

T.C.
İSTANBUL KÜLTÜR ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

KENTSEL ARAYÜZ OLARAK ZEMİN KAT: FİKİRTEPE'DE ZEMİN
KATLARA DAİR BİR İNCELEME

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Cansu TUPUŞ HELVACIOĞLU

2100000957

ANABİLİM DALI:MİMARLIK
PROGRAM KENTSEL TASARIM

TEZ DANIŞMANI: Dr. Öğr. Üyesi Zeynep Ayşe GÖKŞİN

MAYIS 2025

T.C.
İSTANBUL KÜLTÜR ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

KENTSEL ARAYÜZ OLARAK ZEMİN KAT: FİKİRTEPE'DE ZEMİN
KATLARA DAİR BİR İNCELEME

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Cansu TUPUŞ HELVACIOĞLU

2100000957

ANABİLİM DALI:MİMARLIK

PROGRAM KENTSEL TASARIM

TEZ DANIŞMANI : Dr. Öğr. Üyesi Zeynep Ayşe GÖKŞİN

JÜRİ ÜYELERİ: Prf. Dr. Evrim ÖZKAN

Doç. Dr. Feride Pınar ARABACIOĞLU

MAYIS 2025

ÖNSÖZ

Bu tezin hayat bulmasında en büyük paya sahip tez danışmanım Dr. Öğr. Üyesi Zeynep Ayşe Gökşin'e, her zaman yanımda olan ve eğitim hayatımda da beni destekleyen başta eşim olmak üzere sevdiklerime de teşekkürü bir borç bilirim.

Cansu TUPUŞ HELVACIOĞLU
MAYIS 2025



İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	i
TABLO LİSTESİ	iii
ŞEKİL LİSTESİ.....	iiiv
ÖZET.....	vii
ABSTRACT	viii
1. GİRİŞ.....	1
1.1. Çalışmanın Amacı	3
1.2. Çalışmanın Yöntemi.....	3
1.3. Çalışmanın Kapsamı ve İçeriği	7
2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE.....	8
2.1. Kentsel Arayüz	8
2.2. Kentsel Arayüz olarak Zemin Kat.....	15
2.2.1. Tanım ve Özellikler	15
2.2.2. Kentsel Tasarımda Zemin Katlara Yönelik Yaklaşımlar	20
2.3. Bölüm Sonu	25
3. FİKİRTEPE'DE ZEMİN KATLAR.....	37
3.1. Çalışma Alanının Tanıtımı	37
3.2. Fikirtepe'de Zemin Katların İncelenmesi	43
3.2.1. Ada 1.....	43
3.2.2. Ada 2.....	58
3.2.3. Ada 3.....	73
3.3. Bölüm Sonu: Analiz Bulgularının Tartışılması	83
4. SONUÇ	87
KAYNAKÇA	90
EKLER.....	94

TABLO LİSTESİ

Tablo 2. 1 : Zemin Katlara Yönelik İdeal Kriterler (yazar tarafından hazırlanmıştır, 2024).	33
Tablo 2. 2 : Zemin kat tasarımları için kabul edilen ideal kriterleri etkileyen özellikler (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025).....	36
Tablo 3. 1: Ada 1 zemin kat cephelerinin ideal kriterlere göre analizi. (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025).....	57
Tablo 3. 2 : Ada 2 zemin kat cephelerinin ideal kriterlere göre analizi. (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025).....	72
Tablo 3. 3 : Ada 3 zemin kat cephelerinin ideal kriterlere göre analizi. (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025).....	82
Tablo 3. 4 : Ada 1,2 ve 3 zemin kat cepheleri için yapılan analizler ve kullanıcı yoğunluğu grafiklerinin karşılaştırması (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025).....	86

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2. 1:Kentsel arayüzün şematik anlatımı (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2024).	9
Şekil 2. 2:Kentsel Yapıda Özel ve Ortak mekanlar (Erdönmez, 2005, Yazar tarafından tekrar düzenlenmiştir, 2025)	12
Şekil 2. 3:Fiziksel Çevrenin Niteliği (Gehl, 2011, Yazar tarafından tekrar düzenlenmiştir, 2025)	12
Şekil 2. 4 : Konut bölgelerinde “özel - yarı özel - yarı kamusal - kamusal” olmak üzere hiyerarşik biçimde organize edilmiş mekân örüntüsü (Newman, 1972 aktaran, Sınmaz, 2018).....	14
Şekil 2. 5: Geçişin sağlandığı hibrit bölgeyi yarı kamusal alan olarak değerlendirebiliriz (Karssenber, Laven, Glaser ve Hoff, 2016).	16
Şekil 2. 6 : Yatay ve Düşey Kentsel Arayüzler (NYC, 2013)	17
Şekil 2. 7 : İnsan Ölçeğinin Görüş Açılımları (NYC, 2013, sy:33).....	18
Şekil 2. 8 : İnsan Ölçeğinin zemin kat deneyimi (NYC, 2013, sy:33)	18
Şekil 2. 9 : Zemin kat işlevinin dış mekana etkisi (Kickert ve Karssenber, 2023) (Yazar tarafından türkçe olarak düzenlenmiştir, 2025).	28
Şekil 2. 10 :İç ve dış mekan arasındaki etkileşimler (Lopez, Gehl, 2006) .(a ile b fiziksel etkileşimi, c ile f görsel geçirgenliğe değinmiştir.)(Yazar tarafından Türkçe olarak düzenlenmiştir, 2025)	32
Şekil 3. 1 :Fikirtepe'nin konumu (yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025).	37
Şekil 3. 2 :Fikirtepe dönüşüm öncesi genel görünüm (Z. Ayşe Gökşin arşivi, 2008).....	38
Şekil 3. 3 :Fikirtepe'de yerleşim izlerinin yıllara göre değişimi. (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025).	38
Şekil 3. 4 :Fikirtepe yerleşim bölgesindeki yapıların kat adetleri (Kadıköy belediyesi,2017)39	
Şekil 3. 5 :Fikirtepe dönüşümü (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025)	40
Şekil 3. 6 :Eski ve yeni yerleşimin karşılaştırılması.(yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025) ...	41
Şekil 3. 7 :Çevre, Şehircilik ve iklim Değişikliği Bakanlığı, TOKİ (Toplu Konut İdaresi) ve Emlak Konut işbirliğiyle uygulanan proje (URL 5)	42
Şekil 3. 8 :17. Etap proje render görüntüsü, (URL 5).....	42
Şekil 3. 9 :Seçilen yapı adalarının vaziyet planındaki yeri (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)	43
Şekil 3. 10 :Ada 1'in krokisi (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025).....	44
Şekil 3. 11 :Ada 1'deki Cephe 1'in konumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)	44
Şekil 3. 12 :Optimist Residence Cephe 1 (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025).....	45
Şekil 3. 13 :Ada 1'deki cephe 2'in konumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025).....	46

Şekil 3. 14 :Optimist Residence Cephe 2 (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025).....	46
Şekil 3. 15 :Cephe 2'den Cephe 3'e, aynı zamanda tam tersi de geçişi sağlayan iç avlu.....	47
Şekil 3. 16 :Ada 1'deki Cephe 3'in konumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)	48
Şekil 3. 17 :Optimist Residence Cephe 3 (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025).....	49
Şekil 3. 18 :Optimist Residence cephe 3 avluya giriş merdivenleri (a) ve avlu içi (b) (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025).....	50
Şekil 3. 19 :Ada 1'deki Cephe 4'ün konumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)	51
Şekil 3. 20 :Cephe 4 merdivenler (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025).....	51
Şekil 3. 21 :Ada 1'deki cephe 5'in konumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025).....	52
Şekil 3. 22 :Ada 1'deki Cephe 6'nın konumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)	53
Şekil 3. 23 :Cephe 6 (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025)	54
Şekil 3. 24 :Ada 1'deki Cephe 7'nin konumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)	54
Şekil 3. 25 :Evin Park projesi cephe 7, yoldan görünüş (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025)	55
Şekil 3. 26 :Ada 1'deki Cephe 8'in konumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)	56
Şekil 3. 27 :Evin Park projesi Cephe 8, yoldan görünüş (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025)	56
Şekil 3. 28 :Ada 1 Cephelerinin kullanıcı yoğunluğu analizinin karşılaştırması.(Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025).....	57
Şekil 3. 29 :Ada 2'in krokisi (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025).....	58
Şekil 3. 30 :Ada 2'deki Cephe 1'in konumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025).....	59
Şekil 3. 31 :Zemin kat önündeki kot farkının merdivenler ile düzenlenmesi (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025)	60
Şekil 3. 32 :Ada 2, Cephe 4'ten gelen kaldırımın Cephe 1'de kesintiye uğrayarak araba parkı olarak kullanımı (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025).....	60
Şekil 3. 33 : "V" şeklinde avlu içerisine çeken zemin kat tasarımı proje renderı (URL 7) ..	61
Şekil 3. 34 :Ada 2, Cephe 1, avlu içi sabit kent mobilyası (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025).....	61
Şekil 3. 35 : İkinci zemin kata çıkan yürüyen merdivenler ve Cephe 2'ye çıkan yol (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025).....	62
Şekil 3. 36 :İkinci kat zemin katı görünüşü (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025).....	63
Şekil 3. 37 :Ada 2'deki Cephe 2'in konumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)	64
Şekil 3. 38 :Park ile sokak arasındaki çit. (Yazar tarafından çekilmiştir,2025)	65
Şekil 3. 39 :Ada 2, Cephe 2 zemin katı (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025).....	65
Şekil 3. 40 : Cephe 2 grafiksel anlatımı.....	66

Şekil 3. 41 :Ada 2, Cephe 2, sağlık birimi için ayrılan alanın yoldan görünüş (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025).....	67
Şekil 3. 42 :Ada 2'deki Cephe 3'ün konumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025).....	67
Şekil 3. 43 :Ada 2, Cephe 3, yoldan görünüş (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025).....	68
Şekil 3. 44 :Ada 2'deki Cephe 4'ün konumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)	69
Şekil 3. 45 :Ada 2, Cephe 4, görünüş (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025).....	70
Şekil 3. 46 :Ada 2 Cephe 4'e giden en kısa yaya yolu grafiği (Yazara tarafından hazırlanmıştır, 2025).....	71
Şekil 3. 47 : Ada 2 Cephelerinin kullanıcı yoğunluğu analizinin karşılaştırması.(Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025).....	73
Şekil 3. 48 :Kiptaş'ın Torkam Vartaş 1 projesi, (URL 8).....	74
Şekil 3. 49 :Ada 3'ün krokisi (Yazar tarafından hazırlanmıştır,2025).....	75
Şekil 3. 50 :Ada 3'teki Cephe 1'in konumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025).....	75
Şekil 3. 51 :Ada 3 Cephe 1 görünüşü (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025).....	76
Şekil 3. 52 :Yapımı devam eden sosyal donatı alanı (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025)...	77
Şekil 3. 53 :Ada 3 Cephe 1 kullanıcı davranışı (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025).....	78
Şekil 3. 54 :Ada 3'teki Cephe 2'nin konumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025).....	78
Şekil 3. 55 :Ada 3 Cephe 2 görünüşü (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025).....	79
Şekil 3. 56 :Ada 3'teki Cephe 3'ün konumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025).....	80
Şekil 3. 57 :Ada 3 Cephe 3 görünüşü (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025).....	80
Şekil 3. 58 :Ada 3'teki cephe 3'ün konumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025).....	81
Şekil 3. 59 :Ada 3 Cephe 4'e bitişik otopark girişi görünüşü (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025).....	81
Şekil 3. 60 : Ada 3 Cephelerinin kullanıcı yoğunluğu analizinin karşılaştırması.(Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025).....	83

Enstitü : Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
Anabilim Dalı : Mimarlık
Programı :Kentsel Tasarım
Tez Danışmanı : Dr. Öğr. Üyesi Zeynep Ayşe GÖKŞİN
Tez Türü ve Tarihi : Yüksek Lisans –Mayıs 2025

ÖZET

KENTSEL ARAYÜZ OLARAK ZEMİN KAT: FİKİRTEPE'DE ZEMİN KATLARA DAİR BİR İNCELEME

Cansu Tupaş Helvacıoğlu

Bu çalışma, yaya deneyimlerinde önemli role sahip, kentsel arayüz bağlamında zemin kat kullanımlarını ve tasarımlarını ve zemin katın uzantısı olan kaldırımları, Fikirtepe'deki seçilen adalar üzerinde incelemeyi konu almaktadır. Çalışmanın amacı, günümüz metropol şehirlerinde, hayata geçirilen yeni yerleşimlerinde bir kentsel arayüz olarak zemin katların tasarımlarının ve işlevlerinin sokak yaşamı üzerindeki etkilerinin incelenmesidir.

Zemin katlar, insanların şehir ile etkileşimini sağlayan kentsel arayüzlerdir. Zemin katlar doğru işlevi barındırdığında, kentle iletişim kurduğunda, şeffaf ve geçirgen bir yapıya sahip olduklarında, şehirde güven inşa ettiklerinde kentsel canlılık elde edilebilmektedir. Kullanıcılar, kendilerini güvende hissettikleri, ait olduklarına inandıkları, yürünebilir, canlı, sokakları kullanmak istemektedirler.

Yoğun nüfus, araç odaklı tasarımlar, kendi içine dönük yeni yapılar, kentin kentliyle iletişimini zayıflatmaktadır.

Çalışmada ilk olarak kentsel arayüz olarak zemin kata değinen çalışmalar incelenmiştir. Yapılan literatür araştırması sonucu zemin katların tasarım ve kullanımına yönelik ideal kabul edilen kriterlerin tablosu oluşturulmuştur. Literatür araştırmaları ile ideal kabul edilerek oluşturulan kriterler tablosundan yola çıkılarak, Fikirtepe'deki yeni yapıların zemin kat tasarım ve kullanımının kent yaşamının üzerindeki etkisini değerlendirmek üzere gözlem kartları hazırlanmıştır. Gözlem kartları, seçilen yapı adaları ve adalardaki yapıların zemin kat cepheleri için, farklı gün ve saatlerde doldurulmuştur. Adalardaki yapılar ve yapıların cepheleri için doldurulan gözlem kartlarının karşılaştırmasının yapıldığı tablo ile analiz çalışmalarındaki sonuçlar değerlendirilmiştir.

Analiz sonuçlarına göre, yeni yapılan yapıların zemin katlarının sokak ile iletişimlerinin zayıfladığı tespit edilmiştir.

Anahtar kelimeler: Zemin kat, Kentsel arayüz, Fikirtepe

Institute : Institute of Graduate Studies
Department : Architecture
Programme :Urban Design
Supervisor : Asst. Prof. Dr. Zeynep Ayşe GÖKŞİN
Degree Awarded and Date : Master’s Degree –May 2025

ABSTRACT

THE GROUND FLOOR AS AN URBAN INTERFACE: A STUDY ON GROUND FLOORS IN FİKİRTEPE

Cansu Tupuş Helvacioğlu

This study examines ground floor uses and designs in the context of urban interface, which have an important role in pedestrian experiences, and sidewalks, which are extensions of the ground floor, on selected islands in Fikirtepe. The aim of the study is to examine the effects of the designs and functions of ground floors on street life as an urban interface in new settlements in today's metropolitan cities.

Ground floors are urban interfaces that enable people to interact with the city. Urban vitality can be achieved when ground floors have the right function, communicate with the city, have a transparent and permeable structure, and build trust in the city. Users want to use walkable, vibrant streets where they feel safe, where they believe they belong.

Dense population, car-oriented designs, new buildings that turn inward, weaken the city's communication with the urban population.

In the study, first of all, the studies addressing the ground floor as an urban interface were examined. As a result of the literature research, a table of criteria that are considered ideal for the design and use of ground floors was created. Based on the table of criteria that are considered ideal, observation cards were prepared to evaluate the impact of the ground floor design and use of new buildings in Fikirtepe on urban life. The observation cards were filled in on different days and at different times for the selected building islands and the ground floor facades of the buildings on the islands. The results of the analysis were evaluated with a table comparing the observation cards filled in for the buildings on the islands and the facades of the buildings.

According to the results of the analysis, it has been determined that the ground floors of the new buildings have weakened their communication with the street.

Keywords: Ground floor, Urban interface, Fikirtepe

1. GİRİŞ

Kentler sadece işlevsel çevrelerden değil, aynı zamanda yaşamın deneyimlendiği mekanlardan oluşmaktadır (Karssenber, et. al. 2016). Meydanlar, parklar, teraslar insanların fikir alışverişinde bulunduğu alanlardır. Sıradan bir günde, sıradan bir sokakta, zorunlu, sosyal ve isteğe bağlı aktiviteler gerçekleşmektedir. Kamusal alanda gerçekleşen bu aktiviteler birtakım koşullardan etkilenmektedirler. Fiziksel çevre bu koşullardan biridir (Gehl, 2011). Kamusal mekânın bir parçası olan kaldırımlar, zemin katların bir uzantısı olarak, kişisel etkileşime, görmek, görünmek için sosyal mekanlara, buluşmalara olanak sağlayan platformlar olarak değerlendirilebilmektedir.

Sosyal, ticaret, kültürel ve politik etkileşimler için fırsat sunan sokaklarda ve kaldırımlarda, insanlar binalar ile yakın temasta bulunarak; binalara bakma, yanından dik veya paralel yürüme, dokunma, yanlarında oturma veya ayakta bekleme, içeri girme-çıkma ve benzeri etkileşimlerde bulunmaktadır. Sokak ile kenarı olan bina cephesinin zemin katı arasında bağlantı olduğunda, iç ve dış mekan arasındaki sınır bulanıklaşarak iç mekan etkinlikleri dış mekana uzanmakta ve doğrudan binanın önünde farklı etkinlikler gerçekleşmektedir. Bu durum, faaliyetlerin, mülkiyet sınırlarının ötesine geçmesine sebep olmaktadır.

Kentsel arayüzler birden fazla durumun kesişmesiyle meydana gelmektedirler. Özsel (2009), kentsel çevre ve binalar arasındaki, düzlemsel yüzeyleri ve hacimsel alanları kentsel arayüzler olarak tanımlamaktadır. Bu bağlamda iç-dış, sokak-bina, kamusal alan-özel alan gibi mekân ve durumların kesişiminde bulunan zemin katlar kentsel arayüz olarak tanımlanabilmektedir.

Başarılı zemin katlar insanları bölgeye çekerek işlevsel bir kent ortamı yaratmaktadır. İnsanlar buralarda buluşmakta, birlikte vakit geçirmekte, eğlenmekte ve daha pek çok aktivite gerçekleştirmektedirler. Karssenber ve Laven (2016) zemin katların fiziksel olarak binaların ortalama %10'unu oluşturduğunu ancak binanın çevre deneyimine ve kent ortamının oluşumuna katkılarının %90 civarında

olduğunu saptamıştır. Projelendirme aşamasında, zemin katlar bir sokağın ya da bir caddenin bir parçası olarak değil, binanın bir parçası olarak değerlendirilmekte ve ikincil önceliğe sahip olmaktadır.

Yeni projelerde, bir kent parçası planlanırken sokaklar, kamusal alanlar ve zemin kat bina cepheleri arasındaki karşılıklı etkileşim ve çok işlevlilik genellikle göz ardı edilmekte veya ihmal edilmektedir. Projelerin hayata geçmesinde öncelik, binaların üst katlarının işlevinin ne olacağıdır. Zemin katlar sonrası için bir artı değerdir ancak yatırım için kırılma noktası değildir. Mimarlar ise ağırlıklı olarak sadece binayı tasarlamaya odaklanmaktadır. Oysa yakındaki veya bitişiğindeki kamusal alanın varlığı, kent deneyimi için bina cephesinin tasarımından daha önemli olmaktadır (Karssenberg ve Laven 2016).

Geleneksel olarak şehrin kamusal alanlarının önemli bir parçası olan sokaklar ve kaldırımlar bağlamında Gehl (2011); zemin katlardaki “yakın karşılaşma” etkileşimlerinin veya sosyal aktivitelerin birçok yeni kentsel alanda kaybolmaya başladığını iddia etmektedir. Dünyada ve Türkiye’de yeni yerleşimlerde binaların sokak ile birleşimlerinin sınırları çizildiğinde, giderek büyüdükleri, yaya geçirgenliğini ve bina-sokak yaşamı arasındaki bağlantıyı zorlaştırdıkları görülmektedir. Araç odaklı yapılaşma, modernizm ve büyük ölçekli kentsel işlevlere öncelik veren politikalar, geri dönüşü imkânsız kentsel alanlar yaratmaktadır (Kickert ve Karssenberg, 2023).

Zemin katların tasarımları ve kullanımları, yapının bulunduğu coğrafi konum, iklim koşulları, kent içindeki yerleşim ve çevresel ilişkiler gibi pek çok faktörle değişikliğe uğramaktadır. Yüksek yapı yoğunlukları ile tasarlanan alanlar mevcut durumdaki ölçeği büyütürken zemin kat-sokak ilişkisini değiştirmektedir.

Bu bağlamda çalışma, Fikirtepe’de, kentsel yaşamı etkileyen bir kentsel arayüz olarak zemin katların yeni projelerdeki tasarımları ve kullanımlarının incelenmesine odaklanmaktadır.

1.1. Çalışmanın Amacı

Çalışmada zemin katlar bir kentsel arayüz olarak ele alınarak günümüz metropol kentlerinde, yeni yerleşimlerde zemin katların tasarımlarının, işlevlerinin ve sokak ile

ilişkilerin incelenmesi amaçlanmaktadır. Bu incelemenin bulguları zemin katların tasarım ve işlevlerinin kamusal yaşama etkisi bağlamında değerlendirilecektir. Çalışma alanı olarak Fikirtepe seçilmiştir.

Bu amaca yönelik araştırma soruları aşağıdaki şekilde belirlenmiştir:

- Kentsel arayüz nedir?
- Kentsel arayüz olarak zemin katlar neden önemlidir?
 - Bina ve kamusal alan ilişkisi neden ve nasıl değişmiştir?
- Kentsel tasarımda zemin kat tasarımlarına ve kullanımına ilişkin tartışmalar nelerdir?
 - İdeal zemin kat tasarımlarına ilişkin kriterler nelerdir?
- Fikirtepe’de yeni projelerde zemin kat-sokak ilişkisi ideal kriterlere göre değerlendirildiğinde ne düzeydedir?

Araştırmanın sonucunda yapılan tespitlerin projelerde uygulanarak hayata geçirilmesi ile zemin katlarda doğru biçim, işlev ve bağlantı ile kritik bir cephe kütlesi oluşturulabilir ve daha güvenli, dikkat çekici, yaşanabilir kentler meydana getirilmesine katkı yapılabilir.

1.2. Çalışmanın Yöntemi

Çalışmada, literatür taraması, doküman analizi ve alan araştırması yöntemleri kullanılmıştır. Kentsel arayüz kavramı, kentsel arayüz olarak zemin katlar ve kentsel tasarımda zemin katlara yönelik yaklaşımlar konularında kapsamlı bir literatür taraması yapılmıştır. Belirlenen kaynaklar doküman analizi yöntemiyle incelenmiş ve zemin katların tasarım ve kullanımına yönelik ideal kriterler belirlenmiştir.

Daha sonra belirlenen ideal kriterler kullanılarak Fikirtepe’de bir alan araştırması yapılmıştır. Alan araştırması alandan seçilen üç ada özelinde yürütülmüştür. Üç ada seçilirken öncelikle yapı adasındaki projenin yapımının tamamlanmış olmasına dikkat edilmiştir. Yapı adalarının seçiminde dikkate alınan diğer kriterler şunlardır:

- karma kullanımlı projeler olması,
- konutlarda yaşamın başlamış olması,
- ticaret birimlerin kullanılıyor olması,

- ada içindeki topografyanın farklı durumları temsil etmesi (eğimin fazla olması, eğimin az olması, eğim olmaması)

Alan araştırması sürecinde veriler yerinde gözlem ve mekânsal analiz ile toplanmıştır. Toplanan veriler doküman analizi sonucunda oluşturulan ideal kriterler tablosu temel alınarak değerlendirilmiştir.

Alan araştırması notlarının kaydedilmesi için gözlem kartları oluşturulmuştur (Tablo 1.1 ve Tablo 1.2). Gözlem kartları literatür taraması ve doküman analizi sonunda ortaya konan ideal kriterler tablosu temel alınarak düzenlenmiştir. Seçilen adalarda bulunan yapıların her bir cephesi için tek tek hazırlanarak, alandan çekilen fotoğraf ve videolarla desteklenmiştir. Kullanıcı davranışlarına ilişkin notlar, kullanıcıların hangi cepheyi, ne amaçla ve nasıl kullandığı ile kullanıcı yoğunluğu bilgilerini içermektedir (Tablo 1.3).

Tablo 1. 1:Seçilen yapı adası için hazırlanan gözlem kartı örneği (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

GÖZLEM KARTI			
Gözlem Tarihi:			
Ada Bilgisi			
SEÇİLEN YAPI ADASI			
Yapı adası Konumu			
Yapı adası Uzunluğu			Hali Hazır Harita
Yapı Adasındaki Yapı Sayısı			Hali Hazır Harita
Toplu Taşıma	() var	() yok	Gözlem /Fotoğraf
Tanımsız Boşluk	() var	() yok	Gözlem /Fotoğraf
Otopark	() var	() yok	Gözlem /Fotoğraf
Boş duvar	() var	() yok	Gözlem /Fotoğraf
Yıkılmış Yapılar	() var	() yok	Gözlem /Fotoğraf
Yapı adasındaki Giriş Sayısı			Gözlem /Fotoğraf
Yapı adasındaki aktif tacari sayısı			Gözlem /Fotoğraf
Yapı adasındaki farklı foksiyon sayısı			Gözlem /Fotoğraf
			GÖRÜNTÜ

Tablo 1. 2 :Seçilen yapı adasındaki yapıların cepheleri için hazırlanan gözlem kartı örneği (yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

GÖZLEM KARTI					
Gözlem Tarihi:					
Gözlem Saati:					
Ada bilgisi					
Cephe Bilgisi					
Yapı Adasındaki konumu					
GENEL TASARIM ÖZELLİKLERİ					
Zemin Kat fonksiyon sayısı			Gözlem /Fotoğraf	GÖRÜNTÜ	
Zemin Kat cephe uzunluğu			Hali Hazır		
Zemin kat Cephe Eklentileri	() Niş () Reklam panosu () İşiklandırma	() Gölgelek () Rüzgarlık	Gözlem /Fotoğraf		
Zemin Kat Mimari Fiziksel Özelliği	() Geçişe izin veren Şeffaf cam () Açık kapılar	() Ritim () Geçişe izin vermeyen Şeffaf cam	Gözlem /Fotoğraf		
Zemin Katın Caddeden Geri çekilmesi	() Var var ()	() Yok yok ()	Gözlem /Fotoğraf		
Yönlendirme Tabelaları			Gözlem /Fotoğraf		
Kaldırım Zemin malzemesi	Sürekli ()	Süresiz	Gözlem /Fotoğraf		
DUYUSAL DENEYİMLERE ETKİ EDEN ÖZELLİKLERİ					
Gürültü Seviyesi	() Sessiz	() Orta	() Gürültülü		Gözlem
Rüzgar	() İyi	() Orta	() Zayıf		Gözlem
Koku	() Rahatsız Edici	() Yok	() Hoş	Gözlem	
Cephe Rengi	() tek renk	() iki renk	() ikiden fazla	Gözlem /Fotoğraf	
ZEMİN KATIN KAMUSAL MEKAN İLE İLİŞKİSİ					
Sokak ile Görsel Bağlantı	() Az	() Orta	() Çok	Gözlem	
Giriş Kapısı	() Belirgin	() Belirsiz		Gözlem /Fotoğraf	
Sabit ve Hareketli Oturma Alanları	var ()	yok ()		Hali Hazır	
Yeşil Alan veya Oturma Alanı Bağlantısı	() Var	() Yok		Gözlem /Fotoğraf	
Otopark	() Var	() Yok		Gözlem /Fotoğraf	
Kaldırım genişliği	() <3 metre	() 3-5 metre	() >5 metre	Gözlem /Fotoğraf	
Çıkmaz Sokakta	() evet	() hayır		Gözlem /Fotoğraf	
Cephedeki Kot Farkı	() var	() yok		Gözlem /Fotoğraf	
	kaç metre			Hali Hazır	
Merdiven	() var	() yok		Gözlem /Fotoğraf	
	Varsa, basamak sayısı			GÖRÜNTÜ	

Tablo 1. 3 :Seçilen yapı adasındaki kullanıcı deneyimi için hazırlanan gözlem kartı örneği (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025).

GÖZLEM KARTI				
Gözlem Tarihi:				
Gözlem Saati:				
Ada bilgisi				
Cephe Bilgisi				
Yapı Adasındaki konumu				
KULLANICI DAVRANIŞLARI				
Dakikada Ortalama Kişi sayısı				Gözlem /Fotoğraf
Kullanım Türü	() Alış-Veriş () Geçiş () Yeme-içme	() Oturma () Bekleme () Sosyalleşme	() Bakma () Diğer	Gözlem /Fotoğraf
Notlar:				
GÖRÜNTÜ				

Seçilen yapı adalarında yapılan yerinde gözlem tarihleri Şekil 1.1’de verilmektedir. Ada 1 için; 05.01.2025 Pazar günü saat 12:40, 07.01.2025 Salı günü saat 12:20 ve 12.03.2025 Çarşamba günü saat 15:00, Ada 2 için; 07.01.2025 Salı günü saat 14:00 ve 12.03.2025 Çarşamba günü saat 16:00 ve 06.04.2025 Pazar günü saat 13.50, Ada 3 için; 25.03.2025 Salı günü saat 16:30, 06.04.2025 Pazar günü saat 13:00, saat ve tarihlerinde, yağmurun olmadığı hava koşullarında yerinde gözlem yapılmıştır. Zemin kat cephelerinin önünden geçerken duran, duraksayan, cepheye yönelen kullanıcılar, kullanıcıların hangi faaliyetleri gerçekleştirdikleri, kaldırım alanlarının kullanımı, kullanıcı sayısı gibi bilgiler gözlem kartlarına işlenmiştir.

		HAFTASONU		HAFTAİÇİ		
		5.01.2025	6.04.2025	7.01.2025	12.03.2025	25.03.2025
		PAZAR	PAZAR	SALI	ÇARŞAMBA	SALI
ADA 1	saat	12:40		12:20	15:00	
ADA 2	saat		13:50	14:00	16:00	
ADA 3	saat		13:00			16:30

Şekil 1.1:Adaların gözlem gün ve saatleri

Her ada için gözlem kartlarındaki bilgilerden yola çıkılarak zemin kat cephelerinin değerlendirildiği tablolar oluşturulmuştur.

Adalardaki yapıların cepheleri için hazırlanan gözlem kartı üç bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde cephenin genel tasarım özellikleri, ikinci bölümde cephenin duysal deneyimlere etki eden özellikleri, üçüncü bölümde zemin katın kamusal mekân ile ilişkisi kaydedilmiştir.

Genel tasarım özellikleri ve zemin katın kamusal mekân ile ilişkisi, zemin kat cephesinin ve devamı olan kaldırımın fiziksel tasarım özelliklerini incelemektedir. İkinci bölüm olan duysal deneyimler değerlendirilirken, analizi yapan araştırmacının analiz esnasındaki duysal deneyimlerinden yararlanılmıştır. Kullanıcı davranışı gözlem kartlarındaki kişi sayıları analizleri grafik haline getirilerek, adadaki cephelerin kullanıcı yoğunluğu karşılaştırılmıştır.

Alan araştırmasının sonunda, her ada için yapılan tablolar ve grafikler birleştirilerek adalar arasında karşılaştırma yapılmış, adalardaki hangi cephelerin daha fazla kullanıldığı, fazla kullanılan bu cephelerin, belirlenen ideal kriterlerin ne kadarına sahip olduğu tespit edilmiştir.

1.3. Çalışmanın Kapsamı ve İçeriği

Bu tez, kentsel arayüz kavramı, kentsel arayüz olarak zemin katlar ve kentsel tasarımda zemin katlara yönelik yaklaşımlar konularında oluşturulan bir kavramsal çerçeveyi ve sözü edilen kavramsal çerçeveye dayanarak hazırlanan, zemin katların tasarlanması ve kullanılmasına yönelik bir ideal kriterler tablosunu içermektedir. Tablo oluşturulurken özellikle Jan Gehl'in insan ölçeği ve kamusal yaşam, Kevin Lynch'in mekânsal algı ve kent belleği, Jane Jacobs'ın canlı sokak ve mahalle yaşamı, Gordon Cullen'in kent deneyimi, William H. Whyte'ın kullanıcı davranışları ve Allan Jacobs'un sokak tasarımı üzerine yaptığı çalışmalar dikkate alınmıştır.

Belirlenen ideal kriterler, yeni yapılarda zemin kat-sokak ilişkisini incelemek üzere Fikirtepe'de yapılan bir alan araştırmasında kullanılmıştır. Tezin konusu yeni ve yüksek yoğunluklu projelerde zemin kat-sokak ilişkisinin irdelenmesi olmakla beraber sözü edilen yeni yapılaşmanın oluşma süreci ve koşulları araştırma kapsamına dahil edilmemiştir. Bu bağlamda Fikirtepe'de yapılan alan araştırmasında alanda yaşanan kentsel dönüşüm sürecinin irdelenmesi tezin kapsamı dışında bırakılmıştır.

2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

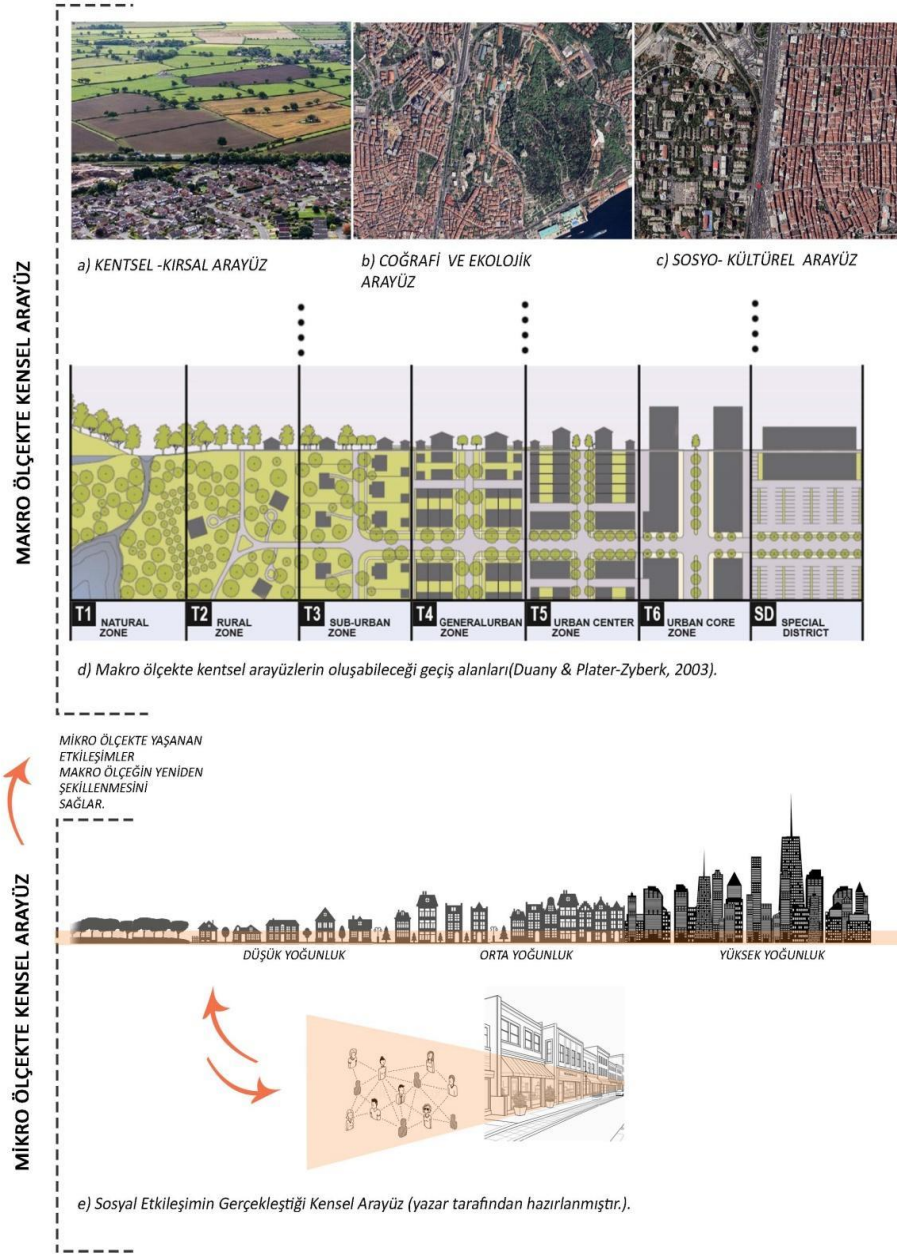
Bu bölümde kentsel arayüz kavramı, kentsel arayüz olarak zemin kat, tanım ve özellikler, kentsel tasarımda zemin katlara yönelik yaklaşımlar ele alınmaktadır. Literatür araştırması sonucu, ideal zemin kat tasarım kriterlerinin tespit edildiği bir çerçeve oluşturulmuştur.

2.1. Kentsel Arayüz

Arayüz (interface); iki sistemin, öznenin, organizasyonun ve benzeri bir araya gelerek etkileşimde bulunduğu yerdir (URL 1). Birden fazla mekânın, kentsel dokunun bir araya gelmesiyle kentsel yaşamın etkileşime geçmesini sağlayan mekanlar, kentsel ara yüzlerdir. İç-dış, özel-kamusal, dolu-boş, kentsel-kırsal ve benzeri durumlar arasında hibrit bölge oluşturarak karşılaşmalardaki iletişimi, etkileşimi ve geçişi sağlamaktadırlar.

Literatürde kentsel arayüzler eşik mekanları, kamusal alan (örneğin sokaklar, meydanlar) ile özel alanlar (örneğin konutlar, ticaret yapıları) arasındaki fiziksel ve algısal geçişim mekanları, sınır mekanları, insanların birbirleriyle ve çevreyle etkileşim kurduğu, kentin sosyal dokusunu şekillendiren bağlayıcı mekanlar, aracı mekanlar, tampon mekanlar gibi pek çok farklı isimle anılmaktadırlar (Anderson, 1991; Stevens, 2007; Nooraddin, 1998, 2002; Skjaeveland and Görling, 1997,aktaran, Karakoç, 2004).

Kentsel arayüzler ölçeklerine göre, makro ölçek ve mikro ölçek olarak değerlendirilebilmektedir (Shu, 2000, aktaran, Aytuğ, ve Yıldız, 2016). Makro ölçek olan kent ölçeğinde; kırsaldan kente geçişlerde, kentsel-kırsal ara yüzler (Şekil 2.1a), şehir içlerinde doğal yaşamın korunduğu alanlarda coğrafi ve ekolojik arayüzler (Şekil 2.1b), ekonomik gelir, tarihi bölge veya sanayi bölgesi gibi farklılıkların geçişinin olduğu alanlarda sosyo-kültürel arayüzler (Şekil 2.1c) oluşmaktadır. Kent ölçeğinin alt birimi olan, binaların sokakları sınırlandırmasıyla oluşan, bireye kentsel deneyimler yaşatan sokak seviyesindeki zemin kat cephelerinin oluşturduğu kentsel ara yüzler, mikro ölçekte değerlendirilmektedir (Şekil 2.1e).



Şekil 2. 1:Kentsel arayüzün şematik anlatımı (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2024).

Mikro ölçekteki kentsel arayüzler, yapı-çevre ilişkisi ile birlikte kentliler arası etkileşimi de sağlamaktadırlar (Karakoç, 2004). Bu kentsel arayüzler, bireylerin birbirleriyle karşılaştığı, mallarının sergilendiği, sosyal aktivitelerin gerçekleştiği, güvenliğin sınırlarla ve pasif gözlemlerle sağlandığı, yer yer mahremiyetin olduğu alanlardır (Kickert ve Karssenber, 2023). Sosyal etkileşimi sağlayan kentsel arayüzlerin kentteki sosyal yaşama etki ederek makro ölçekteki kent yaşamını yeniden şekillendirdiği söylenebilir.

Bauman (2010), arayüzün, bireylerin kentsel ortamlarda “sosyal olarak uzak ama fiziksel olarak yakın” olan insanların kaçınılmaz varlığını müzakere etmelerini sağlayan önemli bir araç olduğunu savunmaktadır. Bu kavram, kentsel tasarım, şehircilik ve mimarlık disiplinlerinde, insanların kentle kurduğu gündelik ilişkiyi anlamaya ve geliştirmeye yardımcı olmakla birlikte, kentsel arayüz, belirtilen disiplinlerde, kent mekânını kullanıcı dostu, erişilebilir ve sürdürülebilir kılmak için tasarım unsuru olarak ele alınmaktadır.

Kentsel arayüzlerin birleştirici, bağlayıcı etkisi olduğu kadar özel ve kamusal alanı ayırıcı etkileri de bulunmaktadır. Bu nedenle kentsel arayüzler sınır mekânı özelliği de taşımaktadırlar. Schulz (1985), sınır yüzeyi rolündeki arayüzleri kentsel duvar olarak tanımlamıştır. Sınır niteliğindeki arayüzler her zaman sadece bir duvar değildir; bazen de kentsel etkileşimin gerçekleştiği yerlerdir. Newman’ın da bahsettiği, özel, kamusal ve yarı kamusal alanlar arasında mekânsal hiyerarşi oluşturarak kent güvenliğinin oluşmasına katkı sağlamaktadırlar (Karakoç, 2004).

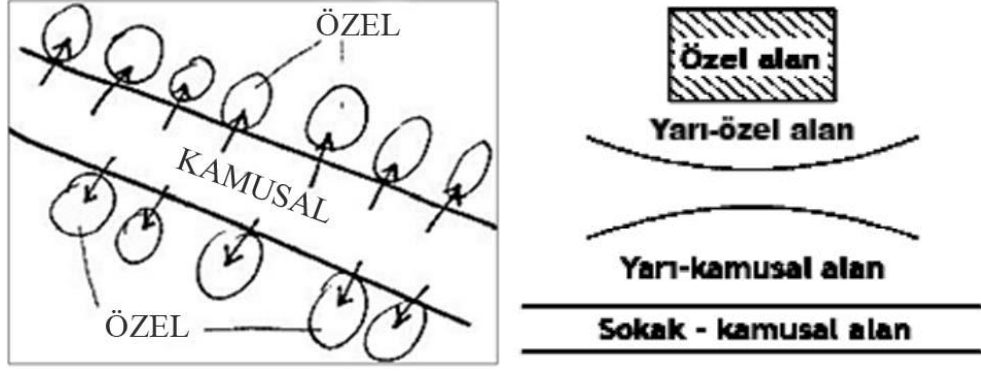
Kamusal alan, toplumsal yaşamın gerçekleştiği, bireylerin özgürce bir araya gelerek sosyalleştiği, tartışmalara katıldığı, fikir alışverişinde bulunduğu ve genellikle herhangi bir sınır olmaksızın erişim sağlanabildiği mekanları ifade etmektedir (Madanipour, 2003). Yarı kamusal alanlar ise genellikle özel mülkiyete ait olup, topluluklara ya da belirli kullanıcı gruplarına erişim imkânı tanıyan; ancak tamamen kamuya açık olmayan mekanlardır (Madanipour, 2003). Hem kamusal hem de özel alanların özelliklerini kısmen barındırmaktadır. Sitelerin orta bahçeleri veya oyun alanları, üniversite kampüsleri, alışveriş merkezlerinin avluları veya açık oturma alanları, kütüphaneler, spor salonları veya özel üyelik gerektiren sosyal kulüpler yarı kamusal alanlara örnek gösterilebilir. Bu alanların tasarımında hem bireysel mahremiyeti hem de toplumsal etkileşimi teşvik eden bir denge oluşturması kritik öneme sahiptir. Fiziksel tasarım açısından, genellikle mahremiyet ve açıklık duygusunu dengelemeye yönelik bir anlayışla düzenlenirler (Sınmaz, 2018). İşlevsel, fiziksel ve görsel geçişi olanak sağlayan kentsel arayüzler, yarı kamusal veya yarı özel alan rolünü de üstlenebilmektedirler (Lozano, 1990, aktaran, Köknar, 2001).

Kamusal alandan özel alana ve aynı zamanda tam tersi geçişin de yönetildiği, çerçevelendiği, oluşturulduğu bu yapıli form kentsel tasarım, planlama ve mimaride

20. yüzyılın sonlarında tartışılmaya başlanmıştır (URL 2). Kentsel tasarımın önemli bir parçası olarak kabul edilen sokak düzeyindeki kentsel arayüzler, ticaret ve sosyal değişimin merkezinde yer almış ve “sokağı gözleyen gözler” ve “aktif kenarlar” gibi sloganlarla önemi vurgulanmıştır (Jacobs, 2017). Altman'a (1975) göre mahremiyet esasen özel ve kamusal arasında bir diyalektiktir; başkalarına erişim üzerindeki kontrol sosyo-mekansal sınır kontrollerine bağlanmakta; arayüz, güç ilişkilerine aracılık etmektedir. Simmel'e (1994) göre, kamusal giriş kapısı, ayıran ve bağlayanın ne kadar tek ve aynı eylemin yalnızca iki yüzü olduğunu kararlı bir biçimde göstermektedir. Arayüzler, yabancıların hem karşılandığı hem de dışlandığı yerlerdir (Simmel,1994). Gehl (2011) ise, kamusal ve özel alan arasındaki geçiş bölgelerini kentsel arayüz olarak tanımlamaktadır.

Yapılan tüm tanımlamalara göre, kentsel arayüzler olan bina cepheleri ve çevreleri arasındaki iletişim ile kentliler birbirleriyle etkileşim içerisinde olmaktadır. Kentin farklı alanlarını birleştiren ve kullanıcıların hareketliliğini kolaylaştıran geçiş noktalarını oluşturan kentsel arayüzlerde, pek çok fiziksel ve sosyal aktivite meydana gelmektedir. İnsanların kentsel mekânda kendilerini rahat, güvende ve ait hissetmelerini sağlayan unsurlar içermektedirler. Örneğin geniş kaldırımlar, sokak sanatına alan açan cepheler, gölgelikli oturma alanları bu amaca hizmet etmektedir. Bireylerin fiziksel olarak temas kurduğu yapı elemanları, sokak mobilyaları, zemin kat cepheleri, giriş alanları; bireylerin görsel, dokunsal ve sosyal deneyimlerini doğrudan etkilemektedir. İç ve dış mekânın arasındaki geçişi sağlayan kentsel arayüzler, kentliler için hem fiziksel hem de sosyal değere sahiptir (Konuk, 1991). Fiziksel ve görsel ilişkiyi sağlayan yapılar, vitrinler, açık alan düzenlemeleri kentsel arayüzün fiziksel unsurlarından birkaçıdır. Kentsel arayüzlerin mekânsal nitelikleri, bir kentin, kentsel yaşam kalitesini ve sosyal sürdürülebilirliğini doğrudan etkilemektedir.

Toplum için ortak bir yaşam alanı sunan kamusal alanlar, sosyal yapı oluşumunda kentsel arayüzler; şehrin yüzünü, dış mekanını oluşturan anahtar bileşendir. Sosyal yapı, farklı kültürlere ve ihtiyaçlara cevap vererek hiyerarşik olarak oluşan kamusal alanlarla desteklenmektedir. Sokakları sınırlandıran binaların zemin katlarında özelden kamusala doğru bir geçiş bulunmaktadır (Şekil 2.2) (Erdönmez, 2005).



Şekil 2. 2:Kentsel Yapıda Özel ve Ortak mekanlar (Erdönmez, 2005, Yazar tarafından tekrar düzenlenmiştir, 2025)

	Fiziksel çevrenin kalitesi	
	Kötü	İyi
Gerekli aktiviteler	●	●
İsteğe bağlı aktiviteler	●	●
Ortaya çıkan aktiviteler (Sosyal aktiviteler)	●	●

Şekil 2. 3:Fiziksel Çevrenin Niteliği (Gehl, 2011, Yazar tarafından tekrar düzenlenmiştir, 2025)

Jan Gehl, kamusal alanlarda gerekli ve işlevsel faaliyetler, isteğe bağlı ve eğlence amaçlı faaliyetler ve sosyal faaliyetler arasında ayırım yapmaktadır. Gerekli faaliyetler fiziksel çevrenin kalitesine bakılmaksızın gerçekleştirilir. Fiziksel kalitesi düşük sokaklarda ve şehir alanlarında minimum düzeyde etkinlik gerçekleşmektedir (Şekil 2.3). İyi ortamlarda tamamen farklı insan faaliyetlerinin gerçekleşmesi yüksek olasılıklıdır (Gehl, 2011).

Kentsel çevreyi tanımlarken Rapoport dört önemli unsurdan bahsetmektedir. Bunlar mekân, zaman, anlam ve iletişimidir. Bir mekânın tasarımı ve planlaması için ölçek gözetmeksizin örgütlenen birey veya grubun etkinliklerini, değerlerini, amaçlarını yansıtan kendi kurallarına göre ve farklı amaçlar için şekil alması gerekmektedir (Rapoport 1981, aktaran, Erdönmez 2005). Kamusal alan, cepheler, girinti çıkıntılı yüzeyler, saçaklar, duvar, topografik özellikler, zemin, gölgelik elemanları ile oluşturulmuş ve bitki örtüsüyle desteklenmiş ve bu nitelikleriyle sınırlayıcı ve kapalı bir etkiye sahip kentsel alan olarak tanımlanmaktadır (IFLA 2010, aktaran, Kuru, Özkök 2017). Bu sebeple kamusal alanlar, fiziksel çevre ve insan aktiviteleri arasındaki etkileşime, plansız karşılaşmalara, yüz yüze ilişkilere olanak sağlamaktadır. Kamusal alanların insanlar tarafından kullanılmasında zemin katlardaki cephe detay tasarımının önemli bir rol oynadığı söylenebilir. Alanlar ıssız ve boşsa (banklar, sütunlar, bitkiler, ağaçlar vb. yoksa) ve cephelerde ilginç ayrıntılar (nişler, delikler, geçitler, merdivenler, tabelalar ve benzeri) yoksa kamusal alanda vakit geçirmek çok zor olabilmektedir. Buradan da anlaşılıyor ki düzensiz cepheler ve dış mekandaki zemin kat bazındaki tasarımlar kamusal alanın kullanımını olumlu anlamda etkilemektedir (Gehl, 2011).

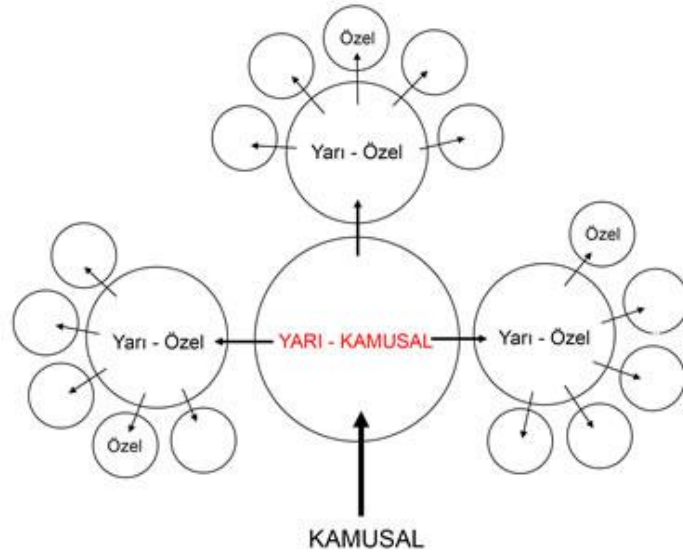
Kamusal mekanların birbiriyle bağlılığı, kullanıcı ile bütünleşmiş bina cepheleri, güvenliğin sağlandığı sokaklar sosyal izolasyonu azaltmaktadır ve bireyin çevre ile ilişkisini güçlendirmektedir (Sınmaz, 2018). Bu nedenle, sokak ve meydan gibi kamusal alanların kalitesi kentin kimliğini oluşturmada etkin role sahiptir.

Bobic'e göre gerçek bir toplumun oluşması için, bireysel ve kamusal alan arasında bir yüzleşme gereklidir. Kamu ve özel arasındaki bu kesişimi tasarlamak, adını koymak zordur. Bobic bu alanı "eşikler ve arada kalanlar dünyası" olarak adlandırmıştır. Bobic binalar arasında kalan kamusal alanın, ilgili mekânsal, sosyal veya kültürel faktörlere göre sosyal ihtiyaçları karşılama amacıyla tasarlanması gerektiğini savunmaktadır (Bobic, 2004).

Lynch de bu görüşe paralel olarak, insan faaliyetlerinin dış mekân yaşantısında önemli olduğunu öne sürerek, insan ilişkisinin oluşturulduğu alanların tasarlanması gerektiğini savunmaktadır (Lynch, 1960). Carr da aynı görüşle, fiziksel çevreyi etkileyen en önemli etmenin insan faaliyetleri olduğunu ileri sürmekte ve kamusal

alanı gündelik faaliyetlerin gerçekleştiği ortak alan olarak tanımlamaktadır (Carr, Francis, Rivlin ve Stone, 1992). Jacobs da kamusal alanın kentlinin aktiviteleriyle geliştiği toplumsal ortak bir alan olduğunu savunmaktadır (Jacobs, 2017). Whyte, kentin aktif kullanımının kamusal alanlar aracılığıyla olduğunu ve bu alanların kentlinin günlük faaliyetlerini barındırdığını vurgulamaktadır (Whyte, 2004).

Newman (1972) kentsel arayüzlerde yarı kamusal ve yarı özel gibi ara geçiş bölgelerinin varlığına vurgu yaparak mekanlar arasındaki hiyerarşiye önem vermiştir (Şekil 2.4) (Newman, 1972, aktaran, Sınmaz, 2018).



Şekil 2. 4 : Konut bölgelerinde “özel - yarı özel - yarı kamusal - kamusal” olmak üzere hiyerarşik biçimde organize edilmiş mekân örüntüsü (Newman, 1972 aktaran, Sınmaz, 2018).

Ray Oldenburg (1999) “üçüncü mekân” (third place) kavramı ile, yarı kamusal alanların toplumsal ve mekânsal bağlamını anlamada önemli katkı sağlamıştır. Birinci mekân ev bireyin özel yaşam alanıdır. İkinci mekân; iş veya okul gibi bireyin üretken faaliyetlerini gerçekleştirdiği alandır. Üçüncü mekân; ev ve iş dışında kalan, insanların rahatça bir araya gelerek sosyalleştiği, dinlendiği, fikir alışverişinde bulunduğu mekanlardır. Üçüncü mekanlar, Oldenburg’a göre; bireylerin statülerine veya rollerine bakılmaksızın eşit bir zeminde bir araya geldiği, herkesin kolayca ulaşabileceği ve erişim sağlayabildiği yerlerdir. Resmi olmayan, rahat ve samimi ortam sunmaktadır. İnsanlar kendilerini ifade etmekte özgürdür. Sosyal etkileşim ve sohbet ön plandadır. İnsanlar bu mekanlara düzenli olarak gelirler ve bu üçüncü mekanlar sayesinde topluluk aidiyeti yaratılmaktadır. Bireylerin yalnızlık ve

yabancılaşma hissini azaltmakta, toplumsal bağları güçlendirmekte ve toplulukların sosyal sermayesini artırmaktadır. Kafeler, kitapçılar, barlar, halk kütüphaneleri üçüncü mekanlara örnek gösterilebilir. Oldenburg, modern toplumlarda üçüncü mekanların azalmasıyla bireylerin giderek daha fazla izole olduğunu ve sosyal bağların zayıfladığını savunmaktadır (Oldenburg, 1999, Demir, 2017).

2.2. Kentsel Arayüz olarak Zemin Kat

Bu alt bölümde, kentsel arayüz olarak zemin kat ele alınmaktadır. Öncelikle kentsel arayüz olarak zemin katın kapsamı ve özellikleri tanımlanmıştır. Ardından, kentsel tasarımda zemin kata yönelik yaklaşımlar değerlendirilmiştir. Bölüm zemin katların tasarım ve kullanımlarına yönelik ideal kriterlerin belirlenmesi ile sonlanmaktadır.

2.2.1. Tanım ve Özellikler

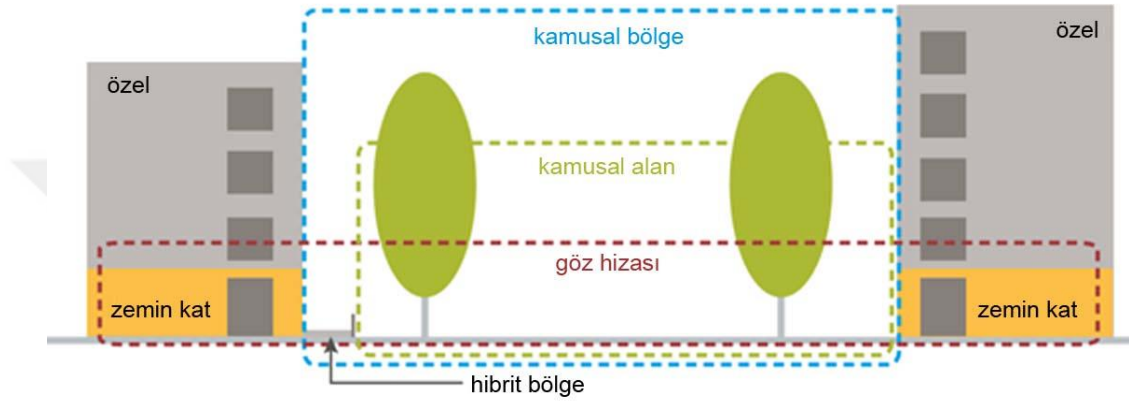
Kent boşlukları, insanları bir araya getirerek, toplum ile birey arasında iletişim kurulmasını sağlamaktadırlar. Kentsel doluluklar ve boşluklar birbiriyle anlamlı bir ilişki kurduğunda bölgenin kimliğini oluştururlar. Sokaklar, şehrin içinde herkesin birbirini tanıdığı, bulunduğu bir köy oluşturmaktadırlar. Bir binanın şehrin içine yerleştirilmesi için iyi tasarlanmış bir zemin kat şarttır (Rohmer, 2015).

Doluluk ve boşluk arasındaki ilişki doğru organize edilmediğinde parçalar birbirlerinde koparak çerçevenin dışında kalarak kullanılmayan, tanımsız mekanlara dönüşmektedir.

Kentsel zemin katlar, kullanıcıların hem birbirleriyle hem de kent ile kurdukları ilişkiyi şekillendiren, şehrin “sosyal altyapısının” temel taşlarıdır. Dostlarla ve yabancılarla etkileşimin kurulduğu, benzerliklerin ve farklılıkların müzakere edildiği ve güven inşa edilen alanlar sunmaktadırlar (Kickert ve Karssenber 2023). Bu nedenle, bir cadde veya meydanın kent genelindeki konumu, çeşitli ağlarla bağlantısı, sosyal ve ekonomik özellikleri, sokak ile bina arasındaki etkileşimin gerçekleştiği, kamusal ve özel alanlar arasında bir geçiş alanı olarak işlev görmesi ile bina düzlemindeki kentsel arayüz olan zemin katlar, kent için çok önemlidir.

Fiziksel düzeyde zemin kat cepheleri, bir binanın kamusal alanından özel alanına geçişin yapıldığı, sokak düzeyindeki alanlardır. Binalarla yakın temaslar daha çok zemin katlarda olmaktadır (Kickert ve Karssenber 2023). “Kamusal mekanlar” ve

kullanıcının mülkiyeti olan “özel mekanlar” birbirlerinden keskin çizgilerle ayrılmamaktadırlar. Hibrit bölge olan yarı kamusal alan, yarı özel alan olan geçiş bölgeleri ile birbirlerine bağlanırlar (Şekil 2.5). Bu hibrit bölgeler, kültüre, konuma, iklime, sakinlerin bireysel ihtiyaçlarına göre tasarlanabilir. Zemin katlar genellikle ticaret, hizmet, yeme-içme, dinlenme ve sergileme gibi pek çok kamusal işleve ev sahipliği yapmaktadırlar. Aynı zamanda, üst katlardaki konut veya ofislerin erişim noktası olarak özel kullanımla da bağlantılıdır. Bu özellik zemin katı yarı kamusal bir alan haline getirir.



Şekil 2. 5: Geçişin sağlandığı hibrit bölgeyi yarı kamusal alan olarak değerlendirebiliriz (Karssenberg, Laven, Glaser ve Hoff, 2016).

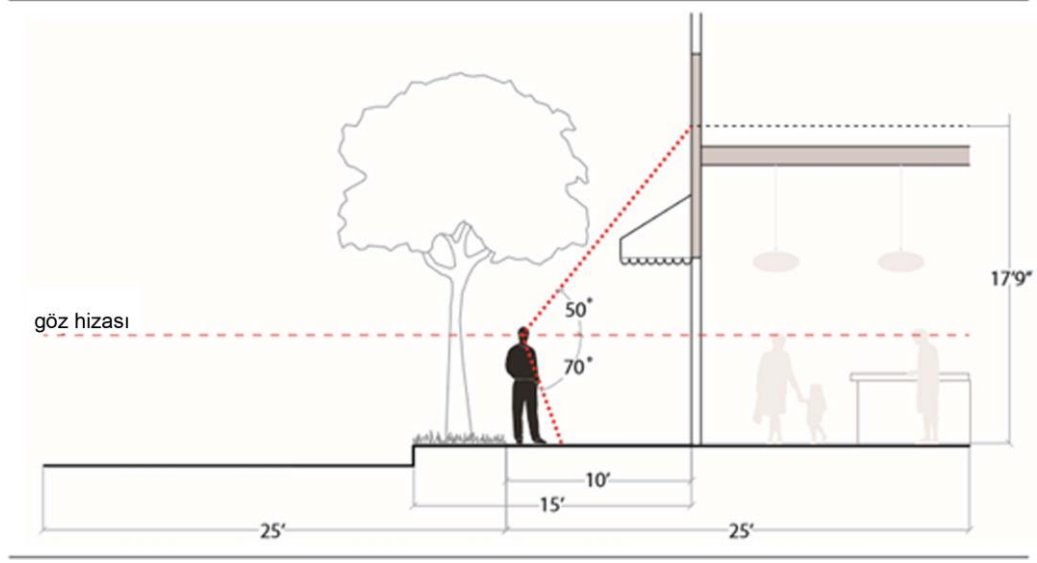
Şehirleri göz hizasındaki iyileştirmenin anahtarı, bir ekosistem olarak biçim, işlev ve anlam arasındaki etkileşimi anlamaktır (Kickert ve Karssenberg, 2023). New York Belediyesi, yayaların kullandıkları kaldırımlara “kaldırım odası” adını vererek, bir kentsel tasarım rehberi oluşturmuştur. Sokak ölçeğinde; bina sınırı ve çevresi arasında etkileşimi sağlayan kentsel arayüzler fiziksel olarak yatay ve düşey düzlemlere sahiptirler (Şekil 2.6), (NYC, 2013). Kentlinin bakış açısı, göz hizası ve görsel algısı ile oluşturulan yatay ve düşey bileşenler bir araya getirilerek, sokak arayüzündeki fiziksel bileşenler ile kent kullanıcısı yayaların deneyimleri değerlendirilmiştir. Yol kenarı düzlemi ve bina duvarı cephe düzlemi düşey bileşen olarak değerlendirilirken, zemin düzlemi ve saçak-örtü düzlemi yatay bileşen olarak değerlendirilmiştir.



Şekil 2. 6 : Yatay ve Düşey Kentsel Arayüzler (NYC, 2013)

Sokakları tanımlayan bina cepheleri, fiziksel çevre ile etkileşimi sağlamaktadır. Binanın tüm cephesi caddenin canlılığına katkıda bulunmaktadır. Binaya bakarken ne gördüğümüz, binaya hangi açıdan baktığımıza bağlıdır. Yayıların bir binayı bütünüyle görmesi için, binaya uzaktan bakması gerekmektedir. Yaklaşıldığında tüm binanın görülebilmesi için boyun uzatılarak başın iyice geriye atılması gerekmektedir. Yaklaştıkça, bina insan ölçeğinde algılandığından üst katlar kaybolmakta ve zemin katlar algılanmaya başlanmaktadır. Daha da çok yaklaşıldığında kapı ve cephe detaylarını gibi sadece bir kısmını görülebilmektedir. Yakından binaya bakıldığında, diğer duyular da etkinleşmektedir. Sadece zemin katın değil, vitrin ve mağazanın iç kısmındaki detaylar, tüm ayrıntılar görülebilir, duyulabilir, koklanabilir, hissedilebilir. Bu nedenle zemin kat cepheleri, kullanıcıyı duygusal olarak binanın geri kalanından veya caddeden daha fazla etkilemektedir. Yani, kısa mesafeler yoğun ve duygusal açıdan güçlü deneyimler sağlarken, uzak mesafeler daha düşük yoğunlukta algılanır. Binalara yaklaştıkça görüş alanı içeriği daha fazla algılanmakta ve hatırlanmaktadır (Gehl, Johansen ve Reigstad, 2006).

Yaya deneyimi, bina duvar düzleminin dikey yüksekliğinden etkilenmektedir. İnsan gözü genellikle doğrudan yatay bir çizginin üzerinde 50-55 derece, altında ise 70-80 derece arasındaki açılarını algılamaktadır (Şekil 2.7) (Gehl, 2010).



Şekil 2.7 : İnsan Ölçeğinin Görüş Açıları (NYC, 2013, sy:33)

İnsan gözünün hareket halindeki insanları veya nesnelere görebileceği en uzak mesafe yaklaşık 100 metre olarak kabul edilmektedir (Gehl, 2010). İnsan gözünün yüz ifadelerini okuyabileceği mesafe yaklaşık 2 metredir. Yaya deneyiminin en küçük mesafesi 0-7 metredir (NYC, 2013). Yaya bu mesafe içerisinde duyularının da etkileşimiyle, karmaşıklıkları, aktif girişleri, şeffaflığı, dokuyu, tenteyi, tabelayı ve mimari detayları algılar. Zemin katlardaki fiziksel farklılar yatay etkiyi kırmaya yardımcı olur ve yayanın her 7 saniyede bir farklı bir deneyim yaşamasına olanak sağlar (Şekil 2.8).



Şekil 2.8 : İnsan Ölçeğinin zemin kat deneyimi (NYC, 2013, sy:33)

Orta çağ ve Roma kentlerindeki zanaatkarların atölyeleri yaşadıkları evlerinin altındaydı. Sokakla ilişki zemin katlardaki atölye ile gerçekleşirdi. 18. yüzyılın sonlarına doğru, atölyeler yerini fabrikalara bırakmıştır. 1850'lere kadar, yaşamak, çalışmak ticaret yapmak; zanaatkarların evlerinin önünde mallarını sergilediği zemin katlarda gerçekleşmektedir. Özel ve kamusal arasında net bir ayrım yoktur ve mallar sokaklarda teşhir edilmektedir. Daha sonra bu tezgahlar kalıcı hale gelmiştir ve

zemin kat cephelerine dahil edilmiştir. Orta Çağın sonlarından itibaren sokak ile ev arasındaki geçiş bölgesi bir sundurma veya veranda ile ifade edilirdi. Caddeler bir dizi veranda ve sahanlıklardan oluşmaktadır. Kısacası, yaşam ve çalışmanın iç içe geçtiği, zemin katlarda iç-dış ayrımının bulanıklaştığı şehirlerdir (Teeffelen ve Zweerink, 2016).

Mağazaların ve ofislerin ortaya çıkışı çok farklı caddelerin meydana gelmesini sağlamıştır. Yoldan geçenleri cezbetmek amacıyla cepheler, ürünleri sergilemek için çekici vitrinlere dönüştürülmüştür. Özenle tasarlanan mağaza cepheleri geniş ve cam cepheli, kapalı ve süslü dekore edilmiştir. Girişler, geriye çekilerek, zemin katta şekil, yükseklik, genişlik ve dekorasyon açısından farklı pencerelerin oluşması sağlanmıştır. Alışveriş caddelerini ve cephelerini, ilk olarak Paris, Brüksel Milano'da tanıtılan, insanların sadece alışveriş yapmak için değil aynı zamanda vakit geçirdikleri, lüks mağazaların bulunduğu alışveriş galerileri ve pasajlar izlemiştir (Teeffelen ve Zweerink, 2016).

20.yüzyılın ortalarına kadar insan ölçeğinde olmayan, yolların dört şeritli ve arabalara öncelik verilen kentsel tasarım projeleri hakimdir. Alt bölümlerin alışveriş merkezi olduğu, üst katların konutlardan ve/veya ofislerden oluşan kendi içine kapanık projeler popüler olmuştur. Yaklaşık yarım yüzyıl boyunca kentsel gelişim, yayaların hareketinin değerlendirilmesi gibi kaygılar geri plana atılmıştır. Bu durum, yayanın ilişki kurduğu zeminde, kaldırımların dar olmasına ya da hiç olmamasına veya zemin katlarda uzun boş duvarlar gibi ölü alanların oluşmasına sebep olmuştur.

1970'lerin başlarında araştırmacılar, net bir bölge duygusuna sahip, kişiselleştirme ve kamuya açık alanların mülkiyeti olan mahallelerin daha az suça maruz kaldığını keşfetmişlerdir. Karşılama, bireysellik, erişim ve mahremiyet arasında denge kuran zemin katlar kamusal alana duyulan güveni artırmaktadır.

1973'te yaşanan petrol kriziyle birlikte, mimarlar, insan ölçeğinde binaları ve sokakları, özel ve kamusal alanlar arasındaki geçiş bölgesini vurgulamışlardır. İnsan ölçeğindeki şehirlere odaklanarak, kamusal alan; yürüme, buluşma ve toplanma alanı olarak yeniden keşfedilmiştir. İnsanlar buluşmak, tiyatroya gitmek, tanışmak için şehrin merkezine gelmektedirler. Yeni konut ve caddelerin tasarımı, yayaların

öncelikli olduğu ‘misafirpervelik’ konseptinden etkilenmiştir. Önemli dönüm noktalarından biri de alışveriş caddelerinin araba erişimine kapatılarak yaya bölgeleri haline getirilmesidir.1966’da Almanya’da 63 yaya caddesi vardı ve 1977’de 370’e yükseldi (Teeffelen ve Zweerink, 2016).

1980’lerden sonra şehrin farklı ölçeklerini birbirine bağlayarak şehrin yaşanabilirliğinin daha iyi olacağına dair farkındalık artmıştır (Teeffelen ve Zweerink, 2016). Şehir merkezlerine yeniden ilgi duyulması, 1990 ve 2000’li yılların başlarında, kamusal alana odaklanılarak devam etmiştir. Kaldırım barlarının, kafelerin ve perakende mağazaların yükselişiyle kent merkezi toplanma, eğlenme, alışveriş yeri olarak yeniden keşfedilmiştir.

2.2.2. Kentsel Tasarımda Zemin Katlara Yönelik Yaklaşımlar

Mimarlar, ideal ama tahrip edilmekte olan geleneksel şehirciliği ideal kılan etmenlerin neler olduğunu araştırmaya başlamışlardır. Bina kenarlarına, zemin katlara, halka açık sokakların kentlilerin sosyal etkileşimine olan etkisine odaklanarak birtakım analizler gerçekleştirerek insan ölçeğine vurgu yapmışlardır. Tüm bu çabalar kentsel tasarımda devrim yaratmıştır.

Tezde, Jane Jacobs, Kevin Lynch, Gordon Cullen, Jan Gehl, Alan Jacobs, William H. Whyte gibi araştırmacıların çalışmaları ve City At Eye Level, Street Level, NYC, Active Design kaynakları incelenmiştir.

Gehl’e göre; planlama süreçleri binalar arasındaki boşlukları anlayarak başlamalıdır. Fiziksel çerçevenin sosyal temasların kalitesi, içeriği ve yoğunluğu üzerinde doğrudan bir etkisi olmamasına rağmen, mimarlar ve plancılar insanlarla tanışma, görme ve duyma olanaklarını etkileyebilmektedirler (Gehl, 2011). İnsanlar diğer insanlardan etkilenmektedirler. Başkalarıyla bir araya gelirler, birlikte hareket ederler ve kendilerini başkalarının yanına yerleştirmeye çalışırlar (Gehl, 2011).

İyi bir şehir, dokusu ve insanları kadar çeşitli çözümler gerektirmekte ve sürekli olarak yenilerini icat etmelidir. Bu durum sokağın canlılığını olumlu yönde etkilemeye yardımcı olmaktadır. Yerleşim alanlarında, sokaklarda zemin katlara yerleştirilen mağazalar, kafeler, restoranlar, sokaklarda canlılığı desteklemektedir. Binalar içerisinde oluşan bu farklılıklar sokak yaşamıyla ilişkilenen rekreasyon

alanına geçiŖe, sergi, ticaret, oturma gibi aktivitelerin gerekleŖmesine olanak sağlamaktadırlar. Çünkü farklı zaman aralıklarında farklı mekanlar aktif durumda olurlar. Cephe ne kadar düzensiz ise kullanıcıyı o kadar çok kendine çekmektedir (Gehl, Kaefer ve Reigstad, 2006). Gehl (2006); ilgi çekici bir sokak için 100 metrede en az 10 fonksiyonlu mekân olması gerektiğini savunmaktadır.

İnsanın biyolojik yapısında gözün görme işlevi, büyük oranda önünü ve yatayı algılama ile gerçekleşmektedir. Yayaalar Ŗehri maksimum 5 km/s hızla algılamaktadırlar. Sık ve eŖitli mekanlar kullanıcıya farklı deneyimler sağlamaktadır. Ölçek, ritim ve sokakta çok sayıda girinti çıkıntının varlığı yayaaları meŖgul ederek yayaaları yavaşlamaya teŖvik eder (Gehl, 2011).

Araç erişiminin öncelikli olduğu yerlerde mekanlar 60 km/s'lik bir hızdaki ölçeğe göre tasarlanmakta ve bu ölçek yayaalar için nadiren anlam ifade etmektedir. Yaya girişleri daha düzensiz hale gelmekte ve binaların kaldırımıyla etkileŖime girmesine daha az ihtiyaç duyulmaktadır. BoŖ duvarlardan ve kara deliklerden oluŖan kamusal/özel arayüzler, bireylerin artık kamusal alanı kullanmasına gerek olmadığı yerlerde arabaya binmeyi, dıŖarı çıkmayı kolaylaŖtırmak için ortaya çıkmaktadırlar. Zemin kat cephelerinin boŖ olduğu yerlerde yürümek anlamsız, keyifsiz ve yorucu olmaktadır (Dovey ve Symons, 2013).

Ŗehir mekanlarında cepheler boyunca uzanan sütunlar, tenteler ve güneŖlikler, insanların oyalanması ve fark edilmeden gözlemlemesi için benzer derecede çekici olanaklar sağlamaktadır. Duraksama için insanlar, küçük ölçekte dinlenme yerlerini tanımlayan girintilerde, köŖelerde, geçitlerde veya sütunların, ağaçların, sokak lambalarının veya benzer fiziksel desteklerin yakınında duracak yerleri dikkatlice seçmektedirler (Gehl, 2011).

Kevin Lynch'e göre insanlar, deneyimledikleri dıŖ dünyayı, beyinlerinde, hafızalarında resmetmektedirler. Renk, biçim, hareket, koku, ses, ıŖık, elektrik, yerçekimi ve benzeri uyarıcılar insanları çevreyi resmetmesinde etkili bir role sahiptir. Belirgin imgeler, düzenli bir evre, kiŖinin çevreyi algılamasını, yorumlamasını, kolay ve hızlı hareket etmesini sağlamaktadır. İmgeler, anlık duyuların ve geçmiş deneyimlerin bir ürünüdür. Çevresel imge, yol bulma sürecinin stratejik bir halkasıdır (Lynch, 2010).

İmgenin açık uçlu olması tercih edilir, değişime uyurlanabilir olmalıdır, bireyin gerçekliği soruşturmasını ve düzenlemesini sürdürmede olanak sağlamalıdır; kişiye kendisinin doldurabileceği boşluklar bırakılmalıdır (Lynch, 2010).

Çevrenin anlamlı ve dokunaklı olması, duygusal hazları ortaya çıkarması, belli bir ritimde olması, seçenekler sunması ve birçok uyarana sahip olması, güzel bir çevre yaratmak için gerekli koşullardan bazılarıdır (Lynch, 2010).

Açık alanlar, bitki örtüsü, yollar üzerindeki hareket duyumu, görsel farklılıklar gibi bazı özellikler kentsel alan için özel önem taşımaktadır. İmge ile fiziksel form arasındaki ilişki mekânsal algımızı oluşturmaktadır (Lynch, 2010).

En önemli hatlar çevresinden kolaylıkla ayırt edilebilecek bir özelliğe sahip olmalıdırlar. Mekân içinde öne çıkan bir şey özellikle dikkati çekmektedir. Bunu, farklı bir işlev, farklı bir mimari detay, farklı bir zemin veya cephe dokusu, özel bir ışıklandırma, koku veya ses kümesi, renk, bitkilendirme ve benzeri detaylar ile sağlayabiliriz. Ritim ve süreklilik kazandıracak, sıra sıra dizilmiş ağaçlar, kaldırımların tek renk veya dokuda oluşu, yolu sınırlayan cephelerin sürekliliği gibi tasarımlar tanıdık ve sürekli imgeyi güçlendirmektedir. Rengin, dokunun, malzemenin, zemin kaplamasının, ölçeğin cephe ayrıntılarının, ışıklandırmanın, bitkilendirmenin ve silüetin sürekliliği gibi karakteristiklerin ne kadarı bir araya gelirse, bütünleşmiş bir bölge etkisi o kadar artmaktadır (Lynch, 2010).

Tasarımcı, kenti tasarlarken; mekanı canlı tutan zıtlıklara ve tekilliğe, ögenin bir bütün olarak algılanabilmesi için formun sadeliğine, bir sınırın veya yüzeyin sürekliliğine, ilgi çekmelerine bağlı olarak bölümlerin diğerleri üzerindeki hakimiyetine, kavşak ve benzeri, birleşme noktalarının belirginliğine, yönsel ayrımlara, görüş derinliğini artıracak saydamlık, iç bükeylik, kademeli geri çekilme gibi yöntemlerle görülebilir alanların varlığına, gözlemcinin yönü, mesafeyi yorumlamak ve formu hareket halinde algılayabilmesi için hareket bilincine, öğelerin zamanla değişmesine gelişmesiyle algılanmasına, kimliği belirginleştiren isimler ve anlamlara dikkat etmelidir.

Kentsel mekân deneyimini araştıran *Gordon Cullen*, 'The Concise Townscape' çalışmasında insanların şehri nasıl algıladıklarını ve yorumladıklarını temsil etmek için birbirine bağlı yerlerden oluşan bir görüntü dizisi geliştirmekte ve kent algısını çeşitli unsurların etkilediğini iddia etmektedir. Bu unsurlar görme, yer ve içerik olmakzere ana kavramdan oluşmaktadır. Görme; insanların sinematik görüntüden, hareketten, ritimden ve görsel farklılıklardan keyif almasıyla ilgilidir. Yer; kentsel mekanların, kelimelerle ifade edilmeden içinde veya dışında olma hissini verebilen niteliğini ifade etmektedir. İçerik; kentsel mekanların renk, doku,ölçek, stil, karakter, kişilik, benzersizlik gibi detaylardan oluşmasıdır (Cullen, 1961).

Jane Jacobs'a göre şehirde kamusal huzur, polistennce bölgede yaşayan halk tarafından sağlanır. Boş sokaklar emniyetsizken, iyi kullanılan sokaklarda emniyet kendiliğinden oluşur. Emniyetin sağlanması için birkaç hususa dikkat etmek gerekir. İlki, kamusal vezel alanlar arasında kesin sınırlar olmalıdır. Bu iki alan birbirlerinin içine sızmamalıdır. İkinisi, binaların hareketli cepheleri, sokağı gözleyen gözlerin olduğu cepheleri sokağa bakmalı, sağır ve kr cepheleri sokağa bakmamalıdır.üçüncüsü ise, kaldırımda her zaman bir etkileşim olmalı, sokaktaki faaliyet sayısı arttırılarak sokağa bakan gözlerin sayısı arttırılmalıdır (Jacobs, 2017).

şehir kaldırımları, birbirini tanımayan insanları mahrem bir sosyallikte bir araya getirir ve insanlar bundan rahatsız olmamaktadırlar. Kaldırımlar, insanlar arasında belli birlde temasın faydalı ve hoş olduğu alanlardır. Bu sebeple şehirde güven duygusu oknemlidir. şehir sokaklarında güven, çok sayıda kaldırım temasıyla oluşmaktadır (Jacobs, 2017).

Parkların veya park benzeri açık alanların başarılı olmasını sağlayan, insanların bu alanları kullanmasıdır. Bu açık alanların çevresindeki binaların karışık kullanımı, parka her saatte girip çıkan farklı kullanıcılar sağlamaktır. İşlev bakımından fiziksel çeşitlilik, kullanıcılarda ve kullanıcıların rutinlerinde farklılık yaratır. Parkların başarılı olması için karmaşık akışa set çekmemesi, kesintiye uğratılmaması gerekir. evresindeki farklı işlevlerin birbirine bağlanması yardımcı olmalıdır. Toprak seviyesindeki değişim, farklı ağaç tiplerinin kullanımı, odak noktalarına çıkan açıklıklar gibi göz hizasındaki giriftlikler parkların başarılı olmasını sağlamaktadır. Binalar parkları çevrelemektedir. Uzun bloklarla çevrili muhitler daha az sokakla birleşirler, dolayısıyla uzun bloklar çoğu zaman fiziksel olarak kendi kendilerini

yalıtlırlar. Başarılı sokaklar ayrıksı birimlerden oluşmazlar, muhitler fiziksel, sosyal ve ekonomik birlikteliklerden oluşurlar (Jacobs, 2017).

Jane Jacobs, semtteki nüfus yoğunluğunun yeterli düzeyde olması gerektiğini de savunmaktadır (Jacobs, 2017).

Zemin kat seviyesindeki farklı yükseklikler, girişlerde ve kaldırım bağlantılarındaki farklı düzenlemeler mütevazı bir şekilde mekânı öne çıkarabilmektedir. Zemin katların kullanım boyutu da önemlidir. Sokak cephesine orantısız kaçacak bir zemin kat kullanımı görsel olarak sokağı parçalar ve ıssızlaştırır.

William H. Whyte; insanların yalnız olmayı istediklerini söylediklerini fakat anketlerin, insanların çoğu zaman başka insanlara yakın olmayı seçtiklerini göstermekte olduğunu söylemektedir (Whyte, 2004).

Bir diğer önemli konu ise, perakende satışlardır. Mağazalar, dikkat çeken vitrinler, tabelalar, kapılar ve bu kapılardan giren çıkan insanlardır. Büyük yeni ofis binaları, butik mağazaları ortadan kaldırmaktadır. İçerisinde memurların oturduğu düz cam cepheler ortaya çıkmaktadır. Blok üzerine blok yapılması aşırı donukluk yaratmaktadır (Whyte, 2004).

Farklı türde kullanımların ve işlevlerin bir arada bulunarak, aynı alan meydan, cadde, sokak ve benzeri alanlara ayrılabilir. Bu alanlara gelmek için birçok insana sebepler verildiğinde insanlar arasında karşılıklı ilişkiler oluşmaya başlamaktadır. Örneğin sokak sanatçıları ile izleyiciler arasındaki karşılıklı ilişki gibi. A ve B seyircileri, sokak sanatçısı C'nin beceri ve yeteneklerinin tadını çıkarırken birbirlerine gülümsemekte veya konuşmaya başlamaktadırlar. Bir üçgen oluşturmakta ve küçük ama çok keyifli bir süreç gelişmeye başlamaktadır. William H. Whyte bu durumu tanımlamak için üçgenleme terimini kullanmaktadır (Whyte, 2004).

Çok amaçlı kent mobilyalarının ve cephe detaylarının farklı kullanım olanaklarına sahip olarak tasarlanması, daha ilgi çekici kent öğeleri ortaya çıkarması ve kent mekânının kullanımında daha fazla çeşitliliğe izin vermesi nedeniyle genel olarak tavsiye edilebilecek bir prensiptir. İyi bir şehir veya yerleşim ortamı için, oturmak için uygun yerlerin düzenli aralıklarla, örneğin her 100 metrede yerleştirilmesi uygun olur.

Alan Jacobs; dünya çapındaki büyük caddelerin niteliklerini analiz ederek, benzer yükseklikteki binalar, ilginç cepheler, ağaçlar, izlemeye davet eden pencereler, kavşaklar, başlangıçlar ve bitişler, durma yerleri ve rahat yürüyüş için alanlar gibi detayların cadde kullanımını teşvik ettiğini savunmaktadır.

Alan Jacobs'a göre, başarılı caddeler, herkes için erişilebilir olmalı, bulunması ve girilmesi kolay olmalı, yaşanabilir olmalı, fiziksel olarak rahat olmalı, güvenli olmalı, başka bir caddeye göre daha serin ve gölgeli olmalıdır. Harika sokaklar hatırlanabilen sokaklardır çünkü harika sokaklar unutulmaz (Jacobs, 1995).

Bunları başarmanın yolu olarak Jacob bir cadde için bir takım ilkeler belirlemiştir. İnsanların fiziksel konforunun sağlandığı, biraz dinlenerek yürüyebileceği yerler, göz hizasında; göze çarpan niteliklere sahip alanlar, şeffaflık, geçirgenlik, tamamlayıcılık, bakımlılık, yapım kalitesi, malzeme ve iyi tasarım gibi ilkelerin yerine getirilmesi sokağı başarılı kılacaktır (Jacobs, 1995).

2.3. Bölüm Sonu

Kentsel arayüz olan zemin katlar, cephe düzleminin bir parçasıdır ve zemin kat düzeyindeki arayüz, kentin kamusal yaşamına hem bağlı olduğundan hem de onu yansıttığından, bir şehrin sosyal ve ekonomik sağlığına ve eşitliğine katkıda bulunmaktadır. Bir sokak duvarı oluşturan, mülkiyet çizgisi üzerinde oturan binaların zemin kat cephelerinin dikey ritmi, derinliği ve dokusu ilgiyi yaratmaya ve binanın kütlesini yürüyüş ölçeğini düşürmeye yardımcı olmaktadır. Birbirine yakın yerleştirilmiş çoklu girişler, insanların binalara düzenli aralıklarla girip çıkması, bir kaldırımın aktif ve güvenli olmasına yardımcı olabilmektedir. Bina duvar düzleminin şeffaflık seviyesi, zemin kat kullanımının kaldırımdan ne kadar görünür olduğunu belirlemeye yardımcı olmaktadır. Tabela ve tenteler bu alanın üst kısmını etkilerken, sokak kafeleri gibi aktif kullanımlar alt kısmını tanımlamaya yardımcı olmaktadır. Kaldırım hattından geri çekilmiş binalar için, bina duvarının hâlâ bir etkisi vardır, ancak bu geri çekilme alanında meydana gelenler de yaya deneyimine katkıda bulunmaktadır. Küçük geri çekilmelerin olduğu alanlar genellikle bitki örtüsü, tabelalar, çöp kutuları, merdivenler ve diğer sokak mobilyaları ile doludur; daha büyük geri çekilmelerin olduğu ve kaldırım kesintileri bulunan bölgelerde ise

genellikle park edilmiş arabalar, daha büyük ağaçlar veya diğer bitkiler ve bahçe mobilyaları yer almaktadır.

İnteraktif zemin kat mimarisi, açıklığın, eşitliğin ve kapsayıcılığın göstergesidir. Sosyolog Richard Sennett (2013), cephelerin bir sınır olmakla birlikte geçirgen, bölgesel sınırlamayı farklı gruplar arasındaki etkileşimi mümkün kılarak dengeleyen bir yer olması gerektiğini savunmaktadır (Kickert ve Karssenber, 2023). Zemin katlar, gün içinde serbest çalışanlar, çocuklar ve yaşlılar gibi farklı kitlelerin ihtiyaçlarına hizmet verecek şekilde tasarlanıp, işlevlendirilmelidir.

Araştırmacıların çalışmalarından yola çıkılarak zemin kat tasarımları için bir dizi ideal kriter belirlenmiştir.

Güvenlik; şehirlerin yaşanabilir, canlı ve sürdürülebilir topluluklar yaratabilmesi için ön koşuldur. Güvensiz bir ortamda insanlar sokaklardan uzaklaşmakta, toplumsal bağlar zayıflamakta ve şehirler canlılığını kaybetmektedir. Örneğin, geceleri kaldırımlar uygun bir şekilde aydınlatılmazsa, karanlık sokaklarda kullanıcılar kendini güvende hissetmemekte ve kimse bu sokaktan yürümek istememektedir. Güvensiz sokaklar kentlerin yalnızca fiziksel değil, sosyal dokusunu da olumsuz etkilemektedir.

Bu da komşuluk ilişkilerinin zayıflamasına ve şehirlerin insani ölçekten uzaklaşmasına neden olmaktadır. Kentsel deneyimler, kullanıcılar kendilerini güvende hissettiklerinde keyif vermekte ve mekanlar, kullanıcılara güvenlik duygusu sağladıklarında, daha fazla insanı çekmektedirler. İnsanların kamusal alanları korkusuzca kullanabilmesi hem bireylerin hem de toplulukların özgüvenini arttırmaktadır (Jacobs, 2017).

Zemin katlarında farklı işlevli birimlere sahip sokaklarda günün her saati erişim sağlanan, gece olduğunda ışığı yanan bir zemin kat olmaktadır. Bu durum kullanıcılara güven vermektedir. Bina girişlerinin ve pencerelerinin sokağa bakması bu sayede yayaların etrafında başka insanların varlığını hissetmesi ile birey için yürüyüş daha güvenli hale gelmektedir (NYC, 2013).

Erişilebilirlik. bir yere ne kadar çok kişi kolay ulaşabilirse, görebilirse o yerin o kadar hareketli olacağını ifade etmektedir (Kickert ve Karssenber, 2023).

Çocukların, yaşlıların, engelli bireylerin, çocuklu annelerin, kısacası tüm yaş gruplarındaki kullanıcıların, farklı fiziksel ve zihinsel yeteneklere sahip bireylerin kaldırımdaki erişimleri, farklı yaya yoğunlukları da göz önünde bulundurularak tasarlanmalıdır. Sadece ihtiyaçlarını değil, aynı zamanda kullanıcının tercihleri de dikkate alınmalıdır. Davetkar ve kapsayıcı bir zemin kat tasarımı kullanıcının kendini rahat hissetmesini sağlamaktadır. Mağaza vitrinleri genelde ulaşımın en kolay olduğu şehir merkezinde konumlanır ve bu kentsel merkezlerden diğer caddelere bağlanır. Bağlantıların kolaylıkla sağlanabilmesi için zemin kat arayüzünün bazı özelliklere sahip olması faydalı olabilmektedir. Yürümekte zorlanan bireyler, güzergahlarında zaman zaman oturup dinlenebilecekleri bir yer olduğunu bildiklerinde kamusal alan kullanımında daha aktif olabilmektedirler. Kaldırımın genişliğinin uygun olması, zemindeki eğim yüzdesinin zorlayıcı olmaması, zemin kaplama malzemesi/dokusunun sürekliliği, zemin kat cephesinde duraksama için tasarlanan mimari detayların olması kullanıcıyı caddeye çekmektedir.

Fiziksel konfor; kullanıcının mekânda geçirdiği zamanı etkilemektedir. Yaya kullanımında fiziksel konforun sağlanabilmesi için yerel mevsimsel özellikler dikkate alınmalıdır. Bitki örtüsü, hava kalitesi göz önünde bulundurulmalıdır. Yayanın aşırı yağmurlara, yoğun kar yağışına, aşırı sıcağa, aşırı rüzgâra maruz kalmaması gerekmektedir. Yürümeyi konforlu kılmak için, peyzaj düzenlemeleri, kent mobilyası kullanımı desteklenebilmekte, güneşten korunma için ağaçlandırma, bina cephesinde tente, güneş kırıcılar, girinti – çıkıntı, rüzgardan korunma için rüzgar kesiciler yapılabilmektedir. Oturma imkânı sunan nişler, hareketli oturma yerleri, banklar, alçak duvarlar gibi yerler insanları sokakta tutmaktadır (Gehl, 2011). Boş duvarlardan kaçınılmalıdır. Zemin katların sel baskınından etkilenmemeleri için girişler birkaç basamak yükseltilebilmektedir (NYC, 2013).

Çoğu zaman, dışarıdaki insanlar rahat etmek için doğrudan güneş ışığına ve rüzgârdan korunmaya ihtiyaç duymaktadırlar. Rüzgâr kesiciler, ağaçlar ve çitler ve tam olarak en çok ihtiyaç duyulan yerlerde kapalı alanlar sağlayarak duruma yardımcı olmak için küçük ölçekte çaba gösterilmelidir (Whyte, 2004).

Kişiselleştirme, bireylerin ve toplulukların yaşadıkları çevreyle bağ kurmasını ve zemin kat cephesi ile insanların etkileşimini kolaylaştırarak, daha anlamlı ve

yaşanabilir kentsel ortam yaratılmasına olanak sağlamaktadır. İnsanlar kendi katkılarını yaptıkları, değiştirdikleri ve benimsedikleri bir çevreye daha fazla değer vermekte ve o alanı benimsemektedirler (Jacobs, 2017). Güvenlik duygusunun oluşumunda kullanıcının mekânı kişiselleştirebilmesi önemlidir (Gehl, 2011). Konutlarda cephelerdeki nişler, girintili girişler, revaklar, verandalar ve ön bahçelerdeki bitkilendirmeler güvenlik sağlamakla birlikte manzarayı ve görüş açısını kesmemektedirler (Gehl, 2011).

Modern şehir planlamasında tek tip, anonim ve duygusuz alanlar yaratılmaktadır. Kişiselleştirme, bu mekanları insana özgü, insan ölçeğini destekleyici, yerel ihtiyaçlara yerel çözüm üreterek esnek ve sürdürülebilir olmasına olanak sağlayarak, sokakları, binaları ve meydanları daha davetkar ve anlamlı kılmaktadır.



Şekil 2. 9 : Zemin kat işlevinin dış mekana etkisi (Kickert ve Karssenber, 2023) (Yazar tarafından türkçe olarak düzenlenmiştir, 2025).

Çapraz kullanım, farklı işlevlerin bir arada bulunması ile oluşur ve şehirlerin canlı, çeşitli ve sürdürülebilir olmasını sağlar. Bir mahallenin ya da caddenin gün boyunca farklı işlevlere sahip olması durumunda sürekli hareketli kalacağını göstermektedir. Sabahları okula giden çocuklar, işe giden insanlar, gündüz açık olan dükkanlar ve kafeler, akşamları restoranlar, eğlence mekanları veya konut sakinlerinin sokağı kullanımı sayesinde meydana gelen çeşitlilik ile sokaklar yalnızca belirli saatlerde değil günün her anında aktif olmaktadır (Jacobs, 2017). Bu çeşitlilik, küçük işletmelerin büyümesine yerel ekonominin büyümesine olanak tanımaktadır. İşlevsel çeşitlilik ile meydana gelen çapraz kullanım, şehirlerin sosyal, ekonomik ve kültürel anlamda güçlü ve sürdürülebilir olmasını sağlamaktadır. Bu nedenle, çapraz kullanımlar yaratılmalıdır. Monotonluk, homojenlik çapraz kullanımı ve işlevsel birlikteliği olumsuz etkilemektedir. Büyük trafik arterleri, çok büyük parklar, büyük kurumsal gruplaşmalarda fiziksel engellere sebep olmakta ve çapraz kullanımın gerçekleşmesinin önüne geçmektedir. Bir semti semt yapan, çapraz kullanım ve canlılıktır, sınırlar değildir.

Birey, etkileşimin olmadığı boş bir arsanın veya boş bir duvarın yanında vakit geçirmek istememektedir. Boş vitrinler, boş binalar, otoparklar veya boş otopark alanları bireyi bölgeden uzaklaştırmaktadır. Bir cadde boyunca interaktif cepheler azaldığında çapraz kullanımlar da azalmakta ve mevcut iş yerlerinin birey tarafından kullanımı da zamanla azalmaktadır. Ve sokak canlılığını yitirmeye başlamaktadır (Şekil 2. 9) (Kickert ve Karssenber, 2023).

Sokakların ve köşe dönüşlerin sık olması için, blokların büyük bir kısmının kısa olması gerekmektedir. Uzun bloklar şehirlerin sunduğu potansiyel olabilecek avantajları engellemektedirler (Jacobs, 2017).

Semtteki binaların yaşları ve durumları karışık olmalıdır. Yapıldığı dönemde ihtiyaç duyular mekanlar zaman içerisinde başka bir kuşak için fuzuli mekanlara dönüşebilmektedirler. Fakat, şehirde orta kazançlı, düşük kazançlı, kazançsız teşebbüslerin aynı alanda birbirleriyle karışmış olması gerekmektedir (Jacobs, 2017).

İşlevsel çeşitliliğin yanı sıra görsel çeşitlilik de yaşanabilir ortamların yaratılmasında etkili olmaktadır. Zemin katlar kullanıcılara farklı cephe dokuları, malzemeler, ilgi çekici detaylar sunmaktadırlar. Kullanıcı bu detayları incelemeye, dokunmaya fırsat

bulmaktadır. İyi malzemeler, ince detaylar insanların ilgisini çekmektedir. Yayalar farklı yürüme hızlarında kaldırımda bulunmaktadırlar. Kaldırımlar, hızlı yürüyüşlere olanak tanımakla birlikte, insanların dolaşmasına, duraklamasına, dinlenmesine, durup vitrinlere bakmasına, arkadaşlarıyla karşılaşarak sosyalleşmesine, sohbet etmesine, yabancılarla etkileşime girmesine imkân tanıyan özelliklere sahip olmalıdır. Zemin kat tasarımları bu deneyimleri destekler özelliklerde olmalıdır. İnsanlar bir binanın cephesine yaslanarak çantasını karıştırabilmeli, telefon ile konuşabilmeli, gölgesinde dinlenebilmelidir. Zemin katların kamusal alana taşarak, özel ve kamusal alan arasındaki sınırı bulanıklaştırması, farklı zamanlarda farklı işlevler sunarak sokağı canlandırması kentsel kaliteyi artırmaktadır (NYC, 2013).

Kırmızı ışıktaki durmak, bir şeye bakmak için durmak, bir şeyi düzeltmek için durmak gibi ayakta yapılan etkinliklerin çoğu oldukça işlevsel niteliktedir. Yoğunlukla çok kısa olan bu duraklamalar, fiziksel çevreden pek etkilenmemektedir. Daha uzun süreli duraklamalar fiziksel çevreden etkilenmektedir. Duraksama tercih edilen alanlar ise, bir alanın cepheleri boyunca ya da bir alan ile diğeri arasındaki geçiş bölgesinde, her iki alanı aynı anda görmenin mümkün olduğu yerlerde bulunur (Gehl, 2011).

İnsan ölçeği; insan bedeninin mekânı nasıl algıladığını anlamayı ve mekanları kullanıcı konforunu arttıracak ölçekte tasarlamayı ifade etmektedir. Yürüyüş boyunca değişken sınırlarla tanımlanan zemin kat alanları, yükseklikleri ve yataydaki uzunluklarıyla yaya tarafından en yakın şekilde deneyimlenmektedir. Bireyin tüm duyularının aktif olduğu bu mesafede, aktif girişler, şeffaflık, tenteler, tabelalar, niş, dikey ritim, bina kütesinin yürüyüş ölçeğine uygunluğu (kısa blok) ve benzeri mimari detaylar, farklı doku ve malzemeler yaya deneyimini pozitif olarak etkilemekte ve yürüyüşü yaya için ilgi çekici kılmaktadır (NYC, 2013).

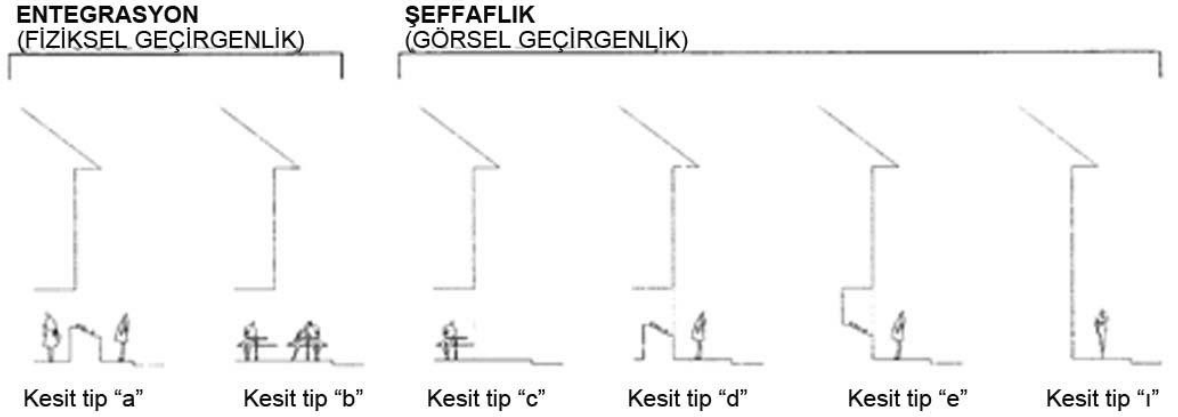
Yatayda ve düşeyde daha uzun bina kütlelerindeki zemin kat arayüzleri; büyük mağazaların, araba park yerlerinin, bina ihtiyacını karşılayan tali işlerin yapıldığı alanları haline gelmekte ve bunun sonucunda, daha az giriş imkânı, daha fazla boş duvar alanı oluşturmaktadır. Bu durum insan ölçeğine uygun olmadığı için yürüyüşü sıkıcı kılmakta ve çok katlı yapılarla birlikte yoğunluğun artmasına rağmen bireyin kamusal alanla etkileşimini azaltmaktadır. Kısa bloklarda bulunan yüzlerce binayı

kullanan insanlar, büyük tek bir binanın içerisine konulduğunda; konutların bulunduğu binalarda sokak yaşamı bina lobisine taşınmakta, ticaret yapılarında sokak seviyesindeki perakende olarak yapılan alışverişler alışveriş merkezlerine taşınmakta ve sokakların terk edildiği içe dönük yaşam başlayarak ve dış kamusal yaşam azalmaktadır.

Süreklilik, insanların şehir içinde rahatça hareket edebilmesi ve mekanlar arasında kopukluk yaşamadan günlük hayatlarını sürdürebilmesi için önemlidir. **Bağlayıcılık**; şehirde farklı işlevlere ve sosyal gruplara ait mekanların birbirleri ile entegre olmasına olanak tanırken, kamusal alanların daha kapsayıcı ve işlevsel olmasını sağlamaktadır. Bir bütün olarak, sokak ve semtlerden oluşan şehri planlamada, sokakların canlı ve ilgi çekici olmalarını teşvik etmek, sokakların dokusunu olabildiğince sürekliliği sağlayan ağ haline getirmek, meydanları, parkları, kamu binalarını sokak dokusunun bir parçası olarak kullanmak hedeflemelidir. İnsanlar, kendilerini güvende hissedebilmek için, yolun kendisinin veya kaplamasının sürekli olduğu durumları deneyimlemek istemektedirler (Lynch, 2010). İnsanlar yolun başını ve sonunu görmeyi isteme eğilimindedirler. Yürümenin verimli bir ulaşım şekli olması için, güçlü ve düzenli kaldırım ağı, birçok kesişim noktası ve kısa blok düzeni olmalıdır. Zemin katlar yayalara net ve kesintisiz yönlendirme sağlamalıdır. İnsanların yürüyerek varış noktalarına ulaşımı kolaylaştırılmalı ve ulaşım noktası için farklı yollar seçme olanakları tanınmalıdır. Çıkmaz sokaklar, karmaşık sokak düzeni, uzun blok mesafeleri yayaların araç kullanımını tercih etmelerine sebep olabilmektedir (NYC, 2013). Jane Jacobs'a göre, sokaklar ve mahalleler arasındaki geçişlerin kesintisiz olması gerekmekte ve farklı işlevler bir arada bulunarak doğal bir bağlayıcılık yaratılmalıdır.

Geçirgenlik; sokaktaki aktifliği destekleyen bir cephe özelliğidir. Sınırlar kentsel deneyimleri etkilemektedir. Dışarıdan içeriye bakma veya içeriden dışarıya bakma fırsatı binaların hem kendisinin hem de kentsel alanın deneyimlenmesinin ve çeşitlenmesini önemli oranda artırmaktadır (Gehl, 2011). Şehirde cephelere yakın bir şekilde yürürsek vitrinlerde, binalarda neler olduğunu algılamamız kolaylaşmaktadır. Böylelikle binaların içerisindeki ve dışarısındaki kullanıcılar çevrelerinde neler olup bittiğini rahatça takip edebilmektedirler. Geçirgenlik fiziksel ve görsel olmak üzere ikiye ayrılmaktadır (Şekil 2.10). Fiziksel geçirgenlik bir alana fiziksel erişimi ifade

ederken, görsel geçirgenlik şeffaflığı ifade etmektedir (Fleuy, 2017 aktaran Hassan, Moustafa, 2019). Pencere açıklıkları, yarı açık duvarlar yayaların dikkatini çekerek yavaşlamalarını sağlayabilmektedir (Jacobs, 1995). Nişlerin, cephe detaylarının ve şeffaflığın artması aktivite oranını artırmaktadır (Gehl, 2011) .



Şekil 2. 10 :İç ve dış mekan arasındaki etkileşimler (Lopez, Gehl, 2006) .(a ile b fiziksel etkileşimi, c ile f görsel geçirgenliğe değinmiştir.)(Yazar tarafından Türkçe olarak düzenlenmiştir, 2025)

Showroom pencereleri, reklam panoları, garaj kapıları, otopark girişleri geçirimsiz arayüzlerdir. Mağazalar, ticaret ve konut girişleri geçirgen arayüzlerdir. Şeffaflık sokağın görsel olarak özel alana doğru akmasını içermektedir. Zemin kat arayüzünde şeffaflık, bir tarafta ticaret ve sosyal alışveriş sağlarken diğer tarafta mahremiyete de olanak sağlar. Kamusal ve özel alan arasında bir hibrit bölge yaratır.

Araştırmacıların çalışmalarından yola çıkılarak zemin kat tasarımları için belirlenen güvenlik, erişilebilirlik, fiziksel konfor, kişiselleştirme, çapraz kullanım/çeşitlilik, insan ölçeği, süreklilik/bağlayıcılık, geçirgenlik kriterlerini etkileyen bir takım olumlu ve olumsuz özellikler tespit edilmiştir (Tablo 2.1).

Tablo 2.1 : Zemin Katlara Yönelik İdeal Kriterler (yazar tarafından hazırlanmıştır, 2024).

AMAÇ	AÇIKLAMA	ARAŞTIRMACILAR	OLUMLU YÖNDE ETKİLEYEN ÖZELLİKLER	OLUMSUZ YÖNDE ETKİLEYEN ÖZELLİKLER
GÜVENLİK	- Kentsel deneyimler, kullanıcılar kendilerini güvende hissettiklerinde keyif verir ve mekanlar; kullanıcılara güvenlik duygusu sağladıklarında, daha fazla insanı çekerler.	<ul style="list-style-type: none"> Alan Jacobs (1995) Kevin Lynch (2010) Jan Gehl (2011) Active Design (2013) City at eye level (2016) Jane Jacobs (2017) Street Level (2023) 	<ul style="list-style-type: none"> Kısa yapı adası, Şeffaf cephe, Aktif girişler Farklı işlevler, Sokaktan geri çekilme, Bitkilendirme, Işıklandırma, Sınırlandırıcı 	<ul style="list-style-type: none"> Uzun yapı adası Yıkılan yapılar Tanımsız boşluklar Boş duvarlar Otoparklar
ERİŞİLEBİLİRLİK	- Çocukların , yaşlıların, engelli bireylerin , çocuklu annelerin , kıscası; tüm yaş gruplarındaki kullanıcıların, farklı fiziksel ve zihinsel yeteneklere sahip bireylerin kaldırdığı erişimleri, farklı yaya yoğunlukları da göz önünde bulundurularak tasarlanmalıdır.	<ul style="list-style-type: none"> Alan Jacobs (1995) William H. Whyte (2004) Active Design (2013) City at eye level (2016) Jane Jacobs (2017) Street Level (2023) 	<ul style="list-style-type: none"> Konumun ulaşılabilir olması Zemin kot farklarının miktarı, Zemin malzemesi sürekliliği, Zemin genişliği, 	<ul style="list-style-type: none"> Uzun yapı adası Zemin kat konunun yoldan yüksek olması
FİZİKSEL KONFOR	- Yayanın aşırı yağmurlara, yoğun kar yağışına , aşırı sığağa , aşırı rüzgara maruz kalmaması gerekiyor.	<ul style="list-style-type: none"> Alan Jacobs (1995) William H. Whyte (2004) Jan Gehl (2011) Active Design (2013) City at eye level (2016) Street Level (2023) 	<ul style="list-style-type: none"> Kısa yapı adası Gölgelik elemanları Cephedeki nişler Sınırlandırıcı elemanlar Bitkilendirme Rüzgar kesiciler Zemin kat yüksekliği 	<ul style="list-style-type: none"> Uzun yapı adası Tanımsız boşluklar Boş duvarlar
KİŞİSELLEŞTİRME	- Kişiselleştirme, zemin kat cepheleri ile insanların etkileşimini kolaylaştırır.	<ul style="list-style-type: none"> Gordon Cullen (1961) Kevin Lynch (2010) Jan Gehl (2011) Active Design (2013) City at eye level (2016) Street Level (2023) 	<ul style="list-style-type: none"> Gölgelik elemanları Sınırlandırıcı elemanlar Reklam panosu Cephe rengi Cephe dokusu Bitkilendirme 	
ÇAPRAZ KULLANIM/ ÇEŞİTLİLİK	- Sokakların canlı ve ilgi çekici olmalarına teşvik etmek, sokakların dokusunu olabildiğince sürekliliği sağlayan ağ haline getirmek, meydanları parkları, kamu binalarını sokak dokusunun bir parçası olarak kullanmak hedeflemelidir. Çapraz kullanımlar yaratılmalıdır.	<ul style="list-style-type: none"> Active Design (2013) City at eye level (2016) Jane Jacobs (2017) Street Level (2023) 	<ul style="list-style-type: none"> Farklı işlevler ile sağlanan aktif girişler Kısa yapı adası, Reklam panoları, 	<ul style="list-style-type: none"> Uzun yapı adası Yıkılan yapılar Tanımsız boşluklar Aynı işleme sahip mekanların sayısını fazla olması
İNSAN ÖLÇEĞİ	- İnsan bedeninin mekanı nasıl algıladığını anlamak ve mekanları kullanıcı konforunu arttıracak ölçekte tasarlamak önemlidir.	<ul style="list-style-type: none"> Gordon Cullen (1961) Alan Jacobs (1995) William H. Whyte (2004) Kevin Lynch (2010) Jan Gehl (2011) Active Design (2013) City at eye level (2016) Jane Jacobs (2017) Street Level (2023) 	<ul style="list-style-type: none"> Kısa yapı adası Bina yüksekliği Zemin katlardaki farklı işlevlerin birbirine yakınlığı Zemin kat cephesindeki nişler , tenteler 	<ul style="list-style-type: none"> Uzun yapı adası Yüksek binalar , Tanımsız boşluklar Zemin katlardaki farklı işlevlerin birbirine uzaklığı
SÜREKLİLİK/ BAĞLAYICILIK	- İnsanlar yolun başını ve sonunu görmeyi isteme eğilimindedirler. Yürümenin verimli bir ulaşım şekli olması için , güçlü ve düzenli kaldırım ağı, birçok kesişim noktası ve kısa blok düzeni olmalıdır. Zemin katlar yayalara net ve kesintisiz yönlendirme sağlamalıdır.	<ul style="list-style-type: none"> Gordon Cullen (1961) Alan Jacobs (1995) Active Design (2013) City at eye level (2016) Jane Jacobs (2017) Street Level (2023) 	<ul style="list-style-type: none"> Cepheledeki ritim, Zemin malzemesi ve yüksekliğinin sürekliliği, Yönlendirme tabelaları Farklı işlevler ile sağlanan aktif girişler 	<ul style="list-style-type: none"> Uzun yapı adası Yıkılan yapılar Tanımsız boşluklar Boş duvarlar Çıkma sokaklar Otoparklar Kaldırımın kesintiye uğraması
GEÇİRGENLİK	- Geçirgenlik, sokaktaki aktifliği destekleyen bir cephe özelliğidir. Sınırlar kentsel deneyimleri etkiler. Dışarıdan içeriye bakma veya içeriden dışarıya bakma fırsatı binaların hem kendisinin hem de kentsel alanın deneyimlenmesinin ve çeşitlenmesinin önemli oranda artırır (Gehl 2011).	<ul style="list-style-type: none"> Alan Jacobs (1995) Jan Gehl (2011) Active Design (2013) City at eye level (2016) Street Level (2023) 	<ul style="list-style-type: none"> Şeffaf zemin kat cephesi Zemin katlardaki açık ve yarı açık kapılar Cephedeki niş detayı 	<ul style="list-style-type: none"> Uzun yapı adası Tanımsız boşluklar Boş duvarlar Zemin katta 3 metreden fazla geri çekilmeler Otoparklar

Kısa yapı adası köşe dönüşlerini kolaylaştırarak yürüme mesafelerinin kısaltmakta ve daha fazla yürüme yolu seçeneği sunmaktadır. İnsanın yürürken görüş mesafesi çoğunlukla yataydır. Bu nedenle köşeler önemli olmaktadır. Cephe sürekliliğini bozarak monotonluğun önüne geçmekte ve daha fazla farklı fonksiyona sahip zemin katların birbirleriyle etkileşimine imkân sağlamaktadır. Kısa yapı adasının sağladığı bu imkanlar sayesinde şehirde güvenlik, fiziksel konfor, çapraz kullanım desteklenmekte ve insan ölçeğinden mekanlar oluşmasını sağlamaktadır.

Şeffaf cephelerin olması görsel geçirgenliği sağlamaktadır. Görsel geçirgenlik sayesinde iç mekân etkinlikleri ve dış mekân etkinlikleri birbirleriyle etkileşim halinde olmaktadır ve aradaki sınır bulanıklaşmaktadır. Beraberinde, zemin katlarda fiziksel geçirgenlik de sağlandığında, iç mekân etkinlikleriyle dış mekân etkinlikleri iç içe geçmektedir. Bu durum sokaktaki güvenliği arttırmaktadır.

Farklı işlevlerin sayısının fazla olması, aktif giriş-çıkışların olması çapraz kullanımı desteklemekte, sokakta süreklilik ve bağlayıcılık sağlamaktadır. Kullanıcının ilgisini, dikkatini mümkün olduğunca uzun süre aktif tutarak, kullanıcıyı bölgede tutmakta, sokağın her daim hareketli olmasını sağlamaktadır. Her daim aktif olan sokak ıssızlaşmayarak yayalara güvenli bir ortam sağlamaktadır.

Sokağa sınır olan yapıların zemin katlarında **geri çekilmelerin** uygulanması, sınırlandırıcı görevi görece bitkilendirme ve benzeri uygulamaların yapılması zemin katı kullanan kullanıcı için mahremiyeti, güvenliği getirmektedir.

Zemin katların gece yürürken güvenlik hissini sağlayacak **yeterli aydınlatılması**, güneşte yürürken güneşten koruma sağlayacak **gölgelik elemanlarının** kullanılması, vakit geçirmek veya sosyalleşmek için oturulan bir mekanda rüzgar varsa **rüzgar kesicilerin kullanılması**, yürürken yatayda uzun zemin kat cephelerinin etkisini azaltmak için cephede niş detaylarının uygulanması kullanıcı için fiziksel konfor sağlamaktadır ve kullanıcının bu özelliklere sahip mekanlara yönelmesini sebep olmaktadır. **Cephedeki niş detayları aynı** zamanda cephenin insan ölçeğinde algılanmasını da desteklemektedir.

Cephede kullanılan **gölgelik elemanları işlevliliğinin** yanı sıra zemin katların görünümlerinin birbirlerinden ayrılarak mekanların kişiselleşmesini sağlamaktadır. Kullanılan **reklam panoları, farklı cephe renkleri, farklı cephe dokuları, sınırlandırıcı** elemanlar kişiselleştirmeyi güçlendirmekte ve kullanıcının ilgisini, dikkatini çekmektedir. Cephede kullanılan tenteler kişiselleştirme sağlamakla birlikte zemin katın yüksekliğini insan ölçeğine getirmektedir.

Sokaklarda, **gerek cephe elemanlarıyla, gerek bitkilendirme ile ritim uygulanması**, sokağın sürekliliğini desteklemektedir. **Zemin malzemesinin** kesintiye uğramaması, **yönlendirme tabelalarının** yerleştirilmesi bağlayıcılık sağlayarak yayanın yürüyüşünün sürekli olmasına imkân sağlamaktadır.

Bitkilendirme sınırlandırıcı eleman olarak da kullanılarak mahremiyet sağlayabilmekte aynı zamanda zemin katın kamusal alan ile ilişkisini de güçlendirebilmektedir. Yayalar **kot farklarının** fazla olduğu zeminlerde yürümeyi tercih etmemektedirler. Kot farklarının fazla olduğu mekanlarda, yürüyen merdiven imkanının sunulmadığı durumlarda yayalar, kot farklarını merdiven yerine rampa ile aşmayı tercih etmektedirler (Gehl, 2011).

Bununla birlikte, **uzun yapı adaları** yürüyüşte monotonluğa sebep olmakta, çapraz kullanımı engellemekte, geçirgenliği azaltmakta, erişilebilirliği zorlaştırmaktadır. Tanımsız **boşluklar, boş duvarlar, yıkılan yapılar** güvensizliğe sebep olmakta, sürekliliği bozmaktadır.

Tezin önceki bölümlerinde detaylı açıklanan, insanların, mekâna uzaklıklarına ve bakış açılarına bağlı olarak yatayda ve düşeydeki algıladıkları detaylar farklıdır. Yapılar yüksek olduğunda üst katlardaki fonksiyonlar yapının yanında iken görülememektedir ve erişimi çaba gerektirmektedir.

Otoparklar, 3 metreden fazla olan geri çekilmeler, cadde ile zemin kat arasındaki **kot farkları** yayanın ulaşımını zorlaştırarak geçirgenliği azaltmaktadır. **Çıkmaz sokaklar**, kaldırımın kesintiye uğraması bağlayıcılığı engellemektedir.

Güvenlik, erişilebilirlik, fiziksel konfor, kişiselleştirme, çapraz kullanım/çeşitlilik, insan ölçeği, süreklilik/bağlayıcılık, geçirgenlik gibi kriterleri etkileyen sayılan özellikler Tablo 2.2’de özetlenmektedir.

**Tablo 2. 2 :Zemin kat tasarımları için kabul edilen ideal kriterleri etkileyen özellikler
(Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)**

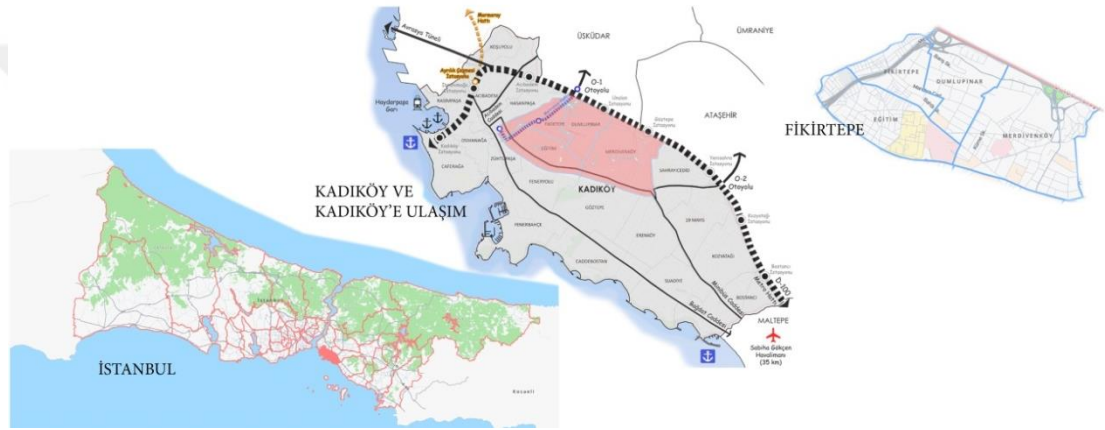
BAĞLAM	ÖZELLİKLER	ETKİ ALANI
GENEL TASARIM ÖZELLİKLERİ	KONUMUNUN ULAŞILABİLİRLİĞİ	• Erişilebilirlik
	KISA YAPI ADASI	• Güvenlik • Fiziksel konfor • İnsan ölçeği • Çapraz kullanım/çeşitlilik
	BİNA YÜKSEKLİĞİ	• İnsan ölçeği
	ZEMİN KATLARDA FARKLI İŞLEVLER	• Güvenlik • Çapraz kullanım/çeşitlilik • Süreklilik/Bağlayıcılık
	ZEMİN KATLARDA GERİ ÇEKİLMELER	• Güvenlik
	ZEMİN MALZEMESİNİN SÜREKLİLİĞİ	• Erişilebilirlik • Süreklilik/Bağlayıcılık
	GÖLGELİK ELEMANLARI	• Fiziksel konfor • Kişiselleştirme • İnsan ölçeği
	RÜZGAR KESİCİLER	• Fiziksel konfor
	CEPHEDEKİ NİŞ DETAYLAR	• Fiziksel konfor • İnsan ölçeği
	REKLAM PANOLARI	• Kişiselleştirme • Çapraz kullanım/çeşitlilik
	ŞEFAF CEPHELER	• Güvenlik • Geçirgenlik
	RİTİM	• Süreklilik/Bağlayıcılık
	YÖNLENDİRME TABELALARI	• Süreklilik/Bağlayıcılık
	DUYUSAL DENEYİMLER	AYDINLATMA
FARKLI CEPHE RENKLERİ		• Kişiselleştirme
FARKLI CEPHE DOKULARI		• Kişiselleştirme
ZEMİN KATIN KAMUSAL MEKAN İLE İLİŞKİSİ	ZEMİNDE KOT FARKLARI	• Erişilebilirlik
	KALDIRIM GENİŞLİĞİ	• Erişilebilirlik • Güvenlik
	SINIRLANDIRICI ELEMANLAR	• Güvenlik • Fiziksel konfor • Kişiselleştirme
	BİTKİLENDİRME	• Güvenlik • Fiziksel konfor • Kişiselleştirme

3. FİKİRTEPE'DE ZEMİN KATLAR

Bölümde öncelikle, çalışma alanı olan Fikirtepe ile ilgili bilgiler verilmekte, sonrasında ise alan çalışması kapsamında yapılan analiz aktarılarak, çalışmanın bulguları değerlendirilmektedir.

3.1. Çalışma Alanının Tanıtımı

Fikirtepe, İstanbul'un Kadıköy ilçesine bağlı bir alandır. Fikirtepe'nin D-100 (E-5), E80 (TEM) otoyolu, Avrasya Tüneli, 15 Temmuz Şehitler Köprüsü yakın olması, bölgenin kolay erişilebilir olmasına olanak sağlamaktadır (Şekil 3.1).



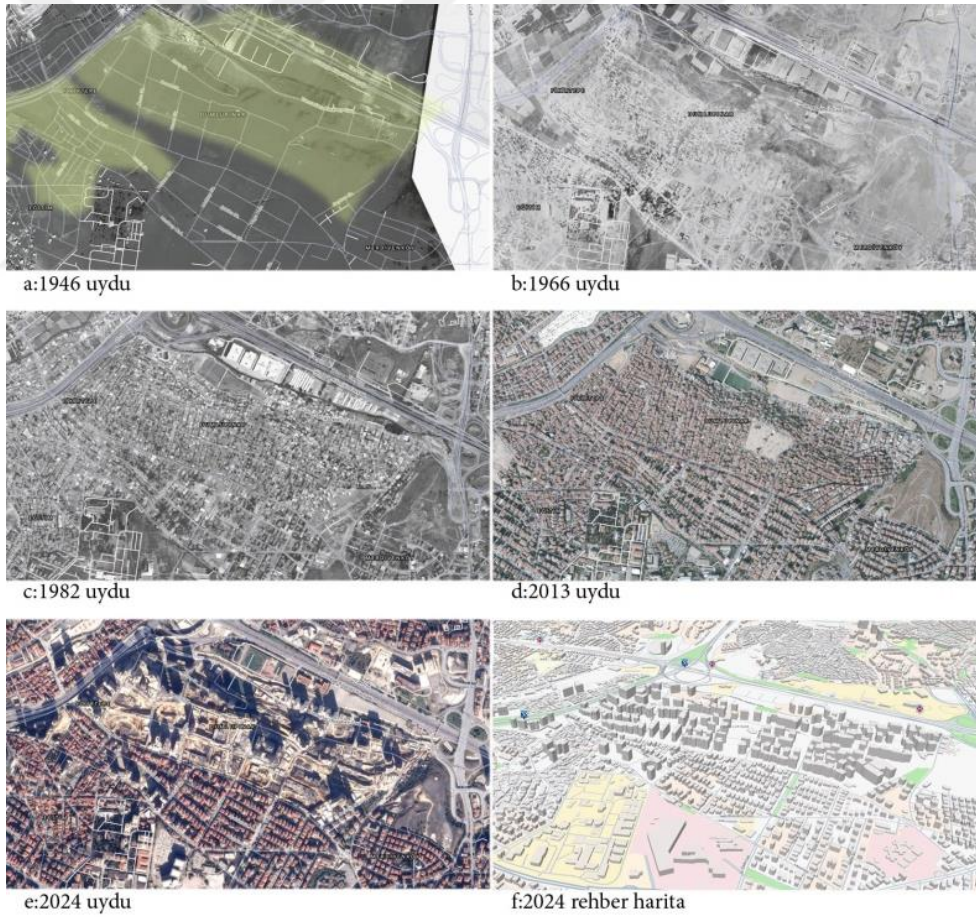
Şekil 3. 1 :Fikirtepe'nin konumu (yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025).

Fikirtepe bölgesi 1950'lere kadar av ve mesire yeri olarak kullanılmaktadır. 1950'lerden sonra kente göçlerin artmasıyla birlikte plansız yerleşimler başlamıştır (Şekil 3. 2). Zamanla bölgede, yasadışı yapılaşma artmış ve bölge gecekondu bölgesi haline gelmiştir. Fikirtepe, 1965'te Kadıköy'e bağlı bir muhtarlık olmuştur. 1975'te Fikirtepe, Eğitim ve Dumlupınar mahalleleri olarak düzenlenmiştir. Fakat bölge hala Fikirtepe adıyla tanınmaktadır (Özkul, 2019).



Şekil 3. 2 :Fikirtepe dönüşüm öncesi genel görünüm (Z. Ayşe Gökşin arşivi, 2008)

Sanayileşmenin de etkisiyle köyden kente göç ile artan konut ve yerleşim alanına ihtiyaç artmıştır. Fikirtepe'deki yerleşim izleri yıllara göre haritalara bakarak görülebilir (şekil 3.3).



Şekil 3. 3 :Fikirtepe'de yerleşim izlerinin yıllara göre değişimi. (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025).

Fikirtepe'ye yapılan ilk yerleşimler imarsız ve ruhsatsızdır. Bu durum gecekondulaşmaya ve çarpık kentleşmeye, çarpık kentleşme de altyapı, sosyal donatı eksikliğine sebep olmuştur. Yapılar, 1970-1980'lerde çoğu ruhsatsız olarak inşa edilmiştir. 1984 yılında çıkarılan 2981 sayılı kanun ile, gecekondular yasallaştırılmıştır. Plansız yapılan tek katlı bu yapılar zamanla birkaç katlı apartmanlara dönüşmüştür (Eyidoğan, H. (2025). Fikirtepe, bahçeli gecekondulardan ve bitişik nizamda 3-4 katlı yapılardan oluşmaktadır (Şekil 3.4).

Mahalleler	0-3 Kat	4-6 Kat	7-9 Kat	10-15 Kat	16+
19 Mayıs	310	212	265	154	27
Acıbadem	464	968	66	31	1
Bostancı	537	513	332	151	20
Caddebostan	489	500	161	131	13
Caferağa	700	1.622	260	1	2
Dumlupınar	1.570	504	70	12	0
Eğitim	1.203	395	98	31	0
Erenköy	324	385	287	201	19
Fenerbahçe	534	491	145	122	11
Feneryolu	245	388	186	139	6
Fikirtepe	1.353	551	33	9	0
Göztepe	403	570	377	184	19
Hasanpaşa	829	765	25	0	0
Koşuyolu	1.129	235	0	4	0
Kozyatağı	247	294	369	186	14
Merdivenköy	856	489	342	104	6
Osmanağa	619	1.093	190	2	0
Rasimpaşa	646	1.142	58	0	0
Sahrayı Cedit	254	200	310	152	28
Suadiye	359	673	200	127	10
Zühtüpaşa	248	273	54	18	10
Genel Toplam	13.319	12.263	3.828	1.759	186

Şekil 3. 4 :Fikirtepe yeleşim bölgesindeki yapıların kat adetleri (Kadıköy belediyesi,2017)

Kentsel dönüşüm, 1999 Marmara depreminden sonra dayanıksız, kötü durumda olan yapı stoğunun, dayanıklı, güvenilir yapılara dönüştürülmesi amacıyla gündeme gelmiştir. Fikirtepe'de artan göç ile meydana gelen plansız yerleşim ve kalitesiz yapı

stoğunun varlığı, bu yapı stoğunun zamanla yıpranması, artan nüfus ile sosyal-teknik, alt yapı ihtiyaçlarının meydana gelmesi, yolların darlığı, yeşil alanın yetersizliği, evlerin depreme dayanıklı olmayışı bölgede kentsel dönüşümün gündeme gelmesine sebep olmuştur (Özkul, 2019).

Kentsel dönüşüm projelerinin hayata geçirilmesiyle birlikte, bölge eskisinden farklı bir görüntüye sahip olmaya başlamıştır (Şekil 3.5).



Şekil 3. 5 :Fikirtepe dönüşümü (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025)

Fikirtepe, çarpık yapılaşmanın yoğun olduğu, nüfus ve yapılaşma açısından gerekli doygunluğa ulaştığı bir alan iken, modern bir kent dokusuna dönüşmesi, göz önünde tutularak, mevcut yoğunluğu koruyarak nüfus artışı engellemenek, donatı alanlarını maksimum düzeyde arttırmak ve bu mahallelerde fiziksel, sosyal çevreyi iyileştirerek yaşam koşullarını sağlıklılaştırmak gibi, amaçlarla, 9 Mart 2005 tarihinde “Özel Proje Alanı” ilan edilmiştir. 22 Mart 2007 yılında Nazım İmar Plan’ında değişiklik yapılarak, karar “Kentsel Dönüşüm Alanı” olarak değiştirilmiştir.

2011 yılında onaylanan planlarda, hali hazırdaki parseller ve yapı adalarının birleşmesiyle kademeli olarak emsal arttırımına gidilmiştir. Emsal maksimum 4.14 olarak belirlenmiştir. Bu oran bölgedeki mevcut emsalden (2.07) iki kat fazladır. Birleşen parsellerin %20'si donatı alanı için ayrılmıştır (Töre vd., 2016)

Açıklanan planlar, bir önceki yerleşimi tamamen ortadan kaldırarak, yeniden bir yerleşim yapılacağını göstermektedir. Eskinin az katlı ve küçük yapı adalı yerleşimin yerine, küçük yapı adaları birleştirilerek, yüksek yapı bloklar inşa edilecektir. Şekil 3.6'da mor renkli lekeler yeni yapı adalarına ait olup, beyaz şeritler eski yapı adalarını ifade etmektedir.



Şekil 3. 6 :Eski ve yeni yerleşimin karşılaştırılması.(yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

31.05.2013'de Resmi Gazete'de, yer alan; 6306 sayılı "Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi" kanunu kapsamına alınmıştır. Danıştay, riskli alan kararını 2018'de yürütmeyi durdurma kararı vermiştir. Ardından alan, 2018'de rezerv yapı alanı ilan edilmiştir (URL 3).

2020 yılında, Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Fikirtepe'deki kentsel dönüşüm sorunlarını çözmek amacıyla "Yeni Fikirtepe" projesini hayata geçirmiştir. Bakanlık, TOKİ (Toplu Konut İdaresi) ve Emlak Konut iş birliğiyle süreci devralarak çalışmalara başlamıştır (URL 4). 2021 yılında Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, alana ait, I. Etap, II. Etap, III. Etap 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar planlarını onaylanmıştır (URL 3) (Şekil 3.7).

Şekilde 3.7’de görüldüğü gibi ilk bölüm için 19 farklı etapta proje hazırlanmıştır. Projeler, tamamlandıkça etaplar halinde teslim edilmektedir (URL 5).



Şekil 3. 7 :Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, TOKİ (Toplu Konut İdaresi) ve Emlak Konut İşbirliğiyle uygulanan proje (URL 5)

Projeler, alt katlar ticari birim, üst katlar konut olmak üzere karma işlevli ve yüksek katlı yapılardan oluşmaktadır. Örneğin 17. Etap projesi 1097 adet konut, 30 adet ticaret meskene sahip proje olarak hayata geçirilmektedir (Şekil 3.8).



Şekil 3. 8 :17. Etap proje render görüntüsü, (URL 5).

3.2. Fikirtepe’de Zemin Katların İncelenmesi

Bu bölümde, Fikirtepe’de yapılan alan araştırması sunulmaktadır. Alan araştırması için seçilen adalar ve projeler Şekil 3.9’da belirtildiği gibidir. Tezin devamında; Evin Park ve Optimist Residence’in bulunduğu yapı adası, “Ada 1” , 1071 Kadıköy projesinin bulunduğu yapı adası, “Ada 2”, Renovia/ Torkam Konutları / Vartaş 1 projesinin bulunduğu yapı adası, “Ada 3” olarak adlandırılmıştır.



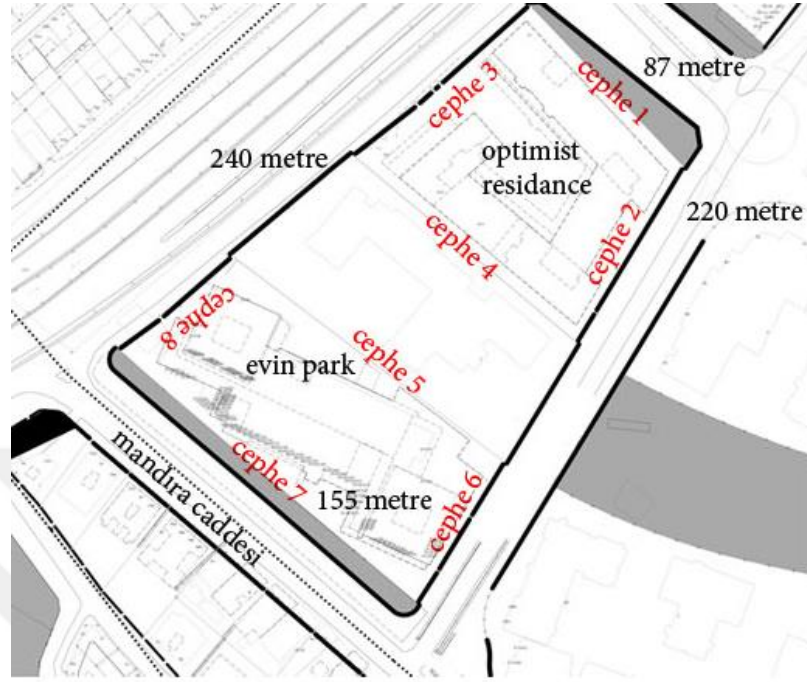
Şekil 3. 9 :Seçilen yapı adalarının vaziyet planındaki yeri (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

3.2.1. Ada 1

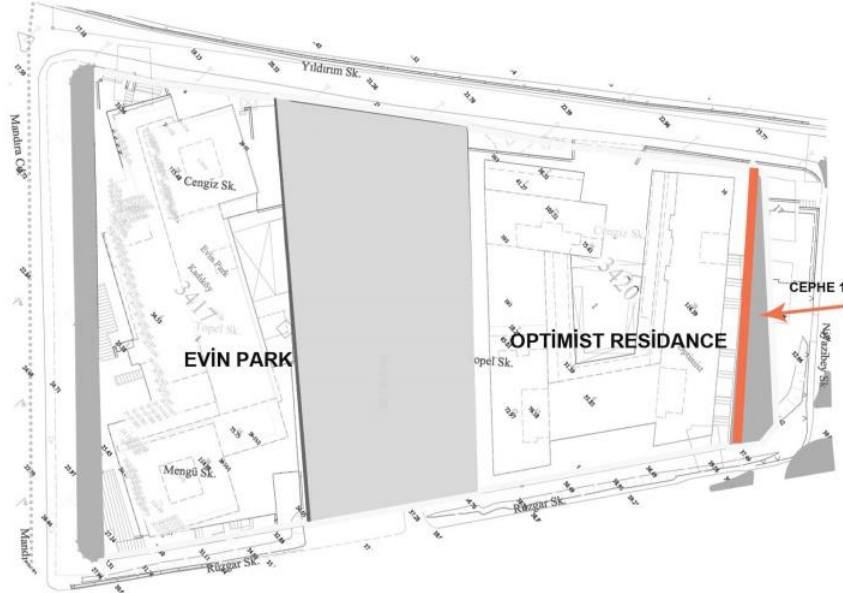
Ada 1’in bir cephesi Mandıra Caddesi üzerinde, diğer cepheleri ise Yıldırım sokak, Niyazi Sokak ve Rüzgar Sokak üzerinde bulunmaktadır.

Yapı adasında iki adet yapı bloğu bulunmaktadır. Yapı adasının dört cephesinin uzunluğu Kadıköy belediyesinden elde edilen hali hazır haritasından ölçülerek 87 metre, 220 metre, 155 metre, 240 metre olarak tespit edilmiştir (Şekil 3.10). Yapı adasında Optimist Residence ve Evin Park olmak üzere iki adet proje bulunmaktadır. Yapılar ayrı iki baza olarak araziye oturtulmuş ve baza üzerinde yapı blokları yapılmıştır. Yapı adasına toplu taşıma ile ulaşım sağlanmaktadır. Aynı adadaki bu iki proje arasında, yapım çalışması devam eden, yapımı tamamlandığında yaya yolu ve yeşil alan olacak fakat şu anda tanımsız kalmış bir boşluk bulunmaktadır. Yapıların etrafına araçlar park edebilmektedir. Optimist Residence projesinde 56 ticaret birimi, 550 konut ve Evin park projesinde 84 ticaret birimi, 467 konut bulunmaktadır. Yapı

adasında şuanda aktif olarak çalışan 31 adet ticaret birimi bulunmaktadır. Ticaret birimlerinde 15 farklı fonksiyon yer almaktadır (Ek A, Şekil A.1).



Şekil 3.10 :Ada 1'in krokisi (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)



Şekil 3.11 :Ada 1'deki Cephe 1'in konumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

Optimist Residence Cephe 1'de (Şekil 3.11) aktif ticaret birimi fonksiyonu bulunmamaktadır. Cephenin bir ucundan diğer ucuna olan 14 metre kot farkından dolayı 51 basamak merdiven yapılmıştır. Kot farkından dolayı üç kat, zemin kat

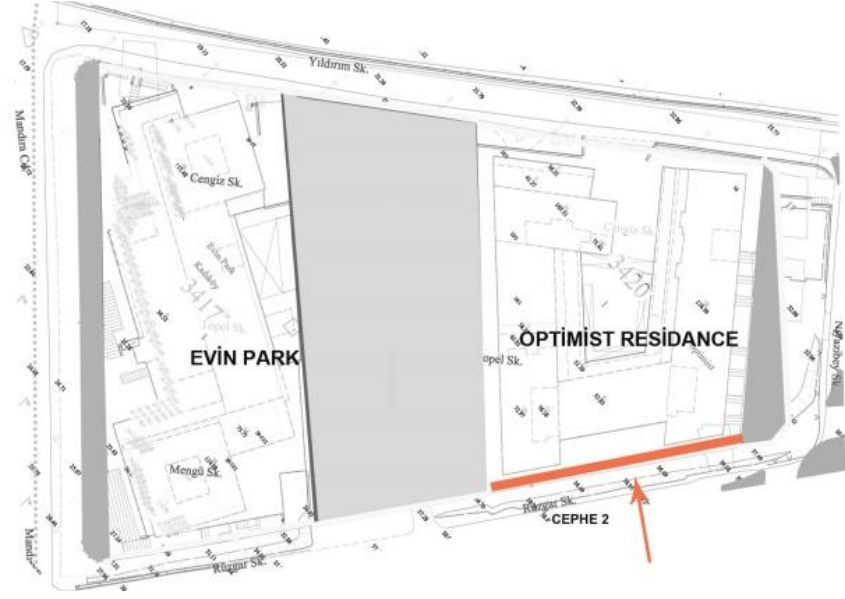
bulunmaktadır (Şekil 3.12). Yer yer sahanlıklar genişletilerek zemin kat ve yaya ilişkisi kurulmuştur. Zemin kat önünde 5 metreden fazla kaldırım alanı oluşturulmuştur. Zemin kat önü 5 metreden sonra 14 metre ile 4 metre arası değişen ölçülerde yeşil alan bırakılmıştır fakat; zemin katın yeşil alan bağlantısı zayıftır. Kent mobilyası, tente, niş gibi öğeler yer verilmemiştir ve cephe tek tip, tek renk olarak tasarlandığından; girişler belirsiz durumdadır. Geçirimsiz şeffaf cepheler sayesinde zemin katın sokak ile görsel bağlantısı vardır fakat fiziksel bağlantısı yoktur (Ek B, Şekil B.1).



Şekil 3. 12 :Optimist Residence Cephe 1 (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025)

Kullanıcı davranışları gözlemlendiğinde, bir dakika içerisinde çoğu zaman hiç kullanım olmaz iken bazen bir ya da iki kullanıcının cadde kenarındaki rampayı kullandığı görülmektedir (Ek C, şekil C1).

Ada 1, Cephe 1’de; merdiven sayısının fazla olması, zemin katta aktif ticaret biriminin olmaması, bank gibi dinlenebilecek alanların olmayışı, sokak ile bağlantının bulunmaması, cephenin uzun olması, kullanıcı kendine çekebilecek renk, doku, kişiselleştirilmiş cephe tasarımından yoksun olması kullanıcının bu alanı kullanmasının önüne geçmiştir. Yayalar bu cepheyi sadece geçiş amaçlı kullanmaktadır. Geçiş amaçlı kullanan yayalar da, bina cephesine bitişik olan merdivenler yerine, yola bitişik olan rampa olarak uygulanmış kaldırımı tercih etmektedirler.

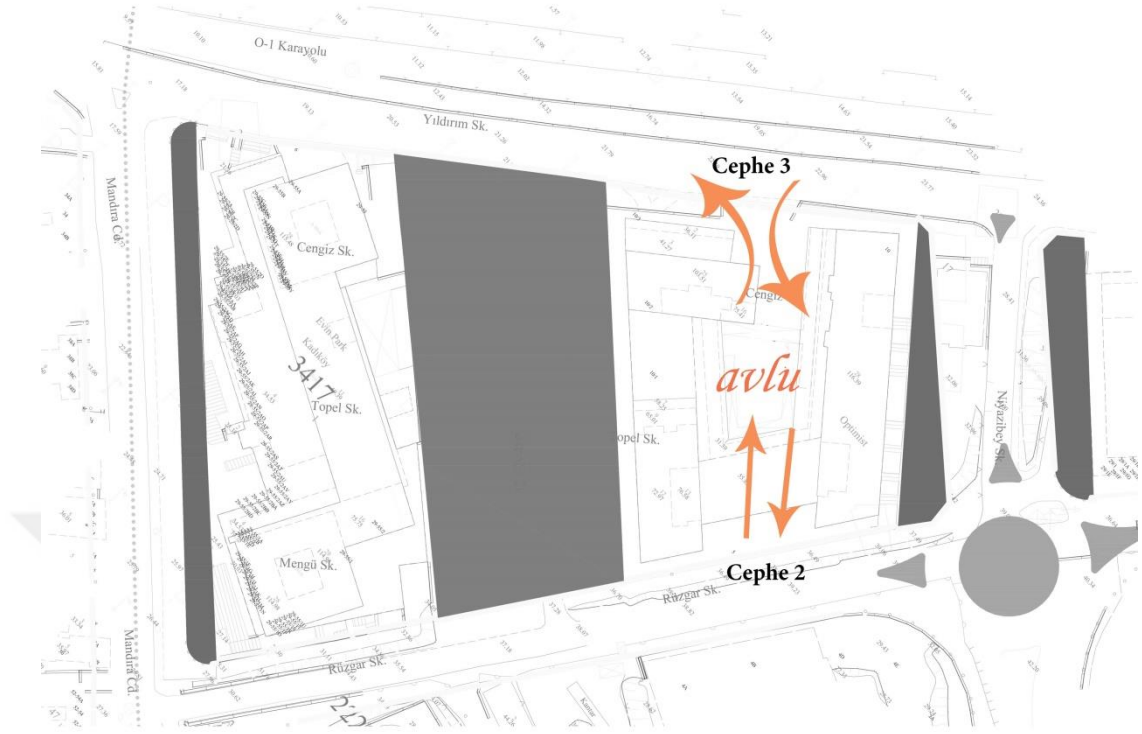


Şekil 3. 13 :Ada 1'deki cephe 2'in konumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

Optimist Residence Cephe 2'de (Şekil 3.13) 78 metre cephe uzunluğu, 4 adet aktif ticaret birimi fonksiyonu bulunmaktadır. Cephe rengi tek tip olmakla birlikte aktif ticaret birimlerinin cephelerinde, gölgelik, reklam panosu, geçişe izin veren şeffaf camlar, açık kapılar kullanılmıştır. Zemin kat sokaktan geri çekilmiştir. Geri çekilme ile kaldırım genişletilmiş ve genişleyen kaldırımda bitkilendirme yapılarak hareketli kent mobilyaları yerleştirilmiştir. Ticaret birimi fonksiyonlarının içerisindeki aktivite, zemin kat önüne konulan masa ve sandalyelerle dışarı taşmaktadır (Şekil 3.14). Kaldırım kenarına araçlar park edebilmektedir. Cephede kot farkı bulunmamaktadır (Ek B, Şekil B.2). Bu cepheden Cephe 3'e geçiş sağlanmaktadır (Şekil 3.15).



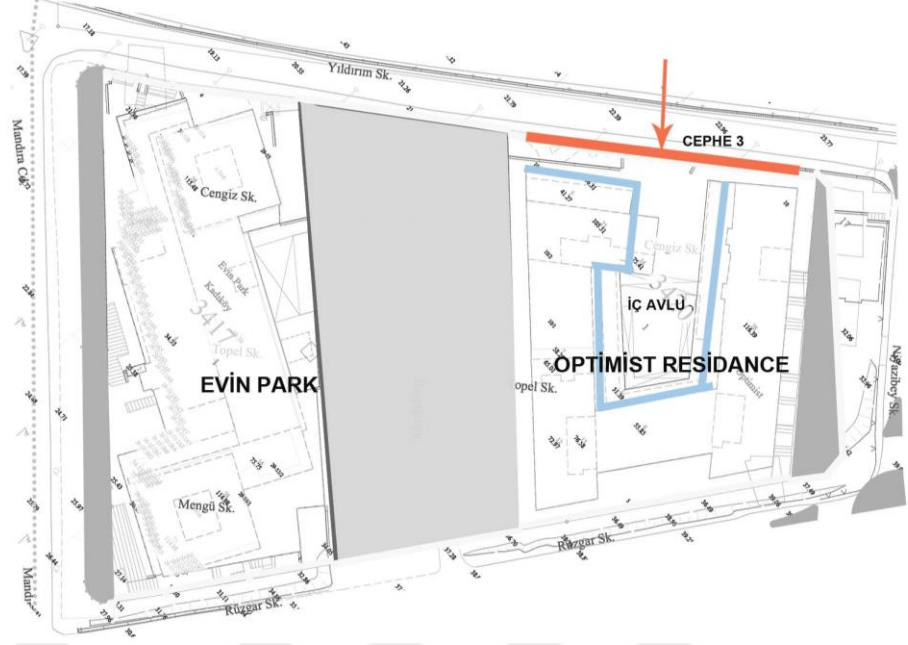
Şekil 3. 14 :Optimist Residence Cephe 2 (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025)



Şekil 3. 15 : Cephe 2'den Cephe 3'e, aynı zamanda tam tersi de geçişi sağlayan iç avlu

Ada 1, Cephe 2'de; sokak ile zemin kat arasında merdiven olmaması, zemin katta aktif ticaret birimlerin olması ve giriş kapılarının belirgin olması, bank gibi dinlenebilecek alanların bulunması, sokak ile bağlantının güçlü olması, yapı içerisindeki iç avluya geçiş imkanının sağlanması, kullanıcı kendine çekebilecek renk, doku, gölgelik kişiselleştirilmiş cephe tasarımlarının uygulanması kullanıcının bu cephe kullanımını arttırmaktadır.

Kullanıcı davranışları gözlemlendiğinde; kullanıcıların bu cepheyi geçiş, bekleme, oturma, sosyalleşme, yeme-içme, alışveriş gibi eylemler için kullandıkları görülmektedir (Ek C, Şekil C.2).



Şekil 3. 16 :Ada 1'deki Cephe 3'in konumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

Optimist Residence Cephe 3'te (Şekil 3.16) kaldırımda yürürken sadece istinat duvarı, otopark girişi ve proje içerisindeki avluya açılan merdivenler görülmektedir (Şekil 3.17). Merdivenler, avlunun sokak ile tek bağlantısını sağlamaktadır. Kaldırımla birleşen kentsel arayüzde herhangi bir zemin kat fonksiyonu olmamasına ve kaldırım fiziksel kalitesi çok düşük olmasına rağmen kaldırımda yaya hareketliliği bulunmaktadır. Bu cephe yayaların toplu taşıma ulaşım güzergahı üzerindedir. Bu nedenle yayalar mecburi işleri için bu kaldırımı kullanmaktadırlar. Bu durum Gehl'in fiziksel kaliteye bakılmaksızın gerekli aktiviteler için kullanılan kaldırım teorisini desteklemektedir.



Şekil 3. 17 : Optimist Residence Cephe 3 (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025)

Gözlem kartları, sizi avluya davet eden, cephedeki merdivenleri çıktuktan sonra erişilen avlunun zemin katları için de doldurulmuştur (Ek B, Şekil B.3). Avluda 156 metre zemin kat cephesi, 8 adet aktif ticaret birimi bulunmaktadır. Merdivenlerden çıkarken, içeride hangi mağazaların olduğu bilgisi tabela ile verilmiştir. Zemin katların tamamında tente bulunmaktadır. Güneşe ve rüzgâra maruz kalan alanlarda rüzgarlık, gölgelik gibi tasarım elemanları kullanılmıştır. Avlunun döşemesi tamamen sert zemin olduğu için yeşil alan bağlantısı bulunmamaktadır. Fakat, bitkilendirme, kent mobilyası gibi uygulamalar mevcuttur. Kullanıcılar, geçiş, yeme-içme, alış-veriş, oturma ve sosyalleşme gibi farklı deneyimler gerçekleştirmektedirler. Yapı adasında kot farkı fazla olduğundan avlu içerisinde üç farklı kotta zemin kat bulunmaktadır. Kotlar arası geçişler yürüyen merdiven ve asansör ile yapılmaktadır. Avlu üst kota geçiş için kullanılmadığında çıkmaz sokak etkisi yaratmaktadır. Avludan aynı kotta çıkmak için, girilen noktaya geri dönülmesi gerekmektedir. Cephede, reklam panoları, bitkiler, renkler ile zemin katta birtakım kişiselleştirmeler uygulanmış giriş kapıları belirginleştirilmiştir.



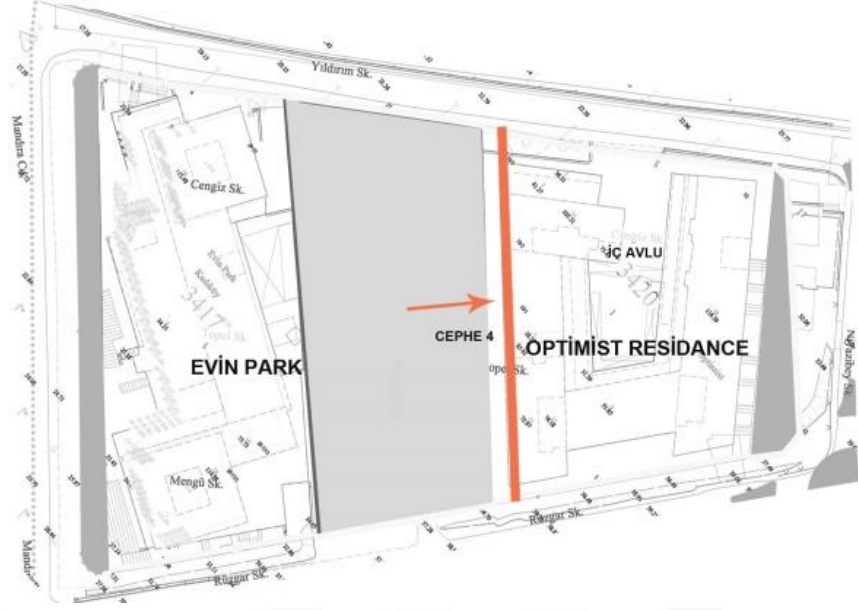
(a)

(b)

Şekil 3. 18 :Optimist Residence cephe 3 avluya giriş merdivenleri (a) ve avlu içi (b)
(Yazar tarafından çekilmiştir, 2025)

Ada 1, Cephe 3'ün mecburi istikamet olarak kullanılması sebebiyle Cephe 3'te yaya hareketliliği bulunmaktadır. İstinat duvarı üzerinde, avluya giriş merdivenin yanına yerleştirilmiş tabelada içerisindeki mağazalar hakkında bilgi verilmiştir. Tabelalar yayanın ilgisini çekmektedir. Avlu içerisinde belirgin giriş kapılarının olması, farklı fonksiyonların yer alması, kent mobilyalarının bulunması, güneşlik, rüzgarlık gibi yapı elemanlarının varlığı, kotlar arası geçişe yürüyen merdiven, asansör gibi kolaylıklar sağlanması iç avlu kullanımını arttırmıştır (Şekil 3.18).

Kullanıcı davranışları gözlemlendiğinde; kullanıcıların avluyu alış-veriş, oturma, bekleme, geçiş, yeme-içme, sosyalleşme gibi eylemler için kullandığı görülmektedir (Ek C, Şekil C.3).



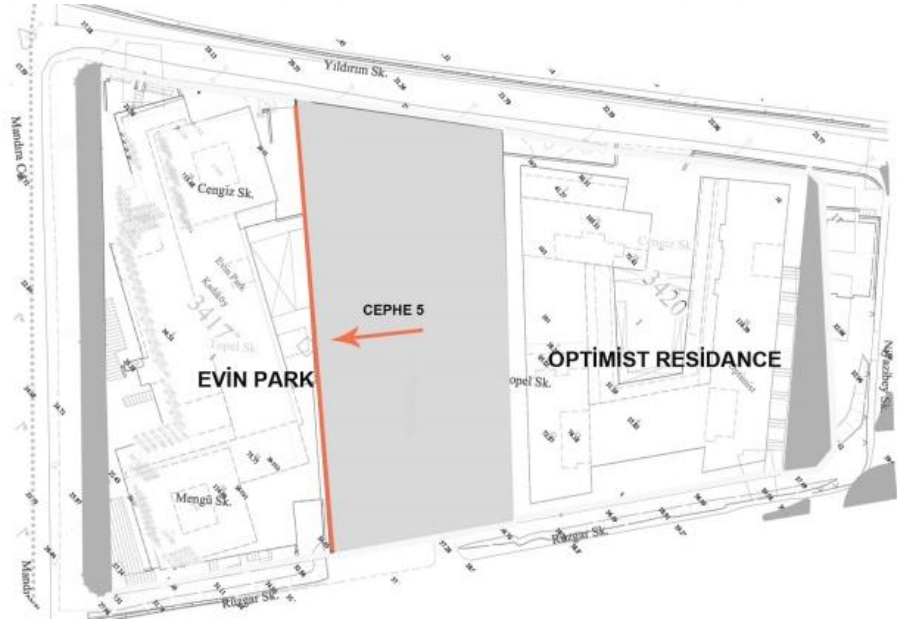
Şekil 3. 19 :Ada 1'deki Cephe 4'ün konumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)
Optimist Residence Cephe 4'te (Şekil 3.19) aktif ticaret birimi bulunmamaktadır. Cephenin bir ucundan diğer ucuna olan 14 metre kot farkından dolayı 51 basamak merdiven yapılmıştır (Şekil 3.20).



Şekil 3. 20 :Cephe 4 merdivenler (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025)

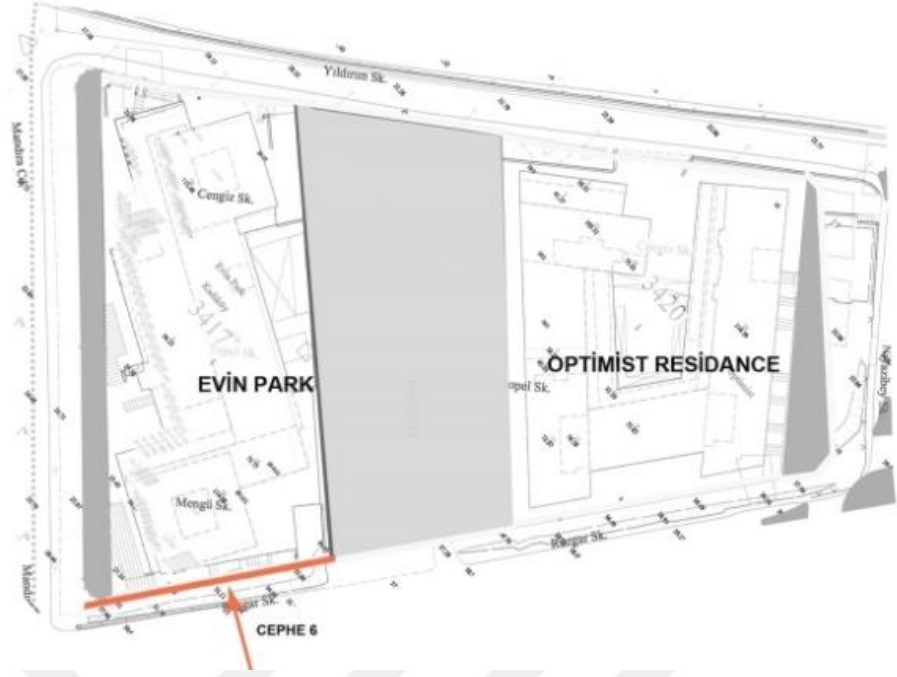
Zemin kat önündeki merdivenlerden sonraki alanın yapımı henüz tamamlanmamıştır. Kadıköy belediyesinden alınan, halihazır haritada, tamamlandığında yeşil alan olacağı ifade edilmektedir. Zemin kat önündeki geniş sahanlıklardan oluşan merdivenlerde, kent mobilyası, tente, niş gibi öğeler yer verilmediği ve cephe tek tip, tek renk olarak tasarlandığından; girişler belirsiz durumdadır. Geçirimsiz şeffaf cepheler sayesinde zemin katın sokak ile görsel bağlantısı vardır fakat fiziksel bağlantısı bulunmamaktadır (Ek B, Şekil B.4).

Kullanıcı davranışları gözlemlendiğinde, bu cephenin kullanılmadığı görülmektedir (Ek C, şekil C4)



Şekil 3. 21 :Ada 1'deki cephe 5'in konumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

İki yapı arasında yeşil alan olarak düzenlenmekte olan alanın yapım çalışmaları devam ettiği için Evin Park'ın Cephe 5'ine (Şekil 3.21) ulaşım sağlanamamaktadır. Bu nedenle, bu cephe için gözlem kartı doldurulmamıştır.



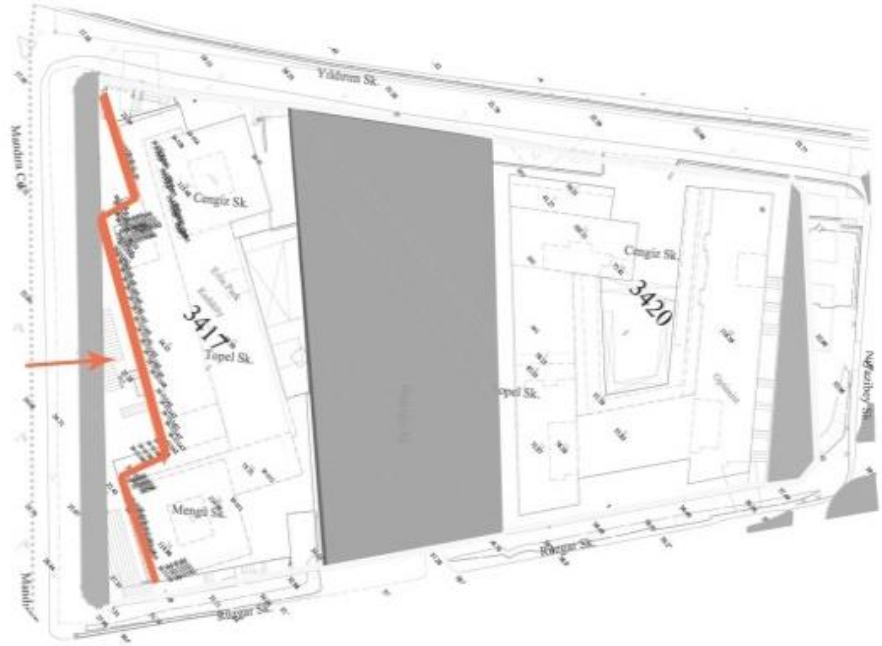
Şekil 3. 22 :Ada 1'deki Cephe 6'nın konumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

Evin Park Cephe 6'da (Şekil 3.22) site girişi bulunmaktadır. Zemin katta aktif ticari birimi bulunmamaktadır. Zemin katta cephe elemanlarına yer verilmemiştir. Zemin katın önündeki kot farkı merdiven ile aşılmıştır. Fakat sokak yanı kaldırım ile zemin kat önüne duvar örülerek zemin katın sokak ile bağlantısı kesilmiştir (Şekil 3.23).

Kullanıcı davranışları gözlemlendiğinde; kullanıcıların bu cepheyi sadece geçiş amaçlı kullandığı görülmektedir (Ek C, Şekil C5).



Şekil 3. 23 :Cephe 6 (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025)



Şekil 3. 24 :Ada 1'deki Cephe 7'nin konumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

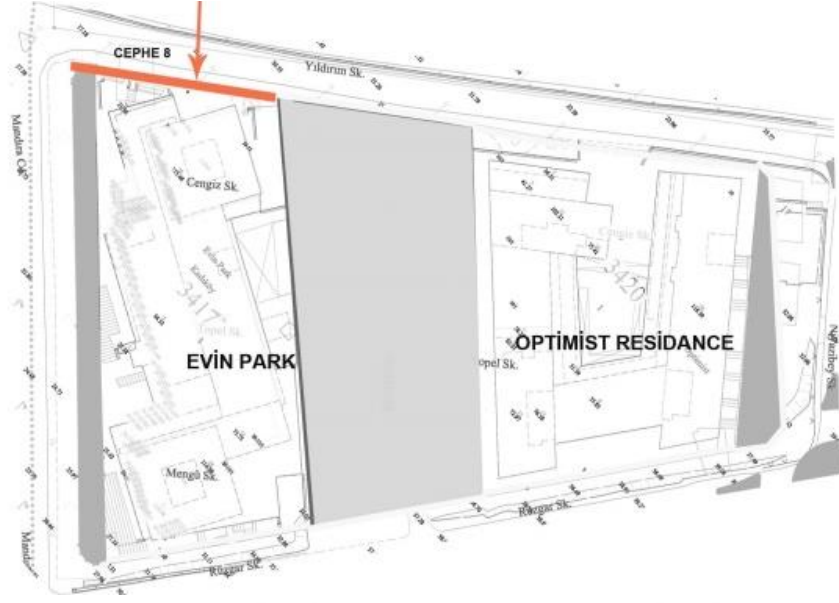
Evin Park Cephe 7 (Şekil 3.24) Mandıra Caddesi'ne paraleldir. Bu cephe, kot farkından dolayı üç katlı açık çarşı olarak tasarlanmıştır. Sokaktan cepheye bakıldığında, sokağın bir tarafında zemin kat neredeyse kaybolmakta, çarşının üst iki katı algılanmaktadır (Şekil 3.25).



Şekil 3. 25 :Evin Park projesi cephe 7, yoldan görünüş (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025)

Yol kotunun aşağısında kalan zemin kat, yapıya yaklaşıldığında görülebilmektedir. Zemin katta 6 adet aktif ticaret birim, çarşının diğer katlarında toplam 7 adet aktif ticaret birim bulunmaktadır. Yapı mimarisi, zemin kat cephelerinin tamamında saçak bulunacak şekilde tasarlanmıştır. Mağazaların tabelalarını kaldırımdan yürürken görülebilmektedir. Bu durum mağaza girişlerinin belirgin olmasını sağlamıştır. Zemin katı caddeden geri çekilmesi 5 metreden fazladır ve yer yer oluşan istinat duvarları yayanın yeşil alan, kaldırım ve yol bağlantısını kesmektedir. Zemin kat önlerinde kent mobilyası bulunmamaktadır. Cephenin, sokak ile görsel ilişkisi olmasına rağmen, sokak ile fiziksel etkileşim zayıftır. Çarşının tüm katlarında, bir kottan girildiğinde başka bir kottan çarşıdan çıkılabilmektedir (Ek B, Şekil B.6).

Kullanıcı davranışları gözlemlendiğinde, yapı cephesinde ticaret birimi bulunmasına rağmen, kullanıcıların Cephe 7'yi çoğunlukla geçiş amaçlı kullandığı görülmektedir (Ek C, Şekil C6).



Şekil 3. 26 :Ada 1'deki Cephe 8'in konumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

Evin Park Cephe 8 (Şekil 3.26) yaya ile kurmamaktadır. Zemin katta aktif ticaret birimi bulunmamaktadır. Giriş kapıları belirsizdir, yeşil alan bağlantısı yoktur, sokak ile görsel bağlantı zayıftır. (Şekil 3.27), (Ek B, Şekil B.7). Bu özelliklere rağmen kullanıcı davranışı analizlerine bakıldığında aktif bir kullanım görülmektedir. Kullanıcılar Cephe 8'i, sadece zorunlu bir aktivite olan toplu taşımaya ulaşım için kullanmaktadır (Ek C, Şekil C.7).



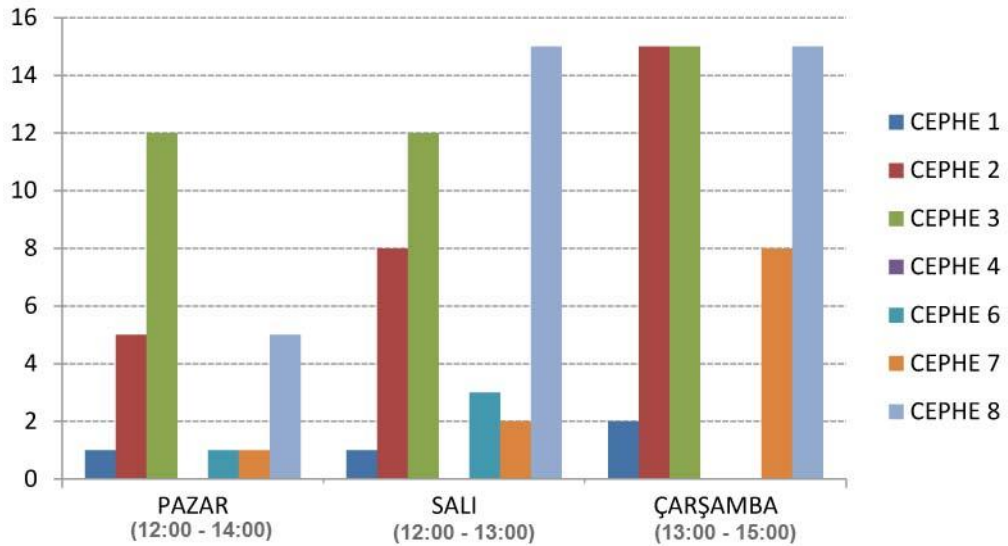
Şekil 3. 27 :Evin Park projesi Cephe 8, yoldan görünüş (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025)

Ada 1 zemin kat cepheleri için ideal kriterlere göre yapılan analizler Tablo 3.1 'de özetlenmektedir. Kullanıcı analizleri grafik olarak ifade edildiğinde; ideal kabul edilen kriterleri bulunduran cephelerdeki kullanıcı yoğunluğunun, diğer cephelere oranla daha fazla olduğu gözlemlenmektedir (Şekil 3.28). Sadece Cephe 8'in ideal kriterlere sahip olmamasına rağmen kullanıcı yoğunluğuna sahip olduğu görülmektedir. Bu durum Cephe 8'in toplu taşıma ulaşım güzergahı üzerinde

olmasından kaynaklanmaktadır. Zorunlu aktivitelerin mekân kalitesine bakılmaksızın gerçekleştiği görüşünü destekler bir sonuçtur.

Tablo 3. 1:Ada 1 zemin kat cephelerinin ideal kriterlere göre analizi. (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

ÖZELLİKLER		ADA 1							
		Cephe 1	Cephe 2	Cephe 3	Cephe 4	Cephe 6	Cephe 7	Cephe 8	
Zemin Kat fonksiyon sayısı		0	4	8	0	0	13	0	
Zemin Kat cephe uzunluğu		77 m	78 m	76 m	76 m	51 m	153 m	49 m	
Zemin Kat Cephe Eklentileri	Niş	x	x	✓	x	x	x	x	
	Reklam panosu	x	✓	✓	x	x	✓	x	
	Gölgeleme	x	✓	✓	x	x	✓	x	
	Rüzgarlık	x	x	✓	x	x	x	x	
Zemin Kat Mimari Fiziksel Özellikleri	İşiklendirme	x	✓	✓	x	x	x	x	
	Geçişe izin veren Şeffaf cam	x	✓	✓	x	x	✓	x	
	Geçişe izin vermeyen Şeffaf cam	✓	X	x	✓	x	x	x	
Fiziksel Özellikleri	Ritim	✓	X	x	x	x	x	x	
	Açık kapılar	x	✓	✓	x	x	x	x	
Zemin Katın Caddeden Geri çekilmesi		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Yönlendirme Tabelaları		x	✓	✓	x	x	x	x	
Kaldırım Zemin malzemesi sürekli		✓	✓	✓	✓	✓	✓	x	
Gürültü Seviyesi		sessiz	orta	orta	sessiz	sessiz	orta	orta	
Rüzgar		orta	orta	orta	orta	orta	orta	orta	
Koku		yok	yok	yok	yok	yok	yok	yok	
Cephe rengi		tek renk	tek renk	tek renk	tek renk	tek renk	tek renk	tek renk	
Sokak ile görsel bağlantı		orta	güçlü	güçlü	orta	zayıf	orta	zayıf	
Giriş kapısı belirgin		x	✓	✓	x	x	✓	x	
Sabit ve Hareketli oturma Alanları		x	✓	✓	x	x	x	x	
Yeşil alan bağlantısı		✓	✓	✓	x	x	x	x	
Otopark		✓	✓	✓	x	✓	✓	✓	
Kaldırım Genişliği		>5 m	>5 m	3-5 m , >5 m	>5 m	>5 m	>5 m	>5 m	
Çıkma Sokak		x	x	✓	x	x	x	x	
Cephede Kot farkı		✓	x	x	✓	✓	✓	✓	
Merdiven		✓	x	✓	✓	✓	✓	✓	

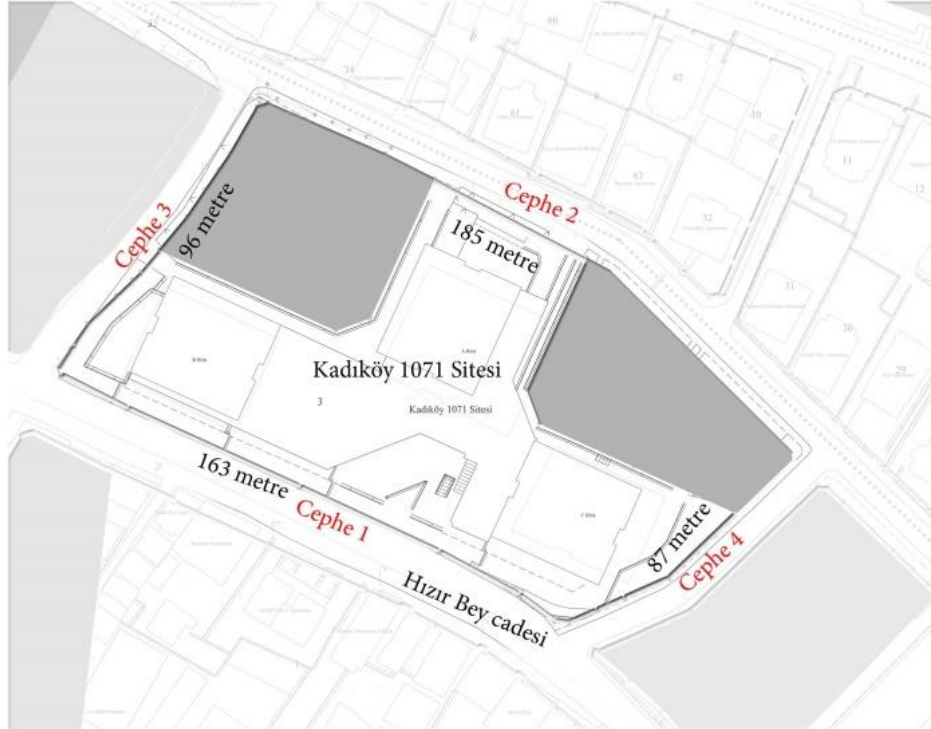


Şekil 3. 28 :Ada 1 Cephelerinin kullanıcı yoğunluğu analizinin karşılaştırması.(Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

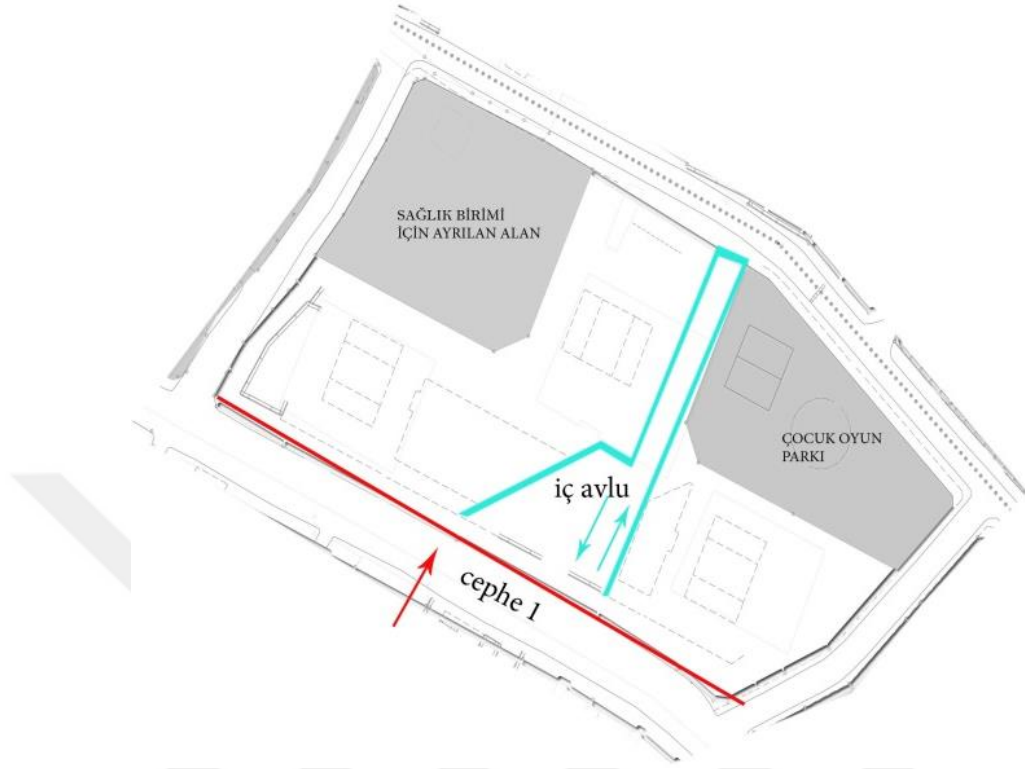
3.2.2. Ada 2

Ada 2'nin bir cephesi Hızır Bey Caddesinde, diğer cepheleri Bahtlı Sokak, Gür Sokak ve Narin Sokak üzerinde bulunmaktadır.

Yapı adasında tek bir baza üzerine oturtulmuş üç yapı bloğu bulunmaktadır. Yapı adasının dört cephesinin uzunluğu Kadıköy belediyesinden elde edilen hali hazır haritasından ölçülerek 163 metre, 87 metre, 185 metre, 96 metre olarak tespit edilmiştir (Şekil 3.29). Yapı adasında, "1071 Kadıköy Sitesi" adındaki yapı bulunmaktadır. Yapı bir baza olarak araziye oturtulmuş ve üzerine 3 adet yapı bloğu yapılmıştır. Yapı adasına toplu taşıma ile ulaşım sağlanmaktadır. Yapı adasında, sağlık birimine ve çocuk parkına ayrılmış alanlar bulunmaktadır. Çocuk parkı yapımı tamamlanmış ve aktif olarak kullanılmaktadır. Fakat sağlık birimi olarak ayrılan alanda mevcutta tanımsız bir boşluk bulunmaktadır. Adanın etrafına araç park edilebilmektedir. 1071 Kadıköy sitesi projesinde 31 ticaret birimi, 560 konut bulunmaktadır (URL 6). Zemin katta şu anda aktif olarak çalışan 10 adet ticaret birimi girişi bulunmaktadır. Ticaret birimlerinde 8 farklı fonksiyon yer almaktadır (EK A, Şekil A2).



Şekil 3. 29 :Ada 2'in krokisi (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)



Şekil 3. 30 :Ada 2'deki Cephne 1'in konumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

1071 Kadıköy sitesinde Cephne 1'de (Şekil 3.30) aktif ticaret birimleri bulunmaktadır. Şekil 3.32'de kırmızı ile belirtilen Cephne 1 uzunluğu 163 metredir. Zemin katın uzunluğu, yapıda iç avlu oluşturularak (şekil 3.32'deki mavi çizgi ile belirtilmiştir) arttırılmıştır. Ticaret birimleri, caddeden geri çekilerek yerleştirilmiştir. Geri çekilme sayesinde ticaret birimlerinin önünde oluşan alana, hareketli ve sabit mobilyalar, sınırlandırıcı elemanlar, bitkiler yerleştirilmiştir. Cadde ile zemin arasında ağaçlandırma yapılarak bir ritim elde edilmiştir. Bitkilendirmeler, turuncu ve sarı dubalar cadde ve zemin kat önü için sınır görevi görmektedir. Ticaret birimlerinin cephelerinde reklam panosu, gölgelik elemanları ve farklı renkler kullanılmış, ve cephede malların sergilendiği tezgâha veya kendi işlevine göre kişiselleştirmelere yer verilmiştir. Aktif ticaret birimlerinde geçirgen şeffaf cephe kullanılmış, giriş kapıları belirgin ve açıktır (EK B, Şekil B.8).



Şekil 3. 31 :Zemin kat önündeki kot farkının merdivenler ile düzenlenmesi (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025)

163 metrelik bu cephede, cephenin bir kenarından diğerine 2,5 metre kot farkı bulunmaktadır. Kot farkı, zemin kat önündeki zeminde yer yer yapılan 3-5 basamaklı merdivenler ile dengelenmiştir (Şekil 3.31 a-b). Aynı zamanda, Cephe 4 den gelen kaldırım, Cephe 1 de kesintiye uğramıştır ve kaldırım yerine araç parkı yapılmıştır. Bu durum cephenin bu ucundaki zemin katın cadde ile iletişimini engellemektedir (Şekil 3.32).



Şekil 3. 32 :Ada 2, Cephe 4'ten gelen kaldırımın Cephe 1'de kesintiye uğrayarak araba parkı olarak kullanımı (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025)

Cephe 1'de yapı bazası, caddeye paralel olarak, baza ortasına gelindiğinde, yapıya kuş bakışı bakıldığında, “V” şeklinde avluya davet edecek şekilde tasarlanmıştır (Şekil 3.33). “V” avluya davet eden bu alan sokak ile aynı kottadır. Davetkar olan bu alanda, sabit kent mobilyası yerleştirilmiştir (Şekil 3.34).



Şekil 3. 33 : "V" şeklinde avlu içerisine çeken zemin kat tasarımı proje renderı (URL 7)



Şekil 3. 34 :Ada 2, Cephe 1, avlu içi sabit kent mobilyası (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025)

Aynı zamanda, oluşturulan iç avlu ile yapı adası içerisinden Cephe 2'ye geçiş sağlanmıştır. Avluya Cephe 1'den bakıldığında Cephe 2'ye çıkışı rahatlıkla görülebilmektedir (Şekil 3.35). Bu geçişteki avluda bulunan zemin katlara da ticaret birimleri yerleştirilmiştir. Cephe 1 ile Cephe 2 arasında 3,5 metre kot farkı

bulunmaktadır. Cephe 2, Cephe 1'den daha yukarıdadır. Kot farkından dolayı Cephe 1'den bakıldığında iki kat zemin kat bulunaktadır. Cephe 1'deki cadde kotundan yukarıda olan diğer zemin kata, Cephe 1'de oluşturulan avlu içerisinde yürüyen merdivenler ile ulaşılmaktadır.



Şekil 3. 35 : İkinci zemin kata çıkan yürüyen merdivenler ve Cephe 2'ye çıkan yol
(Yazar tarafından çekilmiştir, 2025)

İkinci kattaki ticaret birimlerinin, reklam panosu, gerektiğinde açılıp kapanabilen gölgelik elemanları, şeffaf cephe, hareketli oturma alanları, bitkilendirme, cephede farklı renkler, yapı tasarımında saçak uygulaması gibi özelliklere sahip olduğu gözlemlenmektedir (Şekil 3.36).



Şekil 3. 36 :İkinci kat zemin katı görünüşü (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025)

Kullanıcı davranışları gözlemlendiğinde, kullanıcıların cepheyi alış-veriş, oturma, bekleme, bakma, geçiş, yeme-içme, sosyalleşme gibi eylemler için aktif olarak kullandığı görülmektedir (EK C, Şekil C.8)

Analiz bulgularına göre, zemin kattaki farklı işlevlerde ticaret birimlerinin bulunması, hareketli ve sabit kent mobilyalarının varlığı, girişlerin tente, reklam panosu, bitkilendirme, renk gibi özelliklerle kişiselleştirilerek belirginleştirilmesi, ticaret birimlerinin mallarını cephelerinde sergilemeleri, diğer kattaki zemin kata geçişin yürüyen merdivenlerle sağlanması, Cephe 1'den Cephe 2'ye geçerken, geçiş üzerinde ticaret birimlerinin yer alması, kot farkının az olması, Cephe 1'den Cephe 2'ye geçiş yolunun görüşü engellemeyecek şekilde tasarlanarak, gidilecek yolun başını ve sonunu görmek isteyen kullanıcı için, sürekliliği ve bağlayıcılığı destekler tasarımda yapılması, kullanıcının Cephe 1 kullanımını arttırmıştır.



Şekil 3. 37 :Ada 2'deki Cephe 2'in konumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

1071 Kadıköy sitesinde Cephe 2 (Şekil 3.37) uzunluğu (şekil 3.37, kırmızı çizgi ile belirtilmiştir) 185 metredir. Ada içerisindeki yapının zemin kat sınırı şekil 3.37'da mavi çizgi ile belirtilmiştir. Cephenin bu tarafından siteye yaya girişi yapılmaktadır.

Bu cephede, çocuk oyun parkı ve sağlık birimi için alanlar ayrılmıştır. Çocuk oyun parkı aktif olarak kullanılmaktadır. Sağlık birimi için ayrılan alan mevcutta boş arazi olarak karşımıza çıkmaktadır. Kullanıcı davranışı analizlerindeki kişi sayısı çoğunlukla; cephenin oyun parkı kısmının kullanımını göstermektedir. Çocuk oyun parkı kullanımı gün içerisinde değişiklik göstermektedir (EK C, Şekil C.9). Cephenin sağlık birimi için ayrılan boş alandaki kısmını kullanıcı tarafından sadece geçiş amaçlı kullanılmaktadır. Sokak ile çocuk oyun parkı arasında çit bulunmaktadır ve çit parka ulaşımı zorlaştırmaktadır (Şekil 3.38).



Şekil 3. 38 :Park ile sokak arasındaki çit. (Yazar tarafından çekilmiştir,2025)

Yapını bu cephesindeki zemin katlara ulaşım oldukça güçtür. Şekil 3.37’de zemin katların konumu mavi ile işaretlenmiştir. Zemin kat, hem Cephe 2 sokak kotundan daha aşağıdadır hem de önünde geniş bir çocuk oyun parkı bulunmaktadır. Zemin katta aktif ticaret birimi olmamakla birlikte cephe tek renktir, kişiselleştirilmesi için gölgelik elemanı, rüzgarlık ve benzeri herhangi bir cephe elemanı bulunmamaktadır (EK B, Şekil B.9). En önemlisi; çocuk oyun parkında olan biri için bu zemin katla ulaşım için herhangi bir bağlantı yapılmamıştır. Sokaktan yürürken zemin katı algılamak neredeyse mümkün değildir (Şekil 3.39).



Şekil 3. 39 :Ada 2, Cephe 2 zemin katı (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025)

Bu cepheden zemin kata ulaşabilmek için yapılabilecek tek bağlantı, Cephe 1 ile Cephe 2 arasında bağlantı sağlayan merdivenleri (Şekil 3.39b) kullanmaktır. Bu merdivenleri kullanarak zemin kata ulaşım sağlanmaktadır. Bu durum zemin katın sokak ile etkileşimini büyük oranda kesmiştir (Şekil 3.39a).

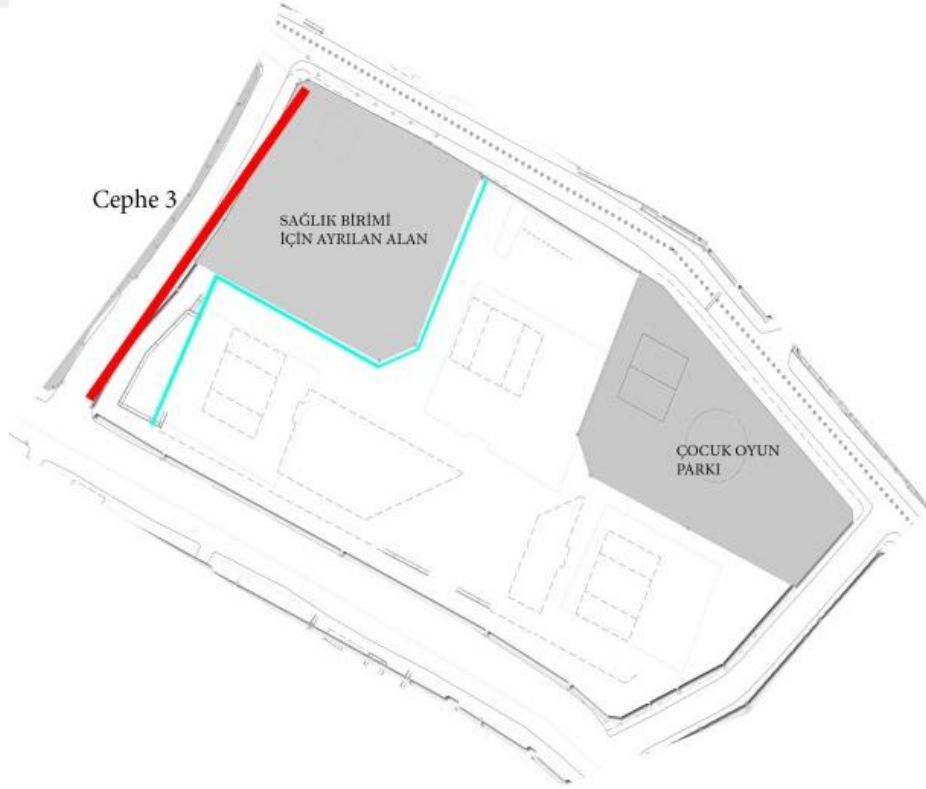


Şekil 3. 40 : Cephe 2 grafiksel anlatımı

Bu cephede, sağlık birimi tarafındaki zemin katlarda, ticaret birimlerinin arka kapıları bulunmaktadır. Gölgelek, reklam panosu, şeffaf cam, açık kapı, bulunmamaktadır. Bu zemin katlara caddeden ulaşım sağlanamamaktadır. Sağlık biriminin henüz yapılmamasından dolayı büyük bir boşluk bulunmaktadır (Şekil 3.41). Gerek zemin kata ulaşımın tamamen kesilmiş olması, gerek tanımsız boş bir alanın olması nedeniyle Cephe 2'nin bu kısmı sadece zorunlu geçişler için kullanılmaktadır. Herhangi bir sosyal aktivite yapılmamaktadır.



Şekil 3. 41 :Ada 2, Cephe 2, sağlık birimi için ayrılan alanın yoldan görünüş (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025)



Şekil 3. 42 :Ada 2'deki Cephe 3'ün konumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

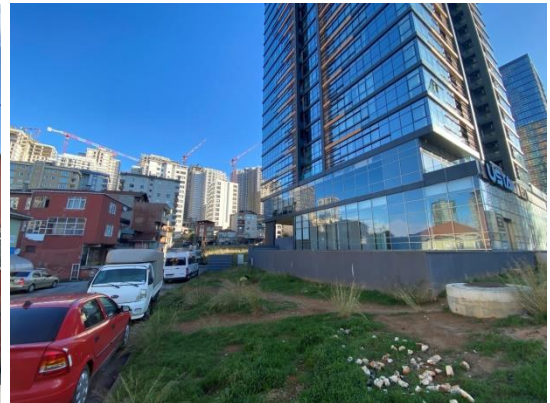
1071 Kadıköy sitesinde Cephe 3 (Şekil 3.42) uzunluğu (şekil 3.42, kırmızı çizgi ile belirtilmiştir) 96 metredir. Ada içerisindeki yapının zemin kat sınırı şekil 3.42’da mavi çizgi ile belirtilmiştir. Bu cephede aktif fonksiyonlu zemin kat bulunmamaktadır. Zemin kat sokak kotundan daha yukarıdadır ve merdiven ile bağlantı bulunmamaktadır. Cephe 1’den gelen kaldırım Cephe 3’e dönüşte kesilmektedir. Zemin malzemesi sürekliliği bulunmamaktadır (EK B , Şekil B.10)

Sokak yanı kaldırım bulunmamakla birlikte kaldırım yerine araçlar park etmektedir. Site otopark girişi bu cephededir. Zemin kat cephesi tek renktir ve geçirimsiz şeffaf cepheden oluşmaktadır. Cephenin devamında sağlık birimi için ayrılan boş alan bulunmaktadır (Şekil 3.43).

Kullanıcı davranışları gözlemlendiğinde, kullanıcıların cepheyi sadece geçiş amaçlı kullandığı görülmektedir. (EK C ,Şekil C.10).

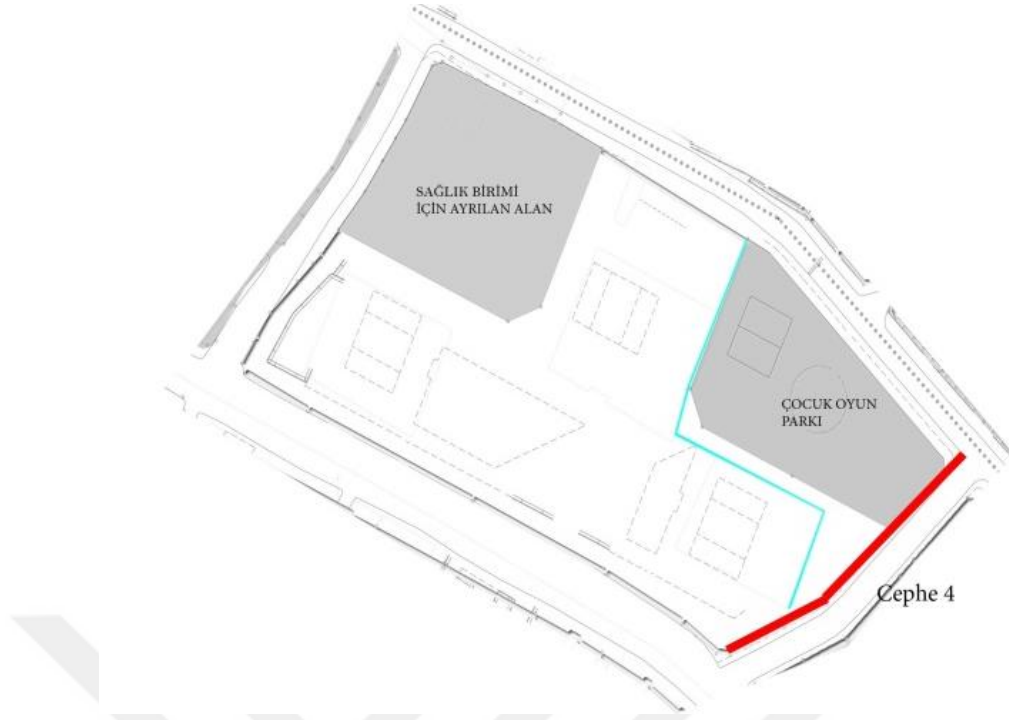


(a)sokak kotundan yüksekte ve yaya ulaşımının olmadığı zemin kat (b)otopark girişi



(c)kaldırımın devam etmemesi (d)kaldırım yerine yapılan araç parkı

Şekil 3. 43 :Ada 2, Cephe 3, yoldan görünüş (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025)



Şekil 3. 44 :Ada 2'deki Cephe 4'ün konumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

1071 Kadıköy sitesinde Cephe 4 (Şekil 3.44) uzunluğu (şekil 3.44, kırmızı çizgi ile belirtilmiştir) 87 metredir. Ada içerisindeki yapının zemin kat sınırı şekil 3.44'da mavi çizgi ile belirtilmiştir. Bu cephede aktif fonksiyonlu zemin kat bulunmamaktadır. Zemin kat sokak kotundan daha aşağıdadır. Sokak yanındaki dar kaldırım ile cephe arasında 5 metreden daha fazla mesafe bulunmakta ve zemin kat ile sokak arasında kot farkını aşmayı sağlayacak merdiven veya rampa gibi çözümlerle bağlantı sağlanmamıştır (Şekil 3.45). Cephe tek renklidir ve geçirimsiz şeffaf cepheye sahiptir. Kullanıcının ilgisini çekebilecek, konforunu sağlayabilecek tente, reklam panosu, ritim gibi cephe elemanlarına ve tasarımlarına yer verilmemiştir. İkinci kattaki zemin kat için de benzer bir durum söz konusudur (EK B ,Şekil B.11)

Kullanıcı davranışları gözlemlendiğinde, kullanıcıların cepheyi sadece geçiş amaçlı kullandığı görülmektedir. (EK C ,Şekil C.11).

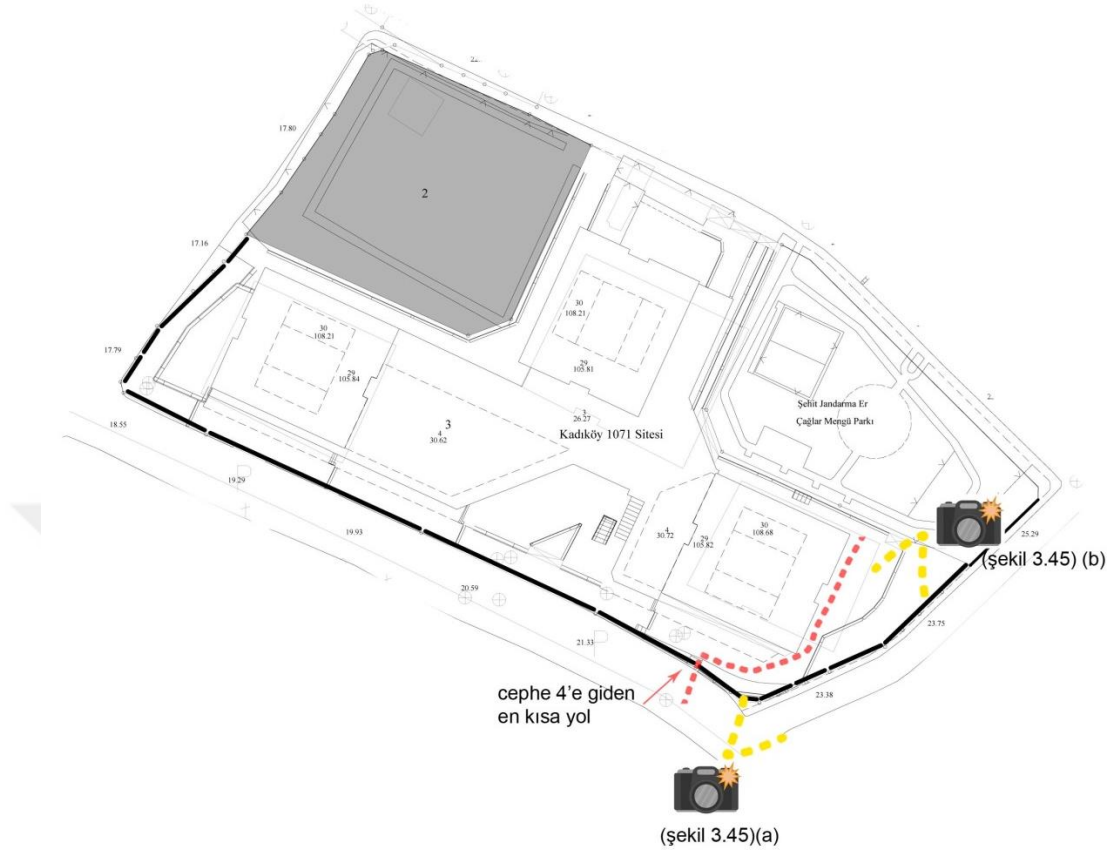


(a)

(b)

Şekil 3. 45 :Ada 2, Cephe 4, görünüş (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025)

Bu cepheye ulaşım için iki seçenek bulunmaktadır. Birinci seçenek, Cephe 1'e caddeden ulaşarak yapının kendi parsel sınırlarında merdivenler ile düzenlenmiş olan zemin kat önü kaldırımı kullanarak Cephe 4'e gelmektir, ikinci seçenek ise Cephe 2'deki avluya bağlantıyı sağlayan merdivenleri kullanarak Cephe 4 kotuna gelip, yine yapının kendi parseli içerisindeki zemin kat önü kaldırımı ile Cephe 4'e ulaşmaktır. Cephe 4'e doğrudan kendi önündeki caddeden ulaşamaması, aktif ticaret fonksiyonu bulunmaması cephenin kullanılmamasına sebep olmuştur (Şekil 3.46).

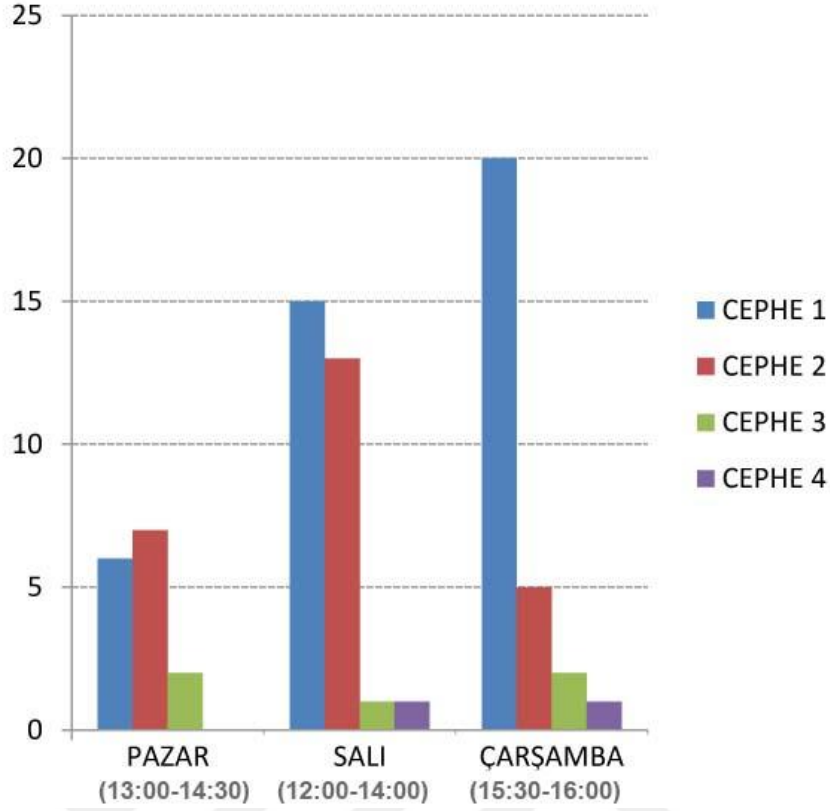


Şekil 3. 46 :Ada 2 Cephe 4'e giden en kısa yaya yolu grafiği (Yazara tarafından hazırlanmıştır, 2025)

Ada 2 için ideal kriterlere göre yapılan analizler Tablo 3.2'de özetlenmektedir. Kullanıcı analizleri grafik olarak ifade edildiğinde; ideal kabul edilen kriterleri bulunduran Cephe 1'deki kullanıcı yoğunluğunun, diğer cephelere oranla daha fazla olduğu gözlemlenmektedir (Şekil 3.47). Cephe 2'nin ideal kriterlere sahip olmamasına rağmen kullanıcı yoğunluğuna sahip olduğu görülmektedir. Bu durum Cephe 2'nin önünde çocuk oyun parkının bulunmasından kaynaklanmaktadır.

Tablo 3. 2 : Ada 2 zemin kat cephelerinin ideal kriterlere göre analizi. (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

ÖZELLİKLER		ADA 2			
		Cephe 1	Cephe 2	Cephe 3	Cephe 4
Zemin Kat fonksiyon sayısı		6	0	0	0
Zemin Kat cephe uzunluğu		163 m	185	87 m	96
Zemin Kat Cephe Eklentileri	<i>Niş</i>	x	x	x	x
	<i>Reklam panosu</i>	✓	x	x	x
	<i>Gölgelik</i>	✓	x	x	x
	<i>Rüzgarlık</i>	x	x	x	x
Zemin Kat Mimari Fiziksel Özelliği	<i>Işıklıandırma</i>	✓	x	x	x
	<i>Geçişe izin veren Şeffaf cam</i>	✓	x	x	x
	<i>Geçişe izin vermeyen Şeffaf cam</i>	x	✓	✓	✓
	<i>Ritim</i>	x	x	x	x
	<i>Açık kapılar</i>	✓	x	x	x
Zemin Katın Caddeden Geri çekilmesi		✓	✓	✓	✓
Yönlendirme Tabelaları		x	x	x	x
Kaldırım Zemin malzemesi sürekli		✓	x	x	x
Gürütü Seviyesi		sessiz	orta	sessiz	sessiz
Rüzgar		güçlü	orta	zayıf	orta
Koku		yok	yok	yok	yok
Cephe rengi		ikiden fazla	tek renk	tek renk	tek renk
Sokak ile görsel bağlantı		güçlü	zayıf	zayıf	zayıf
Giriş kapısı belirgin		✓	x	x	x
Sabit ve Hareketli oturma Alanları		✓	x	x	x
Yeşil alan bağlantısı		✓	x	x	x
Otopark		✓	✓	✓	✓
Kaldırım Genişliği		>5 m	>5 m	3-5 m	>5 m
Çıkmaz Sokak		x	x	x	x
Cephede Kot farkı		✓	✓	✓	✓
Merdiven		✓	x	x	x



Şekil 3. 47 : Ada 2 Cephelerinin kullanıcı yoğunluğu analizinin karşılaştırması.(Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

3.2.3. Ada 3

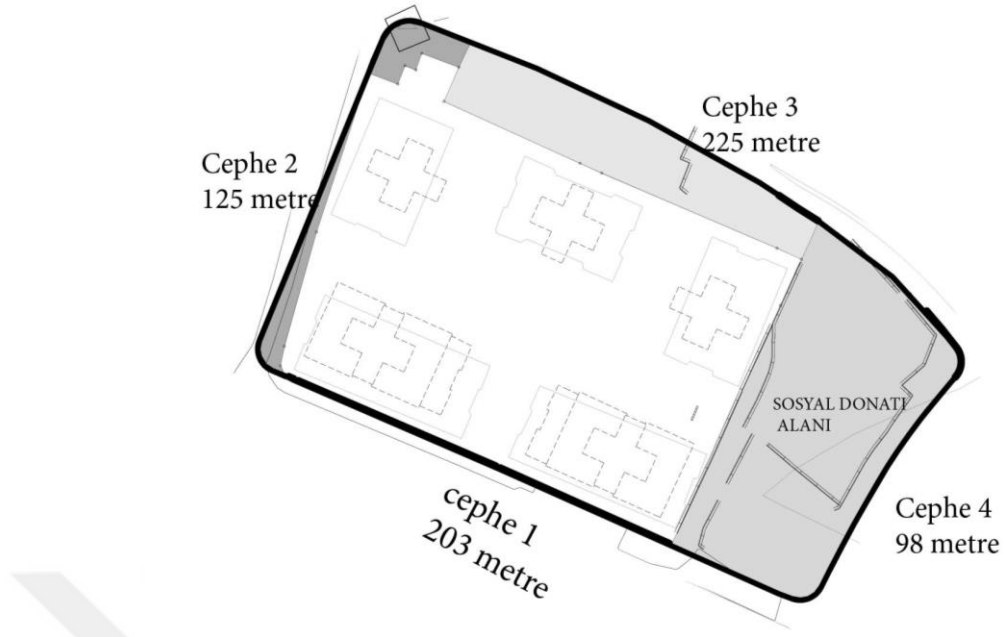
Ada 3'ün cepheleri Çeşme Sokak, Yazıcılar sokak, Şahinler Sokak ve Gündoğdu Sokak'ta yer almaktadır.

Yapı adasında baza üzerinde 5 adet yapı bloğu bulunmaktadır (Şekil 3.48). Yapı adasının dört cephesinin uzunluğu Kadıköy belediyesinden elde edilen hali hazır haritasından ölçülerek 203 metre, 125 metre, 225 metre olarak tespit edilmiştir (Şekil 3.49).

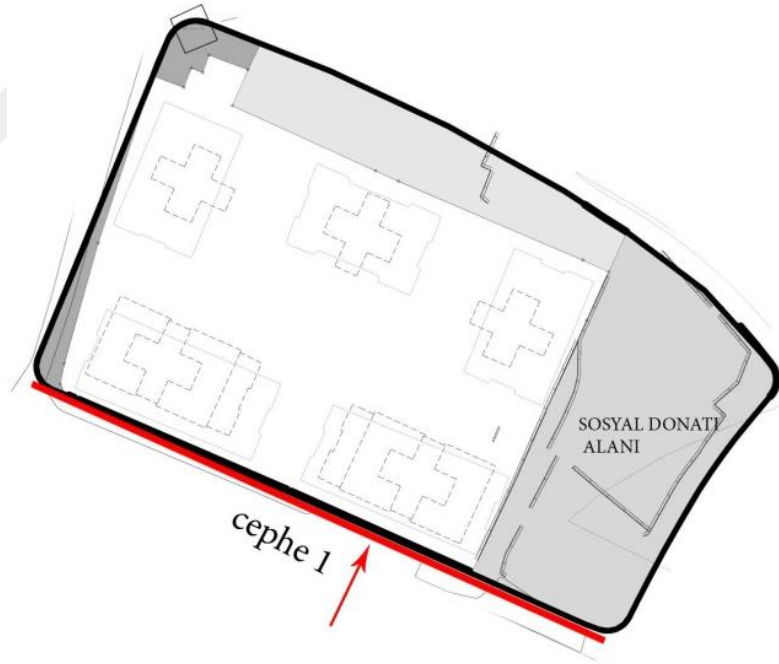


Şekil 3. 48 :Kiptaş'ın Torkam Vartaş 1 projesi, (URL 8)

Yapı adasına toplu taşıma ile ulaşım sağlanmaktadır. Yapının iki cephesinde, yapım çalışması devam eden, yapımı tamamlandığında sosyal donatı alanı ve yeşil alan olacak olan fakat mevcutta tanımsız boşluklar oluşturan alanlar bulunmaktadır. Yapıların etrafına araçlar park edebilmektedir. Yapı bazasında 33 ticaret birimi bulunmaktadır. Ticaret birimlerinin 15'i aktif olarak işletilmektedir. 15 ticaret birim içerisinde 8 farklı fonksiyon bulunmaktadır (EK A, Şekil A.3)



Şekil 3. 49 :Ada 3'ün krokisi (Yazar tarafından hazırlanmıştır,2025)



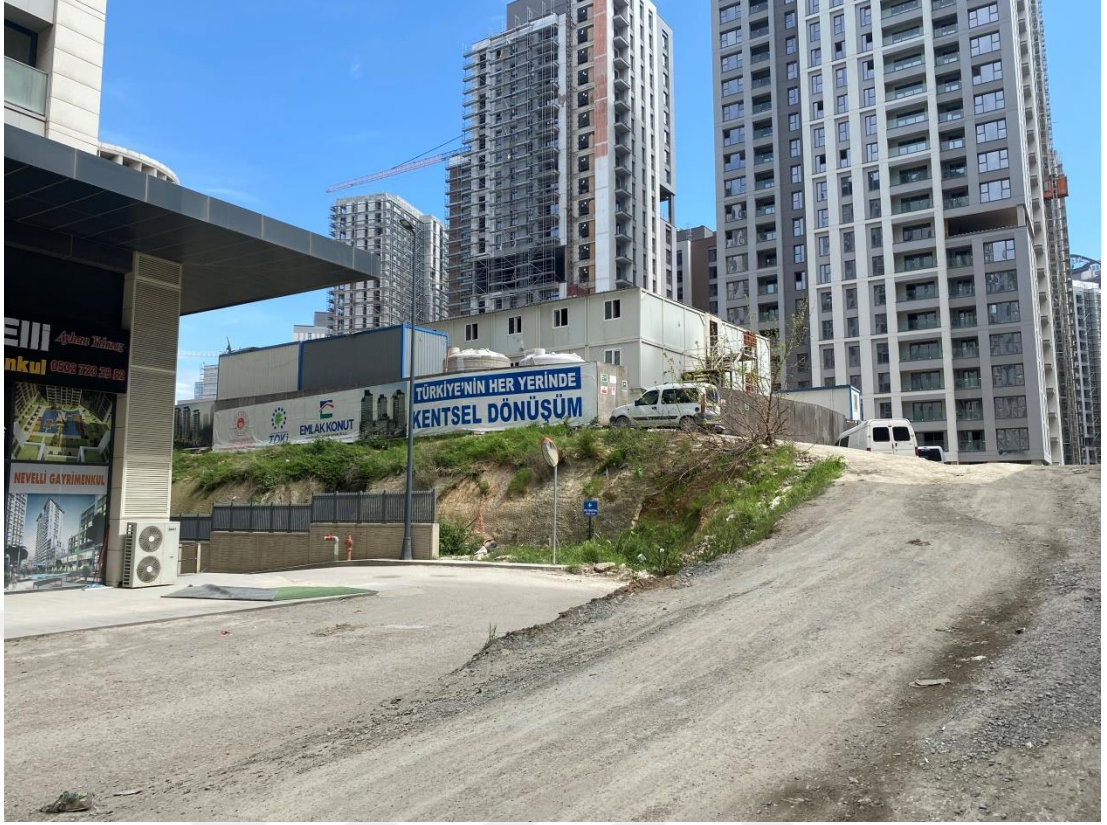
Şekil 3. 50 :Ada 3'teki Cephe 1'in konumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

Torkam Vartaş 1 projesi Cephe 1'de (Şekil 3.50) 8 adet aktif ticaret birimi bulunmaktadır. 203 metre uzunluğundaki cephede yapı bloğunun yerleştiği kısımda kot farkı bulunmamaktadır. Fakat sosyal donatı için ayrılan alan yapı kotundan yukarıda yer almaktadır (Şekil 3.52). Sosyal donatı alanının yapımı henüz tamamlanmadığından gözlem kartı doldurulmamıştır. Cephe rengi tek tip olmakla

birlikte aktif ticaret birimlerinin cephelerinde, gölgelik, reklam panosu, geçişe izin veren şeffaf camlar, açık kapılar kullanılmıştır. Mimari tasarım ile zemin kat cephesinde kolon görünümü yaratılarak cephede ritim oluşturulmuş ve yapı bazasında zemin katlar için gölgelik elmanı görevi gören saçak tasarlanmıştır. Zemin kat sokaktan geri çekilmiştir. Geri çekilme ile kaldırım genişletilmiş ve genişleyen kaldırımda bitkilendirme yapılmıştır. Ticaret birimlerinin içerisindeki aktivite, zemin kat önüne konulan masa ve sandalyelerle dışarı taşmaktadır. Kaldırım kenarına araçlar park etmektedir. İki adet site araç ve yaya girişlerinden biri bu cepheden yapılmaktadır (Şekil 3.51) (EK B, Şekil B.12).



Şekil 3. 51 :Ada 3 Cephe 1 görünüşü (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025)

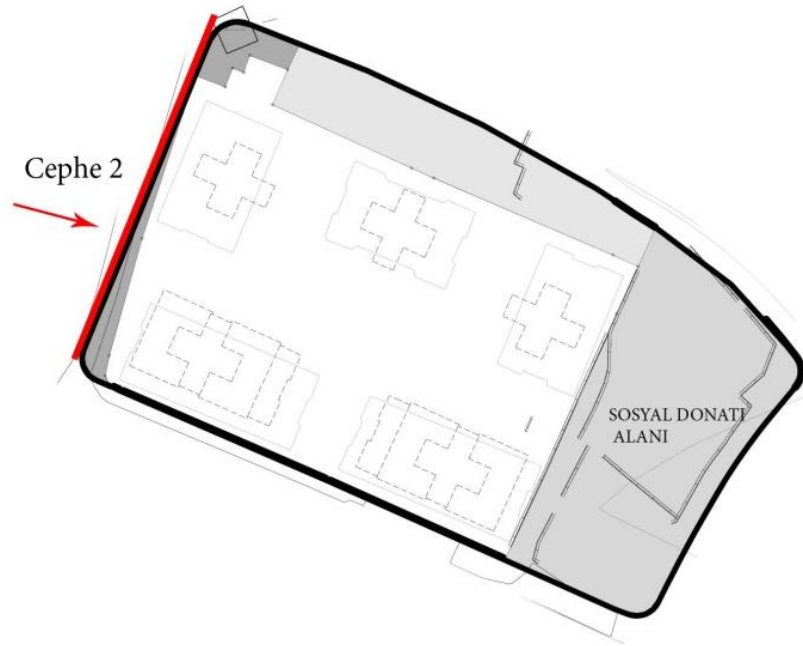


Şekil 3. 52 :Yapımı devam eden sosyal donatı alanı (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025)

Kullanıcı davranışları gözlemlendiğinde; kullanıcıların bu cepheyi, geçiş, bekleme, oturma, sosyalleşme, yeme-içme, alışveriş gibi eylemler için kullandıkları görülmektedir (EK C, Şekil C.12). Zemin katın sokak ile bağlantısının güçlü olması cephe kullanımını arttırmaktadır (Şekil 3.53).



Şekil 3. 53 :Ada 3 Cephe 1 kullanıcı davranışı (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025)



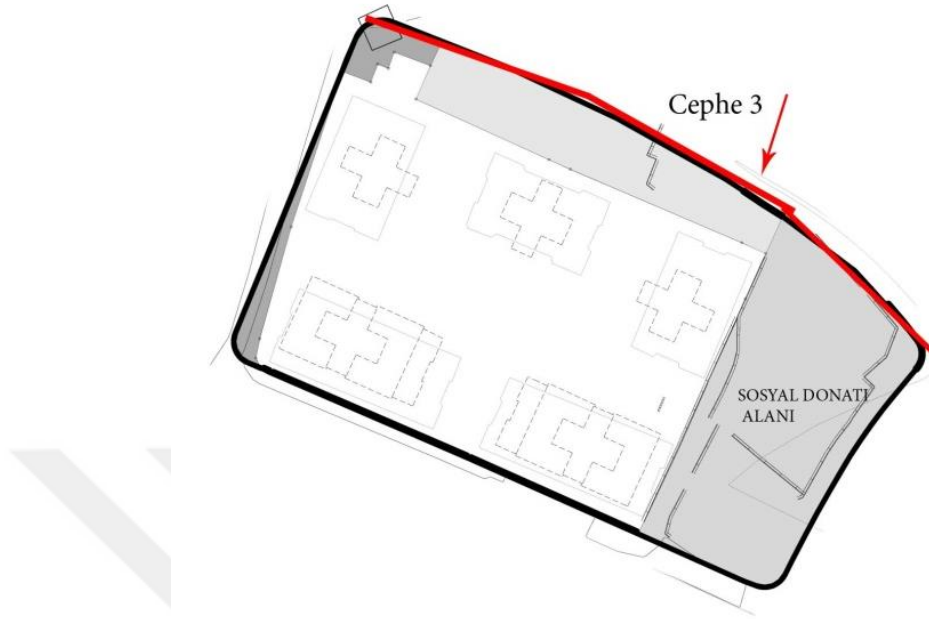
Şekil 3. 54 :Ada 3'teki Cephe 2'nin konumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

Torkam Vartaş 1 projesi Cephe 2’de (Şekil 3.54) 7 adet aktif ticaret birimi bulunmaktadır. 125 metre uzunluğundaki cephede kot farkı bulunmamaktadır. Orijinal mimaride cephe rengi tek tip olmakla birlikte aktif ticaret birimlerinin cephelerinde, gölgelik elemanları, reklam panosu, geçişe izin veren şeffaf camlar, açık kapılar kullanılarak zemin kat cephesi kişiselleştirilmiştir. Mimari tasarım ile zemin kat cephesinde kolon görünümü yaratılarak cephede ritim oluşturulmuş ve yapı bazasında zemin katlar için gölgelik elmanı görevi gören saçak tasarlanmıştır. Zemin kat sokaktan geri çekilmiştir. Geri çekilme ile kaldırım genişletilmiş ve genişleyen kaldırımda bitkilendirme yapılmıştır. Bitkilendirme ile ticaret birimlerinin önü kişiselleştirilerek alanı sınırlandırılmıştır. Ticaret birimlerinin içerisindeki aktivite, zemin kat önüne konulan masa ve sandalyelerle dışarı taşmaktadır. Kaldırım kenarına araçlar park etmektedir. İki adet site araç ve yaya girişlerinden biri bu cepheden yapılmaktadır (Şekil 3.55) (EK B,Şekil B.13).



Şekil 3. 55 :Ada 3 Cephe 2 görünüşü (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025)

Kullanıcı davranışları gözlemlendiğinde; kullanıcıların bu cepheyi, geçiş, bekleme, oturma, sosyalleşme, yeme-içme, alışveriş gibi eylemler için kullandıkları görülmektedir (EK C, Şekil C.12). Zemin katın sokak ile bağlantısının güçlü olması cephe kullanımını arttırmaktadır.



Şekil 3. 56 :Ada 3'teki Cephe 3'ün konumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

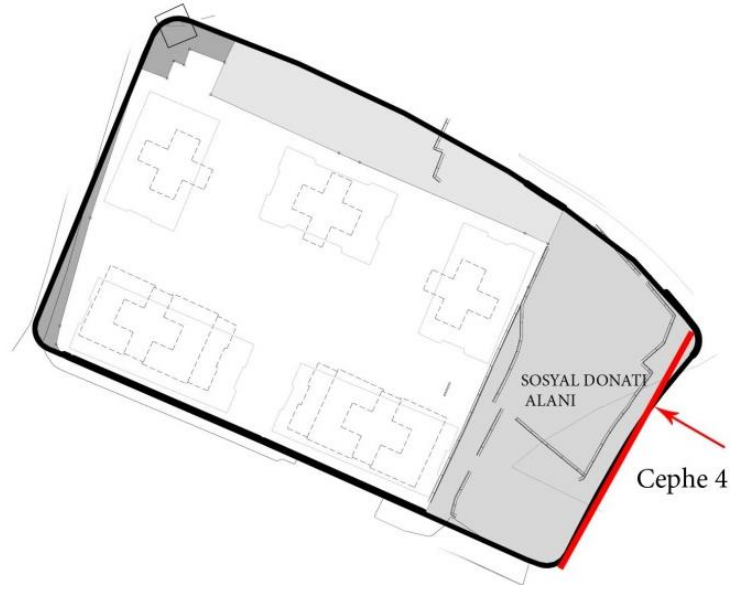
Torkam Vartaş 1 projesi Cephe 3 (Şekil 3.56) için gözlem kartı doldurulmamıştır. 225 metre uzunluğundaki cephe sosyal donatı alanı olarak ayrılmıştır ve henüz yapımı tamamlanmamıştır. Sosyal donatı yapımı tamamlansa bile, yapının otopark giriş rampasının istinat duvarı bu cepheye paralel olduğundan sosyal donatı alanını yapının bu cephesi ile ilişki kurması mümkün görünmemektedir (Şekil 3.57).



(a)

(b)otopark rampası

Şekil 3. 57 :Ada 3 Cephe 3 görünüşü (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025)



Şekil 3. 58 :Ada 3'teki cephe 3'ün konumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

Torkam Vartaş 1 projesi Cephe 4 (Şekil 3.58) de Cephe 3 ile aynı özelliklere sahiptir.

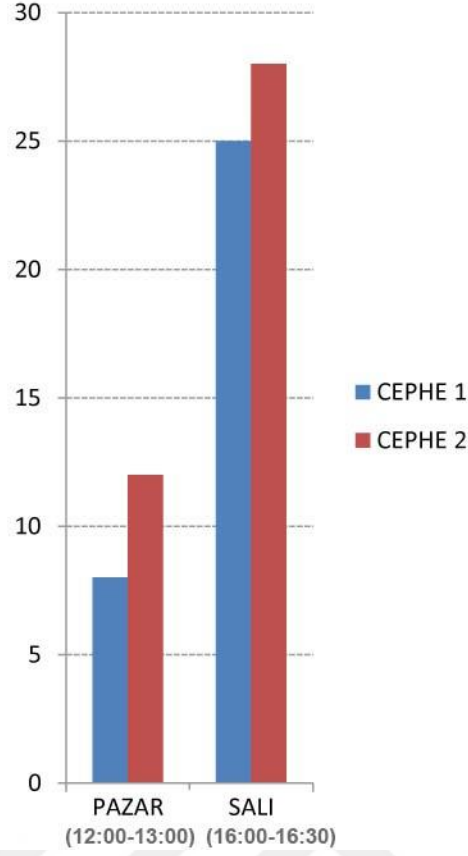


Şekil 3. 59 :Ada 3 Cephe 4'e bitişik otopark girişi görünüşü (Yazar tarafından çekilmiştir, 2025)

Ada 3 için ideal kriterlere göre yapılan analizler Tablo 3.3'te özetlenmektedir. Zemin kat cepheleri ideal kabul edilen kriterlerin birçoğuna sahiptir. Cephe 1'de ve Cephe 2'de kullanıcı yoğunluğu bulunmaktadır (Şekil 3.60).

Tablo 3.3 : Ada 3 zemin kat cephelerinin ideal kriterlere göre analizi. (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

ÖZELLİKLER		ADA 3	
		Cephe 1	Cephe 2
Zemin Kat fonksiyon sayısı		8	7
Zemin Kat cephe uzunluğu		203 m	125 m
Zemin Kat Cephe Eklentileri	<i>Niş</i>	✓	✓
	<i>Reklam panosu</i>	✓	✓
	<i>Gölgelik</i>	✓	✓
	<i>Rüzgarlık</i>	x	x
	<i>Işıklandırma</i>	x	x
Zemin Kat Mimari	<i>Geçişe izin veren Şeffaf cam</i>	✓	✓
	<i>Geçişe izin vermeyen Şeffaf cam</i>	x	x
Fiziksel Özelliği	<i>Ritim</i>	✓	✓
	<i>Açık kapılar</i>	✓	✓
Zemin Katın Caddeden Geri çekilmesi		✓	✓
Yönlendirme Tabelaları		✓	✓
Kaldırım Zemin malzemesi sürekli		✓	✓
Gürütü Seviyesi		orta	orta
Rüzgar		orta	orta
Koku		yok	yok
Cephe rengi		tek renk	tek renk
Sokak ile görsel bağlantı		güçlü	güçlü
Giriş kapısı belirgin		✓	✓
Sabit ve Hareketli oturma Alanları		✓	✓
Yeşil alan bağlantısı		x	✓
Otopark		✓	✓
Kaldırım Genişliği		3-5 m	3-5 m
Çıkmaz Sokak		x	x
Cephede Kot farkı		x	x
Merdiven		x	x



Şekil 3. 60 : Ada 3 Cephelerinin kullanıcı yoğunluğu analizinin karşılaştırması.(Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

3.3. Bölüm Sonu: Analiz Bulgularının Tartışılması

Ada 1'deki, Optimist Residence, kendi içerisinde sosyalleşme ortamı sunmakla birlikte, sokak ile etkileşimi zayıftır. Sokak ile etkileşimin zayıflığı yapı etrafında ıssız alanlar oluşturarak güvensiz ortamlar meydana gelmiştir. Cephe 1 ve Cephe 4'te kullanıcı kot farkını aşarken, kent mobilyası, ticaret biriminin varlığı ve benzeri durumlarla dinlenmesine imkân verilmemiştir. Cephe 1'de kullanıcının cadde kenarındaki rampa kaldırımı tercih etmesi araştırmaları destekler niteliktedir. Avlu içerisindeki mağazaların birbirine yakın olması, farklı fonksiyonda ticaret birimleri barındırması, zemin kat cephelerinde gölgelik elemanları, farklı renkler, reklam panolarının kullanılması, kullanıcının kot arkını aşması için asansör, yürüyen merdiven gibi kolaylıkların sağlanması kendi içerisinde çapraz kullanımı desteklemiştir fakat, Cephe 1, Cephe 3 ve Cephe 4'te aktif ticaret fonksiyonun olmayışı, cephelerin tek tip oluşu, zemin kat cephelerinde hiçbir kişiselleştirme yapı elemanının kullanılmaması cephelerin kullanıcı tarafından tercih edilmeyip yapının bu üç cephesinde sokak ile bağlantısının zayıf olmasına sebep olmuştur. Yapının

Cephe 2'sinde de farklı fonksiyonların varlığı, zemin katın sokaktan geri çekilerek kaldırıma sabit ve hareketli kent mobilyalarının konulması, ticaret birim faaliyetinin masa ve sandalyelerle kaldırıma taşması, sokak kotu ile zemin kat kotunun aynı olması, kullanıcının bu cephede vakit geçirerek sosyalleşmesini sağlamıştır.

Ada 1'deki, Evin Park projesi, ticaret birimlerini sokağa yönelterek, sokak ile etkileşim kurmaya çalışmaktadır fakat, yapı kütlesinin büyük olması, yapı adasındaki kot farkının fazla olması sebebiyle, yapının sokak ile bağlantısıyla oluşan yataydaki ve düşeydeki kentsel arayüzlerin tasarımı insan ölçeğinden uzaklaşmıştır. Sokak ile bağlantının azalmasıyla çapraz kullanımlar zayıflamıştır, kot farklarından dolayı meydana gelen istinat duvarları güvensiz alanlar yaratmıştır. Kullanıcı cepheye daha uzaktan bakarak üst kattaki zemin katların ticaret birimi fonksiyonlarını görebilmektedir. Belirgin tabelalar, farklı fonksiyonlar sayesinde zemin katlar kullanıcının ilgisini çekebilmektedir. Fakat erişim sorunu bulunmaktadır.

Ada 2'deki analiz bulguları değerlendirildiğinde, 1071 Kadıköy Sitesi'nin yapı bazasının tasarımı ile iki cephe arasında (Cephe 1 ve Cephe 2) bağlantı kurması, üst kattaki zemin katlara yürüyen merdivenlerle geçiş kolaylığı sağlaması, bağlantı kurduğu bu alandaki zemin katlarda ticaret birimlerine ve sosyalleşme için alanlara yer vermesi, yapının kendi içerisinde düşey etkileşiminin ve yatay etkileşiminin aktif kullanılmasını sağlamaktadır. Cephe 1'de zemin kat cephelerinin geçirgen şeffaf özellikte olması, cephede işlevi tanımlayan reklam panolarının olması, kullanıcıyı zararlı fiziksel çevre koşullarından koruyacak gölgelik elemanlarının bulunması, zemindeki kot farklarının merdiven ve rampalarla düzenlenmesi, zemin katın sokaktan geri çekilerek kaldırımın genişletilmesi ve genişleyen kaldırımda, sabit ve hareketli kent mobilyalarının bulunması, farklı işlevli ticaret birimlerin bulunması, ağaçlarla kaldırımda ritim yakalanmasıyla sürekliliğin oluşması, aynı sürekliliğin avlu içerisinde Cephe 2'ye geçişte gidilecek yolun kolaylıkla görülmesiyle sağlanması, Cephe 1'in bir kısmının sokak ile aynı kotta olması, bitkilendirme ve duba gibi sınırlandırma elemanlarıyla zemin kat cephelerinde kişiselleştirilmelerin yapılması Cephe 1'deki yapı bazasının kendi içerisinde aktif kullanılmasını desteklemiştir. Fakat, yapı adasındaki diğer cephelerde boş alanın varlığı, çocuk oyun parkının çitlerle çevrelenmesi, oyun parkından bina zemin katına ulaşım olmaması, sokak kotundan farklı kotta bulunan zemin katların merdiven, rampa ve

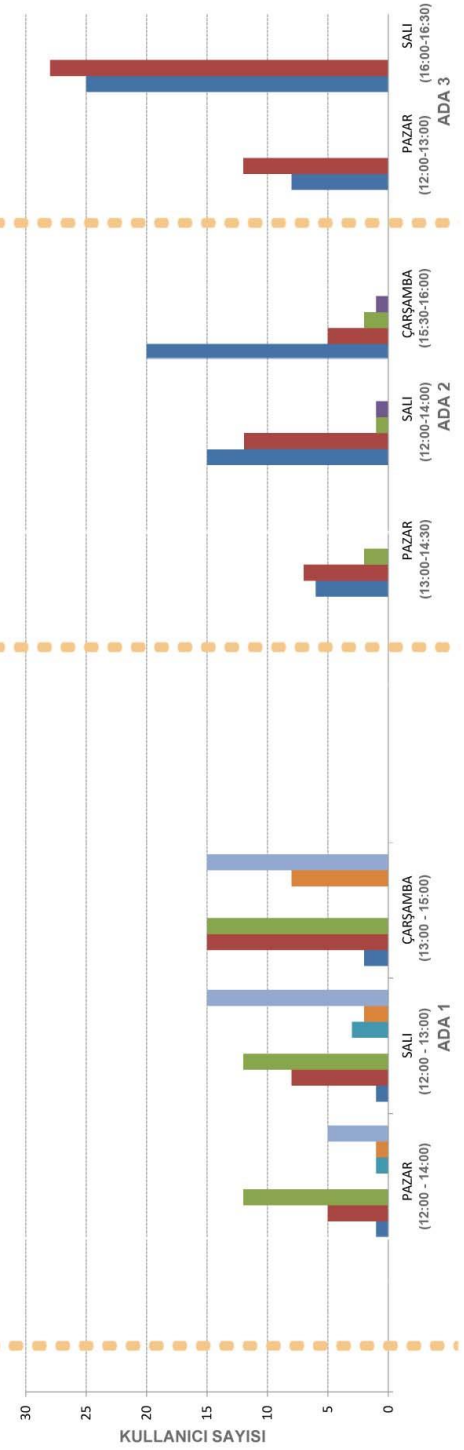
benzeri tasarımlarla sokak ile bağlantısının kurulmaması, yapı adası etrafındaki kaldırımın sürekliliğinin olmaması, kaldırım yerine araçların park etmesi, yapının Cephe 1 dışındaki diğer cephelerindeki zemin katların aktif kullanılmasının önüne geçmektedir ve bu durum yapı adasının sokak ile bağlantısını zayıflatmaktadır. Çocuk oyun parkı aktif olarak kullanılmasına rağmen zemin kat cephelerine ulaşım sağlanamaması, çocuk oyun parkının aynı zamanda geniş bir yeşil alan olması zemin katın sokaktan algılanmaması ve aktif kullanılamamasına sebep olmaktadır. Sağlık birimi için ayrılan alanın boş alan olarak bırakılması çevresini güvensiz hale getirmiştir.

Ada 3'teki analiz bulguları değerlendirildiğinde, ada içerisinde bir baza üzerine 5 blok yapılan projede, adanın Cephe 1 ve Cephe 2'sindeki sokak ile bağlantısı oldukça güçlüdür. Zemin kat sınırını oluşturan baza sokaktan geri çekilerek tasarlanmış ve uygulanmıştır. Zemin kattaki ticaret birimleri farklı fonksiyonlara sahiptir. Her ticaret birimi işlevi doğrultusunda reklam panosuna sahiptir. Bazı ticaret birimleri, sokaktan geri geri çekilme sayesinde meydana gelen alanda masa ve sandalye yerleştirmiştir, bazıları gölgelik elemanlarına yer vermiş, bazıları bitkilendirme ile zemin kat önünü sınırlandırmış, bazıları ise mallarını sergilemektedir. Yapının zemin kat mimarisindeki ritmik devam eden cephe kolonları, süreklilik etkisi yaratmakta, saçak ise insan ölçeği dengesini kurmaktadır. Zemin katlardaki cephelerin farklı renklere sahip olması dikkati çekmektedir. Zemin katlar ile sokak arasında kot farkı bulunmamaktadır. Bununla birlikte yapı adasının iki cephesinde geniş sosyal donatı alanlarına yer verilmiştir. Sosyal donatı alanlarını yapımı henüz tamamlanmamıştır. Fakat yapı adasındaki yapıya ait otopark girişleri sosyal donatı için bırakılan alanlara bitişiktir. Otopark girişleri sosyal donatı alanlarına ulaşımı kesintiye uğratmaktadır. Sosyal donatı alanlarının yapımı tamamlandığında kaldırım sürekliliği sağlanarak sosyal donatı alanları yaya ulaşımı kolaylaştırılmalıdır.

Tablo 3.4'te adaların cepheleri için yapılan analiz çalışmaları ve kullanıcı davranışı analizleri karşılaştırmalı olarak yer almaktadır. Kullanıcı davranışı en yoğun olan Ada 3, ideal kabul edilen kriterlere en fazla sahip olan adadır. Bu sonuç ideal kriterler çerçevesini desteklemektedir.

Tablo 3. 4 :Ada 1,2 ve 3 zemin kat cepheleri için yapılan analizler ve kullanıcı yoğunluğu grafiklerinin karşılaştırması (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025).

ÖZELLİKLER	ADA 1								ADA 2				ADA 3	
	Cephe 1	Cephe 2	Cephe 3	Cephe 4	Cephe 6	Cephe 7	Cephe 8		Cephe 1	Cephe 2	Cephe 3	Cephe 4	Cephe 1	Cephe 2
Zemin Kat fonksiyon sayısı	0	4	8	0	0	13	0		6	0	0	0	8	7
Zemin Kat cephe uzunluğu	77 m	78 m	76 m	76 m	51 m	153 m	49 m		163 m	185	87 m	96	203 m	125 m
<i>Niş</i>	x	x	✓	x	x	✓	x		x	x	x	x	✓	✓
<i>Reklam panosu</i>	x	✓	✓	x	x	✓	x		✓	x	x	x	✓	✓
<i>Gölgelek</i>	x	✓	✓	x	x	✓	x		✓	x	x	x	✓	✓
<i>Rüzgarlık</i>	x	x	✓	x	x	x	x		✓	x	x	x	x	x
<i>Işıklandırma</i>	x	✓	✓	x	x	x	x		✓	x	x	x	x	x
<i>Geçişe izin veren Şeffaf cam</i>	x	✓	✓	x	x	✓	x		✓	x	x	x	✓	✓
<i>Geçişe izin vermeyen Şeffaf cam</i>	✓	x	x	✓	x	x	x		x	✓	✓	✓	x	x
<i>Ritim</i>	✓	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	✓	✓
<i>Açık kapılar</i>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Zemin Katın Caddeden Geri çekilmesi	x	✓	✓	x	x	x	x		x	x	x	x	✓	✓
Yönlendirme Tabelaları	✓	✓	✓	✓	✓	✓	x		✓	x	x	x	✓	✓
Kaldırım Zemin malzemesi sürekliliği	sessiz	orta	orta	sessiz	sessiz	orta	orta		sessiz	orta	sessiz	sessiz	orta	orta
Rüzgar	orta	orta	orta	orta	orta	orta	orta		güçlü	orta	zayıf	orta	orta	orta
Koku	yok	yok	yok	yok	yok	yok	yok		yok	yok	yok	yok	yok	yok
Cephe rengi	tek renk	tek renk	tek renk	tek renk	tek renk	tek renk	tek renk		ikiden fazla	tek renk	tek renk	tek renk	tek renk	tek renk
Sokak ile görsel bağlantı	orta	güçlü	güçlü	orta	zayıf	orta	zayıf		güçlü	zayıf	zayıf	zayıf	güçlü	güçlü
Giriş kapısı belirgin	x	✓	✓	x	x	✓	x		✓	x	x	x	✓	✓
Sabit ve Hareketli oturma Alanları	x	✓	✓	x	x	x	x		✓	x	x	x	✓	✓
Yeşil alan bağlantısı	✓	✓	✓	x	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Otopark	✓	✓	✓	x	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Kaldırım Genişliği	>5 m	>5 m	>5 m	>5 m	>5 m	>5 m	>5 m		>5 m	>5 m	3-5 m	>5 m	3-5 m	3-5 m
Çıkma Sokak	x	x	✓	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x
Cephede Kot farkı	✓	x	x	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	x	x
Merdiven	✓	x	✓	✓	✓	✓	✓		✓	x	x	x	x	x



4. SONUÇ

Bu tez çalışması, Fikirtepe kentsel dönüşüm alanında zemin katların kentsel arayüz olarak taşıdığı önemi tartışmaya açmış; kentsel tasarım ve kullanıcı deneyimleri bağlamında bir değerlendirme sunmuştur. Çalışma kapsamında oluşturulan kentsel arayüz olarak zemin katlara yönelik ideal kriterler seti; Jan Gehl'in insan ölçeğinde kent yaklaşımı, Kevin Lynch'in algısal haritalama kavramı, Jane Jacobs'ın canlı sokak yaşamı savunucu, Gordon Cullen'in kent deneyimi anlatımları, William H. Whyte'in kamusal mekanda kullanıcı davranışları üzerine gözlemleri ve Allan Jacobs'ın sokak tasarımı ilkeleri temel alınarak yapılandırılmıştır.

Bu yaklaşımları temel alarak belirlenen ideal kriterleri içeren gözlem kartları ile seçilen yapı adalarında yapılan analizler, zemin katların sadece yapısal birer katman değil, aynı zamanda kent ile yapı arasında bir "yaşayan eşik" olduğunu göstermektedir. Zemin katlar, fiziksel biçimleri kadar kamusal yaşantıyı destekleme potansiyelleriyle de kent deneyimini doğrudan etkilemektedir.

Tezin önemli bulgularından biri; zemin katların tasarımında kullanılan mimarinin mekânın kullanım biçimini doğrudan etkilediğidir. Yaya hareketliliği, sokak yaşantısı, güvenlik algısı ve sosyal etkileşim gibi unsurlar zemin kat tasarımına bağlı olarak olumlu ya da olumsuz yönde etkilenmektedir. Zemin kat kentsel arayüzündeki, ticaret birimi girişleri, kaldırımı canlandırmada anahtar unsurlardır ve görünür ve ulaşılabilir olmalıdır. Yaya geçişlerinin açıkça işaretlenmesi ve davetkar olması, kamu ve özel alan arasında yeterli bir geçiş sağlaması gerekmektedir. Ne kadar çok işlevsel giriş ne kadar yakın bir şekilde yer alırlarsa, kaldırım o kadar canlı hissedilmektedir. Sadece çok giriş olması yeterli değildir, girişler; farklı renklere, dokulara, cephe önü bitkilendirmelere, geçişe izin veren şeffaflıklara sahip olmalıdır. Küçük giriş nişleri, tenteler, rüzgarlıklar, geri çekilmeler bina duvarına ilgi katabilir ve rüzgâr, yağmur ve kar gibi dış etkenlerden korunma sağlayabilmektedir. Düşey düzlemde kentsel arayüz olarak zemin katlar, yatay düzlemdeki kaldırımdan ayrı düşünülmemelidir. Zemin kat önü bitkilendirmeler, sınırlandırmaya ve kişiselleştirmeye destek sağlarken, hareketli ve hareketsiz kent mobilyaları insanlar arasındaki plansız buluşmalara olanak sağlayarak sosyalleşmeyi desteklemektedir. Arazideki kot farklarının, kullanıcı erişilebilirliğini ve mekânsal sürekliliği

destekleyecek şekilde; merdiven, rampa, yürüyen merdiven ve asansör gibi elemanlarla etkin biçimde çözülmesi gerekmektedir.

Önemli bir diğer bulgu ise; adalardaki bazı cephelerin zemin katlarında aktif fonksiyon olmamasına ve kalitesiz kaldırım niteliğinde olmasına rağmen yoğun yaya kullanımı gözlemlenmesidir. Cephedeki bu yaya akışının, cephenin toplu taşıma ulaşımına gidiş güzergahı olmasından kaynaklandığı tespit edilmiştir. Bu durum Jan Gehl'in zorunlu aktivitelerin mekân kalitesine bakılmaksızın gerçekleştiği görüşünü desteklemektedir.

Fikirtepe özelinde yapılan analizlerde, kentsel dönüşüm süreciyle birlikte meydana gelen yeni yerleşimlerde, zemin katların kamusal yaşantıyı destekleyen geçirgen, etkileşime açık ve insan ölçeğini destekleyen yapısından uzaklaştığı, içe dönük, büyük yapı bloklarının ve etkileşimsiz boş duvarların varlığı gözlemlenmiştir. Yeni yapılaşmalarda, zemin katlar büyük ölçüde sokakla ilişkisi zayıf ve standartlaşmış mekanlar haline gelmiştir. Bu durum, kullanıcının güvende hissetmediği sokakların oluşmasına sebep olarak kamusal alanların konforunu, kalitesini bozmaktadır. İçe dönüklük, insanların, zemin katlardaki sosyal etkileşim ve kişisel ifade alanından uzaklaşmasına, araçların hâkim olduğu, anonim kullanımların artmasına sebep olarak hem kentsel deneyimleri hem de kullanıcıların kamusal mekanla kurduğu gündelik ilişkiyi olumsuz etkilemektedir. Kentin insanla kurduğu ilişkiyi zayıflatmaktadır.

Bireylerin birbirleriyle karşılaştığı, mallarının sergilendiği, fiziksel ve sosyal aktivitelerin gerçekleştiği, güvenliğin sınırlarla ve pasif gözlemlerle sağlandığı yer yer mahremiyetin olduğu, gölgelik elemanları, reklam panoları, renk, bitkilendirme, cephedeki niş detayları, rüzgar kesiciler gibi kişiselleştirmelerle aidiyet duygusunun oluşturulduğu, farklı işlevler sunarak çapraz kullanımın desteklendiği, saçaklar ile insan ölçeğine saygı duyulan, kullanıcının hareketini kolaylaştıran geçiş noktalarını oluşturan zemin kat kentsel arayüz alanlarında daha canlı bir kent yaşamı bulunmaktadır.

Zemin kat cepheleri tek renge, çok basamaklı merdivenlere, insan ölçeğinin aşabileceğinde daha geniş kaldırımlara, geçirimsiz şeffaf yüzeylere sahip ise, kaldırımın süresizse, zemin kata yaya ulaşamıyorsa, zemin katta aktif fonksiyon

bulunmuyorsa, zemin katı sokaktan algılanmıyorsa, boş alanlar ve boş duvarlar var ise binaların sokak ile etkileşimi olmamaktadır ve kullanıcı sadece zorunlu aktiviteler için bu alanları kullanmaktadır.

Bu bağlamda gelecekteki tasarımlarda, zemin katlara dair kararlar, kullanıcı merkezli, kullanıcının sosyal ihtiyaçlarının karşılanması amaçlanarak ele alınmalıdır. Zemin kat cephelerinde daha fazla mimari detaya yer vermek, büyük olan kütleleri parçalamak ve çeşitli hızlarda ve türlerde etkinliklere olanak tanımak, kaldırım alanının yaya için ilgi çekici olmasını sağlayabilir. Tanımsız boşluklara yer verilmeyerek süreklilik desteklenmeli, farklı fonksiyonlu zemin kat birimleri ile günün her saati sokakta hareketlilik ve çapraz kullanım sağlanmalıdır. Etkileşimli ve geçirgen bir mimari ile kamusal alan ve zemin katlar arasında güvenli bir yaşam oluşturulabilir.

KAYNAKÇA

- Altman, I. (1975). *The Environment and Social Behavior: Privacy, Personal Space, Territory, and Crowding*, Monterey, CA.: Brooks/Cole Publishing.
- Aytuğ, A., ve Yıldız, D. (2016). *Kentsel Tasarım Rehberi, Sokak Görünümü: Arayüz Tasarımı*, İBB, İstanbul.
- Bauman, Z. (2010). *Küreselleşme: Toplumsal sonuçları*. İstanbul, Ayrıntı Yayınları
- Bobic, M. (2004). *Between the Edge*. Bussum, Toth Publishers, 37-38
- Carr, S., Francis, M., Rivlin, L.G. ve Stone, A.M. (1992). *Nedds in Public Space Researchgate*
- Cullen, G. (1961). *Townscape*. London. The Architectural Press.
- Demir, G. (2017). Oldenburg'un Üçüncü Mekân Paradigması Bağlamında Kütüphane Mekânının Sorgulanması. *Bilgi Dünyası*, 18 (2) 195-223
- Dovey, K. ve Symons, F. (2013). Density without intensity and what to do about it . reassembling public private interfaces in Melbourne s Southbank hinterland. *Australian Planner*, 51:1, 34-46, DOI: 10.1080/07293682.2013.776975
- Hassan, D.M. ve Moustafa, Y.M. (2019). Ground floor facade desing and staying activity patterns on the sidewalk: A case study in the Korba area of Heliopolis, Cairo, Egypt. *Ain Shams Engineering Journal* 10, 453-461
- Erdönmez, E. ve Altan, A. (2005). Açık Kamusal Kent Mekanlarının Toplum İlişkilerindeki Etkileri. *Megaron*, 1(1), 67-87
- Eyidoğan, H. (2025). On beş yıldır bitmeyen bir kentsel dönüşümün hikâyesi: Fikirtepe. T24. <https://t24.com.tr/yazarlar/haluk-eyidogan/on-bes-yildir-bitmeyen-bir-kentsel-donusumun-hikayesi-fikirtepe,30099> adresinden erişildi.
- Gehl, J. ,Kaefer, L.J. ve Reigstad, S.(2006). *Close encounters with buildings .Urban Design International*. 11, 29–47
- Gehl J. (2010) .*Cities for people*. Washington DC: Island Press
- Gehl, J. (2011). *Life Between Buildings*. Translated by Jo Koch Washinton DC, Island Press
- Jacobs. A.B. (1995), *Great Streets*. Cambridge MA , MIT Press,
- Jacobs, J. (2017). *Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı*. İstanbul, Metis yayınları
- Kadıköy Belediyesi, (2017). *Mekansal Stratejik Plan Mevcut Durum Raporu*

- Karakoç, E. (2004). Yapının Kentsel Mekana Katılımı (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Karssenberg, H., Laven, J., Glaser, M. ve Hoff, M. (2016). The City At Eye Level. Second And Extended Version, The City At Eye Level. Karssenberg, H., Laven, J. (Der). Rotterdam/Amsterdam, NL: Stipo, Team For Urban Strategy And City Development.
- Kickert, C. ve Karssenberg, H. (2023). Street-Level Architecture The Past, Present and Future of Interactive Frontages, New York, Routledge.
- Konuk, G. (1991). Kamu Mekanları Tasarımında Cephe Düzeni. Tasarım ve Kent Mobilyaları Sempozyumu, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul
- Köknar, A. (2001). Mekansal Arayüzlerin Kente ve Yaşama Katılımları Üzerine Bir İnceleme (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Kuru, A. ve Özkök, M. K. (2017). Yaşanabilirlik Kavramı Bağlamında Kamusal/Açık Mekanların Değerlendirmesi: Kırklareli Kent Merkezi Örneği. Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi(28), 43-60.
- Lynch, K. (1960). The Image of the City, Cambridge MA ,MIT Press.
- Lynch, K. (2010) .Kent İmgesi.İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Madanipour, A. (2003). Public and Private Spaces of the City. London, Routledge.
- NYC, New York City Department of City Planning. (2013). Active Design: Shaping the Sidewalk Experience.
- Oldenburg, R. (1999). The great good place: cafes, coffee shops, book stores, bars, hair salons, and other hangouts at the heart of a community. Philadelphia: Da Capo Press.
- Özkul, O. (2019). Kent ve mahalle Kültürü Arasındaki Fkirtepe, Kent Akademisi, Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergi, 12 (36), 82-103
- Özsel, S. B. (2009). Bina Kentsel Mekan Arayüz Özelliklerinin Kentsel Yaya Mekanlarına Etkisi (Yüksek Lisans Tezi) İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Entitüsü, İstanbul
- Rohmer, E. (2015). Embedding Buildigs. The City At Eye Level Lessons For Street Plints ,104-108
- Sennett, R. (2013). Kamusal İnsanın Çöküşü. İstanbul, Ayrıntı Yayınları
- Sınmaz, S. (2018). Türkiye’de Kentsel Planlama ve Dönüşüm Sürecinde Eksik Bir Halka: Yarı Kamusal Mekânlar. Mimarlık (402), 32-37
- Simmel, G. (1994). The Bridge and The Door. Theory, culture and society, (11)1,5-10
- Teeffelen, J.V. ve Zweerink, K. (2016). History Of The City, Street And Plinth

Toz, S. (2018). Sokak Arayüzlerinde Mekansal Niteliklerin Kentli Davranışları Ve Sosyal Etkileşim İle İlişkisi. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi

Töre, E., Z. A. Gökşin, Y. Erkan Yazıcı (2016), “Katılımcı Bir Kentsel Dönüşüm Modeli Önerisi: Gaziosmanpaşa İlçesi Sarıgöl-Yenidoğan Mahalleleri Örneği”, TÜBİTAK Proje Raporu, Proje No: 114K626.

Uysal Bilge, F. (2021).Kamusal Alanların Evrilmesi, Mimarlık ve Yaşam Dergisi 6(1), 2021, (141-156)

Ünver, M. ve Suri, L. (2020). Kentsel Dönüşümün Fikirtepe’ye Yansıması. İstanbul Ticaret Üniversitesi, Teknoloji ve Uygulamalı Bilimler Dergisi, 02(02), 11-23

Whyte, W.H. (2004). The Social Life Of Small Urban Spaces .New York .Printed in



İNTERNET KAYNAKLARI

URL1:

https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/interface_1?q=interfa
ce , 2025

URL 2: <https://www.cnu.org/who-we-are/charter-new-urbanism> , 2025

URL 3: <https://www.mimarist.org/fikirtepe/> , 2025

URL 4: <https://csb.gov.tr/fikirtepe-de-buyuk-donusum-basliyor-bakanlik-faaliyetleri-29848> , (2025)

URL 5: <https://fikirtepe.emlakkonut.com.tr/tr#etaplar> , (2025)

URL 6: <https://ustagrup.com/tr/haberler/fikirtepede-yeni-proje> , (2025)

URL 7: <https://ustagrup.com/tr/projelerimiz/insaat-projeleri/1071-kadikoy> , (2025)

URL 8: <https://alutem.com.tr/projeler/kiptas-torkam-fikirtepe/> , (2025)



EKLER


EK A: Seçilen yapı adaları için hazırlanan gözlem kartı

EK B : Seçilen yapı adalarındaki yapıların cepheleri için hazırlanan gözlem kartı

EK C :Seçilen yapı adalarındaki yapılardaki kullanıcı deneyimleri için hazırlanan gözlem kartı



EK A: Seçilen yapı adaları için hazırlanan gözlem kartı


GÖZLEM KARTI			
Gözlem Tarihi:	7.01.2025		
Ada Bilgisi	ADA 1		
SEÇİLEN YAPI ADASI			
Yapı adası Konumu	FİKİRTEPE, KADIKÖY, İSTANBUL, TÜRKİYE		
Yapı adası Uzunluğu	87m/220m/155m/240m	Hali Hazır Harita	
Yapı Adasındaki Yapı Sayısı	2	Hali Hazır Harita	
Toplu Taşıt	(✓) var () yok	Gözlem /Fotoğraf	
Tanımsız Boşluk	(✓) var () yok	Gözlem /Fotoğraf	
Otopark	(✓) var () yok	Gözlem /Fotoğraf	
Boş duvar	(✓) var () yok	Gözlem /Fotoğraf	
Yıkılmış Yapılar	() var (✓) yok	Gözlem /Fotoğraf	
Yapı adasındaki Giriş Sayısı	56+84 ticari, 4 konut girişi	Gözlem /Fotoğraf	
Yapı adasındaki aktif tacari sayısı	18+13		
Yapı adasındaki farklı foksiyon sayısı	15	Gözlem /Fotoğraf	
Notlar: Optimist residence da 3 adet konut bloğu girişi bulunmakta. 3 blokta toplam 550 adet konut var. Evin park projesinde 1 adet konut girişi bulunmakta. Giriş ten sonra toplam 467 konut var.			

Şekil A. 1: Ada 1 için doldurulan gözlem kartı (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

GÖZLEM KARTI			
Gözlem Tarihi:	12.03.2025		
Ada Bilgisi	ADA 2		
SEÇİLEN YAPI ADASI			
Yapı adası Konumu	FİKİRTEPE, KADIKÖY, İSTANBUL, TÜRKİYE		
Yapı adası Uzunluğu	163M/87M/185M/96M	Hali Hazır Harita	
Yapı Adasındaki Yapı Sayısı	3	Hali Hazır Harita	
Toplu Taşıma	(✓) var () yok	Gözlem /Fotoğraf	
Tanımsız Boşluk	(✓) var () yok	Gözlem /Fotoğraf	
Otopark	(✓) var () yok	Gözlem /Fotoğraf	
Boş duvar	(✓) var () yok	Gözlem /Fotoğraf	
Yıkılmış Yapılar	(✓) var () yok	Gözlem /Fotoğraf	
Yapı adasındaki Giriş Sayısı	16	Gözlem /Fotoğraf	
Yapı adasındaki aktif tacari sayısı	10	Gözlem /Fotoğraf	
Yapı adasındaki farklı foksiyon sayısı	8	Gözlem /Fotoğraf	

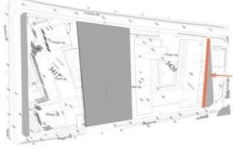



Şekil A. 2: Ada 2 için doldurulan gözlem kartı (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

GÖZLEM KARTI








Gözlem Tarihi:	25.03.2025	
Ada Bilgisi	ADA 3	
SEÇİLEN YAPI ADASI		
Yapı adası Konumu		
Yapı adası Uzunluğu	203m /125m /225m /98m	Hali Hazır Harita
Yapı Adasındaki Yapı Sayısı	5	Hali Hazır Harita
Toplu Taşıma	(✓) var () yok	Gözlem /Fotoğraf
Tanımsız Boşluk	(✓) var () yok	Gözlem /Fotoğraf
Otopark	(✓) var () yok	Gözlem /Fotoğraf
Boş duvar	() var (✓) yok	Gözlem /Fotoğraf
Yıkılmış Yapılar	(✓) var () yok	Gözlem /Fotoğraf
Yapı adasındaki Giriş Sayısı	33	Gözlem /Fotoğraf
Yapı adasındaki aktif tacari sayısı	15	Gözlem /Fotoğraf
Yapı adasındaki farklı foksiyon sayısı	8	Gözlem /Fotoğraf
		GÖRÜNTÜ

Şekil A. 3 :Ada 1 için doldurulan gözlem kartı (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

EK B : Seçilen yapı adalarındaki yapıların cepheleri için hazırlanan gözlem kartı

GÖZLEM KARTI					
Gözlem Tarihi:					7.01.2025
Gözlem Saati:					12:00
Ada bilgisi					ADA 1
Cephe Bilgisi					CEPHE 1
Yapı Adasındaki konumu					
GENEL TASARIM ÖZELLİKLERİ					
Zemin Kat fonksiyon sayısı	yok			Gözlem /Fotoğraf	
Zemin Kat cephe uzunluğu	77 metre			Hali Hazır	
Zemin kat Cephe Eklentileri	<input type="checkbox"/> Niş	<input type="checkbox"/> Gölge		Gözlem /Fotoğraf	
	<input type="checkbox"/> Reklam panosu	<input type="checkbox"/> Rüzgarlık			
	<input type="checkbox"/> İşiklendirme				
Zemin Kat Mimari Fiziksel Özellikleri	<input type="checkbox"/> Geçişe izin veren Şeffaf cam	<input checked="" type="checkbox"/> Ritim		Gözlem /Fotoğraf	
	<input type="checkbox"/> Açık kapılar	<input checked="" type="checkbox"/> Geçişe izin vermeyen Şeffaf cam			
Zemin Katın Caddeden Geri çekilmesi	<input checked="" type="checkbox"/> var	<input type="checkbox"/> yok		Gözlem /Fotoğraf	
Yönlendirme Tabelaları	var <input type="checkbox"/>	yok <input checked="" type="checkbox"/>		Gözlem /Fotoğraf	
Kaldırım Zemin malzemesi	Sürekli <input checked="" type="checkbox"/>	Süreksiz		Gözlem /Fotoğraf	
DUYUSAL DENEYİMLERE ETKİ EDEN ÖZELLİKLERİ					
Gürültü Seviyesi	<input checked="" type="checkbox"/> Sessiz	<input type="checkbox"/> Orta	<input type="checkbox"/> Gürlütlü	Gözlem	
Rüzgar	<input type="checkbox"/> İyi	<input checked="" type="checkbox"/> Orta	<input type="checkbox"/> Zayıf	Gözlem	
Koku	<input type="checkbox"/> Rahatsız Edici	<input checked="" type="checkbox"/> yok	<input type="checkbox"/> Hoş	Gözlem	
Cephe Rengi	<input checked="" type="checkbox"/> tek renk	<input type="checkbox"/> iki renk	<input type="checkbox"/> ikiden fazla	Gözlem /Fotoğraf	
ZEMİN KATIN KAMUSAL MEKAN İLE İLİŞKİSİ					
Sokak ile Görsel Bağlantı	<input type="checkbox"/> Az	<input checked="" type="checkbox"/> Orta	<input type="checkbox"/> Çok	Gözlem	
Giriş Kapısı	<input type="checkbox"/> Belirgin	<input checked="" type="checkbox"/> Belirsiz		Gözlem /Fotoğraf	
Sabit ve Hareketli Oturma Alanları	var <input type="checkbox"/>	yok <input checked="" type="checkbox"/>		Hali Hazır	
Yeşil Alan Bağlantısı	<input checked="" type="checkbox"/> Var	<input type="checkbox"/> Yok		Gözlem /Fotoğraf	
Otopark	<input checked="" type="checkbox"/> Var	<input type="checkbox"/> Yok		Gözlem /Fotoğraf	
Kaldırım genişliği	<input type="checkbox"/> <3 metre	<input type="checkbox"/> 3-5 metre	<input checked="" type="checkbox"/> >5 metre	Gözlem /Fotoğraf	
Çıkma Sokakta	<input type="checkbox"/> evet	<input checked="" type="checkbox"/> hayır		Gözlem /Fotoğraf	
Cephedeki Kot Farkı	<input checked="" type="checkbox"/> var	<input type="checkbox"/> yok		Gözlem /Fotoğraf	
<i>kaç metre</i>	14 metre			Hali Hazır	
Merdiven	<input checked="" type="checkbox"/> var	<input type="checkbox"/> yok		Gözlem /Fotoğraf	
Varsa, basamak sayısı	51				

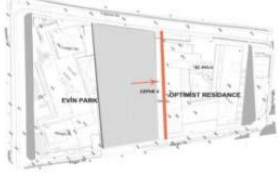
Şekil B. 1 : Ada 1'in cephe 1'i için hazırlanan gözlem kartı (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

GÖZLEM KARTI					
Gözlem Tarihi:					5.01.2025
Gözlem Saati:					12:00
Ada bilgisi					ADA 1
Cephe Bilgisi					CEPHE 2
Yapı Adasındaki konumu					
GENEL TASARIM ÖZELLİKLERİ					
Zemin Kat fonksiyon sayısı	4			Gözlem /Fotoğraf	
Zemin Kat cephe uzunluğu	78			Hali Hazır	
Zemin kat Cephe Eklentileri	<input type="checkbox"/> Niş <input checked="" type="checkbox"/> Reklam panosu <input checked="" type="checkbox"/> Işıklılandırma	<input checked="" type="checkbox"/> Gölgelik <input type="checkbox"/> Rüzgarlık		Gözlem /Fotoğraf	
Zemin Kat Mimari Fiziksel Özelliği	<input checked="" type="checkbox"/> Geçişe izin veren Şeffaf cam <input checked="" type="checkbox"/> Açık kapılar	<input type="checkbox"/> Ritim <input type="checkbox"/> Geçişe izin vermeyen Şeffaf cam		Gözlem /Fotoğraf	
Zemin Katın Caddeden Geri çekilmesi	<input checked="" type="checkbox"/> var	<input type="checkbox"/> yok		Gözlem /Fotoğraf	
Yönlendirme Tabelaları	var <input checked="" type="checkbox"/>	yok <input type="checkbox"/>		Gözlem /Fotoğraf	
Kaldırım Zemin malzemesi	Sürekli <input checked="" type="checkbox"/>	Süresiz		Gözlem /Fotoğraf	
DUYUSAL DENEYİMLERE ETKİ EDEN ÖZELLİKLERİ					
Gürültü Seviyesi	<input type="checkbox"/> Sessiz	<input checked="" type="checkbox"/> Orta	<input type="checkbox"/> Gürültülü	Gözlem	
Rüzgar	<input type="checkbox"/> İyi	<input checked="" type="checkbox"/> Orta	<input type="checkbox"/> Zayıf	Gözlem	
Koku	<input type="checkbox"/> Rahatsız Edici	<input checked="" type="checkbox"/> yok	<input type="checkbox"/> Hoş	Gözlem	
Cephe Rengi	<input checked="" type="checkbox"/> tek renk	<input type="checkbox"/> iki renk	<input type="checkbox"/> ikiden fazla	Gözlem /Fotoğraf	
ZEMİN KATIN KAMUSAL MEKAN İLE İLİŞKİSİ					
Sokak ile Görsel Bağlantı	<input type="checkbox"/> Az	<input type="checkbox"/> Orta	<input checked="" type="checkbox"/> Çok	Gözlem	
Giriş Kapısı	<input checked="" type="checkbox"/> Belirgin	<input type="checkbox"/> Belirsiz		Gözlem /Fotoğraf	
Sabit ve Hareketli Oturma Alanları	var <input checked="" type="checkbox"/>	yok <input type="checkbox"/>		Hali Hazır	
Yeşil Alan veya Oturma Alanı Bağlantısı	<input checked="" type="checkbox"/> Var	<input type="checkbox"/> Yok		Gözlem /Fotoğraf	
Otopark	<input checked="" type="checkbox"/> Var	<input type="checkbox"/> Yok		Gözlem /Fotoğraf	
Kaldırım genişliği	<input type="checkbox"/> <3 metre	<input checked="" type="checkbox"/> 3-5 metre	<input checked="" type="checkbox"/> >5 metre	Gözlem /Fotoğraf	
Çıkma Sokakta	<input type="checkbox"/> evet	<input checked="" type="checkbox"/> hayır		Gözlem /Fotoğraf	
Cephedeki Kot Farkı	<input type="checkbox"/> var	<input checked="" type="checkbox"/> yok		Gözlem /Fotoğraf	
kaç metre				Hali Hazır	
Merdiven	<input type="checkbox"/> var	<input checked="" type="checkbox"/> yok		Gözlem /Fotoğraf	
Varsa, basamak sayısı					

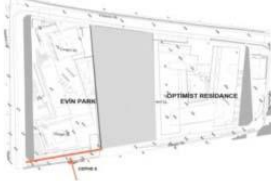
Şekil B. 2 : Ada 1'in cephe 2'si için hazırlanan gözlem kartı (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

GÖZLEM KARTI				
Gözlem Tarihi:	7.01.2025			
Gözlem Saati:	12:00			
Ada bilgisi	ADA 1			
Cephe Bilgisi	CEPHE 3			
Yapı Adasındaki konumu				
GENEL TASARIM ÖZELLİKLERİ				
Zemin Kat fonksiyon sayısı	8			Gözlem /Fotoğraf
Zemin Kat cephe uzunluğu	76			Hali Hazır
Zemin kat Cephe Eklentileri	<input checked="" type="checkbox"/> Niş <input checked="" type="checkbox"/> Reklam panosu	<input checked="" type="checkbox"/> Gölgelek <input checked="" type="checkbox"/> Rüzgarlık	Gözlem /Fotoğraf	
Zemin Kat Mimari Fiziksel Özelliği	<input checked="" type="checkbox"/> İşiklendirme <input checked="" type="checkbox"/> Geçişe izin veren Şeffaf cam <input checked="" type="checkbox"/> Açık kapılar	<input type="checkbox"/> Ritim <input type="checkbox"/> Geçişe izin vermeyen Şeffaf cam	Gözlem /Fotoğraf	
Zemin Katın Caddeden Geri çekilmesi	<input checked="" type="checkbox"/> var	<input type="checkbox"/> yok	Gözlem /Fotoğraf	
Yönlendirme Tabelaları	var <input checked="" type="checkbox"/>	yok <input type="checkbox"/>	Gözlem /Fotoğraf	
Kaldırım Zemin malzemesi	Sürekli <input checked="" type="checkbox"/>	Süresiz	Gözlem /Fotoğraf	
DUYUSAL DENEYİMLERE ETKİ EDEN ÖZELLİKLERİ				
Gürültü Seviyesi	<input type="checkbox"/> Sessiz	<input checked="" type="checkbox"/> Orta	<input type="checkbox"/> Gürültülü	Gözlem
Rüzgar	<input type="checkbox"/> İyi	<input checked="" type="checkbox"/> Orta	<input type="checkbox"/> Zayıf	Gözlem
Koku	<input type="checkbox"/> Rahatsız Edici	<input checked="" type="checkbox"/> yok	<input type="checkbox"/> Hoş	Gözlem
Cephe Rengi	<input checked="" type="checkbox"/> tek renk	<input type="checkbox"/> iki renk	<input type="checkbox"/> ikiden fazla	Gözlem /Fotoğraf
ZEMİN KATIN KAMUSAL MEKAN İLE İLİŞKİSİ				
Sokak ile Görsel Bağlantı	<input type="checkbox"/> Az	<input type="checkbox"/> Orta	<input checked="" type="checkbox"/> Çok	Gözlem
Giriş Kapısı	<input checked="" type="checkbox"/> Belirgin	<input type="checkbox"/> Belirsiz	Gözlem /Fotoğraf	
Sabit ve Hareketli Oturma Alanları	var <input checked="" type="checkbox"/>	yok <input type="checkbox"/>	Hali Hazır	
Yeşil Alan veya Oturma Alanı Bağlantısı	<input checked="" type="checkbox"/> Var	<input type="checkbox"/> Yok	Gözlem /Fotoğraf	
Otopark	<input checked="" type="checkbox"/> Var	<input type="checkbox"/> Yok	Gözlem /Fotoğraf	
Kaldırım genişliği	<input type="checkbox"/> <3 metre	<input checked="" type="checkbox"/> 3-5 metre	<input checked="" type="checkbox"/> >5 metre	Gözlem /Fotoğraf
Çıkamaz Sokakta	<input checked="" type="checkbox"/> evet	<input type="checkbox"/> hayır	Gözlem /Fotoğraf	
Cephedeki Kot Farkı	<input type="checkbox"/> var	<input checked="" type="checkbox"/> yok	Gözlem /Fotoğraf	
	kaç metre			
Merdiven	<input checked="" type="checkbox"/> var	<input type="checkbox"/> yok	Gözlem /Fotoğraf	
	Varsa, basamak sayısı	6		
<p>Notlar: Yapının bu cephesinde insan ölçeğinde görebildiğimiz sadece istinat duvarı, otopark girişi ve iç avlu girişi bulunmaktadır. Analizler iç avlu özellikleri için uygulanmıştır. Bu cephenin sokak ile bağlantısı yoktur. Cepheye sadece istinat duvarı, merdiven, otopark girişi olmasına rağmen kaldırımda yaya hareketi fazladır. Sebebi ise, toplu taşıma ulaşımın buradan yapılmasıdır.</p>				

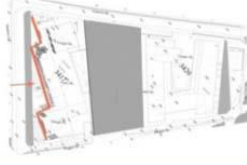

Şekil B. 3 :Ada 1'in cephe 3'ü için hazırlanan gözlem kartı (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

GÖZLEM KARTI				
Gözlem Tarihi:	7.01.2025			
Gözlem Saati:	12:00			
Ada bilgisi	ADA 1			
Cephe Bilgisi	CEPHE 4			
Yapı Adasındaki konumu				
GENEL TASARIM ÖZELLİKLERİ				
Zemin Kat fonksiyon sayısı	0			Gözlem /Fotoğraf
Zemin Kat cephe uzunluğu	76			Hali Hazır
Zemin kat Cephe Eklentileri	<input type="checkbox"/> Niş <input type="checkbox"/> Reklam panosu	<input type="checkbox"/> Gölgelek <input type="checkbox"/> Rüzgarlık		Gözlem /Fotoğraf
Zemin Kat Mimari Fiziksel Özelliği	<input type="checkbox"/> Şişiklendirme <input type="checkbox"/> Geçişe izin veren Şeffaf cam <input type="checkbox"/> Açık kapılar	<input type="checkbox"/> Ritim <input checked="" type="checkbox"/> Geçişe izin vermeyen Şeffaf cam		Gözlem /Fotoğraf
Zemin Katın Caddeden Geri çekilmesi	<input checked="" type="checkbox"/> var var <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> yok yok <input checked="" type="checkbox"/>		Gözlem /Fotoğraf
Yönlendirme Tabelaları				Gözlem /Fotoğraf
Kaldırım Zemin malzemesi	Sürekli <input checked="" type="checkbox"/>	Süresiz		Gözlem /Fotoğraf
DUYUSAL DENEYİMLERE ETKİ EDEN ÖZELLİKLERİ				
Gürültü Seviyesi	<input checked="" type="checkbox"/> Sessiz	<input type="checkbox"/> Orta	<input type="checkbox"/> Gürültülü	Gözlem
Rüzgar	<input type="checkbox"/> İyi	<input checked="" type="checkbox"/> Orta	<input type="checkbox"/> Zayıf	Gözlem
Koku	<input type="checkbox"/> Rahatsız Edici	<input checked="" type="checkbox"/> yok	<input type="checkbox"/> Hoş	Gözlem
Cephe Rengi	<input checked="" type="checkbox"/> tek renk	<input type="checkbox"/> iki renk	<input type="checkbox"/> ikiden fazla	Gözlem /Fotoğraf
ZEMİN KATIN KAMUSAL MEKAN İLE İLİŞKİSİ				
Sokak ile Görsel Bağlantı	<input type="checkbox"/> Az	<input checked="" type="checkbox"/> Orta	<input type="checkbox"/> Çok	Gözlem
Giriş Kapısı	<input type="checkbox"/> Belirgin	<input checked="" type="checkbox"/> Belirsiz		Gözlem /Fotoğraf
Sabit ve Hareketli Oturma Alanları	var <input type="checkbox"/>	yok <input checked="" type="checkbox"/>		Hali Hazır
Yeşil Alan veya Oturma Alanı Bağlantısı	<input type="checkbox"/> Var	<input checked="" type="checkbox"/> Yok		Gözlem /Fotoğraf
Otopark	<input type="checkbox"/> Var	<input checked="" type="checkbox"/> Yok		Gözlem /Fotoğraf
Kaldırım genişliği	<input type="checkbox"/> <3 metre	<input type="checkbox"/> 3-5 metre	<input checked="" type="checkbox"/> >5 metre	Gözlem /Fotoğraf
Çıkamaz Sokakta	<input type="checkbox"/> evet	<input checked="" type="checkbox"/> hayır		Gözlem /Fotoğraf
Cephedeki Kot Farkı	<input checked="" type="checkbox"/> var	<input type="checkbox"/> yok		Gözlem /Fotoğraf
	kaç metre	14		Hali Hazır
Merdiven	<input checked="" type="checkbox"/> var	<input type="checkbox"/> yok		Gözlem /Fotoğraf
	Varsa, basamak sayısı	51		

Şekil B. 4 :Ada 1'in cephe 4'ü için hazırlanan gözlem kartı (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

GÖZLEM KARTI				
Gözlem Tarihi:	7.01.2025			
Gözlem Saati:	12:00			
Ada bilgisi	ADA 1			
Cephe Bilgisi	CEPHE 6			
Yapı Adasındaki konumu				
GENEL TASARIM ÖZELLİKLERİ				
Zemin Kat fonksiyon sayısı	0			Gözlem /Fotoğraf
Zemin Kat cephe uzunluğu	51			Hali Hazır
Zemin kat Cephe Eklentileri	<input type="checkbox"/> Niş <input type="checkbox"/> Reklam panosu	<input type="checkbox"/> Gölgeleme <input type="checkbox"/> Rüzgarlık	Gözlem /Fotoğraf	
Zemin Kat Mimari Fiziksel Özelliği	<input type="checkbox"/> Şişiklendirme <input type="checkbox"/> Geçişe izin veren Şeffaf cam <input type="checkbox"/> Açık kapılar	<input type="checkbox"/> Ritim <input type="checkbox"/> Geçişe izin vermeyen Şeffaf cam	Gözlem /Fotoğraf	
Zemin Katın Caddeden Geri çekilmesi	<input checked="" type="checkbox"/> var	<input type="checkbox"/> yok	Gözlem /Fotoğraf	
Yönlendirme Tabelaları	var <input type="checkbox"/>	yok <input checked="" type="checkbox"/>	Gözlem /Fotoğraf	
Kaldırım Zemin malzemesi	Sürekli <input checked="" type="checkbox"/>	Süresiz	Gözlem /Fotoğraf	
DUYUSAL DENEYİMLERE ETKİ EDEN ÖZELLİKLERİ				
Gürültü Seviyesi	<input checked="" type="checkbox"/> Sessiz	<input type="checkbox"/> Orta	<input type="checkbox"/> Gürültülü	Gözlem
Rüzgar	<input type="checkbox"/> İyi	<input checked="" type="checkbox"/> Orta	<input type="checkbox"/> Zayıf	Gözlem
Koku	<input type="checkbox"/> Rahatsız Edici	<input checked="" type="checkbox"/> yok	<input type="checkbox"/> Hoş	Gözlem
Cephe Rengi	<input checked="" type="checkbox"/> tek renk	<input type="checkbox"/> iki renk	<input type="checkbox"/> ikiden fazla	Gözlem /Fotoğraf
ZEMİN KATIN KAMUSAL MEKAN İLE İLİŞKİSİ				
Sokak ile Görsel Bağlantı	<input checked="" type="checkbox"/> Az	<input type="checkbox"/> Orta	<input type="checkbox"/> Çok	Gözlem
Giriş Kapısı	<input type="checkbox"/> Belirgin	<input checked="" type="checkbox"/> Belirsiz	Gözlem /Fotoğraf	
Sabit ve Hareketli Oturma Alanları	var <input type="checkbox"/>	yok <input checked="" type="checkbox"/>	Hali Hazır	
Yeşil Alan veya Oturma Alanı Bağlantısı	<input type="checkbox"/> Var	<input checked="" type="checkbox"/> Yok	Gözlem /Fotoğraf	
Otopark	<input checked="" type="checkbox"/> Var	<input type="checkbox"/> Yok	Gözlem /Fotoğraf	
Kaldırım genişliği	<input type="checkbox"/> <3 metre	<input type="checkbox"/> 3-5 metre	<input checked="" type="checkbox"/> >5 metre	Gözlem /Fotoğraf
Çıkamaz Sokakta	<input type="checkbox"/> evet	<input checked="" type="checkbox"/> hayır	Gözlem /Fotoğraf	
Cephedeki Kot Farkı	<input checked="" type="checkbox"/> var	<input type="checkbox"/> yok	Gözlem /Fotoğraf	
	kaç metre	4,5	Hali Hazır	
Merdiven	<input checked="" type="checkbox"/> var	<input type="checkbox"/> yok	Gözlem /Fotoğraf	
	Varsa, basamak sayısı	25		

Şekil B. 5 :Ada 1'in cephe 6'sı için hazırlanan gözlem kartı (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

GÖZLEM KARTI						
Gözlem Tarihi:					7.01.2025	
Gözlem Saati:					12:00	
Ada bilgisi					ADA 1	
Cephe Bilgisi					CEPHE 7	
Yapı Adasındaki konumu						
GENEL TASARIM ÖZELLİKLERİ						
Zemin Kat fonksiyon sayısı	13			Gözlem /Fotoğraf		
Zemin Kat cephe uzunluğu	153 metre			Hali Hazır		
Zemin kat Cephe Eklentileri	<input type="checkbox"/> Niş <input checked="" type="checkbox"/> Reklam panosu <input type="checkbox"/> İşiklandırma	<input checked="" type="checkbox"/> Gölgeleme <input type="checkbox"/> Rüzgarlık		Gözlem /Fotoğraf		
Zemin Kat Mimari Fiziksel Özelliği	<input checked="" type="checkbox"/> Geçişe izin veren Şeffaf cam <input type="checkbox"/> Açık kapılar	<input type="checkbox"/> Ritim <input type="checkbox"/> Geçişe izin vermeyen Şeffaf cam		Gözlem /Fotoğraf		
Zemin Katın Caddeden Geri çekilmesi	<input checked="" type="checkbox"/> var	<input type="checkbox"/> yok		Gözlem /Fotoğraf		
Yönlendirme Tabelaları	var <input type="checkbox"/>	yok <input checked="" type="checkbox"/>		Gözlem /Fotoğraf		
Kaldırım Zemin malzemesi				Gözlem /Fotoğraf		
DUYUSAL DENEYİMLERE ETKİ EDEN ÖZELLİKLERİ						
Gürültü Seviyesi	<input type="checkbox"/> Sessiz	<input checked="" type="checkbox"/> Orta	<input type="checkbox"/> Gürültülü	Gözlem		
Rüzgar	<input type="checkbox"/> İyi	<input checked="" type="checkbox"/> Orta	<input type="checkbox"/> Zayıf	Gözlem		
Koku	<input type="checkbox"/> Rahatsız Edici	<input checked="" type="checkbox"/> Yok	<input type="checkbox"/> Hoş	Gözlem		
Cephe Rengi	<input checked="" type="checkbox"/> tek renk	<input type="checkbox"/> iki renk	<input type="checkbox"/> ikiden fazla	Gözlem /Fotoğraf		
ZEMİN KATIN KAMUSAL MEKAN İLE İLİŞKİSİ						
Sokak ile Görsel Bağlantı	<input type="checkbox"/> Az	<input checked="" type="checkbox"/> Orta	<input type="checkbox"/> Çok	Gözlem	 	
Giriş Kapısı	<input checked="" type="checkbox"/> Belirgin	<input type="checkbox"/> Belirsiz		Gözlem /Fotoğraf		
Sabit ve Hareketli Oturma Alanları	var <input type="checkbox"/>	yok <input checked="" type="checkbox"/>		Hali Hazır		
Yeşil Alan Bağlantısı	<input type="checkbox"/> Var	<input checked="" type="checkbox"/> Yok		Gözlem /Fotoğraf		
Otopark	<input checked="" type="checkbox"/> Var	<input type="checkbox"/> Yok		Gözlem /Fotoğraf		
Kaldırım genişliği	<input type="checkbox"/> <3 metre	<input type="checkbox"/> 3-5 metre	<input checked="" type="checkbox"/> >5 metre	Gözlem /Fotoğraf		
Çıkma Sokakta	<input type="checkbox"/> evet	<input checked="" type="checkbox"/> hayır		Gözlem /Fotoğraf		
Cephedeki Kot Farkı	<input checked="" type="checkbox"/> var	<input type="checkbox"/> yok		Gözlem /Fotoğraf		
	kaç metre	7 metre		Hali Hazır		
Merdiven	<input checked="" type="checkbox"/> var	<input type="checkbox"/> yok		Gözlem /Fotoğraf		
Varsa, basamak sayısı	38					

Şekil B. 6 :Ada 1'in cephe 7'si için hazırlanan gözlem kartı (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

GÖZLEM KARTI						
Gözlem Tarihi:					7.01.2025	
Gözlem Saati:					12:00	
Ada bilgisi					ADA 1	
Cephe Bilgisi					CEPHE 8	
Yapı Adasındaki konumu						
GENEL TASARIM ÖZELLİKLERİ						
Zemin Kat fonksiyon sayısı	0			Gözlem /Fotoğraf		
Zemin Kat cephe uzunluğu	49 metre			Hali Hazır		
Zemin kat Cephe Eklentileri	() Niş () Reklam panosu () İşiklandırma	() Gölgelek () Rüzgarlık		Gözlem /Fotoğraf		
Zemin Kat Mimari Fiziksel Özelliği	() Geçişe izin veren Şeffaf cam () Açık kapılar	() Ritim () Geçişe izin vermeyen Şeffaf cam		Gözlem /Fotoğraf		
Zemin Katın Caddeden Geri çekilmesi	(✓) var	() yok		Gözlem /Fotoğraf		
Yönlendirme Tabelaları	var ()	yok (✓)		Gözlem /Fotoğraf		
Kaldırım Zemin malzemesi				Gözlem /Fotoğraf		
DUYUSAL DENEYİMLERE ETKİ EDEN ÖZELLİKLERİ						
Gürültü Seviyesi	() Sessiz	(✓) Orta	() Gürültülü	Gözlem		
Rüzgar	() İyi	(✓) Orta	() Zayıf	Gözlem		
Koku	() Rahatsız Edici	(✓) Yok	() Hoş	Gözlem		
Cephe Rengi	(✓) tek renk	() iki renk	() ikiden fazla	Gözlem /Fotoğraf		
ZEMİN KATIN KAMUSAL MEKAN İLE İLİŞKİSİ						
Sokak ile Görsel Bağlantı	(✓) Az	() Orta	() Çok	Gözlem		
Giriş Kapısı	() Belirgin	(✓) Belirsiz		Gözlem /Fotoğraf		
Sabit ve Hareketli Oturma Alanları	var ()	yok (✓)		Hali Hazır		
Yeşil Alan Bağlantısı	() Var	(✓) Yok		Gözlem /Fotoğraf		
Otopark	(✓) Var	() Yok		Gözlem /Fotoğraf		
Kaldırım genişliği	() <3 metre	() 3-5 metre	(✓) >5 metre	Gözlem /Fotoğraf		
Çıkma Sokakta	() evet	(✓) hayır		Gözlem /Fotoğraf		
Cephedeki Kot Farkı	(✓) var	() yok		Gözlem /Fotoğraf		
	kaç metre	1,5		Hali Hazır		
Merdiven	(✓) var	() yok		Gözlem /Fotoğraf		
	Varsa, basamak sayısı	8				

Şekil B. 7 :Ada 1'in cephe 8'i için hazırlanan gözlem kartı (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

Gözlem Tarihi:		12.03.2025		
Gözlem Saati:		16:00		
Ada bilgisi		ADA 2		
Cephe Bilgisi		CEPHE 1		
Yapı Adasındaki konumu				
GENEL TASARIM ÖZELLİKLERİ				
Zemin Kat fonksiyon sayısı	6	Gözlem /Fotoğraf		
Zemin Kat cephe uzunluğu	163 M	Hali Hazır		
Zemin kat Cephe Eklentileri	() Niş (✓) Reklam panosu (✓) Şikandırma	(✓) Gölgeleme () Rüzgarlık	Gözlem /Fotoğraf	
Zemin Kat Mimari Fiziksel Özelliği	(✓) Geçişe izin veren Şeffaf cam (✓) Açık kapılar	() Geçişe izin vermeyen Şeffaf cam	Gözlem /Fotoğraf	
Zemin Katın Caddeden Geri çekilmesi	(✓) var	() yok	Gözlem /Fotoğraf	
Yönlendirme Tabelaları	var ()	yok (✓)	Gözlem /Fotoğraf	
Kaldırım Zemin malzemesi	Sürekli (✓)	Süresiz	Gözlem /Fotoğraf	
DUYUSAL DENEYİMLERE ETKİ EDEN ÖZELLİKLERİ				
Gürültü Seviyesi	(✓) Sessiz	() Orta	() Gürültülü	Gözlem
Rüzgar	(✓) İyi	() Orta	() Zayıf	Gözlem
Koku	() Rahatsız Edici	(✓) yok	() Hoş	Gözlem
Cephe Rengi	() tek renk	() iki renk	(✓) ikiden fazla	Gözlem /Fotoğraf
ZEMİN KATIN KAMUSAL MEKAN İLE İLİŞKİSİ				
Sokak ile Görsel Bağlantı	() Az	() Orta	(✓) Çok	Gözlem /Fotoğraf
Giriş Kapısı	(✓) Belirgin	() Belirsiz		Gözlem /Fotoğraf
Sabit ve Hareketli Oturma Alanları	var (✓)	yok ()		Hali Hazır
Yeşil Alan veya Oturma Alanı Bağlantısı	(✓) Var	() Yok		Gözlem /Fotoğraf
Otopark	(✓) Var	() Yok		Gözlem /Fotoğraf
Kaldırım genişliği	() <3 metre	(✓) 3-5 metre	(✓) >5 metre	Gözlem /Fotoğraf
Çıkma Sokakta	() evet	(✓) hayır		Gözlem /Fotoğraf
Kot Farkı	(✓) var	() yok		Gözlem /Fotoğraf
	kaç metre	2,5		Hali Hazır
Merdiven	(✓) var	() yok		Gözlem /Fotoğraf
	Varsa, basamak sayısı	14		

Şekil B. 8 :Ada 2'nin cephe 1'i için hazırlanan gözlem kartı (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

GÖZLEM KARTI					
Gözlem Tarihi:				12.03.2025	
Gözlem Saati:				16:00	
Ada bilgisi				ADA 2	
Cephe Bilgisi				CEPHE 2	
Yapı Adasındaki konumu					
GENEL TASARIM ÖZELLİKLERİ					
Zemin Kat fonksiyon sayısı	0		Gözlem /Fotoğraf		
Zemin kat cephe uzunluğu	185		Hali Hazır		
Zemin kat Cephe Eklentileri	() Niş () Reklam panosu () Işıklılandırma	() Gölgeleme () Rüzgarlık	Gözlem /Fotoğraf		
Zemin Kat Mimari Fiziksel Özelliği	() Geçişe izin veren Şeffaf cam () Açık kapılar	() Ritim (✓) Geçişe izin vermeyen Şeffaf cam	Gözlem /Fotoğraf		
Zemin Katın Caddeden Geri çekilmesi	(✓) var	() yok	Gözlem /Fotoğraf		
Yönlendirme Tabelaları	var () Sürekli ()	yok (✓) Süresiz (✓)	Gözlem /Fotoğraf		
Kaldırım Zemin malzemesi			Gözlem /Fotoğraf		
DUYUSAL DENEYİMLERE ETKİ EDEN ÖZELLİKLERİ					
Gürültü Seviyesi	() Sessiz	(✓) Orta	() Gürültülü		Gözlem
Rüzgar	() İyi	(✓) Orta	() Zayıf		Gözlem
Koku	() Rahatsız Edici	(✓) yok	() Hoş	Gözlem	
Cephe Rengi	(✓) tek renk	() iki renk	() ikiden fazla	Gözlem /Fotoğraf	
ZEMİN KATIN KAMUSAL MEKAN İLE İLİŞKİSİ					
Sokak ile Görsel Bağlantı	(✓) Az	() Orta	() Çok	Gözlem	
Giriş Kapısı	() Belirgin	(✓) Belirsiz		Gözlem /Fotoğraf	
Sabit ve Hareketli Oturma Alanları	var ()	yok (✓)		Hali Hazır	
Yeşil Alan veya Oturma Alanı Bağlantısı	() Var	(✓) Yok		Gözlem /Fotoğraf	
Otopark	(✓) Var	() Yok		Gözlem /Fotoğraf	
Kaldırım genişliği	() <3 metre	() 3-5 metre	(✓) >5 metre	Gözlem /Fotoğraf	
Çıkma Sokakta	() evet	(✓) hayır		Gözlem /Fotoğraf	
Kot Farkı	(✓) var kaç metre	() yok		Gözlem /Fotoğraf	
Merdiven	() var	(✓) yok		Gözlem /Fotoğraf	
Varsa, basamak sayısı					

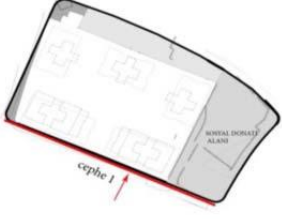
Şekil B. 9 :Ada 2'nin cephe 2'si için hazırlanan gözlem kartı (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

GÖZLEM KARTI			
Gözlem Tarihi:	12.03.2025		
Gözlem Saati:	16:30		
Ada bilgisi	ADA 2		
Cephe Bilgisi	CEPHE 3		
Yapı Adasındaki konumu			
GENEL TASARIM ÖZELLİKLERİ			
Zemin Kat fonksiyon sayısı	0		Gözlem /Fotoğraf
Zemin Kat cephe uzunluğu	87		Hali Hazır
Zemin kat Cephe Eklentileri	() Niş () Reklam panosu () Işıklılandırma	() Gölgelik () Rüzgarlık	Gözlem /Fotoğraf
Zemin Kat Mimari Fiziksel Özellikleri	() Geçişe izin veren Şeffaf cam () Açık kapılar	() Ritim (✓) Geçişe izin vermeyen Şeffaf cam	Gözlem /Fotoğraf
Zemin Katın Caddeden Geri çekilmesi	(✓) var var ()	() yok yok (✓)	Gözlem /Fotoğraf
Yönlendirme Tabelaları	Sürekli ()	Süresiz (✓)	Gözlem /Fotoğraf
Kaldırım Zemin malzemesi			Gözlem /Fotoğraf
DUYUSAL DENEYİMLERE ETKİ EDEN ÖZELLİKLERİ			
Gürültü Seviyesi	(✓) Sessiz	() Orta	() Gürültülü
Rüzgar	() İyi	() Orta	(✓) Zayıf
Koku	() Rahatsız Edici	(✓) Yok	() Hoş
Cephe Rengi	(✓) tek renk	() iki renk	() ikiden fazla
ZEMİN KATIN KAMUSAL MEKAN İLE İLİŞKİSİ			
Sokak ile Görsel Bağlantı	(✓) Az	() Orta	() Çok
Giriş Kapısı	() Belirgin	(✓) Belirsiz	
Sabit ve Hareketli Oturma Alanları	var ()	yok (✓)	
Yeşil Alan veya Oturma Alanı Bağlantısı	() Var	(✓) Yok	
Otopark	(✓) Var	() Yok	
Kaldırım genişliği	() <3 metre	(✓) 3-5 metre	() >5 metre
Çıkma Sokakta	() evet	(✓) hayır	
Cephe Kot Farkı	(✓) var	() yok	
	kaç metre	1,5	
Merdiven	() var	(✓) yok	
	Varsa, basamak sayısı		
GÖRÜNTÜ			
			
GÖRÜNTÜ			
			
GÖRÜNTÜ			

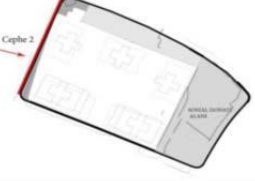





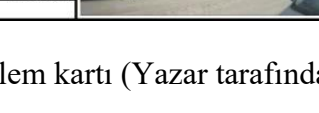






Şekil B. 10 :Ada 2'nin cephe 3'ü için hazırlanan gözlem kartı (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

GÖZLEM KARTI				
Gözlem Tarihi:	12.03.2025			
Gözlem Saati:	16:45			
Ada bilgisi	ADA 2			
Cephe Bilgisi	CEPHE 4			
Yapı Adasındaki konumu				
GENEL TASARIM ÖZELLİKLERİ				
Zemin Kat fonksiyon sayısı	0		Gözlem /Fotoğraf	
Zemin Kat cephe uzunluğu	96 M		Hali Hazır	
Zemin Kat Cephe Eklentileri	<input type="checkbox"/> Niş	<input type="checkbox"/> Gölgelek	Gözlem /Fotoğraf	
	<input type="checkbox"/> Reklam panosu	<input type="checkbox"/> Rüzgarlık		
	<input type="checkbox"/> Işıklılandırma			
Zemin Kat Mimari Fiziksel Özelliği	<input type="checkbox"/> Geçişe izin veren Şeffaf cam	<input type="checkbox"/> Ritim	Gözlem /Fotoğraf	
	<input type="checkbox"/> Açık kapılar	<input checked="" type="checkbox"/> Geçişe izin vermeyen Şeffaf cam		
Zemin Katın Caddeden Geri çekilmesi	<input checked="" type="checkbox"/> Var	<input type="checkbox"/> Yok	Gözlem /Fotoğraf	
Yönlendirme Tabelaları	var <input type="checkbox"/>	yok <input checked="" type="checkbox"/>	Gözlem /Fotoğraf	
Kaldırım Zemin malzemesi	Sürekli <input type="checkbox"/>	Süresiz <input checked="" type="checkbox"/>	Gözlem /Fotoğraf	
DUYUSAL DENEYİMLERE ETKİ EDEN ÖZELLİKLERİ				
Gürültü Seviyesi	<input checked="" type="checkbox"/> Sessiz	<input type="checkbox"/> Orta	<input type="checkbox"/> Gürültülü	Gözlem
Rüzgar	<input type="checkbox"/> İyi	<input checked="" type="checkbox"/> Orta	<input type="checkbox"/> Zayıf	Gözlem
Koku	<input type="checkbox"/> Rahatsız Edici	<input checked="" type="checkbox"/> Yok	<input type="checkbox"/> Hoş	Gözlem
Cephe Rengi	<input checked="" type="checkbox"/> tek renk	<input type="checkbox"/> iki renk	<input type="checkbox"/> ikiden fazla	Gözlem /Fotoğraf
ZEMİN KATIN KAMUSAL MEKAN İLE İLİŞKİSİ				
Sokak ile Görsel Bağlantı	<input checked="" type="checkbox"/> Az	<input type="checkbox"/> Orta	<input type="checkbox"/> Çok	Gözlem
Giriş Kapısı	<input type="checkbox"/> Belirgin	<input checked="" type="checkbox"/> Belirsiz		Gözlem /Fotoğraf
Sabit ve Hareketli Oturma Alanları	var <input type="checkbox"/>	yok <input checked="" type="checkbox"/>		Hali Hazır
Yeşil Alan veya Oturma Alanı Bağlantısı	<input type="checkbox"/> Var	<input checked="" type="checkbox"/> Yok		Gözlem /Fotoğraf
Otopark	<input checked="" type="checkbox"/> Var	<input type="checkbox"/> Yok		Gözlem /Fotoğraf
Kaldırım genişliği	<input type="checkbox"/> <3 metre	<input type="checkbox"/> 3-5 metre	<input checked="" type="checkbox"/> >5 metre	Gözlem /Fotoğraf
Çıkma Sokakta	<input type="checkbox"/> evet	<input checked="" type="checkbox"/> hayır		Gözlem /Fotoğraf
Cephedeki Kot Farkı	<input checked="" type="checkbox"/> var	<input type="checkbox"/> yok		Gözlem /Fotoğraf
	kaç metre	1		Hali Hazır
Merdiven	<input type="checkbox"/> var	<input checked="" type="checkbox"/> yok		Gözlem /Fotoğraf
	Varsa, basamak sayısı			

Şekil B. 11 :Ada 2'nin cephe 4'ü için hazırlanan gözlem kartı (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

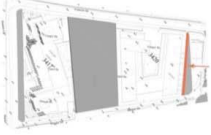
GÖZLEM KARTI			
Gözlem Tarihi:	25.03.2025		
Gözlem Saati:	16:30		
Ada bilgisi	ADA 3		
Cephe Bilgisi	CEPHE 1		
Yapı Adasındaki konumu			
GENEL TASARIM ÖZELLİKLERİ			
Zemin Kat fonksiyon sayısı	8		Gözlem /Fotoğraf
Zemin Kat cephe uzunluğu	203 metre		Hali Hazır
Zemin kat Cephe Eklentileri	<input checked="" type="checkbox"/> Niş <input checked="" type="checkbox"/> Reklam panosu <input type="checkbox"/> İşiklendirme	<input checked="" type="checkbox"/> Gölgeleme <input type="checkbox"/> Rüzgarlık	Gözlem /Fotoğraf
Zemin Kat Mimari Fiziksel Özellikleri	<input checked="" type="checkbox"/> Geçişe izin veren Şeffaf cam <input checked="" type="checkbox"/> Açık kapılar	<input checked="" type="checkbox"/> Ritim <input type="checkbox"/> Geçişe izin vermeyen Şeffaf cam	Gözlem /Fotoğraf
Zemin Katın Caddeden Geri çekilmesi	<input checked="" type="checkbox"/> var	<input type="checkbox"/> yok	Gözlem /Fotoğraf
Yönlendirme Tabelaları	var <input checked="" type="checkbox"/>	yok <input type="checkbox"/>	Gözlem /Fotoğraf
Kaldırım Zemin malzemesi	Sürekli <input checked="" type="checkbox"/>	Süresiz <input type="checkbox"/>	Gözlem /Fotoğraf
DUYUSAL DENEYİMLERE ETKİ EDEN ÖZELLİKLERİ			
Gürültü Seviyesi	<input type="checkbox"/> Sessiz	<input checked="" type="checkbox"/> Orta	<input type="checkbox"/> Gürültülü
Rüzgar	<input type="checkbox"/> İyi	<input checked="" type="checkbox"/> Orta	<input type="checkbox"/> Zayıf
Koku	<input type="checkbox"/> Rahatsız Edici	<input checked="" type="checkbox"/> yok	<input type="checkbox"/> Hoş
Cephe Rengi	<input checked="" type="checkbox"/> tek renk	<input type="checkbox"/> İki renk	<input type="checkbox"/> İki'den fazla
ZEMİN KATIN KAMUSAL MEKAN İLE İLİŞKİSİ			
Sokak ile Görsel Bağlantı	<input type="checkbox"/> Az	<input type="checkbox"/> Orta	<input checked="" type="checkbox"/> Çok
Giriş Kapısı	<input checked="" type="checkbox"/> Bellirgin	<input type="checkbox"/> Belirsiz	Gözlem /Fotoğraf
Sabit ve Hareketli Oturma Alanları	var <input checked="" type="checkbox"/>	yok <input type="checkbox"/>	Hali Hazır
Yeşil Alan veya Oturma Alanı Bağlantısı	<input type="checkbox"/> Var	<input checked="" type="checkbox"/> Yok	Gözlem /Fotoğraf
Otopark	<input checked="" type="checkbox"/> Var	<input type="checkbox"/> Yok	Gözlem /Fotoğraf
Kaldırım genişliği	<input type="checkbox"/> <3 metre	<input checked="" type="checkbox"/> 3-5 metre	<input type="checkbox"/> >5 metre
Çıkma Sokakta	<input type="checkbox"/> evet	<input checked="" type="checkbox"/> hayır	Gözlem /Fotoğraf
Cephedeki Kot Farkı	<input type="checkbox"/> var	<input checked="" type="checkbox"/> yok	Gözlem /Fotoğraf
Merdiven	<input type="checkbox"/> var	<input checked="" type="checkbox"/> yok	Gözlem /Fotoğraf
Varsa, basamak sayısı			

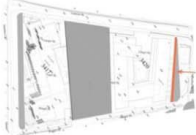
Şekil B. 12 :Ada 3'nin cephe 1'i için hazırlanan gözlem kartı (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

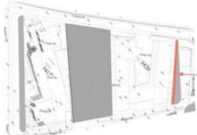
GÖZLEM KARTI					
Gözlem Tarihi:					25.03.2025
Gözlem Saati:					16:30
Ada bilgisi					ADA 3
Cephe Bilgisi					CEPHE 2
Yapı Adasındaki konumu					
GENEL TASARIM ÖZELLİKLERİ					
Zemin Kat fonksiyon sayısı	7			Gözlem /Fotoğraf	
Zemin Kat cephe uzunluğu	125 metre			Hali Hazır	
Zemin kat Cephe Eklentileri	(<input checked="" type="checkbox"/>)Niş	(<input checked="" type="checkbox"/>)Gölgelik		Gözlem /Fotoğraf	
	(<input checked="" type="checkbox"/>)Reklam panosu	(<input type="checkbox"/>)Rüzgarlık			
	(<input type="checkbox"/>)İşıklılandırma				
Zemin Kat Mimari Fiziksel Özelliği	(<input checked="" type="checkbox"/>)Geçişe izin veren Şeffaf cam	(<input checked="" type="checkbox"/>)Ritim		Gözlem /Fotoğraf	
	(<input checked="" type="checkbox"/>)Açık kapılar	(<input type="checkbox"/>)Geçişe izin vermeyen Şeffaf cam			
Zemin Katın Caddeden Geri çekilmesi	(<input checked="" type="checkbox"/>)var	(<input type="checkbox"/>)yok		Gözlem /Fotoğraf	
Yönlendirme Tabelaları	var (<input checked="" type="checkbox"/>)	yok (<input type="checkbox"/>)		Gözlem /Fotoğraf	
Kaldırım Zemin malzemesi	Sürekli (<input checked="" type="checkbox"/>)	Süreksiz (<input type="checkbox"/>)		Gözlem /Fotoğraf	
DUYUSAL DENEYİMLERE ETKİ EDEN ÖZELLİKLERİ					
Gürültü Seviyesi	(<input type="checkbox"/>) Sessiz	(<input checked="" type="checkbox"/>) Orta	(<input type="checkbox"/>) Gürültülü	Gözlem	
Rüzgar	(<input type="checkbox"/>) İyi	(<input checked="" type="checkbox"/>) Orta	(<input type="checkbox"/>) Zayıf	Gözlem	
Koku	(<input type="checkbox"/>) Rahatsız Edici	(<input checked="" type="checkbox"/>) YOK	(<input type="checkbox"/>) Hoş	Gözlem	
Cephe Rengi	(<input checked="" type="checkbox"/>) tek renk	(<input type="checkbox"/>) iki renk	(<input type="checkbox"/>) ikiden fazla	Gözlem /Fotoğraf	
ZEMİN KATIN KAMUSAL MEKAN İLE İLİŞKİSİ					
Sokak ile Görsel Bağlantı	(<input type="checkbox"/>) Az	(<input type="checkbox"/>) Orta	(<input checked="" type="checkbox"/>) Çok	Gözlem	
Giriş Kapısı	(<input checked="" type="checkbox"/>) Belirgin	(<input type="checkbox"/>) Belirsiz		Gözlem /Fotoğraf	
Sabit ve Hareketli Oturma Alanları	var (<input checked="" type="checkbox"/>)	yok (<input type="checkbox"/>)		Hali Hazır	
Yeşil Alan veya Oturma Alanı Bağlantısı	(<input checked="" type="checkbox"/>) Var	(<input type="checkbox"/>) Yok		Gözlem /Fotoğraf	
Otopark	(<input checked="" type="checkbox"/>) Var	(<input type="checkbox"/>) Yok		Gözlem /Fotoğraf	
Kaldırım genişliği	(<input type="checkbox"/>) <3 metre	(<input checked="" type="checkbox"/>) 3-5 metre	(<input type="checkbox"/>) >5 metre	Gözlem /Fotoğraf	
Çıkma Sokakta	(<input type="checkbox"/>) evet	(<input checked="" type="checkbox"/>) hayır		Gözlem /Fotoğraf	
Cephedeki Kot Farkı	(<input type="checkbox"/>) var	(<input checked="" type="checkbox"/>) yok		Gözlem /Fotoğraf	
kaç metre				Hali Hazır	
Merdiven	(<input type="checkbox"/>) var	(<input checked="" type="checkbox"/>) yok		Gözlem /Fotoğraf	
Varsa, basamak sayısı					

Şekil B. 13 :Ada 3'nin cephe 2'si için hazırlanan gözlem kartı (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

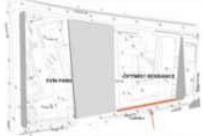





EK C : Seçilen yapı adalarındaki yapılardaki kullanıcı davranışları için hazırlanan gözlem kartı

GÖZLEM KARTI					
Gözlem Tarihi:	5.01.2025				
Gözlem Saati:	12:40				
Ada bilgisi	ADA 1				
Cephe Bilgisi	CEPHE 1				
Yapı Adasındaki konumu					
KULLANICI DAVRANIŞLARI					
Dakikada Ortalama Kişi sayısı	1				Gözlem /Fotoğraf
Kullanım Türü	<input type="checkbox"/>)Alış-Veriş	<input type="checkbox"/>)Oturma	<input type="checkbox"/>)Bakma		Gözlem /Fotoğraf
	<input checked="" type="checkbox"/>)Geçiş	<input type="checkbox"/>)Bekleme	<input type="checkbox"/>)Diğer		
	<input type="checkbox"/>)Yeme-içme	<input type="checkbox"/>)Sosyalleşme			
Notlar:					

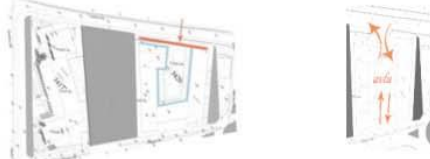
GÖZLEM KARTI					
Gözlem Tarihi:	7.01.2025				
Gözlem Saati:	12:26				
Ada bilgisi	ADA 1				
Cephe Bilgisi	CEPHE 1				
Yapı Adasındaki konumu					
KULLANICI DAVRANIŞLARI					
Dakikada Ortalama Kişi sayısı	1				Gözlem /Fotoğraf
Kullanım Türü	<input type="checkbox"/>)Alış-Veriş	<input type="checkbox"/>)Oturma	<input type="checkbox"/>)Bakma		Gözlem /Fotoğraf
	<input checked="" type="checkbox"/>)Geçiş	<input type="checkbox"/>)Bekleme	<input type="checkbox"/>)Diğer		
	<input type="checkbox"/>)Yeme-içme	<input type="checkbox"/>)Sosyalleşme			
Notlar:					


GÖZLEM KARTI					
Gözlem Tarihi:	12.03.2025				
Gözlem Saati:	15:00				
Ada bilgisi	ADA 1				
Cephe Bilgisi	CEPHE 1				
Yapı Adasındaki konumu					
KULLANICI DAVRANIŞLARI					
Dakikada Ortalama Kişi sayısı	2				Gözlem /Fotoğraf
Kullanım Türü	<input type="checkbox"/>)Alış-Veriş	<input type="checkbox"/>)Oturma	<input type="checkbox"/>)Bakma		Gözlem /Fotoğraf
	<input checked="" type="checkbox"/>)Geçiş	<input type="checkbox"/>)Bekleme	<input type="checkbox"/>)Diğer		
	<input type="checkbox"/>)Yeme-içme	<input type="checkbox"/>)Sosyalleşme			
Notlar:					

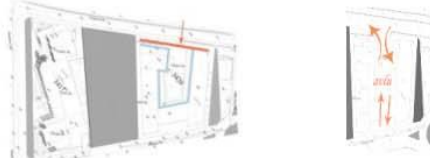
Şekil C. 1 : Ada 1'in cephe 1 kullanıcı davranışı için hazırlanan gözlem kartı (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

GÖZLEM KARTI			
Gözlem Tarihi:			5.01.2025
Gözlem Saati:			12:40
Ada bilgisi			ADA 1
Cephe Bilgisi			CEPHE 2
Yapı Adasındaki konumu			
KULLANICI DAVRANIŞLARI			
Dakikada Ortalama Kişi sayısı	5		Gözlem /Fotoğraf
Kullanım Türü	<input checked="" type="checkbox"/>)Alış-Veriş	<input type="checkbox"/>)Oturma	<input type="checkbox"/>)Bakma
	<input checked="" type="checkbox"/>)Geçiş	<input type="checkbox"/>)Bekleme	<input type="checkbox"/>)Diğer
	<input type="checkbox"/>)Yeme-içme	<input type="checkbox"/>)Sosyalleşme	
			
Notlar:			
GÖZLEM KARTI			
Gözlem Tarihi:			7.01.2025
Gözlem Saati:			12:20
Ada bilgisi			ADA 1
Cephe Bilgisi			CEPHE 2
Yapı Adasındaki konumu			
KULLANICI DAVRANIŞLARI			
Dakikada Ortalama Kişi sayısı	8		Gözlem /Fotoğraf
Kullanım Türü	<input type="checkbox"/>)Alış-Veriş	<input checked="" type="checkbox"/>)Oturma	<input type="checkbox"/>)Bakma
	<input checked="" type="checkbox"/>)Geçiş	<input type="checkbox"/>)Bekleme	<input type="checkbox"/>)Diğer
	<input checked="" type="checkbox"/>)Yeme-içme	<input type="checkbox"/>)Sosyalleşme	
			
Notlar:			
GÖZLEM KARTI			
Gözlem Tarihi:			12.03.2025
Gözlem Saati:			13:00
Ada bilgisi			ADA 1
Cephe Bilgisi			CEPHE 2
Yapı Adasındaki konumu			
KULLANICI DAVRANIŞLARI			
Dakikada Ortalama Kişi sayısı	15		Gözlem /Fotoğraf
Kullanım Türü	<input checked="" type="checkbox"/>)Alış-Veriş	<input checked="" type="checkbox"/>)Oturma	<input type="checkbox"/>)Bakma
	<input checked="" type="checkbox"/>)Geçiş	<input checked="" type="checkbox"/>)Bekleme	<input type="checkbox"/>)Diğer
	<input checked="" type="checkbox"/>)Yeme-içme	<input checked="" type="checkbox"/>)Sosyalleşme	
			
Notlar:			

Şekil C. 2 : Ada 1'in cephe 2 kullanıcı davranışı için hazırlanan gözlem kartı (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

Gözlem Tarihi:				5.01.2025
Gözlem Saati:				12:40
Ada bilgisi				ADA 1
Cephe Bilgisi				CEPHE 3
Yapı Adasındaki konumu				
KULLANICI DAVRANIŞLARI				
Dakikada Ortalama Kişi sayısı	12			Gözlem /Fotoğraf
Kullanım Türü	<input checked="" type="checkbox"/>)Alış-Veriş	<input checked="" type="checkbox"/>)Oturma	<input type="checkbox"/>)Bakma	Gözlem /Fotoğraf
	<input checked="" type="checkbox"/>)Geçiş	<input checked="" type="checkbox"/>)Bekleme	<input type="checkbox"/>)Diğer	
	<input checked="" type="checkbox"/>)Yeme-içme	<input checked="" type="checkbox"/>)Sosyalleşme		
Notlar:				

GÖZLEM KARTI				
Gözlem Tarihi:				7.01.2025
Gözlem Saati:				12:00
Ada bilgisi				ADA 1
Cephe Bilgisi				CEPHE 3
Yapı Adasındaki konumu				
KULLANICI DAVRANIŞLARI				
Dakikada Ortalama Kişi sayısı	12			Gözlem /Fotoğraf
Kullanım Türü	<input checked="" type="checkbox"/>)Alış-Veriş	<input checked="" type="checkbox"/>)Oturma	<input type="checkbox"/>)Bakma	Gözlem /Fotoğraf
	<input checked="" type="checkbox"/>)Geçiş	<input checked="" type="checkbox"/>)Bekleme	<input type="checkbox"/>)Diğer	
	<input checked="" type="checkbox"/>)Yeme-içme	<input checked="" type="checkbox"/>)Sosyalleşme		
Notlar:				



GÖZLEM KARTI				
Gözlem Tarihi:				12.03.2025
Gözlem Saati:				13:00
Ada bilgisi				ADA 1
Cephe Bilgisi				CEPHE 3
Yapı Adasındaki konumu				
KULLANICI DAVRANIŞLARI				
Dakikada Ortalama Kişi sayısı	15			Gözlem /Fotoğraf
Kullanım Türü	<input checked="" type="checkbox"/>)Alış-Veriş	<input checked="" type="checkbox"/>)Oturma	<input type="checkbox"/>)Bakma	Gözlem /Fotoğraf
	<input checked="" type="checkbox"/>)Geçiş	<input checked="" type="checkbox"/>)Bekleme	<input checked="" type="checkbox"/>)Diğer	
	<input checked="" type="checkbox"/>)Yeme-içme	<input checked="" type="checkbox"/>)Sosyalleşme		
Notlar:				

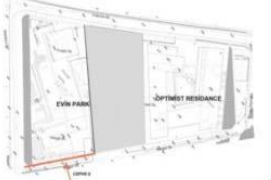

Şekil C. 3 : Ada 1'in cephe 3 kullanıcı davranışı için hazırlanan gözlem kartı (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

GÖZLEM KARTI				
Gözlem Tarihi:				5.01.2025
Gözlem Saati:				12:40
Ada bilgisi				ADA 1
Cephe Bilgisi				CEPHE 4
Yapı Adasındaki konumu				
KULLANICI DAVRANIŞLARI				
Dakikada Ortalama Kişi sayısı	0			Gözlem /Fotoğraf
Kullanım Türü	()Alış-Veriş	()Oturma	()Bakma	Gözlem /Fotoğraf
	()Geçiş	()Bekleme	()Diğer	
	()Yeme-içme	()Sosyalleşme		
Notlar:				

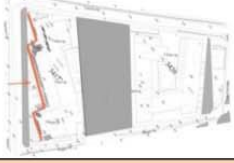

GÖZLEM KARTI				
Gözlem Tarihi:				7.01.2025
Gözlem Saati:				12:00
Ada bilgisi				ADA 1
Cephe Bilgisi				CEPHE 4
Yapı Adasındaki konumu				
KULLANICI DAVRANIŞLARI				
Dakikada Ortalama Kişi sayısı	0			Gözlem /Fotoğraf
Kullanım Türü	()Alış-Veriş	()Oturma	()Bakma	Gözlem /Fotoğraf
	()Geçiş	()Bekleme	()Diğer	
	()Yeme-içme	()Sosyalleşme		
Notlar:				

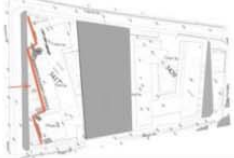

Şekil C. 4 :Ada 1'in cephe 4 kullanıcı davranışı için hazırlanan gözlem kartı (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)



GÖZLEM KARTI					
Gözlem Tarihi:					5.01.2025
Gözlem Saati:					12:00
Ada bilgisi					ADA 1
Cephe Bilgisi					CEPHE 6
Yapı Adasındaki konumu					
KULLANICI DAVRANIŞLARI					
Dakikada Ortalama Kişi sayısı	1			Gözlem /Fotoğraf	
Kullanım Türü	()Alış-Veriş	()Oturma	()Bakma	Gözlem /Fotoğraf	
	(✓)Geçiş	()Bekleme	()Diğer		
	()Yeme-içme	()Sosyalleşme			
Notlar:					

GÖZLEM KARTI					
Gözlem Tarihi:					7.01.2025
Gözlem Saati:					12:00
Ada bilgisi					ADA 1
Cephe Bilgisi					CEPHE 6
Yapı Adasındaki konumu					
KULLANICI DAVRANIŞLARI					
Dakikada Ortalama Kişi sayısı	3			Gözlem /Fotoğraf	
Kullanım Türü	()Alış-Veriş	()Oturma	()Bakma	Gözlem /Fotoğraf	
	(✓)Geçiş	()Bekleme	()Diğer		
	()Yeme-içme	()Sosyalleşme			
Notlar:					



Şekil C. 5 :Ada 1'in cephe 6 kullanıcı davranışı için hazırlanan gözlem kartı (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)



GÖZLEM KARTI					
Gözlem Tarihi:					5.01.2025
Gözlem Saati:					Ara.50
Ada bilgisi					ADA 1
Cephe Bilgisi					CEPHE 7
Yapı Adasındaki konumu					
KULLANICI DAVRANIŞLARI					
Dakikada Ortalama Kişi sayısı	1			Gözlem /Fotoğraf	
Kullanım Türü	<input type="checkbox"/>)Alış-Veriş	<input type="checkbox"/>)Oturma	<input type="checkbox"/>)Bakma	Gözlem /Fotoğraf	
	<input checked="" type="checkbox"/>)Geçiş	<input type="checkbox"/>)Bekleme	<input type="checkbox"/>)Diğer		
	<input type="checkbox"/>)Yeme-içme	<input type="checkbox"/>)Sosyalleşme			
Notlar:					



GÖZLEM KARTI					
Gözlem Tarihi:					7.01.2025
Gözlem Saati:					12.00
Ada bilgisi					ADA 1
Cephe Bilgisi					CEPHE 7
Yapı Adasındaki konumu					
KULLANICI DAVRANIŞLARI					
Dakikada Ortalama Kişi sayısı	2			Gözlem /Fotoğraf	
Kullanım Türü	<input type="checkbox"/>)Alış-Veriş	<input type="checkbox"/>)Oturma	<input type="checkbox"/>)Bakma	Gözlem /Fotoğraf	
	<input checked="" type="checkbox"/>)Geçiş	<input type="checkbox"/>)Bekleme	<input type="checkbox"/>)Diğer		
	<input type="checkbox"/>)Yeme-içme	<input type="checkbox"/>)Sosyalleşme			
Notlar:					

GÖZLEM KARTI					
Gözlem Tarihi:					12.03.2025
Gözlem Saati:					13:30
Ada bilgisi					ADA 1
Cephe Bilgisi					CEPHE 7
Yapı Adasındaki konumu					
KULLANICI DAVRANIŞLARI					
Dakikada Ortalama Kişi sayısı	8			Gözlem /Fotoğraf	
Kullanım Türü	<input type="checkbox"/>)Alış-Veriş	<input type="checkbox"/>)Oturma	<input type="checkbox"/>)Bakma	Gözlem /Fotoğraf	
	<input checked="" type="checkbox"/>)Geçiş	<input type="checkbox"/>)Bekleme	<input checked="" type="checkbox"/>)Diğer		
	<input type="checkbox"/>)Yeme-içme	<input type="checkbox"/>)Sosyalleşme			
Notlar:					







Şekil C. 6 :Ada 1'in cephe 7 kullanıcı davranışı için hazırlanan gözlem kartı (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

GÖZLEM KARTI	
Gözlem Tarihi:	5.01.2025
Gözlem Saati:	13:55
Ada bilgisi	ADA 1
Cephe Bilgisi	CEPHE 8
Yapı Adasındaki konumu	
KULLANICI DAVRANIŞLARI	
Dakikada Ortalama Kişi sayısı	5
Kullanım Türü	()Alış-Veriş ()Oturma ()Bakma
	(✓)Geçiş ()Bekleme ()Diğer
	()Yeme-içme ()Sosyalleşme
	Gözlem /Fotoğraf
	
Notlar:	



GÖZLEM KARTI	
Gözlem Tarihi:	7.01.2025
Gözlem Saati:	12.00
Ada bilgisi	ADA 1
Cephe Bilgisi	CEPHE 8
Yapı Adasındaki konumu	
KULLANICI DAVRANIŞLARI	
Dakikada Ortalama Kişi sayısı	15
Kullanım Türü	()Alış-Veriş ()Oturma ()Bakma
	(✓)Geçiş ()Bekleme ()Diğer
	()Yeme-içme ()Sosyalleşme
	Gözlem /Fotoğraf
	
Notlar:	



GÖZLEM KARTI	
Gözlem Tarihi:	12.03.2025
Gözlem Saati:	13:30
Ada bilgisi	ADA 1
Cephe Bilgisi	CEPHE 8
Yapı Adasındaki konumu	
KULLANICI DAVRANIŞLARI	
Dakikada Ortalama Kişi sayısı	15
Kullanım Türü	()Alış-Veriş ()Oturma ()Bakma
	(✓)Geçiş ()Bekleme ()Diğer
	()Yeme-içme ()Sosyalleşme
	Gözlem /Fotoğraf
	
Notlar:	



Şekil C. 7 :Ada 1'in cephe 8 kullanıcı davranışı için hazırlanan gözlem kartı (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

GÖZLEM KARTI			
Gözlem Tarihi:	12.03.2025		
Gözlem Saati:	16:00		
Ada bilgisi	ADA 2		
Cephe Bilgisi	CEPHE 1		
Yapı Adasındaki konumu			
KULLANICI DAVRANIŞLARI			
Dakikada Ortalama Kişi sayısı	20		Gözlem /Fotoğraf
Kullanım Türü	<input checked="" type="checkbox"/>)Alış-Veriş	<input checked="" type="checkbox"/>)Oturma	
	<input checked="" type="checkbox"/>)Geçiş	<input checked="" type="checkbox"/>)Bekleme	
	<input checked="" type="checkbox"/>)Yeme-içme	<input checked="" type="checkbox"/>)Sosyalleşme	
Notlar:			
GÖZLEM KARTI			
Gözlem Tarihi:	7.01.2025		
Gözlem Saati:	14:00		
Ada bilgisi	ADA 2		
Cephe Bilgisi	CEPHE 1		
Yapı Adasındaki konumu			
KULLANICI DAVRANIŞLARI			
Dakikada Ortalama Kişi sayısı	15		Gözlem /Fotoğraf
Kullanım Türü	<input checked="" type="checkbox"/>)Alış-Veriş	<input checked="" type="checkbox"/>)Oturma	
	<input checked="" type="checkbox"/>)Geçiş	<input checked="" type="checkbox"/>)Bekleme	
	<input checked="" type="checkbox"/>)Yeme-içme	<input checked="" type="checkbox"/>)Sosyalleşme	
Notlar:			
GÖZLEM KARTI			
Gözlem Tarihi:	6.04.2025		
Gözlem Saati:	14:00		
Ada bilgisi	ADA 2		
Cephe Bilgisi	CEPHE 1		
Yapı Adasındaki konumu			
KULLANICI DAVRANIŞLARI			
Dakikada Ortalama Kişi sayısı	6		Gözlem /Fotoğraf
Kullanım Türü	<input checked="" type="checkbox"/>)Alış-Veriş	<input checked="" type="checkbox"/>)Oturma	
	<input checked="" type="checkbox"/>)Geçiş	<input checked="" type="checkbox"/>)Bekleme	
	<input checked="" type="checkbox"/>)Yeme-içme	<input checked="" type="checkbox"/>)Sosyalleşme	
Notlar:			






Şekil C. 8 :Ada 2'in cephe 1 kullanıcı davranışı için hazırlanan gözlem kartı (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

GÖZLEM KARTI					
Gözlem Tarihi:	12.03.2025				
Gözlem Saati:	16:00				
Ada bilgisi	ADA 2				
Cephe Bilgisi	CEPHE 2				
Yapı Adasındaki konumu					
KULLANICI DAVRANIŞLARI					
Dakikada Ortalama Kişi sayısı	20				
Kullanım Türü	() Alış-Veriş	(<input checked="" type="checkbox"/>) Oturma	() Bakma	Gözlem /Fotoğraf	
	(<input checked="" type="checkbox"/>) Geçiş	() Bekleme	(<input checked="" type="checkbox"/>) Diğer		
	() Yeme-içme	(<input checked="" type="checkbox"/>) Sosyalleşme			
Notlar:					






GÖZLEM KARTI					
Gözlem Tarihi:	7.01.2025				
Gözlem Saati:	12:00				
Ada bilgisi	ADA 2				
Cephe Bilgisi	CEPHE 2				
Yapı Adasındaki konumu					
KULLANICI DAVRANIŞLARI					
Dakikada Ortalama Kişi sayısı	5				
Kullanım Türü	() Alış-Veriş	(<input checked="" type="checkbox"/>) Oturma	() Bakma	Gözlem /Fotoğraf	
	(<input checked="" type="checkbox"/>) Geçiş	() Bekleme	(<input checked="" type="checkbox"/>) Diğer		
	() Yeme-içme	(<input checked="" type="checkbox"/>) Sosyalleşme			
Notlar:					

GÖZLEM KARTI					
Gözlem Tarihi:	6.04.2025				
Gözlem Saati:	14:00				
Ada bilgisi	ADA 2				
Cephe Bilgisi	CEPHE 2				
Yapı Adasındaki konumu					
KULLANICI DAVRANIŞLARI					
Dakikada Ortalama Kişi sayısı	7				
Kullanım Türü	() Alış-Veriş	(<input checked="" type="checkbox"/>) Oturma	() Bakma	Gözlem /Fotoğraf	
	(<input checked="" type="checkbox"/>) Geçiş	() Bekleme	(<input checked="" type="checkbox"/>) Diğer		
	() Yeme-içme	(<input checked="" type="checkbox"/>) Sosyalleşme			
Notlar:					

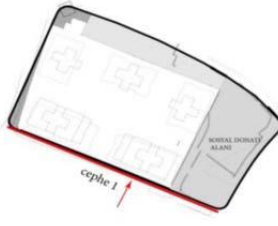
Şekil C. 9 :Ada 2'in cephe 2 kullanıcı davranışı için hazırlanan gözlem kartı (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

Gözlem Tarihi:	7.01.2025				
Gözlem Saati:	14:00				
Ada bilgisi	ADA 2				
Cephe Bilgisi	CEPHE 3				
Yapı Adasındaki konumu					
KULLANICI DAVRANIŞLARI					
Dakikada Ortalama Kişi sayısı:	1			Gözlem /Fotoğraf	
Kullanım Türü	<input type="checkbox"/>)Alış-Veriş	<input type="checkbox"/>)Oturma	<input type="checkbox"/>)Bakma	Gözlem /Fotoğraf	
	<input checked="" type="checkbox"/>)Geçiş	<input type="checkbox"/>)Bekleme	<input type="checkbox"/>)Diğer		
	<input type="checkbox"/>)Yeme-içme	<input type="checkbox"/>)Sosyalleşme			
Notlar:					
Gözlem Tarihi:	12.03.2025				
Gözlem Saati:	16:00				
Ada bilgisi	ADA 2				
Cephe Bilgisi	CEPHE 3				
Yapı Adasındaki konumu					
KULLANICI DAVRANIŞLARI					
Dakikada Ortalama Kişi sayısı:	2			Gözlem /Fotoğraf	
Kullanım Türü	<input type="checkbox"/>)Alış-Veriş	<input type="checkbox"/>)Oturma	<input type="checkbox"/>)Bakma	Gözlem /Fotoğraf	
	<input checked="" type="checkbox"/>)Geçiş	<input type="checkbox"/>)Bekleme	<input type="checkbox"/>)Diğer		
	<input type="checkbox"/>)Yeme-içme	<input type="checkbox"/>)Sosyalleşme			
Notlar:					
Gözlem Tarihi:	6.04.2025				
Gözlem Saati:	13:50				
Ada bilgisi	ADA 2				
Cephe Bilgisi	CEPHE 3				
Yapı Adasındaki konumu					
KULLANICI DAVRANIŞLARI					
Dakikada Ortalama Kişi sayısı:	2			Gözlem /Fotoğraf	
Kullanım Türü	<input type="checkbox"/>)Alış-Veriş	<input type="checkbox"/>)Oturma	<input type="checkbox"/>)Bakma	Gözlem /Fotoğraf	
	<input type="checkbox"/>)Geçiş	<input type="checkbox"/>)Bekleme	<input type="checkbox"/>)Diğer		
	<input type="checkbox"/>)Yeme-içme	<input type="checkbox"/>)Sosyalleşme			
Notlar:					

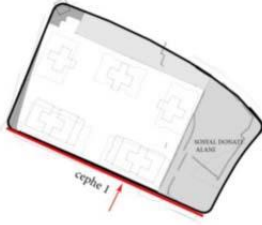
Şekil C. 10 :Ada 2'in cephe 3 kullanıcı davranışı için hazırlanan gözlem kartı (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

Gözlem Tarihi:				7.01.2025	
Gözlem Saati:				14:00	
Ada bilgisi				ADA 2	
Cephe Bilgisi				CEPHE 4	
Yapı Adasındaki konumu					
KULLANICI DAVRANIŞLARI					
Dakikada Ortalama Kişi sayısı	1			Gözlem /Fotoğraf	
Kullanım Türü	<input type="checkbox"/>)Alış-Veriş	<input type="checkbox"/>)Oturma	<input type="checkbox"/>)Bakma	Gözlem /Fotoğraf	
	<input checked="" type="checkbox"/>)Geçiş	<input type="checkbox"/>)Bekleme	<input type="checkbox"/>)Diğer		
	<input type="checkbox"/>)Yeme-içme	<input type="checkbox"/>)Sosyalleşme			
Notlar:					
Gözlem Tarihi:				12.03.2025	
Gözlem Saati:				16:00	
Ada bilgisi				ADA 2	
Cephe Bilgisi				CEPHE 4	
Yapı Adasındaki konumu					
KULLANICI DAVRANIŞLARI					
Dakikada Ortalama Kişi sayısı	1			Gözlem /Fotoğraf	
Kullanım Türü	<input type="checkbox"/>)Alış-Veriş	<input type="checkbox"/>)Oturma	<input type="checkbox"/>)Bakma	Gözlem /Fotoğraf	
	<input checked="" type="checkbox"/>)Geçiş	<input type="checkbox"/>)Bekleme	<input type="checkbox"/>)Diğer		
	<input type="checkbox"/>)Yeme-içme	<input type="checkbox"/>)Sosyalleşme			
Notlar:					
Gözlem Tarihi:				6.04.2025	
Gözlem Saati:				13:50	
Ada bilgisi				ADA 2	
Cephe Bilgisi				CEPHE 4	
Yapı Adasındaki konumu					
KULLANICI DAVRANIŞLARI					
Dakikada Ortalama Kişi sayısı	0			Gözlem /Fotoğraf	
Kullanım Türü	<input type="checkbox"/>)Alış-Veriş	<input type="checkbox"/>)Oturma	<input type="checkbox"/>)Bakma	Gözlem /Fotoğraf	
	<input type="checkbox"/>)Geçiş	<input type="checkbox"/>)Bekleme	<input type="checkbox"/>)Diğer		
	<input type="checkbox"/>)Yeme-içme	<input type="checkbox"/>)Sosyalleşme			
Notlar:					

Şekil C. 11 :Ada 2'in cephe 4 kullanıcı davranışı için hazırlanan gözlem kartı (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

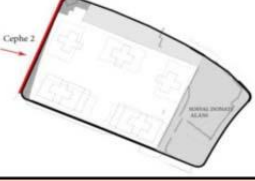

GÖZLEM KARTI				
Gözlem Tarihi:				25.03.2025
Gözlem Saati:				16:30
Ada bilgisi				ADA 3
Cephe Bilgisi				CEPHE 1
Yapı Adasındaki konumu				
KULLANICI DAVRANIŞLARI				
Dakikada Ortalama Kişi sayısı	25			Gözlem /Fotoğraf
Kullanım Türü	<input checked="" type="checkbox"/> Alış-Veriş	<input checked="" type="checkbox"/> Oturma	<input type="checkbox"/> Bakma	Gözlem /Fotoğraf
	<input checked="" type="checkbox"/> Geçiş	<input checked="" type="checkbox"/> Bekleme	<input checked="" type="checkbox"/> Diğer	
	<input checked="" type="checkbox"/> Yeme-içme	<input checked="" type="checkbox"/> Sosyalleşme		
Notlar:				





GÖZLEM KARTI				
Gözlem Tarihi:				6.04.2025
Gözlem Saati:				13:00
Ada bilgisi				ADA 3
Cephe Bilgisi				CEPHE 1
Yapı Adasındaki konumu				
KULLANICI DAVRANIŞLARI				
Dakikada Ortalama Kişi sayısı	8			Gözlem /Fotoğraf
Kullanım Türü	<input type="checkbox"/> Alış-Veriş	<input checked="" type="checkbox"/> Oturma	<input type="checkbox"/> Bakma	Gözlem /Fotoğraf
	<input checked="" type="checkbox"/> Geçiş	<input checked="" type="checkbox"/> Bekleme	<input type="checkbox"/> Diğer	
	<input type="checkbox"/> Yeme-içme	<input checked="" type="checkbox"/> Sosyalleşme		
Notlar:				



Şekil C. 12 :Ada 3'in cephe 1 kullanıcı davranışı için hazırlanan gözlem kartı (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)

GÖZLEM KARTI					
Gözlem Tarihi:	25.03.2025				
Gözlem Saati:	16:30				
Ada bilgisi	ADA 3				
Cephe Bilgisi	CEPHE 2				
Yapı Adasındaki konumu					
KULLANICI DAVRANIŞLARI					
Dakikada Ortalama Kişi sayısı	28			Gözlem /Fotoğraf	
Kullanım Türü	<input checked="" type="checkbox"/> Alış-Veriş	<input checked="" type="checkbox"/> Oturma	<input type="checkbox"/> Bakma	Gözlem /Fotoğraf	
	<input checked="" type="checkbox"/> Geçiş	<input checked="" type="checkbox"/> Bekleme	<input type="checkbox"/> Diğer		
	<input checked="" type="checkbox"/> Yeme-içme	<input checked="" type="checkbox"/> Sosyalleşme			
Notlar:					

GÖZLEM KARTI					
Gözlem Tarihi:	6.04.2025				
Gözlem Saati:	13:00				
Ada bilgisi	ADA 3				
Cephe Bilgisi	CEPHE 2				
Yapı Adasındaki konumu					
KULLANICI DAVRANIŞLARI					
Dakikada Ortalama Kişi sayısı	12			Gözlem /Fotoğraf	
Kullanım Türü	<input type="checkbox"/> Alış-Veriş	<input type="checkbox"/> Oturma	<input type="checkbox"/> Bakma	Gözlem /Fotoğraf	
	<input checked="" type="checkbox"/> Geçiş	<input checked="" type="checkbox"/> Bekleme	<input type="checkbox"/> Diğer		
	<input type="checkbox"/> Yeme-içme	<input checked="" type="checkbox"/> Sosyalleşme			
Notlar:					

Şekil C. 13 :Ada 3'in cephe 2 kullanıcı davranışı için hazırlanan gözlem kartı (Yazar tarafından hazırlanmıştır, 2025)