

Makale Türü: Araştırma Makalesi

KENTSEL BOŞLUKLARIN MEKÂNSAL NİTELİĞİNİN SOSYO-MEKÂNSAL ANALİZİ: DÜZCE SPOR SOKAK ÖRNEĞİ

Nuray ÖZKARACA¹, Hakan ARSLAN²

ÖZ

Kentler morfolojik açıdan doluluk ve boşluklardan oluşan dinamik bir yapıdadırlar. Doluluklar, kentteki yapı stokunu tanımlarken boşluklar ise parklar, meydanlar, sokaklar, avlular şeklindeki kentsel açık mekânları oluştururlar. Günümüz kentlerinde, özellikle de kent merkezlerinde nüfus artışı ve hızlı yapılaşmaya bağlı olarak kentsel boşluklar azalmakta ve dolu-boş dengesinde bozulmalar ortaya çıkmaktadır. Kentsel çevrede nitelik sorununa neden olan bu güncel durum gündelik hayatta somut olarak mekânsal izler şeklinde gözlemlenebilmektedir. Bu niteliksel sorunlar yaşamın geçtiği kentsel çevrelerin mekânsal kalitesini olumsuz yönde etkilemektedir. Kentlerde yaya hareketlerinin en yoğun yaşandığı kentsel boşluk olarak tanımlanan sokaklar/yollar, kentin ulaşım ağının da en belirgin akslarıdır. Kentin dolaşım alanlarını var ederken aynı zamanda kentlilerin ortak paylaşım alanlarını da oluşturmaktadırlar. Özellikle yayalaştırılmış sokaklar kent yaşantısının bir bölümünün geçirildiği önemli kamusal mekânlar olarak karşımıza çıkmakta ve aynı zamanda kentsel belleğin oluştuğu, diğer nesillere aktarıldığı önemli mekânlardır. Bu çalışmada Düzce kent merkezinde önemli bir konuma sahip, en işlek yaya bölgelerinden biri olan Spor Sokak çalışma alanı olarak seçilmiştir. Kent merkezinde yayalaştırılmış sokak niteliği taşıyan tek yer olması sebebiyle Spor Sokak gerek bulunduğu konum itibarıyla gerekse de içinde barındırdığı mekânlar nedeniyle kent yaşantısında önemli bir role sahiptir. Bu çalışmada kentsel boşluk olarak sokağın niteliksel açıdan incelenmesinde sosyo-mekânsal analizler yöntemi kullanılmıştır. Sosyo-mekânsal analizler; mekânsal kullanım analizleri, alanda yapılan kişisel gözlemler ve kentsel çevrenin niceliksel ve niteliksel özellikleri üzerinden hazırlanan anket çalışmalarından oluşmaktadır. Bu yöntemler ve analizler doğrultusunda incelenen çalışma alanı hakkında somut verilere ulaşılmıştır. Çalışmanın sonucunda elde edilen veriler değerlendirilerek mevcut niteliksel durum tespiti yapılmış ve geliştirici önerilerde bulunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Kentsel Boşluk, Mekânsal Nitelik, Sokak.

¹ Mimar, Düzce Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Bölümü,
Orcid No: 0000-0001-8041-3937, ozkaracanuray@gmail.com

² Doç. Dr., Düzce Üniversitesi, Sanat, Tasarım ve Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü,
Orcid No: 0000-0002-0858-0199, hakanarslan@duzce.edu.tr

Makale Geliş Tarihi: 1 Nisan 2020 **Kabul Tarihi:** 2 Haziran 2020

SOCIO-SPATIAL ANALYSIS OF SPATIAL QUALITY OF URBAN VOIDS: DÜZCE SPOR STREET SAMPLE

ABSTRACT

Cities are a dynamic structures that morphologically composed by solids and voids. Solids define the building stock in the city, while voids generate urban open spaces in the form of parks, squares, streets, courtyards. In today's cities voids decrease due to population growth and rapid construction, especially in urban centers, and deterioration occurs in solid-void balance. This current situation, which causes quality problems in urban environment, can be observed as concrete spatial traces in daily life. These qualitative problems negatively affect the spatial quality of urban environments in which life passes. Streets/roads, which are defined as urban spaces where the pedestrian movements are confronted with urban voids are the most particular axes of the urban's transportation network. While creating the circulation spaces of the city, they also constitute the common sharing areas of the citizens. Especially pedestrianized streets appear as important public spaces where a part of the city life is spent and for this reason, it is also an important place where urban memory is formed and transferred to other generations. In this study, Spor Street, which is one of the busiest pedestrian zones with an important position in Düzce city center, has been selected as the study area. Because it is the only place in the city center that has the characteristics of a pedestrianized street, Spor Street has an important role in the city life both in terms of its location and in the places it contains. In this study, socio-spatial analysis method was used for qualitative analysis of the street as an urban space. Socio-spatial analysis constitutes of spatial use analysis, personal observations done in the field and survey studies prepared on quantitative and qualitative characteristics of the urban environment. In line with these methods and analyses, concrete data about the study area were obtained. At the end of the study, by being evaluated the data obtained the current qualitative case assessment was made and suggestions for improvement were made.

Keywords: *Urban Voids, Spatial Quality, Street.*

Giriş

Kent, bir bütün olarak düşünüldüğünde mimari nesnelerin bir araya gelerek oluşturduğu doluluklar ve bu nesneler arasında kalan boşluklardan oluşan (Kuloğlu, 2013, s. 206) dinamik bir yapıyı işaret etmektedir. Doluluklar, kentteki yapı stokunu tanımlarken boşluklar ise en genel anlamıyla belirli bir alan içerisinde yapı/yapılaşma olmaması olarak tanımlanabilir. Kentsel doluluklar ve boşluklar çevrenin sosyo-mekânsal bileşenlerini oluşturarak kent kimliğinin ve kentsel silüetin oluşmasında yer alan ana unsurlar olarak karşımıza çıkmaktadırlar. Bu ana unsurlar arasındaki ilişki anlaşılır ve tanımlı kurulduğunda nitelikli kentsel çevreler oluşmaktadır. Roger Trancik bu ilişkiyi bir tür diyalog olarak görmekte ve mekânsal kurgunun başarısını diyalogun tamamlanmasına ve algılanabilir olmasına bağlamaktadır (Kuloğlu, 2015, s. 1). Günümüzde kentlerde özellikle de kent merkezlerinde nüfus artışı, hızlı ve çarpık yapılaşma, rant gibi nedenlere bağlı olarak kentsel boşluklar azalmakta ve dolu-boş dengesinde bozulmalar ortaya çıkmaktadır. Öyle ki kentlerin deprem vb. afetler için ayrılan kentsel boşlukları dahi yapılaşma sürecine girmiştir. Bu durum kentsel boşlukların varlığı ve niteliği konusunun önem kazanmasına neden olmuştur.

Literatür incelendiğinde kentsel boşluklar hakkındaki teorik araştırmaların yaklaşık otuz yıl önce başlanmış olduğu görülmektedir (Bhaskaran, 2018, s. 1). Günümüzde kentsel boşlukların kapsamı ve temas halinde olduğu kavramlar değişmekle birlikte güncelliğini koruyan bir konu olarak karşımıza çıkmaktadır. Kuloğlu “Mimari Form ile Kentsel Boşluğun Diyalogu: Örnekler / Tartışmalar” adlı çalışmasında kentsel boşluk olarak parklar ve meydanlar konusuna değinerek mevcut örnekleri, nitelikleri üzerinden eleştirel bir bakış açısıyla incelemiştir. Ayrıca çalışmasında kentsel boşlukların korunmasına yönelik bir ara çözüm önerisi getirerek konunun önem kazanması gerektiğini vurgulamıştır (Kuloğlu, 2015, s. 1-14). Balcı ise “Kentsel Çevredeki Tarihi Boşluklar ve Divanyolu Örneğinin Değerlendirilmesi” adlı tez çalışmasında kentsel boşluğun birer koruma varlığı olması gerektiğini vurgulayarak Divanyolu ve çevresindeki tarihi boşlukları tespit etmiş ve yaptığı analizler ile mevcut kentsel boşlukların niteliklerini ortaya koymuştur (Balcı, 2017, s. 2).

Kentsel boşluklar ile ilgili literatür ve kavramsal yaklaşımlar incelendiğinde kent içerisindeki boşlukları, tasarlanan ve tasarlanmayan boşluklar olarak sınıflandırabilmek mümkündür. Tasarlanmayan kentsel boşluklar, kentte gelişme potansiyeli olan ve dönüşmeyi/tasarlanmayı bekleyen boşluklardır. Perera’ya göre bu boşluklar kullanılmayan, az kullanılan ya da terk edilmiş arazi veya kentsel alanlarda eskiden kullanılanlardan dolayı var olan alanlar/tesisler olarak tanımlanabilir (De Silva, 1988, s. 1). Trancik (1986) bu alanları, kentsel dokuyu bozan ve çevrelerine çok az katkıda bulunan yerler olarak görmekte ve “kayıp” alan olarak tanımlamaktadır. Bu boşluklar unutulmuş mekânlar olarak kentlerin olumsuz imajı haline gelebilmekte (Bolofer, 2007, s. 11) ve kentsel kimlikte sorunlara yol açabilmektedir. Tasarlanan kentsel boşluklar ise Bruno Zevi’nin de dediği gibi ‘boşlukların sınırlandırılmasıyla’ oluşmaktadır (Erdönmez ve Akı, 2005, s. 70). Bu boşluklar meydanlar, sokaklar, parklar, avlular vb.

kentsel açık mekânlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Eski çağlardan günümüze, kentlerde insanların bir araya geldikleri birçok aktivitelerini (sosyal, kültürel, ticari vb.) gerçekleştirdikleri başlıca kentsel açık mekânlar/yerler, meydanlar ve sokaklardır (Yalçınkaya, 2007, s. 4). Bu mekânlar kentlerde ilk oluşum gösteren, tasarlanmış kentsel boşluklar olmaları bakımından önemlidir.

Rob Krier'e göre de kentsel açık mekânlar meydan ve sokaklardan oluşmaktadır. Meydanlar kentlinin bir arada olma ve toplanma gereksiniminin oluşturduğu mekânlardır. Sokaklar ise meydanların çevresinin dolmasıyla beraber kentin genişlemesinin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır (Mesutoğlu, 2001, s. 7). Bu kentsel açık mekânlar arasında sokaklar/caddeler ulaşım kanalları olmalarının yanı sıra kentin mekânsal kurgusunda önemli bir yere sahiptir ve sosyalleşme mekânları olmalarıyla da önemli bir kamusal alan oluştururlar (Yazıcıoğlu Halu, 2010, s. 81). 'Sokak' kavramı hakkında birçok teorisyen tanımlamalarda bulunmuşlardır. Lynch'e göre sokaklar, kentin bağlantı elemanlarından ve insanların belleklerinde ve görsel haritalarında en baskın unsur olarak ortaya çıkar (Lynch, 2011). Hals'a göre sokaklar, bir kentin iskeletini oluşturan elemanlardır. Whyte'a göre ise sokaklar kentsel yaşamın geçtiği sosyal bir olgudur (Kır, 2016, s. 6). Rapoport ise sokakları kentin hareket kanalları olan dinamik mekânlar olarak tanımlamaktadır (Yazıcıoğlu Halu, 2010, s. 158). Görüldüğü üzere sokak kavramı üzerinde net ve ortak bir tanımlama bulunmamaktadır. Yapılan tanımlamalara baktığımızda sokak hem fiziksel hem algısal hem de sosyal bir olgu olarak karşımıza çıkmaktadır. Sokaklar, kamusal açık alanların yaklaşık %80'ini oluşturmakta (Erdoğan, 2016, s. 44) ve kamusal alanların en önemli sembolleri olarak görülmektedir. Birçok kentliye göre dış mekânı temsil eden sokaklardır (Mehta, 2007, s. 165). Gehl'e göre kent sokaklarının iyi boyutlandırılması gerekmektedir. Aksi takdirde sokak ömrü kısalmaktadır (Gehl, 1987, s. 93). Jacobs da uzun blokların geçirgenliği engellerken kısa blokların daha fazla sokak hayatı ürettiğinden bahseder (Jacobs, 2011). Kentlerin kalite göstergesi haline gelen sokaklar iyi planlanmış olduklarında kentlerin simgesi haline gelebilmektedirler. Örneğin; Çin'deki Nanjing, Paris'teki Champs-Elysées ve Barselona'daki Las Ramblas Caddesi dünya çapında bilinen sokak/caddelerdir (Balcı, 2017, s. 13). Kentlerin önemli bir parçası olarak sokak; sanayileşme, teknolojik gelişmeler, modernleşme, kentlerin devasa büyüklüklere ulaşması gibi nedenlere bağlı olarak otomobil hâkimiyetine girmiş, kamusal alan olma özelliğini kaybederek ulaşım ögesine dönüşmüş ve niteliksel sorunlar ile karşı karşıya gelmiştir. Günümüzde, kentlerdeki yaya hâkimiyetinin giderek azalması yayalaştırılmış sokakların varlığı ve niteliği konusunun önem kazanmasını sağlamıştır. Bu gerçekten hareketle kentsel boşlukların ilklerinden olan 'sokak' çalışma konusu ve yayalaştırılmış sokak ise alan çalışması olarak seçilmiştir. Kentsel mekânın özellikleri üzerinden yapılan niceliksel ve niteliksel inceleme çalışmanın kapsamını oluşturmaktadır.

Kentsel mekânın niteliğini oluşturan üç ana çevresel özellik bulunmaktadır (Yazıcıoğlu Halu, 2010, s. 36). Bu özellikler; algısal, fiziksel ve sosyal özelliklerdir (Tablo 1). Algısal özellikler çevreden duyular yoluyla edinilen bilgileri (çevresel anlamı), fiziksel

özellikler çevrenin fiziksel yapısını yorumlama yoluyla edinilen bilgileri (çevresel bilgi) ve sosyal özellikler çevreden amaç ve güdüler doğrultusunda alınan bilgileri (çevresel davranışı) kapsamaktadır (Alpak, Mumcu ve Yılmaz, 2018, s. 541-551).

Çevresel Özellikler	Çevresel özelliklerin insanlar üzerindeki etkisi
Algısal özellikler	Çevresel anlam
Fiziksel özellikler	Çevresel bilgi
Sosyal özellikler	Çevresel davranış

Tablo 1. Kentsel mekânın özellikleri (Alpak vd., 2018, s. 545).

Gür algısal özellikleri, çevrenin ayırt edilebilirliği ve dikkat çeken farklılıkları olarak tanımlanmış ve bu özelliklerin insan-çevre etkileşiminde en çarpıcı olanı olduğunu vurgulamıştır. Panofsky de çevrenin tanınabilir ve fark edilebilir algısal özelliklerinin temsili bir anlam oluşturduğunu ifade etmiştir. Rapoport (2000) mekânın tanımlanabilir, fark edilen, göze çarpan farklılıklarının, ayırt edici algısal özelliklerinin insan-çevre etkileşiminin ilk hali olduğunu bu nedenle yaşayan-canlı mekânlar oluşturmada önemli bir etken olarak karşımıza çıktığını söylemektedir (Alpak vd., 2018, s. 541-551).

Çevresel Özellikler	Algısal Özelliklerin Göstergeleri	Araştırmacılar
Algısal	Akılda Kalıcı	Kaplan (1987)
	Duygusal deneyim	Mehta (2013)
	Dikkat çekici	Montgomery (1998)
	Belirginlik	CABE(2002)
	Hatırlanabilirlik	Greene (1992)
	Tanımlanabilirlik	Kärholm (2005)
	Ayırt edicilik	Lang (1987)
	Fark edilebilirlik	Lynch (1984)
	Özgün karakter	Porteous (1976)
	Okunabilirlik	Edney (1976)

Tablo 2. İnsan-çevre etkileşiminde yer alan algısal özellikler (Alpak vd., 2018, s. 546)

Lynch ise imgelelenebilir (anlaşılır, okunaklı veya görünür) algısal özelliklerin iyi kurgulandığı bir kentin özel ve dikkate değer görüneceğinden bahsetmektedir. Ayrıca algısal/kavrayışsal özelliklerin basitleştirilemeyeceği ancak genişletilip derinleştirilebileceğini söylemektedir (Lynch, 2011). Birçok araştırmacı algısal özellikleri insan-çevre etkileşimi üzerinden açıklamışlardır (Tablo 2). Araştırmacılar kentsel mekânın fiziksel özellikleri makro ve mikro ölçekli olmak üzere iki farklı şekilde açıklamışlardır. Makro ölçekte, yakınlık, ulaşılabilirlik, güvenlik, temizlik, konfor, fiziksel süreklilik, mevsimsel şartlar gibi özellikleri barındırırken mikro ölçekte oturma duvarları, geniş kaldırımlar, oyuklar, küçük basamaklar, gölge elemanları, ağaç, su, bitki gibi küçük ölçekli özellikleri kapsamaktadır. Bu özelliklerin olduğu yerler

insan-çevre etkileşim düzeyinin yüksek olduğu ve çevresel algının olduğu yerler olarak karşımıza çıkmaktadır. Alexander vd. (1977) açık mekânların insanların çevreyle etkileşime girmesini sağlayacak mikro ölçekli fiziksel özelliklere sahip olması gerektiğini ortaya koymuştur. Birçok araştırmacı çalışmalarında açık mekânların makro-mikro fiziksel özelliklerini açıklamışlardır (Tablo 3) (Alpak vd., 2018, s. 541-551). Bu nedenlerle açık mekânların geniş tanımsız boşluklar olarak tasarlanmasındansa kullanım potansiyeli yüksek olan makro-mikro ölçekli fiziksel özelliklere sahip bir şekilde tasarlanması daha nitelikli bir oluşum olacaktır.

Çevresel Özellikler	Çevresel Özelliklerin Göstergeleri	Araştırmacılar
Fiziksel	Ağaç, su, bitki vb. ve Gölge elemanları	Hidalgo vd., 2001 Goličnik ve Thompson, 2010
	Kesişme noktaları	Aelbrecht, 2016
	Sınırlar/Çevrelenmişlik	Farida, 2013
	Düğüm, Boşluklar	Mehta (2007, 2008, 2009)
	Bakımlı-rahat	Marcus ve Francis, 1998
	Yakınlık-kısa mesafe	PPS (2008)
	Duvarlar, Sahneler	APA (2007)
	Kamusal oturmalar, Su sahneleri	Gehl (1986, 1987, 2010)
	Aktif kenarlar	Whyte (1980)
	Yumuşak köşeler- Eşikler	Alexander (1977)
	Küçük açıklıklar	Jacobs (1961)
	Kaldırımlar, Basamaklar	(Fornara vd., 2009; Knez, 2005; PPS, 2002; Vernez-Moudon vd., 1997; Greenwald ve Boarnet, 2000; Boarnet ve Crane, 2001; Ewing ve Cervero, 2001; Saelens vd., 2003)
	Ulaşılabilirlik	
	Mevsimsel stratejiler	
Güvenlik		
Konfor		
Geçirgenlik		

Tablo 3. İnsan-çevre etkileşiminde yer alan fiziksel özellikler (Alpak vd., 2018, s. 547)

Çevrenin sosyal özelliklerini ise en genel anlamıyla mekânda çeşitli işletmelerin ve farklı kullanımların varlığı, aktivite yapan ve gruplar halinde bulunan insanlar oluşturmaktadır. İnsanın çevreyle etkileşimini en üst düzeyde destekleyen bu çeşitlilik ve canlılık çevrenin sosyal özelliklerini tanımlamaktadır. Whyte (1980) ve onun kurucusu olduğu PPS (Project for Public Space, 2008) mekândaki bu çeşitliliği ve canlılığı mekânın farklı yaş, cinsiyet, kültür, etnik köken ve gelir düzeyi gibi durumlardaki insanlara hepsine hitap etmesi olarak tanımlamıştır. Mehta (2014) bu durumu ‘kapsayıcılık’ olarak tanımlamış ve insan-çevre etkileşiminde önemli bir etken olduğunu vurgulamıştır. Mekândaki bu kullanıcı çeşitliliği aynı zamanda güvende olma hissi uyandırarak insanları burayı tekrar kullanmaya teşvik eder. Mekânı tekrar kullanmaya teşvik eden diğer göstergeler ise çeşitli aktivitelerin, yüksek sayıda çiftler veya daha fazla gruplar halinde yapılmasıyla birlikte buradaki insan yoğunluklarını duran, yavaş hareket eden insanların oluşturmasıdır. Birçok araştırmacı bu çalışmalarını

destekleyerek insan-çevre etkileşimi üzerinden sosyal özellikleri açıklamışlardır (Tablo 4) (Alpak vd., 2018, s. 541-551).

Çevresel Özellikler	Sosyal Özelliklerin Göstergeleri	Araştırmacılar
Sosyal	Gruplar halinde insan varlığı	Whyte, 1980
	Sosyal konfor	Mehta, 2007, 2009, 2014
	Kapsayıcı	Montgomery, 1998
	Karma kullanım	Farida, 2013
	Kullanım çeşitliliği	PPS 2008
	Kullanıcı çeşitliliği	Gehl, 2010
	İşletme çeşitliliği	Trip, 2007
	Duran-yavaş hareket eden insan yoğunluğu	Aldulkadir ve Nasar, 2014

Tablo 4. İnsan-çevre etkileşiminde yer alan sosyal özellikler (Alpak vd., 2018, s. 548)

Çalışmanın Materyali

Çalışmanın materyalini Düzce kentinde, merkezi bir konumda yer alan ve en işlek yaya bölgelerinden biri olan Spor Sokak oluşturmaktadır. Spor Sokak Düzce'nin merkez ilçesine ve Kültür mahallesine bağlıdır (Şekil 1). Kent merkezinde yayalaştırılmış sokak niteliği taşıyan tek yer olmasıyla Spor Sokak ve devamı niteliğinde ki Gaziantep Caddesi kent merkezinde önemli bir role sahiptir. Birbirini takip eden bu iki yaya bölgesi bağlantılılık ve süreklilik özelliklerinin baskın olmasından dolayı bir arada ele alınabilmektedir (Yerli, 2007, s. 114).



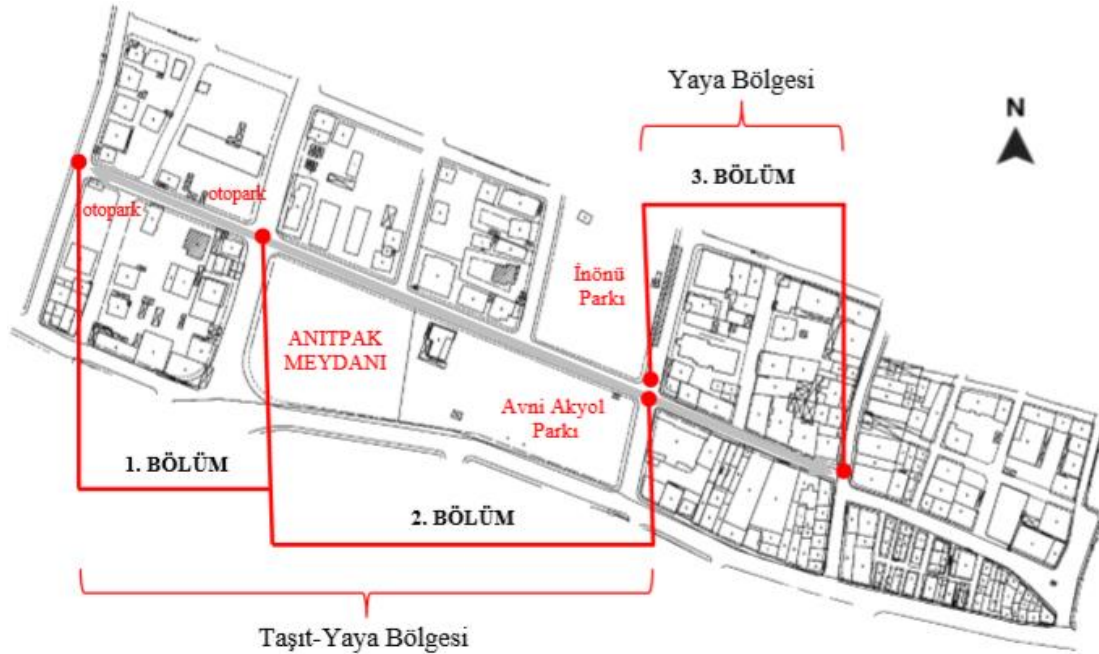
Şekil 1. Çalışma alanının konumu

Yöntem

Bu çalışmada kentsel boşluk olarak sokağın niteliksel incelenmesinde sosyo-mekânsal analizler kullanılmış ve elde edilen veriler sentezlenerek sunulmuştur. Sosyo-mekânsal analizler; mekânsal analizler (doluluk-boşluk analizi, kat analizi ve kat kullanım analizleri), alanda yapılan kişisel gözlemler ve kentsel mekânın niceliksel ve niteliksel özellikleri üzerinden hazırlanan anket çalışmasından oluşmaktadır. Spor Sokağının mekânsal niteliğinin sosyo-mekânsal analizi kapsamında yapılan anket dört bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde katılımcıların kişisel bilgilerinin sorgulandığı alan yer almaktadır. İkinci bölümde Spor Sokağın kullanımıyla ilgili sorulara yer verilmiştir. Üçüncü bölümde ise kentsel mekânın niteliksel karakteri üzerinden hazırlanan Likert-Tipi sorular bulunmaktadır. Son bölümde ise algının sınırlanmaması için Likert-Tipi soruları destekleyen açık uçlu sorulara yer verilmiştir. Bu yöntemler ve analizler doğrultusunda incelenen çalışma alanı hakkında somut verilere ulaşılmak amaçlanmıştır.

Analizler ve Bulgular

Spor Sokak; Anıt Park Meydanı, Avni Akyol Parkı ve İnönü Parkı gibi kentin önemli boşluklarını çevresinde barındırmaktadır. Niteliksel açıdan ikiye bölünmüş bir durumda olan Spor Sokak; taşıt-yaya bölgesi ve yaya bölgesi olmak üzere 2 bölgeden oluştuğu görülmektedir (Şekil 2).



Şekil 2. Spor Sokak ve çevresi (Altlık Harita: 2016 halihazır harita)

Stadyumdan başlayarak Avni Akyol Parkının bitimine kadar olan bölümünde yaya-taşıt trafiği iç içe bulunmakta sonrasında sokağın bitimine kadar olan bölümü yayalaştırılmış durumdadır. Taşıt-yaya bölgesi de kendi içinde ikiye bölünmüş bir durumda olduğu

gözlemlenmektedir. İlk bölüm çevresinde, açık otopark olarak kullanılan iki tane kentsel boşluklar yer almakla birlikte birkaç konut ve ticari bina bulunmaktadır. İkinci bölümde ise kentin önemli kentsel boşlukları bulunmakta ve sokağın kuzey yönünde ticari bina yoğunluğu artmaktadır. Sokağın üçüncü bölümü olan yaya bölgesinde ise tamamen ticari bir yapılaşma ile kaplandığı gözlenmektedir.

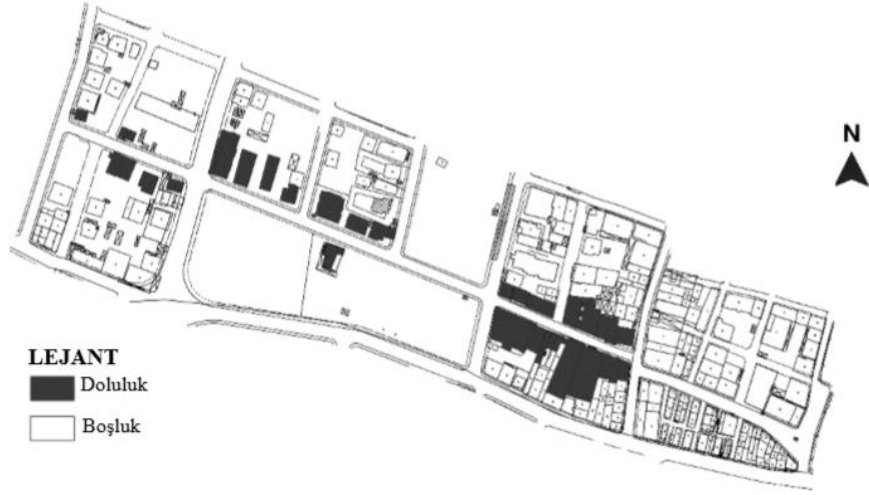
Spor Sokak yaklaşık 550 metre uzunluğunda olup yayalaştırılmış kısmı 150 metredir ve devamı niteliğinde 160 metre uzunluğunda Gaziantep Caddesi yer almaktadır. Sokağın taşıt-yaya bölgesinde yol kenarları araç park yerlerine dönüşmüş bir durumda olduğu gözlenmektedir (Şekil 8-b). Taşıt-yaya bölgesinin çevresindeki park etmiş araçlar sokağın büyük bir bölümüne hâkim olmakta ve kaldırım alanlarını azaltarak yayaların konforunu ve güvenliğini tehdit etmektedir. Sokağın yaya bölgesinin çevresinde ise alışveriş, yeme-içme vb. amaçlı birçok ticari işletme yoğun bir şekilde bulunmaktadır. Spor Sokak çevresinde birçok kentsel açık ve kapalı mekân bulundurmakta olup lineer bir sokak niteliği taşımaktadır (Şekil 1 ve 2).

Mekânsal Analiz Bulguları

Spor Sokakta doluluk-boşluk (Şekil 3), kat adedi (Şekil 4) ve zemin kat kullanımına (Şekil 5) yönelik analizler yapılmıştır. Sokağın yaya bölgesinde doluluğun, taşıt-yaya bölgesinde ise boşlukların yoğunlukta olduğu doluluk-boşluk analizinde açık bir şekilde gözlenmektedir. Yayalaştırılmış bölgenin sokak genişliğinin azalmasıyla da birlikte bu durum sokağın dolu-boş dengesini olumsuz yönde etkileyerek oranın sıkışık bir görünüm almasına sebep olmuştur.

Spor Sokak aksında genişlik/yükseklik oranlarına bakıldığında taşıt-yaya bölgesindeki oran yaya bölgesinde bozularak insan ölçeği uyumunun bozulmasına neden olmuştur. Kat analizde açık bir şekilde gözlemlenen bu durum sokağın ikinci bölümünden üçüncü bölüne geçişinde insanlarda ferah olmayan daha sıkışık bir ortama giriyor hissi uyandırabilmektedir.

Spor Sokak çevresinde bulunan yapıların zemin katlarının neredeyse tamamı ticaret amaçlı kullanılmakta olup sokak, ticari bir sokak niteliğine bürünmüştür. Bu durum sokağın karakterinin bir parçasını oluşturmaktadır. Fakat ticari mekânların yayalaştırılmış bölgede yoğunlaşmasıyla birlikte sokağın genişliğinin azalması buradaki ağaç ve peyzaj öğelerinin yetersiz olmasına sebep olmuştur. Aynı zamanda sokağın, dar yapılanması yürümeyi zorlaştırarak karakterini olumsuz yönde etkilemiştir (Şekil 5).



Şekil 3. Spor Sokak doluluk-boşluk analizi (Altılık Harita: 2016 halihazır haritanın güncelle uygun düzenlenmesiyle elde edilen harita)



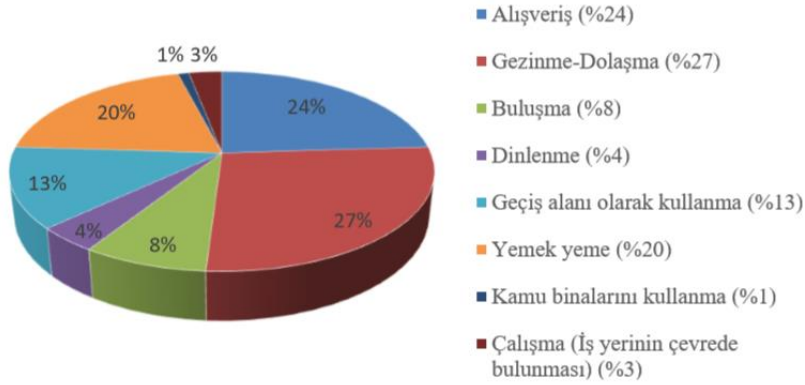
Şekil 4. Spor Sokak kat analizi (Altılık Harita: 2016 halihazır haritanın güncelle uygun düzenlenmesiyle elde edilen harita)



Şekil 5. Spor Sokak zemin kat kullanım analizi (Altılık Harita: 2016 halihazır haritanın güncelle uygun düzenlenmesiyle elde edilen harita)

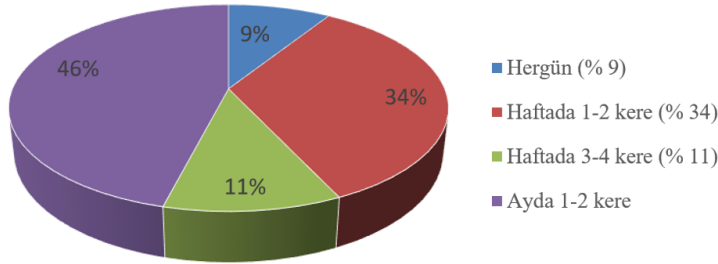
Anket Bulguları

Yapılan anket çalışmasında katılımcı profilleri; uzun zamandır Düzce'yi deneyimleyen, belirli bir süre deneyimleyen ve belirli bir süre deneyimlemiş artık deneyimlemeyen kişiler olmak üzere üç gruptan oluşmaktadır. Anketi yanıtlayan kişilerin; %69'u kadın, %31'i erkek katılımcılar oluşturmaktadır. Katılımcıların %60'ı 1-4 yıl, %14'ü 5-15 yıl, %20'si 16-40 yıl ve %6'sı 41-60 yıl sürelerle Düzce'de bulunmuşlardır. %57'si öğrenci, %14'ü kamu çalışanı, %9'su esnaf ve %17'si diğer (mimar, hemşire, paramedik, temizlik personeli) meslek gruplarına sahip olduğu görülmektedir.



Şekil 6. Spor Sokak, mekânsal kullanım amaçlarının oranları

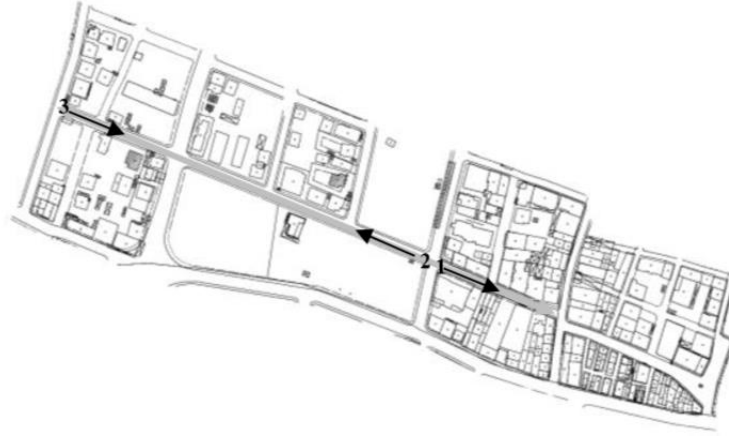
Kullanıcılar, Spor Sokağa en çok alışveriş ve gezinme-dolaşma amacı ile gelmektedir (Şekil 6). Alışverişin de gezinme-dolaşma gibi yürüme tabanlı bir eylem olduğu düşünüldüğünde Spor Sokak kullanımında baskın işlevin yürüme eylemi olduğu söylenebilir.



Şekil 7. Kullanıcıların Spor Sokağı kullanım sıklığı

Yapılan ankette, katılımcıların %34'ü Spor Sokağı haftada 1-2 kere, %11'i haftada 3-4 kere ve %9'u her gün ziyaret gerçekleştirdiklerini belirtmişlerdir (Şekil 7). Spor Sokak haftalık toplam ziyaret edilme oranı %54 olup kullanım sıklığı oldukça fazladır. Aynı zamanda katılımcıların %48'i sokağı öğlen, %34'ü akşam, %18'i gündüz saatlerinde ziyaret etmekte gece saatlerinde ise hiç ziyaret etmediklerini belirtmişlerdir. Gece saatlerinde kullanımın olmaması ticaret mekânlarının kapandıktan sonra sokağın işlevini yitirmesiyle açıklanabilir. Aynı zamanda kent merkezinde gece kullanım varlığından söz edilememektedir. Jacobs'a (2011) göre bu durum kent merkezlerinde durgunluk sorunlarına ve var olan mevcut canlılığın korunamamasına neden

olabilmektedir. Ortaya çıkan bu problemler karşısında kent merkezlerinde güvenlik sorunları ortaya çıkmaktadır.



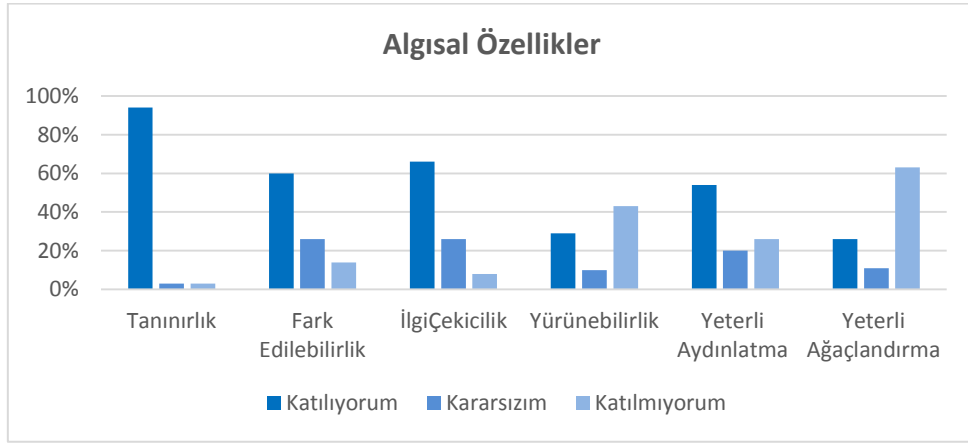
Şekil 8. Spor Sokak ve çevresi (a) Spor Sokaktaki 1 numaralı bakış yönü, (b) Spor Sokaktaki 2 numaralı bakış yönü ve (c) Spor Sokaktaki 3 numaralı bakış yönü

Spor Sokağın niceliksel ve niteliksel olarak ikiye bölünmüşlük durumu açık bir şekilde gözlemlenmektedir (Şekil 8). Sokağın yaya bölgesi olan bir numaralı bakış yönü yapı ve insan yoğunluğunun arttığı bir aks iken yaya-taşıt bölgesi olan iki ve üç numaralı bakış yönü insan trafiğinin azalarak araç yoğunluğunun arttığı bir aks olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu durum kullanıcıların algısına da yansımış durumdadır. Öyle ki kullanıcılar tarafından algılanan Spor Sokak değişkenlik göstermektedir.

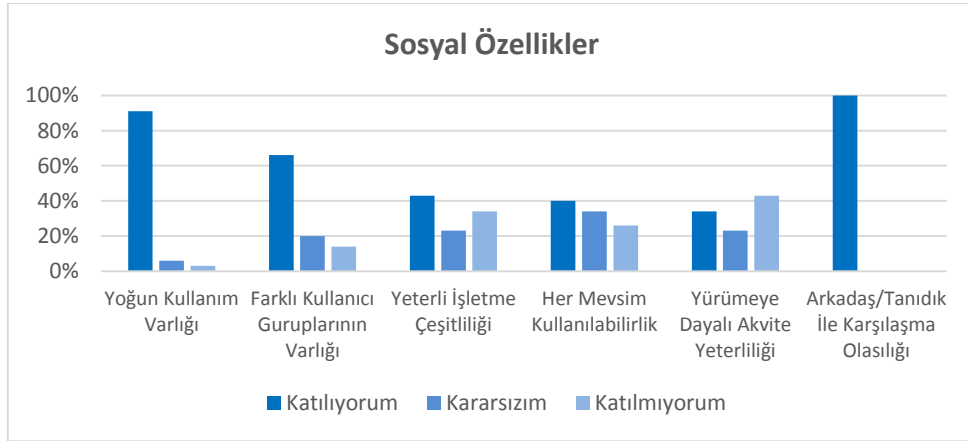
Yapılan ankette, sokağın başlangıç ve bitiş noktasının varlığının hissedilip hissedilmediği ve nerede başlayıp nerede bitişi sorgulanmıştır. Katılımcıların tamamı sokağın başlangıç ve bitiş noktasının varlığını hissetmektedir. Ancak tarif edilen başlangıç ve bitiş noktaları farklılık göstermektedir. Katılımcıların çoğunluğu Spor Sokağı, yayalaştırılmış kısmı veya yayalaştırılmış kısım ve devamında ki Gaziantep caddesi olarak algılamaktadır. Mevcut Spor Sokağın bu şekillerde algılanması algısal eşiklerin varlığı ve niteliğinin değişmesi ile ilişkilendirilir. Katılımcılardan Düzce'yi daha uzun süre deneyimleyen kişiler sokağın başlangıç ve bitiş noktası tarifinde daha doğru tespitlerde bulunmuşlardır.

Yapılan anket sonucunda Likert Tipi soruların yanıtları yüzdelik olarak yansıtılmıştır (Şekil 9, 10 ve 11). Ankette, katılımcıların çoğunluğu Spor Sokağın Düzce'de herkes tarafından bilinen ve arkadaş/tanıdık ile karşılaşma olasılığının yüksek olunan bir yer

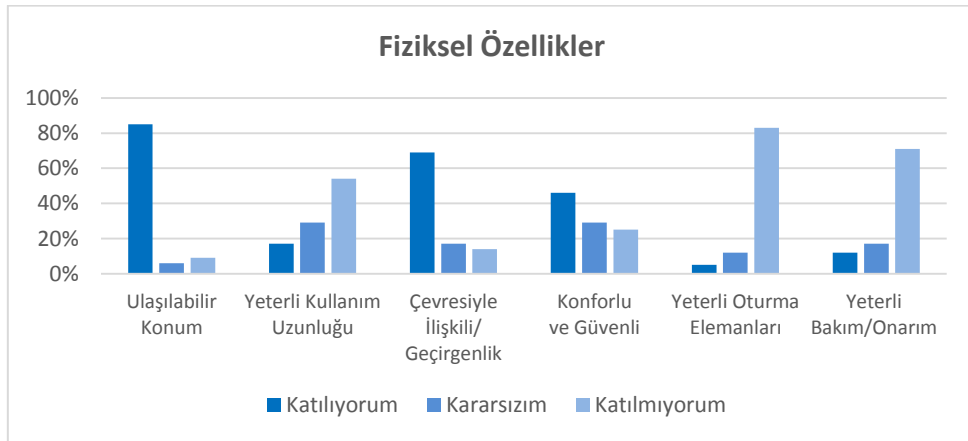
olduğunu belirtmişlerdir. Bu durum Spor Sokağın kentte merkezi bir konumda olması ve ortak bellek mekânlarından biri olmasıyla açıklanabilir.



Şekil 9. Spor Sokağın algısal/kavrayışsal özelliklerine ilişkin kullanıcı görüşleri



Şekil 10. Spor Sokağın sosyal/davranışsal özelliklerine ilişkin kullanıcı görüşleri



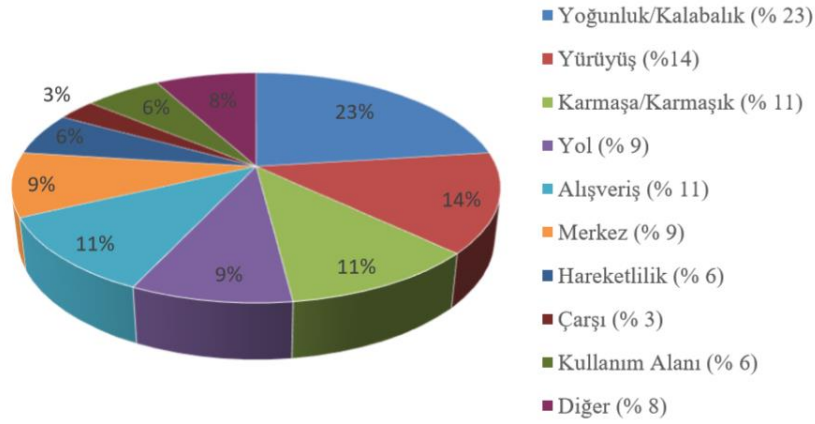
Şekil 11. Spor Sokağın fiziksel/biçimsel özelliklerine ilişkin kullanıcı görüşleri

Katılımcıların çoğu Spor Sokakta insan yoğunluğunun fazla olduğunu ve farklı kullanıcı gruplarının bulunduğunu belirtmişlerdir. Aynı zamanda katılımcılara Spor Sokakta bekleyen, duran-yavaş hareket eden insan topluluğu var mı, varsa bu durum sizi rahatsız

ediyor mu sorusu yöneltmiştir. Katılımcıların çoğunluğu Spor Sokakta bekleyen, duran-yavaş hareket eden insan topluluğunun var olduğu ve bu durumun onları rahatsız ettiği/yürümeyi zorlaştırdığı cevabını vermişlerdir. Aslında bu durum Vikas Mehta'ya göre oranın canlılık göstergesidir ve insanları burayı tekrar kullanmaya teşvik eder.

Katılımcıların çoğu Spor Sokağın ulaşılabilir bir konumda ve çevresiyle ilişkili/geçirgen bir yapıda olduğu yargısına katılıyorum yanıtlarını vermişlerdir (Şekil 11). Bu durum sokağın kent merkezinde yer alması ve kullanım uzunluğu boyunca birçok düğüm noktası (sokakların kesiştiği noktalar) bulunması ile ilişkilendirilir.

Genel olarak Spor Sokak yaya bölgesi aksında ağaç ve peyzaj öğeleri nadiren bulunmaktadır. Spor Sokağın taşıt-yaya bölgesi aksında ise çevrede Avni Akyol ve İnönü parkı oldukça ağaç ve peyzaj öğelerine sahip durumdadır. Fakat bu aksta araçların kaldırımlarda konumlanması yeşil alanlar ve sokak arasında birer bariyer oluşturmaktadır. Ayrıca açık bir şekilde konumlandırılmış çöp konteynirleri görsel konforu ve algıyı olumsuz etkilemektedir.



Şekil 12. “Spor Sokak, sizin için tek kelimeyle ne demektir?” sorusunun yanıtları

Anket çalışmasının son aşamasında ise Spor Sokağın algısal, sosyal ve fiziksel özelliklerinin kişinin belleğinde oluşturduğu kavramsal son simge, diğer bir deyişle kullanıcıların zihninde uyandırdığı anlama ulaşmak hedeflenmiştir. Katılımcılara Spor Sokak denildiğinde tek kelimeyle onlar için ne ifade ettiği sorulmuş ve katılımcıların %23'ü 'yoğunluk/kalabalık' cevabını vermişlerdir. Daha sonra sırasıyla 'yürüyüş' (%14), karmaşa/karmaşık (%11), alışveriş (%11), yol (%9), merkez (%9), kullanım alanı (%8), hareketlilik (%6) ve çarşı (%3)' cevapları verilmiştir (Şekil 12). Genel duruma bakıldığında ticari bir yaya aksı olarak varlığını sürdüren Spor Sokağın 'kalabalık' olma durumu giderek bir algıya dönüştüğü söylenebilir.

Sonuç

Günümüzde, kentlerde özellikle kent merkezlerinde nüfus artışı, hızlı ve çarpık yapılaşma, rant gibi birçok nedene bağlı olarak kentsel boşluklar azalmaktadır. Bu durum kentlerin ferah olmayan sıkışık bir görünüm almasına neden olmakta olup insan-

çevre etkileşimini de olumsuz yönde etkilemektedir. Öyle ki kentlerin deprem vb. afetler için ayrılan kentsel boşlukları dahi yapılaşma sürecine girmiştir. Bu durum kentsel boşlukların varlığı ve niteliği konusunun önem kazanması gerekliliğini ortaya koymuştur. 19. yüzyıl sonrası gelişen planlama anlayışlarının uygulanmasıyla birlikte kentsel boşluklar önemini yitirmeye başlamış otomobil sahipliğinin artması, geleneksel yerleşmelerde binalar arasındaki tüm boşlukların taşıt yollarına ve otoparklara ayrılması kentlerde otoyol yatırımlarına ağırlık verilmesi gibi gelişmeler dünyanın pek çok kentinde taşıt hâkimiyetini artırarak taşıt merkezli kent ulaşım ağları ortaya çıkarmış ve ulaşımda yaya hâkimiyetinin giderek azalmasına neden olmuştur. Bu çalışma kentsel boşlukların ilklerinden olan ‘sokak’ kapsamında yürütülmüştür. Örnek alanı olarak seçilen Düzce’de tek yayalaştırılmış sokak niteliği taşıyan Spor Sokak üzerinde yapılan analizler ve anket çalışması sonucunda sokağın mevcut niteliksel durumu tespit edilerek aynı zamanda kentsel bellekteki yeri sorgulanmıştır.

Bu çalışmada örnek alan olarak Spor Sokak’ın çevresel özellikleri ve niteliksel durumları hakkında somut verilere ulaşılmak hedeflenmiş ve elde edilen bulgular tablo üzerinde gösterilmiştir (Tablo 5). Örneklem sayısı ve göstergeler artırılarak çalışmanın kapsamı genişletilebilir. Bu şekilde yapılabilecek çalışmalar ile kentsel mekânların mevcut durumlarının iyileştirmesine kaynak olabileceği düşünülmektedir.

Elde edilen bulgular incelendiğinde Spor Sokak hakkında;

- ticari bir sokak niteliğine sahip olduğu,
- sokakta baskın işlevin yürüme eylemi olduğu,
- kentin ortak bellek mekânlarından biri olduğu,
- kent merkezinde herkes tarafından bilinen bir yer olduğu,
- yoğun kullanımın ve farklı kullanıcı gruplarının var olduğu,
- ulaşılabilir bir konumda ve çevresiyle ilişkili geçirgen bir yapıda olduğu,
- arkadaş/tanıdık ile karşılaşma olasılığının yüksek olunan bir yer olduğu,
- duran-yavaş hareket eden insan yoğunluğunun var olduğu,
- aydınlatma elemanlarının yeterli olduğu,
- dolu-boş dengesinin iyi kurgulanmadığı,
- yayalara uygun bir sokak olduğu fakat kullanıcı ihtiyaçları yeterince karşılayamadığı,
- sokağın niteliksel açıdan bölünmüş bir durumda olduğu,
- ağaçlandırma ve yeşil alanların yetersiz olduğu,
- yayalaştırılmış bölgenin ferah olmayan sıkışmış bir konumda bulunduğu,
- bakım/onarımlarının yetersiz olduğu,
- gece kullanım varlığının olmaması nedeniyle mevcut canlılığının korunamadığı,
- yeterli kentsel donatı ve dinlenme alanlarını barındırmadığı,
- kullanım uzunluğunun yetersiz olduğu ve
- yayalaştırılmış bölgedeki insan yoğunluğunun yürünebilirliği olumsuz etkilediği sonuçlarına varılmıştır.

Spor Sokağın çevresel özellik göstergeleri	Çevresel özellik göstergelerinin niteliksel durumu				
	< OLUMLU		-	OLUMSUZ >	
Tanımlılık	■	■	■	■	■
Fark edilebilirlik			■		
İlgi çekicilik		■			
Yürünebilirlik				■	
Yeterli aydınlatma			■		
Yeterli ağaçlandırma				■	
Yoğun kullanım varlığı	■				
Farklı kullanıcı gruplarının varlığı		■			
Yeterli işletme çeşitliliği			■		
Her mevsim kullanılabilirlik			■		
Yürümeye dayalı aktivite çeşitliliği				■	
Arkadaş/tanıdık ile karşılaşma olasılığı	■				
Ulaşılabilir konum	■				
Yeterli kullanım uzunluğu					■
Çevresiyle ilişkili/geçirgenlik		■			
Konforlu ve güvenli			■		
Yeterli oturma elemanları					■
Yeterli bakım/onarım					■
Duran-yavaş hareket eden insan yoğunluğu	■				
Süreklilik			■		
Gece kullanım varlığı					■

Tablo 5. Anket sonuçlarına göre Spor Sokağın çevresel özellikleri

Çalışma sonucunda potansiyel kimlik mekânlarından olabilecek Spor Sokağın gerekli değeri göremediği tespit edilmiş ve çevresel özelliklerinin iyileştirilmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır. Sokağın kullanımındaki yoğunluğun tek bir noktada odaklanması kullanıcıları olumsuz yönde etkilemektedir. Bu duruma ticari oluşumların yaya

bölgesinde azaltılarak taşıt-yaya bölgesine kaydırılması bir çözüm olabilecektir. Böylece hem dolu-boş dengesi sağlayarak kullanım uzunluğu artırılabilir hem de Spor Sokağın karakteri aks boyunca güçlenerek burada kuvvetli bir imge oluşması sağlanabilecektir. Spor Sokak kent merkezinde yoğun kullanım potansiyeline sahip bir yer olmakla birlikte mevcut nitelikleri iyileştirilerek kentte daha kaliteli bir şekilde kazandırılması için birçok çözüm önerisi getirilebilir. Fakat bu çözümlerin gerçekleştirilmesi için en büyük rol kent mekânını şekillendiren kentli, yerel yönetimler ve yükleniciler gibi aktörlere düşmektedir.

Kaynakça

- Alpak, E. M., Mumcu, S. ve Yılmaz, S. (2018). Açık Mekânların Çevresel Özellikleri: Algısal, Fiziksel ve Sosyal Faktörler. 5. Uluslararası Mesleki ve Teknik Bilimler Kongresi, Erzurum.
- Balcı, S. (2017). *Kentsel Çevredeki Tarihi Boşluklar ve Divanyolu Örneğinin Değerlendirilmesi*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi/Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Bhaskaran, R. (2018). Urban Void - A 'Bypassed' Urban Resource, *International Conference on Urban Sustainability: Emerging Trends, Themes, Concepts&Practices (ICUS)*, New Delhi.
- Bolofer, C. (2007). *Urban Voids: Re-Inventing Marginalized Space*. University of Detroit Mercy School of Architecture, Michigan.
- De Silva, R. (1998). *Urban Void as a Public Space: A Study on Under-Utilized Urban Voids and Their Potential as Urban Public Spaces*. University of Moratuwa Sri Lanka/Department of Architecture, Sri Lanka.
- Erdoğan, A. (2016). Kayseri Cumhuriyet Mahallesi Yaya Bölgesi Tasarımının İrdelenmesi ve Kullanıcı Tercihlerinin Belirlenmesi. *Orman Fakültesi Dergisi*, 16(1), 44-53.
- Erdönmez, M. E. ve Akı, A. (2005). Açık Kamusal Kent Mekânlarının Toplum İlişkilerindeki Etkileri. *Megaron YTÜ Mim. Fak. e-Dergisi*, 1(1), 67-87.
- Gehl, J. (1987). *Life Between Buildings: Using Public Space*. (İng. Çev: J. Koch). Van Nostrand Reinhold.
- Hamelin, C. (2016). *The Potential of Lost Space: A New Model for Identifying, Classifying and Transforming Urban Void Space*. The University of Guelph/Landscape Architecture, Kanada.
- Jacobs, J. (2011). *Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı* (1. Baskı). (Çev: B. Doğan). Metis Yayınları.

- Kır, A. (2016). *Kentsel Bellek Mekânı Olarak Sokaklar: İstiklal Caddesi Örneği*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi/Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Kuloğlu, N. (2013). Boşluğun Devinimi: Mimari Mekândan Kentsel Mekâna. *International Journal of Architecture and Planning*, 1(2), 201-214.
- Kuloğlu, N. (2015). Mimari Form İle Kentsel Boşluğun Diyaloğu: Örnekler / Tartışmalar. 27. *Uluslararası Yapı ve Yaşam Kongresi*, Bursa.
- Lynch, K. (2011). *Kent İmgesi* (3. Baskı). (Çev: İ. Başaran). Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Mehta, V. (2007). Lively Streets Determining Environmental Characteristics To Support Social Behavior. *Journal of Planning Education and Research*, 27(2), 165-187.
- Mesutoğlu, M. (2001). *Kentsel Mekân Olarak Meydan ve Morfolojik Özellikleri*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi/Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Trancik, R. (1986). *Finding Lost Space: Theories of Urban Design*. Van Nostrand Reinhold.
- Yalçınkaya, F. (2007). *Ankara-Bahçelievler Aşkabat Caddesi'nin (7. Cadde'nin) Yayalaştırılmasının Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdelenmesi*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Ankara Üniversitesi/Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Yazıcıoğlu Halu, Z. (2010). *Kentsel Mekân Olarak Caddelerin Mekânsal Karakterinin Yürünebilirlik Bağlamında İrdelenmesi Bağdat Caddesi Örneği*. (Yayımlanmamış doktora tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi/Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Yerli, Ö. (2007). *Kentsel Koridorların Estetik ve İşlevsel Yönden İrdelenmesi: Düzce Örneği*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Abant İzzet Baysal Üniversitesi/Fen Bilimleri Enstitüsü, Bolu.