

**ANKARA ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**ALİŞVERİŞ CADDELERİNİN PEYZAJ MİMARLIĞI AÇISINDAN
İRDELENMESİ: TUNALI HİLMİ CADDESİ ÖRNEĞİ**

Ecem BAKİ

PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI

**ANKARA
2014**

Her hakkı saklıdır

TEZ ONAYI

Ecem BAKİ tarafından hazırlanan “**Alışveriş Caddelerinin Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdelenmesi: Tunalı Hilmi Caddesi Örneği**” adlı tez çalışması 21/11/2014 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından oy birliği ile Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı’nda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Danışman : Prof. Dr. Dicle OĞUZ

Ankara Üniversitesi Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı

Jüri Üyeleri :

Başkan : Prof. Dr. Dicle OĞUZ

Ankara Üniversitesi Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı

Üye : Doç. Dr. Aydın ÖZDEMİR

Ankara Üniversitesi Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı

Üye : Yrd. Doç. Dr. Kıvanç AK

Düzce Üniversitesi Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü

Yukarıdaki sonucu onaylarım.

Prof. Dr. İbrahim DEMİR

Enstitü Müdürü

ETİK

Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez içindeki bütün bilgilerin doğru ve tam olduğunu, bilgilerin üretilmesi aşamasında bilimsel etiğe uygun davrandığımı, yararlandığım bütün kaynakları atıf yaparak belirttiğimi beyan ederim.

21/11/2014

Ecem BAKİ

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

ALİŞVERİŞ CADDELERİNİN PEYZAJ MİMARLIĞI AÇISINDAN İRDELENMESİ: TUNALI HİLMİ CADDESİ ÖRNEĞİ

Ecem BAKİ

Ankara Üniversitesi

Fen Bilimleri Enstitüsü

Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı

Danışman: Prof. Dr. Dicle OĞUZ

Caddeler ve sokaklar kent içerisindeki önemli kamusal mekânlardır. Sosyal, kültürel ve ticari yönden çeşitli kullanımlara sahip olan caddeler, özellikle rekreasyonel işlevleri açısından büyük önem taşımaktadır. Tek başına bir aks ya da merkez ağın parçası olarak Alışveriş Caddeleri, bir kentin ya da bölgenin yaşayan en yoğun kullanımlı kamusal mekânlarıdır. Alışveriş Caddeleri, merkezi konumda, iş yerlerine yakın, içerisinde sosyal, kültürel ve ticari birimleri (restoran, sinema, mağaza, banka vb.) barındıran, erişilebilirliğin yüksek düzeyde olduğu yerlerdir. Bu tezde Alışveriş Caddesi kavramı, tasarım kriterleri ve peyzaj öğeleri açıklanmaktadır. Çalışma alanı olarak seçilen Tunalı Hilmi Caddesinin geçmişten günümüze kadar geçirdiği değişim ve günümüzde ortaya çıkan mekânsal sorunları belirlenmekte, Tunalı Hilmi Caddesinin bir Alışveriş Caddesi olarak işlevliliğini artırmak amacıyla, içerdiği peyzaj öğelerinin iyileştirilmesine yönelik çözüm önerileri geliştirilmektedir.

Kasım 2014, 126 sayfa

Anahtar Kelimeler: Alışveriş caddeleri, Tunalı Hilmi Caddesi, peyzaj öğeleri, peyzaj tasarım kriterleri, kentsel tasarım.

ABSTRACT

Master Thesis

EVALUATION OF SHOPPING STREETS IN THE CONTEXT OF LANDSCAPE ARCHITECTURE: TUNALI HİLMİ STREET CASE

Ecem BAKİ

Ankara University

Graduate School of Natural and Applied Sciences

Department of Landscape Architecture

Supervisor: Prof. Dr. Dicle OĞUZ

Streets are important public spaces in city. Streets that are intensely used for social, cultural, and especially commercial activities have great importance in terms of the recreational functions. As a single axle or as part of a heavily used city network, shopping streets are the most intensively benefited public spaces in the city or region. Shopping streets are centrally located accessible places which have close proximity to business districts and include social, cultural and commercial units (restaurant, cinema, shop, bank etc.). In this thesis, the concept of Shopping Street, design criteria and landscape elements are explained. Tunalı Hilmi Street is selected as the case study area and its undergone changes and spatial problems are identified from the past to the present day. In order to increase the functionality of Tunalı Hilmi Street as a Shopping Street, recommendations are made to improve landscape elements of the street.

November 2014, 126 pages

Key Words: Shopping streets, Tunalı Hilmi Street, landscape elements, landscape design criteria, urban design.

TEŞEKKÜR

Çalışmalarımı yönlendiren, araştırmalarımın her aşamasında bilgi, öneri ve yardımlarını esirgemeyerek akademik ortamda olduğu kadar beşeri ilişkilerde de engin fikirleriyle gelişmeye katkıda bulunan danışman hocam Sayın Prof. Dr. Dicle OĞUZ'a (Ankara Üniversitesi Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı), tez sürecinde özverili bir şekilde benden fikir ve görüşlerini esirgemeyen jüri üyelerim Doç. Dr. Aydın ÖZDEMİR (Ankara Üniversitesi Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı) ve Yrd. Doç. Dr. Kıvanç AK'a (Düzce Üniversitesi Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü), lisans ve lisansüstü hayatım boyunca her çalışmamda katkısı bulunan ve desteğini esirgemeyen Yrd. Doç. Dr. Ekrem KURUM'a (Ankara Üniversitesi Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı), çalışmalarım sırasında önemli katkıda bulunan, ufkumu genişleten ve yönlendiren Prof. Dr. Yalçın MEMLÜK'e (Ankara Üniversitesi Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı) teşekkürlerimi sunarım.

Ayrıca, bu süreçte manevi olarak bana destek olan çalışma arkadaşım Arş. Gör. Cennet TEKİN'e,

Hayatım ve çalışmalarım süresince birçok fedakârlıklar göstererek beni destekleyen, her zaman yanımda olan anneme, abime ve aileme,

Son olarak; hayatımın her anında yardımını, desteğini ve sevgisini benden esirgemeyen Serkan HOŞGÖR'e çok teşekkür ederim.

Ecem BAKİ

Ankara, Kasım 2014

İÇİNDEKİLER

TEZ ONAYI SAYFASI

ETİK.....	i
ÖZET.....	ii
ABSTRACT	iii
TEŞEKKÜR	iv
KISALTMALAR DİZİNİ	vii
ŞEKİLLER DİZİNİ	viii
ÇİZELGELER DİZİNİ	xi
1. GİRİŞ.....	1
2. KURAMSAL TEMELLER	6
2.1 Kamusal Alan ve Kentsel Mekân Tanımı	6
2.2 Alışveriş Caddesi ve Alışveriş Mekânının Tanımı	7
2.3 Alışveriş Mekânlarının Tarihsel Gelişimi.....	8
2.3.1 20.yy’da alışveriş mekânlarının değişim evreleri	13
2.4 Alışveriş Caddelerinin Tasarım Kriterleri	18
2.5 Yasal ve Yönetmelik Çerçevesinde Alışveriş Caddelerinin Yeri	25
2.6 Alışveriş Mekânlarında Peyzaj Ögeleri	31
2.7 Alışveriş Caddesi Örnekleri	42
3. MATERYAL ve YÖNTEM.....	58
3.1 Materyal.....	58
3.2 Yöntem	58
4. ARAŞTIRMA BULGULARI	62
4.1 Çalışma Alanının Kent İçindeki Konumu	62
4.1.1 Erişilebilirlik	66

4.2 Geçmişten Günümüze Tunalı Hilmi Caddesi.....	69
4.3 Tunalı Hilmi Caddesinin Kullanım Tipleri Açısından Geçirdiği Değişim ve Mevcut Durumu	83
4.4 Alan Gözlemleri	86
4.4.1 Yol genişlikleri ve zemin kaplaması.....	87
4.4.2 Cepheler ve reklam panoları	93
4.4.3 Yarı açık mekânlar ve kullanımı.....	95
4.4.4 Yeşil alan organizasyonu.....	97
4.4.5 Donatı elemanları.....	98
4.4.6 Altyapı.....	102
4.4.7 Otopark.....	104
5. TARTIŞMA ve SONUÇ.....	106
5.1 Öneriler	109
KAYNAKLAR	121
ÖZGEÇMİŞ.....	126

KISALTMALAR DİZİNİ

AVM	Alışveriş Merkezi
THC	Tunalı Hilmi Caddesi

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 2.1 Campo de Fiore Meydanı, Roma, İtalya	10
Şekil 2.2 Süleymaniye külliyesi	11
Şekil 2.3 Campodoglio, Roma, İtalya	12
Şekil 2.4 Ana Cadde.....	13
Şekil 2.5 Otopark Şeridiyle Ayrılmış Alışveriş Caddeleri.....	14
Şekil 2.6 Avlulu Alışveriş Mekânları	14
Şekil 2.7 Kent İmajı Kazandırılmış Alışveriş Caddeleri.....	15
Şekil 2.8 Ana Cadde Üzerindeki Alışveriş Mekânları	15
Şekil 2.9 Alışveriş Mekânına Dönüştürülmüş Ana Caddeler	16
Şekil 2.10 Ana Cadde ve Alışveriş Mekânlarından Oluşan Karma Kullanım Mekânları, Walnut Creek. (a) Öncesi; (b) Sonrası	17
Şekil 2.11 Yaya kaldırımı en kesiti	19
Şekil 2.12 Yaya ve araç yolu kesişim noktası örneği.....	20
Şekil 2.13 Alışveriş caddelerinde dinlenme alanı oluşturulması örneği	21
Şekil 2.14 Kentlerde yol ağaçlarının işlevleri	39
Şekil 2.15 Trafik tekniği yönünden yol ağaçlarının işlevleri	40
Şekil 2.16 Ağaçların kent sağlığı yönünden işlevleri.....	40
Şekil 2.17 Cadde üzerinde yol ağacı dikimi ve uygulama hataları	41
Şekil 2.18 5. Cadde, New York	42
Şekil 2.19 5. Cadde, New York, ABD	43
Şekil 2.20 Ermou Caddesi, Atina	44
Şekil 2.21 Ermou Caddesi, Atina, Yunanistan.....	45
Şekil 2.22 Ginza Chuo Dori Caddesi, Tokyo.....	46
Şekil 2.23 Ginza Caddesi, Tokyo, Japonya	47
Şekil 2.24 Las Ramblas, Barcelona.....	48

Şekil 2.25 Las Ramblas Caddesi bölümleri	49
Şekil 2.26 Las Ramblas Caddesi, Barselona, İspanya	50
Şekil 2.27 Oxford Caddesi, Londra	51
Şekil 2.28 Oxford Caddesi, Londra, İngiltere	53
Şekil 2.29 Abdi İpekçi Caddesi, İstanbul.....	54
Şekil 2.30 Abdi İpekçi Caddesi, İstanbul, Türkiye	55
Şekil 2.31 Bahariye Caddesi, İstanbul	56
Şekil 2.32 Bahariye Caddesi, İstanbul, Türkiye.....	57
Şekil 3.1 Yöntem akış şeması	60
Şekil 4.1 Tunalı Hilmi Caddesinin Ankara kenti içindeki konumu	63
Şekil 4.2 Tunalı Hilmi Caddesinin perspektif görünümü	64
Şekil 4.3 Tunalı Hilmi Caddesi, Ankara	64
Şekil 4.4 Tunalı Hilmi Bey heykeli, Kuğulu Park	66
Şekil 4.5 Tunalı Hilmi Caddesi ve yakın çevresi araç yönelim şeması	67
Şekil 4.6 Tunalı Hilmi Caddesi (THC) yaya sirkülasyonu yoğunluk şeması	69
Şekil 4.7 Ankara Kenti 1932 Jansen Planı	70
Şekil 4.8 Ankara kenti 1957 Nihat Yücel – Raşit Uybadin Planı	71
Şekil 4.9 Tunalı Hilmi Caddesi 1950'ler zemin kat kullanım planı	73
Şekil 4.10 Üniversite apartmanı, Tunalı Hilmi Caddesi	74
Şekil 4.11 Kuğulu Park	75
Şekil 4.12 Tunalı Hilmi Caddesi 1960-1970 yıllarında yapılan binaların zemin kat kullanım planı	77
Şekil 4.13 Tunalı Hilmi Caddesi üzerinde bulunan pasajlardan birkaçı	78
Şekil 4.14 Tunalı Hilmi Caddesi 1980-1990 yıllarında yapılan binaların zemin kat kullanım planı	79
Şekil 4.15 Tunalı Hilmi Caddesi 2000'li yıllar zemin kat kullanım planı	82
Şekil 4.16 Tunalı Hilmi Caddesi 2014 yılı zemin kat kullanım planı.....	85

Şekil 4.17 THC yol genişlikleri ve zemin kaplaması örnekleri	89
Şekil 4.18 THC yol genişlikleri	91
Şekil 4.19 THC kaldırım genişlikleri	92
Şekil 4.20 THC üzerindeki yapı cepheleri ve reklam panoları örnekleri.....	94
Şekil 4.21 THC üzerindeki yarı açık mekân kullanımı örnekleri	96
Şekil 4.22 THC üzerindeki yol ağaçları	97
Şekil 4.23 THC üzerindeki yol ağacı türleri	98
Şekil 4.24 THC üzerindeki donatı elemanı örnekleri.....	100
Şekil 4.25 THC üzerindeki donatı elemanı konumları.....	101
Şekil 4.26 THC kaldırım üzerindeki altyapı öğeleri örnekleri.....	103
Şekil 4.27 THC ve yakın çevresi ücretli otoparklar ve araç kapasiteleri	105
Şekil 5.1 THC öneri alan kullanım şeması	110
Şekil 5.2 THC öneri yeşil alan ve zemin altı otoparkı kesiti	111
Şekil 5.3 Öneri Çığır Sokak kesiti	112
Şekil 5.4 Öneri Bülten Sokak planı.....	112
Şekil 5.5 THC öneri yol en kesiti.....	113
Şekil 5.6 THC hemzemin yaya geçiti önerisi.....	114
Şekil 5.7 THC öneri kaldırım zemin kaplaması.....	115
Şekil 5.8 THC cephe ve ticari tanıtım levhası örneği	116
Şekil 5.9 THC ve yakın çevresi yeşil alan sistemi	117
Şekil 5.10 THC yol ağacı seçimi ve yerleştirilmesi örneği.....	119

ÇİZELGELER DİZİNİ

Çizelge 1.1 Alışveriş merkezleri ve alışveriş caddeleri arasındaki farklılıklar.....	2
Çizelge 4.1 1950-2014 yılları arasında THC üzerindeki yapı zemin kat kullanımlarının değişim grafiği	83

1. GİRİŞ

20. yy'da taşıma kapasitesi hızla artan eski kent merkezlerinde günümüzde kullanımını sürdüren alışveriş alanlarının mekânsal eksiklikleri göze çarpmaktadır. Artan nüfusa bağlı olarak artan araç sahipliliği ile birlikte bu tip alanlarda taşıma kapasitesinin aşılması, beraberinde fiziksel sorunları da getirmektedir.

Genellikle bu sorunlara çözüm getirmek için belediyeler, ilk etapta caddenin trafiğe kapatılmasını, araç yükünün alandan alınmasını gündeme getirme eğilimindedir. Buna karşılık, ziyaretçiler alana ulaşımında otopark sorunu ve yetersiz toplu taşıma olanaklarından rahatsızlık duyarken, alandaki işletmeciler de müşteri sayılarının azalacağından çekinmektedir. Bu durumda, yoğun kullanılan kent merkezinin trafik akışını ve kullanıcıların alışkanlıklarını değiştirmeden bir takım çözüm önerilerinin getirilmesi gerekmektedir.

Alışveriş caddeleri, yalnızca ekonomik ve ticari faaliyetlerin gerçekleştiği mekânlar değil, aynı zamanda kültürel kimliğin oluştuğu, değiştiği ve yansıtıldığı mekânlardır. Ticareti yapılan ürünler, insanlar ve alışveriş faaliyetinin gerçekleştiği yapının kendisi kültürel altyapıyı yansıtmaktadır (Zukin 2012).

Günümüz kentlerinde yaşayan insanlar, araç sahipliliğinin artması, gelişen ekonomik olanaklar ve artan gelir seviyesi, bünyesinde alışveriş merkezleri bulunan toplu konutlarda kolay hayat şartları ve yüksek yaşam kalitesine ulaşma arzularıyla kent merkezlerinden ve alışveriş caddelerinden uzaklaşmaktadırlar (Ercoskun ve Özduzu 2013)

Konutlaşmanın yoğun kent merkezinden dış çepere doğru yönelmesi, ekonomik yaşamı da etkilemiştir. Araç sahipliliğinin artması ve kent dışındaki arazilerin düşük fiyat ve vergi imkânı sağlaması nedeniyle ortaya çıkan banliyöleşme sonucunda restoranlar, sinemalar, tiyatrolar, sanat galerileri, spor merkezleri, kamu binaları ve birçok yatırımcı

firma kentten dışarı doğru uzanan ticari koridorlarda yer seçmeye başlamışlardır (Ketchum 1948, Roebuck 1974, Gürün 2005).

Banliyöleşmiş kentte, kent merkezi dışında toplumsal merkezileşmeyi sağlayan AVM'lerin sayıları arttıkça daha fazla işlev ve kentsel yaşam kent merkezinden uzaklaşmaktadır. Boş dükkânlar, terk edilmiş kent merkezleri, caddeler ve sokaklar ülkelerin en önemli problemleri olarak görülmektedir (Gürün 2005).

Modern zamanların alışveriş mekânları olan alışveriş merkezleri, her kullanım ve kullanıcıya açık, demokratik gözükmeye karşın bir yönetim tarafından idare edilen ve akşam saatleri de dâhil olmak üzere istenilen gün ve saatlerde kapatılabilen özelleştirilmiş kamusal alanlardır. Ekonomik, toplumsal ve mekânsal özellikleri ile günümüzün kent merkezi yansımalarıdır (Gürün 2005). Çizelge 1.1'de alışveriş merkezleri ve alışveriş caddelerinin farklı yanları ortaya konmuştur. Görüldüğü gibi alışveriş merkezleri kent merkezi ve yakın çevresinde bulunan, tek bir merkez tarafından yönetilen, müşterilerin ve işletmecilerin her türlü ihtiyacını karşılamaya yönelik olarak tasarlanmış, kesin kuralları olan yapı topluluklarıdır. Alışveriş caddeleri ise kent merkezlerinde bulunan, bireysel işletmelerin yer aldığı, kendiliğinden oluşan, ziyaretçilerin toplu taşıma ile alana ulaşabilecekleri altyapıya önem verilen, gönüllük esasına dayalı olarak caddeyi ilgilendirecek her türlü konuya dair ortak kararların alındığı yerel kimliği bulunan kamusal mekânlardır.

Çizelge 1.1 Alışveriş merkezleri ve alışveriş caddeleri arasındaki farklılıklar (Teller 2008)

	Alışveriş Merkezi	Alışveriş Caddesi
Yapısal ve kavramsal farklılıklar		
Sahiplik	Bütünüyle ticari bir şirkete aittir, içerisinde kiralık birimler bulunur	Tek bir şirkete ait değildir, kiralık birimler dağınık düzendedir
Küme yönetimi	Kurumsal ve merkezi (merkezi yönetim)	Belediye tarafından üstlenilmiştir, kooperatif ve iyi niyete dayalıdır (şehir/cadde yönetimi)
Kiracılar arasındaki işbirliği	Kontrata dayalı, zorunlu	İyi niyete dayalı, gönüllü

Çizelge 1.2 Alışveriş merkezleri ve alışveriş caddeleri arasındaki farklılıklar (Teller 2008)

Kümelerin konumu	Çevresel veya merkezi kent alanları (ve/veya kent alt merkezleri)	Merkezi kentsel alanlar (ve/veya alt-merkezleri)
Satış birimlerinin konumu	Yönetim tarafından planlanmış ve kesinleşmiştir	Zaman içinde gelişmiş, küme yönetimi tarafından doğrudan kesinleştirilmemiş ya da etki altına alınmamıştır
Etkili-Yararlı farklılıklar		
Erişilebilirlik	AVM seyahatlerinde araç kullanan müşterilere büyük önem verilmiştir	Alışverişe yürüyerek ya da kamusal ulaşım araçlarıyla giden müşterilere büyük önem verilmiştir
Otopark olanakları	Müşterileri gruplarının ihtiyaçlarına göre tasarlanmıştır - yeterli sayıda ve ücretsizdir	Çevresel faktörlere bağlıdır (boş alanların kullanılabilirliği, yerel yönetimler gibi) - otopark ücretleri ve sınırlı kullanım vardır
Karma kullanım	Kâr grubunun ihtiyaçlarına göre merkezi yönetim tarafından belirlenmiştir	Kâr grubunun ihtiyaçları ve kullanıcı grubunun imajına uygunluğu belirlenmeksizin zamanla gelişmiştir
Ortam ile ilgili canlandırıcılar	Merkezi yönetim tarafından oluşturulmuştur ve yönetimin etkisi altındadır	Doğal olarak gelişmiştir - çok az derecede etki altındadır
Altyapı servisleri (açılış saatleri, tuvaletler, bankamatikler vb., konum rehberleri)	Müşterilerin ihtiyaçlarına göre merkezi yönetim tarafından sağlanmaktadır	Ayrı ayrı belediye ya da bankalar tarafından sağlanmaktadır
Küme formatında çekiciliği arttırmak için pazarlamaya dayalı etkinlikler	Merkezce yönetilen - işletmecilerin zorunlu katılımı	İşbirlikçi - gönüllü katılım
Kaynaklar: Alzubaidi et al., 1997; Dennis, 2005; Guy, 1995, 2007; Levy and Weitz, 2006; Wrigley and Low, 2002; Warnaby et al., 2002, 2003, 2004; Howard, 1997; Reimers and Clulow, 2004		

AVM'ler kentlilere nasıl ve ne zaman alışveriş yapacaklarını (açılış ve kapanış saatleri ile) zorla kabul ettiren, seçilmemiş ve kamusal sorumluluğu olmayan girişimlerdir. Gün içerisinde büyük bir kamusal arazi görüntüsündeki AVM, geceleri kapılarını kilitleyerek birdenbire halkın sınırlarından çıkarılmaktadır. Başka bir deyişle, insanların kamusal alan olarak düşündükleri bir yer bir anda özel mülkiyete dönüşmektedir (Gürün 2005).

Bugünkü kent merkezleri ise erişilebilirlik, estetik, kentsel alan kullanım dağılımı vb. yetersizlikleri ile birlikte kentsel tasarım ve yönetim gerekliliklerinden uzak kalmaktadır. Bu anlamda AVM’lerin tek eksiği tarihi ve kültürel kimliğe sahip olmamasıdır. 1950’li yılların çözümü olan AVM’ler günümüz kentlerinin en büyük sorunlarından biri haline gelmiştir (Gürün 2005).

Kültürel mirasın sürdürülebilmesi için yerel alışveriş caddelerinde şehrin kendisi gibi tekdüze gelişimler yerine tarihi kent dokusunu koruyan ve yansıtan düzenlemelerin gerçekleştirilmesi zorunludur (Zukin 2012).

Eski niteliğini yukarıdaki sebeplerle kaybetmiş ya da kaybetmekte olan, canlılığını yitiren, yapısal anlamda da artık yeterli gelmeyen alışveriş caddelerinin günümüz ihtiyaçlarına uyum sağlaması için yeniden düzenlenmeleri ve kente kazandırılmaları gerekmektedir.

Güneş’e (2005) göre kentsel tasarımın bir konusu olan “tematik” planlama, kentteki belirli bir sorunun çözümü veya bir potansiyelin değerlendirilmesi için yapılan çalışmaları içermektedir. Enformel süreç içerisinde uygulamaya geçmek amacıyla tek konuyu ön planda tutan, farklı disiplinler arası işbirliğiyle hazırlanan, kentsel projeler ve eylem planlarıdır. Bu çerçevede geliştirilen çalışmanın amacı, daha çok şehir bölge plancıları tarafından kentsel tasarım ölçeğinde değerlendirilen Alışveriş Caddesi kavramına peyzaj mimarlığı meslek disiplini çerçevesinde mekânsal anlamda farklı bir bakış açısı kazandırmak ve yapılacak çalışmaların fiziksel niteliklerine katkı sağlamaktır. Bunun yanı sıra çalışma alanı olarak Ankara’nın sosyokültürel öneme sahip en önemli alışveriş caddelerinden Tunalı Hilmi Caddesinin günümüzde yetersiz kalan fiziksel koşullarının, incelenen tema çerçevesinde ne şekilde iyileştirileceğini tespit etmek ve çözüm önerileri getirmek çalışmanın bir diğer amacını oluşturmaktadır.

Çalışma kapsamında alışveriş caddeleri; kentsel tasarım ve peyzaj tasarımı açısından değerlendirilerek konu ile ilgili literatür araştırılmıştır. Kamusal alan ve kamusal mekân kavramları, alışveriş caddelerinin tasarım kriterleri, yaya mekânının tanımlanması, içerdiği peyzaj öğeleri, yasal ve yönetsel çerçeve ile çalışma alanına yönelik yapılmış

alışmalar incelenmiştir. Ayrıca araştırmalar sırasında ön plana çıkan dünyanın çeşitli bölgelerindeki alışveriş caddesi örnekleri incelenmiş ve her birinin özellikleri ve özgün yanları ortaya konarak Türkiye'den örnekler ve Tunalı Hilmi Caddesiyle karşılaştırılmıştır. rnek araştırma alanı olarak seçilen Tunalı Hilmi Caddesine ilişkin arazi gözlemleri fotoğraflarla desteklenerek caddeyle ilgili önceden yapılan çalışmalar incelenmiş ve çeşitli dernek ve kurumlarla sözlü görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Yapılan alışmalar sonucunda Tunalı Hilmi Caddesi tematik planlama yaklaşımıyla alışveriş caddesi standartlarına göre değerlendirilerek mevcut durumda peyzaj mimarlığı meslek disiplini çerçevesinde mekân kalitesinin iyileştirilmesine yönelik olarak gerekli düzenlemeler belirlenmiş ve çeşitli öneriler geliştirilmiştir.

2. KURAMSAL TEMELLER

2.1 Kamusal Alan ve Kentsel Mekân Tanımı

Kamusal alan kavramı İngiltere Hükümetinin tanımladığı şekliyle; halkın özgürce erişebileceği, yapısal ve doğal çevrenin tümüyle ilişkili alanlardır. Açık yeşil alanlar, parklar, en azından gündüz saatlerinde halkın kullanımına açık kamu ya da özel mülkiyet alanları, caddeler, sokaklar, meydanlar, yaya yolları, ulaşım terminalleri vb. yerler kamusal alanlardır. Önemli olan normal koşullarda halkın özgürce alana giriş çıkış yapabiliyor olmasıdır (Carmona ve Sieh 2004, Carmona vd. 2010).

Alanın kamusal olma durumu aşağıdaki 3 kriter ile incelenebilir (Carmona vd. 2010):

- Sahiplik: doğal alan, kamu mülkiyeti ya da özel mülkiyete ait olabilir.
- Ulaşım: halkın alana ulaşabilme durumudur. Kentsel tasarım ilkelerinden ‘ulaşılabilirlik’ alanın kullanım kapasitesini belirlemektedir ve her kamusal alan herkes için açık ve erişilebilir değildir. Müze, hayvanat bahçesi, sinema gibi bazı kullanım alanları kamusal olmalarına karşın giriş ücretleri, giriş çıkış saatleri, yaş sınırı gibi kullanımı kısıtlayıcı etmenler içermektedirler.
- Kullanım: alanın aktif kullanımı ya da diğer kişi ve gruplarla paylaşılıyor olması durumudur.

Görüldüğü gibi kamusal kavramı herkese açık, erişilebilir alanları içermesine karşın farklı derecelerde incelenmektedir. Kamusal mekânlar birey ve toplumların ihtiyaçlarına hizmet veren, sürekli değişen ihtiyaçlara paralel olarak değişime uğrayan dinamik mekânlardır (Ak 2010).

Aynı şekilde kamusal yaşamın da kamusal alanlarla doğrudan ilişkili olduğu düşünülmektedir. Kamusal yaşam, sosyal mekânda gerçekleşen her türlü etkinliği içermektedir ve bu mekânlar sosyal etkileşime olanak sağlayan, ulaşılabilir, kamusal ya da özel mekânlardır (Carmona vd. 2010).

Kamusal mekân ile özel mekânlar arasındaki fark sanılanın aksine yalnızca mülkiyet durumu değil, bu mekânlara ait sorumluluk, bakım ve kullanma yetkisinin elde bulundurulmasıdır. Özel mekânlar temelde kamusal mekânlara yapım, idare bakım gibi hizmetleri vermek amacıyla gerçekleştirilmiştir (Ak 2010).

Kentsel mekân, fiziksel olduğu kadar sosyal, kültürel, psikolojik ve görsel değerleri de içeren bir kavramdır. Gür'e (1996) göre kentsel mekân, insan ilişkilerinin ve bu ilişkilerin gerektirdiği donatıların içinde yer aldığı, yatay ve düşey elemanların sınırlandırdığı bir kavramdır. İnceoğlu vd. (1995)'e göre ise iç mekânların uzantısı olarak ortaya çıkan, insanların fiziksel ve psikososyal gereksinimlerini karşılayan, içinde insanlar arası ilişkilerin bulunduğu yerlerdir (Meşhur 2008).

Banerjee'ye (2001) göre günümüzde kamusal yaşama hizmet eden 'üçüncül mekânlar' bulunmaktadır. Bunlar; kahve dükkânları, kitapçılar gibi küçük işletmelerdir (Carmona vd. 2010). Alışveriş caddelerinin içerisinde barındırdığı üçüncül mekânlar da caddenin kamusal niteliğini arttırmakta ve ortak kullanım alanları, sosyalleşme mekânlarını oluşturmaktadır.

2.2 Alışveriş Caddesi ve Alışveriş Mekânının Tanımı

Jacobs'a (2010) göre, yollar ve kaldırımlar kentin asıl kamusal alanları, en önemli kent organizmalarıdır. Kent caddeleri yalnızca araç ve yayayı taşımazlar. Bu yolu mekân haline getiren, yaşanır kılan bileşikler; yola sınır oluşturan yapılar, yola paralel olan ya da kesişen diğer yollar, donatılar, kullanıcılar vb.dir.

Lynch'in (1960) yaptığı deney ve gözlemlerde de kentin tanınabilirliğini sağlayan en güçlü imge yollar olarak belirlenmiştir. Yollar, gözlemcilerin alışkanlık ve olanaklarına bağlı olarak zaman zaman kullandıkları alanlardır. Bunlar; caddeler, sokaklar, yaya alanları, toplu taşıma alanları, demiryolları vb. olabilir. İnsanlar hareket halindeyken kenti gözlemler, diğer çevresel öğeleri algılayabilir ve kent bütünüyle ilişkilendirebilirler. Bir kullanım ya da faaliyetin bir cadde üzerinde yoğunlaşması ise gözlemci açısından o caddenin önem kazanmasına sebep olmaktadır (Lynch 1960). Lynch'in deneklerinde özellikle Alışveriş caddeleri bu yönde etki göstermektedir. Ticari

etkinliğin yanı sıra restoran, kafe, sinema ve tiyatro gibi sosyal ve kültürel faaliyetlere mekân oluşturan alışveriş caddeleri gözlemcilerin ilgisini çekmektedir.

Alışveriş caddeleri her zaman planlanmış merkezler olmayabilir (Odgen ve Odgen 2004, Ercoşkun ve Özduru 2013), kolay ulaşılabilir, konutlara ve diğer şehir kullanımlarına yakın, merkezi konumda birbirinden bağımsız dükkânların yayılmasıyla oluşmuştur (Teller 2008, Ercoşkun ve Özduru 2013). Günümüzde ise, merkezi konumda, iş yerlerine yakın, içerisinde ve/veya yakınında sinema, müze, kütüphane, dernek vb. sosyal ve kültürel yapıların bulunduğu, çeşitli restoran, kafe, mağaza, banka ve diğer işletmeleri barındıran, en önemlisi ulaşımı kolay, yani toplu taşıma araçlarının geçtiği yerlerdir.

Literatürde Ana Cadde olarak da tanımlanan Alışveriş Caddeleri, yürünebilir, az katlı binalardan oluşan ve zemin katlarında ticari birimlerin olduğu, kentsel çevre ile ilişkili, yaya trafiğinin yüksek olduğu, kontrol edilemeyen kamusal ve sosyal etkinliklerin gerçekleştiği caddelerdir (Southworth 2005, Ercoşkun ve Özduru 2013). Bu etkinliklerle mekândaki yaşam hissi desteklenmektedir. İnsanların bu mekânları kullanmaları sağlanmakta ve çevrede yaşayan insanlarla mekânın diğer kullanıcıları bir araya gelerek toplum-mahalleli ruhunu hissetmelerine etken olmaktadır (Ercoşkun ve Özduru 2013).

Southworth (2005)'in Alışveriş Caddesi tanımından yola çıkarak alışveriş eyleminin gerçekleştiği dış mekânının tanımı yapılarak ise, Alışveriş Mekânları; yürünebilir, özel araç veya toplu taşımayla her yönden kolay ulaşılabilir, buluşma noktaları ve toplanma alanları içeren, kentsel çevre ile doğrudan ve kuvvetli ilişkileri olan, yaya trafiğinin yüksek olduğu, mekân içerisinde yayaların her türlü gezme, korunma, oturma vb. ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri donatı ve düzenlemelere sahip, kontrol edilemeyen kamusal ve sosyal etkinliklerin gerçekleştiği alanlardır.

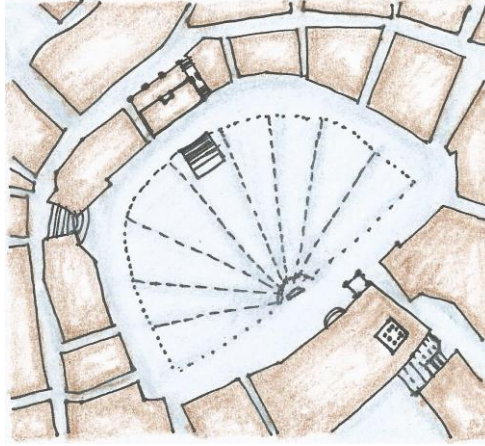
2.3 Alışveriş Mekânlarının Tarihsel Gelişimi

Park ve bahçeler de dâhil olmak üzere, kentsel açık alanlara yönelik ilk planlanmış peyzaj düzenlemeleri Sümerler, Asurlar ve Babiller zamanında Mezopotamya'da ortaya çıkmıştır (Pregill 1993, Özdil 1996).

Kamusal alan, “Agora” ise M.Ö. 700’lerde Yunanistan’da şekillenmiştir. Agoranın merkezinde açık bir pazar yeri ve sivil etkinliklerin gerçekleştirildiği formal açık mekân bulunmaktadır (Rubenstein 1992, Özdil 1996).

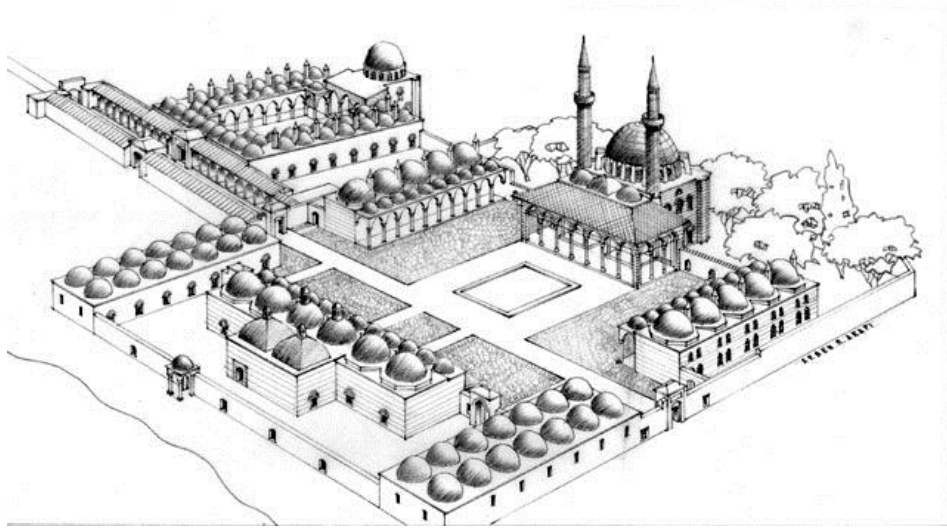
Yunan agoralarını imparatorluk ve cumhuriyet dönemlerinde “Forum”larla Romalılar takip etmiştir. Cumhuriyetçi Forum, bağımsız yapılarla çevrilidir. Yapıların artmasıyla imparatorluk tarafından inşa ettirilen, birbiriyle bütünleşik yapılarla çevrili İmparatorluk Forumu yeni şeklini almıştır. Her iki forum da sosyal etkinliklere ve pazar alanına mekân oluşturmaktadır (Ching 1996, Özdil 1996). Yunan agorası ve Roma forumu arasındaki temel farklılıklardan biri ölçektir. Yunanlar, kenti ve kent sakinlerini ilişkilendirmek, bütünleştirmek için mimaride insan ölçeği kullanmışlardır. Romalılar ise bu ölçeğin biraz üzerine çıkarak kent sakinleri üzerinde imparatorluk baskısını hissettirmeyi amaçlamışlardır.

Roma İmparatorluğunun çöküşüyle Ortaçağa geçilmiş, popülasyonun artmasıyla duvarların içindeki kent, ihtiyaçları karşılamaya yeterli gelmemiştir. Böylece duvar dışındaki araziler zirai ve doğal alanlar olarak kullanılırken; iç kısımlar yalnızca sosyal ve sivil etkinlikler için kullanılmaya başlamıştır. Sokaklar, caddeler, bulvarlar meydana gelmiş, kent imgeleri ve pazar yerleri kimlik kazanmıştır. Ortaçağ kentlerinde katedral ve şatoların çevresindeki meydanlar kent merkezidir. Kent meydanlarında periyodik olarak kurulan seyyar panayır ve fuarlarla birlikte pazar alanı ve sokaklar kentin önemli unsurlarından biri haline gelmiştir. Merkezde dairesel formlu pazar alanından çıkan sokaklar kent duvarına doğru radyal aks oluşturarak doğal alan ile insan yapımı kentsel alan arasında bağlantı kurmaktadır (Özdil 1996), (Şekil 2.1).



Şekil 2.1 Campo de Fiore Meydanı, Roma, İtalya (Mann 1993)

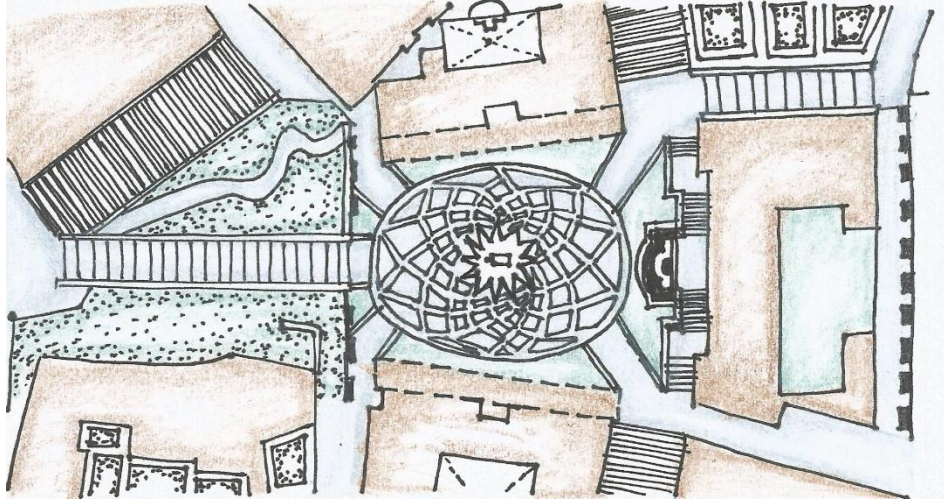
Ortaçağ Avrupa'sındaki pazar alanlarına paralel olarak, İpek Yolu gibi uluslararası ticaret yollarının oluşması doğudaki alışveriş mekânlarını da çeşitlendirmiştir. Eski Türk yerleşimlerinde Arasta ve Bedesten gibi alışveriş mekânları özellikle camii, kervansaray, hamam ve hanlarla bütünleşen bir yapı sisteminden oluşmaktadır (Şekil 2.2). İlk uygulamalarında iç avlulu, üzeri açık, genellikle dikdörtgen formlu ve kenarlarında sıralı dükkânlardan oluşan bedestenler zamanla orta avluya da dükkânların eklenmesiyle çeşitli özellikler ve formlar kazanmıştır (Femand 1993, Zengel 2001). 15. yy. sonlarına doğru gelişimini tamamlayan bedestenler yaklaşık 300 dükkân barındıracak kapasiteye ulaşmıştır. Karşılıklı iki sıralı dükkânların bir araya gelmesiyle oluşan arastalar ise kendi başına ya da bedestenlerin içinde yer alan alışveriş mekânlarıdır (Cezar 1985, Zengel 2001).



Şekil 2.2 Süleymaniye külliyesi (Necipoğlu 2005)

Antik dönemden beri süregelen bitişik nizamda sıralanmış tek katlı dükkân yapısı pazar yerlerinin oluşmasıyla birlikte değişiklik göstermiştir. Serbest tezgâhlardan kalıcı dükkânlara doğru uzanan bu süreçte önceleri tek bir mekânda hem depolama hem satış yapılırken, yeni kalıcı dükkân birimlerinde satış, depolama ve konaklama mekânları tek bir yapıda toplanmıştır. Genellikle 2 ya da 3 katlı olarak inşa edilen dükkânlarda zemin kat satış mekânıdır ve ön cephenin şeffaf hale getirilmesiyle vitrinler oluşturulmuştur. Diğer katlarda ise konaklama ve depolama ihtiyaçları giderilmektedir. Ayrıca dükkân ön cephelerinde korunaklı üst örtülerin kurulmasıyla yaya dolaşım mekânları tasarlanmıştır ve bu düzen alışveriş caddelerinin temelini oluşturmaktadır (Zengel 2001).

Rönesans döneminde ise tasarımcılar üçüncü boyuta yönelmiş, perspektif önem kazanmıştır. Kentsel alanlar, yapılar, park ve bahçeler vb. alanlar geometrik formlarla şekillenmeye başlamıştır (Şekil 2.3). Yeni tasarlanan plazalarda en-boy oranları hesaplanmış, dönemin simgesel öğeleri yapıların en üst noktalarına yerleştirilmiştir. Böylece her açıdan görünürlük sağlanmıştır (Spreiregen 1981, Özdil 1996). Rönesans döneminde açık alanlar antik ve ortaçağdaki gibi önemli rol oynamamıştır. Gösterişli yapılara ve yapısal öğelere bolca yer verilmiştir. Daha önce kent içindeki bağlantıları kuran pazar alanları, agora gibi alanlara yer verilmemiştir (Özdil 1996).



Şekil 2.3 Campodoglio, Roma, İtalya (Mann 1993)

M.S. 1600'lerde Barok Döneminde, farklı fonksiyonlara sahip açık alanlar Avrupa'da görülmeye başlamıştır. Sokaklar genişlemiş, yapı cephelerine mimari üslupla çeşitli girinti-çıkıntılar verilerek sokağa hareketlilik kazandırılmıştır. Merkezinde sarayların konumlandığı radyal akslarla cadde ve sokaklar kendi içlerinde grid sistemle bağlanarak organik bir yapı oluşturmuşlardır. Kentte boylu boyunca uzanan ana aks ve düz uzanan bulvarlar kent içerisindeki önemli alışveriş mekânlarıdır. Dönemin önemli örnekleri Versaille, The Piazza Navana, The Piazza San Pietro'dur (Özdil 1996).

17. yy. Avrupa kentlerinde nüfusun artmasına paralel olarak fuar ve pazar alanlarının kurulma sıklıkları da artmıştır. Etrafı 2-3 katlı dükkânlarla çevrili açık pazar alanlarında dönemin yeni teknolojisi çelik strüktür kullanılarak bu alanlar kalıcı hale getirilmiştir. Dükkân önlerinde arkadlar tasarlanmasıyla orta mekân boş bırakılarak hâl ve kapalıçarşı örnekleri oluşturulmuştur. Çelik konstrüksiyon yardımıyla daha büyük açıklıkların geçilmesi, iç mekânın genişlemesine ve kat sayısının artmasına olanak sağlamıştır. Böylece aynı yapı içerisinde depolama birimleri ve tüccar ofisleri oluşturulmuştur (Zengel 2001).

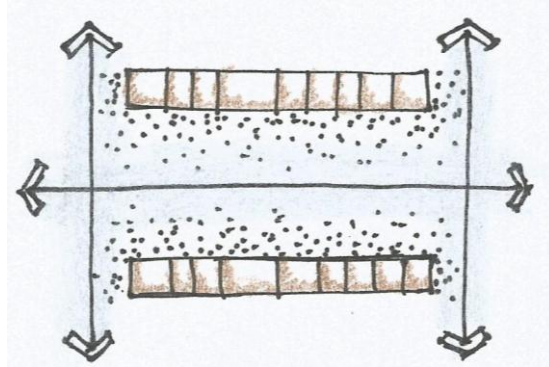
Sanayi devriminden sonra kapalı alışveriş mekânı ihtiyacı hanlar ve Kapalıçarşıların yeterli gelmemesi ve 'mağaza' kavramının oluşmasıyla yerini çok katlı mağazalara ve 'department store'denilen özel mağazacılık anlayışıyla yönetilen yapılara bırakmıştır. O dönemin mağaza tanımı, satış-servis-idare-depolama ve personel mekânlarının

birbirinden ayrı fakat aynı yapı içerisinde bütünleşik bir şekilde yönetildiği ticari birimlerdir (Margaret 1986, Zengel 2001). Daha sonra mağaza çeşitliliğinin artmasıyla birlikte sırasıyla hipermarket, süpermarket ve günümüz alışveriş merkezi yapıları meydana gelmiştir.

2.3.1 20.yy’da alışveriş mekânlarının değişim evreleri

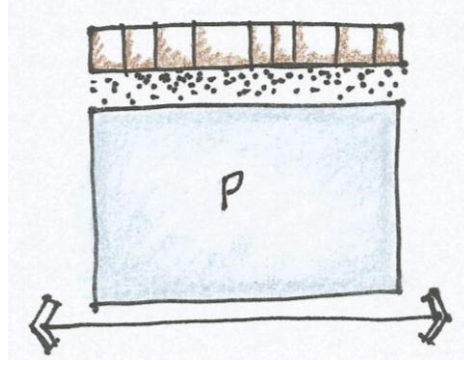
20.yy içerisinde çeşitli nedenlerle değişime uğrayan alışveriş caddelerinin günümüz kullanımlarına kadar değişen evreleri, sorunlara çözüm önerileri ve gelişim biçimleri aşağıda verilmektedir (Southworth 2005).

Ana Cadde (Main Street): İlk evre, geleneksel ana caddelerdir. İki tarafı da 2 ya da 3 katlı perakende dükkânlarından oluşan, yol kenarı otoparkları ve cep parklar da dâhil olmak üzere otomobil yoğunluğu yüksek, pek fazla yaya dostu olmayan caddelerdir (Şekil 2.4).



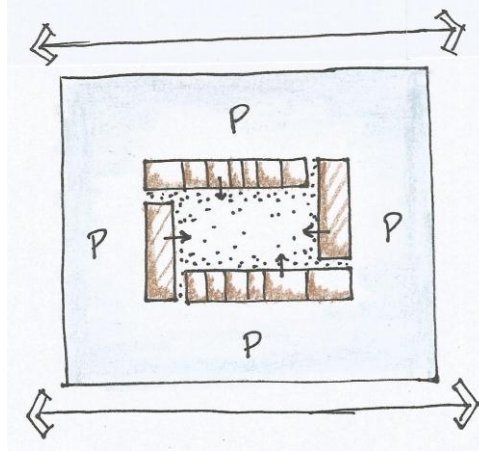
Şekil 2.4 Ana Cadde (Southworth 2005)

Otopark Şeridiyle Ayrılmış Alışveriş Caddeleri (Strip Mall): Zamanla ana cadde araç yükünü kaldıramamış ve buna çözüm olarak da caddenin şekli değiştirilmiştir. Böylece cadde aksından yarısı dükkânların önüne yeterli araç parkını sağlayacak şekilde geri çekilmiştir (Şekil 2.5).



Şekil 2.5 Otopark Şeridiyle Ayrılmış Alışveriş Caddeleri (Southworth 2005)

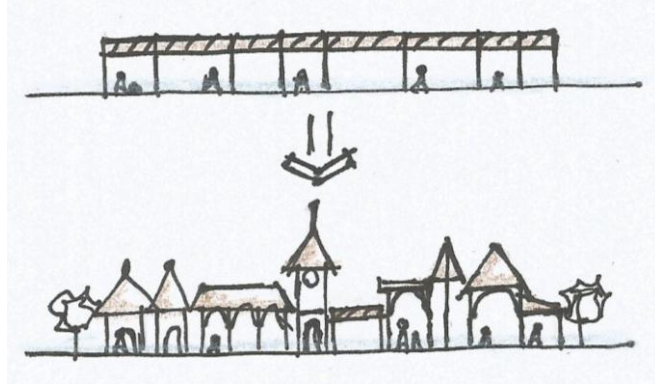
Avlulu Alışveriş Mekânları (Atrium Mall): 1950’lerde banliyölerin hızla gelişmesiyle yeni toplanma mekânlarına ihtiyaç duyulmuştur. Bu amaçla yine araba öncelikli ve tüm banliyönün araç yükünü kaldıracak şekilde etrafı otoparklarla çevrili ve ana yollara bağlanan, ortasında 4 tarafi yapılarla çevrili ve iç avlusu bulunan yeni alışveriş mekânları oluşturulmuştur. Ulaşım tipi olarak araç zorunluluğu olsa da iç avlu sistemiyle birlikte sosyal etkinliğe olanak sağlayacak kamusal yaya mekânı oluşturulmuştur (Şekil 2.6).



Şekil 2.6 Avlulu Alışveriş Mekânları (Southworth 2005)

Kent İmajı Kazandırılmış Alışveriş Caddeleri (Townscape Mall): Zamanla insanların ilgisi mekân hissini kaybetmiş alışveriş mekânlarından ana caddelere kaymıştır. Artık insanlar alışveriş eylemini ihtiyaçtan çok eğlenmek ve hoş vakit geçirmek için yapmaya başlamıştır. Böylece mekânda mağazaların yanında sinemalar, restoran ve kafeler, spor alanları, oyun alanları vb. sosyal mekânlar yer almaya başlamıştır. Ayrıca yapı cephe ve

Çevrelerinde sokak ambiyansı yaratmak amacıyla dükkânlar dış cephelerini birbirinden farklı ve kentin özgün mimari yapı biçimlerine uygun şekilde yenilemişlerdir. Yakın çevrelerine de yaya odaklı ve mekânın yaşamasını sağlayacak peyzaj ögeleri yerleştirilmiştir (şekil 2.7).

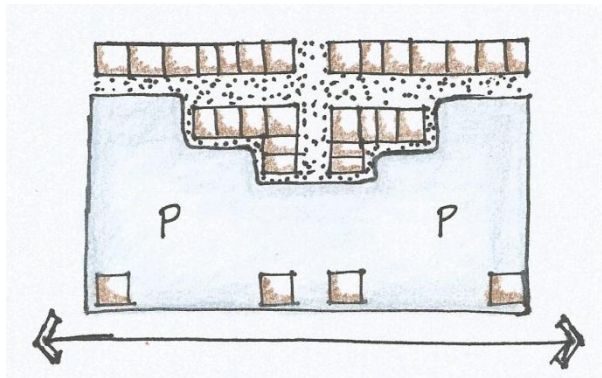


şekil 2.7 Kent İmajı Kazandırılmış Alışveriş Caddeleri (Southworth 2005)

Kent imajı kazandırılmış alışveriş caddeleri, oluşum açısından üç farklı kategoride incelenmektedir (Southworth 2005):

a. Ana cadde üzerindeki alışveriş mekânları (Main street mall):

Otopark şeridiyle ayrılmış alışveriş caddelerine yapısal ve bitkisel peyzaj ögeleri, kent mimarisine uyumlu cepheler ve kentsel donatı elemanları gibi çeşitli elementlerin caddeye eklenmesiyle oluşur. Bu elemanların yerleştirilmesinde asıl amaç, ana cadde üzerinden ve otopark ceplerinden mümkün olduğu kadar çok dkknın görünürlüğünü sağlamaktır. Çoğunlukla kavşak noktalar oluşturulur, böylece kullanıcıların dört tarafının mağazalarla çevrildiği keşişim noktaları meydana getirilir (şekil 2.8).

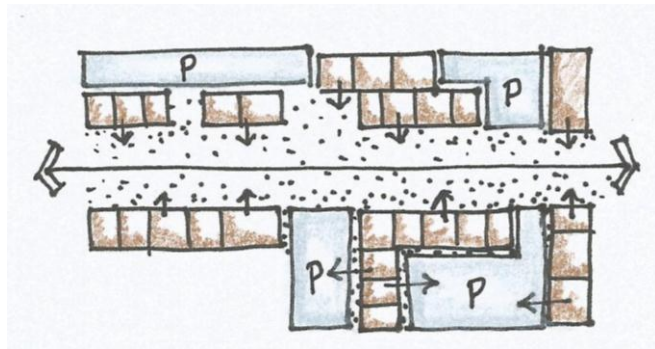


şekil 2.8 Ana Cadde zerindeki Alışveriş Mekânları (Southworth 2005)

b. Alışveriş mekânına dönüştürülmüş ana caddeler (Malled main street):

Alışveriş Caddeleri'nin temelini oluşturur. Alışveriş mekânlarının form olarak ana caddelerden etkilenmesi gibi; alışveriş caddeleri de alışveriş mekânlarından etkilenmişlerdir. Tasarımları 1950'ler ve 1960'ların yayalaştırılmış alışveriş caddelerinden esinlenmektedir. Yayalaştırma sonrası Amerika'daki alışveriş caddeleri zamanla yaşanabilirliğini yitirmiş ve başarısız olmuştur. Avrupa'da ise durum farklı gelişmiş, dar cadde ve sokaklardan oluşan yoğun bazı Avrupa kentleri araç trafiğini tamamen alandan uzaklaştırırsa dahi sürekliliğini sağlamış ve başarılı olmuştur. Soutworth (2005), bu araştırmaları sonucunda yavaş akan yerel trafiğin bu caddelere kolay erişilebilirlik ve dolayısıyla yaşam hissi sağlayacağı ve caddenin sürdürülebilirliğini destekleyeceği sonucuna varmıştır. Böylece taşıt trafiği varlığı son yıllarda alışveriş caddelerinin vazgeçilmez unsurlarından biri haline gelmiştir.

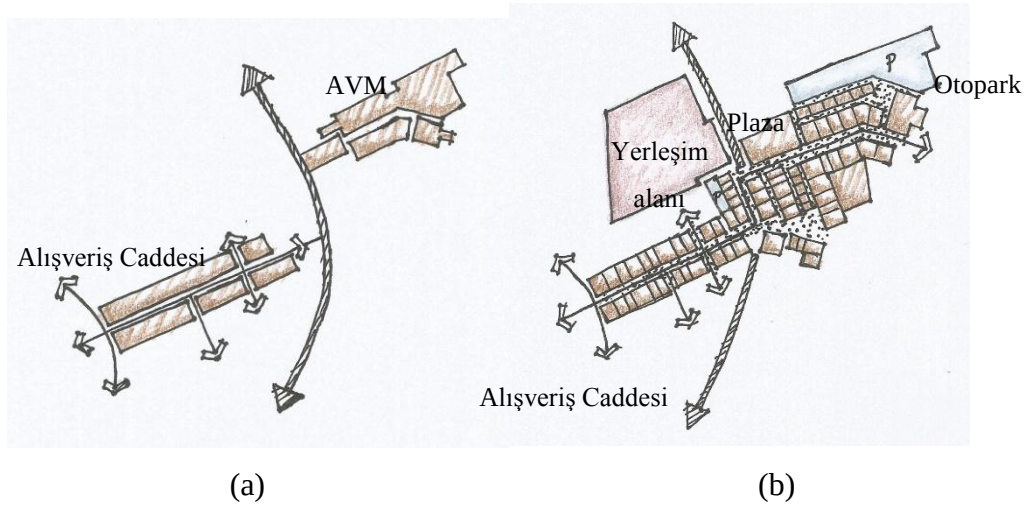
Alışveriş merkezleriyle rekabet etmek amacıyla mümkün olduğu kadar araç trafiği mekândan uzaklaştırılarak caddede çeşitli peyzaj öğeleri içeren yaya mekânları oluşturulmuştur. Yol ağaçları, aydınlatmalar, banklar, çöp kutuları otobüs durakları gibi elementler cadde üzerinde bir bütünlük oluşturacak şekilde yerleştirilmiştir. Ayrıca restoran ve kafeteryaların önünde masa sandalyeler, şemsiyeler çiçek kasaları vb. yerleştirilerek mekân hissi artırılmıştır. Yol kenarı otoparkları da mümkün olduğunca küçük ceplerle ve trafiği aksamayacak şekilde mağaza ve kafeteryaların yanında çözümlenmiştir (Şekil 2.9).



Şekil 2.9 Alışveriş Mekânına Dönüştürülmüş Ana Caddeler (Southworth 2005)

- c. Ana cadde ve alışveriş mekânlarından oluşan karma kullanım mekânları (Hybrid mall + main street):

Amerika'nın San Francisco eyaletinde ağır trafik yükü olan ana yolun iki tarafında bulunan AVM ve bir alışveriş caddesinin birleştirilmesine yönelik bir çözüm olarak ortaya çıkmıştır (Şekil 2.10). Alanda hızlı trafik, kesişim noktasında yaya odaklı çözümlerle yavaşlatılmıştır. Yaya geçitleri kaldırım taşlarıyla döşenmiş, aralarına yalnızca araçlar tarafından fark edilebilen reflektörler yerleştirilmiş, taşıtlar yavaşlatılmış ve yayaların rahatlıkla karşıya geçmeleri sağlanmıştır. Cadde, AVM binası ve ticari plaza arasındaki alanların banklar, süs havuzları, heykeller, yaya aydınlatma elemanları, çeşitli bitki türleri vb. öğeleri içeren peyzaj tasarımı gerçekleştirilmiştir. Böylece hem cadde hem AVM sanat galerileri gibi kültürel ve sosyal etkinliklere olanak sağlayacak konforlu alanlara sahip olmuştur. Otopark ise gözden uzak bir şekilde alan dışına doğru yerleştirilmiş ve akılcı bir çözümle orada bulunan tek katlı ofis yapılarının üst katlarını da otopark olarak kullanacak şekilde çözümlenmiştir. Cadde ve AVM arasında kalan ticari plazanın giriş katı da restoran, teras ve süs havuzu ile kamusal kullanıma açılmış ve toplanma, buluşma alanı niteliği kazanmıştır.



Şekil 2.10 Ana Cadde ve alışveriş mekânlarından oluşan karma kullanım mekânları, Walnut Creek (Southworth 2005).

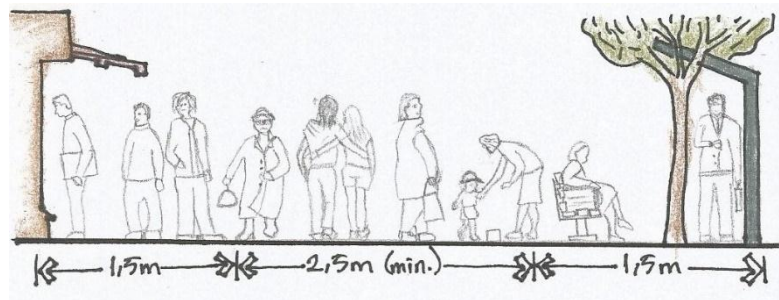
a. Öncesi, b. Sonrası

2.4 Alışveriş Caddelerinin Tasarım Kriterleri

- Yaya yollarının devamlılığı ana aks ve çevre bağlantılarında oldukça önemlidir. Dış bağlantı noktalarından merkeze kadar düzenli ve sürekli bir yaya sirkülasyonu oluşturulmalı, keyifli bir yürüyüş ortamı sağlanmalıdır. Yürüyüş yollarını kesen ya da yolu daraltan park alanları olmamalı ve yol karşıdan karşıya geçişi zorlaştıracak araç yolları tarafından kesilmemelidir.
- Görsel ve fiziksel açıdan yaya konforu sağlanmalıdır. Başarılı bir kamusal mekân oluşturmak için yaya alanları oturma, gölgeleme, aydınlatma vb. peyzaj öğeleri içermeli, güvenli bir ortam yaratılmalı ve çeşitli görsel estetik değerler içermelidir.
- Estetik ve çekici üst örtü tasarımı ile otobüs durakları, merkeze yakın, görünür ve erişilebilir olmalıdır.
- Sosyal etkinliğe yönelik mekânlar, kentsel alanda gözlem yapmak ve katılım sağlamak için önemlidir. Her yaştan insanın farklı ihtiyaçları göz önünde bulundurulmalıdır.
- Kamusal ve kültürel etkinlikleri bir arada içeren karma kullanımlar, konser, tiyatro, sergi, kermes gibi sosyal etkinliklere olanak sağlayacak gerekli donanımına sahip olacak şekilde alışveriş alanlarına dâhil edilmelidir ve haftanın 7 günü, sabahtan akşama kadar aktif olmalıdır.
- Caddeler yaya öncelikli tasarlanmalı ve yaya ile taşıt trafiğinin kesişim noktalarında yayaya uygun geçiş olanakları sağlanmalıdır.
- Alışveriş mekânlarında taşıtları dışlamak yerine varlıklarını kabullenmek gerekir. Fakat bu noktalarda trafik yavaşlatılmalı ve yayaların kendilerini güvende hissetmeleri sağlanmalıdır.
- Otoparklar caddede baskın olmamalı, fakat ana etkinliklere yakın yerlerde yer almalıdır.
- Cadde tasarımında etkisi çabuk geçecek temalardan kaçınılmalı, yapıların ve peyzajın ölçek ve tasarım açısından bütünlüğü, kentin genel karakteriyle uyumu sağlanmalıdır.

- Yapısal öğelerin sadeliği ve anlaşılabilirliği, kullanıcıları mekân ile ilişkilendirecek ve alanda yaşam hissi sağlayacaktır. Kamusal alanlarda, özellikle alışveriş caddeleri gibi küçük alanlarda yapı yakın çevrelerinde olduğu gibi, kör duvarlar ve ölü alanlardan kaçınılmalıdır (Southworth 2005).

Yukarıdaki maddelerin dışında bazı durumlarda alışveriş caddelerinde olduğu gibi, yoğun trafiğe sahip caddelerde kullanıma bağlı olarak bir takım standartlar belirlenmiştir. Bunlardan ilki yaya bölgesi en kesitleridir (Şekil 2.11). Kaldırımların yaya sirkülasyonunu düzenlemede karmaşık rolleri vardır. Yaya trafiği; mağaza vitrinlerine bakan yayalar, yürürken çeşitli sebeplerle duraksayanlar ve araç yolu sınırında araçlarına inip binen, karşıdan karşıya geçen, otobüs, taksi vb. toplu taşıma araçlarını bekleyen insanlar tarafından işgal edilmesine rağmen duraksamadan devam etmelidir. Bu nedenle yaya kaldırımları temelde iki önemli hatta sahip olmalıdır. Temel yaya hareketlerinin gerçekleştiği ana hat ve araç yolu ile arasında tampon bölge oluşturacak ikincil hat (Bentley vd. 1985).

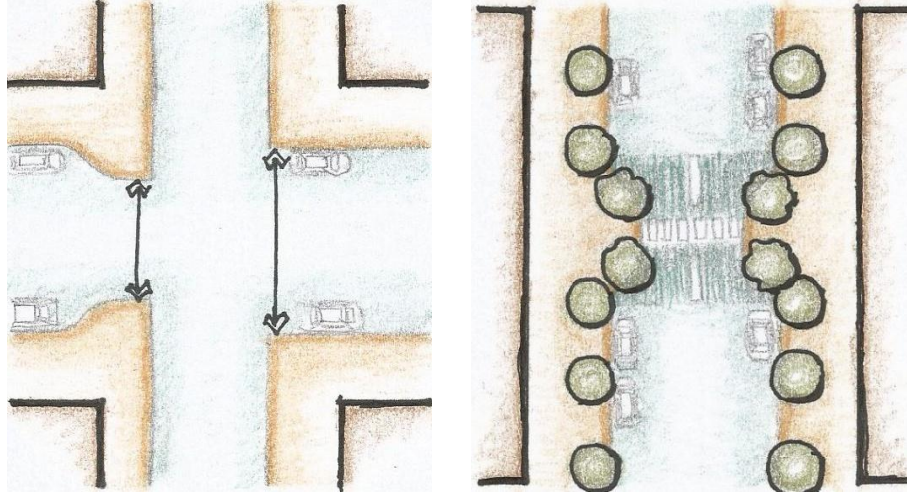


Şekil 2.11 Yaya kaldırımı en kesiti (Bentley vd. 1985)

Transit yaya trafiği içeren hat ile araç yolu arasında oluşturulan tampon bölge; yol ağaçları, oturma birimleri, otobüs durakları, reklam-ilan panoları, bisiklet parkları gibi donatılara mekân oluşturur. Her durumda tüm donatılar kullanılmamış olsa bile gelecek yıllarda eklenebilmesi düşüncesiyle yeterli alanlar bırakılmalıdır (Bentley vd. 1985).

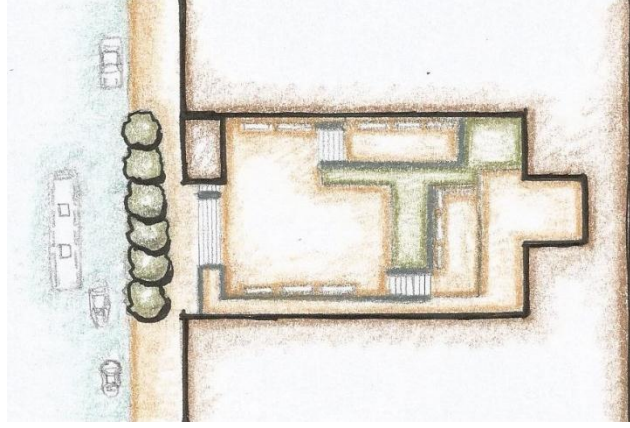
Yaya ve taşıt yollarının kesiştiği durumlarda yayalar için karşıdan karşıya geçişi kolaylaştırmak gerekmektedir. Çoğu insan karşıdan karşıya geçerken üst ve alt geçitlerden çok hemzemin yaya geçitlerini kullanmayı tercih etmektedir. Güvenli geçiş noktaları oluşturmak için araç yolu genişliğini azaltmak ve güvenliği sağlamak için

uygun görsel açıklıklar yaratmak olanaklıdır (Şekil 2.12-2.13). Tüm geçiş noktalarında engelliler için görsel ve işitsel trafik sinyalleri sağlanmalı ve her tür yaya için yeterli geçiş süresi hesaplanmalıdır (Bentley vd. 1985).



Şekil 2.12 Yaya ve araç yolu kesişim noktası örneği (Bentley vd. 1985)

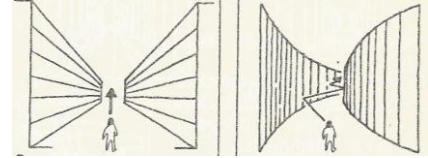
Yoğun araç trafiğine sahip gürültülü caddelerde nispeten sakin ve sessiz küçük ölçülü dinlenme alanları yaratmak için parsel düzeninde yapı sınırını biraz geriye çekmek yeterli gelmektedir (Şekil 2.13). Mümkün olduğunca çok insan için yaya etkinliğine mekân sağlamada bu gibi küçük alanlar oldukça etkili olmaktadır. Üç tarafı yapı cepheleriyle çevrili mekânda güvenliği sağlamak da kolaydır. Geceleri oluşabilecek tehlikeleri ve vandalizm etkilerini önlemek amacıyla yola bakan cephe kapatılabilir ya da etkili bir aydınlatma tasarımıyla estetik ve fonksiyonel gece görüşü sağlanabilir. Açık bir ön cepheye sahip mekânda trafiğin etkisini azaltmak ve cadde görünümünü korumak için kaldırım sınırına seyrek dokulu yapraklı ağaçlar dikmek gibi minimum düzeyde uygulamalar yeterli olacaktır. Ayrıca mekânın zemin kotları değiştirilerek çeşitli seviyelerdeki teraslamalarla hem mekâna hareket kazandırılmış olur hem de görece sessiz ve sakin alanlar yaratılabilir (Bentley vd. 1985).



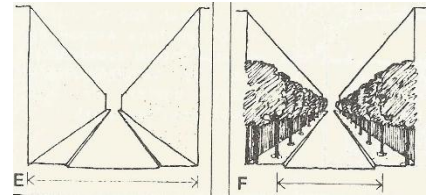
Şekil 2.13 Alışveriş caddelerinde dinlenme alanı oluşturulması örneği (Bentley vd. 1985)

Genel olarak cadde mekânının yapılanmasında caddenin düşey-yatay boyutları ve bunların birbirlerine oranları önemli rol oynamaktadır. Örneğin; yüksekliğin azalması veya genişliğin artması caddede kapanma duygusu yaratacak, mekân özelliği azalacaktır. Buna paralel olarak yükseklik artar, genişlik azalırsa caddede dar koridor etkisi oluşacaktır (Bakan ve Konuk 1987). Bu gibi oranlamalarla caddenin açıklık-kapalılık durumu belirlenebilmekte ve insanların caddeden aldıkları mekân hissi somut olarak açıklanabilmektedir.

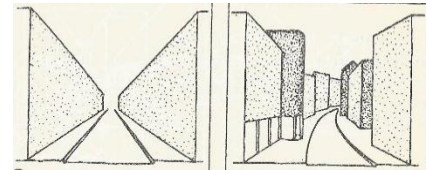
- Düşey etkiler yakınlık, yatay etkiler ise uzaklık duygusu yaratır.



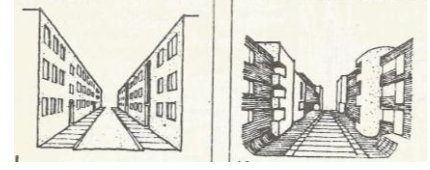
- Yol ağaçları ile cadde kaldırımında genişlik ve mekân hissi yaratmak mümkündür.



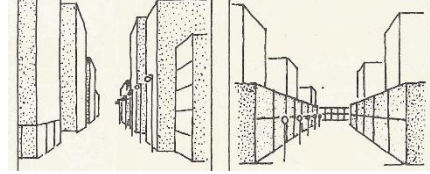
- Düz cephe düzeni tekdüze bir koridor etkisi yaratırken, parçalı yapılanma caddeye hareket kazandırmaktadır.



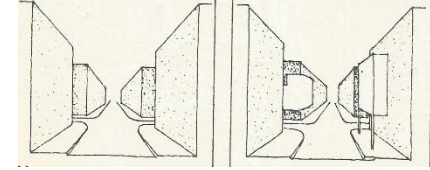
- Mimari detaylar mekânı zenginleştirici öğelerdir.



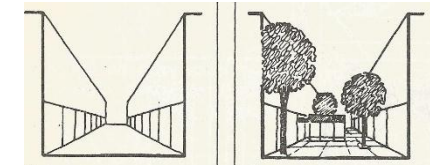
- Yüksek ve alçak yapıların bir arada kullanımı, caddede çeşitlilik sağlamaktadır.



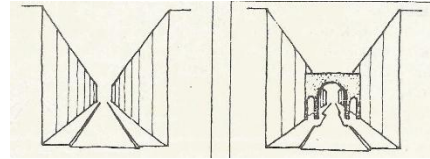
- Kavşaklardaki tekdüzelik düz bir kesişim noktası oluştururken, parçalı yapılanma kavşaklarda zengin bir mekân etkisi yaratmaktadır.



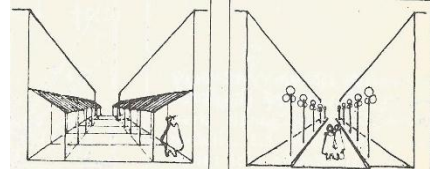
- Uzun ve tekdüze mekânı kentsel öğelerle çeşitlendirmek mümkündür.



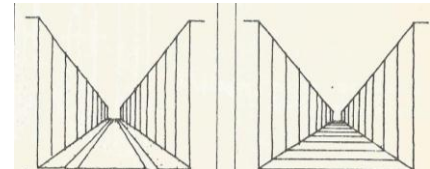
- Dar, uzun caddelerde kentsel öğelerle mekâna hareket kazandırılabilir. Cadde, insan ölçeğine indirgenebilir.



- Aynı şekilde ritmik ve düzenli yerleştirilmiş kolonlar ve aydınlatmalarla da caddeyi insan boyutuna indirmek mümkündür.



- Düşey izlerin zemine taşınması mekânda bütünleştirici bir etki yaratmaktadır (Bakan ve Konuk 1987).



Yaya hakları bildirgeleri:

Avrupa Parlamentosu'nun 1988 yılında yayınladığı Yaya Hakları Bildirgesi'ne göre kamusal alanlarda yayaların sahip olduğu haklar ve yapılması gerekenlerden bazıları aşağıda belirtilmiştir.

- Kamusal yaya alanları, yayaların fiziksel ve ruhsal sağlığını olumsuz etkileyecek düzenlemelere sahip olmamalıdır.
- İnsan ihtiyaçlarına göre şekillenmiş kent merkezlerinde öncelik, motorlu taşıtlarda değil, yayalarındır.
- Kentsel düzenlemelerde çocuklar, yaşlılar ve engellilerin ihtiyaç duyduğu fiziksel mekân özellikleri sağlanmalıdır.
- Dış mekânda engellilerin bağımsız hareket etmesini sağlayacak ulaşım sistemleri, kamusal düzenlemeler, uyarı ve işaret sistemleri bulunmalıdır.
- Yaya bölgeleri kentten izole olmayan, kent düzeniyle uyumlu, çevresiyle kısa ve makul bağlantıları olan, ulaşılabilir alanlar olmalıdır.
- Motorlu taşıtlar bilimsel olarak tolere edilebilir kimyasal ve ses yayma standartlarına uymalıdır.
- Toplu taşıma sistemi tümüyle hava ve ses kirliliği kaynağı olmamalıdır.
- Kentsel alanlarda ağaç dikimiyle yeşil akciğerler oluşturulmalıdır.
- Yaya ve bisiklet trafiğini korumak amacıyla yol sistemleri düzenlenmeli, hız sınırlamaları yapılmalıdır.
- Yaya ve motorlu araç trafiği kolay geçiş ve durma özgürlüğünü sağlayacak ölçülerde olmalıdır.
- Ekolojik kapsamlı ve iyi donanımlı toplu taşıma sistemi oluşturulmalıdır.
- Kentsel alanlarda bisiklet kullanımına ait donanımlar sağlanmalıdır.
- Otoparklar yaya hareketlerini engellemeyecek ve yayaların mimari olarak özelleşmiş alanlardan alacağı keyfi etkilemeyecek şekilde konumlandırılmalıdır.

1986 yılında kurulan İnsan Hakları Derneği (Human Rights Association)’nin 1990 yılında İnsan Hakları Derneği Çevre Komisyonu tarafından hazırlanan Yaya Hakları Bildirgesi’ne göre ise;

- “Yaya kaldırımları yayalarıdır.”

Bütün yerleşim alanlarında yaya kaldırımlarının yapımı zorunludur. Araçlar, yaya kaldırımına park edemezler. Kaldırım üzerindeki bütün fiziki ve toplumsal engeller, serbest yürüyüşü aksatmayacak biçimde düzenlenmelidir. Yayaların ekzos gazlarıyla zehirlenmemesi, gürültüden rahatsız olmaması, üzerlerine çamur, toz vb. sıçratılmaması için önlemler alınmalıdır.

- “Kent merkezi yaya bölgelerininidir.”

Toplu taşıma dışındaki araçlar, merkeze girmekten özenle kaçınmalıdır. Yaya bölgeleri, giderek bütün merkezi kapsayacak biçimde genişletilmelidir. Yaya bölgeleri, her türlü motorlu araçtan, kesinlikle arındırılmalıdır. Yayalar, bu bölgeleri, kentsel etkileşim, kültürel etkinlik ve alışveriş için özgür bir biçimde kullanabilirler.

- “Yaya geçitlerinde üstünlük, mutlak olarak yayalarıdır.”

Yayaların gereksinimi kadar sık aralıklarla yaya geçidi sağlanmalıdır. Yaya geçitleri işaretlenmeli ve hiçbir şekilde araçlar tarafından işgal edilmemelidir. Yayalar için yeşil ışık süresi, gerekli yürüme süresine göre ayarlanmalıdır. Zemin katı yayalarıdır ve genel kural olarak yayalar, üst ve alt geçitlere zorlanamazlar.

- “Herkesin, istediği yere, yaya yollarından gitme hakkı vardır.”

Kentlerde, tamamen yayalaştırılmış cadde ve sokaklar düzenlenmelidir. Her çocuğun, okula, yaya yolundan güvenli bir şekilde gitmesi sağlanmalıdır. Kent yönetimi, yaya yolunu çeşitli hizmet ve tesislerle donatmalıdır. Yaya yoluna paralel bisiklet yolları yapılmalı, yaya ve bisikletli ulaşımı çeşitli reklam kampanyalarıyla ve diğer özendiricilerle desteklenmelidir.

- “Kent yaşamının gerçek sahipleri yayalardır.”

Yayalık, insanlar arası etkileşimi artırıp kentsel kültüre katkıda bulunduğu için, desteklenmeli ve özendirilmelidir. Yayalar, yerel yönetimlerle birlikte, yayalık haklarını savunabilecekleri, şikayetlerini iletecekleri bir örgütlenme geliştirmelidir. Trafikle ilgili kararlar ve polisler, yayaların haklarını da gözetmeli ve korumalıdır. Yaya altyapısı, gece-gündüz bakımlı, temiz ve aydınlık tutulmalı, onarılmalı, bitki ve ağaçlarla görsel çekiciliği sağlanmalıdır.

- “Tüm yayalar; kaldırımlar, yaya bölgeleri, yaya yolları, yaya geçitleriyle ilgili kararların alınmasına katılmak hakkına sahiptir.”

2.5 Yasal ve Yönetmelik Çerçevesinde Alışveriş Caddelerinin Yeri

Ankara Büyükşehir Belediyesi 2013 İmar Yönetmeliği’nde alışveriş caddeleri, ticari yollar tanımı kapsamına girmektedir. Belirtilen tanıma göre “Ticaret Yolları: Bölge Kat Nizamı ve Benzer Planlar ile belirlenen, ticaret bölgelerinde yapılabilen bina / tesislerdeki kullanımlara ek olarak zemin ve bodrum katları dışında konutların da yer alabildiği, iki tarafında ticaret parseller dizisinden oluşan yollardır.” Yönetmelik gereğince tez konusu kapsamında bağlayıcı hükümler ise aşağıda maddeler halinde verilmiştir.

- “Yaya kaldırımı dâhil 12.00m ve daha fazla genişlikteki yollar ve meydanlar Büyükşehir Belediyesine, daha dar yollar ise yapılacak çalışmalarda Büyükşehir Belediyesinin uygun görüşü alınmak koşuluyla ilgili İlçe Belediyelerine bağlıdır.
- Meydan, yol, otopark, park, yaya bölgeleri, kaldırımlar vb. yerler ile bunlar üzerindeki çeşitli uyarı levhaları, donatı elemanları, kent mobilyaları gibi elemanlar ulaşımı aksatmayacak şekilde Türk Standartları Enstitüsü standartlarına uymalıdır. Bu çerçevede:
 - Yaya kaldırımı tek yönlü yollarda en az 1.50m, çift yönlü yollarda en az 1.80m,
 - Yaya geçitlerinde yolu kaldırıma bağlayan rampa genişliği en az 1.50m,
 - Kaldırım üzerine gelen tente ve saçakların yerden yüksekliği en az 2.40m,

- Zorunlu hallerde konulan trafik işaret ve levhalarının alt ucunun kaldırımından yüksekliği ise en az 1.90m olmalıdır.
- Herhangi bir binaya ana yoldan giriş mesafesi en az 4.00m, çıkmaz sokaklarda ise en az 8.00m olmalıdır.
- Yaya bölgelerindeki parsellerin yol ya da yollara bakan bahçelerinde kesinlikle bahçe duvarı yapılamaz.
- Zemin veya bodrum katlarında dükkân da dahil ticari amaçlı kullanım olan binalarda yola bakan bahçe(ler)de bahçe duvarı veya yayaların can emniyetini tehlikeye düşürecek manialar yapılamaz.
- Büyükşehir Belediyesi, çevre özelliklerine göre yapılar arasında uyum sağlamak, güzel bir görünüm elde etmek amacıyla dış cephe şeklini boya ve kaplamaları ile çatısının malzemesini ve rengini tayin etmeye yetkilidir.
- Nazım imar planlarında gösterilen teknik ve sosyal alt yapı alanlarının konum ve büyüklükleri; toplam standartların altına düşülmemek, nazım imar planının ana kararlarını zedelememek şartı ile gerekli olması halinde uygulama imar planlarında (bu değişikliğin gerektirdiği fiziki düzeltmelerle birlikte) değiştirilebilir.
- İmar Planı Değişikliği: Plan ana kararlarını, sürekliliğini, bütünlüğünü, teknik ve sosyal donatı dengesini bozmayacak nitelikte, bilimsel, nesnel ve teknik gerekçelere dayanan, kamu yararının zorunlu kılması halinde yapılan plan düzenlemeleridir.

Her tür ve ölçekte imar planı ve değişiklikleri öncelikle;

- 5216 sayılı Yasaya,
- 3194 sayılı Yasa ve bağlı yönetmeliklere,
- İlgili diğer mevzuat hükümlerine,
- Varsa üst ölçek plan kararlarına ve çizim normlarına uygun olarak hazırlanır.”

Görüldüğü gibi alışveriş caddelerinin, imar mevzuatında tanımlandığı şekliyle ticaret yollarının, diğer cadde ve sokaklarla net bir ayrımı yapılmamıştır. Çeşitli maddelerden derlenen yukarıdaki hükümler genel anlamda azami mekân standartlarını içermektedir. Alışveriş caddelerinin şehrin diğer ana caddelerinden, merkezi iş alanlarından veya yayalaştırılmış ticari alanlardan farklı ve özgün bir şekilde ele alınmasını engelleyici bağılıklar bulunmamaktadır.

Ankara Çankaya Belediyesi Şehir Planlama Birimi'nden Sayın Nilgün Özer ile yapılan sözlü görüşmede yukarıda da belirtildiği gibi Tunalı Hilmi Caddesi'ne ilişkin kesin hükümlerin olmadığı, “plan üzerinde yapılacak her türlü değişikliğin ‘plan değişikliği’ getirilerek gerçekleştirilebileceği” sonucuna varılmıştır. Hazırlanacak her tür plan ve projenin plan değişikliği sebebiyle öncelikle Düzenleme ve Denetleme Komisyonlarına gönderilerek onanması ve Belediye Meclisinde görüşmeye alınarak konu ile ilgili meclis kararının çıkması gerekmektedir (Özer 2014).

Çalışma alanı olan Tunalı Hilmi Caddesine getirilecek her türlü düzenlemenin ‘kamu yararı’ gözetilerek gerçekleştirilmesi kaçınılmazdır. Bu durumda, örneğin; otopark ihtiyacını karşılamak üzere gerekli yer temini için yapı parselini kamulaştırmak olasıdır (Özer 2014).

Alışveriş caddelerinde yer alan bazı yapısal öğelerin de yasa ve yönetmeliklerle belirlenen bir takım standartları bulunmaktadır. Bunlardan biri de 1991 yılında düzenlenen Ankara Büyükşehir Belediyesi Ticari Tanıtım Tabela Yönetmeliğidir. Yönetmeliğin oluşturulma amacı kent merkezinde ticari tabela ve reklam panolarının yarattığı görsel kirliliğin giderilmesidir. Böylece kentsel alanda farklı idari sınırlarda farklı yönetimlerin devreye girmesiyle oluşan karmaşayı ortadan kaldıracak ortak bir dil birliğinin oluşması için hazırlanmış yasal bir denetleme mekânizması oluşturulmuştur.

Alışveriş caddelerinde kullanılan tabela ve reklam panoları bina dış cephelerinde, bina sağır duvarlarında, ortak kamu kullanım alanlarında (yeşil alan, pazar yeri, üst geçit vb.), otobüs kapalı duraklarında ve çatılarda kullanılmaktadır. Bu tip reklam panolarının yönetmelik gereğince uygulama esasları ise aşağıdaki gibidir:

Tek Ticari Tanıtım Tabelaları Uygulama Esasları

- “Bir binanın yol, meydan ve diğer ortak kamu kullanım alanlarına açılan tüm dış cephelerinde yer alan dükkânların kullanacakları ışıksız veya ışıklı tek ticari tanıtım tabelaları dükkân cephe alanlarının %15’inden fazlasını kaplayamaz.
- Binanın tek bir işyerine ait olması halinde kullanılacak ışıksız veya ışıklı tek ticari tanıtım tabelaları binanın cephe alanının % 10 ‘undan fazlasını kaplayamaz.
- Gerek dükkânların ve gerekse bir binanın tümünü kullanan işyerlerinin ışıksız veya ışıklı tek ticari tabelaları hiç bir şartta cephe yüzeyinden taşamaz. Askılı olarak cephe yüzeyinin dışına takılamaz. Ancak Sinema, Tiyatro, Gazino ve benzeri eğlence yerleri Belediyeden özel izin almak koşuluyla bina cephesinden taşan ışıklı tabela kullanabilirler.
- Yılbaşı, bayram gibi özel günler ve arifelerinde dükkân ve binanın tümünü kullanan işyerleri, süresi 15 günü aşmamak koşuluyla yukarıda belirtilen % 15 sınırlarının dışında ışıklı veya ışıksız özel süslemeler ve tanıtım yapabilirler.”

Toplu Ticari Tanıtım Tabelaları Uygulama Esasları

- “Birden çok ticari amaçlı işyerinin bulunduğu binaların yol, meydan ve diğer ortak kamu kullanım alanlarına açılan tüm dış cepheler binada yer alan dükkân dışındaki işyerleri tarafından reklam alanı olarak kullanılamaz. Bu binalardaki ticari amaçlı işyerleri tanıtımlarını toplu ticari tanıtım tabelaları vasıtasıyla yaparlar.
- Toplu ticari tanıtım tabelaları esas olarak bina girişinde ki dış cephede yer alır ve binadaki işyerlerinin kat sırasına göre düzenlenir. Bina girişinin ön cephede olmaması veya bina girişinin bu uygulamaya olanak vermemesi halinde, binanın ön cephesinde uygun görülecek bir yerde ön görülen boyutları aşmamak koşuluyla toplu ticari tanıtım tabelaları asılabilir. Toplu ticari tanıtım tabelaları üzerinde, her işyeri aşağıda belirtilmiş renk kodlarıyla belirtilir.
 - Kat numaraları: Zemin pantone mavi, yazılar beyaz.
 - Resmi Kurumlar: Zemin pantone kırmızı, yazılar beyaz.

- Sağlık işyerleri (Poliklinik, laboratuvar, hekim muayenehaneleri vs.): Zemin beyaz, yazı siyah ve kırmızı.
- Diğer İşyerleri: Zemin pantone açık mavi, yazılar siyah.”

Bina Sağır Duvarlarının Reklam Alanı Olarak Kullanılma Esasları

- “Bina sağır duvarlarını bina sahipleri reklam alanı olarak düzenlemek ve kiraya vermekte serbesttirler.
- Reklam alanı olarak kullanılacak sağır duvarlarda uygulanacak reklam, reklam sahibinin adını ve amblemini taşıyan ve plastik sanat yapıtı değeri taşıyan bir duvar resmini içerir. Ad ve amblem duvar resminin ancak % 15’ini kapsayabilir.
- Sağır duvarlara duvar resmi yaptıran kişi ya da kuruluş, duvar resmi üzerine reklamını koymak yerine, en yakın kaldırma, Ankara Büyükşehir Belediyesinin belirlediği koşullar içerisinde “Yapıt Kimliği” levhası yerleştirebilir.”

Ortak Kamu Kullanım Alanlarında Reklam Yapma Esasları

- “Yeşil alanlar, pazar yerleri ve açık otoparkların çevre duvarlarında ve içlerinde, bunların projelerinde gösterilen yerlerin dışında, Sabit Reklam Asma panoları tesis edilerek, afiş ve pankart asılarak reklam yapılamaz.
- Yaya ve taşıt alt ve üst geçitlerinin yüzleri ve ayaklarının 10 yılı geçmemek kaydıyla kiraya verilmesi, kira sözleşmesindeki şartname Encümençe hazırlanarak kabul edilecektir.
- Ortak Kamu Kullanım Alanlarında tesis edilmiş elektrik direkleri reklam alanı olarak kullanılabilir. Hangi direklerde ne tür malzeme kullanılarak ve hangi boyutlarda ne tür bir reklam yapılabileceği, Ankara Büyükşehir Belediyesince saptanır ve ilan edilir.”

Kaldırım ve Yol Üstü Ticari Tanıtım Tabelaları Uygulama Esasları

- “Kaldırım ve yol üstlerine veya dükkân önlerinde, bahçelerde her ne amaçla olursa olsun direkli ticari tanıtım ve reklam amaçlı tabela ve bez afiş konulamaz.
- Yerleri ve boyutları Ankara Büyükşehir Belediye Başkanlığınca uygun görülmek koşulu ile PTT, sağlık Kurumları ve Turizm Bakanlığı Danışma Bürolarına ait yön levhaları kaldırım ve yol üstlerine yerleştirilebilir.
- Ancak, şehrimizde son zamanlarda hızla yaygınlaşan akaryakıt istasyonları, yeni ve ithal oto servisleri ile, süpermarketler, hipermarketler, grosmarketler, showroomların vb.lerinin imar mevzuatı çerçevesinde kendi imarlı alanları içerisinde peyzaj mimaride yerleri ve şekilleri belirlenmiş logo veya alameti farikalarının şehircilik, estetik ve trafik açısından mahsur teşkil etmemeleri koşuluyla takılmasına izin verilir.”

Otobüs Kapalı Duraklarını Reklam Alanı Olarak Kullanma Esasları

- “Otobüs kapalı duraklarının otobüs geliş yönünün tersindeki yan iç ve dış yüzü ve tavan üstleri reklam alanı olarak kullanılabilir. Tavan üstü reklam panolarının yüksekliği, durak yüksekliğinin % 10’unu geçemez.”

Ve son olarak;

- “Bina çatılarına o binada faaliyette bulunan veya bulunmayan hiç bir kimse, kuruluş ve kurum tarafından bina yüksekliğini artıracak biçimde sabit reklam konulamaz. Ancak bina yüksekliğini artıracak nitelikte taşımayan projelendirilmiş çatı reklamlarının ışıklı olması ve Büyükşehir Belediyesinden gerekli izin alınması koşulu ile konulmasına izin verilir.”

Kentsel mekânda görsel kirliliği azaltmak için oluşturulan bu yönetmelik kapsamında reklam panoları ve tabelalara ilişkin genel hükümler verilmiş, kapladıkları alan bazında kararlar alınmıştır. Buna karşın, kirliliğin asıl sebebinin bu mekânların en-boy oranları, renkleri ile ilgili yapısal standartların olmayışından kaynaklı olduğu anlaşılmaktadır. Günümüzde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile TSE'nin (Türk Standartları Enstitüsü) yürüttüğü çalışmayla görüntü kirliliğinin önüne geçmek için tabelalara malzeme, ebat,

yöresel dokuya uygunluk gibi standartlar getirileceği yerel yayın organlarında gündeme gelmiştir. Belirlenecek standartların illere ve caddelere göre değişiklik göstereceği ve her yörenin kendine özgü dokusuna uygun olacağı belirtilmiştir (www.aa.com.tr 2014). Böylece alan kimliğinin korunması ve kentlerimizde görsel peyzaj kalitesi yüksek, özgün ve bütüncül olarak tasarlanmış mekânlar yaratılmasına yasal anlamda getirilen yaptırımlarla katkı sağlanmış olacaktır.

2.6 Alışveriş Mekânlarında Peyzaj Öğeleri

Alışveriş mekânlarının kurgulanması ve tasarımında şehircilik altyapısı ve mimari öğelerin karakterinin yanı sıra alanın peyzaj tasarımı tüm tasarımı bütünleyici bir etki oluşturmaktadır. Doğal ve yapısal peyzaj öğelerinin alana yerleştirilmesiyle mekân hissi oluşmakta ve mekân organizasyonu sağlanmaktadır.

Alışveriş mekânlarında incelenecek peyzaj öğeleri 5 ana başlık altında toplanmaktadır. Bunlardan ilk üçü mekânın fiziki boyutunu oluşturan elemanlardır. Sırasıyla; taban düzlemini oluşturan yer döşemesi, fiziksel çevreyi kuşatan sınır elemanları ve çatı örtüsünü oluşturan üst örtüdür. Diğer öğeler ise donatı elemanları ve alanın altyapısıdır.

a. Yer Döşemesi

Özellikle kentsel alanlarda yer döşemesi pek çok işlevi üzerinde taşımakta ve farklı amaçlara hizmet etmektedir. Günümüz koşullarında birçok altyapı donanımı (elektrik, su, doğalgaz kanalizasyon, telefon vb.) döşemelerin altına gizlenmiştir (Başal 1997).

Yol kaplamasında çeşitli renk, doku ve malzeme değişikliği, ölçü ve büyüklük farklılığı ile değişik alternatifler kullanılmaktadır. İşlevsel olarak en belirgin özelliği yerde sabit bir zemin oluşturmaktır. Böylece çamur ve tozu önlerken yaya hareketlerini de yönlendirmektedir. Ayrıca geniş veya dar, doğrusal veya eğrisel formlarla mekânı kuşatarak yaya hareketinin hız ve ritmini etkilemektedir (Anonim 2014c).

Döşeme kaplamasının diğ er bir özelliği de işlevsel ve kompozisyonel kullanımda ölçeği etkilemesidir. Kaplamada kullanılan her bir elemanın doku, büyüklük, renk ve modelleri kaplanan alanın algılanan ölçeğini etkilemektedir. Döşemeye bu işlevleri katan ölçütler:

- Çatışan işlevlerin ayrımı
- Kullanım alanlarının ayrımı
- Mülkiyet sınırlarının ayrımı
- Drenajdır (Başal 1997).

Cadde ve sokak tasarımında kullanılan döşeme kaplaması aynı zamanda görsel elemanlara nötr bir taban oluşturur, mekânsal özellik kazandırır ve görsel ilginçlik katar. Malzeme kalınlıkları, düşük yoğunluklu yaya ve bisiklet yollarında 6 cm. yüksek yoğunluklu yaya ve alışveriş merkezlerinde 8 - 10 cm. arasında olmalıdır (Anonim 2014c).

b. Sınır Elemanları

Sınır ve kuşatma elemanları farklı kullanımları birbirinden ayıran, caydırma, gizleme, engelleme, yönlendirme, belirleme, perdeleme, sınırlama işlevlerini yüklenen yapısal ve bitkisel materyallerden oluşmaktadır. Bunlar; (Başal 1997).

- Bitkisel materyal (bitkisel çit, rüzgâr ve gürültü perdesi, sınır bitkilendirmesi)
- Geçiş engelleyici donatılar (baba ve kütükler, bariyerler, zincir, halat ve koruma bantları)
- Parmaklık (ahşap ve demir parmaklıklar, ahşap kafes)
- Metal çit
- Paravan, pano ve perdeler (ahşap paravanlar, pencereler, ağ perdeler, su perdesi)
- Kapı ve girişler
- Duvarlar
- Biçimlendirilmiş arazi örtüsüdür (yükseltilmiş arazi, yapay tepeler, bent ve baraj kretleri, kanal ve su kemerleri, ıslak alan ve su yüzeyleri).

Cadde ve sokaklarda taşıt trafiğini engelleyici bariyerler olarak kullanılırlar ve alışveriş caddelerinin tasarım kriterlerinde belirtilen yaya ve araç trafiğini ayırma işlevine

sahiptirler. Ayrıca alana uygun şekilde ölçek, doku ve renkleriyle mekâna ritim kazandırmaktadırlar. Özellikle tarihi kent merkezlerinde dökme demir sınır elemanları estetik özellikleri sebebiyle yoğun kullanım bulmuşlardır.

Kentsel mekânlarda servis ve acil durum girişlerine olanak sağlamak amacıyla hareketli veya kilitli elemanlar tasarlanabildiği gibi iki eleman arası uzaklığın taşıt girişini önlemek amacıyla 1.5 m'den fazla olmaması gerekmektedir (Anonim 2014c).

c. Çatı Elemanları / Üst Örtü Elemanları

Yapısal malzemeden oluşan üst örtü elemanları ve bitkisel materyal gibi mekânın 3. boyutunu oluşturan çatı elemanları aynı zamanda yaya alanları için gölge alanlar oluşturmaktadır.

Gölge elemanları, kent merkezi ve ticaret alanlarında, kullanım alanlarına göre farklı işlevleri yerine getirmektedirler. Güneş ışığı ve rüzgâr gibi iklimsel etkilerden korunmak amacıyla tasarlanan gölge elemanları; pergolalar, gazebolar, tenteler, asma-gergi sistemleri, otobüs durakları, telefon gölgelikleri, dükkân ve kafe şemsiyeleri gibi farklı elemanlardan oluşmaktadır. Bu elemanlar aynı zamanda alana bir karakter kazandırmak, mekânlar arası bağlantıyı kurmak, özel etkinlik alanları ve düğüm noktalarını belirlemek amacıyla da kullanılabilir. Çok çeşitli malzeme ve form tipine karşın en doğal gölge elemanı bitkisel materyaldir (Anonim 2014c).

d. Donatı Elemanları

İnsan yapısı mekânlarda çevre, mekânın üç algısal boyutu ile insan tarafından yaratılan ve mekânı anlamlandıran donatılardan oluşmaktadır (Strauss 1961, Güneş 2005). Mekâna eklenen her donatı o mekânın var olan kimliğini desteklemekte veya yıpratmaktadır. Bu nedenle eklenen her öge mekânın barındırdığı işlevleri desteklemelidir. Ögeler arasında oluşturulacak ortak dil ile mekânın estetik ve algılanan psikolojik değerlerine uyumlu donatı seçimi ve yerleşimi sağlanmaktadır (Schulz ve Loci 1984, Güneş 2005).

Yasa ve yönetmeliklerde belirlenmiş bir takım standartların dışında Zülfikar (1998) kent mobilyaları tasarım ölçütlerini üç grupta incelemektedir. Bunlar;

- İşlevsel ölçütler; herhangi bir nesne ile insan ilişkisinin belirlenmesine yönelik ölçütlerdir. İnsanın fiziksel özellikleri ve hareket özellikleri en önemli tasarım ölçütüdür. Bu nedenle tasarımcıların ürün tasarlarırken dikkat etmeleri gereken en önemli nokta ürünün insan ergonomisine uygun olmasıdır.
- Psikolojik ölçütler; algılama ve değerlendirmeye yönelik ölçülerdir. Genel anlamda bireye, topluma ve toplumun sosyo-kültürel özelliklerine uygun obje ve çevre oluşumunu sağlayıcı ölçütlerdir.
- Teknolojik ölçütler; malzeme, üretim ve ekonomiye yönelik ölçütlerin tümü teknolojik ölçütleri oluşturmaktadır.

Bulundukları çevreye fonksiyon kazandırmak ve mekânın estetik değerini arttırma işlevlerine sahip kentsel donatı elemanlarının işlevlerini yerine getirebilmeleri için gerekli bir takım genel özellikler aşağıda belirtilmiştir. Bunlar;

- Tasarımda hedef ekonomik, fonksiyonel ve estetik nitelik
- Maliyetinde parasal kaynaklara uygunluk
- Çabuk bulunup, kolayca uygulanabilirlik
- Yüksek fizibilite ve sağlamlık
- Standartlara uygunluk
- Ergonomiklik, tasarımcının özgün çizgilerini taşıma
- Vandalizm'e dayanıklılık
- Bakım kolaylığı
- Taşınabilirlik, monte ve yedek parça bulmada kolaylık
- Malzeme ve işçilik seçiminde uygunluktur (Yıldız 2005).

- **Aydınlatma Elemanları**

Ana amaç; yayaların akşam ve gece saatlerinde dış mekânda güvenli bir şekilde yürümelerini sağlamaktır. Özellikle köşe noktaları, kavşaklar ve toplanma noktaları aydınlatma gruplarıyla zenginleştirilmeli, daha fazla aydınlatılmalıdır. Aydınlatma

elemanlarını taşıyan direklerin düzenli ve eşit aralıklarla cadde boyunca yerleştirilmesi diğer elemanlarla birlikte görsel ritim yaratmaktadır (Anonim 2014c).

Kentsel mekânlarda bina cephelerinin aydınlatılması yaygın uygulanan bir yöntem olarak görülmektedir. Böylece binaların mikro estetiği, başka biçimde (ışıklı, gölgeli) mekâna katılmaktadır. Vitrin aydınlatması ise yaya mekânına gece başka bir boyut kazandırmaktadır. Böylece yaya mekânının boyutlarına vitrinler, bazen de tüm binanın taban alanı katılmaktadır (Anonim 2014c).

- Oturma Elemanları

Yayalar için düzenlenen alanlarda, gerekli eylem ve istenen işlevlere bağlı olarak uygun oturma olanağı veren elemanlar planlanmalı ve uygulanmalıdır. Tasarım ve materyaldeki geniş seçme olanağına karşın iyi yerleştirilmemiş ya da ölçülendirilmemiş bir oturma elemanı fonksiyonel olmayacağı gibi dayanıklılık ta göstermeyecektir.

Yer seçiminde, trafik, gürültü ve rahatsız edici etkilerden korunmuş, emniyet veren ve seyir olanağı sağlayan yerler tercih edilmelidir (Anonim 2014c).

Sokak ve meydanlarda, kaldırımlar ve binalar arası boşluklarda yer alan yeme-içme düzenine yönelik oturma yerlerinde çoğunlukla taşınabilen, servis olanağı sağlayan masa, iskemle ve koltuklar kullanılmaktadır (Zeren 1991).

- Çöp Elemanları

Özellikle kent merkezi ve ticaret alanlarında son yıllarda artan hazır yiyecek ve plastik poşet satışı çöp elemanlarının önemini artırmakta ve kullanım alanlarını çoğaltmaktadır. Bu nedenle çöp kutularının dış mekânda kullanımı ve yaya sirkülasyonu ile doğrudan ilişkili olacak şekilde planlanması önem kazanmaktadır.

Kentsel kullanımlarda minimum çöp kutusu kapasitesi 50 lt olmalıdır. Ancak kent merkezi ve ticaret alanlarında bu kapasite 100 lt ve üstü olabilir (Anonim 2014c). Genelde yükseklikleri 60-100 cm arasında değişen çöp kutularının 50-100m aralıklılara durak, oturma mekânları, yaya geçitleri gibi insanların yoğun oldukları noktalara yerleştirilmeleri uygun görülmektedir (Konuk 1987).

Çöp kutularının tasarım aşamasında göz önüne alınması gereken faktörler ise şunlardır (Anonim 2014c);

- Düşük bakım maliyeti
 - Kolay boşaltma ve temizleme
 - Geçirimsizlik
 - Yanmayan malzeme kullanımı
 - Renk seçimi (özellikle aşırı ısınma beraberinde kötü koku etkisi yaratacağından önemli bir faktördür)
- Yön, Trafik Levhaları ve Reklam, İlan Panoları

Bilgi iletişim elemanları ile reklam ve ilan panoları tasarım ve malzeme özellikleri açısından birbirlerine yakın elemanlardır. Ancak bilgi iletişim elemanları fonksiyonları açısından sosyal işlevi olan elemanlardır.

Yönlendirme levhaları, insanları bir yöne yönlendirme amacı taşıyan, haber alma ve haber verme elemanlarıdır. Kentlerde kamu alanlarında buluşma noktalarında, meydanlarda, rekreasyon alanlarında, bağlantı noktalarında, sokak, bulvar, ticaret merkezi, alışveriş merkezleri, konut alanları vb. yerlerde kullanılırlar (Özaydın vd. 1991).

Trafik işaretleri ve lambaları, bayrak ve flama direkleri, aydınlatma elemanları ve çöp kutuları bir bütün halinde tasarlanabilirler. Genelde bir direk üzerinde konumlanan bilgi iletişim elemanları sözü edilen tüm bu elemanları da taşıyabilirler (Anonim 2014c).

Tasarım aşamasında yükseklik, biçim ve ölçü alanın karakterine uygun olmalıdır. Ayrıca kent idaresinin belirlediği ölçüler uygulanmalıdır. Dikkate alınması gerekenler:

- Elemanın 60 derecelik göz görüş açısı içerisinde olması
- Hareketli taşıtlar için hız ile orantılı uygun yazı büyüklüğü
- Eleman yüksekliği ayarlanırken ortalama göz seviyesinin (1.70 m), otururken 1.30 m, araba içinde ise 1.40 m olduğu düşünülmelidir (Anonim 2014c).

Bir diğerk reklam unsuru olarak flama ve bayrakla kentsel alanlarda hareket, renk ve rüzgâr hızı etkileri ile birer donatı elemanı özelliğı kazanırlar. Bu elemanlar önemli binaların ve alanların tanımlanmasına yardımcı olmaktadır.

- Telefon Kulübeleri

Telefon kulübeler tasarımında genel amaç; dış mekânda iklim şartlarından nispeten korunmaktır. Tasarımında alanın mimari kimliğı ile bazı folklorik özellikleri göz önünde bulundurulmalıdır. Diğerk donatılarla bir uyum içinde olması ve özellikle kullanım yerinin iyi belirlenmesi gerekmektedir.

- Büfeler

Büfeler, kentsel alanlarında sabit veya hareketli olarak düzenlenebilen elemanlardır. Yaya yoğunluğunun yüksek olduğı alanlarda gazete, dergi vs. malzemelerin veya yiyeceklerin satıldığı birimlerdir.

Kullanılan form, renk ve malzemenin sade, ilgi çekici ve kullanım kolaylığı sağlayacak biçimde olmasında yarar vardır. Işıklandırma önemlidir. Su, gaz, elektrik gibi alt yapı bağlantılarının bulunması gereklidir (Anonim 2014c).

- Sanatsal Yapılar

Pek çok toplumda sanat, yaya yolunda tanıtılmaktadır. Yaya yolundaki sanat, toplumun gelişme düzeyini ortaya koymaktadır. Resimler, heykeller, kabartmalar, plastik yapıtlar yaya yolunun canlanmasını sağlayan öğeler olarak ele alınmaktadır. Hareketli, esnek ve değışken yapıtlar ise mekâna dinamizm getirmektedir (Anonim 2014c).

- Su Yüzeyleri, Havuz ve Çeşme

Su, durgun-hareketli, sade-dekoratif, formal-informal, küçük-büyük, sığ-derin, açık-koyu gibi görsel etkiler yaratarak dış mekânın çekiciliğini arttıran önemli bir peyzaj elemanıdır (Başal 1997). Su yüzeyleri ve havuzlar çoğı zaman kent merkezleri ve ticaret alanları için odak noktadaki tasarım elemanlarıdır. Suyun sesi, serinlik etkisi ve yansıtma etkisi alanın çekiciliğini arttırıcı etmenlerdir. Ancak suyun hareketli olarak

kullanıldığı alanlarda rüzgâr yönü ve hızı mutlak düşünölmeli, su zerreciklerinin kullanıcıları rahatsız etmeleri engellenmelidir.

Çeşmeler, kent merkezi ve ticaret alanlarının işlevsel elemanlarından birisidir. Farklı malzemelerden oluşabilirler. Heykeller ve bazı plastik elemanlar içermeleri estetik katkı sağlamaktadır. Tasarım aşamasında iklim koşulları dikkate alınmalı dondan etkilenmeyen uygulamalar yapılmalıdır. Çeşmeler ana trafik aksı dışındaki bölgelerde kullanıcıların sirkölasyonunu etkilemeyecek şekilde konumlandırılmalıdır. Drenaj ve temizlik planlama aşamasında tasarımı etkileyen iki temel etkindir. Drenaj ya su kaynağında ya da etrafında çözümlenmeli, döşeme bu sulardan etkilenmemelidir. Musluk vb. armatürlerin kullanımı hem pahalı hem de servis süresi kısadır. Bu sebeple yeterli miktarda devamlı akan su çözümleri bakım ve hijyen açısından da daha sağlıklı uygulamalardır (Anonim 2014c).

- Bitki Kasaları

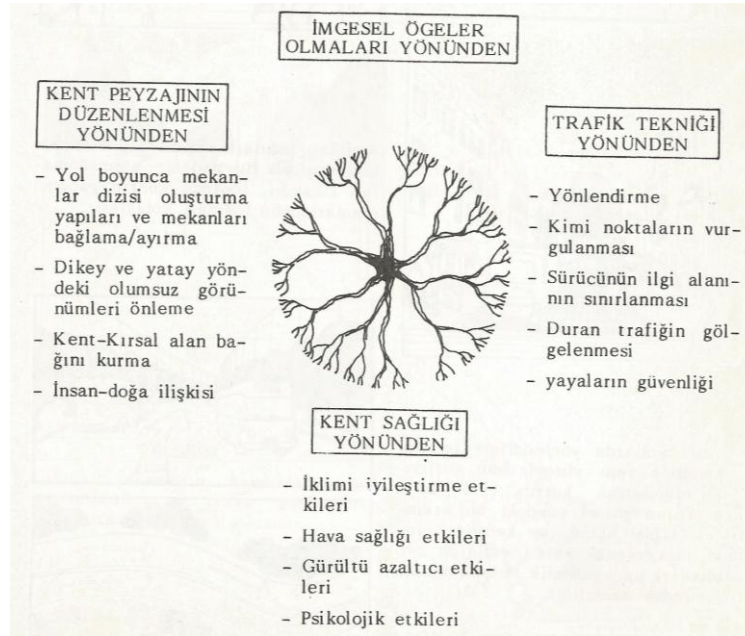
Günümüz koşullarında, özellikle kent merkezlerindeki yoğun yapılaşma nedeniyle yeşil alanlara ayrılan yerlerin giderek azaldığı bilinen bir gerçektir. Yaya bölgeleri, tretuvarlar, meydanlar gibi yerlere bitki getirmek ancak bitki kasaları ile mümkün olmaktadır.

Bazen estetik bazen de fonksiyonel amaçlar için yapılan bitki kasalarının konumu sağlıklı bitki gelişimi için oldukça önemlidir. Çok gölge yapan elemanlar altına (Merdiven, balkon vb.) ve taşıt trafiğinin yarattığı is ve egzoz gazları ile çamur ve tozun bulunduğu konumlara bitki kasaları yerleştirilmemelidir. Ayrıca hava akımının aşırı olarak görüldüğü kapı önü, giriş, geçit noktaları üzerinde bitki kasalarına yer verilmemelidir. Bu mekânlar bitki yaşamı yönünden olumsuz çevre koşullarına sahip alanlardır (Anonim 2014c).

e. Bitkisel öğeler

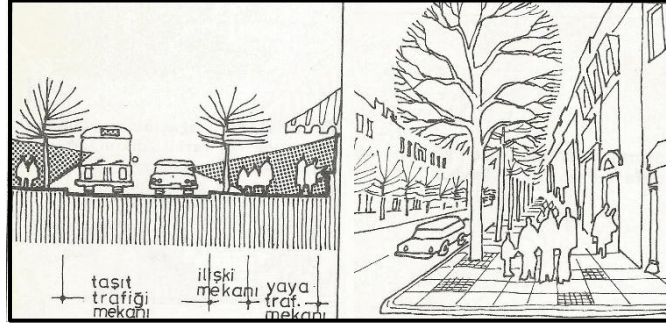
Şekil 2.14'te görüldüğü gibi yol ağaçlarının kent içerisinde pek çok işlevleri vardır. Yön bulma, mekân tanımlama, kent iklimini iyileştirme gibi etkilere sahiptirler. Kentsel alanda betonlaşmış zemin ve yapı yüzeylerinde doğal, yumuşak ve renkli bir doku

yaratarak yapısal sertliğin kırılmasına, insanların doğanın işleyişini izlemesine ve yakınlık kurmasına olanak sağlarlar.



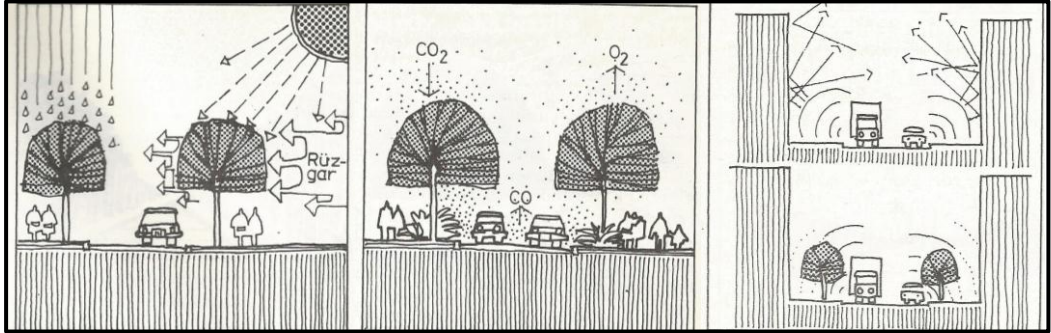
Şekil 2.14 Kentlerde yol ağaçlarının işlevleri (Bakan vd. 1986)

Alışveriş caddeleri gibi yoğun kullanılan kent yollarında yol ağaçları yaya ve taşıt trafiğine ayırma işlevine sahiptir. Cadde üzerinde yer yer dikim aralığı sıklaştırılarak sürücülerin yola odaklanması sağlanmakta, aralık genişletilerek de kavşak noktalarında sürücünün yola ve trafiğe hakimiyeti sağlanmaktadır. Sürücülerin kentsel mekânı gözlemlemesi ve aynı zamanda yayaların caddeyi görsel olarak kontrol altına alabilmesi için yol ağacı tür seçimlerinde bitkinin en az yaklaşık 2 metre yukarıdan dallanmaya başlamasına özen gösterilmelidir (Şekil 2.15). Aksi hâlde bitki görsel ve fiziksel engel oluşturacak, ulaşımı kısıtlayacaktır. Seçilen bitki türünün yaprak döken cinslerden olması ise yazın yaya kaldırımında gölge mekân yaratacak, kışın ise kaldırımında yürüyen yayaların gün ışığından daha fazla faydalanmasını sağlayarak yaya konforunu arttıracaktır.



Şekil 2.15 Trafik tekniği yönünden yol ağaçlarının işlevleri (Bakan vd. 1986)

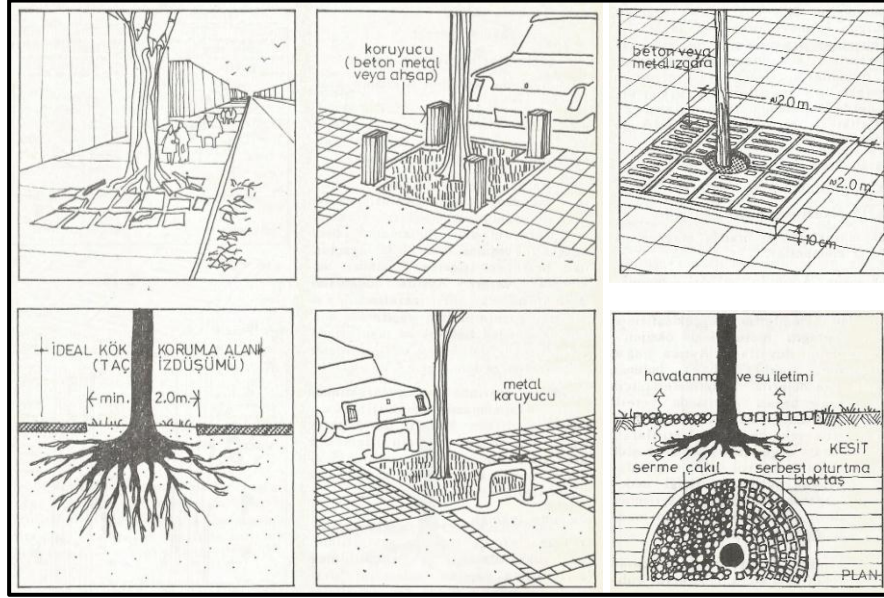
Yeşil alanlar çevrelerindeki hava nemini yükseltir, ısıma koşullarını ve dolaylı olarak çevre sıcaklığını etkiler, rüzgâr gücünü azaltırlar (Bakan vd. 1986). Bu nedenle kentsel ısı adasının olumsuz etkilerini azaltmada önemli bileşenler olarak görülmektedirler. Ayrıca ağaçların toz, duman gibi havada asılı partikülleri tutarak hava kirliliğini azalttığı ve yine yaprakları yardımıyla çevrede oluşan ses ve yankıları emerek gürültü kirliliğini azalttığı bilinmektedir (Şekil 2.16).



Şekil 2.16 Ağaçların kent sağlığı yönünden işlevleri (Bakan vd. 1986)

Yol ağacı dikiminde dikkat edilecek en önemli unsurlar bitki kök boğazının zemin seviyesiyle aynı hizada olacak şekilde dikilmesi ve üzerine gelecek kaldırım zemin kaplamasında bitkinin ihtiyacı olan suyu ve havayı karşılayabileceği geçirgen tabakanın oluşturulmasıdır. Bunun için metal ızgaralar, döşemeyle aynı malzemeden yapılmış yarı geçirgen, delikli zemin kaplamaları, korkuluklar vb. malzemeler kullanılabilir. Caddede yol kenarında araç parkı sırasında ya da trafik kazalarıyla meydana gelebilecek

sürücü hatalarından korunmak için ise ahşap ya da metal koruyucular yerleştirilmelidir (Şekil 2.17).



Şekil 2.17 Cadde üzerinde yol ağacı dikimi ve uygulama hataları (Bakan vd. 1986)

f. Altyapı

Kentsel çevrelerde ve alışveriş caddelerinde en önemli altyapı unsurları ulaşım ve drenajdır.

Cadde her yönden erişilebilir olmalı ve topluma taşıma olarak sağlamalıdır. Dolayısıyla ulaşım tipi açısından geniş olanaklara sahiptir. Araç varlığı göz ardı edilmeden tramvay, bisiklet, otobüs, atlı gezinti vb. ulaşım tipleri için gerekli bölünmüş yollar, ulaşım hattının başlangıç ve bitiş noktaları, ara duraklar gibi düzenlemeler caddenin yaya trafiğini engellemeyecek şekilde yapılmalıdır.

Drenaj konusunda da özellikle ülkemizde çoğu zaman sıkıntılar yaşanmaktadır. Özellikle caddede yaya konforunu sağlamak amacıyla yola en az %2 olmak koşuluyla gerekli eğim verilmelidir. Böylece yağmur suyu yer altı kanallarına inerek yolda ve kaldırımda birikintiler oluşturmayacaktır. Uygun alt yapı ve projelendirme ile yağmur suyunun kente geri dönüşümünün tüm kente katkı sağlayacağı unutulmamalıdır.

2.7 Alışveriş Caddesi Örnekleri

a. 5.Cadde, New York, ABD

Amerika Birleşik Devletlerinin en kalabalık şehri ve dünyanın en kalabalık metropolitan alanlarından birisidir. Kültür başkenti olarak tanımlanan şehir ticaret, finans, medya, sanat, moda, araştırma, teknoloji, eğitim ve eğlence sektörüne önemli katkılar sağladığı için Dünya Kenti olarak anılmaktadır (Anonim 2009c).

1615 yılında Hollandalılar tarafından New Amsterdam adıyla kurulan şehir 19. yüzyılda göç ve açılım hareketi ile dönüşüm geçirmiş, New York adını alarak kentsel dönüşüme devam etmiştir. New York'un önemli kentsel imgelerinden biri olan Central Park ise 1857 yılında Amerika şehirleri arasında peyzaj mimarlığı ile yapılan ilk park olma özelliği taşımaktadır (Anonim 2009c).

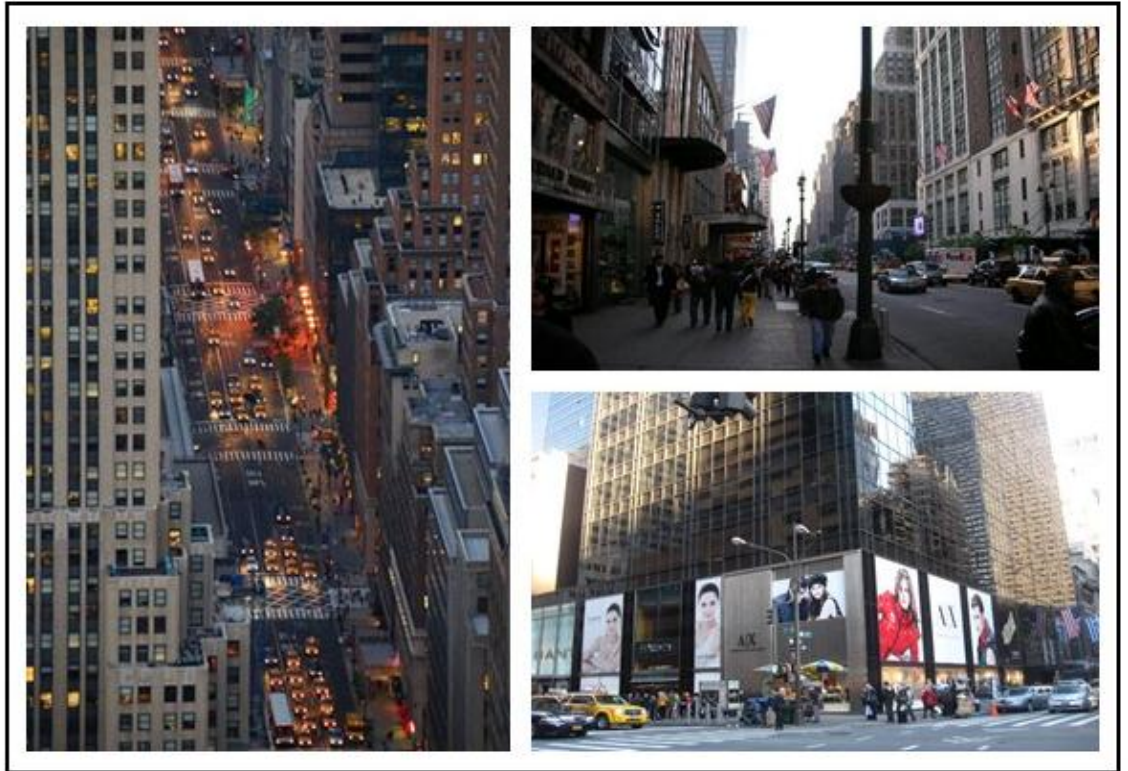
Cadde, 49. ve 60. sokaklar arasında en prestijli mağazaların bulunduğu bir alışveriş koridorudur. Yaklaşık 11 km uzunluğunda ve 25 m genişliğindedir. Güneyde Washington Square Park ile başlar, Central Park'ın doğusundan Yukarı Doğu Yakası'na geçerek Harlem Nehri boyunca devam eder (Şekil 2.18). Taşıt trafiği oldukça yüksektir. Cadde üzerinde dünyaca ünlü markaların mağazaları, kafeteryalar, restoranlar, iş merkezleri, müzeler, şehir kütüphanesi gibi pek çok sosyal ve kültürel içeriğe sahip kamusal alanlar bulunmaktadır (Öztürk 2011).



Şekil 2.18 5. Cadde, New York, ABD (Orijinal 2014)

New York, 5. Cadde'nin en özgün niteliği sistematik bir şekilde planlanmış ve yönetiliyor olmasıdır. Öyle ki, cadde üzerindeki tüm öğeler belirli bir düzen içerisinde konumlanmış ve her yeni eklenen kullanım caddenin bütünlüğünü bozmayacak şekilde yer bulmuştur. Taşıt ve yayaya yönelik ulaşım altyapısı, sosyal ve kültürel faaliyet alanları, yapı ve mekânlar arası geçişlerin kurgusu ve caddedeki yeşil altyapının sürekliliğinin sağlanması oldukça etkili bir şekilde çözümlenmiştir.

Yol genişliği yaklaşık 25 m gibi oldukça geniş bir uzunlukta olan caddede araç trafiği, yaya sirkülasyonu, bisiklet yolları ve bunların kesişim noktalarının kurgusu en etkili biçimde sağlanmıştır (Şekil 2.19). Özel araç sahipliliğine özendirici davranmayan yerel yönetim, New York'un meşhur taksileri ve geniş kapsamlı metro sistemiyle insanları toplu taşımaya yönlendirmektedir. Ayrıca, caddede otopark sıkıntısı yaşanmamakta, toplu taşıma olanakları ve yol kenarında parkmetre uygulaması bu sıkıntıyı büyük ölçüde gidermektedir.



Şekil 2.19 5. Cadde, New York, ABD (Anonim 2014a)

İki parkı birbirine bağlayan caddenin büyük bölümü Central Parkı teğet geçtiğinden ve de cadde boyunca yol ağaçları ve çeşitli cep parklar içerdiğinden yeşil alan sistemi oldukça kuvvetlidir.

Cadde çok sayıda tarihi, kamusal ve mimari anlamda örnek olan yapılara sahiptir. Tüm bu yapılar zaman içerisinde caddenin kimliğinin oluşmasını sağlamış ve her biri caddeye özgün birer değer katmıştır. New York'un en prestijli mimari kent imgeleri bu cadde üzerinde yer almaktadır.

Her anlamda prestij sahibi olan cadde ticari birimlerin yanında aynı zamanda konutlara de ev sahipliği yapmaktadır. Caddede ikamet eden insanlar günlük ihtiyaçlarını rahatça karşılayabilmektedir.

Yerel yönetim, insanların cadde kaldırımlarını özgürce kullanmalarına izin vermektedir. Caddede belirli zamanlarda çeşitli sosyal ve kültürel etkinlikler, kermesler, garaj satışları, sergiler, kokteyller vb. etkinlikler düzenlenmektedir.

b. Ermou Caddesi, Atina, Yunanistan

Cadde Atina'nın 1833 yılında yapılan ilk şehir planındaki ana akslardan biridir ve modern Atina'ya geçiş sürecinde ilk ele alınan caddedir (en.wikipedia.org 2014). Şehrin oldukça ilgi çekici, önemli kamusal mekânlarından biridir. Kerameikos arkeolojik alanı ile Yunan Parlamentosunu barındıran Syntagma meydanını birbirine bağlamaktadır (Şekil 2.20). Yaklaşık 1.5 km uzunluğunda, 12 m genişliğindedir. Dünyaca ünlü yeni mağazaları barındırırken tarihi niteliğini de korumaktadır.



Şekil 2.20 Ermou Caddesi, Atina (Orijinal 2014)

Ermou Caddesi yapısal olarak 3 kısımdan oluşmaktadır. Şekil 2.21’de görüldüğü gibi caddenin doğusundaki yaklaşık 700 metrelik kısım (Syntagma meydanı ile Aioulou caddesi arası) 1997’den beri yaya bölgesidir ve bilinen en ünlü mağazalar, kafeler, oteller burada yer almaktadır. Orta kısım (Aioulou caddesinden Agion Asomaton caddesine kadar) ve 2004 Olimpiyat Oyunları zamanında yenilenen batı kısım (Agion Asomaton caddesi ile Peiraos caddesi arası) yine yaya bölgesidir.

Mekânın imajını geliştirmek, caddenin batısındaki Kerameikos arkeolojik alanını korumak ve bu kullanımların şehir hayatıyla bütünleşmesini sağlamak amacıyla caddenin batı kısmı Grand Promenade Projesi kapsamında yaya bölgesi ilan edilmiştir (en.wikipedia.org 2014).

Atina, Ermou Caddesi oldukça yoğun kullanımlı bir caddedir. Yol genişliği açısından dar sayılan cadde yüksek yoğunluklu yaya ve araç trafiğine ev sahipliği yapmaktadır. Bu yoğunluğu cadde boyunca azaltmak amacıyla caddenin belirli kısımları araç trafiğine kapatılmıştır (Şekil 2.21).



Şekil 2.21 Ermou Caddesi, Atina, Yunanistan (Anonim 2014a)

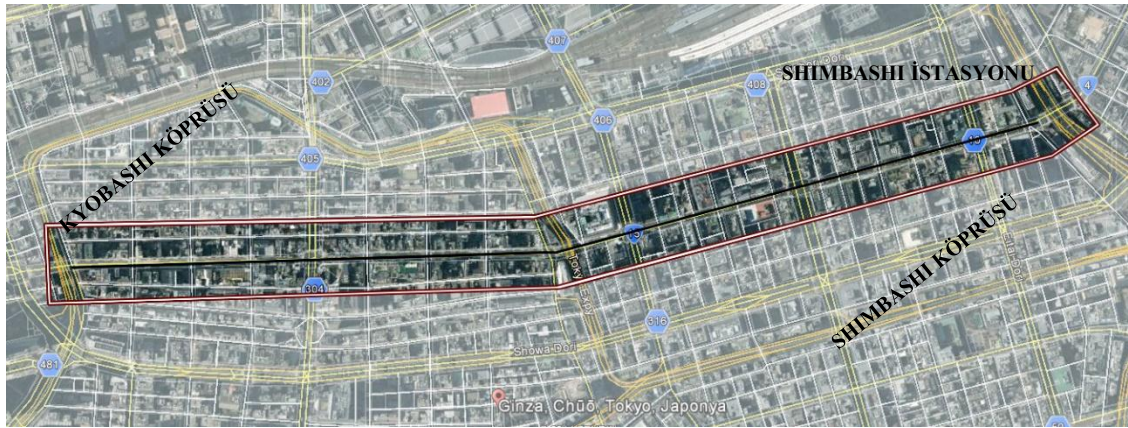
Araç yoğunluğunun yayalaştırmalar nedeniyle caddenin belirli bir kısmında toplanması bu kısmın trafik yükünü daha da arttırmış ve otopark sıkıntısı gündeme gelmiştir.

Ayrıca caddenin Kerameikos arkeolojik alanıyla başlayan girişi tanımsız olarak nitelendirilebilirken; Syntagma meydanı girişi ise önemli düğüm noktalarından birini oluşturmaktadır.

Caddenin en çekici özelliği ve en büyük avantajı ise, yoğun kentleşmenin olduğu bölgede kent merkezinde yer almasıdır. Bu durum caddenin insanların toplandığı bir ortak kullanım alanı olarak işlevini kolaylaştırmakta ve aynı zamanda ticari faaliyetlerin caddeye toplanmasını sağlamaktadır.

c. Ginza Caddesi, Tokyo, Japonya

1872 yılında alanda gerçekleşen yangının ardından Meiji hükümeti bugünkü Ginza Caddesini modernleşme hareketinin bir uzantısı olarak tasarlamıştır (en.wikipedia.org 2012). Ateşe dayanıklı tuğla binalar, geniş cadde alanı ve bütüncül tasarım anlayışıyla cadde Shimbashi istasyonu ile hükümet binasını birbirine bağlamaktadır. İlerleyen yıllarda 2-3 katlı Georgian tarzı yapılarıyla Chuo'nun güney batısında Shimbashi köprüsünden Kyobashi köprüsüne kadar uzanan batı tarzı alışveriş mekânı halini almıştır (Şekil 2.22). Yaklaşık 2 km uzunluğunda, 25 m genişliğindedir.



Şekil 2.22 Ginza Chuo Dori Caddesi, Tokyo (Orijinal 2014)

Caddede lüks giyim ve teknoloji mağazaları ağırlıktadır. Butikler, sanat galerisi, kafeler, restoranlar bulunmaktadır. 1960'lı yıllardan bu yana kısmi yayalaştırma hareketleri başlamıştır. Günümüzde ise her hafta sonu 12:00'dan 17:00'a kadar cadde trafiğe kapatılarak yayalar için keyifli bir alışveriş olanağı sağlanmaktadır. Hatta bölgede bu

saatlere kısaca ‘*Hokoten*’denilmektedir. Anlamı ise yaya cennetidir (Anonymus 2012). Bu dönemlerde yaya konforu sağlamak amacıyla caddeye geçici donatı elemanları getirilmektedir (Şekil 2.23).



Şekil 2.23 Ginza Caddesi, Tokyo, Japonya (Anonim 2014a)

Tokyo, Ginza Caddesi tamamen çözüm odaklı bir anlayışla günümüzdeki kullanımını kazanmıştır. Geçmiş yıllarda çıkan bir yangın sebebiyle zarar gören cadde onarım sürecinde bu tür kaza ve doğal afetlere karşı çözümler üreterek gelişim göstermiştir.

Araç ve yaya kaldırımı için yeterli genişliğe sahiptir. Araç ve yaya sirkülasyonunun kesiştiği kavşak noktalarında yaya odaklı çapraz geçişe de olanak sağlayan bir sistem geliştirilmiştir (Şekil 2.23). Bu kavşak çözümü daha sonraki yıllarda Londra’daki Oxford Circus’ta olduğu gibi pek çok kentte uygulanmıştır.

Caddenin mimari yapısında tarihi yansıtan bir kimlik arayışı gözükmemektedir. Modern tasarıma sahip binalarda tabelalar ve çeşitli görüntü sistemleri de günümüz teknolojisine

uygun bir şekilde geliştirilmiştir. Tabelaların LED aydınlatmaları gece saatlerinde neon renkleriyle caddeye farklı bir kimlik kazandırmaktadır (Şekil 2.23).

d. Las Ramblas Caddesi, Barcelona, İspanya

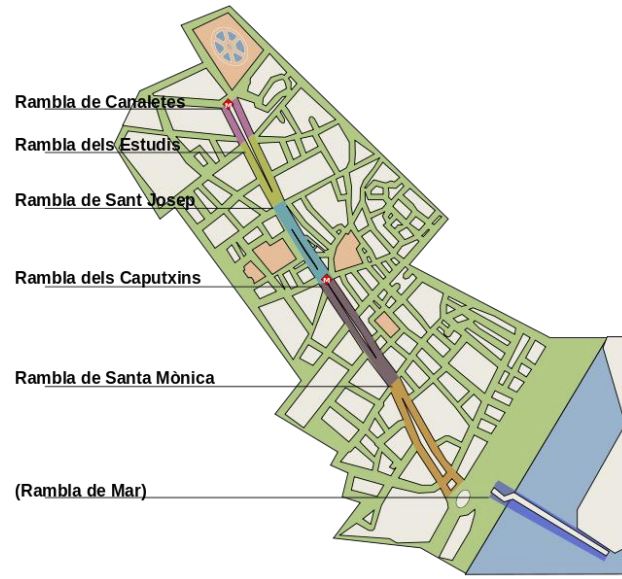
Yaklaşık 1.2 km uzunluğunda ve ortalama 20 m genişliğinde, yayalaştırılmış alışveriş caddesidir. Vell limanındaki Christopher Columbus anıtıyla merkezde Plaça de Catalunya'yı birbirine bağlar (Şekil 2.24). Ayrıca doğuda Barri Gothic (Gotik bölgesi) ve batıda El Raval bölgeleri arasında sınır oluşturmaktadır.



Şekil 2.24 Las Ramblas, Barcelona (Orişinal 2014)

Las Ramblas'ın birbirini takip eden 5 ayrı kısa caddeden oluştuğı söylenebilir (Şekil 2.25). Bunlar (en.wikipedia.org 2013);

Şekil 2.25 Las Ramblas Caddesi bölümleri (en.wikipedia.org 2014)



Şekil 2.26 Las Ramblas Caddesi bölümleri (en.wikipedia.org 2014)

- *Rambla de Canaletes*: Font de Canaletes çeşmesi alanı
- *Rambla dels Estudis*: Bethlehem Kilisesinden geride kalan eski Jesuit Üniversitesi alanı
- *Rambla de Sant Josep* (or *de les Flors*): Çiçekçi alanı
- *Rambla dels Caputxins*: Eski Capuchin Manastırı alanı, şimdiki Liceu Opera Binası
- *Rambla de Santa Mònica*: Eski St. Monica Manastırı alanı, şimdiki sanat merkezi

Cadde, iki tarafı ağaçlı bir yaya mekânıdır. Yerli ve yabancı pek çok turist tarafından tüm gün ve gece geç saatlere kadar oldukça yoğun kullanılmaktadır. Eskiden su kanalı olan caddenin bu tarihi kökenini yansıtmak amacıyla yer döşemesinde iki renk dalga desenli kaplamalar tercih edilmiştir. Sanat eserleri yer döşemelerine de yansımış, Font de Canaletes çeşmesinin yanında 1971 yılında Joan Miró adlı sanatçısının mozaikten oluşan eseri yer almaktadır. Yol boyunca gazete bayii, kafe, çiçekçi, hediyelik eşya satan büfeler gibi çeşitli amaçlara yönelik kiosklar konumlandırılmıştır (Şekil 2.26).



Şekil 2.27 Las Ramblas Caddesi, Barselona, İspanya (en.wikipedia.org 2014)

Caddede müze, sergi ve kültürel etkinliklere ev sahipli yapan barok tarzı Virreina Sarayı, 1847’de açılan ünlü Liceu Tiyatrosu, uluslararası sanatçıların geçici sergilerine ev sahipliği yapan Centre d'Art Santa Mònica çağdaş sanat müzesi, 1568 yılında yapılan ve o dönemden bu yana defalarca yenilenen Teatre Principal binası gibi tarihi yapılar bulunmaktadır.

Barselona, Las Ramblas Caddesi 7/24 yaşayan ve sanatsal yönüyle öne çıkan bir caddedir. Pek çok tarihi değeri olan yapıya sahiptir ve bu yapılar zaman içerisinde yeni işlevler kazanarak kullanıma açılmıştır. Diğer iş merkezleri ve kamusal binaların özellikle giriş katları alışveriş odaklı ticari faaliyetlere olanak sağlamaktadır.

İki meydanı birbirine bağlayan cadde iki tarafı çift şeritli araç yoluna sahip ve bir anlamda orta refüjün genişletilerek bir yaya bölgesi yaratılmasıyla oluşturulmuştur.

Yol boyunca çeşitli bölgelere ayrılan yaya bölgesi, farklı özellikleriyle dikkat çekmektedir. Ayrıca yaya bölgesinde çeşme ve yer mozağı gibi tarihi ve sanatsal öğeler yer almaktadır.

Caddenin fiziksel ve işlevsel çeşitliliği, kültür ve sanat etkinliklerini barındırması, kolay ulaşılabilir olması ve yaya konforunu destekleyici öğeler içermesi mekânın 7 gün 24 saat canlılığını korumaktadır.

e. Oxford Caddesi, Londra, İngiltere

Hyde Park'ın kuzeydoğu köşesinde Marble Arch'tan başlar, Oxford Circus'tan geçer ve Charing Cross Road ile Tottenham Court Road kesişiminde sona erer (Şekil 2.27). Yaklaşık 2.4 km uzunluğunda, 25 m genişliğindedir.



Şekil 2.28 Oxford Caddesi, Londra (Orişnal 2014)

12. yy. ve 1782 yılları arasında çoğunlukla Tyburn yolu olarak bilinen cadde 18. yy.'ın sonlarından itibaren ticari kimliğini kazanmaya başlamış, eğlence merkezi haline gelmiştir. Günümüzde Londra'nın şehir merkezinde bulunan en büyük alışveriş caddesidir (en.wikipedia.org 2014).

Son yıllarda cadde üzerinde yapılan peyzaj planları ile yaya yolları genişletilmiş, yer döşemeleri değiştirilmiş, çeşitli bitki kasaları oluşturularak cadde bitkilendirilmiştir. Ancak yapılan araştırmalarda çalışmaların yeterli olmadığı, hala caddenin taşıt ihlaline

uğradığı, trafik yükü nedeniyle caddenin pek çok kirleticiye maruz kaldığı vb. sonucu ortaya çıkmaktadır (www.gardenvisit.com 2014).

Londra, Oxford Caddesi 12.yy'a dayanan geçmişi nedeniyle zamanla meydana gelen sorun ve/veya gerekliliklere cadde üzerinde köklü değişiklikler meydana getirmeden gerçekleştirilen çözümler ve eklentilerle günümüzdeki halini almıştır. Örneğin; caddede bulunan tarihi yapılara zamanla ticari faaliyetlerin gelmesiyle cadde alışveriş işlevi kazanmıştır.

Oxford Caddesi, Londra kentinin genel mimari karakterini tam anlamıyla yansıtan bir caddedir. 4-5 katlı ve geniş bir şekilde kitlesel yapıların varlığı caddede güçlü bir kuşatma duygusu yaratmaktadır (Şekil 2.28).

En önemli sorunlardan biri, dar ve yoğun kullanımlı caddede 2'şer şeritli çift yönlü taşıt trafiğinin ilerlemesidir. Yaya geçit noktalarında ise trafik akışı, yaya kaldırımlarını birbirine yaklaştırmak ve geçişi kolaylaştırmak amacıyla 1'er şeride düşürülmüştür.

Yoğunluk sebebiyle caddede toplu taşıma olanakları genişletilmiştir. Hemen hemen her dakika otobüsleri caddede görmek olanaklıdır (Şekil 2.28).



Şekil 2.29 Oxford Caddesi, Londra, İngiltere (Anonim 2014a)

Caddede genel olarak taşıt ve yaya trafiğinin kısıtlı olanaklarla varlığını sürdürebilmesi sağlanmıştır. Her iki kullanım için de soruna yönelik çözüm önerileri getirilmiş fakat uzun vadeli olarak verimli bir kullanım geliştirilememiştir.

f. Abdi İpekçi Caddesi, İstanbul, Türkiye

İstanbul'un Avrupa yakasındaki cadde, yaklaşık 750m uzunluğunda, 12m genişliğindedir. İstanbul'un en prestijli semtlerinden biri olan Nişantaşı ile Maçka'yı birbirine bağlamaktadır (Şekil 2.29).



Şekil 2.30 Abdi İpekçi Caddesi, İstanbul (Orijinal 2014)

Eski adı Emlak Caddesi olan caddenin adı, 1 Şubat 1979'da bu cadde üzerinde öldürülen Milliyet gazetesi Genel Yayın Müdürü Abdi İpekçi'nin vefatının ardından Abdi İpekçi Caddesi olarak değiştirilmiştir. 2000 yılında ise saldırının gerçekleştiği noktaya heykeltıraş Gürdal Duyar'ın eseri olan, 3,5 metre yüksekliğinde bir anıt dikilmiştir (tr.wikipedia.org 2014).

Abdi İpekçi Caddesi dünyaca ünlü marka ve butiklerin Türkiye'ye şube açma girişimlerinde ilk tercih ettikleri caddedir. Bunun yanı sıra 2000'li yıllara kadar çoğunlukla alışveriş faaliyetlerinin gerçekleştiği cadde, 2000'li yıllardan sonra yeme-içme ve eğlence mekânlarının da açılmasıyla kullanım yoğunluğunu arttırmıştır. İstanbul için Taksim Caddesinden sonra özel günlerde gerçekleştirilen organizasyonlara ve çeşitli festivallere mekân sağlayan ikinci bir alternatif olmuştur (tr.wikipedia.org 2014).

İstanbul, Abdi İpekçi Caddesi çağdaş ve yenilikçi yönetim anlayışıyla bugünkü prestijini kazanmıştır. Caddenin lüks alışveriş odaklı yapısı yerini, mekânsal düzenlemeler sonucunda etkinliğe olanak tanıyan sosyal bir yapıya bırakmıştır. Bunun oluşmasında idari yöneticilerin katkısı oldukça büyüktür. Yenilikçi ve ileri görüşlü belediyecilik anlayışıyla Abdi İpekçi Caddesi'nin üst gelir grubuna hitap eden ticari yapısı, alanda gerçekleştirilen sosyal ve kültürel faaliyetlerle birlikte değişim göstermiştir. Alışveriş festivalleri, sosyal sorumluluk projeleri, kermesler, özel günlerde yapılan kutlamalar, konserler, sergiler gibi etkinliklere mekân sağlayan caddede yılbaşı

süslemeleri gibi organizasyonlarda çeşitli tasarımcılar ile yapılan anlaşmalarla caddeye hareket ve canlılık kazandırılarak kimlik oluşturması sağlanmıştır (Şekil 2.30).



Şekil 2.31 Abdi İpekçi Caddesi, İstanbul, Türkiye (Anonim 2014a)

Düzenli, temiz ve bakımlı bir caddedir. Bu yönüyle kullanıcılar için kendilerini önemli hissettikleri ve bulundukları mekândan keyif aldıkları bir yer olmaktadır.

Cadde genellikle tek şeritli ve tek yönlü araç yoluna sahiptir. Yer yer indirme-bindirme ve otopark cepleri bulunmaktadır. Kaldırım genişliği oldukça fazladır, yayaların rahat dolaşımı sağlanmıştır. Kaldırım ile araç yolu arasında kalan sınıra fiziksel engeller yerleştirilerek taşıtların yaya yollarını işgal etmeleri engellenmiştir.

Otoparklar cadde üzerinde bina altlarında çözülmeye çalışılmıştır. Bunun yanı sıra İstanbul Büyükşehir Belediyesinin 2011 faaliyet raporunda zemin altı otoparkı olarak

planladığı ve toplam 10.000m² kapalı alana sahip 400 araç kapasiteli bir otopark projesi bulunmaktadır.

g. Bahariye Caddesi, İstanbul, Türkiye

Yaklaşık 700m uzunluğunda, 10m genişliğindedir. Sonradan ismi değiştirilen Bahariye Caddesinin günümüzde asıl ismi Gen. Asım Gündüz Caddesidir. Kuzeyde Altıyol adı verilen meydandan güneyde Moda semtine kadar yokuş yukarı uzanmaktadır (Şekil 2.31). Altıyol'daki meşhur boğa heykeli Kadıköy semtinin önemli simgesel öğelerindendir ve bir buluşma ve referans noktasıdır.



Şekil 2.32 Bahariye Caddesi, İstanbul (Orijinal 2014)

1992 yılında yayalaştırılan cadde günümüzde tek şeritli araç yolu üzerinde tramvay hattına sahiptir (Şekil 2.32). Araçlar tramvayın güzergâh zamanlarına göre aynı yol üzerinden geçiş sağlayabilmektedir (tr.wikipedia.org 2014). Bahariye caddesi Nazım Hikmet Kültür Merkezi, Ermeni Kilisesi ve 1927 yılında yapılan Süreyya Operası gibi tarihi ve kültürel yapılara ev sahipliği yapmasıyla sosyal yaşamı desteklemektedir.

İstanbul, Bahariye Caddesi sosyal yaşamı destekleyen bir buluşma noktası, toplanma alanıdır. Yapı tipleri itibariyle zemin kat ticari dükkânların yoğunlukta olduğu cadde, alışveriş faaliyeti dışında her türlü eylem ve yürüyüşe ev sahipliği yapmaktadır. Kamusal anlamda sosyal sorumluluk bilinci yüksek seviyededir. Kullanıcılar güncel olaylara destek ya da tepki vermek amacıyla cadde üzerindeki donatı elemanları,

tramvay, duvarlar, zemin kaplamaları gibi yapısal öğeleri tuval olarak kullanmaktadır. Örneğin; 2013 yılında Gezi Parkı Direnişi olarak adlandırılan olaylara destek verebilmek amacıyla cadde üzerindeki tüm sınır elemanları gökkuşağı renklerine boyanmıştır (Şekil 2.32). Bunun dışında bir sosyal sorumluluk projesi olan meme kanseriyle mücadeleyi simgeleyen pembe kurdeleyi yansıtmak amacıyla da, caddedeki oturma elemanları pembe renge boyanmıştır.



Şekil 2.33 Bahariye Caddesi, İstanbul, Türkiye (Anonim 2014a)

Barındırdığı tarihi ve kültürel yapılar, caddeye sanatsal kimlik kazandırmaktadır. Opera binası, ermeni kilisesi gibi tarihi yapıların caddeye kattıkları görsel değerın dışında kullanıcı kitleleriyle de alana çeşitlilik getirmektedir.

3. MATERYAL ve YÖNTEM

3.1 Materyal

İncelenen konu hakkında yayınlanmış kitap, dergi, makaleler, yüksek lisans ve doktora tezleri ile konu üzerine yapılmış bilimsel çalışmalar, alışveriş caddesi örneklerine ilişkin fotoğraflar ve çalışma alanı olan Tunalı Hilmi Caddesi'yle ilgili olarak Çankaya Belediyesinden temin edilen .dwg uzantılı sayısallaştırılmış imar planı ile kişi ve kurumlarla yapılan sözlü görüşmeler çalışmanın materyalini oluşturmaktadır.

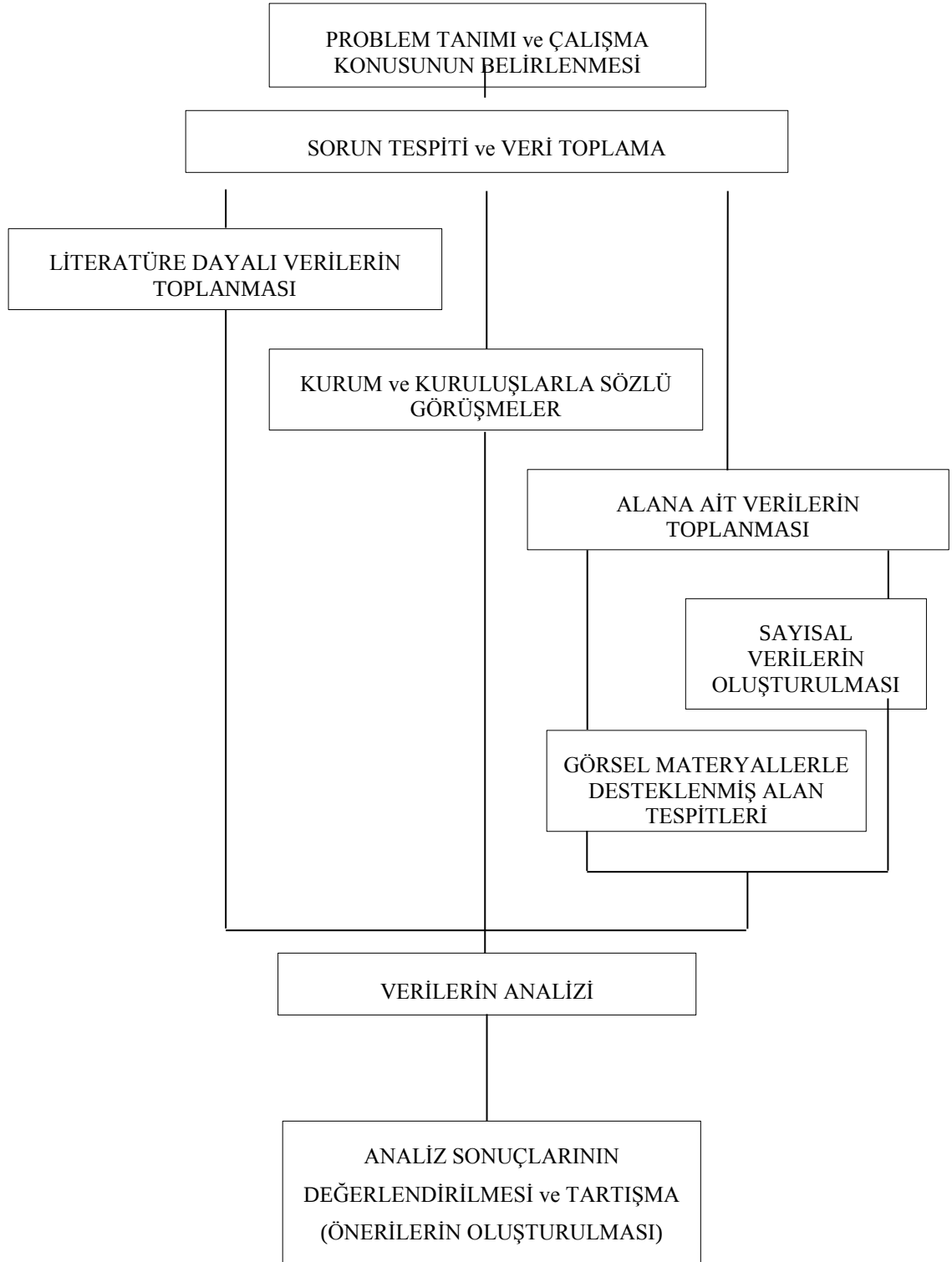
3.2 Yöntem

Çalışma; literatür araştırması ve çalışma alanında yapılan inceleme ve analizlere dayanmaktadır. Bu kapsamda, alışveriş caddeleri ve Tunalı Hilmi Caddesi hakkında yapılan çalışmalar incelenmekte, alışveriş caddesi örnekleri analiz edilmekte ve karşılıklı olarak değerlendirilmekte, çalışma alanı olarak seçilen Tunalı Hilmi Caddesi'nin süreç içinde geçirdiği değişimler ve bugünkü eksiklikleri literatüre ve yerinde yapılan incelemelere dayanılarak tespit edilmektedir. Sonuç olarak derlenen bilgiler ışığında Tunalı Hilmi Caddesi için öneriler getirilerek, gerekli iyileştirmeleri içeren bir plan üretilmektedir.

Problem tanımı ve çalışma konusunun belirlenmesinin ardından sorun tespiti ve verilerin toplanması aşamasında 3 kısımdan oluşan bir süreç ortaya çıkmaktadır (Şekil 3.1). Bunlardan ilki literatüre dayalı verilerin toplanmasıdır. Konuya ve alana ilişkin yapılmış çalışmalar ile ülkemizde yasa ve yönetmeliklerle belirlenmiş sınırlandırıcı etmenler ortaya konmaktadır. Ayrıca konuyla ilgili örnek alanlar da bu bölümde incelenmektedir. İkinci aşama sözlü görüşmeleri içermektedir. Bu bölümde yasa ve yönetmeliklerin (bu çalışma kapsamında imar planının) özellikle sonuç bölümünde belirtilecek önerileri ne derece etkileyeceği, önerilerin gerçekleştirilmesinin mümkün olup olmadığı sorularına Ankara Çankaya Belediyesi Şehir Planlama biriminde yanıt aranmıştır. Bunun dışında Kavaklıderem Derneği ile yapılan görüşmede Tunalı'nın geçmişten günümüze kullanımı, günümüzdeki sorunları ve gerçekleştirilmesi düşünülen projeler ile cadde üzerindeki işletmecilerin istekleri tartışılmıştır. Sözlü görüşmelerin

sonunda ise dar ve lineer bir yapı gösteren cadde mekânında bakımsız pasajların gerekli inşaat faaliyetleri gerçekleştirilerek iç avlu şeklinde kaldırıma kazandırılmasının mümkün olup olmadığı konunun uzmanı olan mimarlarla görüşülmüştür. 3. Aşama olan alana ait verilerin toplanmasında ise çalışma alanının konumunun belirlenmesinin ardından; 2014 yılına kadar olan alan zemin kat kullanım verileri Resuloğlu'nun (2011) araştırmasından yararlanılarak hazırlanırken, aynı yöntem kullanılarak oluşturulan 2014 yılına ait harita ile alanın mevcut durumla olan bağlantısı kurulmuştur. Daha sonra cadde üzerindeki peyzaj öğelerinin görsel materyallerle destekli yerinde tespiti ve konumları belirlenerek hazırlanan haritalarda öğelerin mevcut durumları ve tasarımları ile birbirleri arasındaki uyum/uyumsuzluk ortaya konmaktadır. Ayrıca, caddenin kullanımını etkileyen yol genişlikleri, kaldırım genişlikleri ve otoparkların tespiti yapılarak haritalar oluşturulmuştur.

Sonuç olarak, literatür bilgilerinin yorumlanması, örnek caddelerin karşılıklı değerlendirilmesi ve oluşturulan verilerin analizi ile elde edilen tüm veriler sentezlenerek Tunalı Hilmi Caddesinin iyileştirilmesine yönelik öneriler geliştirilmiştir.



Şekil 3.1 Yöntem akış şeması (Orijinal 2014)

Tez kapsamında örnek olarak ele alınan caddeler, ilgili kaynak taramaları sırasında tasarım ve mekân kullanımı açısından öne çıkan caddeler arasından seçilmiştir. Buna göre New York 5. Cadde, Atina Ermou Caddesi, Barcelona Las Ramblas Caddesi, Londra Oxford Caddesi ve Tokyo Ginza Caddesi Amerika, Avrupa ve Asya gibi dünyanın çeşitli kıtalarından seçilen, endüstriyelleşme etkisiyle içerdiği ticari faaliyetler arasından benzerlikler göstermesine karşın farklı kent dokusunda bulunan ve farklı ideolojilerle yönetilen caddelerdir. Kültürel farklılıkların da etkisiyle kendi kimliklerini oluşturmuş bu caddeler ile birlikte Türkiye’den İstanbul Abdi İpekçi Caddesi, Bahariye Caddesi ve Ankara Tunalı Hilmi Caddesi incelenmiştir. Türkiye örneklerinin belirlenmesindeki esas unsur çalışma alanı olan Tunalı Hilmi Caddesine kent kimliği ve kültürel altyapı açısından benzerlik gösteren, bunun yanında yapısal anlamda farklılıklar içeren caddeler olmalarıdır.

Araştırma alanı olarak Tunalı Hilmi Caddesinin seçilmesinin sebebi Ankara’nın yoğun kullanılan ve tarihi nitelikleri olan caddenin giderek Alışveriş Caddesi kimliğini çeşitli yetersizlikler nedeniyle kaybetmekte olmasıdır. Bu nedenle tezin sonuç bölümünde ortaya konan plan ile caddede belirlenen problemler için çözüm önerileri oluşturmak hedeflenmiştir.

4. ARAŞTIRMA BULGULARI

4.1 Çalışma Alanının Kent İçindeki Konumu

Tunalı Hilmi Caddesi, Ankara kent merkezinin güneyinde, kentin omurgası kabul edilen Atatürk Bulvarının ise güneydoğusunda bulunmaktadır (Şekil 4.1). Caddenin kuzeybatısında çoğunlukla işyerleri olan Kızılay semti yer almaktadır. Kuzeydoğusunda ana arterler dışında konut yerleşimlerinin ağırlıkta olduğu Esat ve doğusunda Gaziosmanpaşa semtleri bulunur. Atatürk Bulvarına paralel olan caddenin batısında genellikle iş merkezleri ve büyükelçilikler, kamu kurum ve kuruluşlarının binaları gibi resmi birimler bulunmaktadır. Güneybatı yönünde de ana arterler dışında konut yerleşiminin ağırlıkta olduğu Dikmen semti yer almaktadır. Caddenin güneyinde ise birkaç büyükelçiliğin ardından Cumhurbaşkanlığı köşkü ve Çankaya semti konut yerleşimi gelmektedir.

Çevresinde bakanlıklar, büyükelçilikler gibi devlet kurumlarının ve pek çok iş merkezinin bulunması caddenin kullanım yoğunluğunu arttırmaktadır. Ayrıca kentin ulaşım hattının merkezi ve ticari birimlerin yoğunlukta olduğu Kızılay'a yürüyüş mesafesinde olması insanları caddeye yönlendirmektedir.



Şekil 4.1 Tunalı Hilmi Caddesinin Ankara kenti içindeki konumu (Orijinal 2014)

Caddenin kendi içindeki konumuna ve yönelimine bakıldığında ise Kuğulu Parktan itibaren önce hafifçe kuzeybatıya, daha sonra güneybatıya doğru yönlendiği görülmektedir (Şekil 4.2). Caddedeki bu hafif kıvrımlar insanlara, caddede üzerindeki yapı cepheleriyle birlikte, kuşatılmışlık hissi vermekte, yer yer caddede sınır

oluşturmakta ve bakılan açıdan caddenin görünmeyen yerlerine doğru merak duygusunun oluşmasına sebep olmaktadır.



Şekil 4.2 Tunalı Hilmi Caddesinin perspektif görünümü (Orijinal 2014)

Cadde, Ankara'nın önemli kentsel öğelerinden Kuğulu Park'ın köşesinden başlayarak 1.24 km boyunca Kızılay'da Kocatepe Camii'ne kadar devam etmektedir (Şekil 4.3). Tek sıra otopark ile birlikte 3 şeritli ve tek yön olan cadde yaklaşık 15 m genişliğindedir. Ankara'nın sosyal yaşamının önemli merkezlerinden sayılmaktadır. Cadde üzerinde mağazalar, kafeler, restoranlar, oteller, butikler ve çeşitli yerel işletmeler bulunmaktadır.



Şekil 4.3 Tunalı Hilmi Caddesi, Ankara (Orijinal 2014)

Bir önyargı olarak Tunalı Hilmi Caddesinin Kuğulu Park ile başladığı ve Esat 4 Yol Kavşağında sona erdiği düşünülmektedir. Oysa ki cadde Kızılay'da Olgunlar Sokağına kadar uzanmaktadır. Bunun nedeni Tunalı Hilmi Caddesinin nitelik açısından ikiye bölünmüş olmasıdır. Kuğulu Parktan Esat 4 Yol Kavşağına kadar olan kısımda sosyokültürel kent yaşamının varlığıdır. Esat Kavşağından Olgunlar Sokağına kadar olan kısım ise çoğunlukla yapı giriş katlarında oto galerin bulunduğu konut alanıdır (Şekil 4.3). Dolayısıyla tez çalışmasında incelenen literatürün çoğunda caddenin Esat kavşağına kadar olan kısmından bahsedilmektedir. Buna paralel olarak tez çalışmasının sonuç bölümünde belirtilen öneriler ve üretilen plan da Tunalı Hilmi Caddesinin kent yaşamında aktif olan Kuğulu Park ve Esat 4 Yol Kavşağı arasında kalan kısmını ele almaktadır.

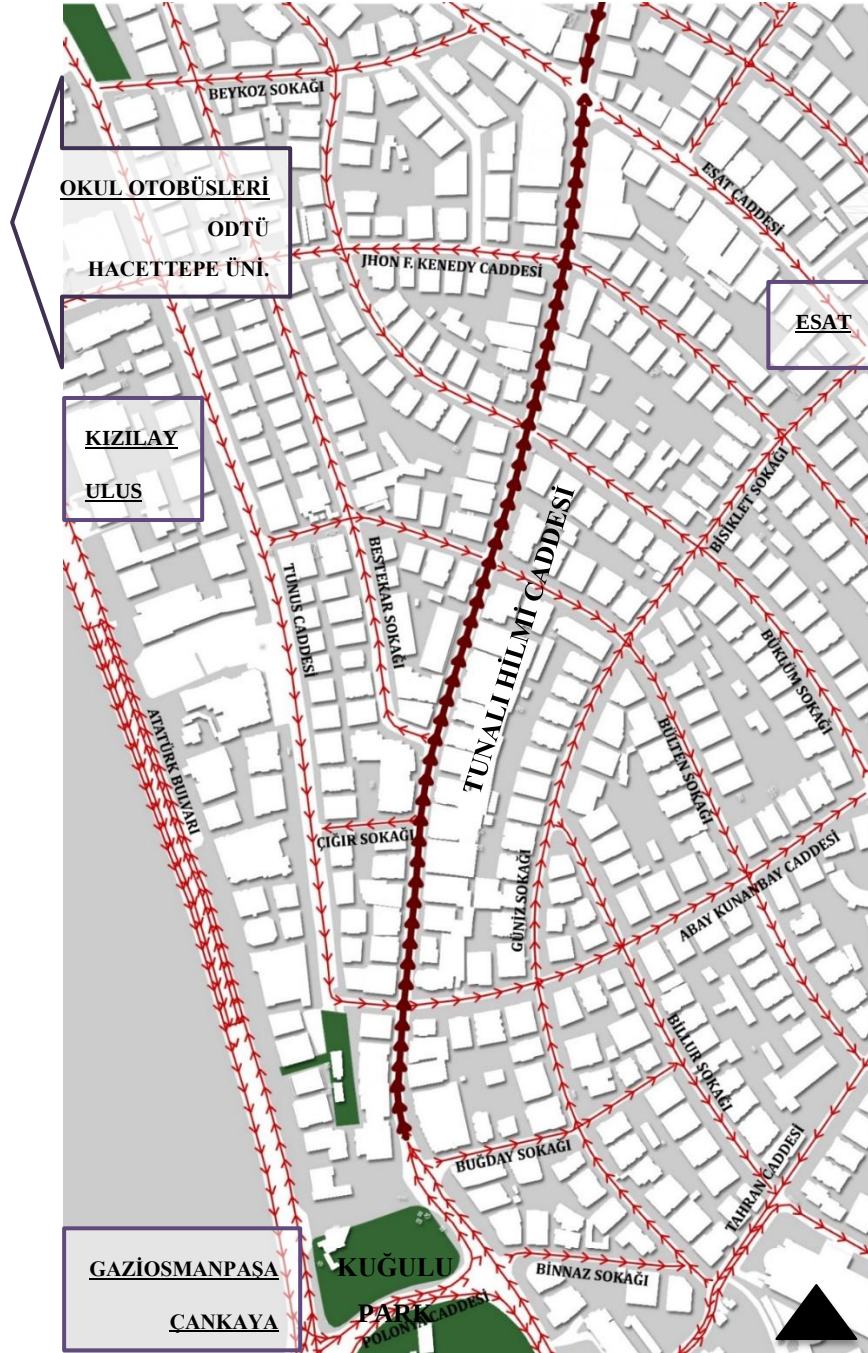
Eski adı Özdemir Caddesi olan cadde günümüzdeki ismini TBMM üyesi Tunalı Hilmi Bey'den almaktadır. Kavaklıdere şaraplarının eski sahipleri, günümüzde KARUM AVM ve Sheraton Otel arazisinin bulunduğu yerde bağ evleri olan Tunalı Hilmi Bey ve ailesi Kavaklıdere semtinin ileri gelenlerindendir. 'Jön Türk' ve 'Türkçülük' hareketlerinin öncülerinden olan Tunalı Hilmi Bey, Türk tarihinde iz bırakan önemli bir kişidir. Padişahlık döneminde padişah aleyhine gazeteler çıkarıp ceza almış, daha sonra affedilerek cumhuriyet döneminde meclis üyelerinden biri olmuştur (Fişek 2012). Yaşadığı yere ilham kaynağı olan Tunalı Hilmi Bey anısına, 2006 yılında Tunalı Hilmi Caddesinin başlangıcı sayılan Kuğulu Park'a Ümit Öztürk'ün eseri olan Tunalı Hilmi Bey'in heykeli dikilmiştir (tr.wikipedia.org 2014), (Şekil 4.4).



Şekil 4.4 Tunalı Hilmi Bey heykeli, Kuğulu Park (Orijinal 2014)

4.1.1 Erişilebilirlik

Tunalı Hilmi Caddesi ilk şehir planlarından günümüze kadar Ankara ulaşım planlarının önemli bir hattını oluşturmaktadır. Bu nedenle yoğun araç trafiğine sahip cadde, aynı zamanda Ankara'nın sosyokültürel anlamda da sayılı caddelerinden biri olması nedeniyle ziyaretçiler tarafından tercih edilmekte ve alanda fazladan bir taşıt yükü oluşmaktadır. Caddenin mevcut durumdaki yol düzenlemesi yaya ve araç trafiği çözümlerine yeterli gelmemektedir. Ancak bu yoğunluğu azaltmak amacıyla trafiği tek yönlü olarak düzenlemek mümkün olabilmiştir (Şekil 4.5).



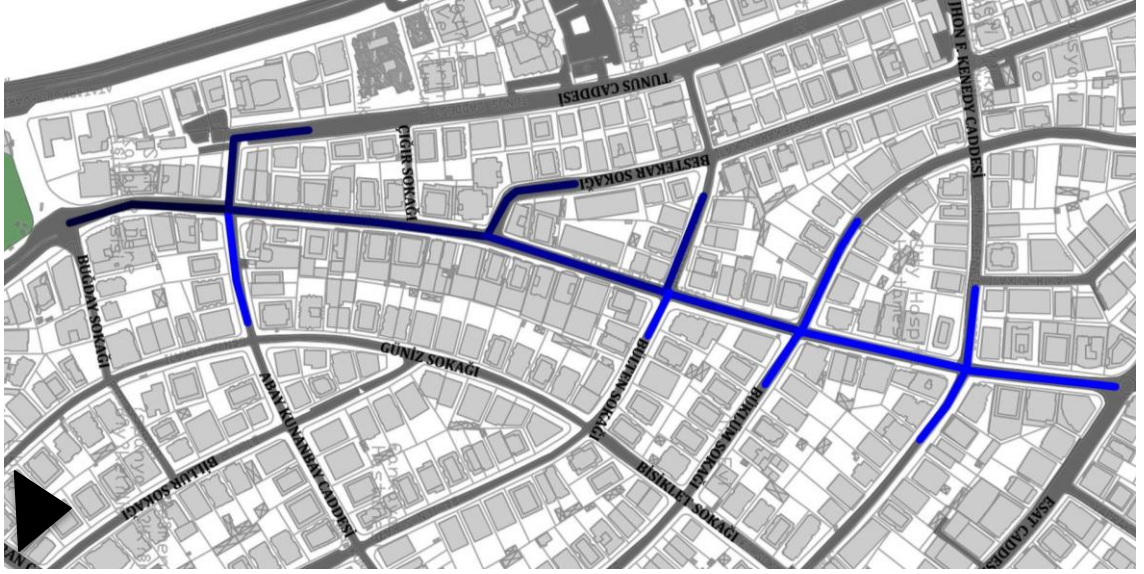
Şekil 4.5 Tunalı Hilmi Caddesi ve yakın çevresi araç yönelim şeması (Orijinal 2014)

Kolay erişim, ulaşılabilirlik diğer alışveriş caddelerinde olduğu gibi bu caddede de kullanım açısından büyük bir etken olmuştur. Ankara'nın diğer yerleşim bölgelerinde oturan insanlar Tunalı Hilmi Caddesine (toplu taşımla) ulaşımında otobüs, metro ve dolmuş kullanmaktadır. Görece uzak yerlerden gelen ziyaretçiler ise çoğunlukla (ulaşım

sistemi merkezi olan) Kızılay'a kadar toplu taşımla gelip oradan Tunalı Hilmi Caddesine yürümeyi tercih etmektedir.

Tunalı Hilmi Caddesinin bir diğer mekânsal özelliği ise lineer bir cadde niteliği taşımasından çok, çevresinde bulunan cadde ve sokaklarla birlikte anılıyor olmasıdır. Sosyokültürel etkinliklerin yoğun gerçekleştiği bölge genel olarak 'Tunalı' olarak anılmaktadır. Tunalı denilince akla gelen Tunalı Hilmi Caddesi değil, Bestekâr Sokak, Tunus Caddesi, Arjantin Caddesi ve Tunalı Hilmi Caddesine bağlanan diğer cadde ve sokakları kapsayan bir bölgedir (Şekil 4.6). Örneğin; Bestekâr Sokak daha çok lise ve üniversite gençlerinin vakit geçirdiği kafe, restoran ve barlara sahiptir. Tunus Caddesinde, diğerler cadde ve sokaklara oranla daha az sayıda kafe ve restorana bulunmaktadır. Bunun dışında otel, tiyatro sahnesi, konser alanı, resmi kurum ve kuruluşlar, hastane, muayenehanelere sahiptir. Arjantin Caddesi ise ekonomik olarak üst gelir seviyesine sahip kullanıcılara çekici gelen kafe, restoran, butik ve mağazalara sahip bir caddedir.

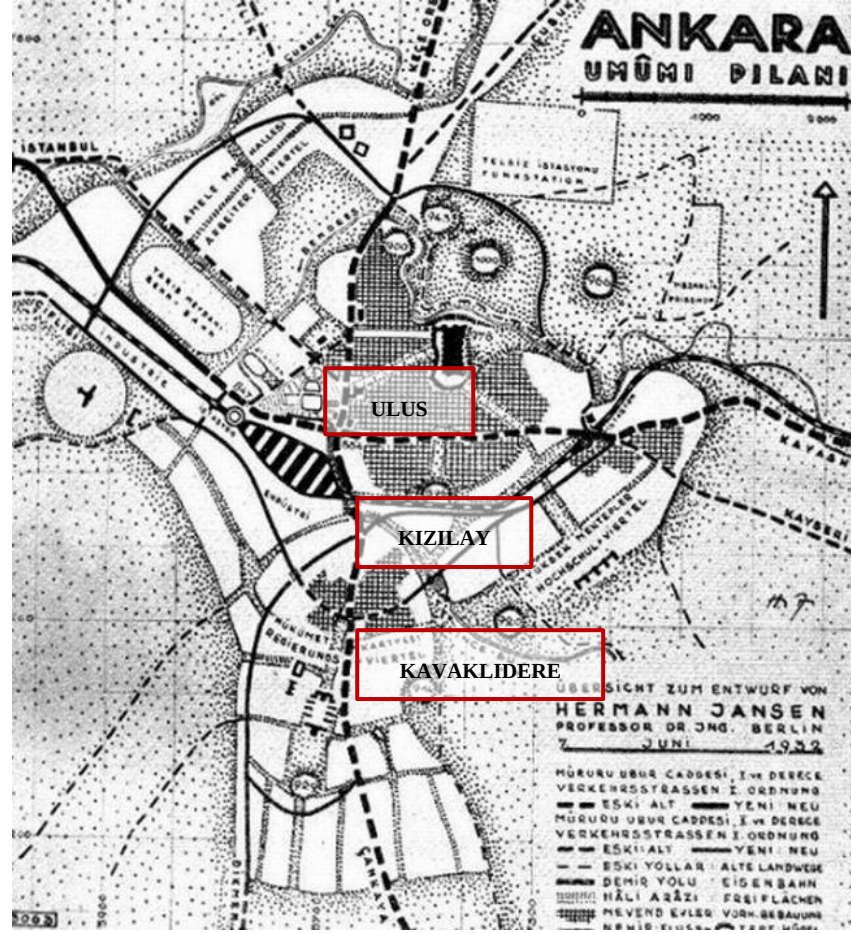
Caddenin başı sayılan Kuğulu Park ile yoğun yaya kullanımı olan caddede Esat Kavşağına doğru ilerledikçe yoğunluk azalmıştır (Şekil 4.6). Bunun sebebi büyük çoğunlukla rekreatif amaçlarla caddeye gelen genç yaş grubunun Kuğulu Parktan itibaren yeme-içme mekânlarının fazlalaştığı Bestekâr Sokak ve Tunus Caddesine doğru yönelmesidir. Ayrıca caddenin sonuna doğru daha çok evsel ihtiyaçları karşılamaya yönelik ticari birimlerin bir arada bulunması, nispeten uzak yerlerden gelen kullanıcılara çekici gelmemektedir.



Şekil 4.6 Tunalı Hilmi Caddesi (THC) yaya sirkülasyonu yoğunluk şeması (Orijinal 2014)

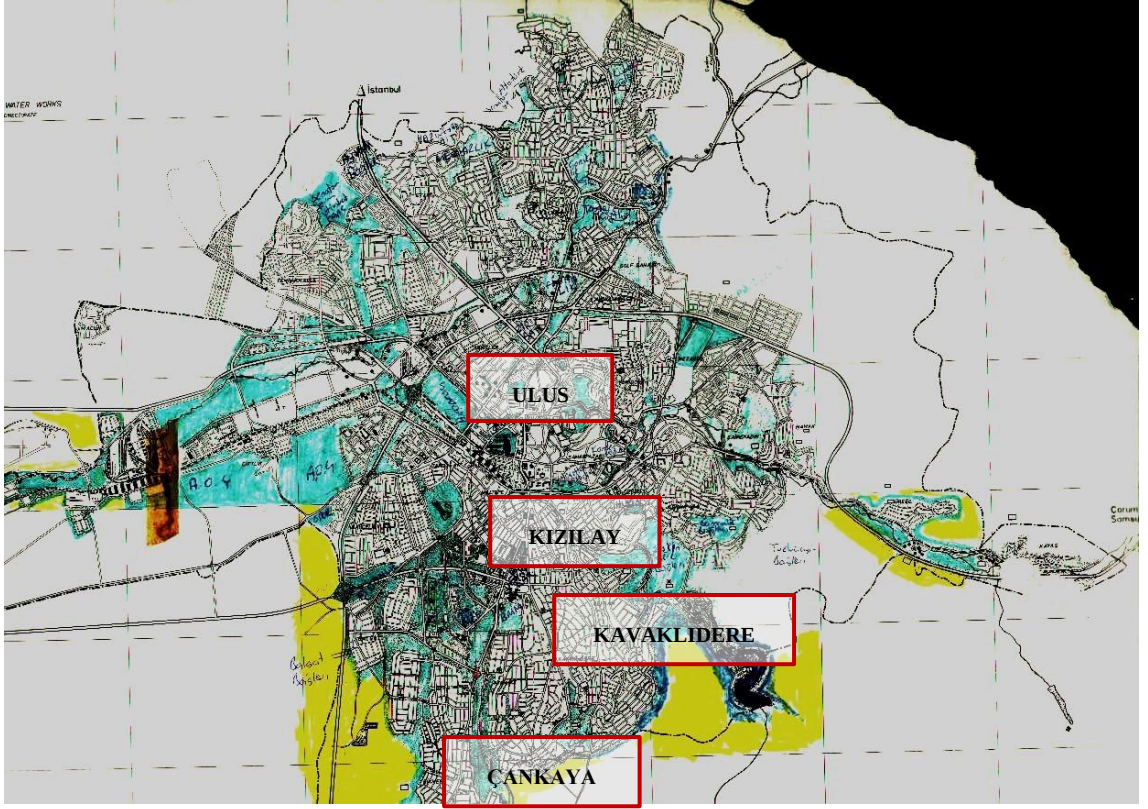
4.2 Geçmişten Günümüze Tunalı Hilmi Caddesi

Tunalı Hilmi Caddesi'nin ilk oluşumu 1930'lu yıllarda başkent Ankara'nın kent merkezini Ulus'tan Kızılay'a doğru taşıyan 1932 Jansen Planında şekillenmiştir (Şekil 4.7). Kent merkezinin Yenişehir'e (Kızılay'a) kayması ve Çankaya'ya çıkan protokol yolunun oluşmasıyla, adını günümüzdeki Tunus caddesi boyunca akan dereden alan Kavaklıdere semtinin yerleşim yapısında da değişimler oluşmuştur. Öyle ki, üzüm bağları, bağ evleri ve şarap fabrikasının bölgenin kimliğini oluşturduğu semtte, gelir ve eğitim seviyesi yüksek ailelerin oturduğu yaklaşık 1000m² bahçeye sahip 2-3 katlı konutlardan oluşan mahalli yapı, yeni kentleşme hareketleriyle oluşan lüks apartmanlar ile birlikte değişme uğramaya başlamıştır (Çapanoğlu 2014).



Şekil 4.7 Ankara Kenti 1932 Jansen Planı (Koyuncu, 2013)

Kavaklıdere'nin yerleşim bölgesinden kent alt merkezine dönüşümü ise 1950'li yıllarda, özellikle 1957 Yücel-Uybadin Ankara Planı'yla başlamıştır. Planda kent gelişimi güneye yani cumhurbaşkanlığı köşkünün bulunduğu Çankaya semtine doğru gelişmektedir (Şekil 4.8). Bu planın farkı yalnızca homojen yapılaşmanın temelini oluşturmanın yanı sıra yüksek yoğunluklu konut ihtiyacı sağlamaktır (Resuloğlu 2011). Bu nedenle hızla göç alan başkentte Kavaklıdere gibi Atatürk Bulvarı'na yakın yerleşim bölgelerinde kat yükseklikleri ve yapı yoğunluğu arttırılmıştır.



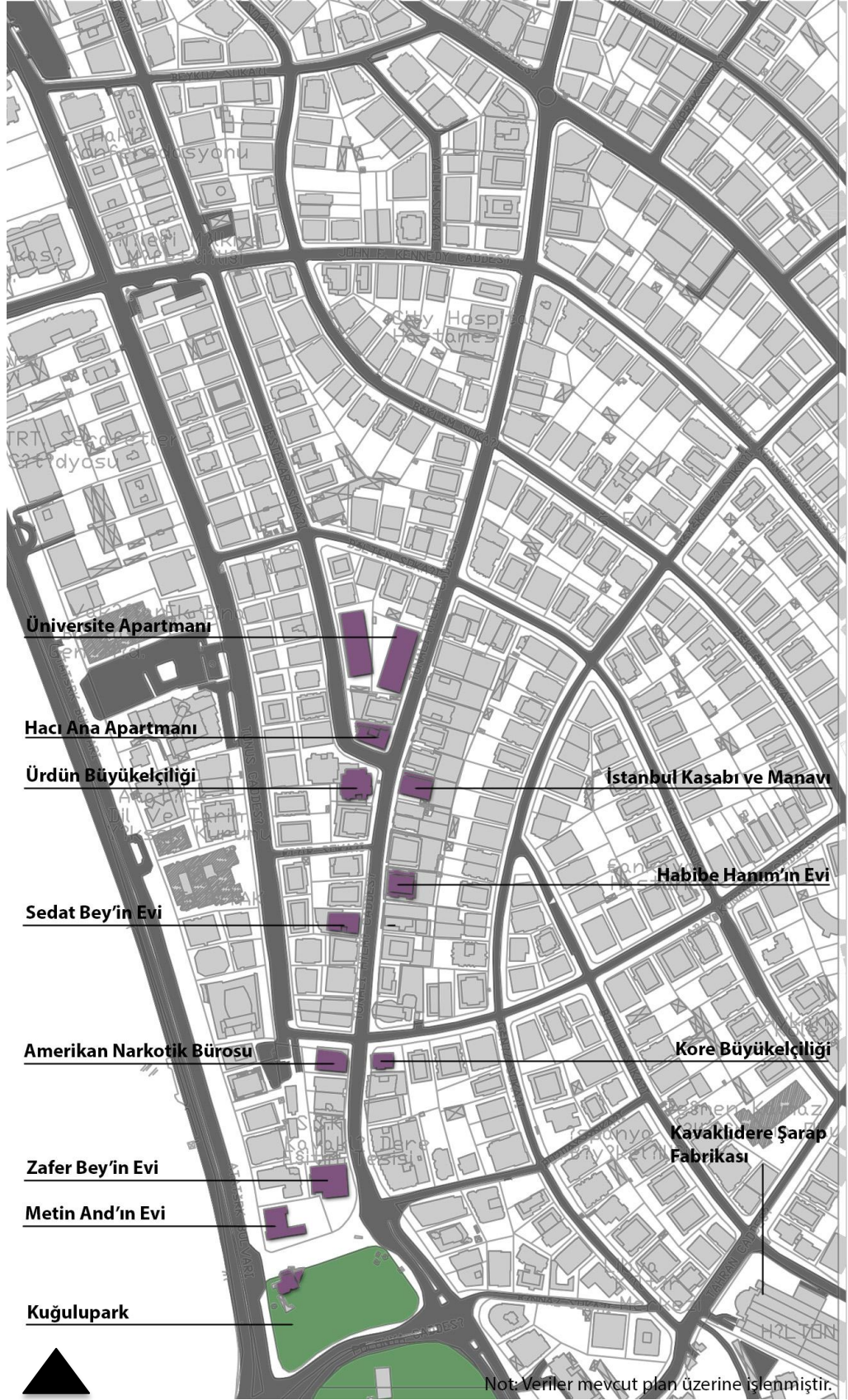
Şekil 4.8 Ankara kenti 1957 Nihat Yücel – Raşit Uybadin Planı
(mehmet-urbanplanning.blogcu.com 2009)

Cumhuriyet döneminde Atatürk Bulvarı boyunca ve Kavaklıdere semti çevresinde yerleşkelerini kuran büyükelçilikler, Tunalı Hilmi Caddesinin gelişiminde büyük etki göstermişlerdir. Cadde, gelişen başkentte bir konut bölgesi olmanın yanı sıra aynı zamanda kültürel, sosyal, rekreasyonel ve ticari aktivitelerin bir arada bulunduğu ana arterlerden biridir. Kent merkezinin güneye doğru gelişmesiyle de Kavaklıdere hızla gelişen mimarisiyle birlikte fiziki ve kültürel anlamda gözde semtlerden biri haline gelmiştir.

1946-1947 yıllarından sonra caddede başlayan yapılaşma 1960'lı yılların sonuna doğru iyice artmıştır (Şenyapılı 2013). Yapı şekilleri de değişmiş iki katlı geniş bahçeli konutlar yerini çok katlı apartmanlara bırakmıştır. Konut sayısının ve giriş kat ticari işletmelerin sayısının artmasıyla çeşitlilik artmış ve caddeye disko, sinema gibi sosyal etkinlikler gelmeye başlamıştır. Artık Tunalı Hilmi Caddesi bir mahalle caddesi

olmaktan çıkmış ticari, sosyal ve kültürel olarak Ankara'ya hizmet eden bir alışveriş caddesi halini almıştır (Çapanoğlu 2014).

Tunalı Hilmi Caddesinin 1950'lerde zemin kat kullanım planı incelendiğinde ağırlıklı olarak konut, az miktarda alışveriş, ticaret ve yeni başkentte kendilerini temsil etmek isteyen diğer ülkelerin büyükelçiliklerinin yer aldığı görülmektedir. Caddenin henüz alışveriş caddesi niteliği taşımadığı, yalnızca konut alanlarının gereksinimlerine dönük küçük çaplı alışverişin olanaklı olduğu izlenmektedir (Şekil 4.9).



Şekil 4.9 Tunalı Hilmi Caddesi 1950'ler zemin kat kullanım planı (Resuloğlu 2011)

Cadde yaşamındaki en önemli değişimlerden biri de 1958 yılında Ankara Üniversitesi Öğretim Üyeleri tarafından yaptırılan Şekil 4.10'daki üniversite apartmanının inşaatıdır (Erdem 2004, Şenyapılı 2013). Biri Tunalı Hilmi Caddesinde, bir tanesi de Bestekâr Sokakta bulunan apartmanlar maddi yetersizlikler sebebiyle tamamlanamamıştır. Bunun üzerine Amerikan üssü çalışanlarıyla yapılan anlaşmayla inşaatı tamamlamak karşılığında belirli bir süreyle kiraya verilmiştir. Böylece Ankara'nın elit semtlerinden olan Kavaklıdere ve Tunalı Hilmi Caddesi Amerikan kültürüyle tanışmıştır ve bu durum alandaki ticari faaliyetlere, özellikle giyim ve gıda sektörüne yenilik getirmiştir (Çapanoğlu 2014).



Şekil 4.10 Üniversite apartmanı, Tunalı Hilmi Caddesi (Orijinal 2014)

Resuloğlu'nun (2011) Tunalı Hilmi Caddesinin sosyo-mekânsal oluşumu inceleyen çalışmasında da belirtildiği gibi Tunalı Hilmi Caddesinin değişim sürecini belirleyen evrelerden biri Kuğulu Parkın açılmasıdır. 1967 yılında Kavaklıdere semtine adını veren, günümüzde Tunus caddesi boyunca akan, dere suyunun biriktiği kavaklık alan dönemin Büyükşehir Belediye Başkanı Halil Sezai Erkut tarafından parka dönüştürülmüştür (Kozan 2009, Şenyapılı 2013). Yapıldığı dönemde çok ilgi görmeyen park, 1973-1976 yılları arasında dönemin Ankara Büyükşehir Belediye Başkanı Vedat Dalokay zamanında yenilenerek bugünkü halini almıştır (Şekil 4.11). Kendisi mimar olan Vedat Dalokay, Kuğulu Parkın revize çalışmalarında en son seyrettiği eser olan Kuğu Gölü'nden esinlenmiştir. O tarihlerde Ankara'ya Vedat Dalokay'ın davetlisi olarak

gelen Viyana Belediye Başkanı seyahati sırasında Dalokay'ın projesine destek vermek amacıyla 'kuğu'sözü vermiş kısa bir süre sonra Ankara'ya gönderilen iki çift kuğu Dalokay ve ailesiyle birlikte parka yerleştirilmiştir. Gazete manşetlerinde yer verilen törenle birlikte park; dostluğun, dayanışmanın, yakınlığın simgesi olarak gösterilmiştir (Çapanoğlu 2014).

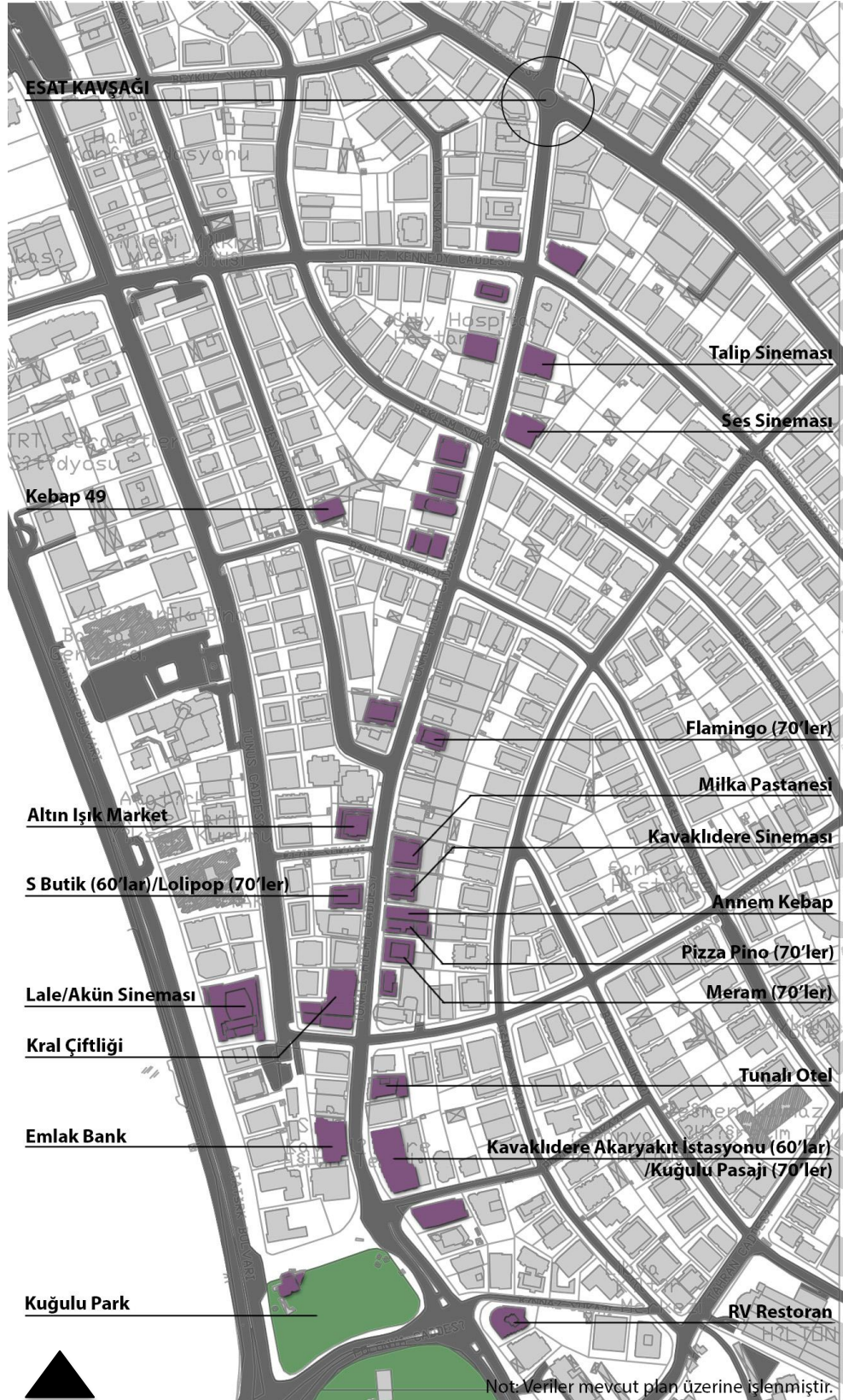


Şekil 4.11 Kuğulu Park (Orijinal 2014)

İlerleyen yıllarda hızla artan Ankara'nın trafik sorunu nedeniyle gündeme gelen yol genişletme çalışmaları nedeniyle, Kuğulu parkın çevresindeki araziler çoğunlukla büyükelçilikler ve orduya ait kamusal araziler olması nedeniyle (diplomatik bir krize yol açmamak için) Kuğulu Parkın bir kısım arazisi Polonya Büyükelçiliği arazisine dâhil edilerek yol çalışmaları yapılmış, trafik çözümü sağlanmıştır (Fişek 2012). Günümüzde de kullanıcılar açısından oldukça ilgi gören park bir buluşma noktası, dinlenme alanı, sosyalleşme ve toplanma mekânıdır.

Cumhuriyet döneminden itibaren başkentte yer alan geniş bulvarlar, kent meydanları ve parklar, sadece fiziksel değil sosyal değişimin de göstergesi olmuştur. Tüm çağdaş kentlerde olduğu gibi Ankara’da da siyasetin ve politik düşüncenin halk tarafından dile getirildiği ve toplu eylemlerin gerçekleştiği yerler kentsel açık mekânlardır. Kent halkının kamusal ideallerini savunduğu temsili mekânlardan biri de Kuğulu Park’tır. Ankara kent yaşamı için önemli bir yere sahip olan Kuğulu Park, kamusal yeşil alanlara halkın ne derece sahip çıktığının bir göstergesi olmuş ve pek çok eyleme ev sahipliği yapmıştır (Özdemir 2007).

1960-1970’li yıllar Tunalı Hilmi Caddesi’nin konut kimliğinden çıkıp kentsel alana dönüştüğü, sosyal ve kültürel faaliyetlerin gerçekleştiği mekânlarla tanıştığı bir dönemdir (Şekil 4.12). Bu dönem aynı zamanda Türk sinemasının da oldukça ilgi gördüğü ve geniş kitlelere ulaştığı dönemdir. Dolayısıyla kentsel niteliği artan Tunalı Hilmi Caddesi ve yakın çevresinde de yeni sinemalar açılmıştır. Sinema salonlarının gelesi ise beraberinde yeme-içme mekânlarını getirmiş ve caddenin sosyal olarak kullanımını artmıştır.



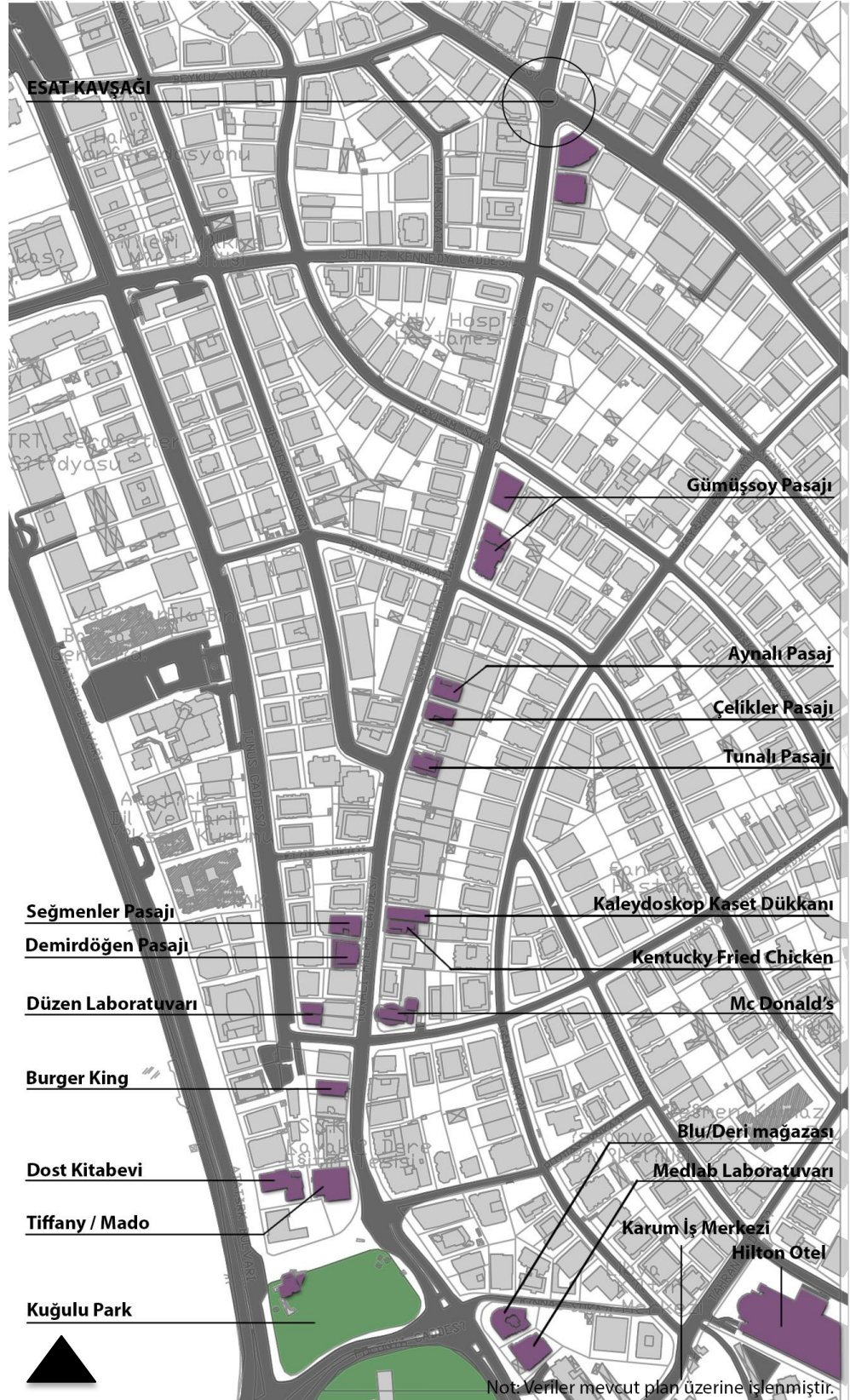
Şekil 4.12 Tunalı Hilmi Caddesi 1960-1970 yıllarında yapılan binaların zemin kat kullanım planı (Resuloğlu 2011)

1970’li yılların sonunda kentin iş ve ticaret merkezi Kızılay-Bakanlıklar’dan Kavaklıdere’ye yönelmiştir. Tunalı Hilmi Caddesindeki bazı konutlar ofislere dönüşmüş hatta bazı bakımsız metruk evler yerini çok katlı, içerisinde ticaret ünitelerinin ve dükkânların bulunduğu ‘pasaj’ adı verilen yapılara bırakmıştır. Böylece bölgede yaşayan ev sahipleri evlerini yüksek rantlarla terk ederek çoğunlukla Çankaya semtine göç etmişlerdir. Sonuç olarak Tunalı Hilmi Caddesi artan ticari karakteriyle birlikte yüksek gelirli ailelerin alışveriş, rekreasyonel ve kültürel ihtiyaçlarını karşılamak üzere gittikleri bir alışveriş caddesine dönüşmüştür (Aksu 2012).

Kentleşmenin hızla arttığı 1980’li yıllarda Tunalı Hilmi Caddesinde pasajların hakimiyeti 1970’li yılların sonunda inşa edilen Kuğulu Pasajıyla başlamaktadır. Benzinlik ve yan parselindeki apartmanın yıkılmasıyla birlikte bu alana inşa edilen pasaj o dönemde Ankara’nın en büyük kapalı çok katlı alışveriş yapısıdır (Şekil 4.12). Kuğulu Pasajının açılması ve ticari faaliyetini oldukça iyi bir şekilde sürdürmesi ardından Çelikler İş Merkezi ve Aynalı Çarşı gibi diğer pasajların oluşmasına öncülük etmiştir (Şekil 4.13). Kuğulu Pasajının açılmasıyla başlayan yaklaşık 10 yıllık bir süreçte cadde ticari anlamda büyük bir ivme kazanmıştır (Çapanoğlu 2014), (Şekil 4.14).



Şekil 4.13 Tunalı Hilmi Caddesi üzerinde bulunan pasajlardan birkaçı



Şekil 4.14 Tunalı Hilmi Caddesi 1980-1990 yıllarında yapılan binaların zemin kat kullanım planı (Resuloğlu 2011)

1989 yılında Atakule'nin inşa edilmesiyle Tunalı Hilmi Caddesindeki alışveriş faaliyetlerinde gerileme başlamıştır (tr.wikipedia.org 2014). Kentsel gelişim Çayyolu'na doğru ilerlemiş, Kavaklıdere semtinde yaşayan insanlar da evlerini terk etmeye başlamıştır. Böylece mahalli kullanıcıların sayısında da büyük bir düşüş gerçekleşmiştir. Daha sonra 1991 yılında Karum'un kurulması ardından alışveriş merkezi kültürünün Ankara halkının hayatına girmesi Tunalı Hilmi Caddesi de dâhil olmak üzere kent caddelerinin sosyal hayatına büyük bir sekte vurmuştur. Bunların dışında 90'lı yıllarda ticari anlamda esnafılık anlayışının değişmesi, niteliğini kaybetmesi, kullanıcı kitlesinin değişmesi, tüketim toplumunun oluşması gibi sebepler de zincir mağazaların yer aldığı alışveriş merkezlerinin gelişmesine katkı sağlamıştır (Çapanoğlu 2014).

1980-1990 yıllarında Türkiye'de moda akımlarının gelişmesiyle mağaza vitrinlerinde de yenilikçi tasarımlar ve renkler gelmiş, model mankenler kullanılmaya başlanmıştır. Böylece vitrinler de alışveriş caddelerinde yeni bir boyut kazanmıştır. Ayrıca, 80'li yılların sonu, 90'lı yılların başında, Ankara Büyükşehir Belediyesi Başkanı Murat Karayalçın'ın döneminde, Tunalı Hilmi Caddesinin hafta sonu yayalaştırılması gündeme gelmiştir. Kapatma zabıta araçlarının cadde giriş ve çıkışlarına araçlarını park etmeleriyle gerçekleşmiştir (Çapanoğlu 2014).

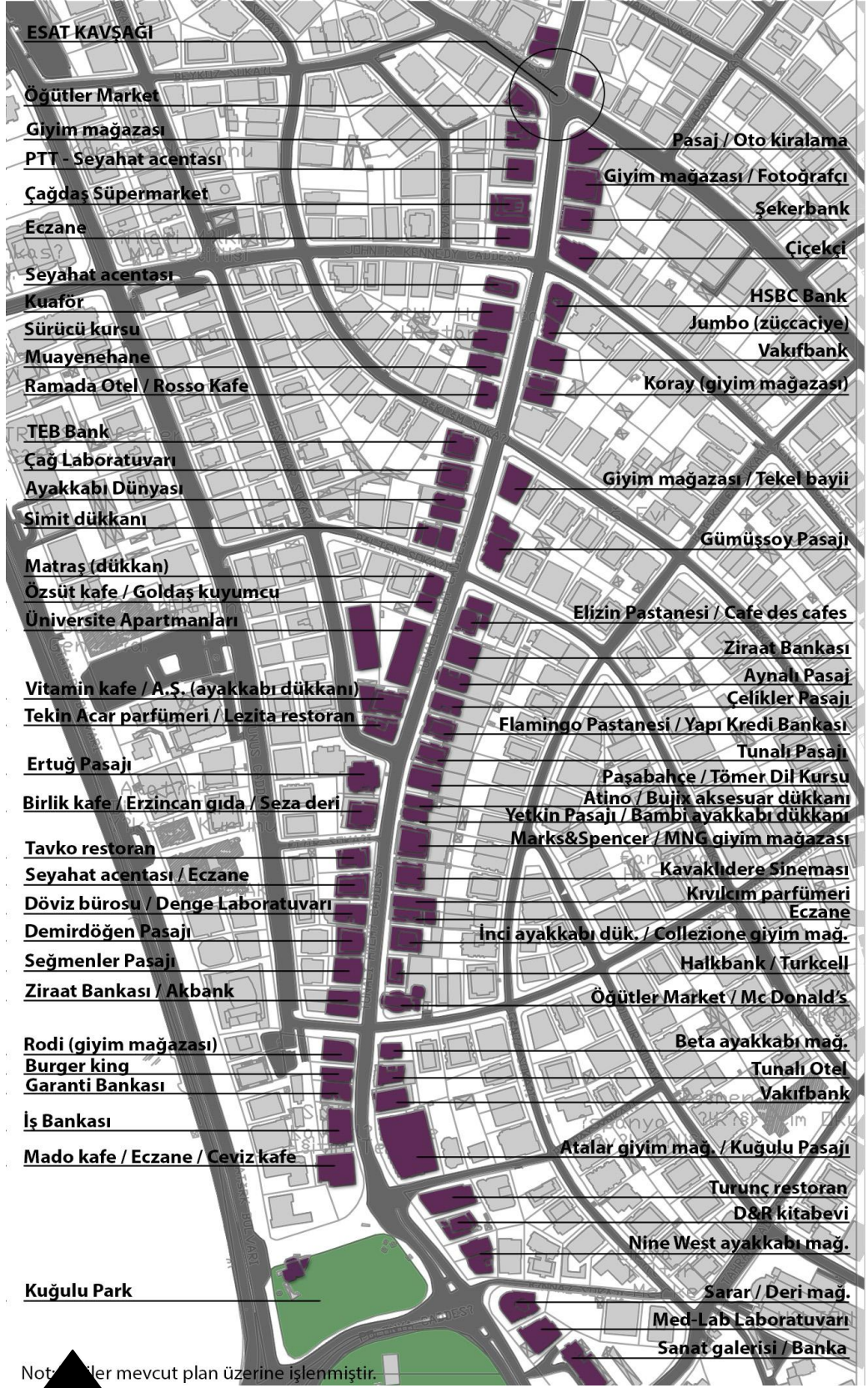
Resuloğlu'nun (2011) çalışmasında pek çok kullanıcının bu süreci farklı hatırladığı görülmektedir. Bazı kullanıcılar yayalaştırmanın son derece keyifli, eğlenceli ve cadde deneyimini arttıran bir gelişim olduğunu vurgularken; çoğunlukla cadde üzerindeki dükkân sahiplerinin hatırladıkları şeyler ise, Ankara'nın çeşitli bölgelerinden 'piyasa yapma'tabiriyle alana gelenlerle kullanıcı kitlesinin oldukça değiştiği, insanların bu durumdan keyif almaktan ziyade 'cadde kapanmadan ihtiyaçlarımı alıp gideyim'düşüncesi ile hareket ettikleri ve yayalaştırmanın ticari kâr amacına hiçbir katkısı olmadığıdır. Sonuç olarak, çevre esnafın belediyeye durumu şikayet etmesiyle 3-4 ay içinde uygulamaya son verilmiştir (Çapanoğlu 2014).

2000'li yılların başında cadde üzerindeki yapılaşma optimum seviyeye ulaşmıştır. Ticari, ofis ve resmi kurumların bir araya gelerek oluşturduğu karma kullanımla çeşitlilik

artmıştır. Yapıların zemin katlarında çoğunlukla ticari aktiviteler meydana gelirken üst katlarda kısmen konut olmak üzere ofis yerleşimi hakim olmuştur.

Pasajlar, fast-food zincirleri, pastaneler, restoranlar, marketler, giyim ve ayakkabı mağazalarına ek olarak yoğun kullanımla birlikte bankalar, eczaneler, laboratuvarlar, muayenehaneler, kuaförler, güzellik merkezleri, parfümeri dükkânları, züccaciye, seyahat acentaları vs. caddede yer bulmuştur (Şekil 4.15).

2000’li yıllardan itibaren kamusal kimliğini tamamlayan caddede yoğun araç ve yaya kullanımından dolayı mekânsal sıkıntılar meydana gelmeye başlamıştır.

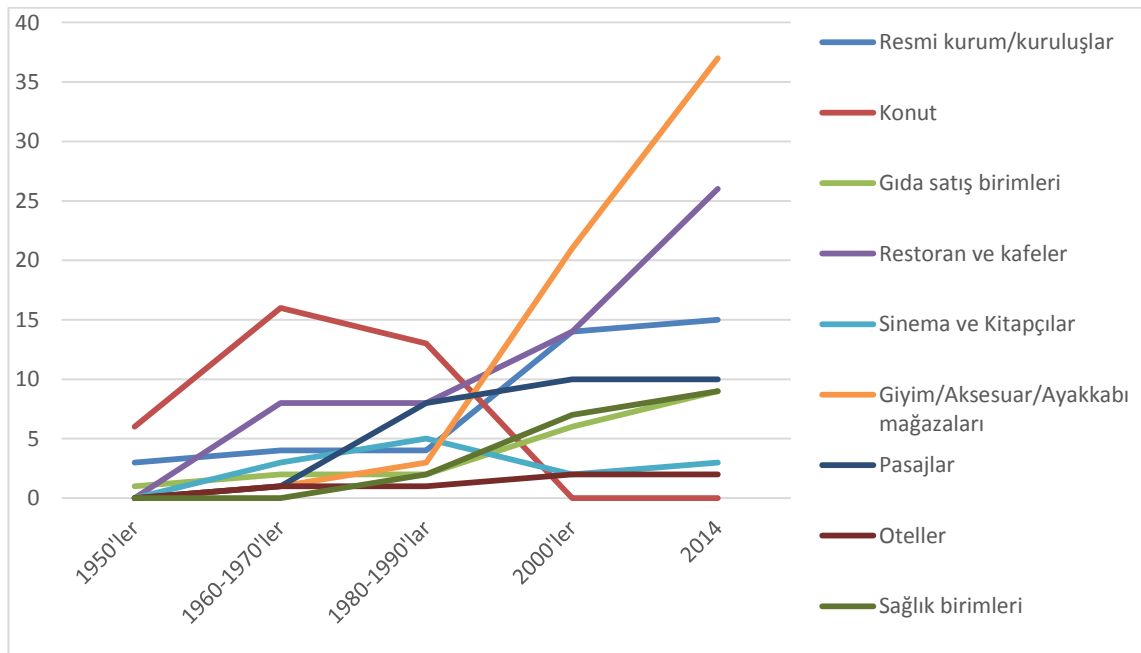


Şekil 4.15 Tunalı Hilmi Caddesi 2000’li yıllar zemin kat kullanım planı (Resuloğlu 2011)

4.3 Tunalı Hilmi Caddesinin Kullanım Tipleri Açısından Geçirdiği Değişim ve Mevcut Durumu

Alışveriş caddelerinin kalitesini arttıran en önemli etmenlerden biri cadde üzerindeki ticari faaliyetlerin çeşitliliğidir. Bunlardan en belirginleri resmi kurum/kuruluşlar, restoran ve kafeler ile mağazalar. Bu kullanım tiplerine ek olarak Tunalı Hilmi Caddesinin genel karakterini oluşturan pasajlar, sinemalar ve oteller de listeye eklenerek Çizelge 4.1'deki grafik oluşturulmuştur. Grafikte Tunalı Hilmi Caddesinin geçmişten günümüze temel kullanımlarının caddenin ilk kentsel oluşumundan itibaren değişimi çizgisel olarak ifade edilmektedir.

Çizelge 4.1 1950-2014 yılları arasında THC üzerindeki yapı zemin kat kullanımlarının değişim grafiği ¹ (Orijinal 2014)



Sonuçta, Tunalı Hilmi Caddesinin alışveriş caddesine dönüşümünün 1960'lı yıllardan itibaren caddedeki konut sayısının azalması ve buna karşılık ticari çeşitliliğin artmasıyla

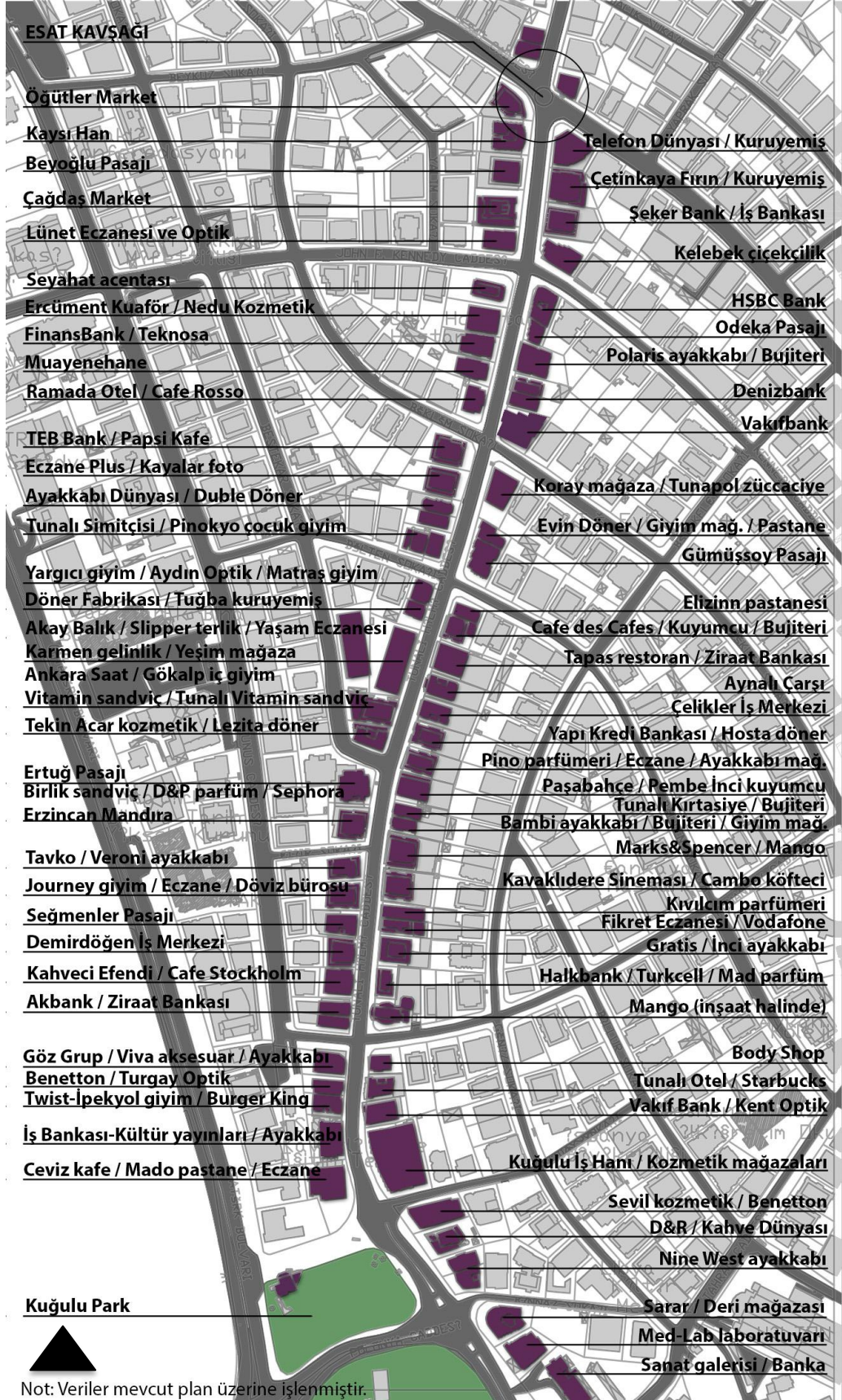
¹ Değişim grafiği, geçmiş kullanımlara yönelik net rakamlara ulaşamaması nedeniyle bölüm 4.1 ve 4.2'deki haritalar üzerinden ortalama rakamlarla yazar tarafından oluşturulmuştur.

başladığı görülmüştür. Bu dönemde alışveriş faaliyetlerinin artmasının temel nedeni yeni pasajların açılmasıdır. 1980’li yıllara kadar değişim sürecini sürdüren caddede bu dönemden itibaren pasajlardan bağımsız mağazalara hızlı bir artış görülmektedir. Yapı zemin katlarındaki mağaza vitrinlerinin canlandırdığı caddenin yaya yoğunluğu artmış ve bu artış beraberinde cadde üzerinde daha çok vakit geçirme, daha çok para harcanması gibi ticari olguları doğurmuştur. Böylece caddedeki restoran, kafe ve banka sayılarında önemli oranda artış meydana gelmiştir. 2000’li yıllardan günümüze kadar geçen süreçte ise yine yeme-içme birimleri ve mağazalardaki artış hızla devam etmektedir.

2000’li yılların başına kıyasla günümüzde Tunalı Hilmi Caddesi üzerinde çok sayıda değişiklik meydana geldiği görülmektedir. Bu süreçte ticari çeşitliliğin artmadığı, cadde üzerindeki mağaza ve yeme-içme birimleri sayısının diğer kullanımlara göre oldukça yüksek oranlara sahip olduğu ortaya çıkmaktadır. Buna karşılık, özellikle kültürel aktivite mekânlarının azlığı göze çarpmaktadır.

Caddenin mekânsal kurgusunda da değişimler meydana gelmiştir. 2000’li yıllarda tüm kullanıcılar tarafından bilinen ve bulaşma noktası olarak da kullanılan Mc Donald’s gibi bazı imgesel ticari işletmeler kapanmıştır. Bunun yanı sıra yeme içme alışkanlıklarında da değişiklikler ortaya çıkmaktadır. Örneğin, yeni Türk usulü fast-food akımlarıyla birlikte cadde üzerindeki restoranların içerikleri değişmiştir. Önceden çoğunlukla sandviç tarzı yiyecekleri servis eden kafelerin yanında zincir restoranları bulunan dönerciler açılmıştır. Ayrıca batı kahve kültürünün de ülkemizde gelişmesiyle Starbucks’ın yanı sıra pek çok kahve dükkânı açılmıştır. 60’lı yılların pasajlarının günümüzde eski cazibesini kaybetmesiyle cadde üzerindeki giyim, aksesuar ve ayakkabı mağazalarının sayısında artış meydana gelmiştir.

Şekil 4.16’da görüldüğü gibi cadde üzerinde ağırlıklı olarak yeme-içme birimleri ve çeşitli mağazalar bulunmaktadır. İkinci sırada bijuteriler, optik mağazaları, kozmetik dükkânları ve bankalar yer almaktadır.



Şekil 4.16 Tunalı Hilmi Caddesi 2014 yılı zemin kat kullanım planı (Orijinal 2014)

Caddede zaman zaman aynı tür kullanımların kümелendiği gözlemlenmiştir. Örneğin; caddenin güneyinde Kuğulu İş Hanı'nın dışarı açılan zemin katlarında kozmetikçiler bir arada bulunurken, kuzeyde Esat Kavşağı yakınlarında kuruyemişçilerin bir arada olduğu görülmektedir. Yalnızca alışveriş ve yeme-içmenin yanı sıra evsel ya da kişisel hemen hemen tüm ihtiyaçlara yönelik kullanımlar caddede mevcuttur. Yalnızca dışarıdan gelen ziyaretçilerin alışveriş alışkanlıkları ve ihtiyaçları gözetilmemekte, aynı zamanda çevrede yaşayan konut sahiplerinin de günlük ihtiyaçları karşılanmaktadır. Ercoşkun ve Özduzu'nun (2013) çalışmasında alışveriş mekânlarının kalite göstergesinin yerellik olduğu vurgulanmaktadır. Tunalı Hilmi Caddesinde de dünya çapındaki zincir yapıların yanı sıra yerel esnafın yoğunluk olarak ağırlıkta olduğu görülmektedir. Çevredeki konutlara hizmet eden bu yerel esnafın kullanımına katkı sağladığı görülmektedir.

4.4 Alan Gözlemleri

Tunalı Hilmi Caddesinde genellikle 1980-1990 yıllarında yapılmış binalar günümüzde halen kullanılmaktadır. Bu durum, çeşitli bakım ve onarım ihtiyaçlarını gündeme getirmektedir. Ancak son yıllarda mimari yapıların bu konulardaki eksikliği caddede ön plana çıkmaktadır. Yalnızca Bülten Sokağın köşesindeki Tunalı Simitçisi'nin yan parselindeki yapının geçtiğimiz yıllarda yıkılıp yeniden inşa edildiği ve Üniversite Apartmanının dış cephesinin 2005 yılında yenilendiği bilgisine ulaşılmıştır (Dişli 2006). Tez çalışmasının son dönemine gelen kasım ayında bu konuda bir gelişme meydana gelmiştir. Kullanıcılar tarafından yıllardır bilinen ve referans noktası olarak kullanılan Mc Donald's ve Öğütler Market'in bulunduğu bina yıkılmış, yerine Ankara'nın çeşitli alışveriş caddelerinde benzer yapıları bulunan Mango mağazası binası yapılmaktadır. Bu yeni yapılanmanın dışında cadde üzerinde parsel aralarındaki boşluklara yapılan küçük dükkânlar dışında herhangi bir inşaat söz konusu değildir. Ayrıca yine son yıllarda herhangi bir cephe yenileme çalışmasına rastlanmamıştır.

Büyükşehir belediyesince gerçekleştirilen yol ve kaldırım yenileme çalışmaları incelendiğinde, araç yolunun en son 2009 Kasım ayında yenilendiği bilgisine ulaşılmıştır (www.ankara.bel.tr 2009). Ancak cadde kaldırımlarının en son ne zaman yenilendiğine dair herhangi bir bulguya ulaşılamamıştır.

Alan gözlemleri ile temel olarak peyzaj öğelerinin durumu incelenmektedir. Peyzaj öğelerinin mevcut durumu değerlendirilerek, eksikliklerin belirlenmesine çalışılmıştır. Otopark yetersizliği sorunu çalışma alanının birincil sorunu olarak ortaya çıktığı için gözlemlere eklenmiş ve bu konuda bir envanter hazırlanmıştır.

4.4.1 Yol genişlikleri ve zemin kaplaması

Tunalı Hilmi Caddesi üzerinde yapı cephelerinin kaldırıma doğru taşması, dükkânların/mağaza girişlerinin kaldırım ile hemzemin olmamasından kaynaklı gerçekleştirilen kot çözümlerinin basamaklar şeklinde yapılması ve basamak ölçülerinin belirli bir standartta olmaması gibi çeşitli nedenlerle kaldırımlar daralıp genişlemekte, zeminde zaman zaman rampasız basamaklar ile fiziksel engeller ortaya çıkmaktadır. Yaya hareketinin sürekliliğini bozan bu etmenler yalnızca engelliler ve tekerlekli bebek arabası kullanan ebeveynler için değil aynı zamanda sağlıklı yetişkinler için de sorun ve tehlike oluşturmaktadır.

Kaldırım üzerinden açılan dükkân girişlerinin cadde boyunca hemzemin olması gerekirken, daha fazla ticari alan elde etmek amacıyla sonradan yapılan değişikliklerle zemin altı katlarına cadde üzerinden basamaklarla inilerek dükkân girişleri yapılmıştır. Bu düzenlemelerden kaynaklı olarak bazı yapı önlerinde yaya yolunun 2 metre kadar altına inilmiştir (Şekil 4.17, Resim 1). Bu kot farklılığı yağışlı günlerde kaldırım kotunun altında kalan mağazalarda drenaj sorunu yaratmaktadır. Aynı şekilde zeminin üst kotunda kalan dükkân girişleri için de kaldırım üzerinde basamak çözümleri yapılmıştır. Mevcut durumda dar olan kaldırım üzerinde uygulanan basamak çözümleriyle kaldırım yatay mesafede iyice daralmaktadır. Rampa çözümü üretilmeyen bu alanlar bazı kullanıcılar için fiziksel engel oluşturmaktadır. Ayrıca cadde üzerindeki yaya sirkülasyonunu yer yer kesintiye uğratmaktadır.

Oldukça eski olan kaldırım kaplama malzemelerinin günümüzde sorunlar çıkardığı görülmektedir. Andezit taş malzemedan yapılan kaldırımlarda taş malzemenin yer yer aşındığı, parçalandığı, zarar gördüğü gözlemlenmiştir (Şekil 4.17, Resim 3). Kaldırım taşının altında bulunan yapıştırma harcının da işlevini kaybettiği ve bazı taşların

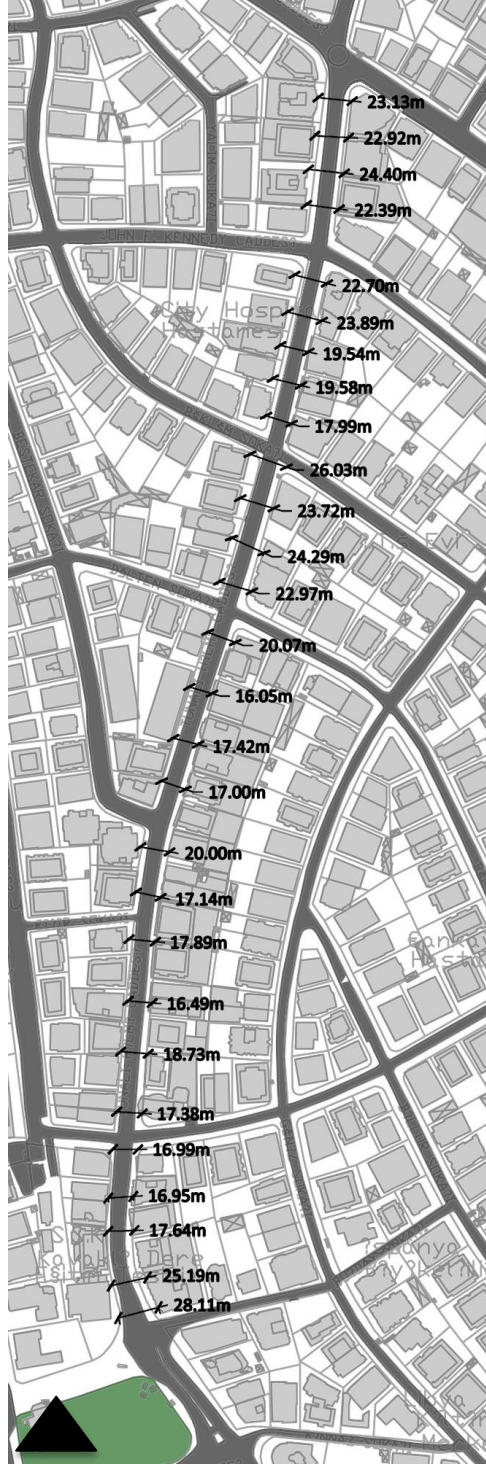
yerlerinden oynadığı tespit edilmiştir. Yer yer bitki kökleri de gelişerek kaldırım zeminini üzerinde kabartılara neden olmaktadır. Sonuç olarak kaldırımların oldukça bakımsız olduğu ve tüm kullanıcılar için sıkıntılara yol açtığını söylemek mümkündür.

Araç yolu zemin asfaltı ise 2009 yılında yenilenmiştir (www.ankara.bel.tr 2009). Ancak, günümüzde cadde üzerindeki araç trafiğine olumsuz etkisi olmayan asfalt zeminin kavşak noktalarında yaya ulaşımını ve kısmen araç kullanımını zorlaştıracak olumsuzluklarının bulunduğu ve kötü işçilikle birlikte en çok özen gösterilmesi gereken bu kesişim noktalarının kabaca yapılmış uygulamalarla diğer cadde ve sokaklara bağlandığı gözlemlenmiştir. Yaya geçiş noktalarında hemzemin uygulamaların yapılmadığı, kaldırımdan yola inen rampaların da uygun ölçülerde olmadığı gözlemlenmiştir (Şekil 4.17, Resim 2).



Şekil 4.17 THC yol genişlikleri ve zemin kaplaması örnekleri (Orijinal 2014)

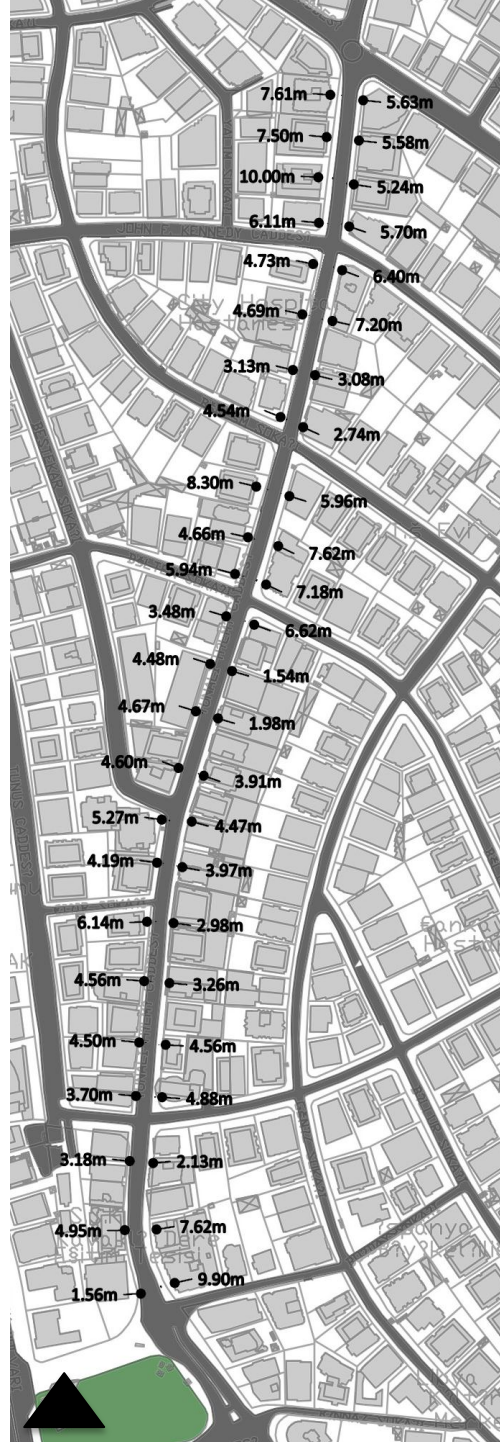
Kuğulu Park'tan Esat kavşağına kadar olan çalışma alanının yol genişlik haritasına bakıldığında (Şekil 4.18) kaldırımlar da dahil olmak üzere yol genişliğinin minimum 16.05 metre olduğu ve maksimum 28.11 metreye kadar genişlediği görülmektedir. Çalışma alanında ortalama yol genişliği 20.59 metredir. Kuğulu kavşağı ve İran caddesinden akan araç trafiğı Kuğulu Park'ın doğusundan Tunalı Hilmi Caddesine 4 şeritli araç yolu olarak bağlanmaktadır. Bu 4 şerit caddenin hemen başlangıcında 3'e düşmektedir ve Esat kavşağına kadar bu genişlikte devam etmektedir. Dolayısıyla, genişliğin yol boyunca değişmesinin sebebi cadde üzerindeki yapıların konumlarının farklı olmasıdır. Buna bağlı olarak cadde üzerindeki kaldırım genişliği sürekli değişmektedir.



Şekil 4.18 THC yol genişlikleri (Orijinal 2014)

Kaldırım genişlikleri araç yolu bordüründen yapı girişine kadar olan mesafenin ölçümüyle hesaplanmaktadır. Kuğulu Park'tan Esat kavşağına kadar olan çalışma alanına bakıldığında en kısa kaldırım genişliğinin 1.54 metre, en geniş yerde ise 10.00

metre olduğu görülmektedir (Şekil 4.19). Ortalama kaldırım genişliği ise yaklaşık 5.05 metredir.



Şekil 4.19 THC kaldırım genişlikleri (Orijinal 2014)

4.4.2 Cepheler ve reklam panoları

Mimari açıdan genellikle 1960'lar ve sonrasında inşa edilen yapıların bulunduğu caddede genel bir yapı karakteristiğinin olduğu söylenememektedir. Bu durum bir de yapı cephelerine monte edilen tanıtım levhalarının düzensizliğiyle birleşince karmaşık bir görünüm ortaya çıkmaktadır. Caddeye fiziksel bir sınır, kuşatma sağlayan bu öğelerin her biri dükkân/mağaza/pasaj bazında bireysel seçimlerin ürünleridir ve birbirleriyle olan uyumuna dikkat edilmediği görülmektedir. Yapı cephelerinde belirli bir renk skalası gözlemlenmezken, ticari tanıtım levhalarında da led, neon ya da klasik tipte aydınlatılan piriç, ahşap, metal veya plastik materyalden yapılmış farklı karakterde tabelalar görülmektedir (Şekil 4.20).



Şekil 4.20 THC üzerindeki yapı cepheleri ve reklam panoları örnekleri (Orijinal 2014)

4.4.3 Yarı açık mekânlar ve kullanımı

Yarı açık mekân düzenlemelerinde cadde kaldırım genişliğinin elverdiği ölçüde yapı 1.kat çıkmaları ve/veya üst örtülerle oluşturulmuş oturma mekânları bulunmaktadır. Bunlar genellikle restoran ve kafelerin teraslarıdır. Kimi teraslar işletmeci tarafından yarım duvar ya da çit ile sınırlandırılırken; kimisi, işletmenin hemen önünde ya da kaldırımın karşısında yol ağaçlarının altına konulan masa-sandalyeler veya çay bahçesi tarzında küçük taburelerle serbest ve dağınık düzende konumlandırılmıştır (Şekil 4.21).

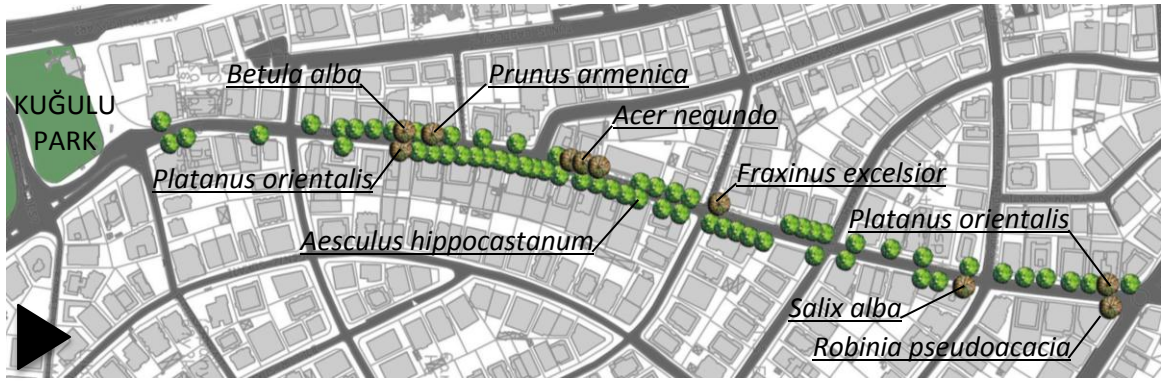
Servis hizmeti sunmayan bazı işletmelerde ise satılan ürünlerin bir kısmı dükkân önünde teşhir edilmektedir. Böylece caddedeki alışveriş faaliyeti dış mekânda da devam etmekte, kaldırımların canlılığı artmaktadır. Ancak dar olan kaldırımlarda bu tür işlevlerin sürdürülüyor olması yaya sirkülasyonu açısından sıkıntı yaratmaktadır.



Şekil 4.21 THC üzerindeki yarı açık mekân kullanımı örnekleri (Orijinal 2014)

4.4.4 Yeşil alan organizasyonu

Yaya bölgelerindeki yol ağaçlarının cadde organizasyonunda önemli rol oynadıkları ve açık alanda mekânı fiziksel olarak tanımladıkları bilinmektedir. THC ise yukarıdaki şekilde görüldüğü gibi Kuğulu Park'la güçlü bir şekilde tanımlanarak başlarken, yol ağaçlarının düzensiz dizilişi nedeniyle yeşil alanın sürekliliği sağlanamamıştır (Şekil 4.22). Aynı şekilde çalışma alanının sona erdiği Esat kavşağında da herhangi bir bitkisel düzenlemenin bulunmayışı, yeşil alan organizasyonunu tamamlayan bir bitiş noktası olmaması sonucunu doğurmaktadır.



Şekil 4.22 THC üzerindeki yol ağaçları (Oriijinal 2014)

Tasarımda bazı yerlerde bitki türünün değişmesi ise, o noktalarda daha değişik ya da özel bir kullanımın varlığını vurgulamaktadır. Ancak alanda, bitkisel çeşitliliğin gözlemlendiği bölgelerde bu tür bir kullanıma rastlanmamıştır. Bu bitkilerin cadde üzerinde gelişigüzel yerleştikleri söylenebilir.

Cadde üzerinde toplam 71 adet yol ağacı ve 8 adet tür bulunmaktadır. Yol ağacı olarak *Aesculus hippocastanum* (At Kestanesi) bitkisi kullanılmıştır. Bu tür, ilkbaharda sürgün üzerinde avize şeklinde açan beyaz çiçekleri ve sonbaharda turunculaşarak dökülen yapraklarıyla oldukça gösterişli bir bitkidir. 5-7 parçalı yaprak yapısıyla da bitki tacının altında gölge mekân yaratarak yaya konforunu arttırmaktadır. Ancak alanda da sonbahar başlangıcında gelişimini tamamlayan meyvelerin bitkiden koparak yere düşmesiyle çeşitli sorunlara yol açtığı izlenmiştir. Yaklaşık 2-8cm aralığında dikenli bir kapsül içinde bulunan kestane meyveleri eylül - ekim aylarında yere düştüklerinde caddede

yürüyen insanlar ve hayvanlarda çeşitli incinme ve yaralara sebep olurken, yoldan geçen ya da park halindeki taşıtlarda da çökmeler ve izler meydana getirmektedir.

Şekil 4.23'te cadde üzerindeki farklı bitki türlerine ait fotoğraflar bulunmaktadır. Görüldüğü gibi yaklaşık 10-15 yaşın üzerindeki bitkiler çoğunluktadır. Dar olan kaldırımın araç yoluna doğru olan kısmına dikilen bitkilerin fiziksel gelişimlerinde de açık olan yol tarafına doğru eğilim gösterdikleri görülmektedir.



Şekil 4.23 THC üzerindeki yol ağacı türleri (Orijinal 2014)

4.4.5 Donatı elemanları

Yaya mekânı peyzaj öğelerinin büyük çoğunluğunu oluşturan donatı elemanlarının çalışma alanı üzerinde bir bütünlük oluşturacak şekilde kullanılmadığı gözlemlenmiştir. Yaya aktivitesinin yoğun olduğu alışveriş caddesinde ortalama 3.82 metrelik kaldırım genişliğinin tüm donatı elemanlarını barındırması beklenmemektedir. Ancak, kentsel

alandan en temel olan aydınlatma elemanları, bank, çöp, işaret ve yönlendirme levhaları, büfeler, reklam ve ilan panoları gibi donatıların birbirleri ve çevreyle uyumu ile cadde üzerinde organize bir şekilde konumlanması beklenmektedir.

Alışveriş alanına kimlik vermede, donatı tipinin ve tarzının seçimi büyük önem taşımaktadır. Tunalı Hilmi Caddesinde de bu yönden tam bir kaos olduğu, malzeme ve tasarımı birlik bulunmadığı izlenmektedir.

Şekil 4.24'teki örneklerde görüldüğü gibi her biri birbirinden farklı malzeme, tip ve tasarıma sahip donatılar bulunmaktadır. Cadde üzerinde aydınlatma ünitesi direklerine az sayıda ve rastgele düzende monte edilen kapaklı, plastik poşet tarzı torbaların dışında çöp kutusuna rastlanmamıştır. Bitki kasalarının çöp kutusu olarak kullanımını engellemek için işletmeler bitki kasasını saksılık olarak kullanmakta ya da ağaç altı oturma birimi haline dönüştürmektedir. Banklar ise yalnızca kaldırım en geniş olduğu yerde Kuğulu İşhanı'nın önündedir. Yönlendirme ve işaret levhalarının üzerleri ve ağaç gövdeleri ilan panosu olarak kullanılmaktadır. Reklam panoları da alan yetersizliği nedeniyle çok az sayıdadır ve yaya kaldırımına dik olarak yerleştirilen bu geniş panolar yaya dolaşımını kesintiye uğratmaktadır. Kaldırım mesafesine göre oldukça büyük boyutlarda olan büfeler ise yaya kaldırımının ortasına yerleştirilmiş ve önünden yalnızca 1-2 kişinin geçebileceği bir mesafe bırakılmıştır.



Şekil 4.24 THC üzerindeki donatı elemanı örnekleri (Orijinal 2014)

Şekil 4.25'deki haritada donatıların yerleşim yerleri gösterilmiştir. Donatılar arasında belirli bir düzen ve tekrarın söz konusu olmadığı anlaşılmaktadır. Bu düzensizlik mekân organizasyonunda karmaşa yaratmaktadır.



Şekil 4.25 THC üzerindeki donatı elemanı konumları (Orijinal 2014)

4.4.6 Altyapı

Şekil 4.26’da görüldüğü gibi başkentin en prestijli caddelerinden biri olan Tunalı Hilmi Caddesine yakışmayan görüntüye sahip altyapı öğeleri oldukça özensiz bir biçimde cadde üzerine yerleştirilmiştir. Bu öğelerden bazıları çöp toplama yeri olarak kullanılmakta ve hoş olmayan görüntü ve kokulara sebep olmaktadır. Hemen hemen hepsinin ilan panosu olarak kullanıldığı ve çıkarılan eski ilanların panoda kalıntılar bırakarak kirli bir görünüm oluşturduğu görülmektedir. Zemine monte edilen kapaklarda ise kaldırım ile hemzemin olmasına dikkat edilmemiş, çevresindeki döşemelerle arası basit harçlarla doldurulmuştur. Zemindeki bu olumsuzluklar zamanla kapak üzerinde ve çevresinde yer alan alanda aşınmalar meydana getirerek yaya konforunu olumsuz etkilemekte ve yağışlı havalarda su birikimine sebep olmaktadır.

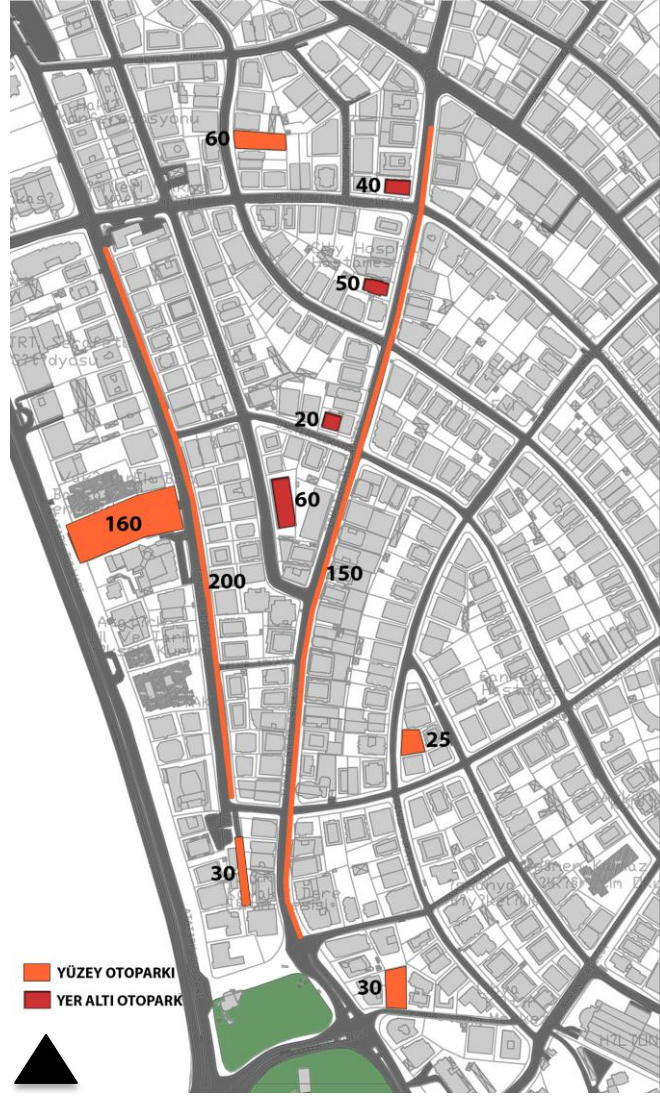
Günümüz teknolojisine uygun olmayan, kaldırım üzerindeki elektrik ve telefon hattı direkleri ile altyapıya ait zemin üstü bağlantı öğeleri THC boyunca yer işgal etmekte ve tehlike oluşturmaktadır. Bununla birlikte altyapıya ait olan rögar kapakları ve yağmur suyu drenaj hatlarının araç yolu üzerinde işlevini kaybettiği gözlemlenmiştir.



Şekil 4.26 THC kaldırım üzerindeki altyapı öğeleri örnekleri (Orijinal 2014)

4.4.7 Otopark

Ziyaretçiler ve çalışan sayısının fazla olması cadde üzerinde otopark sorununu gündeme getirmiştir. Bu nedenle çevre cadde ve sokaklardaki otopark sayısı zamanla artmıştır. Tunalı Hilmi Caddesi ve yakın çevresinde yürüme mesafesi içerisinde yaklaşık toplam 825 araçlık ücretli otopark bulunmaktadır (Şekil 4.27). Bunlardan özellikle Tunus caddesindeki yol kenarı otoparkı aktiviteye yakınlığı ve park kolaylığı açısından ziyaretçiler tarafından tercih edilmektedir. Ancak yine de alandaki otopark sıkıntısı yapılan tüm çalışmalarda gündeme gelmektedir. Otopark ücreti vermek istemeyen kullanıcılar ise çevre cadde ve sokaklara araçlarını park ederek orada yaşayan/çalışan insanlar için zorluklar ortaya çıkarmaktadır.



Şekil 4.27 THC ve yakın çevresi ücretli otoparklar ve araç kapasiteleri (Orijinal 2014)

5. TARTIŞMA ve SONUÇ

Ankara’da dış mekân etkinlik alanlarının azlığı insanları alışveriş merkezlerine yöneltmiş ve zamanla da insanların açık havada vakit geçirme özlemi artmıştır. Bu duruma paralel olarak Tunalı Hilmi Caddesinde de cadde üzerinde alışveriş, yeme-içme gibi etkinliklerle birlikte Kuğulu Park’ta vakit geçirme olanağı ziyaretçilere çekici gelmektedir. Kuğulu Park, Tunalı Hilmi Caddesinin kullanımını arttıran en önemli faktörlerden biridir. Bu faktörü doğru değerlendirmek için Tunalı Hilmi Caddesi boyunca ve çevre bağlantı noktalarında yeşil dokunun devamlılığı sağlanmalıdır.

Tez kapsamında incelenen ve dünyanın çeşitli bölgelerinden seçilen alışveriş caddeleri örneklerinin karşılıklı değerlendirilmesi sonucunda, bir takım ortak özellikleri olmasına rağmen, aynı zamanda farklı çözümlerle birlikte kimlik kazandıkları saptanmıştır. İncelenen 8 alışveriş caddesinin de ortak özelliği bir meydanla diğer bir meydanı, bir meydanla bir parkı, bir parkla diğer bir parkı ya da bir parkla kentin mimari öğelerinden başka bir önemli yapıyı bir hat olarak birbirine bağlıyor olmalarıdır. Kentin önemli düğüm noktalarını ya da rekreasyon alanlarını bağlıyor olmaları alışveriş caddelerini kendi işlevleriyle birlikte oldukça yoğun kullanımlı alanlar haline getirmektedir. Tunalı Hilmi Caddesinin bütününde de Kuğulu Park ve Kocatepe Camii ile tanımlı başlangıç ve bitiş noktaları bulunmaktadır. Ancak cadde boyunca çeşitli aralıklarla cadde kimliğinin değişmesi bütünsel olarak caddenin alışveriş caddesi olarak tanımlanmasını engellemektedir. Bu nedenle kısaltılan araştırma alanında caddenin daha tanımlı hale gelebilmesi için bitiş noktası olarak kabul edilen Esat 4 Yol kavşağında gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.

Ayrıca, örnek olarak incelenen caddelerin yapısal ve kurgusal anlamda belirli karakteristiklerinin olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Örneğin; Las Ramblas Caddesinde sanat ön plandadır ve yer döşemesinden sokak sanatçılarına, çiçekçilere kadar bu özellik hissedilmektedir. Benzer şekilde, Ginza Caddesinde uygulanan neon ışıklı tabelaların belli bir standart ve düzen içerisinde olması caddeye kimlik kazandırmaktadır. Örneklerde görüldüğü gibi bu öz nitelikler kendinden oluşan, toplumun alışkanlıkları,

kültür ve eğitim seviyesi, kullandığı teknoloji gibi çeşitli faktörlere göre şekillenen kentsel karakterdir.

Alışveriş caddeleri kavramı, yalnızca alışveriş etkinliğinin yanı sıra sosyal ve kültürel kimliğin desteklenmesi gerekliliğini de içermektedir. Geçtiğimiz yıllarda cadde üzerindeki sinema ve kitapçıların birer birer kapatılmasının ardından günümüzde Tunus Caddesinde devlete ait olan Akün ve Şinasi Sahnelerinin satışının gerçekleşmesi, Tunalı Hilmi Caddesi ve yakın çevresinde kültürel kimliğin gün geçtikçe kaybolmasına sebep olmaktadır. Dolayısıyla çalışma alanı olan Tunalı Hilmi Caddesinde de kültürel kimliği destekleyen mekânların caddeye ve yakın çevresine yeniden kazandırılması gerekmektedir.

Tunalı Hilmi Caddesine ilişkin önceden yapılmış çalışmalar ve bireysel gözlemlere göre; genç kitlenin çoğunlukta olduğu tespit edilen cadde kullanıcılarının yarısına yakınının araç sahibi olduğu ve bunların büyük çoğunluğunun da caddeye özel araçlarıyla geldiği bilinmektedir. Dolayısıyla caddedeki bu araç yükü azaltılmalı, yaya için uygun geçiş olanağı sağlayan yavaş fakat akıcı bir trafiğe sahip, yakın çevrede yeterli ölçüde otopark olanağı sağlayan çözümler üretilmelidir. Bu nedenle caddenin yeniden tasarlanmasında birincil olarak otopark sorununun giderilmesi hedeflenmelidir.

Bu konuda son yıllarda ön plana çıkan çalışmalar İstanbul Büyükşehir Belediyesi iştiraki olan İspark tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu yenilikçi projeler arasında üzeri yeşil alan, rekreasyon alanı ve araç yolu altı gibi çeşitli yerlerde kullanılan yer altı otoparkları, yarı otomatik park etme sistemleriyle iki katlı park olanağı sağlayan yüzey otoparkları ve yine yarı otomatik sistemle çok katlı otopark olanağı sağlayan ve dışarıdan normal bir bina görünümünde olan çok katlı otoparklar yer almaktadır (Anonim 2014f).

Mekânsal ve sosyal olanakların gelişmesi ve ticari çeşitlilikle birlikte canlılığı artan caddede yaya trafiği oluşması kaçınılmazdır. Tunalı Hilmi Caddesinde de transit olmayan yaya trafiği oldukça fazladır. İnsanlar caddeye alışveriş yapmak, kentsel mekânda cadde deneyiminden keyif almak, açık havada dolaşmak, sosyalleşmek gibi ihtiyaçlarını karşılamak için gitmektedirler. Ancak, daha önce belirtildiği gibi

kaldırımdaki kot farklılıkları ve çeşitli donatı ve altyapı öğelerinin uygunsuz yerleşimi yaya dolaşımında fiziksel engeller ortaya çıkarmaktadır. İnsanların kaldırımları kullanamaması cadde üzerindeki rekreasyon faaliyetlerini engellemekte ve bu kullanımlar Tunalı Hilmi Caddesine bağlanan diğer cadde ve sokaklarda yer bulmaktadır. Yayaların kaldırımları terk etmesi caddedeki alışveriş olanaklarını da kısıtlamıştır. Geçmiş yıllarda oldukça kullanışlı olan pasajlar günümüz koşullarında atıl kalmıştır. Yapısal anlamda bakımsız binalar ve pasajlar oldukça fazladır. Dolayısıyla cadde tasarımıdaki ikincil konu kaldırımların uygun kot çözümleri ve maksimum genişletme olanaklarıyla rahat yaya dolaşımının sağlanmasıdır.

Alan gözlemlerinde Tunalı Hilmi Caddesinin karakterini oluşturan peyzaj öğelerinin yapısal olarak ve kurgusal anlamda pek çok sıkıntıları olduğu ortaya çıkmıştır. Ayrıca imar planına aykırı bir şekilde kaldırım üzerindeki restoran ve kafelerin, kenarı bahçe duvarıyla sınırlandırılmış terasları bulunmaktadır. Bu gibi ihlaller dar olan kaldırımın yaya erişimini kısıtlayıcı etmenlerdir. Büfe yerleşimlerinde de benzer sıkıntılar görülmektedir. Kaldırım genişliğiyle orantısız ölçüde olan büfeler yaya sirkülasyonunda sıkıntılar oluşturmaktadır.

Temel peyzaj öğeleri olan donatı elemanları ve yol ağaçlarının düzenli ve belirli aralıklarla yerleştirilmesi mekân organizasyonuna katkı sağlamaktadır. THC’de de bu öğelerin düzensiz yerleşimi ve bakımsız durumları saptanmıştır. Bu durum kullanıcılar açısından cadde üzerinde karmaşa yaratmaktadır. Ayrıca önceden yapılan çalışmalarda ortaya çıkan caddenin aydınlatma sorunu insanların caddede kendilerini güvensiz hissetmelerine sebep olmaktadır (Ghadimkhani 2011).

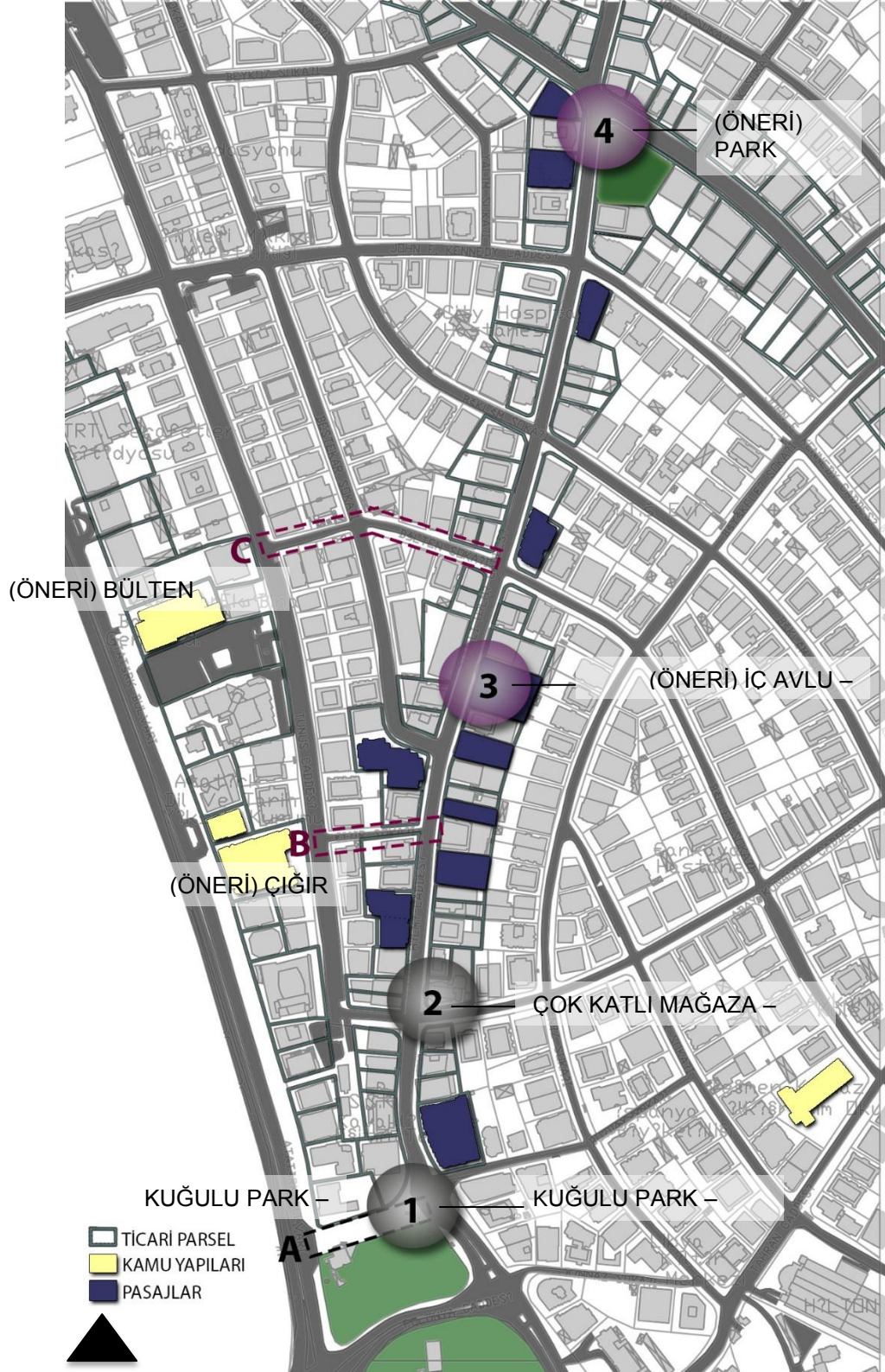
Yukarıda bahsedilen çeşitli nedenlerle Tunalı Hilmi Caddesi zamanla mekânsal, sosyal ve kültürel niteliğini kaybetmekte, bakım ve onarım eksikliklerinden dolayı fiziksel yönden yetersiz kalmaktadır.

2023 Ankara Nazım İmar Planında “Merkezi İş Alanı” olarak belirlenen caddenin tarihi ve kültürel değeri, geçmiş kullanımları, mekânsal gelişimleri ve ticari faaliyetlerle birlikte kullanıcı kitlesinin değişimi ile mevcut potansiyeli göz önünde bulundurularak geniş kapsamlı bir yeniden canlandırma çalışmasının gerçekleştirilmesi kaçınılmazdır.

5.1 Öneriler

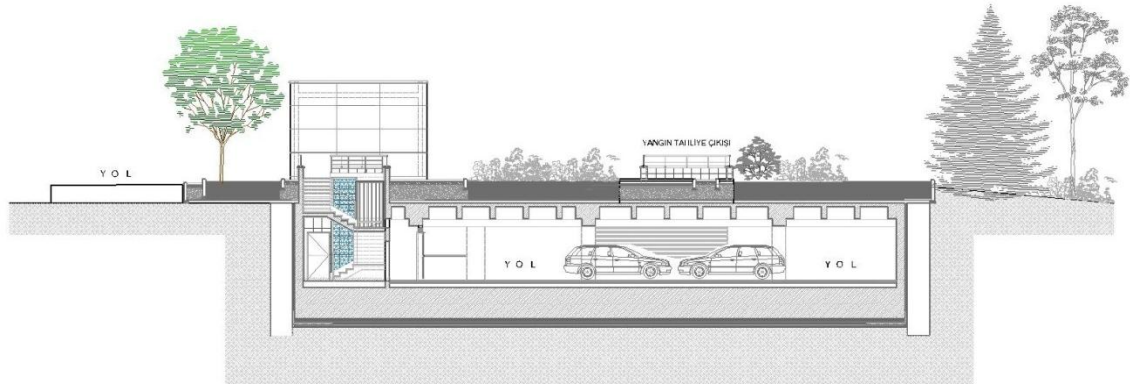
Tunalı Hilmi Caddesi için geliştirilecek tasarım yaklaşımında öncelikli olarak mekân kurgusunun oluşturulması gerekmektedir. Cadde tanımlı hale getirilmeli, çevre ile ilişkileri güçlendirilmelidir. Kuğulu Parkın oluşturduğu güçlü girişin devamlılığının sağlanması gerekmektedir. Bu amaçla hazırlanan şematik planda (Şekil 5.1) çeşitli buluşma noktaları, toplanma alanları ve çevre bağlantıları sağlayacak yaya geçiş noktaları belirlenmiştir. Şekilde görülen 1 ve 2 no'lu alanlar mevcut durumdaki buluşma noktalarıdır. Bir numara, Kuğulu Parkın köşesinde THC'nin başladığı noktada bir buluşma noktası ve toplanma meydanıdır. İki numaralı alan, birkaç yıl öncesine kadar bir fast-food zincirinin bulunduğu referans noktasıdır. Günümüzde inşaatı süren çok katlı mağazayla birlikte daha güçlü bir imaja sahip olacağı düşünülmektedir.

Üç ve dört numaralı alanlar ise yeni tasarımla birlikte oluşacak öneri buluşma noktalarıdır. Üç no'lu alanda bulunan Çelikler İş Merkezi ve Aynalı Çarşı'nın ön ve komşu cepheleri ve çatılarının yıkılmasıyla oluşturulacak yeni iç avlu tasarımıyla birlikte kaldırıma açılan yeni bir yarı açık mekân tasarlanması düşünülmüştür. Alan incelemesinde; yan duvarlar, üst örtü ve ön cephenin, binanın mimarisi ve taşıyıcılarını etkilemeyecek şekilde, tamamen yıkılabileceği gözlemlenmiştir (Kepenek 2014). Bu durumda kaldırıma açılan ön cephe yeni yaya mekânı oluşturmakta, açılan çatı örtüsüyle birlikte ise bedesten benzeri bir yapı ortaya çıkmaktadır.



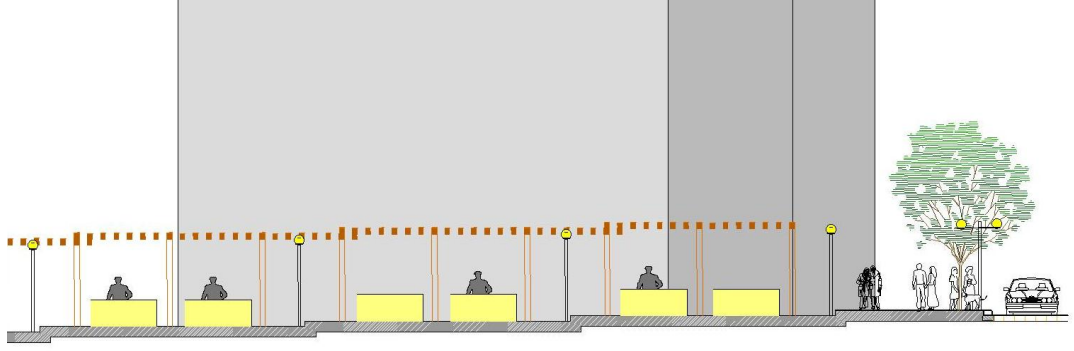
Şekil 5.1 THC öneri alan kullanım şeması (Orijinal 2014)

Dört numaralı alanda ise caddenin baştan sona bütünlüğünü tamamlayacak bir bitiş noktası oluşturacak yeşil alan önerilmiştir. Bu park alanının gerçekleştirilebilmesi için Esat Caddesi ve Tunalı Hilmi Caddesi'nin kesiştiği yerde 5 adet yapı parselinin kuramsal temeller bölümünde belirtilen hususlara uygun olarak kamulaştırılması gerekmektedir. Ayrıca park zemininin altında otopark çözümünün de gerçekleştirilmesi önerilmektedir. Böylece cadde tanımlı hale getirilirken, aynı zamanda alanın otopark ihtiyacının karşılanmasına katkı sağlanacaktır (Şekil 5.2).



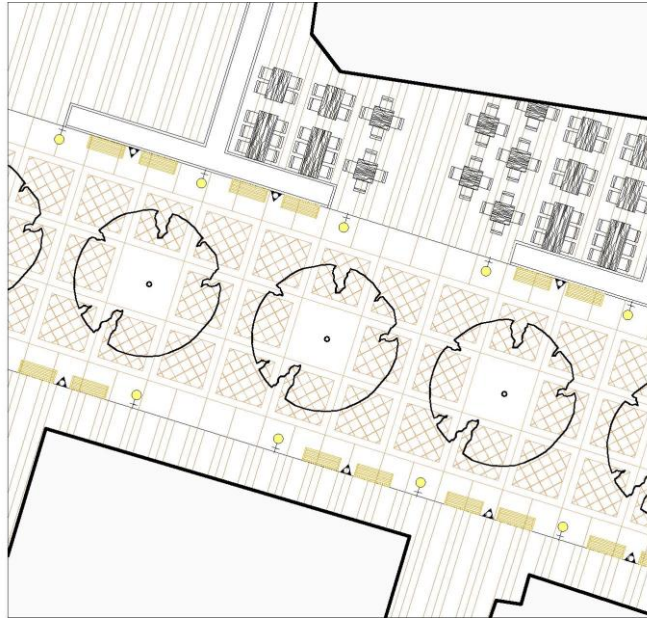
Şekil 5.2 THC öneri yeşil alan ve zemin altı otoparkı kesiti (Orişinal 2014)

Şekil 5.1’de A, B ve C ile gösterilen alanlar THC’nin çevre bağlantılarını kuvvetlendiren geçiş alanlardır. A harfi ile gösterilen alan mevcutta Kuşulu Park’ın yanından Atatürk Bulvarına ve yolun karşısındaki otobüs durağına geçiş için kullanılan bir yaya alanıdır. Benzer şekilde B ve C ile gösterilen alanların da, genel araç sirkülasyonunu etkilemeyecek olması ve mevcut durumda daha çok yayalar tarafından kullanılması sebebiyle, yayalaştırılması önerilmiştir. THC gibi yoğun yaya kullanımına sahip Tunus Caddesi ve Bestekâr Sokağına bağlanan yaya mekânlarından B ile gösterilen Çığır Sokakta üst örtü tasarımıyla birlikte satış birimlerinin olduğu yarı açık mekân oluşturulması düşünülmüştür (Şekil 5.3). C ile gösterilen Bülten Sokağın bu bölümünde ise yaprak ve çiçek rengiyle etkili ağaçlar ve kentsel donatıların yer aldığı oturma mekânlarının oluşturulması önerilmiştir. Donatıların yerleşiminde sokaktaki dükkânların ihtiyaçlarını karşılamak üzere belirli saatlerde araçla servis giriş-çıkışının yapılabilmesine olanak sağlanması dikkate alınmalıdır. Böylece daha önce bahsedilen caddenin kendisi ve çevresiyle olan yeşil bağlantıları kuvvetlendirilerek, yaya sirkülasyonunu tamamlayan, farklı kullanımlara uygun yeni mekânlar yaratılacaktır.



Şekil 5.3 Öneri Çığır Sokak kesiti (Orijinal 2014)

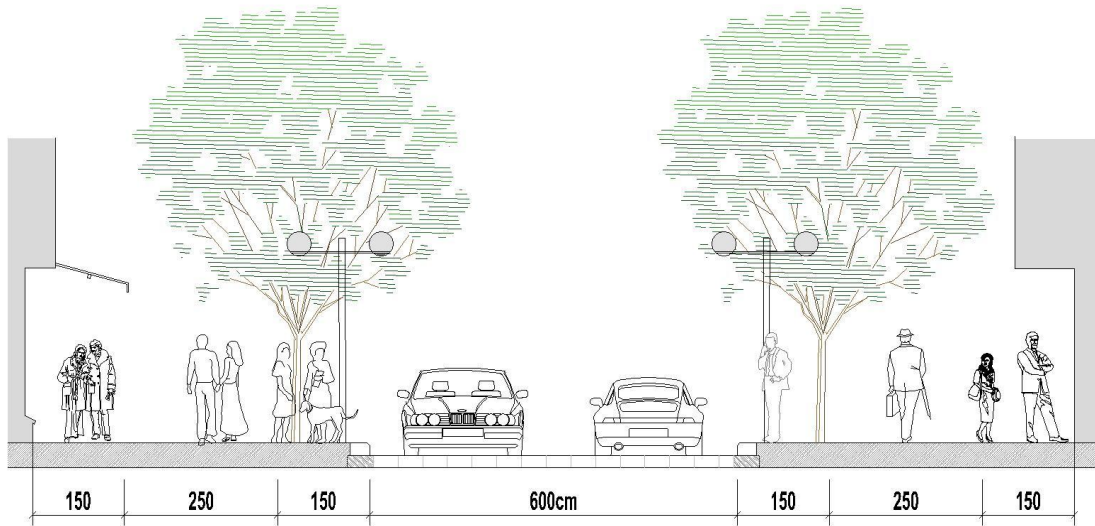
Özellikle Tunus Caddesi ve Bestekâr Sokağına geçişi sağlayan Bülten Sokağın yayalaştırılması ve yol boyunca kentsel donatıların yerleştirilmesi Altay'ın (2004) bu alanda tespit ettiği minibar kültürünü destekleyecek bir tasarım anlayışıdır. Böylece alışlagelmiş yeme-içme ve alışveriş birimlerinin dışında da özellikle gençlerin sıkça tercih ettiği sokak aktivitelerini destekleyen bir mekân oluşturulmuş olacaktır (Şekil 5.4).



Şekil 5.4 Öneri Bülten Sokak planı (Orijinal 2014)

Kaldırımların yeniden tasarlanması sırasında özellikle yeme-içme birimlerinin olduğu yerlerde yarı açık mekânların düzenlenmesi ziyaretçilerin memnuniyet düzeylerini artıracaktır. Transit geçişler, mağaza giriş çıkışları, vitrin bakma, yeme-içme birimlerine

giriş-çıkış, oturma, dinlenme, araç yolu kenarında inme-binme-bekleme gibi oldukça hareketli yaya trafiğine sahip ve oldukça kısıtlı yaya alanları bulunan caddede tüm bu amaçlara hizmet edecek uygun kaldırım genişliği sağlanmasıdır. Şekil 5.5'teki yol kesitinde görüldüğü gibi THC'nin otopark olarak kullanılan tek şerit araç yolunu kaldırımlara dahil etmek bu soruna çözüm için yeterli gelmektedir. Böylece tasarım kriterlerindeki yol kesiti standartlarına azami ölçüde bağlı kalması sağlanmıştır. Bu durumda yeni araç yolu iki şeritli olmak üzere 6m iken yaya yolu; vitrin bakma, transit yaya geçişi ve yol kenarı bekleme-duraksama eylemlerine yönelik 1.5m - 2.5m - 1.5m uzunluğundaki uygun genişlikler belirlenmiştir. Ayrıca bu tasarımla birlikte imar planının da belirtilen kaldırımların en az 1.5m genişlikte olması ve yapı girişlerinin araç yolundan en az 4m içeride olması gereklilikleri sağlanmıştır.



Şekil 5.5 THC öneri yol en kesiti (Orijinal 2014)

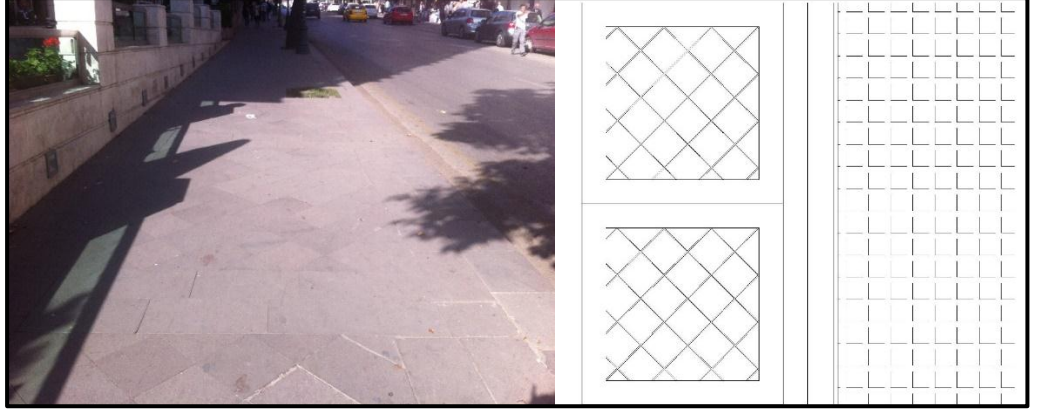
Yeni yol tasarımlarında dikkat edilmesi gereken en önemli unsur, alışveriş caddelerinin tasarım kriterlerinde belirtilen tüm caddenin yaya öncelikli tasarlanması, cadde boyunca kesintisiz yaya sirkülasyonunun oluşturulması ve araç trafiğiyle kesiştiği kavşak noktalarında da yaya öncelikli geçiş olanaklarının sağlanmasıdır. Bu kesişim noktalarında Şekil 5.6'da görüldüğü gibi hemzemin geçişler kullanılmalı, her yaştan kullanıcının güvenli ve konforlu bir şekilde karşıdan karşıya geçmeleri sağlanmalıdır.



Şekil 5.6 THC hemzemin yaya geçiti önerisi (Orijinal 2014)

Araç trafiği olan caddede yaya güvenliğini sağlamak için araç hızını yavaşlatıcı önlemler alınmalıdır. Mevcut durumda 50km/h olan araç hız limitine uyulması gerekmektedir. Zemin kaplamasındaki çeşitli değişikliklerle de araç hızı düşürülebilir. Örneğin; araç yolunun düz, pürüzsüz asfalt yüzey yerine 10x10x10cm boyutlarındaki granit küp taş ile kaplanması araç hızını yavaşlatacaktır. Ayrıca bu döşeme ile birlikte geçirimli yüzey oluşturularak, yağmur suyunun emilimi sağlanacak ve yüzey akışı kontrol altına alınacaktır. Rahatlıkla sökülüp yerleştirilebilen bu taşlarla gerekli durumlarda altyapıya ulaşım da kolaylaşacaktır.

Yaya yolu zemin kaplamasında caddenin geçmişten gelen yapısal kimliğinin korunarak onarılması gerekmektedir. Bu doğrultuda, mevcutta kullanılan andezit plak taş döşemenin Büklüm Sokak ve Tunalı Hilmi Caddesinin kesişim noktasındaki otelin önünde yapılan uygulamanın devamlılığını sağlayacak şekilde, aynı desende tüm cadde boyunca kullanılması düşünülmüştür (Şekil 5.7). Böylece tamamen yeni bir doku kazandırmak yerine caddenin yapısal kimliği korunacak, bireysel olarak gerçekleştirilen, caddenin fiziki altyapısının iyileştirilmesine yönelik uygulamaların da sürekliliği sağlanacaktır.



Şekil 5.7 THC öneri kaldırım zemin kaplaması (Orijinal 2014)

Caddeye sınır oluşturan yapı cephelerinin alana kazandırdıkları kimlik değerlendirilerek belirli bir dış cephe standardı getirilmelidir. Cadde üzerinde baskın ve görünür olan yapı cephelerinin doğal taş malzemelerle kaplı olması alana belirli bir karakter kazandırmaktadır. Bu olguyu sürdürmek için diğer yapı cephelerinde oluşturulacak aynı doğal tonlarda kaplama ve boya malzemeleri ile cadde üzerinde bütünlük sağlanmalıdır. Yapı cephelerine monte edilmiş üst örtülerde de ortak bir tasarım belirlenmelidir. Böylece kafe, restoran gibi yeme-içme birimlerinin caddeye açılan teraslarının çekiciliği ve konforu arttırılacaktır.

Cephe üzerindeki reklam panolarında da Ankara Büyükşehir Belediyesi Ticari Tanıtım Tabela Yönetmeliği'nin gerekliliklerine uymayan materyallerin kaldırılması, renk ve ebat olarak çok çeşitlilik gösteren tabelaların standartlara uygun şekilde sade, okunabilir, cephelere uygun renkte ve orantıda tasarlanması, bireysel tercihlerin göz ardı edilerek ortak bir dil oluşturulması gerekmektedir (Şekil 5.8).



Şekil 5.8 THC cephe ve ticari tanıtım levhası örneği (Orijinal 2014)

Tunalı Hilmi Caddesi ve yakın çevresi ele alındığında Kuğulu Park’la başlayan yeşil dokunun, parka ve parkın bulunduğu THC’ye bağlanan diğer cadde ve sokaklarda, devamlılığının sağlanması gerekmektedir. Bu tür yol ağaçlaması çalışmaları kent ekolojisine katkı sağlamanın yanı sıra, aynı zamanda kentsel alanda yaya konforunu artırıcı etkisiyle de değerlendirilmelidir. Böylece, ikinci bölümde belirtildiği gibi yayalar için görsel ve işlevsel değeri yüksek olan yaya mekânları oluşturulacaktır. Yoğun yaya kullanımı nedeniyle yürüyüş güzergâhı olarak kullanılan ve çevredeki diğer kent alt-merkezlerine erişimi sağlayan bu yollar ‘Tunalı’bölgesinin tanımlanmasına da katkı sağlayacaktır (Şekil 5.9).



Şekil 5.9 THC ve yakın çevresi yeşil alan sistemi (Orijinal 2014)

THC üzerindeki mevcut yol ağaçlarının çeşitli sorunlara yol açtığı bir önceki bölümde belirtilmişti. Caddenin yeniden tasarlanması sırasında yol ağaçlarının değişmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu kapsamda, Ankara kenti iklim koşullarına, caddeye sınır oluşturan yapılardan kaynaklı bitkinin güneş, rüzgâr vs. alma durumuna ve çeşitli kirleticilere dayanıklı olan türler;

- ✓ *Acer negundo*
- ✓ *Acer platanoides*
- ✓ *Robinia pseudoacacia*
- ✓ *Sophora japonica*
- ✓ *Tilia tomentosa* olarak önerilmektedir (Şahin 1989).

Yukarıdaki bitki türlerden herhangi biri yol ağacı olarak seçilerek cadde boyunca 6-10m'lik eşit aralıklarla yerleştirilmelidir. Dikkat edilmesi gereken bir diğer konu, bitki taç başlangıcının yerden mesafesi en az 2m olması gerektiğidir. Böylece 2m yukarıdan dallanmaya başlayan ağaç taş yapısı kaldırımı kullanan insanlar için uygun mekânı sağlayacaktır. Ayrıca, düzenli aralıklarla dikilmiş bitkiler çeşitli kullanımlar ve trafikten kaynaklı gürültüyü ve güneş ışınlarını absorbe ederek cephelerden yansıyarak artmasını engelleyecektir (Şekil 5.10).



Şekil 5.10 THC yol ağacı seçimi ve yerleştirilmesi örneği (Orijinal 2014)

Cadde üzerindeki donatı elemanlarında belirli bir dil birliği ve bütünlük sağlanması gerekmektedir. Bu kapsamda, yol üzerindeki eksik aydınlatma elemanları tamamlanmalı, bakımları yapılmalı, gerekli durumlarda yenilenmelidir. Belediyenin uygulaması olan aydınlatma direklerine bağlı çöp elemanları, düzenli aralıklarla yerleştirilmeli ve sayısı artırılmalıdır. Kaldırıma dik olarak yerleştirilen dikdörtgen şeklindeki reklam panoları yerine, yaya dolaşımına olanak sağlayan dairesel formlu panolar yerleştirilmelidir. Aynı şekilde bireysel ilanların düzenli ve daha görünür biçimde olması için caddenin çeşitli yerlerine mantar panolar yerleştirilmelidir. Böylece ağaç gövdeleri, aydınlatma direkleri, telefon santral kutular gibi çeşitli yerlere rastgele yerleştirilen bireysel ilan ve reklamların asılması engellenecektir. Yönlendirme ve trafik işaret levhalarının araç sürücüleri tarafından görülebilir yerlerde, yeterli sayıda konumlandırılması gerekmektedir. Fazladan yerleştirilen ve eskimiş levhalar yaya dolaşımına engel oluşturma, görüntü kirliliği ve sürücüler açısından kafa karışıklığına sebep olma gibi olumsuz etkilerinden dolayı alandan uzaklaştırılmalıdır.

Caddede bulunan büfeler birbirinden farklı ebat ve tiplerdedir. Kaldırım üzerinde yaya dolaşımını engelleyen büfeler kaldırım genişliğine uygun ölçüde belirli bir standartta küçültülmeli ve yaya yolunun genişlediği noktalarda konumlandırılmalıdır. Ayrıca

işletmecilerinin bñfe yakın çevresine yerleştirdikleri çeşitli dolap ve malzemelerin kaldırımı işgal etmesi engellenmelidir.

Alandaki mevcut elektrik ve telefon direkleri, telefon, kablo yayın ve internet santrallerinin gñnñmñz teknolojisine uygun şekilde yerin altına alınarak; oluşacak tehlikelerin önlenmesi, gñrsel kalitenin arttırılması ve kesintisiz yaya sirkñlasyonunun oluşması sağlanacaktır.

Son olarak, THC'nin yaya bñlgesine çevrilmesi fikri zaman zaman gñndeme gelen bir konudur. Yapılan araştırmalarda Tunalı Hilmi Caddesinin tam zamanlı yayalaştırmasının özellikle şehrin genel araç trafiği ve alana gelen kullanicıların ulaşım olanakları gibi çeşitli konularda sıkıntılar meydana getireceği sonucuna varılmıştır. Diğer bir yandan mağaza ve dñkkñn sahiplerinin ihtiyaçlarını karşılayacak servis yolunun caddede mevcut halde bulunuyor olması bñyñk avantaj sağlamaktadır. Bu gibi sebeplere dayanarak kısmi yayalaştırma uygulamasında başarı oranının daha yñksek olacağı dñřñnñlmektedir. Özellikle caddenin yoğun kullanıldığı yaz aylarında hafta sonlarının bu şekilde değerlendirilmesi caddeye yeni dinamikler kazandıracak ve hem ticari aktivite oranı artacak hem de kullanicıların ilgisini çekerek memnuniyetlerini arttıracaktır.

KAYNAKLAR

- Ak, K. 2010. Akçakoca Kıyı Bandı Örneğinde Görsel Kalitenin Belirlenmesi ve Değerlendirilmesi Üzerine Bir Araştırma. Doktora Tezi. Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Aksu, Ö. V. 2012. Kent mobilyaları tasarımında özgün yaklaşımlar. İnönü Üniversitesi Sanat ve Tasarım Dergisi, 2(6); 373-386.
- Altay, D. 2004. Urban Spaces Re-Defined In Daily Practices: The Case Of ‘Minibar’, Ankara. Yüksek Lisans Tezi. Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Anonim. 1990. İnsan Hakları Derneği Çevre Komisyonu. Yaya Hakları Bildirgesi.
- Anonim. 2009a. Web Sitesi: <http://www.ankara.bel.tr/haberler/tunal-hilmi-caddesinde-asfalt-almas/>, Erişim Tarihi: 01.11.2014
- Anonim. 2009b. Web Sitesi: <http://mehmet-urbanplanning.blogcu.com/ankara-kent-makro-formu-nun-olusumu-ve-merkezi-is-alanlari/10233801>, Erişim tarihi: 17.10.2014
- Anonim. 2009c. Web Sitesi: http://tr.wikipedia.org/wiki/New_York. Erişim Tarihi: 13.05.2014.
- Anonim. 2013. Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı. İmar Yönetmeliği.
- Anonim. 2014a. Google Earth uydu görüntüsü fotoğraf eklentileri. Erişim Tarihi: 20.05.2014.
- Anonim. 2014b. Web Sitesi: <http://www.ispark.com.tr/>, Erişim Tarihi: 01.11.2014
- Anonim. 2014c. Yaya Bölgeleri lisansüstü dersi notları. Ankara Üniversitesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü.
- Anonim. 2014d. Web Sitesi: <http://tr.wikipedia.org/wiki/Atakule>. Erişim Tarihi: 28.06.2014.
- Anonim. 2014e. Web Sitesi: http://tr.wikipedia.org/wiki/Abdi_%C4%B0pek%C3%A7i_Caddesi. Erişim Tarihi: 07.07.2014.

- Anonim. 2014f. Web Sitesi: http://tr.wikipedia.org/wiki/Bahariye,_Kad%C4%B1k%C3%B6y. Erişim Tarihi: 07.07.2014.
- Anonim. 2014g. Web Sitesi: http://tr.wikipedia.org/wiki/Ku%C4%9Fulu_Park. Erişim Tarihi: 08.07.2014.
- Anonim. 2014h. Web Sitesi: <http://www.aa.com.tr/tr/turkiye/150257--tabelalara-tse-standartlari-geliyor>. Erişim Tarihi: 03.09.2014.
- Anonymus. 1988. The European Parliament. The European Charter of Pedestrians' Rights.
- Anonymus. 2012. Web Sitesi: <http://en.wikipedia.org/wiki/Ginza>. Erişim Tarihi: 18.05.2014.
- Anonymus. 2013. Web Sitesi: http://en.wikipedia.org/wiki/La_Rambla,_Barcelona. Erişim Tarihi: 18.05.2014.
- Anonymus. 2014a. Web Sitesi: [http://en.wikipedia.org/wiki/Ermou_Street_\(Athens\)](http://en.wikipedia.org/wiki/Ermou_Street_(Athens)). Erişim Tarihi: 18.05.2014.
- Anonymus. 2014b. Web Sitesi: http://en.wikipedia.org/wiki/La_Rambla,_Barcelona#mediaviewer/File:Spain.Barcelona.Les.Rambles.svg. Erişim Tarihi: 20.05.2014
- Anonymus. 2014c. Web Sitesi: http://en.wikipedia.org/wiki/Oxford_Street. Erişim Tarihi: 18.05.2014.
- Anonymus. 2014d. Web Sitesi: http://www.gardenvisit.com/landscape_architecture/london_landscape_architecture/visitors_guide/oxford_street_landscape_architecture. Erişim Tarihi: 13.05.2014.
- Bakan, K., Aslanboğa, İ. ve Gündür, O. 1986. Kentlerde Yol Ağaçlaması. TÜBİTAK Yayınları, No: U3, 54 s., İstanbul.
- Bakan, K., Konuk, G. 1987. Türkiye'de Kentsel Dış Mekânların Düzenlenmesi. TÜBİTAK Yayınları, No: U5, 105s., İstanbul.
- Banerjee, T. 2001. The Future Of Public Space: Beyond Invented Streets and Reinvented Places. APA Journal, 67(1); 9-24.

- Başal M.,1997. Peyzaj Konstrüksiyonu Ders Kitabı. A.Ü. Ziraat Fakültesi Yayınları, No: 1485, 445 s., Ankara.
- Bentley, I., Alcock, A., Murrain, P., McGlynn, S. and Smith, G. 1985. Responsive Environments, A Manual For Designers. The Architectural Press, 150 p., London.
- Carmona, M., Tiesdell S., Heat, T. and Oc, T. 2010. Public Places Urban Spaces, The Dimensions of Urban Design. Elsevier Press, 394 p., London.
- Çapanoğlu, İ. 2014. Sözlü görüşme. Yer: Kavaklıderem Derneği.
- Dişli, O. 2006. Web Sitesi: <http://www.hurriyet.com.tr/ankara/5380745.asp>, Erişim Tarihi: 01.11.2014
- Ercoskun, Ö.Y., Özduzu B.H. 2013. Alışveriş Mekânlarındaki Değişimin Sosyal Sürdürülebilirliğe Etkisi: Ankara Örneği. TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, 243 s., Ankara.
- Fişek, K. 2012. Burası Ankara. Phoenix Yayınevi, 187 s., Ankara.
- Ghadimkhani, P. 2011. Increasing Walkability In Public Spaces Of City Centres: The Case Of Tunalı Hilmi Street, Ankara. Yüksek Lisans Tezi. Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Gür, Ş.Ö. 1996. Mekân Örgütlenmesi. Gür Yayıncılık, 280 s., Trabzon.
- Gürün, B.A., 2005. Alışveriş Merkezlerine Karşı Kent Merkezi. Planlama Dergisi, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, 2005(1); 63-74.
- Güneş, S. 2005. Kent Mobilyası Tasarımından Disiplinlerarası Etkileşim. Planlama Dergisi, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını. 33(3); 92-95.
- İnceoğlu, M., Uraz, T. U. and Paker, N. 1995. Konut Yakın Çevresi Açık Alan Tasarımında Nitelik Boyutunun İrdelenmesi, Mimari ve Kentsel Çevrede Kalite Arayışları Sempozyumu, İTÜ, Mimarlık Fakültesi, Çevre ve Şehircilik Uygulama Araştırma Merkezi, İstanbul.
- Jacobs, J. 2010. The Blackwell City Reader, The Death and Life of Great American Cities. Blackwell publishing, 273-278, United Kingdom.
- Kepenek, E. 2014. Sözlü görüşme. Yer: ODTÜ Mimarlık Bölümü.
- Konuk, G. 1987. Türkiye’de Kentsel Mekânların Düzenlenmesi. TÜBİTAK Yayınları, 48s., İstanbul.

- Koyuncu, P. 2013. Web Sitesi: <http://www.arkitera.com/haber/13991/gecmisin-modern-mimarisi--ankara---1>, Erişim Tarihi: 07.09.2014
- Lynch, K. 1960. Kent İmgesi. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 215s., İstanbul.
- Meşhur, M. Ç. 2008. Arazi Ve Arsa Düzenlemesi (18.Madde Uygulaması) Sürecinin Kentsel Mekân Oluşumu Açısından İrdelenmesi. JFA, METU, 25(2); 21-38.
- Necipoğlu, G. 2005. Web Sitesi: http://archnet.org/sites/3079/media_contents/49298. Erişim Tarihi: 14.11.2014.
- Özaydın G., Erbil, D. ve Ulusoy, B. 1991. Kamu Mekânları Tasarımının Tamamlayıcısı Olarak Bildirişim Öğeleri. Kamu Mekânları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu. 15-16 Mayıs 1989. Mimar Sinan Üniversitesi yayını, s. 63-75; İstanbul.
- Özdemir, A. 2007. Katılımcı Kent Kimliğinin Oluşumunda Kamusal Yeşil Alanların Rolü. Planlama dergisi, TMMOB Şehir Plancıları Odası yayını, (1); 37-43.
- Özdil, T.R. 1996. Design With Nature and Open Space: Urban Pedestrian Malls, Urban Design Perspective. Yüksek lisans tezi. Colorado Üniversitesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Colorado.
- Özer, N. 2014. Sözlü görüşme. Yer: Ankara Çankaya Belediyesi Şehir Planlama Birimi.
- Öztürk, D. 2011. Web Sitesi: <http://v3.arkitera.com/h61456-dunyadaki-en-onemli-alisveris-caddeleri.html>. Erişim Tarihi: 10.05.2014.
- Resuloğlu, Ç. 2011. The Tunalı Hilmi Avenue, 1950s-1980s: The Formation Of A Public Place In Ankara. Doktora Tezi. Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Southworth, M. 2005. Reinventing Main Street: From Mall to Townscape Mall. Journal of Urban Design, 10(2); 151-70.
- Şahin, Ş. 1989. Ankara Kenti Yol Ağaçlarının Sorunları ve Peyzaj Mimarlığı Açısından Alınması Gerekli Önlemler. Yüksek Lisans Tezi. Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Şenyapılı, Ö. 2013. Geçmişten Bugüne İsim İsim Ankara. Boyut yayıncılık, 324s., İstanbul.

- Teller, C. 2008. Shopping Streets vs. Shopping Malls – Determinants of Agglomeration Format Attractiveness from Consumers'Point of View. The International review of Retail, Distribution and Consumer Research, 18(4), s. 381-403.
- Yıldız, E. V. 2005. Araçtan Arındırılmış Yerleşimler: Viyana Floridsdorf (Avusturya) Örneği. Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi, 20(4); 537-548.
- Zengel, R. 2001. Tarih İçinde Değişen Tüketim Mekânları. Ege mimarlık yayını, 2001(1); 10-12.
- Zeren, Z. 1991. Dinlenme Amaçlı Kentsel Açık Mekânlardan Örnekler. Kamu Mekânları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu. 15-16 Mayıs 1989. Mimar Sinan Üniversitesi yayını, s. 116- 117, İstanbul.
- Zukin, S. 2012. City, Culture and Society. The Social Production Of Urban Cultural Heritage: Identity and Ecosystem On A Amsterdam Shopping Street. 3(4); 281-291.
- Zülfikar, C. 1998. Kent Mobilyalarının Kullanım İlişkileri. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı : Ecem BAKİ

Doğum Yeri : Çankaya / ANKARA

Doğum Tarihi : 12.10.1988

Medeni Hali : Bekâr

Yabancı Dili : İngilizce

Eğitim Durumu (Kurum ve Yıl)

Lise : Kanuni Lisesi (2005)

Lisans : Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü (2011)

Yüksek Lisans : Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı
Anabilim Dalı (Eylül 2011- Aralık 2014)

Çalıştığı Kurum/Kurumlar ve Yıl

- Karaoğlu Peyzaj Mim. Müh. Tic. Ltd. Şti. – Staj (2009)
- Vista Kentsel Tasarım ve Peyzaj Mimarlığı Ofisi – Staj (2010)
- Ankara Ziraat Tarım ve Teknoloji Yatırımları A.Ş. (2013)
- Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü (2014-...)