

Cephe Düzenlemeleri Üzerinden Sokaklardaki İnsan Dolaşımının Artırılmasına Yönelik bir Yaklaşım: Yaşayan Sokaklar

Sennur HİLMİOĞLU^{1*}

¹Haliç Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, İstanbul, Türkiye

Geliş Tarihi: 30.05.2018

***Sorumlu Yazar e mail:** sennurhilmioğlu@gmail.com **Kabul Tarihi:** 26.07.2018

Özet

Kentte yürürken, mekânlar arasında hareket halinde olma fırsatı kazanılmaktadır. İnsan, ancak yürüyerek kendi mekânının sınırlarını değiştirebilmektedir. Çalışmanın amacı, kent içerisindeki yayaların cepheleri algılamasını arttırabilecek düzenlemeler yapılmasıdır. Araştırmaya kentin ve insan davranışlarının eş güdümlü olarak irdelenmesiyle başlanmıştır. İlk olarak İstanbul'da, Gaziosmanpaşa bölgesinde biri insan dolaşımının fazla, diğeri az olduğu iki sokak belirlenmiştir. Yayaların yalnızca ana sokaklarda yoğunlaşmamasını ve ara sokaklara da yayılmasını sağlamak hedeflenmektedir. Araştırma kapsamında gözlem yapılmıştır ve yerleşimde kalıcı olan esnafın, sokak sakinlerinin ve bölgeden geçen insanların görüşleri alınmıştır. Çalışmada incelenen sokaklar, gözlem ve güncel sorunlardan yola çıkılarak değerlendirilirken, nicel veriler ile ulaşılabilecek sınırlar kapsam dışında bırakılmaktadır. Bu çalışmanın sonucunda, insanların genel istekleri ve şikâyetleri değerlendirilerek uygulanabilir öneriler geliştirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Mimarlık, Kent, Sokak, Cephe, Yaya.

An Approach for Increasing Human Circulation on the Streets by Making Facade Arrangements: Living Streets

Abstract

While walking in the city, there is a chance of being in motion among the spaces. Man can only change the boundaries of his space, on foot. The aim of the study is making arrangements that would increase the facade perception of the pedestrians in the city. The study began with a research of an urban area and human behavior in a coordinated manner. Firstly, two streets were identified in İstanbul, in

Gaziosmanpaşa region. One of the Street has high human circulation and the other is low. It is aimed that the pedestrians do not concentrate only on the main streets and spread to the alleys. Observations were made within the scope of the survey and opinions of shopkeepers, street residents and people passing through the area were taken into account. While examined streets are evaluated with the consideration of observations and recent problems, the limits to be reached with quantitative data are excluded. Finally; a method for evaluate people's general requests, complaints and develop applicable proposals for the streets has been established.

Keywords: Architecture , City , Street , Facade , Pedestrian.

1. Giriş

İnsan, çevresinden etkilenen, çevresini değiştiren ve buna göre kendi de değişen ekosistemin en etkili parçasıdır. Çevre kavramı, farklı insanlar ve sosyal gruplar için geçmiş yaşam deneyimlerine, bugünkü yaşam koşullarına ve geleceğe yönelik beklentilerine bağlı olarak farklı anlamlar taşır. Yirminci yüzyılda sürekli artan yaygın kentleşme, doğal alanların kentlerden ve günlük yaşamdan kopması ile insanın içinde bulunduğu çevre 'kent' adını almış ve beraberinde gerek doğa için gerek insan için sorunları beraberinde getirmiştir. Kentler hızla gelişmekte, yapılaşmakta ve mekanikleşmektedir. Bu gelişme ve yapılaşma sırasında, insanoğlunun doğa ile iç içe bulunmaktan psikolojik ve fiziksel sağlık açısından çeşitli faydalar elde ettiği inancı unutulmaya başlanmıştır. Günümüzde, geleceği tehlikede olan doğanın varlığının ve öneminin farkına varılmaya başlanmıştır. Doğa ile iç içe olmanın, onu korumanın çareleri aranmaya başlanmıştır. Kent ortamındaki yayanın gün içinde bulunduğu noktaları sadece mecbur kaldığında kullandığı geçiş noktaları olarak algılaması, kentsel mekânların giderek boşalmasına, sosyalleşmenin azalmasına ve çevre bilincinin kaybolmasına neden olmuştur. İnsan, tekrar çevre ile bütünleşmelidir. Doğa, yeniden anlaşılmalı ve yeniden anlamlandırılmalıdır. Kentsel mekânlar bu amaçla düzenlenmelidir. Kentsel mekânlar, binalar dışında kalan geçiş bölümleridir (Şekil 1). Kentsel mekânlardan, yaşayanların gereksinimlerine cevap vermesi ve

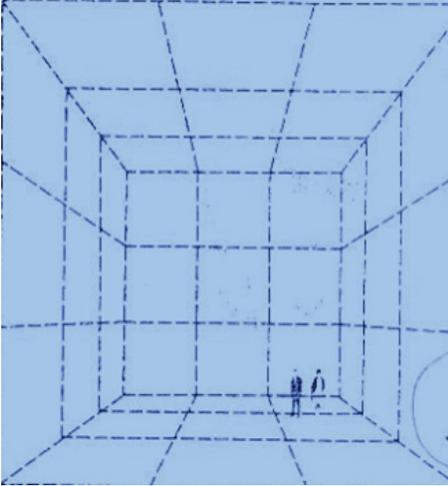
insanları bu mekanları daha sık kullanmaya teşvik etmesi beklenmektedir. Bu nedenle kentsel mekânların, çevre bilincini oluşturacak şekilde düzenlenmesi gerekmektedir. Çevre bilincinin oluşması için hiyerarşik olarak mekanların özelden genele açılması uygundur. Nitelikli hiyerarşik düzenlemelerde mekân, kendinden daha geniş açıklığa yönlenecek biçimde konumlandırılmalıdır [1]. Mekanlar arasında süreklilik sağlamak önemli olmaktadır. Sürekliliğın sağlanması için kamusalda özele, açıktan kapalıya, içten dışa olacak şekilde geçişler sağlanmalıdır.



Şekil 1. Kentsel mekânlar.

Yapısal çevre ancak insanların algılayabildiği sürece vardır. Buna göre, insan “mimari etken” iken, yapısal çevre ise ancak taşıyıcı, yani “mimarının nesnesi” olabilir. Barnett’ın belirttiği gibi günümüz kenti, kasti olmasa da tekil amaçlarla alınmış kararların hesaplanamamış, kestirilememiş ya da göz ardı edilmiş yan etkilerinin bir ürünüdür [2]. Sınırların, kentlerin, sokakların arasındaki insan, ‘yaya’ sıfatında algılanmaktadır. Kent içerisinde ‘yaya’ olarak algılanan insan, binaların, araçların, düzensiz cephelerin, asfaltın arasında sıkışıp kalmıştır. İnsan,

çevre bilincini unutarak kimliksiz bir ortamda stres ile iç içe yaşamak zorunda bırakılmıştır. Araştırmanın ana fikri, insanın var oluşundan beri tanık olduğumuz duvar-döşeme-tavan üçlemesinden beslenmektedir (Şekil 2). Tarihte bunun en eski örneği, M.Ö. 3000'lerde İngiltere'de yer alan Stonehenge'de görülmüştür. Bir mekânın parçaları olan bu üç unsur kent içerisinde cepheler-asfalt-atmosfer olarak ele alınmıştır (Şekil 3). Dolayısıyla, cepheler iç ve dış arasındaki ilişkiyi düşünmemiz için bize bir araç olmuştur. Bu çalışmada, mimari etken olan insan ile mimari nesne olan cephenin ilişkisi irdelenmiştir.



Şekil 2. Duvar-Döşeme-Tavan.



Şekil 3. Cephe-Asfalt-Atmosfer.

2. Amaç

Çalışmanın amacı; bugünün imkân sınırlarını zorlamadan, geleceğin kentleri ile ilgili bir görsel senaryo oluşturmaktır. Kent, daha az aracın olduğu, insanları yaşayan cephe katmanlarının karşıladığı ve yayanın daha önemli olacağı bir sistem olarak kurgulanmıştır. Şehrin, bir gezinti yeri gibi rahatlatıcı etki yaratacağı ve yayaların çevresiyle etkileşim içine girmesine fırsat vereceği düzenlemelerin ön plana çıkarılması amaçlanmıştır. Bu düzenlemelerin yaygınlaşması ile sokakları

arabaların izin verdiği ölçüde kullanabilen yayalar kentin asıl sahibi olma fırsatı yakalayacaklardır. Sosyal çevresiyle uyumlu olamayan insanın, doğal çevresiyle uyumlu olması mümkün değildir. Çalışma kapsamında bu düşünceden yola çıkılarak, bireylere çevrelerine karşı daha duyarlı olma bilincini verecek önerilerin sunulması amaçlanmıştır. Yaya Dernekleri bu konuda dünyanın gelişmiş ve gelişmekte olan birçok ülkesinde faaliyetlerini sürdürmektedir (Şekil 4). Örneğin; ‘Living Streets’ adı ile İngiltere, İskoçya, Amerika ve Yeni Zelanda gibi birçok ülkede eş kaygılı faaliyetler sürdürülmektedir [3]. Bu faaliyetler kent içinde yayaların rahat ve güvenli şekilde yürüyecekleri kaldırımlar, faydalanabilecekleri duraklarla ilgilenmektedir. Yürüme esnasında yeni deneyimler edinilmesine katkıda bulunmak amaçlanmaktadır. Bunu gerçekleştirmek ve yayayı yürümeye teşvik etmek için, yeni yüzeyler ve cephe düzenlemelerin yaratılması amaçlanmaktadır. Günümüzde büyük ve kalabalık kentlerde yürümek te-dirgin edici bir eylem olmaya başlamıştır. Bu yüzden insanlar kendilerini sokaklara yabancı hissetmektedir. Bunun nedeni; yaya geçişinin olduğu alanlarda uygun düzenlemelerin olmaması, yayaların yürüyüşleri boyunca gereksinim duyacağı donanımların eksikliği ve sokakların yalnızca motorlu araçların hâkimiyetinde olmasıdır.



Şekil 4. Cephe-Asfalt-Atmosfer [3].

Teknolojinin insan hayatını kısıtlamaması için düzenlemeler yapmak amaçlanmaktadır. Kenti, araç trafiğinin egemenliğinden kurtarıp, kentteki toplumsal hayatın zenginleşmesine ortam hazırlayacak yaya odaklı bir mekâna dönüştürebilmek hedeflenmiştir. Kent merkezindeki meydan, cadde, sokak, kentsel mekâna sınır oluşturan yapı

cephelerinin kısmi düzenlemelerini kapsayan ve kentsel yaşam kalitesinin artmasını sağlayacak bir rehabilitasyon çalışmasının yapılması amaçlanmıştır. Bir kentteki mekân kurgusunun kalitesi, o kentteki sosyal yaşantı düzeyini etkilemektedir. Kenti kullananların, kamusal alanlarda sosyal ve kültürel aktivite odaklı kentsel mekânlara ulaşmayı, kentteki toplumsal hayat yoksulluğunun göstergelerinden biri olabilmektedir. Kentin asıl dolaşım sitemini oluşturan yayaların, mekânların fiziksel, sosyal ve ekonomik açıdan farklı kazanımlar elde etmesini sağladığı unutulmamalıdır. Çalışma kapsamında, yaşlıların, çocukların, çalışanların, ev hanımlarının kentsel mekânı kullanabilecekleri, kendileri için tasarlanmış ve sosyalliği artırıcı etkisi olan düşünce ürünü düzenlemeler yaratmak hedeflenmiştir. Sosyalleşemeyen, kendisine kent içerisinde güvenli ve özgün bir yer bulamayan insanın çevresiyle bağlarını koparmaması adına öneriler sunulacaktır. Çevre bilinci, ekoloji biliminin temelini oluşturan önemli unsurlardan biridir. Bu öneriler ile çevre bilincinin oluşacağı savunulmaktadır. Yaya, deneyimlediği mekana kendinden bir yorum katacaktır. Aynı mekânı daha sonra deneyimleyecek yayalar ise var olan yoruma yenilerini ekleyecektir. Amaç, insanların kendilerini kente ait hissetmelerini ve yaşadıkları evreni sahiplenmelerini sağlamaktır. Evrenin gidişatına karşı hissettiğimiz duyarlılık oranı, çevre bilinci ile doğru orantılı gelişmektedir. İnsan için fayda sağlayacak her düzenlemenin ‘ekolojik’ olduğu düşünülerek, yaya odaklı kent düzenlemeleri oluşturmak amaçlanmaktadır.

3. Materyal ve Metot

Büyüyen, gelişen kentler her geçen gün çeşitli kent sorunlarının baskısı altında kalmaktadır. Bu nedenle, kentsel sorunların başında nüfus kirliliği gelmektedir. İstanbul’un nüfusunun 11 milyon 8 bin 790 ve İstanbul’un en kalabalık ilçesinin 912.405 kişi ile Gaziosmanpaşa olduğu belirtilmektedir [4]. Çalışma alanı olarak seçilen pilot bölge; Gaziosmanpaşa’dır (Şekil 5). Bu bölgenin seçilme nedeni, bölgede

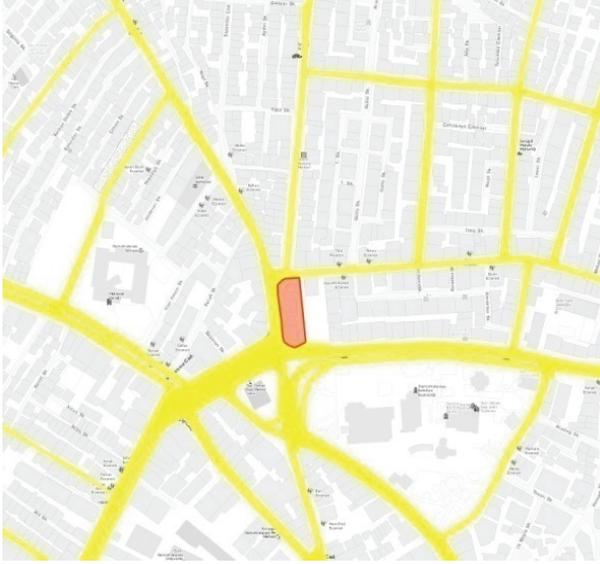
tasarlanmış düzenlemelere ihtiyaç duyulması, araç hâkimiyetindeki sokaklar ve yayaya ait alan bulunmamasının bölge sakinleri üzerinde yarattığı sıkıntıdır. Çalışmanın yöntemi, literatürün taranması, pilot bölgede gözlem yapılması ve bölgenin fotoğraflanması şeklindedir. Araştırma kapsamında pilot bölgede Kasım 2017 tarihinde gözlem yapılmış, seçilen sokaklar fotoğraflanmış ve mevcut durum üzerine eskizler çizilmiştir. Çalışmada incelenen sokaklar, gözlem ve güncel sorunlardan yola çıkılarak değerlendirilirken, nicel veriler ile ulaşılabilecek sınırlar kapsam dışında bırakılmıştır. Pilot bölgede, en temel gereksinim yaşam ve mekân kalitesini arttırabilmektir. Kenti algılamak ve kente dâhil olma yönünde yeni açılımlar yapabilmek önemli olmaktadır. Bölge içi ‘dolaşım, erişim, iletişim, paylaşımı’ sağlayabilmek gerekmektedir. Dönüştürülebilir, uyarlanabilir, yerine göre düzenlenebilir cephe fikri yaratarak, yayaların çevrelerine olan ilgilerini arttırmak hedeflenmektedir.



Şekil 5. Gaziosmanpaşa Bölgesi [5].

Gaziosmanpaşa bölgesinde, ara sokaklar merkeze ışınsal bir aks sistemiyle bağlanmaktadır (Şekil 6). Merkezden ulaşılan ana caddelerde, Kasım 2017 tarihinde, belirli günlerde ve günün belirli saatlerinde insan yoğunluğunu saptamak amaçlı bir araştırma yapılmıştır

(Şekil 7). Hem ana caddelerde hem de ara sokaklarda insanlara servis, ticaret, hobi, rekreasyon ve kültür sunacak yeni ünitelerin tasarlanması hedeflenmektedir.



Şekil 6. Gaziosmanpaşa bölgesindeki ana cadde aksları [5].

Yaya, çalışma kapsamında sunulacak yeni düzenlemelerle kendisini kente dâhil hissedecek, algısı artacak ve çevresini inceleme fırsatı bulacaktır. Cephelerin yoğun kullanımı ile sokaklarda yaya yoğunluğu artacaktır. Bu sokaklar, zamanla araçlar tarafından daha az kullanılan güzergâhlar haline gelecektir.



Şekil 7. Ana cadde ve ara sokak aksları [5].

4. Bulgular ve Tartışma

Çalışma kapsamında, bir ana cadde örneği ve bir ara sokak örneği seçilmiştir. Bölgede Kasım 2017 tarihinde yapılan araştırma sonucu, belirli vakitlerde insan yoğunluğunun fazla olduğu belirlenen Bağlarbaşı Caddesi üzerinde çalışılmıştır. Bağlarbaşı Caddesi, Gaziosmanpaşa merkezine bağlantısı olan bir ana cadde örneğidir (Şekil 8). Cadde, hafta sonları ve hafta içi günlerin belirli zamanlarında yoğun olmaktadır. Bu cadde, insanların kültürel ve sosyal aktiviteler için kullandıkları bir alan olmamaktadır. (Şekil 9). Bu caddenin işlevini geliştirerek daha aktif kullanılan bir yer haline getirmek hedeflenmektedir (Şekil 10). Yüce Sokak ise, insanların yalnızca geçiş yeri olarak kullandıkları bir ara sokak örneğidir. Birçok dükkânın kepenklerinin kapalı olduğu gözlemlenmiştir. Sokağın daha fazla insan tarafından kullanılması için öneriler sunulmuştur.



Şekil 8. Bağlarbaşı Caddesi ve Yüce Sokak, Gaziosmanpaşa [5].

4.1. Bağlarbaşı Caddesi

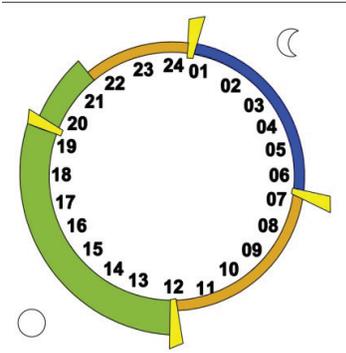


Şekil 9. Bağlarbaşı Caddesi Sol Cephe.

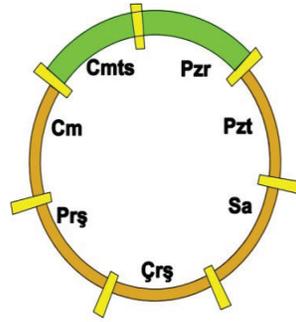


Şekil 10. Bağlarbaşı Caddesi Sağ Cephe.

Yapılan gözlemler sonucu Bağlarbaşı caddesini işe ve okula gidenler kullanmaktadır. Cadde, sabah saatlerinde geçiş yeri olarak kullanılmaktadır. (Şekil 11). 12.00'dan gece 21.30'a kadar caddenin kullanımını artmaya başlamakta ve azalarak gece yarısına kadar devam etmektedir (Grafik 1). Ayrıca hafta sonunda çalışmayanlar ve öğrencilerin de katılmasıyla sokağı kullananlar artmaktadır (Şekil 12) (Grafik 2).

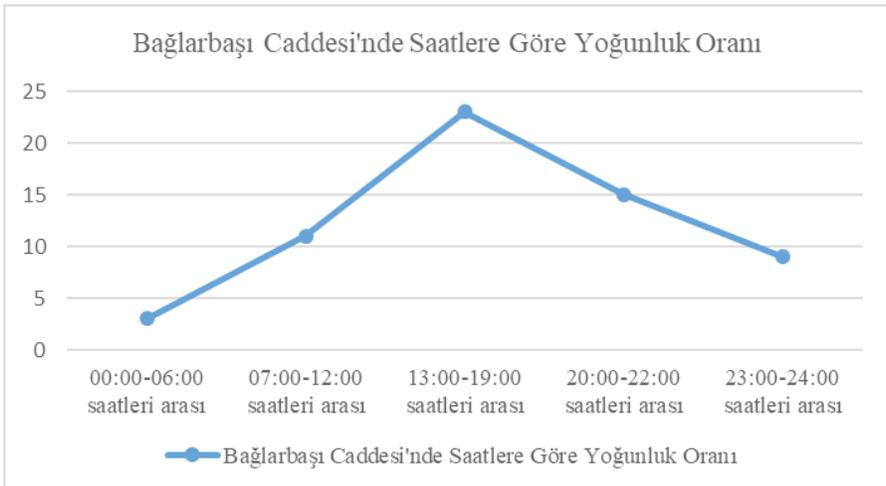


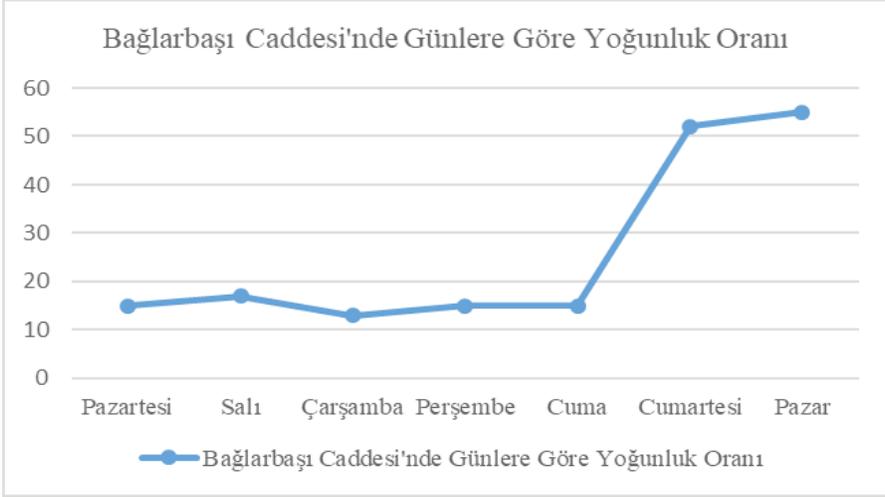
Şekil 11. Bağlarbaşı Caddesi'nde saatlere göre insan yoğunluğu.



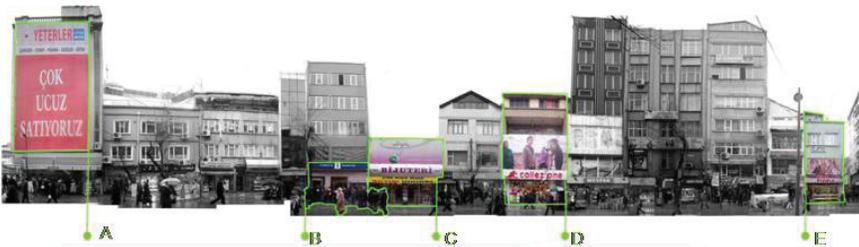
Şekil 12. Bağlarbaşı Caddesi'nde günlere göre insan yoğunluğu.

Grafik 1. Bağlarbaşı Caddesi'nde saatlere göre yoğunluk oranı.



Grafik 2. Bağlarbaşı Caddesi'nde günlere göre yoğunluk oranı.

Bağlarbaşı Caddesi için yapılan öneriler ile cadde rahatlatıcı bir gezinti alanına dönüşmektedir. Bu yüzden tasarlanan düzenlemelerde, insanlara nefes aldırarak yeşil alanlara ve bitkilendirilmiş yüzeylere yer verilmiştir (Şekil 13). Bitkilendirilmiş yüzey, karbondioksiti emerek ve havadaki su dolaşımını sağlayarak, insanları doğada dolaşıyormuş gibi hissettirecektir (Şekil 14). Ayrıca banka önünde her zaman bekleyen insanlar olduğu gözlemlenmiştir. Bu insanların ayakta beklememeleri için kentsel oturma öğeleri tasarlanması önerilmiştir (Şekil 15). Bu durum, aynı zamanda insanların bekleme süresinde yeni insanlarla tanışıp sosyalleşmesini sağlayacaktır.

**Şekil 13.** Öneri sunulacak cepheler.



Şekil 14. Öneri A.



Şekil 15. Öneri B.

Bankada bekleyen kalabalığın ve aynı zamanda acil işi olanların faydalanabileceği mobil internet standının yapılması önerilmektedir (Şekil 16). Bu stant, iş günlerinde ve cadde kullanımının yoğun olduğu saatlerde faaliyete geçirilerek, insanların teknolojiye ulaşımını kolaylaştıracaktır. Ayrıca bu stant, evinde bilgisayar olmayan çocuklara ve Gaziosmanpaşa'da yaşayan ev hanımlarına internet kullanımı sunacaktır.

Cadde kullanımının yoğun olduğu saptanan hafta sonunda ve yaz günlerinde dönüşümlü olarak kullanılabilir projeksiyon ekranları kurulması önerilmektedir. Mobil sergi alanları ile kültür, halkın daha ulaşabileceği alanlara taşınmış olacaktır (Şekil 17). Taşınabilir ve dönüştürülebilir cephe önerileri ile fonksiyonlar birbiriyle karışacak ve özdeşleşecektir.



Şekil 16. Öneri C.

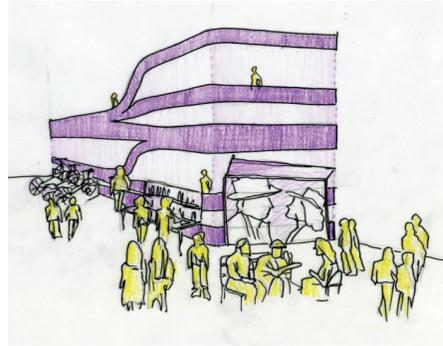


Şekil 17. Öneri D.

Caddede mobil mimari ile tasarlanmış, çok işlevli stantlar ile ürüne ulaşım kolaylaşacaktır. İnsan geçişinin arttığı öğlen saatlerinde çeşitli yiyeceklerin alınabileceği stantlar ile taze yiyeceğe ulaşım kolaylaşacaktır (Şekil 18). Yazın ve hafta sonlarında çocukların tatil günlerini değerlendirebileceği çeşitli gezici tiyatrolar ile cadde yaşar hale gelecektir. Bağlarbaşı Caddesi için tasarlanan öneriler, diğer ana caddelerin de kullanımına sunulurarak bölgede yaşayan halk için farklı işlevleri evlerinin yakınında bulma imkânı tanıyacak ve sokakları daha sıklıkla kullanmalarını sağlayacaktır (Şekil 19).



Şekil 18. Öneri E.



Şekil 19. Projeksiyon Ekranı Önerisi.

4.2. Yüce Sokak

Yüce Sokak, Gaziosmanpaşa'daki ara sokak örneklerinden biridir. Bu sokağı insanlar genellikle geçiş amaçlı kullanmaktadır (Şekil 20). Bu nedenle sokağın kullanıcıları yalnızca sokakta ve civarlarında yaşayanlardır (Şekil 21). Çalışma kapsamında, ara sokağın daha sıklıkla kullanılabilir hale gelmesi için öneriler sunulacaktır.

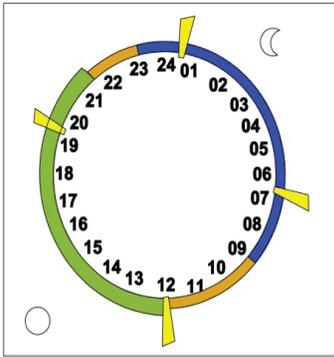


Şekil 20. Yüce Sokak Sol Cephe.

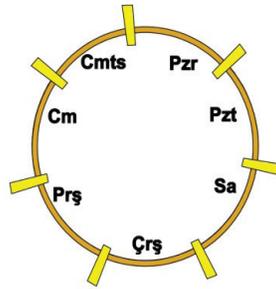


Şekil 21. Yüce Sokak Sağ Cephe.

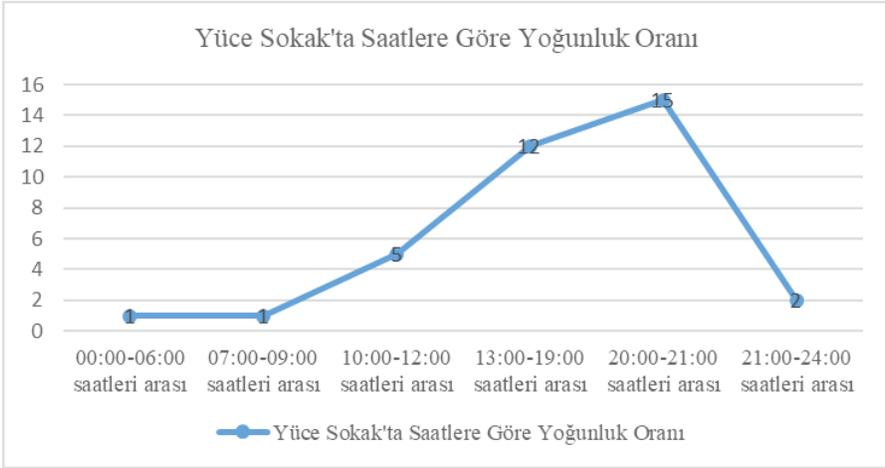
Çalışma kapsamında yapılan gözlemler sonucu, ara sokakların hafta içi ve hafta sonları sadece geçiş yeri olarak kullanıldığı görülmüştür (Şekil 22). Gün içinde ise, ana sokaklarda, kalabalık saat 07.00'da baslarken ara sokaklar daha geç saatlerde kullanılmaktadır (Grafik 3). Ancak 12.00'den sonra sokağı kullanan insan sayısı artmaktadır (Şekil 23). Ara sokaklar bir aktivite içermediği için günün en kalabalık saatinde dahi geçiş yeri olarak kullanılmaktadır (Grafik 4). Ara sokakların, günün her saatinde kullanılması için düzenlemeler yapılacaktır.



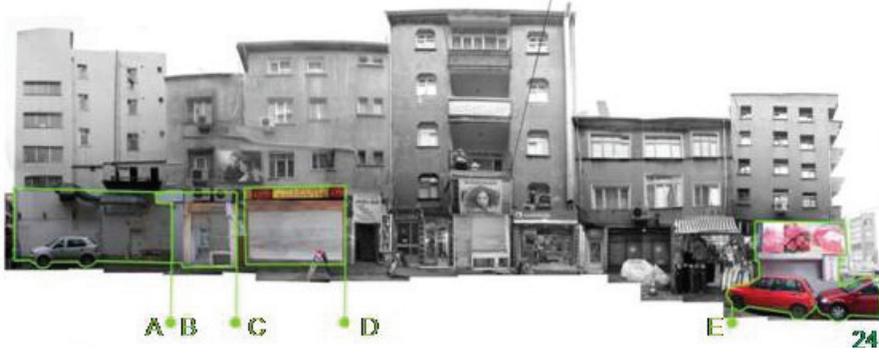
Şekil 22. Yüce Sokak'ta saatlere göre insan yoğunluğu.



Şekil 23. Yüce Sokak'ta günlere göre insan yoğunluğu.

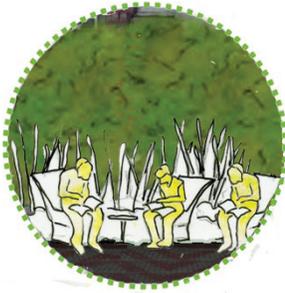
Grafik 3. Yüce Sokak'ta saatlere göre yoğunluk oranı.**Grafik 4.** Yüce Sokak'ta saatlere göre yoğunluk oranı.

Ana caddelerin ve ara sokakların farkı; ara sokakların daha özel kullanım alanları olmasıdır. Bunun nedeni; ara sokakların daha çok ev sakinlerine, ana caddelerin ise esnaflara ait olmasıdır. Kamusal alanlara geçiş, yarı-özel ve yarı-kamusal mekânlarla yapılmalı, kesin ve sert geçişlerden kaçınılmalıdır [1]. Mekânlar arasındaki geçişlerin sert olmaması için ara sokakların dolaşımında artış sağlanması gerekli olmaktadır.



Şekil 24. Öneri sunulacak cepheler.

Yüce Sokak'ta boş ve kötü görünümlü cephelerin önündeki boşluk alan için bir okuma köşesi tasarlanması önerilmiştir (Şekil 24). Bu cepheyi yeşillendiren halkın mobil kitap standından alacakları kitapları okumak için tasarlanmış bir alan olarak kullanılması önerilmektedir (Şekil 25). Aynı boş alan için bir başka öneri; hobi bahçesi olarak kullanılmasıdır. Böylece ev hanımları için üretim yapma imkânı olacaktır ve yetiştirilen sebzeler mobil stantlarda satılarak (Şekil 26), diğer sokak sakinlerinin taze sebze alabileceği bir alternatif mekân olacaktır (Şekil 27).



Şekil 25. Öneri A.



Şekil 26. Öneri A.



Şekil 27. Öneri B.

Ara sokakta da, ana caddedeki gibi yoğun araç dolaşımını tespit edilmiştir ve mevcut durum eskizleri çizilmiştir (Şekil 28). Yayanın yürürken algısı genişletilecek ve yaya doğayla buluşturulacaktır. Yürümenin bir kültür olduğunu hissettirmek hedeflenmektedir (Şekil 29).



Şekil 28. Mevcut durum eskizi.



Şekil 29. Öneri E.

5. Sonuçlar

İnsan kentte yürürken, mekânlar arasında hareket halinde olma fırsatı kazanır. İnsan ancak yürüyerek kendi öykü-ötesini yaratan mekânın bulanıklaşmasıyla sınırlarını değiştirebilmektedir [6]. Çalışmanın amacı, kentsel değişimin görsel boyutunu ele alarak, kent içerisindeki yayaların bina cephelerini algılamasını arttırabilecek düzenlemeler yapılmasına önem verilmektedir. Araştırmaya kent ve insan davranışlarının eş güdümlü olarak irdelenmesiyle başlanmıştır. İstanbul'da, Gaziosmanpaşa bölgesi, pilot bölge olarak belirlenmiştir. Çalışmanın yöntemi; literatürün taranması, pilot bölgede gözlem yapılması ve bölgenin fotoğraflanması şeklindedir. Araştırma kapsamında pilot bölgede gözlem yapılmış, seçilen sokaklar fotoğraflanmış ve mevcut durum üzerine eskizler çizilmiştir. Çalışmada incelenen sokaklar, gözlem ve güncel sorunlardan yola çıkılarak değerlendirilirken, nicel veriler ile ulaşılabilecek sınırlar kapsam dışında bırakılmıştır. Sonuç olarak; çalışma kapsamında, kötü görünümlü cepheler ve işlevsiz yüzeyler, yaşayan cepheler olarak yeniden tasarlanmıştır. Araçların yalardan çaldığı alanların yeniden yayalara sunulması üzerine sosyalleştirmeyi amaçlayan önerilerde bulunulmuştur.

Kaynaklar

- [1] Alexander, C., Neis, H., Anninou, A. ve King, I., *A New Theory of Urban Design*. Oxford University Press. New York: (1977) s. 74, s. 83.
- [2] Barnett, J., *An Introduction to Urban Design*, HarperCollins Publishers, New York: (1982) s. 223.
- [3] <http://www.livingstreets.org.nz>, (Erişim Tarihi: 22.05.2018).
- [4] <http://www.medyafaresi.com/haber/>, (Erişim Tarihi: 22.05.2018).
- [5] <http://www.haritamap.com/ilce/gaziosmanpasa-istanbul>, (Erişim Tarihi: 28.05.2018).
- [6] De Certau, M., *The Practice of Everyday Life*. University of California Pres. Berkeley, (1984) s. xxiii.

