrians find a healthy, safe and comfortable circulation in the street and that all users can access to urban spaces. It is aimed to provide many physical, social and economic improvements by pedestrianization projects. In recent years, local governments have started to implement pedestrianization projects in order to solve many problems caused by vehicle traffic and to create safer pedestrian areas. One of the most important changes on the streets is the facade renovation. Facade renovation offers benefits such as elimination of environmental problems, protection of architectural identity and more efficient use of energy. One of the most important factors in increasing the performance of the building or preserving its current situation is the renewal of the facades. Reflections on the facade will directly reflect the performance of the building. However, the changes in the streets offer different opportunities to urban life and the street, sometimes these opportunities can cause problems. It also negatively affects user satisfaction.

In 2014, the "Çiftlik street shopping center" project was launched by the Metropolitan Municipality of Samsun in order to contribute to urban aesthetics and make the street more usable. Within the scope of this project, exterior facade renovation was carried out in the adjacent buildings on the 700-metre-long Çiftlik Street, which forms part of Istiklal Street, one of the most important streets of the city. In addition, this street was previously opened to one-way vehicle traffic and was closed to vehicle traffic with the project.

The aim of the study is to determine the aesthetic, social and economic value of the project applied on Çiftlik street and how it was achieved with the renovations on the facade of the building. At the same time, it is aimed to determine the user satisfaction and measure the level of success in order to increase the social satisfaction as well as the spatial quality. For this purpose, the scope of the study is to determine the new spatial characteristics of Samsun Çiftlik street by examining the physical status, to make a survey and to evaluate the results of the survey in order to measure the level of satisfaction in the renovation of the buildings on the street.

The research consists of two stages: existing status determination and survey study. At the first phase of the study, the physical condition and functions of the buildings along Çiftlik Street were determined. At the second stage, the opinions and satisfaction levels of the street users regarding the change and renewal in the street were determined by the survey technique. A questionnaire was conducted with 120 people in different gender, age groups and education status. First of all, it is questioned for which purpose and how often the street users are on the street, and which places they use more. Afterwards, the participants are asked 15 questions. The results obtained from the questionnaire are analyzed comparatively. These results allowed the results of the street renovation to be generalized to the architectural stimuli and the answers given by the users. When the results of the survey are combined with architectural information, it provides functional and non-harmful material usage and suggestions for user satisfaction.

Keywords: Street, Samsun Çiftlik street, pedestrianization, renewal of the buildings facade.

BÖLÜM 1

GİRİŞ

1.1 Literatür Özeti

Küreselleşme sürecinin yaşandığı dünyada ve merkezi iş alanlarında yoğun olarak yaşanan taşıt trafiğinin ve bu trafiğin beraberinde getirdiği olumsuz çevre koşullarının azaltılması için başvurulan çözümlerin en yaygın olanı, yayalaştırma çalışmaları olmuştur. Bu noktada yayalaştırma çalışmaları sadece taşıt yoğunluğunun yarattığı olumsuz etkileri azaltmakla kalmamakta, aynı zamanda çevresel ve sosyal açıdan da fayda sağlamaktadır [4]. Çoğu ülke, yayalaştırma çalışmalarının yarattığı bütün bu olumlu gelişmelerden faydalanmaktadır. Özellikle tarihi kent merkezlerinde, dokunun korunması ve yaşatılması için üretilen çözümlerden biri olan yayalaştırma çalışmalarına önem verilmektedir. 1970'lerde Avrupa'da yaya ile araç trafiğinin ayrımı daha çok benimsenmiş, pek çok kentte yoğun araç trafiğinin sınırlandırıldığı ya da tamamen kaldırıldığı, yaşanabilir yaya mekânları oluşturulmaya başlanmıştır.

Türkiye'de yayalaştırma çalışmaları için, 1960 yılında Beyazıt bölgesi düzenleme çalışması ilk örnek olarak gösterilmektedir. İstanbul 'da en önemli yayalaştırma uygulaması ise, Beyoğlu - İstiklal Caddesi'nin araç trafiğinine kapatılması olmuştur. Son yıllarda, İstanbul'da tarihi ve kültürel mirası korumak amacıyla hayata geçirilen birçok yayalaştırılmış bölge bulunmaktadır. 2010 yılından bu yana, Laleli, Eminönü, Beyazıt, Tahtakale, Gedikpaşa ve Hocapaşa'da 295 cadde yayalaştırılmıştır. Türkiye genelinde de Eskişehir Doktorlar Caddesi, İzmir Kıbrıs Şehitleri Caddesi gibi birçok kentte yayalaştırma çalışması yapılmıştır.

Örneğin; Samsun'da kentin önemli yayalaştırma uygulaması Çiftlik Caddesi'nde gerçekleştirilmiştir. Samsun Büyükşehir Belediyesi tarafından, kent estetiğine katkı

sağlamak ve Caddeyi daha cazip hale getirmek için 2014 yılında başlatılan "Çiftlik Cadde AVM" projesi kapsamında İstiklal (Çiftlik) Caddesi üzerinde bulunan bitişik düzende 6-9 katlı binalarda dış cephe yenilemesi yapılmış ve cadde daha önce tek yönlü araç trafiğine açıkken proje ile birlikte araç trafiğine kapatılarak yayalaştırılmıştır.

BSBEEP (Black Sea Buildings Energy Efficiency Plan) Projesi kapsamında geliştirilen, toplam maliyeti 550.000,00 EURO olan Çiftlik Caddesi AVM Projesi % 75'i bina sahipleri, % 25'i Samsun Büyükşehir Belediyesi tarafından finanse edilmiş bir projedir. Hem binaları hem de geçmişiyle eski caddeye yeni bir kimlik, yeni bir yüz kazandırmak için planlanan ve güçlü bir alışveriş aksı olması hedeflenen bu kentsel proje çalışmasında, taşıt trafiğinden arındırılmış caddenin yeniden aydınlatılması, alt yapısının ve bina dış cephelerinin yenilenmesi/değiştirilmesi ve kent mobilyaları ile donatılması planlanmıştır. Bu yaklaşımın kente estetik ve ekonomik yönden değer katacağı ve turizm alt yapısına büyük katkı sağlayacağı düşünülmüştür.

Bu değişimler; yolun araç trafiğine kapanması veya açılması, altyapı sistemlerinin yenilenmesi, kaldırımların genişletilmesi veya daraltılması, yol kaplamalarının yenilenmesi yanı sıra, caddeye cephesi olan binaların değişimini de kapsamaktadır. Değişimler kentsel yaşama birçok olanak sunarken, bazen bu olanaklar sorunlara da neden olmaktadır.

Bir kentin kimliğini ve dilini oluşturan cephe bileşenleri bir araya getiriliş biçimleri ile bulundukları çevrenin karakterini oluşturur ve/veya etkilerler. Bir cadde ise, mekânsal olarak ele alındığında onu özel yapan şeyin varlığını bulmak ve ona göre düşünmek gereklidir. Caddenin kendi fiziki yapısı gibi caddeyi çevreleyen doku da zaman içinde değişebilir. Bu sebeple, bir caddenin fiziki, sosyal, algısal yapısı incelenirken onu saran, yaşatan, kuşatan bina dokuları çevreyle birlikte değerlendirilmelidir. Bu bağlamda Samsun Çiftlik Caddesi'nde, Samsun Büyükşehir Belediyesi Reklam, İlan ve Tanıtım Yönetmeliği kapsamında caddeyi geliştirmek ve kentsel bir kimlik oluşturmak üzere Kent Estetik Kurulu kurulmuştur. Bu kurul kararları doğrultusunda, Samsun Çiftlik Caddesi'ne cepheli binalarda cephe düzenlemesi gerçekleştirilmiş, bina cephelerinin hepsi tek

tipleştirilmiş, belli bir cam ve cephe oranı uygulanmıştır. Ancak cam ve cephe oranı Ağabali Caddesi'nden sonra değişmektedir.

Son yıllarda, İstanbul'da cephe yenilemeyle ilgili birçok çalışma bulunmaktadır. Bu tür yenileme çalışmalarının başarılı bir şekilde sonuçlanması ve binalarda gereksinim duyulan performansın elde edilmesi, ilk başta hedeflenen performans kriterlerinin doğru belirlenmesine, sonrasında ise bu hedeflere ulaşmayı sağlayacak en uygun yenileme tekniklerinin uygulanmasına bağlıdır. Bu nedenle günümüzde yenileme projelerinde karşılaşılan en büyük sorun, tüm seçenekler incelenmeden alışılmış, tip detayların kullanılmasıdır. Bu nedenle çoğu yenileme projesinde yaşanan en büyük sorun, tüm alternatifler incelenmeden kalıplaşmış, tip detayların kullanılmasıdır. Bu tutum genelde tasarımcı ve uygulayıcıların yenileme nedenlerine bağlı olarak seçilebilecek yenileme tekniklerine hâkim olmamalarından ve projelendirme süreci içinde araştırma yapacak yeterli zamanın bulunmamasından kaynaklanmaktadır [17]. Bu çalışmalarda, bilimsel tekniklerin kullanılması hem kentin kimliğini ve değerini koruyacak, hem de kente yapılacak yeniliklere ivme kazandıracaktır. Örneğin; Samsun Çiftlik Caddesi bina cephelerinin yenileme uygulamasında, Y. Mimar Banu Erturan'ın doktora tezinde önerdiği "Bina Cephelerinin Yenilenmesine Karar Vermek İçin Kullanılabilecek Bir Değerlendirme Modeli" kullanılabilirdi.

Çalışma ile ilgili literatür araştırması yapıldığında, konuyla ilgili ulusal ve uluslararası birçok çalışmaya rastlanmıştır. Tez kapsamında incelenen ve tez konusu ile doğrudan ilişkili olan akademik çalışmaların bazıları aşağıda özetlenmektedir.

2001 yılında M. Kancıoğlu tarafından yapılmış olan "Çevresel İmaj-Kimlik- Anlam Bağlamında Akdeniz Bölgesi'ndeki Turizm Binalarının İncelenmesi" başlıklı doktora tezinde, Akdeniz Bölgesi'ndeki turizm yapılarında bireyin psikolojik gereksinimleri karşılamaya yönelik çevresel imaj-kimlik- anlam oluşumları incelenmiştir [44].

2005 yılında C. Kaçar tarafından yapılmış olan "1990 Sonrası Ankara Apartman Konutlarında Mimari İmaj Arayışları: Çiğdem, Çukurambar ve Mustafa Kemal Mahalleleri" başlıklı yüksek lisans tezinde, gecekondu sürecinden dönüşen üç bölgede,

90’lar sonrasında yapılmış olan apartmanların cephe hareketleri, cephe kaplamaları, malzemeleri ve renk kullanımları incelenmiştir [34].

Ebert, T., 2010. Re-Face: Refurbishment Strategies for the Technical Improvement of Office Façades. Doktora Tezi, Delft University of Technology, Building Technology Department. Ebbert (2010) ofis binalarının cephelerinin yenilenmesiyle ilgili çalışmasında ofis binalarında kullanılan cephe tiplerini ayırt etme bağlamında her bir stratejinin uygulanabilirlik analizini yapmıştır [14].

2013 yılında B.Başarır tarafından yapılmış olan ‘’Binalarda cephe yenileme gereksinimleri ve çözüm teknikleri’’ tez çalışmasıdır. Bu çalışmada öncelikle cephe sistemleri; fonksiyonları ve kuruluş özellikleri bağlamında incelenmiş, yenileme tanımları üzerinden, binalarda ve cephelerde yenileme yaklaşımları üzerinde durulmuştur [5].

2013 yılında D. Zülkadiroğlu tarafından yapılmış olan ‘’Mimari cephe temsillerinin kullanıcı algısına etkisinin incelenmesi’’ çalışmasında hedeflenen; günümüzde tüketim nesnesi haline gelen yapıların yüzü cephelerin, üretiminden önce pazarlanabilir hale gelmesinde kullanılan mimari temsillerinin; kullanıcıların nasıl algılandığının, kullanıcının hangi özelliklerine bağlı olarak değişkenlik gösterdiğinin, bulunan örneklerin hangi özelliğinin kullanıcı tarafından dikkat çekici bulunduğunun, beğenildiğinin ve kullanıcının konut tercihlerini nasıl etkilediğinin araştırılmasıdır [68].

2014 yılında B.Erturan tarafından yapılmış olan "Bina cephelerinin yenilenmesine karar vermek için kullanılabilecek bir değerlendirme modeli" başlıklı çalışma kapsamında, mevcut bir bina cephesini yenilemeye karar verildiğinde bu süreç ve sonrasında kullanılabilecek, cephenin mevcut durumunun değerlendirilmesi ve bu değerlendirme sonrasında yenilenme gerekli görülürse cephenin hangi süreçte yenilenmesinin uygun olacağının tespit edilmesine yönelik bir yöntem geliştirilmeye çalışılmıştır [17].

2017 yılında P.Arslan tarafından yapılmış olan ‘’Sürdürülebilir konut cephelerinin tasarım kriterleri üzerine bir inceleme: İngiltere örneği ‘’Çalışma kapsamında öncü ülkelerden olan İngiltere ele alınmış, İngiltere kaynaklı bir sürdürülebilir konut değerlendirme

yönetmeliğinin maddeleri incelenip, Londra'daki bir konut projelerinin cepheleri ele alınmış ve değerlendirilmiştir [1].

Çalışma kapsamında ele alınan konuyla ilgili literatür araştırması yapıldığında, bu konuda daha önce yapılmış akademik bir çalışma bulunmamıştır.

1.2 Tezin Amacı

Çalışmanın amacı, Samsun Çiftlik Caddesi'nde yaşayan (oturan/çalışan) ve caddeyi kullanan kent sakinlerinin, caddede gerçekleştirilen değişikliklerden ve cephe yenileme uygulamasından memnun olup olmadıklarının belirlenmesidir. Bu amaç doğrultusunda çalışma kapsamında, bina cephelerinin yenilenmesi sonrası kullanıcı memnuniyet düzeyi nedir? Sorusuna yanıt aranmaktadır. Çalışmada öncelikle, Samsun kentinin alışveriş, eğlence ve yürüme aksı olan Çiftlik Caddesi'nin yayalaştırmayla birlikte gerçekleştirilen cephe yenileme çalışması sonrası, yaşadığı işlevsel ve estetik değişimin boyutları analiz edilmektedir. Daha sonra, bina cephelerindeki malzeme kullanımı ve uygulama, cephe tasarım kuralları ve kullanıcı memnuniyeti açısından araştırılmakta, elde edilen bulgular yorumlanmakta ve Çiftlik Caddesi özelinde çıkan sonuçlar ışığında, hem Çiftlik Caddesi hem de olası diğer projeler için ileriye yönelik öneriler oluşturulmaktadır.

1.3 Hipotez

Samsun Çiftlik Caddesi'nde gerçekleştirilen Çiftlik Caddesi AVM Projesi'nin kente estetik ve ekonomik yönden değer katacağı ve turizm alt yapısına büyük katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Ancak uygulama sonrasında, bina ve çevreye ilişkin imaj, kimlik algılarının değişmesi ve tek tipleşmesi yanı sıra, cephelerde sorunlar oluşması ve seçilen kaplama malzemelerinden ve uygulama yöntemlerinden dolayı revizyon gerekmesi, cephelerde cadde dokusuna uygun malzemelerin kullanılmadığı ve doğru tasarım-uygulama yapılmadığı; sonuçta, çalışmada yer alan cephe örnekleri özelinde elde edilecek bulguların cephe tasarım kurallarına uygun olmadığı ve kullanıcı memnuniyetini sağlamadığı öngörülmektedir.

BÖLÜM 2

ÇALIŞMAYLA İLGİLİ KAVRAMLARIN AÇIKLANMASI

2.1 Cadde Kavramı

2.1.1 Caddenin Tanımı

Türk Dil Kurumu sözlüğünde 'cadde' için ana yol tanımı yapmıştır. Genel anlam da karada, havada, suda bir yerden bir yere gitmek için aşılan uzaklık, olarak tanımlanmaktadır [30]. Bu tanımlar, caddenin kentsel mekân olma fikrini barındırmaktan uzaktır. Cadde, yol olmanın yanında, bir yerleşim alanında bulunmayı da içermektedir. Ayrıca, iki tarafının yapılı çevre (binalar) ile çevrelenmiş olması durumu vardır. Bu anlamda cadde, aslında kapalı bir hacim ve mekândır [3].

Appleyard, Caddeleri, değişime açık yapıları ve doğaları ile, kamuya ait olmalarına rağmen, belirsiz ve farklı güç odaklarının merkezine koymaktadır [3].

Carr, Francis, Rivlin ve Stone'a göre, kamu gönenci, kamusal mekân yaratmada ve geliştirmede önemli bir motivasyondur [10]. İyi caddeler rahat ve güvenli hareket için ortam sağlar, meydanlar sosyal etkileşim için mekân yaratır ve parklar "şehirlerin ciğerleri"dir, temiz hava, güneş ışığı ve "rahatça oturup dinlenmek için fırsat" yaratan kırların yerine geçer [9].

Marcus vd.'ne göre, caddeler günlük hayatın peyzajında önemli bir elemandır. İnsanlar ulaşım, seyahat, alışveriş gibi birçok işlevi bağ kurmak için caddeyi sosyal bir mekân olarak kullanırlar [41].

Moudon caddeleri, otomobil trafik hattı olmaktan çok daha fazlası olarak tanımlamaktadır [45].

Rapoport da caddeleri kanallar olarak tanımlamaktadır [61]. Rapoport' a göre, cadde, temelde sirkülasyon için kullanılan bazen de farklı aktivitelerle desteklenen, yerleşim alanlarında binalarla çevrelenen, dar veya geniş doğrusal bir elemandır [62].

"Sokaklar veya caddeler geçiş mekanları, formları ve çevresinde yer verilen fonksiyonlar ile önemli bir yaşam alanı olarak da nitelendirilmiştir. Özellikle geleneksel kentlerde sokak yaşamı kavramı, toplumsal ilişkileri düzenleyici bir etkiye sahip olmuştur. Bazı sokaklar çeşitli zanaatkâr gruplarının sıralandığı mekânlar ile bir merkez olarak sosyal etkileşim alanları olmuşlardır. Sokak, ölçeğine ve yapısına göre gezinti, alışveriş, oyun, dinlenme mekânları olarak işlevsel zenginliğe sahip olabilmektedir" [55].

Smithson ise şöyle der: "....sağlam bir gelişim içeren sıkı örülmüş bir toplumda, doğası gereği bir güven ve sosyal kenetlenme hissi mevcuttur.Bu seziş caddenin şekli, basit düzeni ve açıklığı ile doğrudan ilgilidir…."[58].

Jane Jacobs'un hatırlattığı gibi caddeler, ilgilenenler için her zaman özel bir alandır. Caddeler, sosyal karşılaşmaların ve çeşitli protestoların, baskının ve direnişlerin, zevk alanlarının ve kaygıların yeridir. Çeşitli akademik disiplinlerin ortak noktasında yer alan cadde, aynı zamanda modern ve daha yakın zamanlarda postmodern şehircilikle ilgili birçok tartışmanın da odak noktası olmuştur. Modernistler için sokak, içinde yaşamak için bir yer değil, A'dan B'ye giden bir alandır [33].

Postmodernistler için, cadde, farklı kentsel yaşam tarzlarını desteklemek ve tamamlamak, sistemi canlandırmaya geri götürmek için tasarlanmış bir yerdir.

Cadde ulaşım için bir araç değil, aynı zamanda insanlar için sosyal ifade biçiminin sahne aldığı mekândır. Yol gibi kelimeler sadece bir yerden diğerine hareketini anlatırken, cadde ve sokak kelimesi sadece sirkülâsyona adanmamış kamusal kullanım için ayrılmış bir mekan anlatır. Tanım olarak cadde, hareket edilebilecek çevrili mekân ve aktivite sağlayan çok işlevli bir mekandır [31].

Marshall Bermann 'ın ifadesiyle; sokaklar kamusal alan olmalarından dolayı politik ve özgür düşüncelerin, eylemler bakımından ise kişisel yaşamın bir arada yaşandığı yerlerdir. Hareket ve sürekliliği temsil eden özelliklerinin yanında sokaklar; sembolik, törensel, sosyal ve politik anlamlar da taşıyan ve kent sakinleri tarafından bu değerler üzerinden sahiplenilen kent parçalarıdır [42].

Sokaklar, caddeler devinim mekanlarıdır. İzleme, bulunma ve geçip gitme aktiviteleri, sürekli değişen yüzler, kıyafetler, mekanlar, sokağa bir ritim kazandırır. Bu ritmi anlayabilmek için bazen ara verip herşeyi dışardan izlemek, sokağı anlamak belki de sokakta birkaç tanıdık yüz görmek insanlara büyük bir bütünün parçası olma hissi verir ve sokağı sahiplenme hissini yaratır (Şekil 2.1) [33].



Şekil 2.1 Şanzelize Caddesi, [48]

Cadde, aksa bağlı, açık ve süreklidir. Yerel dokunun etkisi olduğu kadar, yerelin ötesinde tüm kenti bağlayan bir düzen elemanıdır. Yollar, iklimsel ve topografik koşullarla beraber insanın çevre imajını farklılaştıran "bölgeler" yaratırlar [13].

“Sokaklar veya caddeler intikal mekanları, biçim ve çevresinde yer verilen fonksiyonlar ile önemli yaşam alanları olarak nitelendirilmiştir. Geleneksel kentlerde sokak yaşamı, sosyal ilişkileri derleyici bir etkiye sahip olmuştur. Sokakların bazılarında çeşitli zanaatkarların olduğu mekanlar ile bir merkez olarak sosyal etkileşim alanları olmuşlardır. Sokak, ölçeğine ve yapısına göre gezinti, alışveriş, oyun, dinlenme mekanları olarak bir çok farklı işlev zenginliğe sahip olabilmektedir’’ (Şekil 2.2) [55].



Şekil 2.2 Yonge Caddesi/ Canada [48]

Francis sosyal hayatta öğrenim mekanının cadde olduğunu belirtmektedir [18]. Farklı görüşler değerlendirildiğinde, caddelerin; hem birer kentsel mekan, hem de kentsel mekanları birbirine bağlayan dolaşım sistemi olduğu sonucuna varılabilir. Caddeler bir kentin elektrik, su ve kanalizasyon gibi altyapı öğelerini oluşturan kentsel ara yüzleri oluşturmanın yanında kentin birçok noktasını birleştiren, ayrıştıran; planlamanın en basit ama temel unsurlarından biri olan erişilebilirliği tanımlayan, aktarım noktalarıdır. Caddede bulunmak, kent yaşamını yakından izlemek ve onun bir parçası olarak kent yaşamını bir bütün içinde tecrübe etmektir [65].

2.1.2 Caddenin İşlevi

Caddeler insanların buluşmasına ve gereksinimlerini karşılamasına imkan veren özellik taşımaktadır. Caddeler farklı yaşlarda, dil ve dinde bir çok farklı insanı bir araya getiren kamusal mekan olma özelliğine de sahiptir. Caddeler, bulunulması istenilen, çok zaman geçirilen, yaşanan ve çalışılan, yani bir kentin tüm yaşam faaliyetlerini barındıran ve insanların tüm bunları bir arada yapmasını teşvik eden bir özellik göstermelidir.

Caddenin temizliği gibi fiziksel güvenlik de bir cadde'de bulunması gereken en önemli unsurlardandır. Bu birçok şekilde sağlanabilse de en geçerli görüş sokağın doğrusal

olmasıdır. Aniden çıkan bir araç, açık unutulmuş kanalizasyon kapağı, kazı işlemi yapılan yollar ve bunun gibi eksiklikler o sokağın güvenilirliğinin azalmasına neden olabilir.

Caddeler; sabotaj, terör eylemleri, hırsızlık gibi insan eylemlerine karşı korunmalıdır. Ancak, caddeyi insan tehlikesinden koruyacak unsurlar bazı durumlarda gözardı edilebilir. Örneğin; hırsızlar saklanabilir diye bir sokağı ağaçlandırmamak hırsızlar veya sosyal olayların gerçekleşmemesi için toplanma alanları yaratmamak tavsiye edilmemektedir. Aksine tasarımlar insan fizyolojisine göre önerilmekte, insanların iyi vakit geçirebilecekleri, mutlu olacakları mekanlar yaratılmalıdır [65].

Kentsel mekan olan caddelerin geçmişten günümüze dolaşım rotası, kamusal alan ve yapılı çevrenin arayüzü olma gibi üç temel fiziksel rolü olduğunu söyleyen Stephen Marshall, bu özelliklerin modernizmin binalar ve yolların yapısını birbirinden ayıran yeni kent anlayışıyla etkisinin kalmadığını savunmaktadır [65].

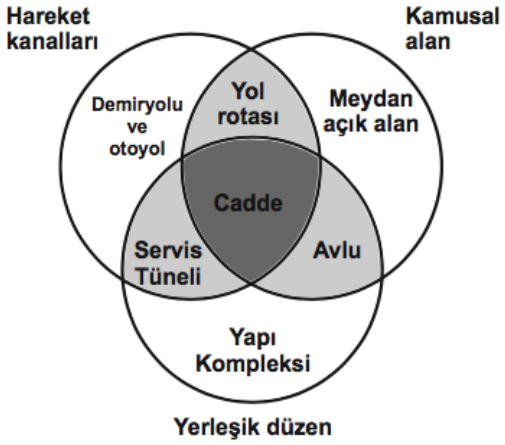
Marshall göre caddenin güncel kullanımı ile ilgili temel işlevleri:

- Taşıtlar ve yayalar için dolaşım aksı olması,
- Binalara erişim ve yine binalar için ışık ve havalandırma sağlama,
- Elektrik, su, gibi kamu hizmetleri için bir rota olması,
- Araçlar için park etme mekanı olması,
- İnsan etkileşimi ve sosyalleşmesi için kamusal mekan, geçit törenleri ve protestolardan raslantısal karşılaşmalara kadar her işleve cevap vermesi şeklinde sıralanabilir [48].

Farklı işlevler farklı karakterdeki caddelerin oluşmasını sağlamıştır. Günümüzde caddelerin kullanım biçimine ve göre kamusal mekan olan caddeler şekillenmektedir.

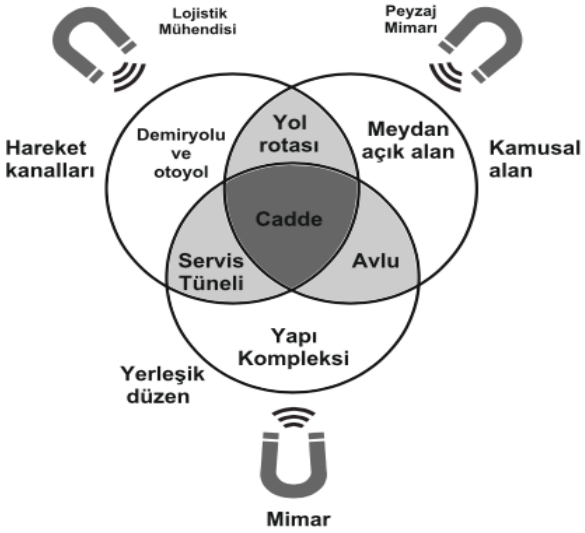
Kentsel mekandaki doğrusal düzende binalar, üç boyutlu heykelsi yapılar olarak yer alırken; caddeler oldukça çeşitli işlevler barındıran kent bölgeleri haline gelmişlerdir. Bu nedenle cadde tasarımlarında farklı bilim alanları bir araya gelmektedir. Ulaştırma ve lojistikle ilgili mühendisler sokağın fiziksel altyapı özellikleri ve trafik kontrolünü, peyzaj mimarları açık alanlar ve yeşil alanları, mimar ve şehir plancıları ise yapılı çevre ve sokak ilişkileri ile ilgili çalışma yapmaktadır.

Kamusal mekan olan caddenin üç fiziksel rolü vardır. Bunlar; ulaşımı sağlayan bir hareket kanalı, kamusal yaşamı barındıran kentsel bir mekan ve mimari yapıların sınırı olması şeklinde sıralanabilir (Şekil 2.3) [42].



Şekil 2.3 Caddenin fiziksel rolü [42]

Bu nedenle cadde tasarımı farklı disiplinlere ayrılmıştır. Ulaştırma ve lojistikle ilgili mühendisler caddenin trafik kontrolünü ve ilgili düzenlemeleri, Peyzaj Mimarları açık kamusal alanları ve yeşil alanları, Mimar ve Şehir plancıları ise yapılı çevre ve sokak ilişkileri ile ilgili çalışmak üzere görev almaktadır (Şekil 2.4) [42].



Şekil 2.4 Cadde tasarımı ve disiplinler [42]

Jacobs (1996) caddelerle ilgili “Great Streets/Büyük Caddeler” adlı kitabında caddelerin sosyal, fiziksel/biçimsel, algısal ve fonksiyonel boyutlarıyla ilgili tespitlerde bulunmuştur. Jacobs, yaya trafiği ile taşıt trafiğinin beraberce işlediği bulvar ve caddelerin insanları birbirine daha yaklaştırdığını, bu caddelerin daha yaşamsal caddeler olduğunu bu caddelerin daha yaşanılır caddeler olduğunu belirtmektedir [33].

Günümüz caddelerinin farklı işlevsel özellikleri farklı kentsel kullanımlarla tanımlanmaktadır. Kullanım şekillerine göre, yol, ticaret, sağlık, konut, eğitim vd. gibi kullanımlara bağlı olarak şekil alır. Caddenin işlev ve kullanıcı yoğunluğu, kullanım şekli mekanının şekillenmesinde önemli etkenlerdir.

John Lang ‘e göre; ‘’Dolaşım ağının hiyerarşik düzeni kentsel mekan tasarımına kişilik kazandıran unsurdur. Yol ağının geometrisi, hangi kent elemanının birbiri ile bağlantılı olduğu kentsel tasarımın temel konusunu oluşturur’’ [42]. Farklı coğrafyalara göre şekillenen bu hiyerarşik yapılanma kente ve konumuna, hizmet ettiği alana, taşıma kapasitesine ve caddenin niteliklerine göre belirlenmiştir.

Jacobs’a göre caddelerin fiziksel olarak kentteki yerinden, bağlayıcılık özelliğinden veya işlevsel özelliklerinden daha önemli bir unsur vardır. Bu caddelerin insanlar tarafından tercih edilme sebebini belirleyen, caddelerin insan odaklı yaklaşımıdır [33].

Yollardaki işlevsel çeşitlilik farklı karakterdeki caddelerin oluşmasını sağlamıştır. Farklı coğrafyalara göre şekillenen bu yollar kentin konumuna, hizmet ettiği alana taşıma kapasitesine göre belirlenmiştir [42].

Kamusal alan caddeler, cadde kullanıcısı tarafından kolaylıkla algılanabilecek biçimde tasarlanmalı, cadde kullanıcısının kavrama, algılama, düşünme, yorumlama gibi birçok zihinsel faaliyetlerini harekete geçirebilcek işleve sahip olmalıdır. Caddeyi kullananların gereksinimine göre işlevsel, estetik ve o kentin geçmişine uygun açıdan tasarlanmalı aynı zamanda toplumsal insan davranışlarını yönlendirmesi ve kullanım açısından çeşitlilik göstermesi gerekmektedir.

2.1.3 Caddelerin Sınıflandırılması

Caddelere ilişkin sınıflandırılmaların Vitruvius'un antik tiyatrolardaki sokak teması ve sınıflandırılması ile başladığı söylenebilir. Vitruvius sokak temasını üç gruba ayırmıştır [66]. Bu temalar Avrupa kentelerinin bazıları hala bunu korumaktadır. Bir diğer sınıflandırmada Alberti ve Palladio, şehirlerin içinden geçenler ve şehirler arasında olanlar olmak üzere iki tip yol belirlemiştir. Alberti bir şehrin caddelerinin şöyle olması gerektiğini tavsiye eder: "Eğer şehir asil ve kudretli ise caddelerinin azametli ve görkemli bir havaya bürünebilmesi için geniş ve düz olmaları gerekir." [68].

Cadde, sokak ve yolların sınıflandırmasıyla ilgili yapılan araştırmada, Marshall (2005)'ın çalışması esas alınmış ve Türkiye'deki yol sistemi eklenerek ülkeye adapte edilmiştir. Bu araştırma doğrultusunda, cadde ve sokaklar sınıflandırırken izlenen yolu, 3 ana tema altında toplamak mümkündür. Bu temalar [42]

Sistematik sınıflandırma konuları:

1. Trafik hızı
2. Yolculuk uzunluğu
3. Varış noktası
4. Stratejik rol
5. Dolaşım ×Ulaşım
6. Yönetimdir

Kısmen geliştirilmiş sınıflandırma konuları

1. Ulaşım sisteminin rolü
2. Ulaşım sisteminin kontrolü
3. Trafik yükü
4. Taşıma yöntemi
5. Diğer kent kullanıcıları
6. Çevre
7. Cephe
8. Yol genişliğidir

Farklı sınıflandırma konuları:

1.Cadde kesiti

2.Cadde cephesinin formu

3.Bitkilendirme

4.Cadde/Sokağın karakteri

5.Kentsel karakter

6.Mekânsal biçim ve karakter

7.Görsel aks

8.Toplumsal ve sosyal rol

9.Kentsel biçimlenme

10.Strüktürel rol

11.Koridor görevi

12. Bölgesel görev

13.Alan kullanımı ve cephelerin işlevi

14.Ticari rol

15.Merkez

16.Kentsel kullanımlar ve kullanıcılar

17.Yaşama mekânı

18.Yaya kullanımı

19.Toplu taşıma

20.Sürdürülebilirliktir.

İşlevsel özelliklerine göre yapılan sınıflandırmada ise, kentsel sokakları kullanım amacına bağlı olarak Tripps (1950), alışveriş amaçlı, endüstriyel amaçlı, eğlence amaçlı ve yerleşim amaçlı olmak üzere dört ana grupta toplanmıştır [67].

Moughtin (1992) caddeleri, düz-kavisli, uzun-kısa, dar-geniş, kapalı-açık, formal-informal olarak farklı şekilde sınıflandırmaktadır [42].

Caddelerin sınıflandırılmasına bir başka yaklaşım ise PPS-Project for Public Spaces-in yaklaşımıdır. Küçük, büyük olsun, dünyanın en güzel şehirleri hep büyük caddeleriyle anılırlar; bunlar geniş bulvarlar ya da dar, virajlı yollar olabilir. Günümüzün en büyük caddeleri, geleneksel kullanım amaçlarının yanında farklı işlevler için kullanılan

caddelerdir. Yayalar ile olan etkileşimler üzerine yapılan vurgular sayesinde, büyük caddeler toplumların sosyal bir çok ihtiyaçlarını karşılayabilmektedirler [50].

Bulvarlar, birçok şeridi olan ve yoğun araç trafiğini kaldırabilecek şekilde tasarlanmış yollardı. Ancak günümüzün en başarılı bulvarları, gezinti, alışveriş, yeme-içme ve sosyalleşme gibi birden çok işleve sahip halka açık etkinliklerin yapıldığı yerler haline gelmiştir.

Ticari caddelerin, zemin katlarında baskın sayıda ticari mekan bulunmaktadır. Ticari caddeler, geniş kaldırımları, belirgin şekilde geniş yaya geçitleri, toplu taşıma rahat ulaşım ve yürüyüş için keyifli bir alan, yayalara her konuda öncelik sağlanan yerlerdir. Bu tür caddelerin alışveriş merkezleri ve büyük zincir mağazalar yerine küçük ve yerel dükkanlar bulunmaktadır.

Ünlü caddeler ise, o kentte bulunan herhangi bir mekandan daha fazla kimlik ve imaj kazandıran ve etkileyici olan caddelerdir [22]. Örneğin; İspanya denildiğinde ilk akla gelen caddelerden biri Ramblas olmaktadır (Şekil 2.5).



Şekil 2.5 Ramblas, Barcelona, İspanya [22]

Yaya Caddeleri, genellikle şehrin merkezi olarak bilinen ve motorlu araç trafiğine kapalı olan caddelerdir. En iyi tasarlanmış yaya caddeleri, insanları açık havada rahat ve güvenli bir şekilde oturup bir kahve içecek, sokak satıcılarından alışveriş yapacak, bir sokak gösterisini seyredecek şekilde olan caddelerdir.

Ana caddeler, genellikle bir şehre gidildiğinde ilk uğranılan yerdir. Mağazalar, işyerleri ve kütüphaneler, müzeler ya da postane gibi önemli yapıları barındıran caddelerdir. Başarılı ana caddeler bu şekilde birçok fonksiyonu barındıran, konut alanlarına yakın ve erişimi kolay mekanlardır.

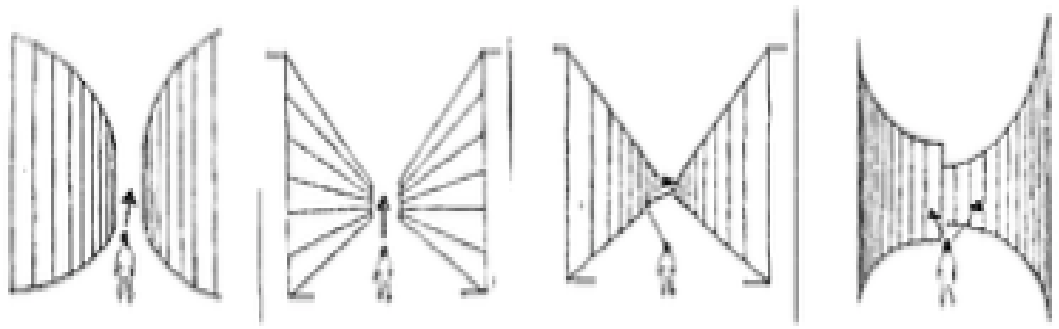
Transit geçiş caddeleri, birçok yer arası geçiş yapılabilen caddelerdir. Farklı fonksiyonlardaki araçların (arabalar, otobüsler, raylı sistemler, bisikletler ve tabii yayalar) karışık ve ticari kullanım türleri mevcuttur.

Büyük yerleşim caddeleri, konforlu evler ve bunları birbirine bağlayan cazip bir mahalle atmosferi sunarlar. Sadece insanları evlerine ulaştırmaktan daha fazlasını yaparlar. Bu caddeler aynı anda gezintiyi ve komşularla sosyalleşmeyi sağlarlar [68].

2.1.4 Caddelerin Biçimsel Özellikleri

Cadde Formları

Genellikle caddelerin formu haritada kuzey-güney, doğu-batı arasındaki mesafe olarak tanımlanmaktadır.Geçmişteki kamusal alanlar, meyilli açılar, eğimli/kıvrımlı çizgiler görünüşü canlandıran "kapalı perspektifi" yaratmıştır. Cadde içerisinde binaların kitlelerden çok yüzeyler gibi görünmesi kararlılık oluşturmaktadır. Cephede kullanılan malzeme ve renk caddenin perspektif gücünü arttırmaktadır (Şekil 2.6) [59].



Şekil 2.6 Cadde duvar formları [59]

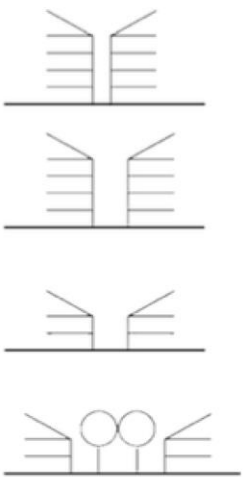
Yol duvarlarının dışbükey olması caddelerde sonsuzluk etkisi verirken, bakış yönündeki doğrular caddenin olduğundan uzun algılanmasına yol açar. Düşey doğruların yoğun olması mekanda derinlik etkisini arttırırken, farklı formlar oluşturan içbükey yapı düzlemleri yol mekanının sınırlandırılmasında etkindir [19].

Eğer kitle etkisi baskın ise, binalar "şekilsel/ figürsel özellik" kazanır ve aralardaki mekânların birleşmesiyle cadde daha alt bir yüzeye geriler.Doğru bir form haline gelmesi için, cadde figürsel/şekilsel bir karaktere sahip olmalıdır.Bu da yüzeyin sürekli olarak sınırlandırılması aracılığıyla elde edilir ki bu belli bir yoğunluğu öngörmekle kalmaz.

Cadde Ölçek ve Oranları

Ölçek; kentsel mekan olan caddenin algılanabilirliğini etkilediği için önem kazanmaktadır. Kullanıcıların ölçülerle ilişki kurması caddeyi daha iyi kavramasını sağlamaktadır. Bu nedenle caddelerin kullanıcı algısına uyum gösteren ölçek ve oranlarla tasarlanması gerekmektedir [12].

Serlio; "Düz cadde bize daha kısıtlı bir çalışma mekanı sunar; mükemmeliyetinin başlıca bağlı olduğu unsurlar şöyle sıralanabilir: uzunluğu ve genişliği arasındaki iyi oran, içinde barındırdığı bina türleri, ve anıtsal bitişi" olarak özetler [43]. Bu bağlamda farklı araştırmacılar tarafından ele alınan bir cephe-sokak oranından bahsedilebilmektedir. (Şekil 2.7). Caddenin görünümü caddenin kesitiyle tanımlanır; cadde genişliğinin bina yüksekliğine oranı, caddenin hizası, cadde genişliği büyüdüğünde caddenin görünüm ve kapalılık etkisi azalır.



1/4 Oran	Bina yüksekliği arttığında kapalılık hissi artıyor. Binaların ölçüleri caddenin manzarasını kapatıcak ölçüde olmamalıdır.
1/2 Oran	Mekan çevrili kapalılık hissi veriyor ancak, cadde manzarasını etkilemiyor.
1/1 Oran	Mekansal olarak çevrili olsada dar değil. Kentsel sokaklardaki rahatlık için minimum değer.
2/1 Oran	Cepheler arasına yapılan ağaçlandırma bina yüksekiklerindeki algıyı zorlaştırdığında kuşatılmışlık hissi verir. Doğru kullanımda ise caddeye derinlik kazandırır.

.

Şekil 2.7 Sokak ve bina kesiti oranları [12]

“Anlamsal İfade Aracı Olan Cephelerin Değerlendirilmesine Yönelik Bir Yaklaşım: İstanbul’da Meşrutiyet Caddesi’ndeki Cephelerin İncelenmesi ile ilgili makale de yapılan anket sonucunda bütün gözlem gruplarına cephedeki “Ölçek-oran” ilkesi en önemli etken olarak çıkmıştı. Cephede beğenilen ve dikkat çeken öğeler sırasıyla; pencereler, pencerelerin orantısı ve cephenin orantısı katılımcılar “Ölçek-oran” ilkesini; orijinallik, uyum ve sosyal statü olarak tanımlamaktadır [60].

Essex Design Guide tarafından hazırlanan tasarım kılavuzunda ise şu ifadeye yer verilmektedir: “Binaların etkili yükseklikleri ile mekanın genişliği arasındaki ilişki hayati önem taşır, eğer uyumlu bir şehir yeri yaratılmak isteniyorsa, eğer yüksekliğin oranı genişliğe göre çok fazla olursa, sonuç olarak bir baskı altında olma hissi ortaya çıkabilir; eğer çok alçak olursa da açıkta kalma ve savunmasız kalınmış hissi doğabilir” diye belirtilmektedir [65].

Caddede Sınırlar ve Sınırlayıcılar

Krier’e göre bir sokağın işlev kazanması için mutlaka yaya geçişlerine izin veren bir sistem içinde olması gerekmektedir. Bu sistemin işlerliğini bölen bir takım hatalı planlama kararları olduğunu ve sokağın sınırlayıcı unsurları olarak cephelerin belli bir uyum içinde, benzer yapıda, oranda ve yükseklikte olmamasının bu hatalardan biri olduğunu belirtmiştir [40]. Krier kentsel alanı tipolojik olarak inceleyen yaklaşımında binaların kentsel alandaki etkilerini sınırlayıcı faktör olarak cephelere göre gruplamıştır.

Serlio caddelerin oran kavramına şu şekilde yaklaşmaktadır: “Düz cadde bize kısıtlı bir çalışma mekanı sunar; mükemmeliyetinin başlıca bağlı olduğu unsurlar şöyle sıralanabilir: uzunluğu ve genişliği arasındaki oran, içinde barındırdığı bina çeşitleri ve anıtsal bitişi” olarak özetler [54].

2.1.5 Caddelerde Yayalaştırma

Çok sayıda Avrupa kent merkezinde uygulanmakta olan yayalaştırma yaklaşımı, “Kent merkezlerinin motorlu araç dolaşımına tamamen ya da kısmen kapatılarak düzenlenmesi” (Tellan, 1999) ya da “ Kent içinde bir bölgenin, tarihi varlıkların korunması ve alışveriş, dinlenme, eğlenmeye değin uzanan pek çok sebebe bağlı olarak taşıt trafiğinden arındırılması” olarak tanımlanmaktadır [56].

Genel bir ifadeyle yayalaştırma, kent yollarının birini ya da bazılarını sadece yürünebilen yerler durumuna getirilmesi ya da yeniden düzenleme yapılarak yürümeye geniş alanlar ayrılmasıdır.

Caddelerin yayalaştırılması MÖ. 500'den bu yana farklı ihtiyaçlar için tasarlanmış yaya mekanları, yaya-taşıt ayrımının kent tasarımına ait olduğunu göstermektedir. Bu bağlamda motorlu araçların, bisikletlerin ve yayaların aynı birlikte nasıl hareket edeceklerini düzenleyen cadde tasarımları hareketi, 1970'li yılların sonlarına doğru William Whyte ve Donald Appleyard tarafından geliştirilmiş, "yaşanılabilir caddeler (livable streets)" kavramı olarak adlandırılmıştır. Yaşanılabilir cadde tasarımı, çevresel ve sosyal konuları birlikte ele almaktadır. Appleyard'ın felsefesi şu şekilde özetlenebilir: "Caddeler otomobil ulaşımının sağlandığı kanallardan daha öte bir şeyler olmalıdır; insanların yaya veya bisikletli olarak hareket etmelerini sağlayan, insanların yüz yüze gelerek sosyalleşebildiği ve kente ilave yeşil koridorlar sunan bir yapıya sahip olmalıdır" [3]. 21. yüzyıla gelindiğinde ise kent modelleri değişmiş yerine demokratik kent modelleri haline gelmiş, toplumdaki insanları birbirlerine yaklaştıran, aynı anda mekansal olarak bir bütün kent resmi çizmektedir. Bu bağlamda otomobile bağımlılığını, bunun yanı sıra hava kirliliğini ve enerji harcamalarını aza indiren, yaya hareketini ve bisiklet kullanımını arttıran, ulaşım modellerinin üzerinde durulmaktadır. Konut ve çalışma yerlerini, alışveriş alanlarını, toplumsal, birçok işlevi yakınlaştıran, kolay ve erişilebilir çözümler üretmek için, dünyada birçok kentte (örn: Toronto) yaya ve bisiklet kullanımını arttırmak için çalışmalar yapılmakta, böylelikle çevreye ve insana duyarlı kent tasarımları hedeflenmektedir.

Günümüzde dünyada bir çok cadde araçtan arınmış bir yaşam biçimini tercih etmektedir. Kopenhag, dünyadaki en önemli yaya kentlerinden birisidir. Ortaçağ grid cadde dokusu gibi tarihi özellikleri korunduğu halde; kent, cadde yaşamını daha kaliteli hale getirmek için düzenlemeler yapmıştır. Stroget Caddesinin yayalaştırılmasından sonra şehir çok aşamalı bir şekilde yaya alanlarını genişletmeye devam etmiştir (Şekil 2.8). 1962'den 1996'ya kadar yaya mekanları 6 kat artmıştır [20].



Şekil 2.8 Kopenhag'ta ilk otomobilden arındırılmış cadde Stroge [20]

Third Street Mall'da yapılan düzenleme ile, yayalara ait alanlar ile taşıt trafiği yayaları olumsuz etkilemeyecek düzeyde düzenlenmiş, belirli saatlerde yaya yolu trafiğe açılmış, böylece geceleri güvensiz hale gelen yaya mekanlarına hareket ve canlılık getirmiştir (Şekil 2.9) [20].



Şekil 2.9 Santa Monica, Third-Street [20]

Türkiye'de yayalaştırılmış cadde tasarımı anlayışının geçmişi 1989 yılında Ankara Kızılay'daki Yüksel Caddesi çevresindeki bazı sokaklar [46] ile 1990 yılında İstanbul'daki İstiklal Caddesinin yayalaştırılmasına dek uzanmaktadır. İstanbul kentindeki en önemli yayalaştırma uygulaması 1990 yılı ocak ayında merkezi iş alanı bölgesinde olan Beyoğlu-İstiklal caddesinin araç trafiğine kapatılıp yalnızca yaya ve nostaljik tramvay kullanımına açık hale getirilmesi ile olmuştur (Şekil 2.10).



Şekil 2.10 İstiklal Caddesi Yayalaştırma öncesi ve sonrası [20]

Bu tür düzenlemelerde motorlu araç dolaşımına kapatılan kentsel çevrenin toplu taşıma olanaklarının artırılmasının ve bu alanlara kentlilerin ulaşımının kolaylaştırılması gerekliliği vurgulanmaktadır. Kent caddelerinde yapılan yayalaştırma uygulamalarında kentin belli bir bölgesini taşıt trafiğine kapatarak yaya mekanı haline getirmek (tam yayalaştırma), zaman ayırımı yaratarak aynı bölgeyi belirli zaman dilimlerinde yayalara, belirli zaman dilimlerinde de taşıtlara açmak, yol güzergahını değiştirerek ya da yol platformunu daraltarak yayaya daha fazla alan açmak (kısmi yayalaştırma) ve yaya mekanları arasında taşıt trafiğinin hızını kontrol etmek gibi farklı yöntemler uygulanmaktadır [35].

Yayalaştırma, özellikle büyük caddelerde yaşanabilirliği arttıran, yayanın konforlu dolaşımı ile güvenliğini sağlayan, uygulandığı caddelerin kullanımlarındaki artışa bağlı olarak kamu yararını gözeten bir yaklaşımdır. Yayalaştırma projeleri ile toplumsal, çevresel ve fiziksel anlamda birçok iyileştirme sağlanması amaçlanmıştır.

Son yıllarda, özellikle taşıt trafiğinin neden olduğu olumsuzlukları gidermek ve kentlerde güvenli yaya alanları yaratmak amacıyla, yerel yönetimler yayalaştırma projelerine öncelik vererek, yayalaştırma projeleri geliştirmeye başlamışlardır. Bazı yayalaştırma projeleri sadece bulunduğu bölgeye değil aynı anda, ülke ve kent genelinde, kentin kimlik kazanmasını katkıda bulunan bir niteliğe sahiptir.

Yayalaştırmanın Amacı

Günümüzde kentlerin önemli elemanları olan yaya alanlarının büyüklüğü, uzunluğu kentlerin yaşam kalitelerinin önemli göstergelerindendir. Oysa hızlı nüfus artışı ile kentleşme ve otomobil kullanımının artması ile kentlerimizde ulaşımın büyük bir kısmı tamamen araçlara yönelik düzenlenmeye başlamış, ulaşımda en önemli unsurun yaya olduğu unutulmuştur. Özel otomobil sahibi olmanın modernleşme ve ekonomik gücün bir göstergesi olarak kabul gördüğü, bu nedenle günümüzde taşıt trafiği odaklı bir ulaşım sistemi doğmuş ve toplu taşıma ile birlikte yaya ulaşımı geri plana düşmüştür. Oysaki kent tasarımında ulaşım sisteminin en önemli faktörlerden birisi yayalardır. Yaya hakları bildirgesine göre kentin birçok alanı yaya bölgleridir ve kent yaşamının sahipleri yayalardır. Bu nedenle; yaya olmak, insanlar arası iletişimi çoğaltıp kentsel kültürü destekler.

Yayalaştırmanın sebepleri ve amaçları ülkeden ülkeye değişim göstermektedir. Yaya ulaşımı fiziksel çevreye en az oranda zarar verdiği ve fosilleşmiş yakıtları azalttığı için topluma en yararlı ulaşım biçimidir. Harekette çok büyük esneklik sağlar. Diğer ulaşım tipleriyle karşılaştırıldığında, en az alana ihtiyaç duyulan ulaşım şeklidir. Aynı zamanda da maliyet açısından masrafsızdır. Yürümenin bireye fiziksel, sosyal birçok olumlu etkisi vardır.

Yayalaştırmanın günümüz de birden çok amacı vardır. Bunlar:

- Konut çevresi ve yaya mekanı ilişkilerini güçlendirme amaçlı
- Boş zamanları değerlendirme amaçlı yayalaştırma
- Toplumsal amaçlı yayalaştırma
- Ekonomik amaçlı yayalaştırma şeklinde sıralanabilir.

Brambillo ve Longo, yayalaştırmayı;

- Kent Ekonomisi (Urban Economics)
- Kentsel Kalite (Urban Quality)
- Sosyal Refah (Social well-being) olmak üzere üç ana amaç ve bunlara açılım getirdiği hedef ve alt hedeflerle açıklamıştır (Çizelge 2.1) [4].

Yayalaştırmanın genel amaç ve hedefleri için taşıt ulaşımına kapatılan bir sokak veya cadde;

- Dinlenme
- Ticaret
- Koruma
- Turizm olmak üzere dört fonksiyondan birine veya bir kaçına hizmet edebilir [36].

Amaçlar	Yarar Başlıkları	Sağlanan Yararlar
Kent Ekonomisi	Ekonomik canlanma	o Ticaretin gelişimi o Yeni yatırımcıların teşvik edilmesi ve bölgeye talep oluşturulması
Kentsel Kalite	Teknik ve çevresel iyileştirme	o Ulaşım yönlendirilmesi o Kent merkezinin erişebilirliğin kolaylaştırılması o Kent merkezinin fiziksel imajının gelişmesi o Tarihi çevrenin korunumu ve zenginleştirilmesi
Sosyal Refah	Sosyal yararlar	o Yaya faliyetleri için mekan oluşturulması o Yaya güvenliği sağlanması o Kentin sosyal imajının güçlendirilmesi o Kullanım ve kullanıcı çeşitliliği sağlanması o Kentleşme sürecinde kentlileşmeye ivme kazandırma ve yaygınlaştırmasına etkisi o Etkinliklere erişebilirlik

Çizelge 2. 1 Yayalaştırma çalışmalarının amaçları ve başlıca yararları [11]

Yayalaştırmanın sebepleri:

- Tarihi binaların ve kent dokusunun korunması
- Perakende ticaretinin artırılması
- Konut alanlarının iyileştirilmesi
- Çevrenin güzelleştirilmesi
- Sosyal hayatın canlandırılmasıdır [45].

Yayalaştırılmış caddelerin fiziksel önlem amacı ile süreli ya da süresiz taşıt trafiğine kapatılması kent planlama disiplinin için önemli bir çözüm olsa da, doğru tasarlanmadığında kentle ve tarihiyle bütünleşmediğinde bir takım problemleri de beraberinde getirebilir. Ulaşımda erişebilirlik ve otopark sorununa çözümler getirilmediği takdirde yeni sorunlar oluşacak, amacından şaşacaktır.

2.2 Bina Cephesi Kavramı

2.2.1 Bina Cephesinin Tanımı

Cephe genellikle yapının dış yüzü olarak adlandırılmaktadır. TDK cepheyi, bir şeyin veya yapının ön tarafta bulunan bölümü ve yan, yön, taraf olarak tanımlanmıştır [30].

‘‘Cephe’’ kelimesi İngilizce’de ‘’facade’’ kelimesi yine İngilizce’de yüz anlamına gelen ‘‘face’’ kelimesiyle aynı anlama gelen Latince ‘‘facies’’ kelimesinden türemiştir. Bu nedenle, Krier (1988); “Eğer bir binanın yüzünden, yani cephesinden konuşuluyorsa, her şeyden önce sokağa bakan ön tarafı kastediliyor” demektedir [40].

Binaların cephelerine ilişkin tanımlar “Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliği” ile açıklanmıştır. Yönetmeliğe göre parsel cephesi, bir parselin üzerinde yer aldığı yoldaki cephesine denir. Parselin birden fazla yola cepheli olması ve imar planında belirtilmemiş olması durumunda en geniş yol üzerindeki kenar ön cephe olarak kabul edilir. Yolların eşitliği halinde dar kenar, parsel cephesi olarak alınır. Çıkmalar hariç tutulmak üzere bir parselin yol kısmındaki cephe uzunluğu ön cephe uzunluğudur. Binanın yola bakan cephesine ise yol cephesi adı verilir [28].

Güvenli, cepheyi şu şekilde tanımlamaktadır: ‘‘İç mekan ve dış mekan arasında ayırıcı görevi gören, içinde barınanlar için koruyucu görevi üstlenmiş olan, yapının dış mekanı ile ilişki kuran, iletişim halinde olan bir yapı elemanı’’ [37].

Binanın dış yüzü anlamın daki cephe çoğunlukla binanın ana yüzü olan girişi kapsar ve stilistik detaylarla ayrıntılanarak karakterize edilir [8]. Dolayısıyla cephe kendi başına binanın heykelsi parçası olarak kabul edilebilir (Şekil 2.11) [40].



Şekil 2.11 Strasburg Kentindeki tarihi yaya alanları [20].

Özbilen'e göre; "Cepheler tanımladığı alanlardaki toplumsal yaşantının her türlü sosyal ve kültürel boyutunu üzerinde yansıtarak yatayda bulunan kent parçalarını anlamlaştırırlar. Böylece fiziksel olarak değişen şehir dokusu, gelişimine devam ederek kendine ait çekim noktaları oluşturur. Görsellik bazen algısal olarak faklı ve yanıltıcı olsa da farklı kent örneklerini dolaşan insanlar, mekân okumalarında cepheleri bir araç olarak kullanırlar" (Şekil 2.12) [47].



Şekil 2.12 Hermitage, Rusya [40]

Hasol, Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü (2008) adlı eserinde cephenin tanımını şöyle yapmaktadır: ''Bir binanın yüzlerinden her biri; özellikle ön yüz, cephenin baktığı

doğrultuya ya da işlevine göre adlandırılır: Güney cephesi, yol cephesi, deniz cephesi, manzara cephesi, giriş cephesi vb'' [69].

Bina yüzüne dik doğrultuda sonsuzdan bakılan görünüş kentsel alanda mekansal bütünlüğü oluşturan etkenlerden biri de cephelerdir. Yapılardaki işlevsel farklılıkların, Krier'e göre iç mekân ve dış mekân arasında iletişimi sağlayan cephelere aktarılması, binanın dış yüzeylerine kentsel bir anlam kazandırır. Ortaya çıkan her cephenin kendine özgü biçimsel kimliği, etrafındakilerle iletişim kurarak kent için yere ait mimari bir dil oluşturur [40].

Bina cephesi, iç ve dış arasında, bina ve kent mekanı arasında, önemli bir geçiş bölgesi olarak rol oynamaktadır. Görevi sadece bir takım bileşenlerden oluşan durağan bir bariyer ya da bir mekanla diğeri arasında belirlenmiş bir sınır olmak değildir. Bina cephesi, binanın en dikkat çekici unsurlarındann biri olarak, şehrin yüzünü karakterize etmektedir. Günümüzde cepheler, binaların önemli aktif birer elemanı olarak, ayrı elemanların ayrı fonksiyonlara hizmet ettiği çok katmanlı bir sisteme doğru gelişmektedir [68].

Gelişen teknoloji ile birlikte, cepheler, kamusal mekanın kişiselleştirilmesine, bireyler için geçici olarak mekanın ölçeğini değiştirmeye ve hatta mekanın aynı zamanda farklı ölçekte, çeşitli işlevler üstlenmesine olanak sunar hale gelmiştir [68].

Sonuç olarak, cephe bir yüz olmaktan daha fazlasıdır ve fiziksel, kültürel birçok bileşimlerden meydana gelir. Dolayısıyla da cephe, kendine özgü biçimi ve karakteri kimlik duygusuna sahiptir.

2.2.2 Bina Cephesinin İşlevleri

Krier cepheyi, mimaride binanın anlamını ve fonksiyonunu anlatma yeteneğine sahip köklü bir eleman olarak görmektedir. Cephe hiçbir zaman sadece arkasındaki odaların belirlediği doğal gereksinimlerin bir organizasyonu olmamaktadır. Cephe, binanın inşa edildiği durumu belirtir, düzen ve düzenleme ölçütlerini açıklar, süsleme ve dekorasyondaki zamanki kültürel ustalığı gösterir ve aynı zamanda içinde yaşayanlar ve ait oldukları toplum hakkında bilgi vermektedir [40].

Cepheler pozitif ve negatif yönde mekanı sınırlayan öğelerdir. Kentsel cephelerin bir başka önemli özelliği de kentsel değişimlerin en belirgin yüzü olmasıdır. Bu değişimlerin

ana faktörleri; teknoloji, konstrüksüyon, yeni kullanımlar, yasal zorlayıcılar, bina oranlarının bozulması, malzeme ve renk çeşitliliğidir [63].

Çakmaklı'ya göre, ''Kent içinde, binaların bir araya gelerek oluşturdukları duvarlar o kente imaj kazandıran önemli görünümlerdendir''. Ön plana çıkmadan fon oluşturan binalar, bir süreç içinde kentleri birbirlerinden farklı kılan unsurlardır [12].

Günümüzde cepheler; Bilgi alışverişini sağlayan, binanın değişen işlevlerine uyum sağlayan değişen çevre koşullarına uyum sağlayan birer ara yüz olarak görev alırlar.
Sırasıyla, bilgi akışı, programatik akış ve çevresel akış olarak adlandırılabilecek bu görevler, tanımlanmış ve yapılar üzerinden örneklerle açıklanmıştır [68].
Schittich (2001), iç ve dış ortamlar arasında ayırıcı ve bağlayıcı eleman olan cephelerin fonksiyonlarını;

- Aydınlatma
- Havalandırma
- Nemden koruma
- Sıcağa / soğuğa karşı yalıtım
- Rüzgardan koruma
- Güneşten koruma
- Kamaşmadan koruma
- Görsel koruma
- Görsel ilişki / saydamlık
- Güvenlik
- Mekanik hasarın önlenmesi
- Gürültüden koruma
- Yangından koruma
- Enerji kazanımı şeklinde sıralamıştır [53].

CWCT (The Centre for Window and Cladding Technology)'ye göre, bir cepheden beklenebilecek performans gereksinmeleri;

- Dayanımlı olmalı
- Yükleri aktarmalı
- Rüzgara dayanımlı olmalı
- Yağmura ve kara karşı dayanımlı olmalı
- Yangına karşı dayanımlı olmalı
- Kalıcı olmalı
- Güneş ışınlarını kontrol edebilmeli
- Gün ışığını kontrol edebilmeli
- Parlamayı kontrol edebilmeli
- Görüşü sağlamalı
- Özel yaşamın görünmezliğini sağlamalı
- Kontrollü doğal havalandırmaya olanak vermeli
- Güvenli hareketli açılımlar sağlamalı
- Hava sızıntısını sınırlandırmalı
- Isı kayıplarını engellemeli
- Yoğuşmayı ve küf oluşumunu engellemeli
- Nemi kontrol etmeli
- Güvenliği sağlamalı
- Böcek, haşerat, vb. girmesini engellemeli
- Bitki mantarlarının biyolojik zararlarını önlemeli
- Ses kontrolü sağlamalı
- Koku ve kir geçişine olanak vermemeli
- Bakım ve onarıma olanak vermeli
- Güzel görünümü korumalı
- Yapılabilirlik, taşıma ve depolama kriterlerini sağlamalı
- İmalat kolaylığı olmalı
- Uygun maliyetli olmalı şeklinde sıralamıştır [53].

Birçok yerli ve yabancı kaynaklar göz önünde bulundurularak, bir cephenin işlevleri günümüzde;

- Sağlamlık ve Dayanım,
- Yangın dayanımı,
- Estetik Görünüm,
- Binanın içi ve dışı arasında bir arayüz olmak,
- Yapının imaj oluşturmasında rol almak,
- Kentsel Kimlik oluşturmak,
- Isıl Konfor,
- Ekonomiklik,
- Sürdürülebilirlik,
- Güvenlik,
- İklim koşullarına karşı koruma olarak sıralanabilir.

Cephenin bu işlevleri karşılaması, aynı zamanda cephenin mimari ve fonksiyonel performansıyla birlikte strüktürel performansını ve çevresel etki performansını da doğrudan etkilemektedir (Çizelge 2.2).

CEPHENİN KARŞILAMASI GEREKEN PERFORMANS İHTİYAÇLARI	CEPHENİN TAŞIMASI GEREKLİ PERFORMANS ÖZELLİKLERİ				
	Mimari ve Fonksiyonel Performans	Ekonomik Performans	Yapı Fiziği Performansı	Strüktürel Performans	Çevresel Performans
Sağlamlık-Mukavemet-Dayanım				●	
Isı konfor			●		
Enerji korunumu		●	●		●
Doğal havalandırma iç hava kalitesi			●		●
Optimum düzeyde doğal aydınlatma			●		●
Güneş kontrol			●		●
Gürültü kontrolü			●		
Su ve nemden koruma			●		
Yangın dayanımı			●	●	
Estetik	●				
Temizlik ve sağlık	●		●		
Ekonomiklik		●			
Emniyet/Güvenlik	●		●	●	
Değişkenlik	●				●
Dış iklim koşullarından koruma			●		

Çizelge 2. 2 Cephenin karşılaması gerekli performans özellikleri [17]

2.2.3 Bina Cephelerinin Sınıflandırılması

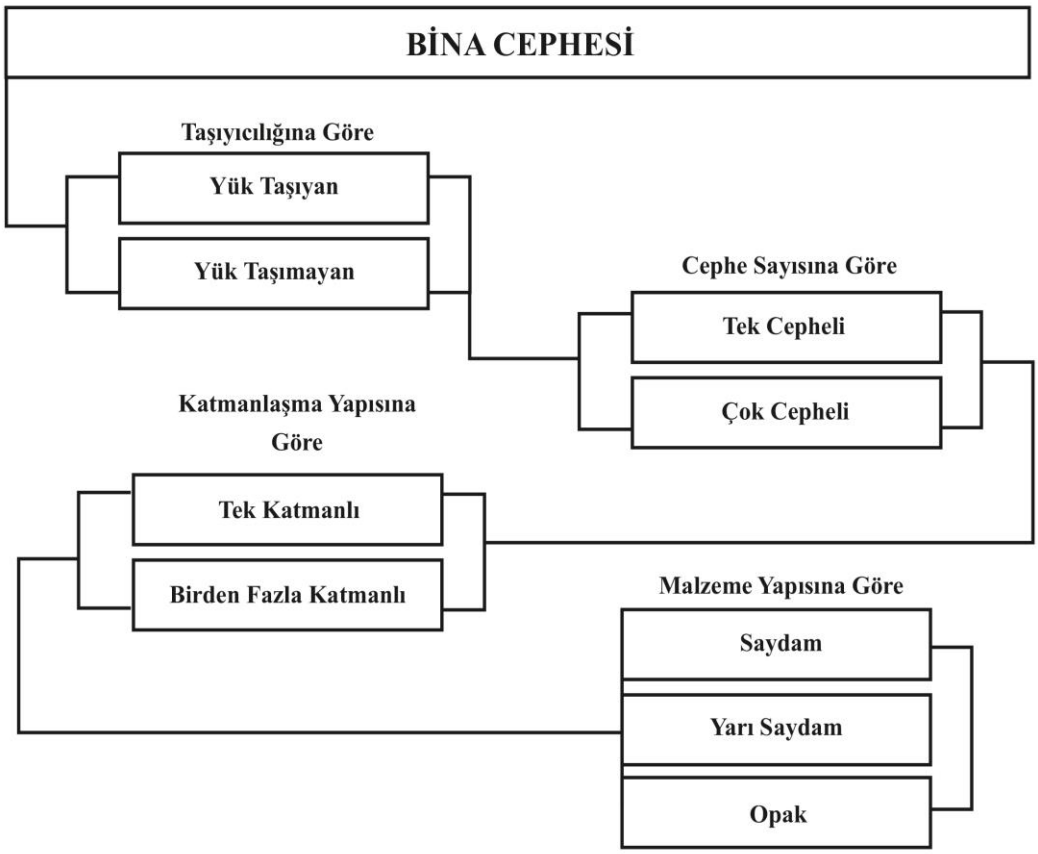
Cephe sistemleri, kullanılan malzemenin yapısına yük taşıyabilme özelliğine, kullanılan bileşenlerin katmanlaşma şekline ve kabuk yapısına bağlı olarak çeşitli şekillerde sınıflandırılmaktadır [24]. Yapısal kriterlere göre, cephe sistemlerinin sınıflandırılması şu şekilde yapılmaktadır (Çizelge 2.3).

Cephelerin Sınıflandırılması	
Taşıyıcı sistem cepheler	Taşıyıcı olmayan cepheler Taşıyıcı cepheler
Katman yapısına göre sınıflandırma	Tek katman cepheler Birden fazla katmanlı cepheler
Havalandırma özelliğine göre sınıflandırma	Havalandırmasız cepheler Havalandırmalı cepheler
Ön üretim düzeyine göre sınıflandırma	Ön üretim düzeyi düşük cepheler Ön üretim düzeyi yüksek cepheler

Çizelge 2. 3 Konstrüktif kriterlere göre cephe sistemlerinin sınıflandırılması [24].

Diğer bir sınıflandırmada ise cepheler; kullanılan malzemenin türü ve cephenin taşıyıcılığına göre belirlenmiş sınıflandırma kriterlerine göre;

- Taşıyıcılığına göre cepheler,
- Cephe adedine göre cepheler,
- Kullanılan malzeme çeşidine göre cepheler,
- Katmanlaşma yapısına göre cepheler olmak üzere dört başlığa ayrılabilir (Çizelge 2.4) [17].



Çizelge 2. 4 Bina cephelerinin sınıflandırma kriterleri [17]

A. Cephe Sayısına Göre Cephe Sistemleri

Cephe sistemleri tek bir parçadan oluşabildiği gibi, aralarında belli bir boşluk ve peş peşe sıralanmış birden fazla cepheden oluşabilmektedir. Bu tür tekil cepheler, genellikle tümü aynı düzlemde yer alan şeffaf ve opak elemanlardan oluşmaktadır. En düz formları, pencereler ve masif duvar yüzeylerinden meydana gelmektedir. Bu sistemlere aynı zamanda, işlevsel yapı elemanlarıda ilave edilebilmektedir [17].

Çok cepheli sistemlerde, enerji performansını artırmak, doğal havalandırma sağlamak gibi birçok amaçlarla cephenin önüne ek olarak bir veya birden çok cephenin ilave edilmesi söz konusudur. Bu cephelerde tabaklar arasında bir koruyucu bölge bulunmaktadır ve genellikle güneş kontrol elemanları gibi elemanlar bu bölgeye yerleştirilmektedir [17].

B. Malzeme Yapısına Göre Cephe Sistemleri

Cephe sistemleri; estetik kurgu, binanın fonksiyonel yapısı, bulunduğu yer ve bulunduğu yerin iklimi, cephenin üretim tekniği gibi birçok farklı nedenden dolayı saydam, yarı saydam veya opak malzemeler kullanılarak üretilmektedirler [17].

C. Taşıyıcılığına Göre Cephe Sistemleri

Bina cepheleri taşıyıcılık bakımından, binanın taşıyıcı sistemini destekleyen tasarımlar olabileceği gibi, taşıyıcı sisteme hiç bir katkı yapmayacak ve taşıyıcı sistemden üzerine yük gelmeyecek şekilde de tasarlanabilmektedir. Taşıyıcılına göre cepheler; yük taşıyan ve yük taşımayan cepheler olarak iki gruba ayrılmaktadır [17].

D. Katmanlaşma Yapısına Göre Cephe Sistemleri

Farklı özellik ve strüktürdeki düzlemler belirli amaçlar yüklenmesi için yapı fiziği ve konstrüktif prensipler dahilinde fonksiyonel bir bütünü oluşturan cephe kuruluşuna eklenebilmektedir. Bu şekilde pek çok birleşim oluşturmak mümkün olabilmektedir. Tek bir fonksiyon düzleminin yapı kalınlığı bir milimetreden daha küçük boyutlardan, bir metreden daha fazlasına kadar çeşitlilik gösterebilmektedir [21].

2.2.4 Binalarda Cephe Oluşumu

Mimari de en önemli öğelerden biri cephe kurgusudur. Cephe, insan ile çevre arasında bir dil oluşturmaktadır. Cepheyi oluşturan örüntü birçok etmenle bağlantılıdır. Bina cephesi oluşumunda fiziksel, ekonomik, yasal ve sosyo- kültürel etmenler kadar, yakınlık, devamlılık, benzerlik gibi parametler de bulunmaktadır. Cephenin şekillenmesinde malzeme, pencere boşlukları, çıkmalar, yatay ve düşey çizgiler, balkonlar binalarda çok önemli faktörlerdir. Bu faktörler kullanıcı ile cephe arasında bilgi alışverişini sağlarken kendine özgü bir imaj oluşturmaktadır. Kancıoğlu [44] imajları şöyle sıralanmıştır;

- ‘’İmajlar, bireyin dış dünya düzgün bir ilişki kurmasına yardımcı olur.
- İmajlar, bir nesnenin özel bir şekli olup, soyut ve somut uyarıcılardan oluşan zihinsel şemalardır.
- İmajlar, bireylerin duygu ve tecrübelerine dayalı olarak şekil alır.
- İmajlar, bireyin çevresine karşı olan tepki ve davranışları etkiler [44]. ‘’

Cephe oluşumunda en önemli öğelerden biride cephenin kimliğidir. Kimlik bir süreklilik sonucunda oluşmaktadır. Kimlik bir varoluş ürünüdür.

Kimlik oluşumunun bazı koşulları şunlardır:

- Kültürel miras, gelenekler ve görenekler,
- Toplumun ihtiyaçları,
- Coğrafya, topografya, iklim, bitki örtüsü, deniz ve yol bağlantıları gibi faktörler
- Toplumun teknolojik durumu,
- Farklı şartlara uyum sağlayabilme yeteneği.

Bireyin kimliği "Bireyin belli bir kimse olmasını sağlayan çeşitli şartların tümü" olarak tanımlanmaktadır. Cephelerde mimari bir kimlik oluşturabilmesi için:

- Özgün ve toplum tarafından kabul edilmiş olması,
- Yerleşimde röper oluşturması,
- Çevresi ile ilişki içinde olması gereklidir [44].

Cephe oluşumunda en önemli diğer bir etken ise malzemedir. Son yıllara kadar konut inşaalarında, malzeme çoğunlukla göz ardı edilmiştir. Ancak zamanla teknolojinin gelişimesiyle malzemenin gelişimi de sağlanmıştır.

Cephe malzemelerinin seçiminde en önemli etkenlerden biri ekonomik durumdur. Granit veya mermer kaplama ile PVC kaplama arasındaki maliyet farkı cephenin ekonomisini belirlemektedir [16].

2.2.5 Bina Cephelerinin Değerlendirilmesine Yönelik Geliştirilen Modeller

A. Cephede Ortaya Çıkan Hasarın Şiddetini Değerlendirmede Kullanılacak Kuralların Belirlenmesi Cephe Alt Bileşenlerine Ağırlık Puanı Verme Modeli

Bu modelde, cephe sistemlerinin dış gözleme dayalı olarak değerlendirilmesi esas alınmaktadır. Modelde, cephe yenileme projeleri ve cephe uygulamaları üzerine çalışmalar yapılmış. Farklı kurum ve kuruluşlardan 10'un üzerinde mimarın, katmanlaşma yapısına göre sınıflandırılmış cephe alt bileşenlerinin üzerinde meydana gelebilecek hasarın kullanıcıya ve çevreye yaratacağı sorunun boyutuna ve önemine

bağlı olarak puanlaması ile elde edilen bilgiler ve MAEC yönteminin gelişimine katkıda bulunmuş LNEC'te görevli Dr. João BRANCO PEDRO'nun önerileri sonucu belirlenip ağırlık puanları verilmiştir. Ağırlık puanları, bileşeninin, cephe bütünündeki önem düzeyine bağlı olarak 1 (düşük önem) ve 6 (yüksek önem) arasında değişmektedir. Bileşenlerin önem düzeylerinin belirleyicileri ve önem düzenlerine karşılık gelen puan aralıkları aşağıdaki gibi verilmiştir;

1. Kullanıcı güvenliğinin etkisi yüksek olan, yani üzerinde oluşabilecek bir hasar sonucu kullanıcıya güvenlik sorunu oluşturabilecek cephe bileşenleri önemli olarak nitelendirilmektedir. Bu bileşenler, 5 veya 6 puanla ağırlıklandırılmaktadır.
2. Kullanıcının konforu üzerindeki etkisi yüksek olan ve hasar görmesi binada konfor sorunları oluşturabilecek cephe bileşenleri, önemli olarak nitelendirilmektedir. Bu tür cephe bileşenlerine 3 veya 4 puan verilmektedir.Çalışma dahilinde, yapı elemanlarında ve bileşenlerinde meydana gelen hasarların boyutunu ve tüm binanın veya bütün durumu saptamada kullanılan MAEC yöntemine ait kurallar ve formüller kullanılarak mevcut değerlendirme yapmanın 4 temel adımı esas alınmış. Bu doğrultuda modelin oluşumu, bu 4 temel adıma bağlı kalınarak MAEC yöntemine ait değerlendirme kriterleri ve hesaplama yöntemi kullanılarak aşağıda belirtilen aşamalarda gerçekleşmektedir;

- Cephe sistemlerinin bileşenlerine ayrılması (Hiyerarşik sınıflama)
- Değerlendirme kriterlerinin belirlenmesi (Ölçü mekanizmaları belirleme)
- Cephe sistemlerinin değerlendirilmesi (Alan incelemeleri yapma)
- Cephenin hasar durumunun tespiti ve yenileme kararının verilmesi [57].

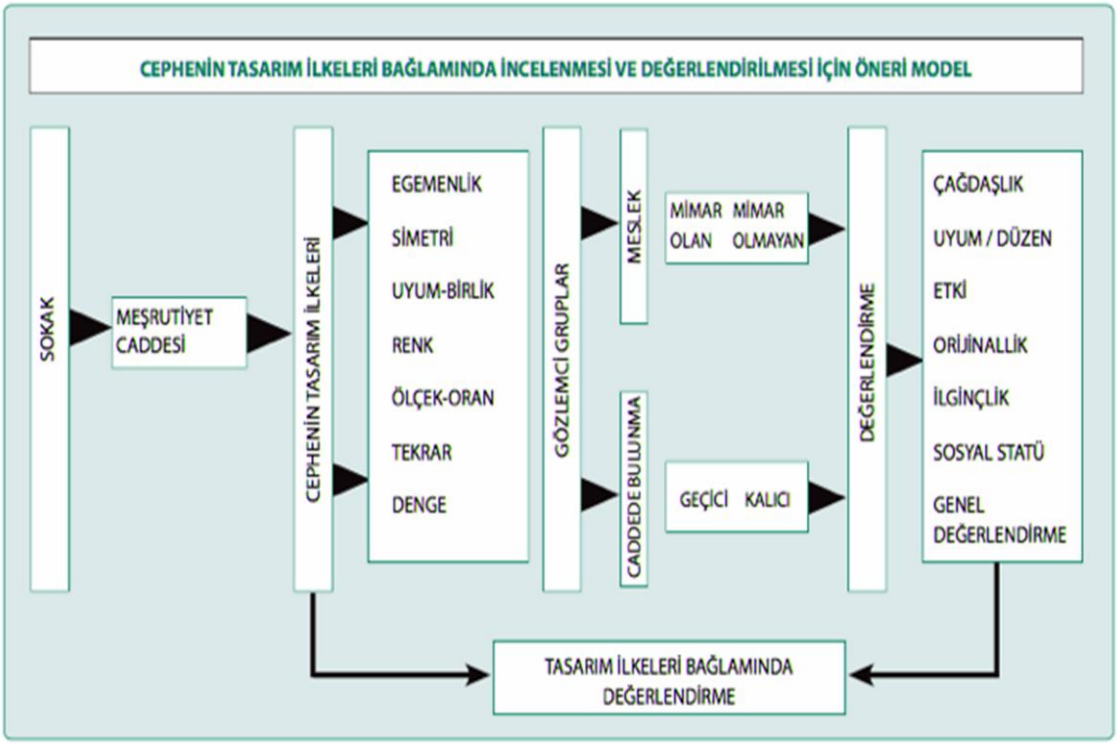
B. Cepheyi Anlama Ve Yorumlama Bağlamında Değerlendirme Modeli

Anlamsal İfade Aracı Olan Cephelerin Değerlendirilmesine Yönelik Bir Yaklaşım: İstanbul'da Meşrutiyet Caddesi'ndeki Cephelerin İncelenmesi, cephelerin öznel ve nesnel incelenmesi ve değerlendirilmesi için olan bir öneri modelidir. Çalışmayla; mimarlarla kullanıcıların aynı anlamlamaları paylaşıp paylaşmadığı ölçülmek istenmekle

birlikte, görsel tatmin ve görsel çevrede (cephede) beklenen yaklaşımları tanımlamak hedeflenmektedir.

Bu bağlamda, cephe tasarımlarında görsel zevk ve memnuniyet verileri saptanıp, gelecekte yapılacak yeni tasarımlara temel oluşturması amacıyla, bireylerin, istek, beğeni ve tercihlerinin sorgulandığı bir yaklaşımla cephenin dizimsel yapısının ilişkilendirildiği bir öneri model geliştirilmiştir.

Çalışmanın amacı-kapsamı çerçevesinde, seçilen sokalardaki cephelerin tasarım ilkeleri, gözlemci gruplarının öznel değerlendirmeleri bağlamında öneri modeli ifade edildiği şekilde incelenmiştir (Çizelge 2.5) [59].



Çizelge 2. 5 Bina cephelerinin tasarım ilkeleri bağlamında değerlendirilmesi için öneri modeli [59].

150 kişiye uygulanan ankette; anlaşılabilir, basit bir dile indirgenen sorular sorulmuştur. Görüşme süresi yaklaşık 15 dakika olacak şekilde hazırlanmıştır. Bu amaçla da ön deney çalışması yapılarak verilerin en uygun şekilde alınmasının hassasiyeti sağlanmaya çalışılmıştır. Sonuçta, çalışmada kullanılan alanda yer alan cephe örnekleri özelinde elde edilen bulguların sonuçları yorumlanmış ve çıkan sonuçlar ışığında ileriye dönük öneriler tartışılmıştır(Çizelge 2.6) [59].

Çok hafif hasar (5 puan)	Hafif hasar (4 puan)	Orta hasar (3 puan)	Ağır hasar (2 puan)	Şiddetli hasar (1 puan)
Hasarın olmaması veya tanımlı bir hasarın olmaması	Basit onarım gerektiren ve estetik sorunlara yol açan hasarlar	Kapsamlı onarım gerektiren ve estetik sorunlara yol açan hasarlar Kullanım ve konfor sorunlarına yol açan, basit onarım gerektiren hasarlar	Kullanım ve konfor sorunlarına yol açan, kapsamlı onarım gerektiren hasarlar Sağlık ve güvenlik açısından tehlikeli ve küçük çapta kazalara neden olabilecek, basit onarım gerektiren hasarlar.	Sağlık ve güvenlik açısından tehlikeli ve küçük çapta kazalara neden olabilecek, kapsamlı onarım gerektiren hasarlar Sağlık ve güvenlik açısından tehlikeli ve büyük çapta kazalara neden olabilecek hasarlar

Çizelge 2. 6 Cephede ortaya çıkan hasarıın şiddetini değerlendirmede için kurallar [59].

C. Bina Cephelerinin Yenilenmesi Karar Vermek için kullanılabilecek bir değerlendirme modeli

Model önerisi, bina cephelerinin yenilenmesine karar vermede kullanılabilecek, cephede yenileme ihtiyacını doğuran hasarların tespitine yönelik dış gözleme dayalı durum değerlendirme yapma işlemlerini kapsamaktadır. Çalışma kapsamında yenileme kararı vermede etkili olan tüm alt nedenler incelenmektedir. Ancak, karar vericinin kişisel istekleri sonucu verilen cephe yenileme kararları ve kullanıcı veya yapı sahibinin iradesi dışında yenilemeyi zorunlu hale getiren yasal faktörler tek başlarına dahi yenilemeye karar vermede etkili olabilecek, herhangi bir değerlendirmeye gerek duyulmayan durumlar olmaları nedeniyle model önerisinde değerlendirme dışında tutulmuştur. Yenileme ihtiyacı doğuran performans sorunlarının ve bu sorunlara yol açan hasarların incelenmesi çalışma alanı olarak belirlenmiştir.Çalışmada, cephe sistemlerinin dış gözleme dayalı olarak değerlendirilmesi esas alınmaktadır.

Yenilemeye karar vermede yön gösterici olması amacıyla, mevcut bir bina cephelerinin durumunun değerlendirilmesi ve bu değerlendirme sonrasında yenileme kararı verilen cepheye yapılacak müdahalenin hangi süreçte gerçekleştirilmesi gerektiğinin tespit edilmesine yönelik bir yöntem geliştirmesi.

Değerlendirme genel olarak üç aşamada gerçekleşmektedir;

1. Değer kriterlerinin saptanması,

2. Değer kriterlerinin ölçülendirilmesi ve ağırlıklarının saptanması; değer kriterlerinin değerlendirilmesi,

3. Tüm sistem değerinin saptanması,

Bu aşamalar, sistemin ve karar verme sürecinin aşama noktalarının özelliklerine göre farklı değerlendirme teknikleri ile gerçekleşmektedir [17].

2.2.6 Bina Cepheleri İle İlgili Yapılan Çalışmalar

Robert G., Hershberger ve Robet C., Cass, (1988) çalışmalarında, 12 konut örneği, toplam 120 mimarlık öğrencisi 30 farklı ölçütle değerlendirilmiştir. Mimarların, kullanıcı grubunun tasarlanacak ya da tasarlanmış bir çevreye ilişkin yanıtlarını önceden bilgi sahibi olmanın, tasarımın daha erken safhalarında bu bilgilerin tasarıma aktarılmasıyla, tasarlanacak binanın, çevrenin niteliklerini en iyi hale getirmek için gerekli olduğunu vurgulamıştır [49].

H. Sanoff tasarımcıların, görsel olarak algıladıkları çevrede istenilen yaklaşımları tanımlamada yararlanabilecekleri bir model sunmak için, tanımlayıcı ifadelerin Anlamsal Farklılaşma ölçeği ile saptanan 4 değişik stildeki konut yerleşimine ait cephe 30 tasarımcı ve araştırmacı mimar ile 30 planlama bölümü mezuniyet öğrencilerine değerlendirilmiştir [52]. Bu çalışma ile en çok tercih edilen cephelerin karmaşık, uyarıcı, duygulu, dinamik; daha az tercih edilen cephelerin ise basit, genel geçer, simetrik olarak tanımlandığı ve mimarlar ile öğrenciler arasında aslında büyük farklar olmadığı saptanmıştır.

M. Krampen, K. Öztürk, H. Saltık (1978) tarafından fiziksel bağlamda cephe tercihlerinin seçimini amaçlayan çalışmada, Trabzon yöre halkının ayrı üsluplardaki (Rum, Osmanlı, ve Doğu Karadeniz üsluplarındaki) bina görüşlerine karşı farklı tinsel tepkilerinin olup olmadığının araştırılmıştır. Toplam 55 gözlem grubuna değerlendirilmiştir. Öznel izlenimlerin 10'unu estetik 10'unu işlevsel izlenim betimleyicisi olarak yirmi sıfat çifti ile elde edilirken, nesnel ölçümler, tip-simge-oranı adı verilen ve mimari repertuarı oluşturan tiplerin sayısıyla bunların, kullanılışına bağlı simgeleşme sıklığına oranı olarak tanımlanabilecek bir ölçme tekniği ile hesaplanmıştır [39].

Toplam 24 yapının değerlendirildiği çalışma sonucunda, özellikle kadınların eski görünüşleri, erkeklerin çoğunluğunun yeni görünüşleri tercih ettiği, işlevsel yönden yapılan karşılaştırmada ise tüm gözlemlerin yeni görünüşleri tercih ettiği saptanmıştır. Mimarların tasarladığı binaların estetik değerlendirmede üstte sıralanmasına karşın, işlevsel sıralamada bunun tersi olmuştur. İçinde yaşama tercih yeni görünüşlü yapılardan yana olmuştur. Bunun sebebi ise eskilerin içlerinin barınma için yeterince uygun koşullar sağlamayacağı kanısıdır [45].

Janssens, (1984)'in bina dışlarının nasıl algılandığı ve tanımlandığı üzerine yaptığı bir seri deneyden; 1.deney, binanın tanımlanabilirliğinin, binanın en belirgin fiziksel özellikleri ve cephe detayları ile ilişkili umulan teorik düşünce üzerine kurulmuştur. Mimari uyaran olarak tek ve çok katlı, günlük yaşamda rastaladığımız konut cephelerinin seçildiği ve 20 adet mimarlık 1.sınıf öğrencisinin değerlendirme yaptığı çalışmada sonuçlar;

1. Göz hareketleri ölçümleri,
2. Sözlü tanımlamalar,
3. Küller'in 8-faktör-grubu kullanılarak analiz edilmiştir [59].

Göz hareketlerinin kayıt edilmesiyle, binaların hangi bölümlerine daha çok bakıldığı saptanmaya çalışılmış ve sonuçta bina girişi ile pencerelerin ve 1. katların en çok bakılan yerler olduğu saptanmıştır. Anlamsal sıralama testi sonucunda, eski evleri hoş ve etkileyici bulurken, modern evlerin ise eskilere göre daha az hoş bulunduğu saptanmıştır. Birlik ve karmaşıklık açısından yüksek değerlere sahip yapılar da daha çok hoş olarak tanımlanmıştır. Diğer deneyinde ise mimarlar ile mimarlık mesleği dışından olan kişilerin bina dışlarını algılamadaki farklılıklarını saptamak amacıyla yapılmıştır.

40-65 yaş arasında 20 mimar ile 20 kimya mühendisinin, birçok ailenin oturduğu yüksek binalar ile tek ailelik konutlara ilişkin algıları, kişilik testi, göz hareketleri gibi bağımsız değişkenler ve Sorte'nin çevresel elemanların tanımlayıcı boyutları ile belirlenmiştir [59].

Sonuç olarak bina cephelerinde diğer bölümlerden daha çok giriş ve pencerelerin dikkat çektiği ayrıca karmaşık ve çok renkli olan bolümler de, boş, büyük tekdüze yerlere oranla (duvar,çatı gibi) gözün sabitlendiği mimarların sunulan binaları tanımlamada kullandığı

dilin farklı olması, yine mimarların genel olarak sade, düz ve süslemesiz cepheleri tercih etmiştir [49].

BÖLÜM 3

SAMSUN ÇİFTLİK CADDESİ'NİN GELİŞİMİ

3.1 Çiftlik Caddesi'nin Konumu ve Biçimlenişi

Samsun, Türkiye'nin verimli topraklarına kurulmuş bir ildir. Orta Karadeniz bölgesinde ve deniz kenarında yer almaktadır (Şekil 3.1). Kızılırmak ve Yeşilırmak nehirlerinin getirdiği zengin alüvyonlu kaynakların oluşturduğu deltalar, kent için önemlidir. Samsun'un büyük bir kısmının dağlarla kaplı olmasına karşın, Kuzey Anadolu sıradağları yükseltilerinin Samsun sınırları içinde düşük olması ve iç kesimlerde dağların yüksek olmaması; Karadeniz kıyısı ile iç kesimler arasındaki ulaşım bağlantısında kolaylık sağlamıştır [38].



Şekil 3.1 Samsun haritası [26]

Samsun kent merkezi, iki deltanın arasında ve uzun bir sahil üzerine kurulmuştur [38]. M.Ö. 6. yy. kadar denizden gelebilecek tehlikelerden korunabilmek için kıyıdan uzak, vadi içlerinde iken; M.Ö. 562 yılında, bir grup gemici tarafından, şimdiki Liman mahalleleri sırtlarında, baruthaneye kadar uzanan alana, alışveriş merkezleri, depo, antrepo gibi binalar bulunan bir koloni kurulmuş ve bu bölgeye amisos adı verilmiştir. Kentin en önemli ayrıcalığı, iç bölgelerden gelen yolların Karadeniz'e ulaştığı noktada yer almasıdır. Kent kozmopolit bir toplumsal dokuya sahiptir. Bu dokunun oluşmasında iki temel etken olduğu belirtilmektedir. Birincisi, 1923'te gerçekleşmiş olan nüfus mübadelesinde Yunanistan'dan yaklaşık 22000 müslümanın Samsun'a yerleştirilmesidir. İkinci etken ise 1970'li yıllardan sonra bir çekim merkezi haline gelen Samsun'a bölgedeki farklı illerden yoğun göçtür (Şekil 3.2) [38].



Şekil 3.2 Samsun'un eski kent dokusu [26]

Samsun, mimari açıdan da zengin bir birikime sahiptir. Kentin eski dokusuna bakıldığında, ahşap konutlar çoğunlukta olsa da, birbirinden çok farklı malzeme ve tekniğe sahip yapılar inşa edilmiştir. 19. yüzyılda buharlı gemilerin Karadeniz'de trafiğe çıkması, tütün tarımının başlaması ve kentin göç almasıyla Samsun gelişmeye başlamıştır [32].

Samsun'da limanın inşası, ardından Azot ve Bakır fabrikalarının kurulması ve Samsun Fuarı ile kent 1960'lı ve 1970'li yıllarda çok hızlı bir büyüme süreci içine girmiş ve göç almıştır. Nüfus artışına paralel olarak ortaya çıkan konut ihtiyacı, kentin genişlemesine neden olmuştur. 1960'a kadar şehir güney ve doğu istikametinde büyümüştür. Bu yıllarda Kökçüoğlu, Çiftlik, İstasyon mahalleleri kurulurken, sonraki yıllarda şehir batı yönünde büyümeye devam etmiştir (Şekil 3.3) [32].



Şekil 3.3 Samsun hava fotoğrafı [51]

Günümüzde, Samsun'un ticaret yoğunluğunun fazla olduğu en dinamik caddeler Mecidiye Caddesi ve İstiklal Caddesidir. İstiklal Caddesi, bir uçta Yüzüncü Yıl Bulvarı'na bağlanan, diğer uçta Bağdat Caddesi ile kesişerek sonlanan kentin en uzun caddelerinden biridir. İlkadım İlçesi sınırları içinde yer alan bu cadde, gün boyu evden okula ve işe gidip gelen öğrenciler/çalışanlar, alış verişe veya gezintiye çıkan insanlarla doludur. İstiklal Caddesi'nin, Osmaniye Caddesi'nden Lise Caddesi'ne kadar olan, ~700 metre uzunluğundaki bölümü Çiftlik Caddesi olarak anılmaktadır. Çiftlik Caddesi, hem konumu hem de barındırdığı kültürel miras ve sokakları ile Samsun için önemlidir.

3.2 Çiftlik Caddesi'nin Tarihi Süreci

"Samsun" adının; Yunanca "Amisos" kelimesinden gelmiş olduğu ileri sürülse de, bu adın çıkışı Selçuklular dönemine dayanmakta ve bazı kaynaklarda ise bu ismin "Sampson" ve "Simisso" şeklinde yer aldığı görülmektedir. Osmanlılar döneminde kente, "Samsun" denilmiştir [38].

Samsun'un bilinen en eski yerlilerinin Gaskalar olduğu, yapılan kazılarda bulunan eşyalarla anlaşılmıştır. Gaskalar, daha sonra Hitit egemenliğine girmiştir. Hititler de M.Ö. 1200 yıllarında Frigler tarafından yıkılmıştır [29].

M.Ö. 64 yılında, Amisos şehri Roma hakimiyetindedir. Bu dönemde şehrin ticari önemi artmaya başlamıştır. Daha sonra, Amisos şehri Anadolu Selçuklu Sultanı II. Kılıçarslan tarafından, Selçuklu hakimiyeti altında alınmıştır. Samsun ve çevresinde Osmanlı hakimiyeti, Yıldırım Bayezid devrinde başlamıştır. Kubadoğulları'nın elinde bulunan Müslüman Samsun, 1398 yılında Yıldırım Bayezid tarafından ele geçirilmiştir. 1645 yılında Samsun'a gelen Evliya Çelebi eserlerinde kentle ilgili bazı bilgiler vermektedir. Samsun halkının gemicilik ve kendircilikle uğraştığını söyleyen Evliya Çelebi, Samsun kalesinin deniz kıyısında, taştan yapılmış sağlam bir yapı olduğunu belirtmektedir. Samsun'un lezzetli suyu olduğuna dikkat çeken Çelebi, evlerin kiremitli, bağlı bahçeli olduğunu kaydetmiştir [29].

1813-1814 yılları arasında, Anadolu'da gezen İngiliz seyyahı J.Macdonald Kinneir 4 mil genişliğindeki bir koyun kenarında ağaçlıklar içinde kurulmuş olan Samsun'un şirin manzarasından bahsetmekte, şehrin etrafının Türkler tarafından inşa edilmiş olan bir sur ile çevrili bulunduğunu; minareli beş cami, bir hamam ve tüccarlar için büyük bir hanın olduğunu belirtmekte ve nüfusu 2 bin olarak bildirmektedir [29].

1869 yangını, şehrin hemen hemen tamamını kül haline getirdiyse de, zengin bir ticaret şehri olan Samsun kısa zamanda tekrar kalkınmıştır. Belediye tarafından Fransa'dan getirilen bir mimarın planlamasıyla şehirde birbirini dik olarak kesen, fakat genelde günün koşullarına göre dar sokak ve caddeler boyunda bir kısmı kargir olmak üzere evler ve kamu binaları yapılmıştır [29].

Cumhuriyet kurulduktan sonra, ilk olarak Samsun-Sivas demiryolunun inşası ele alınmış ve hattın ilk 50 km'lik kısmı 1926'da açılmıştır. 1932'de demiryolu Sivas'a ulaşmıştır. 1933 yılında, Samsun-Çarşamba arasında 39 km'lik bir demiryolu yapılmıştır. Daha sonraki yıllarda yapılan demiryolu ve karayolu ağları ile Samsun, Karadeniz şehirlerinin çıkış noktası haline gelmiştir [29].

Tarihi süreçte Samsun evleri; genellikle zemin üzeri iki katlı olan binaların dış cephesi yığma tuğladan iç kısımları bağdadi olarak yapılmıştır. Çoğunlukla ikinci katta çıkmalar

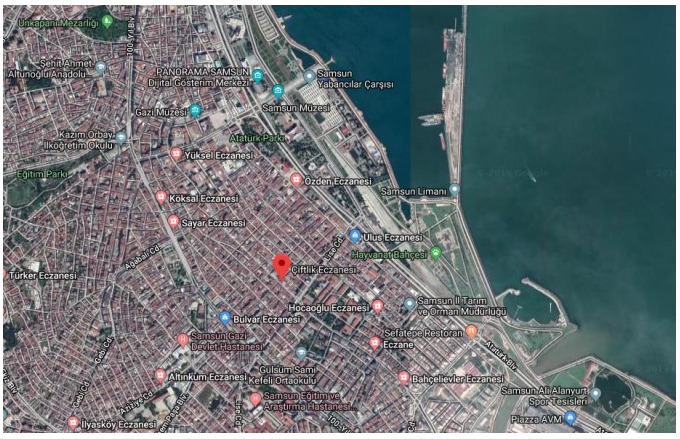
mevcuttur. Çıkmalar, bazı yapılarda ahşap veya taş direkle desteklenmektedir. Kırma çatıları alaturka kiremit örtülü, saçak altları ahşaptır. İç mekanda ise genelde ortada sofa yer almakta, diğer bütün odalar ise sofaya açılmaktadır. Genel olarak ahşap malzemelidir. Günümüzde ise çok az sayıda yapılar kalmıştır [38] (Şekil 3.4).



Şekil 3.4 Samsun'un eski evleri [51]

3.3 Çiftlik Caddesi'nin Önemi ve Özellikleri

Samsun'un en önemli caddesi olan Çiftlik Caddesi, Samsun kent merkezinde bulunmaktadır. Merkez ilçe olan İlkadım'da yer alan bu caddeye kent merkezinden ulaşım oldukça kolaydır (Şekil 3.5).



Şekil 3.5 Çiftlik Caddesi ve çevresi [26]

Kentin merkezinde bulunan ve kent halkının uğrak yeri olan Çiftlik Caddesi, çok harekeli ve her zaman kalabalıktır. Samsun'a gelenlerin uğramadan ayrılmadığı, tanıdık birilerini görmek isteyenlerin gezinti aksıdır. Farklı ticari etkinliklerin yer aldığı caddede, binaların zemin katları iş yeri olarak kullanılmaktadır. Kent halkının tüm gereksinimlerini karşılayabileceği her türlü dükkân, mağaza, banka şubesi, yeme içme mekânları ile alışveriş yapılabilecek ve vakit geçirilebilecek bir caddedir. Her ne kadar son yıllarda kentte alışveriş merkezlerinin açılması ile kentsel çekim alanlarının değişmesi sonucu yoğunluğu azalsa da, akşamları dükkânların ışıltısıyla aydınlanan cadde, halen kent halkının akşam yürüyüşleri için tercih ettiği mekandır.



Şekil 3.6 Çiftlik Caddesi ve çevresi hali hazır haritası

Samsun kent dokusunu 1960'lı yıllara kadar, iki-üç katlı ahşap evler oluşturmuştur. Çiftlik caddesinde, halen var olan yapılardan biri de ''Elmas Hanım Konağı'' dır. Yapı, 19. yüzyılın sonralarında inşa edilmiştir. Mübadele öncesinde Arapoğlu Simyon mahdumu Vasil Bey'e ait olan bu ev 1936'dan 2000 yılına kadar Tarhan Ailesi'nde kalmıştır [38]. Sonrasında ise yenileme yapılmış ve Elmas Hanım Konağı olarak adlandırılarak ticari mekan olarak kullanılmaya başlanmıştır (Şekil 3.7).



Şekil 3.7 Elmas Hanım Konağı'nın restorasyondan önceki durumu [51]

3.4 Samsun Çiftlik Caddesi'nde Yapılan Yeni Düzenlemeler

Çiftlik Caddesi'nde Büyükşehir Belediyesi tarafından; alt yapı çalışmaları, binaların dış cephe yenilemesi ve caddenin yayalaştırma yapılmıştır. Ayrıca caddeye kent mobilyaları eklenmiştir.

3.4.1 Çiftlik Caddesi'nde Yayalaştırma Çalışmaları

Önceleri tek yönlü araç trafiğine açık olan Çiftlik Caddesi yayalaştırılmış, Çiftlik Caddesini dik şekilde kesen Ağabali Caddesi üzerindeki bazı yollar taşıt geçişine izin verilecek şekilde düzenlenmiştir. Bu yollar engelleyici elemenlarla sınırlandırılmıştır. Cadde uzunluğundan dolayı caddeye, kullanıcının ihtiyaç duyabileceği oturma elemanı, çöp kutusu gibi birçok kent mobilyası koyulmuştur.

3.4.1.1 Caddenin Araç Trafiğine Kapatılması

Çiftlik Caddesi, bitişik düzende yapılaşmanın olduğu, 3 - 9 kat arasında farklı bina yüksekliklerinin bir arada bulunduğu bir caddedir. Bu Cadde, önceki dönemlerde çiftyönlü araç trafiğine açıkken, sonra her iki yönde kaldırımlar genişletilerek trafik tek yönlü düzenlenmiş ve caddenin bazı bölümlerinde otopark cepleri yapılarak araçlara

park etme olanağı sağlanmıştır (Şekil 3.8). 2014 yılından sonra, AVM Projesi kapsamında araç trafiğine kapatılarak yayalaştırılmıştır (Şekil 3.9).



Şekil 3.8 Çiftlik Caddesi'nin araç trafiğine açık durumu



Şekil 3.9 Çiftlik Caddesi sınırlandırma elemanları

3.4.1.2 Caddede Kullanılan Kentsel Mobilyalar

Kentin kamusal mekanlarını tanımlayan, farklı amaçlar için kullanılan, kent yaşamını daha aktif ve yaşanılır bir hale getiren kent mobilyaları: banklar, sınır elemanları, posta kutuları, telefon kulübeleri, sokak ve trafik lambaları, işaretler, duraklar, çöp kutuları, su elemanları ve heykeller gibi bir çok şekilde günümüzde kullanılmaktadır. Çiftlik Caddesinde yayalaştırılmadan önce sadece kaldırımlarda çöp kutuları bulunurken, yaylaştırma sonrası, cadde boyunca yayaların kullanımı için oturma elemanları koyulmuştur (Şekil 3.10). Cadde üzerinde diğer kentsel donatı elemanı olarak çöp kutuları aydınlatma direkleri, bilgilendirme panoları, saksılar yer almaktadır. Bu elemanlar, caddenin her iki tarafında ve farklı bir döşeme kaplaması ile tanımlanan bir bant üzerindedir.



Şekil 3.10 Çiftlik Caddesi oturma elemanları

3.4.1.3 Caddede Uygulanan Zemin Kaplamaları

Araç trafiğine kapatılan caddede önce altyapı çalışmaları yapılmış ve alt yapı tesisatı yenilenmiştir. Döşeme yüzeyi her iki yönde, yol kesiti orta aksına doğru eğimlendirilmiş ve bu aks üzerinde, sık aralıklarla yağmur suyu rögarları düzenlenmiştir. Döşeme kaplaması olarak, belediyenin tesislerinde işlenen doğal taş plaklar kullanılmıştır. Bu kaplama, caddenin orta bölümünde karo biçiminde uygulanmıştır.

Cadde elemanlarının üzerine oturtulduğu yerlere farklı bir döşeme uygulanmıştır. Bu kaplamalar kaygan zemin olmasına karşın, kent estetik kurulu tarafından onaylanmıştır. Binalara yakın bölümlerde, görme engelliler için yüzey uygulaması da yapılmıştır (Şekil 3.11).



Şekil 3.11 Çiftlik Caddesi zemin döşemesi

3.4.1.4 Caddede Yapılan Peyzaj Düzenlemeleri

Yayalaştırmadan sonra caddede daha önceden bulunan ağaçların bir kısmı korunmuştur. Ayrıca yeni ağaçlandırmalar yapılmıştır. Oturma elemanlarının araları bitkilendirilmiş ve caddede belli aralıklarla saksılar konumlandırılmıştır (Şekil 3.12).

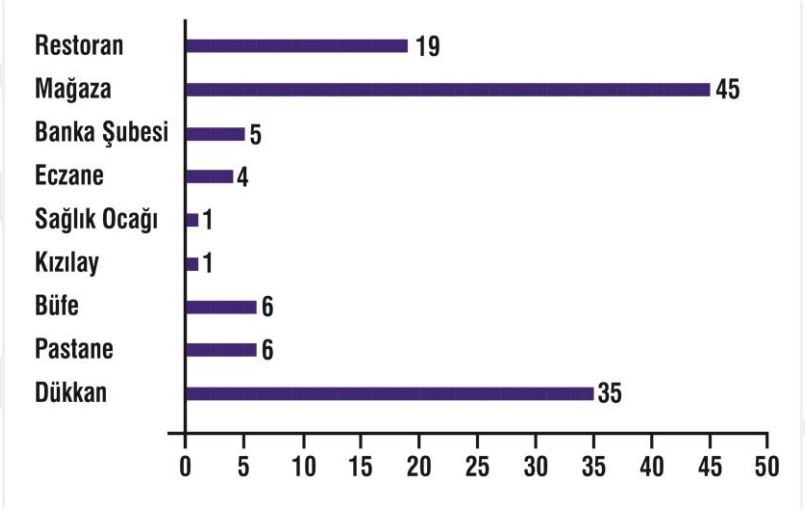


Şekil 3.12 Çiftlik Caddesi'ndeki saksı

3.4.2 Çiftlik Caddesi'ndeki Bina Cephelerinin Yenilenmesi

3.4.2.1 Çiftlik Caddesi Bina İşlevleri

Bitişik düzende konumlanan binaların cephelerinde yenileme çalışmaları yapılmıştır. Caddenin her iki yüzünde yer alan 80 binanın zemin katlarında ticari amaçla kullanılan 122 mekân bulunmaktadır. Bu ticari mekanlarda 9 farklı işlev vardır. Bu işlevler; restoran (19), mağaza (45), banka şubesi (5), eczane (4), Sağlık Ocağı (1), Kızılay (1), büfe (6), pastane (6) ve dükkan (35) olarak belirlenmiştir. Alışveriş amaçlı düzenlenen caddede mağaza ve dükkanlar çoğunluktadır (Şekil 3.13).



Şekil 3.13 Zemin kat mekan kullanım analizi

Caddede bulunan binaların kat adetleri 2- 9 kat arasında değişmektedir. Bitişik düzende yan yana gelen binaların kat yükseklikleri arasında farklılıklar vardır. Binaların 1 adedi 2 katlı (Elams Hanım Konağı), 4 adedi 3 katlı, 2 adedi 4 katlı, 1 adedi 5 katlı, 21 adedi 6 katlı, 35 adedi 7 katlı, 12 adedi 8 katlı ve 4 adedi 9 katlıdır (Şekil 3.14).



Şekil 3.14 Çiftlik Caddesi Kat Analizi

Binaların üst katları; 40 binada konut, 36 binada konut+ticaret, 1 binada konut+sağlık ve 3 binada ticaret olarak kullanılmaktadır (Şekil 3.15). Genellikle binaların birinci katlarında muayenehane, kuaför ve güzellik salonları bulunmaktadır. Üst kat cephelerinde genelde duvar boşluğu alanları oldukça fazladır ve geniş pencere yüzeyleri bulunmaktadır.



Şekil 3.15 Çiftlik Caddesi işlev analizi

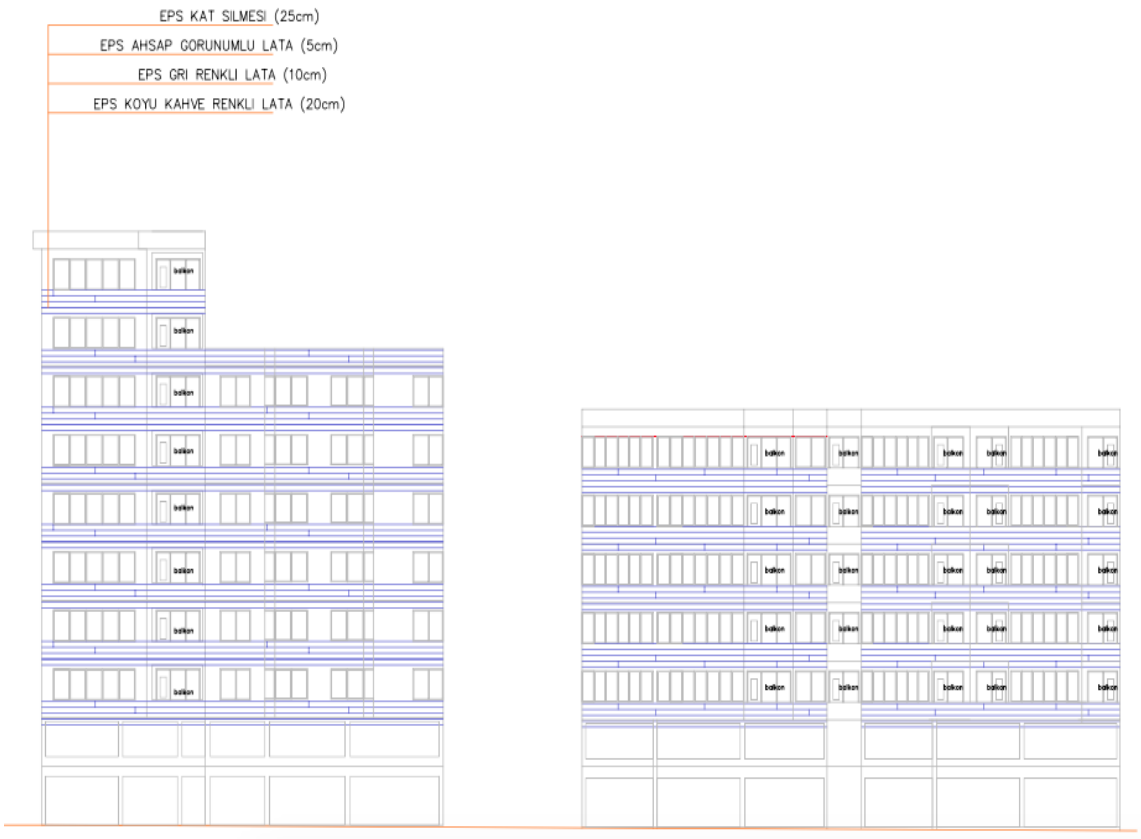
3.4.2.2 Cephe Malzemeleri ve Uygulama Biçimi

Caddede yer alan ticari mekanların zemin kat cephelerinde yapılan uygulamada aynı malzeme ve renkler kullanılmıştır. Zemin katların bina girişleri ve ticari mekanların vitrinleri dışında kalan duvar yüzeylerinde Genleştirilmiş Polistren (EPS) ısı yalıtım levhasıyla dış cephe yalıtımı yapılmıştır. Cephenin bu bölümlerinde gri dış cephe boyası uygulanmıştır. Zemin katların duvar yüzeylerinde koyu renk uygulanması, vitrinlerin daha iyi algılanmasını sağlamaktadır. Zemin kattaki duvar boşluklarının üzerinde, ticari mekan isimlerinin yazılı olduğu sabit tente biçiminde saçaklar bulunmaktadır. Bunun dışında, bina cephelerine ticari mekan tabelası konulmamıştır. Bu uygulama, cephelerde oluşacak karmaşayı önlemekte ve zemin kat düzleminde ortak bir dil oluşturmaktadır (Şekil 3.16).



Şekil 3.16 Çiftlik Caddesi zemin kat düzenleme

Caddedeki binaların üst kat cephelerinde yapılan uygulamada da aynı malzeme, form ve renk kullanılmıştır. Cephelerde, döşeme ve parapetlerde yatay olarak uygulama hakimdir. Bu yatay doku, farklı kalınlıklarda, boylarda ve renklerde (beyaz, siyah, açık ve koyu gri) EPS bloklarla oluşturulmuştur. EPS bloklar hem ısı yalıtımı hem de yüzey dokusu oluşturmak amacıyla kullanılmıştır. Bu doku, binalar arası geçişlerde, bina yüksekliklerinin farklı olması nedeniyle aynı düzlemde değildir. Ayrıca pencerelerin yan yüzeylerinde EPS ısı yalıtım levhalarıyla dış yalıtım uygulaması yapılmıştır. Cephenin bu bölümlerinde açık gri dış cephe boyası uygulanmıştır. Cephelerdeki duvar boşluklarında ağırlıklı olarak PVC pencere ve balkon kapıları kullanılmıştır. Bazı binalarda giydirme cam cephe bulunmaktadır (Şekil 3.17).



Şekil 3.17 Çiftlik Caddesi cephe detayı

Levha ve blok biçiminde üretilen EPS, hafif ısı yalıtım malzemesidir. Bu malzemenin Çiftlik Caddesi üzerinde bulunan binaların cephelerinde büyük bloklar halinde, farklı kalınlıklarda ve blok araları boşluklu olarak uygulanması, malzemenin cepheye montajını zorlaştırmakta ve EPS blokların yüzeylerine sıva katmanları uygulanamadığı için yangın

riski taşımaktadır (Şekil 3.18). Ayrıca kalın blokların zaman içinde cepheden ayrılması da söz konusudur. EPS blokların cepheden ayrılarak arkasında hava boşluğu oluşması, yangında baca etkisi yaratmakta ve hem yalıtım malzemesi zarar görmekte hem de yangın cepheye hızlı bir biçimde yayılmaktadır. Bu nedenle binalarda ileriye yönelik, yangın riskinin artması yanı sıra, ısı ve su sorunlarının da ortaya çıkması kaçınılmazdır.



Şekil 3.18 Çiftlik Caddesi yenilenen bina cephesi

Çiftlik Caddesinde bulunan binaların cephelerinde kullanılan EPS, Polistren hammaddesinin su buharı ile teması sonucu pentan gazının genleşmesiyle büyük bloklar halinde şişirilip ve sıcak tel ile kesilerek üretilmektedir. Levha şeklinde kalıp içerisinde şişirilerek de üretilebilir. Bu malzemenin yangına tepki sınıfı D veya E'dir [27]. Yangında zehirli gaz ve boğucu duman çıkarmaktadır. Bu nedenle dış cephe uygulamalarında, üzerine kaplama yapılmadan (sıva) yüzeyinin doğrudan boyanması yangın güvenliği açısından risklidir.

Sıvalı kompozit ısı yalıtım uygulamalarında polistren kalınlığı, kaplama kalınlığı ve kaplama cinsi sistemin yangına tepki performansını etkilemektedir. Polistren kalınlığının 100 mm'den büyük olduğu sistemlerde, katlar arasında yangının yayılmasına engel olabilmek için yanmaz malzemeden bariyer oluşturulmaktadır. Ayrıca pencere ve diğer korumasız boşlukların çevresinde de bariyer uygulaması yapılmaktadır [64].

BÖLÜM 4

SAMSUN ÇİFTLİK CADDESİ'NDEKİ YAYALAŞTIRMANIN VE CEPHE YENİLEMENİN DEĞERLENDİRİLMESİ

4.1 Çiftlik Caddesi'nde Anket Çalışması

Çiflik Caddesinde yapılan anket çalışmasında, 120 kişi ile görüşülmüştür. Bu kişiler değişik profillere sahip; geçici cadde kullanıcısı, mağaza sahibi, cadde de ikamet eden kişilerdir ve farklı meslek gruplarındandır. Ayrıca çevre algısında cinsiyet farklılığının, eğitim ve yaş farklılığının etkisinin olup olmadığının saptanabilmesi için farklı yaş grubu, eğitim, cinsiyet gruplarına, caddenin farklı yerlerinde anket uygulanmış ve çapraz sorgulama yapılmıştır. Öncelikle caddeyi kullananların caddede hangi amaçla ve ne sıklıkta bulundukları, hangi iş yerlerini daha fazla kullandıkları sorgulanmaktadır (Şekil 4.1).

Anket iki bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde; çapraz sorgu yapılması için genel bilgilerin toplanmaktadır. İkinci bölümde ise, Çiftlik Caddesindeki yeni düzenlemin memnuniyet düzeyi ölçülmekte ve kullanıcı beklentileri belirlenmeye çalışılmaktadır.

Bu bağlamda genel bilgiler bölümünde toplanan verilerden çalışmayı destekleyici olanlar; cinsiyet, yaş, eğitim durumu yanı sıra,

- Caddede bulunma amacı,
- Caddenin hangi sıklıkla kullanıldığı,
- Cadde üzerinde kullanılmaya tercih edilen iş yerleri şeklinde gruplandırılmıştır.

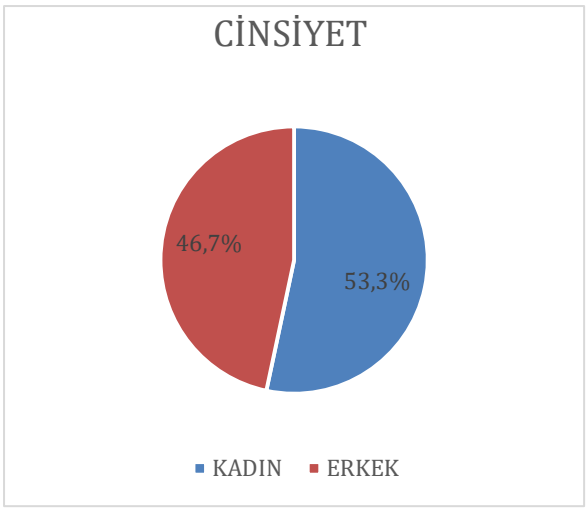
GENEL BİLGİLER
Cinsiyetiniz : [ ] Erkek [ ] Kadın
Yaşınız : [ ] 18 - 29 arası [ ] 30 - 49 arası [ ] 50 ve üstü
Eğitim durumunuz : [ ] ilköğretim/Orta Okul [ ] Lise [ ] Ön Lisans [ ] Lisans [ ] Lisansüstü/Doktora
Çiftlik Caddesinde ne sıklıkta bulunuyorsunuz? [ ] Her gün düzenli [ ] Haftada 1 veya 2 [ ] Hafta sonları [ ] Daha seyrek
Çiftlik Caddesinde hangi amaçla bulunuyorsunuz? [ ] Bu caddede oturuyorum [ ] Bu caddede çalışıyorum [ ] Alışveriş [ ] Yeme içme [ ] Gezme [ ] Bir kaçı [ ] Hepsi
Çiftlik Caddesindeki hangi iş yerlerini sık kullanıyorsunuz? [ ] Mağaza [ ] Kafeterya [ ] Restoran [ ] Banka şubesi [ ] Bir kaçı [ ] Hepsi

Şekil 4.1 Anketin genel bilgiler bölümü

Daha sonra ankete katılanlara 15 soru sorulmuştur (EK-A). Çalışma ile caddede yapılan yeni uygulamanın olumlu ve olumsuz yönleri tespit edilmeye çalışılmıştır. Alandaki kullanıcıların bu caddede bulunma nedenleri ve araştırma alanının yayalaştırılması ve yenilenen bina cepheleri ile ilgi görüşleri, ankete katılanların cinsiyet, yaş, eğitim ve caddede bulunma amacına göre ayrı ayrı belirlenmektedir. Caddede bulunmaktan duyulan memnuniyet ya da memnuniyetsizlik ile ilgili genel şikayetler ve caddede bulunması istenilenler, kullanıcılara uygulanan ankette yanıtı aranan sorular olmuştur. Bazı katılımcıların sözlü olarak verdikleri bilgiler not alınmış, çalışma için önemli olanlar değerlendirilmiştir.

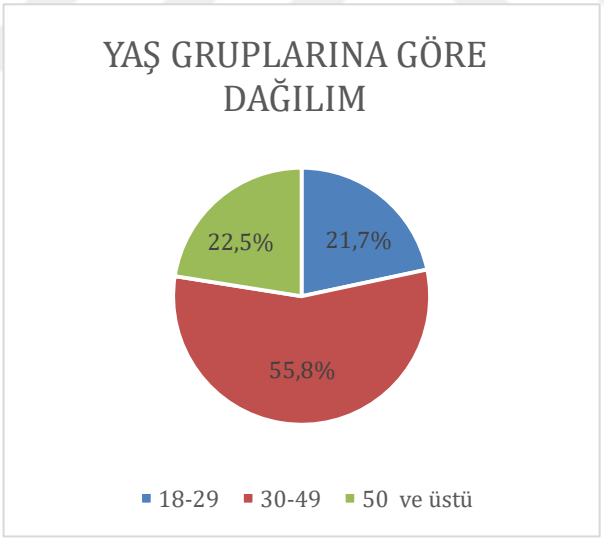
4.2 Anket Çalışmasına Ait Bulgular

Ankete katılanların %46,7'sini erkekler, %53,3'ünü kadınlar oluşturmaktadır. Cinsiyete göre dağılımda verilerin daha doğru çıkması için cinsiyet oranları birbirine yakındır (Şekil 4.2).



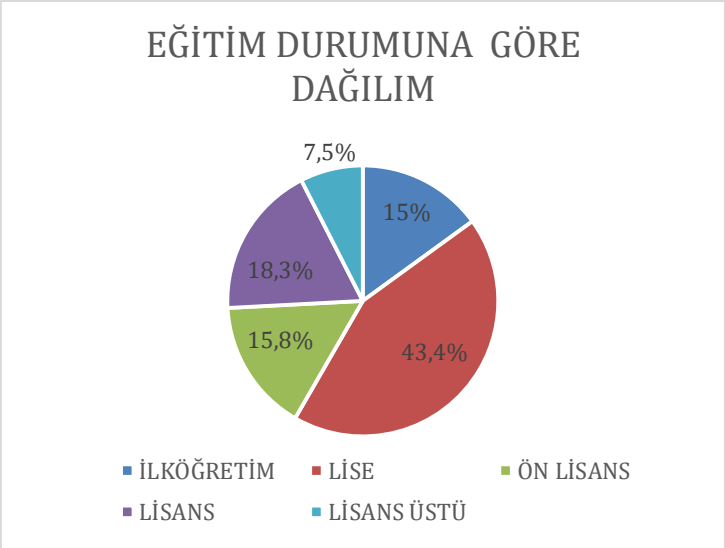
Şekil 4.2 Ankete katılanların cinsiyet dağılımı

Katılımcıların yaş grupları incelendiğinde, ankete %55,8 oranı ile en fazla 30-49 yaş arası yetişkinlerin katıldığı, katılımcıların %21,7'sinin 18-29 yaş aralığın da, %22,5'inin de 50 yaş üstünde olduğu anlaşılmaktadır. Ankete 18 yaş altı kullanıcıların katılması, katılımcıların caddenin eski durumunu bilmesi önemsendiği için tercih edilmemiştir (Şekil 4.3).



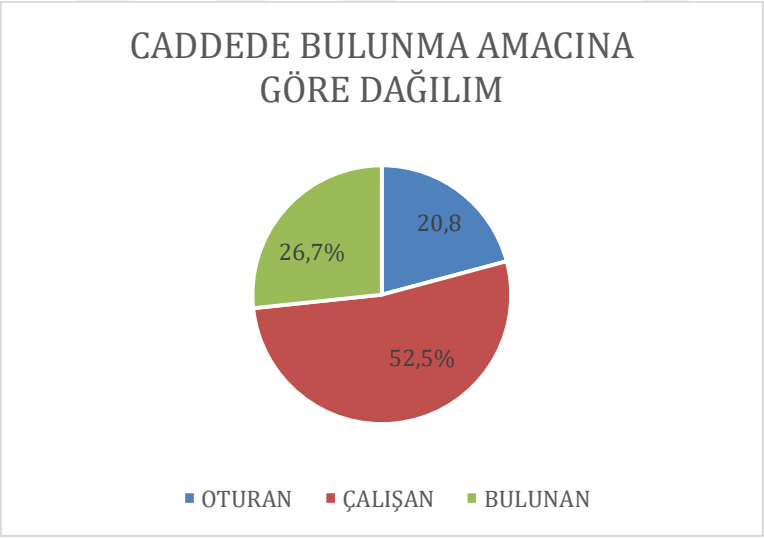
Şekil 4.3 Ankete katılanların yaş dağılımı

Katılımcıların %18,3'ü lisans, %43,4'ü lise, %7,5'i yüksek lisans/doktora, %15,8'i ön lisans ve %15'ü ilköğretim/ortaöğretim mezunudur (Şekil 4.4). Rastgele seçilmiş 120 kişiden eğitim durumuna göre caddede en çok bulunan katılımcıların lise mezunu olduğu görülmektedir.



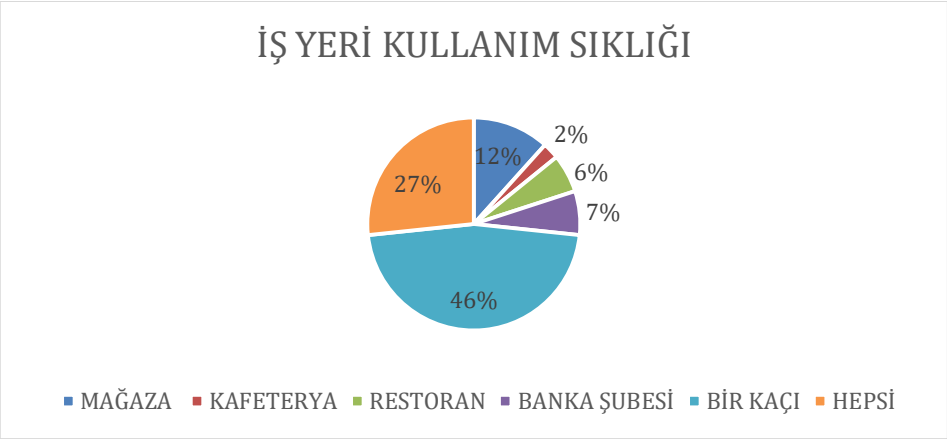
Şekil 4.4 Ankete katılanların eğitim durumu

Katılımcılara caddede bulunma nedenleri sorulduğunda, %20,8'i caddede oturduğunu, %52,5'i ise caddede çalıştığını bildirmiştir. Katılımcıların %26,7'si ise caddede gezme, alışveriş, yeme içme vb. amaçla bulunmaktadır. Caddedeki binalarda oturanların ve çalışanların oranı %73,3'dür. Dolayısıyla ankete katılanların çoğunluğu caddeyi her gün düzenli olarak kullanmaktadır. Bu oran caddenin algılanabilirliği için önemli bir etkendir (Şekil 4.5).



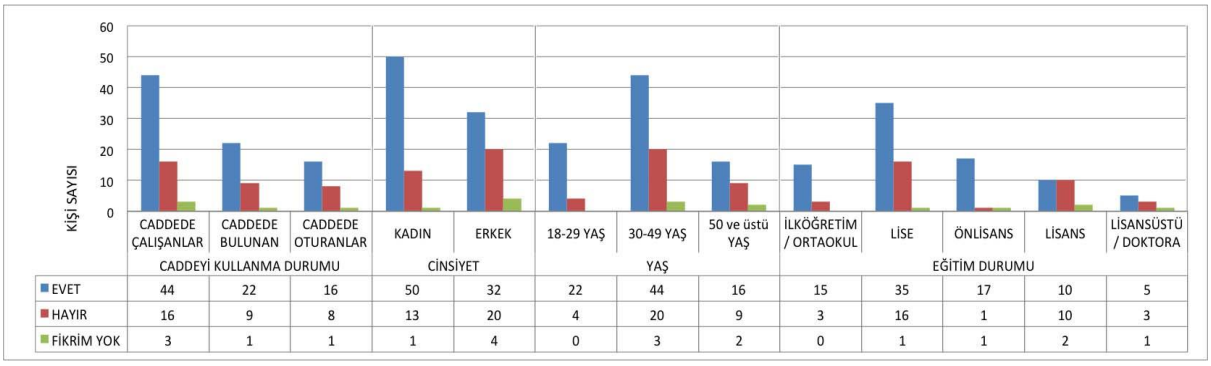
Şekil 4.5 Ankete katılanların caddede bulunma sıklığı

Katılımcıların %46'sı caddedeki bir kaç ticari mekanı düzenli biçimde sürekli kullanırken, katılımcıların %27'si bütün ticari mekanları kullandıklarını bildirmiştir. Kullanıcıların %12'si mağaza, %7'si banka şubesi, %6'sı restoran, %2'si kafeteryada bulunduğunu belirtmiştir (Şekil 4.6).



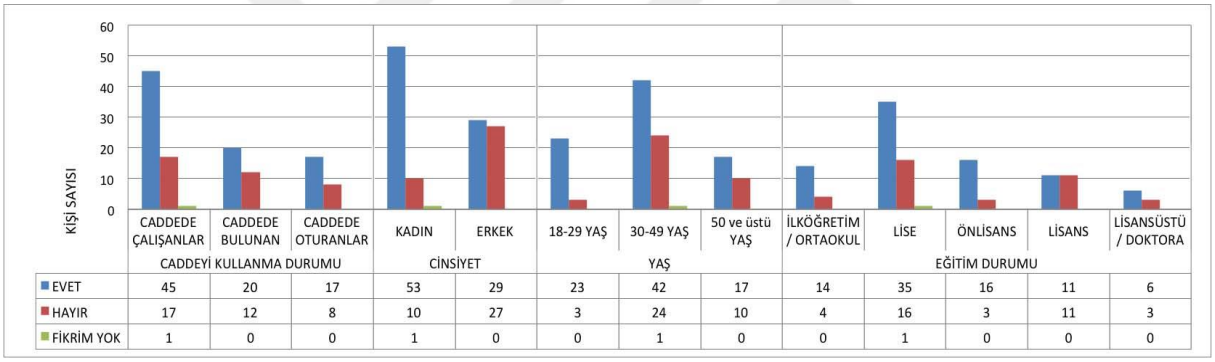
Şekil 4.6 Ankete katılanların iş yeri kullanım sıklığı

"Çiftlik Caddesi yenileme/değişim projesini gerekli buluyor musunuz?" sorusuna verilen yanıtlardan, ankete katılanların %68,3'ü caddedeki yenileme/değişim projesini gerekli bulurken, %27,5'inin gerekli görmediği anlaşılmaktadır. Katılımcıların %4,2'si ise fikri olmadığını ifade etmiştir. Projeyi gerekli bulanlar arasında erkeklerin oranı %57,1, kadınların %78,1' dir. Kadın katılımcıların erkeklere oranla yeniliği ve yeniyi daha çok tercih ettiği söylenebilir. Kullanıcılar caddeyi değerlendirirken, genellikle işlevsel ve estetik olguları birbirinden ayırmaktadır. Örneğin; caddede oturanların %64'ü yenileme/değişim projesini desteklemektedir. Buna karşın aynı katılımcılar yenilenen bina cephelerini estetik bulmamaktadır. Eğitime göre dağılımda ise İlkokul/ortaokul mezunlarının 83,3'ü lise mezunlarının %62,5, ön lisans mezunlarının %89,5'i, lisansüstü ve doktora eğitimlerini tamamlamış katılımcıların %55,5'i projenin gerekli olduğunu düşünmektedir. Lisans eğitimini tamamlamış katılımcıların yarısı ise projeyi gereksiz bulmaktadır (Şekil 4.7).



Şekil 4.7 "Çiftlik Caddesi yenileme/değişim projesini gerekli buluyor musunuz?"sorusuna verilen yanıtlar

"Çiftlik Caddesi'nin yayalaştırılmasından memnun musunuz?" sorusuna verilen yanıtlardan ankete katılanların %68,3'ünün caddenin yayalaştırılmasından memnun olmasına karşın, %30,8'inin yayalar için yapılan düzenlemeden memnun olmadığı belirlenmiştir. Yayalaştırma ile yayalar için güvenli ve konforlu bir alışveriş alanı oluşmuştur. Bu şekilde yayalar caddede daha fazla vakit geçirebilmektedir. Kadın katılımcıların %82,8'i, erkek katılımcıların %51,8'inin yayalaştırmadan memnun olduğu görülmektedir. Caddenin kullanım durumuna göre, katılımcıların çoğunluğu caddenin yayalaştırılmasından memnuniyet duymasına karşın, ticari mekan sahibi olan katılımcılar, yayalaştırma sonrası müşteri kaybı olduğunu, bu nedenle yayalaştırmadan memnun olmadıklarını sözlü olarak iletmişlerdir. Yaşa göre dağılımda ise, 18-29 yaş katılımcıların %88,5'i, yayalaştırmadan memnun olduğunu bildirmiştir. Bu oranın fazla olması, genç katılımcılara yayalaştırmayla geniş gezme ortamı oluşmasıdır. Eğitme göre dağılımda, lisans eğitmini tamamlamış katılımcıların dışındaki tüm katılımcıların yaylaştırmadan memnun olduğu görülmektedir (Şekil 4.8).

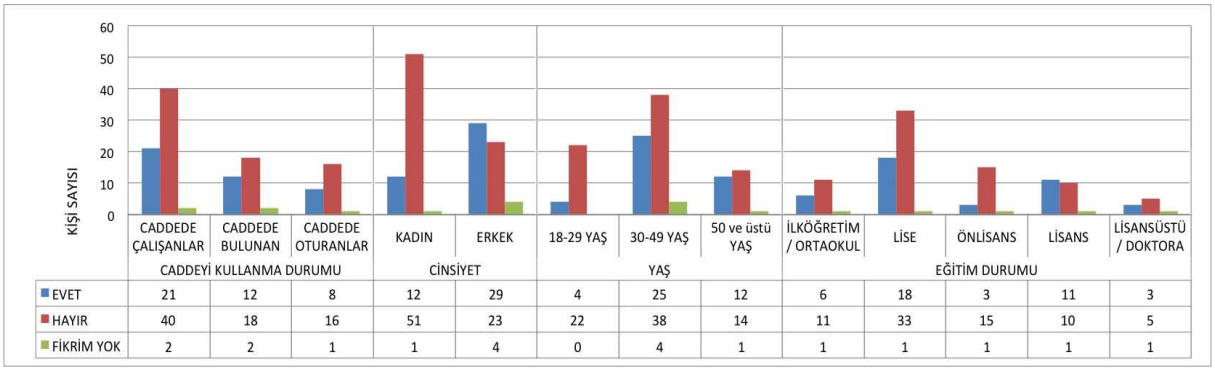


	CADDEDE ÇALIŞANLAR	CADDEDE BULUNAN	CADDEDE OTURANLAR	KADIN	ERKEK	18-29 YAŞ	30-49 YAŞ	50 ve üstü YAŞ	İLKÖĞRETİM / ORTAOKUL	LİSE	ÖNLİSANS	LİSANS	LİSANSÜSTÜ / DOKTORA
	CADDEYİ KULLANMA DURUMU			CİNSİYET		YAŞ			EĞİTİM DURUMU				
EVET	45	20	17	53	29	23	42	17	14	35	16	11	6
HAYIR	17	12	8	10	27	3	24	10	4	16	3	11	3
FİKRİM YOK	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0

Şekil 4.8 "Çiftlik Caddesi'nin yayalaştırılmasından memnun musunuz?" sorusuna verilen yanıtlar

"Çiftlik Caddesi'nin yeniden araç trafiğine açılmasını ister misiniz?" sorusuna verilen yanıtlardan, katılımcıların %34,2'si caddenin yeniden araç trafiğine açılmasını isterken, %61,7'sinin ise trafiğe kapalı halini tercih ettiği anlaşılmaktadır. Ankete katılanlardan %4,1'i ise bu konuda fikri olmadığını bildirmiştir. Cadde kullanım durumuna bakıldığında, katılımcıların çoğunluğu caddenin araç trafiğine kapalı halini tercih etmektedir. Erkek katılımcıların %51,7'si caddenin yeniden araç trafiğine açılmasını, kadınların %81,5'i trafiğe kapalı olmasını istemektedir. Yayalaştırma ile gelen güvenli yürüme alanları yerine, erkek katılımcıların caddenin trafiğe açık halini tercih etmesinin nedeni, cadde kullanıcılarının iş çıkışında evlerine giderken alışveriş yapmalarının engellenmesi ve caddedeki alışveriş trafiğinin azalması olduğu

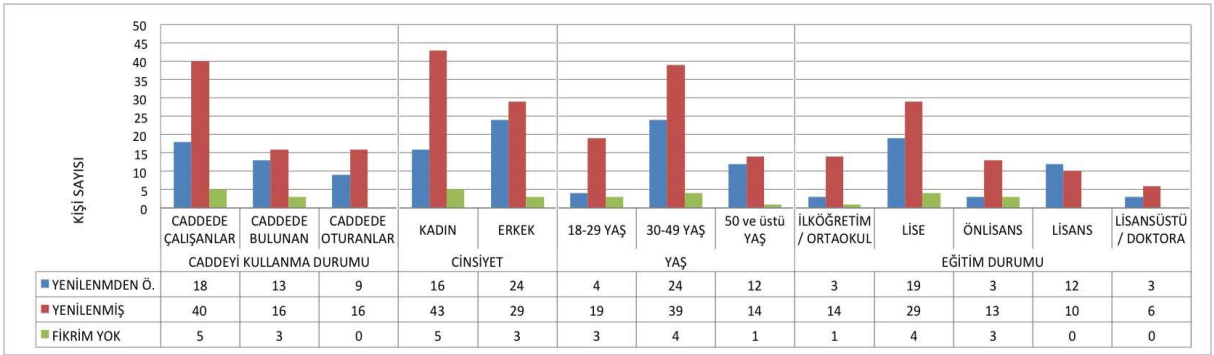
söylenebilir. Eğitim durumuna göre sonuçlara bakıldığında ise, lisans mezunu katılımcıların %50'si trafiğe yeniden açılmasını isteterken, %4,5'i fikri olmadığını belirtmiştir. Trafiğe yeniden açılmasını isteyen lisans mezunu katılımcıların çoğunluğu 30-49 ve 50 yaş ve üzeri katılımcılardır (Şekil 4.9).



	CADDEDE ÇALIŞANLAR	CADDEDE BULUNAN	CADDEDE OTURANLAR	KADIN	ERKEK	18-29 YAŞ	30-49 YAŞ	50 ve üstü YAŞ	İLKÖĞRETİM / ORTAOKUL	LİSE	ÖNLİSANS	LİSANS	LİSANSÜSTÜ / DOKTORA
EVET	21	12	8	12	29	4	25	12	6	18	3	11	3
HAYIR	40	18	16	51	23	22	38	14	11	33	15	10	5
FİKRİM YOK	2	2	1	1	4	0	4	1	1	1	1	1	1

Şekil 4.9 "Çiftlik Caddesi'nin yeniden araç trafiğine açılmasını ister misiniz?" sorusuna verilen yanıtlar

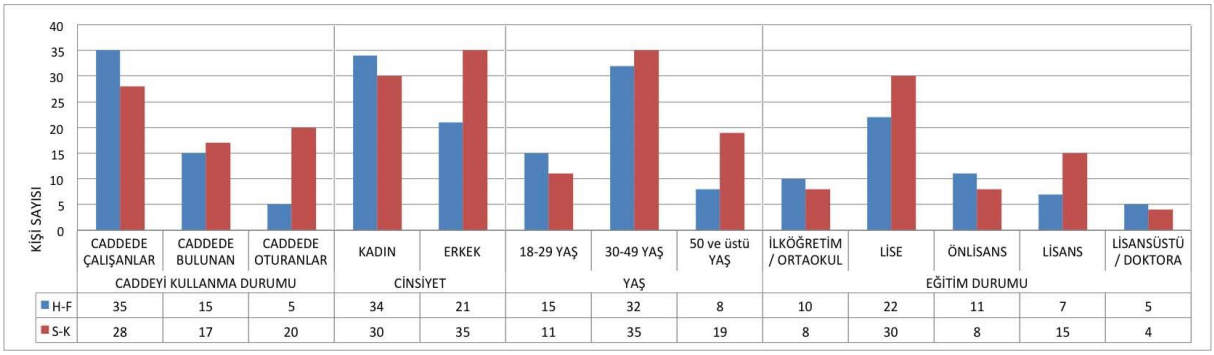
"Çiftlik Caddesi'nin hangi halini tercih edersiniz?" sorusuna verilen yanıtlarda, katılımcıların %33,3'ü caddenin yenilenmesinden önceki halini, %60'ı caddenin yenilenmiş halini tercih ettiğini bildirmiştir. Katılımcıların %6,7'si ise fikri olmadığını belirtmiştir. Eğitim durumuna göre sonuçlara bakıldığında ise, İlkokul/ortaokul mezunlarının %77,8'i, lise mezununlarının %55,8'i önlisans mezunlarının %68,4'ü, lisansüstü ve doktora eğitimlerini tamamlamış katılımcıların %66,6'sı caddenin yenilenmiş halini tercih ederken, lisans mezunu olan katılımcıların %54,5'i caddenin yenilenmeden önceki halini tercih etmektedir. Lisans mezunu katılımcılar cadde yenileme ile ilgili sorulara, estetik ve işlevsel gereksinimleri ayırt etmeksizin tutarlı cevaplar vermişlerdir. Kadın katılımcıların %67,1'i, erkek katılımcıların ise %50'si caddenin yenilenmiş halini tercih ederken, erkek katılımcıların %5,3'ü fikri olmadığını belirtmiştir. 30-49 yaş aralığındaki katılımcıların %52,5'i, 18-29 yaş aralığındaki katılımcıların %73'ü, 50 yaş üstü katılımcıların %53,8'i caddenin yenilenmiş halini tercih ederken, aynı katılımcılar yenilenen Çiftlik caddesini sıkıntılı ve kasvetli bulmaktadır. 50 ve üzeri yaş katılımcıların güvenli dolaşım alanı oluşmasından memnuniyet duymasına karşın, yenilenen cephelerden memnun olmamalarının nedeni olarak yenilenen cepheleri eski cephelerle kıyasladıkları söylenebilir (Şekil 4.10).



	CADDEDE ÇALIŞANLAR	CADDEDE BULUNAN	CADDEDE OTURANLAR	KADIN	ERKEK	18-29 YAŞ	30-49 YAŞ	50 ve üstü YAŞ	İLKÖĞRETİM / ORTAOKUL	LİSE	ÖNLİSANS	LİSANS	LİSANSÜSTÜ / DOKTORA
YENİLENMDEN Ö.	18	13	9	16	24	4	24	12	3	19	3	12	3
YENİLENMİŞ	40	16	16	43	29	19	39	14	14	29	13	10	6
FİKRİM YOK	5	3	0	5	3	3	4	1	1	4	3	0	0

Şekil 4.10 “Çiftlik Caddesi’nin hangi halini tercih edersiniz?” sorusuna verilen yanıtlar

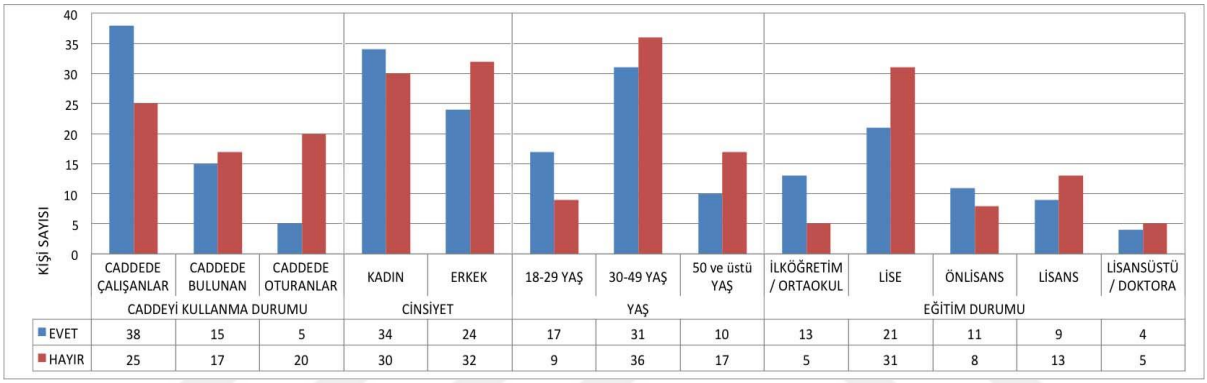
"Yenilenen Çiftlik Caddesi size ne hissettiriyor?" sorusuna verilen yanıtlardan, ankete katılanlardan %45,8’i yeni düzenlemenin caddeye huzur, ferahlık getirdiğini, %54,2’si ise sıkıntılı ve kasvetli bir ortam yarattığını düşündüğü anlaşılmaktadır. İnsan ölçeği, yapılı çevrede birçok etkene bağlı olduğundan dolayı bu konuda net bir doğru bulunmamaktadır. 30-49 yaş aralığındaki katılımcıların %47,8’i huzur, ferahlık ve hissetmesine karşın, aynı katılımcılar caddenin görünümünde birçok etkisi olan bina cephelerini soğuk ve karmaşık bulduğunu belirtmiştir. Caddeyi algılamada sadece bina cephelerinin etken olmadığı, peyzaj alanları, kent mobilyaları renklerinin ve boyutlarının da etkili olduğu söylenebilir. 18-29 yaş aralığındaki katılımcıların %42,3’u, 50 yaş üstü katılımcıların %70,4’ü caddeyi sıkıntılı, kasvetli bulmaktadır. Kadın katılımcıların %53,1’i huzur, ferahlık hissederken, erkek katılımcıların %62,5’i caddeyi sıkıntılı, kasvetli olarak nitelendirmişlerdir. İlkokul ve ortaokul mezunu katılımcıların %55,5’i, önlisans mezunlarının %57,8’i, yüksek lisans ve doktora mezunlarının %55,5’i huzur, ferahlık hissederken, lise mezunlarının %57,6’sı ve lisans mezunlarının %63,6’sı sıkıntılı, kasvetli bulmaktadır. Caddede oturanların %80’i caddeyi sıkıntılı ve kasvetli bulmuştur. Bunun nedeni, caddede bina cephelerinin birbirine benzer olması ve kent mobilyalarının aynı düzende tekrar etmesi olabilir (Şekil 4.11).



	CADDEDE ÇALIŞANLAR	CADDEDE BULUNAN	CADDEDE OTURANLAR	KADIN	ERKEK	18-29 YAŞ	30-49 YAŞ	50 ve üstü YAŞ	İLKÖĞRETİM / ORTAOKUL	LİSE	ÖNLİSANS	LİSANS	LİSANSÜSTÜ / DOKTORA
H-F	35	15	5	34	21	15	32	8	10	22	11	7	5
S-K	28	17	20	30	35	11	35	19	8	30	8	15	4

Şekil 4.11 “Yenilenen Çiftlik Caddesi size ne hissettiriyor?” sorusuna verilen yanıtlar

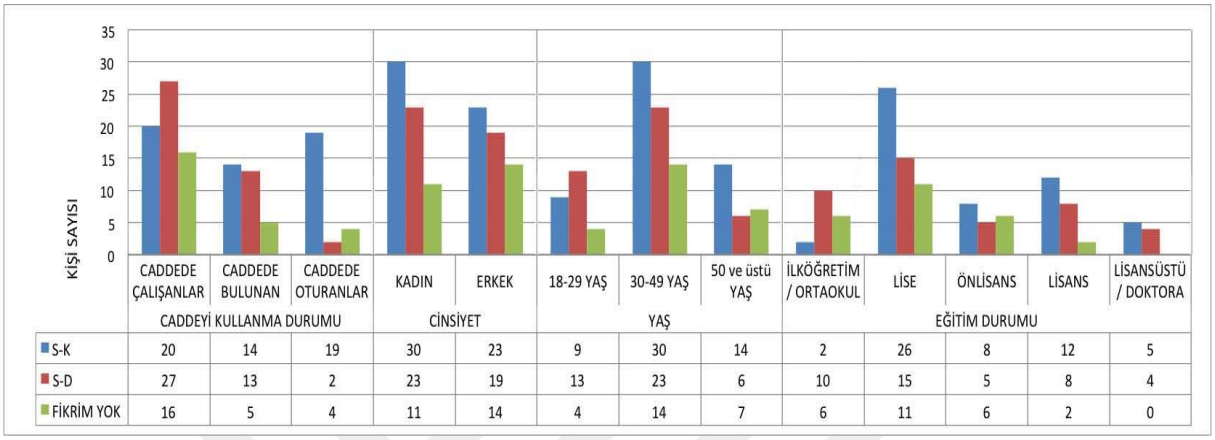
"Yenilenen bina cephelerini estetik buluyor musunuz?" sorusuna katılımcıların verdikleri yanıtlarda, %48,3'ü yenilenen bina cephelerini estetik bulduğunu, %51,7'si estetik olmadığını düşündüğünü bildirmiştir. Cinsiyete göre dağılımda, kadınların yarısından fazlası caddeyi estetik bulmaktadır. Estetik algının özellikle cinsiyete göre farklılık gösterdiği söylenebilir. Caddede çalışanların çoğunluğu yenilenen bina cephelerini estetik bulurken, caddede bulunanların %53,1'i ve caddede oturanların %80'i estetik bulmamaktadır. Yaşa göre dağılımda ise, 18-29 yaş katılımcıların %65,4'ü bina cephelerini estetik bulurken, başka bir soruda aynı katılımcı caddeyi sıkıcı ve kasvetli bulmuşlardır. Yaşa göre dağılımda, 30-49 yaş grubunun %53,7'si ve 50 yaş üstü katılımcıların %63'ü ise estetik olmadığını bildirmektedir (Şekil 4.12).



Şekil 4.12 "Yenilenen bina cephelerini estetik buluyor musunuz?" sorusuna verilen yanıtlar

"Yenilenen bina cephelerini nasıl değerlendirirsiniz?" sorusuna verilen yanıtlarda, katılımcıların %44,2'si yenilenen bina cephelerini soğuk ve karmaşık , %35'i ise sıcak ve düzenli bulduğunu bildirmiştir. Ankete katılanların %20,8'i ise fikri olmadığını bildirmiştir. Cinsiyete göre dağılımda ise kadınlar ve erkekler caddeyi soğuk ve karmaşık bulurken, cadde kullanım sıklığına göre, caddede çalışanların %42,9'u caddeyi sıcak ve düzenli bulurken, caddede oturan katılımcıların %76'sı soğuk ve karmaşık bulmaktadır. Eğitime göre dağılımda ise lise mezunlarının %50'si cephelerini soğuk ve karmaşık bulmuştur. Önlisans mezunlarının %42,1'i bina cephelerini soğuk va karmaşık bulurken %31,5'i fikri olmadığını belirtmiştir. Lisans mezunlarının %54,5'i, lisansüstü ve doktora eğitimlerini tamamlamış katılımcıların %55,5'i bina cephelerini soğuk ve karmaşık bulmaktadır. İlkokul ve ortaokul mezunlarının ise %55,6'sı caddeyi sıcak ve düzenli bulduğunu belirtmiştir. Yaşa göre dağılımda ise, 18-29 yaş katılımcıların %50,'si, caddeyi sıcak ve düzenli bulurken, 30-49 yaş grubunun %44,8'i ve 50 yaş üstü katılımcıların %51,9'u bina cephelerini soğuk ve karmaşık bulduğunu bildirmektedir.

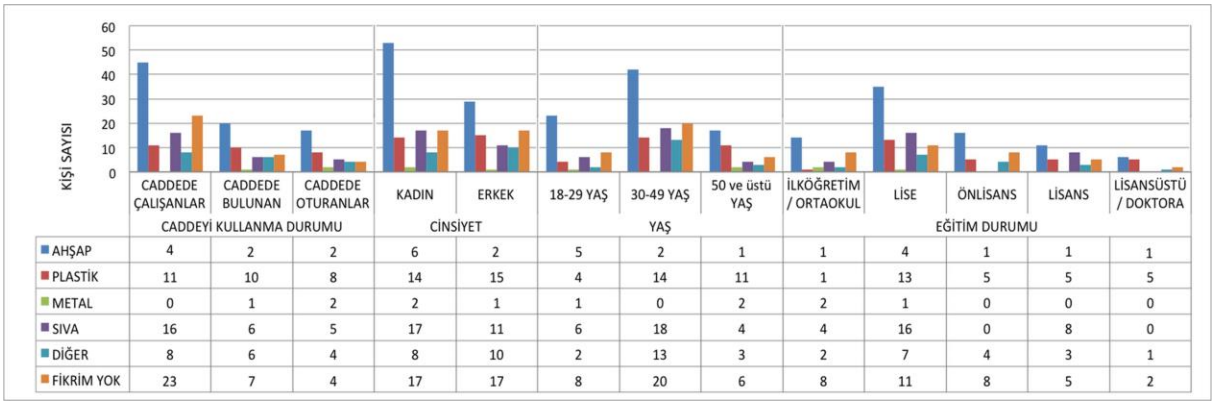
Katılımcıların bina cephelerini çoğunlukla soğuk ve karmaşık bulmalarının nedeni cephelerde kullanılan soğuk renklerden kaynaklandığı düşünülmektedir. Bu nedenle renklere her bir katılımcının faklı tepkiler gösterdiği söylenebilir. Katılımcıların renklere farklı tepkiler vermesinde cinsiyet, yaş ve eğitim durumları, bilinçaltında renklerin onlara hissettirdikleri gibi birçok etken bulunmaktadır (Şekil 4.13).



	CADDEDE ÇALIŞANLAR	CADDEDE BULUNAN	CADDEDE OTURANLAR	KADIN	ERKEK	18-29 YAŞ	30-49 YAŞ	50 ve üstü YAŞ	İLKÖĞRETİM / ORTAOKUL	LİSE	ÖNLİSANS	LİSANS	LİSANSÜSTÜ / DOKTORA
S-K	20	14	19	30	23	9	30	14	2	26	8	12	5
S-D	27	13	2	23	19	13	23	6	10	15	5	8	4
FİKRİM YOK	16	5	4	11	14	4	14	7	6	11	6	2	0

Şekil 4.13 “Yenilenen bina cephelerini nasıl değerlendirirsiniz?” sorusuna verilen yanıtlar

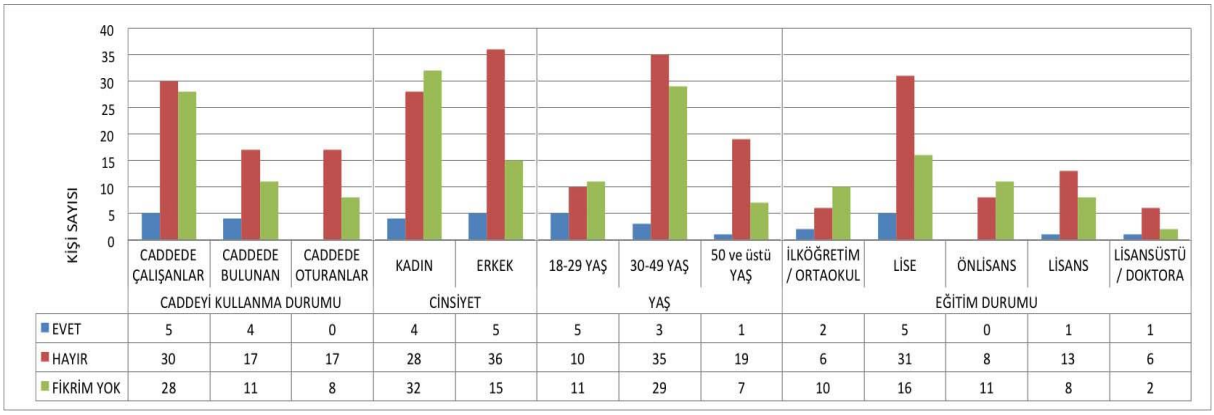
"Yenilenen bina cephelerinde hangi malzemenin kullanıldığını düşünüyorsunuz?" sorusuna verilen yanıtlarda, katılımcılardan 8 kişi ahşap, 29 katılımcı plastik, 3 kişi metal, 28 kişi sıva, 34 kişi ise fikri olmadığı yönünde bildirimde bulunmuştur. 18 katılımcı bunların dışında malzeme kullanıldığını düşünmektedir. Cinsiyete göre dağılımda, kadın katılımcıların çoğunluğu sıva yanıtını verirken, erkek katılımcıların çoğunluğu fikri olmadığını belirtmiştir. Yaşa göre dağılımda, 18-29 yaş katılımcıların ve 30-49 yaş grubunun çoğunlığu fikrim yok seçeneğini işaretlemiş, 50 ve üstü yaş katılımcıların büyük bir bölümü ise, bina cephelerinde ki malzemenin plastik olduğunu belirtmiştir. İlkokul/ortaokul mezunu ve önlisans mezunu katılımcıların çoğunluğu fikrim yok yanıtını verirken, lise ve lisans mezunu katılımcıların çoğunluğu sıva yanıtını vermiştir. Yüksek lisans ve doktora mezunlarının çoğunluğu ise plastik olarak işaretlemiştir. Caddede çalışan, caddede oturan ve bulunan katılımcıların çoğunluğu plastik kullanıldığı yönünde bildirimde bulunmuştur. Bina cephelerindeki malzeme farkındalığının, kullanıcıların yaş ve eğitim düzeyine bağlı olarak arttığı söylenebilir (Şekil 4.14).



	CADDEDE ÇALIŞANLAR	CADDEDE BULUNAN	CADDEDE OTURANLAR	KADIN	ERKEK	18-29 YAŞ	30-49 YAŞ	50 ve üstü YAŞ	İLKÖĞRETİM / ORTAOKUL	LİSE	ÖNLİSANS	LİSANS	LİSANSÜSTÜ / DOKTORA
	CADDEYİ KULLANMA DURUMU			CİNSİYET		YAŞ			EĞİTİM DURUMU				
AHŞAP	4	2	2	6	2	5	2	1	1	4	1	1	1
PLASTİK	11	10	8	14	15	4	14	11	1	13	5	5	5
METAL	0	1	2	2	1	1	0	2	2	1	0	0	0
SIVA	16	6	5	17	11	6	18	4	4	16	0	8	0
DİĞER	8	6	4	8	10	2	13	3	2	7	4	3	1
FİKRİM YOK	23	7	4	17	17	8	20	6	8	11	8	5	2

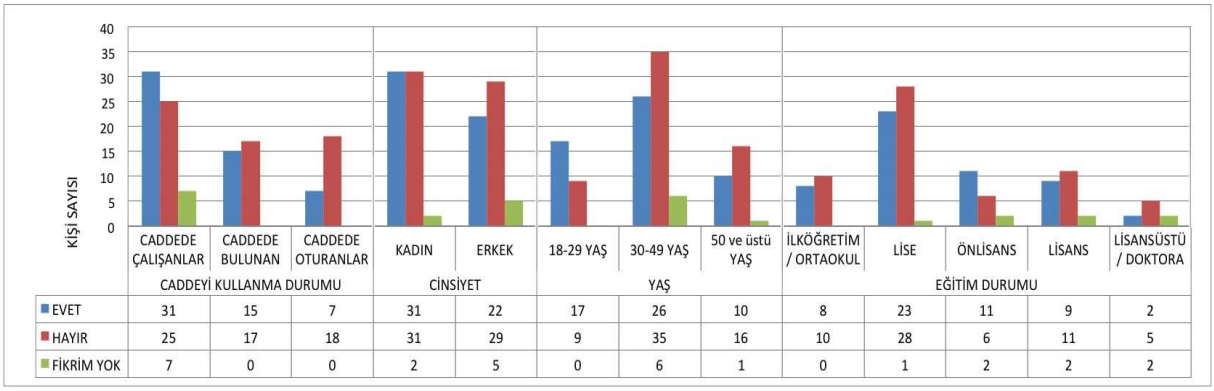
Şekil 4.14 “Yenilenen bina cephelerinde hangi malzemenin kullanıldığını düşünüyorsunuz?” sorusuna verilen yanıtlar

"Yenilenen bina cephelerini yangın güvenliği açısından uygun buluyor musunuz?" sorusuna verilen yanıtlardan, katılımcıların %7,5’i yenilenen bina cephelerini yangın güvenliği açısından uygun bulurken, %52’sinin uygun olmadığını düşündüğü anlaşılmaktadır. %40’nın ise fikri bulunmamaktadır. Cinsiyete göre dağılımda kadın katılımcıların %50’si fikri olmadığını, erkek katılımcıların ise %62,5’i bina cephelerini yangın güvenliği açısından uygun bulmadığını belirtmiştir. Yaşa göre dağılımda ise 18-29 yaş katılımcıların %38,4’ü fikri olmadığını belirtirken, 30-49 yaş grubu katılımcıların %52,2’si ve 50 yaş üstü katılımcıların %70’i bina cephelerini yangın güvenliği açısından uygun bulmadığını belirtmiştir. Eğitim durumuna göre İlkokul/ortaokul mezunu katılımcıların %55,5’i ve önlisans mezunu katılımcıların %57,8’i fikri olmadığını belirtirken, lise mezunu katılımcıların %59,6’sı, lisans mezunu katılımcıların %59’u ve lisansüstü ve doktora eğitimlerini tamamlamış katılımcıların %66,1’i yenilenen bina cephelerini yangın güvenliği açısından uygun bulmamaktadır. Bina cephelerini yangın güvenliği açısından değerlendiren katılımcıların değerlendirmedeki cevapları cephelerde kullanılan malze bilgisi ile doğru orantılıdır. Bina cephelerinde kullanılan malzemenin farkında olan katılımcılar cepheleri yangın güvenliği açısından uygun bulmamaktadır. (Şekil 4.15).



Şekil 4.15 “Yenilenen bina cephelerini yangın güvenliği açısından uygun buluyor musunuz?” sorusuna verilen yanıtlar

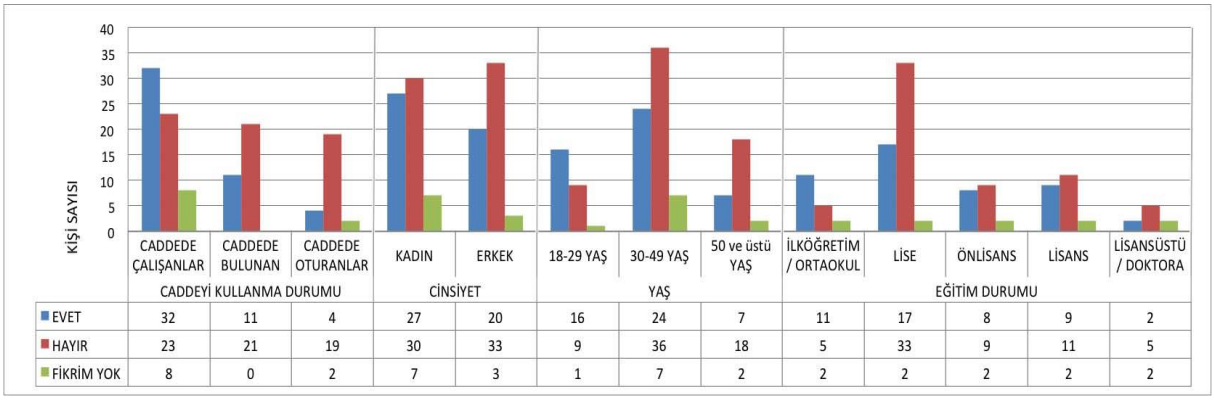
"Yenilenen bina cephelerinin birbirine benzemesini olumlu karşılıyor musunuz?" sorusuna verilen yanıtlardan, katılımcıların %44,2’i yenilenen bina cephelerinin birbirine benzemesini olumlu karşılarken, %50’sinin olumsuz bulduğu anlaşılmaktadır. Cinsiyete göre dağılımda ise kadınların %48,4’ü cephelerinin birbirine benzemesini olumlu karşılarken, erkek katılımcıların %51,7’si olumlu karşılamamıştır. Katılımcıların %6,6’sı ise kararsız kalmıştır. Katılımcıların yaşlarına göre anket sonuçlarına bakıldığında 18-29 yaş arası katılımcılar % 65,4 ‘lük oranla olumlu karşılarken, 30-49 yaş grubu katılımcıların %52,2’si ve 50 yaş üstü katılımcıların % 59,3 si cephelerin birbirine benzemesini olumlu karşılamadığı görülmektedir. Cadde kullanım sıklığına göre, caddede çalışanların %49,2’si cephelerin birbirine benzemsini olumlu karşılarken, caddede bulunan katılımcıların %53,1’i ve caddede oturan katılımcıların %72’si cephelerin birbirine benzemesini olumlu karşılamamktadır. Katılımcıların yanıtlarına bakıldığında, caddeyi soğuk ve karmaşık bulan katılımcıların cephelerin birbirine benzemesinden hoşnut olmadıkları, caddeyi sıcak ve düzenli bulan katılımcıların ise cephelerin birbirine benzemsini olumlu karşılağı görülmektedir. Genel olarak, katılımcıların cepheyi bütün olarak algılağını renk, oran ve cephe düzeni olarak ayırmadığını söyleyebiliriz (Şekil 4.16).



	CADDEDE ÇALIŞANLAR	CADDEDE BULUNAN	CADDEDE OTURANLAR	KADIN	ERKEK	18-29 YAŞ	30-49 YAŞ	50 ve üstü YAŞ	İLKÖĞRETİM / ORTAOKUL	LİSE	ÖNLİSANS	LİSANS	LİSANSÜSTÜ / DOKTORA
	CADDEYİ KULLANMA DURUMU			CİNSİYET		YAŞ			EĞİTİM DURUMU				
EVET	31	15	7	31	22	17	26	10	8	23	11	9	2
HAYIR	25	17	18	31	29	9	35	16	10	28	6	11	5
FİKRİM YOK	7	0	0	2	5	0	6	1	0	1	2	2	2

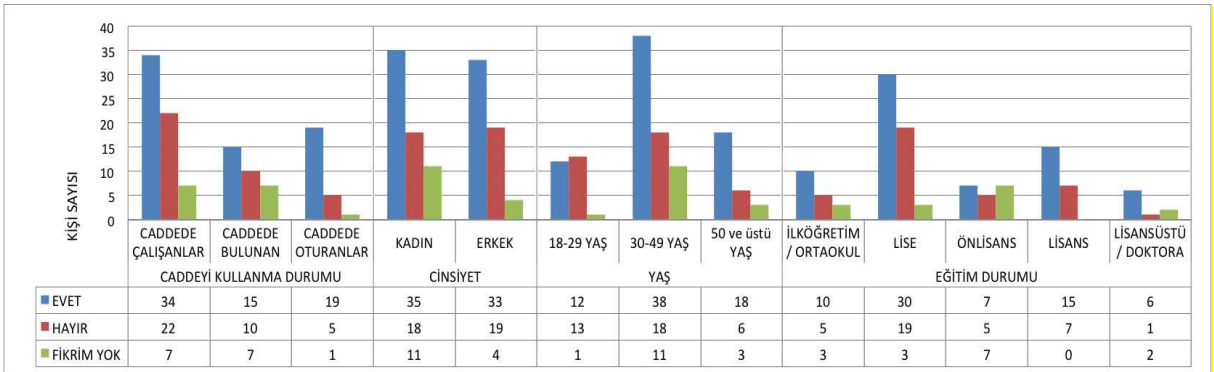
Şekil 4.16 “Yenilenen bina cephelerinin birbirine benzemesini olumlu karşılıyor musunuz?” sorusuna verilen yanıtlar

"Yenilenen bina cephelerini Çiftlik Caddesine uygun buluyor musunuz?" sorusuna verilen yanıtlardan, katılımcıların %39,2’si bina cephelerini Çiftlik Caddesine uygun bulurken, %52,5’inin uygun bulmadığı anlaşılmaktadır. Kadın katılımcıların %46,9’u, erkek katılımcıların %58,9’u bina cephelerini Çiftlik Caddesine uygun bulmamaktadır. Kadın katılımcılar yenilenen cepheleri estetik bulduğunu bildirirken, erkek katılımcılar cephelerin estteik olmadığını düşünmektedir. Katılımcıların cephe uygunluğunu, işlevsel değil, estetik algılarına göre değerlendirdiği söylenebilir. Caddede çalışanların %49,2’si yenilenen bina cephelerini caddeye uygun bulurken, caddede bulunanların %65,6’sı ve caddede oturanların ise %76’sı uygun olmadığını düşünmektedir. Yaşa göre dağılımda, 18-29 yaş katılımcıların %61,5’i bina cephelerini Çiftlik caddesine uygun bulurken, 30-49 yaş grubunun %52,2’si, 50 yaş üstü katılımcıların %66,6’sı uygun olmadığı yönünde bildirimde bulunmuştur. Eğitme göre dağılımda ise, lise mezunlarının 63,4’ü, önlisans mezunlarının %47,3’ü, lisans mezunlarının %34,3’ü, lisansüstü ve doktora eğitimlerini tamamlamış katılımcıların %55,5’i bina cephelerini Çiftlik Caddesine uygun bulmamaktadır. İlkokul/ortaokul mezunu katılımcıların %61’i ise yenilenen bina cephelerinin Caddesi’ne uygun olduğunu düşünmektedir (Şekil 4.17).



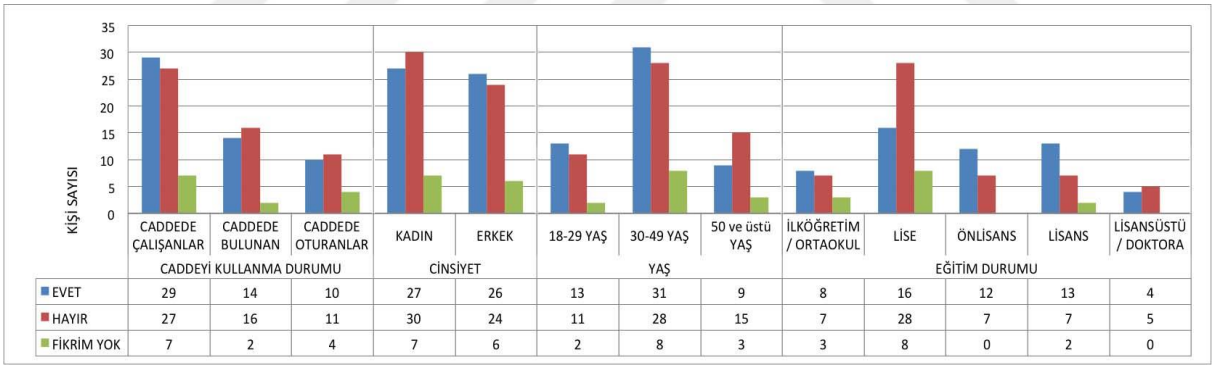
Şekil 4.17 “Yenilenen bina cephelerini Çiftlik Caddesine uygun buluyor musunuz?” sorusuna verilen yanıtlar

"Yenilenen bina cephelerinde dikkatinizi çeken bozulmalar/hasarlar var mı?" sorusuna verilen yanıtlarda, katılımcıların çoğunluğu yenilenen bina cephelerinde bozulmalar ve hasarlar olduğunu yönünde bildirimde bulunurken, %30,8’i herhangi bir bozulma ve hasar olmadığını düşündüğü anlaşılmaktadır. Katılımcıların %12,5’i ise fikri olmadığını belirtmiştir. Kadın katılımcıların %54,7’si, erkek katılımcıların ise %58,9’u yenilenen bina cephelerinde bozulmalar ve hasarlar olduğunu yönünde bildirimde bulunmuştur. Caddede çalışanların %53,1’i, caddede bulunanların %68,2’si ve caddede oturanların ise %76’sı bina cephelerinde bozulmalar ve hasarlar olduğunu belirtmiştir. Yaşa göre dağılımda, 18-29 yaş katılımcıların %50’si bina cephelerinde bozulmalar olduğunu, 30-49 yaş grubunun %56,7’sı, 50 yaş üstü katılımcıların %66,7’si bina cephelerinde bozulmalar ve hasarlar olduğunu belirtmiştir. Eğitime göre dağılımda ise, İlkokul/ortaokul mezunu, önlisans mezunları, lisansüstü ve doktora eğitimlerini tamamlamış katılımcıların %66,7’si bina cephelerinde bozulmalar ve hasarlar olduğunu belirtmiştir (Şekil 4.18).



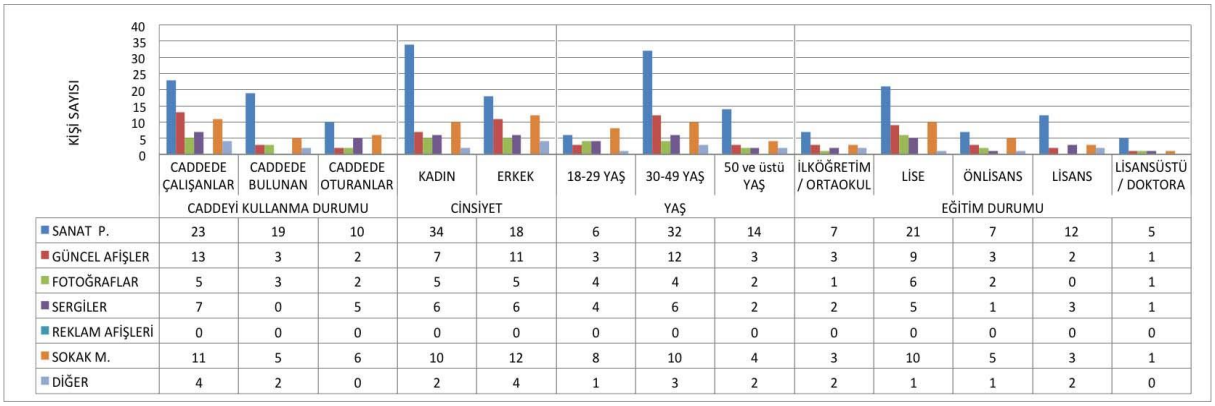
Şekil 4.18 “Yenilenen bina cephelerinde dikkatinizi çeken bozulmalar/hasarlar var mı?” sorusuna verilen yanıtlar

"Yenilenen Caddenin engellilerin kullanımı için uygun olduğunu düşünüyor musunuz?" sorusuna verilen yanıtlarda, katılımcıların %44,1'i caddenin engellilerin kullanımı için uygun olduğunu düşünürken, katılımcıların %45'i uygun bulmadığını bildirmiştir. Katılımcıların %10,8'i ise fikri olmadığını belirtmiştir. Cinsiyete göre dağılımda ise kadın katılımcılar caddenin engelliler için uygun olmadığını belirtirken, erkek katılımcılar caddenin engelliler için uygun olduğunu belirtmiştir. 18-29 yaş katılımcıların %59'si, 30-49 yaş grubunun %46,3'ü, caddenin engellilerin kullanımı için uygun olduğunu düşünmektedir. 50 yaş üstü katılımcıların %55,6'sı ise uygun bulmamaktadır. Eğitme göre dağılımda ise, İlkokul/ortaokul mezunu katılımcıların %44,4'i, önlisans mezunlarının %63,1'i, lisans mezunlarının %56,5'i caddenin engelliler için uygun olduğunu, lise mezunu katılımcıların %54,9'u ve lisansüstü/ doktora eğitimlerini tamamlamış katılımcıların %59,1'i caddeyi engelliler için uygun bulmamaktadır. Katılımcıların birbine yakın yanıtlar veriyor olması, caddede engelliler için düzenleme yapılmış olsa da, yeterli uygulama yapılmış olmamasıdır. Caddelerde, tekerlekli sandalye kullanan engelliler için zeminde seviye farklılıklarında standartlara uygun rampa düzenlenmeli, kaldırımlar üzerinde tehlike oluşturabilecek nesnelere dikkat edilmelidir. Katılımcıların eğitim düzeyinin arttmasıyla, engelli bireylere farkındalığın da arttığını söyleyebiliriz (Şekil 4.19).



Şekil 4.19 "Yenilenen Caddenin engellilerin kullanımı için uygun olduğunu düşünüyor musunuz?" sorusuna verilen yanıtlar

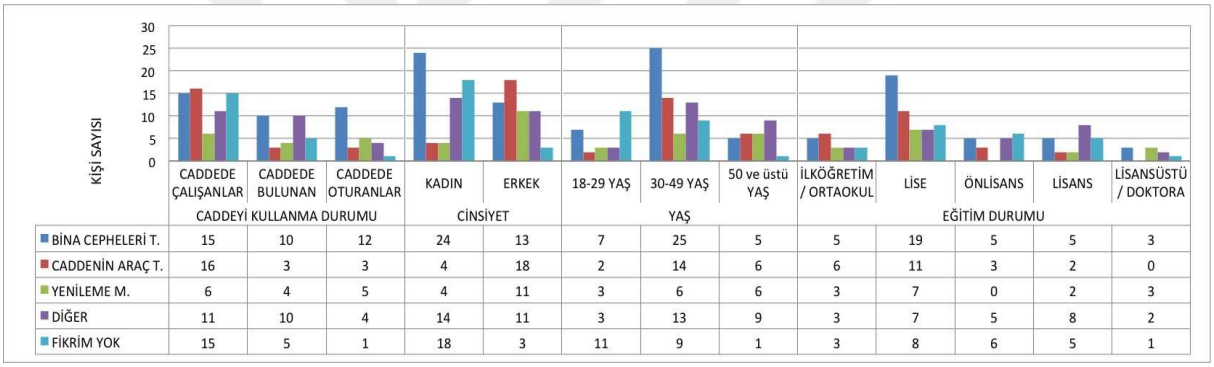
"Caddede nelerin bulunmasını istersiniz?" sorusuna verilen yanıtlarda, katılımcılardan 52 kişi caddede sanat panoları, 18 kişi güncel afişler, 10 kişi fotoğraflar olmasını isterken, 12 kişi sergilerin, 22 kişi sokak müzisyenlerinin olmasını tercih etmektedir. Katılımcıların 6'sı ise diğer seçeneğini işaretlemiştir. Genelde katılımcıların çoğunluğu caddede sanat panosu olmasını istemektedir (Şekil 4.20).



	CADDEDE ÇALIŞANLAR	CADDEDE BULUNAN	CADDEDE OTURANLAR	KADIN	ERKEK	18-29 YAŞ	30-49 YAŞ	50 ve üstü YAŞ	İLKÖĞRETİM / ORTAOKUL	LİSE	ÖNLİSANS	LİSANS	LİSANSÜSTÜ / DOKTORA
	CADDEYİ KULLANMA DURUMU			CİNSİYET		YAŞ			EĞİTİM DURUMU				
SANAT P.	23	19	10	34	18	6	32	14	7	21	7	12	5
GÜNCEL AFİŞLER	13	3	2	7	11	3	12	3	3	9	3	2	1
FOTOĞRAFLAR	5	3	2	5	5	4	4	2	1	6	2	0	1
SERGİLER	7	0	5	6	6	4	6	2	2	5	1	3	1
REKLAM AFİŞLERİ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SOKAK M.	11	5	6	10	12	8	10	4	3	10	5	3	1
DİĞER	4	2	0	2	4	1	3	2	2	1	1	2	0

Şekil 4.20 “Caddede nelerin bulunmasını istersiniz?” sorusuna verilen yanıtlar

"Caddede sizi rahatsız eden en önemli konu hangisidir?" diye sorulduğunda, katılımcılardan 37’si cephenin tek tipleştrilmesinden rahatsızken, 22’si araç trafiğine kapanmasından, 15 kişi yenileme maliyetinin yüksek oluşundan rahatsız olduğunu belirtmiştir. Katılımcıların 21’i ise fikri olmadığını belirtmiştir (Şekil 4.21).



	CADDEDE ÇALIŞANLAR	CADDEDE BULUNAN	CADDEDE OTURANLAR	KADIN	ERKEK	18-29 YAŞ	30-49 YAŞ	50 ve üstü YAŞ	İLKÖĞRETİM / ORTAOKUL	LİSE	ÖNLİSANS	LİSANS	LİSANSÜSTÜ / DOKTORA
	CADDEYİ KULLANMA DURUMU			CİNSİYET		YAŞ			EĞİTİM DURUMU				
BİNA CEPHELERİ T.	15	10	12	24	13	7	25	5	5	19	5	5	3
CADDENİN ARAÇ T.	16	3	3	4	18	2	14	6	6	11	3	2	0
YENİLEME M.	6	4	5	4	11	3	6	6	3	7	0	2	3
DİĞER	11	10	4	14	11	3	13	9	3	7	5	8	2
FİKRİM YOK	15	5	1	18	3	11	9	1	3	8	6	5	1

Şekil 4.21 “Caddede sizi rahatsız eden en önemli konu hangisidir?” sorusuna verilen yanıtlar

4.3 Değerlendirme

Çiftlik Caddesi, kentin bütünüyle ilişkisinden ve tarihi süreçten dolayı sosyalleşme mekanı özelliğini kazanmıştır. Tarihsel süreklilik içinde daima şehrin en önemli mekanlarından biri olan Çiftlik Caddesi ve çevresindeki yaşam günümüzde de bu özelliliğini devam ettirmektedir.

İyi bir caddenin amacı kent halkının gereksinimlerine kolayca ulaşmalarını sağlamak ve bir yerden bir yere hareketlerini kolaylaştırmaktır. Araç trafiğine açık bir yolda insanlar araçlarını kullandıkları için, çevreleriyle fazla iletişim kuramaz. Ancak yayalaştırılmış bir alanda bireylerin çevre algısı artmaktadır. Bu nedenle yayalaştırma çalışmaları yapılırken, kent halkının beklentilerinin daha ayrıntılı belirlenmesi gereklidir.

Çiftlik Caddesi gibi yaya yoğunluğunun ve hareketinin fazla olduğu caddelerin taşıt trafiğinden arındırılması yayaların güvenliği için önemlidir. Kent halkı, yayalaştırılmış alanlarda hem gezme, dinlenme, eğlenme hem de konforlu bir alışveriş yapma olanağına sahip olabilmektedir. Yapılan ankette yayalaştırma ile ilgili sonuçlara bakıldığında cadde kullanımının ayırt edici olmadığı, erkek katılımcılar hariç tüm katılımcıların yayalaştırmadan memnunn olduğu görülmektedir. Erkek katılımcıların çoğunluğu, caddede ticaret için bulunduğundan caddenin trafiğe kapalı olmasından memnuniyet duymamakta caddenin trafiğe açılmasını istemektedir. Diğer katılımcılar caddede güvenli bir şekilde dolaşma olanağı bulduğundan, caddenin yayalaştırılmasından memnuniyet duymaktadır.

Katılımcılar caddenin yayalaştırmasından memnuniyet duymasına karşın, caddede kullanılan kaplamaların ve yüzeylerin engellilerin kullanımına uygun olup olmadığıyla ilgili soruda birbirine yakın cevaplar vermişlerdir. Caddede uygulanan zemin kaplamalarının kaygan olması nedeniyle kullanıcı açısından tehlike oluşturmaktadır. Ayrıca güvenlik kullanım dışında, yaya ulaşımının temel elemanlarından biri olan kaldırımlarda kullanılan döşeme kaplamaları bazı özelliklere sahip olmalıdır. Özellikle sahip oldukları renk ve doku gibi özelliklerle yayaları yönlendirici nitelikte olmalıdır.

Anket sonuçlarına bakıldığında kadın ve erkek katılımcıların birçok soruya farklı yanıtlar verdiği görülmektedir. Kadın katılımcılar, Çiftlik Caddesi projesi kapsamında yapılan çalışmaların çoğunluğundan memnuniyet duymaktadır. Genel olarak kadın katılımcılar yeniliği ve yeniyi tercih ederken, erkek katılımcıların genel olarak projeden memnun olmadıkları söylenebilir. Katılımcıların caddeyle ilgili hissettikleri konusunda, cadde içindeki konumu, yönelimi, cinsiyeti gibi birçok etken mevcuttur. Görsel özelliklerin algılanmasına bağlı sorularda da cinsiyetin etkili olduğu söylenebilir.

Bina cephelerinin fonksiyonel ihtiyaçları dışında, bireyler üzerinde psikolojik olarak etki yaratacak oran, doku, renk gibi görsel etkiye dayalı birçok değere de sahip olmalıdır. Estetik kavramı kişilere göre değişebileceği gibi, cephenin hizmet edeceği amaca uygun olmasına göre de şekillenmektedir. Bu bağlamda yenilenen bina cephelerini nasıl buldukları sorulduğunda, ilkokul/ortaokul mezunlarının çoğunluğu caddeyi sıcak ve düzenli bulduğunu belirtirken, diğer katılımcıların çoğunluğu bina cephelerini soğuk ve karmaşık olarak değerlendirmektedir. Dolayısıyla caddeyi algılamalada eğitim durumuna göre farklılıklar olduğu görülmektedir.

Yapılan araştırmalara göre bina cephesi karmaşık bir yapıya sahip ve ilginçse insanları olumlu etkiliyor, basit ve monoton bir görünüm ise olumsuz etki yaratabiliyor. Katılımcıların çoğunluğu cephenin birbirine benzemesini doğru bulmamasına karşın, 18-29 yaş arası katılımcıların cephelerin birbirine benzemesini olumlu karşıladığı belirlenmiştir.30-49 ve 50 ve üstü yaş katılımcıların diğer yaş grubu ile farklı yanıtlar veriyor olması bu yaş grubunun caddenin eski halini biliyor olmasından kaynakladığı söylenebilir.

Erkek katılımcılar, 50 ve üstü yaş katılımcılar ve caddede oturan katılımcıların birbiri ile uyumlu ve tutarlı yanıtlar verdikleri görülmektedir. Bu katılımcıların hepsi yenilenen caddenin sıkıntılı ve kasvetliği olduğu görüşündedir. Caddedeki değişimde tek düzeliğin olması ve uyaran eksikliğinin azlığı nedeniyle katılımcıların caddeyi sıkıntılı ve kasvetli bulduğu söylenebilir.

Yenilenen Çiftlik Caddesinde katılımcıların büyük bir bölümü bina cephelerinde plastik kullanıldığını belirtmiştir, Buna bağlı olan diğer bir soruda yangın güvenliği sorgulandığında, katılımcıların çoğunluğunun bina cephelerini yangın güvenliği açısından uygun bulmadığı belirlenmiştir. Özellikle caddedeki binaların cephelerinde kullanılan EPS ürünler, petrol türevi olmaları nedeniyle kullanılmamalıdır. Dış cephe yangınları sık karşılaşılan yangın türlerinden olduğu için, cephelerde zor yanıcı, duman salınımı ve damlatma yapmayan yapı malzemelerinin kullanımı çok önemlidir. Bu nedenle cephe malzemesi seçiminin doğru yapılmadığı söylenebilir.

Caddenin her iki yönünde konumlanan bina cephelerinin aynı malzeme, form ve renklerle benzer biçimde yenilenmesi, cadde boyunca tekrar eden bir cephe silueti ortaya çıkartmıştır. Her bir binanın farklı bir kimliği olmasına karşın, birbirine benzeyen ve tekrar eden uygulama, ayırt edilemeyen ve tanımlanamayan bina cepheleri olmuştur. Genel olarak katılımcıların çoğunluğu bina cephelerini Çiftlik Caddesine uygun bulmamakla beraber, caddede en çok vakit geçiren, caddede oturan katılımcıların, bina cephelerini Çiftlik Caddesine uygun bulmadığı görülmektedir. Bu nedenle katılımcılara göre cephe uygulamasının doğru bir yaklaşım olduğu söylenemez.

Katılımcılar caddede en çok rahatsız oldukları konunun cephenin tek tipleştirilmesi olduğunu bildirmiştir. Bu nedenle kent estetiğinin sağlanması ve kent halkının gereksinimlerinin karşılanması için, eskiyen binaların ve caddelerin yenilenmesi, bazı caddelerin yayalaştırılması,

kent halkının birçok işlevi bir arada bulabileceği alanların özenle ve halkın gereksinimleri önemsenerek tasarlanması önemlidir.

Genel olarak bakıldığında caddedeki estetik algının cinsiyete, yaşa ve caddede bulunma sıklığına göre farklılıklar gösterdiği görülmektedir. Özellikle kadın ve erkek katılımcılar arasında farklı görüşlerin nedeni estetik algı farklılığından dolayı olduğu söylenebilir. Caddede oturan katılımcıların diğer katılımcılara göre farklı yanıtlar vermesi, caddede bulunma süresinden ve caddeyi daha çok gözlemleme imkanına sahip olmalarından dolayı olduğu düşünülmektedir. 50 ve üstü yaş katılımcıların diğer yaş gruplarına göre daha tutarlı ve farklı yanıt vermelerinin nedeni ise, caddenin eski halini ve kültürel dokusunu daha iyi biliyor olmasından kaynaklandığı söylenebilir. Lisans eğitimini tamamlamış katılımcıların ise, caddeyi algılma biçimlerinin farkı olduğunu söyleyebiliriz.

BÖLÜM 5

SONUÇ VE ÖNERİLER

Kullanıcılardan elde edilen veriler sonucunda kullanıcıların yayalaştırma çalışmasından memnun oldukları görülmektedir. Ancak yapılan çalışma sonucunda cephe tasarımının monoton, tekrar eden, soğuk renkli tasarımından dolayı kullanıcıların yenilenen cephe uygulamasından memnun olmadığı görülmektedir. Cephelerde caddeye boyut kazandıran tasarımlar yapılması, doğal ve tasarıma uyumlu, belirgin ve sıcak renkli malzeme kullanılması, kullanıcıların belleklerindeki kültürel birtakım var olan imaj ile uyumlu olacağı düşünülmektedir. Cephe elemanlarının fiziksel yansımaları, kullanıcılarda farklı etkiler yaratabilmektedir. Cephedeki kütlesel hareketler, kullanılan malzemeler, cepheyi oluşturan her bir öğe, farklı değişkenler yoluyla, tasarımcının farklı etkiler yaratabilmesini sağlamaktadır. Bina cepheleri tasarlanırken bulunduğu yerleşim dokusunun korunmasını amaçlayan, ekonomik, aynı anda kalite kavramına önem veren sürdürülebilir cephe anlayışı üzerinde önemle durulmalıdır.

Çiftlik Caddesinde yapılan çalışma sonucuna bakıldığında kent halkının caddenin yürünebilir bir yer haline getirilmesi ve yayalaştırma ile yürüyenlere geniş alanlar ayrılmasından memnuniyet duyduğu görülmektedir. Fakat ticari mekan sahiplerinin aynı memnuniyette olduğunu söyleyemeyiz. Bu nedenle yayalaştırmayı, sadece fiziksel olarak kent yollarını trafiğe kapatmak olarak değerlendiremeyiz. Yayalaştırma çalışmasının kente çevresel, ekonomik ve birçok etkisi olduğu görülmektedir.

Yayalaştırma çalışmaları, kent yollarının yürünebilen alanlar haline getirilmesi gibi görünse de, aslınsa birçok etkisi olan önemli bir planlama aracıdır. Genellikle yayalaştırma çalışması, yalnızca kentsel tasarım olarak görülmekte, bütüncül planlamada etkileri düşünülmemektedir.

Samsun Çiftlik Caddesi'nde gerçekleştirilen yayalaştırma çalışması, her ne kadar kent halkının çoğunluğu tarafından benimsense de, caddenin yayalaştırılmasıyla ortaya çıkan bazı eksikliklerin ve sorunların olduğu görülmektedir. Bu nedenle Çiftlik Caddesi'ndeki yayalaştırmanın gözden geçirilerek, sorulara çözüm oluşturacak önerilerin geliştitilmesi yararlı olcaktır.

Cephe yenileme kapsamında ele alınacak her bina; yeri, strüktürü, mevcut durumu, boyutları diğer binalara göre konumu, amaçlanan kullanımı ile cephe sistemi açısından farklı özelliklere sahiptir. Bu yüzden binaların niteliklerine bağlı avantaj ve dezavantajları bulunmakta, yenileme çalışmasının verimliliği bundan etkilenmektedir. Bu nedenle herbir bina için olumlu sonuç verecek tek bir strateji belirlemek gerekmektedir. Yenileme çalışmaları başlamadan önce bu projeyi yönlendiricek ölçütleri toplamak ve bu bilgileri doğru analiz etmek gerekmektedir. Yenileme çalışmasında binanın durumu kadar, kullanıcıların beklentileri de belirleyici olmalıdır.

Samsun birbirinden farklı özellikte bölgelere sahip olan, birçok kültürü barındıran, yaşayan dinamik kimliği ve lineer gelişen boyutuyla her geçen gün nüfusu artan, yoğunlaşan ve bununla birlikte çözülmesi gereken birçok sorunu barındıran bir kenttir. Bu nedenle kent sınırları içinde, kentsel tasarım ve uygulamaları yönlendirecek ve çağdaş anlamda çözümler üretecek bazen estetik ve kalite gözeterek esnek, bazen de kent dokusunu korumak ve ortak bir dil oluşturmak için kararlı ve taviz vermeyen yalın ve anlaşılabilir yol gösterici çözümler üretilmelidir. Yayalaştırma bütüncül bir planlama ile yapılmadığında birçok olumsuzluk ve sorun meydana getirmektedir.

Sonuç olarak, tasarımında kullanıcı memnuniyeti önemsenmeli, kullanıcı bildirimleri göz ardı edilmemelidir. Mevcut yapı stoku yenilenerek kullanıma kazandırılırken, benzer yenileme stratejilerine ve teşvik politikalarına yön gösterici olmalı, malzeme açısından insan ve çevreye zararlı olmayan, sürdürülebilir malzeme seçimine önem gösterilmelidir. Kentin yerleşim alanları gerek makro ölçekte gerekse mikro ölçekte planlanmalı, kent halkını önemseyen tasarım öğeleri bütün kent paydaşlarıyla birlikte gerçekleştirilmelidir.

KAYNAKLAR

[1] Arslan, P., (2017). Sürdürülebilir konut cephelerinin tasarım kriterleri üzerine bir inceleme: İngiltere örneği, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

[2] Alexander, C., (1987). A New Theory of Urban Design Constructing New York, Oxford University Press.

[3] Appleyard, D., (1981) Livable Streets, University of California Press, Berkeley.

[4] Brambilla,R., Longo, G., 1977. For Pedestrians Only, Planing, Design and Management of Traffic-Free Zones, Whitney Library of Design, New York

[5] Başarır, B., (2013). Binalarda Cephe Yenileme Gereksinimleri ve Teknikleri, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversites Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

[6] Baytin, Ç., (2004), "Görsel Çevrede Etki Çözümlemesi Ders Notları", Y.T.Ü., İstanbul.

[7] Botton, A., (2007). "Mutluluğun Mimarisi", Sel Yayıncılık, 2. Bakı, İstanbul, 79.

[8] Burden, E., (2000). "Element of Architectural Design", A Photographic Sourcebook, John Wiley&Sons, New York, USA, 215.

[9] Carmona, M., (2003). Heath, T., Oc, T., Tiesdell, S., "Public Places, Urban Spaces", Elsevier, New York.

[10] Carr, S., Francis, M., Rivlin, L.G. ve Stone, A.M., 1992. Public Space, Cambridge: Cambridge University Press.

[11] Cengiz, C.,Bartın Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi Tasarımının İrdelenmesi, Bartın Orman Fakültesi Dergisi, Bartın, (2011), 80-89.

[12] Çakmaklı, D., (1992). "Kentsel Çevrede Mekan ve Kentsel Mekan Kavramlarının İrdelenmesi", Mimarlık ve Şehircilikte Mekan,Yıldız Üniversitesi Yerleşme ve Mimarlık Bilimleri Uygulamalı Araştırma Merkezi

[13] Çınar, Z.,(1996). Kentsel Çevrede Mekan - Kentsel Mekan Kavramının İrdelenmesi ve Boğaziçi Mekanı, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

[14] Ebbert, T. (2010). "RE-FACE-Refurbıshment Strategıes For The Technıcal Improvement Of Offıce Facades", PHD Thesis, Delft University of Technology.

[15] ElSamadony, A., Hossny, O., ElHakeem, A. and Hussein, D. (2013)"An Asset Management System for Maintenance and Repair of Educational Buildings",

International Journal of Scientific & Engineering Research, Volume 4, Issue 6, June-2013, s. 2053- 2064.

[16] Erdolu, S., (2008). Diyarbakır diclekent bulvarı üzerinde bulunan konut yapılarındaki cephelerin imaj, kimlik ve anlam boyutunda değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, Dicle Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Diyarbakır.

[17] Erturan, B., (2014). Bina Yenilenmesine Karar Vermek için Kullanılabilecek Bir DeğerendirmeModeli, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, , İstanbul.

[18] Francis, M., 1989. 'Control as a dimension of public space quality', in Altman, I., and Zube, E.H., (eds.) Public Spaces and places, Human Behaviour, 10:147-171.(appleyerd sf 9)

[19] Giritlioğlu, C., (1991). Şehirsel Mekan Öğeleri ve Tasarımı, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul.

[20] Gültiken, T., (2010). Yayalaştırılmış Sokakların Kentsel Mekanda Başarısının Değerlendirilmesi İstanbul- Beyoğlu /İstiklal Caddesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

[21] Gür, V. (2007). Mimaride Sürdürülebilirlik Kapsamında Değişken Yapı Kabukları için Bir Tasarım Destek Sistemi, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

[22] Hacıhasanoğlu, O., 1996, "Kimlik Sorunu, Mimarlığın Evrensel ve Yerel Boyutları", Uluslararası 8. Yapı ve Yaşam'96, Kongre Kitabı, Mimarlık ve İletişim, BURSA, sf. 259.

[23] Hasol, D. (2002). Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü (8. Baskı). İstanbul: Yapı – Endüstri Merkezi Yayınları.

[24] Herzog, T., Krippner, R., Lang, W., 2004. Facade Construction Manual. Birkhäuser, Germany.

[25] http://www.abdurrahmanince.net/DisCephe.pdf, 25.11.2018

[26] https://www.google.com/maps, 18.01.2019

[27] https://www.izoder.org.tr/dosyalar/Bina-ve-Tesisatta-Isi-Yalitimi.pdf, 10.11.2018

[28] http://www.resmigazete.gov.tr, 01.02.2019

[29] http://www.samsunkulturturizm.gov.tr, 10.02.2019

[30] http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&kelime=CEPHE, 27.12.2018.

[31] İnceoğlu, M., (2007). Kentsel Açık Mekanların Kalite Açısından Değerlendirilmesine Yönelik Bir Yaklaşım: İstanbul Meydanlarının İncelenmesi, Doktora Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

[32] İpek N., Yılmaz C., Seylan A. (2016) Fotoğraflarla Samsun. Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür Yay., Samsun

[33] Jacobs, A.B.,(1996) (1993). Great Streets, The MIT Press.

[34] Kaçar, C., (2005) 1990 Sonrası Ankara Apartman Konutlarında Mimari imaj Arayışları: Çiğdem, Çukurambar ve Mustafa Kemal Mahalleleri, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

[35] Kaplan, H., Kaya, Ö.; 2002. “Askı-Geçit Sistemi: Kent Merkezi'nde Güvenlikli Ulaşım Mekanları'nın Düzenlenmesi'ndeki Yeri”, Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi'nde Sunulan Bildiri, Gazi Üniversitesi, Ankara.

[36] Karabay, H. (1993). Kentleşmede Etkin Bir Politika Yayalaştırma Araçları. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi. İstanbul.

[37] Karamanlıoğlu, Ş., (2011). “Enerji Etkin Bina Cephe Sistemlerine Yönelik Yaklaşımların İrdelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

[38] Kayıkçı A, (2000) Mahalleden Bölgeye Samsun. Aksiseda Matbaası, Samsun.

[39] Krampen M., & Öztürk M., & Saltık H.,(1978), “Eski ve Yeni Görünüşlerin Kişiler Üzerindeki Etkisi”, Tasarım ve İnsan Bilimleri.

[40] Krier, R., (1988), “Architectural Composition”, Academy Editions, London, 122-131.

[41] Marcus, Cooper, C. ve Francis, C., (1998). People places: design guidelines for urban open space, New York: John Wiley Son.

[42] Marshall, S., 2005: Streets and Patterns, Spon Press, Taylor&Francis Group.

[43] Moughtin, C.; OC, T. ; Tiesdell, S., 1999: Urban Design: Ornament and Decoration. Oxford: Butterworth Architecture.

[44] Mualla Kancıoğlu, “Kimlik ve Anlam Kapsamında Turizm Binalarına İlişkin Kullanıcı Değerlendirmeleri “Uludağ Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi, Cilt 10, Sayı 2, 2005.

[45] Moudon, A.V., 1991 (1987). Public streets for public use, with a foreword by Donald Appleyard, New York: Columbia University Press.

[46] Öncü, M. A.; 2009, “Yetmişli Yıllardan Günümüze Ankara Kent Yönetimlerinin Ulaşım Politikaları ve Uygulamaları”, TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Bülteni, No. 67, s. 4- 19.

[47] Özbilen, A. (2012). Kamusal alanların oluşturduğu arayüzlerin, fiziksel ve kavramsal nite) liklerine göre Berlin-Alexanderplatz örneğinde irdelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

[48] Peşken, C. (2015). Kamusal Bir Alan Olarak Cadde: Bağdat Caddesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

[49] Polatoğlu, Ç., (2012). Mimarlıkta Görsel Etki Değerlendirme Yöntem ve Teknikleri. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Basım- Yayın Merkezi

[50] PPS, 2008. Streets as Places: Using Streets to Rebuild Communities, Project for Public Spaces Publication, New Y ork; e-book: http://www.pps.org/pdf/bookstore/Using_Streets_to_Rebuild_Commun ities.pdf.

[51] Samsun Kent Müzesi Arşivi, Zafer Mahallesi, Atatürk Blv. No:22, 55060, Samsun

[52] Sanoff, H., (1974). “Measuring Attributes Of The Visual Environment, Designing For Human Behavior: Architecture And The Behavioral Sciences”, Edited By Jon Lang, University Of Pennsylvania.

[53] Schittich, C. (2001). In Detail: Building Skins – Concepts, Layers, Materials. Basel; Boston; Berlin: Birkhäuser.

[54] Serlio S., 1982. The Five Books of Architecture, unabridged reprint of the English edition of 1611, Dover Publications, New York, Second Book, The Third Chapter, Fol. 25 and Fol. 26.

[55] Sınmaz, S. (2008). Kentsel mekanda iletişim ve iletişim teknolojilerinin gelişimi perspektifinde kentsel kamusal mekan tasarımına bakış. Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.

[56] Suher, H. vd.; 1990. "Kentsel Yaşam Alanında Yaya-Taşıt İlişkileri", 3. Toplutaşım Kongresi Bildiriler Kitabı, s. 247-260, Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara.

[57] Stefanou, J. (1992) Environmental Iconolgy. A Tool for Analysis for the Qualitative Improvement and TouristicDevelopment of Places, Tourism and the Environment, pp.35-41, Eds.Briassoulis, H. And Straaten J.V.D., Kluwer Academic Publishers, London

[58] Smithson, A. ve Smithson, P., (1967). Urban Structuring, Studio Vista, London.

[59] Şenyiğit, Ö., (2010). Biçimsel ve anlamsal ifade aracı olan cephelerin değerlendirilmesine yönelik bir yaklaşım: İstanbul'da Meşrutiyet ve Halaskargazi Caddeleri'ndeki Cephelern İncelenmesi, Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.

[60] Şenyiğit,Ö ve Altan,İ.,2011, "Anlamsal İfade Aracı Olan Cephelerin Değerlendirilmesine Yönelik Bir Yaklaşım: İstanbul'da Meşrutiyet Caddesi'ndeki Cephelerin İncelenmesi, "Megaron, 6,3 (Aralık 2011)

[61] Rapoport, A. (1982) The Meaning of the Built Environment, The University of Arizona Press, Tucson.

[62] Rapoport, A., (1990). The Meaning of the Built Environment, Tucson, University of Arizona Press (Revised Edition).

[63] Rassmussen, S. E., 1994, "Yaşanan Mimari", Remzi Kitapevi, İstanbul.

[64] Uslu H.O., (2013) 11. Ulusal Tesisat Mühendisliği Kongresi s:1837-1843.

[65] Üzmez, E. (2009). Büyük caddelerin gelişimi ve çağdaş tasarım kriterlerince değerlendirilmesi İstanbul, Şişli Cumhuriyet ve Halaskargazi Caddeleri Örneği Yüksek lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

[66] Vitruvius, P., 2005. Vitruvius : mimarlık üzerine on kitap, çev. Suna Güven; bilim ed. Fikret Yeğül, dil ed. Bülent Artamlı, Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı Yayınları.

[67] Yavuz, A., (2009) Kentsel Yaya-Alışveriş Sokaklarında Geçirgenlik Kavramının İrdelenmesi:Doğu Karadeniz Örneği, Doktora Tezi, K.T.Ü., Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.

[68] Yazıcıoğlu Halu, Z., (2010))''Kentsel Mekan Olarak Caddelerin Mekansal Karakterinin Yürünebilirlik Bağlamından İrdelenmesi Bağdat Caddesi Örneği İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul.

[69] Zülkadiroğlu, D., (2013)''Mimari cephe temsillerinin kullanıcı algısına etkisinin incelenmesi'',Kültür Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

EK-A

ANKET FORMU

	ANKET SORULARI
1	**Çiftlik Caddesi yenileme/değişim projesini gerekli buluyor musunuz?** [ ] Evet [ ] Hayır [ ] Fikrim yok
2	**Çiftlik Caddesi'nin yayalaştırılmasından memnun musunuz?** [ ] Evet [ ] Hayır [ ] Fikrim yok
3	**Çiftlik Caddesi'nin yeniden araç trafiğine açılmasını ister misiniz?** [ ] Evet [ ] Hayır [ ] Fikrim yok
4	**Çiftlik Caddesi'nin hangi halini tercih edersiniz?** [ ] Yenilenmeden önceki [ ] Yenilenmiş [ ] Fikrim yok
5	**Yenilenen Çiftlik Caddesi size ne hissettiriyor?** [ ] Huzur - Ferahlık [ ] Sıkıntı - Kasvetli
6	**Yenilenen bina cephelerini estetik buluyor musunuz?** [ ] Evet [ ] Hayır
7	**Yenilenen bina cephelerini nasıl değerlendirirsiniz?** [ ] Soğuk - Karmaşık [ ] Sıcak - Düzenli [ ] Fikrim yok
8	**Yenilenen bina cephelerinde hangi malzemenin kullanıldığını düşünüyorsunuz?** [ ] Ahşap [ ] Plastik [ ] Metal [ ] Sıva [ ] Diğer [ ] Fikrim yok
9	**Yenilenen bina cephelerini yangın güvenliği açısından uygun buluyor musunuz?** [ ] Evet [ ] Hayır [ ] Fikrim yok
10	**Yenilenen bina cephelerinin birbirine benzemesini olumlu karşılıyor musunuz?** [ ] Evet [ ] Hayır [ ] Fikrim yok
11	**Yenilenen bina cephelerini Çiftlik caddesine uygun buluyor musunuz?** [ ] Evet [ ] Hayır [ ] Fikrim yok
12	**Yenilenen bina cephelerinde dikkatinizi çeken bozulmalar/hasarlar var mı?** [ ] Evet [ ] Hayır [ ] Fikrim yok

13	**Yenilenen Caddenin engellilerin kullanımı için uygun olduğunu düşünüyor musunuz?** [ ] Evet [ ] Hayır [ ] Fikrim yok
14	**Caddede nelerin bulunmasını istersiniz?** [ ] Sanat Panoları [ ] Güncel Afişler [ ] Fotoğraflar [ ] Sergiler [ ] Reklam Afişleri [ ] Sokak Müzisyenleri [ ] Diğer (belirtiniz) ……
15	**Caddede sizi rahatsız eden en önemli konu hangisidir?** [ ] Bina cephelerinin tek tipleştirilmesi [ ] Caddenin araç trafiğine kapatılması [ ] Yenileme maliyetinin yüksek olması [ ] Diğer (belirtiniz) …….. [ ] Fikrim yok

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı	:Burcu YAZICI
Doğum Tarihi ve Yeri	:12.09.1989, Samsun
Yabancı Dili	:İngilizce
E-posta	:burcuyazici90@gmail.com

ÖĞRENİM DURUMU

Derece	**Alan**	**Okul/Üniversite**	**Mezuniyet Yılı**
Y. Lisans	İnşaat	Yıldız Teknik Üniversitesi	2015
Lisans	Mimarlık	İstanbul Aydın Üniversitesi	2013
Lise	Sayısal	Samsun Atatürk Anadolu Lisesi	2008

İŞ TECRÜBESİ

Yıl	**Firma/Kurum**	**Görevi**
2014-2015	Özyazıcı- Karadeniz Örme,Yalı Ataköy Projesi	Mimar

YAYINLARI

Bildiri

1. Yazıcı, B., Avlar E.,(2019). ‘’Kentsel mekanlarda yayalaştırma ve bina cephelerinin yenilenmesi: Samsun Çiftlik Caddesi Örneği’’ 1. Mimarlık ve Şehircilik Sempozyumu, 28-29 Mart, s. 24-25, İstanbul