

doç. dr. bilge ulusay alpay (sorumlu yazar|corresponding author)
mimar sinan güzel sanatlar üniversitesi, mimarlık fakültesi, şehir ve bölge planlama bölümü
bilge.alpay@msgsu.edu.tr orcid: 0000-0002-5852-6086

KENTSEL YAPIDA ULAŞIM MEKÂN LARI TASARIMI İÇİN ÖRNEKLER

araştırma makalesi|research article
başvuru tarihi|received: 16.04.2023 kabul tarihi|accepted: 01.12.2023

ÖZET

Özel motorlu araçların artışı kentsel mekân ve ulaşım çatışmasını yaratmakta ve sorunları arttırmaktadır. Ulaşım sistemlerinin uygulanmasında kent strüktürü ve görünümü değişmekte, ulaşım ile ilişkili alan gereksinimi mekânı da değiştirmektedir. Yıllarca, yoğun araç trafiği ile ana taşıt yollarının kentsel doku içinde ayırıcı etkisi artmış, buna paralel olarak sadece motorlu araçların akışının hızlandırılmasına yönelik düzenlemeler yapılmış ve kentsel açık alanlar insanın yaşam alanı olmaktan çıkmıştır. Ayrıca, ulaşım çözümleri kentin önemli alanlarında tarihi meydanların imajını değiştirmekte, geçmişten gelen kimlik öğelerini arka planda bırakmaktadır. Çalışma, kentsel yapı içerisinde ulaşım alanlarının yeniden tasarlanmasına ve kentsel mekân düzenlemelerinde mekânın sürdürülebilir ve dengeli dağılımına dikkat çekmeyi amaçlamaktadır. Bu kapsamda uluslararası çerçevede; Avrupa ve ABD'deki bazı kentlerin ana caddelerinin yaya odaklı yeniden tasarımına ilişkin deneyimler üzerine veriler toplanmıştır. Çalışmada, gözlem yolu ile edinilen deneyimlere dayalı verilerin değerlendirilmesinin yanı sıra nitel bir araştırma yöntemi olan literatür verilerinin analiz edilmesi esas alınmıştır. Ulaşımın gelişimi ve ulaşım planlama sürecinin evreleri, önemli ana aksların yaya odaklı yeniden geliştirilmesine yönelik yaklaşımlar, ulaşım alanları ve kent imajı kapsamındaki tasarım konularında literatür taraması yapılarak yazılı ve görsel kaynaklara başvurulmuştur. Sonuç olarak, seçilen dünya kentlerindeki deneyimlerin değerlendirilmesi ile kentsel mekânın tamamlayıcısı olarak ulaşım öğelerinin, mevcut kent imajını zedelemeyen kamusal alan ve yaşamla bütünleşmesi ilkesinin tasarıma katkı yapacağı düşünülmektedir.

Anahtar Kelime: Kentsel Mekân, Ulaşım Öğeleri, Kent İmajı, Kentsel Tasarım

EXAMPLES FOR THE DESIGN OF TRANSPORTATION SPACES IN URBAN STRUCTURE

ABSTRACT

The increase in private motor vehicles creates conflict in urban space and transportation and increases the problems. In the implementation of transportation systems, the structure and appearance of the city changes, and the space requirement for transportation directly changes the space. For years, the distinctive effect of heavy vehicle traffic and main vehicle roads within the urban fabric has increased; parallel to this, regulations focused solely on accelerating the flow of motor vehicles, and urban open spaces have ceased to function as living spaces for people. In addition, transportation solutions change the image of historical squares in important areas of the city, leaving the identity elements from the past in the background. The study aims to draw attention to the redesign of transportation areas within the urban structure and to the sustainable and balanced distribution of space in urban space arrangements. In this context, in the international framework, data were collected on experiences with the pedestrian-oriented redesign of main streets for some cities in Europe and the USA. The study was based on the evaluation of data based on experiences gained through observation and the analysis of literature data. Written and visual sources were consulted by making a literature review on the development of transportation and the stages of the transportation planning process, approaches towards pedestrian-focused redevelopment of major streets, transportation areas and design within the scope of city image. As a result, integrating transportation elements as a complement to urban space, with public space and life, without damaging the existing city image, by evaluating the experiences in selected world cities will contribute to the design.

Keywords: Urban Space, Transportation Items, City Image, Urban Design

GİRİŞ

Günümüzde kent toplumunun hareketlilik gereksinimi fazladır. Kişilerin, eşyaların, bilgi ve enerjinin yer değiştirmesi olarak tanımlanan ulaşım; kişisel gereksinimlere uygun hareketliliğin kentsel alanda dinamik bileşenidir. Çeşitli işlevler, trafik üreten anlamda oturma-çalışma-boş zaman/spor-eğitim/kültür-alışveriş-ekonomi trafiği olarak birincil derecede etkindir. Kentsel gelişim ve ulaşım planlamasının görevi; geleceğe yönelik farklı toplumsal, ekonomik ve çevresel etkilerin aynı ölçüde dikkate alındığı çözümleri geliştirmektir. Dolaşım yoğunluğu ise genel hareketliliği belgeler. Ayrıca, "hareketlilik-mobilite" başlığı altında sadece otomobil trafiğinin optimize edilmesi değil, aynı derecede ve ortak bir hedef ile tüm trafik bileşenlerinin bütüncül incelemesi anlaşılır (Kölz, 2010: 229). Oysaki motorlaşmanın artması ile sokak ve meydanlarda "araba dostu şehir" modeli sunulmuş ve önemli tarihi yapıların kaybıyla kamusal alan motorlu özel ulaşım kurban edilmiştir. Motorlaşmaya yönelik trafik planları yalnızca hızla artan trafik sorunlarıyla başa çıkmanın temelinin oluşturulmuş, aynı zamanda fonksiyon kaybına neden olan yapısal bir kentsel dönüşüme de yol açmıştır.

Sanayi devrimi sonrası, 20. yüzyıl ulaşımında araç tasarımlarının ve işletme yöntemlerinin geliştirilmesine devam edilirken en güçlü buluş haline gelen motorlu otomobil, kara ulaşım sisteminin odağı durumuna gelmiştir. Hızlı teknolojik değişim ile toplumu cezbeden otomobilin etkisinin artmasıyla kentler, motorlu taşıt artışı ve nüfus baskısı altında kalmıştır (Kılınçaslan, 2012: 30). 1920 ve 1930'lardan sonra kent sokaklarında eski sosyal yaşam kaybolmuş, tüm dünya kentlerinde motorlu taşıt trafiğine uygun yol düzenlemeleri uygulanmaya başlamıştır. Otomobilin sunduğu esneklik ile uzun mesafelere erişim için otoyolların inşası, kent içi taşıt yollarının belli bir kademelenmeye uygun düzenlenmesi kent mekânlarını biçimlendiren ve yaşamı etkileyen temel uygulamalar olmuştur (Kılınçaslan, 2012: 33). Bu yaklaşımla kentlerde yaya ve bisiklet gibi motorsuz ulaşım türleri geri plana itilmiştir (Ardıçoğlu, 2023).

1970'lerin başında ise yayalar kamusal alanı geri almaya başlamıştır. Kamusal alanın kullanımının nitelikleri yeniden keşfedilmiştir. Kentsel mekân perspektifinden bakıldığında; mevcut toplu taşıma ağının kalitesine bağlı olarak ve çok şeritli çevre yolu sistemlerinin genişletilmesinden sonra tarihi şehir merkezlerinde öncelikle ana alışveriş caddeleri ve merkezi meydanlar motorlu araç trafiğinden arındırma ile yeniden tasarlanmıştır. Bu mekânlar, başlangıçta iş yeri sahiplerinin direnişine rağmen yaya bölgelerine dönüştürülmüştür. 80'li yılların sonlarında ve özellikle 90'lı yıllarda da yeniden geliştirme programları ile kamusal alanda kapsamlı bir şekilde; oyun alanları ve yaya gezinti alanları "trafiğin sakinleştirildiği bölgeler" yaratılmıştır. Ancak tüm bu uygulamaların yanı sıra, motorlu taşıt yollarının kullanıcılara eşit dağıtılması; sokakların ve meydanların buna uygun tasarlanması gerekli olmuştur (Scholz, 2006: 5-6).

Otomobil ağırlıklı ulaşım düzeni, kentsel mekân ve ulaşım çatışmasını yaratmakta ve çevre sorunlarını arttırmaktadır. Ulaşım sistemlerinin uygulanmasında kent strüktürü ve görünümü değişmekte, ulaşım ile ilişkili alan gereksinimi mekânı da değiştirmektedir. Bununla birlikte, yoğun araç trafiği daha çok hava kirliliği yaratmaktadır ve kentsel dış mekânlar insanın yaşam alanı olmaktan çıkmaktadır. Ayrıca, ulaşım çözümleri kentin önemli alanlarında tarihi meydanların imajını değiştirmekte, kentsel estetik açısından olumsuz sonuçlar yaratmakta, geleneksel ve tarihi kent dokusunun bozulmasının yanı sıra kimlik öğelerini arka planda bırakmaktadır. İnsan ölçeğinin yok olması nedeniyle de kentsel mekânlardaki sosyal yaşantı zedelenmektedir (Kılınçaslan, 2012: 256). Bu çalışmada; kentsel yapı içinde ulaşım alanlarının yeniden tasarlanması ve kentsel mekân düzenlemelerinde sürdürülebilir, bütüncül, dengeli alan dağılımı ilkesine tekrar dikkat çekmek amaçlanmıştır. Bu kapsamda uluslararası çerçevede; Avrupa ve ABD'deki bazı şehirlerde ana caddelerin yeniden kentsel yaşama katılımıyla ilgili deneyimler değerlendirilmiştir.

Araştırmanın ana materyalini; yapılanmış çevreler, tarihi süreç içinde özellikle kentsel mekânlar oluşturmaktadır. Tarihi gelişim sürecine göre ulaşım sistemleri, evrensel ölçekte çalışma kapsamında değerlendirilmiştir. Bunun yanında ulaşım teknolojisindeki gelişim ve ulaşım planlama sürecinin evreleri, önemli ana aksların yeniden kentleşmesine yönelik yaklaşımlar, ulaşım alanları ve kent

imajına yönelik tasarım konuları ile ilgili yapılmış araştırma, literatür verileri ve uygulanmış örnekler araştırma kapsamında değerlendirilmiştir. Diğer yandan kentsel mekânın tamamlayıcısı olarak ulaşım öğeleri, kent imajı, estetik kavramı ve mekân tasarımı ile ilgili literatür verisi ve görsel kaynak da materyal oluşturmaktadır. Araştırmanın gerçekleştirilmesinde, temelde dolaylı yöntem kullanılmıştır. Çalışmada, gözlem yolu ile edinilen deneyimlere dayalı verilerin değerlendirilmesinin yanı sıra nitel bir araştırma yöntemi olan literatür verilerinin analiz edilmesi esas alınmıştır. Bu kapsamda, tarihi süreç içinde ulaşımın gelişimi özetlenmiş ve ulaşım planlama sürecinin evreleri irdelenmiş, önemli ana aksların yeniden kentleşmesine yönelik yaklaşımların, ulaşım alanlarının ve kent imajının tasarım kapsamında incelenmesi, özelliklerinin ortaya konulması amaçlanmıştır. Süreç içinde çevre ve kent kimliğine bakış açısı, sorun ve potansiyeller ile kent estetiğinin önemi araştırılarak geçmişten elde edilen bulgular vurgulanmış, güncel kullanımlarda dünya kentlerindeki deneyimler üzerinden olanaklar tartışılmıştır. Ulaşım, kentsel alanda yaşamsal gereksinimlere uygun yer değişikliğini sağlayan dinamik bir birleştirici olarak tanımlanır. Bu gereksinimler barınma, çalışma, eğitim, kültür, spor, alışveriş, rekreasyon vb. işlevlerdir. Güncel ulaşım sorunlarını anlamak bağlamında, ulaşım sistemlerinin geçmişi ile kentin gelişiminin bağlantılı olduğunu kavramak önemlidir.

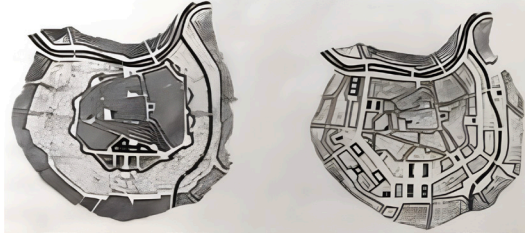
Ulaşım Sistemlerinin Gelişim Süreci

İlkçağda, geçmişi MÖ 3500-4000'lere kadar uzanan tekerleğin icadıyla, alışveriş ve iletişim için bağlantı işlevi olarak kara yolları yapımı başlamıştır. Roma İmparatorluğu kurulduktan sonra yol ve köprü yapımlarıyla birlikte ulaşım sistemi önem kazanmıştır. Yeni Taş Çağı'nda (Neolitik Çağ) ilk yerleşmelerin Anadolu'da ortaya çıktığı ve tarihte ilk olarak Beyce Sultan ve Hacılar'da ana yol ve ara sokak niteliğinde iki kademeli yol dokusu görülmüştür (Kılınçaslan, 2012: 4-6). MÖ 5. yüzyılın ortalarından sonra Milet kentinde ızgara yol dokusu uygulanmış, sonraki dönemlerde önemli yol yapımcısı Romalılar, kendi yerleşmelerindeki organik doku üzerine ızgara dokuyu getirmişlerdir (Kılınçaslan, 2012: 8). Erişim olanakları ise buharlı trenin bulunuşuna kadar sabit ve sınırlıdır. Yerleşim alanlarının ortaya çıkışı ile de insanın özel mekânı (konut) gelişmiş, kamusal mekânlar (yollar, sokaklar, cadde ve meydanlar) etkin bir şekilde kullanılmaya başlanmıştır (Steierwald, 2005: 3). Orta Çağ kenti bir çatı altındaki çalışma ve iskân alanları ile karakterize edilmiş ve o dönemde kentlerin kompakt ve kırsal alan ile sınırlandığı, kent içi yolların önemli bağlantılar olduğu, ancak hareket alanının sınırlı olduğu belirtilmiştir (Kölz, 2010: 232) (Görsel 1). Orta Çağ'ın sonunda Avrupa kentleri gelişmeye başlamış, ancak ulaşımında önemli bir değişiklik yapılmadığı için belli büyüklüklerde kalmışlardır. Kentsel alanın yarıçapı, buharlı makinenin icadıyla beraber devreye giren araçlar ile artmaya başlamıştır (Güner, 2003: 33).



Görsel 1. Freiburg Orta Çağ kent dokusu

Böylece, endüstriyel gelişme ile kentsel gelişmenin yeni bir dönemi başlamış, hızdaki sıçrama ile hareket alanı 10-20 kat daha genişlemiştir. 19. yüzyılın ikinci yarısında, demiryolu aksları boyunca doğrusal gelişen büyük kentsel yerleşmeler oluşmuştur. 1886 yılında benzinle çalışan otomobilin icadı ile de kentlerin çekiciliği artmış, pek çok kentte Orta Çağ'dan kalma tarihi kent çekirdeğinin çevresi ring formunda caddeler ile çevrelenmiştir (Steierwald vd., 2005: 4) (Görsel 2).



Görsel 2. Viyana kent surları yıkılmadan önce ve yıkıldıktan sonra ring cadde

Ulaşım sistemlerinin gelişimi, kentsel gelişmeler gibi II. Dünya Savaşı ile frenlenmiştir ve iki dünya savaşı arasındaki hâkim ulaşım aracı demiryolu olmuştur. 20. yüzyılın başında hızlı tren ve metro ile kent içi ulaşım yeni bir gelişmeye sahne olmuş, otomobilin yaşam içindeki etkisi artmış, toplumsal bir ideal ve statü sembolü haline gelmiştir. Bu ulaşım aracının olanakları ile belediye ve bölge sınırları aşılmıştır. Büyük mekânsal yol ağları içinde otobanlar inşa edilmiş, karayolu odaklı ulaşım politikaları kentsel mekânı biçimlendirmiş, artan araç trafiğine çözüm getirdikçe daha çok talep artmış ve trafik sıkışıklığı ve kazalara sebebiyet vermiştir (Kölz, 2005: 153). Ulaşım planlaması şehir planlamasının ayrılmaz bir parçasıdır. İnşa edilen kent statik bir yapıdır, ulaşım (yaya, bisikletli, motorlu trafik, haberleşme) ise gereksinimlere uygun yer değişikliği ve kentsel alanda dinamik bir bileşendir. Ulaşımın tarihsel gelişimi, kentin tarihçesiyle yakından bağlantılıdır ve sanayi devrimine kadar sokağın tarihi olarak kalmıştır (Steierwald vd., 2005: 4).

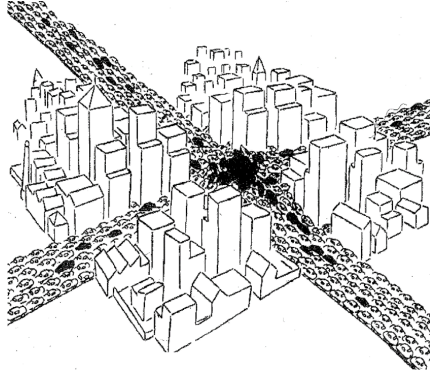
İlk ulaşım çalışmaları 20. yüzyılın başlarında yol düzenlemeleri olarak yapılmıştır (Kılınçaslan, 2012: 179). 1930'lu yılların başlangıcında Yol-Trafik Düzenleme Yasası ve Atina Kartası ile ilk yol ağı kademelenmesi gündeme gelmiştir. 1945 yılından itibaren ulaşım planlaması, kent planlama alanı içine yerleştirilmiştir. Bu süreci belirleyici olarak "otomobil, düşünme-tartışma, kökten değişim, hız-hareketlilik ve değer değişikimi" olmak üzere beş önemli fazdan söz edilebilir (Steierwald vd., 2005: 4).

Otomobil Fazı/Evresi: Otomobilin önceliği ile 60'lı yıllara kadar uzanır. Savaş döneminde oluşan enkazın düzeltilmesi ve eksilen nüfusun arttırılması sürecidir.

Düşünme-Tartışma Evresi: 1962 yılında Alman parlamentosunda, "ulaşım hareketlerinin düzenlenmesi"ne ilişkin kararlar ve uygulamalar vardır. 1965 yılında, İngiltere'de C. Buchanan yönetimindeki bir komisyon tarafından Kentlerdeki Trafik (Traffic in Towns) başlıklı yayınlanan raporda (Steierwald vd., 2005: 6); ulaşım kararlarında kent silüetinin önemi, kentsel yaşam ve ekoloji, kent içi yollarda ve konut alanlarında hız azaltımı gibi önlemlere dikkat çekilmiş ve trafik aracı olarak otomobilin korkulacak unsur değil, yaşamın bir parçası olduğu ilkesi yaygınlaştırılmaya çalışılmıştır.

Kökten Değişim: Otomobil kullanımının artışı frenlemek amacıyla ulaşım sisteminde bir Rönesans dönemi ve klasik sistemlerin geliştirilmesinin yanı sıra, kabinli, manyetik araç biçimleri üzerine yoğun tartışmalar başlamıştır. Ayrıca, Buchanan raporunda önerilen; trafiğin sakinleştirilmesine yönelik bazı transit trafiğin kaldırılması, alternatif otopark alanlarının yaratılması, yollarda döşeme kaplamaları, kent mobilyaları donatımı vb. için çözümlerin uygulama aşamasında parçacıl sonuçlar yaratması nedeniyle dezavantajları anlaşılmış ve bu evrede kentsel yenileme kapsamında, alan bazındaki bütüncül düzenlemelere gidilmiştir. Nitekim, ulaşım planlaması bir sektörel planlama olarak kabul edilmiş ve sorunların çözümlenmesinde kamusal ulaşımın önceliği benimsenmiştir. Bu sürece paralel olarak otomobil kullanımı, beklenenden daha hızlı bir hareketlilik faktörü ve varlık göstergesi haline gelmiş, ulaşım planlaması talebe yönelik gelişmiştir.

Hız-Hareketlilik Evresi: Otobanlar ve geniş hız caddelerinin yapımı bu dönemin göstergeleridir. Bunu takiben kent merkezinden dışa kaçış başlamış, uydu kentler ve bunlara bağlantıyı sağlayan yeni karayolu ağları inşa edilmiştir. Motorlu araç trafiğinin yarattığı gürültü, trafik kazaları, zehirli gaz salınımı vb. olumsuz etkiler artmıştır (Görsel 3).

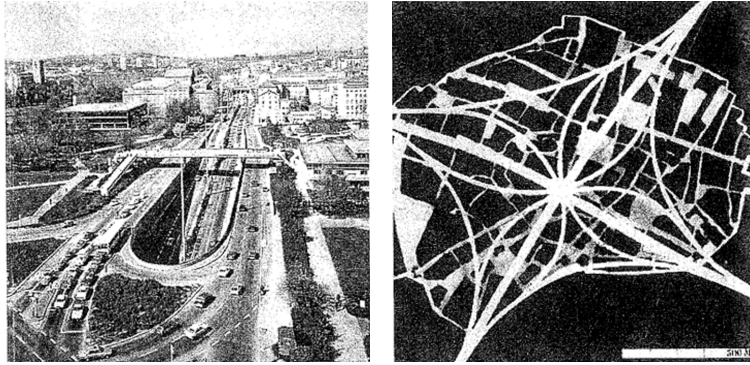


Görsel 3. Yoğun araç trafiği ve ana aksların kentsel dokuda ayırıcı etkisi

Değer Değişimi: 1980'li yılların ortalarında;

- Atmosferin korunması endişeleri,
- Kamusal bilincin oluşması,
- Benzin fiyatlarındaki artışa karşın ekonomik çözüm arayışları,
- Trafik yoğunluğunun artışı ile yaşamsal tehlike ve kentsel mekânların zarar görmesi,
- Büyük kentlerde kent içi motorlu taşıt kullanımının gerilemesi ile kamusal araçların önceliği gündeme gelmiştir (Steierwald vd., 2005: 7-9).

Söz konusu edilen süreçte son yıllarda artan motorlaşma ile kentsel çevre ve yaşam kalitesi açısından; kırsal alanların parçalanması, ekolojik dengenin bozulması, trafik alanlarının kentsel yapıda bariyer şeklinde, güçlü mekânsal ayırıcı etki yaratması (Görsel 4-5), yaya-bisiklet gibi özelleşmiş ulaşım türlerinde güvenlik sorunları gibi olumsuz sonuçlar ortaya çıkmıştır (Kölz, 2010: 232).



Görsel 4-5. Kent içi ulaşım arterlerinin ve bir otopan kavşağının boyutu ve Münih eski kent merkezi alanı büyüklüğünde yarattığı bariyer etkisi

Kentsel ulaşımında ortaya çıkan bu ve benzer sorunlara çözüm odaklı Birleşmiş Milletlerin "Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik için Planlama ve Tasarım" konulu raporundaki (UN ve Habitat, 2013) sürdürülebilir ulaşım politikalarında; enerji etkin ve çevre dostu, aynı zamanda ekonomik ve hızlı ulaşım türlerinin yaygınlaştırılması 21. yüzyıl ulaşım hedefleri arasında yer almıştır (Ardıçoğlu, 2023).

ULAŞIM ÖGELERİ VE KENT İMAJI

Ulaşım, yaşam kalitesini önemli derecede etkileyen bir fonksiyon olup serbest dolaşım, iletişim, hareket ve taşıma ulaşımın parametreleridir, serbest dolaşım hakkı kentsel kalite bilinciyle sağlanmalıdır. Ulaşım olgusu, yaşam çevresinin sınırlı bir bölümü olarak değil, kentsel mekânlarla bütüncül ele alınmalıdır.

Ulaşım sorunlarının planlanmış ve tasarlanmış çevre içinde çözümlenmesi çeşitli dönemlerde gelişmiş kentsel imaja saygıyı gerektirir. Plancı ve tasarımcıların çözüm arayışlarında ulaşım öğelerini ve yolları anlamlandırmaları önemlidir. Kent imgesi bir taraftan objektif görünen nesnelere kompleks bir oluşumdur, diğer taraftan etkilenmeler, algılamalar ve deneyimlerdir. Kent imgesi veya yerleşimlerin imajı, kentsel işlevler içinde kişisel yaşam koşulları tarafından biçimlenir yani doğrudan kamusal mekânın algılanması söz konusudur.

Kevin Lynch'e göre, kent imgesinin içeriği; yollar, sınırlar, odak noktaları, bölgeler ile nirengi öğelerinden oluşur ve yollar; sokaklar, yaya yolları, toplu taşıma alanları, suyolları, demiryolları gibi hareket kanalları olabilir. İnsanlar çevresel öğeleri, hareket kanalları üzerinde algılayabilir ve bütünle ilişki kurabilir (2011: 51, 52). Günümüzde yollar daha çok trafik alanlarıdır, ama dinlenme, oturma, iletişim ve yaşam alanları da olmalıdır. Kentin çeşitliliği yollarda en açık biçimde sergilenir, trafik bunların içinde pek çok işlevden sadece biridir. Kamusal mekânın kalitesi ise kent imajının kalitesiyle aynı derecededir ve ulaşım fonksiyonunun kalitesiyle onaylanır. Bu çerçevede, ulaşım mekânlarının tasarımında estetik bileşenlerin dikkate alınması ve disiplinler arası yaklaşım gereklidir (Steierwald vd., 2005: 431).

Kentsel Mekân ve Ulaşım Alanlarında Düzenleme-Tasarım

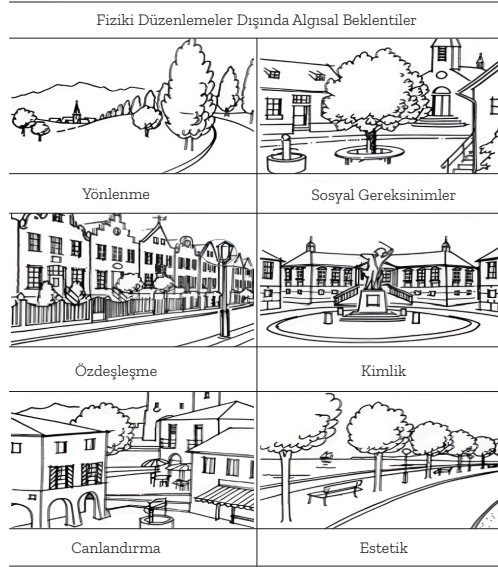
Bir sistemler bütünü olarak kentler son derece karmaşık, kontrol etmenin çok güç ya da olası olmadığı, kültürel çeşitliliğe sahip, doğal ve yapay öğeleri bünyesinde barındıran alanlardır. Toplumsal değerler, sosyo-kültürel yapı, yaşam biçimi, teknoloji, nüfus yapısı, ekonomi, ulaşım dokuları, kentsel politikalar doğrudan kentsel biçimlenmeyi belirleyen faktörlerdir. Kentlerin belli bir amaca yönelik karakter taşıması ve kimliğine bağlı olarak da estetik değerleri bünyesinde barındırması, bu da her kentin belli bir kentsel imaj ve duygu uyandırıcı niteliğe sahip olmasını gerektirmektedir. Bu çerçevede estetik ise; Yunanca'da algı, duyu anlamına gelen "aisthesis", "aisthetikos" kelimelerinden gelmekte olup duyu ve algı yolu ile insanın güzel olanı kavraması, güzelliğin insan zihin ve duygularındaki etkisi, algılanması ile ilgili şey olarak tanımlanmaktadır. Estetik, güzelin ve güzel sanatların yapısını inceleyen bir felsefe dalıdır (Erdoğan, 2006: 73).

Gelişmiş ülkelerde, estetik konuların planlamaya yönelik uygulamalardan uzak olmadığı görülmektedir. Nitekim bazı sosyo-kültürel kuramcılar, tüm sanayi sonrası ülkelerde ve kentsel planlamayla ilgili çeşitli sosyal uygulama alanları içinde estetik bakış açısının önemli bir yer kazandığını tartışmaktadır. Örneğin; Wolfgang Welsch, kültür ve toplum için estetik yaklaşımdan söz etmekte ve bu sürecin en açık şekilde kentsel mekânda görüldüğü düşüncesini ifade etmektedir (Mattila, 2005: 87). Madanipour'a göre ise tasarım; bir ürünün, binanın veya mekânın işlevi ve üretimi dikkate alınarak dış görünüşünün estetik olarak şekillendirilmesini içerir. Tasarım mekânın organizasyonunu etkiler, kültürel önemi, siyasi görünümü ve ekonomik değeri de kapsar. Tasarımda her zaman niyet ve hedeften biri vardır (Dimmel 2019: 42). Dolayısıyla, tasarlanan mekânlar, şehirlerin imajını şekillendirerek benzersizlik ve farklılık verir. Tasarım anlayışının bir parçası olarak sanat, her zaman sırf kamusal alanların (çeşmeler, sütunlar, anıtlar, figürler veya tabelalar) kimlik taşıyıcısı değil, yapılaşmış ve tasarlanmış alanın kendisi sanatsal konseptin genel bir sonucudur. Kalitesi yüksek kamusal alanlar, her zaman ilgili yol ve meydanın karakterini dikkate alan ve düşünceli bir tasarımla karakterize edilir. Dayanıklılık ve kullanım açısından esneklik geçerlidir (Scholz 2006: 22). O halde, kentsel mekân bütünlüğünde imaj/görüntü ve estetik değerler açısından düzenlenmelere yönelik amaçlarda, "fiziki" isteklerin yanı sıra "manevi değerler" de dikkate alınmalıdır. Fiziki beklentiler objektif olarak tanımlanır ve ulaşım, teknik donatım, sosyal, ekolojik gereksinimlerdir. Tüm bu talepler belli norm, standart ve önerileri kapsar. Kamusal mekân olarak yollardaki sosyal beklentiler de objektif kavranabilir.

Manevi beklentiler ise, ulaşım mekânlarında kentin duyuşal açıdan algılanması bağlamında açıklanabilir ve yönlenme, kimlik, sosyal gereksinim, canlandırma, özdeşleşme, estetik olmak üzere birkaç kategoride betimlenebilir:

- Yönlenme:** Akslar, odaklar, nirengiler ile yol açığı kademelenmesinden oluşan yol açığı yapılaşmış bir çevrede mekânsal yönlenmeyi (oryantasyonu) kolaylaştırır.

- Kimlik:** Ulaşım düzenlemelerinde kentsel kimliğin korunması yaklaşımı benimsenmeli ve standartlaştırılmış küresel çözümler getirilmemeli.
- Sosyal gereksinim:** Yollarda kullanıcının güvenliği ve olanakların çeşitliliği, kullanımların yoğunluğuyla tasvir edilir.
- Özdeşleşme:** Mekânın benimsenmesi ifadesi olup planlamada ve kullanıcıların katılımında etkisi kesindir.
- Canlandırma ve estetik:** Bir mekânsal kalite göstergesidir. Turistik ve korunması gerekli tarihi alanlarda kent imajı ve silüetinin canlandırılmasında estetiğin önemi tartışılmaz (Steierwald vd., 2005: 433) (Görsel 6).



Görsel 6. Kentsel mekânın düzenlenmesinde duyuşal açıdan beklentiler

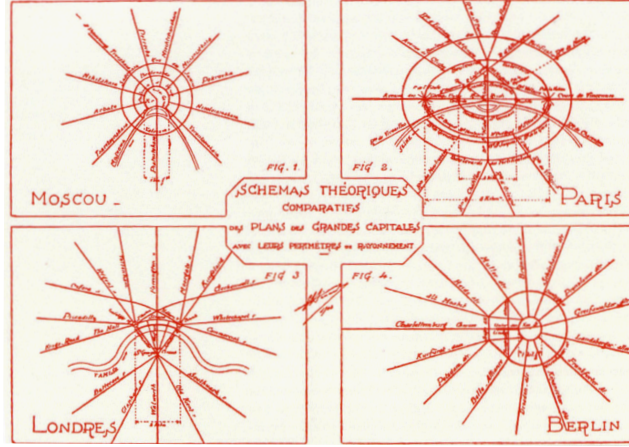
Diğer taraftan, Löw'e göre, mekânın ortaya çıkışı birbiriyle ilişkili, süreç ve dinamiklerle vurgulanır:

- Fiziki biçim, mekândaki yaşam tarzının özellikleri ve düzenlenmesini açıklar.
- Tarihsel oluşumda süreçler (eylemler, uygulamalar, rutinler vb.) mekânın kurumsallaşmasına ve yeniden üretimine kadar uzanır.
- Kültürel ifade, mekânsal yapıları ve onların doğuşunu temsil eder, sosyal süreçlerle ilgilidir. Tarihi binalar, geleneksel yerler ve meydanlar bir yerleşimin kimliğine ve özdeşleşmesine büyük katkı sağlarlar. Ancak tarihsel geçmişe ilişkin anılar, çağdaş taşımacılığa yönelik işlevsel gereksinimler için ödün vererek değişikliğe uğrayabilir (Dimmel 2019: 10, 16).

Calvino (2021: 62), *Görünmez Kentler* kitabında; "...bir kenti kent yapan şey... kapladığı alanın ölçüleri ile geçmişinde olup bitenler arasındaki ilişkidir... kent geçmişini dile vurmaz... zamanın izini taşıyan her parçasına, sokak köşelerine... yazılı geçmişini... bir elin çizgileri gibi barındırır içinde" demiştir. Diğer taraftan yollar ve ulaşım öğeleri ile bağlantılı meydanlar, kentsel dokuda önemli kamusal alanlar olup önemli derecede yerleşimin karakterini ve çevresindeki yaşamı biçimlendirirler. Yapılmış çevrenin ulaşım çözümleri, şehircilik ilkeleri ile yakından bağlantılıdır ve çevresinden izole düşünülemez. Nitekim, yer altı şehirciliği ve metro çıkış noktalarının devamı olarak yer üstü kamusal mekânların tasarımında fiziksel düzenlemeler ile birlikte kent kimliğine yönelik değerler de ele alınmalıdır. Kevin Lynch'in (1998: 92) vurguladığı gibi "...görünmeyen ulaşım hatları boyunca yer altı istasyonları stratejik düğüm noktalarını oluştururlar. Bu istasyonlar, yer üstünün herhangi bir anahtar ögesiyle yani meydan ile bağlantı halindedir."

YOLLARDAN KENTSEL MEKÂNNA - ANA AKSLARDA YENİ DÜZENLEMELER

Yollar, kenti oluşturan en eski yapısal unsurlar olup önemli ana akslar (caddeler), (Avenida, Avenue, Boulevard, Corso, High Street, Magistrale, Main Street, Paseig, Paseo, Radialstraße) özelleşmiş mekânlardır, büyük kentlerde bulunurlar. Ana caddeler kentsel kullanım çeşitliliğini, karşılaşma olanaklarını, hareketliliği etkinleştirir ve yaşayanlar gibi kent imajını biçimlendirirler. Ana akslar; 20. yüzyılın üçüncü çeyreğinde otomobil kullanımının etkisiyle değerini yitiren, günümüzde halen karayolu ağırlıklı kent ifadesi olan, araba dostu kent sorununun üstesinden gelmek için de en önemli yerlerdir (Hofmann vd., 2013: 13) (Görsel 7).



Görsel 7. Moskova, Paris, Londra ve Berlin'in şematik olarak önemli aksları

Kentsel gelişmede enerji konusunda dönüm noktası yaşanmaktadır. Sanayileşme, karayoluna dayalı hareketlilik ve bunların sonucunda oluşan yerleşim strüktürleri ile iki kentsel görev anlam kazanmıştır. Bunlar, 20. yüzyılın fonksiyon ayırımına göre biçimlenmiş mevcut durumu ve sürdürülebilir hareketlilik talebini dikkate almaktadır. Bu bağlamda, T. Sieverts'in ifade ettiği gibi; Avrupa şehircilik tarihi geçmiş yüzyıllar içinde enerji biçiminin değişikliği ile sıkı bağlantılıdır. Her birincil kullanılan enerji biçimi kendi kentsel formunu yaratmıştır, dolayısıyla kullanılan enerji türü mekânsal gelişim biçimini etkilemiştir (2013: 9). Otomobil statü sembolü olarak önemini yitirmektedir. Yenilenebilir enerjilere doğru bir değişim-dönüşüm, kent içi ve bölgesinde güçlü bir hareketlilik sistemine yönlendirecektir. Günümüzdeki hareketlilik biçimi, motorlu bireysel araç kullanım türünü de değiştirmektedir (Hofmann vd., 2013: 15). Bu değişimde öncelik, mevcut kentsel gelişimi sürdürülebilir yaşama ve çalışma koşullarına mümkün olacağı şekilde uyarlamak ve daha da geliştirmektir. Böyle bir yenilemenin ön koşulu, enerjilere ve yeni bir hareketlilik biçimi tanımına yöneltmektedir. Dolayısıyla çevre dostu araçlara ilginin artırılmasına, daha enerji verimli, daha düşük emisyonlu ve daha sessiz motorlu araçların geliştirilmesine, bisiklet ve araç paylaşımına, kamusal ulaşım için teşviklerin artırılmasına odaklanan bir paradigma değişikliği gereklidir.

Mobilitede (hareketlilikte) paradigma değişikliği, otomobil trafiği tarafından şekillenen yerleşim strüktürlerine ait yeni bir tanımlama yapılmasını olanaklı kılar. Bu durum kamusal mekânın temel yapılanmasını gerektirir. Önemli ana ulaşım aksları ve meydanlar gereken değişikliklerin merkezi noktasındadır. Bu yeni tanım, şimdiye kadar sadece sektörel planlama konusu olan ulaşım olarak görülmüş, kentsel gelişme ve kentsel tasarım konularına entegrasyonu yeterli derecede başarılı olmamıştır. Otomobil dostu kent ile uyumsuzluk sadece ekolojik veya ekonomik değil, aynı zamanda sosyal bir boyuttur, araba dostu kentin asosyal olduğu kanıtlanmıştır. Kentin dış alanlarında ikamet eden veya yaş nedeniyle araba kullanamayacak durumda olan kişiler kentteki pek çok etkinliklere kapalıdır. Ayrıca, kamusal mekânlar haksız dağıtılmış olup otomobil kullanan azınlık mekânın büyük bir kısmını almaktadır. Bu tema, uluslararası platformda özel ilgi görmüş, Londra'da çeşitli girişimler "High Street" (ana cadde) olarak değerlendirilmiş, Paris'te ve Los Angeles'da olduğu gibi "Boulevards" (bulvarlar) olarak çalışılmıştır. Berlin'de ise

“Radialstraßen” (radyal yani kent merkezinden dışarıya doğru düz uzanan caddeler) ifadesi ile dikkat çekmiştir (Hofmann vd., 2013: 16-19).

2013 Mayıs ayında Berlin Kentsel Gelişme Senatörlüğü ve Ulaşım Bakanlığı, A-100 otoyolunun uzatılması ile ilgili proje üzerine tartışma başlatmıştır. Projeye ilişkin 21. yüzyılın, kent içi otoyolları yapma çağı değil, sökme çağı olduğu vurgulanmış, Paris, Seul, New York City ve diğer kentlerde yeniden düşünülüp sürdürülebilir uygulamaların yapıldığı belirtilmiş ve Berlin’de de kent içi otoyolunun kaldırılması için çalışmalar başlatılmıştır (Hicksch, 2022). Senato kararına karşı geliştirilen süreçte; A-100’ün tamamını kaldırma vizyonunun bir kentsel gelişim potansiyeli olduğu belirtilmiştir. Otoyol üzerindeki hareketlilik türünün değiştirilmesine dayalı trafik konsepti kapsamında, bu aksın kentsel yaşam alanı olarak geri kazanılabilmesi için tasarımlar geliştirilmiştir (Oppen, 2013: 121) (Görsel 8).



Görsel 8. Berlin A-100 otoyolunun kaldırılması ve yerine yeşil sistem tasarımı prensibi ile ana yol aksı olarak yeniden düzenlenmesi

New York, *Green Light for Midtown* (Şehir Merkezine Yeşil Işık) planı ile ulaşım planlamasının yeni anlayışına büyük bir adım atılmış ve kamusal mekân kalitesinin temelde tüm kullanıcılar için dengeli bir bakış açısına getirilmesi hedeflenmiştir. Bu strateji, otomobil hâkimiyetindeki mekânların, yeni kentsel kalitesini test etmek için önemli kabul edilmiştir. Temelde yeni bir katılım ve karar verme kültürünü kritik etmeye dayanan tarzda bir politika izlenmiştir (Levels, 2013: 157) (Görsel 9).



Görsel 9. Times Square taşıt yolu üzerinde yeni bir oturma-dinlenme kalitesi

Bu çerçevede; Kevin Lynch, kent imgesi bileşenlerinden biri olarak yolları; sokaklar, yaya yolları, toplu taşıma alanları, kanallar ve demiryolları alanları olarak tanımlamıştır. Ek olarak, insanların hareket halindeyken kenti gözlemlediğini ve bu yollar üzerinde diğer çevresel öğeleri algılayabildiğini ve bütünle ilişkisini kurabildiğini öne sürmüştür (2011: 52). Diğer taraftan Jane Jacobs, kent sokaklarının araç taşımanın yanında pek çok amaca hizmet ettiğini, kaldırılmaların da yayaları taşımanın yanında pek çok amaca hizmet ettiğini ifade etmiştir. Bu kullanımların dolaşım ile ilişkili olduğunu ve kentlerin düzgün işlemesi için en az dolaşım kadar temel öneme sahip olduğunu belirtmiştir. Ayrıca, bir kentin sokakları ilginç ise, kentin de ilginç görüldüğünü vurgulamıştır (2017: 49).

Henri Lefebvre, kent hakkı çağrısı ile kentlilerin taleplerini dile getirmiş ve kentsel ortamın herkesin kendi yaşam biçimine doğru veya ihtiyaçlarına göre gelişebileceğini dile getirmiştir (2016: 175). Başarılı bir kentin, iletişim, bilgi ve değişim içinde tüm insanları dikkate alması ve kentsel yaşamın bir bütün olarak

toplumun çıkarlarını temsil etmesi gerektiğine dikkat çekmiştir (Dimmel, 2019: 24). Jan Gehl'e göre (2019) ise; araç trafiğindeki hızlı artışa çözüm bulmaya yönelik konulara fazla odaklanılırken, insan boyutu kent planlamada görmezden gelinmiştir. Kentleri kullanan insanların ihtiyaçlarının daha fazla ön plana alınması, geleceğin en önemli araçlarından biri olmalıdır.

Gehl, bunun yanı sıra, yeni bir planlama boyutunun insan ölçeğinde olması gerektiğine odaklanmıştır. Nitekim, ulaşım sisteminin büyük bölümü yaya, bisikletle ya da toplu taşıma araçlarıyla yani "yeşil hareketlilik" şeklinde gerçekleşebilirse yaşam dolu, güvenli, sürdürülebilir ve sağlıklı bir kentin de genel olarak güçleneceğini belirtmiştir. 2007 yılına ait New York Planı'nın baş hedefinin; Broadway, Manhattan'da genişletilmiş kaldırım ve yeni bir bisiklet yolu olduğunu ifade etmiştir (2019: 3, 7). Nitekim Manhattan'ın merkezindeki diyagonal aks trafiğe kapatılarak bisiklet izi ve yaya bulvarına dönüştürülmüş, eski taşıt izlerinin geçtiği alanlarda oturma-dinlenme olanakları yaratılmıştır. New York kentindeki uygulamaya benzer bir eğilim Los Angeles'da da görülmektedir. Kamusal ulaşım açısından başarılı bir sisteme sahip olan Los Angeles'da, yeni bir yön değişimi dikkate değer dinamikleri getirmiştir. Bu yön değişimi, geçmişteki otoban anlayışının, günümüzde bulvar olarak kentsel mekânı biçimlendirmesidir ve pek çok kentsel mekânda bulvar kültürü hissedilir bir rönesansı yaşatmaktadır. Her iki Amerikan kentinde uygulanan projelerin kent merkezine yönelik olduğu ve Avrupa kentsel mekânlarında ise, kent merkezinin kent dışı alandan daha az görev edindiği görülmektedir. Çünkü Avrupa kent merkezlerindeki yollarda, yıllarca yaya dostu tasarımlarla günümüze kadar önemli bir ilerleme kaydedilmiştir (Christ, 2013: 165) (Görsel 10).



Görsel 10. Otoyolda araç kuyruğu ve Ocean Bulvarı üzerinde mimar John Kaliski'nin tasarımına göre yeni düzenleme

Viyana örneğinde; kayıp mekânlar olarak büyük caddeler (akslar/arterler) boyunca yer alan mekânlarda gizli kalmış potansiyellerin yeniden keşfedilmesi, projelerin yeni kentsel hareketlilik biçimini kalıcı hale getirmesi ve sürdürülebilir olması hedeflenmiştir (Tschirk & Scheuven, 2013: 135) (Görsel 11).



Görsel 11. Viyana'da merkezi aks olarak planlanan ana arterler

Paris metropolünde; tramvay bir çözüm olarak ortaya konmakta, ana aksların yeniden şehirleşmesinde bir araç, kent merkezi dışındaki bulvarların şehirleşmesi için katalizör, farklı mekânsal gereksinimlerin birbirleriyle bağlantısı için bir kazanç olarak kabul edilmiştir (Bocquet, 2013: 127) (Görsel 12).



Görsel 12. Büyük bulvarlar Paris'in kent imajını biçimlendirirler

Londra kentinde; önemli ulaşım akslarının yenilenmesinde sadece fosil yakıt sonrası için çözüm yollarını aramanın ve kalitesi yüksek tasarımları uygulamanın yanı sıra, uygun planlama araçları ve süreci geliştirmenin gerekli olduğu vurgulanmıştır. 2013 yılına kadar Londra'da kent yönetiminin *Design for London* (Londra için tasarım) desteği ile şehirciliğe, ulaşım planlamasına ve kamusal alanların tasarımına entegre pek çok proje başarılmıştır. Londra'da sadece ana aksların yeniden düzenlenmesinde dar bir trafik koridoru değil, caddelere eklenen yerleşim alanlarını da kapsayan ve işlevsel bağlantıları güçlendiren projeler söz konusudur. Tüm yerleşim alanlarında kamusal alanların kalitesini veya yan merkezlerin gelişimini sağlayabilmek için "sinerji" esaslı çözümler getirilmiştir (Jessen, 2013: 151-155) (Görsel 13).

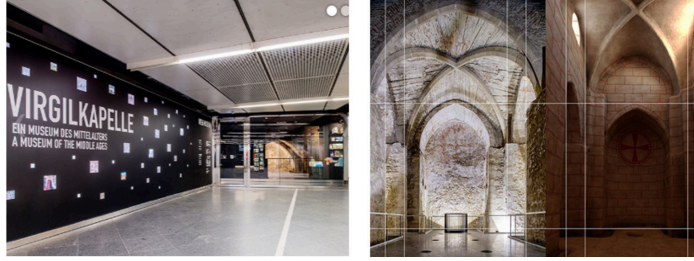


Görsel 13. Wood Street üzerinde geçici sinema ve yeni yaratılmış bir meydan

Viyana-Stephansplatz'da; 1973 yılında Viyana U1-metro hattının inşası sırasında, daha önce bilinmeyen, kutsal bir alan keşfedilmiştir. Viyana tarihi kent merkezindeki en önemli meydanlardan Stephansplatz'da Orta Çağ'dan kalma yeraltı Virgil Şapeli ve bir zamanlar üzerinde yer alan Maria Magdalene Şapeli'nin ana hatları, meydanın yer döşemesi üzerine işlenmiştir. Şapel önceleri, metro peronlarına inilen ara katta, sadece bir cam arkasından görülebilmekteydi (Schuh, 2015) (Görsel 14). Son yıllarda Stephansplatz meydanı altındaki Virgil Şapeli müze olarak halka açılmıştır (Kronberger, 2019) (Görsel 15).

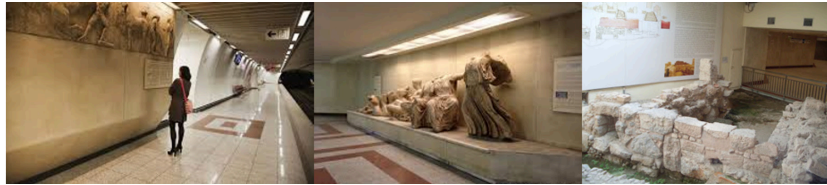


Görsel 14. Viyana-Stephansplatz Meydanı, metro girişi ve perona gidiş ara katında eski hali



Görsel 15. Yeraltında Virgil Şapeli müze girişi

Ayrıca Atina kentinin yer altında, metro tüneli açma sürecindeki kazılar sırasında 50'den fazla arkeologdan oluşan bir ekip tarafından çıkarılan arkeolojik buluntular ve tarihi eserlerin çoğu orijinal konumlarında korunmuş olup yerinde, peron ve metroya gidiş koridorları üzerinde sergilenmektedir (Görsel 16). Atina metro sistemi sadece kentin sıcağından ve karmaşasından kaçmak için temiz ve serin bir yer değil, aynı zamanda Atina'nın en büyük kamusal sanat galerisidir (King, t.y.).



Görsel 16. Atina'daki Akropolis metro istasyonunda halka açık sergilenen antik Yunan heykelleri tarihi kalıntıları

Söz konusu edilen örneklerde; ulaşım öğelerinin kent imajını zedelemeyen kentsel mekân ve yaşam ile bütünleşmesi söz konusudur. Bu bağlamda; ülkemizin bazı kentlerindeki tarihi kamusal mekânlarda metro iniş-çıkışları, havalandırma bacaları vb. ile ortaya çıkan olumsuz görüntülerin giderilmesi gereklidir. Dolayısıyla, kentsel gelişme politikaları ve arazi kullanım kararlarında, üst ölçekte ulaşımın yönlendirilmesi sağlanabilir. Bu yönlendirme, ara kademedede ise informal (resmi olmayan), esneklik avantajı sağlayacak bir "çerçeve plan" ile olmalıdır. Büyük ulaşım projelerinin ve semt ölçeğindeki uygulamaların kentsel doku ile uyumu bu ölçekte ortaya konur ve ağırlıklı detay çözümler üzerinde çalışılır. Yerel politika için ve kamu yararına uygun olan çalışmalar bu aşamada etkindir. Kaliteli bir kamusal mekân tasarımı, sadece kentte yaşayanlar için değil, ziyaretçiler bakımından da bir bütün olarak kentin çekiciliği ve imajı açısından belirleyicidir. O halde gerek yapılaşmış gerekse yapı grupları arasında kalan dış mekânların oluşturdukları çevrenin, sadece işlevsel açıdan değil, aynı zamanda psikolojik ve entelektüel gereksinimleri de karşılayan estetik nitelikler taşıması gerekmektedir. Bu çerçevede, tüm katılımcılar düşünme-tartışma platformunda buluşmalıdır. Bu aşama, tasarım bileşeni ağırlıklı olup görevin; sadece ulaşım mühendislerinin değil, mimar, kent plancısı, kentsel tasarımcı, sanat tarihçisi, peyzaj mimarları, endüstriyel tasarımcıları gibi mesleklerin konu alanına dâhildir, dolayısıyla farklı uzmanlık alanlarının iş birliğinin gerektiği tekrar vurgulanmalıdır.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Motorlu bireysel araç trafiğinin kentsel mekânlar üzerindeki etkisi 1970'li yıllara dayanır. Özel motorlu araçların artışı kentsel mekân ve ulaşım çatışmasını yaratmakta ve de sorunları arttırmaktadır. Ulaşım sistemlerinin uygulanmasında kent strüktürü ve görünümü sürekli değişmiş, ulaşım öğelerine ilişkin alan gereksinimi de doğrudan mekânı etkilemiştir. Artan motorlaşma, kentsel çevre, insan sağlığı ve yaşam kalitesi açısından; ekolojik dengenin bozulması, trafik alanlarının kentsel yapıda güçlü mekânsal ayırıcı etki yaratması ve güvenlik sorunları gibi olumsuz sonuçlar ortaya çıkarmıştır. Bu sorunlara çözüm amaçlı olarak yenilenebilir enerjilere doğru bir değişim-dönüşüm; kentsel yapı içinde güçlü bir ulaşım sistemine, dolayısıyla sürdürülebilir enerji ve yeni bir hareketlilik biçimine yöneltmektedir. Böyle bir yönelme, kamusal mekânın temel yapılanmasını gerektirmekte olup önemli ana ulaşım aksları ve meydanlar değişikliklerin merkezi noktasındadır. Uluslararası çerçevede; ana caddelerin yeniden kentleştirilmesine yönelik düşüncelerin ilerlemiş olduğu Avrupa ve ABD'deki bazı kentlerde, özellikle potansiyeller ve farklı çözüm yollarının aranması, şehirciliğe, ulaşım planlamasına ve kamusal alan tasarımına entegre pek çok projenin başarılı olması önemli tespitlerdir.

Diğer taraftan, ulaşım ile ilgili tesislere ait donatıların pek çoğu kentsel algı olanaklarına zarar verirler. Bu elemanların her biri kentsel mekâna yük getirir. "Ulaşım ve kent imajı" çerçevesinde; tarihsel geçmiş, kent dokusuna uyum, estetik gibi sınırlayıcıların dikkate alınmasına dayalı tasarım esastır. Kentin çeşitliliği yollarda en açık biçimde sergilenir, trafik bunların içinde pek çok işlevden sadece biridir. Kamusal mekânın kalitesi, kent imajının kalitesinin ölçüsüyle aynı derecededir ve ulaşım fonksiyonunun kalitesiyle birlikte onaylanır. Bu bağlamda, ulaşım mekânlarının tasarımında estetik bileşenler de dikkate alınmalı ve disiplinler arası bir yaklaşım gerektiğine tekrar dikkat çekilmelidir. Kentsel ulaşım mekânının, insanların farklı hareketlilik türlerine uygun olarak belli standartlara göre fiziksel biçimlenmesinin yanı sıra algısal bakımdan; kolay yönelme, kimliğin korunması, sosyal çeşitlilik, güvenli, ortamla özdeşleşme, canlı ve estetik gibi niteliklerin de sağlanması esastır.

Anders'in ifade ettiği gibi; şehir plancısı, kent tasarımcısı ve mimar sadece konstrüksiyon ve tasarım değil düşünce birliği oluşturmalıdır (1998: 161-162). Söz konusu mekânlardaki analiz çalışmaları ve çeşitliliğin tasarlanması, uygulamaya yönelik karar aşamasında; teknik kısımların yanı sıra disiplinler arası birlikteliği gerektirir, kullanıcılar ve yaşayanlar da etkin rol oynamalıdır. O halde, ilgili aktörler tarafından bütünlük düşünce ve eylem anahtar araçlardan biridir. Kamusal mekân türü olan yolların sürdürülebilir yaşam alanları olarak tasarlanmasına yönelik düşünme biçimini teşvik için vurgu yapılmalıdır. Dolayısıyla, dünya kentlerindeki deneyimlerden yararlanarak ülkemiz kentleri için yeniden bir değerlendirme yapılmalıdır. İncelenen Amerikan kentlerindeki uygulamalarda otomobillere göre planlanmış kent merkezindeki caddeler sürdürülebilir, çevre dostu ve insan odaklıdır. Avrupa kentlerinde ise merkezi alanlarda yaya ve bisiklet ağırlıklı ulaşım politikaları yıllardır esas alındığı için merkez dışı alanlardaki yollarda benzer çalışmalar devam ettirilmektedir. Türkiye'de de öncelikle merkezi alanlardaki motorlu araç girişlerini caydırıcı önlemler ile ilgili düzenlemeler tamamlandıktan sonra çevre yerleşimlerdeki yollar, sürdürülebilir yaklaşım ilkesiyle kentsel yaşam alanına katılmalıdır. Kentsel mekânın tamamlayıcısı olarak ulaşım sistemlerinin yaya alanlarını zorlamaması, sadece ulaşım amaçlı çözümler değil, farklı hareketlilik biçimlerinin alanı dengeli kullanımına, tasarım sürecinde kent dokusu, kimliği ve yaşamı ile uyum bütünlüğü ilkesini benimseyen kararların üretilmesine odaklanması gerekmektedir.

Araştırmacıların Katkı Oranı Beyanı

Çalışma tek yazarlıdır, yazar %100 oranında katkı sağlamıştır.

Çatışma Beyanı

Herhangi bir potansiyel çıkar çatışması bulunmamaktadır.

Etik Kurul Beyanı

Etik kurul onayı gerektiren bir çalışma değildir.

KAYNAKÇA

- Anders, G. (1998). *Stadt der öffentlichkeit*. Haag+Herchen.
- Ardıçoğlu, R. (2023). Kent içi ulaşımında bisiklet ağının oluşturulması: Elazığ örneği. *Kent Akademisi*, 16(1), 194-223.
- Bocquet, D. (2013). *Paris: Sanfter Städtebau für die Hauptverkehrsadern. Radialer Städtebau, Abschied von der autogerechten Stadtregion*. Dom.
- Calvino, I. (2021). *Görünmez kentler* (I. Saatçioğlu, Çev.). Yapı Kredi Yayınları.
- Christ, W. (2013). *Los Angeles: Boulevard Urbanism. Radialer Städtebau, Abschied von der autogerechten Stadtregion*. Dom.
- Dimmel, M. (2019). *Regulation-design-potenzial der öffentliche vorplatz des bahnhofs Wien Mitte eine sozialraumanalyse über urbane gerechtigkeit*. Universitaet Wien.
- Erdoğan, E. (2006). Çevre ve kent estetiği. *ZKÜ Bartın Orman Fakültesi Dergisi*, 8(9), 68-77.
- Gehl, J. (2019). *İnsan için kentler* (E. Erten, Çev.). Koç Üniversitesi Yayınları.
- Güner, K. (2003). *Demiryollarının gelişimi ve kentleşme olgusuna etkisi*. YTÜ.
- Hiksch, U. (2022). *Weiterplanung der A 100 ist klima-und verkehrspolitischer irrsinn*. NaturFreunde Berlin.
<https://www.naturfreunde-berlin.de/weiterplanung-100-klima-verkehrspolitischer-irrsinn> (22.04.2023).
- Hofmann, A., Polinna, C., Richter, J., Schlaack, J., Bodenschatz, H., Machleidt, H. (2013). *Hauptstrassen der grosstadt: Vom verkehrsraum zum stadtraum. Radialer städtebau, abschied von der autogerechten stadregion*. Dom.
- Jacobs, J. (2017). *Büyük Amerikan şehirlerinin ölümü* (B. Doğan, Çev.). Metis.
- Jessen, D. (2013). *Mobilisierung von city verges-eine methode zur reurbanisierung von high streets. Radialer städtebau, abschied von der autogerechten stadregion*. Dom.
- Kılınçaslan, T. (2012). *Kentsel ulaşım. Ulaşım sistemi-toplu taşıma-planlama-politikalar*. Ninova.
- King, A. (t.y.). *Canvassing Athens: Art on the underground and overground. This is Athens*.
<https://www.thisisathens.org/arts-entertainment/sightseeing/underground-art-athens> (24.04.2023).
- Kölz, G. (2005). *Stadtverkehr. Lehrbausteine städtebau-basiswissen für entwurf und planung*. Universität Stuttgart.
- Kölz, G. (2010). *Städtischer verkehr. Lehrbausteine städtebau-basiswissen für entwurf und planung*. Universität Stuttgart.
- Kronberger, M. (2019). *Vigilkapelle: Ein gegenort im unterirdischen Wien. Katholische Kirche*.
<https://www.erzdioezese-wien.at/site/nachrichtenmagazin/schwerpunkt/kirchekunst/derstephansdom/article/75584.html> (20.04.2023).
- Lefebvre, H. (2016). *Das recht auf stadt*. Edition Nautilus GmbH.
- Levels, A. (2013). *New York: Planung und umsetzung des sustainable streets strategic plan. Radialer städtebau, abschied von der autogerechten stadregion*. Dom.
- Lynch, K. (1998). *Das bild der stadt*. Vieweg&Sohn.
- Lynch, K. (2011). *Kent imgesi*. (İ. Başaran, Çev.). Türkiye İş Bankası Yayınları.
- Mattila, H. (2005). *Kentsel estetik: Kuramsal bakış açısı ve Finlandiya'daki kent planlamasının çağdaş örnekleri* (O. Çalışkan, Çev.). *Planlama*, 33, 86-91.
- Oppen, C. (2013). *Bundesalle. Radialer städtebau, abschied von der autogerechten stadregion*. Dom.
- Scholz, F. E. (2006). *Strategien für den öffentlichen raum*. Fachkommissionen stadtentwicklungsplanung und stadtplanung. Deutscher Städtetag.
- Schuh, K. (2015). *Stephansplatz: Die rätselhafte unterirdische Kapelle*. Die Presse.
<https://www.diepresse.com/4884925/stephansplatz-die-raetselhafte-unterirdische-kapelle> (20.04.2023).
- Sieverts, T. (2013). *Radialstrassen konstituieren stadregion. Radialer städtebau, abschied von der autogerechten stadregion*. Dom.

Steierwald, G., Künne, H. D., Vogt, W. (2005). *Stadtverkehrsplanung, grundlagen methoden, ziele*. Springer.

Tschirk, W., Scheuven, R. (2013). *Wien: Herausforderungen einer einfallstrasse. Radialer städtebau, abschied von der autogerechten stadregion*. Dom.

Görsel Kaynakçası

Görsel 1, 3-5: Kölz, G. (2005). *Stadtverkehr. Lehrbausteine städtebau-basiswissen für entwurf und planung*. Universität Stuttgart, s.153, 156.

Görsel 2: Kılınçaslan, T. (2012). *Kentsel ulaşım. Ulaşım sistemi-toplu taşıma-planlama-politikalar*. Ninova, s.17.

Görsel 6: Steierwald, G., Künne, H. D., Vogt W. (2005). *Stadtverkehrsplanung, grundlagen methoden, ziele*. Springer, s.433.

Görsel 7: Henard, E. (1972). *La costruzione della metropoli*. Marsilio.

Görsel 8: Oppen, C. (2013). *Bundesalle. Radialer städtebau, abschied von der autogerechten stadregion*. Dom.

Görsel 9: Levels, A. (2013). *New York: Planung und umsetzung des sustainable streets strategic plan. Radialer städtebau, abschied von der autogerechten stadregion*. Dom.

Görsel 10: Christ, W. (2013). *Los Angeles: Boulevard urbanism. Radialer städtebau, abschied von der autogerechten stadregion*. Dom, s.167, 175.

Görsel 11: Dutkowski, D. (2012). *Urbane transifformation die Triester Strasse im wandel*. TU Wien. <https://repositum.tuwien.at/bitstream/20.500.12708/13721/2/Dutkowski>. (12.04.2023).

Görsel 12: Bocquet, D. (2013). *Paris: Sanfter städtebau für die hauptverkehrsadern. Radialer städtebau, abschied von der autogerechten stadregion*. Dom.

Görsel 13: Jessen, D. (2013). *Mobilisierung von city verges-eine methode zur reurbanisierung von high streets. Radialer städtebau, abschied von der autogerechten stadregion*. Dom.

Görsel 14-15: Yazar Arşivinden (28.04.2019).

Görsel 16: Yazar Arşivinden (12.07.2013).